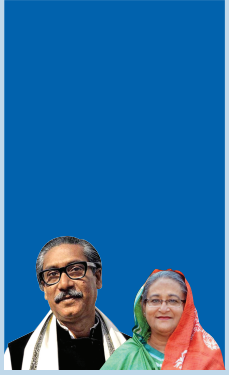


প্রভাব মূল্যায়ন প্রতিবেদন

“গ্রামীন মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ” শীর্ষক প্রকল্প

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

৩০ জুন, ২০২২

সূচিপত্র

নির্বাহী সারসংক্ষেপ		i
শব্দ সংক্ষেপ		iii
নির্ঘন্ট		v
প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা		
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	১
১.৩	প্রকল্প পরিচিতি	২
১.৪	প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি	২
১.৫	প্রকল্পের অর্থায়ন: মূল ও সংশোধন	২
১.৬	প্রকল্পের মূল কার্যক্রমসমূহ	২
১.৭	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা	২
১.৮	প্রকল্পের আউটপুট	২
১.৯	বছরভিত্তিক ব্যয় বিভাজন	৩
১.১০	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি	৩
১.১১	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৩
১.১২	প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা	৫
১.১৩	প্রকল্পের লগফ্রেম	৭
১.১৪	টেকসই পরিকল্পনা (Exit Plan)	৮
দ্বিতীয় অধ্যায়: নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পদ্ধতি ও সময়ভিত্তিক পরিকল্পনা		
২.১	সমীক্ষার ToR	১০
২.২	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ	১১
২.৩	প্রকল্প বাস্তবায়ন এলাকা	১১
২.৪	তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি	১৩
২.৪.১	প্রাসঙ্গিক নথিপত্র পর্যালোচনা	১৩
২.৪.২	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ	১৩
২.৪.৩	প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই	১৩
২.৪.৪	সাক্ষাৎকার গ্রহণ	১৩
২.৪.৫	গুণগত (Qualitative) তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পদ্ধতি	১৪
২.৪.৬	ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (এফজিডি)	১৪
২.৪.৭	মূল তথ্যদাতাদের সাথে নিবিড় আলোচনা (কেআইআই)	১৪
২.৪.৮	কেসস্টাডি	১৪
২.৪.৯	নির্মাণ সাইট পরিদর্শন	১৪
২.৪.১০	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা	১৪
২.৫	প্রভাব মূল্যায়নের জন্য উত্তরদাতা ও মূল্যায়নের একক	১৪
২.৬	সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ	১৫
২.৭	তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ পদ্ধতি	১৫
২.৮	তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ পরিকল্পনা	১৫
২.৯	সময় ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা	১৬
তৃতীয় অধ্যায়: সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা		
৩.১	প্রকল্পের অগ্রগতি	১৭
৩.১.১	প্রকল্প বাস্তবায়নকাল	১৭
৩.১.২	সংশোধিত ও অনুমোদিত ব্যয়	১৭
৩.১.৩	ডিপিপি সংশোধন	১৭

৩.১.৪	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতির পর্যালোচনা	২৮
৩.১.৫	রাজস্ব ও মূলধন ব্যয় লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি	১৯
৩.২	ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	২০
৩.২.১	একটি ক্রয় প্যাকেজ কেসস্টাডি হিসাবে উপস্থাপন	২৩
৩.৩	প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও impact পর্যালোচনা	২৬
৩.৩.১	প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যবেক্ষণ	২৮
৩.৪	এইচবিবিকরণ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা	২৯
৩.৪.১	প্রকল্প পরিচালক বিষয়ে তথ্য	২৯
৩.৪.২	প্রকল্পের অন্যান্য জনবল	২৯
৩.৪.৩	প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি ও প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা	২৯
৩.৪.৪	অডিট বিষয়ে তথ্য	২৯
৩.৫	প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন	৩০
৩.৫.১	গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৩০
৩.৫.২	দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্য স্বল্প মেয়াদী কর্মসংস্থান	৩০
৩.৫.৩	অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি	৩০
৩.৫.৪	প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ অর্জন	৩১
৩.৫.৫	বিভিন্ন সূচকের পরিসংখ্যানিক টেস্টের ভিত্তিতে প্রভাব মূল্যায়ন	৩৩
৩.৫.৬	উপকার ব্যয় অনুপাত (BCR) বিশ্লেষণ	৩৪
৩.৫.৭	এইচবিবিকরণের ফলে বিদ্যালয়ে শিক্ষার্থীদের উপস্থিতির হার বৃদ্ধি	৩৪
৩.৫.৮	এইচবিবিকরণের ফলে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি	৩৫
৩.৬	প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৩৬
৩.৭	ডাটা ট্রায়াংগুলেশন	৩৯
৩.৮	প্রকল্পটি উদ্যোগী মন্ত্রণালয় এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থার মিশন/ভিশন অর্জনে অবদানসমূহ	৪০
৩.৮.১	প্রকল্পটি কিভাবে উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ এর এলোকেশন অব বিজনেস এর সাথে সংগতিপূর্ণ	৪০
৩.৮.২	প্রকল্পের কার্যকারিতা	৪০
৩.৮.৩	প্রকল্প বাস্তবায়নে দক্ষতা	৪০
৩.৯	উপকারভোগীদের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাপ্ত ফলাফল	৪১
৩.১০	উপকারভোগী নন এমন ব্যক্তিদের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাপ্ত ফলাফল	৪৯
৩.১১	স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃক এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করা	৫০
৩.১২	এইচবিবি রাস্তার গাইডওয়াল না থাকার কারণে ভেঙ্গে গেছে	৫০
৩.১৩	বর্ষাকালে এইচবিবি রাস্তা পানির নিচে তালিয়ে যায়	৫৪
৩.১৪	স্থানীয় পর্যায়ে মত বিনিময় সভার প্রতিবেদন	৫৫
৩.১৫	এফজিডির (দলীয় আলোচনা) প্রতিবেদন	৫৬
৩.১৬	একক (কেআইআই) আলোচনার প্রতিবেদন	৫৬
৩.১৭	প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন (পিসিআর) পর্যবেক্ষণ	৫৭
৩.১৮	প্রকল্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা (Exit Plan)	৫৭
চতুর্থ অধ্যায়	সবলতা-দুর্বলতা, সুযোগ-ঝুঁকিসমূহ পর্যালোচনা	৫৮
পঞ্চম অধ্যায়	পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ	৬২
ষষ্ঠ অধ্যায়	সুপারিশসমূহ ও উপসংহার	৬৪

সংযুক্তিসমূহ

সংযুক্তি ১ স্থানীয় পর্যায়ে মত বিনিময় সভা
সংযুক্তি ২ এফজিডি ও একক আলোচনার প্রতিবেদন
সংযুক্তি ৩ টেস্ট রিপোর্ট
সংযুক্তি ৪ ক্রয় কার্যক্রমের ক্ষেত্রে পত্রিকায় প্রকাশ
সংযুক্তি ৫ অডিট রিপোর্ট
সংযুক্তি ৬ যে সকল অংশীজনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে তাদের তালিকা
সংযুক্তি ৭ প্রশ্নপত্র ও গাইডলাইন

সারণির তালিকা

সারণি ১.১	প্রকল্প পরিচিতি	২
সারণি ১.২	প্রকল্প অনুমোদন/সংশোধন/মেয়াদ বৃদ্ধি	২
সারণি ১.৩	অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার)	২
সারণি ১.৪	বছরভিত্তিক ব্যয় বিভাজন	৩
সারণি ১.৫	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৩
সারণি ১.৬	প্রকল্পের লজিক্যাল ফ্রেমওয়ার্ক	৬
সারণি ৩.১	এডিপির বরাদ্দ ও অগ্রগতি	১৮
সারণি ৩.২	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি	১৯
সারণি ৩.৩	প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমের তথ্য	২১
সারণি ৩.৪	প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও impact পর্যবেক্ষণ	২৬
সারণি ৩.৫	প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কে তথ্য	২৯
সারণি ৩.৬	প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার তথ্য	২৯
সারণি ৩.৭	গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৩০
সারণি ৩.৮	স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি	৩০
সারণি ৩.৯	পরিসংখ্যানিক টেস্টের (P) ফলাফল	৩২
সারণি ৩.১০	মাটির রাস্তা ও এইচবিবি রাস্তায় পরিবহন চলাচলের তুলনামূলক চিত্র	৩৫
সারণি ৩.১১	ডেটা ট্রায়াংগুলেশন	৩৯
সারণি ৩.১২	বিভাগ ওয়ারী উপকারভোগীদের লিঙ্গভিত্তিক বন্টন (%)	৪১
সারণি ৩.১৩	উত্তর দাতাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য (%)	৪২
সারণি ৩.১৪	গ্রামীণ রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই বিষয়ে তথ্য (%)	৪৩
সারণি ৩.১৫	গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় (পূর্বে ও পরে) (%)	৪৫
সারণি ৩.১৬	দুর্যোগের সময় ঝুঁকি বিষয়ে তথ্য (%)	৪৫
সারণি ৩.১৭	স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি	৪৭
সারণি ৩.১৮	এইচবিবি রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য করণীয় বিষয়ে মতামত	৪৮
সারণি ৩.১৯	উপকারভোগী নন এমন উত্তর দাতাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য (%)	৪৯
সারণি ৩.২০	স্থানীয় সরকার প্রকৌশল কর্তৃক এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করা	৫০
সারণি ৩.২১	এইচবিবি রাস্তা গাইডওয়াল না থাকার কারণে বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে গেছে	৫১
সারণি ১.২২	বর্ষাকালে এইচবিবি রাস্তা পানির নিচে তলিয়ে যায় তার তালিকা	৫৫

লেখচিত্রের তালিকা

লেখচিত্র ৩.১	অঙ্কাভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতির	২০
লেখচিত্র ৩.২	প্রকল্প টেকসইকরণ বিষয়ে তথ্য	৩১
লেখচিত্র ৩.৩	পরিবহন ব্যয় হ্রাসের তথ্য	৩২
লেখচিত্র ৩.৪	দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ে তথ্য	৩২
লেখচিত্র ৩.৫	মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বিষয়ে তথ্য	৩৩
লেখচিত্র ৩.৬	গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে ও পরে বিদ্যালয়ে উপস্থিতি	৩৫
লেখচিত্র ৩.৭	গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণে পূর্বে অসুবিধা ও পরে সুবিধাসমূহ	৪৪
লেখচিত্র ৩.৮	গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণে পূর্বে ও পরে স্থানীয় পণ্য পরিবহনে সুবিধা/সুবিধাসমূহ	৪৪
লেখচিত্র ৩.৯	দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস এর কারণসমূহ	৪৬
লেখচিত্র ৩.১০	গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণে পূর্বে অসুবিধা ও পরে সুবিধাসমূহ	৪৭
লেখচিত্র ৩.১১	এইচবিবি রাস্তা ক্ষতির কারণসমূহ	৪৮

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বাংলাদেশ বিশ্বের অধিক জনবহুল দেশের মধ্যে একটি। জনসংখ্যার অধিকাংশ গ্রামে বসবাস করেন। গ্রামাঞ্চলে দরিদ্রতার হার বেশি। ভূমিহীন, প্রান্তিক কৃষক, কর্ম-সংস্থানের অভাব ইত্যাদি কারণে গ্রামীণ জনগণের আয়-ক্ষমতা কম। গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠির আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য অবকাঠামোগত উন্নয়ন সাধনের মাধ্যমে কর্মসংস্থান সৃষ্টি করে আয়-ক্ষমতা বৃদ্ধি, বিশেষ করে গ্রামীণ মহিলাদের কর্ম-সংস্থানের মাধ্যমে সামগ্রিক দরিদ্রতা হ্রাস করা বর্তমান সরকারের ভিশন-২০২১ এর মূল উদ্দেশ্য। এছাড়া অন্যান্য উদ্দেশ্য হলো-প্রতিটি উপজেলায় স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ যে সকল গ্রামীণ মাটির রাস্তা দ্বারা সংযুক্ত রয়েছে সেগুলোকে এইচবিবিকরণের মাধ্যমে দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই করা, যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি করা, কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণ সহজ ও পরিবহন ব্যয় কমিয়ে আনা, দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস করা এবং চিকিৎসা সেবা গ্রহণ বৃদ্ধি করা ইত্যাদি। এসকল উদ্দেশ্য বিবেচনা করে সমগ্র দেশে ৪৯২ টি উপজেলায় "গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প গ্রহণ করা হয়, যা ৭ম পঞ্চ-বার্ষিক পরিকল্পনার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ -সামাজিক অবস্থার উপর প্রভাবসমূহ তৃতীয় পক্ষ দ্বারা মূল্যায়ন করার জন্য আইএমইডি পদক্ষেপ গ্রহণ করে। প্রভাব মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে ১২০০ জন উপকারভোগী ও ৬০০ জন উপকারভোগী নন এমন ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে পরিমাণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পাশাপাশি উপকারভোগীদের সাথে ১৬টি Focus Group Discussion (FGD) এর মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। অপরদিকে প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে জড়িত ব্যক্তি ও অংশীজনের সাথে ৫০ টি Key Informant Interview (KII) এর মাধ্যমে প্রকল্পের গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়া সেকেন্ডারি উৎস থেকে চেকলিষ্টের মাধ্যমে প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি, প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ ও বরাদ্দের ব্যবহার এবং প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

প্রকল্পটি ১৪ মার্চ ২০১৭ সালে একনেক সভায় অনুমোদন করা হয় এবং ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯ সাল পর্যন্ত। কাজের রেট সিডিউল পরিবর্তন এবং বোরো মৌসুমে কৃষি কাজের সেচ দেয়ার কারণে রাস্তার এক পাশের পানি অপর পাশে নেয়ার জন্য Water Passage তৈরি বাবদ ব্যয় ও প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না করে প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন করা হয়। প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ১২৩৮২৭.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১২০৯৩৪.১১ লক্ষ টাকা, যা প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৮%। প্রকল্পের ভৌত কাজের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩১৪৫.৫০ কি.মি. রাস্তা এইচবিবিকরণ, প্রকৃত বাস্তবায়ন হয়েছে ৩১৪৫.৬ কি.মি.। এক্ষেত্রে কোন কস্ট ওভাররান ও টাইম ওভাররান হয় নাই।

প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে এলটিএম পদ্ধতি অনুসারে করা হয়েছে (ডিপিপি অনুসারে)। এ ক্ষেত্রে পত্রিকায় প্রকাশ, টেন্ডার মূল্যায়ন কমিটির টেন্ডার ওপেন, যাচাই বাছাইয়ের পর লটারির মাধ্যমে দরদাতা নির্বাচন এবং দরদাতার নিকট থেকে ব্যাংক গ্যারান্টি গ্রহণ ও দরদাতাদের কার্যাদেশ প্রদান ইত্যাদি পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধি ২০০৮ অনুসরণ করে করা হয়েছে।

প্রভাব মূল্যায়নের ক্ষেত্রে- অধিকাংশ উপকারভোগী (৮৫.১%) বলেছেন যে, এই প্রকল্পের ফলে গ্রামীণ যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। এছাড়া, দলীয় আলোচনা ও অংশীজনের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে জানা যায়, মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে গ্রামীণ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। ফলে যাতায়াত সহজ হয়েছে। প্রায় তিন-চতুর্থাংশ উপকারভোগী (৭৮.৫%) বলেছেন, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর স্থানীয় কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে ও পরিবহন ব্যয় কমেছে। উল্লেখযোগ্যসংখ্যক উপকারেভোগী (৬৫.৮%) বলেছেন যে, এই প্রকল্পের ফলে স্থানীয় দরিদ্র জনগোষ্ঠির স্বল্পমেয়াদী কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, বিশেষ করে মহিলাদের। দলীয় অলোচনায় অংশীজনেরা সহমত প্রকাশ করেন। প্রায় তিন-চতুর্থাংশ উপকারভোগী (৭৮.৮%) মনে করেন যে, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে এবং যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। বিভিন্ন ধরণের যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এর ফলে অর্থনৈতিক কার্যক্রমে গতিশীলতা সৃষ্টি হয়েছে। পরিশেষে এসকল

এলাকার মানুষের অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী হচ্ছে। সমীক্ষার মাধ্যমে প্রাপ্ত কেস স্টাডি থেকে দেখা যায় যে, এলাকার মানুষের অর্থনৈতিক সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে।

মোট ৬টি এইচবিবি রাস্তা দুর্যোগ অধিদপ্তর কর্তৃক এইচবিবিকরণের পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক কার্পেটিং করা হয়েছে। এক্ষেত্রে সরকারের মোট আর্থিক ক্ষতির পরিমান প্রায় ১,৬৭,৯১,২০০ টাকা। উল্লেখ্য, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক এই সকল রাস্তাসমূহ কার্পেটিং করা সময় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের সাথে কোন প্রকার আলাপ আলোচনা করে নাই, আলোচনা করা হলে আর্থিক ক্ষতি সাশ্রয় করা যেত।

প্রকল্পটির কোন Exit Plan তৈরি করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটি টেকসইকরণের লক্ষ্যে সংস্কার, রক্ষণাবেক্ষণ এবং Life Time কত হবে সে বিষয়ে কোন দিক নির্দেশনা নেই। সুতরাং ভবিষ্যতে অনুরুপ প্রকল্পের ডিপিপি তৈরি করার সময় Exit plan, রক্ষণাবেক্ষণ এবং Life Time কত হবে সে বিষয়টি বিবেচনা করা দরকার। এছাড়া, প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও আউটপুটের সাথে মিল রেখে লগফ্রেম তৈরি করা এবং কত সময় পর কি পরিমাণ অর্জন হবে তা উল্লেখ করা প্রয়োজন।

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে, কৃষি পণ্য বিপণনে রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে এবং পরিবহন ব্যয় পূর্বের চেয়ে কমেছে। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ টেকসই, দীর্ঘস্থায়ী হওয়া ও কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় হ্রাস পাওয়া এর সাথে সম্পর্কযুক্ত।

বিগত ২০১৭-২০১৮ এবং ২০১৮-২০১৯ অর্থবছরে যথাক্রমে ১,৩৭,১০,৮৩৯.০০ টাকা ও ১২,২৭,৫১,৮৩৮.০০ টাকা (অব্যয়িত অর্থ) পরবর্তী অর্থবছরের ২/৭/২০১৮ এবং ৭/৭/২০১৯ তারিখে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের কাছে সমর্পন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য যে দুই অর্থবছরে অর্থ বরাদ্দ পাওয়া গেছে সেই দুই বছরেই অডিট করা হয়েছে। অডিটরগণ রেজিস্টার খাতা ও অর্থ সমর্পনের প্রমাণকে শুধুমাত্র ‘নিরীক্ষিত’ লিখে গেছেন, প্রকল্প কার্যালয়কে কোন প্রতিবেদন দেননি।

উপকারভোগী ও অংশীজনের সাথে সাক্ষাৎকারে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, অধিকাংশ উপকারভোগী মনে করেন এই প্রকল্পের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে, বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে শিক্ষার্থীদের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে এবং দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে। এছাড়া, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হয়েছে, স্থানীয় কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে এবং পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। ফলে কৃষি পণ্যের ন্যায্যমূল্য পাওয়া যাচ্ছে এবং অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের চাকা গতিশীল হচ্ছে।

সরেজমিনে পরিদর্শণ করে দেখা যায় যে, রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে পুকুর ও খালের পাড়ের রাস্তাসমূহ বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে গিয়েছে। বিশেষ করে ভারী যানবাহন চলাচল করে বিধায় রাস্তাসমূহ ক্ষতির সম্মূখীন হচ্ছে। বর্ষাকালে পাহাড়ি ঢল, বন্যার পানি ইত্যাদি কারণে রাস্তা তলিয়ে যায় এবং ভেঙ্গে যায়। গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল এছাড়া, মোট ১৫-২০% রাস্তার পাশে পুকুর, খাল বা ডোবা থাকার কারণে রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে গেছে এবং ভেঙ্গে যাচ্ছে এবং প্রায় ৫% এইচবিবি রাস্তা বর্ষাকালে তলিয়ে গেছে।

রাস্তাগুলোকে আরো প্রশস্ত করার জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ আবশ্যক। প্রয়োজনীয় স্থানে গাইড ওয়াল নির্মাণ করা প্রয়োজন। রাস্তা ভেঙ্গে গেলে সংস্কারের ব্যবস্থা করা জরুরি। নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের সাথে সমন্বয় করে সড়ক এইচবিবি করণ করা প্রয়োজন, নতুবা অর্থ ও সময় দুটোই অপচয় হবে। কোন এলাকার মাটির রাস্তা যদি নীচু থাকে, তবে সেই সকল এলাকার বর্ষাকালের পরিস্থিতি বিবেচনা করে রাস্তা মাটি দিয়ে উঁচু করার জন্য আর্থিক বরাদ্দ রাখা প্রয়োজন। নতুন প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে গাইড ওয়াল এবং দুর্গম ও পাহাড়ি এলাকা বিবেচনা করে বাজেট প্রাক্কলন করা প্রয়োজন। প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা অপরিসীম। দেশের বিভিন্ন স্থানে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।

শব্দ সংক্ষেপ

ADP	: Annual Development Programme
ACI	: American Concrete Institute
BCR	: Benefit Cost Analysis
DDM	: Department of Disaster Management
DG	: Director General
DPD	: Deputy Project Director
DPHE	: Department of Public Health Engineering
DPM	: Direct Procurement Method
DPP	: Development Project Proposal
e-GP	: Electronic Government Procurement
EGPP	: Employment Generation Program for the Poorest
ERD	: Economic Relations Division
FGD	: Focus Group Discussion
GoB	: Government of Bangladesh
IA	: Important Assumptions
IGA	: Income Generation Activities
IMED	: Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	: Key informant Interview
LGED	: Local Government Engineering Department
LSE	: Local Supervision Committee
LTM (NCT)	: Limited Tendering Method
NCT	: National Competitive Tendering
MDG	: Millennium Development Goal
MoDMR	: Ministry of disaster Management and Relief
M&E	: Monitoring and Evaluation
MoDM	: Ministry of Education
MOV	: Means of Verification
NGO	: Non-Government Organization
OTM	: Open Tendering Method
OVI	: Objectively Verifiable Indicators
PD	: Project Director
PIC	: Project Implementation Committee
PIO	: Project Implementation Officer
PIU	: Project Implementation Unit
PRS	: Poverty Reduction Strategy
PSC	: Project Steering Committee
RCC	: Reinforced Cement Concrete

RFQ	: Request for Quotation
RDPP	: Revised Development Project Proposal
SDG	: Sustainable Development Goals
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
TEC	: Tender Evaluation Committee
UNO	: Upazila Nirbahi Officer
URDO	: Upazila Rural Development Officer

নির্ঘন্ট

খানা (House Hold): একই চুলার রান্নায় এক বা একাধিক ব্যক্তি যদি খাওয়া দাওয়া করে এবং একই ঘরে বসবাস করে তখন তাকে খানা (House Hold) বলা হয়। একই ঘরে বসবাস করে কিন্তু রান্নার চুলা যদি ভিন্ন হয় তখন প্রত্যেকটিকে আলাদা আলাদা খানা বিবেচনা করা হয়।

অংশীজন (Stakeholds): কোন একটি প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট বা প্রকল্পের দ্বারা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে উপকৃত/ক্ষতিগ্রস্ত জনগণ। এরা চাইলে প্রকল্পের কাজে উপকার করতে পারে বা চাইলে ক্ষতি করতে পারে, ফলে প্রকল্পের ফলাফলের উপর প্রভাব পড়ে। এই প্রকল্পের অংশীজন সরকারি, বেসরকারি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি ও অন্যান্য সকল পক্ষ যারা প্রকল্প দ্বারা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে উপকার পায়।

প্রকল্পের উপকারভোগী (Benificiary): কোন একটি প্রকল্পের দ্বারা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে উপকৃত হয় এমন জনগোষ্ঠীকে প্রকল্পের উপকারভোগী বলা হয়। প্রত্যক্ষ উপকারভোগী বলতে সাধারনতঃ এইচবিবি রাস্তার পার্শ্ববর্তী এলাকায় বসবাসকারী জনগোষ্ঠীকে বুঝায় যারা এই রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াত, আয়, কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ, বিদ্যালয়ে যাতায়াত ইত্যাদির থেকে সরাসরি উপকার পায় তাদেরই বুঝায়। অপরদিকে, যারা রাস্তার পাশে বসবাস করে না তবে পরোক্ষভাবে রাস্তা ব্যবহার করে তাদের পরোক্ষ উপকারভোগী বুঝায়।

প্রকল্পের উপকারভোগী নন (Non-Benificiary): কোন একটি প্রকল্পের দ্বারা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে উপকৃত হয় না এমন জনগোষ্ঠীকে প্রকল্পের উপকারভোগী বলা হয় না। গ্রামীণ মাটির রাস্তার পাশে বসবাস করছে না এবং এ সকল এইচবিবি রাস্তা থেকে কোন প্রকার সরাসরি সুযোগ সুবিধা পায় না। তবে কোন কোন সময় এই সকল লোক পরোক্ষভাবে এইচবিবি রাস্তা থেকে সুবিধা গ্রহণ করে থাকতে পারে।

P-Value: পরিসংখ্যানগত ভাবে, পি এর মান কোন একটি অনুমানের সম্ভাবনা মান নির্দেশ করে। পি-মানটি প্রত্যাখাত পয়েন্টগুলোর বিকল্প হিসাবে ব্যবহার হয় যাতে ক্ষুদ্রতম অনুমানটি বাতিল হয়ে যায় সেই ক্ষুদ্রতম স্তরের তাৎপর্যটি সরবরাহ করে। একটি ছোট পি-মান মানে বিকল্প অনুমানের পক্ষে আরোও শক্তিশালী প্রমাণ আছে।

প্রাথমিক তথ্য (Primary Data): প্রাইমারি ডেটা হচ্ছে সেইসব ডেটা যা নির্দিষ্ট জনগোষ্ঠির থেকে সরাসরি সংগ্রহ করা হয়ে থাকে। এসকল ডেটা বেশিরভাগই গবেষণা কাজের জন্য বিশেষভাবে সংগ্রহ করা হয় এবং অন্যান্য গবেষণার জন্য ব্যবহার করার জন্য সর্বজনীনভাবে ভাগ করা যেতে পারে। প্রাথমিক তথ্য প্রায়শই নির্ভরযোগ্য, খাঁটি এবং উদ্দেশ্যমূলক হয়। একটি নির্দিষ্ট গবেষণা সমস্যা সমাধানের উদ্দেশ্যে সংগ্রহ করা হয়ে থাকে।

সেকেন্ডারি ডেটা (Secondary Data): সেকেন্ডারি ডেটা হল সেই ডেটা যা পূর্বে অন্য কোন ব্যক্তি বা সংস্থা সংগ্রহ করেছে এবং তাদের নিজেদের কাজে প্রাথমিক ডেটা হিসেবে ব্যবহার করা হয়েছে। এগুলি সাধারণত একবার প্রাথমিক ডেটা হিসাবে ব্যবহার হয় তবে তৃতীয় পক্ষ দ্বারা ব্যবহার করা হলে সে ডেটা সেকেন্ডারি ডেটা বলা হয় এবং তৃতীয় পক্ষ রেফারেন্স হিসাবে প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহকারী বা সংস্থার নাম উল্লেখ করে থাকে।

ডিজাইন ইফেক্ট ব্যবহারের কারণ: যখন কোন গবেষণার জন্য ক্লাস্টার স্যাম্পলিং ব্যবহার করা হয় তখন আন্ত:ক্লাস্টার পারস্পারিক সম্পর্কের প্রভাব (ICC, বা ক্লাস্টারের মধ্যে পারস্পারিক সম্পর্কের শক্তি) নমুনা আকার গণনার জন্য বিবেচনা করা আবশ্যক। এই প্রভাবটিকে বলা হয় ডিজাইন ইফেক্ট। এটি একটি সংশোধন ফ্যাক্টর যা ক্লাস্টার স্যাম্পলিংয়ের জন্য প্রয়োজনীয় নমুনার আকার সামঞ্জস্য করতে ব্যবহৃত হয়।

ডাটা ট্রায়াংগুলেশন: প্রভাব মূল্যায়নের জন্য মিশ্র পদ্ধতি অবলম্বন করে বিভিন্ন শ্রেনির উত্তরদাতাদের নিকট থেকে পরিমাণগত ও গুণগত তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। উত্তরদাতাদের সাথে আলোচনা বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ টেকসই, দীর্ঘস্থায়ী হয়েছে।

প্রথম অধ্যায়

প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

বাংলাদেশ বিশ্বের অধিক জনবহুল দেশের মধ্যে একটি। জনসংখ্যার অধিকাংশ গ্রামে বসবাস করেন। গ্রামাঞ্চলে দরিদ্রতার হার বেশি। ভূমিহীন, প্রান্তিক কৃষক, কর্ম-সংস্থানের অভাব ইত্যাদি কারণে গ্রামীণ জনগণের আয়-ক্ষমতা কম। গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য অবকাঠামোগত উন্নয়ন সাধনের মাধ্যমে কর্মসংস্থান সৃষ্টি করে আয়-ক্ষমতা বৃদ্ধি বিশেষ করে গ্রামীণ মহিলাদের কর্ম-সংস্থানের মাধ্যমে সামগ্রিক দরিদ্রতা হ্রাস করা বর্তমান সরকারের ভিশন-২০২১ এবং ৭ম পঞ্চ-বার্ষিক পরিকল্পনার মূল উদ্দেশ্য। নিম্নে অন্যান্য উদ্দেশ্যসমূহ সংক্ষেপে দেওয়া হলো:

(ক) গ্রামীণ জনপদের উন্নয়নের উপর নির্ভর করে দেশের সার্বিক উন্নয়ন। গ্রামীণ অবকাঠামোগত উন্নয়ন মানুষের জীবন-জীবিকার উন্নয়নে সহায়ক ভূমিকা পালন করে থাকে। ফলে দেশের আর্থিক উন্নয়নে তা অবদান রাখে।

(খ) বাংলাদেশের যোগাযোগ ব্যবস্থার এক বিরাট অংশ এখনো অসম্পূর্ণ যার অধিকাংশই গ্রামাঞ্চলে। গ্রামের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করে জাতীয় যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে সম্পৃক্ত করা গেলেই কেবল দেশের সামগ্রীক অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করা সম্ভব।

(গ) স্বাধীনতার পর থেকে দুর্যোগ ব্যস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় কর্তৃক কাবিখা, কাবিটা, টিআর কর্মসূচির মাধ্যমে এবং ২০০৮ সাল হতে এমপ্লয়মেন্ট জেনারেশন প্রোগ্রাম ফর দ্যা পুওর (EGPP) প্রকল্পের মাধ্যমে প্রায় ৩ লক্ষ কিলোমিটার মাটির রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। কালের পরিক্রমায় এবং যুগের প্রয়োজনে এ সকল রাস্তার এক বিরাট অংশ স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর, জেলা পরিষদ এমনকি অনেক রাস্তা সড়ক বিভাগ কর্তৃক পাকা করার কাজ সম্পন্ন হয়েছে। তথাপিও উপজেলা পর্যায়ে এখনো প্রায় ১.৫ লক্ষ কিলোমিটার রাস্তা কাঁচা রয়েছে। (সূত্র-আরডিপিপি)

(ঘ) ২০১৭ সালের ১৪ মার্চ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় দুর্যোগ ব্যস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নের জন্য "গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্পটি অনুমোদন করা হয়। জুলাই ২০১৬ হতে ২০১৯ মেয়াদ মোট ৩১৪৫.৫০ কিলোমিটার (সংশোধিত) গ্রামীণ রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করা হয়েছে।

১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

ক। দেশের প্রতিটি উপজেলায় স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ যে সকল গ্রামীণ মাটির রাস্তা দ্বারা সংযুক্ত রয়েছে সেগুলোকে এইচবিবি করণের মাধ্যমে দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই করা।

খ। সারা বছর চলাচল উপযোগী ও টেকসই রাখতে, উৎপাদিত কৃষিপণ্য বিপণনে সহায়তা প্রদানের জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি করা এবং পরিবহন ব্যয় কমিয়ে আনা।

গ। দুর্যোগকালে অল্প সময়ে দুর্গত এলাকার জনগণ যাতে আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে, সহজে চিকিৎসা সেবা পেতে পারে, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া এবং দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস করা।

ঘ। বর্ষা মৌসুমে মাটির রাস্তাগুলি কর্দমাক্ত ও ক্ষয় হয়। এতে প্রতি বছর যোগাযোগ উপযোগী রাখতে সরকারের অনেক অর্থের প্রয়োজন হয়। এইচবিবি করণের মাধ্যমে মাটির ক্ষয় রোধ করা ও ভবিষ্যতে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় কমিয়ে আনা।

ঙ। স্থানীয় জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

চ। ভিশন-২০২১ এবং ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সমগ্র দেশের অবকাঠামোর উন্নয়ন করা।

১.৩ প্রকল্প পরিচিতি: প্রকল্প পরিচিতি নিম্নের সারণি ১ এ দেয়া হলো।

সারণি ১.১: প্রকল্প পরিচিতি

প্রকল্পের নাম	:	গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত)
উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর
প্রকল্পের অবস্থান	:	দেশের ৬৪ জেলার ৪৯২টি উপজেলা (তেজগাঁ সার্কেলসহ)

১.৪ প্রকল্প অনুমোদন/সংশোধন/মেয়াদ বৃদ্ধি: প্রকল্প অনুমোদন/সংশোধন/মেয়াদ বৃদ্ধি নিম্নের সারণি ১.২ এ দেয়া হলো।

সারণি ১.২: প্রকল্প অনুমোদন/সংশোধন/মেয়াদ বৃদ্ধি

ডিপিপির ধরন	প্রকল্প শুরুর তারিখ	প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ
মূল	জুলাই ২০১৬	জুন ২০১৯
সংশোধিত (১ম)	জুলাই ২০১৬	জুন ২০১৯
প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অক্টোবর ২০১৬	জুন ২০১৯

১.৫ অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার): প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় নিম্নের সারণি ১.৩ এ দেয়া হলো।

সারণি ১.৩: অর্থায়নের অবস্থা (মূল/সংশোধন এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার) **(লক্ষ টাকা)**

বর্ণনা	প্রাক্কলিত মূল্য	
	মূল	সর্বশেষ সংশোধন
১	২	৩
মোট	১২৩৮২৭.০০	১২৩৮২৭.০০
জিওবি	১২৩৮২৭.০০	১২৩৮২৭.০০
অনুদান	-	

সূত্র: প্রকল্পের পিসিআর ও আরডিপিপি

১.৬ প্রকল্পের মূল কার্যক্রম

- প্রকল্পের আওতায় ৩১৪৫.৫০ কিলোমিটার গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণ।

১.৭ প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা

১। দেশের ৮ টি বিভাগের ৬৪ টি জেলার ৪৯২ টি উপজেলায় ৩১৪৫.৫০ কিলোমিটার গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করা হয়েছে।
২। কৃষি পণ্য বিপণন কৃষি সম্প্রসারণে সহায়তা করা হয়েছে।
৩। ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি করা ও ভ্রমণে সময়ের অপচয় রোধ করা হয়েছে।
৪। গ্রামাঞ্চলে জনগণের স্বাস্থ্য সেবা নিশ্চিত করতে সহায়ক হয়েছে।
৫। শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে শিক্ষার প্রসার লাভ হয়েছে।
৬। রাস্তা নির্মাণ কালে স্বল্পমেয়াদে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।
৭। যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের কারণে ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।
৮। পোল্ট্রি/গবাদি খামারে উৎপাদিত সামগ্রী বাজারজাতকরণে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।
৯। দুর্যোগ কালে বা দুর্যোগ পরবর্তী সময়ে জরুরি উদ্ধার ও ত্রাণ সহায়তা প্রদান এবং ঝুঁকি হ্রাস হয়েছে।

১.৮ আউটপুট

বাংলাদেশের ৬৪ জেলার ৪৯০ টি (সংশোধিত) উপজেলায় (পৌরসভা ব্যতীত) ৩১৪৫.৫০ কিলোমিটার রাস্তা এইচবিবি করা হলে প্রায় ৩ লক্ষ দরিদ্র কর্মহীন মানুষের (৩০% মহিলা) প্রতি বছর ৯০ দিনের কর্মসংস্থান হয়েছে।

১.৯ প্রকল্পের বছরভিত্তিক ব্যয় বিভাজন

সারণি ১.৪: অর্থবছরভিত্তিক ব্যয় বিভাজন (লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুসারে আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা				সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা			
	মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব (%)	মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০১৬-২০১৭	২৪৯৭৯.৫২	২৪৯৭৯.৫২	-	-			-	-
২০১৭-২০১৮	৫৫৬১৪.৫৩	৫৫৬১৪.৫৩	-	-	৫৩৪৮৫.০৫	৫৩৪৮৫.০৫	-	-
২০১৮-২০১৯	৪৩২৩২.৯৫	৪৩২৩২.৯৫	-	-	৭০৩৪২.০০	৭০৩৪২.০০	-	-
মোট:	১২৩৮২৭.০০	১২৩৮২৭.০০	-	-	১২৩৮২৭.০০	১২৩৮২৭.০০	-	-

সূত্র: প্রকল্পের পিসিআর ও আরডিপিপি

১.১০ আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা

সারণি ১.৫: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকা)

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	একক	লক্ষ্য (ডিপিপি অনুসারে)	
			আর্থিক	ভৌত (একক
(ক) রাজস্ব ব্যয়:				
১.	কর্মকর্তাদের বেতন	৯	৮৩.৭০	১০০%
২.	কর্মচারীদের বেতন	১	৩.৬৭	১০০%
৩.	বাড়ি ভাড়া ভাতা	১০	৪৭.২২	১০০%
৪.	উৎসব ভাতা	১০	১৪.৫৬	১০০%
৫.	চিকিৎসা ভাতা	১০	৫.৪০	১০০%
৬.	সম্মানী ভাতা	১০	৫৭.৮৯	১০০%
৭.	অন্যান্য ভাতা	১০	৮.৬১	১০০%
৮	ভ্রমণ ভাতা	১০	১৫.০০	১০০%
৯	টেলিফোন/টেলিগ্রাম	৩	৩.০০	১০০%
১০	নিবন্ধন ফি	৭	১০.০০	১০০%
১১	গ্যাস ও জ্বালানী	থোক	৪০.০০	১০০%
১২	মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক	১৫.০০	১০০%
১৩	ষ্টেশনারী, সীল ও স্ট্যাম্প	থোক	১৫.০০	১০০%
১৪	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	১০.০০	১০০%
১৫	আউট সোর্সিং জনবল	১৭	১৩৯.৪১	১০০%
১৬	সম্মানী ভাতা	থোক	১২.১১	১০০%
১৭	কম্পিউটার সামগ্রী	থোক	২.০০	১০০%
১৮	অন্যান্য ব্যয় (উপজেলা মনিহারি বিলসহ)	থোক	৮০.০০	১০০%
১৯	মোটর যানবাহন মেরামত	৭	২০.০০	১০০%
২০	কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জাম	থোক	২.০০	১০০%
	ক। মোট (রাজস্ব ব্যয়)		**৫৮৪.৫৮**	
খ। মূলধন ব্যয়:				
২১	জীপ	৬	৪৫০.০০	১০০%
২২	ডাবল কেবিন পিক-আপ	১	৫৭.০০	১০০%
২৩	কম্পিউটার ও যন্ত্রাংশ	৫	৫.০০	১০০%
২৪	অফিস আসবাবপত্র	থোক	৩.০০	১০০%
২৫	গ্রামীণ রাস্তা (এইচবিবি সড়ক নির্মাণ-৩১৪৫.৬ কি.মি)	৩১৪৫.৬ কি.মি	১২২১১৬.৮৭	১০০%
	খ। মোট (মূলধন ব্যয়)		১২২৬৩১.৮৭	
	ক+খ মোট রাজস্ব ব্যয় ও মূলধন ব্যয়		**১২৩২১৬.৪৫**	
(গ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সি (১.৮৩%		৩৪৪.৮৮	১০০%
(ঘ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ০.৮৩%		২৬৫.৬৭	১০০%
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):		১২৩৮২৭.০০	

সূত্র: প্রকল্পের পিসিআর ও আরডিপিপি

১.১১ বছরভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব কাজের পরিকল্পনা

প্রকল্পের নাম: গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (প্রথম সংশোধিত)" প্রকল্প

বাস্তবায়নকারী সংস্থা/বিভাগ/মন্ত্রণালয়: দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

		মোট আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা					অর্থবছর ২০১৬-২০১৭ (১ম বছর)			অর্থবছর ২০১৭-২০১৮ (২য় বছর)			অর্থবছর ২০১৮-২০১৯ (৩য় বছর)		
								বাস্তব			বাস্তব			বাস্তব	
	অঙ্গের বর্ণনা	একক	একক দর	পরিমাণ	মোট	ওজন (weight)	আর্থিক পরিমাণ	অঙ্গের হার (%)	প্রকল্পের হার (%)	আর্থিক পরিমাণ	অঙ্গের হার (%)	প্রকল্পের হার (%)	আর্থিক পরিমাণ	অঙ্গের হার (%)	প্রকল্পের হার (%)
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫
	অফিসারদের বেতন														
১.	কর্মকর্তাদের বেতন	ব্যক্তি		৯	৮৩.৭০	০.০৭	০.০০			০.০০	০%		৮৩.৭০	১০০%	
উপমোট-অফিসারদের বেতন						০.০৭%	০.০০			০.০০			**৮৩.৭০**		
	প্রতিষ্ঠান কর্মচারীদের বেতন														
২.	কর্মচারীদের বেতন	ব্যক্তি		১	৩.৬৭	০.০০%	০.০০			০.০০	০%		৩.৬৭	১০০%	
উপমোট- প্রতিষ্ঠান কর্মচারীদের বেতন					৩.৬৭	০.০০%	০.০০			০.০০			**৩.৬৭**		
	ভাতাদি														
৩.	বাড়ি ভাড়া ভাতা			১০	৪৭.২২	০.০৪%	০.০০			০.০০	০%		৪৭.২২	১০০%	
৪.	উৎসব ভাতা			১০	১৪.৫৬	০.০১%	০.০০			০.০০	০%		১৪.৫৬	১০০%	
৫.	চিকিৎসা ভাতা			১০	৫.৪০	০.০০%	০.০০			০.০০	০%		৫.৪০	১০০%	
৬.	সম্মানী ভাতা			১০	৫৭.৮৯		০.০০			০.০০			৫৭.৮৯		
৭.	অন্যান্য ভাতা			১০	৮.৬১	০.০১%	০.০০			০.০০	০%		৮.৬১	১০০%	
	উপমোট-ভাতাদি				৭৫.৮০	০.০৬%	০.০০			০.০০			৭৫.৮০		
মোট-বেতন ভাতাদি					**১৬৩.১৭**	**০.১৩%**	**০.০০**			০.০০			**১৬৩.১৭**		
	সরবরাহ ও সেবা														
৮	ভ্রমণ ভাতা	১০			১৫.০০	০.০১%	০.০০			০.৮০	৫%		১৪.২০	৯৫%	
৯	টেলিফোন/টেলিগ্রাম	৩			৩.০০	০.০০%	০.০০			০.০০	০%		৩.০০	১০০%	
১০	নিবন্ধন ফি	৭			১০.০০	০.০১%	০.০০			৪.৯০	৪৯%		৫.১০	৫১%	
১১	গ্যাস ও জ্বালানী	থোক			৪০.০০	০.০৩%	০.০০			৭.০৫	১৮%		৩২.৯৫	৮২%	
১২	মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক			১৫.০০	০.০১%	০.০০			১.৬২	১১%		১৩.৩৮	৮৯%	
১৩	ষ্টেশনারী, সীল ও স্ট্যাম্প	থোক			১৫.০০	০.০১%	০.০০			৪.৬৪	৩১%		১০.৩৬	৬৯%	
১৪	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক			১০.০০	০.০১%	০.০০			৫.৯৬	৬০%		৪.০৪	৪০%	

১৫	আউট সোর্সিং জনবল	১৭			১৩৯.৪১	০.১১%	০.০০			১৩.৮০	১০%		১২৫.৬১	৯০%	
১৬	সম্মানী ভাতা	থোক			১২.১১	০.০৬%	০.০০			১২.১১	১৭%		৫৭.৮৯	৮৩%	
১৭	কম্পিউটার সামগ্রী	থোক			২.০০	০.০০%	০.০০			০.৬৭	৩৩%		১.৩৩	৬৭%	
১৮	অন্যান্য ব্যয় (উপজেলা মনিহারি বিলসহ)	থোক			৮০.০০	০.০৬%	০.০০			২৬.১২	৩৩%		৫৩.৮৮	৬৭%	
	উপমোট-সরবরাহ ও সেবা				৩৯৯.৪১	০.৩২%	০.০০			**৭৭.৬৬**			**৩২১.৭৫**		
	মেরামত ও সংরক্ষণ														
১৯	মোটর যানবাহন মেরামত	৭			২০.০০	০.০২%	০.০০			১.০০	৫%		১৯.০০	৯৫%	
২০	কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জাম	থোক			২.০০	০.০০%	০.০০			০.১৭	৮%		১.৮৩	৯২%	
	উপমোট-মেরামত ও সংরক্ষণ					০.০২%	০.০০			১.১৭			২০.৮৩		
	ক। মোট (রাজস্ব ব্যয়)				**৫৮৪.৫৮**	**০.৪৭%**	**০.০০**			**৭৮.৮৩**			**৫০৫.৭৫**		
খ। মূলধন ব্যয়:															
	সম্পদ সংগ্রহ ও ক্রয়														
২১	যনবাহন ক্রয় (জীপ)	৬			৪৫০.০০	০.৩৬%	০.০০			৩৬৪.১৭	৮১%		৮৫.৮৩	১৯%	
২২	ডাবল কেবিন পিক-আপ	১			৫৭.০০	০.০৫%	০.০০			৪৯.৭০	৮৭%		৭.৩১	১৩%	
২৩	কম্পিউটার ও যন্ত্রাংশ	৫			৫.০০	০.০০%	০.০০			৪.৯৯	১০০%		০.০১	০%	
২৪	অফিস আসবাবপত্র	থোক			৩.০০	০.০০%	০.০০			২.৯৯	১০০%		০.০১	০%	
	সম্পদ সংগ্রহ ও ক্রয়				**৫১৫.০০%**	**০.৪২%**	**০.০০**			**৪২১.৮৫**			**৯৩.১৫**		
	নির্মাণ ও পূর্তকাজ														
২৫	গ্রামীণ রাস্তা (এইচবিবি সড়ক নির্মাণ-৩১৪৫.৫ কি.মি)	কি.মি		৩১৪৫.৫	১২২১১৬.৮৭	৯৮.৬২%	০.০০			৫২৯৮৪.৩৩	৪৩%		৬৯১৩২.৫৪	৫৭%	
	উপমোট নির্মাণ					**৯৮.৬২%**	**০.০০**			**৫২৯৮৪.৩৩**			**৬৯১৩২.৫৪**		
	খ। মোট (মূলধন ব্যয়)				১২২৬৩১.৮৭	**৯৯.০৩%**	**০.০০**			**৫৩৪০৬.১৮**			**৬৯২২৫.৬৯**		
	ক+খ মোট রাজস্ব ব্যয় ও মূলধন ব্যয়				**১২৩২১৬.৪৫**	**৯৯.৫১২%**	**০.০০**			**৫৩৪৮৫.০০**			৬৯৭৩১.৪৫		
(গ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সি (১.৮৩%				৩৪৪.৮৮	০.২৮%	০.০০			০.০০	০%		৩৪৪.৮৮	১০০%	
(ঘ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ০.৮৩%				২৬৫.৬৭	০.২১%	০.০০			০.০০	০%		২৬৫.৬৭	১০০%	
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):				**১২৩৮২৭.০০**	**১০০%**	**০.০০**			**৫৩৪৮৫.০০**			৭০৩৪১.৯৯		

১.১২ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম/পরিকল্পনা

উন্নয়ন প্রকল্প/কার্যক্রমের জন্য মোট ক্রয় পরিকল্পনা

সংযোজনী-৩ (ক)

মন্ত্রণালয়/বিভাগ	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
সংস্থা	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর
ক্রয়কারী এনটিটির নাম ও কোড	
প্রকল্প/কার্যক্রমের নাম ও কোড	গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ

প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
মোট: ১২৩৮২৭.০০
জিওবি: ১২৩৮২৭.০০
নিজস্ব অর্থ

প্যাকেজ নং	**ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য**	**একক**	**পরিমাণ**	**ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ**	**ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ**	**অর্থের উৎস**	**প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)**	**সম্ভাব্য তারিখ**			
								Not Used in GOODs	**দরপত্র আহবান**	**চুক্তি স্বাক্ষর**	**চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ**
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
GD1	অফিস স্টেশনারী ও অন্যান্য মনিহারি	-	থোক	RFQ/DPM	DG/PD	GOB	১৫.০০	-	১.১১.২০১৭	১৫.১১.২০১৭	৩০.৬.২০১৯
GD2	মুদ্রণ ও বাঁধাই	-	থোক	RFQ/DPM	DG/PD	GOB	১৫.০০	-	১.১১.২০১৭	১৫.১১.২০১৭	৩০.৬.২০১৯
GD3	জীপ-৬ টি	-	৬	OTM/DPM	DG/PD	GOB	৪৫০.০০	-	৯.১১.২০১৭	১০.১২.২০১৭	৭.২.২০১৮
	ডাবল কেবিন পিকআপ-১টি	-	১	OTM/DPM	DG/PD	GOB	৫৭.০০	-	৯.১১.২০১৭	১০.১২.২০১৭	৭.২.২০১৮
GD4	কম্পিউটার	-	থোক	LTM/DPM	DG/PD	GOB	৫.০০	-	৯.১১.২০১৭	১০.১২.২০১৭	৭.২.২০১৮
GD5	প্রকল্প কার্যালয় ও উপজেলা অফিসের জন্য আসবাবপত্র		থোক	LTM/DPM	DG/PD	GOB	৩.০০	-	৯.১১.২০১৭	১০.১২.২০১৭	৭.২.২০১৮
ক্রয়কৃত পণ্যের মোট মূল্য							**৫৪৭.০০**	-			

উন্নয়ন প্রকল্প/কার্যক্রমের জন্য মোট ক্রয় পরিকল্পনা

সংযোজনী-৩ (খ)

মন্ত্রণালয়/বিভাগ	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
সংস্থা	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর
ক্রয়কারী এনটিটির নাম ও কোড	
প্রকল্প/কার্যক্রমের নাম ও কোড	গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ

প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
মোট: ১২৩৮২৭.০০
জিওবি: ১২৩৮২৭.০০
নিজস্ব অর্থ

প্যাকেজ নং	**ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পূর্ত কাজ**	**একক**	**পরিমাণ**	**ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ**	**ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ**	**অর্থের উৎস**	**প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)**	**সম্ভাব্য তারিখ**			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্র)	**দরপত্র আহবান**	**চুক্তি স্বাক্ষর**	**চুক্তি অনুযয়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ**
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
W-1 to W-489	Construction of HBB Roads	কি.মি	0.00	LTM (NCT)	DG/PD	জিওবি	২৪২৬৩.০০	প্রযোজ্য নহে	১.১.২০১৭	১৫.২.২০১৭	৩১.৫.২০১৭
W-1 to W-488	Construction of HBB Roads	কি.মি	২০৭৪.০০	LTM (NCT)	DG/PD	জিওবি	৫৫৪২৩.০০	প্রযোজ্য নহে	৯.১.২০১৭	১১.২.২০১৭	৩১.৩.২০১৮
W-1 to W-490	Construction of HBB Roads	কি.মি	৯৮৮.২৭	LTM (NCT)	DG/PD	জিওবি	৩৯৮৪৩.০০	প্রযোজ্য নহে	৯.১.২০১৮	১১.১.২০১৮	৩১.৩.২০১৯
পুন:দরপত্র (+/-)=		কি.মি	৮৩.২৩				৩৬০৩.৭৩				
মোট নির্মাণ ব্যয়=		কি.মি	৩১৪৫.৫০				১২৫২০৭.৮০				
** ২০১৭-২০১৮ অর্থ-বছরে প্রাক্কলিত মূল্য হতে সাশ্রয় হয়েছে							(-) ২০১২.০০				
** ২০১৭-২০১৮ অর্থ-বছরে প্রাক্কলিত মূল্য হতে সাশ্রয় হয়েছে							(-) ১০৭৮.৯৩				
সংশোধিত প্রাক্কলিত মূল্য			**১২২১১৬.৮৭**								

সূত্র: প্রকল্পের পিসিআর ও আরডিপিপি

১.১৩ লগফ্রেম: সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের লগফ্রেম নিম্নে দেয়া হল।

ক। প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ : জুলাই, ২০১৯
খ। সংক্ষিপ্ত ডাটা তৈরির তারিখ : জুন, ২০১৬

সারণি ১.৬: প্রকল্পের লজিক্যাল ফ্রেমওয়ার্ক

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)*	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)**	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)***	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)****
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)
লক্ষ্য (Goal)	▪ গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন। ▪ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্য স্বল্প মেয়াদী কর্ম সংস্থান। ▪ অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি বৃদ্ধি।	▪ নারীসহ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থান। ▪ প্রতি বছর প্রত্যেক উপজেলায় ক্যাটাগরিভিত্তিক এইচবিবি রাস্তা নির্মাণ, অনুন্নত উপজেলায় প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্প গ্রহণ। ▪ গ্রামের কৃষকের উৎপাদিত শস্যের মূল্য প্রাপ্তি।	▪ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন, প্রতিবেদন ও দলিলাদি।	
উদ্দেশ্য (Purpose/Outcom)	▪ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে স্থানীয় পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণ ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন। ▪ গ্রামীণ মাটির রাস্তার ক্ষয় রোধ করা, স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ ইত্যাদির সাথে যোগাযোগ স্থাপন। ▪ মৌসুমী ও বার্ষিক কর্মসংস্থান সৃষ্টি। ▪ অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ জনপদের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন।	▪ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর আয় ও ক্রয় ক্ষমতা বৃদ্ধির মাধ্যমে টেকসই জীবন মান উন্নয়ন ▪ এক স্থান হতে অন্য স্থানে সহজে যাতায়াত করা। ▪ অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি।	▪ মাঠ পরিদর্শন। ▪ গ্রোথ সেন্টার পরিদর্শন। ▪ স্থানীয় জনগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ। ▪ পরিদর্শন ও মূল্যায়ন। ▪ বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন। ▪ IMED কর্তৃক মূল্যায়ন।	▪ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সময়োপযোগী পদক্ষেপ গ্রহণ। ▪ প্রাকৃতিক দুর্যোগ। ▪ নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি। ▪ সময় মতো অর্থ বরাদ্দ প্রাপ্তি। ▪ কাজের গুণগতমান ও পরিমাণ নির্ধারণ। ▪ প্রকল্প এলাকার সাথে সরকারী কর্তৃপক্ষের সমন্বয়হীনতা। ▪ সুষ্ঠ রাজনৈতিক পরিবেশ। ▪ স্থানীয় পর্যায়ের সহযোগিতা।
আউটপুট (Output)	▪ সারা দেশের যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি করা। ▪ ০৩ (তিন) বছরে ৩১৪৫.৫ কিলোমিটার গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণ। ▪ যোগাযোগ ব্যবস্থা ও অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী করা। ▪ ভূমিহীন, শ্রমহীন দরিদ্র জনগোষ্ঠির, প্রান্তিক কৃষক ও বিশেষ করে মহিলাদের স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি।	▪ ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছর ০.০০ কি.মি. ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছর ২০৭৪.৫ কি.মি. ও ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ৯৩৪.৮৪ কি.মি. এবং বিশেষ/ থোক বরাদ্দ ১৩৬.৬৬ কি.মি সহ মোট ৩১৪৫.৫ কি.মি. রাস্তা এইচবিবি করা হবে। ▪ সময় ও খরচ কমবে। ▪ বিভিন্ন ধরণের ফসল উৎপাদনে কৃষক উৎসাহিত হবে। ▪ ব্যবসা-বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে। ▪ কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় সার, কীটনাশক ইত্যাদির কারণে ফলন বৃদ্ধি পাবে। ▪ স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্মসংস্থান সৃষ্টি। ▪ স্থানীয় বাজারে মুদ্রার Flow বাড়বে।	▪ অগ্রগতি প্রতিবেদন, ▪ IMED কর্তৃক প্রতিবেদন, ▪ ত্রাণ মন্ত্রণালয় ও ডিডিএম কর্তৃক ওয়েব রিপোর্ট। ▪ Physical Inspection ▪ Inspection report ▪ প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন।	▪ প্রকল্প বাস্তবায়ন কালে প্রাকৃতিক দুর্যোগ। ▪ স্থানীয় উন্নয়ন পরিকল্পনা পরিবর্তন ▪ Property fund flow ▪ নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য অস্বাভাবিক বৃদ্ধি ▪ স্থানীয় কর্তৃপক্ষ/জনগণের সহযোগিতা।

