



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা

## জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটির নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন



জুন ২০১৭



## শব্দ সংক্ষেপ

কি.মি.	:	কিলোমিটার
বর্গ মি.	:	বর্গমিটার
মি.	:	মিটার
লঘমি	:	লক্ষ ঘনমিটার
মি.মি.	:	মিলিমিটার
সওজ	:	সড়ক ও জনপথ
সে.মি.	:	সেন্টিমিটার
ACE	:	Additional Chief Engineer
ACV	:	Aggregate Crushing Value
ADP	:	Annual Development Program
BCR	:	Benefit Cost Ratio
BoQ	:	Bill of Quantities
BRRL	:	Bangladesh Road Research Laboratory
BUET	:	Bangladesh University of Engineering and Technology
CA	:	Coarse Aggregate
CBR	:	California Bearing Ratio
CC	:	Cement Concrete
CNG	:	Compressed Natural Gas
CPTU	:	Central Procurement Technical Unit
DBS	:	Dense Bituminous Surfacing
DPEC	:	Development Project Evaluation Committee
DPP	:	Development Project Proposal
EE	:	Executive Engineer
e-GP	:	e-Government Procurement
EI	:	Elongation Index
FA	:	Fine Aggregate
FDD	:	Field Dry Density
FGD	:	Focus Group Discussion
FI	:	Flakiness Index
FM	:	Fineness Modulus
GIS	:	Geographical Information System
GoB	:	Government of Bangladesh
HDM	:	Highway Development and Management Model
IDI	:	In-depth Interview
ISG	:	Improved Sub Grade
IMED	:	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	:	Key Informant Information
LA	:	Land Acquisition
M S Rod	:	Mild Steel Rod
MDD	:	Maximum Dry Density
NPV	:	Net Present Value

PMP	: Periodical Maintenance Program
PPA	: Public Procurement Act
PPR	: Public Procurement Regulation
RCC	: Reinforced Cement Concrete
RDPP	: Revised Development Project Proposal
RFID	: Retro-Reflective Number Plate (Radio Frequency Identification)
RFP	: Request for Proposal
RHD	: Roads and Highways Department
RUET	: Rajshahi University of Engineering and Technology
SDG	: Sustainable Development Goal
SE	: Superintending Engineer
SPSS	: Statistical Package for Social Sciences
SWOT	: Strength Weakness Opportunities and Threat
ToR	: Terms of Reference
UNO	: Upazila Nirbahi Officer
VGD	: Vulnerable Group Development
VGf	: Vulnerable Group Feeding
WD	: Work Development
WP	: Work Package

## নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর বাংলাদেশের সড়ক নির্মাণ ও উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। দেশের বিভিন্ন পর্যায়ের সড়ক, যেমন জাতীয় মহাসড়কসমূহ, আঞ্চলিক মহাসড়কসমূহ এবং জেলা পর্যায়ের সড়কসমূহ-তে এই প্রতিষ্ঠানটি প্রতিবছর প্রয়োজন অনুসারে উন্নয়ন বা মেরামত করে থাকে। ২০১৫ সালের ৯ জুন তারিখে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটির (একনেক) সভায় সিলেট এবং রাজশাহী জোনের ১০টি সড়ক বিভাগের ২৪টি সড়কের উন্নয়নের জন্য “জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” প্রকল্প দুটি অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত এই প্রকল্প দুটি আগামী ৩০ জুন ২০১৭ তারিখের মধ্যে সম্পন্ন হবে। প্রকল্প দুটির উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট ও রাজশাহী জোনের আওতাভুক্ত ক্ষতিগ্রস্ত ২৪ টি সড়কের জরুরী পুনর্বাসন এবং যেসকল সড়কের কাজ অসমাপ্ত রয়েছে সেসকল সড়কের কাজ সম্পন্নের মাধ্যমে আন্তঃজেলা সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়ন ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।

প্রকল্প দুটির কার্যক্রম নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্যে ২ ফেব্রুয়ারী ২০১৭ তারিখে গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীন বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) এবং অধুনা বাংলাদেশ লিমিটেড এর মধ্যে একটি চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী অধুনা বাংলাদেশ লিমিটেড চুক্তি সম্পাদনের তারিখ হতে ১০০ দিনের মধ্যে প্রকল্প দুটির নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে একটি পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদন তৈরী করবে এবং প্রতিবেদনের প্রাপ্ত ফলাফল ও সুপারিশমালা সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সম্মুখে পরিজ্ঞাত করবে। নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের মূল উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের জন্য ২টি প্রকল্পের ২৪টি সড়কের (৩১৮.৭৫২ কি:মি: দৈর্ঘ্য) মধ্য হতে দৈবচয়ন নমুনায়ন (Random Sampling) পদ্ধতিতে ১১টি সড়ককে নির্বাচন করা হয়েছে, যার সর্বমোট দৈর্ঘ্য ১৫০.২৪৫ কি:মি:। নির্বাচিত সড়কসমূহ দুইটি জোনের ৬টি সড়ক বিভাগের ২১টি উপজেলায় বিস্তৃত। নির্বাচিত এলাকার সড়কসমূহের নির্মাণ কাজের গুণগত মান যাচাইয়ের জন্য মাঠ পর্যায়ে সরেজমিন পর্যবেক্ষণপূর্বক তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। অপরদিকে প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব নিরূপনের জন্য স্থানীয় জনগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। এক্ষেত্রে উদ্দেশ্যমূলক নমুনায়ন পদ্ধতির মাধ্যমে প্রতিটি সড়ক হতে ১০জন উত্তরদাতা নির্বাচন করে সর্বমোট ১১০ জন স্থানীয় জনগণের কাছ থেকে উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। আবার বিভিন্ন শ্রেণী পেশার জনগোষ্ঠি যেমন ব্যবসায়ী, পরিবহন শ্রমিকদের সাথে দলগত আলোচনা বা ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসন (FGD) এবং জনপ্রতিনিধিসহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে মুখ্য উত্তরদাতার সাক্ষাৎকার (KII) পদ্ধতি ব্যবহার করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তসমূহকে প্রক্রিয়াজাত এবং বিশ্লেষণ করে বিভিন্ন পরিসংখ্যানিক পদ্ধতির মাধ্যমে প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে। প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় ১১ টি সড়কের উন্নয়ন কাজকে ১৪ টি প্যাকেজে ভাগ করে দরপত্র আহবান করে বাস্তবায়ন করা হয়। এই ১৪ টি প্যাকেজের মধ্যে ১১ টি প্যাকেজের কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে। তবে ৩টি প্যাকেজের কাজ বর্তমানে চলমান রয়েছে, যা ৩০ জুন ২০১৭ তারিখের মধ্যে সম্পন্ন হবে। সমীক্ষায় দেখা গেছে যে, প্রতিটি সড়কের দৈর্ঘ্য এবং প্রস্থ ডিপিপি অনুযায়ী উন্নয়ন করা হয়েছে এবং বিটুমিনাস কার্পেটিং এর গড় পুরুত্ব ৪০.১০ মি.মি. রয়েছে, যা ডিপিপিতে বর্ণিত পুরুত্বের চেয়ে বেশি। সমীক্ষা প্রকল্পসমূহের বিভিন্ন সড়ক ও কালভার্টের কাজ সম্পন্ন হলেও উক্ত এলাকার ব্রিজ সমূহের কাজ এখনো চলমান রয়েছে, যা নির্ধারিত সময়ের মধ্যে শেষ হবে বলে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ ও ঠিকাদার অবহিত করেন।

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায়, বর্তমানে উভয় প্রকল্প এলাকায় ছোট ছোট যানবাহনের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে। রাজশাহী জোনে ৬৬% মানুষ এখন সিএনজিতে এবং ৬২% মানুষ ইজিবাইকে চলাচল করছে। আবার সিলেটেরও অবস্থা একই রকম পরিলক্ষিত হয়। সিএনজিতে ৩৪% মানুষ যাতায়াত করছে। সেইসাথে মটর সাইকেল ও ইজিবাইকে চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে। অথচ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে মানুষ বাসে বেশি যাতায়াত করত। রাজশাহী এবং সিলেট জোনে প্রকল্প দুটি বাস্তবায়িত হবার ফলে এলাকার মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। আয় বৃদ্ধির হার রাজশাহী জোনে ২০%-২৫% এবং সিলেট জোনে ২৫%-৩০%। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীদের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকাতে সরকারি কর্মকর্তাদের আসা-যাওয়া বৃদ্ধি পেয়েছে। স্বাস্থ্যসেবা এবং স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান থেকে সেবা গ্রহণের চিত্রের ইতিবাচক পরিবর্তন ঘটেছে। উভয় জোনে আগের

তুলনায় প্রায় ৩০% বেশি মানুষ সেবা গ্রহণ করতে প্রতিষ্ঠান দুটিতে যাচ্ছে। স্থানীয় জনগণ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ হিসাবে অতিরিক্ত যান চলাচল এবং ভারি ট্রাক চলাচলকে দায়ী করেছেন।

মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণে যেসকল সমস্যাবলী পরিলক্ষিত হয় সেগুলো নিম্নরূপ-

- ঠিকাদার নিয়োগের ক্ষেত্রে দীর্ঘ প্রক্রিয়া অনুসরণের ফলে ঠিকাদারের প্রকল্প বাস্তবায়নের খরচ বৃদ্ধির ফলে কাজের মান কমে যাবার সম্ভাবনা সৃষ্টি হয়। আবার বড় বড় প্যাকেজে দরপত্র হবার কারণে স্থানীয় ছোট ঠিকাদার কাজ না পাবার ফলে নতুন কর্মসংস্থানের ক্ষেত্র সৃষ্টি হচ্ছে না;
- ঠিকাদারের নিজস্ব এসফাল্ট প্লান্ট স্থাপনে বিলম্ব এবং কাজের মাঝমাঝি সময়ে প্লান্ট নষ্ট হবার ফলে কাজ শেষ করতে বিলম্ব হয়। অপরদিকে ঠিকাদার রাস্তা বুঝে নেয়ার পর কোন কোন ক্ষেত্রে দেরিতে কাজ শুরু করার জন্য সার্বিক কাজ বিলম্বিত হয়, যা জন দুর্ভোগ বৃদ্ধি করে;
- সড়কের পার্শ্ববর্তী বসতিসমূহ সড়ক থেকে উঁচু করে নির্মাণ করার ফলে বসতির সকল প্রকার পানি সড়কে চলে আসে যা সড়কের দীর্ঘ মেয়াদে ক্ষতিসাধন করে;
- জেলা সড়ক উন্নয়নের সময় নতুন সড়ক বাঁধের রক্ষাপ্রদ কাজের সাথে সাথে পুরাতনগুলো সংস্কার না করা ফলে এগুলো আরো জরাজীর্ণ হয়ে পড়ছে। যা সড়কের জন্য হুমকি স্বরূপ;
- জেলা সড়কসমূহে অতিরিক্ত ভারি ট্রাক চলাচলের ফলে বেশিরভাগ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এগুলো নিয়ন্ত্রণ করার কোন পদক্ষেপ লক্ষ্য করা যায়নি। অপরদিকে সড়কসমূহ যথাসময়ে মেরামত না করার কারণে আরো বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে;
- জেলা সড়কসমূহে অনেক বাঁক রয়েছে। কোন কোন বাঁকে ব্রিজের অবস্থানও দেখা যায়। আবার কোথাও কোথাও সড়কের মাঝখানে বৃক্ষের অবস্থান লক্ষ্য করা যায়, যা সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাকে যথেষ্ট ঝুঁকিপূর্ণ করে তুলেছে;
- সড়কের উন্নয়নের ফলে সড়কে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে এবং যানবাহনের গড় গতিও বৃদ্ধি পেয়েছে। পর্যাপ্ত সড়ক নির্দেশনা না থাকায় যানবাহন দুর্ঘটনায় পতিত হচ্ছে; এবং
- মাঠ পর্যায়ে দেখা গেছে প্রকল্প বাস্তবায়ন এবং তদারকি করার জন্য প্রয়োজনীয় জনবল বিশেষত উপ-সহকারী প্রকৌশলী এবং ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট সংকট রয়েছে।

মাঠ পর্যায়ের প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করে এই প্রকল্পের সড়কসমূহকে টেকসই করার লক্ষ্যে স্বল্প, মধ্যম ও দীর্ঘ মেয়াদি সুপারিশ প্রণয়ন করা হয়েছে। সুপারিশসমূহ নিম্নরূপ:

#### স্বল্পমেয়াদি

- সড়কের যেসকল স্থানে হাট-বাজার রয়েছে সেখানে পানি নিষ্কাশনের যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে পর্যাপ্ত পরিমাণ ড্রেন নির্মাণ করা এবং এগুলো সচল রাখার যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা;
- যেসকল জেলা সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত রয়েছে তা নিরাপদ যান চলাচল এবং সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে পর্যাপ্ত পরিমাণে তথা ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত করা;
- বাজার এলাকা বা এর সন্নিকটে **Bus Bay**-এর ব্যবস্থা রাখা;
- জেলা সড়কসমূহ দীর্ঘদিন ব্যবহার উপযোগী রাখার জন্য অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ; এবং
- **SDG** লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে আগামী ২০২০ সালের মধ্যে সড়ক দুর্ঘটনায় মৃতের সংখ্যা ৫০% কমিয়ে আনতে বিআরটিএ-এর নির্দেশনা যথাযথভাবে অনুসরণ করে সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক রোড মার্কিং এবং সড়ক নির্দেশনা, কি:মি: পোস্ট বা **Mile stone**, রাশল স্ট্রিপ ও অন্যান্য নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ। মহাসড়ক, আঞ্চলিক

মহাসড়ক এবং জেলা সড়কের পার্শ্বে অবস্থিত শিক্ষা প্রতিষ্ঠান এবং হাসপাতালসহ অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনার অবস্থান নির্দেশ করার জন্য অবশ্যই সড়ক নির্দেশনা থাকতে হবে।

#### মধ্যমেয়াদি

- ঠিকাদারের সকল কাগজ পত্রাদি কেন্দ্রীয় তথ্য ভান্ডারের (**Central Database**) মাধ্যমে যাচাই করে ৯০ দিনের মধ্যে ঠিকাদার নিয়োগ চূড়ান্তকরণের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করে সড়ক বুঝিয়ে দেওয়া;
- সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে জনগণকে সম্পৃক্ত করার জন্য সড়ক সম্পর্কে জনসচেতনতা সৃষ্টির সাথে সাথে তাদের মধ্যে সড়কের মালিকানা (**Central Database**) ধারণা গড়ে তোলা; এবং
- সকল পর্যায়ে (প্রাথমিক বিদ্যালয়/ মাদ্রাসা হতে বিশ্ববিদ্যালয়) সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রচারণা আরও চালানোর পাশাপাশি প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা।

#### দীর্ঘমেয়াদি

- জেলা সড়ক সমূহে বাঁক দ্রুত সরলীকরণসহ ২৪ ফুট বা ৭.৩ মিটার প্রশস্ত করে ডিভাইডার স্থাপনপূর্বক সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে ব্যবস্থা গ্রহণ; এবং
- অবশিষ্ট জেলা সড়কসমূহ **Cluster Project** চলমান রাখার মাধ্যমে **Year wise phasing** করে যথাযথ নকশা অনুসারে পুনঃনির্মাণের ব্যবস্থা করা।

#### নীতি নির্ধারনী

- ই-জিপিতে ঠিকাদারদের একটি **Tender Capacity Database** প্রস্তুতকরণ, যাচাইকরণ এবং সংরক্ষণ করা। তাছাড়াও **Tender Capacity** অনুযায়ী ঠিকাদারদের একটি **Tire Based List** তৈরি করা যাতে অধিক **Turnover** সম্পন্ন ঠিকাদার কম **Turnover** -এর কাজে অংশগ্রহণ করতে না পারে;
- মাঠ পর্যায়ের কাজ বাস্তবায়ন এবং কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করার জন্য ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী পদ অনুসারে নিয়োগ করা;
- সকল উন্নয়ন প্রতিষ্ঠানের নতুন কোন সড়ক নির্মাণ বা পুরাতন সড়ক পুনঃনির্মাণ বা উন্নয়নের সময় যথাযথ ডিজাইন অনুসরণ করে সড়কের স্তরসমূহের পুরুত্ব নিশ্চিত করা;
- সড়কসমূহের রক্ষণাবেক্ষণে সকল জাতীয় মহাসড়ক, **Strategic** ও **Choke Point** সমূহে এক্সেল লোড পরিমাপ যন্ত্র স্থাপন করে গাড়ির ডিজিটাল নম্বর প্লেট ব্যবহার করে জরিমানার অর্থ বিআরটিএ-এর মাধ্যমে গাড়ি মালিকের নিকট হতে আদায় করা; এবং
- প্রকল্পের শেষে নিবিড় পরিবীক্ষণের সাথে সাথে প্রকল্পের মাঝামাঝি সময়ে আরেকবার আইএমইডি-এর মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণের ব্যবস্থা করা, যা প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রক্রিয়াকে আরও শক্তিশালী করবে বলে আশা করা যায়।

## সূচিপত্র

	পৃষ্ঠা নম্বর
শব্দ সংক্ষেপ	i
নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	iii
সূচিপত্র	viii
সারণি তালিকা	xii
চিত্র তালিকা	xiii
মানচিত্র তালিকা	xiv

### অধ্যায় ১: প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

১.০ ভূমিকা	1
১.১ প্রকল্পের পটভূমি	1
১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য	1
১.৩ প্রকল্পের অবস্থান	2
১.৪ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন এবং বাস্তবায়নকাল	2

### অধ্যায় ২: নিবিড় পরিবীক্ষণের কার্য পরিধি

২.১ ভূমিকা	4
২.২ কার্য পরিধি	4
২.৩ মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণ	5
২.৪ সীমাবদ্ধতা	5
২.৫ কর্ম পরিকল্পনা	6

### অধ্যায় ৩: নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতি

৩.১ প্রাথমিক পরিকল্পনা	8
৩.২ পরিবীক্ষণ এলাকা নির্বাচন	8
৩.৩ তথ্য ও উপাত্তের উৎস	9
৩.৩.১ প্রকল্প বাস্তবায়নের গুণগত মান সংক্রান্ত	12
৩.৩.১.১ সমীক্ষা এলাকার প্রত্যক্ষ পর্যবেক্ষণ	12
৩.৩.১.২ ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা	12
৩.৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াগত ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত	12
৩.৩.২.১ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ	12
৩.৩.২.২ অর্থ ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ	1২
৩.৩.২.৩ কাজের বাস্তব অগ্রগতি সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ	13
৩.৩.২.৪ ভৌত কাজ তদারকি প্রক্রিয়া	13
৩.৩.৩ প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব	13

	পৃষ্ঠা নম্বর
৩.৩.৩.১ সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব সংক্রান্ত তথ্যের উৎস	13
৩.৩.৩.২ সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের প্রক্রিয়া ও নমুনায়ন	1৩
৩.৪ সংগৃহীত তথ্য ও উপাত্ত যাচাইকরণ	14
৩.৫ উপাত্ত প্রক্রিয়াজাতকরণ ও বিশ্লেষণ	14
৩.৬ মানচিত্র ও আলোকচিত্র সংগ্রহ	14
৩.৭ স্থানীয় ও জাতীয় পর্যায়ে পরামর্শ সভা	15
<b>অধ্যায় ৪: নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত ফলাফল</b>	
৪.১ প্রকল্পের অগ্রগতি	16
৪.১.১ প্রকল্পের অঞ্চলভিত্তিক অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)	16
৪.১.২ প্রকল্পের অঞ্চলভিত্তিক অগ্রগতি (সিলেট জোন)	17
৪.১.৩ প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি	1৯
৪.১.২ প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ	20
৪.২ প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াগত ব্যবস্থাপনা	21
৪.২.১ দরপত্র আহবান	21
৪.২.২ দরপত্র প্রাপ্তি ও মূল্যায়ন	23
৪.২.৩ দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময়	24
৪.২.৪ ই-জিপিতে মূল্যায়ন	25
৪.২.৫ ঠিকাদার নিয়োগ সংক্রান্ত তথ্য	25
৪.৩ ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ কাজের গুণগত মান যাচাই	27
৪.৩.১ সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব	27
৪.৩.২ পেভমেন্ট পরিবীক্ষণ	29
৪.৩.২.১ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট	29
৪.৪ প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব	30
৪.৪.১ সড়কে যানবাহন চলাচল	30
৪.৪.১.১ সড়কে যানবাহনের সংখ্যা (দৈনিক)	30
৪.৪.১.২ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে)	31
৪.৪.১.৩ ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে সৃষ্ট অসুবিধা (প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে)	32
৪.৪.২ কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব	33
৪.৪.৩ আয় বৃদ্ধি	34
৪.৪.৪ শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব	35
৪.৪.৫ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহ থেকে সেবা প্রাপ্তি	37
৪.৫ সড়ক নিরাপত্তা	37
৪.৫.১ দুর্ঘটনা প্রবন স্থান	37
৪.৫.২ সড়ক নির্দেশনা	38
৪.৬ প্রকল্প সংক্রান্ত বিশ্লেষণ	38
<b>অধ্যায় ৫: নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত সমস্যাবলী</b>	
৫.১ প্রকল্পের ভৌত	40



	পৃষ্ঠা নম্বর
৫.২ ঠিকাদার নিয়োগ চূড়ান্তকরণ সংক্রান্ত	40
৫.৩ সড়কে অবৈধ পানি নিষ্কাশন	40
৫.৪ সড়কে জনগণের মালিকানা বা অংশিদারিত্ব না থাকা	41
৫.৫ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ	41
৫.৬ ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণে ডাইভারসনের পর্যাপ্ত জায়গা না থাকা	42
৫.৭ সড়কে পানি আটকে থাকা	42
৫.৮ সড়কে আবর্জনার স্তুপ	42
৫.৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা	43
৫.৫.১ জনবলের সংকট	43
৫.৫.২ তথ্য ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত	43
৫.৬ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ	43
৫.৭ সড়ক নিরাপত্তা	44
৫.৭.১ সড়কে বাঁকের অবস্থান	44
৫.৭.২ সড়কে বৃক্ষের অবস্থান	46
৫.৭.৩ সংকীর্ণ সড়ক	46
৫.৭.৪ পর্যাপ্ত সড়ক নির্দেশনা ও রোড মার্কিং -এর অভাব	46
৫.৭.৫ জেলা সড়কে অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল	47
৫.৮ প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি বিশ্লেষণ (SWOT Analysis)	48

#### অধ্যায় ৬: পর্যবেক্ষণ

৬.১ সড়ক উন্নয়ন	50
i. সড়কে পানি নিষ্কাশনের অভাব	50
ii. জেলা সড়কে অতিরিক্ত ভারি যান চলাচল	50
৬.২ সড়ক ব্যবস্থাপনা	50
i. দরপত্র মূল্যায়নে দীর্ঘসূত্রিতা	50
ii. সড়ক সম্পর্কে জনগণকে সচেতন করা	50
iii. সড়ক রক্ষার্থে এক্সেল লোড কন্ট্রোল	50
৬.৩ সড়ক নিরাপত্তা	51
i. সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক <b>Sign, Signal</b> না থাকা	51
ii. সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রচারনার	51
৬.৪ গবেষণা ও পরিকল্পনা	51
i. সড়ক বিভাগে পরীক্ষাগার না থাকা	51
ii. <b>Cluster Project</b> চলমান রাখা	52
iii. সড়কসমূহের দীর্ঘমেয়াদী পরিকল্পনা	52
iv. নিবিড় পরিবীক্ষণ ব্যবস্থা	52
v. জনবলের অভাব	52
vi. সড়কের স্তরসমূহের পুরুত্নে নির্দিষ্ট ডিজাইন অনুসরণ	52
৬.৫ রাজশাহী ও সিলেট জোনের সড়ক টেকসই করার লক্ষ্যে প্রস্তাবনা	52

#### অধ্যায় ৭: সুপারিশমালা

	পৃষ্ঠা নম্বর
৭.১ স্বল্পমেয়াদি	54
৭.২ মধ্যমেয়াদি	54
৭.৩ দীর্ঘমেয়াদি	55
৭.৪ নীতি নির্ধারনী	55
৭.৫ প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রস্থান পরিকল্পনা ( <b>Exit Plan</b> )	55
৭.৬ উপসংহার	56
তথ্যপুঞ্জি	58
প্রকল্প সংক্রান্ত চিত্রসমূহ	59
জাতীয় কর্মকশালার চিত্রসমূহ	৬১
সংযুক্তি ১: প্রতিবেদন প্রণয়নে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ	৬২

