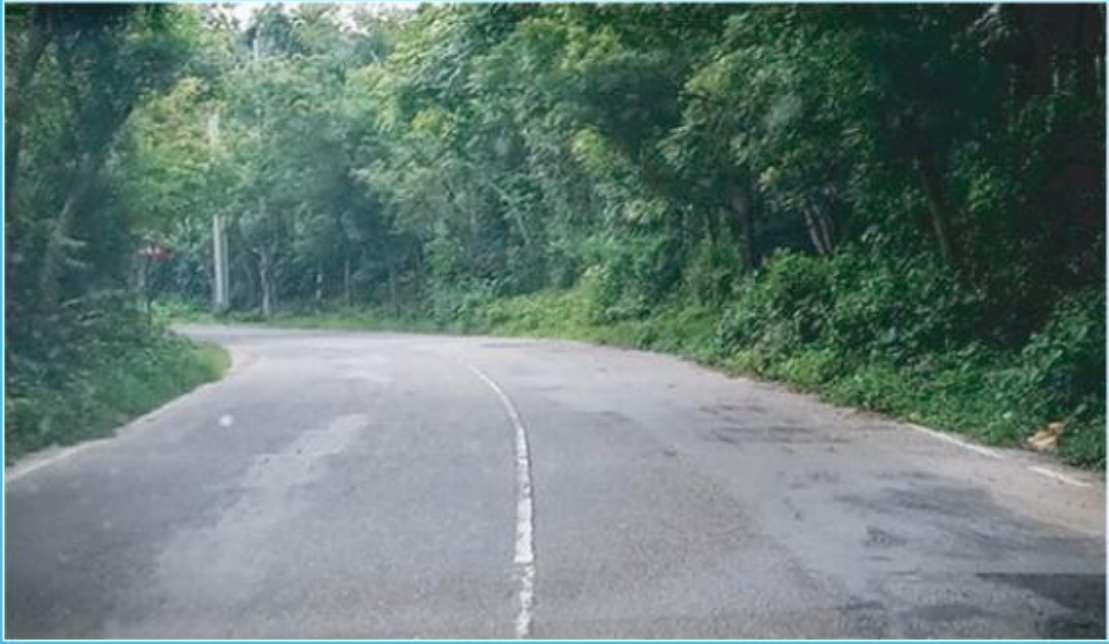




গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২  
শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা- ১২০৭

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন  
জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন)  
(১ম সংশোধিত)



জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

**পরামর্শকবৃন্দ**

প্রকৌশলী এফ এম এম জালালউদ্দীন আল-কাদেরী  
টিম লিডার

প্রকৌশলী মুহাম্মদ হামিদুল কবির  
মিড লেভেল ইঞ্জিনিয়ার

প্রকৌশলী রফিক মোঃ শাহরিয়ার  
ব্রিজ ও রোড সেফটি এক্সপার্ট

মোহাম্মদ মাহবুবুল আলম  
আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ

**আইএমইডি কর্মকর্তাবৃন্দ**

মোঃ কামরুজ্জামান  
মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব)

কাজী আনোয়ার হোসেন  
পরিচালক (যুগ্ম সচিব)

সঞ্জয় কর্মকার  
মূল্যায়ন কর্মকর্তা

বাস্তবায়নে

পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-২  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
শেরে-ই-বাংলা নগর, ঢাকা।

জুন-২০২০

## সূচিপত্র

অধ্যায়	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
	নির্বাহী সার সংক্ষেপ	i-ii
	Abbreviation and Acronyms	
	Glossary	
প্রথম	প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত সমাপ্ত প্রকল্পের বিবরণ	১
	১.১ প্রকল্পের নাম	১
	১.২ বাস্তবায়নকারী সংস্থা	১
	১.৩ উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	১
	১.৪ প্রকল্প এলাকা	১
	১.৫ প্রকল্পের পটভূমি	১
	১.৬ প্রকল্পের লক্ষ্য	৩
	১.৭ প্রকল্পের উদ্দেশ্য	৩
	১.৮ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (অনুমোদিত আরডিপিপি ও পিসিআর অনুযায়ী)	৩
	১.৯ বছর ভিত্তিক অনুমোদিত মূল ডিপিপি/আরডিপিপি'রও অগ্রগতি	৩
	১.১০ প্রকল্পটির প্রধান প্রধান কার্যক্রম	৪
	১.১১ মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির মধ্যে অঙ্গভিত্তিক তুলনামূলক বিবরণী	৪
	১.১২ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি	৫
	১.১৩ লগ ফ্রেম	৬
	১.১৪ সীমাবদ্ধতা	৬
দ্বিতীয়	প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কর্মপদ্ধতি (Methodology)	৭
	২.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কর্মপরিধি (ToR)	৭
	২.২ প্রতিবেদন প্রণয়নের কর্ম পরিকল্পনা	৮
	২.২.১. প্রকল্প ও সমীক্ষা উপলব্ধিকরণ	৮
	২.২.২ মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology)	৮
	২.৩ তথ্য-উপাত্তের উৎস	১০
	২.৪ সমীক্ষার চলক নির্ধারণ	১০
	২.৫ তথ্য সংগ্রহের উপকরণ প্রণয়ন (প্রশ্নমালা)	১১
	২.৬ সমীক্ষার নমুনা আকার নির্ধারণ ও বিন্যাস	১১
	২.৬.১ পরিমাণগত পদ্ধতি (Quantitative)	১১
	২.৬.২ গুণগত পদ্ধতি (Qualitative)	১২
	২.৭ প্রকৌশলগত পর্যালোচনা	১৩
	২.৮ তথ্যসংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা	১৩
	২.৯ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা	১৩
	২.১০ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ	১৩
	২.১১ তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন	১৪
	২.১২ প্রতিবেদন উপস্থাপন	১৪
	২.১৩ সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা (Time Based Work Plan)	১৫
তৃতীয়	ফলাফল পর্যালোচনা	১৬
	৩.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক (ভৌত ও আর্থিক) লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন পর্যালোচনা	১৬
	৩.২ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	১৭
	৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জন: প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output, outcome ও impact পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২০
	৩.৪ প্রভাব মূল্যায়ন	২১
	৩.৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২২

	৩.৬ প্রকল্প সমাপ্তির পর সুষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা সে বিষয়েগুলো সারণি/লেখচিত্র/পাইচার্টের মাধ্যমে উপস্থাপন, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২৩
	৩.৬.১ ভৌত অবকাঠামোর অবস্থা	২৩
	৩.৬.২ আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যালোচনা	২৫
	(ক) Quantitative তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ	২৫
	(খ) Qualitative তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ	৩৩
	গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)	৩৩
	নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)	৩৫
	(গ) দলীয় আলোচনা (FGD)	৩৬
	৩.৭ প্রকল্পের বিশেষ সফলতা সম্পর্কে আলোকপাত (Success Stories)	৩৯
	৩.৮ ট্রাফিক ডাটা (বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য)- AADT	৪০
<b>চতুর্থ</b>	<b>সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ</b>	<b>৪১</b>
	ক) প্রকল্পের সবল দিকসমূহ (Strengths)	৪১
	খ) প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses)	৪১
	গ) প্রকল্পের সুযোগসমূহ (Opportunities)	৪১
	ঘ) প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats)	৪২
<b>পঞ্চম</b>	<b>প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার ফলাফলের আলোকে পর্যবেক্ষণ</b>	<b>৪৩</b>
	সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের পর্যবেক্ষণ	৪৩
<b>ষষ্ঠ</b>	<b>সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশমালা</b>	<b>৪৬</b>
	৬.১ সুপারিশমালা	৪৬
	৬.২ উপসংহার	৪৬

<b>সারণির তালিকা</b>		
সারণি	বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
১.১	প্রকল্প এলাকা	১
১.২	প্রকল্পের আওতাভুক্ত জেলা সড়কসমূহের তালিকা	২
১.৩	প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় ও ব্যয়	৩
১.৪	বছর ভিত্তিক অনুমোদিত মূল ডিপিপি/আরডিপিপি'র অগ্রগতি	৩
১.৫	প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম	৪
১.৬	মূল ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির মধ্যে অংগভিত্তিক তুলনা	৪
১.৭	প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্য	৫
১.৮	লগ ফ্রেম	৬
২.১	সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা	১৫
৩.১	প্রকল্পটির অংগভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং প্রকৃত অগ্রগতি	১৬
৩.২	বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	১৮
৩.৩	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা	২০
৩.৪	সম্ভাব্য সূচকগুলোর মধ্যে সম্পর্ক	২১
৩.৫	রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে পরিবর্তন হয়েছে তাদের প্রতিক্রিয়া নিয়ে এবং উত্তরদাতাদের আয় নিয়ে ওয়ান-ওয়ে অ্যানোভা পরীক্ষা	২২
৩.৬	সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গুপের পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যার তুলনামূলক পর্যালোচনা	২৬
৩.৭	সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে সময়	২৭
৩.৮	সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পরে বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে সময়	২৭
৩.৯	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছে	২৮
৩.১০	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কিকি অসুবিধার হত	২৯
৩.১১	কি কি কাজে সড়কটি ব্যবহার হয়	২৯
৩.১২	কৃষি পণ্য পরিবহনের কাজে সড়কটি ব্যবহার	৩০
৩.১৩	কৃষি পণ্য পরিবহনের খরচ আগের তুলনায় কমেছে	৩০
৩.১৪	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের পরিবর্তন	৩০
৩.১৫	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে	৩১
৩.১৬	কোন কোন ক্ষেত্রে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে	৩১
৩.১৭	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা	৩১
৩.১৮	এফজিডি পরিচালনার তারিখ স্থান, স্থান ও অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা	৩৬
৩.১৯	২০১৯-২০ সালের বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য)	৪০
৩.২০	২০১২-১৩ সালের বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য)	৪০

## চিত্র

চিত্র নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
১.১	প্রকল্প এলাকার লোকেশন ম্যাপ	২
৩.১	প্রকল্পের সড়কসমূহের চিত্র	২৪
৩.২	উত্তরদাতার প্রধান পেশার শতকরা হার	২৬
৩.৩	পূর্বের ও পরের মাসিক আয় (সুবিধাভোগীদের)	২৭
৩.৪	পূর্বের ও পরের মাসিক আয় (সুবিধাভোগী নয়)	২৭
৩.৫	চিকিৎসা সেবা সহজলভ্যতা	৩১
৩.৬	সড়ক দুর্ঘটনার হার	৩২
৩.৭	সড়কটির বর্তমান অবস্থা	৩২
৩.৮	স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার	৩৪
৩.৯	এফজিডি পরিচালনা	৩৭
৩.১০	সিরাজ হায়দারের বিশেষ সফলতা (success stories)	৩৯

## সংযুক্তি

সংযুক্তি নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
১	সমীক্ষার ফলাফল সারণি	৪৭
২	সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা	৫০
৩	কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা	৫২
৪	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট	৫৪
৫	স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII)	৫৭
৬	দলীয় আলোচনা সভা (এফজিডি) পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট	৫৮
৭	ডকুমেন্ট পর্যালোচনার জন্য চেকলিস্ট	৫৯
৮	অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট	৬০
৯	টার্মস অফ রেফারেন্স (টিওআর)	৬২

## নির্বাহী সার সংক্ষেপ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জেলা সড়কগুলোর উন্নয়নের জন্য “জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প” শীর্ষক ইতোপূর্বে একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়। উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কসমূহের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক সিলেট জোনের ১১টি জেলা সড়কের ১৯৫.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ৯৬.০০ কিঃমিঃ সড়ক মেরামত/নির্মাণের একটি প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রস্তাবিত ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ ২০১৫ - জুন ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে “জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে কিছু অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রেট শিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় প্রকল্পের সংশোধিত মূল্য দাঁড়ায় ১০৩০৬.৭৮ লক্ষ টাকা।

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট সড়ক জোনের অন্তর্ভুক্ত ক্ষতিগ্রস্ত ও কম প্রশস্ত জেলা সড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে আন্তঃউপজেলা যান চলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড জোরদার করা। নির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ-(ক) জেলা সড়ক প্রকল্পের অসমাপ্ত তথা প্রয়োজনীয় কাজ শেষ করা; (খ) পিএমপি বা অন্য কোন প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন জেলা সড়কগুলো উন্নত করা; (গ) সিলেট জোনে সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন সাধন করা; এবং (ঘ) সিলেট জোনের পাশাপাশি জাতীয় নেটওয়ার্কে স্মার্ট ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা। মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান উদ্দেশ্য হলো বাস্তবায়ন অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহপূর্বক প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে অর্জিত অগ্রগতি বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করে পরবর্তীতে করণীয় সম্যক্বে সুপারিশ প্রণয়ন।

সমীক্ষা মূল্যায়নের প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারি এবং সেকেন্ডারি উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারি তথ্যগুলো মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ/জরিপ ও সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোর নির্মাণ পুরোপুরি সম্পন্ন হয়েছে এবং প্রকৃত ব্যয় সংশোধিত ডিপিপি-র তুলনায় ৩২৪.৭৮ লক্ষ টাকা কম হয়েছে; ক্রয় কার্যক্রম সরকারের বিধি মোতাবেক সম্পন্ন হয়েছে এবং কার্যাদি চুক্তি মূল্যে ও প্রদেয় সময়ে সমাপ্ত হয়েছে। বছর ভিত্তিক ডিপিপি-র সংস্থান ও অগ্রগতি সামঞ্জস্যপূর্ণ।

পর্যবেক্ষণকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় ৩.৯২ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ৪৩.৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৩১.৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ৫টি কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ ও ২৮টি কালভার্ট নির্মাণ এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল কিঃমিঃ পোস্ট ও রোড মার্কিংয়ের মাধ্যমে জেলা সড়ক প্রকল্পের অসমাপ্ত কার্যাদি সম্পন্ন করা হয়। পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিতে (পিএমপি) বা অন্য কোন প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন জেলা সড়কগুলো উন্নত করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের ফলে সিলেট জোনের সড়কসমূহের নেটওয়ার্ক উন্নয়ন হয়েছে। জনগণ দেশের বিভিন্ন গন্তব্যে সহজে যাতায়াত করতে পারে ও পণ্য পরিবহন করতে পারে। কৃষিপণ্য বিপণনের সুব্যবস্থা সৃষ্টি হবার ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণ কৃষি উৎপাদনে উৎসাহিত হচ্ছে। সড়কগুলো সিলেট জোনের ৪টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন। ফলে পুরো সিলেট এই উন্নয়নের সুবিধা পেয়েছে। সিলেট জোনের পাশাপাশি জাতীয় নেটওয়ার্কে স্মার্ট ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুবিধাভোগী জনগণের আয় উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে যেখানে ৫৫.২০% এর মাসিক আয় ছিল টাকা ১০,১০০-২৫,০০০ সেখানে প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে ৮২.৭% এর মাসিক আয় ২৫,১০০-৪০,০০০ টাকা। কন্ট্রোল গ্রুপের সাথে তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায় সুবিধাভোগীর মাসিক আয় অধিক বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রায় সকল সুবিধাভোগী উত্তরদাতা (৯৯.৪%) বলেছেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সড়ক যোগাযোগে সময় কম লাগছে এবং জনগণ দ্রুত তাদের গন্তব্যে পৌঁছাতে পারে। সুবিধাভোগী এলাকার জনগণের তাদের নিকটবর্তী জেলা শহরে যেতে গড়ে ১.১৫ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ০.৭৯ ঘন্টা সময় লাগে। পক্ষান্তরে কন্ট্রোল গুপের জনগণের সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে গড়ে ২.৩৩ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ১.৭২ ঘন্টা সময় লাগে। অধিকাংশ (৭৮.০%) উত্তরদাতা বলেছেন যে, কৃষি পণ্য পরিবহন খরচ অনেক কমেছে। ফলশ্রুতিতে আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত হয়েছে।

তুলনামূলক বিশ্লেষণের জন্য ২০১২-১৩ ও ২০১৯-২০ সালের RHD Annual Needs Report-এ প্রাপ্ত উপাত্ত পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের ১১ টি রাস্তার মধ্যে ৩ টি রাস্তার উপাত্ত পাওয়া গেছে। তা থেকে দেখা যায় যে, Z-2831 রাস্তায় ৮০.৭%, Z-2802 রাস্তায় ১১৪.৭৭% এবং Z-2811 রাস্তায় ৬০০% বাৎসরিক প্রতিদিনের গড় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। ধারণা করা যায় যে প্রকল্পের অন্যান্য সড়কেও প্রচুর ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে।

অ্যানোভা টেস্টের মাধ্যমে দেখা গিয়েছে যে, রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে পরিবর্তন হয়েছে তাতে সুবিধাভোগী গোষ্ঠীর আয়ে ধনাত্মক প্রভাব ফেলেছে। প্রকল্পভুক্ত ১১ টি রাস্তার সমগ্র জনগণের মধ্য থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচিত নমুনা জরিপের ফলাফল বিশ্লেষণে ধারণা করা যায় যে সবগুলো রাস্তার জনগণের উপরেই এই ধনাত্মক প্রভাব কার্যকর।

আইএমইডি'র সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশসমূহ যথাযথ পালনের জন্য মন্ত্রণালয় সওজকে যে নির্দেশনা প্রদান করেছে সে মোতাবেক সওজ কিছু ব্যবস্থা ইতিমধ্যে গ্রহণ করেছে এবং কিছু পদক্ষেপ গ্রহণ পরিকল্পনাধীন আছে। সড়কগুলো নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে এবং প্রকল্পের ৩টি মটর ভেহিক্যাল সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগে এবং ল্যাবরেটরি ইক্যুপমেন্ট সিলেট সার্কেলে ব্যবহৃত হচ্ছে জানা যায়। প্রকল্পের এক্সিট প্লান সঠিক বলেই প্রতীয়মান।

সড়ক নির্মাণের ফলে সড়কের দুই পাশে প্রচুর পরিমাণে ব্যবসা বাণিজ্য (বাজার, মাঝারি ও ক্ষুদ্র শিল্প, পর্যটন, আটোমোবাইল, দোকানপাট, ইত্যাদি) গড়ে উঠায় ভবিষ্যতে যানবাহন সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে। সড়কগুলো বর্তমান চলাচল উপযোগী অবস্থায় থাকলেও ভবিষ্যতে যানজট সৃষ্টি এবং দুর্ঘটনা বৃদ্ধির আশংকা রয়েছে। নিরাপদ ও যানজটমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে সড়কগুলোকে আরো প্রশস্ত করার যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করা আবশ্যিক।

হাওরাঞ্চলের সড়কের দুই পাশে জলাশয় ও অনেক পুকুর থাকায় রাস্তার জন্য হুমকি। বৈশ্বিক জলবায়ু পরিবর্তনের ধারায় উক্ত পরিস্থিতি আরো ভয়াবহ হয়ে উঠতে পারে। পণ্য ও যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য সড়কের পূর্ণ উপযোগিতা ও স্থায়িত্ব নিশ্চিত করা এবং দেশের সার্বিক উন্নয়ন কর্মকান্ড, ভবিষ্যৎ উন্নয়ন পরিকল্পনা ও জলবায়ু পরিবর্তনের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে সড়কের প্রয়োজনীয় স্থানে সাইড ওয়াল নির্মাণ করে মজবুতকরণ ও উন্নয়ন কাজ করা জরুরি।

সাধারণভাবে এ দেশের জনগণের মাঝে আইন এড়িয়ে যাওয়ার প্রবণতা প্রবল। তাই তাদেরকে সচেতন করার লক্ষ্যে সড়ক নিরাপত্তামূলক গণসচেতনতা কার্যক্রম গ্রহণের পাশাপাশি সড়কের বাজারগুলোতে বাস বে অথবা যাত্রী ছাউনি তৈরি করতে হবে যাতে যাত্রী যথাস্থানে যানবাহনে ওঠানামা করতে পারে। এসব স্থানগুলোতে অবৈধ পার্কিং নিয়ন্ত্রণ করে দখলমুক্ত করণ নিশ্চিত করতে হবে। সড়ক নির্মাণের ফলে পানি নিষ্কাশন ও জলাবদ্ধতা নিরসনের জন্য কালভার্টের সংখ্যা বাড়ানোর জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া সংকীর্ণ ইম্পাত সেতুগুলোকে প্রশস্তকরণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। সংযুক্ত কাঁচা রাস্তাগুলোর সংযোগস্থলে প্রয়োজনমত মাটি ভরাট করা জরুরি অন্যথায় উক্ত স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে সড়কটির ক্ষতি সাধিত হবে। হেলে পড়া প্যালাসাইডিং, ভেঙ্গে যাওয়া কিলোমিটার পোস্ট, অস্পষ্ট রোড সাইনগুলো, দেবে যাওয়া হার্ডশোল্ডার জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করা প্রয়োজন। নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে। সড়কটিতে ওভার লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপনের ব্যবস্থা করতে হবে। নিরাপদ ভ্রমণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে চালকদের জন্য বিদ্যমান আইন যথাযথভাবে প্রয়োগ ও আন্তর্জাতিক মানের পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা আবশ্যিক।

যদিও সমীক্ষায় নানা সীমাবদ্ধতা ছিল, তথাপি প্রাপ্ত তথ্যসমূহ বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনার আলোকে বলা যায় যে, এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা অপরিসীম। হাওড় অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।



## Abbreviation and Acronyms

AADT	Average Annual Daily Traffic
AOI	Area of Influence
BCR	Benefit Cost Ratio
DPP	Development Project Proforma/Proposal
DF	Degrees of Freedom
ECNEC	Executive Committee of National Economic Council
EIA	Environmental Impact Assessment
EIRR	Economic Internal Rate of Return
FGD	Focus Group Discussion
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
IRGDSL	International Resource Group Development Services Limited
KII	Key Informants Interview
MS	Mean Square
PAR	Project Appraisal Report
PCR	Project Completion Report
PPR	Public Procurement Rules
PSB	Portable Steel Bridge
SPSS	Statistical Package for Social Science
SS	Sum of Squares
SWOT	Strength, Weakness, Opportunity and Threat
TEC	Tender Evaluation Committee
ToR	Terms of Reference

## Glossary

**AADT:** কোন একটি সড়ক কিংবা মহাসড়ককে সারা বছরে চলাচলকারী মোট ট্রাফিক সংখ্যাকে ৩৬৫ দিয়ে ভাগ করে যে ট্রাফিক সংখ্যা হয়, উহাকে এএডিটি বলে, যা হলো সারা বছরের দৈনিক গড় ট্রাফিক। পরিবহন ব্যবস্থার পরিকল্পনায় এবং পরিবহন প্রকৌশলে এটি ব্যবহৃত হয়। একটি সড়ক কতটুকু ব্যবহার হচ্ছে কিংবা কত ব্যস্ত তা এএডিটির সংখ্যা থেকে বুঝা যায়। উভয়দিকে প্রবাহিত ট্রাফিক সংখ্যাই এএডিটি। পেভমেন্টের পুরনু ডিজাইনে দৈনিক বাগিজ্যক গাড়ীর সংখ্যা ব্যবহৃত হয়। অপরদিকে সড়কের লেইন সংখ্যা ও প্রশস্ততা ডিজাইনের যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক সব ধরনের যানবাহনের সংখ্যা প্রয়োজন।

**Axle Load:** গাড়ীর Axle বলতে সেই অক্ষদন্ডকে বুঝায়-যাহা ২টি চাকার কেন্দ্রকে সংযুক্ত করে। ভারী যানবাহনের নিজস্ব ওজন ও যাত্রী কিংবা বোঝাকৃত মালামালের যে পরিমাণ ওজন একটি Axle এর মাধ্যমে চাকায় ও চাকার মাধ্যমে সরাসরি রাস্তার উপর চাপ দেয়, উহাকে Axle Load বলা হয়। উদাহরণ হিসেবে বলা যায়, বাংলাদেশে অনেক ছোট ও মধ্যম ট্রাক আছে, যা ২- Axle-এ চলে; তবে ট্রাকসমূহ ৩- Axle-এ চলে। ২- Axle-এ ৬ চাকা থাকে এবং ৩- Axle-এ ১০ চাকা থাকে। সড়ক ডিজাইন করা হয় Front Axle প্রতি চাকায় ২ টন এবং Real Axle সমূহে প্রতি চাকায় ৪ টন ওজন বিবেচনা করে। অতএব, এর চেয়ে বেশি মালামাল নিয়ে ট্রাক চলাচল করলে সড়কের ক্ষতি হয়।

**DF:** স্বাধীনতার ডিগ্রিগুলো ডেটা স্যাম্পলটিতে সর্বাধিক সংখ্যক লজিক্যাল স্বতন্ত্র মানকে বোঝায় যেগুলো মানগুলোর মধ্যে পরিবর্তনের স্বাধীনতা রয়েছে।

**F-value:** এফ মান হল এফ বিতরণে একটি মান। বিভিন্ন পরিসংখ্যানগত পরীক্ষা একটি এফ মান উৎপন্ন করে। মানটি পরীক্ষার পরিসংখ্যানগতভাবে তাৎপর্যপূর্ণ কিনা তা নির্ধারণ করতে ব্যবহার করা যেতে পারে। এফ মানটি বৈকল্পিক বিশ্লেষণে ব্যবহৃত হয়। এটি দুটি গড় স্কোয়ার বিভক্ত করে গণনা করা হয়।

**Hard-shoulder:** যে সকল সড়কে পাকা অংশ সবু, সে সকল সড়কে উভয়মুখী যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে কাঁচা শোল্ডারের কিছু অংশ পাকা করলে একে হার্ড শোল্ডার (Hard-shoulder) বলে। হার্ড শোল্ডারে সাধারণত পথচারী, বাইসাইকেল ও অযান্ত্রিক ধীর গতির যানবাহন চলাচল করে।