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)*	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)**	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)***	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)****
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)
ইনপুট (Input)	▪ নির্মাণ ও অন্যান্য সামগ্রী ▪ প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি ▪ তহবিল ▪ প্রাকৃতিক ও রাজনৈতিক পরিবেশ ▪ আভ্যন্তরীণ ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণ ▪ প্রয়োজনীয় জনবল (প্রকল্প পরিচালক-০১, উপ-প্রকল্প পরিচালক-০১, সহকারী প্রকৌশল-০৭, হিসাব সহকারী-১, অফিস সহকারী - কাম – কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক-০৫, গাড়ী চালক-০৭, অফিস সহায়ক-০৫)		▪ প্রশাসনিক অনুমোদন ▪ বছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ▪ দরপত্র বিজ্ঞপ্তি ▪ দরপত্র দলিল ▪ Contractor's award ▪ Account's statement ▪ Detail Estimate ▪ অর্থ বরাদ্দ।	▪ অর্থ বরাদ্দ ▪ অর্থ ছাড় ▪ স্বাভাবিক প্রাকৃতিক অবস্থা ▪ স্বাভাবিক রাজনৈতিক পরিবেশ।

১.১৪ টেকসইকরণ পরিকল্পনা/Exit Plan

প্রকল্পের আরডিপিপি পর্যবেক্ষণের আলোকে বলা যায় যে, প্রকর্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা তৈরি করা হয়নি।

দ্বিতীয় অধ্যায়

প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্যপদ্ধতি (Methodology)

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি, যে সকল এলাকা থেকে তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে সেই সকল এলাকা নির্বাচন, নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ, তথ্য সংগ্রহ ও গুণগতমান বজায় রাখা, বিশ্লেষণ পদ্ধতি, সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ইত্যাদি বিষয়ে নিম্নে আলোচনা করা হলো।

পরামর্শক/পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (TOR) নিম্নে প্রদান করা হলো:

২.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি

২.১.১ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন ধরণের দলিলাদি যেমন: ডিপিপি, আরডিপিপি, বিভিন্ন ধরণের প্রকল্প পরিদর্শন প্রতিবেদন ইত্যাদি সংগ্রহ করা এবং এই সকল দলিলাদি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;

২.১.২ প্রারম্ভিক প্রতিবেদন তৈরি করা এবং সংশ্লিষ্ট সেক্টরে উপস্থাপন করা;

২.১.৩ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা পরিচালনার পদ্ধতি নির্ধারণ করা এবং তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহের টুলস (প্রশ্নপত্র ও গাইডলাইন) তৈরি ও সংশ্লিষ্ট সেক্টরে উপস্থাপন করা;

২.১.৪ আইএমইডি কর্তৃক প্রদত্ত মতামত ও সুপারিশের আলোকে টুলস (প্রশ্নপত্র ও গাইডলাইন) সংশোধন করে পুনরায় উপস্থাপন করা এবং অনুমোদন গ্রহণ করা;

২.১.৫ তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজার নিয়োগ করা এবং প্রশিক্ষণ প্রদান;

২.১.৬ যে সকল এলাকায় “গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ করা হয়েছে সেই এলাকার সুবিধাভোগী/ব্যবহারকারীদের সাথে সমীক্ষা পরিচালনা করা;

২.১.৭ রাস্তার নির্মাণ কাজ, ক্রয় প্রক্রিয়া এবং বাস্তবায়নের সাথে জড়িত বিভিন্ন অংশীজনের সাথে নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা;

২.১.৮ রাস্তার নির্মাণ কাজের বিভিন্ন উপকরণ যেমন: ইট ও বালু ইত্যাদির গুণগতমান মূল্যায়ন করা এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী করা হয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;

২.১.৯ প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সুযোগ ও ঝুঁকি বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করা;

২.১.১০ লগফ্রেমের ইনপুট, আউটপুট, উদ্দেশ্য ও লক্ষ্য এর সাথে অগ্রগতির তুলনা করা;

২.১.১১ সংগৃহীত তথ্যসমূহকে আইডি নম্বর প্রদান ও কোডিং করা এবং এন্ট্রি করা;

২.১.১২ তথ্য ও উপাত্তসমূহ বিশ্লেষণ করে প্রতিবেদন তৈরি করা;

২.১.১৩ খসড়া প্রতিবেদন তৈরি এবং আইএমইডিতে উপস্থাপন করা;

২.১.১৪ আইএমইডির প্রদত্ত মতামত ও সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন তৈরি ও উপস্থাপন করা;

২.১.১৫ জাতীয় সেমিনারে প্রাপ্ত মতামতের ভিত্তিতে প্রতিবেদন চূড়ান্ত করা হবে এবং বাংলা ভাষায় ৪০ (চল্লিশ) কপি ও ইংরেজি ভাষায় ২০ (বিশ) কপি, সেক্টর-১, আইএমইডি বরাবর দাখিল করা হবে।

২.২ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ (Methodology)

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন (এইচবিবি) করণ (প্রথম সংশোধন)" প্রকল্প থেকে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে যে কোন ধরণের সেবা গ্রহণ করেছেন এমন উপকারভোগীদের সাথে সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে। প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্য পূরণের জন্য পরিমাণগত এবং গুণগত উভয় ধরণের তথ্য প্রাইমারী ও সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে কার্যপদ্ধতি উল্লেখ করা হলো:

- কাঠামোগত (Semi-structured) প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পের সুবিধাভোগীদের সাথে সমীক্ষা করা হয়েছে;
- উপকারভোগীদের সাথে এফজিডি (FGD) পরিচালনা হয়েছে;
- মূল তথ্যপ্রদানকারীদের সাক্ষাৎকার (KII) গ্রহণ;
- বিভিন্ন সফল কার্যক্রমের কেস স্টাডি করা হয়েছে;
- এছাড়া প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন নথিপত্র পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম, বরাদ্দ এবং বরাদ্দের বিপরীতে ব্যয় ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

নমুনার আকার নির্ধারণ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় নির্বাচিত নমুনাসমূহ যেন প্রতিনিধিত্বমূলক হয় সেটি নিশ্চিত করার জন্য একটি বিজ্ঞানভিত্তিক নমুনার কৌশল অনুসরণ করা হয়েছে। cluster sampling পদ্ধতিতে sampling নির্বাচন করা হয়েছে। এ পর্যায়ে ৬৪ টি জেলা হচ্ছে cluster এবং Division কে strata হিসাবে ধরা হয়েছে। সবগুলো Division অর্থাৎ Stratum থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে ১৬টি cluster অর্থাৎ জেলাকে নির্বাচন করা হয়েছে। নির্বাচনকৃত জেলা থেকে ৪৮ টি উপজেলা নির্বাচন করা হয়েছে। প্রতিটি উপজেলা থেকে sampling এর মাধ্যমে ২৫ জন উপকারভোগীর সাথে সাক্ষাৎকার করা হয়েছে। সমীক্ষার করা হয়েছে। সমীক্ষার জন্য নমুনার আকার নির্ধারণে নিম্নলিখিত পরিসংখ্যানিক সূত্র ব্যবহার করা হয়েছে:

$$n = \frac{Z^2 p(1-p)}{d^2} \times df$$

যেখানে,

n = Required sample size

P=০.৫০=Proportion of a characteristic of the study population

q= (১-p)=০.৫০

z_α=১.৯৬ = Standard normal variate to achieve the 95% confidence level

d= Absolute precision (৪%)

Design effect=২

ডিজাইন ইফেক্ট ব্যবহারের কারণ:

যখন কোন গবেষণার জন্য ক্লাস্টার স্যাম্পলিং ব্যবহার করা হয় তখন আন্ত:ক্লাস্টার পারস্পারিক সম্পর্কের প্রভাব (ICC, বা ক্লাস্টারের মধ্যে পারস্পারিক সম্পর্কের শক্তি) নমুনা আকার গণনার জন্য বিবেচনা করা আবশ্যক। এই প্রভাবটিকে বলা হয় ডিজাইন ইফেক্ট। এটি একটি সংশোধন ফ্যাক্টর যা ক্লাস্টার স্যাম্পলিংয়ের জন্য প্রয়োজনীয় নমুনার আকার সামঞ্জস্য করতে ব্যবহৃত হয়।

উদাহরণ

$$n = \frac{(১.৯৬)^2(.৫০)(.৫০)}{(.০৪)^2} \times ২$$

$$= ১২০০$$

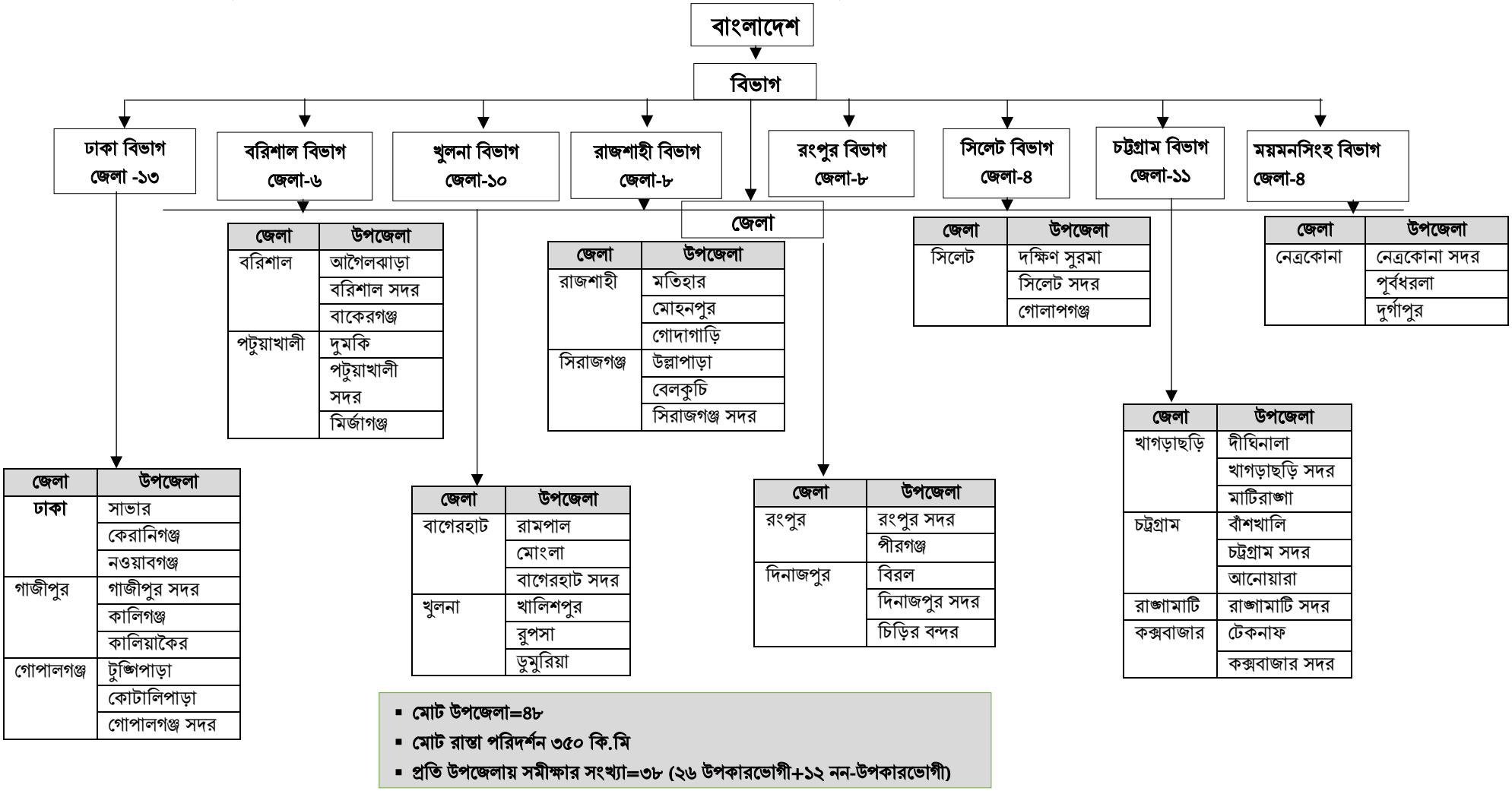
সুতরাং নমুনার আকার, n = ১২০০ নির্ধারণ করা হয়েছে।

নন-উপকাভোগী নমুনার আকার, ৬০০ (১২০০ এর ৫০%) নির্ধারণ করা হয়েছে।

অর্থাৎ, সর্বমোট সমীক্ষার নমুনার আকার (১২০০ জন উপকার ভোগী + ৬০০ জন নন-উপকারভোগী)=১৮০০ জন

অর্থাৎ সর্বমোট সমীক্ষার নমুনার আকার (১২০০ জন উপকার ভোগী + ৬০০ জন নন-উপকারভোগী)=১৮০০ জন

২.৩ গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন (এইচবিবি) করণ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য এলাকা নির্বাচন



২.৪ প্রকল্পের তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

২.৪.১ প্রাসঙ্গিক নথিপত্র পর্যালোচনা

প্রকল্পের বাস্তবায়ন দক্ষতা এবং অর্জিত সাফল্য সম্পর্কে সম্যক ধারণা অর্জনের জন্য প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও বাস্তবায়ন অগ্রগতির দিকসমূহ বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রস্তাব প্রণয়ন থেকে শুরু করে বাস্তবায়ন এবং সমাপ্ত প্রতিবেদন পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো রাস্তা সারা বছর চলাচলের উপযোগী ও টেকসই হয়েছে কি না এবং এর ফলে পরিবহন ব্যয় কমেছে কিনা, দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে কিনা, এলাকার জনগণ সহজে চিকিৎসা নিতে সেবা কেন্দ্রে যেতে পারে কিনা, বর্ষা মৌসুমে মাটির রাস্তাগুলি কর্দমাক্ত ও ক্ষয় রোধ হয়েছে কিনা, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় কমেছে কিনা, স্থানীয় জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে কিনা, বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন কতটুকু হয়েছে তা যাচাই করা। এ ছাড়াও প্রকল্পের কার্যকারিতায় ত্রুটি-বিচ্যুতি, সফলতা-ব্যর্থতা ইত্যাদি চিহ্নিত করা। এ লক্ষ্যে প্রকল্পের আরডিপিপি, পিসিআর পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রয়োজনীয় নথিপত্র, তথ্য ও উপাত্ত সংশ্লিষ্ট অফিস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে।

গবেষণা দল প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র সংগ্রহ করে বিশ্লেষণ করেছে। এ কাজে গবেষণা সহকারীরা একটি নির্ধারিত গাইডলাইন অনুসরণ করে মূল দলকে নথিপত্র ও তথ্য সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণে সহায়তা করেছে।

বিশ্লেষণের জন্য যে সকল নথিপত্র ব্যবহার করা হয়েছে তার একটি সংক্ষিপ্ত তালিকা প্রদান করা হলো:

- উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাবনা (DPP);
- প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন (পিসিআর);
- আইএমইডি, বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প পরিদর্শন প্রতিবেদন;
- পণ্য, সেবা ও কার্য ইত্যাদি ক্রয়ের নথিপত্র।

২.৪.২ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ: প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহের জন্য তথ্য সংগ্রহকারী, সুপারভাইজার, কোডার, ডাটা এন্ট্রি অপারেটর ইত্যাদি নিয়োগ করা হয়েছে। নিয়োগের ক্ষেত্রে যে বিষয়সমূহ বিবেচনা করা হয়েছে তা হলো: শিক্ষাগত যোগ্যতা, সমজাতীয় কাজের অভিজ্ঞতা, তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহে অভিজ্ঞতা, কেআইআই ও এফজিডি পরিচালনার ক্ষেত্রে অভিজ্ঞতা, ইত্যাদি। মোট ২০ জন তথ্য সংগ্রহকারী (ছেলে-১০ এবং মেয়ে-১০ জন), ৪ জন সুপারভাইজার, ২ জন কোডার ও ২ জন ডাটা এন্ট্রি অপারেটর নিয়োগ করা হয়েছিল। তথ্য সংগ্রহকারীদের ২ দিন হাতে কলমে প্রশিক্ষণ এবং অর্ধবেলা ফিল্ড প্রি-টেস্টিং করা হয়েছে। প্রশিক্ষণের সময় আইএমইডির মহাপরিচালক ও পরিচালক উপস্থিত থেকে প্রকল্পের বিভিন্ন দিক এবং প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার গুরুত্ব সংক্ষেপে উপস্থাপন করেন। সুপারভাইজার ও KII ও FGD ফ্যাসিলিটেটরদের আরো অর্ধবেলা প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা হয়েছিল। সমীক্ষায় মোট ১২০০ জন উপকারভোগীদের এবং ৬০০ জন নন-উপকারভোগীদের সাথে জরিপ করা হয়েছে। একজন তথ্য সংগ্রহকারী দিনে ৬ জনের নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করেছে। সে হিসাবে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার তথ্য সংগ্রহের জন্য মোট ১৫ কর্মদিবসের প্রয়োজন হয়েছিল। অপরদিকে KII ও FGD এর জন্য ২ দিন প্রয়োজন হয়েছিল। অর্থাৎ সর্বমোট ২১ কর্মদিবসের মধ্যে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.৪.৩ প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই (Field pre-testing of Questionnaire): তথ্য সংগ্রহকারীগণ সমজাতীয় তথ্য/উপাত্ত দ্বারা খসড়া প্রশ্নপত্র পূরণ করেছে। এক্ষেত্রে তাদের ভুল-ত্রুটি ঘটনাস্থলেই চিহ্নিত করে ত্রুটিমুক্তভাবে প্রশ্নপত্র পূরণের প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে। এছাড়া কিভাবে ভুল এড়াতে বা মোকাবেলা করতে হয় সে বিষয়ে পরামর্শ প্রদান করা হয়েছে। অতঃপর পূরণকৃত প্রশ্নপত্রের আলোকে খসড়া প্রশ্নপত্রের ত্রুটি ও দুর্বলতা সংশোধন করা হয়েছে।

২.৪.৪ সাক্ষাৎকার গ্রহণ: নির্ধারিত প্রশ্নপত্রের সাহায্যে উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। প্রশ্নপত্রেই উত্তর লিপিবদ্ধ করা হয়েছে এবং প্রয়োজনে পৃথক কাগজ ব্যবহার করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, নিবিড় আলোচনা, এফজিডি ইত্যাদি পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট/গাইডলাইন অনুসরণ করা হয়েছে।

২.৪.৫ গুণগত (Qualitative) তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পদ্ধতি: প্রকল্পের প্রভাব গভীরভাবে উপলব্ধির জন্য গুণগত তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। যে সকল পদ্ধতি অনুসরণ করে গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD);
- মূল তথ্যপ্রদানকারীদের সাক্ষাৎকার (KII);
- কেসস্টাডি;
- স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

২.৪.৬ ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (এফজিডি): এইচবিবি করণ রাস্তা ব্যবহারকারীদের সাথে এফজিডি পরিচালনা করা হয়েছে। যে সকল বিষয় নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে তা হলো: যোগাযোগ ও যাতায়াত ব্যবস্থা, আয়ের উপর প্রভাব, জীবন যাত্রার মানের উপর প্রকল্পের প্রভাব, মাটির ক্ষয় রোধ, এবং পরিবেশের উপর প্রভাব। এছাড়া স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণ এবং নির্মাণ কাজের গুণগতমান ইত্যাদি বিষয় নিয়েও আলোচনা করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডিতে ৮-১০ জন উপকারভোগী অংশগ্রহণ করেছিল। মোট ১৬ টি এফজিডি'র আয়োজন করা হয়েছিল (১২ টি উপকারভোগীদের সাথে ও ৪ টি উপকারভোগী নন এমন লোকদের সাথে)।

২.৪.৭ মূল তথ্যদাতাদের সাথে নিবিড় আলোচনা (কেআইআই): "গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প বাস্তবায়নে পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্ব প্রাপ্ত কর্মকর্তা যেমন-প্রকল্প পরিচালক, উপ-প্রকল্প পরিচালক, সহকারী প্রকৌশলী (সংশ্লিষ্ট প্রকল্প), ইউএনও (সংশ্লিষ্ট উপজেলা), সহকারী প্রকৌশলী (স্থানীয় সরকার ও প্রকৌশল বিভাগ)- সংশ্লিষ্ট উপজেলা, সহকারী প্রকৌশলী/উপ-সহকারী প্রকৌশলী (জনস্বাস্থ্য প্রকৌশলী অধিদপ্তর), উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা (বিআরডিবি), উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা, গণ্যমান্য ব্যক্তি, জনপ্রতিনিধি প্রমূখ ব্যক্তিবর্গের সাথে নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। যে সকল বিষয় আলোচনা হয়েছে তা হলো: প্রকল্পের প্রভাবসমূহ, প্রকল্প বাস্তাবায়নকালে বাধাঁসমূহ, কিভাবে বাধাঁসমূহ জয় করা হয়েছে, আগামী সম্ভাব্য ঝুঁকি এবং কিভাবে ঝুঁকি মোকাবিলা করা যায়, প্রকল্পের ফলে গ্রামের জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর প্রভাবসমূহ ইত্যাদি। সর্বমোট ৫০ টি কেআইআই করা হয়েছে।

২.৪.৮ কেসস্টাডি: সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের প্রত্যক্ষ উপকারভোগী যারা এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে তাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়ছে এমন ৩টি কেসস্টাডি করা হয়েছে।

২.৪.৯ নির্মাণ সাইট পরিদর্শন: নির্মাণ কাজের জন্য ৪৮ টি উপজেলা এইচবিবি রাস্তা পরিদর্শন করা হয়েছে এবং যে বিষয়সমূহ দেখা হয়েছে এবং সাইট থেকে যে সকল তথ্য উপাত্ত ও নমুনা সংগ্রহ করা হয়েছে তা হলো:

- ঠিকাদারদের সাথে চুক্তি পত্র;
- অনুমোদিত নকশা-architectural, structural;
- ইটের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা প্রতিবেদন;
- বালির ল্যাবরেটরি পরীক্ষা প্রতিবেদন;
- ভৌত কাজের এবং উপকরণের জ্যামিতিক মাপ;
- সাইট পরিদর্শনের কমপক্ষে ২ টি প্রতিবেদন সংগ্রহ ও পর্যবেক্ষণ।

২.৪.১০ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা: প্রকল্প বাস্তবায়ন এলাকায় একটি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে। উক্ত কর্মশালার উদ্দেশ্য হলো: এলাকার বিভিন্ন শ্রেণির অংশীজনের সাথে মত বিনিময় করা এবং সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে অবহিত করা এবং ভবিষ্যৎ করণীয় সম্পর্কে মতামত গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৫ প্রভাব মূল্যায়নের জন্য উত্তরদাতা ও মূল্যায়নের একক

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জরিপে উত্তরদাতাদের ক্ষেত্রে যে সকল বিষয়সমূহ বিবেচনা করা হয়েছে (Inclusion criteria) তা হলো:

ক. যে সকল লোকদের সাথে সমীক্ষা করা হয়েছে (Inclusion criteria)

- বর্তমানে রাস্তার পাশে বসবাস করে এবং এইচবিবি রাস্তা ব্যবহার করে
- মানসিকভাবে সুস্থ;
- সাক্ষাৎকার দিতে রাজি আছে;

খ. যে সকল লোকদের সাথে সমীক্ষা করা হয়নি (Exclusion Criteria)

- বর্তমানে রাস্তার পাশে বসবাস করে না বা এইচবিবি রাস্তা ব্যবহার করে নাই;
- মানসিকভাবে সুস্থ নয়;
- সাক্ষাৎকার দিতে রাজি নয়;

২.৬ সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ (Quality Control): মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের সময় সুপারভাইজার কর্তৃক টি প্রশ্নপত্র, গাইডলাইন ও চেকলিস্ট ঠিকমত পূরণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করে দেখা হয়েছে। দৈবচয়নের মাধ্যমে ৫% প্রশ্নপত্র পূরণের পর পরই যাচাই করা হয়েছে। প্রশ্নপত্র পূরণে কোন প্রকার ভুল-ত্রুটি দেখা গেলে তা সমাধানের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন। এছাড়া, প্রতিটি প্রশ্নপত্রে আলাদা আইডি নম্বর প্রদান, কোডিং করা, তথ্য ও উপাত্ত কম্পিউটারে প্রবেশ করানো এবং তথ্য উপাত্ত যাচাই করা হয়েছে।

২.৭ তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ পদ্ধতি: প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় নির্দিষ্ট সংখ্যক নির্দেশকসমূহের সাথে সঙ্গতি রেখে প্রাপ্ত তথ্যের input-output framework এমনভাবে স্তর বিন্যাস করা হয়েছে যেন তথ্যের পরিসংখ্যাণগত বিশ্লেষণ সঠিকভাবে সম্পন্ন হয়। প্রাপ্ত তথ্য সমূহ SPSS সফটওয়্যার ও MS Excel ডাটাবেস এর সাহায্যে এন্ট্রি করা হয়েছে এবং যথাযথ পরিসংখ্যান পদ্ধতির মাধ্যমে তথ্য বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এছাড়া যথাযথ Tabulation-এর সাহায্যে প্রক্রিয়াকৃত উপাত্ত ও ফলাফল সারণি, লেখচিত্র ও চার্ট আকারে উপস্থাপন এবং প্রতিবেদনের যথাস্থানে ব্যবহার করা হয়েছে।

২.৮ তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ পরিকল্পনা

সংগৃহীত প্রাথমিক তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে SPSS তথ্য বিশ্লেষণ সফটওয়্যার ব্যবহার করা হয়েছে।

সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ: সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে প্রধানত ইউনি-ভ্যারিয়েট, বাই-ভ্যারিয়েট বিশ্লেষণ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। প্রতিটি ধাপে বিশেষ পরিসংখ্যান কৌশল ব্যবহার করে তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করা হয়েছে। মূলত যে সব পরিসংখ্যান টুলস তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে ব্যবহার করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

নমিনাল এবং অর্ডিনাল চলক বিশ্লেষণ

- ফ্রিকোয়েন্সি ডিস্ট্রিবিউশন (গণসংখ্যা নিবেশন) গ্রাফ ও চিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন (সংখ্যা, অনুপাত ও শতকরা);
- পরিসংখ্যান (মিডিয়ান, মোড ইত্যাদি);
- ক্রস টেব্যুলেশন;
- হাইপোথিসিস টেস্টিং (প্রয়োজনে);

কন্টিনিউয়াস ভেরিয়েবল

- পরিসংখ্যান (গড়, মধ্যক, প্রচুরক, এসডি, ভেরিয়েন্স, শতকরা ইত্যাদি);
- সচিত্র উপস্থাপন;
- হাইপোথিসিস টেস্টিং (প্রয়োজনে);

গুণগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ:

- তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ;
- তথ্য-উপাত্ত কে ধারণায় বিন্যস্ত করা হয়েছে;
- একটি ধারণার সাথে অন্যদের সম্পর্ক নির্ধারণ;
- প্রতিবেদনে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত ব্যবহার;

২.৯ সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা বাস্তবায়ন

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কাজটি চুক্তি সম্পাদনের পর হতে চূড়ান্ত প্রতিবেদন উপস্থাপন করা পর্যন্ত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান যে সকল কাজ সম্পাদন করেছে, তা হলো: ক) পরামর্শকদের দায়িত্ব বন্টন, খ) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রকার দলিলাদি/উপকরণ সংগ্রহ ও পর্যালোচনা, গ) নমুনায়ন পদ্ধতির মাধ্যমে sample population নির্ণয় করা, এবং ঘ) প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (Inception Report) প্রণয়ন ও উপস্থাপন। প্রারম্ভিক প্রতিবেদন টেকনিক্যাল ও স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোদনক্রমে মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করে পুনরায় ২য় টেকনিক্যাল ও স্টিয়ারিং কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে এবং এটির অনুমোদনের পর জাতীয় কর্মশালায় উপস্থাপন করা হয়েছে। জাতীয় কর্মশালায় উপস্থাপনের পর আবার ৩য় টেকনিক্যাল কমিটিতে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন উপস্থাপন করা হয়েছে। কর্মপরিকল্পনার ছক নিম্নে দেয়া হলো।

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ছক

ক্র: নং	বিষয় কার্যক্রমের সময় (মাসভিত্তিক) ২০২২	কার্যক্রমের সময় (মাস ভিত্তিক) ২০২২															
		ফেব্রুয়ারি				মার্চ				এপ্রিল				মে			
১	সমীক্ষা পরিকল্পনা ও পরামর্শক দলের সদস্যদের মধ্যে দায়িত্ব বন্টন																
২	খসড়া প্রশ্নপত্র তৈরি ও ইনসেপশন রিপোর্ট প্রণয়ন																
৩	টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্টের উপর সুপারিশ প্রদান																
৪	স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্ট অনুমোদন																
৫	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ																
৬	সরেজমিন পর্যবেক্ষণ ও মাঠ পর্যায়ে উপাত্ত সংগ্রহ																
৭	উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকি																
৮	KII &FGD পরিচালনা করা																
৯	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা পরিচালনা করা																
১০	সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা																
১১	ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ																
১২	টেবুলেশন সম্পন্ন																
১৩	ডাটা বিশ্লেষণ																
১৪	টেকনিক্যাল কমিটিতে ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল																
১৫	খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা																
১৬	স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক প্রথম খসড়া প্রতিবেদন অনুমোদন																
১৭	জাতীয় পর্যায়ের সেমিনারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন ও মতামত সংগ্রহ																
১৮	সেমিনারের মতামতের ভিত্তিতে টেকনিক্যাল কমিটিতে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন দাখিল ও পর্যালোচনা																
১৯	চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির মাধ্যমে অনুমোদন																
২০	টেকনিক্যাল কমিটির মতামতের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ এবং প্রতিবেদন বাংলা ও ইংরেজিতে দাখিল করা																

তৃতীয় অধ্যায়

পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে ফলাফল পর্যালোচনা

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্য প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এসকল সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা করা হয়েছে। এখানে যে বিষয়সমূহ নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে তা হলো-প্রকল্পের অগ্রগতি, বাস্তবায়নকাল, ডিপিপি সংশোধণের কারণসমূহ, অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি, ক্রয় কার্যক্রম, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, অডিট প্রতিবেদন পর্যবেক্ষণ, প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এবং অংশীজনের সাথে একক ও দলীয় আলোচনার ফলাফল ইত্যাদি নিম্নে আলোচনা করা হলো।

৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি: "গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (১ম সংশোধিত) করণ" শীর্ষক প্রকল্পের অঙ্গসমূহকে তিনটি ভাগে ভাগ করা হয়েছে, যেমন- মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ, আভ্যন্তরীণ ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণ এবং প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগ। এই সকল অঙ্গসমূহ হতে প্রাপ্ত বিভিন্ন ধরণের তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করে প্রকল্পের অগ্রগতি নিম্নে আলোচনা করা হলো:

৩.১.১ প্রকল্প বাস্তবায়নকাল: প্রকল্প কার্যালয় থেকে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, প্রকল্পটি জুলাই ২০১৬ সালে অনুমোদিত হয় এবং ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯ সাল পর্যন্ত। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি না করে সংশোধন (১ম) করা হয়। প্রকল্পের অনুমোদন এবং প্রশাসনিক আদেশ পেতে বিলম্ব হয়েছে বিধায় প্রকল্পটির প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ছিল অক্টোবর ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯ (পিসিআর অনুসারে), (সারণি ১.২)। এক্ষেত্রে কোন টাইম ওভাররান হয় নাই।

৩.১.২ প্রকল্পের সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয়: মূল ডিপিপিতে "গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের জন্য মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয়েছে ১২৩৮২৭.০০ লক্ষ টাকা। মূল ডিপিপির প্রাক্কলিত ব্যয় পরিবর্তন না করে ডিপিপি সংশোধন করা হয়েছে।

৩.১.৩ ডিপিপি সংশোধন: প্রকল্পটির মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি না করে একবার মাত্র সংশোধন করা হয়। তবে ২০১৬-২০১৭ সালে কোন কাজ সম্পন্ন হয়নি। যে সকল কারণে ডিপিপি সংশোধন করা হয় তা নিম্নে আলোচনা করা হলো:

৩.১.৩.১ এলজিইডি এর ২০১৫ সালের রেট সিডিউলে ডিপিপি অনুমোদিত হয়েছে।

৩.১.৩.২ ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছরে ২০৭৪.০ কি:মি. গ্রামীণ রাস্তা ২০১৫ সালের রেট সিডিউলে প্রাক্কলন করা হয়েছে। জুন ২০১৮ পর্যন্ত সময়ে ১৭৫০.০ কি.মি. রাস্তা বাস্তবায়িত হয়েছে। ২০১৫ সালের রেট সিডিউলের চেয়ে নির্মাণ সামগ্রীর বাজার দর বেশী হওয়ার কারণেও কাজের গতি মন্থর হয়ে যায়। বর্তমান বাজার দরের সাথে প্রাক্কলিত দরের পার্থক্য বেশী থাকায় এ ধরনের সমস্যা সৃষ্টি হয়।

৩.১.৩.৩ এলজিইডি কর্তৃক ২০১৭ সালে নতুন রেট সিডিউল প্রস্তুত করা হয়েছে। কাজের গুণগত মান নিশ্চিত করা, নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করার নিমিত্তে নতুন রেট সিডিউলে প্রাক্কলন করে ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ডিপিপি'র অবশিষ্ট ১০৭১.৫ কি.মি. রাস্তার কাজ সম্পাদন করার বিষয়টি পিআইসি ও উপদেষ্টা কমিটির সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে। এ বাবদ অতিরিক্ত দরকার হয় ৫৭৬০.২১ লক্ষ টাকা।

৩.১.৩.৪ বর্ষাকালে অবাধ পানি প্রবাহমান রাখার জন্য, বর্ষা শেষে জলাবদ্ধতা যেন সৃষ্টি না হয় এবং বোরো মৌসুমে কৃষি কাজে সেচ দেয়ার কারণে এক পাশের পানি অপর পাশে নেয়ার জন্য Water Passage প্রয়োজন হয়। মূল প্রকল্পে অবাধ পানি প্রবাহের জন্য কোন প্রকার রিং পাইপ/ইউ-ড্রেনের ব্যবস্থা রাখা হয়নি। ফলে গ্রামের জনসাধারণ তাদের প্রয়োজনে যেকোন সময় নির্মিত রাস্তা কেটে ফেলতে পারে। এ পরিস্থিতিতে ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে নির্মিতব্য প্রকল্পে কমপক্ষে আরসিসি রিং-পাইপের ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য পিআইসি সভায় সুপারিশ করা হয়েছে।

ফলে ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে প্রতি কিলোমিটারে ১০ পিস রিং-পাইপ প্রাক্কলনে অন্তর্ভুক্ত করা আবশ্যক। উক্ত খাতে সর্বমোট ৭৩৪.৩৩ লক্ষ টাকা প্রয়োজন, যা ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী খাত হতে নির্বাহ করা যায়।

৩.১.৩.৫ ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছরে বাস্তবায়িত ২০৭৪.০ কিলোমিটার রাস্তা এইচবিবিকরণের জন্য ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ৭৮৮১২.০ লক্ষ টাকা এবং কার্যাদেশে মূল্য ছিল ৭৬৮০০.০০ লক্ষ টাকা। ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছরে সাশ্রয় হয়েছে ২০১২.০ লক্ষ টাকা। ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ১০৭১.৫ কিলোমিটার রাস্তার প্রাক্কলিত মূল্য হতে ১১৬০.০ লক্ষ টাকা সাশ্রয় হয়েছে। মোট সাশ্রয় হয়েছে (২০১২.০+১১৬০.০) = ৩১৭২.০। এমতাবস্থায় ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ১০৭১.৫ কিলোমিটার রাস্তা বাস্তবায়নের জন্য অতিরিক্ত প্রয়োজন হয় (৫৭৬০.২১ – ৩১৭২.০) = ২৫৮৮.২১ লক্ষ টাকা। উল্লেখ্য যে, ডিপিপি তে প্রাইস কন্টিনজেন্সী ও ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী বাবদ যথাক্রমে ২১৯৮.৪২ লক্ষ ও ১০০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে।

প্রকল্পের জন্য মোট ২৫৮৮.০০ লক্ষ টাকার প্রয়োজন হলে ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি থেকে ৭৩৪.০০ লক্ষ টাকা ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি থেকে ১৮৫৪.০০ লক্ষ টাকা মূলধন খাতে পুনর্বিন্যাস করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর মোট উদ্বৃত্ত ছিল ১৩,৬৪,৬২,৬৭৭ লক্ষ টাকা, এর মধ্যে ১১৮২.৭৬ লক্ষ টাকা পূর্ত (রাস্তা এইচবিবি করণ) থেকে ও অবশিষ্ট টাকা অন্যান্য খাত থেকে। প্রকল্পের অতিরিক্ত ব্যয় নির্বাহের জন্য প্রথম বছরের বাস্তবায়ন থেকে উদ্বৃত্ত টাকা এবং ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি টাকা থেকে আভ্যন্তরীণভাবে সমন্বয় করা হয়েছে। ফলে ইউনিট ব্যয় বাড়লেও সামগ্রীকভাবে প্রকল্প ব্যয় বাড়েনি।

৩.১.৪ সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ এবং অগ্রগতি

প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১২১৫৬৬.১৭ লক্ষ টাকা যা প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৮.৮৯%। প্রকল্পটির প্রথম অর্থবছর (২০১৬-২০১৭) বরাদ্দ না পাওয়ায় কোন কাজ হযনি। দ্বিতীয় অর্থবছরে (২০১৭-২০১৮) মোট ২০৭৪ কি.মি. রাস্তা এইচবিবি করা হয়। এ কাজের জন্য প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৫৫৪২৩.০০ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৫২৯৮৪.৩৩ লক্ষ টাকা। ব্যয় কম হয়েছে ২৪৩৮.৬৭ লক্ষ টাকা। এখানে ঠিকাদার কর্তৃক প্রস্তাবিত কম মূল্য (গড়ে ৪.৪%) দরপত্র জমা দেওয়া হয়েছে যার মূল্য ২৪৩৮.৬৭ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ১ম ডিপিপি সংশোধনের সময় এই পরিমাণ টাকা পুনর্বিন্যাস করা হয়। উল্লেখ্য, ২য় অর্থবছরে (২০১৭-২০১৮) মোট ২০৭৪ কি.মি. রাস্তা এইচবিবি করা হয় এলজিইডির ২০১৫ সালের রেট সিডিউল (৩৮,০০০০০ লক্ষ টাকা/কি.মি:) অনুযায়ী এবং ঠিকাদারগণ গড়ে ৪.৪% কম মূল্যে টেন্ডার জমা দেন। পরবর্তী অর্থবছর (২০১৮-২০১৯) মোট ১০৭১.৫০ কি.মি রাস্তা এইচবিবি করা হয় এলজিইডির ২০১৭ সালের রেট সিডিউল (৪৩,৩০০০০ লক্ষ টাকা/কি.মি:) অনুযায়ী এবং ঠিকাদারগণ গড়ে ১.৭% কম মূল্যে টেন্ডার জমা দেন।

সারণি ৩.১ সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ এবং অগ্রগতি

অর্থবছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্র				টাকা ছাড়	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব (%)		মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১৬-২০১৭	-	-	-	-	-	-	-	-	-
২০১৭-২০১৮	৫৩৭০০.০০	৫৩৭০০.০০			৫৩৬২২.১৫	৫৩৪৮০.০০	৫৩৪৮৫.০০		৯৯.৬
২০১৮-২০১৯	৬৯৩২৩.০০	৬৯৩২৩.০০			৬৯৩০৮.৬৯	৬৮০৮১.১৭	৬৮০৮১.১৭		৯৮.২৩

৩.১.৫ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি পর্যালোচনা

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) (১ম সংশোধিত) করণ” শীর্ষক প্রকল্পের অঙ্গসমূহ প্রধানত ২টি ভাগে ভাগ করা হয়েছে, যেমন- রাজস্ব ব্যয় ও মূলধন ব্যয়। রাজস্ব ব্যয়ের আওতায় উপ-অঙ্গটি হচ্ছে আউটসোর্সিংএর মাধ্যমে জনবল নিয়োগ। মূলধন ব্যয়ের আওতায় উপ-অঙ্গটি হচ্ছে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণ ও ৬টি জীপ ক্রয়। বিভিন্ন প্রকার তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে বলা যায় যে, সব অঙ্গের বাস্তবায়ন সুষ্ঠুভাবে সমাপ্ত

হয়েছে। সারণি ৩.১ এর তথ্য থেকে দেখা যায়, প্রকৃত ব্যয় সংশোধিত ডিপিপির তুলনায় ২২৬০.৮৩ লক্ষ টাকা কম। উল্লেখ্য, ভৌত অগ্রগতি হয়েছে ৯৮.৮৯%। এ ক্ষেত্রে কোন কস্ট ওভাররান হয় নাই।

সারণি ৩.২: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	একক	লক্ষ্য (ডিপিপি অনুসারে)		প্রকৃত অগ্রগতি		বিচ্যুতির পরিমাণ
			আর্থিক (লক্ষ টাকা)	ভৌত (একক	আর্থিক (লক্ষ টাকা)	ভৌত (একক	
(ক) রাজস্ব ব্যয়:							
১.	কর্মকর্তাদের বেতন	৯	৮৩.৭০	১০০%	০.০০	০%	৮৩.৭০
২.	কর্মচারীদের বেতন	১	৩.৬৭	১০০%	০.০০	০%	৩.৬৭
৩.	বাড়ি ভাড়া ভাতা	১০	৪৭.২২	১০০%	০.০০	০%	৪৭.২২
৪.	উৎসব ভাতা	১০	১৪.৫৬	১০০%	০.০০	০%	১৪.৫৬
৫.	চিকিৎসা ভাতা	১০	৫.৪০	১০০%	০.০০	০%	৫.৪০
৬.	সম্মানী ভাতা	১০	৫৭.৮৯	১০০%	১৯.৫২	৩৪%	৩৮.৩৭
৭.	অন্যান্য ভাতা	১০	৮.৬১	১০০%	০.০০	০%	৮.৬১
৮	ভ্রমণ ভাতা	১০	১৫.০০	১০০%	২.২৯	১৫%	১২.৭১
৯	টেলিফোন/টেলিগ্রাম	৩	৩.০০	১০০%	০.৪০	১৩%	২.৬০
১০	নিবন্ধন ফি	৭	১০.০০	১০০%	৫.৩৬	৫৪%	৪.৬৪
১১	গ্যাস ও জ্বালানী	থোক	৪০.০০	১০০%	৩৩.৯৪	৮৫%	৬.০৬
১২	মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক	১৫.০০	১০০%	২.৬৫	১৮%	১২.৩৫
১৩	ষ্টেশনারী, সীল ও স্ট্যাম্প	থোক	১৫.০০	১০০%	৪.৬৪	৩১%	১০.৩৬
১৪	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	১০.০০	১০০%	৮.৩৫	৮৪%	১.৬৫
১৫	আউট সোর্সিং জনবল	১৭	১৩৯.৪১	১০০%	৫৯.৩৪	৪৩%	৮০.০৭
১৬	সম্মানী ভাতা	থোক	১২.১১	১০০%	১২.১১	১০০%	০.০০
১৭	কম্পিউটার সামগ্রী	থোক	২.০০	১০০%	০.৯৪	৪৭%	১.০৬
১৮	অন্যান্য ব্যয় (উপজেলা মনিহারি বিলসহ)	থোক	৮০.০০	১০০%	৫৫.৭৬	৭০%	২৪.২৪
১৯	মোটর যানবাহন মেরামত	৭	২০.০০	১০০%	৪.৫১	২৩%	১৫.৪৯
২০	কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জাম	থোক	২.০০	১০০%	০.৪০	২০%	১.৬০
	ক। মোট (রাজস্ব ব্যয়)		**৫৮৪.৫৮**		**২১০.২২**		**৩৭৪.৩৬**
খ। মূলধন ব্যয়:							
২১	জীপ	৬	৪৫০.০০	১০০%	৩৬৪.১৭	৮১%	৮৫.৮৩
২২	ডাবল কেবিন পিক-আপ	১	৫৭.০০	১০০%	৪৯.৭০	৮৭%	৭.৩১
২৩	কম্পিউটার ও যন্ত্রাংশ	৫	৫.০০	১০০%	৪.৯৯	১০০%	০.০১
২৪	অফিস আসবাবপত্র	থোক	৩.০০	১০০%	২.৯৯	১০০%	০.০১
২৫	গ্রামীণ রাস্তা (এইচবিবি সড়ক নির্মাণ-৩১৪৫.৬ কি.মি)	৩১৪৫.৬ কি.মি	১২২১১৬.৮৭	১০০%	১২০৯৩৪.১১	৯৯%	১১৮২.৭৬
	খ। মোট (মূলধন ব্যয়)		১২২৬৩১.৮৭		১২১৩৫৫.৯৫		১২৭৫.৯২
	ক+খ মোট রাজস্ব ব্যয় ও মূলধন ব্যয়		**১২৩২১৬.৪৫**		**১২১৫৬৬.১৭**		**১৬৫০.২৮**
(গ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সি (১.৮৩%		৩৪৪.৮৮	১০০%	০.০০	০%	৩৪৪.৮৮
(ঘ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ০.৮৩%		২৬৫.৬৭	১০০%	০.০০-	০%	২৬৫.৬৭
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):		১২৩৮২৭.০০		১২১৫৬৬.১৭	**৯৮.৮৯%**	(+)২২৬০.৮৩

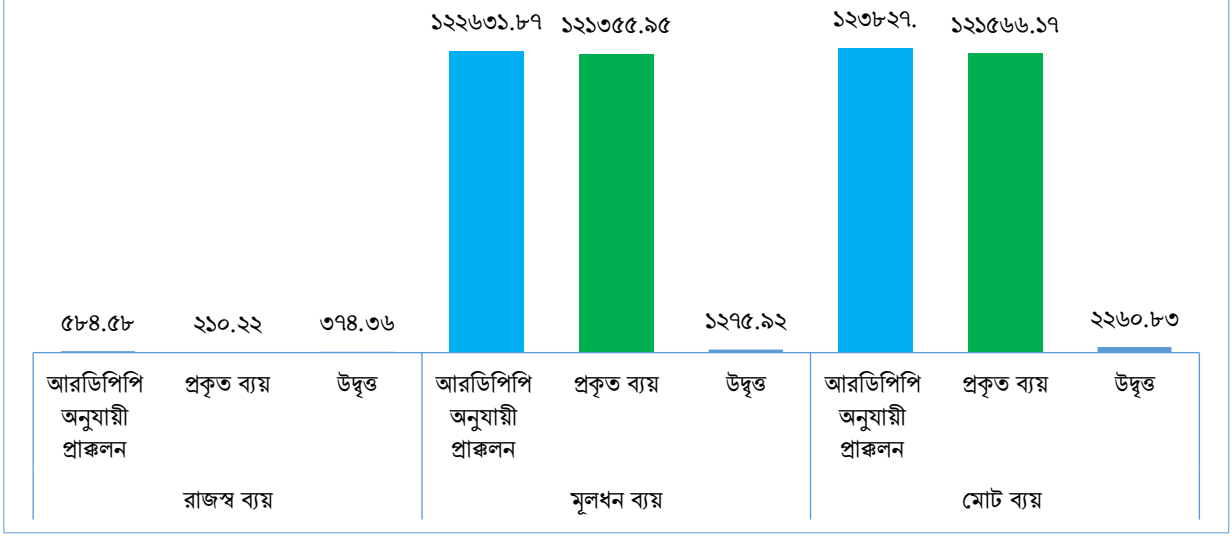
অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ: রাজস্ব ও মূলধণ খাতের পর্যবেক্ষণ নিম্নে দেয়া হলো:

ক) রাজস্ব খাত: কর্মকর্তাদের বেতন, কর্মচারীদের বেতন, বাড়ি ভাড়া ভাতা, উৎসব ভাতা ও চিকিৎসা ভাতা এবং অন্যান্য ভাতা খাতে কোন ব্যয় করা হয়নি। কারণ, প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য যে সকল কর্মকর্তা, কর্মচারী নিয়োগ করা হয়েছে তার সকলেই সংশ্লিষ্ট অধিদপ্তরের। এ সকল কর্মকর্তা ও কর্মচারী প্রকল্প থেকে সম্মানী ভাতা ও ভ্রমন এবং টেলিফোন বিল গ্রহণ করেছেন। রাজস্ব খাতের মধ্যে উল্লেখ যোগ্য খাত হলো আউটসোর্সিং এর মাধ্যমে জনবল নিয়োগ। এখাতে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ১৩৯.৪১ লক্ষ টাকা, এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ৪৯.৩৪ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৪৩%। উল্লেখ্য, প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ছিল ৩ বছর, ১ম বছর কোন বরাদ্দ না পাওয়ায় আউটসোর্সিং এর মাধ্যমে কোন নিয়োগ দেয়া হয়নি। ফলে ব্যয় কম হয়েছে।

খ) মূলধন খাত: জীপ ও ডাবল কেবিন পিক-আপ ক্রয়ের জন্য প্রক্কালিত ব্যয় ধরা হয়েছে ৪৫০ লক্ষ টাকা ও ৫৭ লক্ষ টাকা, এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ৩৬৪.১৭ লক্ষ টাকা ও ৪৯.৭০ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ ৮১% ও ৮৭%। গ্রামীণ রাস্তা (এইচবিবি সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩১৪৫.৫ কি.মি. বাস্তবে নির্মাণ করা হয়েছে ৩১৪৫.৬ কি.মি.। এইচবিবি রাস্তা নির্মাণের জন্য মোট প্রাক্কলন করা হয়েছিল ১২২১১৬.৮৭ লক্ষ টাকা, এখাতে ছাড় দেয়া হয়েছে ১২২১১৬.৮৭ লক্ষ্য টাকা। ব্যয় হয়েছে ১২০৯৩৪.১১ লক্ষ টাকা এবং উদ্বৃত্ত ছিল ১১৮২.৭৬ লক্ষ টাকা।

৩.১.৬ রাজস্ব ও মূলধন ব্যয়ের লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতির তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, রাজস্ব খাতে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৭৫৩.৩২৯ লক্ষ টাকা। প্রকৃতপক্ষে এই খাতে ব্যয় হয়েছে ২১০.২২ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ ৩৫.৯৬%। অপরদিকে, মূলধন খাতে প্রাক্কলিত ব্যয় ১২২৬৩১.৮৭ লক্ষ টাকা এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ১২১৩৫৫.৯৫ লক্ষ টাকা, বরাদ্দের বিপরীতে ব্যয় ৯৯.০%। সামগ্রীকভাবে আরডিপিপি অনুসারে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১২৩৮২৭.০০ লক্ষ টাকা এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ১২১৫৬৬.১৭ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ ৯৮.১৭%। প্রকৃত পক্ষ্যে মোট টাকা ছাড় হয়েছে ১২২৯৩০.৮৪ লক্ষ টাকা, এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ১২১৫৬৬.১৭ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ ৯৮.৯%। অব্যয়িত টাকার পরিমাণ ১৩৬৪.৬৭ লক্ষ টাকা।

লেখ চিত্র ৩.১: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি



৩.২ ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

"গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) (১ম সংশোধিত) করণ" শীর্ষক প্রকল্পের ৩২টি ক্রয় প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রম এর দলিলাদি পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এক্ষেত্রে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন-২০০৬ এবং পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধি-২০০৮ অনুসারে ২০টি এর প্যাকেজের ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা নিম্নলিখিত সূচকসমূহের ভিত্তিতে পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে:

- প্যাকেজ নং;
- পত্রিকায় দরপত্র আহবানের তারিখ ও পত্রিকার নাম;
- দরপত্র খোলার তারিখ;
- দরপত্র জমাদানের সংখ্যা;
- মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ও সংস্থার বহিসদস্য সংখ্যা;
- দরপত্র মূল্যায়নের তারিখ;
- রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা;
- প্রাক্কলিত ব্যয়, চুক্তিপত্র অনুযায়ী ব্যয়, চুক্তির তারিখ ও চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ইত্যাদি।

প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম

সারণি ৩.৩: প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমের তথ্য

প্যাকেজ নং	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য		ক্রয় পদ্ধতি		অনুমোদনকারী কতৃপক্ষ		চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য		কাজ সমাপ্তির তারিখ			বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণ
	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রাক্কলিত মূল্য	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	সময় বৃদ্ধির কারণ	
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)	(১২)	(১৩)
Package N0. 01	০১/০১/২০১৭	১৮/১১/২০১৭ ৭৫,৯৪,৩৫৫.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	১৭/০৪/২০১৮ ৭২,১৪,৬৩৭.২৫	২৪/০৪/২০১৮	২৪/০৪/২০১৮	নাই	নাই
Package N0. 02	০১/০১/২০১৭	১৮/১১/২০১৭ ৭৫,৯৭,৫৪১.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	১৭/০৪/২০১৮ ৭২,১৭,৬৬৩.৯৫	২৪/০৪/২০১৮	২৪/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W147DDMHBB-01	০১/০১/২০১৭	১৩/০১/২০১৯ ৩০,২৯,৪০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	০৯/০৫/২০১৯ ২৮,৭৭,৯৩০.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W147DDMHBB-02	১২/১২/২০১৮	১৩/০১/২০১৯ ৫৬,২৭,৩০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	১৫/০৫/২০১৯ ৫৩,৪৫,৯৩৫.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W147DDMHBB-03	১২/১২/২০১৮	১৩/০১/২০১৯ ৪৩,২৯,৮০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	১৫/০৫/২০১৯ ৪১,১৩,৩১০.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W147DDMHBB-04	১২/১২/২০১৮	১৩/০১/২০১৯ ৪৩,২৯,৭০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০৯/০৫/২০১৯ ৪১,১৩,১১৫.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W147DDMHBB-05	১২/১২/২০১৮	১৩/০১/২০১৯ ৪৩,২৯,৫০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	১৫/০৫/২০১৯ ৪১,১৩,০২৫.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W147DDMHBB-07	১২/১২/২০১৮	১৩/০১/২০১৯ ৫৩,২৫,২০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯ ৫০,৫৮,৯৪০.০০	০৭/০৬/২০১৯	০৭/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W346DDMHBB-01	১২/১২/২০১৮	১৯/১২/২০১৮ ৬৯,১৫,৯৬৫.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	২৫/০১/২০১৮ ৬৫,৭০,১৬৬.৭৫	৩০/০৪/২০১৮	৩০/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W346DDMHBB-02	০১/০১/২০১৭	২১/১০/২০১৭ ৮২,৮২,৭৭৩.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	২৫/০১/২০১৮ ৭৮,৬৮,৬৩৪.০০	৩০/০৪/২০১৮	৩০/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W346DDMHBB-03	১২/১২/২০১৮	১৬/০৬/২০১৯ ৪৩,২৯,৭০৫.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	৩০/০৫/২০১৯ ৪১,১৩,২১৯.৭৫	২০/০৬/২০১৯	২০/০৬/২০১৯	নাই	নাই
W313DDMHBB-01	১২/১২/২০১৮	১৫/১০/২০১৯ ৮২,৪০,২৯৬.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০২/১২/২০১৯ ৭৮,২৮,২৮১.২০	০২/০২/২০২০	০২/০২/২০২০	নাই	নাই
W346DDMHBB-01	১২/১২/২০১৮	৬০,৬১,৯০৮.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	২৭/০২/২০১৯ ৫৭,৫৮,৮১২.৬০	২৭/০৫/২০১৯	২৭/০৫/২০১৯	নাই	নাই
W346DDMHBB-02	১২/১২/২০১৮	১২/০২/২০১৯	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	২৭/০২/২০১৯	২৭/০৫/২০১৯	২৭/০৫/২০১৯	নাই	নাই