## সারণি তালিকা

	পৃষ্ঠা নম্বর
সারণি ১: জেলাওয়ারী প্রকল্প এলাকার বিবরণ	২
সারণি ২ : প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল	৩
সারণি ৩: নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতায় পরিচালিত কার্যক্রম	৫
সারণি ৪ : কর্ম পরিকল্পনার প্রবাহ চিত্র	৬
সারণি ৫: সিলেট ও রাজশাহী জোনভিত্তিক পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহের বিবরণ	৮
সারণি ৬: আর্থ-সামাজিক তথ্য সংগ্রহের প্রক্রিয়া ও নমুনায়ন	১৪
সারণি ৭ : দরপত্রের বিজ্ঞাপন পত্রিকায় প্রকাশ (রাজশাহী জোন)	২১
সারণি ৮: দরপত্রের বিজ্ঞাপন পত্রিকায় প্রকাশ (সিলেট জোন)	২২
সারণি ৯: দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময় (রাজশাহী জোন)	২৪
সারণি ১০: দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময় (সিলেট জোন)	২৫
সারণি ১১: ঠিকাদার নিয়োগ এবং ভৌত কাজের অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)	২৬
সারণি ১২: ঠিকাদার নিয়োগ এবং ভৌত কাজের অগ্রগতি (সিলেট জোন)	২৭
সারণি ১৩ : সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং পুরুত্ব (রাজশাহী জোন)	২৮
সারণি ১৪: সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং পুরুত্ব (সিলেট জোন)	২৯
সারণি ১৫: সেবা প্রাপ্তি (রাজশাহী জোন ও সিলেট জোন)	৩৭
সারণি ১৬: দুর্ঘটনাপ্রবন স্থান (রাজশাহী জোন)	৩৭
সারণি ১৭: দুর্ঘটনাপ্রবন স্থান (সিলেট জোন)	৩৮
সারণি ১৮: জেলা সড়কের বাঁক সমূহ	৪৪
সারণি ১৯: স্কুল, কলেজ, ব্রীজ ও সড়কের বাঁক বিদ্যমান সাইন, সিগন্যাল	৪৭
সারণি ২০: প্রকল্প দুটিতে রোড মার্কিং	৪৭
সারণি ২১: প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি বিশ্লেষণ	৮৪

## চিত্র তালিকা

	পৃষ্ঠা নম্বর
চিত্র ১ : প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)	19
চিত্র ২ : প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি (সিলেট জোন)	২০
চিত্র ৩ : প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ (রাজশাহী জোন)	20
চিত্র ৪ : প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ (সিলেট জোন)	2১
চিত্র ৫ : দরপত্র প্রাপ্তি ও রেসপন্সিভ দরপত্র (রাজশাহী জোন)	23
চিত্র ৬ : দরপত্র প্রাপ্তি ও রেসপন্সিভ দরপত্র (সিলেট জোন)	24
চিত্র ৭ : উত্তরদাতাদের ব্যবহৃত যানবাহন (রাজশাহী)	30
চিত্র ৮ : উত্তরদাতাদের ব্যবহৃত যানবাহন (সিলেট জোন)	31
চিত্র ৯ : সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (রাজশাহী জোন)	31
চিত্র ১০ : সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (সিলেট জোন)	32
চিত্র ১১ : সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে সৃষ্ট অসুবিধাসমূহ (রাজশাহী জোন)	32
চিত্র ১২ : সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে সৃষ্ট অসুবিধাসমূহ (সিলেট জোন)	33
চিত্র ১৩ : কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব (রাজশাহী জোন)	33
চিত্র ১৪ : কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব (সিলেট জোন)	34
চিত্র ১৫ : আয় বৃদ্ধিতে প্রভাব (রাজশাহী জোন)	34
চিত্র ১৬ : আয় বৃদ্ধিতে প্রভাব (সিলেট জোন)	35
চিত্র ১৭ : শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব (রাজশাহী জোন)	36
চিত্র ১৮: শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব (সিলেট জোন)	36

## মানচিত্র তালিকা

	পৃষ্ঠা নম্বর
মানচিত্র ১: রাজশাহী জোনের প্রকল্প সড়ক এবং পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহ	10
মানচিত্র ২: সিলেট জোনের প্রকল্প সড়ক এবং পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহ	11

## অধ্যায় ১: প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

### ১.০ ভূমিকা

জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটি ২০১৬-১৭ অর্থ বছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য গৃহীত হয়। উক্ত প্রকল্প দুটি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীণ। প্রকল্প দুটি ২০১৫ সালের ৯ জুন তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) প্রকল্পটি ২ আগস্ট ২০১৬ তারিখে এবং জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্পটি ১২ মার্চ ২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। উক্ত প্রকল্প দুটির বাস্তবায়নকাল ০১ মার্চ ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০১৭ পর্যন্ত।

### ১.১ প্রকল্পের পটভূমি

বাংলাদেশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সচল রাখতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ভূমিকা অপরিহার্য। দেশের জাতীয়, আঞ্চলিক এবং জেলা সড়কসমূহ নির্মাণসহ মেরামত বা উন্নয়নের দায়িত্ব এই সংস্থার উপর। এক পরিসংখ্যানে দেখা যায়, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৭৬% জাতীয় এবং ৬৫% আঞ্চলিক মহাসড়ক খুবই ভাল অবস্থায় রয়েছে, কিন্তু মাত্র ৪৪% জেলা সড়ক মোটামুটি অবস্থায় রয়েছে (সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ২০১৬)। দেশের জনসংখ্যা বৃদ্ধি ও ক্রমাগত অর্থনৈতিক উন্নয়নের ফলে মানুষের যাতায়াত ও পণ্য পরিবহন বেড়ে যাওয়ায় সড়কসমূহের উপর চাপ সৃষ্টি হচ্ছে। ফলে সড়কে ভাঙনসহ নানা রকম ক্ষতি সাধিত হচ্ছে। ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহ মেরামত বা উন্নয়ন করার লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজন অনুযায়ী বিভিন্ন প্রকল্প গ্রহণ করে থাকে। আর্থিক বরাদ্দ স্বল্পতার কারণে সড়কগুলোর নিয়মিত মেরামত, পুনর্বাসন বা উন্নয়ন করা সম্ভব হচ্ছে না। ফলে যাত্রী ও মালামাল পরিবহনে সময় এবং ব্যয় দুটিই বৃদ্ধি পাচ্ছে। সেই সাথে সড়কে দুর্ঘটনার হারও বৃদ্ধি পেয়েছে। রাজশাহী ও সিলেট জোনে জেলা সড়কসমূহে যানবাহনের সংখ্যা দ্রুতহারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। ফলে এই সড়কসমূহের বিভিন্ন স্থানে প্রতিদিন বিপুল পরিমাণে যানবাহন চলাচল করায় ভাঙন বা ক্ষয় দেখা দিয়েছে। এর পরিপ্রেক্ষিতে ২০১৫ সালের ৯ জুন তারিখে একনেক সভায় জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটি অনুমোদিত হয়। উক্ত প্রকল্প দুইটির মধ্যে সিলেট জোনে ১০টি সড়ক এবং রাজশাহী জোনে ১৪টি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক রয়েছে। উক্ত প্রকল্প দুটিকেই নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়েছে।

### ১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

সিলেট ও রাজশাহী জোনের সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়ন, ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের পুনর্বাসনের মাধ্যমে আধুনিক ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করাই এই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য। এই উদ্দেশ্যকে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে বর্তমান প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যাবলী নিম্নে বর্ণনা করা হলো।

ক. সিলেট সড়ক জোনের আওতাধীন ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের জরুরী পুনর্বাসন ও অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা;

খ. সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার ১৪টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্ত ১৯৫.৯১৫ কি:মি: সড়ক বা সড়কের অংশ বিশেষে উন্নয়ন/পুনর্বাসনের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করার পাশাপাশি আন্তঃজেলা সড়ক জালিকায় একে অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে জন-বান্ধব ও অর্থ-শাস্রয়ী যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নকে নিশ্চিত করা। যা দেশের অন্যান্য অংশের সাথে দক্ষ যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তুলতে সাহায্য করবে।

### ১.৩ প্রকল্পের অবস্থান

প্রকল্পদ্বয় বাংলাদেশের দুটি বিভাগ অর্থাৎ রাজশাহী বিভাগের ৬টি জেলার ২০টি উপজেলায় এবং সিলেট বিভাগের ৪টি জেলার ১৪ টি উপজেলায় বিস্তৃত। নিম্নে প্রকল্পের অবস্থান বিভাগ, জেলা এবং উপজেলা উল্লেখ করা হলো:

**সারণি ১: জেলাওয়ারী প্রকল্প এলাকার বিবরণ**

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
সিলেট	মৌলভীবাজার	কুলাউড়া, কমলগঞ্জ
	হবিগঞ্জ	হবিগঞ্জ, বানিয়াচং, নবীগঞ্জ
	সিলেট	কানাইঘাট, বিশ্বনাথ, গোলাপগঞ্জ, ফেঞ্চুগঞ্জ
	সুনামগঞ্জ	সুনামগঞ্জ, বিশ্বম্ভরপুর, তাহিরপুর, ছাতক, দোয়ারাবাজার
রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	শাহজাদপুর, উল্লাপাড়া, চৌহালী, কামারখন্দ, সিরাজগঞ্জ সদর, রায়গঞ্জ
	নাটোর	সিংড়া, গুরুদাসপুর, বড়াইগ্রাম
	রাজশাহী	মোহনপুর, তানোর, বাগমারা, পুঠিয়া
	পাবনা	সাথিয়া, বেড়া, চাটমোহর
	নওগাঁ	পতিরা, বাদলগাছি
	চাঁপাই নবাবগঞ্জ	চাঁপাই নবাবগঞ্জ সদর, গোমস্তাপুর

**১.৪ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন এবং বাস্তবায়নকাল**

সারণি-২-এ জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটির বিস্তারিত তথ্য উপস্থাপন করা হয়েছে। দুইটি প্রকল্পই মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭ সময় সীমার মধ্যে প্রায় সম পরিমাণ আর্থিক বরাদ্দ নিয়ে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত হয়।

**সারণি ২: প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল**

বিবরণ	প্রকল্প-১	প্রকল্প-২
প্রকল্পের শিরোনাম	জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (রাজশাহী জোন)	জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন)
সড়ক জোন	রাজশাহী	সিলেট
অনুমোদনের পর্যায়	একনেক অনুমোদিত ও ১ম সংশোধিত	একনেক অনুমোদিত ও ১ম সংশোধিত
অনুমোদনের তারিখ	মূল: ৯ জুন ২০১৫ সংশোধন: ২৪ আগস্ট ২০১৬	মূল: ৯ জুন ২০১৫ সংশোধন: ১২ মার্চ ২০১৭
অনুমোদিত ব্যয়	মূল: ৯৯৯৯.৭৭ লক্ষ টাকা সংশোধিত: ১০৯৭৮.১০ লক্ষ	মূল: ৯৯৯৮.৩৯ লক্ষ টাকা সংশোধিত: ১০৩০৬.৭৮ লক্ষ টাকা
অর্থায়নের উৎস	জি ও বি	জি ও বি
উন্নয়নের জন্য অনুমোদিত সড়ক দৈর্ঘ্য	মূল: ১৯৫.৯১ কি:মি: (কালভার্ট ১টি) সংশোধিত: ২২২.৭৪৩ কি:মি:	মূল: ৮৫.৮৮ কি:মি: (ব্রিজ ৫টি এবং কালভার্ট ২৮টি) সংশোধিত: ৯৬.০০৯ কি:মি:
বাস্তবায়নকাল	মূল: ০১ মার্চ ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০১৭ সংশোধিত: একই	মূল: ০১ মার্চ ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০১৭ সংশোধিত: একই

সূত্র: সওজ, ২০১৫ ও ২০১৬।

## অধ্যায় ২: নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্য পরিধি

### ২.১ ভূমিকা

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) বার্ষিক উন্নয়নের কর্মসূচীতে অন্তর্ভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ পরিবীক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি, কাজের গুণগত মান, বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যাগুলি সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও অন্যান্য সংস্থাকে অবহিত করে থাকে। এরই ধারাবাহিকতায় ২০১৪-২০১৫ অর্থ বছরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় সড়ক ও জনপথ বিভাগ কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” প্রকল্প দুটি নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়। সেই প্রেক্ষিতে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রণীত কার্য পরিধি (TOR) নির্ধারণ করা হয়, যা নিম্নরূপ-

### ২.২ কার্য পরিধি

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রণীত কার্য পরিধি (TOR) মোতাবেক নিম্নলিখিত কার্যাবলী নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ এর অন্তর্ভুক্ত:

- ক. প্রকল্পের বিবরণ (প্রকল্পের নাম, উদ্যোগী মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থা, বাস্তবায়নকাল, প্রাক্কলিত ব্যয়, বছরভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলন, প্রকল্পের উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, অর্থায়ন, প্রকল্পের পটভূমি ইত্যাদি সংশ্লিষ্ট সকল তথ্য পর্যালোচনা);
- খ. প্রকল্পের সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, পর্যালোচনা, তথ্য সন্নিবেশ, বিশ্লেষণ ও উপস্থাপন;
- গ. প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে অর্জিত অগ্রগতি বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা;
- ঘ. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে বিদ্যমান আইন ও বিধিমালা (পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগির গাইড লাইনস ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না তা পর্যালোচনা;
- ঙ. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- চ. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত BoQ অনুযায়ী পরিমাণ সংগ্রহ এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ছ. ডিপিপি-তে বছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা ও অর্থ চাহিদার প্রাক্কলনের যৌক্তিকতা এবং প্রকল্পের শুরু হতে কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা; পরিকল্পনার সাথে ব্যত্যয় ঘটলে তা চিহ্নিত করে প্রতিকারের পরামর্শ এবং ভবিষ্যতের জন্য সুপারিশ প্রদান;
- জ. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর, অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ঝ. প্রকল্পের সম্ভাব্য exit plan সম্পর্কে পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান;
- ঞ. প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ; এ ক্ষেত্রে সার্বিকভাবে চিহ্নিত সবলতা, ত্রুটি, দুর্বলতা বা অসঙ্গতিসমূহ পর্যালোচনা করা ও ত্রুটি, দুর্বলতা উত্তরণের লক্ষ্য প্রয়োজনীয় সুপারিশমালা প্রণয়ন;
- ট. আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় প্রকল্পটি গ্রহণের যৌক্তিকতা যাচাই; এবং
- ঠ. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা।

### ২.৩ মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণ

মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে নিয়োজিত সংশ্লিষ্ট অফিস থেকে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহের পাশাপাশি কাজের গুণ ও পরিমাণগত মান যাচাই করা হয়। নিম্ন লিখিত সূচী অনুযায়ী মাঠ পর্যায়ে কাজ পরিচালনা করা হয়।

### সারণি ৩: নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতায় পরিচালিত কার্যক্রম

জোন	ব্রিজ	কালভার্ট	সড়ক	তথ্যের উৎস	তথ্যের ধরণ
রাজশাহী	-	১ টি	৭টি	সংশ্লিষ্ট সড়ক জোন ও বিভাগীয় অফিস এবং মাঠ পর্যায়ের কাজ।	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রাথমিক ও দ্বিতীয় পর্যায়ের উৎস হতে তথ্য সংগ্রহ ;</li> <li>অনুমোদিত ডিপিপি'র অঙ্কনিত আর্থিক এবং ভৌত অগ্রগতির তথ্য; এবং</li> <li>স্পেসিফিকেশন অনুসারে নির্মাণ কাজের গুণগত মান ও পরিমাণগত তথ্য।</li> </ul>
সিলেট	৪টি	২২ টি	৪টি	ঐ	ঐ
মোট	৪টি	২৩ টি	১১টি	-	-

#### ২.৪ সীমাবদ্ধতা

নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্কনিত পর্যালোচনা, কাজের পরিমাণ ও গুণগত মান নিরূপণ, ক্রয় ও সংগ্রহ কাজের সচ্ছতা যাচাই, প্রকল্পের সমস্যা বিশ্লেষণ এবং সমস্যা থেকে উত্তরণের পন্থাসহ ভবিষ্যতে কিভাবে আরও সফলভাবে সম্পাদন করা যায় তার সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়ে থাকে। এই সব কাজের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠানকে একশত (১০০) দিনের জন্য নিয়োগ দেয়া হয়। কাজের পরিধি অনুসারে দেশের দুটি বিভাগে অবস্থিত বৃহৎ আকারের প্রকল্পের উল্লিখিত কার্যাবলী সীমিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন করা কষ্টসাধ্য।

নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য দুটি জোন থেকে ৬ টি জেলার ৬টি সড়ক বিভাগের ১১টি সড়ক দৈবচয়ন ভিত্তিতে নমুনা হিসাবে নির্বাচন করা হয়েছে। বাকি ৪টি সড়ক বিভাগ থেকে ন্যূনতম ১টি করে সড়ক নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতায় আনলে ভাল হতো। প্রকল্প এলাকায় প্রায় এক কোটি পচিশ লক্ষ লোক বসবাস করে। প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব পর্যালোচনার জন্য এলাকার জনগণের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। কিন্তু এত বিশাল জনগোষ্ঠির মধ্য হতে ১১০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। দুইটি জোন হতে আরও সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হলে ভাল হতো। এছাড়া নিবিড় পরিবীক্ষণ চলাকালীন প্রকৃতির বৈরী আচরণ যেমন ঝড়-বৃষ্টি, তথ্য সংগ্রহের কাজে বড় বাধা হয়ে দাড়ায়। এছাড়া অনেক সময় উত্তরদাতার ব্যস্ততার কারণে তারা সাক্ষাৎকারের মাঝ পথে সাক্ষাৎকার বন্ধ করে দেন। ফলে পুনরায় আরেকজনের সাক্ষাৎকার গ্রহণের জন্য সময় ব্যয় করতে হয়েছে। এই প্রক্রিয়া ছিল একই সাথে সময়সাপেক্ষ ও ব্যয়বহুল। কেআইআই জন্য সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং জনপ্রতিনিধিদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। দেখা গেছে একটি সড়কে একাধিক জনপ্রতিনিধির বসবাস রয়েছে, তাদের সকলের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করতে পারলে ভাল হতো। সিলেট জোনের ল্যাবরেটরির কোর কাটার মেশিনটি নষ্ট থাকায় উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠানকে বাহির থেকে কোর কাটার মেশিনটি সংগ্রহ করে সড়কের থেকে কোর সংগ্রহ করা হয় ল্যাবরেটরিতে পরীক্ষা করার জন্য। মূলত সময়সাপেক্ষ তথ্য সংগ্রহ নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রক্রিয়াকেই বিলম্বিত ও দীর্ঘায়িত করেছে এবং এটি অন্যতম প্রতিবন্ধক হিসাবে কাজ করেছে। বাইরেও কিছু প্রতিবন্ধকতা প্রতিবেদনে প্রয়োজ্য স্থানে তথ্য-উপাত্তের সাথে বর্ণনা করা হয়েছে। তাই সময় সীমাবদ্ধতা নিয়েও নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য উপযুক্ত কর্মপরিকল্পনা স্থির করে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়।

#### ২.৫ কর্ম পরিকল্পনা

রাজশাহী ও সিলেট জোনের সড়ক বিভাগের বিভিন্ন কাজ সরেজমিন পরিদর্শনপূর্বক প্রাপ্ত প্রাথমিক ও দ্বিতীয় পর্যায়ের উৎস হতে প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। এ কাজ সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করার জন্য নিম্নবর্ণিত কর্ম পরিকল্পনা (সারণি ৪) গ্রহণ করা হয় এবং সে আলোকে নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালিত হয়েছে।



সারণি ৪: কর্ম পরিকল্পনার প্রবাহ চিত্র

ক্রম	বিবরণ	ফেব্রুয়ারী ২০১৭				মার্চ ২০১৭				এপ্রিল ২০১৭				মে ২০১৭	
		১ম সপ্তাহ	২য় সপ্তাহ	৩য় সপ্তাহ	৪র্থ সপ্তাহ	৫ম সপ্তাহ	৬ষ্ঠ সপ্তাহ	৭ম সপ্তাহ	৮ম সপ্তাহ	৯ম সপ্তাহ	১০ম সপ্তাহ	১১তম সপ্তাহ	১২তম সপ্তাহ	১৩তম সপ্তাহ	১৪তম সপ্তাহ
1]	প্রকল্পের দলিলাদি পর্যালোচনা														
2]	কর্মকর্তাদের সাথে মতবিনিময়														
3]	কর্মপদ্ধতি ও তথ্য সংগ্রহের বিভিন্ন ছক ও প্রশ্নমালা প্রণয়ন														
4]	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন														
6]	তথ্যসংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান														
7]	তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ														
প্রতিবেদন	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন		১৭ ফেব্রুয়ারী												
	১ম খসড়া প্রতিবেদন										১৭ এপ্রিল				
	২য় খসড়া প্রতিবেদন												০২ মে		
	চূড়ান্ত প্রতিবেদন													১২ মে	

## অধ্যায় ৩: নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতি

### ৩.১ প্রাথমিক পরিকল্পনা

প্রাথমিকভাবে প্রকল্পের সকল অঙ্গের বাস্তবায়নধীন অবস্থা বিবেচনায় রেখে প্রকল্প সম্পর্কিত উদ্দেশ্য ও ফলাফল যাচাইয়ের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়। এক্ষেত্রে নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য একটি মানসম্মত প্রতিবেদন কাঠামো তৈরীর পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়। সেইসাথে মাঠ পর্যায়ে সরেজমিন পরিদর্শনপূর্বক নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজটি সম্পাদনের জন্য নিম্নলিখিত পর্যায়গুলোর উপর সম্যক ধারণা নেয়া হয়:

- ক. প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রদর্শিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি সরেজমিনে পরিদর্শনপূর্বক যাচাই করা;
- খ. প্রকল্পের আওতায় দরপত্র প্রক্রিয়া নিরীক্ষা করা;
- গ. ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশনের আলোকে নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই করা;
- ঘ. প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব যাচাই।

### ৩.২ পরিবীক্ষণ এলাকা নির্বাচন

জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুইটি রাজশাহী জোনের ৬টি সড়ক বিভাগের ১৪টি সড়কে এবং সিলেট জোনে ৪টি সড়ক বিভাগে ১০টি সড়কে বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পদ্বয় ১০ জেলার ৩৪টি উপজেলায় ৩১৮.৭৫২ কি:মি: সড়কে (রাজশাহী অংশ ২২২.৭৪৩ কি:মি: এবং সিলেট অংশ ৯৬.০০৯ কি:মি:) বিস্তৃত, যা ৩০ জুন ২০১৭ তারিখের মধ্যে সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত।

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত এই প্রকল্প দুইটি হতে বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য দুইটি জোন (রাজশাহী ও সিলেট) থেকে ৬টি জেলার ৬টি সড়ক বিভাগের মোট ১১টি সড়ককে দৈবচয়ন নমুনায়ন পদ্ধতিতে নির্বাচন করা হয়। এই সড়কসমূহ দুইটি জোনের ২১টি উপজেলায় বিস্তৃত। পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা এলাকার বিস্তারিত বিবরণ অপর পৃষ্ঠায় সারণি ৫-এ উপস্থাপন করা হলো:

সারণি ৫: সিলেট ও রাজশাহী জোনভিত্তিক পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহের বিবরণ

জোন	জেলা	সংশ্লিষ্ট উপজেলা	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম
রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ, রায়গঞ্জ	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ - রায়গঞ্জ সড়ক
		কামারখন্দ, উল্লাপাড়া	সিরাজগঞ্জ	কালিয়া-কান্দপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া সড়ক
	নাটোর	নাটোর, গুরুদাশপুর	নাটোর	নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর সড়ক
		আত্রাই, সিংড়া	নাটোর	আত্রাই - সিংড়া সড়ক
	রাজশাহী	মোহনপুর, তানোর	রাজশাহী	মোহনপুর-তানোর সড়ক
		মোহনপুর, বাগমারা	রাজশাহী	মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক
		পুঠিয়া, বাঘা	রাজশাহী	পুঠিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক
সিলেট	মৌলভী বাজার	শ্রীমঙ্গল, কমলগঞ্জ, কুলাউড়া	মৌলভীবাজার	শ্রীমঙ্গল-শমসেরনগর-

জোন	জেলা	সংশ্লিষ্ট উপজেলা	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম
				কুলাউড়া সড়ক
	হবিগঞ্জ	হবিগঞ্জ, বানিয়াচং	হবিগঞ্জ	হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়ক
		শায়েস্তাগঞ্জ, হবিগঞ্জ		শায়েস্তাগঞ্জ- পুরানবাজার-কলিমনগর সড়ক
	সিলেট	বিশ্বনাথ	সিলেট	রশিদপুর- বিশ্বনাথ- রামপাশা-লামাকাজি সড়ক
জোন ২ টি	জেলা-৬	উপজেলা-২১	সড়ক বিভাগ-৬	সড়ক-১১টি

### ৩.৩ তথ্য ও উপাত্তের উৎস

প্রকল্পসমূহ (সিলেট ও রাজশাহী অঞ্চলের) নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য প্রাথমিক (Primary) ও দ্বিতীয় (Secondary) উভয় পর্যায়ের উৎস হতে নিম্নোক্ত তিন ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়:

- প্রকল্প বাস্তবায়নের গুণগত মান
- প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াগত ব্যবস্থাপনা
- প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব

মানচিত্র ১: রাজশাহী জোনের প্রকল্প সড়ক এবং পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহ



মানচিত্র ২: সিলেট জোনরে প্রকল্প সড়ক এবং পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচিত নমুনা সড়কসমূহ