**Households (HHs)-খানা:** একই চুলায় রান্নায় এক বা একাধিক ব্যক্তি যদি খাওয়া দাওয়া করে এবং একই ঘরে বসবাস করে তখন উহাকে খানা (Households) বলা হয়। একই ঘরে বসবাস করে কিন্তু রান্নার চুলা যদি ভিন্ন হয়, তখন প্রত্যেকটিকে আলাদা খানা বিবেচনা করা হয়।

**MS:** গড় স্কোয়ারগুলো গোলীগুলোর মধ্যে বিবিধতার অনুমান। গড় স্কোয়ারগুলোর বৈকল্পিক বিশ্লেষণে ব্যবহৃত হয় এবং তার যথাযথ স্বাধীনতার ডিগ্রি দ্বারা বিভক্ত স্কোয়ারের যোগফল হিসাবে গণনা করা হয়।

**P-Value:** সম্ভাবনা মান পরিসংখ্যানগত ভাবে, পি-মান হল নাল অনুমানটি সঠিক বলে ধরে নিয়ে একটি পরিসংখ্যান অনুমানের পরীক্ষার পর্যবেক্ষণের ফলাফলের মতো ফলাফল প্রাপ্তির সম্ভাবনা। পি-মানটি প্রত্যাখাত পয়েন্টগুলোর বিকল্প হিসাবে ব্যবহৃত হয় যাতে ক্ষুদ্রতম অনুমানটি বাতিল হয়ে যায় সেই ক্ষুদ্রতম স্তরের তাৎপর্যটি সরবরাহ করে। একটি ছোট পি-মান মানে বিকল্প অনুমানের পক্ষে আরও শক্তিশালী প্রমাণ আছে।

**PSB:** বহনযোগ্য ইম্পাত সেতু। সাধারণত, বন্যার পানির তোরে বা অন্য কোন কারণে ছোট-খাট কালভার্ট ভেঙ্গে বা ভেঙে গেলে আপেক্ষিকালীন ব্যবস্থা হিসেবে ঐ স্থানে ইম্পাত সেতু বসিয়ে দেওয়া হয়। পরবর্তী সুযোগে উক্ত স্থানে প্রয়োজন অনুযায়ী কনক্রিট সেতু বা কালভার্ট পুনঃস্থাপন করা হয়। যুক্তরাজ্যের বেইলি কোম্পানি নির্মিত ইম্পাত সেতু এ দেশে বহুল ব্যবহৃত বলে এরূপ সেতু এ দেশে 'বেইলি সেতু' হিসেবেই সমাধিক পরিচিত যেমন 'হোল্ড'কে মোটর সাইকেলের প্রতিশব্দ মনে করা হতো।

**Rutting:** কোন সড়কে ট্রায়ার-ওয়ে বরাবর ট্রায়ারের প্রশস্ততার ন্যায় প্রশস্ত অথচ লম্বালম্বিভাবে পেভমেন্ট সারফেস settle করা বা নিচু হয়ে যাওয়াকে Rutting বলা হয়। কোন পেভমেন্টের পুরুত্ব কম হলে কিংবা নির্মাণ দুর্বলতার কারণে Rutting সৃষ্টি হতে পারে। আবার, যানবাহনের ওভার-লোডিং এর কারণেও Rutting সৃষ্টি হয়। বৃষ্টি হলে rut স্পষ্টতঃ দৃশ্যমান হয়, কেননা বৃষ্টির পানি হয় rut এর মধ্যে জমা হয়। Rutting এর গভীরতা মেপে সড়কের Performance রেকর্ড করা হয়। অল্প Rutting হলে বুঝা যাবে, সড়কের পেভমেন্টের সমস্যা এবং বেশি Rutting হলে বুঝা যাবে, সাবগ্রেডও সমস্যা আছে। বাংলাদেশে সিঙ্গেল-লেইন সড়কে ওভার-লোডেড ২-এক্সেল ট্রাক চলাচলের ফলে বেশি Rutting দেখা যায়।

**Road marking:** সড়কের পৃষ্ঠে চিহ্নিতকরণ কোন ডিভাইস বা উপাদান যা সড়কের পৃষ্ঠায় অফিসিয়াল তথ্য প্রদানের জন্য ব্যবহৃত হয়।

**Road Signs:** ট্রাফিক চিহ্ন বা সড়ক চিহ্নগুলো সড়কের পাশে বা উপরে স্থাপন করা হয় যা সড়ক ব্যবহারকারীদের নির্দেশনা প্রদান করে।

**Soft Shoulder:** সড়কের পাকা অংশের দুই পার্শ্বে কাঁচা সড়ক অংশকে শোল্ডার বলা হয়। শোল্ডার সাধারণতঃ যানবাহন চলাচল করে না। তবে সাইকেল আরোহী ও পথচারীদের চলাচলের জন্য শোল্ডার ব্যবহৃত হয়। সড়কের শোল্ডারকে মানুষের কাঁধের সাথে তুলনা করা যায়। ২ কাঁধ মাথাকে যেমন রক্ষা করে দুই পার্শ্বে শোল্ডার ও পাকা সড়ককে রক্ষা করে।

**SS:** বর্গের যোগফল একটি পরিসংখ্যান কৌশল যা ডেটা পয়েন্টের বিস্তৃতি নির্ধারণ করতে ব্যবহৃত হয়। লক্ষ্যটি হল কোনও ফাংশনে ডেটা সিরিজ কতটা ফিট করা যায় তা ডেটা সিরিজ কিভাবে উৎপন্ন হয়েছিল তা ব্যাখ্যা করতে সহায়তা করতে পারে। স্কোয়ারের যোগফলটি গাণিতিক উপায় হিসাবে ব্যবহৃত হয় ফাংশনটি সন্ধান করতে যা ডেটা থেকে সর্বাধিক ফিট হয় (স্বল্পতম পরিবর্তিত হয়)

**Stakeholders:** কোন একটি প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কিংবা প্রকল্পের দ্বারা উপকৃত/ক্ষতিগ্রস্ত জনগণ, প্রকল্পের প্রবক্তা, সরকারি সংস্থা, বেসরকারি সংস্থা, দাতা সংস্থা ও অন্যান্য সকল পক্ষ যারা প্রকল্প দ্বারা প্রবাহিত বা তাতে আগ্রহী।

## অধ্যায়- প্রথম

### প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ

- ১.১ প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন)
- ১.২ বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ১.৩ উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ১.৪ প্রকল্প এলাকা:

সারণি-১.১: প্রকল্প এলাকা

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
সিলেট	সিলেট	কানাইঘাট, বিশ্বনাথ, গোলাপগঞ্জ, ফেঞ্চুগঞ্জ
সিলেট	সুনামগঞ্জ	সুনামগঞ্জ, বিশম্ভরপুর, তাহিরপুর, ছাতক, দোয়ারাবাজার
সিলেট	মৌলভীবাজার	কুলাউড়া ও কমলগঞ্জ
সিলেট	হবিগঞ্জ	হবিগঞ্জ, বানিয়াচং, নবীগঞ্জ

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি

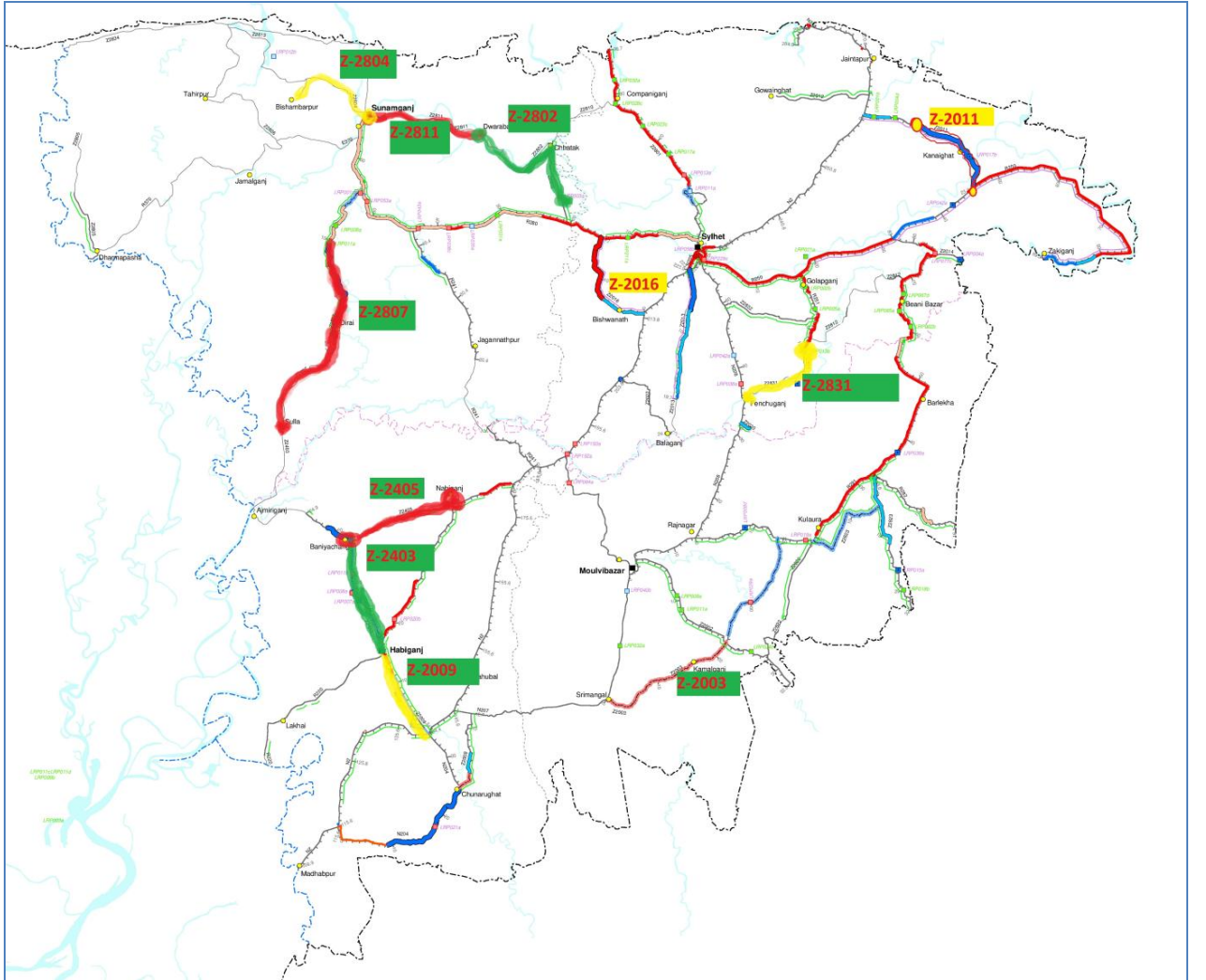
### ১.৫ প্রকল্পের পটভূমিঃ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জেলা সড়কগুলোর উন্নয়নের জন্য “জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প” শীর্ষক ইতোপূর্বে একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়। উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কসমূহের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক সিলেট জোনের ১০টি জেলার জন্য ১১টি পৃথক প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনের ১১টি জেলা সড়কের ১৯৫.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ৮৫.৮৮ কিঃমিঃ সড়ক মেরামত/নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রস্তাবিত ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে “জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে কিছু অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রোট শিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় ১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১২/০৩/২০১৭ তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সংশোধিত প্রকল্পে ১১টি জেলা সড়কের দৈর্ঘ্য ৯৬.০০ কিলোমিটার এবং প্রকল্প ব্যয় দাঁড়ায় ১০৩,০৬.৭৮ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের আওতাভুক্ত জেলা সড়কসমূহের তালিকা নিম্নরূপঃ

সারণি-১.২: প্রকল্পের আওতাভুক্ত জেলা সড়কসমূহের তালিকা

ক্রম	সড়ক পরিচিতি	সড়কের নাম	সড়কের দৈর্ঘ্য কিঃমিঃ	প্রকল্পের অধীনে কাজের দৈর্ঘ্য	সড়ক বিভাগ
০১	Z-2011	দরবস্ত-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক	২৫.০০	১৮.০০	সিলেট
০২	Z-2016	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামা কাজী সড়ক	১৭.০০	৭.০০	সিলেট
০৩	Z-2831	ভদেশ্বর-মিরাগঞ্জ-মনিকোণা-ফেঞ্চুগঞ্জ সড়ক	১৪.০০	৩.৩৫৪	সিলেট
০৪	Z-2802	গোবিন্দগঞ্জ-ছাতক-দোয়ারাবাজার সড়ক	২৬.১৩	১১.৬৩৪	সুনামগঞ্জ
০৫	Z-2804	সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক	১৬.০০	১৪.৭০	সুনামগঞ্জ
০৬	Z-2811	দোয়ারাবাজার-সুনামগঞ্জ সড়ক	১৮.৫০	৩.০৬	সুনামগঞ্জ
০৭	Z-2807	মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়ক	৪৬.০০	১০.৭৯	সুনামগঞ্জ
০৮	Z-2009	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরাণ বাজার-কলিমনগর সড়ক	৩.০০	৩.০০	হবিগঞ্জ
০৯	Z-2403	হবিগঞ্জ-বানিয়াচং সড়ক	১৮.০০	৮৩.৮৬ মি:সেতু	হবিগঞ্জ
১০	Z-2405	বানিয়াচং-নবীগঞ্জ (নবীগঞ্জ-কাগাপাশা) সড়ক	১৭.০০	৯.০০	হবিগঞ্জ
১১	Z-2003	কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঞ্জল সড়ক	৪১.০০	১৭.০০	মৌলভীবাজার

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি



চিত্র-১.১: প্রকল্প এলাকার লোকেশন ম্যাপ

## ১.৬ প্রকল্পের লক্ষ্যঃ

- (ক) পরিবহন খাতের উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি;
- (খ) প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য হ্রাস; এবং
- (গ) সিলেট বিভাগের সকল উপজেলাকে জেলা সড়কসমূহের সাথে সড়ক যোগাযোগের উন্নতি।

## ১.৭ প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট সড়ক জোনের অন্তর্ভুক্ত ০৪টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১১টি সড়কের ৯৬.০০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত ও কম প্রশস্ত জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে আন্তঃউপজেলা যান চলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড জোরদার করা। নির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপ:

- ক) জেলা সড়ক প্রকল্পের অসমাপ্ত তথা প্রয়োজনীয় কাজ শেষ করা;
- খ) পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিতে (পিএমপি) বা অন্য কোন প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন জেলা সড়কগুলো উন্নত করা;
- গ) সিলেট জোনে সড়কসমূহের নেটওয়ার্কের উন্নয়ন সাধন করা; এবং
- ঘ) সিলেট জোনের পাশাপাশি জাতীয় নেটওয়ার্কে স্মার্ট ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

## ১.৮ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (অনুমোদিত আরডিপিপি ও পিসিআর অনুযায়ী)

সারণি-১.৩: প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় ও ব্যয়					(লক্ষ টাকায়)	
প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত		
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৯৯৯৮.৩৮	১০৩০৬.৭৮	৯৯৮২.০০	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/১৭	(-)০.১৬%

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি ও প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন

নির্ধারিত সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন হয়েছে।

## ১.৯ বছর ভিত্তিক অনুমোদিত মূল ডিপিপি/আরডিপিপি'র ও অগ্রগতি:

সারণি-১.৪: বছর ভিত্তিক অনুমোদিত মূল ডিপিপি/আরডিপিপি'র অগ্রগতি			(লক্ষ টাকায়)
অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	অগ্রগতি
১	২	৩	৫
২০১৪-১৫	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-১৬	৬৬৬৩.৭৯	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৬-১৭	৩৩৩৪.৫৯	৭৩০৬.৭৮	৬৯৮২.০০
মোট	৯৯৯৯৮.৩৮	১০৩০৬.৭৮	৯৯৮২.০০

সূত্রঃ প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন

বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান ও অগ্রগতি সামঞ্জস্যপূর্ণ।

### ১.১০ প্রকল্পটির প্রধান প্রধান কার্যক্রমঃ

সারণি-১.৫: প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম

ক্রমিক নং	অংশের নাম	একক	পরিমাণ
ক)	মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২.৬১ ল: ঘ:মি:
খ)	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.৯২ কিঃমিঃ
গ)	পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	৪৩.৬৩ কিঃমিঃ
ঘ)	পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	কিঃমিঃ	১১.২০ কিঃমিঃ ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত
ঙ)	পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	কিঃমিঃ	২০.৩৯ কিঃমিঃ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত
চ)	পেভমেন্ট সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	৪.৯৭ কিঃমিঃ ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত
ছ)	প্রশস্তকরণে জন্য সার্ফেসিং	মিটার	১০.৮১ কিঃমিঃ (২X০.৯০) মিটার
জ)	বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	১০.৪৫ কিঃমিঃ ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত
ঝ)	বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	৫.৪০ কিঃমিঃ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত
ঞ)	কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ	টি	৫টি ১৩২ মিটার
ট)	কালভার্ট নির্মাণ	টি	২৮টি ১৩৫.৪২ মিটার
ঠ)	টো-ওয়াল	মিটার	৫৯৪৫.০০ মিটার
ড)	সিসি ব্লকসহ জিও-টেক্সটাইল	বর্গমিটার	২০০৬০ বর্গমিটার
ঢ)	সসার ড্রেন নির্মাণ	মিটার	৫৩১৬ মিটার

সূত্রঃ আইএমইডি-র মূল্যায়ন প্রতিবেদন

### ১.১১ মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি মধ্যে অঙ্গভিত্তিক তুলনামূলক বিবরণীঃ

সারণি-১.৬: মূল ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির মধ্যে অঙ্গভিত্তিক তুলনা

(লক্ষ টাকায়)

অংশের নাম	একক	মূল ডিপিপি		লক্ষ্যমাত্রা (১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত অগ্রগতি	
		পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
<b>রাজস্বঃ</b>							
মোটর ভেহিকেল	টি	৩.০০	১২০.০০	৩.০০	৯৫.৭৩	৩.০০	৯৫.৭৩
ল্যাবরেটরি/ল্যাবরেটরি ইকুইপমেন্ট	টি	৪.০০	১২.০০	৪.০০	১২.০০	৪.০০	১২.০০
<b>মাটির কাজঃ</b>							
নতুন ইমব্যাংকমেন্ট নির্মাণ	ল:ঘ:মি:	১.১৬০	২৯০.০০	০.৯০	১৭৩.৩৪	০.৯০	১৭৩.৩৪
ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ	ল:ঘ:মি:	১.৪৮০	৩৭০.০০	১.৭১	৩৭৪.২৮	১.৭১	৩৮৪.৫১
<b>ফ্রেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ</b>							
নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.৩২৫	২১৪.৪৬	৩.৯২	২৩০.৪৭	৩.৯২	২৩০.৪৭
পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	৪৬.০৫০	১৪৮৫.১১	৪৩.৬৩	১২২৬.৯৭	৪৩.৬৩	১২৪৩.৯৩
পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	১১.২০০	৩৭৬.৩২	১১.২০	২৮৭.৯২	১১.২০	৩০৩.৯৭
পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৭.১৩০	৩৫০.০৮	২০.৩৯	১০৪০.৩১	১৭.৯০	৯০০.৩৬
<b>সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিল কোট)</b>							
নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৪.৮৩০০	১৩৫.২৪	৪.৯৭	১৪৫.৬৮	৪.৯৭	১৪৫.৬৮
প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	১২.৩৫০	১৬৯.৮১	১০.৮১	১২৫.৫৩	১০.৮১	১২৫.৫৩
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	৯.৯০০	২৫৫.৯২	১০.৪৫	২৯৯.৩১	১০.৪৫	২৯৯.৩১

অঙ্গের নাম	একক	মূল ডিপিপি		লক্ষ্যমাত্রা (১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত অগ্রগতি	
		পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)							
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৪.৮০০	১৮৩.৮৪	৫.৪০	২৭৫.২৮	৫.৪০	২৭৫.২৮
<b>সার্ফেসিং (DBS ওয়ারিং কোর্স)</b>							
নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ		০.০০	০.৪৫	১৫.৭২	০.৪৫	১৫.৭২
প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	৩৩.৭০০	৪১১.১৪	৩৩.৯০	৪১০.৫২	৩৩.৯০	৪১৬.৫২
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৩৩.৭০০	৭৫৮.২৫	৩৮.৮৪	৯১৯.৮৭	৩৮.৮৪	৯৩৬.৬৬
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	১৭.৬৩০	৫৯৫.০১	৩০.২৬	১২৭৮.৪৮	৩০.২৬	১২৭৯.৭০
কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ (৫টি)	মিটার	১২৮.৫০০	১৬৭০.৫০	১৩২.৪০	১৪২৯.৮৪	১৩২.৪০	১৪৩৫.০৪
কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি)	মিটার	১৪০.১৭০	১৪০১.৭০	১৩৫.৪২	১১৭৮.৫১	১৩৫.৪২	১১৮৩.১০
<b>রক্ষাপ্রদ কাজঃ</b>							
টো-ওয়াল	মিটার	৫৩৬০.০০	২০০.৪৬	৫৯৪৫.০০	১৮৮.২১	৫৯৪৫.০০	১৮৮.২১
সিসি ব্লকসহ জিও-টেক্সটাইল	বর্গমিটার	২১৮০০.০০	৩৩৫.৭৩	২০০৬০.০০	২৫৫.৫২	১৫২৪.৫৫	২০২.৩৯
<b>নির্মাণ ও পূর্ত কাজঃ</b>							
সসার ডেন নির্মাণ	থোক	থোক	১২৬.৬৯	৫৩১৬.০০	৮৭.৮৮	৫৩১৬.০০	৮৭.৮৮
সাইন, সিগন্যাল স্থাপন	থোক	থোক	৪৬.০০	থোক	৪৬.৮৬	থোক	৪৬.৮৬
ইউটিলিটি স্থানান্তর			১৪.০০	থোক	৭.৩২	থোক	৬.১৮
<b>উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)</b>			৯৫২২.২৬				
ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	২%	২%	১৯০.৪৫	থোক	১০০.৬২	থোক	-
প্রাইস কন্টিনজেন্সি	৩%	৩%	২৮৫.৬৭	থোক	১০০.৬২	থোক	-
<b>সর্বমোট</b>			<b>৯৯৯৮.৩৮</b>		<b>১০৩০৬.৭৮</b>		<b>৯৯৮২.০০</b>

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি ও প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন

ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকৃত অগ্রগতি ও অজ্ঞাভিত্তিক বাস্তবায়ন সন্তোষজনক।

### ১.১২ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

সারণি-১.৭: প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্য

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	যোগদানের সময়		মন্তব্য
			যোগদান	বদলী	
১	২	৩	৪	৫	৬
১	ইফতেখার কবির, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী সওজ, সিলেট জোন, সিলেট	অতিরিক্ত দায়িত্ব	১২/০১/২০১৪	২৪/০৭/২০১৬	
২	মোঃ শাহ নওয়াজ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী সওজ, সিলেট জোন, সিলেট	অতিরিক্ত দায়িত্ব	২৪/০৭/২০১৬	৩০/০৬/২০১৭	

সূত্রঃ প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন

প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দুইজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেন যারা অতিরিক্ত দায়িত্বে ছিলেন।



## ১.১৩ লগ ফ্রেমঃ

### সারণি-১.৮: লগ ফ্রেম

বর্ণনামূলক সার সংক্ষেপ	নিরপেক্ষভাবে যাচাইযোগ্য নির্দেশক	বৈচিত্র্যকরণের উপায়	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান	
কর্মসূচির লক্ষ্য	<ul style="list-style-type: none"> <li>ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্প বৃদ্ধি</li> <li>মোট দেশীয় পণ্য বৃদ্ধি</li> <li>কর্মসংস্থান এবং উপার্জন প্রসারিত করা</li> <li>সামাজিক সুচকগুলো/নির্দেশক উন্নত করা</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>সওজ প্রতিবেদন</li> <li>আইএমইডি প্রতিবেদন</li> </ul>		
প্রকল্পের উদ্দেশ্য	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্প এলাকায় পরিবহনের দক্ষতা বৃদ্ধি</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ভ্রমন সময় সাশ্রয় করা</li> <li>যাত্রীদের জন্য পরিবহন ব্যয় সাশ্রয় করা</li> <li>যানবাহন পরিচালন ব্যয় সাশ্রয় করা</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>শারীরিক বৈচিত্র্য</li> <li>প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন</li> <li>সওজ প্রতিবেদন</li> <li>আইএমইডি প্রতিবেদন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>জ্বালানী পুনরুদ্ধার স্থিতিশীল খরচ</li> <li>কোন প্রাকৃতিক বা মানুষ দ্বারা বিপর্যয় ঘটেনি।</li> </ul>
আউটপুট	<ul style="list-style-type: none"> <li>সড়কে বাধ নির্মাণ করা হয়েছে</li> <li>বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ</li> <li>বিদ্যমান পেভমেন্ট সচলকরণ</li> <li>নতুন বিদ্যমান পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে</li> <li>সার্কেসিং কাজ শেষ হয়েছে</li> <li>ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে</li> <li>কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে</li> <li>অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ শেষ করা হয়েছে</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>২.৬১ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ জুন, ২০১৭ সম্পন্ন হয়েছে</li> <li>৪৩.৯০ কি:মি: রাস্তা প্রশস্তকরণ জুন, ২০১৭ সম্পন্ন হয়েছে</li> <li>২১.৫৯ কি:মি: ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা জুন, ২০১৭ সচল করা হয়েছে</li> <li>৩.৯২ কি:মি: নতুন বিদ্যমান পেভমেন্ট জুন, ২০১৭ নির্মাণ করা হয়েছে</li> <li>১৩৪.২৮০ কি:মি: এলাকায় রাস্তা জুন ২০১৭ সালে বিটুমিনাস কাজ করা হয়েছে</li> <li>১৩২.৪০ মিটার পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ জুন, ২০১৭ সম্পন্ন হয়েছে</li> <li>১৩৫.৪২ মিটার আরসিসি কালভার্ট জুন, ২০১৭ সম্পন্ন হয়েছে</li> <li>অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ ২০১৭ এর মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EE দ্বারা স্পট চেক</li> <li>EE's নথি</li> <li>সওজ প্রতিবেদন</li> <li>আইএমইডি প্রতিবেদন</li> <li>প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>অর্থায়নের টেকসই উৎস প্রতিষ্ঠা করা</li> <li>কোন প্রাকৃতিক বা মানুষ দ্বারা বিপর্যয় ঘটেনি।</li> </ul>
ইনপুট	<ul style="list-style-type: none"> <li>সড়কে বাধ নির্মাণ</li> <li>বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ</li> <li>বিদ্যমান পেভমেন্ট সচল করা</li> <li>নতুন বিদ্যমান পেভমেন্ট নির্মাণ</li> <li>ব্রিজ নির্মাণ</li> <li>কালভার্ট নির্মাণ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>জুন, ২০১৭ সালে ৫৫৭.৮৫ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন ২০১৭ সালে ১২৪৩.৯৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন, ২০১৭ সালে ১৩২৯.৭১ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন ২০১৭ সালে ২৩০.৪৭ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন, ২০১৭ সালে ১৪৩৫.০৪ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন, ২০১৭ সালে ১১৮১.৯৫ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>জুন, ২০১৭ সালে ৮৩৩.৪৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা</li> <li>EE's নথি ও অগ্রগতি প্রতিবেদন</li> <li>ঠিকাদারের নথি ও প্রতিবেদন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>তহবিল সময়মত প্রাপ্যতা</li> <li>জমি অধিগ্রহণে কোন বাধা নেই</li> <li>কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগ ঘটে না</li> <li>নির্মাণ সামগ্রীর সময় মত প্রাপ্যতা</li> </ul>