প্যাকেজ নং	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য		ক্রয় পদ্ধতি		অনুমোদনকারী কতৃপক্ষ		চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য		কাজ সমাপ্তির তারিখ			বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণ
	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রাক্কলিত মূল্য	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	সময় বৃদ্ধির কারণ	
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)	(১২)	(১৩)
		২৫,৯৭,৪৫২.০০						২৪,৬৭,৫৭৯.৪০				
W313DDMHBB-02	১২/১২/২০১৮	০৬/০৯/২০১৯ ৫৪,৯৭,৯২০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০২/১২/২০১৯ ৫২,২৩,০২৪.০০	১৭/০১/২০২০	১৭/০১/২০২০	নাই	নাই
W313DDMHBB-03	১২/১২/২০১৮	০৬/০৯/২০১৯ ৮২,৩২,০২৮.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০২/১২/২০১৯ ৭৮,২০,৪২৬.৬০	০২/০২/২০২০	০২/০২/২০২০	নাই	নাই
W313DDMHBB-04	১২/১২/২০১৮	০৬/০৯/২০১৯ ৫৪,৯৮,০১৬.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	০২/১২/২০১৯ ৫২,২৩,১১৫.০০	১৭/০১/২০২০	১৭/০১/২০২০	নাই	নাই
W142DDMHBB-01	১৯/১১/২০১৭	২১/১১/২০১৭ ৭৪,০৮,৪৫২.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৮/১২/২০১৭	০৭/০২/২০১৮ ৭০,৩৮,০২৯.৪০	১৫/০৪/২০১৮	১৫/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W390DDMHBB-02	১২/১২/২০১৮	২০/০১/২০১৯ ৪৩,২৬,৭২০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	১১/০৩/২০১৯ ৪১,১০,৩৮৪.০০	১১/০৫/২০১৯	১১/০৫/২০১৯	নাই	নাই
W392DDMHBB-04	১৯/১১/২০১৭	২২/০৮/২০১৮ ৪২,১০,৭১৬.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৮/১২/২০১৭	১৫/১১/২০১৮ ৪০,০০,১৮০.০০	২০/০২/২০১৮	২০/০২/২০১৮	নাই	নাই
W145DDMHBB-03	১৬/১১/২০১৭	১৬/১১/২০১৭ ২৬,৫৯,৯৩৯.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	১৫/০২/২০১৮ ২৬,৫৯,৯৩৯.০০	২০/০২/২০১৮	০৫/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W145DDMHBB-02	১৬/১১/২০১৭	১৬/১১/২০১৭ ৭৫,৯৪,৩৫৫.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	১৫/০২/২০১৮ ৭৫,৯৪,৩৫৫.০০	২০/০২/২০১৮	২০/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W145DDMHBB-01	১৬/১১/২০১৭	১৬/১১/২০১৭ ৭৫,৯৪,৩৫৫.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১৫/০২/২০১৭	১৫/০২/২০১৮ ৭৫,৯৪,৩৫৫.০০	২০/০২/২০১৮	২০/০৪/২০১৮	নাই	নাই
W146DDMHBB-01	১২/১২/২০১৮	১২/০১/২০১৯ ২১,৬২,৭০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	২৮/০২/২০১৯ ২১,৬২,৭০০.০০	১১/০৫/২০১৯	১১/০৫/২০১৯	নাই	নাই
W146DDMHBB-02	১২/১২/২০১৮	১২/০১/২০১৯ ৪৩,২৭.৯০০.০০	এলটিএম	এলটিএম	ডিজি/পিডি	পিডি	১২/০১/২০১৯	২৮/০২/২০১৯ ৪৩,২৭.৯০০.০০	১১/০৫/২০১৯	১১/০৫/২০১৯	নাই	নাই

পর্যবেক্ষণ: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য থেকে দেখা যায় যে, প্রকৃত পক্ষে দরপত্র আহবান ও আরডিপিপির পরিকল্পনার মধ্যে প্রায় ১-৯ মাস এর পার্থক্য বিদ্যমান। আবার আরডিপিপি অনুযায়ী চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ এবং প্রকৃত পক্ষে যে তারিখে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে সে ক্ষেত্রেও ১-১০মাস বেশী সময় হয়েছে। উল্লেখ্য, প্রকল্প বাস্তবায়ন ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে শুরু করার পরিকল্পনা থাকলেও করা যায়নি, কিন্তু ২০১৭-২০১৮ অর্থবছর থেকে শুরু করা হয়েছে বিধায় পরিকল্পনার চেয়ে প্রকৃত সময় বেশী প্রয়োজন হয়েছে। প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি মূল্য গড়ে ৪.৪% কম। তবে কোন কোন প্যাকেজের ক্ষেত্রে সমমূল্যে (প্রক্কালিত মূল্যে) ঠিকাদারের সাথে চুক্তি করা হয়েছে।

৩.২.১ একটি ক্রয় প্যাকেজ কেস স্টাডি হিসাবে উপস্থাপন

প্রকল্প কার্যালয় ও উপজেলা কার্যালয়ের অফিস থেকে প্রাপ্ত তথ্য থেকে জানা যায় যে, সকল জেলার রাস্তা এইচবিবি করণের জন্য প্রকল্প কার্যালয় থেকে বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয় এবং বিজ্ঞপ্তির শর্ত মোতাবেক সংশ্লিষ্ট উপজেলা থেকে টেন্ডার ক্রয় ও জমা দেয়ার কথা বলা হয়ে থাকে। দরদাতাগণ শর্ত মোতাবেক দরপত্র জমা দিয়ে থাকেন। এখানে সাভার উপজেলা কিভাবে একজন দরদাতাকে নির্বাচন করে তা উপস্থাপন করা হলো।

দরপত্র জমাদানের পর মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক উপস্থিত সকল সদস্যকে স্বাগত জানিয়ে সভার কাজ শুরু করেন। আহবায়ক দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সর্বসম্মতিক্রমে দরপত্র সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি সভাকে অবহিত করেন যে, সাভার উপজেলায় ২৬/১১/২০১৭ তারিখের ৫১.০১.২৬৭২.০২৪.৪১.১৪.২০৫.১৭-৩২৯, নং স্মারকে ১ (এক) টি প্যাকেজ ২০০০মিঃ রাস্তার অনুকূলে ১,৫১,৯১,৮৯৬/- টাকা বরাদ্দ অনুমোদন করা হয়। যাহার দরপত্র বিজ্ঞপ্তি নং-৫১.০১.০০০০.০২৪.১৮.০০১.১৭-২৪০, তারিখ: ১৬/১১/২০১৭, দরপত্র বিজ্ঞপ্তি অনুযায়ী দরপত্র বিক্রির শেষ তারিখ ছিল ১৯/১২/১০১৭, বিকাল ০৫:০০ টা পর্যন্ত এবং দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ছিল ২০/১২/২০১৭, দুপুর ০১:০০ টা পর্যন্ত। সে মোতাবেক দরপত্র নির্ধারিত সময় পর্যন্ত গ্রহণ ও ২০/১২/২০১৭ খ্রিঃ বেলা ০৪;০০ ঘটিকায় ঠিকাদারগণ এবং দরপত্র ওপেনিং কমিটির সম্মুখে দরপত্র বক্স খোলা হয়। দরপত্র জমা দেওয়ার শেষ দিন পর্যন্ত উপজেলায় ১০ টি দরপত্র জমা পড়ে এবং জেলায় কোন দরপত্র জমা পড়ে নাই। নিম্নে জমাকৃত ১০টি দরপত্রের সংক্ষিপ্ত বর্ণনা দেওয়া হলো:

প্রকল্পের নামঃ ক) তেতুলঝোড়া ইউপির হেমায়েতপুর নালিয়াসুর ভাঙ্গা ব্রীজ হতে আলহেরা জমি পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ, খ) ধামসোনা ইউপির বাঁশবাড়ী হতে এনায়েতপুর মুসলিম মন্ডলের বাড়ী পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ।

SI. No	Bidder's Name	Bidder's Address	Details of security in taka	Total Bid Price in Taka	Modifications or Comments (Discounts with drawls if any)
1	2	3	4	5	6
১.	মেসার্স সুমন এন্টার প্রাইজ	হেমায়েতপুর, সাভার, ঢাকা।	২,২৭,৮৩১/-	--	কোন পরিমাণ দর উল্লেখ নেই
২.	মেসার্স ভাই ভাই এন্টার প্রাইজ	জামসিং, সাভার, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.৩৫	
৩.	মেসার্স এমরান বিল্ডার্স	সি-১৩, গেন্ডা, সাভার, ঢাকা।	২,৩০,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.৯৫	
৪.	মেসার্স জুয়েল এন্টার প্রাইজ	মিরপুর, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	
৫.	মেসার্স মাইসা এন্টার প্রাইজ	মিরপুর, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	
৬.	মেসার্স আনন্দ কনস্ট্রাকশন	ডি-১০২, তালবাগ, সাভার, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৬৩/-	
৭.	মেসার্স এশিয়ান বিল্ডার্স	মতিঝিল, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	লিকুইড মানি কম =৩৫,৭৭,৬০৫.৬৫ টাকা
৮.	মেসার্স ফজলুর রহমান	কাটিয়া, সাতক্ষীরা	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	
৯.	মেসার্স হুসাইন কনস্ট্রাকশন,প্রাইভেট লিঃ	মিরপুর, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	
১০.	মেসার্স জিন্নাত এন্টার প্রাইজ	কুমুরা বাজার, ধামরাই, ঢাকা।	২,২৮,০০০/-	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	

আহবায়ক সভাকে আরো অবহিত করেন যে, প্রতিটি দরপত্রে সংযুক্ত টেন্ডার সিকিউরিটি হিসেবে দাখিলকৃত পে-অর্ডার/ব্যাংক ড্রাফট, liquid Asset এবং Enlistment Certificate সহ অন্যান্য প্রদত্ত কাগজপত্র যথাযথ ভাবে পরীক্ষা করে CS1, CS2 তে উপস্থাপন করা হয়েছে।

দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (TEC) এর সদস্যবৃন্দ প্রাপ্ত দরপত্রসমূহ মূল্যায়ন করেন। মূল্যায়ন কালে দেখা যায় যে, মেসার্স সুমন এন্টারপ্রাইজ দরপত্রে কোন পরিমাণ দর উল্লেখ করে নাই। মেসার্স সুমন এন্টার প্রাইজের দাখিলকৃত দরপত্রে কোন Total Bid Price উল্লেখ না থাকায় এবং মেসার্স এশিয়ান বিল্ডার্স কর্তৃক দাখিলকৃত ব্যাংক স্টেটমেন্ট ব্যালেন্স চাহিত লিকুইড মানির চেয়ে কম থাকায় তাদেরকে বাদ দিয়ে ০৮ টি দরপত্র শর্তাবলী সাপেক্ষে বৈধ ঘোষণা করা হয়। ফলে বৈধ ৮টি দরপত্রের মধ্যে লটারির মাধ্যমে ঠিকাদার নির্বাচন করা হয়।

গ্রুপ নং	কাজের নাম	প্রাক্কলিত মূল্য	দরপত্রের সংখ্যা		লটারির জন্য নির্ধারিত দরপত্রের সংখ্যা।	মন্তব্য
			প্রাপ্ত	অবৈধ		
০১.	ক) তেতুলঝোড়া ইউপির হেমায়েতপুর নালিয়াসুর ভাঙ্গা ব্রীজ হতে আলহেরা জমি পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ, খ) ধামসোনা ইউপির বাশঁবাড়ী পলাশের বাড়ী হতে এনায়েতপুর মুসলিম মন্ডলের বাড়ী পর্যন্ত ১০০০ মি: রাস্তা এইচবিবি করণ।	৭৫,৯৪,৩৫৫/-	১০	০২	০৮	
	সর্বমোট=	৭৫,৯৪,৩৫৫/-	১০	০২	০৮	

সিদ্ধান্তঃ দাখিলকৃত ১০টি দরপত্রের মধ্যে Responsive ৮টি দরপত্রের সব কয়টি তে ৫% নিম্নদরে দাখিল করা হয়েছে বিধায় লটারীর মাধ্যমে ঠিকাদার নির্বাচনের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় এবং সে মোতাবেক প্রকাশ্যে উপস্থিত ঠিকাদারদের সম্মুখে লটারী অনুষ্ঠিত হয় যাহার ফলাফল নিম্নরুপ:

লটারির ফলাফল নিম্নরুপ

প্রকল্পের নামঃ ক) তেতুলঝোড়া ইউপির হেমায়েতপুর নালিয়াসুর ভাঙ্গা ব্রীজ হতে আলহেরা জমি পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ, খ) ধামসোনা ইউপির বাঁশবাড়ী হতে এনায়েতপুর মুসলিম মন্ডলের বাড়ী পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ।

S1, No.	Name of the Tenderer	Tender Price	Winner status	Remarks
১.	জিনাত এন্টার প্রাইজ	৭২,১৭,৬৬৩.৯৫	1st Lucky	লটারির মাধ্যমে ৩ জন ঠিকাদারের নাম নির্ধারণ করা হয়েছে।
২.	মেসার্স হুসাইন কনস্ট্রাকশন, প্রাইভেট লিঃ	৭২,১৭,৬৬৩.৯৫	2nd Lucky	
৩.	মেসার্স ফজলুর রহমান	৭২,১৭,৬৬৩.৯৫	3rd Lucky	

লটারীর মাধ্যমে ১ম বিজয়ীকে NOA প্রদানের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এছাড়া ১ম বিজয়ী কাজ করতে ব্যর্থ হলে পর্যায়ক্রমে ২য় ও ৩য় বিজয়ী কে NOA প্রদানের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

পরবর্তীতে সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক উপজেলা নির্বাহী অফিসার নির্বাচিত দরদাতার সাথে চুক্তি করার অনুমতির জন্য মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব), দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর বরাবর ১৭.০১.২০১৮ তারিখ আবেদন প্রেরণ করেন। আবেদনটি নিম্নরুপ:

> *উপর্যুক্ত বিষয় ও সূত্রের পরিপ্রেক্ষিতে মহোদয়ের সদয় অবগতির জন্য জানানো যাচ্ছে যে, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আওতায় ২০১৭-১৮ অর্থ বছরে গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্পের আওতায় সাভার উপজেলায় ১ টি প্যাকেজ ২০০০.০০ মিটার (এইচবিবি) রাস্তা অনুমোদন দেওয়া হয়। অনুমোদিত প্যাকেজটির দরপত্র বিজ্ঞপ্তি নং- ০২(৫০.০১.০০০০.০২৪.৪১.০০৯.১৭-২৪০), তারিখঃ ১৬/১১/২০১৭ খ্রিঃ*

মোতাবেক ২০/১২/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে দাখিলকৃত দরপত্র ২২/০১/২০১৭ খ্রিঃ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয় এবং ৫% নিম্নদরে সকল দরপত্র দাখিল হওয়ায় লটারির মাধ্যমে ঠিকাদার নির্বাচন করা হয়।

এমতাবস্থায়, দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির কার্যবিবরনী ও তুলনামূলক বিবরণীসহ চাহিত তথ্য সংযুক্ত ছক মোতাবেক নিম্নোক্তভাবে পুরণ করতঃ মহোদয়ের সদয় অনুমোদন হলে নোটিফিকেশন অব এওয়ার্ড প্রদান করা যেতে পারে ইহা মহোদয়ের সদয় জ্ঞাতার্থে ও কার্যার্থে প্রেরণ করা হলো।

প্যাকেজ নং	প্রকল্পের নাম	প্রাথমিক ভাবে নির্বাচিত ঠিকাদার/প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	উদ্ধৃত দর (টাকা)৫% নিম্নদরে	মন্তব্য
০১	ক) তেতুলঝোড়া ইউপির হেমায়েতপুর নালিয়াসুর ভাঙ্গা ব্রীজ হতে আলহেরা জমি পর্যন্ত ১০০০ মিঃ রাস্তা এইচবিবি করণ, খ) ধামসোনা ইউপির বাশঁবাড়ী পলাশের বাড়ী হতে এনায়েতপুর মুসলিম মন্ডলের বাড়ী পর্যন্ত ১০০০ মি: রাস্তা এইচবিবি করণ।	জিনাত এন্টারপ্রাইজ প্রোঃ মোঃ সামছুজ্জামান কুশুরা বাজার, ধামরাই, ঢাকা।	৭২,১৪,৬৩৭.২৫	

প্রকল্প কার্যালয় থেকে অনুমোদনের পর বিগত ১৮.২.২০১৮ তারিখ কার্যাদেশ প্রদান ও চুক্তিপত্র স্বাক্ষর করা হয়। ক্রয় কার্যক্রমের বিজ্ঞপ্তি প্রদান থেকে শুরু করে চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত সকল স্তরে সরকারি কার্যবিধি মানা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

জিনাত এন্টারপ্রাইজ প্রো: রাস্তা এইচবিবিকরণের কাজটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করেন। উপজেলা প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন কমিটির সদস্যগণ সরেজমিন পরিদর্শন করে তার পর বিল প্রদান করেছেন।

পর্যবেক্ষণ: তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ২৮ দিন সময় দেয়া হয়েছে; দুটি জাতীয় পত্রিকায় দরপত্র আহবান করা হয়েছে; দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি ৩ জনের বেশী সদস্য নিয়ে গঠন করা হয়েছে; এদের মধ্যে একজন বহি:সদস্য রয়েছে; প্রাক্কলিত ব্যয় থেকে চুক্তি মূল্য প্রায় ৫% কম এবং ক্রয় কার্যক্রম এলটিএম পদ্ধতি অনুসরণ করে করা হয়েছে। সুতরাং উপর্যুক্ত বিষয় থেকে প্রতীয়মান হয় যে, ক্রয় কার্যক্রমের ক্ষেত্রে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন-২০০৬ এবং পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধি-২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছে।

৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জনঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও impact পর্যবেক্ষণ নিম্নের সারণি ৩.৩ এ দেয়া হলো।

সারণি ৩.৪: প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও impact পর্যবেক্ষণ

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)**	অর্জনসমূহ	পর্যবেক্ষণ	পর্যালোচনা
উদ্দেশ্য				
যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে স্থানীয় পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণ ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন।	▪ নারীসহ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থান। ▪ প্রতি বছর প্রত্যেক উপজেলায় ক্যাটাগরি ভিত্তিক এইচবিবি রাস্তা নির্মাণ, অনুন্নত উপজেলায় প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্প গ্রহণ। ▪ গ্রামের কৃষকের উৎপাদিত শস্যের মূল্য প্রাপ্তি।	১০০% অর্জিত হয়েছে।	সরেজমিন পরিদর্শন, এলাকার লোকদের সাথে আলোচনার তথ্য থেকে দেখা যায়, এই সকল রাস্তার পাশে ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী সৃষ্টি হচ্ছে, অটো বাইক, ব্যাটারিচালিত ভ্যান, রিক্সা ইত্যাদি পেশায় লোক নিযুক্ত হচ্ছে। এলাকায় উৎপাদিত কৃষি পণ্য সামগ্রী ভ্যান, অটো বাইক, সিএনজি ইত্যাদির মাধ্যমে জমি থেকে বাড়ীতে আনা এবং বাড়ী থেকে পুনরায় বিক্রয়ের জন্য বাজারে নিয়ে যাওয়া সহজ হয়েছে ও ন্যায্য মূল্যে বিক্রয় করতে পারছে।	সরেজমিন পরিদর্শন, অংশীজনের সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকার এবং উপকারভোগীদের সাথে জরিপের তথ্যমতে গ্রামীন এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। বিভিন্ন ধরণের যানবাহন চলাচল বেড়েছে। রাস্তার পাশে গ্রামীণ কৃষি পণ্যের বাজার সৃষ্টি হয়েছে, ফলে স্থানীয় পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণ সুবিধা হয়েছে এবং আনুপাতিক হারে ব্যয় কমেছে, অর্থনৈতিক কার্যক্রমে গতিশীলতা এসেছে এবং অর্থনৈতিক উন্নয়ন বৃদ্ধি পাচ্ছে।
গ্রামীণ মাটির রাস্তা ক্ষয় রোধ করা, স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ ইত্যাদির সাথে যোগাযোগ স্থাপন।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের ফলে রাস্তার পাশে অনেকেই বিভিন্ন ধরণের গাছ পালা রোপন করেছে। স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ ইত্যাদির সাথে এই সকল রাস্তাসমূহ যোগাযোগ স্থাপন সহায়ক হয়েছে।	মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে অনেকেই রাস্তার পাশে বিভিন্ন ধরণের গাছপালা রোপন করেছে, সবজি চাষ করেছে এছাড়া রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে বর্ষাকালে গ্রামীণ মাটির রাস্তার ভাঙ্গন রোধ হয়েছে। ফলে মাটির রাস্তার ক্ষয় রোধ হয়েছে। অন্যদিকে এই সকল রাস্তাসমূহ স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদ ইত্যাদির সাথে সংযোগ তৈরি করেছে ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।
মৌসুমী ও বার্ষিক কর্মসংস্থান সৃষ্টি।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের ফলে মৌসুমী ও বার্ষিক কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। বিশেষ করে প্রকল্প এলাকার দরিদ্র মহিলা ও পুরুষ বিভিন্ন ধরণের কাজের সাথে যুক্ত হচ্ছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রায় ১ লক্ষ মহিলাদের সরাসরি রাস্তার কাজে নিয়োগ প্রদান করা হয়েছিল।	সরেজমিন পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের ফলে অনেকের বিভিন্ন ধরণের কর্মসংস্থানের সাথে যুক্ত হচ্ছে। যেমন; অটো বাইক, সিএনজি, ব্যাটারিচালিত ভ্যান, ক্ষুদ্র ব্যবসা ইত্যাদি। পূর্বে একজন লোক যেখানে ধানের জমিতে দৈনিক মজুরিতে কাজ করতো, বর্তমানে সে দিনে ধানের জমিতে কাজ করে এবং বিকেলে বা সন্ধ্যার পর নিজের ব্যবসা (চায়ের) দোকানে কাজ করছে। ফলে উভয় কাজ করে বেশী আয় করতে পারছে। অন্যদিকে নারীদের কর্মসংস্থান হচ্ছে ও সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে।

অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ জনপদের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে অবকাঠামোগত উন্নয়ন হয়েছে, এর ফলে গ্রামীণ জনপদের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হয়েছে।	সরেজমিন পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে গ্রামীণ অবকাঠামোর উন্নয়ন হয়েছে, ফলে অনেকেই বিভিন্ন ধরণের কর্মসংস্থানের সাথে যুক্ত হচ্ছে, যেমন- অটো বাইক, সিএনজি, ব্যাটারিচালিত ভ্যান, ক্ষুদ্র ব্যবস্যা ইত্যাদি। এই সকল কাজের সাথে যুক্ত হওয়ার ফলে তাদের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন হচ্ছে। পূর্বে একজন লোক যেখানে সারাদিন জমিতে দৈনিক কাজ করে ৩০০-৪০০ টাকা পেত, বর্তমানে সেখানে জমিতে কাজ করার পর নিজের ব্যবসা করে আরো ২০০-৩০০টাকা অতিরিক্ত আয় করছে। ফলে প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হচ্ছে।
আউটপুট				
সারা দেশের যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি করা।	▪ ২০১৬-২০১৭ অর্থ বছর ০.০০ কি.মি. ২০১৭-২০১৮ অর্থ বছর ২০৭৪.৫ কি.মি. ও ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ৯৩৪.৮৪ কি.মি. এবং বিশেষ/ থোক বরাদ্দ ১৩৬.৬৬ কি.মি সহ মোট ৩১৪৬.০১ কি.মি. রাস্তা এইচবিবি করা হবে। ▪ সময় ও খরচ কমবে। ▪ বিভিন্ন ধরণের ফসল উৎপাদনের কৃষক উৎসাহিত হবে। ▪ ব্যবসা-বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে। ▪ কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় সার, কীটনাশক ইত্যাদির কারণে ফলন বৃদ্ধি পাবে। ▪ স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি। ▪ স্থানীয় বাজারে মুদ্রার Flow বাড়বে।	১০০% অর্জিত হয়েছে।	সারা দেশের যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি পেয়েছে।	সারা দেশে ৩১৪৬.০১ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণ করা হয়েছে। এই সকল রাস্তাসমূহ একদিকে যেমন কার্পেটিং করা রাস্তার (উপজেলা ও জেলার মূল সড়কের সাথে) সাথে যুক্ত অন্যদিকে গ্রামীণ মাটির রাস্তার সাথেও যুক্ত ফলে যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি পেয়েছে।
০৩ (তিন) বছরে ৩১৪৫.৫ কিলোমিটার গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণ।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	সারা দেশে মোট ৩১৪৬.০১ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণ করা হয়েছে।	বিভিন্ন প্রকার তথ্য উপাত্ত, দলিলাদি এবং সরেজমিন পরিদর্শন করে দেখা যায় যে সারা দেশে মোট ৩১৪৬.০১ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণ করা হয়েছে।
যোগাযোগ ব্যবস্থা ও অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী করা।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	যোগাযোগ ব্যবস্থা ও অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী হয়েছে।	সারা দেশে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। বিভিন্ন ধরণের যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এর ফলে অর্থনৈতিক কার্যক্রমে গতিশীলতা সৃষ্টি হয়েছে এবং এই সকল এলাকার মানুষের অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী হচ্ছে।
ভূমিহীন, শ্রমহীন দরিদ্র জনগোষ্ঠীর, প্রান্তিক কৃষক ও বিশেষ করে মহিলাদের স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি।		১০০% অর্জিত হয়েছে।	ভূমিহীন, শ্রমহীন দরিদ্র জনগোষ্ঠি, প্রান্তিক কৃষক ও বিশেষ করে মহিলাদের স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি হয়েছে।	গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের সময় প্রায় ২০-৩০% মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ দেয়া হয়েছে। অন্যদিকে এই সকল মহিলারা এখন বিভিন্ন ধরণের কার্যক্রমের সাথে যুক্ত হচ্ছে যেমন: হাঁস মুরগি পালন, বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি চাষ, ক্ষুদ্র টেইলরিং, চায়ের দোকান ইত্যাদি। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে বাড়িতে এসে ফরিয়া/দালালরা হাঁস-মুরগির ডিম, সবজি ইত্যাদি কিনে নিয়ে যায়। ফলে এই সকল মহিলারা অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের সাথে যুক্ত হতে পারছে এবং আর্থিকভাবে স্বাবলম্বি হচ্ছে।

৩.৩.১ প্রকল্পের লগফ্রেম পর্যবেক্ষণ:

৩.৩.১.১ সামগ্রীকভাবে পর্যবেক্ষণ

“গ্রামীণ মাটির রাস্তা টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) (১ম সংশোধিত) করণ” প্রকল্পের আরডিপিপিতে কোন লক্ষ্য (Goal) উল্লেখ করা হয়নি, অথচ লগফ্রেমে ৩টি লক্ষ্যকে বিবেচনা করা হয়েছে। এছাড়া, আরডিপিপি মোট ৬টি উদ্দেশ্যকে বিবেচনা করা হয়েছে ও লগফ্রেমে মাত্র ৪টি উদ্দেশ্য বিবেচনা করা হয়েছে। উল্লেখ্য, দুর্যোগকালে অল্প সময়ে দুর্গত এলাকার জনগণ যাতে আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে, সহজে চিকিৎসা সেবা পেতে পারে, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া এবং দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস করা, এ উদ্দেশ্য আরডিপিপিতে থাকলেও লগফ্রেমে উল্লেখ করা হয়নি। এছাড়া, আরডিপিপিতে ১টি মাত্র আউটপুট থাকলেও লগফ্রেমে ৪টি আউটপুট বিবেচনা করা হয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) এর নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, সময় মতো অর্থ বরাদ্দ প্রাপ্তি ও কাজের গুণগতমান ও পরিমাণ নির্ধারণ উদ্দেশ্য পর্যায়ে থাকলেও এগুলো ইনপুট পর্যায়ে থাকার কথা, উদ্দেশ্য পর্যায়ে নয়।

৩.৩.১.২ কাঠামোগত দুর্বলতা

লগফ্রেম সাধারণত 4 x 4 model (4 Row x 4 column) হয় যা অনুসরণ করা হয় নাই।

৩.৩.১.৩ প্রকল্পের লক্ষ্য

“গ্রামীণ মাটির রাস্তা টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত)” প্রকল্পে ডিপিপি ও আরডিপিপিতে কোন লক্ষ্য (Goal) উল্লেখ করা হয়নি, কিন্তু লগফ্রেমে ৩টি লক্ষ্যকে বিবেচনা করা হয়েছে। এখানে বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশকে কোন সময় বা পরিমাণ উল্লেখ করা হয়নি। যেমন: নারীসহ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থান, এখানে কতজন নারীদের কর্মসংস্থান হবে এবং কোন সময়ের মধ্যে হবে তা উল্লেখ করা হয়নি। সুতরাং প্রকল্পের লক্ষ্য কতটুকু অর্জিত হয়েছে তা পরিমাপ করতে অসুবিধা হয়েছে।

৩.৩.১.৪ উদ্দেশ্যসমূহ

প্রকল্পের আরডিপিপিতে মোট ৬টি উদ্দেশ্যকে বিবেচনা করে তৈরি করা হয়েছে। লগফ্রেমে মাত্র ৪টি উদ্দেশ্য বিবেচনা করা হয়েছে। প্রকল্পটির লগফ্রেমের উদ্দেশ্যসমূহের কোন সূচকেই সময় নির্ধারণ করা হয়নি, যেমন: দরিদ্র জনগোষ্ঠীর আয় ও ক্রয় ক্ষমতা বৃদ্ধির মাধ্যমে টেকসই জীবন মান উন্নয়ন। এখানে কতটুকু আয় বৃদ্ধি পাবে (%) এবং কোন সময়ের মধ্যে বৃদ্ধি পাবে তা উল্লেখ করা হয়নি। ফলে সময়ের সাথে অগ্রগতির তুলনা করতে সমস্যা হয়েছে। লগফ্রেমে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ৪টি, এর জন্য বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক ৩টি। এ ক্ষেত্রে উদ্দেশ্যসমূহকে যাচাই করা সমস্যা হয়েছে। এছাড়া লগফেমের একটি উদ্দেশ্য হলো- মৌসুমী ও বার্ষিক কর্ম সংস্থান সৃষ্টি। অথচ বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশকে এ বিষয়ে কোন কিছুই বলা হয়নি, ফলে এই উদ্দেশ্যকে পরিমাপ করতে অসুবিধা হয়েছে।

৩.৩.১.৫ আউটপুটসমূহ

আউটপুট পর্যায়ে একটি মাত্র সূচক পরিমাপের ক্ষেত্রে সময় নির্ধারণ করা হয়েছে কিন্তু অন্য দুটো সূচক যেমন: যোগাযোগ ব্যবস্থা ও অর্থনৈতিক অবস্থা শক্তিশালী করা এবং ভূমিহীন, শ্রমহীন দরিদ্র জনগোষ্ঠির, প্রান্তিক কৃষক ও বিশেষ করে মহিলাদের স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি। এ ক্ষেত্রে সময় ও পরিমাণ (সংখ্যা) উল্লেখ করা হয়নি। ফলে সূচকসমূহ পরিমাপ করার সময় সমস্যা হয়েছে।

৩.৩.১.৬ Important Assumption (IA) (গুরুত্বপূর্ণ অনুমান)

IA এর ক্ষেত্রে সূচকসমূহ স্বাভাবিকভাবে বাহিরের বিষয় যার উপর প্রকল্পের কোন নিয়ন্ত্রণ থাকে না। IA সমূহ প্রকল্পের অর্জন বাধাগ্রস্ত করে অথবা সহায়কও হতে পারে। পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়, উদ্দেশ্য ও ইনপুট পর্যায়ে একই IA কে বিবেচনা করা হয়েছে, যেমন- স্বাভাবিক রাজনৈতিক পরিবেশ, অর্থ বরাদ্দ ও অর্থ ছাড়।

প্রকল্পের লগফ্রেম প্রকল্পের একটি গুরুত্বপূর্ণ অঙ্গ। সুতরাং লগফ্রেম তৈরি করার সময় গুরুত্বসহকারে সকল বিষয় বিবেচনা করা প্রয়োজন।

৩.৪ এইচবিবিকরণ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

“গ্রামীণ মাটির রাস্তা টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত)” প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম নিম্নে উল্লেখ করা হলো।

৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক: সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের মোট ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। এদের মধ্যে জনাব ড: মোতাহার হোসেন, যুগ্ম সচিব, প্রকল্প পরিচালক (অতিরিক্ত দায়িত্বে) প্রায় ৭ মাস দায়িত্বে ছিলেন এবং অন্য জন জনাব মোঃ ইউসুফ আলী, অতিরিক্ত সচিব, প্রকল্প পরিচালক (অতিরিক্ত দায়িত্ব) প্রায় ১ বছর ৬ মাস (প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত) দায়িত্ব পালন করেছেন। উল্লেখ্য, দুজনেই অতিরিক্ত দায়িত্ব পালন করেছেন।

সারণি ৩.৫: প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কে তথ্য

নাম ও পদবী সহ বেতন স্কেল	পূর্ণ সময়	আংশিক সময়	কমপক্ষে ১টি প্রকল্প বাস্তবায়ন সময় কাল	সময় কাল		মন্তব্য
				যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ	
ড: মোতাহার হোসেন, যুগ্ম সচিব, প্রকল্প পরিচালক (অতিরিক্ত দায়িত্বে), পে-স্কেল: গ্রেড -৩	-	হ্যাঁ	হ্যাঁ	২৮-০৫-২০১৭	১১-০১-২০১৮	
মোঃ ইউসুফ আলী, অতিরিক্ত সচিব, প্রকল্প পরিচালক (অতিরিক্ত দায়িত্বে), পে-স্কেল: গ্রেড -২	-	হ্যাঁ	হ্যাঁ	১১-০১-২০১৮	৩০-০৬-২০১৯	

পর্যবেক্ষণ: সারণি ৩.৪ এর তথ্য থেকে দেখা যায়, দুজন প্রকল্প পরিচালকই অতিরিক্ত দায়িত্বে ছিলেন। গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণ প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৪৯২টি উপজেলায় বাস্তবায়িত হয়েছে। সুতরাং প্রকল্পটিতে যদি পরিচালকগণ পূর্ণ দায়িত্বে বহাল থেকে দুছরের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করতেন তাহলে কাজের গতিশীলতা আরও বৃদ্ধি পেত।

৩.৪.২ প্রকল্পের অন্যান্য জনবল: উপপ্রকল্প পরিচালক এবং সহকারী প্রকৌশলী-৭ জন প্রেষণে নিয়োগ করা হয়েছিল। একজন হিসাব রক্ষককে সরাসরি নিয়োগ করা হয়েছিল। অন্যদিকে অফিস সহকারি কাম মুদ্রাক্ষরিক-৫ জন, গাড়ী চালক-৭ জন এবং অফিস সহায়ক-৫ জন আউটসোর্সিং পদ্ধতিতে নিয়োগ করা হয়।

৩.৪.৩ প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি ও প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা: প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার লক্ষ্য ও অর্জন নিম্নের সারণিতে উল্লেখ করা হলো।

সারণি ৩.৬: প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার তথ্য

সভার বিবরণ	২০১৬-২০১৭		২০১৭-২০১৮		২০১৮-২০১৯		মন্তব্য
	লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন	লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন	লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন	
পিআইসি	-	-	৪	৪	৪	৪	
পিএসসি	-	-	৪	৪	৪	৪	

প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন এর তথ্য পর্যবেক্ষণ করা বলা যে, ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে কোন পিআইসি ও পিএসসি সভার অনুষ্ঠিত হয় নাই। কারণ, ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে প্রকল্প বাস্তবায়ন শুরু হলেও লোকবল ও অর্থ ছাড় না হওয়ায় কোন পিআইসি ও পিএসসি সভা হয় নাই। অন্যদিকে ২০১৭-২০১৮ এবং ২০১৮-২০১৯ অর্থবছরে ১০০% পিআইসি ও পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পের আরডিপিপি ও সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন এর পরিপত্র অনুসারে “কমিটি ৩ মাসে কম পক্ষে ১ (এক) বার অথবা প্রয়োজনীয় সময় সভায় মিলিত হবেন। এখানে, পরিপত্র অনুসরণ করা হয়েছে।

৩.৪.৪ অডিট বিষয়ে তথ্য: প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ছিল ২০১৬-২০১৯ মোট তিন অর্থ বছর। প্রথম অর্থ বছরে কোন বরাদ্দ না পাওয়ায় বাস্তবায়ন হয়নি। বিগত ২০১৭-২০১৮ এবং ২০১৮-২০১৯ অর্থবছর যথাক্রমে ১,৩৭,১০,৮৩৯.০০ টাকা ও ১২,২৭,৫১,৮৩৮.০০ টাকা (অব্যয়িত অর্থ) পরবর্তী অর্থবছরের ২/৭/২০১৮ এবং ৭/৭/২০১৯ তারিখে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের কাছে সমর্পন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য যে দুই অর্থবছর অর্থ বরাদ্দ পাওয়া গেছে সেই দুই বছরই অডিট করা হয়েছে। অডিটরগণ রেজিষ্টার খাতা ও অর্থ সমর্পনের প্রমাণকে শুধুমাত্র ‘নিরীক্ষিত’ লিখে গেছেন। প্রকল্প কার্যালয়ের সাথে যোগাযোগ করা হলে তারা জানান তাদের অডিট বিষয়ে কোন প্রতিবেদন দেননি।

৩.৫ প্রকল্পের প্রভাবসমূহ মূল্যায়ন

প্রকল্পের কার্যক্রম বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের লক্ষ্য কতটুকু অর্জিত হয়েছে তা নিম্নে বর্ণনা করা হলো:

৩.৫.১ গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন: পিসিআর এবং সরেজমিন পরিদর্শনের তথ্য অনুসারে সারা দেশে ৩১৪৫.৬ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণ করা হয়েছে। এই সকল রাস্তাসমূহ ইউনিয়ন বা উপজেলা, স্বাস্থ্যকেন্দ্র, হাট বাজার ও গ্রোথ সেন্টারের সাথে সংযোগ তৈরি হয়েছে। এছাড়া কোথাও এক পাশে কার্পেটিং এর রাস্তা ও অন্য পাশে গ্রামীণ মাটির রাস্তার সাথে যুক্ত। সারণি ৩.৬ এর তথ্য থেকে যে, প্রায় ৮৫.১% উপকারভোগী বলেছেন, রাস্তা এইচবিবি করার ফলে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। অপরদিকে, প্রায় ৭৫.৮%সুবিধাভোগী মনে করেন, শিক্ষার্থীরা সারা বছর শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারছে। দলীয় আলোচনা ও অংশীজনের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে জানা যায় যে, এই সকল রাস্তার ফলে গ্রামীণ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। বিভিন্ন উৎস থেকে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্ত থেকে দেখা যায় যে, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। পূর্বে এ সকল মাটির রাস্তাসমূহ বর্ষা মৌসুমে কর্দমাক্ত ও শুকনো মৌসুমে ধুলাবালি হয়ে যেত বিধায় চলাচলে সমস্যা হতো। বর্ষাকালে পাহাড়ি ও হাওড় এলাকার রাস্তায় চলাচল খুব বিপদজনক ছিল। রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে বিভিন্ন ধরণের যানবাহন সহজে ও নিরাপদে চলাচল করছে। সুতরাং বলা যায় গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। তাদের মতে পরিবহন চলাচলে সুবিধা হওয়ায় সিএনজি, অটো-বাইক, ব্যাটরিচালিত ভ্যান, মটরসাইকেল অন্যান্য পরিবহন চলাচল বেড়েছে।

সারণি ৩.৭: গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
যাতায়াতের/যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে	৮৩৮	৮৫.৫	১৮৩	৮৩.২	১০২১	৮৫.১
শিক্ষার্থীরা সারা বছর শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারছে	৭৪১	৭৫.৬	১৬৯	৭৬.৮	৯১০	৭৫.৮
জনগণ সহজে হাট-বাজারে যেতে পারছে	৭৫৭	৭৭.২	১৬৪	৭৪.৫	৯২১	৭৬.৮
জনগণ সহজে সেবা কেন্দ্রে যেতে পারছে	৬৫৮	৬৭.১	১৪২	৬৪.৫	৮০০	৬৬.৭
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**

৩.৫.২ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্য স্বল্প মেয়াদী কর্মসংস্থান: স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করেমহিলাদের স্বল্পমেয়াদী কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির তথ্য সারণি ৩.৭ এ উল্লেখ করা হয়েছে। তথ্য থেকে দেখা যায় ৬৫.৮% উপকারভোগী বলেছেন যে, এই প্রকল্পের ফলে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর বিশেষ করে মহিলাদের জন্য স্বল্প মেয়াদে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। প্রকল্পের অংশীজনের সাথে সাক্ষাৎকার ও সরেজমিন পরিদর্শনের তথ্য অনুযায়ী গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের সময় মোট শ্রমিকের প্রায় ২০-৩০% [প্রায় ১ (এক) লক্ষ] স্থানীয় মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল। বর্তমানে এই সকল মহিলারা বিভিন্ন ধরণের কার্যক্রমের সাথে যুক্ত হচ্ছে যেমন: হাঁস মুরগি পালন, বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি চাষ, ক্ষুদ্র ব্যবসা, টেইলরিং, চায়ের দোকান ইত্যাদি। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে ফরিয়া/দালালরা হাঁস-মুরগির ডিম, সবজি বাড়ি এসে কিনে নিয়ে যায়। ফলে মহিলারা অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের সাথে যুক্ত হতে পারছে এবং আর্থিকভাবে স্বাবলম্বি হচ্ছে। দলীয় অলোচনায় অংশীজনেরাও এ বিষয়ে সহমত প্রকাশ করেন।

সারণি ৩.৮: স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি **[একাধিক উত্তর]**

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি						
হ্যাঁ	৬৭১	৬৮.৫	১১৯	৫৪.১	৭৯০	৬৫.৮
না	৩০৯	৩১.৫	১০১	৪৫.৯	৪১০	৩৪.২
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**

নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন						
হ্যাঁ	৫৯১	৬০.৩	১১১	৫০.৫	৭০২	৫৮.৫
না	৩৮৯	৩৯.৭	১০৯	৪৯.৫	৪৯৮	৪১.৫
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের কারণসমূহ						
রাস্তা তৈরির সময় মহিলাদের বেশী নিয়োগ করা হয়েছে	৪৫৬	৭৭.২	৮৪	৭৫.৭	৫৪০	৭৬.৯
হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টারে মহিলাদের কাজের সুযোগ হয়েছে	৩০০	৫০.৮	৫৪	৪৮.৬	৩৫৪	৫০.৪
ক্ষুদ্র ব্যবসায় মহিলারা যুক্ত হচ্ছে (হাঁস-মুরগি পালন)	৩৬৩	৬১.৪	৮৫	৭৬.৬	৪৪৮	৬৩.৮
মোট (N)	**৫৯১**	**১০০.০**	**১১১**	**১০০.০**	**৭০২**	**১০০.০**

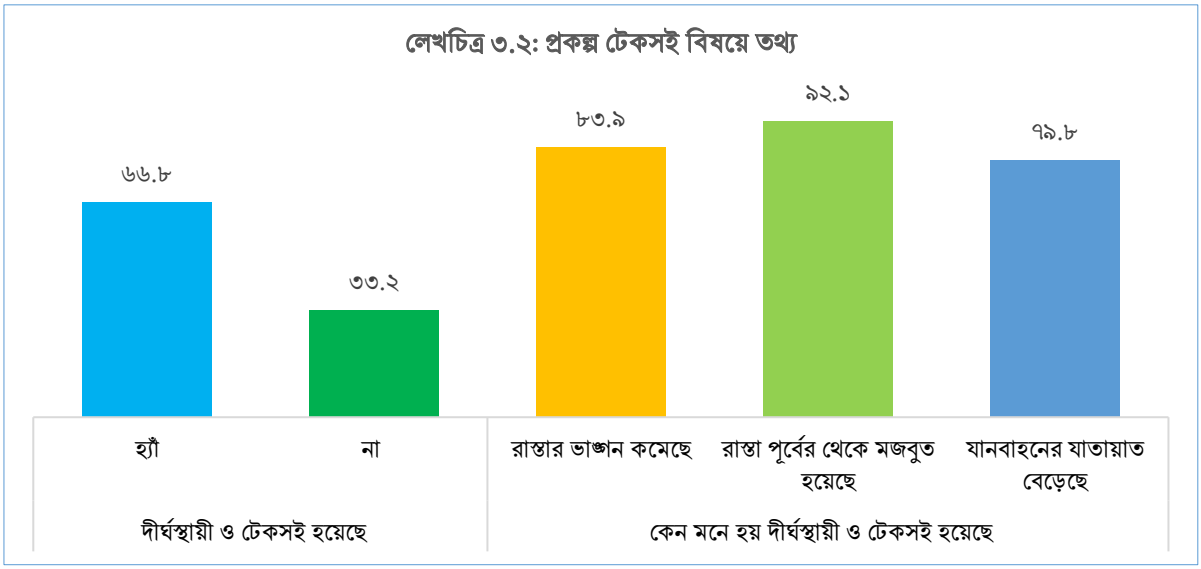
৩.৫.৩ অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি: সারা দেশে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। প্রকল্প এলাকার মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। স্থানীয় অংশীজনের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের সুবিধা হয়েছে যেমন: যাতায়াতের দুর্ভোগ কমেছে, যাতায়াতের সময় ও খরচ কমেছে। স্থানীয় কৃষি পণ্য সহজে বাজারজাত করতে পারছে। আশে পাশের জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে। পরিবহন চলাচলে সুবিধা হওয়ায় সিএনজি, অটো-বাইক, ব্যাটরিচালিত ভ্যান, মটরসাইকেল অন্যান্য পরিবহন চলাচল বেড়েছে বিধায় এই সকল পরিবহন সেক্টরে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে/সৃষ্টি হয়েছে। আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ বেড়েছে যেমন: ট্রাকটর ও পাওয়ার ট্রিলারের ব্যবহার বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনগণের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থানীয়ভাবে কৃষি পণ্যের পাইকারি বাজার গড়ে উঠেছে। কম খরচে এবং সময়ে বিভিন্ন মালামাল বহন করা যায় বলে ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ঘটেছে যেমন: মুদি দোকান, কৃষি পণ্যের দোকান, সার ও কীট নাশকের দোকান, ছোট ছোট চায়ের দোকান, রিক্সা পার্টস এর দোকান ইত্যাদি। এই সকল কার্যক্রম থেকে প্রতীয়মান হয় যে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার মানুষের অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি পেয়েছে।

৩.৫.৪ প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ অর্জন

উদ্দেশ্য ১: গ্রামীণ রাস্তায় এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী এবং টেকসই বিষয়ে তথ্য

গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমুহ এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী এবং টেকসই বিষয়ে তথ্য লেখচিত্র ৩.২ এ উল্লেখ করা হলো। অর্ধেকের বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৬৬.৮%) মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে। যে সকল উপকারভোগী ইতিবাচক উত্তর দিয়েছেন, তারা রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসইকরণে জন্য যে বিষয়সমূহ চিহ্নিত করেছেন তা হলো: রাস্তা পূর্বের থেকে মজবুত হয়েছে (৯২.১%), রাস্তার ভাঙ্গন কমে গেছে (৮৩.৯%) এবং যানবাহন যাতায়াত বেড়েছে (৭৯.৮%)।

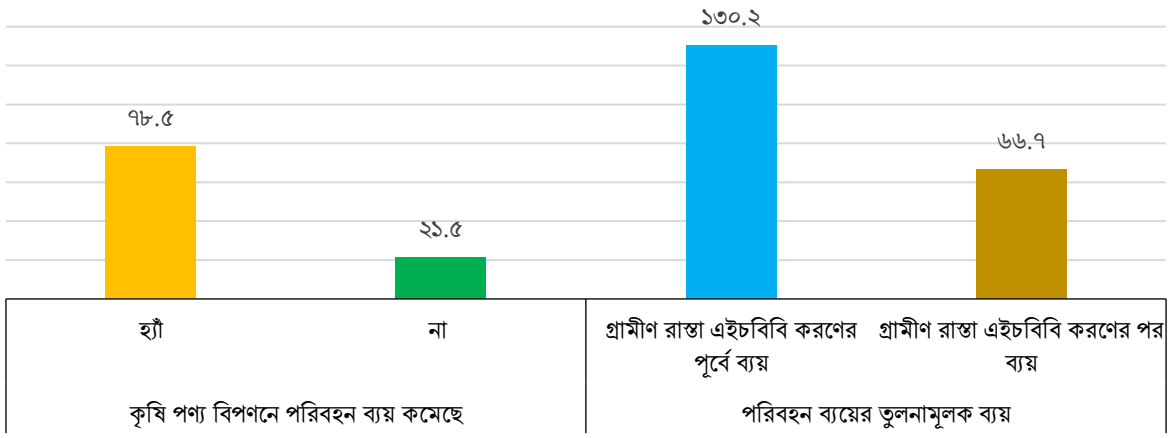
লেখচিত্র ৩.২: প্রকল্প টেকসই বিষয়ে তথ্য



উদ্দেশ্য-২: কৃষিপণ্য বিপণনে সহায়তা প্রদানের জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি করা এবং পরিবহন ব্যয় হ্রাস।

রেখ চিত্র ৩.৩ এ গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে এবং পরে স্থানীয় কৃষি পণ্য পরিবহন ব্যয়ের তুলনামূলক আলোচনা দেয়া হলো। সামগ্রীকভাবে সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৭৮.৫%) বলেছেন, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর স্থানীয় কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ ও পরিবহন ব্যয় কমেছে। এদের মতে, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে গড় ব্যয় হতো ১৩০.২০ টাকা এবং অপরদিকে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর গড় ব্যয় হয় ৬৬.৭০ টাকা।

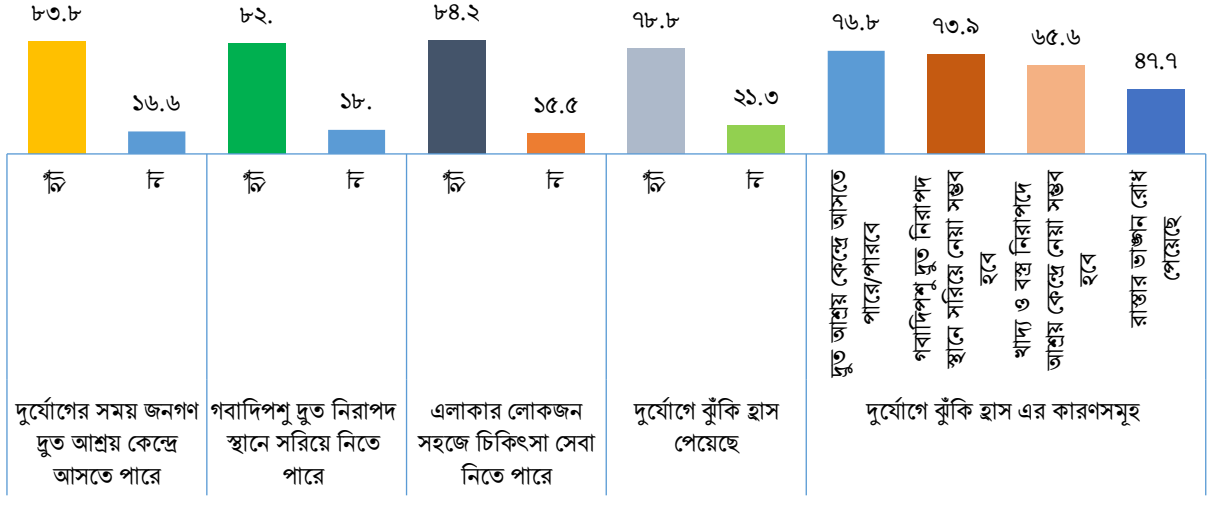
লেখচিত্র ৩.৩: পরিবহন ব্যয় হ্রাসের তথ্য



উদ্দেশ্য-৩: দুর্যোগের সময় অল্প সময়ে দুর্গত এলাকার জনগণ আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে, সহজে চিকিৎসা সেবা পেতে পারে, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া, দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাস করা।

গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের সময় ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ে তথ্য লেখচিত্র ৩.৪ দেওয়া হলো। সামগ্রীকভাবে সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৮৩.৮%) বলেছেন, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর দুর্যোগের সময় জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে। অপরদিকে, ৮২.০% উপকারভোগীদের মতে দুর্যোগের সময় গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব হয়েছে। উল্লেখযোগ্য সংখ্যক উত্তরদাতা (৮৪.২%) মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে। প্রায় তিন-চতুর্থাংশ (৭৮.৮%) উপকারভোগী বলেছেন যে, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে। এরা ঝুকিঁ হ্রাসের জন্য যে সকল বিষয় উল্লেখ করেন তা হলো: দুর্যোগের সময় দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে/পারবে (৭৬.৮%), গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব (৭৩.৯%) এবং খাদ্য ও বস্ত্র নিরাপদে আশ্রয় কেন্দ্রে নেয়া সম্ভব হয়েছে (৬৫.৬%)।

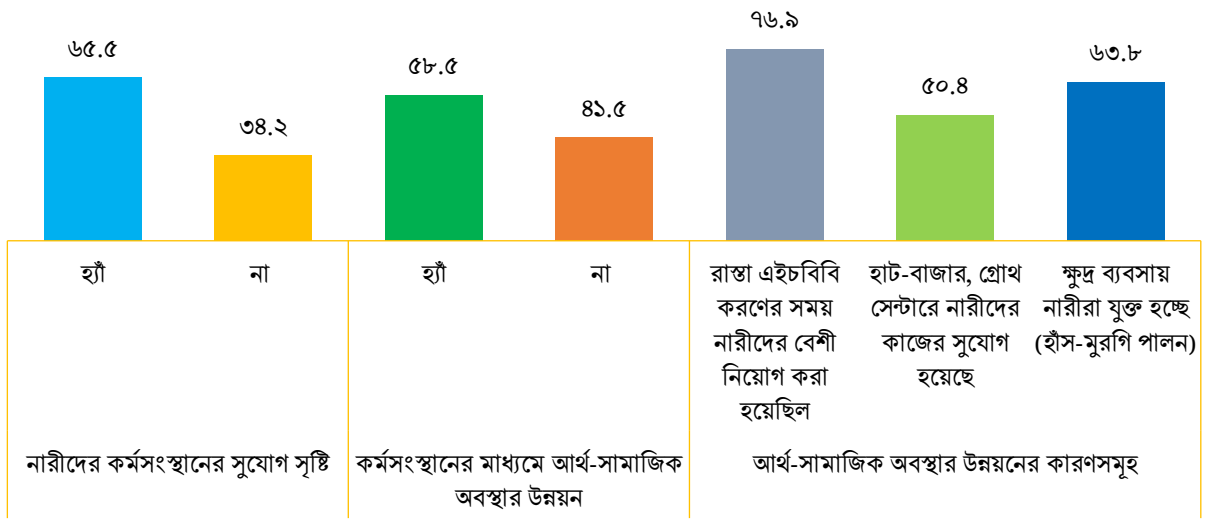
লেখচিত্র ৩.৪ :দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ে তথ্য



উদ্দেশ্য ৪: স্থানীয় মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

লেকচিত্র ৩.৫ এ গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে স্থানীয় মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতির তথ্য উল্লেখ করা হলো। সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৬৫.৮%) বলেছেন, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। অপরদিকে, অর্ধেকের চেয়ে বেশী সংখ্যক উত্তরদাতাদের মতে (৫৮.৫%) নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হচ্ছে। এই সকল উত্তরদাতাগণ যে সকল বিষয়কে আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নয়নে অবদান রেখেছে বলে মনে করেন তা হলো: মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের সময় মহিলাদের বেশী নিয়োগ করা হয়েছে (৭৬.৯%), ক্ষুদ্র ব্যবসায় মহিলারা যুক্ত হচ্ছে (হাঁস-মুরগি পালন) (৬৩.৮%) এবং হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টারে মহিলাদের কাজের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৫০.৪%)।

লেখচিত্র ৩.৫ : মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বিষয়ে তথ্য



৩.৫.৫ বিভিন্ন সূচকের পরিসংখ্যানিক টেস্টের ভিত্তিতে প্রভাব মূল্যায়ন: সমীক্ষায় প্রাপ্ত উপাত্তের স্টাটিস্টিকল টেস্টের মাধ্যমে প্রভাব মূল্যায়ন নিম্নের সারণি ৩.২ এ দেওয়া হলো।

প্রকল্পের দুটি চলকের মধ্যে একটির স্বাধীন চলক এবং অন্যটি নির্ভরশীল চলক। এখানে এইচবিবি রাস্তা স্বাধীন চলক এবং অন্যান্য সূচক নির্ভরশীল চলক। প্রকল্পের দুটি চলকের মধ্যে পারস্পারিক সম্পর্ক নির্ণয়ের ক্ষেত্রে যদি দুটি চলকের মধ্যে সম্পর্কের মান যদি <0.5 হয়, তবে তাদের মধ্যে সম্পর্ক বিদ্যমান এবং তাৎপর্যপূর্ণ। এই সম্পর্কের মান যতই শূণ্যের (০) কাছাকাছি বা শূণ্য হলে এই সম্পর্ক বেশী তাৎপর্যপূর্ণ। সারণি ৩.৮ তে দেখা যায় যে, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের সাথে সূচকগুলো মান ($p <0.5$) অর্থাৎ ০.০০। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে অন্যান্য সূচকের সাথে সম্পর্ক তাৎপর্যপূর্ণ। অর্থাৎ রাস্তা নির্মাণের ফলে রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে, সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে, স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে, দুর্যোগে হ্রাস পেয়েছে, মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।

সারণি ৩.৯: পরিসংখ্যানিক টেস্টের (P) ফলাফল

সূচক	χ^2 মান	p এর মান
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এর সাথে সূচকগুলোর সম্পর্ক		
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এই সকল রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে		০.০০**
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে এই সকল রাস্তা সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে।	৪২৬.৯	০.০০**
বর্তমানে কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে।	৫৫৮.৩৭	০.০০**
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় পূর্বে চেয়ে হ্রাস পেয়েছে	৪৮৩.৭৫	০.০০**

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের সময় জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে।	৪১৯.৭৮	০.০০**
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব হয়েছে।	৪৫২.৬১	
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে।	৪২৬.৩২	০.০০**
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে ।	৫২১.৫১	০.০০**
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের সময় স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল।	২২৮.৬৭	০.০০**
স্থানীয় জনগোষ্ঠী, বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।	৪৬২.১৬	০.০০**