### ৩.৩.১ প্রকল্প বাস্তবায়নের গুণগত মান সংক্রান্ত

#### ৩.৩.১.১ সমীক্ষা এলাকার প্রত্যক্ষ পর্যবেক্ষণ

মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ ও ব্যবহৃত মালামাল পরিদর্শনপূর্বক নির্মাণ সামগ্রী এবং কাজের গুণগত মান ও প্রকল্প বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যাাদি নিরসনে সুপারিশমালা প্রণয়ন করা ছিল নিবিড় পরিবীক্ষণের অন্যতম মুখ্য উদ্দেশ্য। এই প্রকল্পসমূহে যেসমস্ত কাজ ইতোমধ্যে মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত হয়েছে সেসকল কাজ পরিদর্শনকালে বর্তমান সমীক্ষায় যেসকল বিষয়ের উপর নিরীক্ষা করা হয় সেগুলো হলো:

- প্রকল্প সড়কসমূহের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব পরিমাপ;
- প্রকল্পসমূহে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যথাযথ ছিল কিনা তার দলিলাদি পরিবীক্ষণ;
- ব্যবহৃত মালামালের পরীক্ষা/নিরীক্ষা/টেস্ট কোড, স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সি যথাযথ হয়েছে কিনা তার দলিলাদি পরিবীক্ষণ।

### ৩.৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াগত ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত

#### ৩.৩.২.১ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ

পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের আওতায় সরেজমিন তথ্য সংগ্রহকালে দরপত্র সংক্রান্ত যেসকল তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয় তার মধ্যে অন্তর্ভুক্ত রয়েছে:

- সংশ্লিষ্ট অফিসসমূহ কত তারিখে CPTU website -এ দরপত্র প্রকাশ করেছে;
- কত তারিখে প্রত্যাহার করেছে;
- e-GP -এর নিয়মনীতি যথাযথভাবে প্রতিপালন হয়েছে কিনা;
- দরপত্র আহবানের তারিখ;
- দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার নাম;
- দরপত্র খোলার তারিখ;
- দরপত্র প্রাপ্তির সংখ্যা;
- রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা;
- দরপত্র মূল্যায়নের তারিখ;
- প্রাক্কলিত ব্যয়;
- প্রক্রিয়াকরণ ও চূড়ান্তকরণে ব্যয়িত দিন;
- চুক্তি অনুমোদনকারীর নাম ও ঠিকানা;
- চুক্তি মোতাবেক কাজ সমাপ্তির তারিখ।
- প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ।

#### ৩.৩.২.২ অর্থ ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ

ডিপিপি এবং সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্তি এবং তা ব্যয়ের পরিমাণ নির্ধারিত ছকের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়। অপরদিকে সংশ্লিষ্ট প্রকল্পে কাজের জন্য এ যাবৎকালে পরিশোধকৃত বিলের পরিমাণ এবং অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ ও তার বিলের পরিমাণ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এছাড়াও প্রকল্পের বছরভিত্তিক আর্থিক সংস্থান, অগ্রগতি এবং ফ্রমপুঞ্জিত অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

#### ৩.৩.২.৩ কাজের বাস্তব অগ্রগতি সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ

ডিপিপিতে বর্ণিত কাজের পরিমাণ এবং মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশেষত সম্পন্নকৃত কাজের পরিমাণ বা তথ্য এবং অবশিষ্ট কাজের তথ্য নির্ধারিত ছকে সংগ্রহ করা হয়।

#### ৩.৩.২.৪ ভৌত কাজ তদারকি প্রক্রিয়া

দরপত্রের নির্দেশ মোতাবেক বাস্তবায়িত কাজের নমুনা নির্ধারিত ছক ও চেকলিস্টের মাধ্যমে যাচাই করা হয়।

### ৩.৩.৩ প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় কি ধরনের প্রভাব পড়েছে তা পরিবীক্ষণ করা হয়েছে। এক্ষেত্রে কর্মসংস্থান সৃষ্টি, আয় বৃদ্ধি, মানুষের যোগাযোগে গতিশীলতা ও ব্যয় হ্রাস এবং একই সাথে শিক্ষার উপর প্রভাবসহ স্বাস্থ্যসেবা, স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের সাথে দ্রুত যোগাযোগের মাধ্যমে সেবা প্রাপ্তিতে প্রকল্প কি ভূমিকা রেখেছে তা মূল্যায়ন করা হয়েছে।

#### ৩.৩.৩.১ সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব সংক্রান্ত তথ্যের উৎস

প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব সংক্রান্ত তথ্য প্রকল্প এলাকার ১ বর্গ কি:মি: এলাকার মধ্যে বসবাসরত বা অবস্থানরত নিম্নোক্ত সুবিধাভোগীদের কাছ থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে :

- স্থানীয় সাধারণ জনগণ;
- ব্যবসায়ী;
- কর্মজীবী;
- কৃষক;
- ছাত্র-ছাত্রী;
- পরিবহন শ্রমিক এবং নেতা;
- স্থানীয় নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি;
- সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা।

#### ৩.৩.৩.২ সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের প্রক্রিয়া ও নমুনায়ন

পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের আওতায় প্রকল্প এলাকার সাথে সংশ্লিষ্ট বা উপকারভোগী এমন সব ব্যক্তিবর্গের নিকট হতে আর্থ-সামাজিক তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উত্তরদাতাগণ সম্পূর্ণ স্বেচ্ছায় জরিপকাজে অংশগ্রহণ করেন এবং স্থানীয় জনসাধারণ এর নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করার সমান সংখ্যক নারী এবং পুরুষ এর উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে। বিস্তারিত প্রক্রিয়া, নমুনা, সড়ক প্রতি নমুনা সংখ্যা, সড়কের সংখ্যা, মোট নমুনা এবং তথ্যের উৎসের বিস্তারিত নিম্নে ছক আকারে উপস্থাপন করা হল :

#### সারণি ৬: আর্থ-সামাজিক তথ্য সংগ্রহের প্রক্রিয়া ও নমুনায়ন

তথ্য প্রদানকারী	তথ্য সংগ্রহ প্রক্রিয়া	সড়ক প্রতি নমুনা	সড়কের সংখ্যা	মোট নমুনা
স্থানীয় সাধারণ জনগণ	আইডিআই	১০ টি	১১	১১০
ব্যবসায়ী দল (৮-১০ জন)	এফজিডি	১টি	১১	১১
পরিবহন শ্রমিক (৮-১০ জন)	এফজিডি	১টি	১১	১১
স্থানীয় নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি	কেআইআই	১টি	১১	১১
সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক/অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সংশ্লিষ্ট জোন)	কেআইআই	রাজশাহী ও সিলেট	-	২
সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/নির্বাহী প্রকৌশলী	কেআইআই	রাজশাহী, নাটোর, সিরাজগঞ্জ, সিলেট, হবিগঞ্জ, মৌলভীবাজার	-	৬
<b>মোট</b>				<b>১৫১</b>

### ৩.৪ সংগৃহীত তথ্য ও উপাত্ত যাচাইকরণ

মাঠ পর্যায় থেকে যেসকল তথ্য ও উপাত্ত প্রতিদিন সংগ্রহ করা হয়েছে তা টিম লিডার এবং সমন্বয়কারী প্রতিদিন তদারকিসহ যথার্থতা যাচাই করেছেন।

### ৩.৫ উপাত্ত প্রক্রিয়াজাতকরণ ও বিশ্লেষণ

মাঠ পর্যায় থেকে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তসমূহকে বিভিন্ন সংখ্যাতাত্ত্বিক প্রক্রিয়া বিশেষত **SPSS (Statistical Package For Social Sciences)**-এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে। গ্রাফিক্স এর মাধ্যমে প্রকল্প এলাকা হতে প্রাপ্ত পরিসংখ্যানিক উপাত্তসমূহকে বিভিন্ন ডায়াগ্রামের সাহায্যে উপস্থাপন করা হয়েছে।

### ৩.৬ মানচিত্র ও আলোকচিত্র সংগ্রহ

প্রকল্প দুটির সড়কসমূহ চিহ্নিত করে জিওগ্রাফিক্যাল ইনফরমেশন সিস্টেম (জিআইএস)-এর মাধ্যমে মানচিত্রে তুলে ধরা হয়েছে। প্রকল্পের সার্বিক অবস্থা বিশ্লেষণের উদ্দেশ্যে আলোকচিত্র ও ভিডিও সংগ্রহ করা হয়েছে।

### ৩.৭ স্থানীয় ও জাতীয় পর্যায়ে পরামর্শ সভা

নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রাপ্ত ফলাফলের মাধ্যমে প্রস্তুতকৃত প্রতিবেদনটিকে স্থানীয় ও জাতীয় পর্যায়ের বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারদের মতামত গ্রহণের বিধান রয়েছে। তারই আলোকে ইতোমধ্যে রাজশাহী অঞ্চলে একটি পরামর্শ সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে (উপস্থিত ব্যক্তিবর্গের তালিকা সংযুক্ত)। ৭ জুন ২০১৭ তারিখে ঢাকায় জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভাসমূহে যেসকল সুপারিশ উঠে এসেছে তা এই প্রতিবেদনে সংযোজন করা হয়েছে।



## অধ্যায় ৪: নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত ফলাফল

### ৪.১ প্রকল্পের অগ্রগতি

#### ৪.১.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)

ক্রম	অঙ্গের নাম	ডিপিপি অনুযায়ী		বাস্তব অগ্রগতি	
		সংখ্যা/ পরিমান	মোট ব্যয়	সংখ্যা/ পরিমান	মোট ব্যয়
<b>(ক) রাজস্ব ব্যয়:</b>					
	সরবরাহ ও সেবা:				
১.	টেন্ডার, প্রিন্টিং ও ডকুমেন্টেশন ইত্যাদি	থোক	০.০০		০.০০
	উপমোট (রাজস্ব) ব্যয়				
<b>(খ) মূলধন ব্যয়:</b>					
	সম্পদ অধিগ্রহণ:				
২.	মোটর ভেহিকেল	৩টি	১০০.০০	৩টি	১০০.০০
৩.	ল্যাবরেটরি/ ল্যাবরেটরি ইকুইপমেন্ট	থোক	১৮.০০	থোক	১৫.০০
	মাটির কাজ:				
৪.	বিদ্যমান রোড ইমব্যাংকমেন্ট/ প্রশস্তকরণ	৪.২৭৪ ল.ঘ.মি:	৬৯৮.৪৮	৪.২৭৪ ল.ঘ.মি:	৬৮৯.৪৮
	নতুন ফেউসিবল পেডমেন্ট নির্মাণ (সার্ফেসিং ছাড়া):				
৫.	প্রশস্ত ৩.৭০ মি:	০.১৭ কি.মি.	৯.৩৯	০.১৭ কি.মি.	৯.৩৮
৬.	প্রশস্ত ৫.৫০ মি:	০ কি.মি.	০.০০		
	পেডমেন্ট মজবুতকরণ				
৭.	প্রশস্ত ৩.৭০ মি:	৪৬.০৭২ কি.মি.	১৩৯০.৪৫	৪৬.০৭২ কি.মি.	১৩৯০.৪৫
৮.	প্রশস্ত ৫.৫০ মি:	২১.৯৯২ কি.মি.	৯২৩.৯৯	২১.৯৯২ কি.মি.	৯২৩.৯৯
	পেডমেন্ট রি-কম্প্রোকশন:				
৯.	প্রশস্ত ৩.৭০ মি:	৩.৪০ কি.মি.	১৫৭.০৭	৩.৪০ কি.মি.	১৫২.৪৮
১০.	প্রশস্ত ৫.৫০ মি:	১.৬০ কি.মি.	১২১.৮০	১.৬০ কি.মি.	১১৮.৩৩
	পেডমেন্ট প্রশস্তকরণ:				
১১.	২ X ০.৯০ মি.	১৮.৬৫৫ কি.মি.	৬০৯.৬৮	১৮.৬৫৫ কি.মি.	৬০৮.৯৫
	সার্ফেসিং (উইয় ড্র ৪০ মি.মি. অঠ):				
১২.	প্রশস্তকরণ ৩.৭০ মি:	১২৯.৫৩৩ কি.মি.	৩১৬৫.৪৮	১২৯.৫৩৩ কি.মি.	৩১৩৮.৩৬৫
১৩.	প্রশস্তকরণ ৫.৫ মি:	৯৩.২১ কি.মি.	৩২৭৩.২২	৯৩.২১ কি.মি.	৩১৭৬.৯০
১৪.	কালভার্ট নির্মাণ	৯.০০ মি:	৫৯.৬০	৯.০০ মি:	৫৮.০০
	রক্ষাপ্রদ কাজ:				
১৫.	আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩ মি: পোস্ট)	৪২৬৩.০০ মি:	২১৫.২৮	৪২৬৩.০০ মি:	২১৫.১২
১৬.	ক্রংক্রিট স্লোপ প্রোটেকশনসহ জিওটেক্সটাইল	১০৩৩৯.৭৯ মি:	১৪৭.৬০	১০৩৩০.৭৯ মি:	১৪৫.০০
১৭.	রোড মার্কিং	৪৫৯০.৪০ মি:	৪৪.৭৪	৪৫৯০.৪০ মি:	৪৪.০০
১৮.	সাইন, সিগন্যাল, কি.মি. পোস্ট স্থাপন	থোক	৪২.৩২	থোক	৪২.০০
১৯.	ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	১.০০	থোক	১.০০
	উপমোট (মূলধন ব্যয়:)	১০৯৭৮.১০		১০৮৭২.৪৪৫	
<b>(গ) ফিজিক্যাল কন্ট্রোল</b>			০.০০		০.০০
<b>(ঘ) প্রাইস কন্ট্রোল</b>			০.০০		০.০০
<b>সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)</b>			<b>১০৯৭৮.১০</b>		<b>১০৮৭২.৪৪৫</b>

উৎস: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী জোন, মে ২০১৭।

৪.১.২ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (সিলেট জোন)

ক্রম	অংশের নাম	ডিপিপি অনুযায়ী		বাস্তব অগ্রগতি	
		সংখ্যা/ পরিমাণ	মোট ব্যয়	সংখ্যা/ পরিমাণ	মোট ব্যয়
(ক) রাজস্ব ব্যয়:		০.০০		০.০০	
উপমোট (রাজস্ব) ব্যয়		০.০০		০.০০	
(খ) মূলধন ব্যয়					
	সম্পদ অধিগ্রহণ:				
১.	মোটর ভেহিকেল	৩টি	৯৫.৭৩	৩টি	৯৫.৭৩
২.	ল্যাবরেটরি/ ল্যাবরেটরি ইকুইপমেন্ট	৪ সেট	১২.০০	৪ সেট	১১.৬৯
	মাটির কাজ:				
৩.	নতুন সড়ক বাধ নির্মাণ	০.৯০ ল.ঘ.মি:	১৭৩.৩৪	০.৯০ ল.ঘ.মি:	১৭৩.৩৪
৪.	সড়ক বাধ প্রশস্তকরণ/ উচুকরণ	১.৭১ ল.ঘ.মি:	৩৭৪.২৮	১.৭১ ল.ঘ.মি:	৩৭৪.২৮
৫.	ফেটসিঙ্কিং পেমেন্ট নির্মাণ:				
৫.	নতুন পেমেন্ট নির্মাণ	৩.৯২ ল.ঘ.মি:	২৩০.৪৭	৩.৯২ ল.ঘ.মি:	২৩০.৪৭
৬.	প্রশস্তকরণ (২ ী ০.৯০মি:)	৪৩.৬৩ কি:মি:	২৩০.৪৭	৪৩.৬৩ কি:মি:	২৩০.৪৭
৭.	প্রশস্ত ৩.৭০ মি:	১১.২০ কি:মি:	২৮৭.৯২	১১.২০ কি:মি:	২৮৭.৯২
৮.	প্রশস্ত ৫.৫০ মি:	২০.৩৯ কি:মি:	১০৪০.৩১	২০.৩৯ কি:মি:	১০৪০.৩১
	সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিল কোট):				
৯.	নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মি: প্রশস্ত)	৪.৯৭ কি.মি.	১৪৫.৬৮	৪.৯৭ কি.মি.	১৪৫.৬৮
১০.	প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং (২ X ০.৯০ মি:)	১০.৮১ কি.মি.	১২৫.৫৩	১০.৮১ কি.মি.	১২৫.৫৩
১১.	বিদ্যমান পেমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মি: প্রশস্ত)	১০.৪৫ কি.মি.	২৯৯.৩১	১০.৪৫ কি.মি.	২৯৯.৩১
১২.	বিদ্যমান পেমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৫.৫০ মি: প্রশস্ত)	৫.৪০ কি.মি.	২৭৫.২৮	৫.৪০ কি.মি.	২৭৫.২৮
	সার্ফেসিং (DBS ওয়্যারিং কোর্স):				
১৩.	নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মি: প্রশস্ত)	০.৪৫ কি.মি.	১৫.৭২	০.৪৫ কি.মি.	১৫.৭২
১৪.	প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং(২ X ০.৯০ মি:)	৩৩.০৯ কি.মি.	৪১০.৫২	৩৩.০৯ কি.মি.	৪১০.৫২
১৫.	বিদ্যমান পেমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মি: প্রশস্ত)	৩৮.৮৪ কি.মি.	৯১৯.৮৭	৩৮.৮৪ কি.মি.	৯১৯.৮৭
১৬.	বিদ্যমান পেমেন্টের জন্য সার্ফেসিং(৫.৫০ মি: প্রশস্ত)	৩০.২৬ কি.মি.	১২৭৮.৪৮	৩০.২৬ কি.মি.	১২৭৮.৪৮
১৭.	কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ (৫টি)	১৩২.৪০ মি:	১৪২৯.৮৪	১৩২.৪০ মি:	১৪২৯.৮৪
১৮.	কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি)	১৩৫.৪২ মি.	১১৭৮.৫১	১৩৫.৪২ মি.	১১৭৮.৫১
	রক্ষাপ্রদ কাজ:				
১৯.	টো-ওয়াল	৫৯৪৫.০০ মি:	১৮৮.২১	৫৯৪৫.০০ মি:	১৮৮.২১
২০.	সিসি ব্লকসহ জিও-টেব্রটাইল	২০০৬০ মি.	২৫৫.৫২	২০০৬০ মি.	২৫৫.৫২
	নির্মাণ ও পূর্ত কাজ:				
২১.	সসার ডেন নির্মাণ	৫০১৬ মি.	৮৭.৮৮	৫০১৬ মি.	৮৭.৮৮

ক্রম	অঙ্গের নাম	ডিপিপি অনুযায়ী		বাস্তব অগ্রগতি	
		সংখ্যা/ পরিমাণ	মোট ব্যয়	সংখ্যা/ পরিমাণ	মোট ব্যয়
২২.	সাইন, সিগন্যাল স্থাপন	থোক	৪৬৮৬	থোক	৪৬৮৬
২৩.	ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	৭.৩২	থোক	৪.৬৭
	উপমোট (মূলধন ব্যয়:)		১০১০৫.৫৪		৯৯৮২.০০
(গ) ফিজিক্যাল কন্ট্রোল		২%	১০০.৬২		-
(ঘ) প্রাইস কন্ট্রোল		৩%	১০০.৬২		-
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)			১০৩০৬.৭৮		৯৯৮২.০০

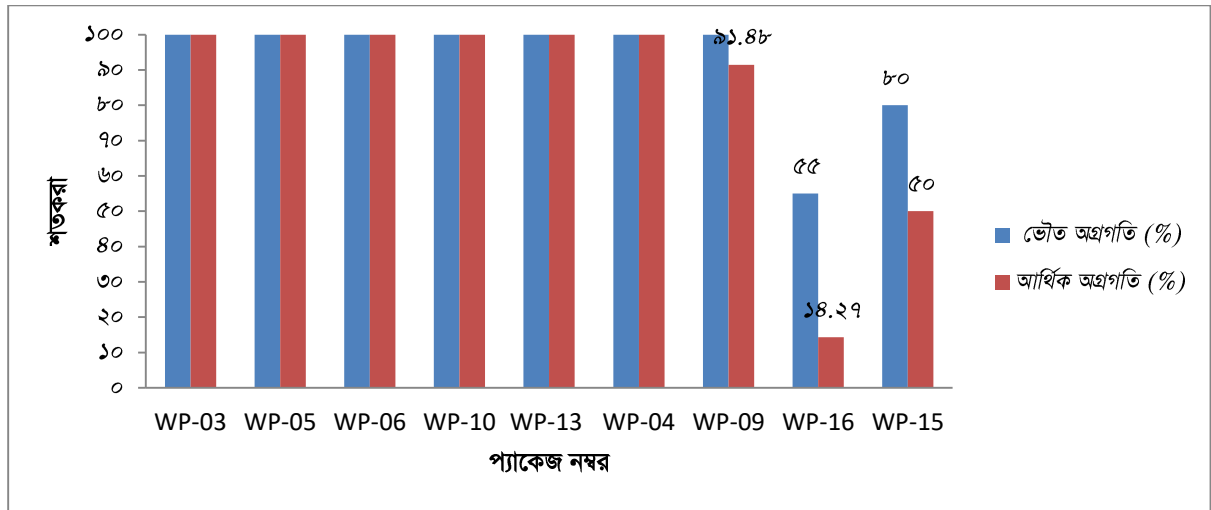
উৎস: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সিলেট জোন, জুন ২০১৭।

### ৪.১.৩ প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি

পর্যবেক্ষণে দেখা যায় প্রকল্প দুটিতে ১৪টি প্যাকেজ রয়েছে। এর মধ্যে সিলেট জোনের ৩টি সড়ক বিভাগে ৫টি প্যাকেজ (WD-01, 03, 04, 05, 06) এবং রাজশাহী জোনের ৩টি সড়ক বিভাগে ৯টি প্যাকেজ (WP-03, 04, 05, 06, 09, 10, 13, 15, 16) অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

রাজশাহী জোনে ৯ টি প্যাকেজের মধ্যে ১০০% ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬টি প্যাকেজের; এগুলো হলো WP-03, WP-04, WP-05, WP-06, WP-10, WP-13 (চিত্র ১)। একটি প্যাকেজের (WP-04) ৯৯.৯৮% ভৌত অগ্রগতি হয়েছে, যার বিপরীতে অর্থ ছাড় হয়েছে ৯১.৪৮%। এই জোনে সর্বনিম্ন অগ্রগতি পরিলক্ষিত হয়েছে দুটি প্যাকেজ এর বাস্তবায়নে: WP-15 এবং WP-16। প্যাকেজ দুটির ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতির পরিমাণ যথাক্রমে ৮০% (৫০% আর্থিক ছাড়ের বিপরীতে) এবং ৫৫% (১৪.২৭% আর্থিক ছাড়ের বিপরীতে)। তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় WP-15 এবং WP-15 নং প্যাকেজের কাজ এখনও চলমান আছে। এই কাজ আগামী ৩০ জুন তারিখের মধ্যে সম্পন্ন হবে এবং ঠিকাদার যথাসময়ে তার বিল দাখিল করতে পারবেন বলে কর্তৃপক্ষ পর্যবেক্ষণ দলকে অবগত করেন।

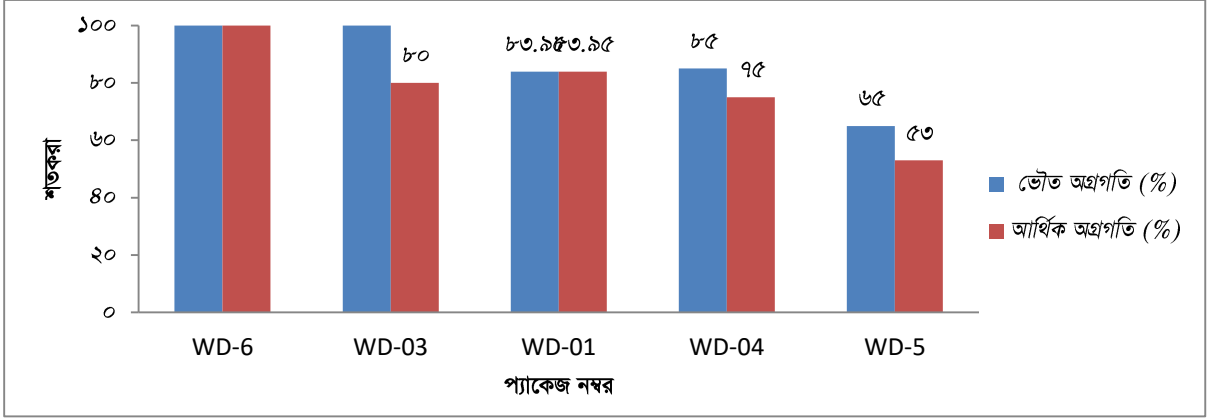
### চিত্র ১: প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)