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি

প্রকল্পের লগফ্রেমে প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, ইনপুট ও আউটপুট বিস্তারিতভাবে বর্ণনা করা হয়েছে ও প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্দেশনা সুন্দরভাবে উপস্থাপন করা হয়েছে। সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, যে উদ্দেশ্য প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়েছে।

## ১.১৪ সীমাবদ্ধতা

প্রদত্ত সময়ে সমীক্ষার কার্যক্রম যথাযথভাবে সম্পন্ন করা ছিল একটি প্রধান চ্যালেঞ্জ। এ সীমাবদ্ধতা কাটিয়ে ওঠার উদ্যোগ গ্রহণ করা হলেও সার্বিক পরিস্থিতিতে তা সম্ভব করা দুরূহ ছিল। অধিকতর সময় ও অর্থ নিয়োজিত করে প্রকল্প এলাকার পরিবেশ-প্রতিবেশের বিষয়গুলো বিবেচনায় নেওয়া হলে একটি সমৃদ্ধতর সমীক্ষা সম্পন্ন করা সম্ভব হতো।

## অধ্যায় - দ্বিতীয়

### প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কর্মপদ্ধতি (Methodology)

#### ২.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কর্মপরিধি (ToR)

- ১ প্রকল্পের ৬০% প্রভাব মূল্যায়নের আওতাভুক্ত হিসেবে বিবেচনা করতে হবে;
- ২ প্রকল্পের বিবরণ (প্রকল্পের নাম, উদ্যোগী মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থা, বাস্তবায়নকাল, প্রাক্কলিত ব্যয়, বছরভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলন, প্রকল্পের উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, অর্থায়ন, প্রকল্পের পটভূমি ইত্যাদি সংশ্লিষ্ট সকল তথ্য পর্যালোচনা)
- ৩ প্রকল্পের সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
- ৪ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে অর্জিত অগ্রগতি বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা;
- ৫ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে বিদ্যমান আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬, পিপিআর-২০০৮) প্রতিপালন করা হয়েছে কি না তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা (এক্ষেত্রে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও মূল্যায়ন পর্যালোচনা করা বাঞ্ছনীয়; ডিপিপিতে বর্ণিত ক্রয় কার্যক্রমের প্যাকেজসমূহ ভাঙা হয়েছে কিনা, ভাঙা হলে তার কারণ যাচাই এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা প্রয়োজন);
- ৬ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহযোগ্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ৭ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত BoQ অনুযায়ী পরিমাণ সংগ্রহ এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা (এক্ষেত্রে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা মাঠ পর্যায় হতে নমুনা সংগ্রহ ও গবেষণাগারে পরীক্ষার মাধ্যমে যাচাই করা বাঞ্ছনীয়। এছাড়া মাঠ পর্যায় হতে সরেজমিন পরিদর্শন Individual Interview, KII (Key Informant's Interview) & FGD (Focus Group Discussion) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করতে হবে);
- ৮ ডিপিপি-তে বছর ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা ও অর্থ চাহিদার প্রাক্কলন যৌক্তিকতা এবং প্রকল্পের শুরু হতে কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা; পরিকল্পনার সাথে ব্যত্যয় ঘটলে তা চিহ্নিত করে প্রতিকারের পরামর্শ এবং ভবিষ্যতের জন্য সুপারিশ প্রদান;
- ৯ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন ইউটিলিটি স্থানান্তর, অর্থ ছাড়ে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ১০ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ; এক্ষেত্রে সার্বিকভাবে চিহ্নিত সবলতা, ত্রুটি, দুর্বলতা বা অসঙ্গতি পর্যালোচনা ও ত্রুটি, দুর্বলতা উত্তোরণের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন;
- ১১ প্রকল্পের success story ও প্রকল্পের মাধ্যমে গৃহীত কার্যক্রমসমূহের টেকসইকরণ পরিকল্পনা (Sustainable plan) বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;
- ১২ আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন;
- ১৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগফ্রেমের আলকে output, outcome ও impact পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১৪ প্রকল্পের BCR ও IRR অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১৫ প্রকল্পের বাস্তবায়নের আগে ও পরে এর বিভিন্ন রুটে ট্রাফিক ভলিউমের তুলনামূলক পর্যালোচনা;
- ১৬ প্রকল্পের সড়কসমূহে সাইন-সিগন্যাল পোস্ট এর ব্যবহার এবং ট্রাফিক সেবা এবং শৃংখলায় এগুলোর প্রভাব মূল্যায়ন;

- ১৭ উল্লিখিত প্রাপ্ত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন ও ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ;
- ১৮ স্থানীয় পর্যায়ের একটি ও জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে মূল্যায়ন কাজের পর্যবেক্ষণ (Findings) সমূহ অবহিত করা ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত/সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি চূড়ান্তকরণ; এবং
- ১৯ ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক নির্ধারিত প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়াদি।

## ২.২ প্রতিবেদন প্রণয়নের কর্ম পরিকল্পনা

### ২.২.১. প্রকল্প ও সমীক্ষা উপলব্ধিকরণ

পরামর্শক কর্তৃক প্রকল্পটি এবং সমীক্ষাটি সম্পর্কে সম্যক ধারণা প্রাপ্তির জন্য সমীক্ষাটির ToR, প্রকল্পটির ডিপিপি, সংশোধিত ডিপিপি, পিসিআর, আইএমইডি কর্তৃক সম্পাদিত মূল্যায়ন প্রতিবেদন ইত্যাদি সংগ্রহ এবং বিষদভাবে পর্যালোচনা করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পটির ভৌত অবকাঠামোসমূহ সরেজমিনে পর্যবেক্ষণের জন্য প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন এবং উক্ত প্রকল্পের দ্বারা প্রাপ্ত সুফলভোগীদের সাথে এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে।

### ২.২.২ মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology)

জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন) একটি সড়ক যোগাযোগ অবকাঠামোগত উন্নয়ন প্রকল্প। প্রকল্পের অবকাঠামো নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হওয়া বাঞ্ছনীয়। কৃষক, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী, যানবাহনের মালিক, যানবাহন চালক, যানবাহন কর্মী ও অন্যান্য সড়ক ব্যবহারকারীগণ প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী। সড়কের এরিয়া অফ ইনফ্লুয়েন্স (AOI) এর জনগণও সড়কের সরাসরি সুবিধাভোগী। এরিয়া অফ ইনফ্লুয়েন্স হিসেবে সড়কের জন্য সড়কের উভয়দিকে দুই কিলোমিটার পর্যন্ত বিস্তৃত এলাকার জনগোষ্ঠীকে বিবেচনা করা হয়েছে।

এমতাবস্থায়, প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার আওতায় সার্বিক চিত্র পাওয়ার জন্য নিম্নোক্ত তথ্য সংগ্রহের উপকরণসমূহ ব্যবহার করা হয়েছে:

(ক) প্রকল্পের ত্রুটি-বিচ্যুতি, প্রতিবন্ধকতা, বিলম্বের কারণ, ব্যয় বিচ্যুতির কারণ, ক্রয় প্রক্রিয়া, নির্মাণ পরবর্তী মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং সড়কের বর্তমান অবস্থা ইত্যাদির কাগজ পত্রাদি যাচাইয়ের জন্য ডকুমেন্ট রিভিউ চেকলিস্ট (Document Review Checklist) অনুযায়ী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

(খ) প্রকল্পের কাজের মান, বর্তমান অবস্থা ও নির্মাণ পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণের তথ্য সংগ্রহ করার জন্য সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করে ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট (Engineering Observation Checklist) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

(গ) সমাপ্ত প্রকল্পের আওতায় ভৌত কাজের গুণাগুণ ও উপকরণ পরীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা করা হয়েছে।

(ঘ) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন তথা প্রকল্পের সুফলভোগী জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান, কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, ব্যবসা-বাণিজ্য সম্প্রসারণ, পরিবেশ উন্নয়ন, আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন, শিক্ষা ও চিকিৎসা সুবিধার উন্নয়ন, দারিদ্র্য হ্রাস ইত্যাদি তথ্য সরেজমিনে সংগ্রহের জন্য খানা জরিপ করা হয়েছে। সুবিধাভোগীদের জন্য কাঠামোগত প্রশ্নমালার মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ (Beneficiary Household Survey) করা হয়েছে। তুলনামূলক তথ্য বিশ্লেষণের জন্য সড়কের পার্শ্ববর্তী এলাকা থেকে ২ কিঃমিঃ দূরের যারা সরাসরি সুবিধা পায় না এমন এলাকার জনগণ থেকে কন্ট্রোল গ্রুপের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

(ঙ) প্রকল্পের বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা এবং বাস্তবায়ন পরবর্তী অবস্থা নিরূপণ করার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক পরিবহণ ও সেতু মন্ত্রণালয়, পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview) নেয়া হয়েছে।

(চ) প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কিংবা বিষয়টি সম্পর্কে অবগত গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (KII) গ্রহণ করা হয়েছে।

(ছ) প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট জনপ্রশাসনের কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, এনজিও প্রতিনিধি, ধর্মীয় নেতা, শিক্ষক, বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের চালক, ব্যবসায়ী ও প্রকল্পের সুফলভোগীদের নিয়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD) পরিচালনা করা হয়েছে।

(জ) প্রকল্পের সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্প মূল্যায়ন কর্মপরিকল্পনায় যে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণের প্রস্তাব করা হয়েছে সে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটির সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ সনাক্ত করে ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে। নিম্নলিখিত নির্দেশকগুলো (Indicator) অনুযায়ী প্রকল্পের সবল ও দুর্বলদিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকি পর্যালোচনা করা হয়েছে:

- (১) সুনির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে সমাপ্তকরণ;
- (২) প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ;
- (৩) প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ ও বাস্তবায়নকালীন একই প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন এবং প্রকল্প এলাকায় অবস্থান;
- (৪) প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান ও যথাসময়ে অর্থ ছাড়;
- (৫) বাৎসরিক কর্মপরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন;
- (৬) খাতওয়ারী বাজেট চাহিদা ও বরাদ্দ;
- (৭) বিভাগ ও মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং;
- (৮) প্রকল্পের ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সম্পন্ন;
- (৯) কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিত করা;
- (১০) সুনির্দিষ্ট লগফ্রেম ও ডিপিপি প্রণয়ন;
- (১১) বিস্তারিত ফিজিবিলিটি স্টাডি প্রণয়ন;
- (১২) ক্রয়ে জটিলতা ও দীর্ঘসূত্রিতা;
- (১৩) প্রকল্পের Exit Plan;
- (১৪) আন্তঃসংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয়;
- (১৫) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- (১৬) কর্মসংস্থানের সুযোগ;
- (১৭) স্থানীয় ক্ষুদ্র ও মাঝারি নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের কাজের সুযোগ;
- (১৮) ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ;
- (১৯) শিক্ষা ও স্বাস্থ্যের উন্নয়ন;
- (২০) সড়কের দুর্ঘটনা ও নিরাপত্তা;
- (২১) জনগণের আয় বৃদ্ধি;
- (২২) প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে স্থানীয় প্রভাব;
- (২৩) প্রাকৃতিক দুর্যোগে ক্ষয়ক্ষতি;
- (২৪) পরিবেশের ভারসাম্যতা প্রভাব; এবং
- (২৫) অন্য সংস্থার নির্মাণ কাজের অপ্রত্যাশিত বিঘ্নতা।

(ঝ) প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী সময়ে রাস্তাটির ব্যবহার, সংরক্ষণ, প্রয়োজনীয় মেরামত ও স্থায়িত্বকাল বাড়ানোর জন্য কি কি ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে এবং তা বাস্তবায়ন করা হচ্ছে কিনা ইত্যাদি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করে Exit Plan সম্পর্কে মতামত প্রদান করা হয়েছে।

(ঞ) প্রকল্পের ডিজাইন, মাঠ পর্যায়ের পরিদর্শন, FGD, হাসপাতাল ও থানা থেকে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে রাস্তাটির দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকা সম্পর্কে পর্যালোচনা করা হয়েছে।

- (ট) RHD থেকে বরাদ্দ চাহিদাসমূহ এবং প্রাপ্ত অর্থ ও সময় ইত্যাদি বিষয়বস্তু পর্যালোচনা করা হয়েছে।
- (ঠ) প্রকল্প এলাকায় কোন অবৈধ দখল আছে কিনা তা মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনের মাধ্যমে পর্যালোচনা করা হয়েছে।
- (ড) অতিরিক্ত ভার বহনের জন্য রাস্তার ক্ষতি হয়ে থাকলে তার জন্য গৃহীত ব্যবস্থাসমূহ পর্যালোচনা। Axle Load Control Station আছে কিনা এবং থাকলে ঠিকমত কাজ করছে কিনা তা পর্যালোচনা করা হয়েছে।
- (ঢ) মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ ও ইঞ্জিনিয়ারিং চেকলিস্টের মাধ্যমে রাস্তাটির জিওমেট্রিক ডিজাইন, সাইন সিগন্যাল ঠিক ছিল কিনা তার পর্যালোচনা করা হয়েছে।
- (ণ) প্রকল্পের আওতাধীন সড়কগুলোর নির্মাণ/মেরামত কাজ একই সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে সম্পন্ন হওয়ার এর প্রভাব অন্যান্য আলাদা সড়ক নির্মাণ প্রকল্প হতে পৃথক হবে বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে রিপোর্টে প্রতিফলন ঘটানো হয়েছে;
- (থ) সমাপ্ত প্রকল্পটির ডিজাইন লাইফ, ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির বাস্তব কারণ, প্রকল্প সমাপ্তের পর বর্তমানে এর ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যাদি, অনুমোদিত প্রকল্প ডকুমেন্ট অনুযায়ী বাস্তবায়ন কাজ যথাযথ হয়েছে কি না, প্রকল্প বাস্তবায়নে CPM ও Gantt Chart অনুসরণ ও প্রণয়ন সংক্রান্ত তথ্যাদি, ফিজিবিলিটি স্টাডির সাথে প্রকল্পের ডিপিপি'র সামঞ্জস্যতা প্রকল্পের ঝুঁকি/দুর্বল দিক প্রভৃতি বিষয় পুঙ্খানুপুঙ্খ বিচার বিশ্লেষণ করে প্রতিবেদন প্রণয়ন করতে হয়েছে।
- (দ) প্রকল্প বাস্তবায়নে চ্যালেঞ্জ ও প্রতিবন্ধকতাসমূহ পর্যালোচনা করে ভবিষ্যতে সমজাতীয় প্রকল্প প্রণয়নে করণীয় ঠিক করে প্রয়োজনীয় সুপারিশ করা হয়েছে।
- (ধ) RHD থেকে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রকল্পটির বর্তমান অবস্থার সাথে তুলনামূলক পর্যালোচনা করা হয়েছে।
- (ন) প্রকল্পের দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকাসমূহ (যদি থাকে) চিহ্নিত করে দুর্ঘটনা হ্রাসকল্পে করণীয় ব্যবস্থা সুপারিশ করা হয়েছে।
- (প) প্রকল্পের রোড মার্কিং ও সাইন, সিগন্যাল ও কিলোমিটার পোস্ট পর্যবেক্ষণ করে মতামত ও সুনির্দিষ্ট সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।
- (ফ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সৃষ্ট বাজার ও বাণিজ্য সম্প্রসারণ এবং অর্থনৈতিক উন্নয়ন পর্যালোচনার জন্য জরিপে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত এবং সেকেন্ডারি মাধ্যম হতে প্রাপ্ত তথ্য (প্রকল্প পূর্ব ও প্রকল্প পরবর্তী অবস্থায়) বিশ্লেষণ করা হবে। উল্লেখিত সেকেন্ডারি তথ্য উপাত্তসমূহ সওজ, পরিবহন সমিতি ও ব্যবসায়ী সমিতি থেকে সংগ্রহ করা হবে। অত্র প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নের জন্য ব্যবহৃত চলকসমূহের তথ্যাদি সংগ্রহে Likert Scale (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) ব্যবহার করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্যসমূহ যাচাই বাছাই করে বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।

## ২.৩ তথ্য-উপাত্তের উৎসঃ

সমীক্ষার উদ্দেশ্যসমূহ সঠিকভাবে পরিপূর্ণ করার জন্য সমীক্ষা মূল্যায়নের প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারি এবং সেকেন্ডারি উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারি তথ্যগুলো মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ/জরিপ ও সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রয়োজনীয় প্রাইমারি তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য Quantitative এবং Qualitative বিশ্লেষণ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। সেকেন্ডারি তথ্যগুলো বিভিন্ন উৎস যেমন আইএমইডি, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, পরিবহন সমিতি, ব্যবসায়ী সমিতি, হাইওয়ে ট্রাফিক পুলিশ এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থা থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে।

## ২.৪ সমীক্ষার চলক নির্ধারণঃ

প্রশ্নমালাসমূহ প্রণয়নের জন্য পরামর্শক কর্তৃক নিম্নে বর্ণিত চলকসমূহ বিবেচনায় নেয়া হয়েছেঃ

- (১) জনমিতিকঃ বয়স, বৈবাহিক অবস্থা, লিঙ্গ, সামাজিকঃ পেশা/জীবিকা, যোগাযোগ, শিক্ষা, চিকিৎসা, নিরাপত্তা ইত্যাদি;
- (২) অর্থনৈতিকঃ আয়, ব্যয় (প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ও পরে);
- (৩) প্রকল্প সম্পর্কিতঃ (ক) প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়ার মূল্যায়ন
- (খ) প্রকল্পের উপাদানসমূহের বাস্তবায়ন অবস্থা পর্যালোচনা (গ) প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ এবং সুযোগ ও ঝুঁকি পর্যালোচনা।

## ২.৫ তথ্য সংগ্রহের উপকরণ প্রণয়ন (প্রশ্নমালা)

সমীক্ষার উদ্দেশ্য, পরিধি, ToR, প্রস্তাবিত কর্মপদ্ধতির আলোকে প্রয়োজনীয় ও প্রাসঙ্গিক প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট প্রণয়ন করা হয়েছে। প্রশ্নমালা ও চেকলিস্টসমূহ টেকনিক্যাল কমিটির সভায় আলোচনা করা হয়েছে যা স্টিয়ারিং কমিটির সভায় আলোচনার আলোকে সংশোধনক্রমে চূড়ান্ত করা হয়েছে। প্রকল্পের যন্ত্রপাতি, মালামাল সংগ্রহ স্থাপন এবং সেবা গ্রহণের কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে প্রকল্পের প্রধান অফিস সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, হতে সহায়ক সকল তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। যন্ত্রপাতি, মালামাল ও সেবা পিপিআর ২০০৬ ও ২০০৮ অনুযায়ী হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। প্রাক্কলন, অনুমোদন, টেন্ডার প্রক্রিয়া ও তার মূল্যায়ন, চুক্তি সম্পাদন ও কার্যসম্পাদন ইত্যাদি সময়মত গুণগত ও পরিমাণগত ভাবে হয়েছে কিনা এবং কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি হচ্ছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয়েছে। যদি সঠিকভাবে না হয়ে থাকে, তবে তার কারণ চিহ্নিত করার জন্য প্রয়োজনে সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে আলোচনা করা হয়েছে। তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের উপকরণসমূহ নিম্নরূপঃ

(১) সুবিধাভোগী গ্রুপের সাক্ষাৎকারের জন্য প্রশ্নমালা, (২) কন্ট্রোল গ্রুপের সাক্ষাৎকারের জন্য প্রশ্নমালা, (৩) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট, (৪) স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII), (৫) দলীয় আলোচনা সভা (FGD) পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট, (৬) ডকুমেন্ট রিভিউ (Document Review) চেকলিস্ট, এবং (৭) অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ (Engineering Observation) চেকলিস্ট।

## ২.৬ সমীক্ষার নমুনা আকার নির্ধারণ ও বিন্যাস

প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার তথ্যাদির বিশ্লেষণ দুইটি পদ্ধতিতে করা হয়েছে যথাঃ পরিমাণগত (Quantitative) ও গুণগত (Qualitative)। Quantitative ও Qualitative পদ্ধতির নমুনার আকার ও বিন্যাস নিম্নরূপঃ

### ২.৬.১ পরিমাণগত পদ্ধতি (Quantitative):

#### ক. সুবিধাভোগী গ্রুপঃ

মহাসড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে এলাকার জনসাধারণের মধ্যে যারা সরাসরি উপকৃত হয়েছেন তাদের মধ্য থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে সুবিধাভোগী উত্তরদাতা বাছাই করা হয়েছে।

#### নমুনা আকার

অজানা জনসংখ্যার জন্য গ্রহণযোগ্য নমুনা নির্ধারণের নিমিত্তে নিম্নলিখিত পরিসংখ্যানের সূত্র ব্যবহার করে নমুনা আকার নির্ণয় করা হয়েছে

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2}$$

এখানে,

$n$  = নমুনা আকার

$Z$  = normal Variant যার মান 1.96 at 95% confidence level

$p$  is part of the target proportion, এ ক্ষেত্রে এর মান 75% ধরা হয়েছে। পরামর্শক মনে করেন যে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকার 75% জনগণ সরাসরি উপকৃত হয়েছেন যেমন যোগাযোগ ব্যবস্থা, স্বাস্থ্য সেবা লেখাপড়া, ব্যবসা-বাণিজ্য এবং বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ জায়গায় সংযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি।

$q = 1-p$

$e$  = সঠিকতার মান, যা 3% ধরা হয়েছে

$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.75 \times 0.25}{(0.03)^2}$$
$$= 800$$

10% Non response ধরে মোট সুবিধাভোগী গ্রুপের নমুনা আকার দাঁড়ায় ৮৮০।

অতএব, মোট সুবিধাভোগী গ্রুপের ৫০% কন্ট্রোল গ্রুপ হিসেবে বিবেচনায় নিয়েছি যা দাঁড়ায় ৪৪০ জন।

মোট নমুনা আকার = ৮৮০+৪৪০=১৩২০ জন।

### খানা নির্বাচনঃ

ক্লাস্টার স্যামপ্লিং এর মাধ্যমে খানা নির্বাচন করা হয়েছে। প্রকল্পভুক্ত ১১টি সড়ককে ১১টি ভৌগোলিক ক্লাস্টারে ভাগ করে সড়কের উভয় পার্শ্ববর্তী ২ কিঃমিঃ এর মধ্যবর্তী খানাগুলো দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ও আর্থ-সামাজিক অবস্থা বিশ্লেষণের জন্য প্রধান পেশাসমূহের [কৃষিজীবী, ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী, চালক (বাস, ট্রাক), চাকুরিজীবী, মজুর] তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করে বিষদভাবে পর্যালোচনা করা হয়েছে।

### খ. কন্ট্রোল গ্রুপঃ

সড়কের পার্শ্ববর্তী এলাকা থেকে ২ কিঃমিঃ দূরের যারা সরাসরি এই সড়কের সুবিধা পান না তাদের থেকে কন্ট্রোল গ্রুপের তথ্য প্রদানকারী নির্ধারণ করা হয়েছে। নমুনা আকার মোট সুবিধাভোগী গ্রুপের ৫০% অর্থাৎ ৪৪০ জন কন্ট্রোল গ্রুপের সংখ্যা হয়েছে।

### ২.৬.২ গুণগত পদ্ধতি (Qualitative)

সমীক্ষার পরিমাণগত পদ্ধতি ছাড়াও গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। যেমন, দলীয় আলোচনা (FGD), গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (KII) নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

### দলীয় আলোচনা (FGD)

প্রকল্পের আওতাভুক্ত জেলা সড়কের ১০টি সড়ক হতে ১টি করে মোট ১০টি এফজিডি পরিচালনা করা হয়েছে। প্রতিটি সড়ক থেকে ৮-১০ করে অংশগ্রহণকারী নিয়ে এফজিডি পরিচালনা করা হয়েছে। এফজিডির স্থান হিসেবে প্রকল্প এলাকায় কোন উল্লেখযোগ্য স্থানকে (উপজেলা পরিষদ/ইউনিয়ন পরিষদ, বাজার, স্কুল ইত্যাদি) নির্ধারণ করা হয়েছে। এফজিডি পরিচালনা করার সময় স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, স্থানীয় প্রশাসন, শিক্ষক, ব্যবসায়ী, বান/ট্রাক ডাইভার, নির্মাণ শ্রমিক, মহিলা প্রতিনিধি এনজিও প্রতিনিধি, ধর্মীয় নেতাদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে।

### গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

প্রকল্পের সুবিধাভোগী স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের মতামত সংগ্রহের জন্য KII চেকলিস্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KII এর আওতায় ব্যবসায়ী, শ্রমিক ইউনিয়ন, স্থানীয় নির্মাণ প্রতিষ্ঠান, এনজিও কর্মী, ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট, বাস/ট্রাক ডাইভার, হাসপাতাল/ক্লিনিকের কর্মকর্তাসহ মোট ৭০ জনের (প্রতি উপজেলা হতে ৫ জন) সাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে।

### নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

প্রকল্পের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, এবং ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে বিস্তারিত ধারণা লাভ করতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ২ জন, সড়ক ও সেতু মন্ত্রণালয় ১ জন, পরিকল্পনা কমিশন ১ জন এবং আইএমইডির ১ জন (মোট ৫ জন) কর্মকর্তার নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

## ২.৭ প্রকৌশলগত পর্যালোচনা

মূল ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র আলোকে খাত ভিত্তিক বরাদ্দ, চাহিদা ও বাস্তবায়নের বিষয় পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন অবকাঠামোসমূহের প্রকৌশলগত অবস্থার জরিপ করার জন্য সংযুক্তি-৭ এ বর্ণিত চেকলিস্ট ব্যবহার করা হয়েছে। প্রতিবেদনে প্যাকেজ ওয়ারী পর্যবেক্ষণ উপস্থাপন করা হয়েছে।

## ২.৮ তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা

### তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ

মাঠ পর্যায়ে থেকে Quantitative তথ্য সংগ্রহ করার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ২ জন সুপারভাইজার, ১৪ জন তথ্য সংগ্রহকারী, ১ জন কম্পিউটার অপারেটর এবং ১ জন অফিস সহকারী নিয়োগ দেয়া হয়েছে।

### তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজার প্রশিক্ষণ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজার নিয়োগের পর তাঁদের জন্য ২ (দুই) দিনের প্রশিক্ষণ কর্মসূচীর ব্যবস্থা করা হয়েছে। পরামর্শকগণ সমীক্ষা কাজের জন্য নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপারভাইজারগণের প্রশিক্ষণ প্রদান করেছেন। উক্ত কর্মসূচিতে আইএমইডির কর্মকর্তাগণকেও আমন্ত্রণ করা হয়েছে।

### মাঠ পর্যায়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পরিচালনা

কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ৪ (চার) সপ্তাহব্যাপী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের কাজ পরিচালনা করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারী দিনে ৬-৭ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করেছেন। প্রতিটি উপজেলায় ১ জন তথ্য সংগ্রহকারী কাজ করেছেন। দুইটি জেলার জন্য ১ জন সুপারভাইজার ছিলেন তারা তথ্য সংগ্রহকারীদের পূরণকৃত প্রশ্নমালার গুণগত মান যাচাই ও প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদান করেছেন। তথ্য সংগ্রহের কাজে নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারীদের দায়িত্ব নিম্নরূপঃ

(ক) উত্তরদাতার সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণ, (খ) প্রশ্নপত্র অনুসারে সঠিক কোডে টিক চিহ্ন প্রদান, (গ) সঠিক উত্তর নিশ্চিত করে প্রশ্নমালা পূরণ, (ঘ) সংগৃহীত তথ্যের গোপনীয়তা ও নিরাপত্তা রক্ষা করা, এবং (ঙ) সংগৃহীত তথ্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কাছে প্রদান।

## ২.৯ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

তথ্য সংগ্রহ চলাকালে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান প্রকল্প এলাকায় স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে। আনুমানিক ২৫-৩০ জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশার জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, জনপ্রতিনিধি, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাবৃন্দ, শিক্ষক, গণ্যমান্য ব্যক্তি, ও আইএমইডি এর কর্মকর্তাবৃন্দ এই কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেছেন। উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

## ২.১০ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

পরামর্শকগণ মাঠকর্মীদের সাথে যোগাযোগ এবং মাঠ পর্যায়ে সৃষ্ট সমস্যাগুলোর সমাধান করেছেন। পরামর্শকগণ প্রকল্প এলাকা পর্যবেক্ষণ ও তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করেছেন।

### তথ্য বা ডাটা এডিটিং ও কোডিং

পূরণকৃত প্রশ্নমালা পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কোডিং ও এডিটিং করে সংগৃহীত উপাত্ত কম্পিউটারের মাধ্যমে ডাটাবেজ তৈরি করা হয়েছে ও ফল প্রোগ্রামে ডাটা এন্ট্রি করা হয়েছে।



## ২.১১ তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়ন

তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ এবং প্রতিবেদন প্রণয়ন এর ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত বিষয়ের প্রতি সতর্ক দৃষ্টি রাখা হয়েছে।

(১) সংগৃহীত তথ্যের যথার্থতা এবং গ্রহণযোগ্যতা যথাযথভাবে বিশ্লেষণের জন্য উন্নত ডাটা এন্ড্রির উপযোগী ও কার্যকরী সফটওয়্যারে ব্যবহার করা হয়েছে।

(২) সংগৃহীত তথ্য বা ডাটা এসপিএসএস (SPSS) সফটওয়্যারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ (Co-relation, Mean, Median, Minimum, Maximum etc.) করা হয়েছে।

## ২.১২ প্রতিবেদন উপস্থাপন

### প্রারম্ভিক প্রতিবেদন

খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন ০৩ ফেব্রুয়ারি, ২০২০ খ্রি. তারিখে টেকনিক্যাল কমিটির সভায় উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি সংশোধন করে ১৩ ফেব্রুয়ারি, ২০২০ খ্রি. তারিখে স্টিয়ারিং কমিটির সভায় উপস্থাপন করা হয়েছে। স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক প্রতিবেদন অনুমোদনের পর মাঠ পর্যায়ে জরিপের কাজ শুরু হয়েছে।

### ১ম খসড়া প্রতিবেদন

প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের ভিত্তিতে ৪ সপ্তাহের মধ্যে মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত সকল তথ্য উপাত্ত পর্যবেক্ষণ, বিশ্লেষণ পূর্বক ১ম খসড়া প্রতিবেদনটি টেকনিক্যাল কমিটির কাছে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি সংশোধন করে স্টিয়ারিং কমিটির জন্য উপস্থাপন করা হয়েছে।

### ২য় খসড়া প্রতিবেদন

২য় খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটির জন্য উপস্থাপন করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সভার সুপারিশক্রমে ২য় খসড়া প্রতিবেদন স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন করা হয়েছে। স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশসমূহ সংশোধন করে প্রতিবেদনটি জাতীয় কর্মশালার জন্য উপস্থাপন করা হয়েছে। জাতীয় কর্মশালার মতামত ও সুপারিশের ভিত্তিতে যাবতীয় তথ্য সম্বলিত একটি চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে।

### চূড়ান্ত প্রতিবেদন

চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তরের মতামত ও নির্দেশনা অনুসারে ও ১৬.০৬.২০২০ তারিখের স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে প্রস্তুতকৃত চূড়ান্ত প্রতিবেদনের হার্ড কপি (বাংলায় ৪০ কপি ও ইংরেজীতে ২০ কপি) ও সফট কপি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে আইএমইডির কাছে দাখিল করা হয়েছে।

## ২.১৩ সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা (Time Based Work Plan)

### সারণি-২.১ সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা

কাজের বিবরণ	কার্যক্রম আরম্ভের দিন হতে মাসিকভাবে															
	১				২				৩				৪			
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬
চুক্তি স্বাক্ষর																
আইএমইডি-র সাথে মিটিং																
ডকুমেন্ট সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণ																
কার্য পরিকল্পনা তৈরি																
পরামর্শক নিয়োগ																
প্রাথমিক তথ্যানুসন্ধান																
প্রশ্নমালা প্রণয়ন																
প্রশ্নমালার প্রাক যাচাইকরণ																
প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ																
ইনসেপশন রিপোর্ট তৈরি																
নমুনা পরিকল্পনাসহ জরিপ পরিকল্পনা প্রণয়ন																
টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্টে সুপারিশ প্রদান																
স্ট্রিয়ারিং কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্ট অনুমোদন																
উপাত্ত সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ																
মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা পরিচালনা																
উপাত্ত সংগ্রহ																
উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকী																
এফজিডি পরিচালনা করা																
স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা পরিচালনা করা																
সংগ্রহীত উপাত্তকে পরিচ্ছন্নকরণ																
খসড়া আউটপুট সারণি প্রস্তুতকরণ																
খসড়া আউটপুট সারণি আইএমইডি কর্তৃক অনুমোদন																
উপাত্ত সাজানো																
ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ																
ডাটা প্রসেসিং																
ডাটা বিশ্লেষণ																
খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন																
খসড়া প্রতিবেদন দাখিল																
টেকনিক্যাল কমিটির পর্যালোচনা সভায় খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন																
টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন																
স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভায় সংশোধিত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন																
সংশোধিত খসড়া প্রতিবেদনের উপর মতামত																
চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন তৈরি																
জাতীয় কর্মশালায় চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন																
চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদনের উপর মতামত																
খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ																
চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল																

## অধ্যায়-তৃতীয়

### ফলাফল পর্যালোচনা

#### ৩.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক (ভৌত ও আর্থিক) লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন পর্যালোচনা

প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহ ছিল এমব্যাংকমেন্ট-এর জন্য মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোট, ডিবিএসটি, ওয়ারিং কোর্স), রক্ষাপ্রদ কাজ (টো-ওয়াল, সিসি ব্লক, জিও টেক্সটাইল), সসার ড্রেন নির্মাণ, সাইন-সিগনাল স্থাপন ও ইউটিলিটি স্থানান্তর। প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তমতে সব অঙ্গের নির্মাণ কাজ সুষ্ঠুভাবে সম্পাদিত হয়েছে। সারণির (৩.১) তথ্যাদি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনায় ৩২৪.৭৮ লক্ষ টাকা কম হয়েছে। যদিও ১ম সংশোধনীতে ৩০৮.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় বেশি ধরা হয়েছিল কিন্তু অতিরিক্ত ব্যয় প্রয়োজন হয়নি।

সারণি-৩.১: প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং প্রকৃত অগ্রগতি

(লক্ষ টাকায়)

অঙ্গের নাম	একক	মূল ডিপিপি		লক্ষ্যমাত্রা (১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত অগ্রগতি		মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র পার্থক্য	
		পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
<b>রাজস্বঃ</b>									
মোটর ভেহিকেল	টি	৩.০০	১২০.০০	৩.০০	৯৫.৭৩	৩.০০	৯৫.৭৩	০	(-২৪.২৭)
ল্যাবরেটরি/ল্যাবরেটরি ইকুইপমেন্ট	টি	৪.০০	১২.০০	৪.০০	১২.০০	৪.০০	১২.০০	০	০
<b>মাটির কাজঃ</b>									
নতুন এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণ	ল:ঘ:মি:	১.১৬০	২৯০.০০	০.৯০	১৭৩.৩৪	০.৯০	১৭৩.৩৪	(-০.২৬)	(-১১৬.৬৬)
এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ	ল:ঘ:মি:	১.৪৮০	৩৭০.০০	১.৭১	৩৭৪.২৮	১.৭১	৩৮৪.৫১	(-০.২৩)	৪.২৮
<b>ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ</b>									
নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.৩২৫	২১৪.৪৬	৩.৯২	২৩০.৪৭	৩.৯২	২৩০.৪৭	(০.৬)	১৬.০১
পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	৪৬.০৫০	১৪৮৫.১১	৪৩.৬৩	১২২৬.৯৭	৪৩.৬৩	১২৪৩.৯৩	(-২.৪২)	(-২৫৮.১৪)
পেভমেন্ট মজবুতকরণ (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	১১.২০০	৩৭৬.৩২	১১.২০	২৮৭.৯২	১১.২০	৩০৩.৯৭	০	(-৮৮.৪)
পেভমেন্ট মজবুতকরণ (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৭.১৩০	৩৫০.০৮	২০.৩৯	১০৪০.৩১	১৭.৯০	৯০০.৩৬	(১৩.২৬)	৬৯০.২৩
<b>সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিল কোট)</b>									
নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৪.৮৩০০	১৩৫.২৪	৪.৯৭	১৪৫.৬৮	৪.৯৭	১৪৫.৬৮	(০.১৪)	১০.৪৪
প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	১২.৩৫০	১৬৯.৮১	১০.৮১	১২৫.৫৩	১০.৮১	১২৫.৫৩	(-১.৫৪)	(-৪৪.২৮)
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৯.৯০০	২৫৫.৯২	১০.৪৫	২৯৯.৩১	১০.৪৫	২৯৯.৩১	(০.৫৫)	৪৩.৩৯
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্ফেসিং (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৪.৮০০	১৮৩.৮৪	৫.৪০	২৭৫.২৮	৫.৪০	২৭৫.২৮	(০.৬)	৯১.৪৪

অংশের নাম	একক	মূল ডিপিপি		লক্ষ্যমাত্রা (১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত অগ্রগতি		মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির পার্থক্য	
		পরিমাণ/ সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/ সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ/ সংখ্যা	ব্যয়	পরিমাণ	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
সার্কেসিং (DBS ওয়ারিং কোর্স)									
নতুন নির্মাণের জন্য সার্কেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ		০.০০	০.৪৫	১৫.৭২	০.৪৫	১৫.৭২	০.৪৫	১৫.৭২
প্রশস্তকরণের জন্য সার্কেসিং (২X০.৯০ মিটার)	কিঃমিঃ	৩৩.৭০০	৪১১.১৪	৩৩.৯০	৪১০.৫২	৩৩.৯০	৪১৬.৫২	(-০.২)	-০.৬২
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্কেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	৩৩.৭০০	৭৫৮.২৫	৩৮.৮৪	৯১৯.৮৭	৩৮.৮৪	৯৩৬.৬৬	(-৫.১৪)	১৬১.৬২
বিদ্যমান পেভমেন্টের জন্য সার্কেসিং (৫.৫০ মিটার প্রশস্ত)	কিঃমিঃ	১৭.৬৩০	৫৯৫.০১	৩০.২৬	১২৭৮.৪৮	৩০.২৬	১২৭৯.৭০	(১২.৬৩)	৬৮৩.৪৭
কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ (৫টি)	মিটার	১২৮.৫০০	১৬৭০.৫০	১৩২.৪০	১৪২৯.৮৪	১৩২.৪০	১৪৩৫.০৪	(৩.৯)	-২৪০.৬৬
কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি)	মিটার	১৪০.১৭০	১৪০১.৭০	১৩৫.৪২	১১৭৮.৫১	১৩৫.৪২	১১৮৩.১০	(-৪.৭৫)	(-২২৩.১৯)
<b>রক্ষাপ্রদ কাজঃ</b>									
টো-ওয়াল	মিটার	৫৩৬০.০০	২০০.৪৬	৫৯৪৫.০০	১৮৮.২১	৫৯৪৫.০০	১৮৮.২১	৫৮৫.০০	(-১২.২৫)
সিসি ব্লকসহ জিও-টেক্সটাইল	বর্গমিটার	২১৮০০.০০	৩৩৫.৭৩	২০০৬০.০০	২৫৫.৫২	১৫২৪.৫৫	২০২.৩৯	(-১৭৪০.০০)	(-৮০.২১)
<b>নির্মাণ ও পূর্ত কাজঃ</b>									
সসার ডেন নির্মাণ	থোক	থোক	১২৬.৬৯	৫৩১৬.০০	৮৭.৮৮	৫৩১৬.০০	৮৭.৮৮	৫৩১৬.০০	(-৩৮.৮১)
সাইন, সিগন্যাল স্থাপন	থোক	থোক	৪৬.০০	থোক	৪৬.৮৬	থোক	৪৬.৮৬	থোক	০.৮৬
ইউটিলিটি স্থানান্তর			১৪.০০	থোক	৭.৩২	থোক	৬.১৮	থোক	-৬.৬৮
<b>উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)</b>			৯৫২২.২৬						
ফিজিক্যাল কন্ট্রোল	২%	২%	১৯০.৪৫	থোক	১০০.৬২	থোক	-	থোক	(-৮৯.৮৩)
প্রাইস কন্ট্রোল	৩%	৩%	২৮৫.৬৭	থোক	১০০.৬২	থোক	-	থোক	(-১৮৫.০৫)
<b>সর্বমোট</b>			৯৯৯৮.৩৮		১০৩০৬.৭৮		৯৯৮২.০০		৩০৮.৪০

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি ও প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন

### ৩.২ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১০টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। সারণি ৩.২-এ বর্ণিত প্যাকেজ ওয়ারি ক্রয় কার্যক্রম ও প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ক্রয় কার্যক্রম সরকারের বিধি মোতাবেক সম্পন্ন হয়েছে এবং কার্যাদি চুক্তি মূল্যে ও প্রদেয় সময়ে সমাপ্ত হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ।

সারণি-৩.২: বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

- প্যাকেজ/কাজের নাম	- ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় - চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	- দরপত্র আহ্বানের তারিখ - চুক্তির তারিখ - কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Widening & Strengthening of existing pavement with surfacing at different Km. (Ch. 00+000 to 18+000) of Darbost-Kanaighat-Shabag Road (Z-2011) under Sylhet road Division, Sylhet and DBS Wearing course at Ch. 00+000 to 02+900 of Shaistagonj-Puranbzar-Kalimnagar Road (Z 2009) under Hobigonj Road Division during the year 2015-2016.	১৯২১.২৫	২৩/০৯/২০১৫ ০৭/০১/২০১৬ ০৬/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
Construction of new embankment, Flexible pavement & carpeting seal coat work from Ch. 2+790 to 3+640, 12+485 to 13+320 & Ch.14+770 to 14+910 & Construction of 5 Nos. 1X3.00mX3.00m box culverts at 3 <sup>rd</sup> & 13 <sup>th</sup> Km. of Vadeshwar-Mirganj-Manikona-Fenchuganj Road (Z-2831) & Strenthening & surfacing work (DBS-wearing course) from Ch. 0+000 to 7+000 & reconstruction of 1 No. 1X 4.00m X2.5m box culvert at 6 <sup>th</sup> 1 No.-2X4.50m X2.50m box culvert at 10 <sup>th</sup> & 11 <sup>th</sup> Km. of Rashidpur-Bishwanath Rampasha-Lamakazi Road (Z-2016) under Sylhet Road Division of Road Zone, Sylhet during the year 2015-2016.	৯৩২.৩৫	২৩/০৯/২০১৫ ০৭/০১/২০১৬ ০৬/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩			
Improvement of Dowarbazar-Sunamganj Road (Z-2811) (Ch. 15+500 to 18+500) and Sunamganj-Kachirgati-Bishwamberpur Road (Z-2804) (Ch. 01+700 to 16+400) under Sunamganj Road Division during the year 2015-16.	১০৮২.০৮	২৩/০৯/২০১৫ ০৪/০১/২০১৬ ০৩/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪			
Widening from 14 <sup>th</sup> to 27 <sup>th</sup> Km and Construction of 25.74 meter (1X24.40m) PC Girder in place of a Bailey Brige at 18 <sup>th</sup> Km. (Gap No. 18/1) on Gobindaganj-Chatak-Dowarbazar Road under 2 <sup>nd</sup> phase of Zonal Zilla Road improvement project of Sunamganj Road Division during the year 2015-16.	১০৬৪.৫০	২৫/০৪/২০১৬ ৩১/০৮/২০১৬ ১৬/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫			
Strenthening the existing pavement and surfacing work at different Km. of Madanpur-Dirai-Sulla Road under Sunamganj Road	৪৯৩.৬৮	১৫/০১/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭ ১৯/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

- প্যাকেজ/কাজের নাম	- ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় - চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	- দরপত্র আহ্বানের তারিখ - চুক্তির তারিখ - কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Division during the year 2016-17.			
প্যাকেজ নং-৬			
Strengthening the existing pavement and surfacing work at different Km. of Madanpur-Dirai-Sulla Road under Sunamganj Road Division during the year 2016-17	৬৫০.১১	১৫/০১/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭ ১৮/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭			
Widening of existing flexible pavement and surfacing at Ch. 9+000 to h. 17+670 of Baniachong-Nobiganj Road (Z-2405) under Hobiganj Road Division during the year 2015-2016.	৭৪১.৯৯	২৩/০৯/২০১৫ ২২/১২/২০১৫ ৩১/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮			
Construction of 34.08m long P.C Girder Bridge (Atukura Bridge), 21.89 m long RCC Girder Bridge (Nagerkhal Bridge), RCC Girder Bridge (Moder patta Bridge) & 1X6.00mX5.50m RCC Box Culvert (Bibirmokam Culvert) of Hobiganj Road Division during the year 2015-2016.	৯৫৩.০৬	১১/১০/২০১৫ ১৬/০২/২০১৬ ১৭/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯			
Construction of 28.78m long P.C Girder Bridge at 29 <sup>th</sup> Km and RCC Box Culvert of different size (67.00m) including Saucer drain & Toe wall at different Km of kulaura- Shamsheernagar-Sreemongal Road (Z-2003) under Moulvibazar Road Division of Road Zone Sylhet during the year 2015-16.	১০০৬.৮৭	১১/১০/২০১৫ ২৬/০১/২০১৬ ১৯/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১০			
Widening, Strengthening & Surfacing by DBS Wearing Course from 26 <sup>th</sup> Km to 42 <sup>th</sup> Km of kulaura Shamsheernagar-Sreemongal Road under Road Division Moulvibazar of Road Zone Sylhet Sylhet during the year 2015-16.	১০৩৭.৩৭	২৩/০৯/২০১৫ ০৪/০১/২০১৬ ০৩/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

সূত্রঃ রিভাইসড ডিপিপি ও প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন ও সংগৃহীত তথ্য

**গাড়ি/ট্রাকপোর্ট/মেশিনারীজ ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩টি মটর ভেহিক্যাল ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকায় এবং ৪টি ল্যাবরেটরি ইকুপমেন্ট ১২.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩টি মটর ভেহিক্যাল ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকা এবং ৪টি ল্যাবরেটরি ইকুপমেন্ট ১২.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয় করা হয়েছে। প্রকল্প সমাপ্তির পর ৩টি মটর ভেহিক্যাল সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগে এবং ল্যাবরেটরি ইকুপমেন্ট তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সার্কেলে ব্যবহৃত হচ্ছে জানা যায়।

৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জনঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে Output, Outcome ও Impact পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণঃ

সারণি-৩.৩: প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা

ক্রমিক	প্রধান উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্যের অর্জন পর্যালোচনা
১.	জেলা সড়ক প্রকল্পের অসমাপ্ত তথা প্রয়োজনীয় কাজ শেষ করা।	<p>সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ইতোপূর্বে ৮টি জোনের মাধ্যমে ৮টি “জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প” এবং “ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের জরুরি পুনর্বাসন” শীর্ষক অন্য একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়।</p> <p>উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কসমূহের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক সিলেট জোনের ১০টি জেলার জন্য ১১টি জেলা সড়ক উন্নয়নের জন্য আলোচ্য প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনের ১১টি জেলা সড়কের ১৯৫.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ৮৫.৮৮ কিঃমিঃ সড়ক মেরামত/নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রস্তাবিত ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে “জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়।</p> <p>পরবর্তীতে কিছু অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রেট শিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় ১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১২/০৩/২০১৭ ইং তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয় যার মূল্য ছিল ১০৩০৬.৭৮ লক্ষ টাকা।</p> <p>প্রকল্পের আওতায় ২.৬১ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ৩.৯২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ৪৩.৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং-৩১.৬৩ কিঃমিঃ, কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ (৫টি) ১৩২ মিটার, কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি) ১৩৫.৪২ মিটার, টো-ওয়াল ৫৯৪৫ মিটার সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল ২০০৬০ বর্গমিটার, সসার ড্রেন নির্মাণ ৫৩১৬ মিটার ও প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল কিঃমিঃ পোস্ট ও রোড মার্কিংয়ের কার্যাদি সম্পন্ন করা হয়।</p>
২.	পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিতে (পিএমপি) বা অন্য কোন প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন জেলা সড়কগুলো উন্নত করা।	<p>আলোচ্য প্রকল্পের সড়কগুলো উন্নয়নের মাধ্যমে পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিতে (পিএমপি) বা অন্য কোন প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন জেলা সড়কগুলো উন্নত করা হয়েছে। সড়কের উন্নয়নের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। উন্নত পরিবহন ব্যবস্থার প্রবর্তন হয়েছে। জনগণ দেশের বিভিন্ন গন্তব্যে সহজে যাতায়াত করতে পারে ও পণ্য পরিবহন করতে পারে। কৃষিপণ্য বিপণনের সুব্যবস্থা সৃষ্টি হবার ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণ কৃষি উৎপাদনে উৎসাহিত হচ্ছে।</p>

৩.	সিলেট জোনে সড়কসমূহের নেটওয়ার্কের উন্নয়ন সাধন করা।	প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের ফলে সিলেট জোনের সড়কসমূহের নেটওয়ার্ক উন্নয়ন হয়েছে। সড়কগুলো সিলেট জোনের ৪ টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন। ফলে পুরো সিলেট এই উন্নয়নের সুবিধা পেয়েছে।
৪.	সিলেট জোনের পাশাপাশি জাতীয় নেটওয়ার্কে স্মার্ট ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	জেলা সড়কগুলো জাতীয় মহাসড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সম্পৃক্ত। ফলে প্রত্যন্ত এলাকার জনগণ এই উন্নয়নের সুবিধা ভোগ করছে। সিলেট জোনের পাশাপাশি জাতীয় নেটওয়ার্কে স্মার্ট ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হয়েছে।  উন্নত সড়কের কারণে উন্নত যানবাহন চালু হয়েছে বিধায় ভ্রমণের সময় এবং সড়ক যোগাযোগে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। এসব সুফল প্রকল্প এলাকার জনগণ সরাসরি ভোগ করছে।  জনগণ দেশের বিভিন্ন গন্তব্যে সহজে যাতায়াত করতে পারে ও পণ্য পরিবহন করতে পারে। কৃষিপণ্য বিপণনের সুব্যবস্থা সৃষ্টি হবার ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণ কৃষি উৎপাদনে উৎসাহিত হচ্ছে।