**. Correlation is significant at the 0.01 level

৩.৫.৬ উপকার ব্যয় অনুপাত (BCR) বিশ্লেষণ:

$$\text{উপকার ব্যয় অনুপাত} = \frac{\text{উপকারসমূহ}}{\text{প্রকল্পে বাস্তবায়নের জন্য মোট ব্যয়}}$$

$$= \frac{\text{প্রতিমাইলে পরিবারের সংখ্যা X এইচবিবিকরণ রাস্তার পরিমাণ X আয় বৃদ্ধি -মুদ্রাস্ফিতি}}{\text{প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য মোট ব্যয়}}$$

$$= \frac{২২০ \text{ X } ৩১৪৫.৬০ \text{ কি.মি X } ২৮১২\text{-}৫২৩}{১২১৫৬৬১৭০০}$$

$$= ১.৩$$

নোট: সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী উপকার ব্যয় অনুপাত (BCR)= ১.৪৬৯

উল্লেখ্য- যে সকল উপকারভোগীর আয়ের প্রধান উৎস চাকুরি, তাদের গড় আয় বৃদ্ধি ব্যতিত অন্যান পেশায় নিয়োজিতদের বিগত ৩ বছরে গড় আয় বৃদ্ধি ২৮১২ টাকা। সুবিধাভোগীদের আর্থ-সামাজিক আয়ের সারণি থেকে পূর্বের ও বর্তমান আয়ের পার্থক্য, বাংলাদেশে প্রতি মাইলে পরিবারের গড় সংখ্যা ২২০ (বাংলাদেশ পরিসংখ্যান-২০১৯), মুদ্রাস্ফিতির হার গড়ে ৬.২% (বাংলাদেশ ব্যাংক ও বিবিএস- ২০২২), এছাড়া সরকারের সামাজিক নিরাপত্তা কর্মসূচী ইত্যাদি।

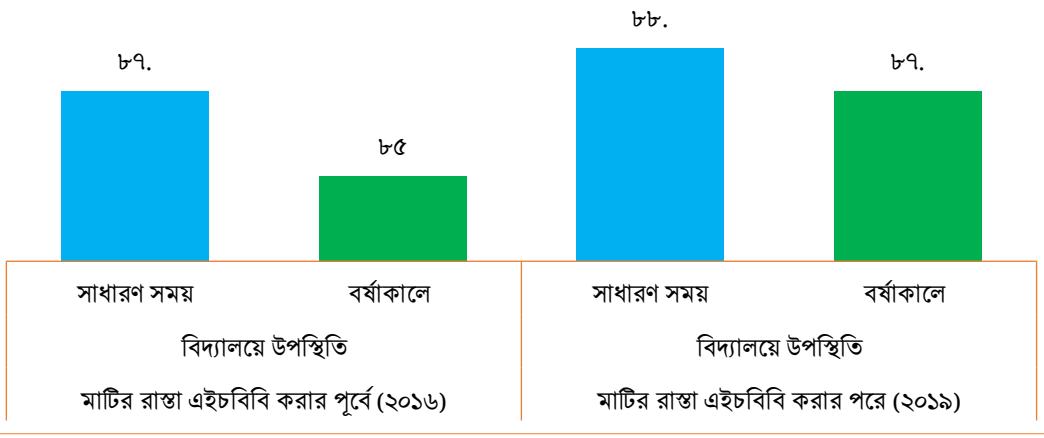
বিশ্লেষণ: প্রদত্ত প্রকল্পের উপকার ব্যয় অনুপাত বিশ্লেষণের ফলাফল থেকে প্রতীয়মান হয় যে ১ টাকা ব্যয় করার ফলে ১.৩ টাকার উপকার পাওয়া গেছে। সুতরাং বলা যায়, প্রকল্পটি বাস্তবায়ন কার্যকর হয়েছে।

৩.৫.৭ এইচবিবিকরণের ফলে বিদ্যালয়ে শিক্ষার্থীদের উপস্থিতির হার বৃদ্ধি

তথ্যসংগ্রহকারীগণ মোট ৪৮ টি বিদ্যালয় থেকে ২০১৬ সালে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বের তথ্য এবং ২০১৯ সালে এইচবিবিকরণের পরে শিক্ষার্থীদের উপস্থিতির তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উল্লেখ্য, এইচবিবিকরণ রাস্তার সাথে বা যে সকল শিক্ষার্থীরা এই সকল রাস্তা ব্যবহার করে বিদ্যালয়ে যাতায়াত করে সেই সকল বিদ্যালয় থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

লেখচিত্র ৩.৬ এ গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে ও পরে বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার উল্লেখ করা হলো। লেখচিত্রের তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যে ২০১৬ সালে সাধারণ সময় ও বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার যথাক্রমে ৮৭% ও ৮৫%। অপরদিকে ২০১৯ সালে সাধারণ সময় ও বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার যথাক্রমে ৮৮% ও ৮৭%। এক্ষেত্রে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতি ৩% বৃদ্ধি পেয়েছে। এই উপস্থিতি বৃদ্ধি গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের প্রভাব।

লেখচিত্র ৩.৬: গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে ও পরে বিদ্যালয়ে উপস্থিতি



মন্তব্য: এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যে উপকার হয়েছে তা মোট জাতীয় উৎপাদন (GDP) এ অবদান রাখবে। অন্যদিকে, শিক্ষার্থীদের বিদ্যালয়ে উপস্থিতি দেশের শিক্ষা ব্যবস্থায় অবদান রাখবে যা এসডিজি অর্জনে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে।

৩.৫.৮ এইচবিবিকরণের ফলে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি

বাংলাদেশের ৮ বিভাগের মোট ১৬ টি উপজেলার ১৬ টি এইচবিবি রাস্তা এবং ১৬টি মাটির রাস্তা ২ জন তথ্য সংগ্রহকারি সকাল ৬ টা থেকে রাত ১০ টা পর্যন্ত সরেজমিন পর্যবেক্ষণ (Observed) করেছেন। যে সকল পরিবহনসমূহ এই ২ (দুই) ধরণের রাস্তায় যে ধরণের যানবাহন চলাচল করতে দেখা গেছে তার একটি তথ্য নিম্নের সারণিতে উল্লেখ করা হলো। তথ্য থেকে দেখা যায় যে, মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর ট্রাক, পিকআপ, সিএনজি ইত্যাদি যানবাহন চলাচল করতে দেখা গেছে। অপরদিকে, গ্রামীণ মাটির রাস্তায় এই সকল যানবাহন চলাচল করতে দেখা যায়নি। অন্যান্য যানবাহনও এইচবিবি রাস্তায় বেশী চলাফেরা করে। মাটির রাস্তায় এইসকল বাহন খুব কম দেখা গেছে। তথ্য থেকে প্রতীয়মান হয় যে এইচবিবিকরণের ফলে পরিবহন চলাচল বেড়েছে।

সারণি ৩.১০ মাটির রাস্তা ও এইচবিবি রাস্তায় পরিবহন চলাচলের তুলনামূলক চিত্র

যানবাহনের শ্রেণি	এইচবিবি রাস্তা	মাটির রাস্তা
ট্রাক (বোঝাই/খালি)	১৭	×
পিকাআপ (বোঝাই/খালি)	৫১	×
সিএনজি (যাত্রী সহ/খালি)	১০৪	×
সিএনজি (কৃষি পণ্য পরিবহন)	৩৭	×
অটো বাইক ((যাত্রী সহ/খালি)	১৩৭	১৭
অটো বাইক (কৃষি পণ্য পরিবহন)	৩৯	৯
অটো ভ্যান ((যাত্রী সহ/খালি)	১৫৮	৩১
অটো ভ্যানে (কৃষি পণ্য পরিবহন)	৪৯	১৩

৩.৬. প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কি না সে বিষয়ে জানার জন্য ৮টি বিভাগের আওতায় ১৬টি জেলার অন্তর্ভুক্ত ৮টি উপজেলায় সরেজমিন প্রায় প্রায় ৩৫০কি.মি রাস্তা পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এর মধ্যে কয়েকটি রাস্তার অবস্থা তুলে ধরা হলো। উল্লেখ্য, প্রায় সব এলাকাতেই একই অবস্থা বিদ্যমান।

৩.৬.১ খাগড়াছড়ি জেলার দিঘিনালা উপজেলার ছোটমেরুন/সদর উপজেলায় অবস্থিত রাস্তাসমূহ

২৮ মার্চ ২০২২ তারিখ সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তাটি চলাচলের জন্য খুব ভালো অবস্থায় আছে। তবে কয়েকটি জায়গায় ইট উঠে গেছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে এলাকাবাসি জানান যে রাস্তাটি হওয়ার ফলে তাদের যাতায়াতে খুব উপকার হয়েছে। এই এলাকা থেকে স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে খুব সমস্যা হতো। লোকের মাধ্যমে বহন করতে হতো তাতে বেশী খরচ হতো এবং সময় ও বেশী লাগতো। তাছাড়া সব সময় লোক পাওয়া যায় না। বর্ষকালে আরো বেশী সমস্যা হতো। পাহাড়ি রাস্তায় চলাচল করা যেত না, যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটে যেত। রাতে যাতায়াতে বেশী সমস্যা হতো। বর্ষকালে ছেলে মেয়েরা বিদ্যালয়ে যেতে পারত না। তাছাড়া প্রত্যন্ত এলাকা থেকে কৃষি পণ্য যেমন কলা, হলুদ, আম, আনারস, কাঁঠাল ইত্যাদি বাজারে বিক্রির জন্য নিয়ে আসা খুব সমস্যা হতো। এখন সে সব সমস্যা হয় না। রাস্তার পাশে স্থানীয় পণ্যের বরাজর সৃষ্টি হয়েছে। তবে সকলেই জানান যে ২-৩ বছর পর পর রাস্তা সংস্কার করলে অনেক দিন টেকসই হতো।

তিনটি রাস্তাই খুব ভালো আছে, তবে ভারী যানবাহন চলাচলের ফলে কোথাও দেবে গেছে। পাহাড়ি অঞ্চলে বর্ষাকালে পাহাড়ের মাটি ধ্বসে পরে রাস্তার উপর মাটির আস্তর পড়ে গেছে। পাহাড়ি এলাকার ফলে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে।

৩.৬.২ ঢাকা জেলার সাভার উপজেলার বিরুলিয়া ইউনিয়নের সারুলিয়া মোক্তারের বাড়ী হইতে সারুলিয়া ঘাট পর্যন্ত:

রাস্তাটি বিগত ২০১৮-২০১৯ সালে বাস্তবায়িত হয়। রাস্তাটি নির্মাণের জন্য মোট ব্যয় হয়েছে ৪১,১৩,২১৫.০০ টাকা। বিগত ২০.২.২০২২তারিখ সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তার উপর দিয়ে ভারি যানবাহন বিশেষ করে বালু ও ইট বোঝাই ট্রাক চলাচলের কারণে রাস্তা নষ্ট হয়ে গেছে। বর্তমানে রাস্তার উপর দিয়ে পানি প্রবাহিত হচ্ছে। ফলে রাস্তা আরও বেশী নষ্ট হয়ে যাচ্ছে। এলাকার জনগণ ও যানবাহন চলাচলে খুব সমস্যা হচ্ছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে রাস্তার পাশে উপকারভোগীদের সাথে আলোচনার মাধ্যমে জানা যায়, রাস্তাটি এইচবিবি হওয়ার ফলে তাদের যাতায়াতে খুব উপকার হয়েছে। পূর্বের চেয়ে কম খরচে বিভিন্ন স্থানে যাতায়াত করতে পারে। বিভিন্ন ধরণের বাহন চলাচল করে। এলাকাবাসির মতে, ভারি যানবাহন (ইট, বালু

ভর্তি ট্রাক) চলাচল এবং দেখভালের জন্য কোন ব্যবস্থা করা হয়নি ফলে রাস্তা ভেঙ্গে গেছে। উপস্থিতির মতে, মাঝে মাঝে রাস্তা মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে রাস্তা ভাঙ্গবে না এবং দীর্ঘস্থায়ী হবে। সকলে রাস্তাটি সংস্কার বা রক্ষণাবেক্ষণ দাবী জানান।

৩.৬.৩ ঢাকা জেলার সাভার উপজেলার বনগাঁও ইউপি কোন্ডা আরিফের বাড়ী হতে কুরান আলীর জমি হয়ে বাজার পাড়া নদীর ঘাট পর্যন্ত।

রাস্তাটি বিগত ২০১৮-২০১৯ সালে বাস্তবায়িত হয়। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তার উপর দিয়ে ভারি যানবাহন বিশেষ করে বালু ও ইট বোঝাই ট্রাক, ট্রাকটর চলাচলের কারণে নষ্ট হয়ে গেছে। বর্তমানে রাস্তার একাংশ বেশ ভালো আছে। এই অংশের দু পাশে ফসলের জমি, কোন খাল বা পুকুর নাই। অন্য অংশে কিছু কিছু জায়গা দেবে গেছে এবং ইট নষ্ট হয়ে গেছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে এলাকাবাসি জানান যে রাস্তাটি হওয়ার ফলে তাদের যাতায়াতে খুব উপকার হয়েছে। সুতরাং যাতায়াতের এই উপকার ধরে রাখতে হলে রক্ষণাবেক্ষণ বা সংস্কারের প্রয়োজন। অন্যথায় চলাচলে খুব সমস্যা হচ্ছে/হবে।

৩.৬.৪ সুনামগঞ্জ জেলার ধর্মপাশা উপজেলায় রাস্তাটি বিগত ২০১৭-২০১৮ সালে বাস্তবায়িত হয়। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তার উপর দিয়ে ভারি যানবাহন বিশেষ করে বালু ও ইট বোঝাই ট্রাক, ট্রাকটর চলাচলের কারণে নষ্ট হয়ে গেছে। বর্তমানে রাস্তার পাশ ভেঙ্গে যাবার কারণে গ্রামের জনগণ মাটি দিয়ে রাস্তা সংস্কার করেছেন। রাস্তার পাশে পুকুর, ডোবা, খাল ইত্যাদি থাকার ফলে কিছু কিছু জায়গা দেবে গেছে এবং ইট নষ্ট হয়ে গেছে।

৩.৬.৫ নেত্রকোনা জেলার কলমাকান্দা উপজেলায় রাস্তাটি বিগত ২০১৮-২০১৯ সালে বাস্তবায়িত হয়। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তার উপর দিয়ে ভারি যানবাহন বিশেষ করে বালু ও ইট বোঝাই ট্রাক, ট্রাকটর চলাচলের কারণে কিছু ইট নষ্ট হয়ে গেছে। তবে একটি রাস্তা বেশ ভালো আছে। এই রাস্তা দিয়ে বর্তমানে কয়েটি স্কুলের শিক্ষার্থীরা এবং বিডিআর এর গাড়ী যাতায়াত করে। এই রাস্তার দুপাশে shoulder আছে এবং সেখানে ঘাস হওয়ার করণে রাস্তা ভালো আছে।

পর্যবেক্ষণ: প্রকল্পের তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, এই সকল রাস্তাসমুহ নির্মাণকাল ছিল ২০১৭-২০১৮ এবং ২০১৮-২০১৯। এইসকল রাস্তার নির্মাণকাজ শেষ হয়েছে প্রায় ৩বছর পূর্বে। প্রায় ৩৫০ কি.মি: এইচবিবিকরণ রাস্তা সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তার প্রায় ৮৫-৯০% রাস্তা ভালো আছে। যানবাহন চলাচলের উপযোগী অবস্থায় আছে। তবে প্রায় ১০-১৫% রাস্তা ভারী যানবাহন চলাচলের কারনে কোথাও দেবে গেছে, রাস্তার পাশে গাইড ওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে, পাহাড়ি ঢলে রাস্তার উপর মাটির আস্তরণ পড়ে গেছে এবং কোন কোন এলাকায় বর্ষাকালে রাস্তা পানির নীচে তলিয়ে যায় ফলে নষ্ট হয়ে গেছে। তথ্য থেকে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে।

৩.৭ ডাটা ট্রায়াংগুলেশন: প্রভাব মূল্যায়নের জন্য মিশ্র পদ্ধতি অবলম্বন করে বিভিন্ন শ্রেনির উত্তরদাতাদের নিকট থেকে পরিমাণগত ও গুণগত তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। উত্তরদাতাদের সাথে আলোচনা বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ টেকসই, দীর্ঘস্থায়ী হয়েছে। সুতসাং বিশ্লেষণ থেকে বলা যায় গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের পর রাস্তাসমূহ চলাচল উপযোগী, কৃষিপণ্য বিপণনে খরচ হ্রাস, দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস এবং নারীদের কর্মসংস্থান সৃষ্টি ইত্যাদি বিষয়ে জরিপ ডাটা, দলীয় আলোচনা এবং একক আলোচনার ফলাফল নিম্নে দেয়া হলো।

সারণি ৩.১১ ডাটা ট্রায়াংগুলেশন

প্রধান ফলাফল	জরিপ ডাটা	ফোকাসগ্রুপ আলোচনা	মূল তথ্যদাতাদের সাথে আলোচনা
গ্রামীণ রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের ফলে এই সকল রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে	৬৬.৮% সংখ্যক উপকারভোগী বলেছেন যে রাস্তা টেকসই হয়েছে	এলাকাবাসির সাথে দলীয় আলোচনায় জানা যায়, গ্রামীণ রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের ফলে এই সকল রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে	মূল তথ্যদাতাদের সাথে আলোচনায় জানা যায়, রাস্তাসমূহ এইচবিবি করার পর বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হয় না, রাস্তায় পানি জমে না, রাস্তা তলিয়ে বা ভেঙ্গে ক্ষতি হয় না। ফলে দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে
এইচবিবিকরণের ফলে এই সকল রাস্তাসমূহ সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে	৭৬.১% উপকারভোগীর মতে রাস্তাসমূহ চলাচলের উপযোগী হয়েছে।	দলীয় আলোচনায় জানা যায়, বর্ষাকালে শিক্ষার্থীরা স্কুলে যেতে পারে, বাজারে যাওয়া সহজ হয়েছে, দালান তৈরিতে ইট, বালু ও সিমেন্ট পরিবহনে ভ্যান, রিক্সা বা অটোতে করে আনতে পারি। অসুস্থ রোগীর স্বাস্থ্যকেন্দ্রে নেওয়া সহজতর হয়েছে।	যোগযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে শিক্ষার্থীরা স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসায় সহজে যাতায়াত করতে পারছে। ফলে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনগণ প্রয়োজনে সেবা প্রতিষ্ঠান থেকে সেবা গ্রহণ করতে পারছে। রাস্তাসমূহের টেকসই হয়েছে ফলে সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে বলে তারা মনে করেন।
কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে	৭৯.৫% বলেছেন কৃষি পণ্য বিপণনে সহায়ক হয়েছে	স্থানীয় কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে। কারণ কৃষিপণ্য জমি থেকে বাড়ীতে এবং বাড়ী থেকে বাজারে নেয়া সহজ হয়েছে। এছাড়া জমি থেকে সরাসরি বাজারে বিক্রি করা যায় (কলা, কাঁঠাল, হলুদ।	স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত কৃষি পণ্য খুব সহজে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে বাজারজাত করা সম্ভব হয়েছে। পরিবহন বৃদ্ধি পাবার ফলে প্রয়োজনমত কৃষি পণ্য পরিবহনে ভাড়া ও ব্যবহার করতে পারে।
এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় পূর্বের চেয়ে কমেছে	৭৮.৫% উপকারভোগী বলেছেন ব্যয় কমেছে	এইচবিবিকরণের ফলে রিক্সা, ভ্যানগাড়ি. সিএনজি বা অটোতে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় পূর্বে চেয়ে কমেছে। পূর্বে শ্রমিকদের দ্বারা পণ্য পরিবহন করানোর ফলে খরচ বেশী হতো, বর্তমানে পণ্য পরিবহনের জন্য বিভিন্ন পরিবহন ব্যবহার করার ফলে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।	গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় পূর্বে চেয়ে কমেছে। বর্তমানে পণ্য পরিবহনের জন্য বিভিন্ন ধরণের পরিবহনে কৃষি পণ্য ব্যবহার করার ফলে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে শ্রমিকদের দ্বারা পণ্য পরিবহন করানোর ফলে খরচ বেশী হতো।
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে/পারবে	৮৪.২% উত্তরদাতা বলেছেন, লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে/পারবে	যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হওয়ার ফলে এলাকার লোকজন চিকিৎসা নেয়ার জন্য সেবা কেন্দ্রে যায়।	এইচবিবিকরণের পূর্বে রাস্তা খারাপ ছিল বিধায় লোকজন অসুস্থ্য হলে সেবা কেন্দ্রে যেত না। এইচবিবি করণের পর পরিবহন সংখ্যা ও ধরণ বেড়েছে ফলে চিকিৎসা কেন্দ্রে সেবা নেয়ার সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে।
গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে	৭৮.৮% স্বীকার করেছেন, দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে	গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তা টেকসই হয়েছে ফলে দুর্যোগকালিন গরু, ছাগল, পারিবারের অন্যান্য উপকরণ নিয়ে সহজে সাইক্লোন সেন্টারে যেতে পারে। ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে।	এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগকালিন গরু, ছাগল, হাঁস, মুরগি এবং খাদ্য ও বস্ত্র নিয়ে সহজে সাইক্লোন সেন্টারে যেতে পারে। এবং দুর্যোগকালিন ও দুর্যোগ পরবর্তী দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে।
এইচবিবিকরণের সময় স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে	৬৫.৮% বলেছেন, মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে	এইচবিবিকরণের সময় স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল। বর্তমানেও মহিলারা বিভিন্ন কাজের সাথে যুক্ত হচ্ছে।	এইচবিবিকরণের সময় শ্রমিক হিসাবে স্থানীয় লোকদের বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল। বর্তমানেও মহিলারা হাঁস-মুরগি পালন, টেইলরিং, ক্ষুদ্র ব্যবসা করছে।

৩.৮ প্রকল্পটি উদ্যোগী মন্ত্রণালয় এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থার মিশন/ভিশন অর্জনে অবদানসমূহ

দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের ভিশন হলো প্রাকৃতিক, জলবায়ু জনিত ও মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগের ক্ষতিকর প্রভাব সহনীয় পর্যায়ে নামিয়ে আনা। পক্ষান্তরে মন্ত্রণালয়ের মিশন হচ্ছে চিরাচরিত দুর্যোগকালীন সাড়াদান ও ত্রাণ কার্যক্রম থেকে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনায় সার্বিক ঝুঁকি হ্রাস কার্যক্রমে রুপান্তর করে জানমালের ক্ষয়ক্ষতি সহনীয় পর্যায়ে নামিয়ে আনা। ৫২০৫.০০ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের মাধ্যমে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, বাজারজাত করণ, স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসহ গুরুত্বপূর্ণ স্থানের সহিত যোগাযোগ ব্যবস্থার টেকসই উন্নয়ন, আশ্রয়কেন্দ্র, চিকিৎসা কেন্দ্রে যাতায়াত সহজীকরণ, দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান সৃষ্টি ইত্যাদির মাধ্যমে ভিশন ২০২১ ও ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা বাস্তবায়নে ভূমিকা রাখবে।

৩.৮.১ প্রকল্পটি কিভাবে উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ এর এলোকেশন অব বিজনেস এর সাথে সংগতিপূর্ণ

প্রাকৃতিক, জলবায়ু জনিত ও মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগের ক্ষতিকর প্রভাব সহনীয় পর্যায়ে নামিয়ে আনা এবং দুর্যোগ পূর্ব সাড়াদান ও ত্রাণ কার্যক্রম থেকে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনায় সার্বিক ঝুঁকিহ্রাস কার্যক্রমে রুপান্তরের মাধ্যমে জান-মালের ক্ষয়ক্ষতি কমিয়ে আনা দূর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের দায়িত্ব। দেশব্যাপী গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করে নির্মাণ করা হলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির কারনে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, বাজারজাতকরণ, স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানসহ গুরুত্বপূর্ণ স্থানের সহিত যোগাযোগ স্থাপন, আশ্রয়কেন্দ্র, চিকিৎসা কেন্দ্রে যাতায়াত সহজীকরণ, দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান সৃষ্টি ইত্যাদির দ্বারা দূর্যোগের ঝুঁকিহ্রাস করা এবং গ্রামীণ দরিদ্র জনগণের সক্ষমতা বৃদ্ধি হয়েছে।

৩.৮.২ প্রকল্পের কার্যকারিতা

প্রকল্পের মূল কাযক্রম ছিল গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ডকরণ। এই প্রকল্পের মাধ্যমে সারা দেশে ৩১৪৫.৫০ কি.মি. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণ করা হয়েছে। এই সকল রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার জনগণের আর্থিক, সামাজিক, পরিবেশের উপর ও প্রভাব পড়েছে। প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি উৎস থেকে সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর যোগাযোগ ও যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে, বিভিন্ন ধনণের যানবাহন চলাচল করছে, যেমন-ব্যাটারি চালিত ভ্যান, সিএনজি, অটো-বাইক, ট্রাক, লেগুনা, ভটভটি ইত্যাদি। এছাড়া, প্রকল্প এলাকার জনগণ ক্ষুদ্র ব্যবসার সাথে যুক্ত হচ্ছে, বিশেষ করে নারীরা হাঁস মুরগি পালন, টেইলরিং, ক্ষুদ্র ব্যবসা এবং বাড়ীর আঙ্গিনায় সবজি চাষ ইত্যাদি। এর ফলে এলাকার মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। অপরদিকে, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হওয়ার ফলে শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয়ে যেতে পারছে, আত্মীস্বজনের বাড়ীতে যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে এবং সামাজিক অনুষ্ঠানগুলো সুন্দরভাবে উৎযাপন করছে। অন্যদিকে, রাস্তা এইচবিবিকরণের পর এলাকার জনগণ রাস্তার পাশে (রাস্তায় যার জমি আছে) বিভিন্ন ধরণের গাছপালা রোপন করছেন। এর ফলে একদিকে যেমন অর্থনৈতিক ভাবে লাভবান হচ্ছে অন্যদিকে, পরিবেশের উপরও ইতিবাচক প্রভাব পড়ছে।

৩.৮.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নে দক্ষতা

প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় দক্ষতার পরিচয় পাওয়া যায়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯। প্রকল্পটির প্রথম অর্থিক বছর ২০১৬-২০১৭ কোন বরাদ্দ পায় নাই ফলে প্রকল্প কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয় নাই। পরবর্তী ২ অর্থ বছরে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ পাওয়া গেছে ফলে দু বছরের মধ্যেই প্রকল্প কাজ বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। এই সময়ের মধ্যে মোট ব্যয় হয়েছে ৯৯% । এখানে কোন টাইম ওভাররান এবং কস্ট ওভাররান হয় নাই। প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে স্থানীয় পর্যয়ে একটি কমিটি গঠন করা হয়েছিল। এই কমিটির প্রধান ছিলেন মাননীয় সংসদ সদস্যগণ। এবং অন্যান্য সদস্যরা হলেন-উপজেলা নির্বাহী অফিসার, উপজেলা এলজিইডি প্রকৌশলী, উপজেলা জনস্বাস্থ্য প্রকৌশলী অধিদপ্তরের প্রতিনিধি, বাংলাদেশ পল্লীউন্নয়ন বোর্ড এর প্রতিনিধি ইত্যাদি। প্রকল্প সাইট নির্বাচন থেকে শুরু করে বাস্তবায়ন পর্যন্ত এই কমিটি প্রকল্প কাজ তদারকি করেন। এছাড়া, উপজেলা বাস্তবায়ন অফিসার (পিআইও) একজন ডিপ্লোমা ইঞ্জিনিয়ার (সিভিল) তবে কোন কোন উপজেলা পিআইও বিএসসি ইঞ্জিনিয়ার। অন্যদিকে প্রকল্প কার্যালয় থেকে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় কাজের পরিবীক্ষণ করেছেন। বিভিন্ন শ্রেণির দক্ষ ও অভিজ্ঞ কর্মকর্তাদের যৌথভাবে কাজের সাথে সংযুক্ত থাকার ফলে প্রকল্পটি নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং কোন কস্ট ওভাররান এবং টাইম ওভাররান হয় নাই।

৩.৯ এইচবিবি রাস্তার উপকারভোগীদের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রাপ্ত ফলাফল

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (১ম সংশোধিত) করণ" শীর্ষক প্রকল্পের ১২০০জন উপকারভোগীদের সাথে দৈবচয়ন পদ্ধতির মাধ্যমে নির্বাচন করে (৯৮০জন পুরুষ এবং ২২০জন নারী) কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। উপকারভোগীদের নিকট থেকে যে বিষয়সমূহ নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে তা' হলো: গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে কিনা; রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এই সকল রাস্তা সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে কিনা; এইচবিবিকরণের পূর্বে সারা বছর চলাচলে কী কী সমস্যা ছিল; কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে কি না; রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের পূর্বে কৃষি পণ্য বিপণনে কি কি সমস্যা ছিল; গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে দুর্যোগের সময় জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে/পারবে কিনা এবং গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের সময় স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে কিনা ইত্যাদি। প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহকে বিবেচনা করে এই সকল বিষয়ে জানতে চাওয়া হয়েছিল।

এ সংক্রান্ত তথ্য নিম্নলিখিতভাবে দেখানো হলো:

- আর্থ-সামাজিক অবস্থা
- গ্রামীণ মাটির রাস্তা দ্বারা সংযুক্ত রয়েছে সেগুলোকে এইচবিবিকরণের মাধ্যমে দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই করা।
- কৃষিপণ্য বিপণনে সহায়তা প্রদানের জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি করা এবং পরিবহন ব্যয় হ্রাস করা
- দুর্যোগের সময় অল্প সময়ে দুর্গত এলাকার জনগণ যাতে আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে, সহজে চিকিৎসা সেবা পেতে পারে, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া এবং দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস করা।
- বর্ষা মৌসুমে মাটির রাস্তাগুলি কর্দমাক্ত ও ক্ষয় হয়। এইচবিবিকরণের মাধ্যমে মাটির ক্ষয় রোধ করা ও ভবিষ্যতে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় কমিয়ে আনা
- স্থানীয় জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ- সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

লিঙ্গাভিত্তিক বন্টন: সারণি ৩.১২ এ বিভাগ ওয়ারী লিঙ্গাভিত্তিক বন্টন এর তথ্য দেয়া হলো। সামগ্রীকভাবে উত্তরদাতাদের মধ্যে পুরুষের শতকরা হার নারীদের চেয়ে বেশী অর্থাৎ পুরুষ ৮১.৬% এবং নারী ১৮.৪%। বিভাগ ওয়ারী তথ্য বিশ্লেষণ থেকে দেখা যায় সবচেয়ে বেশী সংখ্যক (১৮.৮%) উত্তরদাতা যথাক্রমে ঢাকা ও চট্রগ্রাম বিভাগে। দ্বিতীয় সর্বোচ্চ উত্তরদাতা (১২.৫%) মোট ৪টি বিভাগে, যথাক্রমে বরিশাল, খুলনা, রাজশাহী ও রংপুর। সবচেয়ে কম সংখ্যক উত্তরদাতা (৬.৩%) যথাক্রমে সিলেট ও ময়মনসিংহ বিভাগে।

সারণি ৩.১২: বিভাগ ওয়ারী উপকারভোগীদের লিঙ্গাভিত্তিক বন্টন (%)

বিভাগ	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
ঢাকা	১৭০	১৭.৩	৫৫	২৫.০	২২৫	১৮.৮
বরিশাল	১১০	১১.২	৪০	১৮.২	১৫০	১২.৫
খুলনা	১২০	১২.২	৩০	১৩.৬	১৫০	১২.৫
রাজশাহী	১৩৫	১৩.৮	১৫	৬.৮	১৫০	১২.৫
রংপুর	১৩৭	১৪.০	১৩	৫.৯	১৫০	১২.৫
সিলেট	৪৯	৫.০	২৬	১১.৮	৭৫	৬.৩
চট্রগ্রাম	১৯০	১৯.৪	৩৫	১৫.৯	২২৫	১৮.৮
ময়মনসিংহ	৬৯	৭.০	৬	২.৭	৭৫	৬.৩
মোট (N)	৯৮০	১০০	২২০	১০০	১২০০	১০০

আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য: উপকারভোগীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য সারণি ৩.১৩ এ উল্লেখ করা হলো। তথ্য থেকে দেখা যায় যে, উত্তরদাতাদের গড় বয়স ৪০.৭৯ বছর। সবচেয়ে বেশী সংখ্যক (৩৮.১%) উপকারভোগীদের শিক্ষাগত যোগ্যতা ১-৫ম শ্রেণি পাশ। অপরদিকে, সবচেয়ে কম সংখ্যক (৭.৮%) উপকারভোগী কখনো স্কুলে যায় নাই। উপকারভোগীদের পরিবারের আয়ের প্রধান উৎস থেকে দেখা যায়, সবচেয়ে বেশী সংখ্যক (৪১.০%) উত্তরদাতা পরিবারের আয়ের প্রধান উৎস কৃষি। অপরদিকে, সবচেয়ে কম সংখ্যক (৩.৭%) পরিবারের আয়ের প্রধান উৎস মৎস চাষ। উপকারভোগীদের পরিবারের বর্তমান মাসিক গড় আয় ১৭৫৭৯.৩৪ টাকা। অপরদিকে, রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে মাসিক গড় আয় ছিল ১৪২৪৪.৫৮ টাকা। এখানে মূল্যস্ফীতিকে বিবেচনা করার পর বিগত তিন বছরে আয় বৃদ্ধি ২৯৩৬.২৩ টাকা।

সারণি ৩.১৩: উত্তর দাতাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য (%)

সূচক		উত্তরদাতা				মোট	
		পুরুষ		নারী			
		সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
বয়স	১৮ বছরের নিচে	১৭	১.৭	৫	২.৩	২২	১.৮
	১৮-২৩ বছর	১১৮	১২.০	১৬	৭.৩	১৩৪	১১.২
	২৪-২৮ বছর	১০৩	১০.৫	৬৩	২৮.৬	১৬৬	১৩.৮
	২৯-৩৩ বছর	১১৬	১১.৮	৩৭	১৬.৮	১৫৩	১২.৮
	৩৪ এবং তার উপরে	৬২৬	৬৩.৯	৯৯	৪৫.০	৭২৫	৬০.৪
গড় বয়স		৪২.৩৬		৩৩.৮৩		৪০.৭৯	
মোট (N)		**৯৮০**	**১০০%**	**২২০**	**১০০%**	**১২০০**	**১০০%**
শিক্ষাগত যোগ্যতা	ক্লাস ১-৫	৩৯৩	৪০.১	৬৪	২৯.১	৪৫৭	৩৮.১
	ক্লাস-৬-১০	২৫৪	২৫.৯	৮৮	৪০.০	৩৪২	২৮.৫
	এসএসসি	১১৬	১১.৮	৩৩	১৫.০	১৪৯	১২.৪
	এইচএসসি	৮৯	৯.১	১৩	৫.৯	১০২	৮.৫
	বিএ/এমএ	৪৭	৪.৮	৯	৪.১	৫৬	৪.৭
	কখনো স্কুলে যায়নি।	৮১	৮.৩	১৩	৫.৯	৯৪	৭.৮
মোট (N)		**৯৮০**	**১০০**	**২২০**	**১০০**	**১২০০**	**১০০**
আয়ের উৎস	কৃষি	৪১৬	৪৪.৩	৬৪	৩০.৬	৪৮৩	৪১.০
	চাকুরী	৯০	৯.৫	৫১	২৪.৪	১৪১	১২.২
	দিনমজুর	১২১	১২.৮	৩৬	১৭.২	১৫৭	১৩.৬
	রিকশা/ভ্যান	৬০	৬.৩	১৩	৬.২	৭৩	৬.৩
	ব্যবসা	২২৪	২৩.৭	৩৩	১৫.৮	২৫৭	২২.৩
	মৎস চাষ	৩১	৩.৩	১২	৬.৭	৪৩	৩.৭
মোট (N)		**৯৪৫**	**১০০.০**	**২০৯**	**১০০.০**	**১১৫৪**	**১০০.০**
পরিবারের বর্তমান মাসিক আয়	১০০০০ টাকার নিচে	২৪৩	২৪.৮	৫৫	২৫.০	২৯৮	২৪.৮
	১০০০১-১৫০০০	৩৩৩	৩৪.০	৭৩	৩৩.২	৪০৬	৩৩.৮
	১৫০০১-২০০০০	২০৫	২০.৯	৪৮	২১.৮	২৫৩	২১.১
	২০০০১-২৫০০০	৭৫	৭.৭	২৫	১১.৪	১০০	৮.৩
	২৫০০১ এবং তার উপরে	১২৪	১২.৭	১৯	৮.৬	১৪৩	১১.৯
গড় আয়		১৭৭৪৫.৬৮		১৭৪৫৩.৫৬		১৭৫৭৯.৩৪	
মোট (N)		**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
পরিবারের পূর্বের (এইচবিবিকরণের পূর্বের) মাসিক আয়	১০০০০ টাকার নিচে	৩৬৯	৩৭.৭	৬৫	২৯.৫	৪৩৪	৩৬.২
	১০০০১-১৫০০০	৩১৩	৩১.৮	৮৫	৩৮.৬	৩৯৭	৩৩.১
	১৫০০১-২০০০০	২০০	২০.৪	৪৬	২০.৯	২৪৬	২০.৫
	২০০০১-২৫০০০	৫৫	৫.৬	১৬	৭.৩	৭১	৫.৯
	২৫০০১ এবং তার উপরে	৪৪	৪.৫	৮	৩.৬	৫২	৪.৩
গড় আয়		১৪২৫০.৫১		১৪২১৮.১৮		১৪২৪৪.৫৮	
মোট (N)		**৯৮০**	**১০০**	**২২০**	**১০০**	**১২০০**	**১০০**

পর্যবেক্ষণ: সুবিধাভোগীদের পূর্বের ও বর্তমান আয়ের মধ্যে যে পার্থক্য বিদ্যমান তা শুধু মাত্র এইচবিবি রাস্তার জন্য নয়। তবে এইচবিবি রাস্তা এর মূল উপদান (ফ্যাক্টর)। এ সকল রাস্তার ফলে স্থানীয় কৃষি পণ্যের বাজার সৃষ্টি হয়েছে। সুবিধাভোগীরা মূল আয়ের পাশাপাশি অন্যান্য আয়ের সাথে যুক্ত হচ্ছে। গ্রামের মহিলারা হাঁস মুরগী পালন, বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি চাষ, চয়ের দোকান, হোটেল, দিন মজুরের পাশাপাশি রিক্সা ভ্যান চালান, ধান চাল ও মৌসুমি ফলের ব্যবসা ইত্যাদির মাধ্যমে আয় বৃদ্ধি হয়েছে। অপরদিকে, প্রতন্ত এলাকার উপকারভোগীদের মতে, রাস্তার ফলে দালাল/ফরিয়ারা গ্রামে এসে হাঁস, মুরগী, শাক সবজি, মৌসুমি ফল ইত্যাদি কিনে নিয়ে যাচ্ছে। পূর্বে যা বিক্রি করা যেত না বর্তমানে বিক্রি করে আয় বেড়েছে।

প্রকল্পের প্রভাব বিষয়ে তথ্য

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী এবং টেকসই বিষয়ে তথ্য সারণি ৩.১৪ এ উল্লেখ করা হলো। তথ্য থেকে দেখা যায় যে, অর্ধেকের চেয়ে বেশী সংখ্যক (৬৬.৮%) উপকারভোগীদের মতে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে। যে সকল উপকারভোগী ইতিবাচক উত্তর দিয়েছেন, তারা রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসইকারণে জন্য যে বিষয়সমূহ চিহ্নিত করেছেন তা হলো: রাস্তা পূর্বের থেকে মজবুত হয়েছে (৯২.১%), রাস্তার ভাঙ্গন কমে গেছে (৮৩.৯%) এবং যানবাহনের যাতায়াত বেড়েছে (৭৯.৮%)।

সারণি ৩.১৪: গ্রামীণ রাস্তা দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই বিষয়ে তথ্য (%) **[একাধিক উত্তর]**

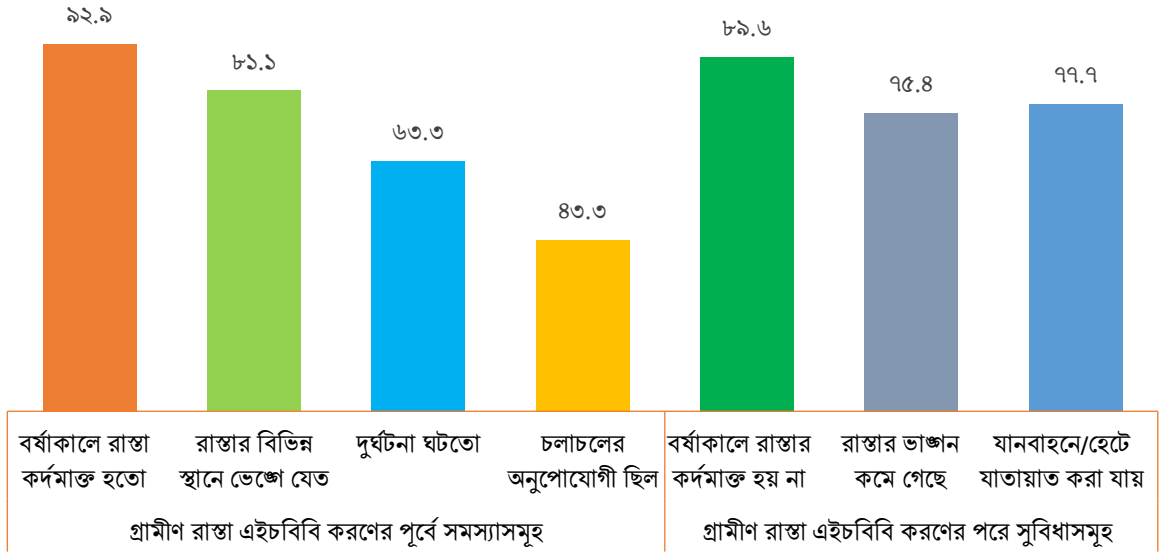
সূচক	উত্তরদাতা					
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৬৫৫	৬৬.৮	১৪৭	৬৬.৮	৮০২	৬৬.৮
না	৩২৫	৩৩.২	৭৩	৩৩.১	৪০৮	৩৩.২
মোট	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
রাস্তার ভাঙ্গন কমেছে	৫৫৪	৬৯.২	১১৮	১৪.৭	৬৭২	৮৩.৯
রাস্তা পূর্বের থেকে মজবুত হয়েছে	৫৯৫	৭৪.৩	১৪৩	১৭.৯	৭৩৮	৯২.১
যানবাহনের যাতায়াত বেড়েছে	৫১৭	৬৪.৫	১২২	১৫.২	৬৩৯	৭৯.৮
মোট (N)	**৬৫৫**		**১৪৭**		**৮০২**	**১০০.০**

রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে অসুবিধা এবং পরে সুবিধাসমূহ

লেখচিত্র ৩.৭ তে গ্রামীণ রাস্তার এইচবিবিকরণের পূর্বে সমস্যাসমূহ এবং পরে সুবিধাসমূহ তথ্য উল্লেখ করা হলো। সামগ্রীকভাবে এক-তৃতীয়াংশ (৭৬.১%) উপকারভোগীর মতে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে। এইচবিবি রাস্তা সারাবছর চলাচলের উপযোগী নিমিত্ত যে বিষয়সমূহ সহায়ক হয়েছে বলে ইতিবাচক উত্তর দিয়েছেন তাদের মতে সবচেয়ে বেশী সংখ্যক (৮৯.৬%) উত্তরদাতা মনে করেন, বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হয় না। অপরদিকে, প্রায় তিন-চতুর্থাংশ উত্তরদাতা মনে করেন যে, রাস্তার ভাঙ্গন কমে গেছে এবং ৭৭.৭% উত্তরদাতা যানবাহনে/হেটে যাতায়াত করা যায় বলে উল্লেখ করেছেন।

অপরদিকে, সামগ্রীকভাবে অধিক সংখ্যক উপকারভোগী (৯২.৯%) বলেছেন, বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হতো, দ্বিতীয় সর্বোচ্চ উপকারভোগী (৮১.১%) এর মতে রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে যেত এবং উল্লেখযোগ্য সংখ্যক উপকারভোগী (৬৩.৩%) মনে করেন রাস্তায় দুর্ঘটনা ঘটতো। দলীয় আলোচনায় শিক্ষার্থীরা জানান যে, বর্ষাকালে মাটির রাস্তা কর্দমাক্ত হয়ে যেত ফলে ছেলে মেয়েরা স্কুলে যাতায়াতের সময় দুর্ঘটনা ঘটতো। তাদের মতে শিক্ষার্থীরা কাদা মাটিতে পিছলে পড়ে কাপড়চোপরে কাদা মাটি লেগে যেতো, কখনো কখনো ব্যাথ্যা পেত। ফলে শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয় যেতে চাইত না বিশেষ করে প্রাইমারি স্কুলের শিক্ষার্থীরা।

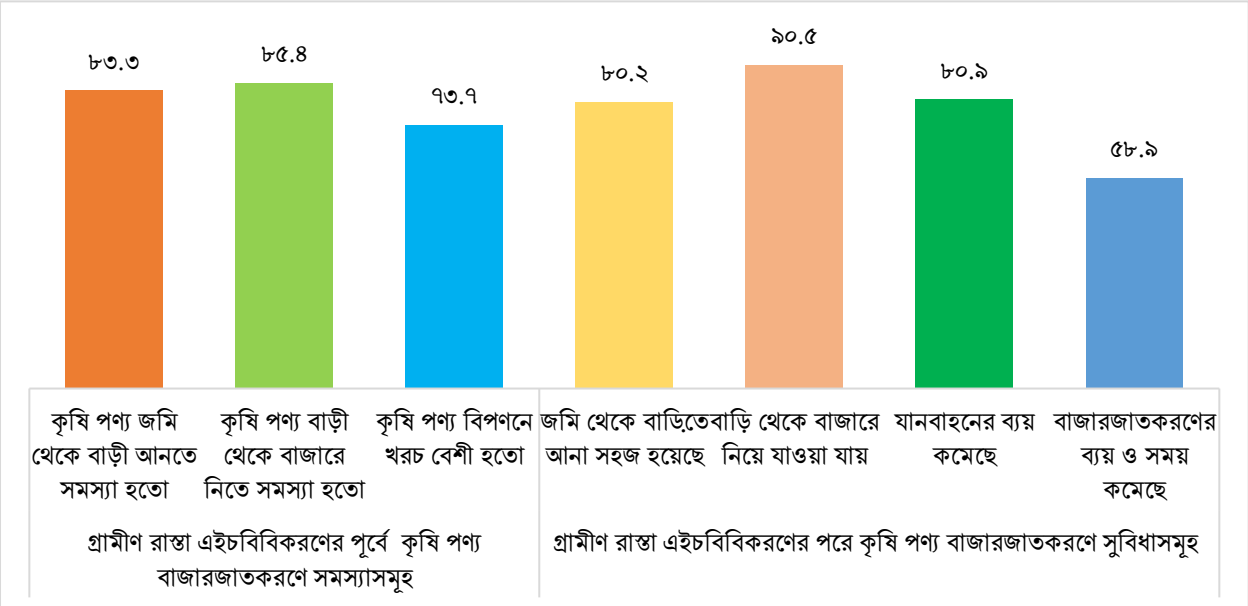
লেখচিত্র ৩.৭ : গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের পূর্বে অসুবিধাসমূহ ও পরে সুবিধাসমূহ



গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে অসুবিধাসমূহ এবং পরে সুবিধাসমূহ বিষয়ে তথ্য লেখচিত্র ৩.৮ এ উল্লেখ করা হলো। সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৮৫.৪%) বলেছেন, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে কৃষি পণ্য বাড়ী থেকে বাজারে বহন করে নিতে সমস্যা হতো। দ্বিতীয় সর্বোচ্চ উপকারভোগী (৮৩.৩%) বলেছেন যে, কৃষি পণ্য জমি থেকে বাড়ীতে আনতে সমস্যা হতো। প্রায় তিন-চতুর্থাংশ (৭৩.৭%) উত্তরদাতাদের মতে কৃষি পণ্য বিপণনে খরচ বেশী হতো।

অপরদিকে, ৭৯.৫% উপকারভোগী বলেছেন যে, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর এই সকল রাস্তা কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণের সহায়ক হয়েছে। এদের মধ্যে সবচেয়ে বেশী সংখ্যক (৯০.৫%) উপকারভোগীদের মতে এই সকল রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে স্থানীয় কৃষি পণ্য বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে যাওয়া সহজ ও সময় সাশ্রয় হয়েছে, ৮০.৯% উপকারভোগী মনে করেন এর ফলে যানবাহন/পরিবহন ব্যয় কমেছে, ৮০.২% উপকারভোগী উল্লেখ করেছেন, স্থানীয় কৃষি পণ্য জমি থেকে বাড়ীতে আনা সহজ হয়েছে। অর্ধেকের চেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৫৮,৯%) এর মতে বাজারজাতকরণের ব্যয় ও সময় হ্রাস পেয়েছে।

লেখচিত্র ৩.৮: গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের পূর্বে ও পরে স্থানীয় পণ্য বাজারজাতকরণের অসুবিধা ও সুবিধাসমূহ



কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় (পূর্বে ও পরে)

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে এবং পরে স্থানীয় কৃষি পণ্য পরিবহন ব্যয় এর তুলনামূলক আলোচনা সারণি ৩.১৫ এ দেয়া হলো। সামগ্রীকভাবে সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৭৮.৫%) বলেছেন, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। এদের মতে, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে গড় ব্যয় হতো ১৩০.২০ টাকা এবং অপরদিকে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর গড় ব্যয় হয় ৬৬.৭০ টাকা।

সারণি ৩.১৫: গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় (পূর্বে ও পরে) (%) [একাধিক উত্তর]

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৭৮৩	৭৯.৯	১৫৯	৭২.৩	৯৪২	৭৮.৫
না	১৯৭	২০.১	৬১	২৭.৭	২৫৮	২১.৫
মোট (N)	৯৮০	১০০.০	২২০	১০০.০	১২০০	১০০.০
গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয়						
টাকা <= ৫০	৮৩	১০.৬	৩৩	২০.৮	১১৬	১২.৩
৫১-১০০	৩৮৭	৪৯.৪	৭৪	৪৬.৫	৪৬১	৪৮.৯
১০১-১৫০	১১৮	১৫.১	২১	১৩.২	১৩৯	১৪.৮
১৫০-২০০	৯১	১১.৬	১৫	৯.৪	১০৬	১১.৩
>=২০১ টাকা	১০৪	১৩.৩	১৬	১০.১	১২০	১২.৭
গড় খরচ	১৩২.৭২		১১৭.৭৭		১৩০.২০	
মোট (N)	৭৮৩	১০০.০	১৫৯	১০০.০	৯৪২	১০০.০
গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয়						
টাকা <= ৫০	৪১১	৫২.৫	৯৫	৫৯.৭	৫০৬	৫৩.৭
৫১-১০০	৩২১	৪১.০	৫৮	৩৬.৫	৩৭৯	৪০.২
১০১-১৫০	৩২	৪.১	৩	১.৯	৩৫	৩.৭
১৫০-২০০	১৫	১.৯	২	১.৩	১৭	১.৮
>=২০১ টাকা	৪	৫.০	১	.৬	৫	.৫
গড় খরচ	৬৭.৫৫		৬২.৫৫		৬৬.৭০	
মোট (N)	৭৮৩	১০০.০	১৫৯	১০০.০	৯৪২	১০০.০

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের সময় ঝুঁকি বিষয়ে তথ্য সারণি ৩.১৬ দেয়া হলো। সামগ্রীকভাবে সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৮৩.৮%) বলেছেন, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর দুর্যোগের সময় এলাকার জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে। অপরদিকে, ৮২.০% উপকারভোগীদের মতে দুর্যোগের সময় গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব। উল্লেখযোগ্য সংখ্যক উত্তরদাতা (৮৪.২%) মনে করেন গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে। প্রায় এক-পঞ্চমাংশ (৭৮.৮%) উপকারভোগী বলেছেন যে, গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে।

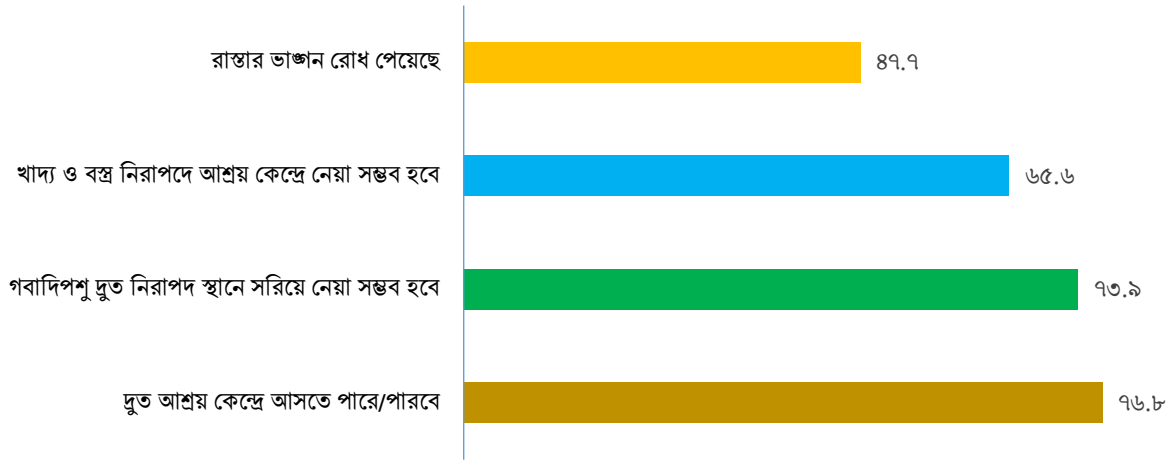
সারণি ৩.১৬: দুর্যোগের সময় ঝুঁকি বিষয়ে তথ্য (%) [একাধিক উত্তর]

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
দুর্যোগের সময় জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে						
হ্যাঁ	৮২৬	৮৪.৩	১৭৯	৮১.৪	১০০৫	৮৩.৮
না	১৫৪	১৫.৭	৪১	১৮.৬	১৯৫	১৬.২
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**

গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব						
হ্যাঁ	৮০৯	৮২.৬	১৭৫	৭৯.৫	৯৮৪	৮২.০
না	১৭১	১৭.৪	৪৫	২০.৫	২১৬	১৮.০
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে						
হ্যাঁ	৮৩১	৮৪.৮	১৭৯	৮১.৪	১০১০	৮৪.২
না	১৪৯	১৫.২	৪১	১৮.৬	১৯০	১৫.৮
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে						
হ্যাঁ	৭৮৩	৭৯.৯	১৬২	৭৩.৬	৯৪৫	৭৮.৮
না	১৯৭	২০.১	৫৮	২৬.৩	২৫৫	২১.৩
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**

যে সকল উপকারভোগী বলেছেন যে, গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে, তাদের মধ্যে সবচেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৭৬.৮%) মনে করেন রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে দুর্যোগের সময় দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে/পারবে (৭৬.৮%)। অপরদিকে, প্রায় তিন-চতুর্থাশের কম উপকারভোগী মনে করেন, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব (৭৩.৯%) এবং ৬৫.৬% বলেছেন এর ফলে খাদ্য ও বস্ত্র নিরাপদে আশ্রয় কেন্দ্রে নেয়া সম্ভব হয়েছে (লেখচিত্র ৩.৯)।

লেকচিত্র ৩.৯: দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস এর কারণসমূহ