সিলেট জোনে মোট ৫ টি প্যাকেজের মধ্যে ১০০% ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১টি প্যাকেজের (WD-06, চিত্র ২ দ্রষ্টব্য)। একটি প্যাকেজের (WD-03) সম্পূর্ণ ভৌত অগ্রগতির বিপরীতে ৮০.০০% অর্থ ছাড় হয়েছে। অন্য একটি প্যাকেজের (WD-01) ৮৩.৯৫% ভৌত অগ্রগতি হয়েছে, যার বিপরীতে ৮৩.৯৫% অর্থ ছাড় করা হয়েছে। প্যাকেজের কাজ ডিপিপি ৮৩.৯৫% কাজ হওয়ায় কর্তৃপক্ষ এর ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি ৮৩.৯৫% উল্লেখ করেছেন। এই জোনে বাকি দুটি প্যাকেজের কাজে তুলনামূলক কম অগ্রগতি পরিলক্ষিত হয়েছে। প্যাকেজ দুটি হলো WD-04 এবং WD-05। প্যাকেজ দুটির ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতির পরিমাণ যথাক্রমে ৮৫% (৭৫% আর্থিক ছাড়ের বিপরীতে) এবং ৬৫% (৫৩% আর্থিক ছাড়ের

বিপরীতে)। উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় WD-04 এবং WD-05- নং প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে, যা ৩০ জুনের মধ্যে সমাপ্ত হবে পরিবীক্ষণ দলকে অবগত করা হয়েছে (চিত্র ২)।

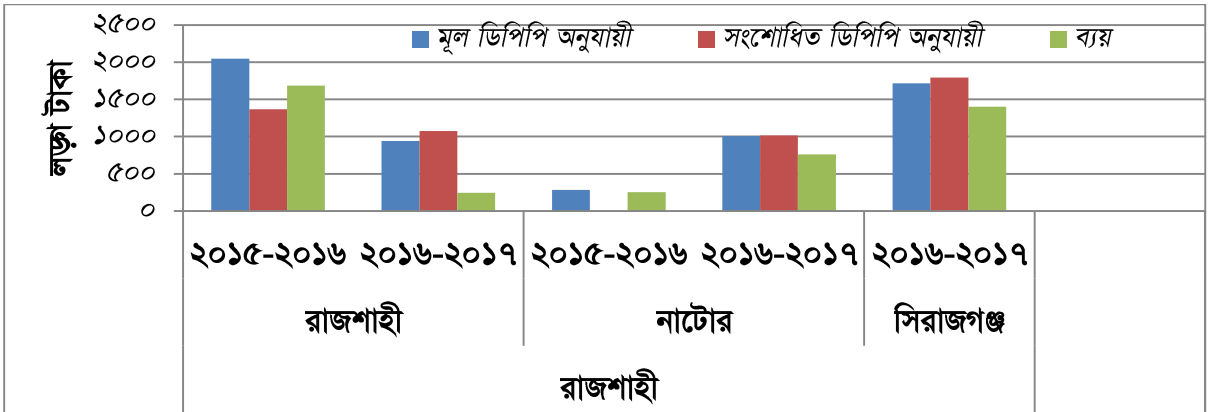
চিত্র ২: প্রকল্পের ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতি (সিলেট জোন)



### ৪.১.৪ প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ

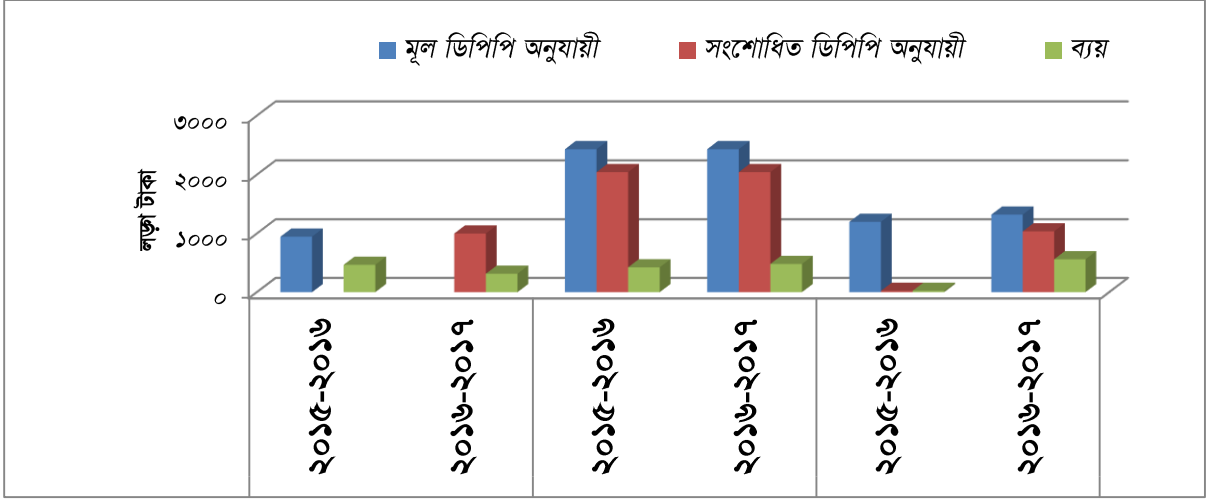
নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় বিভিন্ন অর্থ বছরে বিভিন্ন জোনে প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ বিভিন্ন রকম। পরিবীক্ষণে আরও দেখা যায় যে, সংস্থার চাহিদা অনুযায়ী প্রাপ্ত অর্থ অবমুক্ত ও ব্যয়ের সাথে তরতম্য লক্ষ করা যায়। তবে সিলেট, মৌলভীবাজার ও রাজশাহী সড়ক বিভাগে ২০১৫-১৬ এবং ২০১৬-১৭ অর্থ-বছরে অবমুক্তি ও ব্যয় একই রয়েছে। ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৫-২০১৬ ও ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছরে প্রকল্পের অর্থ বরাদ্দ ছিল নাটোর সড়ক বিভাগে ২৮১.৭৬ লক্ষ টাকা। সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগে একই অর্থ-বছরে কোন বরাদ্দ না থাকায় কোন ব্যয় হয়নি। ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছরে প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ সর্বনিম্ন ছিল রাজশাহী সড়ক বিভাগে ৯৪১.১১ লক্ষ টাকা (চিত্র ৩)।

চিত্র ৩: প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ (রাজশাহী জোন)



ডিপিপি অনুযায়ী মৌলভীবাজার সড়ক বিভাগে ২০১৫-২০১৬ ও ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছরে প্রকল্পের অর্থ বরাদ্দ ছিল সর্বোচ্চ অর্থাৎ প্রায় ২৫০০ লক্ষ টাকা। ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছরে প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ সর্বোচ্চ ছিল হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগে ১৩২৩.৩৯ লক্ষ টাকা (চিত্র ৪)।

চিত্র ৪: প্রকল্পের অর্থ প্রবাহ (সিলেট জোন)



## ৪.২ প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রক্রিয়াগত ব্যবস্থাপনা

### ৪.২.১ দরপত্র আহবান

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় বাংলা ও ইংরেজী উভয় মাধ্যমের বিভিন্ন দৈনিক পত্রিকায় প্রকল্পের দরপত্রের বিজ্ঞাপন প্রকাশিত হয়েছে। চিত্রে আরো পরিলক্ষিত হয় যে অধিকাংশ জেলার দরপত্র ৩ টি বাংলায় ও ১ টি ইংরেজী পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে।

রাজশাহী জোনে ৯ টি প্যাকেজ এর কাজের জন্য মোট ২৮ টি পত্রিকায় দরপত্রের বিজ্ঞাপন প্রকাশিত হয়েছে (সারণি ৭)। প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, বিজ্ঞাপনগুলো বেশিরভাগ (১৭টি) জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে। অন্যদিকে আঞ্চলিকভাবে প্রকাশিত ১১টি পত্রিকায় দরপত্রের বিজ্ঞাপন প্রকাশিত হয়েছে।

সারণি ৭: দরপত্রের বিজ্ঞাপন পত্রিকায় প্রকাশ (রাজশাহী জোন)

জোন	প্যাকেজ নং	পত্রিকার নাম		দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার সংখ্যা
		জাতীয়ভাবে প্রকাশিত	স্থানীয়ভাবে প্রকাশিত	
রাজশাহী	WP-05	The Daily Financial Express দৈনিক ভোরের ডাক	দৈনিক নতুন প্রভাত	৩
	WP-06	The Daily Financial Express দৈনিক আলোকিত বাংলাদেশ	দৈনিক নবচেতনার ডাক দৈনিক আমাদের রাজশাহী	৪
	WP-16	The News Today দৈনিক মানব জমিন	দৈনিক সোনালী সংবাদ	৩
	WP-13	The Financial Express আলোকিত বাংলাদেশ	সানশাইন	৩
	WP-03	দৈনিক কালের কণ্ঠ The Daily New Age	দৈনিক ইছামতি	৩

জোন	প্যাকেজ নং	পত্রিকার নাম		দরপত্র প্রকাশিত
	WP-04	দৈনিক সমকাল The Daily Observer	দৈনিক উত্তর বঙ্গবর্তা	৩
	WP-09	দৈনিক কালের কণ্ঠ The Daily New Age	দৈনিক ইছামতি	
	WP-10	The Daily New Age দৈনিক কালের কণ্ঠ	দৈনিক ইছামতি	৩
	WP-15	The Daily Financial Express সকালের খবর	দৈনিক ইছামতি	৩
মোট	৯টি	১৭ টি	১১ টি	২৮ টি

সিলেট জোনে ৫ টি প্যাকেজ এর কাজের জন্য মোট ২০ টি পত্রিকায় দরপত্রের বিজ্ঞাপন প্রকাশিত হয়েছে। কিন্তু, সারণি ৮-এ উপস্থাপিত তথ্য থেকে দেখা যায়, বিজ্ঞাপনগুলো বেশিরভাগ (১৫টি) জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে। মাত্র ৫টি আঞ্চলিকভাবে প্রকাশিত পত্রিকায় প্রকাশিত হয়েছে।

সারণি ৮: দরপত্রের বিজ্ঞাপন পত্রিকায় প্রকাশ (সিলেট জোন)

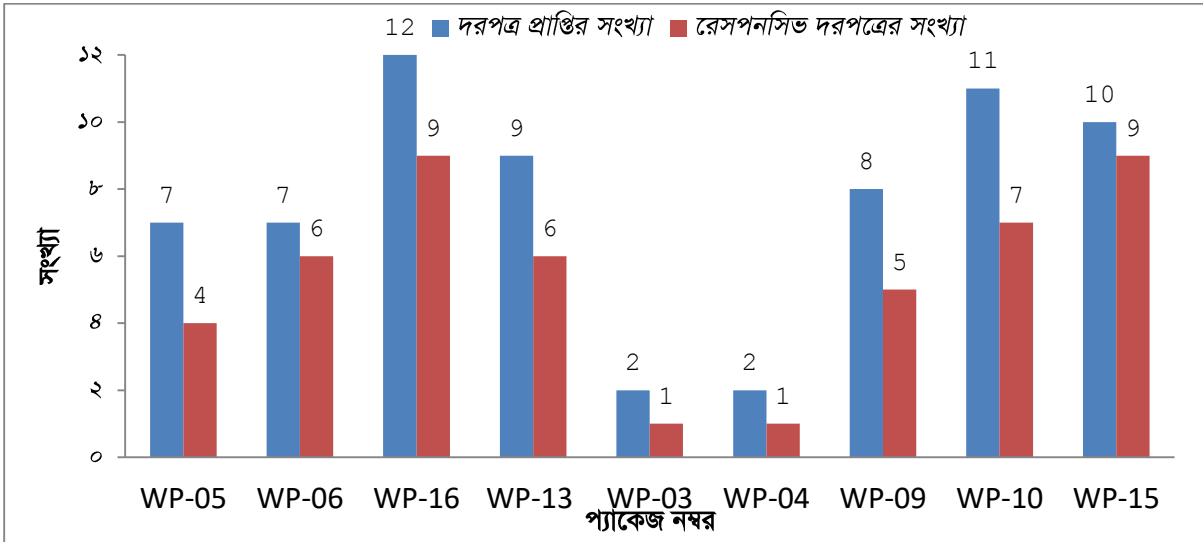
জোন	প্যাকেজ নং	পত্রিকার নাম		দরপত্র প্রকাশিত পত্রিকার সংখ্যা
		জাতীয়ভাবে প্রকাশিত	স্থানীয়ভাবে প্রকাশিত	
সিলেট	WD-01	সমকাল মানবকণ্ঠ The Daily New Age	সিলেটের ডাক	৪
	WD-03	ভোরের কাগজ দৈনিক মানব জমিন দৈনিক ইনকিলাব	দৈনিক উত্তর-পূর্ব	৪
	WD-04	দৈনিক জনকণ্ঠ সকালের খবর The Daily Sun	দৈনিক প্রভাকর	৪
	WD-05	The Daily Sun দৈনিক জনকণ্ঠ সকালের খবর	দৈনিক প্রভাকর	৪
	WD-06	সমকাল মানবকণ্ঠ The Daily New Age	সিলেটের ডাক	৪
মোট	৫টি	১৫ টি	৫ টি	২০ টি

৪.২.২ দরপত্র প্রাপ্তি ও মূল্যায়ন

দরপত্র আহবানের পরে নির্ধারিত সময়ে দরদাতাগণ দরপত্র দাখিল করেন। তবে, সকল দরপত্রই মূল্যায়নের জন্য যোগ্য বিবেচিত হয় না। যেগুলো বিবেচিত হয় সেগুলোকে রেসপনসিভ দরপত্র হিসেবে চিহ্নিত করে মূল্যায়নের জন্য পাঠানো হয়।

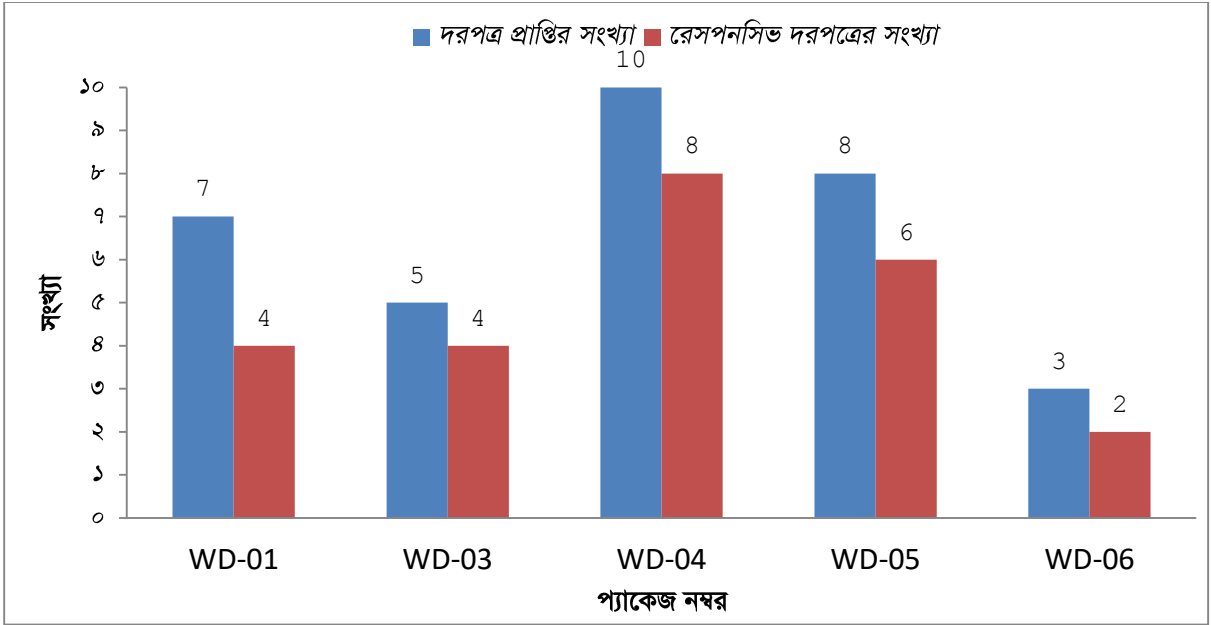
পরিবীক্ষণে দেখা যায় রাজশাহী জোনে সর্বোচ্চ ১২ টি দরপত্র জমা পড়ে WP-16 নং প্যাকেজে, যার মধ্যে রেসপনসিভ দরপত্র ছিল ৯ টি। দ্বিতীয় সর্বোচ্চ ১১ টি দরপত্র জমা WP 10 নং প্যাকেজের যার মধ্যে রেসপনসিভ ছিল ৭টি দরপত্র। নাটোর সড়ক বিভাগে সর্বনিম্ন দরপত্র ও রেসপনসিভ দরপত্র পাওয়া যায় যথাক্রমে ২টি ও ১টি যার প্যাকেজ নং যথাক্রমে WP-03 এবং WP-4 (চিত্র ৫)।

চিত্র ৫: দরপত্র প্রাপ্তি ও রেসপনসিভ দরপত্র (রাজশাহী জোন)



পরিবীক্ষণে দেখা যায় সিলেট জোনের আওতায় হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগে প্যাকেজ নং WD-04 এর বিপরীতে সর্বোচ্চ সংখ্যক অর্থাৎ ১০ টি দরপত্র জমা পড়ে এবং সর্বোচ্চ সংখ্যক অর্থাৎ ৮টি রেসপনসিভ দরপত্র পাওয়া যায়। লক্ষনীয়, প্রাপ্ত দরপত্রের তুলনায় রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা তুলনামূলকভাবে কম রয়েছে সিলেট ও হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগে যার প্যাকেজ নং WD-03, WD-06 (চিত্র ৬)।

চিত্র ৬: দরপত্র প্রাপ্তি ও রেসপনসিভ দরপত্র (সিলেট জোন)



### ৪.২.৩ দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময়

পরিবীক্ষণের তথ্যানুসারে প্রায় সবগুলো সড়ক বিভাগে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও চূড়ান্তকরণে অনেক সময় ব্যয় হয়েছে যদিও তা পিপিআর ২০০৮-এ নির্ধারিত ১২০ দিনের মধ্যেই সম্পন্ন হয়েছে।

সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগে WP-15 নং প্যাকেজের দরপত্র মূল্যায়নে সর্বোচ্চ সময় লেগেছে ১০৯ দিন; যেখানে রাজশাহী সড়ক বিভাগে WP-05 নং প্যাকেজের দরপত্র মূল্যায়নে সময় লেগেছে ৪৪ দিন। পক্ষান্তরে সিরাজগঞ্জের WP-16 নং প্যাকেজের দরপত্র মূল্যায়নে সর্বনিম্ন সময় লেগেছে ২৬ দিন। যদিও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে দরপত্র চূড়ান্ত করা হয়েছে কিন্তু সারণি ৯-এর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় এ সময় আরো কমিয়ে আনা সম্ভব; যার মাধ্যমে দীর্ঘমেয়াদি সাফল্য অর্জন করা সম্ভব।

### সারণি ৯: দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময় (রাজশাহী জোন)

জোন	প্যাকেজ নং	দরপত্র মূল্যায়নের জন্য নির্ধারিত সময়সীমা (দিন)	দরপত্র চূড়ান্তকরণে ব্যয়িত সময় (দিন)
রাজশাহী	WP-05	১২০	৪৪
	WP-06		৩৬
	WP-16		২৬
	WP-13		৩৬
	WP-03		৭১
	WP-04		৩৩
	WP-09		১০২
	WP-10		১০৪
	WP-15		১০৯

সিলেট জোনে দরপত্র মূল্যায়নে সবচেয়ে কম সময় লেগেছে হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগে, যা মাত্র ৩৭ দিন। সর্বোচ্চ সময় লেগেছে ৭৪ দিন WD-01 নং প্যাকেজের। যদিও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে দরপত্র চূড়ান্ত করা হয়েছে কিন্তু নিম্নের সারণি ১০-এর তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় এ সময় আরো কমিয়ে আনা সম্ভব যার মাধ্যমে দীর্ঘমেয়াদি সাফল্য অর্জন করা সম্ভব।



সারণি ১০: দরপত্র মূল্যায়নে ব্যয়িত সময় (সিলেট জোন)

জোন	প্যাকেজ নং	দরপত্র মূল্যায়নের জন্য নির্ধারিত সময়সীমা (দিন)	দরপত্র চূড়ান্তকরণে ব্যয়িত সময় (দিন)
সিলেট	WD-01	১২০	৭৪
	WD-03		৩৭
	WD-04		৫২
	WD-05		৫২
	WD-06		৩৯

৪.২.৪ ই-জিপিতে মূল্যায়ন

নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রতীয়মান হয় যে, রাজশাহী এবং সিলেট জোনের ১৪টি প্যাকেজের সকল দরপত্র প্রক্রিয়ায় ই-জিপির অন্তর্গত বিধি-বিধান যথাযথভাবে প্রতিপালন করা হয়েছে। পরিবীক্ষণে আরও দেখা যায়, কোন জোনে প্যাকেজ ভাঙা হয়নি।

৪.২.৫ ঠিকাদার নিয়োগ সংক্রান্ত তথ্য

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় যে, বিভিন্ন সড়ক বিভাগে বিভিন্ন ঠিকাদার কাজের দায়িত্ব পেয়েছে যার কার্যাদেশের তারিখ ও বিভিন্ন। তবে কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ গ্রহণযোগ্য সময়সীমার মধ্যেই রয়েছে।

রাজশাহী জোনের প্যাকেজ নং WP-4, WP-05 এবং WP-06-এর কার্যাদেশ ২০১৫ সালে দেয়া হয়। সেখানে WP-03, WP-09, WP-10, WP-13 এবং WP-16 নং প্যাকেজের কার্যাদেশ ২০১৬ সালে দেয়া হয়। (সারণি ১১) রাজশাহী জোনের WP-15 নং প্যাকেজ-এর কার্যাদেশ ২০১৭ সালে দেয়া হয়। রাজশাহী জোনের WP-03, WP-04, WP-05, WP-06, WP-09, WP-10 এবং WP-13 প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। কিন্তু WP-15 এবং WP-16 নং প্যাকেজের কাজ এখনও চলমান রয়েছে (সারণি ১১)।

সারণি ১১: ঠিকাদার নিয়োগ এবং ভৌত কাজের অগ্রগতি (রাজশাহী জোন)

সড়ক বিভাগ	প্যাকেজ নং	কন্ট্রাক্ট নাম্বার	ঠিকাদার/ ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের নাম	কার্যাদেশের তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	
					চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
রাজশাহী	WP-05	e-GP/RJZ/ADP/03 /2015-2016	TM & AB Construction (JV)	১৭/১২/১৫	১২/১২/১৬	০৮/০৫/১৬
রাজশাহী	WP-06	06/e-GP/ADP/SE/Raj/ 2015-2016.	M/S Turna Enterprise	১৮/১১/১৫	১৬/০৫/১৬	০৩/০৫/১৬
রাজশাহী	WP-16	01/e-GP/ADP/SE/Raj/2016-2017	M/S Kohinoor Enterprise	২২/১১/১৬	২২/০৪/১৭	কাজ চলমান।
রাজশাহী	WP-13	07/e-GP/ADP/RR C/Raj/2015-	মো: শাহজাহান আলী	১৮/০২/১৬	১৫/১০/১৬	৩১/০৮/১৬

		2016				
নাটোর	WP-03	e-GP/03-PRC/Nat/2015-2016.	মীর হাবিবুল আলম	০২/০২/১৬	৩১/০৭/১৬	২৮/১২/১৬
নাটোর	WP-04	e-GP/03-PRC/Nat/2015-2016.	মীর হাবিবুল আলম	১৫/১২/১৫	১২/৬/১৬	২০/১০/১৬
সিরাজগঞ্জ	WP-09	e-GP/07-PRC/Siraj/2015-2016.	Taher & Sons (Pvt) Ltd.	১০/০৪/১৬	৬/১২/১৬	১০/১০/১৬
সিরাজগঞ্জ	WP-10	e-GP/09-PRC/Siraj/2015-2016.Tender ID : 40697	FU-KC-FT(JV)	১২/০৪/১৬	০৯/১০/১৬	০৪/০৯/১৬
সিরাজগঞ্জ	WP-15	e-GP/09-PRC/Siraj/2015-2016.Tender ID : 67467	Mohammed Eunos & Brothers (Pvt) Ltd.	০১/০১/১৭	৩১/০৫/১৭	চলমান

প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী দেখা যায় সিলেট জোনের সবগুলো প্যাকেজ-এর কার্যাদেশ ২০১৬ সালে দেয়া হয়েছে। সারগি-১২-এ উল্লেখিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, বিভিন্ন সময়ে কার্যাদেশ দেওয়া হলেও সিলেট জোনের **WD-01** এবং **WD-06** নং প্যাকেজের কাজ শেষ হয়েছে। কিন্তু **WD-03**, **WD-04** এবং **WD-05** নং প্যাকেজের কাজ এখনও চলমান রয়েছে। প্যাকেজ দুটিতে ব্রিজ ও কালভার্ট-এর কাজ অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। কালভার্টের কাজ সম্পন্ন হলেও ব্রিজের কাজ চলমান রয়েছে (সারণি ১২)।

**সারণি ১২: ঠিকাদার নিয়োগ এবং ভৌত কাজের অগ্রগতি (সিলেট জোন)**

সড়ক বিভাগ	প্যাকেজ নং	কন্ট্রাক্ট নাম্বার	ঠিকাদার/ ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের নাম	কার্যাদেশের তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	
					চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
সিলেট	WD-01	e-GP - 18/ACE/SZ/2015-2016/31256	মেসার্স জন্মভূমি নির্মাতা এন্ড অহিদুজ্জামান চৌধুরী (জেবি)	০৭/০১/১৬	০৭/০১/১৭	২৭/১২/১৬
মৌলভীবাজার	WD-03	e-GP - 16/ACE/SZ/2015-2016/31226	সজীব রঞ্জন দাস	০৪/০১/১৬	১৫/০৩/১৭	চলমান
মৌলভীবাজার	WD-04	e-GP - 19/ACE/SZ/2015-2016/32340	মেসার্স সুবর্ণা এন্টারপ্রাইজ এন্ড টাওয়ার এন্টারপ্রাইজ জেভি	২৬/০১/১৬	১৯/০৭/১৭	চলমান
হবিগঞ্জ	WD-05	e-GP -	The	১৬/০২/১৬	১৭/০৮/১৭	২৪/০৪/১৭