### ৩.৪ প্রভাব মূল্যায়ন

সমীক্ষায় প্রাপ্ত উপাত্তের স্ট্যাটিস্টিকাল টেস্টের মাধ্যমে প্রভাব মূল্যায়ন নিম্নরূপঃ

সারণি- ৩.৪: সম্ভাব্য সূচকগুলোর মধ্যে সম্পর্ক

সূচক	সুবিধাভোগী	সুবিধাভোগী নয়
	পি.মান	পি.মান
উত্তরদাতার শিক্ষার সাথে সম্ভাব্য সূচকগুলোর সম্পর্ক-		
রাস্তার উন্নয়ন থেকে উপকৃত	০.০০০*	০.০১৩*
রাস্তা ঘাটের উন্নয়নের ফলে কৃষির পরিবর্তন হয়েছে	০.০২০*	০.০০৭*
প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে	০.৭৬৫	০.০০৯*
প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা নেয়া সহজ হয়েছে	০.৭৭৫	০.০০০*
প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সড়ক দুর্ঘটনার হার পরিবর্তিত হয়েছে	০.০১২*	০.০০৪*
রাস্তাটি ব্যবহার করতে সমস্যা	০.০৩০*	০.০০২*
উত্তরদাতার মূল পেশাসহ সম্ভাব্য সূচকগুলোর সম্পর্ক-		
রাস্তার উন্নয়ন থেকে উপকৃত	০.০০০*	০.০৪০*
রাস্তা ঘাটের উন্নয়নের ফলে কৃষির পরিবর্তন হয়েছে	০.০০২*	০.৮৮০
প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে	০.৬২৪	০.৭৮৪
প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা নেয়া সহজ হয়েছে	০.০০৪*	০.০০০*
প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সড়ক দুর্ঘটনার হার পরিবর্তিত হয়েছে	০.২৭১	০.০১০*

\*" ইঙ্গিত দেয় যে অনুমানগুলো পরিসংখ্যানগত ভাবে ৫% তাৎপর্যপূর্ণ স্তরে তাৎপর্যপূর্ণ

এই সারণিটি উত্তরদাতাদের শিক্ষা এবং পেশাগত স্তর এর সাথে সম্ভাব্য সূচকগুলোর সংযুক্তি দেখায় যে তারা তাদের উপর নির্ভর করে কি করে না। বেশ কয়েকটি সূচক উত্তরদাতাদের শিক্ষার স্তর এবং পেশার উপর নির্ভরতা দেখিয়েছে, যখন পি-মান ০.০৫ এর চেয়ে কম হয়, এটি পরিসংখ্যানগত ভাবে তাৎপর্যপূর্ণ বলে বিবেচিত হয় এবং আমরা বলতে পারি যে একটি সূচক অন্যটির উপর নির্ভরশীল বা অন্যটির সাথে যুক্ত। টেবিল থেকে দেখা যাচ্ছে যে, রাস্তার উন্নয়ন থেকে উপকৃত সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া



(০.০০০<০.০৫ এবং ০.০১৩<০.০৫) এবং রাস্তাঘাটের উন্নয়নের ফলে কৃষি কাজ সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া (০.০২০<০.০৫ এবং ০.০০৭<০.০৫) যথাক্রমে সুবিধাভোগী এবং সুবিধাভোগী নয় উভয় গোষ্ঠীর জন্যই তাদের শিক্ষার স্তরের উপর নির্ভরশীল। অতিরিক্ত, কর্মসংস্থান সুযোগ সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া (০.০০৯<০.০৫) শুধু মাত্র সুবিধাভোগী নয় গোষ্ঠীর শিক্ষার স্তরের উপর নির্ভরশীল কিন্তু সুবিধাভোগী গোষ্ঠীর শিক্ষার স্তরের উপর নির্ভরশীল নয়। একইভাবে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নে চিকিৎসা সেবা নেয়া সহজ করে তুলেছে প্রতিক্রিয়াগুলোও (০.০০০<০.০৫) শুধুমাত্র সুবিধাভোগী নয় গোষ্ঠীর শিক্ষার স্তরের উপর নির্ভরশীল। তবে রাস্তাটি ব্যবহার করতে সমস্যা হয় প্রতিক্রিয়াগুলো (০.০৩০<০.০৫ এবং ০.০০২<০.০৫) এবং প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সড়ক দুর্ঘটনার হার (০.০১২<০.০৫ এবং ০.০০৪<০.০৫) সুবিধাভোগী এবং সুবিধাভোগী নয় উভয় শ্রেণির শিক্ষার স্তরের উপর নির্ভরশীল।

এখন, মানুষের পেশাগত অবস্থান কখনও কোনও সমস্যা সম্পর্কে তাদের প্রতিক্রিয়াগুলোতে প্রভাব ফেলে। উপরের টেবিল থেকে আমরা দেখতে পাচ্ছি যে রাস্তার উন্নয়ন থেকে উপকৃত সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া (০.০০০<০.০৫ এবং ০.০৪০<০.০৫) এবং প্রকল্পটি বাস্তবায়নে চিকিৎসা সেবা (০.০০৪<০.০৫ এবং ০.০০০<০.০৫) যথাক্রমে সুবিধাভোগী এবং সুবিধাভোগী নয় উভয় গোষ্ঠীর জন্যই তাদের পেশার উপর নির্ভরশীল। রাস্তা ঘাটের উন্নয়নের ফলে কৃষি কাজ সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া (০.০০২<০.০৫) শুধুমাত্র সুবিধাভোগী গোষ্ঠীর পেশার উপর নির্ভরশীল। বিপরীতে, শুধুমাত্র সুবিধাভোগী নয় গোষ্ঠীর প্রতিক্রিয়া প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সড়ক দুর্ঘটনার হারের উপর তাদের পেশার উপর নির্ভরশীল।

সারণি-৩.৫: রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে পরিবর্তন হয়েছে তাদের প্রতিক্রিয়া নিয়ে এবং উত্তরদাতাদের আয় নিয়ে ওয়ান- ওয়েঅ্যানোভা পরীক্ষা

ওয়ান- ওয়েঅ্যানোভা					
	এসএস	ডিএফ	এমএস	এফমান	তাৎপর্যপূর্ণ মান
গুপের মধ্যে	১১.৯৪৩	৩৪	০.৩৫১	৩.৩৭৫	০.০৪৭
গুপগুলোর মধ্যে	৮৮.১৬৭	৮৪৪	০.১০৪		
মোট	১০০.১১	৮৭৮			

এই সারণিটি (৩.৫) উত্তরদাতাদের আয় এর মধ্যে রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোনও পরিবর্তন হয়েছে তার কোন পরিসংখ্যানগত ভাবে তাৎপর্যপূর্ণ আছে কিনা তা দেখার জন্য উত্তরদাতাদের আয় এর সাথে রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোনও পরিবর্তন সম্পর্কে উত্তরদাতার প্রতিক্রিয়াগুলোর অ্যানোভা এর আউটপুট দেখায়। আমরা দেখতে পাচ্ছি যে তাৎপর্যপূর্ণ মানটি ০.০৪৭ যা ০.০৫ এর নিচে রয়েছে এবং সুতরাং, যখন তারা রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোনও পরিবর্তন হয় তখন উত্তরদাতাদের আয়ের গড় দৈর্ঘ্যের মধ্যে একটি পরিসংখ্যানগত ভাবে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য রয়েছে। এর অর্থ যখন সুবিধাভোগী গোষ্ঠী রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোন পরিবর্তন হয় তখন তাদের আয়ে ধনাত্মক প্রভাব ফেলেছে। প্রকল্পভুক্ত ১১ টি রাস্তার সমগ্র জনগণের মধ্য থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচিত নমুনা জরিপের ফলাফল বিশ্লেষণে ধারণা করা যায় যে সবগুলো রাস্তার জনগণের উপরেই এই ধনাত্মক প্রভাব কার্যকর। উপরোক্ত পর্যালোচনা থেকে বলা যায় যে আলোচ্য প্রকল্পের রাস্তার উন্নয়ন হওয়ায় জনগণের জীবনযাত্রার মানে শুভ ফল বয়ে এনেছে।

**৩.৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণঃ**

নির্মাণকালীন সময়ে (২০১৫ থেকে ২০১৭ সাল) মোট ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন যারা খন্ডকালীন দায়িত্ব পালন করেন। সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্যে জানা যায় যে প্রকল্প চলাকালীন সময়ে সওজ প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগ করে। সমীক্ষায় জানা যায় যে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি কার্যাদি সুষ্ঠুভাবে সম্পাদন করা হয়েছে।

৩.৬ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা সে বিষয়গুলো সারণি/লেখচিত্র/পাইচার্টের মাধ্যম, উপস্থাপন, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণঃ

### ৩.৬.১ ভৌত অবকাঠামোর অবস্থা

সমীক্ষায় ৯ টি প্যাকেজের মধ্যে ৫ টি প্যাকেজের তথ্য উপাত্ত পর্যালোচনা করা হয়েছে যার মোট দৈর্ঘ্য ৬৫.৭ কিঃমিঃ যা নিম্নরূপঃ

**ক) দরবস্ত-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক (জেড-২০১১) :** ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.৪৯ লক্ষ ঘঃমি মাটির কাজ বাবদ ৯৭.৭৫ লক্ষ টাকা, ৯.২০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট-এর উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশস্তকরণ বাবদ ২৪১.৮০ লক্ষ টাকা, ৯.২০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় শক্তিশালীকরণ বাবদ ২২৭.৮৫ লক্ষ টাকা, ৮.০৭ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় শক্তিশালী করণ বাবদ ৩৪৭.৮৭ লক্ষ টাকা, ১৭.২৭ কিঃমিঃ উন্নয়নকৃত পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ ৬৭৫.৬৮ লক্ষ টাকা, ২৭.৪২ মিটার (২টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৭৭.৫২ লক্ষ টাকা, ২০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৬.০০ লক্ষ টাকা, ১০০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল সিসি ব্লক নির্মাণ বাবদ ১৩.৬০ লক্ষ টাকা, ৪৫০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৯.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ৭.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের কয়েকটি স্থানে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। সড়কে কোন পটহোল ও কিনারা ভাঙ্গা নাই। সড়কের ৯ম ও ১২তম কিলোমিটারে ৩-ভেন্ট বিশিষ্ট ২টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কে পর্যাপ্ত পরিমাণ কিঃমিঃ ও সাইন পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।

আইইমিডি-র পরিদর্শন টিম নির্মাণ পরবর্তী সময়ে সড়কের কানাইঘাট প্রান্তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মিঃমিঃ পায় (গ্রহণযোগ্য ৫০ মিঃমিঃ)।

**খ) রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজি (জেড-২০১৬) :** ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ১.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় শক্তিশালীকরণ বাবদ ৩৭.৩৭ লক্ষ টাকা, ৭ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ ২৫৪.৭৪ লক্ষ টাকা, ১৯.০০ মিটার (৪টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৬৫.৩৯ লক্ষ টাকা, ২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৩.৬০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ২.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এই প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয় পরিলক্ষিত হয়। সড়কের বিশ্বনাথপুর থানার সামনে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে পানি জমে থাকে। সড়কের ৬ষ্ঠ (৬/১), ৭ম (৭/১), ১০ম (১০/১) ও ১১ তম (১১/১) কিলোমিটারে মোট ৪ টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কে কিঃমিঃ ও সাইন পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।

**গ) সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক (জেড-২৮০৪) :** ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.১৫ লঃঘঃমিঃ নতুন মাটির কাজ বাবদ ৩২.০৪ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় ৯.০১ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ ২৫৬.৮ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততার ৫.৪০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ ২৭৫.২৮ লক্ষ টাকা, ৩০০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৮৪.০০ লক্ষ টাকা, ১৪৯১০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক নির্মাণ বাবদ ১৭৫.১৯ লক্ষ টাকা, ১২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ১.৯২ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ৫.৪৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এই প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা যায়। সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা গেছে। সড়কে কিঃমিঃ ও সাইন পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে তবে কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।

**ঘ) কুলাউড়া- শমসেরনগর- শ্রীমঙ্গল রোড ( জেড ২০০৩ ) :** ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিত/উঁচুকরণের জন্য ০.২৭৫৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ৪৬.৭৭ লক্ষ টাকা, ১২.২২৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিত করণ বাবদ ৪০১.০৬ লক্ষ টাকা, ০.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় শক্তিশালীকরণের জন্য ১২.৫৬ লক্ষ টাকা, ১৭.০০ কিঃমিঃ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ ৫৬৪.৪৭ লক্ষ টাকা, ২৮.০৮ মিটার (১টি) দীর্ঘ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ বাবদ ৩৬২.০০ লক্ষ টাকা, ৬৮ মিটার (১৬টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৬১২ লক্ষ টাকা, ৪০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৯.০০ লক্ষ টাকা, ১২০০ মিটার সসার ডেন নির্মাণ বাবদ ২৪ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং বাবদ ১২.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এই প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ডেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা যায়। সড়কে কোন পটহোল দেখা যায়নি তবে বাজার অংশে দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা ও সার্ফেস ক্ষয় লক্ষ করা যায়। সড়কে রোড মার্কিং, কিঃমিঃ ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট আছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগত মান সন্তোষজনক পাওয়া গেছে।

**ঙ) বানিয়াচাঁং-নবীগঞ্জ সড়ক (নবীগঞ্জ-কাগাপাশা অংশ) (জেড-২৪০৫) :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়ক প্রশস্ত/উঁচুকরণের জন্য ০.৫৩৪ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ, ১৪০.৪৪ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততার ৮.৩৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিত করণ বাবদ ২৪৩.৭৫ লক্ষ টাকা, ৮.৩৯ কিঃমিঃ উন্নয়নকৃত পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ ৩১২.৭৫ লক্ষ টাকা, ৮০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৩২.০১ লক্ষ টাকা, ৫২০ মিটার সসার ডেন নির্মাণ বাবদ ৮.০৬ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং বাবদ ৫.২৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এই প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা যায়। সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা গেছে। কিঃমিঃ ও সাইন পোস্ট দেখা গেছে। তবে কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।



রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাপাশা সড়ক



কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঙ্গল সড়ক



দরবস্ত-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক



সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক

চিত্র-৩.১: প্রকল্পের সড়কসমূহের চিত্র

## ৩.৬.২ আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যালোচনা

প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করার জন্য প্রকল্প এলাকা হতে Quantitative এবং Qualitative এ দুই ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

### ক) Quantitative তথ্য ও উপাত্তের বিশ্লেষণ

আর্থ-সামাজিক অবস্থার প্রভাব মূল্যায়ন দু'ধরনের (সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপ) উত্তরদাতাদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ করে করা হয়েছে। আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যালোচনা করার জন্য প্রকল্প এলাকার বিভিন্ন শ্রেণি পেশার মানুষের আয় ব্যয়, শিক্ষা, চিকিৎসা, কৃষি, কর্মসংস্থান, যাতায়াতের সময় ইত্যাদির পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের অবস্থানের তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে এ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়েছে।

জরিপ কাজে সুবিধাভোগী গ্রুপের ৮৮০ জন ও কন্ট্রোল গ্রুপের ৪৪০ জন, মোট ১৩২০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

### আর্থ-সামাজিক অবস্থার পর্যালোচনা

#### ১. উত্তরদাতা পুরুষ/মহিলাঃ

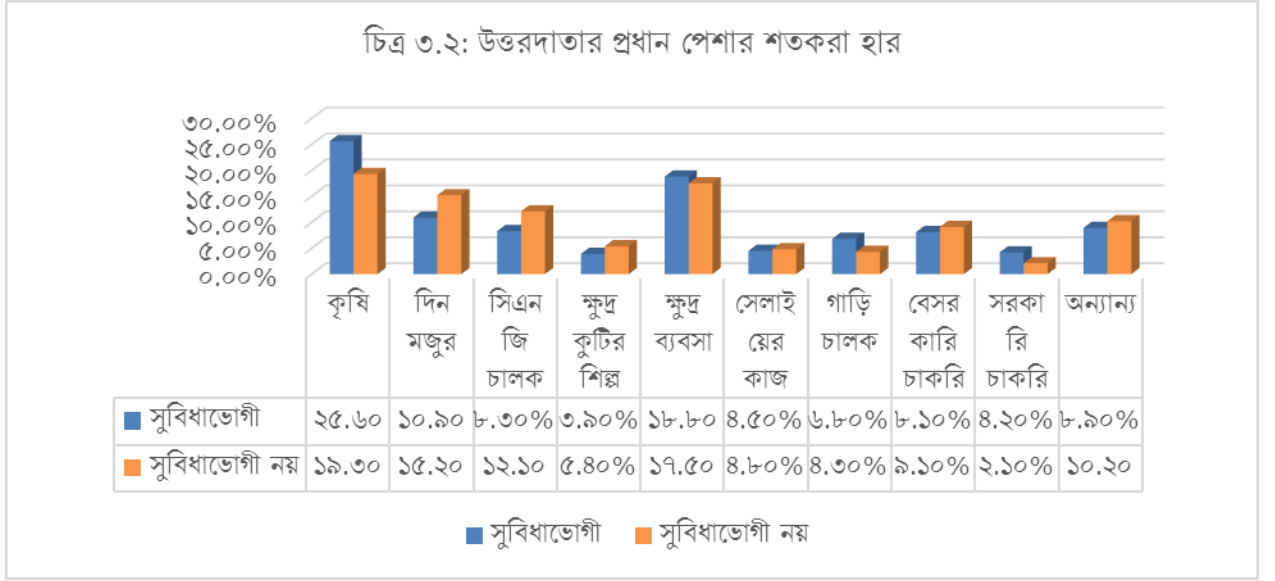
প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আর্থ-সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নের জন্য পরিমাণগত জরিপ করা হয়। সুবিধাভোগী গ্রুপের ৮৮০ ও সুবিধাভোগী নয় (কন্ট্রোল গ্রুপ) থেকে ৪৪০ জনকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করে প্রশ্নমালার মাধ্যমে জরিপ করে বিভিন্ন তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। সুবিধাভোগী গ্রুপে ৬৬৩ জন পুরুষ (৭৫.৩%) ও ২১৭ জন মহিলার (২৪.৭%) এর সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। কন্ট্রোল গ্রুপের মোট সাক্ষাৎকারদাতাদের মধ্যে ৩২৬ জন পুরুষ (৭৪.১%) ও ১১৪ জন (২৫.৯%) মহিলা। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি-১ এ উল্লেখ করা হয়েছে।

#### ২. শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাদের মধ্যে প্রাথমিক পর্যায়ে লেখাপড়া জানা উত্তরদাতার সংখ্যা সর্বাধিক (২৭.৮%)। মাধ্যমিক পর্যায়ে শিক্ষিতের সংখ্যাও উল্লেখযোগ্য (২২.৪%)। কন্ট্রোল গ্রুপের শিক্ষার হারও প্রায় একই রকম। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর ২ এ উল্লেখ করা হয়েছে।

#### ৩. পেশাঃ

প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত যেমন, কৃষি, দিনমজুর, গাড়ি চালক, ক্ষুদ্র ব্যবসা/ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, সরকারি চাকরি, বেসরকারি চাকরি ইত্যাদি। জরিপে উত্তরদাতাদের মধ্যে প্রায় ৬.৮% গাড়ী চালক, ২২.৭% মোট ক্ষুদ্র ব্যবসা ও ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ও প্রায় মোট ১২.৩% সরকারি ও বেসরকারি চাকুরিতে নিয়োজিত। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল গ্রুপে ক্ষুদ্র ব্যবসা/ক্ষুদ্র কুটির শিল্পের সংখ্যা সর্বাধিক (২২.৫%)। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি-৩ এ উল্লেখ করা হয়েছে।



## ৪. পরিবারের সদস্য সংখ্যাঃ

মোট সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের সর্বাধিক সংখ্যক পরিবারের সদস্য সংখ্যা গড়ে ৫-৬ জন। পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যার বিশ্লেষণ নিম্নের সারণিতে দেয়া হল।

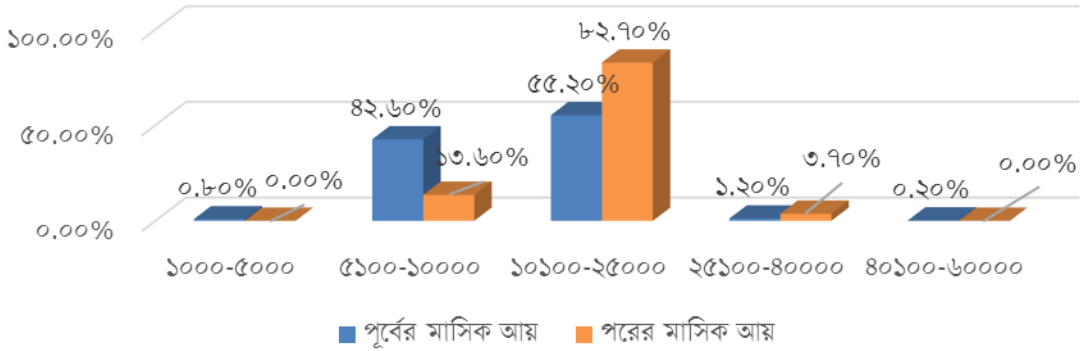
সারণি- ৩.৬: সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যার তুলনামূলক পর্যালোচনা

সদস্য সংখ্যা	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
১-২	৬২	৭.১	২৫	৫.৬
৩-৪	২৪৯	২৮.৩	১১৪	২৫.৮
৫-৬	৩৭৫	৪২.৬	২১৯	৪৯.৮
৬ +	১৯৪	২২.০	৮২	১৮.৮
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০
গড় সদস্য সংখ্যা	৪.৩		৪.৬	

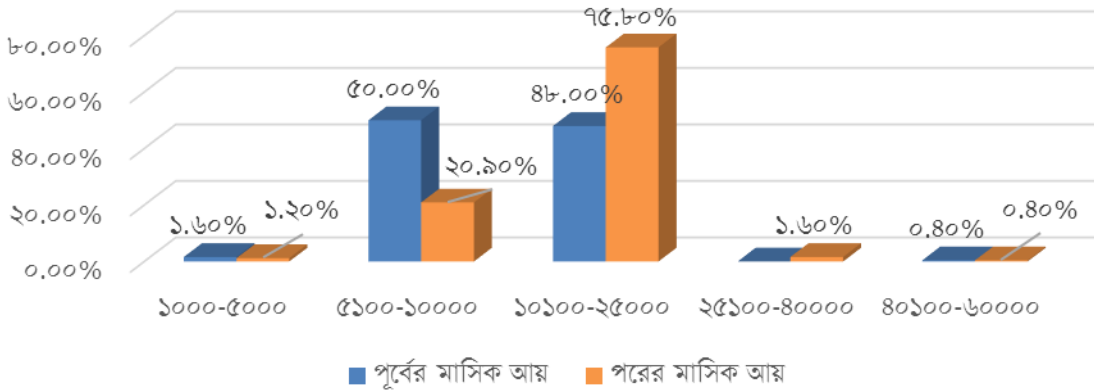
## ৫. মাসিক আয়ঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুবিধাভোগী জনগণের আয় উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ৪২.৬% এর মাসিক আয় ছিল টাকা ৫,১০০-১০,০০০ ও ৫৫.২০% এর টাকা ১০,১০০-২৫,০০০। প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে ১৩.৬০% এর মাসিক আয় ১০,১০০-২৫,০০০ ও ৮২.৭% এর ২৫,১০০-৪০,০০০। কন্ট্রোল গ্রুপের সাথে তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায় সুবিধাভোগীর মাসিক আয় অধিক বৃদ্ধি পেয়েছে। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি ৪ ও ৫ এ উল্লেখ করা হয়েছে।

চিত্র ৩.৩: পূর্বের ও পরের মাসিক আয় (সুবিধাভোগীদের)



চিত্র ৩.৪: পূর্বের ও পরের মাসিক আয় (সুবিধাভোগী নয়)



## ৬. যাতায়াতের সময়ঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সড়ক যোগাযোগে সময় কম লাগছে এবং জনগণ দ্রুত তাদের গন্তব্যে পৌঁছাতে পারে। সুবিধাভোগী এলাকার জনগণের তাদের নিকটবর্তী জেলা শহরে যেতে গড়ে ১.১৫ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ০.৭৯ ঘন্টা সময় লাগে। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণের সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে গড়ে ২.৩৩ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ১.৭২ ঘন্টা সময় লাগে।

সারণি-৩.৭: সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে সময়

ঘন্টা	গড়	সর্বোচ্চ	সর্বনিম্ন
সুবিধাভোগী	১.১৫	১.৯০	০.৪০
সুবিধাভোগী নয়	২.৩৩	২.৫০	০.৭০

সারণি- ৩.৮: সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পরে বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে সময়

ঘন্টা	গড়	সর্বোচ্চ	সর্বনিম্ন
সুবিধাভোগী	০.৭৯	০.৯০	০.২০
সুবিধাভোগী নয়	১.৭২	২.১০	০.৫০

#### ৭. সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে বিবিধ উপকারঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে জনগণের বিবিধ উপকার হয়েছে যেমন, উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা, অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা, জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে, চিকিৎসা সেবা সুবিধা ইত্যাদি। বিস্তারিত সারণি ৩.৯ এ দেখান হলো।