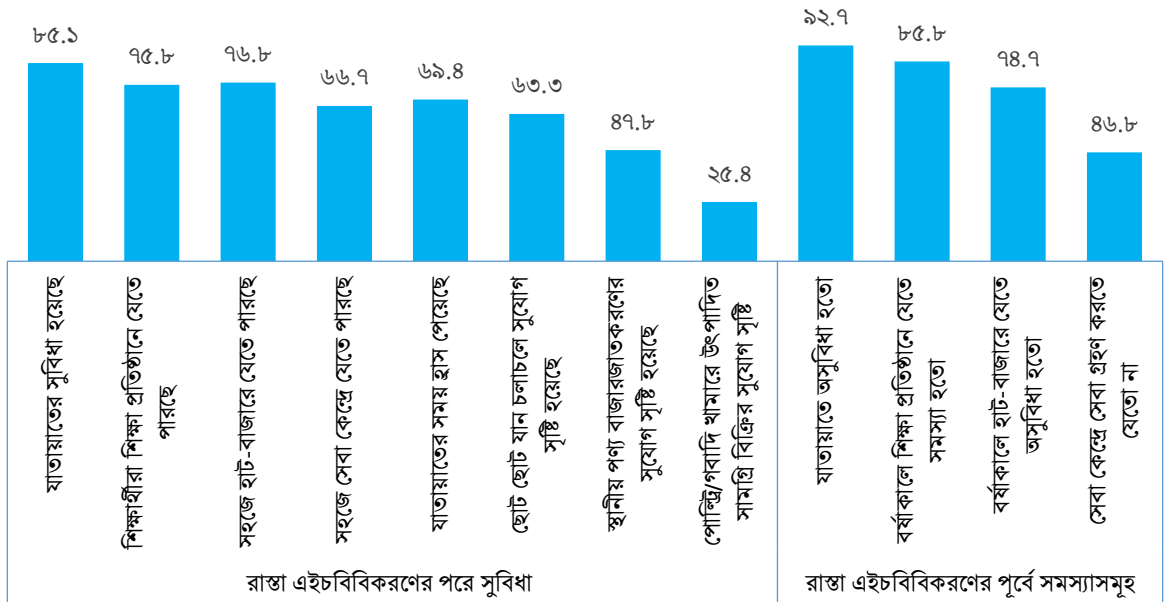
গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে স্থানীয় নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ, আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতির কারণসমূহ সারণি ৩.১৭তে দেয়া হলো। সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৬৫.৮%) বলেছেন, রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। অপরদিকে, অর্ধেকের চেয়ে বেশী সংখ্যক উত্তরদাতাদের মতে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হচ্ছে। এই সকল উত্তরদাতা যে সকল বিষয়কে আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নয়নে অবদান রেখেছে বলে মনে করেন তা হলো: মহিলাদের বেশী নিয়োগ করা হয়েছে (৭৬.৯%), ক্ষুদ্র ব্যবসায় মহিলারা যুক্ত হচ্ছে (হাঁস-মুরগি পালন) (৬৩.৮%) এবং হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টারে মহিলাদের কাজের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৫০.৪%)। প্রায় ৩৪.২% উত্তরদাতা বলেছেন যে নারীদের আয় বাড়েনি, তাদের মতে, এই সকল নারীদের স্বামীরা শহরে কাজ করে, বিদেশে থাকে এবং স্বামীরা স্ত্রীদেরকে কাজ করতে দেয় না।

সারণি ৩.১৭: স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি **[একাধিক উত্তর]**

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি						
হ্যাঁ	৬৭১	৬৮.৫	১১৯	৫৪.১	৭৯০	৬৫.৮
না	৩০৯	৩১.৫	১০১	৪৫.৯	৪১০	৩৪.২
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন						
হ্যাঁ	৫৯১	৬০.৩	১১১	৫০.৫	৭০২	৫৮.৫
না	৩৮৯	৩৯.৭	১০৯	৪৯.৫	৪৯৮	৪১.৫
মোট (N)	**৯৮০**	**১০০.০**	**২২০**	**১০০.০**	**১২০০**	**১০০.০**
আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের কারণসমূহ						
রাস্তা তৈরির সময় মহিলাদের বেশী নিয়োগ করা হয়েছে	৪৫৬	৭৭.২	৮৪	৭৫.৭	৫৪০	৭৬.৯
হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টারে মহিলাদের কাজের সুযোগ হয়েছে	৩০০	৫০.৮	৫৪	৪৮.৬	৩৫৪	৫০.৪
ক্ষুদ্র ব্যবসায় মহিলারা যুক্ত হচ্ছে (হাঁস-মুরগি পালন)	৩৬৩	৬১.৪	৮৫	৭৬.৬	৪৪৮	৬৩.৮
মোট (N)	**৫৯১**	**১০০.০**	**১১১**	**১০০.০**	**৭০২**	**১০০.০**

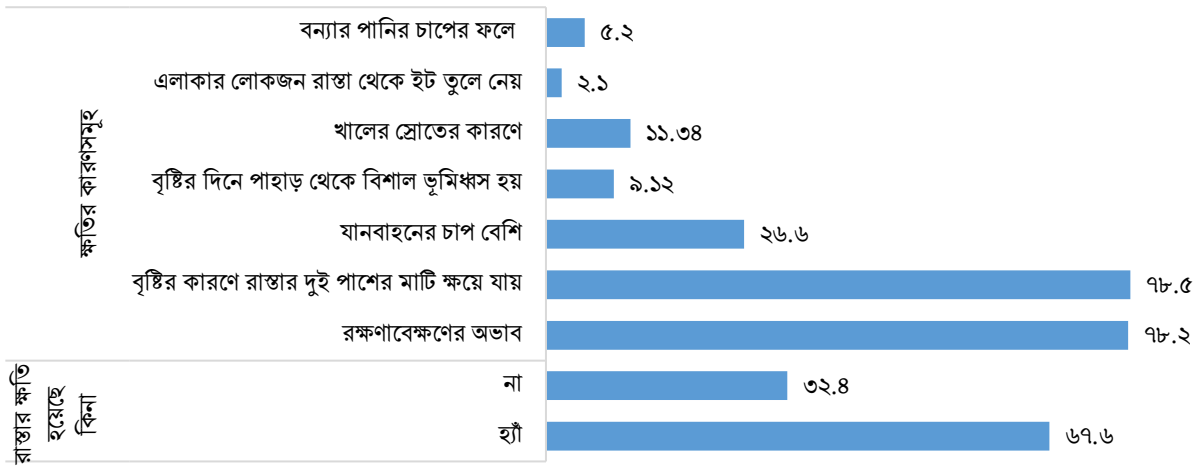
লেখচিত্র ৩.১০ এ এর তথ্য অনুসারে সবচেয়ে বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৮৫.১%) বলেছেন, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে। এছাড়া উপকাভোগীরা যে বিষয়সমূহ উল্লেখ করেছেন তা হলো: জনগণ সহজে হাট-বাজারে যেতে পারছে (৭৬.৮%), শিক্ষার্থীরা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারছে (৭৫.৮%), যাতায়াতের সময় হ্রাস পেয়েছে (৬৯.৪%), জনগণ সহজে সেবা কেন্দ্রে যেতে পারছে (৬৬.৭%), ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৬৩.৩%), ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৪৭.৮%)। অপরদিকে, সবচেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৯২.৭%) মতে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে যাতায়াতের অসুবিধা হতো। এছাড়া যে সকল বিষয় তারা চিহ্নিত করেছেন তা হলো, যেমন- শিক্ষার্থীরা বর্ষাকালে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারত না (৮৫.৮%), জনগণ বর্ষাকালে হাট-বাজারে যেতে অসুবিধা হতো (৭৪.৭%) এবং জনগণ সেবা কেন্দ্রে সেবা নিতে যেতো না (৪৬.৮%) ইত্যাদি।

লেখচিত্র ৩.১০: এইচবিবিকরণের পূর্বে অসুবিধা এবং পরে সুবিধাসমূহ



লেখচিত্র ৩.১১ এর তথ্য মতে, প্রায় দুই-তৃতীয়াংশ উপকারভোগী (৬৭.৬%) বলেছেন, এইচবিবি রাস্তাসমূহ বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে/ক্ষতি হয়েছে। এদের মধ্যে সবচেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৭৮.৫%) মনে করেন, বৃষ্টির কারণে রাস্তার দুই পাশের মাটি ক্ষয়ে যায়। প্রায় সমপরিমাণ উপকারভোগীদের (৭৮.২%) মতে রক্ষণাবেক্ষণের অভাব রাস্তার ক্ষতি হয়েছে। এছাড়া যে উপকারভোগীরা উল্লেখ করেছেন তা হলো- যানবাহনের চাপ বেশি, খালের পানি স্রোতের কারণে বৃষ্টির দিনে পাহাড় থেকে বিশাল ভূমি ধ্বস, এলাকার লোকজন রাস্তা থেকে ইট তুলে নেয় এবং বন্যার পানির চাপের ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়।

লেখচিত্র ৩.১১: এইচবিবি রাস্তাসমূহ ক্ষতির কারণসমূহ



এইচবিবি রাস্তাসমূহ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য করণীয় বিষয়ে মতামত সারণি ৩.১৮ এ দেয়া হলো। সবচেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৩৮.৯%) বলেছেন, নিয়মিত রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন। এছাড়া যে বিষয়সমূহ উল্লেখ করেছেন তা হলো: রাস্তার পাশে বনায়ন করা, খাল ও পুকুর বরাবর গাইড ওয়াল নির্মাণ করা, রাস্তার পাশে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা করা। এই সকল রাস্তা সংরক্ষণের দায়িত্ব কর্মজীবী কিন্তু দুর্দশাগ্রস্ত নারীদের দায়িত্ব দিলে তা হবে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি। রাস্তার ধারণ ক্ষমতা অনুযায়ী যানবাহন চলাচলের ব্যবস্থা করা।

সারণি ৩.১৮ : এইচবিবি রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য করণীয় বিষয়ে মতামত **[একাধিক উত্তর]**

সূচক	উত্তরদাতা				মোট	
	পুরুষ		নারী			
	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
নিয়মিত রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ করা	৩৪৬	৩৬.৭	১০২	৪৯.০	৪৪৮	৩৮.৯
রাস্তার পাশে বনায়ন করা	৩৩২	৩৩.৯	৯৩	৪২.৩	৪২৫	৩৫.৪
খাল ও পুকুর বরাবর গাইড ওয়াল নির্মাণ	২৯৮	৩১.৬	৭৬	৩৬.৫	৩৭৪	৩২.৫
রাস্তার পাশে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা করা	২৩২	২৪.৬	৪৫	২১.৬	২৭৭	২৪.১
কর্মজীবী কিন্তু দুর্দশাগ্রস্ত নারীদের সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব দিলে তা হবে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি	১৮৮	২০.০	৯৭	৪৬.৬	২৮৭	২৪.৯
এলাকার নেতৃস্থানীয় ব্যক্তিদের দিয়ে রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ করা	৬৫	৬.৬	৯	৪.১	৭৪	৬.২
এলাকা মসজিদ কমিটি, বাজার কমিটি, ইউপির মাধ্যমে রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব প্রদান করা	৪৩	৪.৪	৩	১.৪	৪৬	৩.৮
এলাকাবাসীকে সচেতন করা	৮৭	৯.২	২৪	১১.৫	১১১	৯.৬
ভালো মানের ইট ও বালি ব্যবহার করা	২৫	২.৬	৩	১.৪	২৮	২.৩
রাস্তার ধারণ ক্ষমতা অনুযায়ী যানবাহন চলাচল করা	৩৩	৩.৪	১২	৫.৫	৪৫	৩.৮
রাস্তার দুই পাশে মাটি দিয়ে ভরাট করা	৬৪	৬.৫	১৬	৭.৩	৮০	৬.৭
রাস্তা উঁচু করা	৮২	৮.৪	১৭	৭.৭	৯৯	৮.৩
প্রয়োজনে রাস্তাতে কালভার্ট স্থাপন করা।	৩৩	৩.৪	৭	৩.২	৪০	৩.৩
মোট (N)	**৯৪৩**	**১০০.০**	**২০৮**	**১০০.০**	**১১৫১**	**১০০.০**

৩.১০ উপকারভোগী নন এমন লোকদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য

আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য: উপকারভোগী নন এমন লোকদের এদের আর্থ-সামাজিক অবস্থা সারণি ৩.১৯ এ উল্লেখ করা হলো। উত্তরদাতাদের মাসিক গড় আয় ১৫২২১.৬৭ টাকা। উপকারভোগী নন এমন লোকেরা যে সকল সমস্যা মোকাবিলা করেন তা হলো: বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হয় (৮২.২%), রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে যায় (৯০.৩%), দুর্ঘটনা ঘটে (৭৭.৩%) এবং শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয় যেতে পারে না (৪৫.০%)।

সারণি ৩.১৯: উত্তর দাতাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার তথ্য (%)

সূচক		উত্তরদাতা				মোট	
		পুরুষ		নারী			
		সংখ্যা	%	সংখ্যা	%	সংখ্যা	%
আপনার পরিবারের মাসিক আয় কত?	১০০০০ টাকার নিচে	১২৮	২৪.৭	৩৯	৪৮.১	১৬৭	২৭.৮
	১০০০১-১৫০০০	১৬৩	৩১.৪	৩০	৩৭.১	১৯৩	৩২.২
	১৫০০১-২০০০০	১৯৯	৩৮.৩	০	০	১৯৯	৩৩.২
	২৫০০১ এবং তার উপরে	২৯	৩.৬	১২	১৪.৮	৪১	৬.৮
গড় আয়		১৫৩৫৬.৪৫		১৪৩৫৮.০২		১৫২২১.৬৭	
মোট (N)		**৫১৯**	**১০০**	**৮১**	**১০০**	**৬০০**	**১০০**
বর্ষাকালে যে সকল সমস্যার মোকাবিলা করেন							
বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হয়		২৫৭	৮২.৬	৪৭	৭৯.৭	৩০৪	৮২.২
রাস্তার বিভিন্ন স্থান ভেঙ্গে যায়		২৭৯	৮৯.৭	৫৫	৯৩.২	৩৩৪	৯০.৩
দুর্ঘটনা ঘটে		২৪১	৭৭.৭	৪৫	৭৬.৩	২৮৬	৭৭.৩
শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয় যেতে পারে না		২১১	৪০.৬	৫৯	৭২.৮	২৭০	৪৫.০
মোট (N)		**৫১৯**	**১০০**	**৮১**	**১০০**	**৬০০**	**১০০**

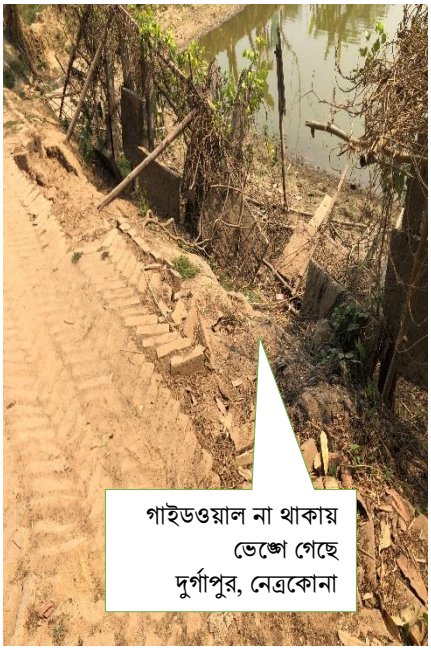
৩.১১ স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃক এইচবিবি রাস্তাসমূহ কার্পেটিং করার তথ্য: সরেজমিন পরিদর্শণে দেখা যায়, নিম্নের সারণিতে প্রদত্ত মোট ৬টি রাস্তা দুর্যোগ অধিদপ্তর কর্তৃক এইচবিবিকরণের পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক কার্পেটিং করে ফেলেছেন। এক্ষেত্রে সরকারের মোট আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ প্রায় ১,৬৭,৯১,২০০ টাকা। উল্লেখ্য, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক এই সকল রাস্তাসমূহ কার্পেটিং করা সময় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের সাথে কোন প্রকার আলাপ আলোচনা করে নাই।

সারণি ৩.২০: স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃক এইচবিবি রাস্তাসমূহ কার্পেটিং করার তথ্য

জেলার নাম	উপজেলার নাম	রাস্তার নাম	রাস্তার দৈর্ঘ	কোন সালে রাস্তা এইচবিবি করা হয়েছিল	মন্তব্য
কিশোরগঞ্জ	মিঠামইন	মিঠামইন প্রানি সম্পদ উন্নয়ন কেন্দ্র হতে পল্লীবিদ্যুৎ হয়ে মমতাজ মিয়ার বাড়ী পর্যন্ত এইচবিবিকরণ	৫০০ মি.	২০১৭-২০১৮	১৮,০৫০০০
বরিশাল	আগৈলঝাড়া	গৈলা ইউপি রামের বাজার হতে তালের বাজার পাকা রাস্তা পর্যন্ত এইচবিবিকরণ	১০০০ মি.	২০১৮-২০১৯	৪৩,৩০,০০০
ঢাকা	সাভার	ধামসেনা ইউপির পলাশের বাড়ী গোচারারটেক হাজী আব্দুল রশীদ সাহেবের স্কুল হতে বাঁশবাড়ী গোপালের বাড়ী পুর্যন্ত	৫০০ মি.	২০১৭-২০১৮	১৮,০৫০০০
ঢাকা	সাভার	বনগাঁ ইউপির নগরকোন্ড সলিমের বাড়ী হতে টুল অফিস পর্যন্ত ভায়া জান্নাতুল বাকী কবরস্থান রাস্তায় এইচবিবিকরণ।	৫০০ মি.	২০১৭-২০১৮	১৮,০৫০০০
ঢাকা	নবাবগঞ্জ	কলাকোপা ইউপির ইব্রাহীমপুর তিন রাস্তার মোড় হতে নাহার ইঞ্জিনিয়ারের জমি পর্যন্ত	৭৫৩মি.	২০১৭-২০১৮	২৭,১৮,৩০০
ঢাকা	নবাবগঞ্জ	বাহ্রা ইউপির মুসলিম মঞ্জিল তিন রাস্তার মোড় হতে বাহ্রা টু ভান্ডালিয়া পাকা রাস্তা পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯	৪৩,২৭,৯০০

৩.১২ যে সকল রাস্তাসমূহের গাইডওয়াল না থাকার জন্য বিভিন্ন স্থান ভেঙ্গে গেছে, দেবে গেছে

সরেজমিন পরিদর্শনের দেখা যায়, গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ এইচবিবি করা হয়েছে বিগত ২০১৭-২০১৮ এবং ২০১৮-২০১৯ সালে। বিভিন্ন কারণে রাস্তাসমূহ ভেঙ্গে গেছে, যেমন- খাল ও পুকুরের পাশে গাইডওয়াল না থাকা, বন্যা, জলোচ্ছাস ও অতিবৃষ্টি, পাহাড়ি ঢল ইত্যাদি।



গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে
দুর্গাপুর, নেত্রকোনা

রাস্তার এক পাশ থেকে অন্যপাশে পানি নেওয়ায় রাস্তা ভেঙ্গে গেছে

গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে
মংলা, বাগেরহাট

সারণি ৩.২১: যে সকল রাস্তাসমূহের বিভিন্ন স্থান ভেঙ্গে গেছে ও দেবে গেছে

জেলা	উপজেলা	রাস্তার নাম	দৈর্ঘ্য	অর্থবছর
ঢাকা	সাভার	তেতুলঝোড়া ইউপির হেমায়েতপুর নালিসুয়ার ভাংগা ব্রীজ হতে আলহেরা জমি পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		ধামসেনা ইউপির বাশঁবাড়ি পলাশের বাড়ি হতে এনায়েতপুর মুসলিম মন্ডলের বাড়ি পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		শিমুলিয়া ইউপির বাইদগাঁও রাস্তায় কবিরপুর মোফাজ্জল দেওয়ানের মার্কেট হতে শফি মোল্লার বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		ইয়ারপুর ইউপির মানিকগঞ্জ পাড়া সিদ্দিক সাহেবের জুতার ফ্যাক্টরী হতে মানিকগঞ্জ পাড়া জাকির মোল্লার বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		ধামসেনা ইউপির বাশঁবাড়ী ইব্রাহীমের বাড়ী হতে বাশঁবাড়ী জামে মসজিদের পূর্ব পার্শ্ব পর্যন্ত	৭০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		শিমুলিয়া ইউপির বাড়ইপাড়া মসজিদ হতে রহমান মাষ্টারের বাড়ী হতে জসিম দারগার বাড়ী পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		পাথালিয়া ইউপির ঘুঘুদিয়া কবরস্থানের উত্তর পার্শ্বরাস্তা হতে সিন্দুরিয়া বড় রাস্তা পর্যন্ত	১৩০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		বিরুলিয়া ইউপির সারুলিয়া হালিম মোক্তারের বাড়ী হতে সারুলিয়া ঘাট পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		বনগাও ইউপির কোন্ডা আরিফের বাড়ী হতে কুরান আলীর জমি হয়ে বাজারপাড়া নদীর ঘাট পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		আশুলিয়া ইউপির পূর্ব সিকদার মার্কেট হতে টাওয়ার মাঠ পর্যন্ত	৫৪০ মি	২০১৮-২০১৯
		আশুলিয়া ইউপির কাঠগড়া দোকাটি রোড হতে নয়নজলি খাল পর্যন্ত	৫৩০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		আশুলিয়া ইউপির বাসাইদপুকুর পাড় হতে মোজাই গার্মেন্টস পর্যন্ত	৪৫০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		আশুলিয়া ইউপির চারাবাগ কদম মার্কেট হতে চারাবাগ ইয়াকুবের বাড়ী পর্যন্ত	৭৮০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
ঢাকা	কেরানীগঞ্জ	কোন্ডা ইউপির বেয়ারা তেলিরবাগ জয়সতলা পাকা রাস্তা হতে আরাকুল জামাদ্দার বাড়ী পর্যন্ত	১০৫০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		তারানগর ইউপির কশাইর বীরমুক্তিযোদ্ধা ডাঃ ফজলুল করিমে বাড়ী হতে জামে মসজিদ পর্যন্ত	৯৫০ মিঃ	২০১৭-২০১৮

		বাস্তা ইউপির বাঘাশুর হাই স্কুল হতে শাহপুর মাদ্রাসা পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		হযরতপুর ইউপির আলীপুর আরদ আলীর বাড়ী হতে আগলীরচর নজরুলের বাড়ী পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		তেঘরিয়া ইউপির বনগ্রাম মেইন রোড সংলগ্ন স:প্রা:বিদ্যালয় হতে মুজাহিদনগর মেইন গেট পর্যন্ত	৯৭৬ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		তারানগর ইউপির কাঠালতলী স:প্রা:বিদ্যালয় হতে কলমাচর মতি মিয়ার সংলগ্ন সংযোগ পাকা রাস্তা পর্যন্ত	৫২৪ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		বাস্তা ইউপির বটতলী মেইন রোড হয়ে দড়িগাঁওগামী রাস্তার শামসুলের জমি পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
ঢাকা	নবাবগঞ্জ	নয়নশ্রী ইউপির তাশুল্লা বাংলাবাজার বেকারীর সামন হতে আকরাম মেম্বারের বাড়ী হয়ে কালী মন্দির পর্যন্ত	৬০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		বান্দুরা ইউপির মহব্বতপুর মেইন রোড হতে বিপুলের বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		বাহ্রা ইউপির বলমন্তচর রেজ্জাক খানের বাড়ীর সামন হতে সোহগের বাড়ী পর্যন্ত	৬০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		বাহ্রা ইউপির নওপাড়া জাহেদ গাজীর বাড়ী হতে মনজুর বাড়ী পর্যন্ত	৫৪০ মি	২০১৭-২০১৮
		জয়কৃৎঞ্চপুর তিতপালদিয়ইদগাহ হতে মাইন উদ্দিনের বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		শেল্লাইউপির দত্তখন্ড বাবর আলীর বাড়ী হতে উত্তর বালুখন্ড লক্ষনের বাড়ী পর্যন্ত	৫০৭ মিঃ	২০১৭-২০১৮
ঢাকা	নবাবগঞ্জ	শোল্লা ইউপির সোহরাব ডিলারের বাড়ী হতে করম আলীর বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মি	২০১৮-২০১৯
		কৈলাইল ইউপির দড়িকান্দা আঃ কাইয়ুম খানের বাড়ী হতে নয়াকান্দা পাকা রাস্তার জমির উদ্দিনের বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
খাগড়াছড়ি	দীঘিনালা	কবাখালি ইউপির জোরা ব্রীজ পাঁকা রাস্তা হতে শান্তিলাল চাকমার বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		মেরুং ইউপির বেতছড়ি আবু সাঈদের বাড়ি হতে গুলছড়ি এপিবিএন ক্যাম্প পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
		মেরুং ইউপির ২নং ওয়ার্ডের খাগড়াছড়ি সড়কের বেইলী ব্রীজ হতে সুধির মেম্বার পাড়া পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		মেরুং ইউপির ৫নং ওয়ার্ডের গোলাম নবীর বাড়ী হতে করাতকল পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		বোয়ালখালী ইউপির কামাক্যুছড়া প্রনয়নকার্বারীর বাড়ী হতে মুকুন্দপাড়া ত্রাণের ব্রীজ পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		বোয়ালখালী ইউপির ইয়াকুবের বাড়ী হতে আব্দুস সালামের বাড়ী পর্যন্ত এবং শালবন বিহারের রাস্ত হতে তাপস সিংহের বাড়ী পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-২০১৮
		কবাখালী ইউপির জোড়া ব্রীজ ত্রাণের এইচবিবি রাস্তার শেষ হতে হাজাছড়া সঃপ্রাঃবিদ্যালয় পর্যন্ত	১০০০ মিঃ	২০১৮-২০১৯
	সদর	ক্যারী মারামার সেগুন বাগান হতে আলো বাগান হয়ে নাথা পাড়া যাওয়ার রাস্তা পর্যন্ত ।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		মঙ্গারামপাড়া ক্যাম্প হতে অরণ্য কুটির রাস্তা পর্যন্ত ।	৭০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		দাতা কুপ্যা পাকা রাস্তা-মংশানু কার্বারীপাড়া রাস্তা পর্যন্ত ।	৮০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		কমলছড়ি ইউপির দাতকুপ্যা ইসলামনগর বেসরকারী প্রাঃ বিঃ হতে রাঙ্গা পানি ছড়া পর্যন্ত ।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		পেরাছড়া ইউনিয়নের ১২ নং প্রকল্পগ্রাম-গোলাকানাপাড়া সঃ প্রাঃ বিঃ পর্যন্ত	৮০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		ভাইবোনছড়া ইউপির ছোটবাড়ীপাড়া সঃ প্রাঃ বিঃ সুদৃষ্টি অরন্য কুফিটর রাস্তা পর্যন্ত	৯০০ মিঃ	২০১৭-১৮
রাংগামাটি	সদর	জীবতলী উইনিয়নের, জীবতলী নিম্নমাধ্যমিক বিদ্যালয় হতে দয়াময় চাকমা সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	৭০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		মগাবন ইউনিয়নের, রাংগামাটি-কাপ্তাই পাঁকা সড়ক হতে বড়াদম জন্মস্মৃতি বনবিহার পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		মগাবন উইনিয়নের, রাংগামাটি-কাপ্তাই সড়ক হতে বড়াদম সুরবালা স্মৃতি বিদ্যাপীঠ পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	২৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
		সাপছড়ি উইনিয়নের, মংছড়ি এইচবিবি রাস্তার শেষ প্রান্ত হতে মরংছড়ি সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয়ের আগে দোকান পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
পিরোজপুর	ভান্ডারিয়া	আজিজ জোমাদ্দারের বাড়ী হতে তোফাজ্জেল মেম্বারের বাড়ীর সামনের ত্রানের ব্রীজ পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		গৌরীপুর ৫নং ওয়ার্ডের আঃ রশিদ মাষ্টারের বাড়ী হতে ধোপা বাড়ী পর্যন্ত ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		তেলীখালী ১নং ওয়ার্ডের কালী মন্দির সংলগ্ন নগেন তালুকদার বাড়ী পর্যন্ত ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮

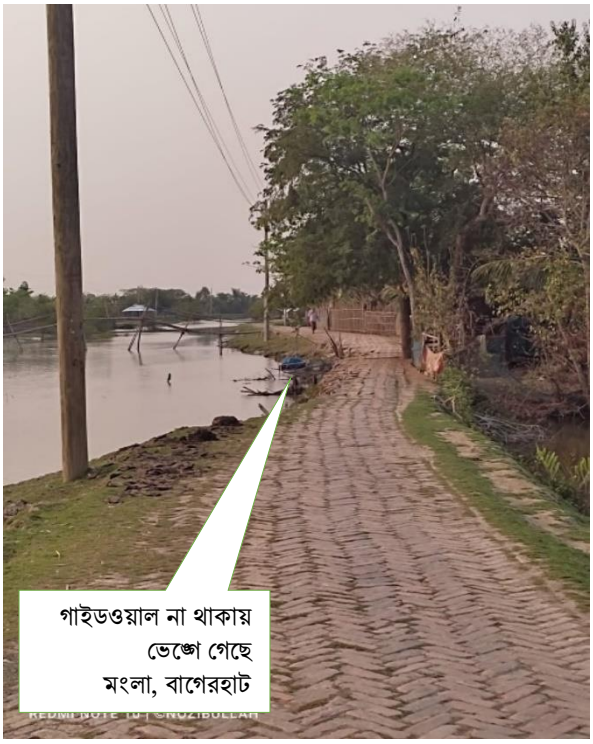
গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	কঞ্চিপাড়া পূর্ব মদনের পাড়া সেকেন্দারের বাড়ির নিকট হতে পশ্চিম শাহালমের বাড়ী পর্যন্ত ।	১৩০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		উদাখালী ইউপি শান্তির মোড় পাঁকা রাস্তা হতে পশ্চিমে বুড়াইল ব্রীজ পর্যন্ত ।	৮৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
		উদাখালী হরিপুর পাঁকা রাস্তার পূর্বদিকে কঞ্চিপাড়া সীমানার কাদেরর বাড়ির নিকট পর্যন্ত ।	৭৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
সিরাজগঞ্জ	বেলকুচি	দৌলতপুর ইউনিয়নের মাকসুদপুর আমিরুলের গোচের মাঠ ঘড় হতে মাসুদ সামছুল মোল্লার বাড়ী ভায়া মনছেরের বাড়ী পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
রংপুর	পীরগঞ্জ	ভেন্ডাবাড়ী ইউপির ভেন্ডাবাড়ী শরিফপুর ভীম শহর ওয়াজেদ আলীর দোকান হতে আশ্বিনার পাড়া নজরুলের বাড়ী পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		রায়পুর ইউপির টেকনিক্যাল কলেজের সামনে পাকা হতে সুলতানা রাজিয়া আশ্রায়ন কেন্দ্র হয়ে রায়পুর বাজার পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		পীরগঞ্জ পৌরসভার বিশ্বরোড রিপনের গ্যারেজ হতে পূর্বদিকে মোস্তাফিজের বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		কুমেদপুর ইউপির বড় রসুলপুর দক্ষিনপাড়া জামে মসজিদ হতে তাতীপাড়া গ্রাম পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
পিরোজপুর	নেছারাবাদ	আব্দুর রহমান কলেজ হতে মনসুর মিয়ার বাড়ীর সামনে ব্রীজ পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		গুয়ারেখা হালিম মেম্বারের বাড়ী হতে কালিবাড়ী স্কুল হয়ে ভরতকাঠী সাঁকো পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		ভাইজোড় ১৫নং স:প্রা: বিদ্যালয়ের সামন হতে শহীদ স্মৃতি বাজার পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		দৈহারী ইউপির খাড়াবাক গ্রামে শাহ আলম হাং এর বাড়ীর সামনে পুল হতে রহিম মিয়ার বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		স্বরুপকাঠী ইউপির মুক্তিযোদ্ধা সহোরাব মিয়ার বাড়ীর সামনে ব্রীজ হতে পাতাল মার্কেট সংলগ্ন জামে মসজিদ পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		সমুদয়কাঠী ইউপির মুক্তহার স্কুলের পূর্ব পার্শ্ব হতে রামচন্দ্রপুর ক্লিনিক পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
সুনামগঞ্জ	ধর্মপাশা	দাসপাড়া হতে ধুবালা স:প্রা: বিদ্যালয় হয়ে নওধার মাদ্রাসার সামনে পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
নেত্রকোনা	দুর্গাপুর	বাকলজোড়া ইউপির শেখ রাসেলের বাড়ী হতে গুজিরকোনা মুকুল সাহেবের বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		বিরিশিরি ইউপির খালিশাপাড়া নদীর পাড় হতে এইচবিবি রাস্তার শেষ সীমানা হতে রজব আলীর বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
বাগেরহাট	মোংলা	চিলা ইউপির হলদিবুনিয়ার মোক্তার গাজীর বাড়ী হতে হলদিবুনিয়া পাকা রাস্তা অভিমূখে রাস্তা এইচ বিবিকরণ	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		সুন্দরবন ইউপির বাঁশতলা গ্রামের হেমায়েত হাওলাদারের বাড়ী হতে বুড়বুড়িয়া মাধ্যমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
	রামপাল	বাঁশতলী ইউপির তালবুনিয়া গ্রামের বটতলা মোড় হতে সাছের হাওলাদারের বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ শিঃ	২০১৮-১৯
পঞ্চগড়	পঞ্চগড় সদর	পঞ্চগড় সদর উইনিয়নের মাননীয় সংসদ সদস্যের বাড়ির সামনের পাঁকা রাস্তা হতে পূর্বদিকে ঈদগাহ মাঠ পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	৭৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
		চাকালাহাট উইনিয়নের, নারায়ণপুর পাঁকা রাস্তা হতে দক্ষিণ পশ্চিমে উপজেলা চেয়ারম্যানের বাড়ি পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবিকরণ।	৭৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
		চাকালাহাট উইনিয়নের নারায়ণপুর গ্রামের উদ্দীনের বাড়ি হতে উম্মে কুলসুম মদিনাতুল উলুম হাফেজিয়া মাদ্রাসা পর্যন্ত রাস্তায় হেরিং বোন বন্ড করণ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮

৩.১৩ যে সকল এইচবিবি রাস্তাসমূহ বর্ষাকালে পানির নিচে তলিয়ে যায়

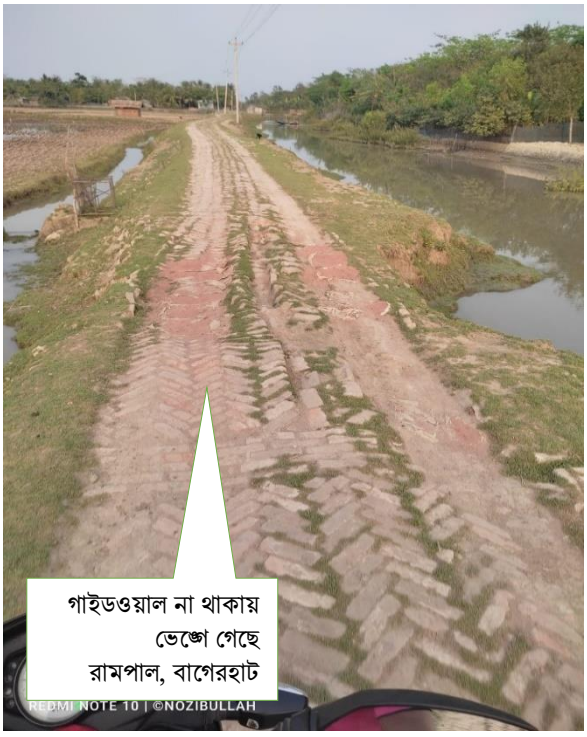
যে সকল গ্রামীণ রাস্তাসমূহ এইচবিবি করা হয়েছে সে সকল রাস্তা বিভিন্ন কারণে পানির নিচে তলিয়ে যায়, যেমন- ভৌগলিক, বন্যা, জলোচ্ছাস ও অতিবৃষ্টির ইত্যাদি। গবেষণা দল যে সকল জেলা সরেজমিন পরিদর্শন করেছে তার মধ্যে বরিশাল, পিরোজপুর, গাইবান্ধা, সুনামগঞ্জ, নেত্রকোনা, বাগেরহাট এসকল জেলার এইচবিবি রাস্তাসমূহ বিভিন্ন কারণে পানির নিচের তলিয়ে যায়। নিম্নের সারণিতে এসকল জেলা, উপজেলা এবং রাস্তার নাম নিম্নে দেয়া হলো:

গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে সাঘাটা, গাইবান্ধা

গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে রামপাল, বাগেরহাট



গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে মংলা, বাগেরহাট



গাইডওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে রামপাল, বাগেরহাট

সারণি ৩.২২: যে সকল এইচবিবি রাস্তাসমূহ বর্ষাকালে পানির নিচে তলিয়ে যায়

জেলা	উপজেলা	রাস্তার নাম	দৈর্ঘ্য	অর্থবছর
পিরোজপুর	ভান্ডারিয়া	আজিজ জোমাদ্দারের বাড়ী হতে তোফাজ্জেল মেম্বারের বাড়ীর সামনের ব্রানের ব্রীজ পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		গৌরীপুর ৫নং ওয়ার্ডের আঃ রশিদ মাষ্টারের বাড়ী হতে ধোপা বাড়ী পর্যন্ত ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		তেলীখালী ১নং ওয়ার্ডের কালী মন্দির সংলগ্ন নগেন তালুকদার বাড়ী পর্যন্ত ।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	কঞ্চিপাড়া পূর্ব মদনের পাড়া সেকেন্দারের বাড়ির নিকট হতে পশ্চিম শাহালমের বাড়ী পর্যন্ত ।	১৩০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		উদাখালী ইউপি শান্তির মোড় পাঁকা রাস্তা হতে পশ্চিমে বুড়াইল ব্রীজ পর্যন্ত ।	৮৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
		উদাখালী হরিপুর পাঁকা রাস্তার পূর্বদিকে কঞ্চিপাড়া সীমানার কাদেরর বাড়ির নিকট পর্যন্ত ।	৭৫০ মিঃ	২০১৭-১৮
পিরোজপুর	নেছারাবাদ	আব্দুর রহমান কলেজ হতে মনসুর মিয়ার বাড়ীর সামনে ব্রীজ পর্যন্ত	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		গুয়ারেখা হালিম মেম্বারের বাড়ী হতে কালিবাড়ী স্কুল হয়ে ভরতকাঠী সাঁকো পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		ভাইজোড় ১৫নং স:প্রা: বিদ্যালয়ের সামন হতে শহীদ স্মৃতি বাজার পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৭-১৮
		দৈহারী ইউপির খাড়াবাক গ্রামে শাহ আলম হাং এর বাড়ীর সামনে পুল হতে রহিম মিয়ার বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		স্বরুপকাঠী ইউপির মুক্তিযোদ্ধা সহোরাব মিয়ার বাড়ীর সামনে ব্রীজ হতে পাতাল মার্কেট সংলগ্ন জামে মসজিদ পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		সমুদয়কাঠী ইউপির মুক্তহার স্কুলের পূর্ব পার্শ্ব হতে রামচন্দ্রপুর ক্লিনিক পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
সুনামগঞ্জ	ধর্মপাশা	দাসপাড়া হতে ধুবালা স:প্রা: বিদ্যালয় হয়ে নওধার মাদ্রাসার সামনে পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
নেত্রকোনা	দুর্গাপুর	বাকলজোড়া ইউপির শেখ রাসেলের বাড়ী হতে গুজিরকোনা মুকুল সাহেবের বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		বিরিশিরি ইউপির খালিশাপাড়া নদীর পাড় হতে এইচবিবি রাস্তার শেষ সীমানা হতে রজব আলীর বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ মিঃ	২০১৮-১৯
বাগের হাট	মোংলা	চিলা ইউপির হলদিবুনিয়ার মোক্তার গাজীর বাড়ী হতে হলদিবুনিয়া পাকা রাস্তা অভিমূখে রাস্তা এইচ বিবিকরণ	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
		সুন্দরবন ইউপির বাঁশতলা গ্রামের হেমায়েত হাওলাদারের বাড়ী হতে বুড়বুড়িয়া মাধ্যমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত।	১০০০ মিঃ	২০১৮-১৯
	রামপাল	বাঁশতলী ইউপির তালবুনিয়া গ্রামের বটতলা মোড় হতে সাছের হাওলাদারের বাড়ী পর্যন্ত।	৫০০ শিঃ	২০১৮-১৯

৩.১৪ স্থানীয় পর্যায়ে মত বিনিময় কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত তথ্য

কর্মশালায় প্রায় সকলেই একমত পোষণ করেন যে, মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে তাদের অনেক উপকার হয়েছে এবং তাদের জীবনযাত্রার মানের উপর প্রভাব পড়েছে, যেমন: মাটির রাস্তায় বৃষ্টির সময় কাঁদামাটি ছিল, মানুষের যাতায়াতে খুব অসুবিধা হতো। বর্তমানে মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে তারা ভালো আছেন- পূর্বে রিক্সা ভ্যান চলাচল করতে পারত না, বর্তমানে চলাচল করতে পারে; পূর্বে শহর থেকে মৃত ব্যক্তির লাশ নিয়ে আসতে পারতো না, বর্তমানে পারছে; ছেলে মেয়েরা সহজেই যাতায়াত করতে পারছে। এছাড়া উপস্থিতি যে সকল পরামর্শ প্রদান করেন তা হলো: এই এলাকায় একদিকে পাহাড়ি ঢল ও অন্যদিকে সমুদ্রের জোয়ারের কারণে রাস্তা তলিয়ে যায়। ফলে রাস্তা উঁচু করা প্রয়োজন। রাস্তা প্রয়োজন ১০০০মি: অথচ এইচবিবি করা হয় ৫০০-৭০০মি: ফলে সুবিধা সবাই পায় না। এছাড়া, কোথাও কোথাও মাঝে রাস্তা করা হয়েছে কিন্তু দুই পাশে মাটির রাস্তা; এইচবিবির পরিবর্তে ঢালাই দিলে রাস্তা টেকসই হবে; কালমার চর ইউনিয়নে রাস্তার জন্য দাবী করা হয় ইত্যাদি।

৩.১৫ এফজিডির (দলীয় আলোচনার) প্রতিবেদন

গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণের ফলে বিভিন্ন কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যেমন- অনেকে রিক্সা, অটো-ভ্যান কিনে নতুন করে উপার্জন করছে। এদের মধ্যে পূর্বে অনেকে বেকার ছিল বা কৃষি কাজ করতো। অনেক স্থানে ছোট বাজার সৃষ্টি হয়েছে যেখানে অনেকে দোকান/ক্ষুদ্র ব্যবসা করেছে যা রাস্তা করার পূর্বে ছিল না। রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে। মহিলাদের ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প ও হাঁস মুরগি পালন ও বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি চাষ ইত্যাদি ব্যবসা/কাজের মাধ্যমে নিজেদের আত্মনির্ভরশীল করে গড়ে তুলছে।

রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। শিক্ষার্থীরা সহজে স্কুলে যেতে পারছে এবং প্রয়োজনে অনায়াসে বিভিন্ন স্থানে যাতায়াত সহজ হয়েছে। স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে সহায়ক হয়েছে এবং ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। রাস্তা হেরিং বোন বন্ড করার ফলে অসুস্থ রোগীর স্বাস্থ্যকেন্দ্রে স্বাস্থ্য সেবার জন্য নেওয়া সহজতর হয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নারী, শিশু ও অক্ষম ব্যক্তিদের চলাচলে সুবিধা হয়েছে। সর্বোপরি যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। উপস্থিতির মতে, বর্ষাকালে শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয়ে যাতায়াতের সময় কাদামাটিতে পিছলে পড়ে যেত এবং কাপড়চোপড়ে কাদা লেগে যেত, কখনো শিশুরা বেশ ব্যথা পেত। ফলে বর্ষাকালে ওরা বিদ্যালয়ে যেতে চাইত না।

বর্ষাকালে মাঝে মধ্যে রাস্তায় ভাঙ্গণ হতো কিন্তু বর্তমানে হয় না। এই প্রকল্পের ফলে দুর্যোগপূর্ণ এলাকার রাস্তাগুলি দুর্যোগের হাত থেকে রক্ষা পেয়েছে এবং এলাকার মানুষের চলাচল করা সহজ হয়েছে। দুর্যোগ পূর্বে এলাকার জনগণ গরু, ছাগল, হাঁস, মুরগি ও পারিবারিক প্রয়োজনীয় দ্রব্যাদি সহজে আশ্রয়কেন্দ্রে নিয়ে যেতে পারে এবং দুর্যোগ পরবর্তী সময় ত্রাণ সহায়তা প্রদান করা সহজ হয়েছে। ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে। আলোচনায় উপস্থিতি সকলেই রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের কথা বলেন। তাদের মতে, রক্ষণাবেক্ষণ না করা হলে রাস্তা অল্প সময়ের মধ্যে নষ্ট হয়ে যাবে এবং ব্যবহার করতে সমস্যা হবে।

৩.১৬ একক (কেআইআই) আলোচনার প্রতিবেদন

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের সুবিধাসমূহ- যাতায়াতের দুর্ভোগ কমেছে, যাতায়াতের সময় ও খরচ কমেছে। স্থানীয় কৃষি পণ্য সহজে বাজারজাত করতে পারছে। পরিবহন চলাচলে সুবিধা হওয়ায় সিএনজি, অটো-বাইক, ব্যাটরিচালিত ভ্যান, মটরসাইকেল, সিএনজি ও অন্যান্য পরিবহন চলাচল বেড়েছে বিধায় এই সকল পরিবহন সেক্টরে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে/সৃষ্টি হয়েছে। আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ বেড়েছে, যেমন- ট্রাকটর ও পাওয়ার ট্রিলার। উপজেলা ও জেলা পর্যায়ের সড়কের সাথে সংযোগের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হয়েছে। স্থানীয়ভাবে কৃষি পণ্যের পাইকারি বাজার গড়ে উঠেছে। যোগযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে শিক্ষার্থীরা স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসায় সহজে যাতায়াত করতে পারছে। ফলে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনগণ প্রয়োজনে সেবা প্রতিষ্ঠান থেকে সেবা গ্রহণ করতে পারছে। কম খরচে এবং সময়ে বিভিন্ন মালামাল বহন করা যায় বলে ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ঘটেছে যেমন- মুদি দোকান, কৃষি পণ্যের দোকান, সার ও কীট নাশকের দোকান, ছোট ছোট চায়ের দোকান, রিক্সা পার্টস এর দোকান ইত্যাদি। এছাড়া দুর্যোগকালীন সময় দূর্ভোগ হ্রাস করা সহজ হবে বলে উপস্থিতি মনে করেন। এর ফলে এলাকার জনগণের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

রাস্তার পাশে অনেক জায়গায় রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, ইট পড়ে গেছে, পরিবহন ওভারলোড নিয়ে যাতায়াত করার ফলে রাস্তা নষ্ট হয়ে গেছে। রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে বন্যার পানিতে রাস্তা তলিয়ে যায়, বিশেষ করে হাওড় ও বরিশাল এলাকায়। এছাড়া পাহাড়ি ঢল ও বন্যার কারণে বর্ষাকালে রাস্তা পানিতে তলিয়ে যায়। রাস্তার পাশে কোন গাইড ওয়াল না থাকার কারণেও রাস্তাসমূহ নষ্ট হয়ে যাচ্ছে। রাস্তার পাশে কোন নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখা হয়নি। বর্ষাকালে পানির প্রবাহ ধরে রাখার জন্য এবং জলাবদ্ধতা যাতে সৃষ্টি না হয় সেজন্য রাস্তার এক পাশের পানি যাতে অপর পাশে যেতে পারে সেজন্য Water Passage প্রয়োজন হয়। কৃষি চাষের জন্যও এক পাশের পানি অন্য পাশে নেয়ার দরকার হয়। এইচবিবি রাস্তায় এসকল ব্যবস্থা রাখা হয়নি। তাদের মতে, ভবিষ্যতে সমজাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে রাস্তা উচু করার ব্যবস্থা, রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।

৩.১৭ প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন (পিসিআর) পর্যবেক্ষণ: দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের আওতায় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন "গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" শীর্ষক প্রকল্পটি ১২৩৮২৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে গত ১৪ মার্চ ২০১৭ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের মোট দৈর্ঘ্য ৩১৪৫.৫০ কি.মি.। প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে। বিগত ২০১৭-২০১৮ ও ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরে ৬৪টি জেলায় ৪৯২টি উপজেলায় ১২১৫৬৬.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ৩১৪৫.৬ কি.মি. গ্রামীণ রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) কাজ সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্পটি জুন ২০১৯ তারিখে নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে। এক্ষেত্রে কোন কস্ট ওভাররান ও টাইম ওভাররান হয়নি।

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতির তথ্য থেকে দেখা যায় যে, রাজস্ব খাতে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৫৮৪.৫৮ লক্ষ টাকা, এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ২১০.২২ লক্ষ টাকা এবং উদ্বৃত্ত ছিল ৩৭৪.৩৬ লক্ষ টাকা। অপরদিকে, মূলধন খাতে প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ১২২১১৬.৮৭ লক্ষ টাকা, এর বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ১২০৯৩৪.১১ লক্ষ টাকা এবং উদ্বৃত্ত ছিল ১১৮২.৭৬ লক্ষ টাকা। সামগ্রীকভাবে অগ্রগতির হার ৯৮%।

মোট ২ (দুই) জন প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প মেয়াদে দায়িত্ব পালন করেছেন, এদের মধ্যে একজন প্রায় ৬ মাস এবং অন্য জন প্রায় দেড় বছর (১৮ মাস)। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্প অফিসে ২৭ জন দায়িত্ব পালন করেছেন, এদের মধ্যে মোট ৯ জন অফিসার ও ১৮ জন কর্মচারী। মাঠ পর্যয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য মোট ৭টি গাড়ী ক্রয় ও ব্যবহার করা হয়েছে, এদের মধ্যে ৬টি জীপ গাড়ী ও একটি ডাবল কেবিন পিকা আপ। প্রকল্প শেষে সকল গাড়ী এইচবিবিকরণ প্রকল্প ফেইজ-২ এ স্থানন্তর করা হয়েছে।

বিগত ২০১৭-২০১৮ সালে ২০৭৪ কি.মি রাস্তা ২০১৫ সালের এলজিইডি রেট সিডিউল (৩৮,০০০০০.০০ লক্ষ টাকা) অনুসারে করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদারগণ গড়ে ৪.৪% কম দরে দরপত্র জমা দিয়েছেন। আপরদিকে, ২০১৮-২০১৯ সালে মোট ১০৭১.৫০ কি.মি. রাস্তা করা হয়েছে ২০১৭ সালের রেট সিডিউল (৪৩,৩০,০০০.০০ লক্ষ টাকা) অনুসারে। এখানে ঠিকাদারগণ গড়ে ১.৭% কম দরে দরপত্র জমা দিয়েছেন। দ্বিতীয় পর্যয়ে কোন উপজেলায় সমদরে চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়েছে।

প্রভাবসমূহ: গ্রামীণ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক উন্নত হয়েছে। এছাড়া, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইবিবি করণের সময় কাজের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, দুর্যোগের সময় স্বাস্থ্যসেবা নিশ্চিত করা, স্বাভাবিক সময় শিক্ষার সুযোগ বৃদ্ধি করা, কৃষি ব্যবস্থা উন্নয়ন এবং দুর্যোগের সময় ঝুঁকি হ্রাস হয়েছে। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর কোন নেতিবাচক প্রভাব পড়বে না। রাস্তার উভয় পাশে বিভিন্ন প্রকার গাছ লাগানো যাবে। এটা একটি খরচ কার্যকর প্রকল্প। বিভিন্ন শ্রেণির অংশীজনের সাথে আলোচনা করে জানা যায়, এ প্রকল্পের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের জীবনমান পরিবর্তন হয়েছে, যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে, গ্রামের লোক কাছাকাছি দূরত্বে রিক্সা, অটো ইত্যাদি বাহনে যেতে পারবে।

প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদনে প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে কি কি ধরণের ঝুঁকি হতে পারে সে সম্পর্কে কোন দিক নির্দেশনা উল্লেখ করা হয়নি। প্রতিবেদনে বলা হয়েছে যে, প্রকল্পটি টেকসই হয়েছে। কিন্তু প্রকল্পটি আরও টেকসই করার জন্য কি ব্যবস্থা নেওয়া যেত সে বিষয়ে কোন পরামর্শ প্রদান করা হয়নি। এছাড়া প্রতিবেদনে বলা হয়েছে "রাস্তার উভয় পাশে গাছ লাগানো যেতে পারে", তবে কে গাছ লাগাবে, কোন পদ্ধতিতে গাছ লাগাবে এবং তাদের অংশ কি হবে সে বিষয় কোন আলোচনা নেই। এছাড়া, প্রকল্প বাস্তবায়নে কি কি সীমাদ্ধতা ছিল, আগামীতে সমজাতয়ীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে পরামর্শ কি তা পিসিআরএ উল্লেখ নেই।

৩.১৮ প্রকল্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা/Exit Plan

প্রকল্পটির কোন টেকসই পরিকল্পনা (Exit Plan) তৈরি করা হয়নি, ফলে প্রকল্পটি টেকসই, রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি বিষয়ে কোন দিক নির্দেশনা প্রদান করা হয় নাই। সুতরাং ভবিষ্যতে উন্নয়ন প্রকল্পের প্রস্তাবনা তৈরি করার সময় Exit plan তৈরির বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন। নতুবা সরকারের সময় এবং অর্থের অপচয় হবে। আগামীতে সমজাতীয় প্রকল্পের ক্ষেত্রে স্থানীয় ইউনিয়ন পরিষদের নিকট হস্তান্তর করা যেতে পারে যাহাতে তার প্রকল্পটির রক্ষণাবেক্ষণ করতে পারে ফলে প্রকল্পটি দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হবে। এছাড়া স্থানীয়ভাবে সমবায় সমিতি করেও দায়িত্ব দেয়া যেতে পারে, সে ক্ষেত্রে তাদেরকে রাস্তার পাশে বনায়ন করার করার সুযোগ দেওয়া হলে একদিকে যেমন তারা আর্থিকভাবে লাভবান হবে, অন্যদিকে রাস্তা টেকসই হবে এবং পরিবেশ ও প্রাণির জন্য উপকার হবে। এক্ষেত্রে আর্থিক ও পরিবেশের উপর অনেক ইতিবাচক প্রভাব পাওয়া যাবে।

চতুর্থ অধ্যায়

প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পমূল্যায়ন সমীক্ষার কর্মপরিকল্পনায় যে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণের প্রস্তাব করা হয়েছে সে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটির সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ শনাক্ত করে ভবিষ্যতে একই ধরণের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ নিম্নে বিশ্লেষণ করা হলো।

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি সমূহ নিম্নের ছকে দেয়া হলো

৪.১ সবল দিকসমূহ	৪.২ দুর্বল দিকসমূহ
৪.১.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে অভিজ্ঞ প্রকৌশলী (উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা) নিয়োজিত ছিলেন; ৪.১.২ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন প্রকৌশলীগণ নিবিড় পর্যবেক্ষণ করেছেন; ৪.১.৩ নির্মাণকাজে ব্যবহৃত উপকরণসমূহের গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে; ৪.১.৪ প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান ও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বরাদ্দকৃত অর্থ ছাড় করা হয়েছিল; ৪.১.৫ প্রকল্পের কাজে স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল; ৪.১.৬ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ শেষ করা সম্ভব হয়েছে। ৪.১.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল।	৪.২.১ বাজেট স্বল্পতা অর্থাৎ কোন এলাকায় একটি মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের জন্য বাজেট পূর্বে নির্ধারণ করা হয়; ৪.২.২ প্রকল্প প্রস্তাবনা অনুসারে রাস্তার প্রস্থ ১২ ফিট থাকার কথা থাকলেও কোথাও কোথাও এর চেয়ে কম করা হয়েছে; ৪.২.৩ রাস্তা এইচবিবি করার পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর রাস্তাকে কার্পেটিং করে ফেলছে; ৪.২.৪ এইচবিবিকরণের পূর্বে রাস্তার Subgrade ঠিকমত প্রস্তুত করা হয় নাই; ৪.২.৫ প্রকল্পের কোন Exit Plan ছিল না; ৪.২.৬ স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মধ্যে সমন্বয়ের অভাব; ৪.২.৭ প্রকল্পের ডিপিপির উদ্দেশ্যের সাথে লগ ফ্রেমের উদ্দেশ্যের কিছু অমিল রয়েছে; ৪.২.৮ পার্বত্য ও প্রত্যন্ত এলাকা বিবেচনায় নিয়ে নির্মাণসামগ্রী ও নির্মাণ ব্যয় নির্ধারণ করা উচিৎ ছিল। ৪.২.৯ টেকসইকরণের লক্ষ্যে রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা ছিল না।
৪.৩ সুযোগসমূহ	**৪.৪ ঝুকিঁসমূহ**
৪.৩.১ স্থানীয় লোকদের সহযোগীতা পাওয়া গেছে; ৪.৩.২ মহিলাদের কাজে নিয়োগ করা হয়েছিল; ৪.৩.৩ স্থানীয় শ্রমিকদের নির্মাণকাজে নিয়োগ করা হয়েছিল; ৪.৩.৪ নির্মাণসামগ্রীর সহজলভ্যতা; ৪.৩.৫ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর শিক্ষার্থীরা সহজে বিদ্যালয়ে যাতায়াত করতে পারছে; ৪.৩.৬ প্রকল্প এলাকার জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হয়েছে; ৪.৩.৭ এলাকায় স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে ও পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।	৪.৪.১ রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে বর্ষাকালে বন্যায় রাস্তা তলিয়ে যায়; ৪.৪.২ পুকুর বা খালের পাশে গাইড ওয়াল না থাকায় রাস্তা সহজেই ভেঙ্গে যাচ্ছে; ৪.৪.৩ কোন কোন এলাকায় পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকায় রাস্তা বর্ষা মৌসুমে বৃষ্টির পানিতে তলিয়ে যায় ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়। ৪.৪.৪ ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে; ৪.৪.৫ লোহার চাকা বিশিষ্ট ট্রাকটর চলাচলে রাস্তা নষ্ট হয়ে যায়।

৪.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ পর্যালোচনা

৪.১.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে অভিজ্ঞ প্রকৌশলী (উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা) নিয়োজিত ছিলেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে সরাসরি সম্পৃক্ত সকল উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা ডিপ্লোমা প্রকৌশলী (সিভিল), এদের মধ্যে অনেকেই বিএসসি ইঞ্জিনিয়ারিং পাশ করেছেন;