		20/ACE/SZ/2015-2016/32341	Nirmitee			
হবিগঞ্জ	WD-06	e-GP - 17/ACE/SZ/2015-2016/31234	JON (JV)	০৭/০১/১৬	০৬/০১/১৭	চলমান

### ৪.৩ ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ কাজের গুনগত মান যাচাই

#### ৪.৩.১ সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব

পরিবীক্ষণের জন্য সরেজমিন কাজের অংশ হিসেবে জোনভুক্ত বিভিন্ন সড়ক বিভাগের সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব পরিমাপ করা হয়।

দৈর্ঘ্য : সরেজমিন পরিদর্শনে প্রকল্প এলাকার সকল সড়কের দৈর্ঘ্য ডিপিপি তে বর্ণিত দৈর্ঘ্য অনুযায়ী পাওয়া গিয়েছে। রাজশাহী সড়ক বিভাগের আওতায় প্যাকেজ (WP-05) মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়কের দৈর্ঘ্য সর্বোচ্চ যা ২৪ কি.মি. এবং হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের (WD-06) শায়েস্তাগঞ্জ-পুরানবাজার-কলিমনগর সড়কের দৈর্ঘ্য সর্বনিম্ন  $R$  অর্থাৎ ৩.০০ কি.মি.।

প্রস্থ : সরেজমিন পরিদর্শন এবং পরিমাপের সময় সকল সড়কেই ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের প্রস্থ বিদ্যমান রয়েছে। সিলেট সড়ক বিভাগের (WD-01) রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজি সড়কের প্রস্থ সর্বোচ্চ (৫.৫৬ মি.)। সর্বনিম্ন  $R$  সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের (WP-09) কালিয়া-কান্দপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া (৩.৭২ মি.) (সারণি ১৩ ও ১৪)।



চিত্র: সরেজমিনে সড়কের প্রস্থ পরিমাপ

বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব : বিটুমিনাস পেভমেন্টের মাত্রা বিল অব কোয়ানটিটি (ইড্‌ছ) অনুযায়ী সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৪০.০০ মিমি নির্ধারিত রয়েছে। সরেজমিনে প্রাপ্ত পরিমাপে দেখা গেছে সকল সড়কেই বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব ডিপিপিতে উল্লেখিত পুরুত্বেও চেয়ে বেশি রয়েছে। সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের (ডচ-১০) সিরাজগঞ্জ - রায়গঞ্জ সড়কের বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব সবচেয়ে বেশি অর্থাৎ ৪৬.৩৩ মি.মি.।



চিত্র: বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব পরিমাপ এর জন্য কোর কাটিং এবং পরবর্তীতে মাঠ পর্যায়েই পেভমেন্টের পুরুত্ব পরিমাপ

### সারণি ১৩: সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং পুরুত্ব (রাজশাহী জোন)

সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম ও প্যাকেজ নম্বর	সড়কের দৈর্ঘ্য (কি.মি.)		সড়কের প্রস্থ (মি.)		বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব (মি.মি.) গড়
		ডিপিপি অনুযায়ী	পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত	
রাজশাহী	মোহনপুর-ভানোর সড়ক (WP-13)	12.745	12.747	5.5 Ges 3.7	5.52 Ges 3.71	43.00
রাজশাহী	মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক moK (WP-05)	24.00	24.20	5.5 Ges 3.7	5.51 Ges 3.72	43.67
রাজশাহী	পুঠিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক (WP-06 & 16)	7.15	7.16	5.5	5.53	46.00
নাটোর	নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর সড়ক (WP-03)	16.00	16.10	5.5	5.52	45.67
নাটোর	আত্রাই - সিংড়া সড়ক (WP-04)	7.50	7.50	5.5	5.51	40.33
সিরাজগঞ্জ	কালিয়া-কান্দপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া সড়ক (WP-09)	18.00	18.10	3.7	3.72	45.67
সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ - রায়গঞ্জ সড়ক (WP-10 & 15)	21.00	21.02	5.5	5.52	46.33

### সারণি ১৪: সড়কের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ এবং পুরুত্ব (সিলেট জোন)

সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম ও প্যাকেজ নম্বর	সড়কের দৈর্ঘ্য (কি.মি.)		সড়কের প্রস্থ (মি.)		বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব (মি.মি.) গড়
		ডিপিপি অনুযায়ী	পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত	
সিলেট	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রাশপাশা-লামাকাজি সড়ক (WD-01)	7.00	7.12	5.50	5.56	42.50
হবিগঞ্জ	শায়ন্তাগঞ্জ-পুরানবাজার-কলিমনগর সড়ক (WD-06)	3.00	3.05	5.50	5.54	44.00
মৌলভীবাজার	শ্রীমঞ্জল-শমসেরনগর-কুলাউড়া সড়ক (WD-03 & 04)	17.00	17.10	5.50	5.50	44.00

### ৪.৩.২ পেভমেন্ট পরিবীক্ষণ

### ৪.৩.২.১ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও এর গুনগতমান সংক্রান্ত বিভিন্ন তথ্যাদি ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা তা মূল্যায়ন করা হয়। প্রাপ্ত ফলাফলসমূহ বিশ্লেষণে দেখা যায় কর্তৃপক্ষ বিল প্রদানের পূর্বে যেসকল পরীক্ষা করেছেন তা নির্দিষ্ট স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ছিল যা সংযুক্ত সারণিতে উল্লেখ আছে। এখানে উল্লেখ্য যে, সিলেট জোনের ব্রীজ এপ্রোচের কাজ নিবিড় পরিবীক্ষণের সময় বাকী ছিল। ব্রীজের কাজ সমাপ্তির পর অবশিষ্ট কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যেই শেষ করবে বলে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার এবং কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন।

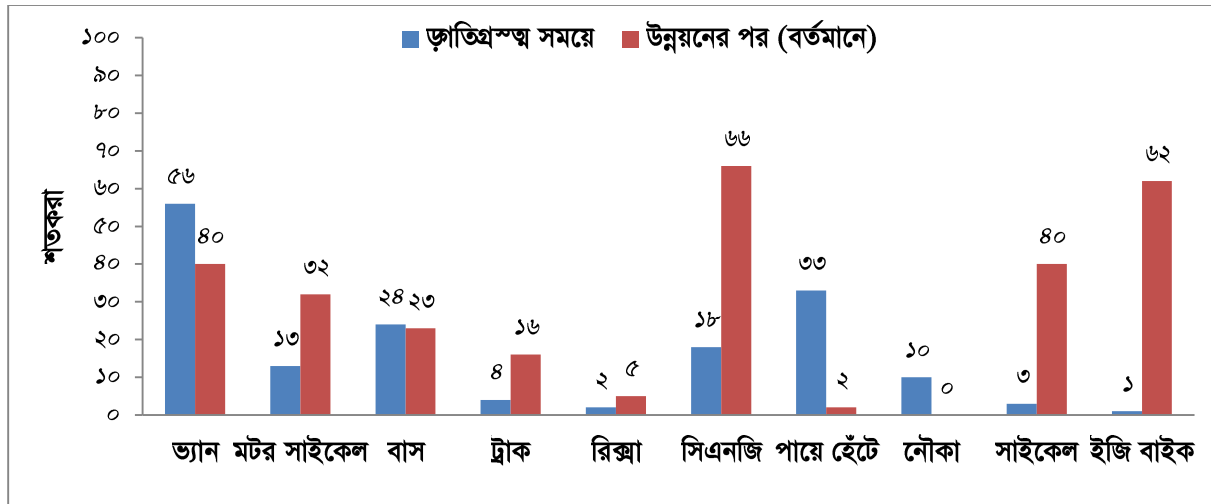
## ৪.৪ প্রকল্পের সামাজিক-অর্থনৈতিক প্রভাব

### ৪.৪.১ সড়কে যানবাহন চলাচল

#### ৪.৪.১.১ সড়কে যানবাহনের সংখ্যা (দৈনিক)

প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় রাজশাহী জোনে সড়ক যখন ক্ষতিগ্রস্ত ছিল, তখন প্রতিটি সড়কে দৈনিক গড়ে ৯০০-১০০০ টি যানবাহন চলাচল করতো সেখানে উন্নয়নের পরে দৈনিক গড়ে ২০০০ এর বেশী যানবাহন চলাচল করছে, যা প্রায় ২ গুণ। চিত্র ৭-এ যানবাহন ব্যবহারের ধরন সম্পর্কে দেখানো হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, রাজশাহী জোনে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত থাকাকালীন বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের মধ্যে সর্বোচ্চ সংখ্যক লোকজন রিক্সাভ্যানে (৫৬%), বাস (২৪%), সিএনজিতে (১৮%) যাতায়াত করতো। তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায়, উন্নয়নের পরে সর্বোচ্চ সংখ্যক লোকজন (৬৬%) সিএনজি থ্রি হইলার, ইজি বাইক (৬২%), মটর সাইকেল (৩২%) ব্যবহার করে যাতায়াত করছে। এমনকি সাইকেল ব্যবহার করার প্রবণতা বেড়েছে। বহুবিধ যানবাহন সুবিধাপ্রাপ্তির মাধ্যমে লক্ষণীয় যে, জনগণ শুধু বাসের উপর নির্ভরশীলতা কমিয়েছে। অন্যদিকে, পণ্য পরিবহনে ট্রাকের ব্যবহার চার গুণ পর্যন্ত বৃদ্ধি পেয়েছে।

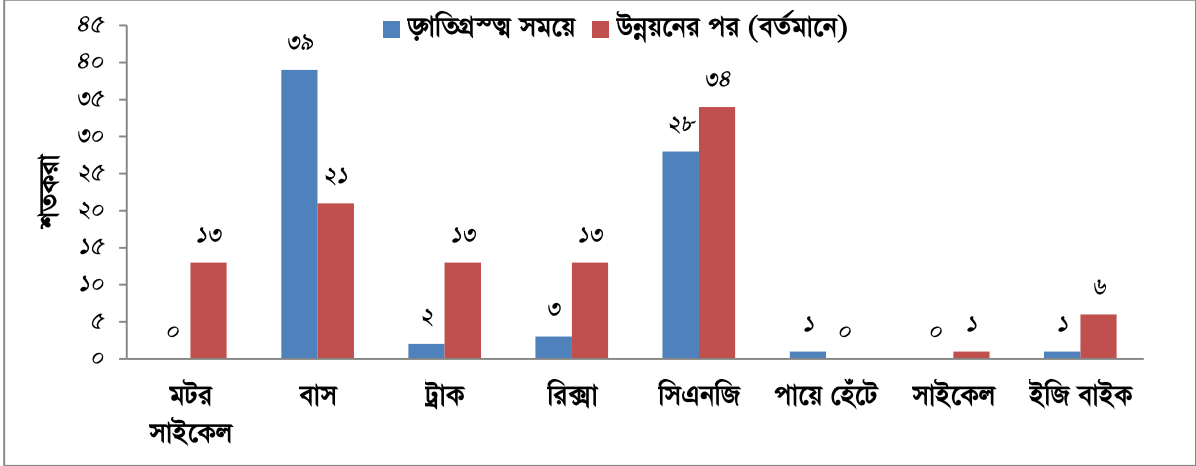
চিত্র ৭: উত্তরদাতাদের ব্যবহৃত যানবাহন (রাজশাহী)



বিভিন্ন অংশীদারগণের সাথে আলোচনায় দেখা যায় সিলেট জোনে ক্ষতিগ্রস্ত সময়ে প্রতিটি সড়কে দৈনিক গড়ে ১৮০০-১৯০০ টি যানবাহন চলাচল করতো। সেখানে বর্তমানে দৈনিক গড়ে ২৭০০-২৮০০ টি যানবাহন চলাচল করছে। সিলেট জোনে যানবাহন চলাচলের সংখ্যা অধিক যা এই অঞ্চলের তুলনামূলক অর্থনৈতিক সমৃদ্ধির ইঙ্গিত প্রদান করে। চিত্র ৮-এ যানবাহন ব্যবহারের ধরন সম্পর্কে দেখানো হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, সিলেট জোনে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত থাকাকালীন বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের মধ্যে সর্বোচ্চ সংখ্যক লোক বাস (৩৯%), সিএনজিতে (২৮%) যাতায়াত করেছে। তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা

যায়, উন্নয়নের পরে সর্বোচ্চ সংখ্যক লোক (৩৪%) সিএনজি (থ্রি হইলার), মটর সাইকেল (১৩%), ব্যবহার করে যাতায়াত করছে। ইজি বাইক ব্যবহার করার প্রবনতা বেড়েছে প্রায় ৬%। বহুবিধ যানবাহন সুবিধা প্রাপ্তির মাধ্যমে বাসের উপর নির্ভরশীলতা প্রায় ১৮% কমেছে। অন্যদিকে, পণ্য পরিবহনে ট্রাকের ব্যবহার ৬ গুণ পর্যন্ত বৃদ্ধি পেয়েছে।

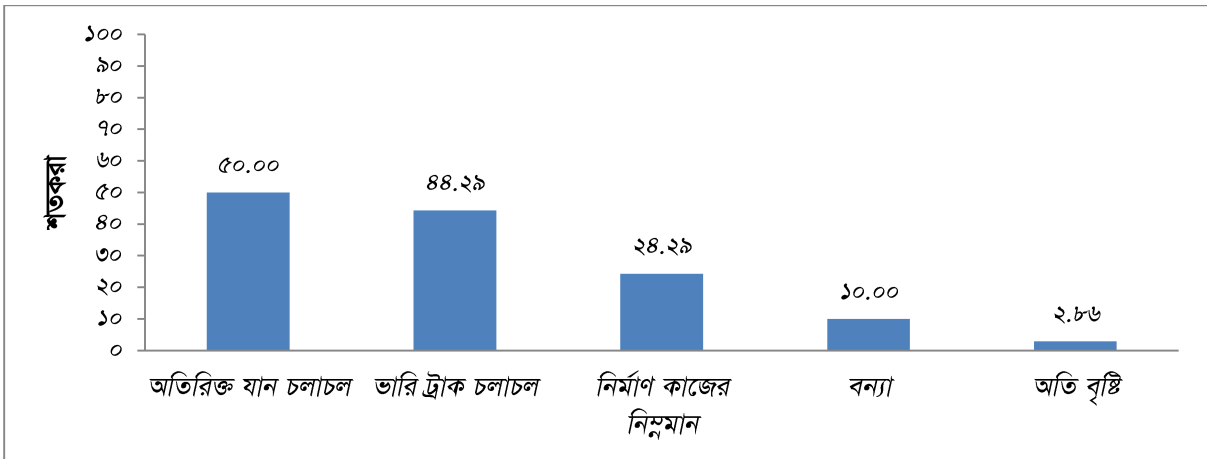
চিত্র ৮: উত্তরদাতার ব্যবহৃত যানবাহন (সিলেট জোন)



#### ৪.৪.১.২ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে)

নিম্নের চিত্র নং ৯-তে রাজশাহী এলাকার সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কারণ চিত্রিত হয়েছে। সড়ক ব্যবহারকারীদের মতে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার বহুবিধ কারণ রয়েছে। বহু নির্বাচনী মতামতের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায় প্রকল্প এলাকায় সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার উল্লেখযোগ্য কারণগুলো হচ্ছে: অতিরিক্ত যান চলাচল (৫০%), ভারী ট্রাক চলাচল (৪৪.২৯%), নির্মানের নিম্নমান (২৪.২৯%), বন্যা (১০%), এবং ভারি বৃষ্টিপাত (২.৮৬%)। তন্মধ্যে অতিরিক্ত যান চলাচল ও ভারি ট্রাক চলাচল সড়কের ক্ষতি সাধনের জন্য সবচেয়ে বেশী দায়ী যা নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে সড়কের ক্ষতির ঝুঁকি অনেকটা হ্রাস করা সম্ভব।

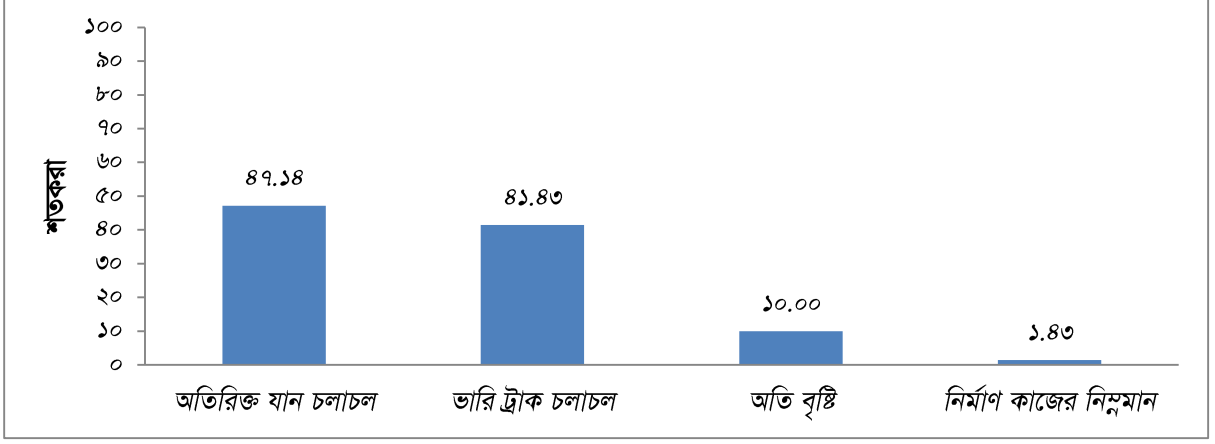
চিত্র ৯: সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (রাজশাহী জোন)



সড়ক ব্যবহারকারীদের মতে সিলেট এলাকার সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কারণ চিত্রিত হয়েছে চিত্র নং ১০-তে। বহু নির্বাচনী মতামতের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায় প্রকল্প এলাকায় সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার উল্লেখযোগ্য কারণগুলো হচ্ছে: অতিরিক্ত যান চলাচল (৪৯.১৪%); ভারী ট্রাক চলাচল (৪১.৪৩%); ভারি বৃষ্টিপাত (১০%) এবং নির্মানের নিম্নমান (১.৪৩%)। অতিরিক্ত যানবাহন চলাচল ও ভারি ট্রাক চলাচল সড়কের ক্ষতি সাধনের জন্য সবচেয়ে বেশী দায়ী, যা নিয়ন্ত্রণযোগ্য।

চিত্র ১০: সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার কারণ (সিলেট জোন)

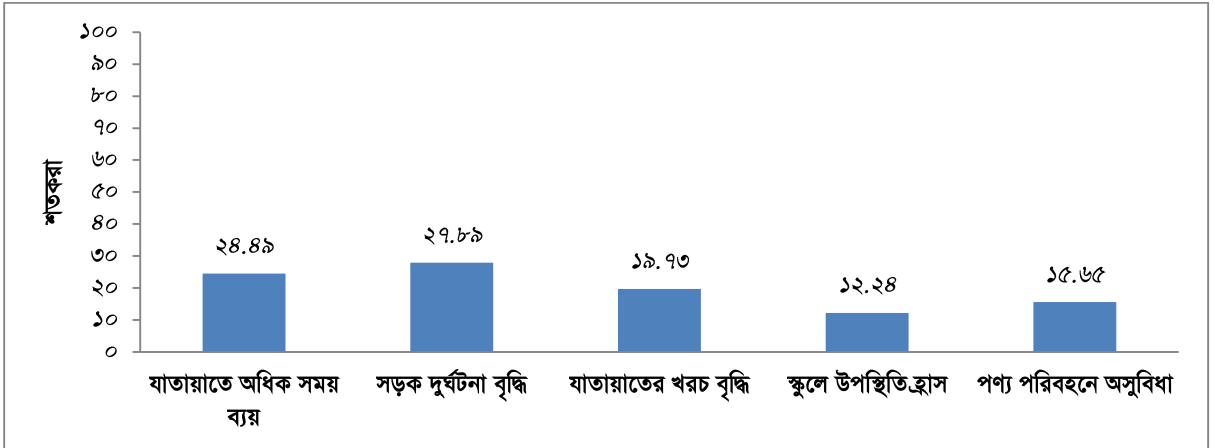




#### ৪.৪.১.৩ ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে স্ট্র অসুবিধা (প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে)

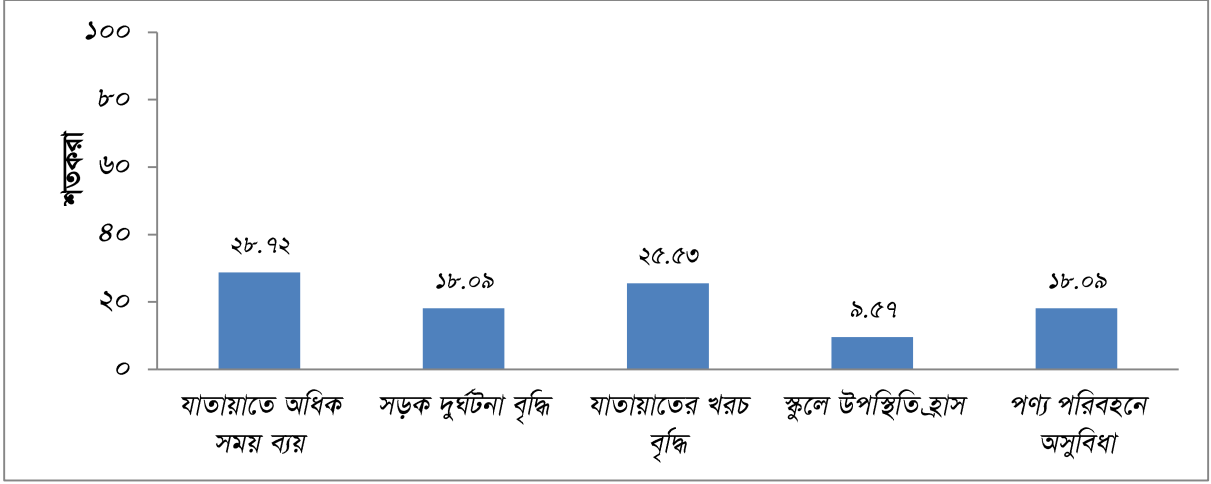
সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার অসুবিধা অনেক। তবে রাজশাহী এলাকার ভুক্তভোগীদের মতে (চিত্র ১১) সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ফলে সড়ক দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পায় (২৭.৮৯%)। উল্লেখযোগ্য সমস্যাগুলো হচ্ছে যাতায়াতে অধিক সময় ব্যয় (২৪.৪৯%); যাতায়াতের খরচ বৃদ্ধি (১৯.৭৩%); পণ্য পরিবহনে অসুবিধা (১৫.৬৫%) এবং স্কুলে উপস্থিতি হ্রাস (১২.২৪%)। যাতায়াতের জন্য অধিক সময় ব্যয় বোধগম্যভাবেই সামাজিক-অর্থনৈতিক অগ্রগতি ও সমৃদ্ধির পথে বড় অন্তরায় হিসেবে কাজ করে।

চিত্র ১১: সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে স্ট্র অসুবিধাসমূহ (রাজশাহী জোন)



সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার অসুবিধা অনেক বলে মনে করেন সিলেট এলাকার সড়ক ব্যবহারকারীগণ (চিত্র ১২)। তাদের মতে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার ফলে যাতায়াতে অধিক সময় ব্যয় হয় (২৮.৭২%)। অন্য উল্লেখযোগ্য সমস্যাগুলো হচ্ছে: যাতায়াতের খরচ বৃদ্ধি (২৫.৫৩%); সড়ক দুর্ঘটনা বৃদ্ধি (১৮.০৯%); পণ্য পরিবহনে অসুবিধা (১৮.০৯%) এবং স্কুলে উপস্থিতি হ্রাস (৯.৫৭%)। যাতায়াতের অধিক সময় ব্যয় কিংবা যাতায়াতে অনুপযোগি বোধগম্যভাবেই সামাজিক-অর্থনৈতিক অগ্রগতি ও সমৃদ্ধির পথে বড় অন্তরায় হিসেবে কাজ করে।