সারণি- ৩.৯: সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছে

উপকৃত হওয়ার ধরণ	সংখ্যা	শতকরা হার
সময় কম লাগে	৯৯	১১.১
কর্মসংস্থান হয়েছে	৩৯	৪.৪
যানজট ভোগান্তি কমেছে	১৪৩	১৬.২
রাস্তার পাশে জমির দাম বেড়েছে	৭১	৮.১
অল্প সময়ে রোগীকে ডাক্তারের কাছে নেয়া যায়	১১৪	১২.৯
স্কুলে সহজে যেতে পারে	২৭	৩.১
শিক্ষার সম্প্রসারণ	১২	১.৪
ভালো যানবাহন পাওয়া যায়	২৪	২.৮
ব্যবসার প্রসার ঘটেছে	৯৯	১১.২
প্রশস্ত রাস্তা হয়েছে	১২	১.৪
শিল্প কারখানা বেড়েছে	৪৩	৪.৯
বাসা ভাড়া দেয়া যাচ্ছে	২	০.২
সংসারের আয় বেড়েছে	১০	১.২
কৃষিপণ্য দ্রুত শহরে নেয়া যায়	৩৬	৪.১
যাতায়াত ব্যয় কম হয়	৩৪	৩.৯
বিভিন্ন অফিসের শাখা তৈরি হয়েছে	১৩	১.৫
যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে	৮৫	৯.৭
মালামাল পরিবহনের সুবিধা	১৭	১.৯
মোট	৮৮০	১০০

#### ৮. সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে অসুবিধাসমূহঃ

সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে বিভিন্ন অসুবিধা হত যেমন, যাতায়াত করতে সময় ও খরচ বেশী লাগত, কৃষিজাত পণ্যের বাজারজাতকরণ অসুবিধা হত, সড়ক দুর্ঘটনা বেশী হত, রোগীদের সেবা কেন্দ্রে নিতে সমস্যা হত। বিস্তারিত সারণি ৩.১০ এ দেখান হলো।

সারণি- ৩.১০: সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কিকি অসুবিধার হত

সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে বিভিন্ন অসুবিধা	সংখ্যা	শতকরা হার
যাতায়াতে সময় বেশি লাগত	১১২	১২.৭
রাস্তা ভাঙা ছিল	১২২	১৩.৯
বর্ষীয় কাদা হত	৬৪	৭.৩
রাস্তা প্রশস্ত ছিল না	৩৭	৪.২
ব্যবসায়ীদের মন্দা অবস্থা ছিল	২৭	৩.১
ভালো যানবাহন পাওয়া যেত না	২৫	২.৮
ড্রেনেজ সমস্যা ছিল	৪৭	৫.৪
গাড়ি চালাতে অসুবিধা হত	১০	১.১
শিক্ষার্থীদের স্কুল যেতে সময় বেশি লাগত	১৪	১.৬
যাতায়াত ব্যয় বেশি ছিল	১৩	১.৫
যানজটের কারণে কাঁচামাল নষ্ট হত	৫	০.৬
দুর্ঘটনা ঘটত	৫৫	৬.৩
যানজট থাকত	৬১	৬.৯
শিল্প কারখানা ছিল না	৪২	৪.৮
জলবদ্ধতা সৃষ্টি হত	৪৭	৫.৪
কর্মসংস্থান কম ছিল	৭৩	৮.৩
ধূলাবালি থাকত	১০	১.১
কৃষি পণ্য পরিবহনে অসুবিধা হত	২০	২.৩
রোগীদের যাতায়াতের অসুবিধা ছিল	৯৪	১০.৭
মোট	৮৮০	১০০

৯. সড়কটি ব্যবহার

বিভিন্ন কাজে সড়কটি ব্যবহার হয় যেমন, হাট বাজার/শহরে যাতায়াতের জন্য, নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে যাতায়াতসহ নানাবিধ কাজে সড়কটি ব্যবহার করা হয়। বিস্তারিত সারণি ৩.১১ এ দেখান হলো।

সারণি- ৩.১১: কি কি কাজে সড়কটি ব্যবহার হয়

সড়ক ব্যবহার	সংখ্যা	শতকরা হার
হাট বাজার /শহরে যাতায়াতের জন্য	৩২৮	৩৭.২
নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য	২৯৯	৩৪
ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য	২৫৩	২৮.৮
মোট	৮৮০	১০০

১০. কৃষি পণ্য পরিবহনে সড়কটি ব্যবহারঃ

কৃষি পণ্য পরিবহনের কাজে সড়কটি ব্যবহার সম্পর্কে মতামত প্রদান করেন যেমন, অনেক ব্যবহার (৫৬.৮%), অল্প ব্যবহার (১৯.৮%), মোটামুটি ব্যবহার (২৩.২%) এবং কখনও কখনও ব্যবহার (০.২%)। বিস্তারিত সারণি ৩.১২-তে দেখান হলো।



সারণি- ৩.১২: কৃষি পণ্য পরিবহনের কাজে সড়কটি ব্যবহার

কৃষি পণ্য পরিবহনে সড়কটি ব্যবহার	সংখ্যা	শতকরা হার
অনেক ব্যবহার	৫০০	৫৬.৮
অল্প ব্যবহার	১৭৪	১৯.৮
মোটামুটি ব্যবহার	২০৪	২৩.২
কখনও কখনও ব্যবহার	২	.২
মোট	৮৮০	১০০

১১. কৃষি পণ্য পরিবহনে তুলনামূলক খরচঃ

কৃষিপণ্য পরিবহন ও বাজারজাতকরণে এলাকাবাসী উপকৃত হয়েছেন। পরিবহন খরচ আগের তুলনায় কমেছে। অধিকাংশ (৭৮.০%) উত্তরদাতা বলেছেন যে, কৃষি পণ্য পরিবহন খরচ অনেক কমেছে এবং ২২.০% উত্তরদাতা বলেছেন যে অল্প কমেছে। ফলশ্রুতিতে আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত হয়েছে। বিস্তারিত সারণি ৩.১৩-তে দেখান হলো।

সারণি- ৩.১৩: কৃষি পণ্য পরিবহনের খরচ আগের তুলনায় কমেছে

কৃষি পণ্য পরিবহন খরচ	সংখ্যা	শতকরা হার
অনেক কমেছে	৬৮৬	৭৮
অল্প কমেছে	১৯৪	২২
কোন পরিবর্তন নেই	০	০
কিছু বেড়েছে	০	০
অনেক কমেছে	০	০
মোট	৮৮০	১০০

১২. এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের পরিবর্তনঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের পরিবর্তন বিষয়ে মতামত দেন যেমন, ৯৬.১% লোক বলেছেন যে পরিবর্তন হয়েছে এবং ৩.৯% বলেছেন হয়নি। বিস্তারিত সারণি ৩.১২ এ দেখান হলো।

সারণি- ৩.১৪: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের পরিবর্তন

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৮৪৫	৯৬.১
না	৩৫	৩.৯
মোট	৮৮০	১০০

১৩. কর্মসংস্থানের সুযোগঃ

প্রায় সকল সুবিধাভোগী উত্তরদাতা (৯৯.৫%) বলেছেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে। যেমন কৃষি কাজ (২৩.৬%), কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ (২২.৮%), যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে (২১.৯%), অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (সড়ক, সেতু নির্মাণ, উন্নয়ন, সংস্কার) (১৪.৩%), এবং ক্ষুদ্র ব্যবসা (১৭.৪%)। বিস্তারিত সারণি ৩.১৫ এবং ৩.১৬-তে দেখান হলো।

সারণি- ৩.১৫: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে

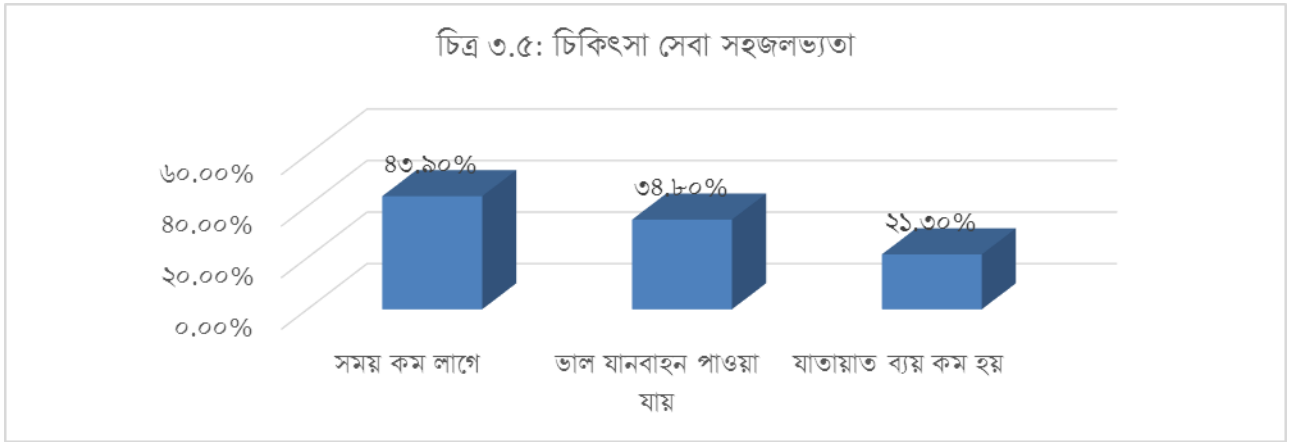
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৮৭৫	৯৯.৫
না	৫	.৬
মোট	৮৮০	১০০

সারণি- ৩.১৬: কোন কোন ক্ষেত্রে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে

কর্মসংস্থানের সুযোগ	সংখ্যা	শতকরা হার
কৃষি কাজ	২০৭	২৩.৬
কৃষিপণ্য বাজারজাত করণে	২০১	২২.৮
যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে	১৯৩	২১.৯
অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (সড়ক, সেতু নির্মাণ, উন্নয়ন, সংস্কার)	১২৬	১৪.৩
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৫৩	১৭.৪
মোট	৮৮০	১০০

### ১৪. চিকিৎসা সেবা সহজলভ্যতাঃ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বিভিন্ন সেবা প্রাপ্তিতে বিশেষ সুবিধা জনগণ ভোগ করেছে। ১০০% জনগণ তাদের সুফল প্রাপ্তির কথা স্বীকার করেছেন। সময় কম লাগে (৪৩.৯%), এ্যাম্বুলেন্স ও ভাল যানবাহন পাওয়া যায় (৩৪.৮%) এবং যাতায়াত ব্যয় কম হয় (২১.৩%)। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি-৬ ও ৭ ও চিত্র ৩.৫ এ উল্লেখ করা হয়েছে।



### ১৫. বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধাঃ

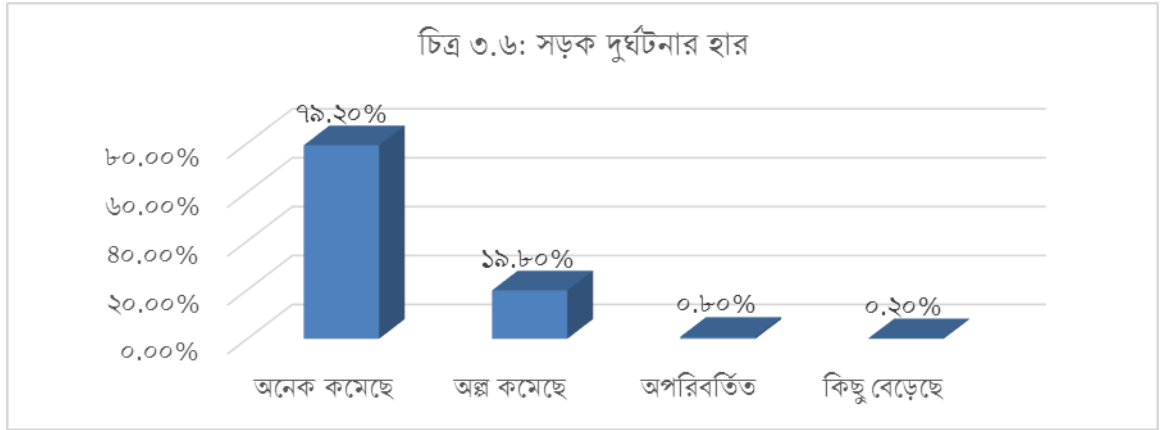
প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণ মতামত দেন যেমন, বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা খুব ভাল (৭৯.২%), বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা ভাল (২০.২%) বিস্তারিত সারণি ৩.১৭ এ দেখান হলো।

সারণি- ৩.১৭: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা

বর্তমানে যাতায়াতের সুবিধা	সংখ্যা	শতকরা হার
খুব ভাল	৬৯৭	৭৯.২
ভাল	১৭৮	২০.২
অপরিবর্তিত	৫	.৬
মোট	৮৮০	১০০

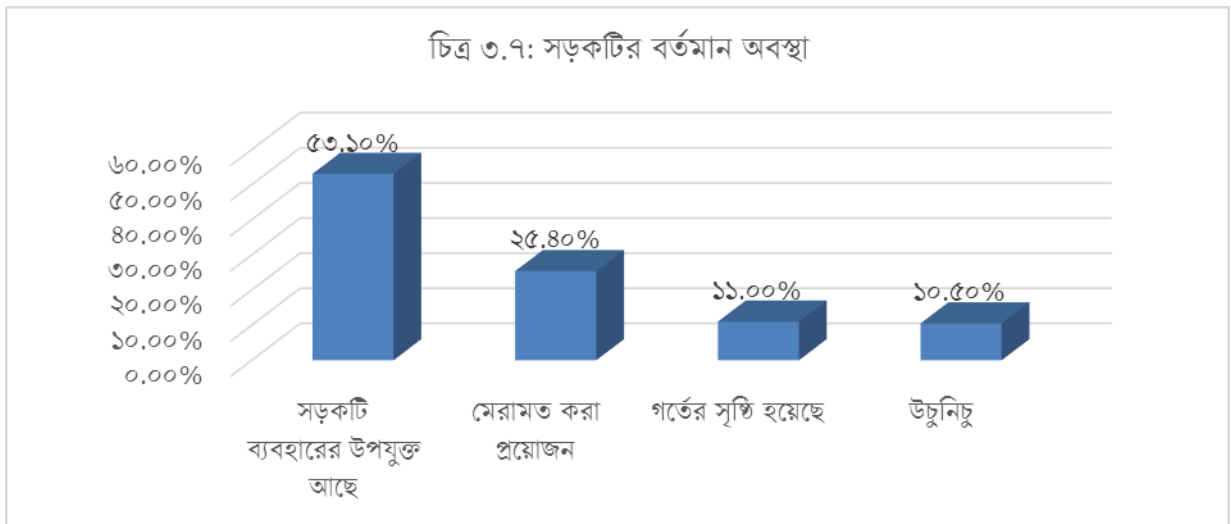
### ১৬. সড়ক দুর্ঘটনাঃ

রাস্তায় দুর্ঘটনা হারের পরিবর্তনের ব্যপারে ৯৯.০% উত্তরদাতা বলেছেন যে, রাস্তায় দুর্ঘটনা কমেছে। কিন্তু ০.৮% উত্তরদাতা মনে করেন যে, দুর্ঘটনা হার অপরিবর্তিত আছে, অনেক কমেছে (৭৯.২%), কিছু কমেছে (১৯.৮%)। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি ৮ ও চিত্র ৩.৬ এ উল্লেখ করা হয়েছে।



### ১৭. সড়কটির বর্তমান অবস্থাঃ

সড়কের বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে সুবিধাভোগী জনগণ বিভিন্ন মতামত দেয় যেমন, সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে (৫৩.১০%), মেরামত করা প্রয়োজন (২৫.৪০%), গর্তের সৃষ্টি হয়েছে (১১.০০%), উঁচুনিচু (১০.৫০%)। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি- ৯ ও চিত্র ৩.৭ এ উল্লেখ করা হয়েছে।



### ১৮. প্রকল্পটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের মতামতঃ

প্রকল্পের স্থাপনাসমূহের স্থায়িত্বকাল বাড়ানো, কার্যকর রাখা ও ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য বিভিন্ন মতামত দেন যেমন, দুর্ঘটনা ও যানজট কমানোর জন্য নির্দেশনা বিলবোর্ড দরকার (১০.২%), রাস্তার দুই পাশে বৃক্ষরোপণ করতে হবে (৮.১%), স্পীডব্রেকার চিহ্নিতকরণ (৮.২%), মাসিক মনিটরিং দল গঠন (১৮.৩%), গাড়ির গতিসীমা নিয়ন্ত্রণ (৪.৯%) এবং নতুন ডেনেজ সিস্টেম জরুরি (৪.২%)। বিস্তারিত সংযুক্তি-১ এর সারণি ১০ এ উল্লেখ করা হয়েছে।

## খ) Qualitative তথ্য ও উপাত্তের বিশ্লেষণ

Qualitative তথ্যসমূহ ৩টি উপায়ে সংগ্রহ করা হয়েছে যথা; গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informant's Interview), নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview), এবং দলীয় আলোচনা (FGD)। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন অবস্থা, প্রকল্প পূর্ববর্তী অবস্থা, শিক্ষা, চিকিৎসা, যোগাযোগ ব্যবস্থা, কৃষি পণ্য বাজারজাতে সুবিধা, বর্তমানে রাস্তাটি ব্যবহারে সুবিধা-অসুবিধা ইত্যাদি দিকসমূহ বিবেচনায় নিয়ে Qualitative উপায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

### গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

প্রকল্পের গুরুত্ব ও প্রভাব পর্যালোচনা করার জন্য স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে KII চেকলিষ্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KII এর আওতায় বাস ও ট্রাকের মালিক সমিতি (৪ জন), ব্যবসায়ী (১০ জন), শ্রমিক ইউনিয়ন (৬ জন), স্থানীয় নির্মাণ প্রতিষ্ঠান, (৮ জন) হাইওয়ে পুলিশ (৭ জন), এনজিও কর্মী (৫ জন), ট্রাফিক কন্ট্রোল ইউনিট (৪ জন), বাস/ট্রাক ড্রাইভার (১২ জন), হাসপাতাল/ক্লিনিকের কর্মকর্তা (৬ জন) চাকুরীজীবী (৮ জন) মোট ৭০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KII হতে প্রাপ্ত তথ্যসমূহ নিম্নে বর্ণনা করা হলঃ

১. স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের মতে তারা এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (Effectiveness) সম্পর্কে অবগত আছে। এ প্রকল্পের মাধ্যমে অবহেলিত, অনুন্নত ও দুর্গোম হাওর অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে।

২. স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়নে ফলে স্থানীয় জনগণের সুবিধা হয়েছে যেমন-যাতায়াতের দূর্ভোগ কমেছে। যাতায়াতে অর্থ ও সময় সাশ্রয় হয়েছে। কৃষিপণ্য সহজে বাজারজাত করতে পারছে। পর্যটকদের আগমন বেড়েছে। আশে পাশের জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। এলাকার জনসাধারণের জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে। পরিবহন চলাচলে স্বাচ্ছন্দ হওয়ায় ঢাকা কোচ, লোকাল বাস, সিএনজি, অটো রিক্সা, মটর সাইকেলসহ অন্যান্য পরিবহন চলাচল বেড়েছে বিধায় এই সব পরিবহন সেক্টরে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে। আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ বেড়েছে। সারা দেশের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ হয়েছে। মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। স্থানীয় ভাবে পাইকারী বাজার গড়ে উঠেছে। ছাত্র ছাত্রীদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে বিধায় শিক্ষা ক্ষেত্রে ব্যাপক উন্নয়ন হয়েছে। চিকিৎসা ব্যবস্থা আধুনিকায়ন হয়েছে ফলে এলাকার জনগণ অতি দ্রুত জরুরি চিকিৎসা সেবা গ্রহণ করতে পারছে। সহজে মালামাল আনা নেয়া করা যায় বিধায় ব্যবসা বাণিজ্য বৃদ্ধি পেয়েছে যেমন রাইস মিল, ইটভাটা, লেদ মেশিন, ওয়েলডিং, মটর পার্ট, মোবাইল, কম্পিউটার, ইলেকট্রনিক্স, খাবার হোটেল ইত্যাদি।

৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াত সহজতর হওয়ায় নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে যেমন মৎস্য খামার, মটর পার্টস দোকান, ওয়েলডিং, লেদ কারখানা, খাবার হোটেল, মোবাইল ইন্টারনেট ব্যবসা, মুদি দোকান, সিএনজি, অটো চালক, পরিবহন সেক্টর ইত্যাদি।

৪. গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াত ব্যবস্থা সহজতর হওয়ায় স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় যথেষ্ট বেড়েছে। এদের মাঝে ছাত্রী শিক্ষার্থীদের পরিবর্তন যথেষ্ট লক্ষ্যণীয়। এলাকার স্থানীয় ব্যক্তিবর্গের মতে ছাত্রী শিক্ষার্থীদের হার অনেক বেশি। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে শিক্ষার ব্যাপক প্রসার ঘটেছে।

৫. প্রকল্পের সবল দিক হাওর অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। যাতায়াতে জনগণের দূর্ভোগ লাঘব হয়েছে। শিক্ষা, স্বাস্থ্যসহ অন্যান্য সেবা প্রাপ্তি মানুষের দৌঁড় গোড়ায় পৌঁছে দেয়া সম্ভব হয়েছে। উৎপাদিত কৃষিপণ্য খুব সহজে দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে বাজারজাত করতে পারছে। জেলা শহরের সাথে কম সময়ে ও সহজে যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হয়েছে। অভিজ্ঞ ইঞ্জিনিয়ার, ঠিকাদার এবং পরামর্শক দ্বারা কাজ সম্পন্ন করা। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বরাদ্দকৃত অর্থ পাওয়া গেছে। প্রকল্পের কাজে স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা।



চিত্র- ৩.৮: স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার

৬. স্থানীয় ব্যক্তিবর্গ মনে করেন প্রকল্পের দুর্বল দিক হচ্ছে কাজের গুণগতমান ভালো হয় নাই এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের কিছু দিনের মধ্যে রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, পিচ উঠে গেছে যথাসময়ে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় নাই। বন্যা পানি থেকে রাস্তা রক্ষা করার জন্য কিছু রাস্তা আরো ৩/৪' উঁচু করা দরকার ছিল। রাস্তায় নিম্নমানের নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছে যা প্রকল্পের কাজে সংশ্লিষ্ট কেউ সঠিকভাবে মনিটরিং করে নাই। ঠিকাদারের ইচ্ছামত কাজ সম্পন্ন করেছে সংশ্লিষ্ট কেউ নজরদারী করে নাই।

৭. তারা মনে করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নে ফলে স্থানীয় জনগণের অনেক সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে যেমন হাওর অঞ্চলের রাস্তার উন্নয়ন হয়েছে। পর্যটকদের আগমন বৃদ্ধি পেয়েছে। কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। শিক্ষা ও স্বাস্থ্য খাতে উন্নয়ন হয়েছে। যাতায়াতের সময় ও অর্থ সাশ্রয় হয়েছে। উৎপাদিত কৃষিপণ্য বাজারজাত করণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে। জনসাধারণের চলাচল ও জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

৮. প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিক হচ্ছে নিম্নমানের নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে কাজের গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়নি/অনিয়ম করা হয়েছে। রাস্তার মাঝে অনেক জায়গায় কার্প/ছোট ছোট হালকা গর্ত সৃষ্টি হয়েছে। এই সব জায়গায় বৃষ্টির পানি ঢুকে রাস্তার ফাটল সৃষ্টি করছে। জেরা ক্রসিং, মার্কিং, বাঁক, সাইন বোর্ড কিছুই লাগালো হয় নাই ফলে দুর্ঘটনা ঘটার সম্ভবনা বেশী। টার্নিং পয়েন্টগুলো সোজা না করার কারণে দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে। রাস্তার উপর বাজার বসা এবং গাড়ি পার্কিং করিয়ে রাখা নিয়ন্ত্রণ না করতে না পারে। ওভার লোড পরিবহন নিয়ন্ত্রণ করতে না পারে। রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে হাওর বন্যায় রাস্তা তলিয়ে যাবার সম্ভবনা রয়েছে।

৯. স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের মতে, সড়কটি সংস্কার/রক্ষণাবেক্ষণ করা হলেও কিছু কিছু সড়কে রক্ষণাবেক্ষণের অবহেলা আছে। কোথাও এতো নীচু হয়েছে যে সামান্য বৃষ্টি হলে রাস্তায় পানি জমে। জেড-২৮০৪ সড়কের লালপুর বাজার থেকে চারপন তিন মাথা পর্যন্ত রাস্তার অবস্থা খুবই খারাপ। পিচ উঠে গেছে, গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, কোথাও উঁচু নীচু প্রায় ৪ কিলোমিটার রাস্তার অবস্থা খুবই খারাপ। জেড-২৮১১ এই সড়কের ৩ কিলোমিটার অংশই ভাঙা। কোন মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় না। কোথাও কোথাও মাটি ধসে রাস্তা সরু হয়েছে। কোথাও গর্তের সৃষ্টি হয়েছে আবার কোথাও উঁচু নীচু।

১০. এ প্রকল্পের স্থায়িত্বের জন্য অতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ/বন্ধ করতে হবে। রাস্তাগুলো নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন। রাস্তা আরো উঁচু করা প্রয়োজন যাতে বন্যার পানি না উঠতে পারে। সড়কের দুই পাশে অনেক জলাশয় আছে, দুই পাশে সাইড ওয়াল দেয়া প্রয়োজন যাতে রাস্তা ভাঙতে না পারে। কিছু সড়কে কোন বাস স্ট্যান্ড না থাকায় বা টার্মিনাল না থাকায় ঢাকা থেকে আগত গাড়িগুলো রাস্তায় দাঁড়িয়ে থাকে যার ফলে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে। রাস্তার কার্পগুলো ভরাট করা দরকার যাতে বৃষ্টির পানি ঢুকে রাস্তার ফাটল ধরতে না পারে। রাস্তার দুই পাশে অনেক পুকুর আছে সেসব জায়গায় রাস্তার জন্য হমকি। সে সব জায়গায় সাইট ওয়াল নির্মাণ করা। রাস্তার ক্ষতিগ্রস্থ স্থানগুলো দ্রুত মেরামত করা দরকার।

## নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

সড়ক নির্মাণ ও ব্যবস্থাপনার সাথে জড়িত কর্মকর্তাদের সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকারে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ:

১. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান যে, প্রকল্প বাস্তবায়নে ফলে হাওর অঞ্চলের রাস্তার উন্নয়ন হয়েছে। পর্যটকদের আগমন বৃদ্ধি পেয়েছে। কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। শিক্ষা ও স্বাস্থ্য খাতে উন্নয়ন হয়েছে। যাতায়াতের সময় ও অর্থ সাশ্রয় হয়েছে। উৎপাদিত কৃষিপণ্য বাজারজাত করণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে। জনসাধারণের চলাচল স্বাচ্ছন্দ ও জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

২. রাস্তার মাঝে বেশ কিছু স্টিল ব্রিজ আছে যেগুলো রাস্তার চেয়ে প্রস্থে সরু এবং ঝুঁকিপূর্ণ। একটি গাড়ি এলে আরেকটি গাড়ির দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। রাস্তার পাশাপাশি স্টিল ব্রিজগুলো সংস্কার না করায় ঝুঁকি নিয়ে যানবাহন চলাচল করছে। রাস্তার প্রস্থ কম করা হয়েছে ও টার্নিং পয়েন্ট/বঁকগুলো সোজা করা হয়নি ফলে গাড়ি চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হয়।

৩. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজন মোতাবেক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের অংশ হিসাবে সড়ক সচল রাখার জন্য রক্ষণাবেক্ষণ কর্মকান্ড করে থাকে।

৪. সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নির্ভিন্ন ও নিরাপদ করার নিমিত্তে সড়কটিকে নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়েছে। রাস্তার গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে নিরাপত্তা চিহ্ন ভাঙা, প্রয়োজনীয় সংখ্যক রোড মার্কিং নেই। সড়কের অনেক স্থানে জেরা ক্রসিং, স্প্রিট ব্রেকার, মার্কিং, বঁক, সাইন বোর্ডসহ কোন সংকেতিক চিহ্ন লাগানো হয় নাই যা অনেক ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা ঘটছে। গুরুত্বপূর্ণ স্থান ও বাজারগুলোতে যত্রতত্র অবৈধ পার্কিং করে রাখা হয়। রাস্তার কিছু অংশে পানি জমে থাকে। অনেক স্থানে সাইন পোস্টগুলো ভাঙা মেরামত করা প্রয়োজন। সড়ক নির্মাণের ফলে যানবাহনের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে। কিন্তু চালকদের অসাবধানতা এবং ট্রাফিক আইন না মানায় দুর্ঘটনার হার বৃদ্ধি পেয়েছে।

৫. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ সড়ক ব্যবস্থার ক্ষেত্রে অপরিপূর্ণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণকে প্রধান সমস্যা হিসেবে উল্লেখ করেন। ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা দুর্বল। অতিরিক্ত ভার বহনকারী যান চলাচল। রাস্তা উন্নত হওয়ায় পরিবহনের চলাচল বেড়েছে কিন্তু পরিবহন রাখার মতো কোন টার্মিনাল ব্যবস্থা নেই যার ফলে গাড়িগুলো রাস্তার উপরে দাঁড়িয়ে থেকে যানবাহন চলাচলে বাধা সৃষ্টি করছে। ট্রাফিক আইন জোরদার করণ ও উচ্চ গতির গাড়ি চলাচল বন্ধ করা প্রয়োজন। সর্বোপরি নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে।

৬. সড়কটি দিয়ে বাস, মিনি বাস, কাভার্ড ভ্যান, প্রাইভেট কার/জীপ মটর সাইকেল, ভারী ট্রাক, হালকা ট্রাকসহ উল্লেখযোগ্য সংখ্যক গাড়ি যাতায়াত করে।

৭. সড়কে অতি ভারবাহী যান চলাচলের জন্য সড়কের কিছু কিছু স্থানে রাইটিং সৃষ্টি হচ্ছে এবং অনুমোদন বিহীন যানবাহন চলাচল এর কারণে যানজটের সৃষ্টি এবং প্রায়শই সড়ক দুর্ঘটনা ঘটছে।

৮. ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা দুর্বলতার কারণেই মূলত সড়কে অতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা যাচ্ছে না। সড়ক পথে অতিরিক্ত ওভার লোড নিয়ন্ত্রণের জন্য হাইওয়ে পুলিশের সাহায্যে বিদ্যমান আইনের কার্যকর প্রয়োগ ও পদক্ষেপ অতি জরুরি। সড়কে গাড়ি ধারণ ক্ষমতা পরীক্ষা করার জন্য সড়ক বিভাগের কোন ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশন নেই। অতি ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্য প্রয়োজনীয় স্থানে ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশন স্থাপন করা প্রয়োজন।

৯. সড়ক নির্মাণের ফলে সড়কে পরিবহনের সংখ্যা ও জনগণের যাতায়াত অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রচুর ট্রাফিক হচ্ছে ভবিষ্যতে এর সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে যে কারণে রাস্তাটি আরো প্রশস্ত করা জরুরি। সড়কের গুরুত্বপূর্ণ স্থানে যেমনঃ শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও শিল্প প্রতিষ্ঠান এবং বাজারের সামনে পর্যাপ্ত রোড সাইন নাই। প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় জনগণের চাহিদা সাময়িকভাবে পূরণ হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তসহ ডেনেজ ব্যবস্থাসহ অন্যান্য ব্যবস্থা করা দরকার।

১০. সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের মতামত অনুযায়ী সড়কটির উন্নয়ন কাজ সড়ক ব্যবহারকারীদের বাস্তব চাহিদা সাময়িকভাবে অনেকটাই পূরণে সক্ষম হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তসহ ডেনেজ ব্যবস্থা, ও অতি ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্য ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশন স্থাপন করা প্রয়োজন।

১১. উঁচুনিচু রাস্তা, দুর্বল ট্রাফিক ব্যবস্থা, সাইন পোস্টগুলো ভাঙা, ইত্যাদি বিষয়গুলি বিবেচনায় প্রয়োজনীয় সংস্কার আশু প্রয়োজন।

১২. প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত যাবতীয় কাজ PPR অনুসরণ করে করা হয়।

১৩. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ বলেন যে, প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের যথেষ্ট পরিমাণ দক্ষতা এবং অভিজ্ঞতা ছিল, নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান সঠিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে, প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য প্রকল্পের ঠিকাদার স্থানীয় শ্রমিক ব্যবহার করে।

১৪. প্রকল্প চলাকালীন সময়ে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ প্রকল্পের এলাকা নিয়মিত পরিদর্শন করেছিলেন এবং তাঁরা নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের কাজের প্রতি সন্তুষ্ট।

১৫. প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বিভিন্ন অবকাঠামো সম্পর্কে তাঁরা বলেন যে, নির্মিত সড়ক, সেতু এবং কালভার্টগুলো বর্তমানে কার্যকর আছে এবং সেবা প্রদান করছে।

১৬. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ মনে করেন যে, পিপিআর এর সঠিক বাস্তবায়নের মাধ্যমে সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণ কাজে প্রতিযোগিতা বাড়ানো এবং সঠিক তত্ত্বাবধানের মাধ্যমে সড়ক বিভাগ তার কাজের আরও উন্নয়ন সাধন করা সম্ভব।

১৭. আইএমইডি'র সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশসমূহ যথাযথ পালনের জন্য মন্ত্রণালয় সওজকে নির্দেশনা প্রদান করে। সে মোতাবেক সওজ কিছু ব্যবস্থা ইতোমধ্যে গ্রহণ করেছে, যেমন ক্র্যাক, সিল কোট, ও সার্ফেসের ক্ষয় নির্দিষ্ট করে তা মেরামত, রোড মার্কিং ঠিক করা, ইত্যাদি। কিছু পদক্ষেপ গ্রহণের পরিকল্পনাধীন আছে।

১৮. প্রকল্প সমাপ্তির পর ৩টি মটর ভেহিক্যাল সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগে এবং ল্যাবরেটরি ইক্যুপমেন্ট তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সার্কেলে ব্যবহৃত হচ্ছে জানা যায়।

### গ) দলীয় আলোচনা (FGD) এর মাধ্যমে তথ্য উপাত্তের বিশ্লেষণঃ

প্রকল্পের আওতাভুক্ত জেলা সড়কে ১০টি সড়ক হতে ১টি করে মোট ১০টি (দশ) এফজিডি করা হয়েছে। এফজিডি পরিচালনা করার সময় স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, স্থানীয় প্রশাসন, শিক্ষক, ব্যবসায়ী, বাস/ট্রাক ড্রাইভার, নির্মাণ শ্রমিক, মহিলা প্রতিনিধি, এনজিও প্রতিনিধি, ধর্মীয় নেতাদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে। নিম্নে এফজিডি পরিচালনার তারিখ স্থান ও অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা প্রদান করা হলোঃ

সারণি- ৩.১৮: এফজিডি পরিচালনার তারিখ স্থান, স্থান ও অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা

তারিখ	এফজিডি পরিচালনা স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা
১০.০৩.২০২০	মীরগঞ্জ দ্বি-পাক্ষিক উচ্চ বিদ্যালয়, গোলাপগঞ্জ, সিলেট	০৮ জন
১২.০৩.২০২০	বিশ্বনাথ বাজার, বিশ্বনাথ, সিলেট	০৯ জন
১২.০৩.২০২০	পূর্ব ব্রাহ্মণবাজার বাস এবং সিএনজি স্ট্যান্ড, কুলাউড়া, মৌলভীবাজার	১০ জন
১২.০৩.২০২০	আজমপুর সরকারি প্রাথমিক বিদ্যালয়, দোয়ারা বাজার, সুনামগঞ্জ	১০ জন
১৩.০৩.২০২০	নতুন ব্রিজ সংলগ্ন বাস স্ট্যান্ড, শায়েস্তাগঞ্জ, হবিগঞ্জ	১০ জন
১৩.০৩.২০২০	গৌরারং ইউনিয়নের খালপুর বাজারে স্থানীয় ইউপি সদস্যের অফিস, সদর উপজেলা, সুনামগঞ্জ	১০ জন
১৪.০৩.২০২০	মদনপুর দিরাই শাল্লা সড়ক, দিরাই, সুনামগঞ্জ	৮ জন
১৪.০৩.২০২০	দোয়ারা বাজার ছাতক সড়ক (মেস সমিতির অফিস), দোয়ারা বাজার, সুনামগঞ্জ	১৪ জন
১৪.০৩.২০২০	দরবস্ত বাজার, জৈন্তাপুর, সুনামগঞ্জ	১০ জন
১৭.০৩.২০২০	নবীগঞ্জ বাজার বড় মাঠ সংলগ্ন, নবীগঞ্জ, হবিগঞ্জ	০৯ জন

১. এই প্রকল্পের কার্যকারিতা সম্পর্কে আলোচনা সভায় উপস্থিত ব্যক্তিদের মতে, সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরঘাট-বিশ্বম্ভপুর সড়ক যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন দুর্গোম বিশ্বম্ভপুর ও তাহেরপুর উপজেলা ছিলো। এই প্রকল্পের বাস্তবায়নের ফলে এসব উপজেলার উন্নত যোগাযোগ সৃষ্টি হয়েছে। তিনটি উপজেলা হচ্ছে সদর, তাহেরপুর ও বিশ্বম্ভপুর। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে টাঞ্জুয়ার হাওর,

নিলাদ্রি, শিমুল বাগানে প্রচুর পরিমাণে পর্যটক আগমন বৃদ্ধি পেয়েছে। আধুনিকায়নে এসেছে জীবন যাত্রার মানের, কমেছে দুর্গোম পথে যাতায়াতের ভোগান্তি, বেড়েছে নিত্য নতুন কৃষি পণ্যের আবাদ, তৈরি হয়েছে নতুন নতুন কর্মসংস্থান, বেড়েছে শিক্ষা, স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তির সুযোগ, মূল্য বেড়েছে আশেপাশের জমির। এছাড়া গোবিন্দগঞ্জ-ছাতক-দোয়ারাবাজার সড়ক লাফার্জ ঘাট থেকে দোয়ারা বাজার পর্যন্ত সড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি সড়ক। ২টি উপজেলার মানুষ এই সড়কটি ব্যবহার করে। ভাঙ্গা রাস্তা থাকায় দোয়ারা বাজার উপজেলার মানুষের খুবই কষ্ট করে যাতায়াত করতে হতো। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের দুর্ভোগ কমেছে এবং মালামাল পরিবহনসহ ব্যবসা বাণিজ্যের উন্নয়ন হয়েছে। মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়ক রাস্তা ছিলো সরু ভাঙ্গা। একটি গাড়ি এলে সাইড দেয়ার জন্য আরেকটি গাড়ি দাঁড়িয়ে থাকতো, জেলা শহরে যেতে ২.০০- ২.৩০ ঘন্টা সময় লাগতো। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে জীবন যাত্রার মানে পরিবর্তন এসেছে, আধুনিকায়ন হয়েছে শিক্ষা ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থার।



চিত্র- ৩.৯ এফজিডি পরিচালনা

২. আলোচনা সভায় উপস্থিত ব্যক্তিদের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়নে স্থানীয় জনগণের সম্পৃকততা ছিল। প্রকল্প চলাকালিন সময়ে স্থানীয় অধিবাসিদের ব্যাপক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিল। স্থানীয় নারী/পুরুষ দৈনিক মজুরি ভিত্তিতে কাজের ব্যবস্থা হয়েছিলো প্রায় ৭৩% পুরুষ ২৭% নারীর কর্মসংস্থান হয়েছিলো। মজুরি প্রাপ্তিতে নারী পুরুষের কোন ভেদাভেদ ছিলো না, ছিলো না কোন বৈষম্য সকলেই যোগ্যতার ভিত্তিতে মজুরি পেয়েছিল। স্থানীয় ট্রাক/ট্রাক্টর চালকদের মাটি, বালি ও অন্যান্য সামগ্রী আনা নেয়া করার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছিলো। শিক্ষিত ও যুবকের সাইট সুপারভাইজার হিসেবে প্রকল্পের মেয়াদ পর্যন্ত চাকুরির ব্যবস্থা হয়েছিল। কাজ চলমান জায়গায় অস্থায়ী দোকান ও মাছ তরকারির বাজার গড়ে উঠেছিলো যেগুলো স্থানীয় জনগণ দ্বারা পরিচালিত হতো। স্থানীয় ভাবে ইট, বালি, সরবরাহ করেছে।

৩. আলোচনা সভায় উপস্থিত ব্যক্তিদের মতে, এই প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের অনেক সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। যাতায়াতের দুর্ভোগ কমেছে। যাতায়াতের এসেছে আধুনিকায়ন এবং সময় ও ব্যয় কমেছে। কৃষি পণ্য খুব সহজে বাজারজাত করা সম্ভব হচ্ছে। আশে পাশের জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। পরিবহন চলাচল স্বাচ্ছন্দ হওয়ায় মটর সাইকেল, সিএনজি অটো চলাচল বেড়েছে সাথে সাথে এই সব পেশার সাথে সম্পৃক্ত হয়ে জীবিকা নির্বাহ বেড়েছে। ছাত্র/ছাত্রীদের যাতায়াত সুবিধা হয়েছে। স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তি সহজতর হয়েছে। যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পাওয়ায় সেগুলোর যন্ত্রপাতি ও মেরামতের কারখানা গড়ে উঠেছে। ব্যবসা বাণিজ্য বৃদ্ধি পেয়েছে। নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে। যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন হওয়ায় আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দ্বারা চাষাবাদ করতে পারছে। স্থানীয় জনগণের জীবন যাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে। উৎপাদিত কৃষিজাত পণ্য ও মালামাল দেশের বিভিন্ন স্থানে পরিবহন সহজ হয়েছে। সিএনজি, মটর সাইকেলসহ অন্যান্য পরিবহন চলাচল করায় কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। চিকিৎসা সেবা পেতে অতি দূর যাতায়াত সম্ভব হয়েছে। শিক্ষা ব্যবস্থার আধুনিকায়ন হয়েছে। জেলা শহরের সাথে কম সময়ে যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। উত্তোলিত পাথর, বালি, কম খরচে ও কম সময়ে দেশের বিভিন্ন স্থানে পরিবহন করা সহজ হয়েছে।



৪. সভায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গ মনে করেন এই প্রকল্প বাস্তবায়নে অত্র এলাকার মারাত্মক ক্ষতিকর প্রভাব ফেলতে পারে নাই। তবে রাস্তা উচু করা এবং রাস্তার দুই পাশে মাটি ভরাট করার কাজে পাশের জমি থেকে মাটি উত্তোলন করার ফলে আবাদ জমি কিছুটা নীচু হয়েছে। রাস্তার কাজ চলমান অবস্থায় ধুলো, কালো ধোয়া পরিবেশের সামান্য ক্ষতি হয়েছে।

৫. সভায় উপস্থিত অংশগ্রহণকারী মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে এবং যাতায়াতের সময় কমেছে। কৃষি পণ্য পরিবহন বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে। শিক্ষা এবং স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তির সুবিধা হয়েছে। টুরিস্ট আগমন বৃদ্ধি পেয়েছে। জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে। পাথর বালি খুব অল্প সময়ে কম খরচে দেশের বিভিন্ন স্থানে পাঠানো যায়। চলাচলে স্বাচ্ছন্দ এবং পরিবেশ সুন্দর হয়েছে। যাতায়াত সহজতর হওয়ায় নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে যেমন মৎস্য খামার মটর পার্টস দোকান, ওয়েলডিং, লেদ কারখানা, খাবার হোটেল, মোবাইল ইন্টারনেট ব্যবসা, মুদি দোকান, সিএনজি, অটো চালক, পরিবহন সেক্টর ইত্যাদি। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নত হওয়ায় জনগণের আয় বেড়েছে সেই সাথে জীবন যাত্রার মান অনেক উন্নয়ন হয়েছে।

৬. প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক সম্পর্কে সভায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গ মনে করেন উক্ত প্রকল্পে কাজের গুণগত মান ভালো হয়নি। রাস্তার লেভেল ভালো হয় নাই। যাতায়াতে খুব ঝাঁকুনি হয়। আরো ২'x৩' উঁচু করা দরকার ছিলো যাতে বন্যার পানি না উঠতে পারে। তিন বছরের মাথায় রাস্তাটি চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। নিম্ন মানের সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছে। প্রস্তুত কম করা হয়েছে। টার্নিং পয়েন্ট/বঁকগুলো ভালো হয়নি। দুই বছরের মাথায় রাস্তার অনেক অংশ ভেঙে গেছে, পাথর উঠে গেছে, কোথাও দেবে গেছে, কোথাও উচু নীচু হয়েছে। নির্মাণের পর ঠিকমত রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় নাই। নদীর পার দিয়ে রাস্তা হওয়ায় অনেক জায়গায় নদী ভাঙানে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে। রাস্তার মাঝে বেশ কিছু স্টিল ব্রিজ আছে যেগুলো রাস্তার চেয়ে প্রস্তুত সবু এবং ঝুঁকিপূর্ণ। একটি গাড়ি আসলে আরেকটি গাড়ি দাঁড়িয়ে থাকতে হয় রাস্তার পাশাপাশি স্টিল ব্রিজগুলো সংস্কার দরকার ছিলো। রাস্তা উন্নত হওয়ায় পরিবহনের চলাচল বেড়েছে কিন্তু পরিবহন রাখার মতো কোন টার্মিনাল ব্যবস্থা নেই যার ফলে গাড়িগুলো রাস্তার উপরে দাঁড়িয়ে থাকে ফলে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে। রাস্তার দুই পাশে বাজার গড়ে ওঠায় রাস্তার উপরে দোকানসহ সিএনজি, অটো ও অন্যান্য পরিবহন অবস্থান করে সেগুলো নিয়ন্ত্রণ করতে না পারায় প্রায় সময় যানজট লেগে থাকে।

৭. সভায় উপস্থিত ব্যক্তিবর্গ মনে করেন প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে নতুন নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এত্র এলাকার জনগণের আয় বৃদ্ধি পাওয়ায় জীবন যাত্রার মান উন্নত হয়েছে। আধুনিক যানবাহন চলাচলের সুযোগ হয়েছে। শিক্ষা ও স্বাস্থ্য সেবা পাওয়ার সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে। উৎপাদিত কৃষিপণ্য বাজারজাত করণের সুযোগ হয়েছে। টুরিস্ট আগমন বেড়েছে সেই সাথে টুরিস্টের সেবা দেয়ার কর্ম সৃষ্টি হয়েছে।

৮. প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিক সম্পর্কে সভায় অংশগ্রহণকারীদের মতে, হাওর অঞ্চলে অবস্থিত হওয়ায় হাওর বন্যায় রাস্তা পানিতে তলিয়ে যায় ফলে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়। বন্যার পানি থেকে রক্ষা পেতে আরো ৩'x৪' উঁচু করা দরকার। টার্নিং পয়েন্টগুলো সোজা না করার কারণে দুর্ঘটনা ঘটানো সম্ভবনা বেশী। প্রতি বছর বন্যার পানি রাস্তায় উঠে। পানি জমে থাকার কারণে রাস্তার ফাটল রোধ সম্ভব হচ্ছে না। রাস্তার মাঝে অনেক জায়গায় কার্প/নীচু ছোট হালকা গর্ত হয়েছে যার ফলে বর্ষা মৌসুমে সেই সব ছোট ছোট নীচু জায়গায় বৃষ্টির পানি জমে রাস্তার ফাটল সৃষ্টি করবে। টার্নিং পয়েন্টগুলো ঝুঁকিপূর্ণ। অনেক স্থানে জেরা ক্রসিং, স্পিড ব্রেকার, মার্কিং, বঁক, সাইন বোর্ডসহ কোন সংকেতিক চিহ্ন লাগানো হয় নাই।

৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের পর থেকে এখন পর্যন্ত রাস্তার অনেক অংশে ঠিকমত মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় নাই। সড়কের অনেক অংশ ভাঙা, রাস্তা আরো উচু করা দরকার, সামান্য বৃষ্টি হলে পানি জমে থাকে। চলাচলরত অবস্থায় প্রচুর ঝাঁকুনি হয়। নদীর পাড়ে স্লিপার না দিলে রাস্তার ভাঙন বৃদ্ধি পাবে। কিছু রাস্তার রক্ষণাবেক্ষণ না হওয়ায় রাস্তার অনেক জায়গায় উচু নীচু হয়েছে, চলাচলে খুবই অসুবিধা হয়। অনেক জায়গায় দুই পাশের মাটি দেবে গেছে।

১০. দলীয় আলোচনা সভায় উপস্থিত ব্যক্তিদের মতে, প্রকল্পের স্থায়ীত্বের জন্য পরিকল্পিত ভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন। অধিক মালামাল পরিবহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা। মাঝে মাঝে রক্ষণাবেক্ষণসহ ক্ষতিগ্রস্ত অংশ অতি দ্রুত মেরামত করা, অন্যথায় রাস্তা বেশী দিন টিকবে না। রাস্তার অনেক অংশে পুকুর বা ডোবা আছে সেসব জায়গা ভাঙন থেকে রক্ষা করার জন্য সাইট ওয়াল নির্মাণ করা। অনেক জায়গায় মাটি ধসে গেছে সেসব জায়গা মাটি দিয়ে পূরণ করা অথবা পূর্ণ নির্মাণ প্রয়োজন। বন্যার পানি থেকে রক্ষা পাওয়ার জন্য রাস্তা উঁচু করা প্রয়োজন। নদীর পাড় ভাঙনের হাত থেকে রাস্তা রক্ষার জন্য নদীর পাড় বাধা এবং স্লিপার দেয়া প্রয়োজন। রাস্তা নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা। পাথর এবং বালি পরিবহন নিয়ন্ত্রণ

### ৩.৭ প্রকল্পের বিশেষ সফলতা সম্পর্কে আলোকপাত (Success Stories)

**কেস স্টাডিঃ একজন মটর সাইকেল চালক থেকে মটর মেকানিক, মটর পার্টস বিক্রেতা এবং ওয়েল্ডিং দোকানের মালিক হয়ে ওঠার গল্প।**

**শুরুর গল্পঃ** নাম সিরাজ হায়দার, বয়স ৩৮, জন্ম ও বেড়ে ওঠা বিশ্বম্ভপুর উপজেলার পলাশ ইউনিয়নের গাজিরগাঁও গ্রামে। মাত্র অষ্টম শ্রেণি পর্যন্ত পড়াশোনা করেছেন। দারিদ্র্যতার কারণে খুব বেশী পড়াশোনা করা সম্ভব হয় নাই। সংসারের চাহিদা পূরণ করার জন্য দিন রাত ভাবতে থাকেন কি করবো, কি করা যায়। ভাবনা চিন্তার মাঝেই স্বপ্নগুলো ঘুরপাক খাচ্ছে কিন্তু কিছু আর করার পথ পাচ্ছে না। গল্পটা ২০১৫ সালের। তখন বিশ্বম্ভপুর, তাহেরপুর থেকে যাতায়াতের ব্যবস্থা খুবই খারাপ ছিলো রাস্তা অতটা ভালো ছিলো না, যোগাযোগ এবং যাতায়াতের মাধ্যম ছিলো অল্প কিছু সিএনজি আর মটর সাইকেল। সিদ্ধান্ত নিলেন মটর সাইকেল চালিয়ে জীবিকা নির্বাহ করবেন কিন্তু মটর সাইকেল কেনার মতো এতো টাকা নেই। নিজের এই সিদ্ধান্ত পরিবারকে জানানোর পরে পরিবার তাকে জমানো কিছু টাকা, উৎপাদিত জমির ধান এবং স্থানীয় একটি এনজিও থেকে ঋণ নিয়ে ৯৫,০০০ (পাঁচানব্বই হাজার) টাকায় একটি মটর সাইকেল কিনে দিলেন। পরের দিন থেকে সিরাজ মিয়ান জীবন নতুন অধ্যায় শুরু হলো। দিন রাত সকল যাত্রীকে নিরাপদে তার গন্তব্যে পৌঁছে দেবার সংগ্রাম।