৪.১.২ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন প্রকৌশলীগণ নিবিড় পর্যবেক্ষণ করেছেন। উপজেলায় কর্মরত একজন উপসহকারী প্রকৌশলী (EGPP) পিআইও এর তত্ত্বাবধানে প্রকল্প কাজ পরিদর্শন করেছেন। এছাড়া সহকারি/উপসহকারি প্রকৌশলীগণ (DPHE) প্রকল্প নিবিড় পর্যবেক্ষণ করেছেন;

৪.১.৩ নির্মাণকাজে ব্যবহৃত উপকরণসমূহের গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে। হেরিং বোন বন্ড প্রকল্পে ব্যবহৃত সকল নির্মাণ সামগ্রীর (ইট, বালু) গুণগত মান নিশ্চিত করার জন্য এলজিইডি ল্যাবরেটরী/পলিটেকনিক ইন্সটিটিউট ল্যাবরেটরী হতে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার নিজ খরচে নির্মাণ সামগ্রীর গুণগতমান পরীক্ষা করেছেন। টেস্টের ফলাফলের মান সন্তোষজনক হলেই সেই সকল উপকরণসমূহ ব্যবহারের অনুমতি প্রদান করা হয়েছে;

৪.১.৪ প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান ও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বরাদ্দকৃত অর্থ ছাড় করা হয়েছিল। প্রকল্পের ২০১৭-২০১৮ অর্থবছর এডিপি বরাদ্দ ছিল ৫৩৭০০.০০ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ৫৩৪৮৫.০০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৯৯.৬০%। এছাড়া, শেষ অর্থবছর এডিপি বরাদ্দ ছিল ৬৯৩২৩.০০ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ৬৮০৮১.১৭ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৯৮.২১%;

৪.১.৫ প্রকল্পের কাজে স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল, বিশেষ করে মহিলাদের। প্রকল্পের শর্তানুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রায় ১ লক্ষ দরিদ্র নারীর কর্মসংস্থান হয়েছে। এছাড়া, পরোক্ষভাবে প্রায় ২ লক্ষ মহিলা কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে;

৪.১.৬ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ শেষ করা সম্ভব হয়েছে। প্রকল্পটি ১৪ মার্চ ২০১৬ সালে একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরে কোন এডিপি বরাদ্দ ছিল না। ফলে কোন কাজ করা সম্ভব হয় নাই। অবশিষ্ট ২ (দুই) অর্থবছরে (২০১৭-২০১৮ ও ২০১৮-২০১৯) এডিপি বরাদ্দ পাওয়া গেছে এবং ১০০% লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হয়েছে। এখানে কোন টাইম ওভাররান এবং কস্ট ওভাররান হয় নাই।

৪.১.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় প্রকল্প এলাকার নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি, গণ্যমান্য ব্যক্তি এবং এলাকাবাসি প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় সহযোগীতা করেছেন। যেমন- রাস্তার পাশে মাটি কাটার জন্য জমি/মাটি দেয়া, রাস্তার পাশে গাছ কেটে সহযোগীতা করা।

৪.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses)

৪.২.১ বাজেট স্বল্পতা অর্থাৎ কোন এলাকায় একটি মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের জন্য বাজেট পূর্বে নির্ধারণ করা হয়। প্রকল্প অফিস থেকে প্রাক্কলিত বাজেট সংশ্লিষ্ট উপজেলাকে জানিয়ে দেয়া হয়। উপজেলা প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন কমিটি প্রকল্প সাইট নির্বাচন এবং বাস্তবায়ন করে থাকেন। কোন কোন ক্ষেত্রে ৫০০ মিটার দীর্ঘ করার পরিবর্তে ৭০০মি: বা ১০০০মি: রাস্তা এইচবিবি করা হলে অনুপাতিক হারে বেশী মানুষ উপকৃত হতো;

৪.২.২ প্রকল্প প্রস্তাবনা অনুসারে রাস্তার প্রস্থ ১০ ফিট থাকার কথা থাকলেও কোথাও কোথাও এর চেয়ে কম করা হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি অনুসারে রাস্তার প্রস্থ ১০ফিট করার কথা থাকলেও বাস্তবে কোথাও ৮ফিট, আবার কোথাও ১০ফিট প্রস্থ রাস্তা করা হয়েছে;

৪.২.৩ কোন কোন রাস্তা এইচবিবি করার পর অল্প দিনের মধ্যে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর এইচবিবিকরণ রাস্তা কার্পেটিং করে ফেলেছে। ফলে এক্ষেত্রে অর্থ ও সময় দুটোই অপচয় হয়;

৪.২.৪ এইচবিবিকরণের পূর্বে রাস্তার Sub-grade ঠিকমত প্রস্তুত করা হয় নাই। ইট স্থাপন করার পূর্বে রাস্তা স্থায়ীকরণের লক্ষ্যে Sub-grade ও Sub-base প্রয়োজনীয় কমপ্যাকশন, লেভেলিং এর মাধ্যমে সঠিকভাবে প্রস্তুত করা প্রয়োজন;

৪.২.৫ প্রকল্পের কোন Exit Plan ছিল না। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রকল্পটি কিভাবে হস্তান্তর করা হবে এবং কাদের কাছে/কোন সংস্থার কাছে হস্থান্তর করা হবে তা সুনির্দিষ্টভাবে উল্লেখ করা হয় নাই;

৪.২.৬ স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মধ্যে সমন্বয়ের অভাব। উপজেলা প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন কমিটিতে উপজেলা প্রকৌশলী (এলজিইডি) একজন সদস্য, অথচ দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের পর কিছু কিছু রাস্তা এলজিইডি কার্পেটিং করে ফেলেছে;

৪.২.৭ প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ ও লগফ্রেমের উদ্দেশ্যসমূহের কিছুটা অমিল পাওয়া যায়। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পরিমাপের ক্ষেত্রে সমস্যা হতে পারে। কারণ, কোন উদ্দেশ্যসমূহকে বিবেচনা করে প্রকল্পের অর্জন পরিমাপ করা হবে তা নির্দিষ্ট করা প্রয়োজন;

৪.২.৮ পার্বত্য ও প্রত্যন্ত এলাকা বিবেচনায় নিয়ে নির্মাণ সামগ্রী ও নির্মাণ ব্যয় নির্ধারণ করা হয়নি। সংশ্লিষ্ট প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৪৯২ টি উপজেলায় বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ভৌগলিক কারণে, পাহাড়ি এলাকা, হাওড় এলাকা এবং দুর্যোগপ্রবণ এলাকায় রাস্তা এইবিবি করণের উপকরণসমূহ (বালু ও ইট) বহনের জন্য সমতল এলাকার চেয়ে বেশী খরচ হয়। বর্ষাকালে এই খরচ প্রায় দ্বিগুণ হয়;

৪.২.৯ টেকসই করণের লক্ষ্যে রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা ছিল না। প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপির তথ্য মতে প্রকল্প গ্রহণের সময় ঝুঁকি বিশ্লেষণ সঠিকভাবে করা হয় নাই। ঝুঁকি বিশ্লেষণ করা হলে মাটির রাস্তা এইচবিবি করার পর কিভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে যাতে প্রকল্প টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী হয় সে বিষয়ে কোন সু-নির্দিষ্ট দিক নির্দেশনা ছিল না।

পর্যবেক্ষণ: এইচবিবিকরণের পূর্বে রাস্তার Subgrade ঠিকমত প্রস্তুত করা হলে রাস্তা টেকসই হতো। এছাড়া প্রকল্পের Exit Plan তৈরি করে সে অনুসারে রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে রাস্তা আরও বেশী টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী হতো। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মধ্যে সমন্বয় করে কাজ করলে রাস্তা কার্পেটিং করা হতো না ফলে সরকারের অর্থ সাশ্রয় হতো।

৩.৩ প্রকল্পের সুযোগসমূহ (Opportunities)

৩.৩.১ প্রকল্প এলাকার নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি, ইমাম, স্কুল, কলেজ ও মাদ্রাসার শিক্ষকগণের পরামর্শ ও সহযোগিতা করেছেন;

৩.৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন মহিলাদের নির্মাণ কাজে নিয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্প এলাকা হতে মোট এক লক্ষ নারী শ্রমিককে রাস্তার কাজে নিয়োগ করা হয়েছে। ফলে অধিক পরিমাণে নারীদের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছিল;

৩.৩.৩ স্থানীয় শ্রমিকদের নির্মাণকাজে নিয়োগ করা হয়েছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্পের আরডিপিপি অনুসারে স্থানীয় শ্রমিকদের নিয়োগ করা হয়েছিল। এর ফলে একদিকে যেমন শ্রমিক পাওয়া সহজ হয়েছে অপরদিকে কম মূল্যে শ্রমিক পাওয়া গেছে;

৩.৩.৪ নির্মাণ সামগ্রীর সহজলভ্যতা। বর্তমানে প্রায় উপজেলায় ইট ভাটা বিদ্যমান। কোন কোন ক্ষেত্রে পাশের উপজেলা থেকে সহজেই নির্মাণসামগ্রী (ইট, বালু ইত্যাদি) সহজে এবং কম মূল্যে সংগ্রহ করতে পেরেছে;

৩.৩.৫ রাস্তা এইচবিবিকরণের পর শিক্ষার্থীরা সহজে বিদ্যালয়ে যাতায়াত করতে পারছে। পূর্বে বর্ষাকালে শিক্ষার্থীদের বিশেষ করে প্রাইমারি স্কুলের শিক্ষার্থীদের স্কুলে যেতে খুব সমস্যা হতো। ফলে এদের উপস্থিতি কম ছিল। এই রাস্তার ফলে তাদের বিদ্যালয়ে উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে;

৩.৩.৬ প্রকল্প এলাকার জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হয়েছে। এই রাস্তা তৈরির পূর্বে বর্ষাকালে যাতায়াতের সময় মাটির রাস্তায় পা পিছলে পড়ে যেত এবং কাপড় কর্দমাক্ত হয়ে যেত। কখনো কখনো ব্যথাও পেত। ফলে অনেকে বর্ষাকালে (বৃষ্টি হলে) ঘর থেকে বের হতো না। বর্তমানে রাস্তায় চলাফেরা করার সময় এই সকল সমস্যা হয় না। এছাড়া অনেক ধরণের যানবাহনে চলাচল করা যায় বিধায় চলাচল সহজ ও উন্নয়ন হয়েছে। ফলে বাজারে, বিদ্যালয়ে, আত্মীয়স্বজনের বাড়ীতে যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে;

৩.৩.৭ এলাকায় স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে ও পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। যাতায়াতের সুবিধার ফলে যানবাহন ও ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ঘটেছে। ফলে বিভিন্ন ধরণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। নারীরা গৃহস্থলি কাজের পাশাপাশি আয়বর্ধনমূলক কাজের সাথে যুক্ত হচ্ছে। ফলে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হচ্ছে।

৪.৪ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats)

৪.৪.১ রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে বর্ষাকালে বন্যায় রাস্তা তলিয়ে যায়। প্রকল্প এলাকায়, বিশেষ করে হাওড় অঞ্চল ও বন্যা প্রবন এলাকায় (সুনামগঞ্জ, নেত্রকোনা, বরিশাল, বাগেরহাট) ইত্যাদি এলাকায় বর্ষাকালে পানিতে তলিয়ে যায়, ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়;

৪.৪.২ পুকুর বা খালের পাশে গাইড ওয়াল না থাকায় রাস্তা সহজেই ভেঙ্গে যাচ্ছে। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায় যে, অনেক পুকুরে বিভিন্ন ধরণের মাছ (তেলাপিয়া, কার্প, গ্রাস কার্প ইত্যাদি) চাষ করার ফলে পুকুর পাড় ক্ষয়/ভেঙ্গে যায়। অপরদিকে বর্ষাকালে খালের পানির স্রোতের কারণে খালের পাড় ভেঙ্গে যায়, ফলে পাশের রাস্তাও ভেঙ্গে যায়;

৪.৪.৩ কোন কোন এলাকায় পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকায় রাস্তা বর্ষা মৌসুমে বৃষ্টির পানিতে তলিয়ে যায় ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়;

৪.৪.৪ এলাকায় উন্নয়নের কাজ চলায় (বিল্ডিং নির্মাণ) ট্রাকে ওভার লোড করে ইট, বালু ও রড বহন করার ফলে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে;

৪.৪.৫ চাষাবাদের জন্য লোহার চাকা বিশিষ্ট ট্রাকটর রাস্তার উপর দিয়ে যাতায়াত করার ফলে ইট ভেঙ্গে যায়।

সামগ্রিক পর্যবেক্ষণ: প্রকল্প বাস্তবায়নে অভিজ্ঞ প্রকৌশলী নিয়োজিত ছিলেন, প্রকল্প কাজে ব্যবহৃত উপকরণসমূহের গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে। মহিলাদের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল। অপরদিকে, বাজেট স্বল্পতার জন্য প্রয়োজন অনুযায়ী রাস্তা নির্মাণ করা সম্ভব হয় নাই। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মধ্যে সমন্বয়ের অভাবের কারণে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর এর এইচবিবি রাস্তা স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক কার্পেটিং করে ফেলছে। ফলে সময় ও অর্থের অপচয় হয়েছে। প্রকল্পের কোন টেকসই পরিকল্পনা করা হয়নি। পার্বত্য ও প্রত্যন্ত এলাকা বিবেচনায় নিয়ে নির্মাণসামগ্রী ও নির্মাণ ব্যয় নির্ধারণ করা প্রয়োজন ছিল। রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে বর্ষাকালে বন্যায় রাস্তা তলিয়ে যায়। পুকুর বা খালের পাশে গাইড ওয়াল না থাকায় রাস্তা সহজেই ভেঙ্গে যাচ্ছে।

পঞ্চম অধ্যায়

পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ

৫.১. প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা সন্তোষজনক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির কোন Time overrun ও Cost overrun হয়নি। এখানে কোন অতিরিক্ত প্রাক্কলন করা হয়নি। যে পরিমাণ টাকা উদ্বৃত্ত ছিল তা ঠিকাদার কর্তৃক কম মূল্যে টেন্ডার দাখিল করা হয়েছিল;

৫.২. প্রকল্পটি বাস্তবায়ন মেয়াদকালে ১ম অর্থ বছরে কোন এডিপি বরাদ্দ না হলেও পরবর্তী ২য় এবং ৩য় অর্থ বছরে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পন্ন হয়েছে। বছরভিত্তিক ডিপিপি-র সংস্থান ও অগ্রগতি সামঞ্জস্যপূর্ণ। ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকৃত অগ্রগতি ও অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন সন্তোষজনক।

৫.৩. প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমের তথ্য থেকে দেখা যায় যে, প্রকল্প কার্যালয় থেকে পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের পর উপজেলা পর্যায়ে বিভিন্ন স্থানে নোটিশের মাধ্যমে প্রচার করা হয়। তবে উপজেলা পর্যায়ে মূল্যায়ন কমিটি লটারির মাধ্যমে কমপক্ষে ৩জন ঠিকাদার নির্বাচন করে অনুমোদনের জন্য প্রকল্প কার্যালয়ে প্রেরণ করা হয়। প্রকল্প কার্যালয় থেকে অনুমোদন পেতে একটু দেরী হয়। ক্রয় পদ্ধতি এলটিএম অনুসারে এবং পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধি ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছে।

৫.৪. প্রকল্পের ৬টি উদ্দেশ্যকে বিবেচনা করা হয়েছে, তবে লগফ্রেমে ৪টি উদ্দেশ্য বিবেচনা করা হয়েছে। অপরদিকে, আরডিপিপিতে একটি মাত্র আউটপুট কে বিবেচনা করা হয়েছে অথচ লগফ্রেমে ৪টি আউটপুট বিবেচনা করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও আউটপুট বিশ্লেষণে সমস্যা দেখা যায়। সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, যে উদ্দেশ্যে প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়েছে।

৫.৫. উপকারভোগী ও পরিসংখ্যানগত টেস্ট থেকে প্রাপ্ত তথ্য ও অংশীজনের সাথে আলোচনার তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে। সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে, স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে, দুর্যোগের ক্ষতি হ্রাস পেয়েছে, মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এর ফলে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। এছাড়া শিক্ষার্থীদের বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে। যোগাযোগের উন্নয়নের ফলে কৃষি পণ্যের ন্যায্যমূল্য পাওয়া যাচ্ছে। ফলে অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের চাকা সচল হচ্ছে।

৫.৬. প্রকল্প প্রস্তাবনা অনুসারে রাস্তার প্রস্থ ১০ ফিট থাকার কথা থাকলেও কোথাও কোথাও এর চেয়ে কম করা হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি অনুসারে রাস্তার প্রস্থ ১০ফিট করার কথা থাকলেও বাস্তবে কোথাও ৮ফিট, আবার কোথাও ১০ফিট প্রস্থ রাস্তা করা হয়েছে। যে সকল রাস্তা ৮ফিট করা হয়েছে সে সকল রাস্তা প্রস্থ ১০ ফিট করা প্রেয়োজন নতুবা ভবিষ্যতে যান চলাচলে সমস্যা হতে পারে। অন্যদিকে, কোন কোন এলাকায় রাস্তার পাশে বাজার সৃষ্টি হচ্ছে।

৫.৭. সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, যানবাহন চলাচলের উপযোগী অবস্থায় আছে। তবে প্রায় ১০-১৫% রাস্তা ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে কোথাও দেবে গেছে, রাস্তার পাশে গাইড ওয়াল না থাকায় ভেঙ্গে গেছে, পাহাড়ি ঢলে রাস্তার উপর মাটির আস্তরণ পড়ে গেছে এবং কোন কোন এলাকায় বর্ষাকালে রাস্তা পানির নীচে তলিয়ে যাওয়ার ফলে নষ্ট হয়ে গেছে।

৫.৮. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে ও পরে বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার ২০১৭ সালে সাধারণ সময় ও বর্ষাকালে যথাক্রমে ৮৭% ও ৮৫%। অপরদিকে ২০১৯ সালে সাধারণ সময় ও বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার যথাক্রমে ৮৮% ও ৮৭%। এক্ষেত্রে গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের পর বর্ষাকালে বিদ্যালয়ে উপস্থিতি ৩% বৃদ্ধি পেয়েছে।

৫.৯. এইচবিবি রাস্তা করার পূর্বে অসুবিধা পরে সুবিধাসমূহ, বেশীসংখ্যক উপকারভোগী (৮৫.১%) বলেছেন, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে। এছাড়া, জনগণ সহজে হাট-বাজারে যেতে পারছে (৭৬.৮%), শিক্ষার্থীরা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারছে (৭৫.৮%), যাতায়াতের সময় হ্রাস পেয়েছে (৬৯.৪%), জনগণ সহজে সেবা কেন্দ্রে যেতে পারছে (৬৬.৭%), ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৬৩.৩%), ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের

সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (৪৭.৮%)। অপরদিকে, সবচেয়ে বেশী সংখ্যক উপকারভোগী (৯২.৭%) মতে গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবিকরণের পূর্বে যাতায়াতের অসুবিধা হতো। এছাড়া যে সকল বিষয় তারা চিহ্নিত করেছেন তা হলো, যেমন- শিক্ষার্থীরা বর্ষাকালে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারত না (৮৫.৮%), জনগণ বর্ষাকালে হাট-বাজারে যেতে অসুবিধা হতো (৭৪.৭%) এবং জনগণ সেবা কেন্দ্রে সেবা নিতে যেতো না (৪৬.৮%) ইত্যাদি।

৫.১০. সরেজমিন পরিদর্শণে দেখা যায় যে, মোট ৬টি রাস্তা দুর্যোগ অধিদপ্তর কর্তৃক এইচবিবিকরণের পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক কার্পেটিং করা হয়েছে। এক্ষেত্রে সরকারের মোট আর্থিক ক্ষতির পরিমাণ প্রায় ১,৬৭,৯১,২০০ টাকা। উল্লেখ্য, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক এই সকল রাস্তাসমূহ কার্পেটিং করা সময় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্দরের সাথে কোন প্রকার আলাপ আলোচনা করে নাই।

৫.১১. নিয়মিত রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য যে বিষয়সমূহ উল্লেখ করেছেন তা হলো: রাস্তার পাশে বনায়ন করা, খাল ও পুকুর বরাবর গাইড ওয়াল নির্মাণ করা, রাস্তার পাশে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা করা, কর্মজীবী কিন্তু দুর্দশাগ্রস্ত নারীদের সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব দিলে নারীদের কর্মসংস্থান হবে। রাস্তার ধারণ ক্ষমতা অনুযায়ী যানবাহন চলাচল করা।

৫.১২. প্রকল্প বাস্তবায়নে অভিজ্ঞ প্রকৌশলীগণ নিয়োজিত ছিলেন এবং নিবিড় পর্যবেক্ষণ ও গুণগতমান নিশ্চিত করেছেন। মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। বাজেট স্বল্পতার জন্য প্রয়োজন অনুযায়ী রাস্তা নির্মাণ করা সম্ভব হয় নাই। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর ও দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মধ্যে সমন্বয়ের অভাবের কারণে রাস্তা এইচবিবি করার পর স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর রাস্তাকে কার্পেটিং করে ফেলছে। বিগত ১৪ মার্চ ২০১৬ সালে একনেক সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক দু ধরণের গ্রামীণ সড়কের মধ্যে টাইপ এ গ্রামীণ সড়ক এলজিইডি'র তত্ত্বাবধানে রয়েছে এবং টাইপ বি দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় কর্তৃক বাস্তবায়ন করা হয়। এ ক্ষেত্রে কোন আলোচনা ব্যতিত এলজিইডি এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করে ফেলেছে। এক্ষেত্রে সময় ও অর্থের অপচয় হয়েছে। পার্বত্য ও প্রত্যন্ত এলাকা বিবেচনায় নিয়ে নির্মাণ সামগ্রী ও নির্মাণ ব্যয় নির্ধারণ করা প্রয়োজন ছিল।

৫.১৩. যে সকল গ্রামীণ রাস্তাসমূহ এইচবিবি করা হয়েছে সে সকল রাস্তা বিভিন্ন কারণে পানির নিচে তলিয়ে যায়, যেমন- ভৌগলিক, বন্যা, জলোচ্ছাস ও অতিবৃষ্টির ইত্যাদি। গবেষণা দল যে সকল জেলা সরেজমিন পরিদর্শন করেছে তার মধ্যে বরিশাল, পিরোজপুর, গাইবান্ধা, সুনামগঞ্জ, নেত্রকোনা, বাগেরহাট এসকল জেলার এইচবিবি রাস্তাসমূহ বিভিন্ন কারণে পানির নিচের তলিয়ে যায়। এসকল রাস্তা পর্যাপ্ত পরিমাণ উঁচু না হওয়ায় বর্ষাকালে পানিতে তলিয়ে যায় এবং রাস্তার ক্ষতি সাধন হয়;

৫.১৪. কোন কোন এলাকায় পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকায় অল্প বৃষ্টিতেই রাস্তা পানিতে তলিয়ে যায় ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়।

৫.১৫. সরেজমিন পরিদর্শন ও এলাকার অংশীজনের সাথে আরোচনায় জানা যায় যে, রাস্তা টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ীকরণের জন্য নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের প্রযোজন। অন্যথায় রাস্থাসমূহ ভেঙ্গে যাবে এবং এলাকার জনগণের সমস্যা তৈরি হবে;

৫.১৬. কোন কোন এলাকায় বরাদ্দ সীমিত থাকায় প্রয়োজনের তুলনায় রাস্তার দৈর্ঘ্য কম করা হয় ফলে রাস্তার উপযোগীতা সর্বোচ্চ পাওয়া যায় না। আবার কোথাও কোথাও দুই পাশে কাঁচা রাস্তার মাঝে এইচবিবি করা হয়েছে।

৫.১৭. প্রকল্পটির কোন Exit Plan তৈরি করা হয় নাই, ফলে প্রকল্পটি রক্ষণাবেক্ষণ, টেকসই ইত্যাদি বিষয়ে কোন দিক নির্দেশনা প্রদান করা হয় নাই।

৬ষ্ঠ অধ্যায়

সুপারিশ ও উপসংহার

সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশমালা

১. রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে রাস্তার দুই পাশে ব্যবসা বাণিজ্য গড়ে উঠায় ভবিষ্যতে যানবাহন সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে। নিরাপদ ও যানজটমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে সড়কগুলোকে আরো প্রশস্ত করার জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ আবশ্যক; (অনুচ্ছেদ-৫.৬)

২. হাওড় ও বন্যাপ্রবণ এলাকায় রাস্তার দুই পাশে জলাশয়, খাল ও অনেক পুকুর থাকায় রাস্তার জন্য হুমকি। পণ্য ও যাত্রিবাহী যানবাহন চলাচলের বিঘ্ন সৃষ্টি হয়। সুতরাং প্রয়োজনীয় স্থানে সাইড ওয়াল নির্মাণ করে মজবুতিকরণ ও উন্নয়ন কাজ করা জরুরি; (অনুচ্ছেদ-৫.১৩)

৩। বর্ষা বা জলোচ্ছ্বাসের ফলে রাস্তা ভেঙ্গে গেলে সংস্কারের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। এতে যে স্থান ভেঙ্গে গেছে সেই স্থান সংস্কার করলেই রাস্তায় স্বাভাবিক চলাচল করা সম্ভব। সংস্কার না করা হলে ভবিষ্যতে রাস্তাটি চলাচলে বিঘ্ন হবে এবং অকেজো হয়ে যাবে; (অনুচ্ছেদ-৫.১৪)

৪. ভবিষ্যতে সমজাতীয় উন্নয়ন প্রকল্পের প্রস্তাবনা তৈরি করার সময় প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও আউটপুটের সাথে লগফ্রেমের আউটপুট যাতে একই হয় সে বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন; (অনুচ্ছেদ-৫.৪)

৫. নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ এবং সংস্কারের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে; (অনুচ্ছেদ-৫.১৫)

৬। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করার সময় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের সাথে সমন্বয় করে এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করা হলে সরকারের ১,৬৭,৯১,২০০ টাকা ক্ষতি সাশ্রয় করা সম্ভব ছিল। ভবিষ্যতে সরকারের অর্থ সাশ্রয়ের জন্য সমন্বয় করে কাজ করা জরুরি। অন্যথায় সরকারি অর্থের অপচয় হবে; (অনুচ্ছেদ-৫.১০)

৭। কোন এলাকার মাটির রাস্তা যদি নীচু থাকে তবে সেই সকল এলাকার বর্ষাকালের পরিস্থিতি বিবেচনা করে রাস্তা মাটি দিয়ে উঁচু করার প্রভিশন রাখা প্রয়োজন এবং পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা করা; (অনুচ্ছেদ-৫.১৪)

৮। নতুন প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে গাইড ওয়াল এবং প্রত্যন্ত ও পাহাড়ি এলাকা বিবেচনা করে বাজেট প্রাক্কলন করা প্রয়োজন; (অনুচ্ছেদ-৫.৭)

৯। ভবিষ্যতে উন্নয়ন প্রকল্পের প্রস্তাবনা তৈরি করার সময় Exit plan তৈরির বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন। আগামীতে সমজাতীয় প্রকল্পের ক্ষেত্রে স্থানীয় ইউনিয়ন পরিষদের নিকট হস্তান্তর করা যেতে পারে যাতে তারা প্রকল্পটির রক্ষণাবেক্ষণ করতে পারে ফলে প্রকল্পটি দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হবে। এছাড়া, স্থানীয়ভাবে সমবায় সমিতি গঠন করে তাদের কাছে রক্ষাণাবেক্ষণের দায়িত্ব দেয়া যেতে পারে; (অনুচ্ছেদ-৫.১৭)

১০. প্রকল্পভূক্ত এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা অপরিসীম। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত এইচবিবি রাস্তার চাহিদাও প্রচুর। দেশের বিভিন্ন স্থানে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।

উপসংহার

সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রয়েছে। গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে সহজ ও পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। এছাড়া, দুর্যোগকালে অল্প সময়ে দুর্গত এলাকার জনগণ আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে, সহজে চিকিৎসা সেবা গ্রহণ করতে পারে, গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নিতে পারে, ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে। মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে। এ সকল উন্নয়ন টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী করণের লক্ষ্যে এইচবিবি রাস্তাসমূহ রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার প্রয়োজন। এছাড়াও প্রকল্প এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা নির্মাণ, প্রয়োজনে রাস্তা উঁচুকরণ ও গাইড ওয়াল নির্মাণ করার ব্যবস্থা করা। উপরন্তু সময় ও আর্থিক অপচয় রোধকল্পে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কোন এইচবিবি রাস্তা কার্পেটিং করতে চাইলে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের সাথে সমন্বয় করে করবে। সার্বিক বিবেচনায় এটি একটি সফল প্রকল্প। দেশের বিভিন্ন স্থানে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।

রেফারেন্সসমূহ

1. Report on Sample Vital Registration System (SVRS) 2019
2. Bangladesh Integrated Household Survey (BIHS) 2018-2019
3. Verhagan, K. (198, “How to Promote Peoples Participation in Rural Development Through Local Organizations”, Review of International Co-operation, Vol. 73. No. 1.
4. Bangladesh statiscics 2019

সংযুক্তি-১

স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার প্রতিবেদন

স্থানীয় পর্যায়ে মত বিনিময় কর্মশালার প্রতিবেদন

কক্সবাজার জেলার মহেশখালি উপজেলায় উপজেলা নির্বাহী অফিসারের কনফারেন্স রুমে বিগত ১৮ এপ্রিল ২০২২ ইং তারিখে স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালা প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব এস এম হামিদুল হক, প্রধান (অতিরিক্ত সচিব), পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-১, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। বিশেষ অতিথি হিসাবে উপস্থিত ছিলেন জনাব পুলক কান্তি বড়ুয়া, পরিচালক (যুগ্মসচিব) পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-১, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। এ ছাড়া বিশেষ অতিথি হিসাবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মো: আমিনুর রহমান, সহকারি পরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-১, জনাব মো: অওলাদ হোসেন, উপপ্রকল্প পরিচালক, হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (২য় পর্যায়ে) প্রকল্প, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর। সভাপতি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মো: ইয়াছিন, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, মহেশখালী, কক্সবাজার। কর্মশালায় বিভিন্ন শ্রেণির অংশীজন উপস্থিত ছিলেন, যেমন: ইউনিয়ন পরিষদের চেয়ারম্যান, মেম্বার, স্কুল শিক্ষক, মহিলা মেম্বার, উপকারভোগী, গণ্যমান্য ব্যক্তিগণ। কর্মশালাটি সকাল ১০:০০ মিনিটে শুরু হয়ে বেলা ১:০০ মিনিটে শেষ হয়।

সভার শুরুতে পরিচিতি পর্ব দিয়ে সভার কার্যক্রম শুরু করা হয়। এর পর অতিথির অনুমতি সাপেক্ষে “গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা বিষয়ক গবেষণার খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন করেন জনাব মো: সাইদুর রহমান, প্রধান নির্বাহী কর্মকর্তা, উন্নয়ন ধারা। সভা পরিচালনা ও মডারেটরের দায়িত্ব পালন করেন জনাব মো: রাশেদুল ইসলাম, উপজেলা বাস্তবায়ন অফিসার, মহেশখালি, কক্সবাজার।

কর্মশালার উদ্দেশ্যসমূহ

- “গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা বিষয়ক গবেষণার খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন;
- এই রাস্তার ফলে কৃষি পণ্য বিপণন কৃষি সম্প্রসারণে সহায়তা হয়েছে কিনা;
- ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি করা ও ভ্রমণে সময়ের অপচয় রোধ হয়েছে কিনা;
- গ্রামাঞ্চলে জনগণের স্বাস্থ্য সেবা নিশ্চিত করতে সাহায্য হয়েছে কিনা?
- শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে শিক্ষার প্রসার লাভ;
- রাস্তা নির্মাণ কালে স্বল্পমেয়াদে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা;
- যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের কারণে ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি করা;
- পোল্ট্রি/গবাদি খামারে উৎপাদিত সামগ্রী বাজারজাত করণে সুযোগ সৃষ্টি করা;
- দুর্যোগ কালে বা দুর্যোগ পরবর্তী সময়ে জরুরী উদ্ধার ও ত্রাণ সহায়তা প্রদান এবং ঝুঁকি হ্রাস করা;
- প্রকল্পের সবল এবং দুর্বল দিক চিহ্নিত করা এবং সম্ভাব্য সমাধান বের করা;

কর্মশালা হতে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ

কর্মশালার শুরুতেই পরিচিতি পর্বের মাধ্যমে উপস্থিত সকল অংশগ্রহণকারী পরিচিত হন। এরপর অনুষ্ঠানের প্রধান অতিথি জনাব জনাব এস এম হামিদুল হক, প্রধান (অতিরিক্ত সচিব), কর্মশালার শুভ উদ্বোধন ও শুভেচ্ছা বক্তব্য প্রদান করেন। প্রধান অতিথি মহোদয় তার বক্তব্যে উল্লেখ করেন, এই প্রকল্প বাস্তবায়নে বর্তমান সরকার বিশেষ কিছু উদ্দেশ্য বিবেচনা করে "গ্রামীণ মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্প নির্ধারণ ও বাস্তবায়ন করছেন।

তিনি বলেন, বাংলাদেশ বিশ্বের অধিক জনবহুল দেশের মধ্যে একটি। জনসংখ্যার অধিকাংশ গ্রামে বসবাস করেন। গ্রামাঞ্চলে দরিদ্রতার হার বেশি। ভূমিহীন, প্রান্তিক কৃষক, কর্ম-সংস্থানের অভাব ইত্যাদি কারণে গ্রামীণ জনগণের আয়-ক্ষমতা কম। গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠির আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য অবকাঠামোগত উন্নয়ন সাধনের মাধ্যমে কর্মসংস্থান সৃষ্টি করে আয়-ক্ষমতা বৃদ্ধি বিশেষ করে গ্রামীণ মহিলাদের কর্ম-সংস্থানের মাধ্যমে সামগ্রিক দরিদ্রতা হ্রাস করা বর্তমান সরকারের ভিশন-২০২১ এবং ৭ম পঞ্চ-বার্ষিক পরিকল্পনার মূল উদ্দেশ্য। এই প্রকল্পের ফলে আপনাদের এলাকার প্রকল্প কিকি প্রভাব পড়েছে তা সকলকে বলার জন্য আহবান জানান।

প্রধান অতিথির বক্তব্যের পর বিশেষ অতিথি জনাব পুলক কান্তি বড়ুয়া, উল্লেখ করেন যে, এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের এলাকায় কৃষি পণ্য বিপণন, ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি করা ও ভ্রমণে সময়ের অপচয় রোধ হয়েছে কিনা, গ্রামাঞ্চলে জনগণের স্বাস্থ্য সেবা নিশ্চিত করতে সাহায্য হয়েছে কিনা, ছেলে মেয়েদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে কিনা, রাস্তা নির্মাণ কালে স্বল্পমেয়াদে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা কিনা, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নের কারণে ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি, দুর্যোগ কালে বা দুর্যোগ পরবর্তী সময়ে জরুরী উদ্ধার ও ত্রাণ সহায়তা প্রদান এবং ঝুঁকি হ্রাস করা কতটুকু হয়েছে এবিষয়ে আপনারা বলবে। তার বক্তব্যের পর সকলের জন্য উম্মুক্ত আলোচনা শুরু করা হয়।

প্রভাবসমূহ:

- মাটির রাস্তায় বৃষ্টির সময় কাঁদামাটি ছিল, এলাকার জনগণের যাতায়াতে খুব অসুবিধা। বর্তমানে ভালো আছে;
- ভারী যানবাহন চলাচলের ফলে রাস্তা ভেঙ্গে যায়, গাইডওয়ালের প্রয়োজন;
- পানি নিস্কাশনের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন;
- বর্ষাকালে পাহাড়ি ঢল ও বৃষ্টির কারণে চলাচল বন্ধ হয়ে যায়;
- পূর্বে রিক্সা ভ্যান চলাচল করতে পারত না, বর্তমানে চলাচল করতে পারে;
- পূর্বে শহর থেকে লাশ নিয়ে আসতে পারত না, বর্তমানে পারে;
- ছেলে মেয়েরা সহজেই যাতায়াত করতে পারে;
- কোথাও কোথাও মাঝে রাস্তা করা হয়েছে কিন্তু দুই পাশে মাটির রাস্তা;
- এইচবিবির পরিবর্তে ঢালাই দিলে রাস্তা টেকসই হবে;
- কালমার চর ইউনিয়নে রাস্তার জন্য দাবী করা হয়।

অবশেষে সভাপতি সকলকে তাদের মূল্যবান বক্তব্য বা মতামত তুলে ধরার জন্য ধন্যবাদ জানিয়ে সভার কাজ শেষ করেন।

সংযুক্তি-২

এফজিডি ও একক আলোচনার প্রতিবেদন

দলীয় আলোচনার ফলাফল (এফজিডি)

রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর প্রভাবসমূহ

এলাকায় মাটির রাস্তা হেরিং বোন বন্ড করণের ফলে বিভিন্ন কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যেমন- অনেকে রিক্সা, অটো-ভ্যান কিনে নতুন করে উপার্জন করছে। এদের মধ্যে পূর্বে অনেকে বেকার ছিল বা কৃষি কাজ করতো। এই সকল রাস্তার ফলে কোন কোন গ্রামে ছোট বাজার সৃষ্টি হয়েছে যেখানে অনেকে দোকান/ক্ষুদ্র ব্যবসা করেছে যা রাস্তা করার পূর্বে ছিল না।

উপকারভোগীদের সাথে দলীয় অলোচনা

এলাকায় রাস্তা হেরিংবোন বন্ড করণের ফলে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে। মহিলাদের ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প ও হাঁস মুরগি পালন ও বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি চাষ ইত্যাদি ব্যবসা/কাজের মাধ্যমে নিজেদের আত্মনির্ভরশীল করে গড়ে তুলছে।

যাতায়াত ব্যবস্থার উপর প্রভাব

গামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার জনগণের অনেক সুবিধা হয়েছে। বাচ্চারা বর্ষাকালে অনায়াসে স্কুলে যেতে পারছে এবং ছোটখাট প্রয়োজনে অনায়াসে বাজার থেকে জিনিসপত্র নিয়ে আসা যায়। রাস্তা করার পর জমি থেকে ধান বাড়ীতে আনা সহজ হয়েছে। অনেকের বাড়ী বিল্ডিং করার জন্য ইট, বালু ও সিমেন্ট আনতে ভ্যান, রিক্সা বা অটো ইত্যাদি বাহনে করে আনতে পরছে। রাস্তা হেরিং বোন বন্ড করার ফলে অসুস্থ রোগীর স্বাস্থ্যকেন্দ্রে স্বাস্থ্য সেবার জন্য নেওয়া সহজতর হয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নারী, শিশু ও অক্ষম ব্যক্তিদের চলাচলে সুবিধা হয়েছে। সর্বোপরি যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।

পূর্বে বর্ষার সময় মাটির রাস্তায় কাদা হয়ে হতো ফলে যাতায়াতে খুব সমস্যা হতো। বিশেষ করে বর্ষাকালে বাচ্চাদের স্কুলে যেতে খুব অসুবিধা হতো। প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটতো। উপস্থিতির মতে, বর্ষাকালে শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয়ে যাতায়াতের সময় কাদামাটিতে পিছলে পড়ে যেত এবং কাপড়চোপড়ে কাদা লেগে যেত, কখনো শিশুরা বেশ ব্যথা পেত। ফলে বর্ষাকালে ওরা বিদ্যালয়ে যেতে চাইত না।

স্থানীয় কৃষিপণ্য বিপণনের উপর প্রভাব

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি হওয়ায় বর্তমানে জমি চাষের জন্য পাওয়ার টিলার, ট্রাকটর ইত্যাদি ব্যবহার করা যাচ্ছে ফলে খরচ আগের তুলনায় কম হচ্ছে। জমিজমা চাষাবাদ ও খেতের ফসল বাড়িতে আনতে এবং বাড়ি থেকে ফসল বাজারে নিয়ে বিক্রি করতে সমস্যা হতো। পূর্বে কৃষিপণ্য শ্রমিকদের দ্বারা ভারে বা মাথায় করে বহন করা হতে। এইচবিবি করণের ফলে এখন সহজেই রিক্সা, ভ্যানগাড়ি বা অটোতে জমি থেকে ফসল বাড়িতে আনা যায় এবং বাড়ি থেকে ফসল বাজারে নিয়ে বিক্রি করা যায়। মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে কৃষি পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে। এক্ষেত্রে তাদের আর্থিক ব্যয় অনেক হ্রাস পেয়েছে বলে প্রায় সকলেই মত প্রকাশ করেন।

পূর্বে কৃষি জমি চাষাবাদ, সার ও অন্যান্য কীটনাশক প্রয়োগ শ্রমিকদের মাধ্যমে করানো হতো। এতে করে আর্থিক ব্যয় অনেক বেশী হতো। পূর্বে কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণে সময় ও অর্থ বেশী লাগত এখন দ্রুততার সহিত অল্প সময় ও খরচেই তা করা সম্ভব হয়েছে। গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণ না হলে তা সম্ভব হতো না।

দুর্যোগপূর্ণ এলাকার উপর প্রভাব

বর্ষাকালে মাঝে মধ্যে রাস্তায় ভাঙ্গণ হতো কিন্তু বর্তমানে হয় না। এই প্রকল্পের ফলে দুর্যোগপূর্ণ এলাকার রাস্তাগুলি দুর্যোগের হাত থেকে রক্ষা পেয়েছে এবং এলাকার মানুষের চলাচল করা সহজ হয়েছে। দুর্যোগ পূর্বে এলাকার জনগণ গরু, ছাগল, হাঁস, মুরগি ও পারিবারিক প্রয়োজনীয় দ্রব্যাদি সহজে আশ্রয়কেন্দ্রে নিয়ে যেতে পারে এবং দুর্যোগ পরবর্তী সময় ত্রাণ সহায়তা প্রদান করা সহজ হয়েছে। ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে।

কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি

এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যেমন: গ্রামের কিছু মানুষ রিক্সা, ভ্যান ও অটো-রিক্সা, অটোবাইক, মটরসাইকেল, মুদির দোকান, চায়ের দোকান, ক্ষুদ্র ও কুঠির শিল্প, হাঁস মুরগি পালন, পোল্টি ফার্ম, টেইলরিং ইত্যাদির মাধ্যমে তাদের কর্মসংস্থান করতে পারছে, যা দিয়ে তারা তাদের পরিবার চালায়। এই প্রকল্পে পূর্বে অনেকে কৃষি কাজ করত, অনেকে মৌসুমি বেকার ছিল। এছাড়া এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কোথাও কোথাও বাজার সৃষ্টি হয়েছে ফলে কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। কৃষি পণ্য পরিবহন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের দরিদ্র্যতার হার কমে এসেছে।

দারিদ্র পরিস্থিতির উপর প্রভাব

মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে। জমিতে চাষাবাদের সুব্যবস্থা ও কৃষিবিপণন অনেক সহজ হয়েছে, এটা দারিদ্র্য বিমোচনের উপর অনেক বড় প্রভাব ফেলেছে।

অন্যান্য প্রভাবসমূহ

প্রকল্প এলাকার জনগণ সহজে চলাফেরা করতে পারছে। আয় ও কর্মসংস্থানের সাথে মহিলারা যুক্ত হতে পারছে। রাস্তার পাশে বনায়ন করা যাচ্ছে যা পরিবেশের জন্য সহায়ক। ফরিয়া বা দালালরা গ্রামে এসে হাঁস মুরগি, হাঁস মুরগির ডিম, বিভিন্ন প্রকার ফল ও সবজি ইত্যাদি ক্রয় করে ফলে এই সকল জিনিসপত্রের মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার লোক এই সকল চাষে উৎসাহিত হচ্ছে।

এলাকার জমির দাম বৃদ্ধি পেয়েছে। রাস্তার পাশে লোকদের বসবাসও বৃদ্ধি পেয়েছে ফলে চাষের জমির পরিমান হ্রাস পাচ্ছে। পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে।

সর্বোপরি, গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, অসুস্থ্য রোগীদের স্বাস্থ্যকেন্দ্রে নেওয়া পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে। শিক্ষার্থীদের শিক্ষাঙ্গনে যাতায়াত সহজতর হয়েছে এবং ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসার প্রসার হয়েছে যা এলাকার মানুষের জীবনযাত্রার মানের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে।

অংশীজনের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

প্রকল্প এলাকায় এই প্রকল্পে প্রভাব মূল্যায়ন করার জন্য স্থানীয় অংশীজনের সাথে নিবিড় আলোচনা (KII) করা হয়। অংশীজনের মধ্যে ছিলেন: এলাকার নির্বাচিত চেয়ারম্যান, মেম্বার, মসজিদের ইমাম, স্কুল কলেজের শিক্ষক, গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী ইত্যাদি। এছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে জড়িত সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন শ্রেণির কর্মকর্তাদের সাথেও নিবিড় আলোচনা (KII) করা হয়, যেমন: উপ প্রকল্প পরিচালক, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিসার, জনস্বাস্থ্য প্রকৌশলী, বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন অফিসার ইত্যাদি। মোট ৫০ জন অংশীজনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যসমূহ নিম্নে আলোচনা করা হলো:

উপজেলা নির্বাহী অফিসার, কক্সবাজার সদর

এ প্রকল্পের মাধ্যমে অবহেলিত, অনুন্নত ও প্রত্যন্ত অঞ্চলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের সুবিধা হয়েছে, যেমন: যাতায়াতের দুর্ভোগ কমেছে, যাতায়াতের সময় ও খরচ কমেছে। স্থানীয় কৃষি পণ্য সহজে বাজারজাত করতে পারছে। পরিবহন চলাচলে সুবিধা হওয়ায় সিএনজি, অটো-বাইক, ব্যাটরিচালিত ভ্যান, মটরসাইকেল, সিএনজি ও অন্যান্য পরিবহন চলাচল বেড়েছে বিধায় এই সকল পরিবহন সেক্টরে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে/সৃষ্টি হয়েছে। আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ বেড়েছে, যেমন- ট্রাকটর ও পাওয়ার ট্রিলার। উপজেলা ও জেলা পর্যায়ের সড়কের সাথে সংযোগের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হয়েছে। স্থানীয়ভাবে কৃষি পণ্যের পাইকারি বাজার গড়ে উঠেছে। যোগযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে শিক্ষার্থীরা স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসায় সহজে যাতায়াত করতে পারছে। ফলে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনগণ প্রয়োজনে সেবা প্রতিষ্ঠান থেকে সেবা গ্রহণ করতে পারছে। কম খরচে এবং সময়ে বিভিন্ন মালামাল বহন করা যায় বলে ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ঘটেছে যেমন- মুদি দোকান, কৃষি পণ্যের দোকান, সার ও কীট নাশকের দোকান, ছোট ছোট চায়ের দোকান, রিক্সা পার্টস এর দোকান ইত্যাদি। এছাড়া দুর্যোগকালীন সময় দূর্ভোগ হ্রাস করা সহজ হবে বলে উপস্থিতি মনে করেন। এর ফলে এলাকার জনগণের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হওয়ায় বিশেষ করে বর্ষাকালে, শিক্ষার্থীদের বিদ্যালয়ে উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে। এই সকল রাস্তা এইচবিবি হওয়ার পূর্বে বর্ষাকালে কর্দমাক্ত হতো ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা খুবই খারাপ ছিল। বর্ষাকালে শিক্ষার্থীদের উপস্থিতির হার হ্রাস পেত।

প্রকল্প এলাকা থেকে সংশ্লিষ্ট উপজেলা এবং স্বাস্থ্যসেবা কেন্দ্রে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রকল্প এলাকার জনগণের দুর্ভোগ লাঘব হয়েছে। শিক্ষা, স্বাস্থ্য ও অন্যান্য সেবা গ্রহণ বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত কৃষি পণ্য খুব সহজে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে বাজারজাত করা সম্ভব হয়েছে ফলে কৃষিপণ্যের ন্যায্যমূল্য পাচ্ছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজে স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থান হয়েছে, বিশেষ করে মহিলাদের।

প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান ভালো হয় নাই এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের কিছু দিনের মধ্যে রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত করা হয় নাই। বনায়ন করার ব্যবস্থা করা হয় নাই। বন্যার পানি থেকে রাস্তা রক্ষা করার জন্য কিছু রাস্তা আরও উঁচু করার দরকার ছিল। কোথাও কোথাও রাস্তার মাটি ধসে রাস্তা সরু হয়ে গেছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের অনেক সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে যেমন- সারা দেশে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা গ্রহণের হার বৃদ্ধি পেয়েছে। যাতায়াতের সময় ও খরচ হ্রাস পেয়েছে। উৎপাদিত কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে। জনসাধারণের চলাচল ও জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

রাস্তার পাশে অনেক জায়গায় রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, ইট পড়ে গেছে, পরিবহন ওভারলোড নিয়ে যাতায়াত করার পলে রাস্তা নষ্ট হয়ে গেছে। রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে বন্যার পানিতে রাস্তা তলিয়ে যায়, বিশেষ করে হাওড় ও বরিশাল এলাকায়। এছাড়া পাহাড়ি ঢল ও বন্যার কারণে বর্ষাকালে রাস্তা পানিতে তলিয়ে যায়। রাস্তার পাশে কোন গাইড ওয়াল না থাকার কারণেও রাস্তাসমূহ নষ্ট হয়ে যাচ্ছে।

রাস্তার পাশে কোন নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখা হয়নি। বর্ষাকালে পানির প্রবাহ ধরে রাখার জন্য এবং জলাবদ্ধতা যাতে সৃষ্টি না হয় সেজন্য রাস্তার এক পাশের পানি যাতে অপর পাশে যেতে পারে সেজন্য Water Passage প্রয়োজন হয়। কৃষি চাষের জন্যও এক পাশের পানি অন্য পাশে নেয়ার দরকার হয়। এইচবিবি রাস্তায় এসকল ব্যবস্থা রাখা হয়নি।

প্রকল্পের স্থায়িত্বের জন্য অতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা, রাস্তাসমূহ নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন। কোন কোন এলাকায় রাস্তা আরও উঁচু করা প্রয়োজন যাতে বন্যার পানি না উঠতে পারে। সড়কের দুই পাশে অনেক পুকুর, খাল আছে। এই সকল স্থানে সাইট ওয়াল দেয়া প্রয়োজন যাতে রাস্তা ভেঙ্গে যেতে না পারে। রাস্তার ক্ষতিগ্রস্থ স্থানগুলো দ্রুত মেরামত করার ব্যবস্থা করা।

উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিসারের সাথে কেআইআই

গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে এলাকার মানুষের অনেক উপকার হয়েছে। শিক্ষার্থীরা সহজেই বিদ্যালয়ে যেতে পারছে, বিশেষ করে বর্ষাকালে। পারিবারিক ছোটখাট প্রয়োজনে অনায়াসে বাজার থেকে জিনিসপত্র ক্রয় করা যায়। জমি থেকে কৃষিপণ্য বাড়ীতে আনা এবং বাড়ী থেকে বাজারে বিপণনে সহজ হয়েছে। এলাকার উন্নয়নে ফলে অনেক এলাকাবাসি বাড়ী বিল্ডিং নির্মাণ করতে ইট, বালু ও সিমেন্ট বহনের জন্য ট্রাক, ভ্যান, রিক্সা বা অটোতে অথবা পিকআপে করে আনতে পারছে। রাস্তা হেরিং বোন বন্ড করার ফলে অসুস্থ্য রোগীর স্বাস্থ্য কেন্দ্রে সেবা গ্রহণ করা সহজতর হয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নারী, শিশু ও অক্ষম ব্যক্তিদের চলাচলে সুবিধা হয়েছে। সর্বোপরি যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।

উপজেলা বাস্তবায়ন অফিসার

পূর্বে বর্ষার সময় মাটির রাস্তায় কাদা হয়ে যেতো ফলে যাতায়াতে খুব সমস্যা হতো। শিক্ষার্থীদের বর্ষাকালে স্কুলে যেতে খুব অসুবিধা হতো এবং প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটতো।

এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, যেমন এলাকার মানুষ রিক্সা, ব্যাটারিচালিত ভ্যান ও অটো-রিক্সা, অটোবাইক, মটরসাইকেল, সিএনজি, মুদির দোকান, চায়ের দোকান, ক্ষুদ্র ও কুঠির শিল্প, হাঁস মুরগি পালন, পোল্টি ফার্ম, টেইলরিং ইত্যাদির মাধ্যমে তাদের কর্মসংস্থান করছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তার পাশে কৃষিপণ্যের বাজার সৃষ্টি হয়েছে ফলে লোকজনের আনাগোনা বেড়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারী মানুষের জন দুর্যোগ কমেছে এবং সামাজিক ও অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নতি হয়েছ। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কৃষিপণ্য পরিবহনসহ সর্বসাধারনের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হয়েছে। দুর্যোগকালীন সময় দুর্যোগের ক্ষতি হ্রাস পেয়েছে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের দরিদ্রতা হ্রাস পেয়েছে। মাটির রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন হয়েছে। এলাকার জন দুর্ভোগ কমেছে এবং সামাজিক অবস্থা উন্নত হয়েছে।

পার্বত্য এলাকা ও প্রত্যন্ত এলাকা বিবেচনায় নির্মাণ সামগ্রীর দর নির্ধারন করা উচিৎ। পার্বত্য ও প্রত্যন্ত এলাকার জন্য দর অনুসরণ করে, সে অনুযায়ী এই সকল এলাকার মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের জন্য আলাদা দর নির্ধারণ করা দরকার। স্থানীয় জনসাধারনের সহযোগীতা প্রকল্প বাস্তবায়নে বিশেষ ভূমিকা রয়েছে।

যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হওয়ার ফলে দুর্যোগের সময় জনসাধারণ সহজেই নিরাপদ স্থানে/আশ্রয় কেন্দ্রে যেতে পারে। দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া পরিবর্তিত পরিস্থিতি খাপ খাইয়ে নেয়া দুর্যোগে ক্ষতির আশংক্ষা কমেছে। দুর্যোগ মোকাবেলা সহজ হয়েছে। এলাকার সাধারণ জনগণ বিশেষ করে মহিলা এবং অক্ষম ব্যক্তিরা সহজেই স্বাস্থ্য ও সেবাকেন্দ্রে যেতে পারছে।

গ্রামের মানুষের অফিস আদালতে যাতায়াত সহজ হয়েছে। বাড়িঘর ও দোকানপাট বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি পেয়েছে, যেমন- নতুন নতুন খামার সৃষ্টি হয়েছে।

রাস্তার পাশে খাল ও পুকুর থাকার কারণে সাইট ভেংগে যাবার সম্ভাবনা রয়েছে। কোথাও ইট হারিয়ে যাবার সম্ভাবনাও রয়েছে।

প্রকল্পটিতে RCC wall, Drain, Cross Drain অন্তর্ভূক্ত করা প্রয়োজন যাতে রাস্তাটির স্থায়ীত্বতা বৃদ্ধি পায়। এইচবিবিকরণের শেষে RCC ঢালাই হলে ভাল হতো। ভবিষ্যতে এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে দেশের অর্থনৈতিক গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে।

কেস স্টাডি-১

শান্তিময় চাকমার সাফল্যের কাহিনি

খাগড়াছড়ি জেলার দিঘিনালা উপজেলার ৩ নং কবা খালি ইউনিয়নে অবস্থিত। কবাখালি জোড়াব্রীজ পাকা রাস্তা হতে শান্তিময় চাকমার বাড়ী পর্যন্ত রাস্তাটির দৈর্ঘ্য ১০০০মি:। বিগত ২০১৭-২০১৮ আর্থিক বছরে রাস্তাটি নির্মাণ করা হয়। শান্তিময় চাকরা বয়স ৪৬বছর। পরিবারের ২ ছেলে, ২ মেয়ে, স্বামী স্ত্রী এবং বড় ছেলের বউ সহ মোট ৭ জন সদস্য। বড় ছেলে বাবাকে কাজে সহযোগিতা করে এবং তিন ছেলে মেয়ে বাড়ীর পাশেই জোড়াব্রীজ নিম্ন মাধ্যমিক বিদ্যালয়ের পড়াশুনা করছে। বিগত ১০বছর পূর্বে তিনি এই মুদি দোকানটি শুরু করে। তখন প্রতিদিন ১০০-১৫০টাকা লাভ হতো। এই সামান্য আয় দিয়ে তাদের ৭জনের সংসার কোন মতে চলে যেত। মাঝে মাঝে একটু বেশী আয় করার জন্য বিভিন্ন পাড়ায় ঘুরে হলুদ ও কলা ইত্যাদি কিনে এনে স্থানীয় বাজারে বা নিজের দোকানে বিক্রি করত। যখন বিভিন্ন পাড়ায় গিয়ে কৃষি পণ্য কেনার জন্য বের হতেন তখন বড় ছেলে বা স্ত্রী দোকানের কাজে সহযোগিতা করত। তবে বর্ষাকালে এই বাড়তি আয় করা সম্ভব হতো না। তাছাড়া, বর্ষাকালে দোকানে কম আয় হতো, তার মতে এই সময় পাড়ার লোকজন ঘর থেকে কম বের হয়।