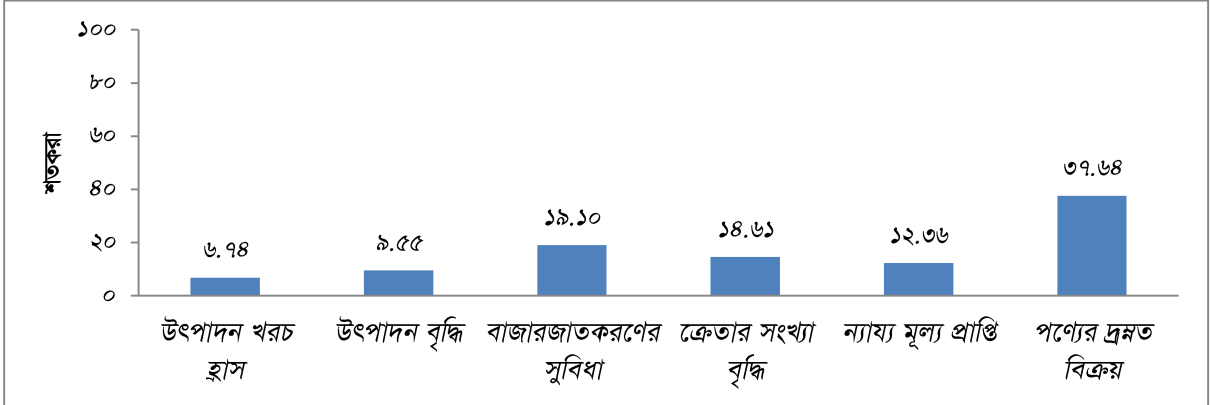
চিত্র ১২: সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হবার ফলে স্ট্র অসুবিধাসমূহ (সিলেট জোন)



### ৪.৪.২ কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব

উন্নত সড়ক ব্যবস্থা যাতায়াতের সহজগম্যতা সৃষ্টির মাধ্যমে কৃষিক্ষেত্রে ব্যাপক প্রভাব বিস্তার করে যা নিম্নের চিত্রে দেখানো হয়েছে (চিত্র ১৩)। উত্তরদাতাদের মতে সবচেয়ে বেশী সুবিধা পাওয়া যায় পণ্য দ্রুত বিক্রী করার ক্ষেত্রে (৩৭.৬৪%)। অন্যান্য উল্লেখযোগ্য সুবিধার মধ্যে রয়েছে বাজারজাত করণের সুবিধা (১৯.১০%), ক্রেতার সংখ্যা বৃদ্ধি (১৪.৬১%), এবং ন্যায্যমূল্য প্রাপ্তি (১২.৩৬%)।

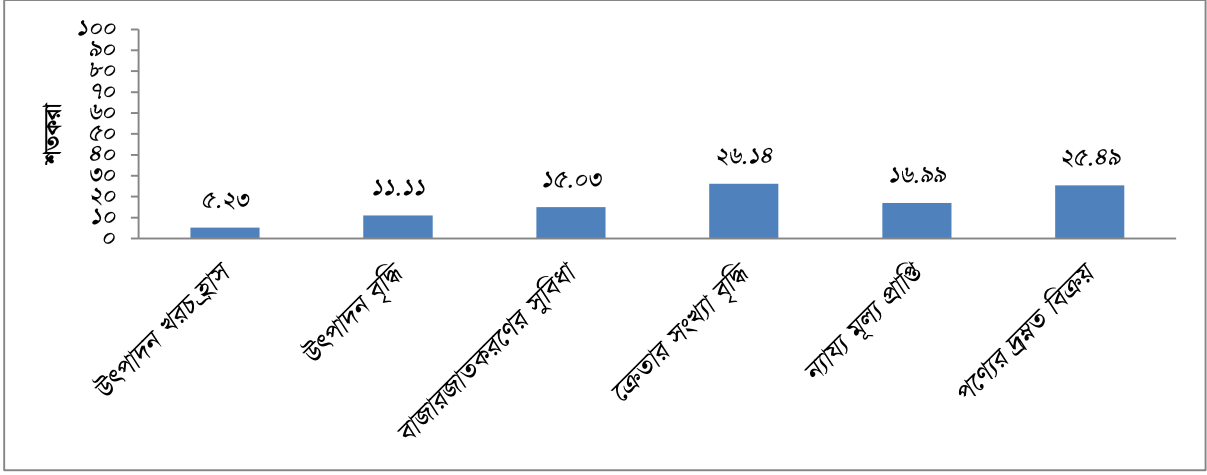
চিত্র ১৩: কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব (রাজশাহী জোন)



উত্তরদাতাগণ মনে করেন উন্নত সড়ক ব্যবস্থার ফলে যাতায়াতের সহজগম্যতা সৃষ্টি হয় যা কৃষিপণ্য বিপণনে ব্যাপক ইতিবাচক প্রভাব বিস্তার করে। সিলেট অঞ্চলে উত্তরদাতাদের মতে সবচেয়ে বেশী সুবিধা পাওয়া যায় ক্রেতার সংখ্যা বৃদ্ধি পাওয়ায় (২৬.১৪%)। অন্যান্য উল্লেখযোগ্য সুবিধার মধ্যে তাদের রয়েছে পণ্য দ্রুত বিক্রী করার সুযোগ (২৫.৪৯%), ন্যায্যমূল্য প্রাপ্তি (১৬.৯৯%) এবং বাজারজাতকরণের সুবিধা (১৫.০৩%) যা মূলত উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা ছাড়া সম্ভব নয় (চিত্র ১৪)।

চিত্র ১৪: কৃষিক্ষেত্রে প্রভাব (সিলেট জোন)

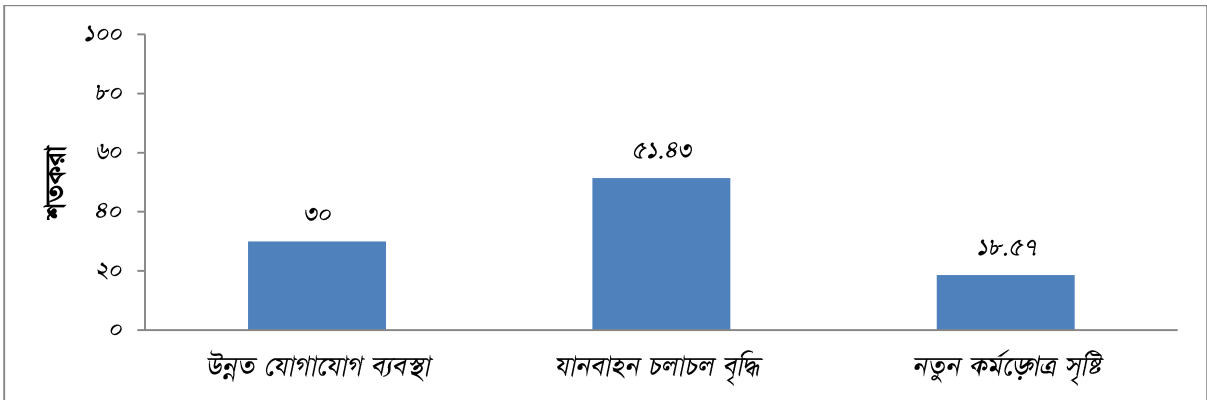




### ৪.৪.৩ আয় বৃদ্ধি

নিবিড় পরিবীক্ষণের গুণবাচক জরিপে আওতায় পরিচালিত দলগত আলোচনা (এফজিডি), কেআইআই-তে দেখা যায়, সকল উত্তরদাতা একমত যে, “প্রকল্প বাস্তবায়নের পর অর্থাৎ সড়ক উন্নয়নের পর প্রকল্প এলাকার মানুষের যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে, কল-কারখানা বসেছে এবং সে কারণে প্রকল্প এলাকার মানুষের কর্ম-সংস্থানের সুযোগ তৈরী হয়েছে। যার কারণে তাদের সবার আয় বৃদ্ধি পেয়েছে”। আলোচনায় অংশগ্রহনকারী বিভিন্ন পেশার মানুষের তথ্যের ভিত্তিতে রাজশাহী জোনে মানুষের আয় ২০%-২৫% পেয়েছে বলা অনুমান করা যায়। জরিপে অংশগ্রহনকারীদের অধিকাংশের (৫১.৪৩%) মতে, যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিকে তারা এর পেছনে ইতিবাচক দিক হিসেবে দেখছেন। ৩০% উত্তরদাতা মনে করেন উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা এবং প্রায় ১৯% উত্তরদাতা মনে করেন নতুন কর্মক্ষেত্র সৃষ্টি হয়েছে। এলাকা জুড়ে নতুন নতুন মার্কেট এবং দোকানপাট নির্মিত হচ্ছে। উপরন্তু, প্রকল্পের নির্মাণকাজে সরাসরি কর্মসংস্থান নিশ্চিত করেছে অন্তত: ২০০ জন দুস্থ নারী শ্রমিককে।

চিত্র ১৫: আয় বৃদ্ধিতে প্রভাবক (রাজশাহী জোন)

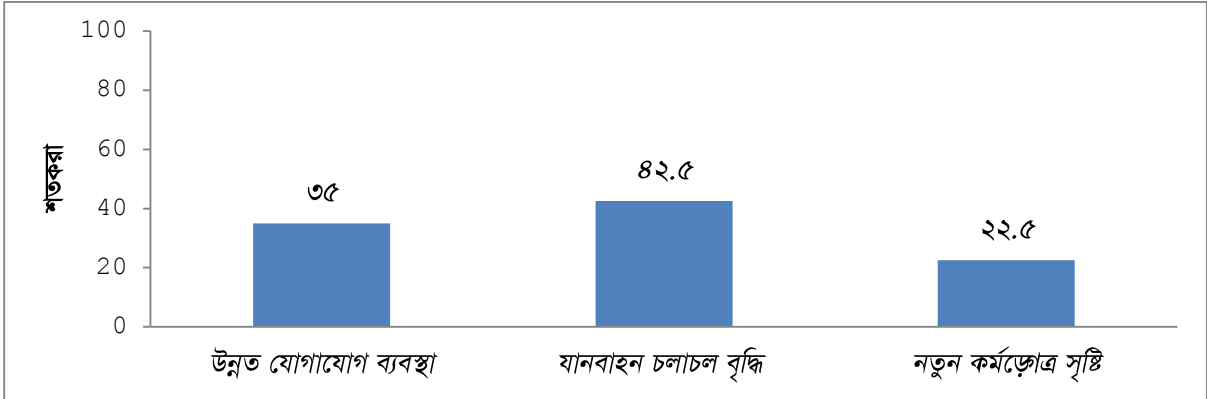


উল্লেখ্য, আয় বৃদ্ধির মাধ্যমে ৬৫% এর অধিক মানুষ বসত বাড়ি পাকা করার কাজ শুরু করেছেন যা এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের প্রতীক। উপরন্তু, ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প এবং কল-কারখানা গড়ে উঠছে যা সরেজমিনে দেখা গেছে এবং উত্তরদাতারাও একমত পোষন করেন।

নিবিড় পরিবীক্ষণের গুণবাচক তথ্যের আওতায় পরিচালিত দলগত আলোচনা (এফজিডি), কেআইআই-তে দেখা যায়, সকল উত্তরদাতা একমত পোষণ করেন যে, “সড়ক উন্নয়ন কাজ এর ফলে এলাকার মানুষের যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে, কল-কারখানা বসেছে এবং সে কারণে প্রকল্প এলাকার মানুষের কর্ম-সংস্থানের সুযোগ তৈরী হয়েছে”। তারা মনে করেন এই প্রকল্প দীর্ঘ মেয়াদে সুফল দেবে এবং এখনই তাদের সবার আয় বৃদ্ধি পেয়েছে”। আলোচনায় অংশগ্রহনকারী বিভিন্ন পেশার মানুষের তথ্যের ভিত্তিতে সিলেট জোনে মানুষের আয় ২৫-৩০% পেয়েছে বলা ধারণা করা যায়। অধিকাংশ উত্তরদাতা (৪২.৫০%) মনে করেন যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি এলাকার উন্নয়নে ইতিবাচক ভূমিকা রাখছে। ৩৫% উত্তরদাতা মনে করেন উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা এবং প্রায় ২৩%

উত্তরদাতা মনে করেন নতুন কর্মক্ষেত্র সৃষ্টি হয়েছে। এলাকা জুড়ে নতুন নতুন মার্কেট এবং দোকানপাট নির্মিত হচ্ছে। উপরন্তু, প্রকল্প এলাকার নির্মাণকাজে অন্তত: ১০০-১৫০ জন দুস্থ নারী শ্রমিকের সরাসরি কর্মসংস্থান নিশ্চিত করেছে।

চিত্র ১৬: আয় বৃদ্ধিতে প্রভাবক (সিলেট জোন)

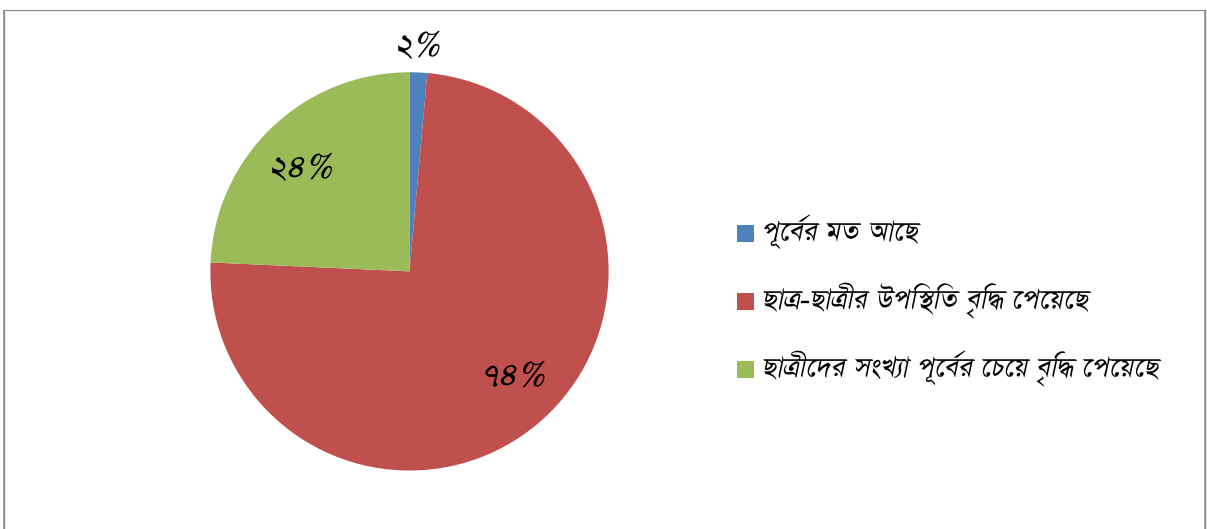


উল্লেখ্য, আয় বৃদ্ধির মাধ্যমে ৫৭% এর অধিক মানুষ বসত বাড়ি পাকা করার কাজ শুরু করেছেন যা এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতির নির্দেশক। এর বাইরে বেসরকারী খাতে ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প এবং কল-কারখানা গড়ে উঠছে যা সরেজমিনে সড়ক পরিদর্শনকালে দেখা গেছে এবং দলগত আলোচনায় উত্তরদাতারাও জানান অনেক শিল্পগুপ জমি ক্রয় করেছেন বা ক্রয় করার প্রক্রিয়া শুরু করেছেন।

#### ৪.৪.৪ শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব

সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়ন শিক্ষা ক্ষেত্রেও ব্যাপক প্রভাব বিস্তার করেছে যা চিত্র ১৭-তে প্রতীয়মান। বিশেষত: শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রী উপস্থিতি হার পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে এমন মনে করেন ৭৪% উত্তরদাতা। আবার ছাত্রীদের উপস্থিতির সংখ্যা পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে এমন মনে করেন ২৪% উত্তরদাতা (চিত্র ১৭)। শিক্ষকগণ নিয়মিত নির্ধারিত সময়ে স্কুলে উপস্থিত হয়ে ক্লাস নিচ্ছেন। কর্তৃপক্ষ নিয়মিত শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান পরিদর্শন করছেন। অর্থাৎ প্রকল্প এলাকার শিক্ষার উন্নয়নে সড়ক ব্যবস্থা গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখে চলছে।

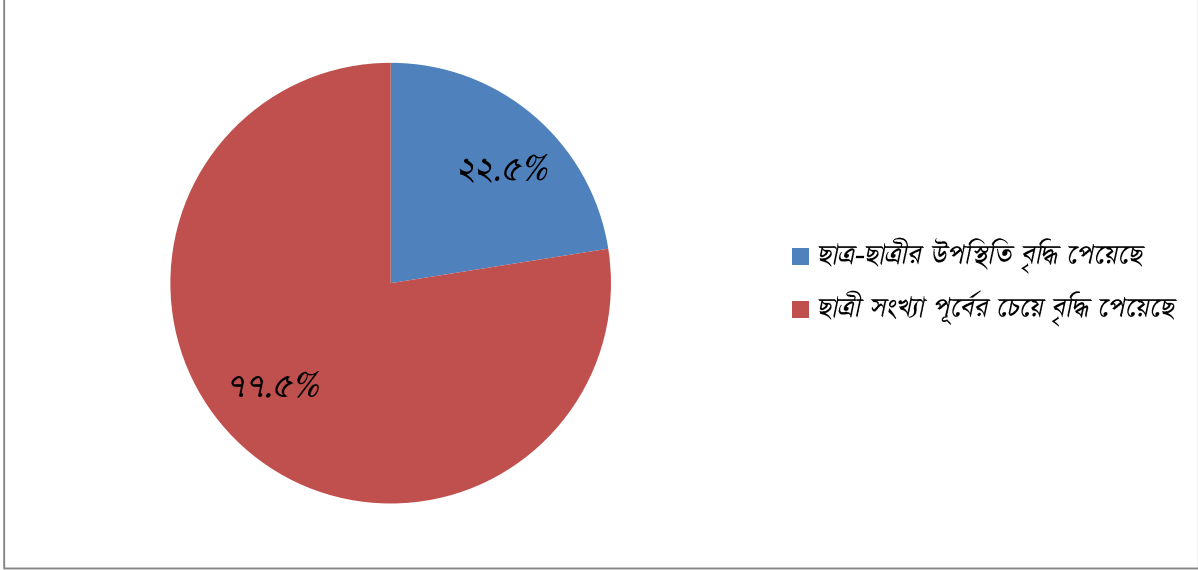
চিত্র ১৭: শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব (রাজশাহী জোন)



সড়ক ব্যবস্থা সিলেট জোনের শিক্ষা ব্যবস্থার ক্ষেত্রেও ব্যাপক প্রভাব বিস্তার করেছে যা নিচের চিত্রে প্রতীয়মান। বিশেষত: শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্রী উপস্থিতি হার বৃদ্ধিতে ইতিবাচক ভূমিকা রেখেছে বলে মনে করেন ৭৭.৫% উত্তরদাতা। আবার ছাত্রছাত্রী সংখ্যা

পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে এমন মনে করেন ২২% এর বেশী উত্তরদাতা (চিত্র ১৮)। শিক্ষক-শিক্ষিকাগণ নিয়মিত নির্ধারিত সময়ে স্কুলে উপস্থিত হয়ে ক্লাস নিচ্ছেন এবং যোগাযোগ সহজ হওয়ার ফলে কর্তৃপক্ষ নিয়মিত শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান পরিদর্শন করছেন। অর্থাৎ প্রকল্প এলাকার কাছাকাছি শিক্ষার উন্নয়নে সড়ক ব্যবস্থা গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে।

চিত্র ১৮: শিক্ষাক্ষেত্রে প্রভাব (সিলেট জোন)



#### ৪.৪.৫ স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহ থেকে সেবা প্রাপ্তি

নিম্নের সারণিতে উপস্থাপিত তথ্য থেকে দেখা যায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি জনগণকে সেবা প্রাপ্তিতে আগ্রহী করে তুলেছে যার প্রভাব পড়েছে স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানসমূহের মান উন্নয়নে এবং সেবা প্রদানের মানসিকতায়।

সারণি ১৫: সেবা প্রাপ্তি (রাজশাহী জোন ও সিলেট জোন)

সেবা প্রাপ্তির স্থান	প্রবনতা বৃদ্ধির শতকরা হার	
	রাজশাহী জোন	সিলেট জোন
স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান	৩৫	৩০
উপজেলা স্বাস্থ্য কেন্দ্র	৩০	২০

#### ৪.৫ সড়ক নিরাপত্তা

##### ৪.৫.১ দুর্ঘটনা প্রবণ স্থান

গুনবাচক জরিপ তথ্য হতে দেখা যায়, রাজশাহী সড়ক জোনের সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ সড়ক হচ্ছে সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়ক। এখানে সর্বোচ্চ আটটি দুর্ঘটনা প্রবণ স্থান রয়েছে। এরপরে রয়েছে মোহনপুর-তানোর সড়ক যেখানে ৪টি দুর্ঘটনা প্রবণ স্থান রয়েছে। সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের কালিয়া-কান্দাপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া সড়কের পাকুরিয়া, মউয়েল ও ময়নাকান্দি স্থানগুলো খুবই দুর্ঘটনা প্রবণ। আত্রাই - সিংড়া সড়কের দুটি স্থান ঝুঁকিপূর্ণ। এছাড়া মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক, পুঠিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক এবং নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর সড়কে ১টি স্থান ঝুঁকিপূর্ণ (সারণি ১৬)।

সারণি ১৬: দুর্ঘটনা প্রবণ স্থান (রাজশাহী জোন)

জোন	সড়কের নাম	দুর্ঘটনা প্রবণ স্থান	সংখ্যা
রাজশাহী	মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক	বুটিবাড়ি বাজার	১
	পুঠিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক	বানদুপাও মোড়	১
	মোহনপুর-তানোর সড়ক	কোল্ড স্টোরেজ মোড়, ডিজেলের মোড়, কশিমবাজার, পৌরসভা মোড়	৪

নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর সড়ক	কালাহন্দ	১
আত্রাই - সিংড়া সড়ক	তেমুখি শিববড়ী বাজার, সাপুড়ে বাড়ী	২
কালিয়া-কান্দপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া সড়ক	পাকুরিয়া, মউয়েল, ময়নাকান্দি	৩
সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়ক	ষোল মাইল, ধানকড়া বাজার, ধানকড়া ব্রিজ, পাঙ্গাসি বাজার, রায়গঞ্জ উপজেলা মোড়, লক্ষিকোলা বাজার।	৭

সংগৃহীত তথ্য হতে দেখা যায়, সিলেট সড়ক বিভাগের সবচেয়ে ঝুঁকিপূর্ণ সড়ক হচ্ছে হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়ক। যার উল্লেখযোগ্য তিনটি দুর্ঘটনা প্রবন স্থান হচ্ছে শূটকি ব্রিজ, সোনালু এবং সুরভি স্কুল। এই জোনে আরও কিছু উল্লেখযোগ্য দুর্ঘটনাপ্রবন স্থান আছে রশিদপুর-লামাকাজি সড়কের রশিদপুর মোড়। শ্রীমঞ্জল-কুলাউড়া সড়কের কমলগঞ্জ বাজার মোড়। শায়েস্তাগঞ্জ-পুরানবাজার-কলিমনগর সড়কের কলিমনগর বাজার। (সারণি ১৭)।

#### সারণি ১৭: দুর্ঘটনা প্রবন স্থান (সিলেট জোন)

জোন	সড়কের নাম	দুর্ঘটনা প্রবন স্থান	সংখ্যা
সিলেট	রশিদপুর- রামপাশা-লামাকাজি সড়ক	রশিদপুর মোড়	১
	শ্রীমঞ্জল-শমসেরনগর-কুলাউড়া সড়ক	কমলগঞ্জ বাজার	১
	হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়ক	শূটকি ব্রিজ, সোনালু, সুরভী স্কুল	৩
	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরানবাজার-কলিমনগর সড়ক	কলিমনগর বাজার	১

#### ৪.৫.২ সড়ক নির্দেশনা

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় যে, মোহনপুর-তানোর সড়কে সড়ক নির্দেশনা স্থাপন করা হয়েছে। সিলেট জোনের কোন সড়কে সড়ক নির্দেশনা স্থাপন করা হয়নি তবে কাজ চলমান রয়েছে যা জুন ২০১৭ মধ্যে শেষ হবে বলে কর্তৃপক্ষ এবং ঠিকাদার অবহিত করেন।

#### ৪.৬ প্রকল্প সংক্রান্ত বিশ্লেষণ

জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটি নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্প বাস্তবায়নে যে সময় পেয়েছে অর্থাৎ ০১ মার্চ ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০১৭ এই নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্প দুটি সমাপ্ত হতে যাচ্ছে। কোন সড়ক বিভাগে কাজ বাস্তবায়নে বিলম্ব হচ্ছে না। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সাথে আলোচনা হতে এই তথ্য উঠে আসে, যে ডিজাইনে সড়ক, ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণ করেন তা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নির্ধারিত একটি ডিজাইন এবং এর কোন ত্রুটি তারা পাননি। পরিবীক্ষণে দেখা যায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডিজাইন যথাযথ ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নে কোথাও বড় ধরনের কোন ত্রুটি বিচ্যুতি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে প্রাকৃতিক কারণে বিশেষত বৃষ্টির কারণে কাজ বাধাগ্রস্ত হলেও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত হচ্ছে। নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় প্রকল্প দুটিতে অর্থ প্রাপ্তিতে কোন বিলম্ব হয়নি কারণ প্রকল্প ৩০ জুন ২০১৭ তারিখের মধ্যে শেষ হচ্ছে।