বিগত ২০১৮ সালে তার দোকানের সামনের মাটির রাস্তাটি এইচবিবি করণের পর তার আর্থিক অবস্থার পরিবর্তন হতে থাকে। রাস্তায় বিভিন্ন ধরণের যানবাহন চলাচল বেড়ে যায়, এলাকার লোকজনের সমাগম বাড়তে থাকে। ফলে তার দোকানে ক্রেতা বাড়তে থাকে। এই অতিরিক্ত চাহিদা মেটানোর জন্য তিনি একটা বেসরকারি সংস্থা থেকে ৫০,০০.০০ পঞ্চাশ হাজার টাকা লোন নিয়ে সেই টাকা দিয়ে তিনি দোকানের জন্য বিভিন্ন ধরণের মালামাল ক্রয় করেন। এই সময় দোকান থেকে তার প্রায় প্রতিদিন ৪০০-৫০০ টাকা লাভ হতো লাগল। রাস্তা এইচবিবি হবার ফলে পাড়া থেকে কলা, হলুদ ও বিভিন্ন তরিতরকারি কিনে এনে বাজারে বিক্রি করা সহজ হয়েছে। আলোচনা কালে জানা যায়, পূর্বে পাড়া থেকে লোকের মাধ্যমে এক মন হলুদ বহন করতে ২০০ টাকা খরচ হতো , বর্তমানে সিএনজিতে ৩মন হলুদ বহন করতে ২০০ টাকা খরচ হয়। অর্থাৎ ৪০০টাকা লাভ হয়। কলা বা অন্যান্য তরকারির ক্ষেত্রে একই অবস্থা। ফলে প্রতি মাসে প্রায় ২০০০টাকা পরিবহন ব্যয় সাশ্রয় হয়, সময় কম লাগে এবং দুর্ঘটনা কম হয় এবং সব সময় (বর্ষাকালেও) এই ব্যবসা করা যায়। এই ভাবে স্থানীয় কৃষি পণ্য কিনে বাজারে বা নিজের দোকানে বিক্রি করে প্রতি মাসে প্রায় ৮,০০০-১০,০০০ টাকা আয় করে। সব মিলিয়ে তার মাসিক ২০,০০০-২৫,০০০ টাকা আয় হয়। এই টাকা থেকে প্রতি মাসে প্রায় ১০,০০০-১২,০০০ টাকা সঞ্চয় করে। সঞ্চয়ের টাকা থেকে ৫০০০ টাকা এনজিওর কিস্তি হিসাবে শোধ করে এবং ১০,০০০টাকা ব্যাংকে জমা রাখে। এনজিওর টাকা পরিশোধ করার ৬মাস পর বিগত ২০২০ সালে একটি সিএনজি ক্রয় করে। বাবা ছেলে পালাক্রমে দোকানে বসে এবং গ্রামীণ কৃষিপণ্য কিনে বাজারে বিক্রি করে। এছাড়া সময় পেলে মাঝে মাঝে যাত্রী বহনের ও কাজ করেন।

তিনি বলেন, বর্তমানে আমি খুব ভালো আছি। থাকার জন্য একটি ঘর করেছি, কিছু জায়গা কিনেছি সেখানে যে ফসল হয় তা দিয়ে আমাদের সারা বছর চলে যায়। ছেলে মেয়েরা ভালো ভাবে পড়াশুনা করতে পারছে এবং ভালো খাবারও খেতে পারছে। এখন প্রতিমাসে প্রায় ২৫,০০০-৩০,০০০টাকা আয় হয়। তার মতে এ সবই এই রাস্তার অবদান।

তিনি বলেন, রাস্তা এইচবিবিকরণের ফলে বিভিন্ন ধরণের সুবিধা হয়েছে, যেমন: এলাকার লোকজন সহজে এবং নিরাপদে যাতায়াত করতে পারে, ছেলে মেয়েরা নিয়মিত বিদ্যালয় যেতে পারে, গ্রাম থেকে কৃষি পণ্য ক্রয় ও বহনে খরচ এবং সময় পূর্বের চেয়ে কম লাগছে। আপরদিকে কৃষক কৃষিপণ্যে বেশী দাম পাচ্ছে, বাড়ীর মহিলারা বিভিন্ন ধরণের কাজের সাথে যুক্ত হচ্ছে এবং আয় করছে। ভবিষ্যতে তিনি একটি দালান করতে চান, এবং দোকানকে আরো বড় করতে চান। ছেলে মেয়েদের শিক্ষিত করে সরকারি চাকুরি করবে তিনি এই প্রত্যাশা করেন।

কেস স্টাডি-২

একজন সাধারণ ক্ষুদে কৃষক থেকে প্রতিষ্ঠিত হওয়ার গল্প।

বরিশাল জেলার আগৈলঝাড়া উপজেলাধীন রত্নপুর ইউনিয়নের দিঘীবালী গ্রামের বাসিন্দা রফিকুল ইসলাম, পিতা নেছার উদ্দিন পেশায় একজন কৃষক। রফিকুল ইসলামের পরিবারে সদস্যসংখ্যা ৫ জন- ২ ছেলে, এক মেয়ে এবং স্বামী ও স্ত্রী। নিজের দুটি হালের বলদ (গরু) এবং ধান চাষের জন্য ৪০ শতক পৈত্রিক জমি আছে। এই জমি চাষাবাদ করে যে ধান পায় তাদ্বারা তার সংসার চলে। তার বাড়িটি তালবাজার হতে ঐচার সংযোগ সড়কের পাশে অবস্থিত। মি: ইসলাম কৃষি কাজের পাশাপাশি বিভিন্ন বাড়ী হতে ধান ক্রয় করে চাল তৈরি করে স্থানীয় বাজারে বিক্রি মাসে প্রায় ৮০০০-১০০০০ টাকা আয় করেন। তবে বাড়ীর পাশের রাস্তা কাঁচা হওয়ার ফলে লোকের মাধ্যমে ধান বহন করতে বেশী ব্যয় হতো। বর্ষাকালে এই ব্যবসা করতে খরচ ও সময় দুটোই বেশী লাগতো। বর্ষাকালে বেশী বৃষ্টি হলে এই ব্যবসা করা সম্ভব হয় না। ফলে বছরে প্রায় ৬মাস ব্যবসা করা সম্ভব হয় এবং বাকী ৬মাস ব্যবসা বন্ধ থাকত। এই সময় সংসারের খরচ বহন করা খুব সমস্যা হয়ে যেত।

সড়কটি এইচবিবি হওয়ার ফলে নিজে একটি ভ্যান কিনেছেন, এর মাধ্যমে বাড়ী বাড়ী থেকে ধান কিনে নিজের ভ্যানে নিয়ে আসেন এবং ধান থেকে চাল তৈরি করে বাজারে নিয়ে বিক্রি করায় তার খরচ ও সময় সাশ্রয় হয়েছে এবং আয় অনেকগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে। ২০১৮ সালের শেষের দিকে তিনি হালের গরু বিক্রি করে একটি ট্রাকটর ক্রয় করেন। ট্রাকটর দ্বারা অন্যের জমি চায় করে প্রতি মাসে প্রায় ৩০,০০০টাকা করেন। ২০১৯ সালের মাঝামাঝি সময়ে ১৫০,০০০টাকা দিয়ে দুটি গাভী ক্রয় করেন। মি: ইসলাম ইতোমধ্যে বেশী আয়ের আশায় ধান চাষের পরিবর্তে পানের বরজ দেন। এদিকে গাভী দুটি ২০১৯ শেষ দিকে ২টি বাচ্চা প্রসব করেছে। গাভীর দুধ বিক্রি করে প্রতি মাসে প্রা য় ৮,০০০-১০,০০০ টাকা লাভ হয়। গাভী দুটোর বাচ্চা বিক্রি করে ইতোমধ্যে তিনি পবিত্র ওমরাহ পালন করেছেন। তিনি তার একমাত্র মেয়েকে বিয়ে দিয়েছেন এবং বড় ছেলেকেও বিয়ে দিয়েছেন। মি: ইসলাম বলেন ভ্যান দিয়ে নিজের ধান চালের ব্যবসায় ব্যবহার করা যায় আবার পান নিয়ে মোকামে/আরতে নিয়ে বিক্রি করা যায়। এতে খরচ, সময় ইত্যাদি সাশ্রয় হয়েছে। বর্ষকালে ব্যবসা না করে বসে থাকা লাগে না। তিনি আরো বলেন, অনেক সময় গরুর খাবার আনার জন্যও ভ্যান ব্যবহার করা হয়। তার মতে এতসব সম্ভব হয়েছে বাড়ীর পাশের রাস্তা এইচবিবি হওয়ার ফলে।

তিনি বলেন, এইচবিবি হওয়ায় আমার ও এলাকাবাসীর জীবনযাপনে অভূতপূর্ব উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। যেমন- রাস্তা হওয়ার ফলে ব্যবসার প্রসার ঘটেছে, মানুষের কর্মসংস্থান হয়েছে, চাষাবাদে আধুনিকতা এসেছে, উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে। সর্বোপরি এইচবিবি হওয়ায় বর্তমানে তিনি একজন সফল ও প্রতিষ্ঠিত ব্যবসায়ী হতে সক্ষম হয়েছেন। বর্তমানে তিনি মাসে প্রায় ৪০,০০০-৫০,০০০টাকা আয় করেন। তিনি বলেন আগামীতে তিনি একটি খামার গড়ে তুলবেন যেখানে ১০-১৫টি গাভী থাকবে এবং প্রতিদিন ১০০ -১৫০ লিটার দুধ পাবেন যা দ্বারা এলাকার মানুষের দুধের চাহিদা পুরণ হবে এবং আয়ও বাড়বে। অন্যদিকে গরুর গোবর জ্বালানি হিসাবে ব্যবহার করে বিদ্যুৎ সাশ্রয় করতে পাবেন।

বর্তমানে তার ছোট ছেলেটি কলেজে পড়াশুনা করছে। সে বাবাকে বিভিন্ন কাজে সহযোগিতা করছে। যোগাযোগ ব্যবস্থা ভাল ও উন্নত হওয়ার ফলে গাভীর দুধ বিক্রি করতে গ্রামের বাজারে যেতে হয়না। ব্যবসায়ীরা গ্রামে এসে নিয়ে যায়। ফলে বাজারে যাওয়ার সময় সাশ্রয় হয়। অন্যদিকে গরুর খাবার কাঁচা ঘাস কিনে ভ্যানে করে বাড়ী নিয়ে আসতেও কোন খরচ হয় না। তিনি বলেন, আমার পরিবার আল্লাহর রহমতে ভাল আছি। ছেলেমেয়েদের পড়াশুনা করাতে পারছি, পুষ্টিকর খাবার খেতে পারছি, ওমরা করে এসেছি। ব্যাংকে কিছু টাকা আছে। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন মানুষের জীবনযাত্রার উন্নয়ন হয় বিষয়টি আগে বুঝতাম না। তিনি বলেন, আমাকে দেখে এলাকার আরো দু'তিনজন ক্ষুদ্র ব্যবসা শুরু করেছে। তারাও ভাল করছে।

কেস স্টাডি-৩

একজন মোটরসাইকেল চালক থেকে মোটর মেকানিক, মোটর পার্টস বিক্রেতা এবং ওয়েল্ডিং দোকানের মালিক হয়ে উঠার গল্প।

শুরুর গল্প: নাম সিরাজ মিয়া, বয়স ৩৮, জন্ম ও বেড়ে ওঠা ছাতক উপজেলার বহরমপুর গ্রামে। মাত্র অষ্টম শ্রেণী পর্যন্ত পড়াশোনা করেছেন। দরিদ্রতার কারণে খুব বেশী পড়াশোনা করা সম্ভব হয় নাই। সংসারের চাহিদা পুরণ করার জন্য দিনরাত ভাবতে থাকেন কি করবো, কি করা যায়? ভাবনা চিন্তার মাঝেই স্বপ্নগুলো ঘুরপাক খায়। কিন্তু কিছু করা আর হয়ে উঠছে না। সিরাজ মিয়া গ্রাম থেকে ছাতক যাতায়াতের ব্যবস্থা খুবই খারাপ ছিল। রাস্তা ততটা ভাল না থাকায় যাতায়াত ও যোগাযোগের মাধ্যম ছিল অল্প কিছু সিএনজি আর মোটরসাইকেল। অর্থের যোগান ও অন্যান্য সকল বিবেচনা করে সিদ্ধান্ত নিলেন মোটরসাইকেলে যাত্রী পরিবহন করে জীবিকা নির্বাহ করার। নিজের এই সিদ্ধান্ত পরিবারকে জানানোর পর পরিবার তাকে জমানো কিছু টাকা, জমির ধান বিক্রি করে এবং স্থানীয় একটি এনজিও থেকে ঋণ নিয়ে ৯৫০০০.০০ (পঁচানব্বই হাজার) টাকায় একটি মোটরসাইকেল কিনে দেয়। ফলে পরের দিন থেকে সিরাজ মিয়ার জীবনে নতুন অধ্যায় শুরু হলো। দিনরাত সকল যাত্রীকে নিরাপদে তার গন্তব্যে পৌঁছে দেয়ার সংগ্রাম।

সফলতার শুরু: এভাবে ২০১৮ সাল পর্যন্ত সফলভাবে তার পেশাগত দায়িত্ব পালন করছিলেন এবং মোটরসাইকেল চালাতে চালাতে মোটরসাইকেলের ভাষা যেন তিনি রপ্ত করে নিয়েছেন। মোটরসাইকেলের ত্রুটি হলে কিংবা নষ্ট হলে খুব সহজেই তিনি সারিয়ে নিতে পারতেন এবং অন্য কারো মোটরসাইকেলের সমস্যা হলে তিনি সারিয়ে দিতেন। এভাবে তিনি মোটরসাইকেলের ভালো একজন মেকার হিসেবে সুনাম অর্জন করেন। এমতাবস্থায় সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হওয়ায় মানুষের যাতায়াত বেড়ে গেল। সেই সাথে বৃদ্ধি পেল যানবাহনের সংখ্যাও। কিন্তু যানবাহনের প্রয়োজনীয় মালামাল এবং মেরামত করার মতো কোন প্রতিষ্ঠান না থাকায় যানবাহন বিকল হয়ে অথবা প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ/মালামালের অভাবে চরম ভোগান্তির শিকার হতো। তখন সিরাজ মিয়া ভাবলেন যদি একটি মোটর পার্টস এবং মোটরসাইকেল মেরামতের জন্য একটি দোকান দেয়া যায় তাহলে ভালোই চলবে।

ভাবনা মোতাবেক তিনি তার প্রিয় মোটরসাইকেলটি ৬০,০০০.০০ (ষাট হাজার) টাকায় বিক্রি করলেন এবং পরিবার থেকে আরো কিছু জমানো টাকা নিয়ে ১,৫০,০০০.০০ (এক লক্ষ পঞ্চাশ হাজার) টাকা পুঁজি নিয়ে ২০১৮ সালে প্রতিষ্ঠা করলেন মেয়ের নামে “বুশরা মেশিনারীজ এন্ড ওয়েলডিং” এর দোকান। হাত যশ ভালো থাকায় অল্পদিনে সুনাম ছড়িয়ে পড়লো এবং ব্যবসা বৃদ্ধি পেতে থাকলো।

যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হওয়ায় আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ পরিচালিত হওয়ায় জমি চাষের ট্রাক্টর, ধান মাড়াই মেশিনের টুকটাক কাজও করেন তিনি। এভাবে দিনরাত পরিশ্রম করে প্রতিষ্ঠানকে একটি ভালো অবস্থানের দিকে নিয়ে যেতে থাকলেন। শুরুতে তিনি নিজেই পুরো দোকান সামাল দিতেন, প্রতিষ্ঠানের সুনাম বৃদ্ধি পাওয়ায় কাষ্টমার বৃদ্ধি পাওয়ায় তিনি একজন কর্মচারী নিয়োগ দিয়েছেন। বর্তমান তিনি একজন সফল ব্যবসায়ী। এসেছে তার সংসারে স্বচ্ছলতা। তার দুই মেয়ে, তারা স্থানীয় বিদ্যালয়ে একজন অষ্টম শ্রেণিতে এবং অন্যজন চতুর্থ শ্রেণিতে অধ্যয়নরত।

সংযুক্তি-৩

টেস্ট রিপোর্ট

GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH
OFFICE OF THE PRINCIPAL
KHULNA POLYTECHNIC INSTITUTE, KHULNA - 9000.

Memo No:.....[illegible]..... Dated: 12.06.19.....

স্মারক নং- ৫১.০১.৩৫৯১.০০০.৪১.০০৩.১৯-৮৬৯ তারিখ ঃ ২৩/ ০৪ /১৯ ইং।

TEST RESULT'S OF BRICK

Sample Supplied by : উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা, টুঙ্গিপাড়া, গোপালগঞ্জ।

Name of the Project : "গ্রামীণ মাটির রাস্তা টেকসই করনের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প।

Name of the Work : ডুমুরিয়া ইউনিয়নের লেবুতলা সড়াবাড়ী পাকা রাস্তা হতে কালিপদ বিশ্বাসের জমি পর্যন্ত ও অনিল বাড়ৈর বাড়ী হতে ধিরেন্দ্র নাথ বাড়ৈর বাড়ী পর্যন্ত রাস্তা এইচবিবি করন।

Supply Condition : Sealed / Unsealed

Frog Mark : K.B

Number of Sample Supplied : 5 Nos

Date of Supply : 01/06/19

Date of Test : 04/06/19

Result

(a) Absorption Test :

Sample No	Specimen Length (cm)	Specimen Width (cm)	Specimen Height (cm)	Specimen Weight in Dry (gm)	Specimen Weight in Wet (gm)	Absorption in Percent (%)	Average Absorption in Percent (%)
K.B							
1	24.00	11.10	7.00	3310.00	3715.00	12.24	11.72
2	24.10	11.00	7.10	3285.00	3680.00	12.02	
3	24.10	11.00	7.10	3345.00	3710.00	10.91	

(b) Compressive Strength Test :

Sample No.	Specimen Area Sq. Inch Sq. cm Sq.mm		Ultimate Load (*KN*)	Crushing Strength (Compressive) Kg/Cm2	Average Crushing Strength Kg/Cm2	Individual (Minm) Crushing Strength Kg/Cm2	Remarks
K.B							
1	11.50 x 11.00 =	126.50	205	165.19	170.63	161.34 Kg/Cm2	
2	11.20 x 11.00 =	123.20	224	185.34			
3	11.20 x 11.00 =	123.20	195	161.34			

Ultimate Compressive Strength after 7 days curing.

Preparation Date of Sample : **10 / 06 / 19**

Performed by : [signature] 12.06.19

Countersigned by

Shop in-Charge

Head 12.06.19
Civil Engineering Department

Principal
Khulna Polytechnic Institute

সংযুক্তি-৪

দরপত্র পত্রিকায় প্রকাশের নমুনা

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর
প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়
৯২-৯৩, বীর উত্তম এ, কে, খন্দকার রোড
মহাখালী বা/এ, ঢাকা-১২১২
www.ddm.gov.bd

দরপত্র বিজ্ঞপ্তি - ০১

০১।	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
০২।	সংস্থার নাম	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
০৩।	সংগ্রাহক সত্বার নাম	প্রকল্প পরিচালক,"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)করণ (১ম সংশোধন)" প্রকল্প, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর, ঢাকা।
০৪।	সংগ্রাহক সত্বার কোড নম্বর	১৪৯০২
০৫।	যে কাজের জন্য দরপত্র আহবান করা হলো	"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)করণ (১ম সংশোধন)"।
০৬।	দরপত্র আহবানের সূত্র	৫১.০১.০০০০.০২৪.১৪.০০৯.১৭-৪০
০৭।	তারিখ	১২/০১/২০১৯ খ্রিঃ
মূল তথ্যঃ		
০৮।	ক্রয়/সংগ্রহ পদ্ধতি	সীমিত দরপত্র পদ্ধতি (LTM)
০৯।	বাজেট ও তহবিলের উৎস	জিওবি
সুনির্দিষ্ট তথ্যাদিঃ		
১০।	প্রকল্প/কর্মসূচী কোড (যদি প্রযোজ্য হয়)	২২৪০৮২২০০
১১।	প্রকল্প/কর্মসূচী কোডের নাম (যদি প্রযোজ্য হয়)	"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধন)" প্রকল্প
১২।	টেন্ডার প্যাকেজের সংখ্যা	৪৯২ টি উপজেলা (তেজগাঁও উন্নয়ন সার্কেল সহ)
১৩।	টেন্ডার প্যাকেজের নাম	"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)করণ (১ম সংশোধন)"
১৪।	দরপত্র দলিলের মূল্য	৫০.০০ লক্ষ পর্যন্ত ১,০০০.০০ টাকা ; ৫০.০০ লক্ষ টাকার উর্দ্ধে ২.০০ কোটি পর্যন্ত= ২,০০০.০০ টাকা;
১৫।	দরপত্র প্রচারের তারিখ	১৩/০১/২০১৯ খ্রিঃ
১৬।	দরপত্র বিক্রির শেষ তারিখ ও সময়	১২/০২/২০১৯ খ্রিঃ বিকাল ০৫:০০ টা পর্যন্ত
১৭।	দরপত্র দাখিলের তারিখ ও সময়	১৩/০২/২০১৯ খ্রিঃ বুধবার বেলা ১.০০টা পর্যন্ত
১৮।	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০২/২০১৯ খ্রিঃ বেলা ০৪.০০টা (ঠিকাদারদের সম্মুখে, যদি উপস্থিত থাকেন)
১৯।	(ক) যে সকল উপজেলায় হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) রাস্তা নির্মাণ করা হবে তার নামঃ	

বিভাগ	জেলার নাম	উপজেলার নাম	মোট উপজেলার সংখ্যা
১। বরিশাল	০১। বরগুনা	আমতলী, বামনা, বেতাগী, বরগুনা সদর, পাথরঘাটা, তালতলী	০৬টি
	০২। বরিশাল	আগৈলঝড়া, বাবুগঞ্জ, বাকেরগঞ্জ, বানরীপাড়া, গৌরনদী, হিজলা, মেহেন্দীগঞ্জ, বরিশাল সদর, উজিরপুর, মুলাদি	১০টি
	০৩। ভোলা	বোরহানউদ্দীন, চরফ্যাশন, দৌলতখান, মনপুরা, লালমোহন, ভোলা সদর, তজুমুদ্দীন	০৭টি
	০৪। ঝালকাঠি	কাঠালিয়া, নলছিটি, রাজাপুর, ঝালকাঠি সদর	০৪টি
	০৫। পটুয়াখালী	বাউফল, গলাচিপা, রাংগাবালী, দশমিনা, পটুয়াখালী সদর, দুমকী, কলাপাড়া, মির্জাগঞ্জ	০৮টি
	০৬। পিরোজপুর	ভান্ডারিয়া, কাউখালী, মঠবাড়িয়া, নাজিরপুর, নেছারাবাদ, পিরোজপুর সদর, ইন্দুরকানি	০৭টি
২। চট্টগ্রাম	০৭।ব্রাহ্মণবাড়ীয়া	আখাউড়া, আশুগঞ্জ, নবীনগর, নাসিরনগর, ব্রাহ্মণবাড়ীয়া সদর, বিজয়নগর, সরাইল, কসবা, বাংঁরামপুর	০৯টি
	০৮। চাঁদপুর	ফরিদগঞ্জ, হাইমচর, হাজীগঞ্জ, কচুয়া, মতলব(উঃ), মতলব(দঃ), চাঁদপুর সদর, শাহরাস্তি	০৮টি
	০৯। চট্টগ্রাম	আনোয়ারা, বাঁশখালী, বোয়ালখালী, চান্দনাইশ, ফটিকছড়ি, হাটহাজারী, লোহাগড়া, মিরেরশ্বরাই, পটিয়া, রাঙ্গুনিয়া, রাউজান, সন্দ্বীপ, সাতকানিয়া, সীতাকুন্ড, কর্ণফুলী	১৫টি
	১০। কুমিল্লা	বড়ুড়া, ব্রাহ্মনপাড়া, বুড়িচং, চান্দিনা, চৌদ্দগ্রাম, কুমিল্লা সদর দক্ষিণ, দাউদকান্দি, দেবীদ্বার, হোমনা, লাকসাম, মেঘনা, মনোহরগঞ্জ, মুরাদনগর, নাঙ্গলেকোট, কুমিল্লা সদর, তিতাস, লালমাই	১৭টি
	১১। কক্সবাজার	চকোরিয়া, কুতুবদিয়া, মহেশখালী, পেখুয়া, রামু, টেকনাফ, কক্সবাজার সদর, উখিয়া	০৮টি
	১২। ফেণী	ছাগলনাইয়া, দাগনভূইয়া, ফুলগাজী, পরশুরাম, ফেণী সদর, সোনাগাজী	০৬টি
	১৩। লক্ষীপুর	কমলনগর, লক্ষীপুর সদর, রায়পুর, রামগঞ্জ, রামগতি	০৫টি
	১৪। নোয়াখালী	বেগমগঞ্জ, চাটখিল, কোম্পানীগঞ্জ, হাতিয়া, কবিরহাট, নোয়াখালী সদর, সেনবাগ, সুবর্ণচর, সোনাইমুড়ী	০৯টি
	১৫। খাগড়াছড়ি	দিঘীনালা, খাগড়াছড়ি সদর, লক্ষীছড়ি, মহালছড়ি, মানিকছড়ি, মাটিরাংগা, পানছড়ি, রামগড়, গুইমারা	০৯টি
	১৬। রাংগামাটি	বাঘাইছড়ি, বরকল, কাউকালী,বিলাইছড়ি, কাপ্তাই, জুড়াছড়ি, লংগদু, নানিয়ারচড়, রাজস্থলি, রাংগামাটি সদর	১০টি
	১৭। বান্দরবান	আলীকদম, বান্দরবান সদর, লামা, নাইক্ষংছড়ি, রুয়াংছড়ি, রুমা, থানচি	০৭টি
৩। ঢাকা	১৮। ঢাকা	কেরানীগঞ্জ, সাভার, নবাবগঞ্জ, দোহার, ধামরাই, তেজগাঁও উন্নয়ন সার্কেল	০৬টি
	১৯। ফরিদপুর	আলফাডাংগা, ভাংগা, বোয়ালমারী, চরভদ্রাসন, ফরিদপুর সদর, মধুখালী, নগরকান্দা, সদরপুর, সালথা	০৯টি
	২০। গাজীপুর	কালিয়াকৈর, গাজীপুর সদর, কালীগঞ্জ, শ্রীপুর, কাপাসিয়া	০৫টি
	২১। গোপালগঞ্জ	কাশিয়ানী, কোটালীপাড়া, মুকসুদপুর, গোপালগঞ্জ সদর, টুংগীপাড়া	০৫টি
	২২। কিশোরগঞ্জ	বাজিতপুর, ভৈরব, হোসেনপুর, করিমগঞ্জ, কটিয়াদী, কুলিয়ারচর, নিকলী, পাকুন্দিয়া,	১৩টি

			তাড়াইল, কিশোরগঞ্জ সদর, মিঠামইন, অষ্টগ্রাম, ইটনা	
		২৩। মাদারীপুর	কালকিনি, রাজৈর, মাদারীপুর সদর, শিবচর	০৪টি
		২৪। মানিকগঞ্জ	দৌলতপুর, ঘিওর, হরিরামপুর, মানিকগঞ্জ সদর, সাটুরিয়া, শিবালয়, সিংগাইর	০৭টি
		২৫। মুন্সিগঞ্জ	গজারিয়া, লৌহজং, মুন্সিগঞ্জ সদর, সিরাজদীখান, শ্রীনগর, টংগীবাড়ী	০৬টি
		২৬। নারায়নগঞ্জ	আড়াইহাজার, বন্দর, রূপগঞ্জ, সোনারগাঁও, নারায়নগঞ্জ সদর	০৫টি
		২৭। নরসিংদী	বেলাবো, মনোহরদী, পলাশ, নরসিংদী সদর, শিবপুর, রায়পুরা	০৬টি
		২৮। রাজবাড়ী	বালিয়াকান্দি, গোয়ালন্দ, পাংশা, রাজবাড়ী সদর, কালুখালী	০৫টি
		২৯। শরীয়তপুর	ডামুড্যা, গোসাইরহাট, জাজিরা, নড়িয়া, শরীয়তপুর সদর, ভেদরগঞ্জ	০৬টি
		৩০। টাংগাইল	বাসাইল, ভুঞাপুর, ঘাটাইল, গোপালপুর, কালিহাতী, মধুপুর, ধনবাড়ি, সখিপুর, মির্জাপুর, দেলদুয়ার, নাগরপুর , টাংগাইল সদর	১২টি
৪। ময়মনসিংহ		৩১। ময়মনসিংহ	ধোবাউড়া, ফুলবাড়ীয়া, ফুলপুর, গফরগাঁও, গৌরীপুর, হালুয়াঘাট, ঈশ্বরগঞ্জ, মুক্তাগাছা, ময়মনসিংহ সদর, নান্দাইল, ত্রিশাল, ভালুকা, তারাকান্দা	১৩টি
		৩২। জামালপুর	বকশীগঞ্জ, দেওয়ানগঞ্জ, ইসলামপুর, মাদারগঞ্জ, মেলান্দহ, জামালপুর সদর, সরিষাবাড়ী	০৭টি
		৩৩। নেত্রকোনা	আটপাড়া, বারহাট্টা, কলমাকান্দা, কেন্দুয়া, মদন, নেত্রকোনা সদর, পূর্বধলা, খালিয়াজুরী, মোহনগঞ্জ, দুর্গাপুর,	১০টি
		৩৪। শেরপুর	ঝিনাইগাতী, নকলা, নালিতাবাড়ী, শেরপুর সদর, শ্রীবর্দী	০৫টি
৫। খুলনা		৩৫। বাগেরহাট	চিতলমারী, ফকিরহাট, কচুয়া, মোল্লাহাট, মোংলা, মোড়েলগঞ্জ, রামপাল, বাগেরহাট সদর, শরণখোলা	০৯টি
		৩৬। চুয়াডাংগা	আলমডাংগা, দামুরহুদা, জীবননগর, চুয়াডাংগা সদর	০৪টি
		৩৭। যশোর	অভয়নগর, বাঘারপাড়া, চৌগাছা, মনিরামপুর, ঝিকরগাছা, যশোর সদর, শার্শা, কেশবপুর	০৮টি
		৩৮। ঝিনাইদহ	হরিণাকুন্ড, ঝিনাইদহ সদর, কালিগঞ্জ, কোটচাঁদপুর, মহেশপুর, শৈলকুপা	০৬টি
		৩৯। খুলনা	বটিয়াঘাটা, দাকোপ, দিঘলিয়া, ডুমুরিয়া, ফুলতলা, কয়রা, পাইকগাছা, রূপসা, তেরখাদা	০৯টি
		৪০। কুষ্টিয়া	দৌলতপুর, খোকসা, কুমারখালী, মিরপুর, কুষ্টিয়া সদর, ভেড়ামারা।	০৬টি
		৪১। মাগুড়া	মোহাম্মদপুর, মাগুড়া সদর, শালিখা, শ্রীপুর	০৪টি
		৪২। মেহেরপুর	গাংনী, মেহেরপুর সদর, মুজিবনগর	০৩টি
		৪৩। নড়াইল	কালিয়া, লোহাগড়া, নড়াইল সদর	০৩টি
		৪৪। সাতক্ষীরা	আশাশুনি, দেবহাট্টা, কালিগঞ্জ, কলারোয়া, সাতক্ষীরা সদর, শ্যামনগর, তালা	০৭টি
৬। রাজশাহী		৪৫। বগুড়া	আদমদিঘী, ধুনট, গাবতলী, সোনাতলা,বগুড়া সদর, দুপচাচিয়া, কাহালু, নন্দীগ্রাম, সারিয়াকান্দি, শেরপুর, শাজাহানপুর, শিবগঞ্জ	১২টি
		৪৬। পাবনা	আটঘরিয়া, চাটমোহর, ঈশ্বরদী, পাবনা সদর, সাথিয়া, সুজানগর, বেড়া, ফরিদপুর, ভাঙ্গুরা,	০৯ টি
		৪৭। চাঃনবাবগঞ্জ	ভোলাহাট, গোমস্তাপুর, নাচোল, চাপাইনবাবগঞ্জ সদর, শিবগঞ্জ	০৫টি
		৪৮। জয়পুরহাট	আক্কেলপুর, জয়পুরহাট সদর, কালাই, ক্ষেতলাল, পাঁচবিবি	০৫টি
		৪৯। নওগাঁ	আত্রাই, বদলগাছী, ধামুইরহাট, মান্দা, মহাদেবপুর, নওগাঁ সদর, নিয়ামতপুর, পত্নীতলা, পোরশা, রাণীনগর, সাপাহার	১১টি
		৫০। নাটোর	বাঘাতিপাড়া, বড়াইগ্রাম, গুরুদাসপুর, লালপুর, নাটোর সদর, সিংড়া, নলডাংগা	০৭টি
		৫১। সিরাজগঞ্জ	বেলকুচি, চৌহালী, কামারখন্দ, কাজীপুর, সিরাজগঞ্জ সদর, শাহজাদপুর, তাড়াশ, উল্লাপাড়া, রায়গঞ্জ।	০৯টি
		৫২।রাজশাহী	বাঘা, বাগমারা, চারঘাট, দুর্গাপুর, গোদাশাড়ী,মোহনপুর, পবা, পুটিয়া, তানোর	০৯টি
৭। রংপুর		৫৩। রংপুর	বদরগঞ্জ, গংগাচড়া, কাউনিয়া, মিঠাপুকুর, পীরগঞ্জ, পীরগাছা, রংপুর সদর, তারাগঞ্জ	০৮টি
		৫৪। কুড়িগ্রাম	রাজিবপুর, রৌমারী, চিলমারী, ফুলবাড়ী, কুড়িগ্রাম সদর, নাগেশ্বরী, রাজারহাট, উলিপুর, ভুরুঙ্গামারী ।	০৯টি
		৫৫। লালমনিরহাট	হাতিবান্দা, কালীগঞ্জ, পাটগ্রাম, লালমনিরহাট সদর, আদিতমারী	০৫টি
		৫৬। ঠাকুরগাঁও	বালিয়াডাংগী, হরিপুর ,পীরগঞ্জ, রানীসংকাইল, ঠাকুরগাঁও সদর	০৫টি
		৫৭। দিনাজপুর	বিরামপুর, বীরগঞ্জ, বিরল, বোচাগঞ্জ, চিরিরবন্দর, দিনাজপুর সদর, ফুলবাড়ী, ঘোড়াঘাট, হাকিমপুর, কাহারোল, খানসামা, নবাবগঞ্জ, পার্বতীপুর	১৩টি
		৫৮। গাইবান্ধা	ফুলছড়ি, গোবিন্দগঞ্জ, পলাশবাড়ী, গাইবান্ধা সদর, সাদুল্যাপুর, সাঘাটা, সুন্দরগঞ্জ	০৭টি
		৫৯। নীলফামারী	ডিমলা, ডোমার, জলঢাকা, কিশোরগঞ্জ, সৈয়দপুর , নীলফামারী সদর	০৬টি
		৬০। পঞ্চগড়	আটোয়ারী, বোদা, দেবীগঞ্জ, পঞ্চগড় সদর, তেতুলিয়া	০৫টি
৮। সিলেট		৬১। হবিগঞ্জ	আজমিরীগঞ্জ, বাহবল, বানিয়াচং, চুনারুঘাট, লাখাই, মাধবপুর, নবিগঞ্জ, হবিগঞ্জ সদর	০৮ টি
		৬২। সিলেট	বালাগঞ্জ, বিয়ানীবাজার, বিশ্বনাথ, কোম্পানীগঞ্জ, দক্ষিণ সুরমা, ফেঞ্চুগঞ্জ, গোয়াইনঘাট, গোলাপগঞ্জ, জৈন্তাপুর, জকিগঞ্জ, কানাইঘাট, সিলেট সদর, ওসমানীনগর	১৩টি
		৬৩। সুনামগঞ্জ	বিশ্বম্ভরপুর, ছাতক, দিরাই, দোয়ারাবাজার, জগন্নাথপুর, ধর্মপাশা, সুনামগঞ্জ সদর, তাহেরপুর, দঃ সুনামগঞ্জ, জামলগঞ্জ, শাল্লা	১১ টি
		৬৪। মৌলভীবাজার	বড়লেখা, কমলগঞ্জ, কুলাউড়া, মৌলভীবাজার সদর, রাজনগর, শ্রীমঙ্গল, জুড়ী	০৭টি
	০৮টি	৬৪টি		৪৯২টি উপজেলা (তেজগাঁও উন্নয়ন সার্কেল সহ)
	(খ) দরপত্রের দলিলাদি বিক্রয় ও দাখিল		সংশ্লিষ্ট উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিসার কার্যালয় এবং জেলা ত্রাণ ও পুনর্বাসন অফিসার কার্যালয়	
	(গ) দরপত্রের দলিলাদি খোলা		দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটি কর্তৃক সংশ্লিষ্ট উপজেলা নির্বাহী অফিসারের কার্যালয়	
২০।	দর দাতার যোগ্যতা		যে কোন সরকারী, আধা-সরকারী ও স্বায়ত্ব-শাসিত প্রতিষ্ঠানের তালিকাভুক্ত ও হালনাগাদ নবায়নকৃত ঠিকাদার/ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান অত্র অধিদপ্তরের প্রাক যোগ্যতাসম্পন্ন ঠিকাদার/ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান হিসেবে গণ্য হবে।	
২১।	হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) সংক্ষিপ্ত		৪৯২ টি উপজেলা (তেজগাঁও উন্নয়ন সার্কেলসহ) হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) রাস্তা নির্মাণ কাজ (বিস্তারিত দরপত্র দলিলে	

	বিবরণ		বর্ণিত)		
২২।	লট নং	সংক্ষিপ্ত বিবরণ	অবস্থান	দরপত্রের বায়নার পরিমাণ (প্রতিটি প্যাকেজের জন্য)	কাজের সময়সীমা
	০১	"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসই করণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ (১ম সংশোধন)"	৪৯২ টি উপজেলা (তেরগাঁও উন্নয়ন সার্কেলসহ)	প্রাক্কলিত দরের ৩%	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ হতে কার্যকালঃ ১.০ কি: মি: = ৪৫ দিন, ১.০ (+) হতে ১.৫ কি:মি: = ৬০ দিন, ১.৫ (+) কি: মি:= ৭৫ দিন।
২৩।	বিশেষ নির্দেশাবলী		(১) ৫% এর অধিক নিম্নদর অথবা ৫% এর অধিক উর্দ্ধদর সরাসরি বাতিল বলে গণ্য হবে। (২) বায়নার টাকা স্ব স্ব উপজেলা নির্বাহী অফিসারের অনুকূলে যে কোন তফশিলি ব্যাংক হতে শুধুমাত্র ব্যাংক ড্রাফট/ পে-অর্ডার দরপত্র সিডিউলের সাথে জমা দিতে হবে। (৩)দরপত্র স্ব স্ব উপজেলা অথবা জেলা হতে সংগ্রহ পূর্বক উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিসারের কার্যালয়ে এবং জেলা ত্রাণ ও পুনর্বাসন অফিসারের কার্যালয়ে দাখিল করতে হবে। (৪) দরপত্র দলিলে উল্লিখিত সকল শর্তাবলী ও পিপিআর - ২০০৮ (সর্বশেষ সংশোধনীসহ) অবশ্য অনুসরণ করতে হবে। (৫) সংশ্লিষ্ট উপজেলা দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশে প্রকল্প পরিচালকের অনুমোদনক্রমে কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে। (৬) ২০১৮-২০১৯ অর্থ বছরের জন্য দরপত্র আহবান করা হলো। (৭) প্রকল্পটি ৩০ জুন, ২০১৯ খ্রিঃ মেয়াদে সমাপ্ত হবে।		
২৪।	দরপত্র আহবানকারীর নাম		মোঃ ইউছুফ আলী		
২৫।	দরপত্র আহবানকারীর পদবী ও পদ মর্যাদা		প্রকল্প পরিচালক (অতিঃ দাঃ), (অতিরিক্ত সচিব)		
২৬।	দরপত্র আহবানকারীর ঠিকানা ও ফোন নং		প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর, ৯২-৯৩ মহাখালী, বা/এ, ঢাকা - ১২১২, ফোন-০২-৯৮৫৬৩৩৫।		
২৭।	বিস্তারিত শর্তাবলি সম্বলিত দরপত্র সিডিউল (STD) সংশ্লিষ্ট উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিসারের কার্যালয়ে এবং জেলা ত্রাণ ও পুনর্বাসন অফিসারের কার্যালয়ে পাওয়া যাবে।				
২৮।	সংগ্রাহক সস্তা কোন কারণ দর্শানো ব্যতিরেকে যে কোন দরপত্র গ্রহণ বা বাতিলের ক্ষমতা সংরক্ষণ করেন।				
২৯।	দরপত্র বিজ্ঞপ্তিটি সংক্ষিপ্তাকারে প্রকাশ করা হলো। এছাড়াও বিজ্ঞপ্তি অত্র অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইটে (www.ddm.gov.bd), দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের ওয়েব সাইটে (www.modmr.gov.bd) এবং CPTU- এর ওয়েব সাইট (www.cptu.gov.bd) এ পাওয়া যাবে।				

(মোঃ ইউছুফ আলী)
(অতিরিক্ত সচিব)
প্রকল্প পরিচালক (অতিঃ দাঃ)
"হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।
ফোনঃ ০২-৯৮৫৬৩৩৫।

সংযুক্তি-৫

অডিট ও অব্যায়িত টাকা জমাদানের প্রমাণ

প্রকৃত ব্যয় ও সমর্পণকৃত অর্থের বিবরণী

অথ বছরঃ ২০১৭-২০১৮

ক্রঃ নং	কোড নং	ব্যয় খাত	মোট ছাড়কৃত অর্থ	প্রকৃত ব্যয়	অব্যয়িত অর্থ	সমর্পণকৃত অর্থ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	৪৫০০ হতে ৪৯০০	রাজস্ব ব্যয়	১২২১৫০০০.০০	৭৮৮৬৬২৭.০০	৪৩২৮৩৭৩.০০	৪৩২৮৩৭৩.০০	অব্যয়িত অর্থ স্মারক নং- ৫১.০১.০০০০.০২৪.৪১.২৬.০০৪.১৭-১৮২১, তারিখঃ ০২/০৭/২০১৮ মুলে সমর্পণ করা হয়েছে।
২	৬৮০০ হতে ৭০০০	মুলধন ব্যয়	৫৩৫০০০০০০০.০০	৫৩৪০৬১৭৫৩৪.০০	৯৩৮২৪৬৬.০০	৯৩৮২৪৬৬.০০	
সর্বমোটঃ (রাজস্ব+মুলধন)			৫৩৬২২১৫০০০.০০	৫৩৪৮৫০৪১৬১.০০	১৩৭১০৮৩৯.০০	১৩৭১০৮৩৯.০০	

৩০/৬/১৮
অফিস সহকারী কাম-হিসাব সহকারী
নারায়ন ত্রিপুরা
অফিস সহকারী কাম কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক
"হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

৩০/৬/১৮
সহকারী প্রকৌশলী
(কাজী আনোয়ারুল আলম)
সহকারী প্রকৌশলী
'গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর

৩০/৬/১৮
মোঃ জিয়াউর রহমান খান
উপ-প্রকল্প পরিচালক
হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

৩০/৬/২০১৮
প্রকল্প পরিচালক
(মোঃ ইউছুফ আলী)
(যুগ্ম-সচিব)
প্রকল্প পরিচালক (অভি:দা:)
'হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)' প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

২০১৭-১৮ অর্থবছর
১২/৬/১৮
মঈনুদ্দীন আহাম্মদ
নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ অফিসার
অডিট কমপ্লেক্স, ৪র্থ ও ৫ম তলা
সিভিল অডিট অধিদপ্তর
ঢাকা, বাংলাদেশ।

জমা খরচের খাতা

মাসের নাম.....

সন: ২০.....

CASH BOOK OF

NAME OF THE MONTH

YEAR: 20...

জমা/ Dr

খরচ/ Cr

মাস ও তারিখ (জমা)	ভাউচার নম্বর	বিবরণ	বিল রেজিঃ ফলিও নং	পরিমান (মাসিক)	মোট (ক্রমপুঞ্জিভূত)	মাস ও তারিখ (খরচ)	ভাউচার নম্বর	বিবরণ	গ্রহণ রেজিঃ ফলিও নং	পরিমান (মাসিক)	মোট (ক্রমপুঞ্জিভূত)
২৬/০৬/২০১৮		প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কমিটির অনুষ্ঠিত সভায়	রেজিঃ নং- ০৫	২৭০০.০০	২৭০০.০০						
		উপস্থিত কমিটির সদস্যদের সম্মানী ভাতা প্রদানের	পৃষ্ঠা নং- ১৭								
		বিল।									
		পত্র জারী নং-১৪৮৬,তাং- ১৪/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
		নথি নং- [illegible], বিল নং- ৭৮ এর বিপরীতে প্রাপ্ত									
		চেক নং ক. ৬৫২৭৫৭০, তাং- ২৫/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
২৬/০৬/২০১৮		বিভিন্ন উপজেলায় প্রকল্প নির্মাণ কাজ পরিদর্শনকালে	রেজিঃ নং- ০৫	৭৪১৫.০০	৭৪১৫.০০						
		পরিশোধিত জ্বালানী বিল। বিল পরিশোধকারী	পৃষ্ঠা নং- ১৭								
		জনাব মোহাম্মদ আওলাদ হোসেন, সহঃ প্রকৌশলী									
		পত্র জারী নং-১৬৯০,তাং- ১৮/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
		নথি নং- [illegible], বিল নং- ৭৯ এর বিপরীতে প্রাপ্ত									
		চেক নং ক. ৬৫২৭৫৬৬, তাং- ২৫/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
ঐ		মাননীয় মন্ত্রী, MoDMR এর বরাদ্দকৃত গাড়ি ব্যবহার	রেজিঃ নং- ০৫	৩৫৬০.০০	৩৫৬০.০০						
		কালে পরিশোধিত জ্বালানী বিল। বিল পরিশোধকারী	পৃষ্ঠা নং- ১৭								
		জনাব মোঃ মাইনুল ইসলাম, মন্ত্রীর গাড়ি চালক									
		পত্র জারী নং-১৬৯১,তাং- ১৮/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
		নথি নং- [illegible], বিল নং- ৮০ এর বিপরীতে প্রাপ্ত									
		চেক নং ক. ৬৫২৭৪৪৭, তাং- ২১/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
ঐ		প্রকল্প অফিসে আউটসোর্সিং পদ্ধতিতে কর্মরত	রেজিঃ নং- ০৫	২৫৯৩৬৯.০০	২৫৯৩৬৯.০০						
		কর্মচারীদের জুন, ২০১৮ মাসের বেতন-	পৃষ্ঠা নং- ১৭								
		ভাতাদির বিল।									
		পত্র জারী নং-১৬৮৯,তাং- ১৮/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
		নথি নং- [illegible], বিল নং- ৮১ এর বিপরীতে প্রাপ্ত				২২/০৬/২০১৮		AC Maint. Fee-Vat		৫৭৫.০০	৫৭৫.০০
		চেক নং ক. ৬৫২৭৫৬৭, তাং- ২৫/০৬/২০১৮খ্রিঃ									
মোট (জুন, ২০১৮) =				১৯৪৮২৮৮.০০	১৯৪৮২৮৮.০০	মোট (জুন, ২০১৮) =				২০৭৩৬১৮.০০	১৭০৫৬১৯.০০
সর্বমোট জমা					২৪২৬১০০.৪০	স্থিতি					২০৪৮১.৪০

০১৭-১৮ অর্থবছর নং
নিরীক্ষিত
১২/৫/১৯

মঈনুদ্দীন আহাম্মদ
নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ অফিসার
অডিট কমপ্লেক্স, ৪র্থ ও ৫ম তলা
সিভিল অডিট অধিদপ্তর
ঢাকা, বাংলাদেশ।

অফিস সহকারী কাম হিসাব সহকারী
নারায়ন ত্রিপুরা
অফিস সহকারী কাম কম্পিউটার মুদ্রাক্ষরিক
"হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

৩০/৬/১৮
সহকারী প্রকৌশলী
(কাজী আনোয়ারুল আলম)
সহকারী প্রকৌশলী
'গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের
লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর

উপ-প্রকল্প পরিচালক
মোঃ জিয়াউর রহমান খান
উপ-প্রকল্প পরিচালক
হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

৩০/৬/২০১৮
প্রকল্প পরিচালক
(মোঃ ইউছুফ আলী)
(যুগ্ম-সচিব)
প্রকল্প পরিচালক (অতিঃদাঃ)
'হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)' প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

প্রকল্প ব্যয় রেজিস্টার

প্রকৃত ব্যয় ও সমর্পণকৃত অর্থের বিবরণী

অর্থ বছরঃ ২০১৮-২০১৯)

ক্রঃ নং	কোড নং	ব্যয় খাত	মোট ছাড়কৃত অর্থ	প্রকৃত ব্যয়	অব্যয়িত অর্থ	সমর্পণকৃত অর্থ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	৩১১১১ হতে ৩২৫৮১	রাজস্ব ব্যয়	১৭৫৬৯০০০.০০	১৩১৩৯২৪৯.০০	৪৪২৯৭৫১.০০	৪৪২৯৭৫১.০০	অব্যয়িত অর্থ স্মারক নং-৫১.০১.০০০০.০২৪.৪১.২৬.০০৪.১৭-২২৬৮, তারিখঃ ০৭/০৭/২০১৯ মুলে সমর্পণ করা হয়েছে।
২	৪১১১৩ হতে ৪১১২৩	মুলধন ব্যয়	৬৯১৩৩০০০০০.০০	৬৭৯৪৯৭৭৯১৩.০০	১১৮৩২২০৮৭.০০	১১৮৩২২০৮৭.০০	
সর্বমোটঃ (রাজস্ব+মুলধন)			৬৯৩০৮৬৯০০০.০০	৬৮০৮১১৭১৬২.০০	১২২৭৫১৮৩৮.০০	১২২৭৫১৮৩৮.০০	

অফিস সহকারী কাম-হিসাব সহকারী

সহকারী প্রকৌশলী

উপ-প্রকল্প পরিচালক
মোঃ জিয়াউর রহমান খান
উপ-প্রকল্প পরিচালক
হাবং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ প্রকল্প
দর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

প্রকল্প পরিচালক
(মোঃ [illegible] আলী)
অতিরিক্ত সচিব
প্রকল্প পরিচালক (অতিঃ দাঃ)
"হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি)" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।

2018-2019 অর্থ বছর নিরীক্ষিত

মোঃ তকিয়ুর রহমান
এস এ এস সুপারিনটেনডেন্ট
সিভিল অডিট অধিদপ্তর
অডিট কমপ্লেক্স (৪-৫তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা-১০০০

মাসের নাম জুলাই অর্থবছর: ২০১৮ - ২০১৯ সন ঃ ২০১৯

NAME OF THE MONTH JULY YEAR : 2019

খরচ/ Cr.