পরিবীক্ষণে দেখা যায় প্রকল্পে ব্যবহৃত নির্মাণ উপকরণগুলোর গুণগত মান সম্পন্ন ছিল কিনা তা পর্যবেক্ষণের জন্য সকল পরীক্ষার রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়। এতে দেখা যায় কর্তৃপক্ষ বিল প্রদানের পূর্বে যেসকল পরীক্ষা সম্পন্ন করেছেন তার ফলাফল যথাযথ ছিল। প্রকল্প দুটির কর্ম পরিকল্পনা বিশ্লেষণে বলা যায় এটি বাস্তব সম্মত ছিল এবং প্রকল্প গ্রহণের সময়কাল যথাযথ ছিল।

প্রকল্প দুটির আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে বিদ্যমান আইন ও বিধিমালা (পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগির গাইড লাইনস ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে। পরিবীক্ষণে দেখা যায়, প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলের অভাব ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নে ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী পদের বিপরীতে জনবল কম রয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রকল্প দুটির টেন্ডার ডকুমেন্ট পর্যবেক্ষণে দেখা যায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত ইডুছ অনুযায়ী পরিমাণ সংগ্রহ এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়েছে। জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন) ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) প্রকল্প দুটি বাস্তবায়ন করতে কোন ভূমি অধিগ্রহণ করতে হয়নি। কারণ প্রকল্প দুটি বিদ্যমান সড়কের উন্নয়ন করা হয়েছে।

একটি মাত্র সড়ক বিভাগে ইউটিলিটি স্থানান্তর করা হলেও বাস্তবায়নকারি কর্তৃপক্ষের কোন সমস্যা হয়নি। প্রকল্প দুটি বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে কোন বিলম্ব হয়নি, যথা নিয়মে এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে টেন্ডার প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকারি কর্তৃপক্ষ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর অভিজ্ঞতা সম্পন্ন কর্মকর্তা এবং কর্মচারীদের মাধ্যমে প্রকল্প দুটি বাস্তবায়ন করেছে তাই এর ব্যবস্থাপনায় কোন দুর্বলতা পরিলক্ষিত হয়নি। প্রকল্প দুটি বাস্তবায়ন করতে কোন মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়নি। তবে সড়কের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধির কারণে দুটি প্রকল্পের ডিপিপি একবার করে সংশোধন করা হয়।

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে বলা যায়, প্রকল্প দুটি অত্যন্ত সময়োপযোগী ছিল। আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় প্রকল্পটি গ্রহণের উদ্যোগ যৌক্তিক ছিল। প্রকল্প গ্রহণের ফলে এলাকায় কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিসহ কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা হচ্ছে। প্রকল্প এলাকা দুটিতে যথেষ্ট কর্মসংস্থান হচ্ছে, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীর উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থানীয় জনগণ পূর্বের চেয়ে সহজে সরকারের সেবা গ্রহণ করেছে। মানুষের যোগাযোগের সময় হ্রাস পাবার পাশাপাশি খরচও হ্রাস পেয়েছে। এলাকার মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। তাই সার্বিক পর্যালোচনায় বলা যায় প্রকল্প দুটি গ্রহণ যথেষ্ট যৌক্তিক ছিল।

সুপারিশ হিসাবে বলা যায়-দেশের সড়ক জালিকাকে আরও শক্তিশালী করার জন্য অবশিষ্ট জেলা সড়কসমূহ **Cluster Project**-এর মাধ্যমে **Year wise phasing** করে নকশা অনুসারে জেলা সড়ক সমূহের উন্নয়ন করা।

নতুন কোন জেলা সড়ক নির্মাণ বা পুরাতন সড়ক পুনঃনির্মাণ বা উন্নয়নের সময় সওজ-এর যথাযথ ডিজাইন অনুসরণ করে সড়কের স্তরসমূহের পুরুড় নিশ্চিত করা। প্রকল্প দুটির সড়কসমূহকে টেকসই রাখতে নিয়মিত মেনটেঞ্চে বাজেট থেকে রক্ষণাবেক্ষণ করা।

## অধ্যায় ৫: নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত সমস্যাবলী

### ৫.১ প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি

প্রকল্পের অগ্রগতি বিশ্লেষণে দেখা যায়, রাজশাহী জোনের দুটি প্যাকেজের কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে। তবে একটি প্যাকেজের ঠিকাদারের নিজস্ব এসফাল্ট প্লান্ট স্থাপনে বিলম্ব এবং অন্য প্যাকেজে কাজ চলাকালীন সময়ে এসফাল্ট প্লান্ট নষ্ট হবার ফলে কাজ সমাপ্ত হতে বিলম্ব হচ্ছে। অপরদিকে সিলেট জোনের রাস্তা বুঝে নেয়ার পর দেরিতে কাজ শুরু করায় বিলম্বিত হয়। এখানে বৃষ্টি কাজের অগ্রগতিতে বড় একটি বাধা হয়ে দাঁড়ায়।

### ৫.২ ঠিকাদার নিয়োগ চূড়ান্তকরণ সংক্রান্ত

ঠিকাদার নিয়োগের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, দরপত্র মূল্যায়নে সর্বোচ্চ সময় লেগেছে ১০৯ দিন এবং সর্বনিম্ন সময় লেগেছে ২৬ দিন। এই প্রকল্পের দরপত্র মূল্যায়নে রাজশাহী জোনে গড়ে সময় লেগেছে ৬৪.১৭ দিন এবং সিলেট জোনে গড়ে সময় লেগেছে ৫৪.৬৭ দিন। এই দীর্ঘ প্রক্রিয়া অনুসরণ করার ফলে ঠিকাদার প্রকল্প বাস্তবায়নের খরচ বৃদ্ধি পাবার ফলে কাজের মান কমে যাবার সম্ভাবনা রয়েছে।

বড় বড় প্যাকেজে দরপত্র হবার কারণে স্থানীয় ছোট ঠিকাদার কাজ পাচ্ছে না ফলে নতুন কর্মসংস্থানের ক্ষেত্র সৃষ্টি হচ্ছে না।

### ৫.৩ সড়কে অবৈধ পানি নিষ্কাশন

প্রকল্প এলাকা দুটিতে সমীক্ষাকৃত সড়কসমূহে অবৈধ পানি নিষ্কাশন একটি অন্যতম সমস্যা বলে চিহ্নিত করা যায়। সড়কের পার্শ্ববর্তী বসতি সড়ক থেকে উঁচু করে নির্মাণ করার ফলে বসতির সকল প্রকার পানি সড়কে চলে আসে যা সড়কের দীর্ঘ মেয়াদে ক্ষতি করে। এমনকি বসতি সমূহের টয়লেটের পানি নিষ্কাশনের পাইপও কোন কোন সড়কের সাথে সংযুক্ত। দেয়ার চিত্র আমরা দেখতে পাই। এছাড়া নির্মাণ কাজের উদ্ভূত পানি এবং চায়ের দোকানের নোংরা পানি সড়কে ফেলার ফলে সড়কের ক্ষতি সাধন হচ্ছে।



চিত্র: টয়লেটের পানির আউটলেট সড়কে



চিত্র: টয়লেটের পানির আউটলেটের কারণে সড়কের ক্ষতিসাধন





চিত্র: চায়ের দোকানের নোংরা পানি সড়কে



চিত্র: বাড়ি নির্মাণ কাজের উদ্বৃত্ত পানি সড়কে

#### ৫.৪ সড়কে জনগণের মালিকানা বা অংশিদারিত্ব না থাকা

জেলা সড়কের পাশে বসবাসকারি জনগণ এই সড়কের মালিকানা নিজেদের বলে মনে করে না। তারা মনে করে সড়কের মালিক সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর। এ সড়ক নির্মাণ ও মেরামত করার দায়িত্ব সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের। এই দৃষ্টিভঙ্গির ফলে জনগণ সহজেই সড়কটিকে নিজের (own) বলে মনে করে না। ফলে যে কেউ সড়কের ক্ষতিসাধন করলে বা অবৈধ দখল করলে কেউ এর বিরোধিতাও করে না। জনগণের মাঝে **ownership** বা মালিকানা গড়ে উঠলে এই সমস্যা সমাধান সম্ভব।

#### ৫.৫ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ

জেলা সড়ক উন্নয়নের সময় নতুন প্যালাসাইডিংস এর সাথে সাথে পুরাতনগুলোর সংস্কার না করার ফলে এগুলো আরো জরাজীর্ণ হয়ে পড়ছে। **CC Block** দ্বারা রাস্তার ঢাল রক্ষা কাজের সাথে সাথে **CC Block** গুলোর সংস্কার না করার ফলে সড়ক ভেঙ্গে যাবার সম্ভাবনা রয়েছে।



চিত্র: পুরাতন সিসি ব্লকের মেরামত না করায় সড়ক বাঁধে ভাঙ্গন



চিত্র: সংস্কারের অভাবে পুরাতন ব্রিক ওয়াল ক্ষতিগ্রস্ত

#### ৫.৬ ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণে ডাইভারসনের পর্যাপ্ত জায়গা না থাকা

ব্রিজ বা কালভার্ট নির্মাণের সময় ডাইভারসনের পর্যাপ্ত জায়গা না থাকায় কাজের গতি এবং যান চলাচল বাধাগ্রস্ত হয়। অন্যদিকে পুরাতন কালভার্টগুলো কম প্রশস্ত, যা যান চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি করে। তাই এগুলো নতুন করে নির্মাণ করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।



চিত্র: ডাইভারসনের অভাবে অর্ধেক কালভার্ট নির্মাণ



চিত্র: সম্পন্নকৃত কালভার্ট

### ৫.৭ সড়কে পানি আটকে থাকা

জেলা সড়কের যেসকল স্থানে বাজার রয়েছে সেখানে পানি নিষ্কাশনের যথেষ্ট ব্যবস্থা নাই। ফলে সামান্য বৃষ্টি হলে পানি আটকে থাকে। এই আবদ্ধ পানি সড়কের ক্ষতি সাধন করছে।



চিত্র: সড়কে জমে থাকা পানি



চিত্র: সড়কে আবদ্ধ পানি

### ৫.৮ সড়কে আবর্জনার স্তুপ

অনেক সড়কে দেখা গেছে রাস্তার পাশের বসতি সড়কের পার্শ্বে আবর্জনার স্তুপ তৈরী করছে। বিশেষত হাটের দিন নানা রকম পচনশীল দ্রব্য ফেলা, পশু-পাখির বিষ্ঠা সড়কের স্বাভাবিক চলাচল বাধাগ্রস্ত করে। যথাযথ কর্তৃপক্ষ (বাজার কমিটি, পৌরসভা বা ইউনিয়ন পরিষদ) এ সকল আবর্জনা অপসারণে তাৎক্ষণিক কোন উদ্যোগ গ্রহণ করে না বা আবর্জনা না ফেলার কোন নির্দেশনাও প্রদান করে না। ফলে এই আবর্জনা সড়ক দুর্ঘটনাসহ সড়কের ক্ষতি সাধন করছে।





চিত্র: সড়কে ময়লার স্তুপ ১



চিত্র: সড়কে ময়লার স্তুপ ২

## ৫.৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

### ৫.৫.১ জনবলের সংকট

প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, প্রয়োজনীয় জনবল না থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে যথেষ্ট বেগ পেতে হয়। বিশেষত: উপ-সহকারি প্রকৌশলী এবং ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট পদের বিপরীতে জনবল যথেষ্ট কম রয়েছে। পরিসংখ্যানগত ভাবে ৫০ শতাংশের কম জনবল রয়েছে এই পদের বিপরীতে। উল্লেখ্য যে, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর অনেক পদ খালি রয়েছে। দেখা গেছে একটি সড়ক বিভাগে ৪টি উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর পদের বিপরীতে একজন মাত্র উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী পদায়িত আছেন। এর ফলে যথা সময়ে কাজ সম্পন্ন করা কষ্টসাধ্য।

### ৫.৫.২ তথ্য ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত

সংশ্লিষ্ট তথ্য প্রাপ্তির ক্ষেত্রে দেখা যায় সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগ ও জোনসমূহে তথ্যসমূহ যথাযথভাবে সংরক্ষিত আছে। কিছু নির্ধারিত ব্যক্তি ব্যতীত অন্য কেউ এই সকল তথ্য প্রদান করতে পারেন না, ফলে নির্ধারিত দায়িত্বপ্রাপ্ত ব্যক্তি বদলী হলেও এই সকল তথ্য তার পক্ষে অন্য কেউ প্রদান করতে পারে না।

### ৫.৬ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ

জেলা সড়কসমূহ যেসকল কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল তা বিশ্লেষণে দেখা যায়, অতিরিক্ত ভারি ট্রাক চলাচলের ফলে বেশিরভাগ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এগুলো নিয়ন্ত্রণ করার কোন পদক্ষেপ লক্ষ্য করা যায় না। অপরদিকে সড়কসমূহ যথাসময়ে মেরামত না করার কারণে আরো বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়।



চিত্র: জেলা সড়কে ভারি ট্রাক চলাচল (রশিদপুর-লামাকাজি সড়ক)

বর্তমান সময়ে সড়ক উন্নয়নের পর দুই বছরের মধ্যে সড়কের কোন অংশ নষ্ট হলে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার নিজ খরচে মেরামত করে দিবে কিন্তু দুই বছর অতিক্রান্ত হওয়ার পরে সড়কের রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হলে তার জন্য কোন বরাদ্দ নেই। তাই সময়মত স্বল্প রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে পরবর্তীতে সড়কের বড় ধরনের ক্ষতিসাধন হয়।

## ৫.৭ সড়ক নিরাপত্তা

### ৫.৭.১ সড়কে বাঁকের অবস্থান

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় সড়কসমূহে অনেক বাঁক রয়েছে। এসকল বাঁকে আবার মাঝে মাঝে ব্রিজের অবস্থানও দেখা যায়। এই দুটি অবস্থা খুবই বিপদজনক। সারণি ১৯ বিশ্লেষণে দেখা যায় সিলেট জোনের শ্রীমঞ্জল-শমসেরনগর-কুলাউড়া সড়কে সর্বোচ্চ ৮টি বাঁক রয়েছে। অপর দুটি সড়ক তুলনামূলকভাবে সোজা বা সরল হবার কারণে ১টি করে বাঁকের অবস্থান লক্ষ্য করা যায়।

রাজশাহী জোনের মোহনপুর-তানোর সড়কে সর্বোচ্চ ১১টি বাঁক রয়েছে। এরপর সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়কে ৮টি এবং মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়কে ৬টি বাঁক রয়েছে। বাকি সড়কগুলোতে ১টি করে বাঁক রয়েছে। পরিবীক্ষণে আরও দেখা যায় যে, বাঁক নির্দেশে কোন সড়ক নির্দেশনা বা রোড সাইন নেই।

### সারণি ১৮: জেলা সড়কের বাঁকসমূহ

জোন	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	বাঁক সংখ্যা
সিলেট	মৌলভীবাজার	শ্রীমঞ্জল-শমসেরনগর- কুলাউড়া সড়ক	৮
	হবিগঞ্জ	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরানবাজার- কলিমনগর সড়ক	১
	সিলেট	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রাশপাশ- লামাকাজি সড়ক	১
রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়ক	৮
		কালিয়া-কান্দপাড়া- কামারখন্দ-উল্লাপাড়া	১
	নাটোর	নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর	৮

জোন	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	বীক সংখ্যা
		সড়ক	
		আত্রাই-সিংড়া সড়ক	৩
	রাজশাহী	মোহনপুর-তানোর সড়ক	১১
		মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক	৬
		পুটিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক	২



চিত্র: শায়েস্তাগঞ্জ রেল গেইট বীক



চিত্র: রামচন্দ্রপুর বীক



চিত্র: রায়গঞ্জ উপজেলা বীক



চিত্র: রামচন্দ্রপুর বীক

### ৫.৭.২ সড়কে বৃক্ষের অবস্থান

পর্যবেক্ষণে দেখা গেছে রাজশাহী জোনের সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়কে অনেক বছরের পুরাতন একটি রেইনট্রি গাছ রয়েছে। অপরদিকে রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রাশপাশা-লামাকাজি সড়করে বিশ্বনাথ বাজারে রামসুন্দর অগ্রগামী মডেল উচ্চ বিদ্যালয়ের গেইট সংলগ্ন স্থানে একটি আম গাছ দাড়িয়ে আছে। এগুলো যান চলাচলে যথেষ্ট বাধার সৃষ্টি করে।





চিত্র : সড়কে বৃক্ষের অবস্থান ১



চিত্র: সড়কে বৃক্ষের অবস্থান ২

### ৫.৭.৩ সংকীর্ণ সড়ক

জেলা সড়কসমূহের কয়েকটি এখনো সংকীর্ণ অর্থাৎ ৩.৭০ মিটার রয়েছে। সড়ক সংকীর্ণ হলেও এতে যান চলাচলের হার কম নয়। এই সংকীর্ণ সড়কসমূহ সড়ক নিরাপত্তার জন্য হুমকি স্বরূপ।



চিত্র: সংকীর্ণ সড়ক ১



চিত্র: সংকীর্ণ সড়ক ২

### ৫.৭.৪ পর্যাপ্ত সড়ক নির্দেশনা ও রোড মার্কিং -এর অভাব

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় যে, সড়কের উন্নয়ন হবার ফলে সড়কে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে এবং যানবাহনের গতিও বৃদ্ধি পাচ্ছে। পর্যাপ্ত সড়ক নির্দেশনা না থাকায় সড়কে অপরিচিত চালকগণ নানা সময়ে দুর্ঘটনায় পতিত হন। কোথাও কোথাও সড়ক নির্দেশনাসমূহে যথাযথ স্থানে অর্থাৎ সহজে দৃশ্যমান া'নে স্থাপন করা হয় নাই। ১০টি সড়ক পরিবীক্ষণে মাত্র একটি সড়কের স্কুলের সামনে সাইন, সিগন্যাল বিদ্যমান রয়েছে।

### সারণি ১৯: স্কুল, কলেজ, ব্রীজ ও সড়কের বাঁক বিদ্যমান সাইন, সিগন্যাল

জোন	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	সাইন, সিগন্যাল
রাজশাহী	রাজশাহী	মোহনপুর-তানোর সড়ক	



বিশ্লেষণে দেখা যায়, প্রকল্প দুটির মধ্যে সিলেট জোনের সড়ক সমূহে সড়কে রোড মার্কিং করা হয়েছে। কিন্তু রাজশাহী জোনের কোন সড়কে রোড মার্কিং করা হয় নাই (সারণি ২১)।

#### সারণি ২০: প্রকল্প দুটিতে রোড মার্কিং

জোন	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	রোড মার্কিং
সিলেট	মৌলভী বাজার	শ্রীমঙ্গল-শমসেরনগর-কুলাউড়া সড়ক	আছে
	হবিগঞ্জ	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরানবাজার-কলিমনগর সড়ক	আছে
	সিলেট	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রাশপাশ-লামাকাজি সড়ক	আছে
রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়ক	নাই
	সিরাজগঞ্জ	কালিয়া-কান্দপাড়া-কামারখন্দ-উল্লাপাড়া	নাই
	নাটোর	নাটোর-বিলদহর-গুরুদাশপুর সড়ক	নাই
	নাটোর	আত্রাই-সিংড়া সড়ক	নাই
	রাজশাহী	মোহনপুর-তানোর সড়ক	নাই
	রাজশাহী	মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক	নাই
	রাজশাহী	পুটিয়া-আড়ানি-বাঘা সড়ক	নাই

#### ৫.৭.৫ জেলা সড়কে অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল

সমীক্ষায় দেখা গেছে জেলা সড়কসমূহের উন্নয়ন হবার পর উক্ত সড়কসমূহে অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল শুরু করেছে। এতে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এমনকি বর্ষা মৌসুমে চলন বিলের সিংড়া-আত্রাই সড়ক এবং হাওর অঞ্চলের হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়কের দুই পাশে পানি টাইটসুর থাকে। এসকল সড়কে প্রায় ৪০-৫০ টন ভারি ট্রাক পণ্য পরিবহন করে। বর্ষা মৌসুমে সড়কের মাটি নরম থাকার ফলে যেকোন সময় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

#### ৫.৮ প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি বিশ্লেষণ (SWOT Analysis)

নিবিড় পরিবীক্ষণের অন্যতম লক্ষ্য ছিল প্রকল্প দুটির সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি বিশ্লেষণ করা। যা কিনা এধরনের পরবর্তী প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ব্যক্তি যেমন, প্রকল্পের সুবিধাভোগী বিভিন্ন শ্রেণী পেশার মানুষ ও প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে আলোচনা করে প্রকল্প দুটির সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি বিশ্লেষণ করা হয়েছে যা নিম্নরূপ:

সারণি ২১: প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুঁকি

জোন	প্রকল্পের সবল দিক	দুর্বল দিক
রাজশাহী	<ul style="list-style-type: none"> <li>- e-GP পদ্ধতিতে দরপত্র আহবান ও মূল্যায়ন</li> <li>- Cluster ভিত্তিক প্রকল্প</li> <li>- প্রকল্প কার্যালয় এবং প্রকল্পের নৈকট্য</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- উন্নয়নকৃত সড়কের জমির মালিকানা না থাকা</li> <li>- জনবলের অভাব</li> <li>- অবৈধ স্থাপনা ও সড়কের গাছ অপসারণে সমস্যা</li> <li>- গাড়ি ঘুরানোর জায়গার অভাব</li> <li>- বাজার অংশে কাজ করা</li> <li>- পানি নিষ্কাশনের অভাব</li> <li>- সংকীর্ণ সড়ক</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>সম্ভাবনা</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- কর্মসংস্থান সৃষ্টি</li> <li>- অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন</li> <li>- আইন-শৃঙ্খলার পরিস্থিতির উন্নয়ন</li> <li>- স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তি</li> <li>- স্থানীয় সরকারের সেবার সহজ প্রাপ্তি</li> <li>- শিক্ষার সুযোগ বৃদ্ধি</li> <li>- স্থানীয় জনগণ সরাসরি উপকারভোগী</li> <li>- যাতায়াতের সময় ও ব্যয় হ্রাস</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ঝুঁকি</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- বৃষ্টিপাত</li> <li>- নিয়মিত মেরামত না করা</li> <li>- নির্মাণ যন্ত্রাংশ বিকল হওয়া</li> </ul>

জোন	প্রকল্পের সবল দিক	দুর্বল দিক
সিলেট	<ul style="list-style-type: none"> <li>- e-GP পদ্ধতিতে দরপত্র আহবান ও মূল্যায়ন</li> <li>- Cluster ভিত্তিক প্রকল্প</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- উন্নয়নকৃত সড়কের জমির মালিকানা না থাকা</li> <li>- জনবলের অভাব</li> <li>- অবৈধ স্থাপনা ও সড়কের গাছ অপসারণে সমস্যা</li> <li>- সংকীর্ণ সড়ক</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>সম্ভাবনা</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- স্থানীয় জনগণ সরাসরি উপকৃত হচ্ছে</li> <li>- যাতায়াতের সময় ও ব্যয় হ্রাস</li> <li>- স্থানীয় সরকারের সেবাসমূহ সহজে প্রাপ্তি</li> <li>- অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন</li> <li>- শিক্ষার সুযোগ বৃদ্ধি</li> <li>- স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তি</li> <li>- স্থানীয় সরকারের সেবার সহজ প্রাপ্তি</li> <li>- স্থানীয় জনগণ সরাসরি উপকৃত হচ্ছে</li> <li>- যাতায়াতের সময় ও ব্যয় হ্রাস</li> <li>- কর্মসংস্থান সৃষ্টি</li> <li>- অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>ঝুঁকি</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- নির্মাণ যন্ত্রাংশ বিকল হয়ে পড়া</li> <li>- অতি বৃষ্টি</li> <li>- আকস্মিক বন্যা</li> <li>- নিয়মিত মেরামত না করা</li> </ul>



## অধ্যায় ৬: পর্যবেক্ষণ

### ৬.১ সড়ক উন্নয়ন

#### I. সড়কে পানি নিষ্কাশনের অভাব

প্রকল্প এলাকার সড়কসহ পর্যবেক্ষণে দেখা যায় প্রতিটি সড়কের পার্শ্ববর্তী স্থাপনাসমূহ জেলা সড়ক হতে উঁচুতে নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে স্থাপনার বৃষ্টির পানিসহ সকল প্রকার পানি সড়কে এসে পড়ে। একই অবস্থা বাজার অংশে, সেখানে প্রায় সময় পানি জমে থাকে, যা সড়কের ক্ষতি সাধন করে।

#### II. জেলা সড়কে অতিরিক্ত ভারি যান চলাচল

পরিবীক্ষণে দেখা গেছে জেলা সড়কসমূহের উন্নয়ন হবার পর সড়কসমূহে অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল শুরু করেছে। এতে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এমনকি বর্ষা মৌসুমে চলনবিলের সিংড়া-আত্রাই সড়ক এবং হাওর অঞ্চলের হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়কের দুই পাশে পানি টাইটসুর থাকে। এসকল সড়কে প্রায় ৪০-৫০ টন পণ্য পরিবহন করার ক্ষমতাসম্পন্ন ভারি ট্রাক পণ্য পরিবহন করে। বর্ষা মৌসুমে সড়কের মাটি নরম থাকার ফলে যেকোন সময় ভারি যানবাহন চলাচলে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।