মোট Total টাকা/ ক্ব	পঃ / Ps.	মাস ও তারিখ Month & Date	ভাউচার নাম্বার Voucher Number	বিবরণ Particulars	ফোলিও / Folio	পরিমাণ Amount টাকা/ ক্ব	পঃ / Ps.	মোট Total টাকা/ ক্ব	পঃ / Ps.
						৮১৪০৮/০০		৫৬৯৭০৮৮/০০	
		০৭/০৫/১৯	CDC-5349 050	জনাব কাজী আনোয়ারুল আলম এর AE, বিল নং- ৮৩ বাং বিপরীতে প্রাক্কলন মোতাবেক পরিচালক খোলা নর্দমা পাইকোর্তিত স্থানীয় বিল বাং টাকা এস চেকের- মাধ্যমে প্রদান।	০১২	১২১০০/০০		১২১০০/০০	
		০৭/০৫/১৯	CDC-5349 051	জনাব মোঃ আবুল কালাম আজাদ এর AE, বিল নং ৮৩ বাং বিপরীতে প্রাক্কলন মোতাবেক পরিচালক খোলা নর্দমা পাইকোর্তিত স্থানীয় বিল বাং টাকা এস চেকের- মাধ্যমে প্রদান।	০১২	৭৪০০/০০		৭৪০০/০০	
		০৭/০৫/১৯	CDC-5349 052	জনাব মোঃ তোফিকুল হাসান AE, বিল নং-৮৩ বাং বিপরীতে প্রাক্কলন পরিচালনা খোলা সংযোজিত নর্দমা পরিচালিত স্থানীয় বিল বাং টাকা এস চেকের- মাধ্যমে প্রদান।	০১২	৬২২০০/০০		৬২২০০/০০	
						৮৬৩২৮/০০		৫৭২০৬৬/০০	
						= স্থিতি =		৫৬২৭৪০	

(কাজী আনোয়ারুল আলম)
সহকারী প্রকৌশলী
"গ্রামীন মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর

(মোঃ আবুল কালাম আজাদ)
সহকারী প্রকৌশলী
"গ্রামীন মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর

০৫/০৭/২০১৯
সেখ মোঃ মুজাহিদুল ইসলাম
নিরীক্ষা ও হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা
সিভিল অডিট অধিদপ্তর (খুলনা ও বরিশাল)
অডিট কমপ্লেক্স (৫ম তলা)
সেগুনবাগিচা, ঢাকা-১০০০

০৫/০৭/২০১৯
মোঃ ইউছুফ আলী
অতিরিক্ত সচিব
প্রকল্প পরিচালক (অতিঃ দাঃ)
"হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ" প্রকল্প
দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর

০৫/০৭/২০১৯
মোঃ হাকিবুর রহমান
এস এ এস সুপারিনটেনডেন্ট
সিভিল অডিট অধিদপ্তর
অডিট কমপ্লেক্স (৫ম তলা), সেগুনবাগিচা, ঢাকা-১০০০

০৫/০৭/২০১৯

সংযুক্তি-৬

যে সকল অংশীজনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে তাদের তালিকা

যে সকল অংশীজনের সাথে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে তাদের তালিকা

ক্র: নং	নাম	পদবি	মোবাইল নম্বর	জেলা
১	মো: আল-ইমরান	উপজেলা নির্বাহী অফিসার ইউএনও দুমকি	০১৭৩৩-৩৩৪১৪৭	পটুয়াখালী
২	সুশান্ত কুমার মাহাতো	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৭২৬-০৪০৭০১	নওগাঁ
৩	মোহাম্মদ রাজীব উল-আহসান	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৭৯৩-৭৬২১০৯	নেত্রকোণা
৪	মো: মুছাব্বেরুল ইসলাম	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৭৩৩-৩৬০২৩২	বাগেরহাট
৫	মো: তোফাজ্জেল হোসেন	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৭১৭-৩৬৭২৫২	পটুয়াখালী
৬	মিল্টন রায়	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৭৩৩-৩৭৩২০১	কক্সবাজার
৭	নাজমা বিনতে আমিন	উপজেলা নির্বাহী অফিসার	০১৫৫৭-৭৬৬২২০	রাঙ্গামাটি
৮	মো: আল-আমিন	উপ-সহকারী প্রকৌশলী, জনস্বাস্থ্য প্রকৌশল অধিদপ্তর	০১৭৫৪-২৬৬৩৩৯	কক্সবাজার
৯	সাথী বেগম	উপ-সহকারী প্রকৌশলী, জনস্বাস্থ্য প্রকৌশল অধিদপ্তর	০১৩০৭-৭১৯৯৬৭	পটুয়াখালী
১০	ইকরামুল বারী	উপ-সহকারী প্রকৌশলী, জনস্বাস্থ্য প্রকৌশল অধিদপ্তর	০১৭২০-৪৯৭২৯৪	নওগাঁ
১১	তর্পন দেওয়ান	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৫৫৭-১৯১৯৪০	রাঙ্গামাটি
১২	মো: ফরহাদ হোসেন	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১১-২৮৭৬২৮	কক্সবাজার
১৩	মো: জাকির হোসেন	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১১-৩৩২৪৫১	পঞ্চগড়
১৪	মো: আব্দুল মতিন	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭৩৩-১৬৭৬১১	রংপুর
১৫	মো: জাকির হোসেন	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১১-৩৩২৪৫১	পঞ্চগড়
১৬	মো: রাশেদুল ইসলাম	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৬৯৯৭	সিরাজগঞ্জ
১৭	মো: সাইদুল হক	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭৬৮-০৬৩৮০৬	সিরাজগঞ্জ
১৮	মো: মিজানুর রহমান	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৭১৪২	রংপুর
১৯	রাজীব বিশ্বাস	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৭০৯৩	পটুয়াখালী
২০	সাইফুল ইসলাম	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭২৮-২৩৩৫৩৫	নেত্রকোণা
২১	অঞ্জন কুন্ড	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১৬-৪৯৫৮৩২	বাগেরহাট
২২	মো: রেজাউল করিম	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১৫-১৫৫৯৪০	নওগাঁ
২৩	মো: মেহেদী হাসান	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭১৬-৯৪৮৫৮৬	নওগাঁ
২৪	মো: জহিরুল ইসলাম	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৭১৭২	গাইবান্ধা
২৫	মো: শহিদুজ্জামান	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৭১৭১	গাইবান্ধা
২৬	মো: শহিদুল ইসলাম	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৬৭৪৩	ঢাকা
২৭	মো: জিল্লুর রহমান রাশেদ	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭০০-৭১৬৭৪৬	সাভার
২৮	মো: হাসান আহম্মেদ	উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা	০১৭৩২-৫৮৪৫৮৯	ঢাকা
২৯	মো: সাইফুল ইসলাম	উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা	০১৯৯১-১৩৩৫০১	কক্সবাজার
৩০	মো: এনামুল হক	উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা	০১৯৯১-১৩৩১৮৮	নেত্রকোণা
৩১	মো: মাহবুবুর রহমান	উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা	০১৭২৮-১৭৪২৭৭	নওগাঁ
৩২	দীপঙ্কর চন্দ্র শীল	উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা	০১৮১৩-৭৯৭৯৮৩	পটুয়াখালী
৩৩	সৈয়দ আহম্মদ ভুইয়া	চেয়ারম্যান, ইউপি	০১৭১১-৪২৫৬৩৮	সভার
৩৪	আলমগীর হোসেন	চেয়ারম্যান, ইউপি	০১৭১৫-১১৮১৫১	গাজীপুর

৩৫	মো: সিরাজুল হক (চাঁন মিয়া)	চেয়ারম্যান, ইউপি	০১৭১৭-৮৩৯০০৪	নেত্রকোণা
৩৬	শেখ রবিউল ইসলাম	চেয়ারম্যান, ইউপি	০১৭১১-০৪০০৯০	খুলনা
৩৭	শফি উদ্দিন	মেম্বর, ইউপি	০১৮১৫-৪৬১০৩৭	সাভার
৩৮	ইব্রাহিম আলি (নূর)	মেম্বর, ইউপি	০১৭১৩-৭৬৮১৯১	দিনাজপুর
৩৯	মো: মিজানুর রহমান	মেম্বর, ইউপি	০১৭১০-৮১২২৪৪	কেরানীগঞ্জ
৪০	গান্ধীরাজ	মেম্বর, ইউপি	০১৮২৪-৬৫২৯৯৪	রাংগামাটি
৪১	মো: বিপ্লব আকন	মেম্বর, ইউপি	০১৭২৪-১২৪৯৮৪	পটুয়াখালী
৪২	মো: মাহমুদুল হাসান	মেম্বর, ইউপি	০১৮৩৭-২৭২৭৪৪	কক্সবাজার
৪৩	মো: সুলতান উদ্দিন শেখ	প্রধান শিক্ষক/সম্পাদক	০১৮১৯-৯৮৮১৮৫	গাজীপুর
৪৪	মোজাম্মেল হক	শিক্ষক	০১৯২০-৫৬৯৭৫২	নেত্রকোণা
৪৫	মো: নূর হোসাইন	শিক্ষক	০১৮১৩-১৯৭৪৭৭	সাভার
৪৬	আ: রহমান	শিক্ষক	০১৮১৭-৬৩১২৫৭	ঢাকা
৪৭	মো: মুজিবুর রহমান শেখ	ইমাম	০১৯৫০-১৩৩৭৬	বাগেরহাট
৪৮	জসমি উদ্দীন	ইমাম	০১৭০৪-৪১৮২৪০	
৪৯	মো: মোস্তাফিজুর রহমান	সমাজসেবক গণ্যমান্য ব্যক্তি	০১৭১৫-৭৭৩৪৮১	রংপুর
৫০	এডভোকেট আবুজাকির	সমাজসেবক গণ্যমান্য ব্যক্তি	০১৮১৫-৫৪০০৬৯	কক্সবাজার

সংযুক্তি-৭

তথ্য সংগ্রহের টুলস (প্রশ্নপত্র ও গাইডলাইন)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

আইডি নং				

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

আর্থ-সামাজিক জরিপ প্রশ্ন পত্র *(উপকারভোগী)*

সম্মতি পত্র

পরিচিতি ও গবেষণার উদ্দেশ্য বর্ণনা

আছ্ছালামু আলাইকুম/নমস্কার

আমি ----------।"উন্নয়ন ধারা" নামক একটি গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। উন্নয়ন ধারা, বিভিন্ন সরকারি, বেসরকারি এবং আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের সাথে গবেষণা/জরিপ কার্য পরিচালনা করে আসছে। দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় এর অধীন দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর 'গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের আর্থিক সহায়তায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের এর পক্ষ থেকে বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য আপনাদের কাছে তথ্য সংগ্রহের জন্য এসেছি।

গোপনীয়তা এবং সম্মতি: আমরা এই সাক্ষাৎকারে উক্ত প্রকল্পের আওতায় ৩১৪৫ কি.মি রাস্তা এইচবিবি করণ করা হয়েছে। এই প্রকল্পের ফলে গ্রামে মানুষের আর্থ-সামাজিক অবস্থা, যাতায়াত ব্যবস্থার, কৃষি পণ্য বিপণন ও দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস ইত্যাদির ওপর কিকি প্রভাব পড়েছে। স্থানীয় জনগোষ্ঠির কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা ইত্যাদি বিষয়ে কিছু জানতে চাইব।

আপনার প্রদত্ত তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে এবং এই তথ্য সংশ্লিষ্ট জরিপ ব্যতিত অন্য কোথা ও ব্যবহার করা হবে না। আপনার সাথে এই তথ্য সংগ্রহ করতে আনুমানিক ৩০ মি: সময় লাগবে। জরিপে অংশগ্রহণের জন্য আপনাকে কোন প্রকার জোর করা হবে না এবং আমরা আশা করছি আপনি স্বেচ্ছায় প্রশ্নোত্তর দিতে সম্মত হবেন, কেননা এই বিষয়ে আপনার মতামত আমাদের কাছে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। আপনি কোন উত্তর না দিতে চাইলে আমাদেরকে বলবেন আমরা পরবর্তী প্রশ্নে চলে যাব। এই জরিপে সহায়তা করার জন্য আপনাকে বিশেষ ধন্যবাদ জানাচ্ছি।

আপনার কি এই জরিপ সম্পর্কে কোন প্রশ্ন আছে? আমরা কি তাহলে শুরু করতে পারি?

আমি কি আপনার সাক্ষাৎকার শুরু করতে পারি? হ্যাঁ----------1

না ----------2

_____

সাক্ষাত প্রদানকারীর স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বর: | | | | | | | | | | | |

জাতীয় পরিচয়পত্র নম্বর (যদি থাকে): | | | | | | | | | | | | | | | | | |

সাক্ষাত গ্রহণের তারিখ

দিন		মাস		বছর			

সাক্ষাতের বিষয়ে আপনার সম্মতির জন্য প্রকল্পের পক্ষ থেকে ধন্যবাদ।

গ্রামের নাম:	
উপজেলার নাম:	
সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম:	স্বাক্ষর:
তদারককারীর নাম:	স্বাক্ষর:

১. আর্থ-সামাজিক বিষয়ে তথ্য:

ক্রমিক #	প্রশ্ন	উত্তর সহ কোড	নির্দেশনা
1	উত্তর দাতার লিঙ্গ *(প্রশ্ন করার প্রয়োজন নেই, দেখে লিখুন)*	নারী 1 পুরুষ	
2	দয়া করে আপনার বয়স বলুন *(প্রয়োজনে জাতীয় পরিচয় পত্র দেখে নিশ্চিত হোন)*	(পূর্ণ বয়স লিখুন) ---------বছর	
3	আপনি কোন শ্রেণি পাশ করছেন?	১ম -৫ম শ্রেণি পাশ 1 ৬ষ্ঠ-১০ম শ্রেণি পাশ 2 এস এস সি পাশ 3 এইচ.এস.সি পাশ 4 বিএ/এম এ পাশ 5 কখনো বিদ্যালয়ে যায় নাই 6 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	
4	আপনার পরিবারে লোক সংখ্যা কত?	----------জন	
5	আপনার পরিবারের প্রধান কি কাজের সাথে জড়িত, যা থেকে আয় হয়?	হ্যাঁ 1 না 2	→ 7
6	হ্যাঁ হলে, কী কাজের সাথে জড়িত/আয়ের প্রধান উৎস কী? *(একটি মাত্র উত্তর হবে)*	কৃষি 1 চাকুরি 2 দিনমজুর 3 রিক্সা/ভ্যান চালক 4 ব্যবসা 5 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
7	বর্তমানে আপনার পরিবারের মাসিক আয় কত? *(সকলের মাসিক আয় এক সাথে হবে)*	----------টাকা	
8	বর্তমানে আপনার পরিবারের মাসিক ব্যয় কত? *(সকলের মাসিক ব্যয় এক সাথে হবে)*	----------টাকা	

প্রকল্পের প্রভাব বিষয়ে প্রশ্ন

ক্রমিক	প্রশ্ন	উত্তর সহ কোড	নির্দেশনা
9	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে এই সকল রাস্তাসমূহ দীর্ঘস্থায়ী ও টেকসই হয়েছে?	হ্যাঁ 1 না 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	→11
10	যদি হ্যাঁ হয় তাহলে, কেন মনে হয় টেকসই হবে? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	রাস্তার ভাঙ্গন কমে গেছে 1 রাস্তা পূর্বের থেকে মজবুদ হয়েছে 2 যানবাহনের যাতায়াত বেড়েছে 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	
11	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে এই সকল রাস্তা সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে?	হ্যাঁ 1 না 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	→13
12	যদি হ্যাঁ হয়, কেন মনে সারা বছর চলাচলের উপযোগী হয়েছে? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	বর্ষাকালে রাস্তার কর্দমাক্ত হয় না 1 রাস্তার ভাঙ্গন কমে গেছে 2 যানবাহনে/হেটে যাতায়াত করা যায় 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	
13	এই সকল গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে সারা বছর চলাচলে কী কী সমস্যা হতো? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হতো 1 রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে যেত 2 দুর্ঘটনা হতো 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
14	আপনার মতে বর্তমানে কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ সহায়ক হয়েছে কি না?	হ্যাঁ 1 না 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	→16
15	যদি হ্যাঁ হয় তাহলে, কৃষি পণ্য বিপণনে এই সকল রাস্তাসমূহ কিভাবে সহায়ক হয়েছে? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	জমি থেকে বাড়ীতে সহজে আনা যায় 1 বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে যাওয়া যায় 2 যানবাহনের ব্যয় কমেছে 3 বাজারজাতকরণের ব্যয় ও সময় কমেছে 4 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
16	আপনার মতে, এই সকল রাস্তাসমূহ এইচবিবি করণের পূর্বে কৃষি পণ্য বিপণনে কি কি সমস্যা হতো? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	কৃষি পণ্য জমি থেকে বাড়ীতে আনাতে সমস্যা হতো 1 কৃষি পণ্য বাড়ী থেকে বাজারে নিতে সমস্যা হতো 2 কৃষি পণ্য বিপণনে খরচ বেশী হতো 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	
17	আপনার মতে গ্রামীণ সড়ক এইচবিবি করণের ফলে কৃষি পণ্য বিপণনে পরিবহন ব্যয় পূর্বে চেয়ে কমেছে কি না?	হ্যাঁ 1 না 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	→19
18	যদি হ্যাঁ হয় তবে পূর্বে কত টাকা হতো এখন কত টাকা হয়। (বর্তমানে *আপনাদের বাড়ী থেকে গ্রামের বাজারে একটি ভ্যানে ৫ মন ধান নিতে কত টাকা দিতে হয় এবং পূর্বে কত টাকা দিতে হতো/খরচ হতো)*	পূর্বে ----------টাকা খরচ হতো বর্তমানে ----------টাকা খরচ হয়	
19	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে দুর্যোগের সময় জনগণ দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে/পারবে?	হ্যাঁ 1 না 2	
20	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব হয়েছে?	হ্যাঁ 1 না 2	

21	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে এলাকার লোকজন সহজে চিকিৎসা সেবা নিতে পারে/পারবে?	হ্যাঁ 1 না 2	
22	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে?	হ্যাঁ 1 না 2	→ 24
23	যদি হ্যাঁ হয়, তবে কেন মনে হয় দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে আসতে পারে/পারবে 1 গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেয়া সম্ভব হবে 2 খাদ্য ও বস্ত্র নিরাপদে আশ্রয় কেন্দ্রে নেয়া সম্ভব হবে 3 রাস্তার ভাঙ্গন রোধ পেয়েছে 4 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- - 99	
24	আপনি কি মনে করেন গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করণের সময় স্থানীয় জনগোষ্ঠী বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?	হ্যাঁ 1 না 2	
25	স্থানীয় জনগোষ্ঠী, বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ 1 না 2	→27
26	হ্যাঁ হলে, কেন মনে হয় আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	রাস্তা তৈরির সময় মহিলাদের বেশী নিয়োগ করা হয়েছে 1 রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণে মহিলারা কাজ করছে 2 হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টারে মহিলাদের কাজের সুযোগ হয়েছে 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
27	রাস্তা এইচবিবি করার ফলে এলাকার জনগণের কী কী সুবিধা হয়েছে বলে আপনি মনে করেন?	যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে 1 শিক্ষার্থীরা সারাবছর শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারে 2 জনগণ সহজে হাট-বাজারে যেতে পারে 3 জনগণ সহজে সেবা কেন্দ্রে যেতে পারে 4 যাতায়াতের সময় হ্রাস পেয়েছে 5 ছোট ছোট যান চলাচলে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে 6 ক্ষুদ্র ব্যবসায়ীদের পণ্য বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে 7 পোল্ট্রি/গবাদি খামারে উৎপাদিত সামগ্রী বিক্রির সুযোগ সৃষ্টি 8 অন্যান্য নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
28	গ্রামীণ রাস্তা এইচবিবি করার পূর্বে এলাকার জনগণের কী কী অসুবিধা হতো বলে আপনি মনে করেন? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	যাতায়াতে অসুবিধা হতো 1 শিক্ষার্থীরা বর্ষাকালে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যেতে পারত না 2 জনগণ বর্ষাকালে হাট-বাজারে যেতে অসুবিধা হতো 3 জনগণ সেবা কেন্দ্রে সেবা নিতে যেতো না 4 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
29	আপনার জানা মতে, আপনাদের এলাকার এইচবিবি রাস্তার কোন স্থানে ভেঙ্গে গেছে/নষ্ট হয়ে গেছে কিনা?	হ্যাঁ 1 না 2	
30	যদি হ্যাঁ হয়, তবে কেন এইচবিবি রাস্তা ভেঙ্গে গেছে বা নষ্ট হয়ে গেছে বলে আপনি মনে করেন? *(একাধিক উত্তর হতে পারে)*	রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে 1 বৃষ্টির কারণে রাস্তার দুপাশের মাটি ভেঙ্গে যাবার ফলে 2 এলাকার লোকেরা রাস্তার ইট তুলে নেয়ার কারণে 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
31	রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কী কী করা যেতে পারে বলে আপনি মনে করেন?	----------	

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীঃ

প্রশ্নত্রটি পুনরায় পরীক্ষা করুন। কোন প্রশ্নের উত্তর বাদ গিয়ে থাকলে উত্তরদাতাকে আবার ও জিজ্ঞাসা করুন এবং উত্তরসমূহ সঠিকভাবে এসেছে কিনা সে ব্যাপারে নিশ্চিত হোন। পরিশেষে সাক্ষাৎকার গ্রহণে মূল্যবান সময় দেয়ার জন্য উত্তরদাতাকে আবারও ধন্যবাদ জানান।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

আইডি নং				

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

আর্থ-সামাজিক জরিপ প্রশ্ন পত্র *(নন-উপকারভোগী)*

সম্মতি পত্র

পরিচিতি ও গবেষণার উদ্দেশ্য বর্ণনা

আচ্ছালামু আলাইকুম/নমস্কার

আমি ----------।"উন্নয়ন ধারা" নামক একটি গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। উন্নয়ন ধারা, বিভিন্ন সরকারি, বেসরকারি এবং আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের সাথে গবেষণা/জরিপ কার্য পরিচালনা করে আসছে। দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় এর অধীন দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর 'গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের আর্থিক সহায়তায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এর পক্ষ থেকে বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য আপনাদের কাছে তথ্য সংগ্রহের জন্য এসেছি।

গোপনীয়তা এবং সম্মতি: আমরা এই সাক্ষাৎকারে উক্ত প্রকল্পের আওতায় ৩১৪৫ কি.মি রাস্তা এইচবিবি করণ করা হয়েছে। এই প্রকল্পের ফলে গ্রামে মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন, কৃষি পণ্য বিপণন ও দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস ইত্যাদির ওপর কিকি প্রভাব পড়েছে। স্থানীয় জনগোষ্ঠির কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। আপনারা যারা এই সকল রাস্তা ব্যবহার করেনি তাদের যাতায়াত, কৃষি পণ্য বিপণন ও দুর্যোগের ঝুঁকি মোকাবিলা বিষয়ে কিছু জানতে চাই।

আপনার প্রদত্ত তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে এবং এই তথ্য সংশ্লিষ্ট জরিপ ব্যতিত অন্য কোথা ও ব্যবহার করা হবে না। আপনার সাথে এই তথ্য সংগ্রহ করতে আনুমানিক ৩০ মি: সময় লাগবে। জরিপে অংশগ্রহণের জন্য আপনাকে কোন প্রকার জোর করা হবে না এবং আমরা আশা করছি আপনি স্বেচ্ছায় প্রশ্নোত্তর দিতে সম্মত হবেন, কেননা এই বিষয়ে আপনার মতামত আমাদের কাছে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। আপনি কোন উত্তর না দিতে চাইলে আমাদেরকে বলবেন আমরা পরবর্তী প্রশ্নে চলে যাব। এই জরিপে সহায়তা করার জন্য আপনাকে বিশেষ ধন্যবাদ জানাচ্ছি।

আপনার কি এই জরিপ সম্পর্কে কোন প্রশ্ন আছে? আমরা কি তাহলে শুরু করতে পারি?

আমি কি আপনার সাক্ষাৎকার শুরু করতে পারি? হ্যাঁ----------1

না ----------2

সাক্ষাত প্রদানকারীর স্বাক্ষরমোবাইল নম্বর: | | | | | | | | | | | |

জাতীয় পরিচয়পত্র নম্বর (যদি থাকে): | | | | | | | | | | | | | | | | |

সাক্ষাত গ্রহণের তারিখ

দিন		মাস		বছর			

সাক্ষাতের বিষয়ে আপনার সম্মতির জন্য প্রকল্পের পক্ষ থেকে ধন্যবাদ।

গ্রামের নাম:	
উপজেলার নাম:	
সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম:	স্বাক্ষর:
তদারককারীর নাম:	স্বাক্ষর:

১. আর্থ-সামাজিক বিষয়ে তথ্য:

ক্রমিক #	প্রশ্ন	উত্তর সহ কোড	নির্দেশনা
1	উত্তর দাতার লিঙ্গ *(প্রশ্ন করার প্রয়োজন নেই, দেখে লিখুন)*	নারী 1 পুরুষ 2 হিজড়া 3	
2	দয়া করে আপনার বয়স বলুন *(প্রয়োজনে জাতীয় পরিচয় পত্র দেখে নিশ্চিত হোন)*	(পূর্ণ বয়স লিখুন) ---------বছর	
3	আপনি কোন শ্রেণি পাশ করছেন?	১ম -৫ম শ্রেণি পাশ 1 ৬ষ্ঠ-১০ম শ্রেণি পাশ 2 এস এস সি পাশ 3 এইচ.এস.সি পাশ 4 বিএ/এম এ পাশ 5 কখনো কোন বিদ্যালয়ে যায় নাই 6 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) 99	
4	আপনার পরিবারে লোক সংখ্যা কত?	----------জন	
5	আপনার পরিবারের প্রধান কি কাজের সাথে জড়িত, যা থেকে আয় হয়?	হ্যাঁ 1 না 2 → 7 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) 99	
6	হ্যাঁ হলে, কী কাজের সাথে জড়িত/আয়ের প্রধান উৎস কী? *(একটি মাত্র উত্তর হবে)*	কৃষি 1 চাকুরি 2 দিনমজুর 3 রিক্সা/ভ্যান চালক 4 ব্যবসায়ী 5 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
7	বর্তমানে আপনার পরিবারের মাসিক আয় কত? *(সকলের মাসিক আয় এক সাথে হবে)*	----------টাকা	
8	বর্তমানে আপনার পরিবারের মাসিক ব্যয় কত? *(সকলের মাসিক ব্যয় এক সাথে হবে)*	----------টাকা	

যাতায়াত ব্যবস্থা, দুর্যোগ ব্যবস্থা এবং চিকিৎসা সেবা বিষয়ে তথ্য

ক্রমিক	প্রশ্ন	উত্তর সহ কোড	নির্দেশনা
9	আপনারা কী সারা বছর চলাফেরা করার জন্য মাটির রাস্তা ব্যবহার করেন?	হ্যাঁ 1 না 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)----------99	→ 11
10	যদি হ্যাঁ তবে এই সকল রাস্তা ব্যবহারে আপনাদের কী কী সমস্যা হয়?	বর্ষাকালে রাস্তা কর্দমাক্ত হয় 1 রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভেঙ্গে যায় 2 দুর্ঘটনা হয় 3 শিক্ষার্থীরা বিদ্যালয়/মাদরাসায় যেতে পারে না 4 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
11	আপনার মতে, এই সকল রাস্তার মাধ্যমে কৃষি পণ্য বিপণনে কী কী সমস্যা হয়?	কৃষি পণ্য জমি থেকে বাড়ীতে আনাতে সমস্যা হয় 1 কৃষি পণ্য বাড়ী থেকে বাজারে নিতে সমস্যা হয় 2 কৃষি পণ্য বিপননে খরচ বেশী হয় 3 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
12	আপনারা কি দুর্যোগের সময় দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যেতে পারেন?	হ্যাঁ 1 না 2	→14
13	যদি না হয়, তবে কেন দুর্যোগের সময় দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যেতে পারেন না?	রাস্তা কর্দমাক্ত হয় 1 রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ভাঙ্গা 2 কোন পরিবহন চলতে পারে না 3 সাংসারিক মালামাল নিয়ে যেতে সমস্যা হয় 4 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	
14	আপনাদের এলাকার লোকজন কী চিকিৎসা সেবা নিতে সেবা সহজে কেন্দ্রে যেতে পারে?	হ্যাঁ 1 না 2	→শেষ করুন
15	না হলে কেন চিকিৎসা সেবা নিতে সেবা কেন্দ্রে যায় না?	যাতায়াতের সমস্যা 1 পরিবহনের ব্যবস্থা নাই 2 অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)---------- 99	

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারী:

প্রশ্নত্রটি পুনরায় পরীক্ষা করুন। কোন প্রশ্নের উত্তর বাদ গিয়ে থাকলে উত্তরদাতাকে আবার ও জিজ্ঞাসা করুন এবং উত্তরসমূহ সঠিকভাবে এসেছে কিনা সে ব্যাপারে নিশ্চিত হোন। পরিশেষে সাক্ষাৎকার গ্রহণে মূল্যবান সময় দেয়ার জন্য উত্তরদাতাকে আবারও ধন্যবাদ জানান।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

প্রভাব মূল্যায়নের জন্য এফজিডি গাইডলাইন

পরিচিতি ও গবেষণার উদ্দেশ্য বর্ণনা

আচ্ছালামু আলাইকুম/নমস্কার

আমি ----------।“উন্নয়ন ধারা” নামক একটি গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। উন্নয়ন ধারা, বিভিন্ন সরকারি, বেসরকারি এবং আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের সাথে গবেষণা/জরিপ কার্য পরিচালনা করে আসছে। দূর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় এর অধীন দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর ‘গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের আর্থিক সহায়তায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এর পক্ষ থেকে বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর জন্য আপনাদের কাছে জরিপ/তথ্য সংগ্রহের জন্য এসেছি।

গোপনীয়তা এবং সম্মতি: আমরা এই সাক্ষাৎকারে উক্ত প্রকল্পের আওতায় ৩১৪৫ কি.মি রাসাতা এইচবিবি করণ করা হয়েছে। এই প্রকল্পের ফলে গ্রামে মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন, কৃষি পণ্য বিপণনে খরচ হ্রাস পেয়েছে। এছাড়া দুর্যোগে ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে। স্থানীয় জনগোষ্ঠির কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা ইত্যাদি বিষয়ে কিছু জানতে চাইব।

আপনার প্রদত্ত তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে এবং এই তথ্য সংশ্লিষ্ট জরিপ ব্যতিত অন্য কোথা ও ব্যবহার করা হবে না। আপনার সাথে এই তথ্য সংগ্রহ করতে আনুমানিক ৪৫ মি: সময় লাগবে। জরিপে অংশগ্রহণের জন্য আপনাকে কোন প্রকার জোর করা হবে না এবং আমরা আশা করছি আপনি স্বেচ্ছায় প্রশ্নোত্তর দিতে সম্মত হবেন, কেননা এই বিষয়ে আপনার মতামত আমাদের কাছে খুবই গুরুত্বপূর্ণ। আপনি কোন উত্তর না দিতে চাইলে আমাদেরকে বলবেন আমরা পরবর্তী প্রশ্নে চলে যাব। এই জরিপে সহায়তা করার জন্য আপনাকে বিশেষ ধন্যবাদ জানাচ্ছি।

আপনাদের কি এই জরিপ সম্পর্কে কোন প্রশ্ন আছে? আমরা কি তাহলে শুরু করতে পারি?

হাজিরা সিট:

নাম	এনআইডি নং	পেশা	কারখানার নাম /ধরণ	স্বাক্ষর

গাইডলাইন/নমুনা প্রশ্নপত্র

১। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের অর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর কী কী প্রভাব পড়েছে বলে আপনার মনে করেন (কাজের সুযোগ সৃষ্টি বিশেষ করে মহিলাদের, ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ইত্যাদি)।

২। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থার উপর কী কী প্রভাব পড়েছে বলে আপনার মনে করেন।

৩। স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে (জমি থেকে বাড়ীতে আনা, বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে বিক্রি করা ইত্যাদি) উপর কী কী ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনারা মনে করেন।

৪। আপনাদের জানা মতে এই এলাকায় এইচবিবি রাস্তার মত সম-জাতীয় অন্য প্রকল্প আছে কিনা? যদি থাকে তবে এর কোন প্রকল্পের প্রভাব আছে কিনা? থাকলে সে বিষয়ে কিছু বলুন।

৫। এই প্রকল্পের ফলে আপনাদের এলাকার ভূমির, পানি, বাতাস, জীব-বৈচিত্র্য, প্রতিবেশ ইত্যাদি ওপর কি কি ইতিবাচক ও নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনারা মনে করেন।

৬। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের এলাকার দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন ও ঝুঁকি প্রশমন ইত্যাদি বিষয়ের ওপর কোন প্রভাব পড়েছে বলে আপনার মনে করেন? যদি হ্যাঁ হয়, তবে কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনারা মনে করেন?

৭। আপনাদের এলাকায় এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে জেন্ডার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা কোন প্রভাব পড়েছে বলে আপনারা মনে করেন? যদি হ্যাঁ হয় তবে কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনারা মনে করেন?

৮। এই প্রকল্পের ফলে আপনাদের এলাকার কর্মসংস্থানের কোন সুযোগ তৈরি হয়েছে কিনা? এ বিষয়ে একটু বলবেন কি?

৯। গ্রামীণ সড়ক এইচবিবি করণের ফলে দারিদ্র পরিস্থিতির উপর কি কি প্রভাব পড়ছে বলে আপনারা মনে করেন?

১০। গ্রামীণ সড়ক এইচবিবি করণের ফলে প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো উপর কি কি প্রভাব পড়ছে বলে আপনারা মনে করেন।

১১। প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা উপর গ্রামীণ সড়ক এইচবিবি করণের ফলে কোন ধরণের প্রভাব আছে বলে আপনারা মনে করেন।

১২। আঞ্চলিক বৈষম্য ক্ষেত্রে এই প্রকল্পের কি কি প্রভাব আছে বলে আপনার মনে করেন।

১৩। এলাকার জনগোষ্ঠী উপর এই প্রকল্পের কি কি প্রভাব আছে বলে আপনার মনে করেন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

পিডি/ডিপিডি সাথে আলোচনার গাইডলাইন (কেআইআই)

i. উত্তরদাতার নামঃ

ii. বর্তমান পদবীঃ

iii. বর্তমান পদে যোগদানের তারিখ:

iv. মোবাইল নম্বর:

১। প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার ভূমিকা কি ছিল?

২। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত:

ক. সঠিক সময়ে নিয়োগ করা হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

না হলে কারণসমূহ: ----------

খ. প্রকল্প পরিচালনা বিষয়ে অভিজ্ঞতা ছিল কিনা?----------

গ. প্রকল্পকালীন কতজন পিডি দায়িত্ব পালন করেছেন এবং সময়কাল) ----------

---

৩। বাৎসরিক কর্মপরিকল্পনা ও ক্রয় পরিকল্পনা তৈরি করা হয়েছিল কিনা? (পরিকল্পনার কপি সংগ্রহ করুন) ১. হ্যাঁ ২. না

ক. পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজের অগ্রগতি হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হ্যাঁ হয়, তবে ইতিবাচক দিকসমূহ: ----------

যদি না হয়, তবে পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ না হওয়ার কারণসমূহ কী কী ছিল?

৪। প্রকল্পের PIC/PIU and Steering Committee meeting ডিপিপি অনুযায়ী হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

হ্যাঁ হলে এর সিদ্ধান্তসমূহ বাস্তবায়ন ও ফলোআপ কিভাবে করেছেন? (শুধু প্রকল্প পরিচালকে এই প্রশ্ন হবে)

৫। অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে বছরভিত্তিক সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দ পাওয়া যায় কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. বরাদ্দ না পাওয়া গেলে তার কারণসমূহ কী কী?

৬। লগফ্রেম সম্পর্কে কিছু বলুন:

- সময় নির্ধারণ করা হয়েছে কিনা?
- ইন্ডিকেটরসমূহ পরিমাপযোগ্য কিনা?
- ইনপুট আইটপুট সম্পর্ক।

৭। প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

ক. সবল দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

খ. দুর্বল দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

গ. সুযোগসমূহ:

১।

২।

৩।

ঘ. ঝুঁকিসমূহ:

১।

২।

৩।

৮। প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কোন Project Implementation Committee গঠন করা হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
প্রকল্প বাস্তবায়নে এই কমিটির কার্যক্রম সম্পর্কে কিছু বলুন। ----------

৯। উপজেলা পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির কার্যক্রম সম্পর্কে কিছু বলুন। ----------

৯.১। কমিটির সদস্যরা কিভাবে প্রকল্পের কার্যক্রম মনিটরিং ও সুপারভিশন করেছেন এবং প্রকল্প অফিসে প্রতিবেদন জমা দিয়েছেন? (২টি ভিজিট রিপোর্ট সংগ্রহ করুন)

১০. আপনার মতে, এই প্রকল্পের ফলে নিম্নলিখিত বিষয়ের ওপর কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?

ক্রমিক নং	বিষয়	ইতিবাচক প্রভাব	নেতিবাচক প্রভাব
১	অন্য প্রকল্পের প্রভাব	১। ২। ৩।	
২	ভূমির, পানি, বাতাস, জীব-বৈচিত্র্য, প্রতিবেশ ইত্যাদি	১। ২। ৩।	
৩	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন ও ঝুঁকি প্রশমন;	১। ২। ৩।	
৪	জোন্ডর, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা	১। ২। ৩।	
৫	কর্মসংস্থান	১। ২। ৩।	
৬	দারিদ্র পরিস্থিতি	১। ২। ৩।	

৭	প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো	১। ২। ৩।	
৮	প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা	১। ২। ৩।	
৯	আঞ্চলিক বৈষম্য	১। ২। ৩।	
১০	জনগোষ্ঠী	১। ২। ৩।	

১১। ডিপিপি তৈরি করার সময় Exit plan/Sustainable plan তৈরি করা হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হ্যাঁ হয়, তবে এ বিষয়ে ইতিবাচক ও নেতিবাচক দিকসমূহ আলোচনা করুন।

---

১২. এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগোষ্ঠির কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল/হয়েছে কিনা? বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে/হচ্ছে বলে আপনার মনে হয়।

১৩। প্রকল্পের কোন অডিট করা হয়েছে কি না? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হ্যাঁ হয়, তবে কত বার অডিট করা হয়েছে: ---------বার

ক। কোন অডিট আপত্তি ছিল কি? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হ্যাঁ হয়, কতটি আপত্তি ছিল ------টি (অডিট রিপোর্ট সংগ্রহ করুন)

কতটি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করা হয়েছে ?

১৪। প্রকল্পটি IMED এর PMIS যুক্ত ছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হ্যাঁ হয় তবে প্রতি মাসে আপডেট করা হয় কি না? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি না হয় তবে কেন আপডেট করা হয় নি?

১৫। ভবিষ্যতে এই প্রকল্পের উন্নয়ন ও স্থায়িত্বের জন্য কি কি পদক্ষেপ নেওয়া যেতে পারে বলে আপনি মনে করেন?

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীঃ

গাইডলাইনের প্রশ্নগুলো/বিষয়সমূহ পুনরায় পরীক্ষা করুন। কোন প্রশ্নের উত্তর বাদ গিয়ে থাকলে উত্তরদাতাকে আবার ও জিজ্ঞাসা করুন এবং উত্তরসমূহ সঠিকভাবে এসেছে কিনা সে ব্যাপারে নিশ্চিত হোন। পরিশেষে সাক্ষাৎকার গ্রহণে মূল্যবান সময় দেয়ার জন্য উত্তরদাতাকে আবারও ধন্যবাদ জানান।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

উপজেলা নির্বাহী অফিসার এর সাথে কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. প্রকল্প সম্পর্কে কিছু বলুন ।

---

২. আপনি বা আপনার উপজেলা বাস্তবায়ন কমিটি কিভাবে প্রকল্প সাইট পরিদর্শন করেছেন?

ক. কতবার পরিদর্শন করেছেন: ----------বার
(পরিদশন প্রতিবেদন সংগ্রহ করুন)

৪. প্রকল্প সাইট পরিদর্শনকালে নির্মাণ কাজের গুণগতমান বা পরিমাণগত কোন বিষয় আপনার দৃষ্টিগোচর হয়েছে কি?

১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হাঁ হয় তবে সেগুলো কী কী: ----------

---

৫. যদি দুর্বলতা থাকে তবে কিভাবে উত্তোরণ করেছিলেন?

৬.আপনি/আপনার আপনার উপজেলা বাস্তবায়ন কমিটি পর্যবেক্ষণসমূহ যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করেছেন কিনা?

১. হ্যাঁ ২. না

ক. পরিদর্শনের সুপারিশসমূহ বাস্তবায়ন হয়েছে কিনা তা কিভাবে ফলো-আপ করেছেন?----------

---

৭. এই প্রকল্পের ফলে নিম্নলিখিত বিষয়ের ওপর কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?

ক। এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর এই প্রকল্পের প্রভাবসমূহ:

১।

২।

৩।

খ। এলাকার জনগণের যাতায়াতের উপর এই প্রকল্পের প্রভাবসমূহ:

১।

২।

৩।

গ। এলাকায় উৎপাদিত কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ সহজ ও ব্যয়ের উপর ইতিবাচক প্রভাবসমূহ:

১।

২।

৩।

৮. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী কী সুযোগ ছিল যা অনুসরণ করলে প্রকল্পটি আরো বেশী স্থায়ী হতো বলে আপনি মনে করেন?

---

৯. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

উপজেলা সহকারী প্রকৌশলী, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. এই প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার ভূমিকা:

---

২. আপনি কি নিয়মিত প্রকল্প সাইট পরিদর্শন করতেন? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. নির্মাণ কাজ নকশা ও চুক্তি অনুযায়ী হয়েছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

নকশা অনুযায়ী না হলে তার কারণ কী: ----------

গ. চুক্তি অনুযায়ী নির্মাণ কাজের উপকরণসমূহ টেষ্ট করা হয়েছিল কিনা? (টেস্ট প্রতিবেদন সংগ্রহ করুন) ১. হ্যাঁ ২. না

গ. নির্মাণ কাজের গুণগত মান সঠিক আছে কিনা তা আপনি কিভাবে যাচাই করেছিলেন এবং এর মান নিয়ন্ত্রণে আপনি কোন ধরণের টুলস ব্যবহার করেছিলেন?

---

৩. সাইট পরিদর্শন কালে সাইট বইতে আপনার পর্যবেক্ষণ লিখেছেন/লিখেন কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হ্যাঁ হয়, তবে পরিদর্শনের সুপারিশসমূহ বাস্তবায়ন হয় কিনা তা কিভাবে ফলো-আপ করেছেন?

---

৪. প্রকল্প সাইট পরিদর্শন কালে নির্মাণ কাজের কোন সবল বা দুর্বল দিক আপনার মনে হয়েছিল কী? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. সবল দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

ক. দুর্বল দিকসমূহ----------

১।

২।

৩।

৫. যদি দুর্বলতা থাকে তবে তা কিভাবে উত্তরণ/সমাধান করা হয়েছে: ----------

---

৬.আপনি আপনার পরিদর্শনের Findings নিয়ে কারো সাথে share করেছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না

হ্যাঁ হলে, কার সাথে share করেছেন? ----------

৭. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী কী সুযোগ ছিল বলে আপনি মনে করেন যা কাজে লাগালে প্রকল্পের কার্যক্রম আরো বেশী গতিশীল হত?

---

৮. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

উপজেলা সহকারি/উপসহকারী প্রকৌশলী, জনস্বাস্থ্য প্রকৌশল অধিদপ্তর

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. এই প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার ভূমিকা সম্পর্কে কিছু বলুন:

---

২. আপনি কি মনে করেন সংশ্লিষ্ট প্রকল্পটি জনস্বাস্থ্য বিষয়টি বিবেচনা করে নকশা তৈরি করা হয়েছিল? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হাঁ হয়, তবে ইতিবাচক দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

যদি না হয়, তবে দুর্বলতাসমূহ:

১।

২।

৩।

৩. নির্মাণ কাজ নকশা ও চুক্তি অনুযায়ী হয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. চুক্তি অনুযায়ী বালু ও ইট টেস্ট করা হয় কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

গ. নির্মাণ কাজের গুণগত মান সঠিক আছে কিনা তা আপনি কিভাবে যাচাই করেছেন এবং এর মান নিয়ন্ত্রণে আপনি কোন ধরণের টুলস ব্যবহার করেছেন?

---

৩. আপনি কি নিয়মিত প্রকল্প সাইট পরিদর্শন করতেন? ১. হ্যাঁ ২. না

৪. সাইট পরিদর্শন কালে সাইট বহিতে আপনার পর্যবেক্ষণ লিখেছেন কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হ্যাঁ হয়, তবে পরিদর্শনের সুপারিশসমূহ বাস্তবায়ন হয় কিনা তা কিভাবে ফলো-আপ করেছেন?

---

৫. প্রকল্প সাইট পরিদর্শন কালে নির্মাণ কাজের কোন ইতিবাচক বা নেতিবাচক দিক আপনার মনে হয়েছে কী? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হাঁ হয় তবে দুর্বল দিকসমূহ----------

যদি হাঁ হয়, তবে ইতিবাচক দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

যদি না হয়, তবে নেতিবাচক দিকসমূহ:

১।

২।

৩।

৬. যদি দুর্বলতা থাকে তবে তা কিভাবে উত্তরণ/সমাধান করা হয়েছে?

৭. আপনি আপনার পরিদর্শনের Findings নিয়ে কারো সাথে share করেছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না

হ্যাঁ হলে, কার সাথে share করেছেন? ----------

৮. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী কী সুযোগ ছিল বলে আপনি মনে করেন যা কাজে লাগালে প্রকল্পের কার্যক্রম আরো বেশী গতিশীল হত?

---

৯. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

উপজেলা পল্লী উন্নয়ন কর্মকর্তা

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. প্রকল্প সম্পর্কে কিছু বলুন ।

---

২. আপনি বা আপনারা উপজেলা বাস্তবায়ন কমিটির নিয়মিত প্রকল্প সাইট পরিদর্শন করেছেন? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. কতবার পরিদর্শন করেছেন :----------বার

খ. পরিদর্শন প্রতিবেদন (সংগ্রহ করুন)

৩. প্রকল্প সাইট পরিদর্শন কালে নির্মাণ কাজের কোন সবল ও দুর্বল দিক আপনার দৃষ্টিগোচর হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হাঁ হয় তবে দুর্বল দিক----------

খ. সবল দিক----------

৫. যদি দুর্বলতা থাকে তবে তা কিভাবে উত্তরণ করা যেত বলে আপনি মনে করেন?

৬.আপনি/আপনার স্থানীয় পরিদর্শন কমিটি পর্যবেক্ষণগুলো যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করেছেন কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. পরিদর্শনের সুপারিশসমূহ কিভাবে ফলো-আপ করেছেন/করছেন?----------

৭. এই প্রকল্পের ফলে প্রকল্প এলাকায় কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?

---

৮. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী কী সুযোগ ছিল বলে আপনি মনে করেন?

---

৯. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. প্রকল্প সম্পর্কে কিছু বলুন ।

---

২. আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়ন পরিকল্পনা অনুযায়ী হচ্ছে? ১. হ্যাঁ ২. না

যদি হাঁ হয়,তবে কেন?----------

যদি না হয়, তবে কন? ----------

৩. আপনি বা আপনার উপজেলা বাস্তবায়ন কমিটি কি নিয়মিত প্রকল্প সাইট পরিদর্শন করেছেন? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. কতবার পরিদর্শন করেছেন ----------বার

খ. পরিদর্শন প্রতিবেদন----------(প্রতিবেদন-সংগ্রহ করুন)

৪. প্রকল্প সাইট পরিদর্শন কালে নির্মাণ কাজের কোন সবল ও দুর্বল দিক আপনার দৃষ্টিগোচর হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. যদি হাঁ হয় তবে দুর্বল দিক----------

খ. সবল দিক----------

৫. যদি দুর্বলতা থাকে তবে তা কিভাবে উত্তরণ করা যেত বলে আপনি মনে করেন?

৬.আপনি/আপনার স্থানীয় পরিদর্শন কমিটি পর্যবেক্ষণগুলো যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করেছেন কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. পরিদর্শনের সুপারিশসমূহ কিভাবে ফলো-আপ করেছেন/করছেন?----------

৭. এই প্রকল্পের ফলে নিম্নলিখিত বিষয়ের ওপর কি কি প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?

ক্রমিক নং	বিষয়	ইতিবাচক প্রভাব	নেতিবাচক প্রভাব
১	অন্য প্রকল্পের প্রভাব	১। ২। ৩।	
২	ভূমির, পানি, বাতাস, জীব-বৈচিত্র্য, প্রতিবেশ ইত্যাদি	১। ২। ৩।	
৩	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন ও ঝুঁকি প্রশমন;	১। ২। ৩।	
৪	জেন্ডার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা	১। ২। ৩।	

৫	কর্মসংস্থান	১। ২। ৩।	
৬	দারিদ্র পরিস্থিতি	১। ২। ৩।	
৭	প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো	১। ২। ৩।	
৮	প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা	১। ২। ৩।	
৯	আঞ্চলিক বৈষম্য	১। ২। ৩।	
১০	জনগোষ্ঠী	১। ২। ৩।	

৮. প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পর্কে কিছু বলুন: আপনার উপজেলা থেকে সকল প্যাকেজ/লট ক্রয় করা হয়েছে, সেই সকল প্যাকেজের সাথে সংশ্লিষ্ট নিম্নলিখিত দলিলাদি সম্পর্কে কিছু বলুন ***(প্রতিটি জেলা থেকে কম পক্ষে যে কোন দুটি প্যাকেজের দলিলাদি ও তথ্য সংগ্রহ করুন)।***

- ক্রয় পরিকল্পনা তৈরি করা হয়েছিল কিনা,
- পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছিল কিনা,
- হ্যাঁ হলে, কি কি পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছিল,
- টেন্ডার জমার দেয়ার জন্য কতদিন সময় দেয়া হয়েছিল।
- কতটি টেন্ডার বিক্রি হয়েছিল এবং কতটি জমা পড়েছিল,
- রেসপনসিপ টেন্ডারের সংখ্যা,
- টেন্ডার মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা এবং বহির সদস্য সংখ্যা
- মূল্যায়ন সভার প্রতিবেদন,
- ব্যাংক গ্যারান্টি সঠিক কিনা তা যাচাই করা হয়েছে কিনা,
- কত টাকার টেন্ডার চুক্তিবদ্ধ করা হয়েছিল, এবং
- চুক্তি পত্রে কাজ শুরু ও সমাপ্তির তারিখ উল্লেখ আছে কিনা ইত্যাদি।
- টেন্ডার ডাটা সিট করা হয়েছে কিনা?
- টেন্ডার ডকুমেন্ট সংগ্রহ করুন

৯. এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগোষ্ঠির কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল/হয়েছে কিনা? বিশেষ করে মহিলাদের কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে/হচ্ছে বলে আপনার মনে হয়।

১০. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী কী সুযোগ ছিল বলে আপনি মনে করেন?

---

১১. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি (চেয়ারম্যান/মেম্বার)

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১. প্রকল্প সম্পর্কে কিছু বলুন ।

২। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের অর্থ-সামাজিক অবস্থার উপর কী কী প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন (কাজের সুযোগ সৃষ্টি বিশেষ করে মহিলাদের, ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ইত্যাদি)।

৩। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এলাকার জনগণের অর্থ-সামাজিক অবস্থা কেমন ছিল? সংক্ষেপে বলুন।

৪। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থার উপর কী কী প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন।

৫। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থা কেমন ছিল বা যাতায়াতে কী কী সমস্যা হতো?

৬। স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে (জমি থেকে বাড়ীতে আনা, বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে বিক্রি করা ইত্যাদি) উপর কী কী ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন।

৭। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে (জমি থেকে বাড়ীতে আনা, বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে বিক্রি করা ইত্যাদি) কী কী সমস্যা হত?

---

৫. এই প্রকল্পের ফলে প্রকল্প আর কী কী ইতিবাচক/নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?

---

৬. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

"গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ' প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

গণ্যমান্য ব্যক্তি (ইমাম/শিক্ষক/ পুরোহিত ইত্যাদি)

কেআইআই এর গাইডলাইন

i. উত্তরদাতার নাম :
ii. উপজেলার নাম :
iii.মোবাইল নম্বর :

১। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের অর্থ-সামাজিক অবস্থার কী কী পরিবর্তন হয়েছে বলে আপনি মনে করেন (কাজের সুযোগ সৃষ্টি বিশেষ করে মহিলাদের, ক্ষুদ্র ব্যবসার প্রসার ইত্যাদি)।

৩। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এলাকার জনগণের অর্থ-সামাজিক অবস্থা সম্পর্কে কিছু বলুন?

৪। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থার উপর কী কী প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন।

৫। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থা কেমন ছিল বা যাতায়াতে কী কী সমস্যা হতো?

৬। স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে (জমি থেকে বাড়ীতে আনা, বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে বিক্রি করা ইত্যাদি) উপর কী কী ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন।

৭। আপনাদের এলাকায় মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের পূর্বে স্থানীয় কৃষি পণ্য বিপণনে (জমি থেকে বাড়ীতে আনা, বাড়ী থেকে বাজারে নিয়ে বিক্রি করা ইত্যাদি) কী কী সমস্যা হতো?

---

৫. এই প্রকল্পের ফলে প্রকল্প আর কী কী ইতিবাচক/নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন (পরিবেশ, বর্ষকালে যাতায়াত ইত্যাদি) ?

---

৬. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের আরো কিছু মূল্যবান মতামত থাকলে বলুন।

ধন্যবাদ দিয়ে শেষ করুন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন করার সময় নিম্নের ছক ব্যবহার করা হবে

১। অন্য কোন প্রকল্পের প্রভাব এই প্রকল্পের ওপর পড়েছে কি না?

১	বিষয়সমূহ	প্রভাবসমূহ	মন্তব্য
১.১	প্রকল্প এলাকায় সমজাতীয় আর কোন প্রকল্প আছে কিনা?	হ্যাঁ ☐ না ☐	
১.২	**হ্যাঁ হলে, কি কি প্রকল্প?**		
	ক।		কোন কোন সংস্থা এই সকল প্রকল্প বাস্তবাযন করেছে/করছে
	খ।		
	গ।		
১.৩	**এই সকল প্রকল্পের ফলে এলাকায় কি কি প্রভাব পড়েছে?**		
১.৩.১	**ভূমির, পানি, বাতাস, জীব-বৈচিত্র্য প্রতিবেশ ইত্যাদি**		
	ক। ভূমির		
	খ। পানিবাতাস,		
	গ। জীব-বৈচিত্র,		
	গ। প্রতিবেশ		
১.৩.২	**দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন ও ঝুঁকি প্রশমন;**		
	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা,		
	জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন		
	ঝুঁকি প্রশমন		
১.৩.৩	**জেন্ডার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা**		
	জেন্ডার		
	নারী ও শিশু		
	অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা		
১.৩.৪	**অন্যান্য বিষয়ের উপর প্রভাব**		
১.৩.৫	কর্মসংস্থান		
১.৩.৬	দারিদ্র পরিস্থিতি		
১.৩.৭	প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো		
১.৩.৮	প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা		
১.৩.৯	আঞ্চলিক বৈষম্য		
১.৩.১০	জনগোষ্ঠী		

২. গ্রামীণ মাটির রাস্তা এইচবিবি করণের ফলে এর প্রভাবসমূহ

	বিষয়সমূহ	ইতিবাচক প্রভাব	নেতিবাচক প্রভাব	মন্তব্য
২	**ভূমির, পানি, বাতাস, জীব-বৈচিত্র্য, প্রতিবেশ ইত্যাদি**			
ক	ক। ভূমির			
খ	খ। পানিবাতাস,			
গ	গ। জীব-বৈচিত্র্য,			
ঘ	গ। প্রতিবেশ			
৩	**দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা, জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন ও ঝুঁকি প্রশমন;**			
ক	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা	১।		
		২।		
		৩।		
খ	জলবায়ু পরিবর্তনে অভিযোজন	১।		
		২।		
		৩।		
গ	ঝুঁকি প্রশমন	১।		
		২।		
		৩।		
৪	**জেন্ডার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা**			
ক	জেন্ডার	১।		
		২।		
		৩।		
খ	নারী ও শিশু	১।		
		২।		
		৩।		
গ	অক্ষম/বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চাহিদা	১।		
		২।		
		৩।		
	অন্যান্য বিষয়ের উপর প্রভাব			
৫	কর্মসংস্থান	১।		
		২।		
		৩।		
৬	দারিদ্র পরিস্থিতি	১।		
		২।		
		৩।		
৭	প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো	১।		
		২।		
		৩।		
৮	প্রাতিষ্ঠানিক উৎপাদনশীলতা	১।		
		২।		
		৩।		

৯	আঞ্চলিক বৈষম্য	১।		
		২।		
		৩।		
১০	জনগোষ্ঠী	১।		
		২।		
		৩।		

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন
সরেজমিন পরিদর্শন চেকলিস্ট

তারিখ:

১. জেলার নাম:
২. উপজেলার নাম

ক্রমিক নং	বাস্তবায়ন কাল	প্রকল্পের অবস্থান			প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা
১	২০১৬-২০১৭	শুরুর স্থান	সমাপ্তির স্থান	দৈর্ঘ্য = কি.মি প্রস্থ= মিটার	১। ২। ৩।
২	২০১৭-২০১৮	শুরুর স্থান	সমাপ্তির স্থান	দৈর্ঘ্য = কি.মি প্রস্থ= মিটার	১। ২। ৩।
৩	২০১৮-২০১৯	শুরুর স্থান	সমাপ্তির স্থান	দৈর্ঘ্য = কি.মি প্রস্থ= মিটার	১। ২। ৩।

- আপনার পরিদর্শনকৃত এইচবিবি রাস্তার সাথে ----------টি মাদ্রাসা----------টি বাজার ----------ইউনিয়ন পরিষদ---------টি স্কুল--------টি মসজিদ ---------টি হাসপাতাল সংযুক্ত আছে।

- রাস্তা সমূহ এইচবিবি করার ফলে নতুন কোন ব্যবসা শুরু হয়েছে কিনা (ক্ষুদ্র ব্যবসা, ছোট দোকান, পোল্টি ইত্যাদি), যদি হ্যাঁ হয় তবে কতটি (সংখ্যা লিখুন) -----টি। কেস স্টাডি সংগ্রহ করুন।

বি.দ্রঃ রাস্তার পাশের ছবি, কোন গাছ লাগানো হয়েছে কিনা, কোথাও ভাঙ্গন শুরু হয়েছে কিনা, ইট তুলে নেয়া হয়েছে কিনা , মানুষের যাতায়াতে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে কিনা, ইত্যাদির ছবি সংগ্রহ করুন।

গণপ্রজাতন্ত্রীবাংলাদেশসরকার

পরিকল্পনামন্ত্রণালয়

বাস্তবায়নপরিবীক্ষণওমূল্যায়নবিভাগ

“গ্রামীণ মাটির রাস্তাসমূহ টেকসইকরণের লক্ষ্যে হেরিং বোন বন্ড (এইচবিবি) করণ’ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

মূল্যায়ন সমীক্ষা

সরকারী ক্রয় সংক্রান্ত নীতি-২০০৬, সরকারী ক্রয় সংক্রান্ত বিধি-২০০৮ অনুযায়ী পণ্য, সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলী

(প্রতিটি প্যাকেজের জন্য আলাদা আলাদা চেক লিস্ট ব্যবহার করা হবে)

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন	
১	প্রকল্পের নাম		
৩	মন্ত্রণালয়/বিভাগ		
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা		
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং (ক্রমিক অনুসারে)		
৫	ক্রয় পদ্ধতি		
৬	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অন-লাইন (৩) অফ-লাইন	
৭	দরপত্র বা প্রস্তাব প্রস্তুতকরণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৮	বিনির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৯	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক) **(বাংলা ও ইংরেজি পত্রিকার নামসহ তারিখ এবং ওয়েব সাইট’এর নাম)**	১।পত্রিকার নামঃ (বাংলা)----------তারিখঃ---------- ৩।পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি)----------তারিখঃ---------- ৩। সিপিটিইউ ওয়েব সাইট ----------তারিখঃ----------	
১০	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	শুরু----------শেষ----------তারিখঃ সময়ঃ	
১১	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	----------টি	
১৩	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	----------টি	
১৩	টিওএস তৈরির তারিখ		
১৪	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	তারিখঃ সময়ঃ	
১৫	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	----------জন	
১৬	টিওএস কমিটির সদস্যবৃন্দের স্বাক্ষর আছে কি না?		
১৭	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	/ /	
১৮	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	---------- জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা----------জন	
১৯	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	---------- জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা----------জন	
৩০	দরপত্রের জামানত জমা হয়েছিল কি না? (ব্যাংক পে-অর্ডার, চালান ইত্যাদি)	হ্যাঁ	
		না	
৩১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	---------- টি	
৩৩	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	---------- টি	
৩৩	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ		
৩৪	Notification of Award প্রদানের তারিখ	----------তারিখ	
৩৫	প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি/আরডিপিপি)	----------টাকা	
৩৬	চুক্তি মূল্য	----------টাকা	

৩৭	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম		
৩৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ		
৩৯	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ		
৩০	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ		
৩১	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ		
৩৩	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ		
৩৩	□ সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে কি? □ হলে কতদিন বৃদ্ধ ; এবং □ বৃদ্ধির কারণ;		
৩৪	সরবরাহকৃত পণ্য/মালামালের ওয়ারেন্টি ছিল কি ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৫	ক্রয়ের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর কোন ব্যত্যয় হয়েছিল কি না ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৬	যদি হয়ে থাকে তবে তার কারণ উল্লেখ করুণ		
৩৭	ক্রয় সংক্রান্ত রেকডপত্র সংরক্ষিত আছে কি না ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৮	ক্রয়কৃত মালামাল রিসিভ পদ্ধতি		
৩৯	ক্রয় সংক্রান্ত কোন প্রকার অডিট হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৪০	হ্যাঁ হলে অডিট আপত্তি ছিল কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৪১	অডিট আপত্তি থাকলে কতটি আপত্তি ছিল এবং কতটি নিস্পন্ন হয়েছে?	আপত্তির সংখ্যা----------টি নিস্পন্নরি সংখ্যা----------টি	
৪৩	অডিট আপত্তি নিস্পন্ন না হয়ে থাকলে তার কারণ?	---------- ----------	

তথ্য প্রদানকারী কর্মকর্তার নাম ও স্বাক্ষর
(সিলসহ)

তথ্য সংগ্রহকারী নাম ও স্বাক্ষর

সমাপ্ত

Unnyan Dhara
The Research and Consulting Hub
House # 21, Road # 1
Shakertek, Adabar, Dhaka-1207
Cell Phone # 88-01712100559
e-mail id: Sayeed.luna@gmail.com