### ৬.২ সড়ক ব্যবস্থাপনা

#### I. দরপত্র মূল্যায়নে দীর্ঘসূত্রিতা

বর্তমানে ই-জিপির মাধ্যমে দরপত্র মূল্যায়ন করতে ১২০ দিনের বিধান রয়েছে। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় সকল সড়ক বিভাগ ১২০ দিনের চেয়ে কম সময়ে ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন করেছেন। অপরদিকে ১২০ দিনের দীর্ঘ প্রক্রিয়া অনুসরণ করার ফলে ঠিকাদার প্রকল্প বাস্তবায়নের খরচ বৃদ্ধি পাবার ফলে কাজের মান কমে যাবার সম্ভাবনা রয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলীদের অনেকে মনে করেন ঠিকাদারদের একটি **Central Database** থাকবে এবং এর মাধ্যমে ঠিকাদারের সকল তথ্য বা দলিলাদি যাচাই করার সুযোগ থাকবে। তাহলে কম সময়ের মধ্যে ঠিকাদার নিয়োগ দান সম্ভব।

#### II. সড়ক সম্পর্কে জনগণকে সচেতন করা

সড়ক একটি জাতীয় সম্পদ, এটি সকল জনগণের করের টাকায় নির্মিত হয়। সড়কের সামান্য একটু ক্ষতিসাধন বড় ধরনের ক্ষতির কারণ হতে পারে। তাই জনগণকে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে সচেতন করতে হবে।

#### III. সড়ক রক্ষার্থে এক্সেল লোড কন্ট্রোল

**Stratigic I Choke Point** সমূহে (চৌরাস্তা, গুরুত্বপূর্ণ সেতু, বন্দরসমূহ, রেল স্টেশন ইত্যাদি স্থানে) এক্সেল লোড পরিমাপ স্টেশন স্থাপন করা এবং স্টেশনের প্যাডগুলো যেন মজবুত ও দীর্ঘস্থায়ী হয়। সড়কে কোন প্রকার অনাকাঙ্ক্ষিত ঘটনার সৃষ্টি না হয় সেজন্য অতিরিক্ত মাল পরিবহনের ক্ষেত্রে মাশুল আদায় ডিজিটাল পদ্ধতিতে করা বাহনীয়। অর্থাৎ প্রতিটি ভারি যানবাহনের লাইসেন্স প্রদান বা নবায়নের সময় জঞ্চওউ ঈয়রঢ় সহ রেজিস্ট্রেশন প্লেট ইস্যু করার সাথে সাথে যানবাহনের মালিকের জাতীয় পরিচয়পত্র, মোবাইল নম্বর, ই-মেইল নম্বর এবং একটি ব্যাংক হিসাব রেজিস্ট্রেশন নম্বর প্লেটের সাথে লিংক থাকবে। এক্সেল লোড পরিমাপ স্টেশনে অতিরিক্ত মালবাহী যানবাহন পরিমাপিত হলে অতিরিক্ত লোডের জরিমানার রশিদ চালককে প্রদান করে ছেড়ে দিবে। জরিমানার রশিদ মালিকের নিকট এসএমএস ও ই-মেইলের মাধ্যমে পৌঁছে যাবে এবং বিআরটিএ-তে রক্ষিত গাড়ির ডাটাবেজে রক্ষিত থাকবে। নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে জরিমানার টাকা প্রদান না করলে ব্যাংক হিসাব থেকে সরকার সরাসরি কর্তন করে নেবে। ব্যাংকে পর্যাপ্ত টাকা না থাকলে গাড়ি পুনঃনবায়নের সময় সুদসহ মাশুল আদায় করা;

### ৬.৩ সড়ক নিরাপত্তা

#### I. সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক Sign, Signal না থাকা

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় যে, সড়কের উন্নয়ন হবার ফলে সড়কে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে এবং যানবাহনের গড় গতিও বৃদ্ধি পাচ্ছে। পর্যাপ্ত সড়ক নির্দেশনা না থাকায় নানা সময়ে দুর্ঘটনা ঘটছে। অনেক সময় সড়ক নির্দেশনাসমূহ যথাযথ স্থানে



অর্থাৎ সহজে দৃশ্যমান স্থানে যেমন: শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, হাসপাতাল, বাজার, সড়কের বাঁকে ব্রিজের পূর্বে যথাযথভাবে স্থাপন করা হয় নাই। একই সাথে **Mile stone** গুলো দৃশ্যমান হয়না। কেবলমাত্র রাজশাহী জোনের একটি মাত্র সড়ক “মোহনপুর তানোর সড়কে” **Sign, Signal** দৃশ্যমান হয়েছে।

## II. সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রচারণার

সকল পর্যায়ে সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রচারণার পাশাপাশি প্রশিক্ষণের ব্যবস্থার মাধ্যমে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে সেই সাথে সড়কে কোন প্রকার প্রতিবন্ধকতা থাকলে তা অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

### ৬.৪ গবেষণা ও পরিকল্পনা

#### I. সড়ক বিভাগে পরীক্ষাগার না থাকা

পরিবীক্ষণে দেখা গেছে সমীক্ষাকৃত জোন দুটিতে কেবলমাত্র দুটি ল্যাবরেটরি রয়েছে। কিন্তু সড়ক বিভাগে কোন পরীক্ষাগার নেই। সিলেট জোনের ল্যাবরেটরির কোর কাটার মেশিনটি এক বছরের অধিক সময় ধরে অকেজো। ফলে কোর কাটিং-এর জন্য ঠিকাদারের মেশিনের উপর নির্ভর করতে হচ্ছে। কিন্তু প্রতিটি সড়ক বিভাগে ল্যাবরেটরি থাকলে অতি সহজে দ্রুততার সাথে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করা সহজ হতো।

## II. Cluster Project চলমান রাখা

দেশের সড়ক জালিকাকে আরও শক্তিশালী করার জন্য অবশিষ্ট জেলা সড়কসমূহ ঈর্ষংঃবং চৎড়লবপঃ -এর মাধ্যমে গবধং রিংব ঢযধংরহম করে নকশা অনুসারে পুনঃনির্মাণের ব্যবস্থা করা। সেই সাথে প্রকল্প বাস্তবায়নে অর্থ প্রবাহ হ্রাস না করা।

### III. সড়কসমূহের দীর্ঘমেয়াদী পরিকল্পনা

মানুষের চলাচল বৃদ্ধি এবং দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের ফলে যানবাহনের সংখ্যা এবং তাদের গড় গতিও বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রতিদিন নতুন নতুন যানবাহন সড়কে চলাচল করছে। সেই সাথে সড়ক দুর্ঘটনা পাল্লা দিয়ে বাড়ছে। ফলে দেশের মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়কসমূহের জন্য দীর্ঘ মেয়াদী পরিকল্পনা গ্রহণ করা দরকার। অপ্রশস্ত জেলা সড়কসমূহকে প্রশস্ত করা এবং মাহসড়কসমূহ অবশ্যই ডিভাইডার সহকারে নির্মাণ করতে হবে। এতে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস করা অনেকাংশে সম্ভব হবে। সড়কের বাঁকগুলো সরলীকরণ করে ডিভাইডার নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করা জরুরী।

### IV. প্রকল্পের মধ্যমেয়াদী মূল্যায়ন

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রকল্পসমূহের মান যথাযথ রাখার জন্য প্রকল্প চলাকালীন সময়ে মধ্যমেয়াদী মূল্যায়নের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

### V. জনবলের অভাব

মাঠ পর্যায়ের কাজ বাস্তবায়ন করার জন্য পদ অনুযায়ী লোকবল নেই, বিশেষত: ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী। ফলে কাজের তদারকিতে সমস্যা হচ্ছে এবং কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করা কঠিন।

### VI. সড়কের স্তরসমূহের পুরুত্বে যথাযথ ডিজাইন অনুসরণ

জাতীয় এবং আঞ্চলিক মহাসড়ক ব্যতিত অন্যান্য সড়ক নির্মাণে স্তরসমূহের জন্য সাধারণত কোন ডিজাইন অনুসরণ করা হয়নি। সড়কসমূহকে টেকসই করতে হলে স্তরসমূহের পুরুত্বে যথাযথ ডিজাইন অনুসরণ করা জরুরী।

### ৬.৫ রাজশাহী ও সিলেট জোনের সড়ক টেকসই করার লক্ষ্যে প্রস্তাবনা

## রাজশাহী জোন

রাজশাহী জোনে তাপমাত্রা বেশি হবার কারণে বিটুমিনাস পেভমেন্ট রক্ষা করার জন্য সড়কের দুই ধারে পর্যাপ্ত সংখ্য বৃক্ষ রোপন।

## সিলেট জোন

- সড়কের বাঁধ উচু করার পাশাপাশি প্রশস্ত এবং মজবুত করা;
- সড়কের উভয় পাশে পানি প্রবাহ স্বাভাবিক রাখার জন্য পর্যাপ্ত সংখ্যক ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ;
- হাওর অঞ্চলে সড়কের প্রতিরক্ষামূলক কাজের জন্য সিসি ব্লক এবং জিও টেক্সটাইলের ব্যবস্থা করা;
- সিলেট অঞ্চল বৃষ্টিবহুল হবার কারণে সড়কে পর্যাপ্ত পরিমান পানি নিষ্কাশনের জন্য ড্রেনের ব্যবস্থা রাখা;
- সড়কের বাঁধ রক্ষার জন্য সড়কের দুই ধারে বৃক্ষ রোপন করার সাথে সাথে স্লোপ প্রটেকশনের জন্য টার্কিং করা;
- পাহাড়ি ঢল থেকে সড়ক বাঁধ রক্ষার্থে ক্ষেত্র বিশেষে **Cause Way** নির্মাণ করা;
- সিলেট অঞ্চলে ওভারলে ৪০ মি.মি. এর পরিবর্তে ৫০ মি.মি. করা; এবং
- সিলেট অঞ্চলে অতি বৃষ্টির বিষয়টি চিন্তা করে এই অঞ্চলের ডিজাইনের স্পেসিফিকেশনের মান বাড়ানো।

## অধ্যায় ৭: সুপারিশমালা

### ৭.১ স্বল্পমেয়াদি

- I. সড়কের যেসকল স্থানে হাট-বাজার রয়েছে সেখানে পানি নিষ্কাশনের যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে পর্যাপ্ত পরিমাণ ড্রেন নির্মাণ করা এবং এগুলো সচল রাখার যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা;
- II. যেসকল জেলা সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত রয়েছে তা নিরাপদ যান চলাচল এবং সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে পর্যাপ্ত পরিমাণে তথা ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত করা;
- III. বাজার এলাকা বা এর সন্নিকটে বাস বে (Bus Bay)-এর ব্যবস্থা রাখা;
- IV. জেলা সড়কসমূহ দীর্ঘদিন ব্যবহার উপযোগী রাখার জন্য অতিমাত্রায় ভারি যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ; এবং
- V. SDG লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে আগামী ২০২০ সালের মধ্যে সড়ক দুর্ঘটনায় মৃতের সংখ্যা ৫০% কমিয়ে আনতে বিআরটিএ-এর নির্দেশনা যথাযথভাবে অনুসরণ করে সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক রোড মার্কিং এবং সড়ক নির্দেশনা, কি:মি: পোস্ট, রাম্বল স্ট্রিপ ও অন্যান্য নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ। মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়কের পার্শ্বে অবস্থিত শিক্ষা প্রতিষ্ঠান এবং হাসপাতালসহ অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনার অবস্থান নির্দেশ করার জন্য অবশ্যই সড়ক নির্দেশনা থাকতে হবে।

### ৭.২ মধ্যমেয়াদি

- I. ঠিকাদারের সকল কাগজ পত্রাদি কেন্দ্রীয় তথ্য ভান্ডারের (Central Database) মাধ্যমে যাচাই করে ৯০ দিনের মধ্যে ঠিকাদার নিয়োগ চূড়ান্তকরণের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করে সড়ক বুঝিয়ে দেওয়া;
- II. সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে জনগণকে সম্পৃক্ত করার জন্য সড়ক সম্পর্কে জনসচেতনতা সৃষ্টির সাথে সাথে তাদের মধ্যে সড়কের মালিকানা (Ownership) ধারণা গড়ে তোলা; এবং
- III. সকল পর্যায়ে (প্রাথমিক বিদ্যালয়/ মাদ্রাসা হতে বিশ্ববিদ্যালয়) সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক প্রচারণা আরও চালানোর পাশাপাশি প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা।

### ৭.৩ দীর্ঘমেয়াদি

- I. জেলা সড়ক সমূহে বাঁক দূত সরলীকরণসহ ২৪ ফুট বা ৭.৩ মিটার প্রশস্ত করে ডিভাইডার স্থাপনপূর্বক সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে ব্যবস্থা গ্রহণ; এবং
- II. অবশিষ্ট জেলা সড়কসমূহ Cluster Project চলমান রাখার মাধ্যমে Year wise phasing করে যথাযথ নকশা অনুসারে পুনঃনির্মাণের ব্যবস্থা করা।

## ৭.৪ নীতি নির্ধারনী

ই-জিপিতে ঠিকাদারদের একটি **Tender Capacity Database** প্রস্তুতকরণ, যাচাইকরণ এবং সংরক্ষণ করা। তাছাড়াও **Tender Capacity** অনুযায়ী ঠিকাদারদের একটি **Tire Based List** তৈরি করা যাতে অধিক **Turnover** সম্পন্ন ঠিকাদার কম **Turnover**-এর কাজে অংশগ্রহণ করতে না পারে;

মাঠ পর্যায়ের কাজ বাস্তবায়ন এবং কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করার জন্য ওয়ার্ক এ্যাসিস্টেন্ট এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী পদ অনুসারে নিয়োগ করা;

সকল উন্নয়ন প্রতিষ্ঠানের নতুন কোন সড়ক নির্মাণ বা পুরাতন সড়ক পুনঃনির্মাণ বা উন্নয়নের সময় যথাযথ ডিজাইন অনুসরণ করে সড়কের স্তরসমূহের পুরুত্ব নিশ্চিত করা;

সড়কসমূহের রক্ষণাবেক্ষণে সকল জাতীয় মহাসড়ক, **Strategic** ও **Choke Point** সমূহে এক্সেল লোড পরিমাপ যন্ত্র স্থাপন করে গাড়ির ডিজিটাল নম্বর প্লেট ব্যবহার করে জরিমানার অর্থ বিআরটিএ-এর মাধ্যমে গাড়ি মালিকের নিকট হতে আদায় করা; এবং

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রকল্পসমূহের মান যথাযথ রাখার জন্য চলাকালীন সময়ে মধ্যমেয়াদী মূল্যায়নের ব্যবস্থা করা।

## ৭.৫ প্রকল্পের সম্ভাব্য বহির্গমন পরিকল্পনা (Exit Plan)

একটি প্রকল্পের সম্ভাব্য বহির্গমন পরিকল্পনা (Exit Plan) নির্ভর করে দুটি বিষয়ের উপর

১. প্রকল্প কতটুকু টেকসই, এবং

২. প্রকল্পের অনুপস্থিতিতে উপকারভোগীদের উপর এর কেমন প্রভাব পড়বে।

একটি প্রকল্প থেকে বহির্গমন (Exit) করার পূর্বে অবশ্যই দেখতে হবে যে, প্রকল্পটি কতটুকু টেকসই (Sustainable) এবং প্রকল্পের কার্যক্রম বন্ধ হয়ে গেলে স্থানীয় উপকারভোগীদের জীবনে কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়বে কিনা। এ প্রেক্ষাপটে সাধারণত: দুই ধরনের বহির্গমন পরিকল্পনার কৌশল অবলম্বন করা হয়ে থাকে:

**Phasing Down:** এই কৌশলে প্রকল্পে ব্যবহৃত সম্পদের যোগান ও কার্যক্রম কমানো হয় ধারাবাহিকভাবে এবং একই সাথে প্রকল্পের মালিকানা হস্তান্তর করা হয় স্থানীয় উপকারভোগীদের নিকট।

**Phasing Out:** এই কৌশলের আওতায় স্থানীয় উপকারভোগীদের জীবনমানের উন্নয়ন নিশ্চিত করে প্রকল্পে সম্পদের যোগান ও প্রকল্পের কার্যক্রম একেবারে বন্ধ করে দেয়া হয় এবং অনুমান করে নেয়া হয় যে অর্জিত পরিবর্তন টেকসই হবে।

এ প্রসঙ্গে আরো উল্লেখ করা প্রয়োজন যে, বর্তমান প্রকল্পদ্বয় যে পদ্ধতিতে বাস্তবায়িত হচ্ছে তা সরকার স্বীকৃত এবং সরকারী প্রতিষ্ঠানসমূহের জন্য প্রযোজ্য নীতি, আইন এবং বিধিমালা অনুসরণে করে। জনস্বার্থে গৃহীত এসব প্রকল্প থেকে সরকারের পিছিয়ে যাওয়ার কোন সুযোগ নেই। কেননা, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর দেশব্যাপী এ ধরনের উন্নয়ন, রক্ষণাবেক্ষণ এবং সংস্কার কার্যক্রম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করার কাজটি অত্যন্ত দায়িত্বের সাথে পরিচালিত করছে।

কাজেই, গতানুতিক সামাজিক উন্নয়ন প্রকল্পের ন্যায় এই ধরনের ভৌত উন্নয়ন কার্যক্রমের ক্ষেত্রে এক্সিট প্ল্যান প্রণয়নের কোন সুযোগ নেই। তবে প্রকল্পের উন্নয়ন কাজ টেকসই করার লক্ষ্যে নিয়মিত বরাদ্দের মাধ্যমে সড়ক বিভাগের নিজস্ব কর্মী বাহিনীর দ্বারা সবসময় সংস্কার কার্যক্রম অব্যাহত রাখা প্রয়োজন। পাশাপাশি স্থানীয় জনগণ তথা উপকারভোগীদের অংশগ্রহণ নিশ্চিতপূর্বক উক্ত সড়কসমূহের নিয়মিত মনিটরিং করার মাধ্যমে সড়কের গুণগত অবস্থা অক্ষুণ্ণ রাখার ব্যবস্থা করা যেতে পারে। সেক্ষেত্রে এই প্রকল্পের প্রস্থান পরিকল্পনা হিসেবে কোন কৌশল অবলম্বন করা যায় না। প্রতি বছর সড়ক ও জনপথ

অধিদপ্তর যে পরিমান মেনটেন্যান্স বাজেট পায় তা থেকে জেলা সড়ক সমূহকে যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে টেকসই রাখতে পারে।

#### ৭.৬ উপসংহার

জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প সিলেট এবং রাজশাহী জোন পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে, প্রকল্প দুটি সংশ্লিষ্ট এলাকাসমূহের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে যথেষ্ট ভূমিকা রাখছে। দেশের সড়ক জালিকা সচল রাখতে এই ধরনের প্রকল্প চলমান রাখা আবশ্যিক। নিবিড় পরিবীক্ষণে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তসমূহকে বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, সকল জেলা সড়কসমূহের নূন্যতম ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত করা জরুরী।

নিবিড় পরিবীক্ষণে দেখা যায় দুটি জোনের ১৪টি প্যাকেজের মধ্যে ১০টি প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। এখনও দুই জোনে দুটি করে প্যাকেজের কাজ চলমান থাকলেও প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্তৃপক্ষ প্রকল্পের নির্ধারিত সময়ের মধ্যে অর্থাৎ ৩০ জুন ২০১৭ তারিখের মধ্যে শেষ করতে সক্ষম হবে বলে অবহিত করে। পরিবীক্ষণে দেখা গেছে অর্থ বরাদ্দ যথা সময়ে হয়েছে। বাস্তবায়ন কর্তৃপক্ষ ঠিকাদারের বিল প্রদানের জন্য যেসকল পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা হয়েছিল সেগুলো নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন অনুসরণ করেই সম্পন্ন হয়েছে। অধিকাংশ প্যাকেজের কাজ নির্ধারিত সময়ের পূর্বে সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পের মেয়াদ শেষ হতে এখনও কিছু সময় বাকি রয়েছে। কিন্তু ৪টি প্যাকেজের কাজ চলমানও থাকলেও নির্ধারিত সময়ে শেষ হবে বলে আশা করা যায়। তাই বলা চলে প্রকল্পের কর্ম পরিকল্পনা বাস্তবসম্মত ছিল।

জেলা সড়কসমূহ পিএমপি-র আওতায় সংস্কার ও উন্নয়ন করা হলে এর মাধ্যমে তাৎক্ষণিক সুফল পাওয়া যায়। তবে ক্লাস্টার প্রজেক্টের মাধ্যমে জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করে ধাপে ধাপে সকল জেলা সড়ক এই প্রকল্পের আওতায় আনলে সড়ক জালিকা আরও টেকসই হবে। জেলা সড়কসমূহের জমির মালিকানা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে না থাকার ফলে সড়কের কোন ক্ষতিসাধিত হলে সওজ কর্তৃপক্ষ কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে না। এমনকি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর চাইলেও সড়ক বর্ধিত করাও সম্ভব নয়। সড়ক নির্মাণের পর এর রক্ষণাবেক্ষণে জনগণের সম্পৃক্ততা বৃদ্ধি করা দরকার কেননা, এই প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখছে। প্রকল্প এলাকাভুক্ত অঞ্চল বা জোনে মানুষের আয় বৃদ্ধি এবং কর্মসংস্থান তৈরী হচ্ছে। বিভাগভিত্তিক এ ধরনের প্রকল্প গৃহীত হলে সারাদেশ নিশ্চিত উন্নত সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্কের আওতায় আসবে। সেক্ষেত্রে, উন্নয়নকৃত জেলাসড়কসমূহ দীর্ঘমেয়াদে আরও টেকসই করার জন্য একটি জরুরী রক্ষণাবেক্ষণ তহবিল থাকা প্রয়োজন।

## তথ্যপুঞ্জি

সওজ, ২০১৫। জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন) ডিপিপি, ঢাকা: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

সওজ, ২০১৬। জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (রাজশাহী জোন) ১ম সংশোধিত ডিপিপি, ঢাকা: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ২০১৬। জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (রাজশাহী জোন), ঢাকা: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

পিপিএ, ২০০৮। পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬ (২০০৬ সনের ২৪নং আইন)।

পিপিআর, ২০০৮। এস, আর, ও নং ২১-আইন/২০০৮। পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬, (২০০৬ সনের ২৪নং আইন)।

পিপিআর, ২০০৮। এস, আর, ও নং ২০৩-আইন/২০০৯। পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬, (২০০৬ সনের ২৪নং আইন)।

<http://www.charteredclub.com/what-is-financial-year-fiscal-year-assessment-year-in-india/>

প্রকল্প সংক্রান্ত চিত্র



চিত্র: সড়ক উন্নয়নের পূর্বে ১



চিত্র: সড়ক উন্নয়নের পূর্বে ২



চিত্র: সড়ক উন্নয়নের পর



চিত্র: সড়ক উন্নয়ন কাজ পরিমাপন



চিত্র: সড়ক সংক্রান্ত স্থানীয় বাসিন্দার মতামত সংগ্রহ



চিত্র: নারী উত্তরদাতার নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ



চিত্র: স্থানীয় জনপ্রতিনিধির নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ



চিত্র: টিম লিডারের সাথে স্থানীয় ঠিকাদারের আলোচনা





চিত্র: এফজিডিতে ব্যবসায়ী দল



চিত্র: এফজিডিতে পরিবহন শ্রমিক



চিত্র: কেআইআই-সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী



চিত্র: স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় আইএমইডি'র পরিবহন সেক্টরের ডিজি জনাব মো: সিদ্দিকুর রহমান



চিত্র: কর্মশালায় উপকারভোগী (ডাইভার)



চিত্র: কর্মশালায় জনপ্রতিনিধি



চিত্র: কর্মশালায় উপকারভোগী (ছাত্র)



চিত্র: কর্মশালায় একজন ঠিকাদার

## জাতীয় কর্মকশালার চিত্র সমূহ





চিত্র: জাতীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীবৃন্দ



চিত্র: জাতীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীবৃন্দ



চিত্র: নিবিড় পরিবীক্ষণের সমন্বয়কারী জনাব হাসান মোহাম্মাদ তিতুর প্রতিবেদন উপস্থাপন



চিত্র: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব জনাব এম.এ.এন ছিদ্দিক-এর বক্তব্য



চিত্র: আইএমইডির ভারপ্রাপ্ত সচিব জনাব মোঃ মফিজুল হক-এর বক্তব্য



চিত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী জনাব ইবনে আলম হাসান-এর বক্তব্য

## সংযুক্তি ১: প্রতিবেদন প্রণয়নে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ

প্রতিবেদন প্রণয়নের সাথে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠান:

### আইএমইডির পক্ষে

মো: সিদ্দিকুর রহমান- মহাপরিচালক

আব্দুল্লাহ আল মামুন- পরিচালক

জয়নাল মোল্লা- উপ-পরিচালক

### পরামর্শক দল

এ,কে,এম, মাইন উদ্দিন আহমেদ- টিম লিডার

মো: জাকির হোসেন-রোড- সেইফটি এক্সপার্ট

মোহাম্মদ বিল্লাহ হোসেন- সোসিও-ইকনমিক এক্সপার্ট

হাফিজুর রহমান- মিড লেভেল ইঞ্জিনিয়ার

হাসান মোহাম্মাদ তিতু- কোঅর্ডিনেটর