**সফলতার শুরুঃ** এভাবে ২০১৮ সাল পর্যন্ত সফলভাবে তার পেশাগত দায়িত্ব পালন করছিলেন এবং মটর সাইকেল চালাতে চালাতে মটর সাইকেলের ভাষা যেন তিনি রপ্ত করে নিয়েছেন। মটর সাইকেলের ক্রটি হলে কিংবা নষ্ট হলে খুব সহজেই তিনি সারিয়ে নিতে পারতেন এবং অন্য কারো মটর সাইকেলের সমস্যা হলে তিনি সারিয়ে দিতেন। এভাবে তিনি ভালো একজন মটর সাইকেল মেকার হিসাবে সুনাম অর্জন করেছেন। এমতাবস্থায় সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হওয়া মানুষের যাতায়াত বেড়ে গেল, সেই সাথে বেড়ে বৃদ্ধি পেয়েছে যানবাহনের সংখ্যাও। টাঞ্জুয়ার হাওর, নিলাদ্রি, শিমুল বাগান দেখার জন্য দেশের বিভিন্ন স্থান থেকে আগত টুরিস্টের সংখ্যাও বাড়তে থাকলো। কিন্তু যানবাহনের প্রয়োজনীয় মালামাল এবং মেরামত করার মতো কোন প্রতিষ্ঠান না থাকায় যানবাহন বিকল হয়ে অথবা প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশের অভাবে চরম ভোগান্তির শিকার হতে হতো। তখন সিরাজ মিয়া ভাবলেন যদি একটি মটর পার্টস এবং মটর সাইকেল মেরামতের জন্য একটি দোকান দেয়া যায় তাহলে ভালোই চলবে।

ভাবনা মোতাবেক তিনি তার প্রিয় মটর সাইকেলটি ৬০,০০০ (ষাট হাজার) টাকায় বিক্রি করলেন এবং পরিবার থেকে আরো কিছু জমানো টাকা নিয়ে ১,৫০,০০০ (এক লক্ষ পঞ্চাশ হাজার) টাকা পুজি নিয়ে প্রতিষ্ঠা করলেন মেয়ের নামে “বুশরা মেশিনারীজ এবং ওয়েল্ডিং” দোকান (২০১৮ সালে)। হাত যশ ভালো থাকায় অল্প দিনে সুনাম ছড়িয়ে পড়লো এবং ব্যবসা বৃদ্ধি পেতে থাকলো।

যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হওয়ায় আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দিয়ে চাষাবাদ পরিচালিত হওয়ায় ট্রাক্টর, ধান মাড়াই মেশিনের টুকটাক কাজও করে দিতেন। এভাবে দিন দিন পরিশ্রম করে প্রতিষ্ঠানকে একটি ভালো অবস্থানের দিকে নিয়ে যেতে থাকলেন। শুরুতে তিনি নিজেই পুরো দোকান সামাল দিতেন, প্রতিষ্ঠানের সুনাম বৃদ্ধি পাওয়ায় কাষ্টমার বাড়তে থাকলো এবং আয়ও বেশ ভালো হতে লাগলো।



চিত্র- ৩.১০ সিরাজ হায়দারের বিশেষ সফলতা (success stories)

বর্তমান অবস্থাঃ বর্তমানে তার দোকানে মটর সাইকেল, পার্টস, সিএনজি পার্টস, অটো ব্যাটারির পানি, কৃষি যন্ত্রাংশ, ওয়েল্ডিং মেশিন আছে সেই সাথে তার প্রতিষ্ঠানে ৩ জনের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা হয়েছে। শুরুর সময়ে মাসে ৮,০০০-১০,০০০ টাকা রোজগার হলেও বর্তমানে কর্মচারী বেতন, দোকানের অন্যান্য খরচ বাদে মাসে তার ৩৫,০০০-৪০,০০০ টাকা লাভ থাকে যা তার সংসারে এনেছে স্বচ্ছলতা। একমাত্র যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হওয়ার কারণে মানুষের যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে, বৃদ্ধি পেয়েছে পরিবহনও। আর মেধা, শ্রমে ও সততায় সিরাজ হায়দার হয়েছেন একজন সফল ব্যবসায়ী এবং সফল উদ্যোক্তা।

### ৩.৮ ট্রাফিক ডাটা (বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য) - AADT

তুলনামূলক বিশ্লেষণের জন্য ২০১২-১৩ ও ২০১৯-২০ সালের RHD Annual Needs Report-এ প্রাপ্ত উপাত্ত পর্যালোচনা করা হয়েছে (সারণি ৩.১৭ ও সারণি ৩.১৮)। প্রকল্পের ১১ টি রাস্তার মধ্যে ৩ টি রাস্তার উপাত্ত পাওয়া গেছে। তা থেকে দেখা যায় যে, Z-2831 রাস্তায় ৮০.৭%, Z-2802 রাস্তায় ১১৪.৭৭% এবং Z-2811 রাস্তায় ৬০০% বাৎসরিক প্রতিদিনের গড় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। ধারণা করা যায় যে প্রকল্পের অন্যান্য সড়কেও প্রচুর ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে।

সারণি-৩.১৯: ২০১৯-২০ সালের বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য

সড়ক পরিচিতি	সড়কের নাম	চেইনেজ	AADT
Z-2011	দরবস্ত-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক	Km 006.80-006.90	২০৯৬
Z-2016	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজী সড়ক	Km 004.36-004.46	৯২৩৪
Z-2831	ভদ্রেশ্বর-মিরাগঞ্জ-মনিকোণা-ফেঞ্চুগঞ্জ সড়ক	Km 000.00-002.50	১৭৭৪
Z-2802	গোবিন্দগঞ্জ-ছাতক-দোয়ারাবাজার সড়ক	Km 011.10-012.20	৫০১৭
Z-2804	সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরগাতি-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক	Km 004.10-007.20	৮১৭৬
Z-2811	দোয়ারাবাজার-সুনামগঞ্জ সড়ক	Km 004.10-010.50	১০৪৩
Z-2807	মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়ক		
Z-2009	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরাণবাজার-কলিমনগর সড়ক	Km 000.00-000.20	৪৫১৭
Z-2403	হবিগঞ্জ-বানিয়াচংসড়ক	Km 007.70-011.10	৩১৭৯
Z-2405	বানিয়াচং-নবীগঞ্জ (নবীগঞ্জ-কাগাপাশা) সড়ক	Km 011.70-015.70	৮২১
Z-2003	কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঞ্জল সড়ক	Km 002.59-002.69	৩৮০৮

Source: RHD Annual Needs Report 2019-20

সারণি- ৩.২০: ২০১২-১৩ সালের বাৎসরিক গড়ে প্রতিদিনের ট্রাফিক তথ্য

সড়কপরিচিতি	সড়কের নাম	চেইনেজ	AADT
Z-2011	দরবস্ত-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক		
Z-2016	রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজী সড়ক		
Z-2831	ভদ্রেশ্বর-মিরাগঞ্জ-মনিকোণা-ফেঞ্চুগঞ্জ সড়ক	Km 000.00-002.80	৯৭১
Z-2802	গোবিন্দগঞ্জ-ছাতক-দোয়ারাবাজার সড়ক	Km 000.00-012.89	২৩৩৬
Z-2804	সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরগাতি-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক		
Z-2811	দোয়ারাবাজার-সুনামগঞ্জ সড়ক	Km 004.10-004.14	১৪৯
Z-2807	মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়ক		
Z-2009	শায়েস্তাগঞ্জ-পুরাণবাজার-কলিমনগর সড়ক		
Z-2403	হবিগঞ্জ-বানিয়াচংসড়ক		
Z-2405	বানিয়াচং-নবীগঞ্জ (নবীগঞ্জ-কাগাপাশা) সড়ক		
Z-2003	কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঞ্জল সড়ক		

Source: RHD Annual Needs Report 2012-13

## অধ্যায় - চতুর্থ

### সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মূল্যায়ন 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 সনাক্ত করে ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।

#### ক) প্রকল্পের সবল দিকসমূহ (Strengths)

- (১) অভিজ্ঞ ইঞ্জিনিয়ার, ঠিকাদার এবং পরামর্শক দ্বারা কাজ সম্পন্ন করা হয়েছিল;
- (২) প্রকল্পে প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ করা হয়েছিল;
- (৩) প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান ও নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বরাদ্দকৃত অর্থছাড় করা হয়েছিল;
- (৪) মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছিল;
- (৫) সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল;
- (৬) প্রকল্পের কাজ স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল; এবং
- (৭) নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ শেষ করা সম্ভব হয়েছিল।

#### খ) প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses)

- (১) দুর্বল প্রাথমিক ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছিল যে কারণে ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছিল;
- (২) প্রকল্পভুক্ত সড়কগুলো আংশিক নির্মাণ কাজ করা হয়েছিল যে কারণে বর্তমানে সড়কগুলো পূর্ণ নির্মাণ কাজের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়;
- (৩) রাস্তা যথেষ্ট উঁচু না হওয়ার কারণে হাওরের বন্যায় রাস্তা তলিয়ে যাবার সম্ভবনা রয়েছে;
- (৪) রাস্তা প্রস্থ কম করা হয়েছে টার্নিং পয়েন্ট/বঁকগুলো ভালো হয়নি ফলে গাড়ি চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হচ্ছে;
- (৫) সড়ক চিহ্ন অপ্রতুল ও অনেক ছোট আকারের যা অনেক ক্ষেত্রে দৃশ্যমান নয়;
- (৬) রাস্তা উন্নত হওয়ায় পরিবহনের চলাচল বেড়েছে। কিন্তু গাড়ি রাখার মতো কোন টার্মিনাল ব্যবস্থা নেই যার ফলে গাড়িগুলো রাস্তার উপরে দাঁড়িয়ে থাকে ফলে রাস্তার ক্ষতি হচ্ছে এবং যানবাহন চলাচলে বাধা সৃষ্টি করছে;
- (৭) ওভার লোড পরিবহন নিয়ন্ত্রণ করতে না পারায় রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে; এবং
- (৮) রাস্তার মাঝে বেশ কিছু স্টিল ব্রিজ আছে যেগুলো রাস্তার চেয়ে প্রস্থে সরু এবং ঝুঁকিপূর্ণ। একটি গাড়ি আসলে আরেকটি গাড়ি দাঁড়িয়ে থাকতে হয়। রাস্তার পাশাপাশি স্টিল ব্রিজগুলো সংস্কার না করায় ঝুঁকি নিয়ে যানবাহন চলাচল করছে।

#### গ) প্রকল্পের সুযোগসমূহ (Opportunities)

- (১) দুর্গোম হাওর অঞ্চলের রাস্তার উন্নয়ন হওয়ায় এলাকায় উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা সৃষ্টি হয়েছে ও উন্নয়নমূলক কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে;
- (২) প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হয়েছে;
- (৩) পর্যটকদের আগমন বৃদ্ধি পেয়েছে;
- (৪) ক্ষুদ্র ও মাঝারি ও বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা এবং শিক্ষা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে;
- (৫) উৎপাদিত কৃষিপণ্য বাজারজাত করণ ও উপযুক্ত মূল্য প্রাপ্তির সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে;
- (৬) দ্রুত চিকিৎসা সেবা নিশ্চিত হয়েছে;
- (৭) পরিবহন ব্যয় ও সময় কম লাগে;

- (৮) এলাকায় জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে;
- (৯) প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে; এবং
- (১০) এলাকায় জনগণের আয় বৃদ্ধি পাওয়ায় জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে;

### ঘ) প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats)

- (১) টার্নিং পয়েন্টগুলো সোজা না করার কারণে পয়েন্টগুলো ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় আছে ফলে দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে;
- (২) সড়কের অনেক স্থানে জেব্রা ক্রসিং, স্পিড ব্রেকার, রোড মার্কিং, বাঁক, সাইন বোর্ডসহ কোন সংকেতিক চিহ্ন লাগানো হয় নাই যা অনেক ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা ঘটায়;
- (৩) রাস্তার মাঝে অনেক জায়গায় কার্প/নীচু ছোট হালকা গর্ত হয়েছে যার ফলে বর্ষা মৌসুমে সেই সব ছোট ও নীচু জায়গায় বৃষ্টির পানি জমে রাস্তার ফাটল সৃষ্টি করে যা যান চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ;
- (৪) হাওর অঞ্চলে অবস্থিত হওয়ায় হাওরের বন্যায় রাস্তা পানিতে তলিয়ে যায় ফলে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় এলাকার জনগণ ঝুঁকি নিয়ে সড়ক পারাপার করে;
- (৫) প্রকল্পের অধিকাংশ রাস্তা হাওর অঞ্চলে বিধায় প্রতি বছর বন্যার পানি রাস্তায় উঠে জমে থাকার কারণে রাস্তার ফাটল রোধ সম্ভব হচ্ছে না;
- (৬) রাস্তা নদীর পাশে হওয়ায় ভাঙ্গনের সম্ভাবনা বেশী; এবং
- (৭) রাস্তার উপর বাজার বসা এবং গাড়ি পার্কিং করিয়ে রাখা নিয়ন্ত্রণ না করতে পারায় চলাচলে প্রতিবন্ধকতা ও যানজট সৃষ্টি করে।

## অধ্যায় - পঞ্চম

### প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার ফলাফলের আলোকে পর্যবেক্ষণ

#### সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের পর্যবেক্ষণঃ

১. প্রকল্পটির নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটির ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির কোন Time over run ও Cost over run হয়নি।
২. প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদকালে ১ম অর্থ বছরে কোন এডিপি বরাদ্দ দেয়া না হলেও পরবর্তী ২ অর্থ বছরে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে। নির্ধারিত সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন হয়েছে। বছর ভিত্তিক ডিপিপি-র সংস্থান ও অগ্রগতি সামঞ্জস্যপূর্ণ। ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকৃত অগ্রগতি ও অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন সন্তোষজনক। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩ অর্থ বছরে ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন।
৩. প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১০টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। সারণি ২.৩-এ বর্ণিত প্যাকেজওয়ারি ক্রয় কার্যক্রম ও প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ক্রয় কার্যক্রম সরকারের বিধি মোতাবেক সম্পন্ন হয়েছে এবং কার্যাদি চুক্তি মূল্যে ও প্রদেয় সময়ে সমাপ্ত হয়েছে।
৪. প্রকল্পের লগফ্রেমে প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, ইনপুট ও আউটপুট বিস্তারিতভাবে বর্ণনা করা হয়েছে ও প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্দেশনা সুন্দরভাবে উপস্থাপন করা হয়েছে। সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায়, যে উদ্দেশ্যে প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়েছে।
৫. প্রকল্পের সড়কের অনেক স্থানে উভয় পাশে ডেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। সড়কে কোন পটহোল বা কিনারা ভাঙ্গা পরিলক্ষিত হয়নি।
৬. সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোটে ক্ষয় পরিলক্ষিত হয়েছে। কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।
৭. কুলাউড়া- শমসেরনগর- শ্রীমঙ্গল সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ডেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি এবং বাজার অংশে দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেস ক্ষয় হতে দেখা গেছে।
৮. বানিয়াচাঁং-নবীগঞ্জ সড়কের নবীগঞ্জ-কাগাপাড়া অংশে অনেক স্থানে সার্ফেসে ফ্র্যাক, সীল কোট ক্ষয়, রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।
৯. ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা দুর্বলতার কারণেই মূলত সড়কে অতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা যাচ্ছে না। অতি ভারবাহী যান চলাচলের জন্য সড়কের কিছু কিছু স্থানে সৃষ্ট রাটিংসহ অন্যান্য সমস্যার সৃষ্টির কারণ বিবেচনায় সড়কের ওভার লোড নিয়ন্ত্রণের জন্য হাইওয়ে পুলিশের সাহায্যে বিদ্যমান আইনের কার্যকর প্রয়োগ ও পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।
১০. সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নির্বিঘ্ন ও নিরাপদ করার নিমিত্তে সড়কে নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়েছে। কিন্তু রাস্তার গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে নিরাপত্তা চিহ্ন ভাঙ্গা, প্রয়োজনীয় সংখ্যক রোড মার্কিং নেই। সড়কের অনেক স্থানে জেরা ক্রসিং, স্পিড ব্রেকার, মার্কিং, বাঁক, সাইন বোর্ডসহ কোন সংকেতিক চিহ্ন নাই যা অনেক ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা ঘটছে। গুরুত্বপূর্ণ স্থান ও বাজারগুলোতে যত্রতত্র অবৈধ পার্কিং করে রাখা হয়। রাস্তার কিছু অংশে পানি জমে থাকে। অনেক স্থানে সাইন পোস্টগুলো ভাঙ্গা সড়কে নিরাপত্তা নিশ্চিত করার লক্ষ্যে উল্লেখিত স্থানগুলো মেরামত করা যেতে পারে।
১১. সড়ক ও প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোসমূহ নির্মাণের পরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৪ টি সড়ক বিভাগ গ্রহণ করে এবং প্রয়োজন মোতাবেক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করে থাকে। সড়কের অনেক স্থানে রাস্তা উঁচুনিচু, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সাইন পোস্টগুলো ভাঙ্গা, ইত্যাদি বিষয়গুলো বিবেচনায় প্রয়োজনীয় সংস্কার করা প্রয়োজন।

১২. সড়কের বেশ কয়েকটি স্থানে সড়ক প্রশস্ততার তুলনায় অপ্রশস্ত বহনযোগ্য ইম্পাত সেতু রয়েছে যেগুলো অনেক সময়ই সড়কে যানজটের সৃষ্টি করেছে। এ সকল সেতুগুলো প্রশস্ত করা গেলে সড়কে যান চলাচল আরও সুগম হতো।

১৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াত সহজতর হওয়ায় নতুন নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে যেমন মৎস্য খামার, মটর পার্টস দোকান, ওয়েলডিং, লেদ কারখানা, খাবার হোটেল, মোবাইল ইন্টারনেট ব্যবসা, মুদি দোকান, সিএনজি, অটো চালক, পরিবহন সেক্টর ইত্যাদি। আধুনিক যানবাহন চলাচলের সুযোগ হওয়ায় টুরিস্ট আগমন বেড়েছে সেই সাথে টুরিস্টের সেবা দেয়ার কর্ম সৃষ্টি হয়েছে। ফলে এলাকার জনগণের আয় বৃদ্ধি পাওয়ায় জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে।

১৪. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুবিধাভোগী জনগণের আয় উল্লেখযোগ্য হারে বেড়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ৮.০% এর মাসিক আয় ছিল টাকা ১০০০-৫০০০, ৩১.৮% এর ৫,১০০-১০,০০০ ও ৪২.১০% এর টাকা ১০,১০০-২৫,০০০। প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে ৫১.৫% এর মাসিক আয় ১০,১০০-২৫,০০০, ২৪.১% এর ২৫,১০০-৪০,০০০ এবং ৮.৫০% এর ৪০,১০০-৬০,০০০। কন্ট্রোল গ্রুপের সাথে তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায় সুবিধাভোগীর মাসিক আয় অধিক বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৫. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সড়ক যোগাযোগে সময় কম লাগছে এবং জনগণ দ্রুত তাদের গন্তব্যে পৌঁছাতে পারে। সুবিধাভোগী এলাকার জনগণের তাদের নিকটবর্তী জেলা শহরে যেতে গড়ে ১.১৫ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ০.৭৯ ঘন্টা সময় লাগে। পক্ষান্তরে কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণের সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে গড়ে ২.৩৩ ঘন্টা সময় লাগতো যা বর্তমানে ১.৭২ ঘন্টা সময় লাগে।

১৬. প্রায় সকল সুবিধাভোগী উত্তরদাতা (৯৯.৪%) বলেছেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে। যেমন কৃষি কাজ (২৩.৬%), কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ (২২.৮%), যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে (২১.৯%), অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (সড়ক, সেতু নির্মাণ, উন্নয়ন, সংস্কার) (১৪.৩%), এবং ক্ষুদ্র ব্যবসা (১৭.৪%)।

১৭. কৃষিপণ্য পরিবহন ও বাজারজাতকরণে এলাকাসী উপকৃত হয়েছেন। পরিবহন খরচ আগের তুলনায় কমেছে। অধিকাংশ (৭৮.০%) উত্তরদাতা বলেছেন যে, কৃষি পণ্য পরিবহন খরচ অনেক কমেছে এবং ২২.০% উত্তরদাতা বলেছেন যে অল্প কমেছে। ফলশ্রুতিতে আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত হয়েছে।

১৮. সড়কের ট্রাফিকের তুলনামূলক বিশ্লেষণের জন্য ২০১২-১৩ ও ২০১৯-২০ সালের RHD Annual Needs Report-এ প্রাপ্ত উপাত্ত পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের ১১ টি রাস্তার মধ্যে ৩ টি রাস্তার উপাত্ত পাওয়া গেছে। তা থেকে দেখা যায় যে, Z-2831 রাস্তায় (ভদ্রেশ্বর-মিরাগঞ্জ-মনিকোণা-ফেঞ্চগঞ্জ সড়ক) ৮০.৭০%, Z-2802 (গোবিন্দগঞ্জ-ছাতক-দোয়ারাবাজার সড়ক) রাস্তায় ১১৪.৭৭% এবং Z-2811 (দোয়ারাবাজার-সুনামগঞ্জ সড়ক) রাস্তায় ৬০০% বাৎসরিক প্রতিদিনের গড় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। ধারণা করা যায় যে প্রকল্পের অন্যান্য সড়কেও প্রচুর ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় জনগণের চাহিদা সাময়িকভাবে পূরণ হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তকরণসহ অন্যান্য ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

১৯. সড়কে উপর বাজার বসে এবং গাড়ি পার্কিং করে রেখে যান চলাচলে প্রতিবন্ধকতা ও যানজট সৃষ্টি এবং সড়কে যানবাহনের সংখ্যা বেড়ে যাওয়ায় দুর্ঘটনার হার পূর্বের তুলনায় বেড়ে গেছে বলে স্থানীয় জনগণ মতামত দেন। চালকের অসাবধানতা, অতিরিক্ত যানবাহন ও ট্রাফিক আইন অমান্য করার জন্য দুর্ঘটনা বেড়েছে।

২০. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের অনেক সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। যাতায়াতের দূর্ভোগ কমেছে। যাতায়াতের এসেছে আধুনিকায়ন এবং সময় ও ব্যয় কমেছে। কৃষি পণ্য খুব সহজে বাজারজাত করা সম্ভব হচ্ছে। আশে পাশের জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে। ছাত্র-ছাত্রীদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধা হয়েছে। স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তি সহজতর হয়েছে। যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পাওয়ায় সেগুলোর যন্ত্রপাতি ও মেরামতের কারখানা গড়ে উঠেছে। যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন হওয়ায় আধুনিক কৃষি যন্ত্রপাতি দ্বারা চাষাবাদ করতে পারছে।

২১. সড়ক ব্যবস্থার ক্ষেত্রে অপরিপূর্ণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ একটি প্রধান সমস্যা। তবে দুর্বল ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা ও অতিরিক্ত ভার বহনকারী যান চলাচলও অন্যতম কারণ। রাস্তা উন্নত হওয়ায় পরিবহনের চলাচল বেড়েছে কিন্তু পরিবহন রাখার মতো কোন

টার্মিনাল ব্যবস্থা নেই যার ফলে গাড়িগুলো রাস্তার উপরে দাঁড়িয়ে থেকে যানবাহন চলাচলে বাধা সৃষ্টি করেছে। ট্রাফিক আইন জোরদার করণ ও উচ্চ গতির গাড়ি চলাচল বন্ধ ও নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন।

২২. সড়কে গাড়ি ধারণ ক্ষমতা পরীক্ষা করার জন্য সড়ক বিভাগের কোন ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশন নেই। সড়কটির উন্নয়ন কাজ সড়ক ব্যবহারকারীদের বাস্তব চাহিদা সাময়িকভাবে অনেকটাই পূরণে সক্ষম হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তসহ ড্রেনেজ ব্যবস্থা, ও অতি ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্য ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশন স্থাপন করা প্রয়োজন।

২৩. প্রকল্পের স্থায়িত্বের জন্য অতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা। রাস্তা আরো উচু করা প্রয়োজন যাতে বন্যার পানি না উঠতে পারে। সড়কের দুই পাশে অনেক জলাশয় আছে ও পুকুর আছে যা রাস্তার জন্য হুমকি, দুই পাশে সাইড ওয়াল দেয়া যাতে রাস্তা ভাঙতে না পারে। রাস্তার কার্পগুলো ভরাট করা দরকার যাতে বৃষ্টির পানি ঢুকে রাস্তার ফাটল ধরতে না পারে। রাস্তার ক্ষতিগ্রস্থ স্থানগুলো দ্রুত মেরামত করা দরকার। ক্রমবর্ধমান পণ্য ও যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য সড়কগুলোর পূর্ণ উপযোগীতা ও স্থায়ীত্ব নিশ্চিত করা এবং বর্তমান অবস্থা এবং গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়ন কাজ করা প্রয়োজন।

২৪. রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে পরিবর্তন হয়েছে তার কোন পরিসংখ্যানগত ভাবে তাৎপর্যপূর্ণ আছে কিনা তা দেখার জন্য উত্তরদাতাদের আয় এর সাথে রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোনও পরিবর্তন সম্পর্কে উত্তরদাতার প্রতিক্রিয়াগুলোর অ্যানোভা টেস্টের মাধ্যমে দেখা যায় যে তাৎপর্যপূর্ণ মানটি ০.০৪৭ যা ০.০৫ এর নীচে রয়েছে এবং সুতরাং, যখন তারা রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোনও পরিবর্তন হয় তখন উত্তরদাতাদের আয়ের গড় দৈর্ঘ্যের মধ্যে একটি পরিসংখ্যানগত ভাবে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য রয়েছে। এর অর্থ যখন সুবিধাভোগী গোষ্ঠী রাস্তার উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা পরিবেশে যে কোন পরিবর্তন হয় তখন তাদের আয়ে ধনাত্মক প্রভাব ফেলেছে। প্রকল্পভুক্ত ১১ টি রাস্তার সমগ্র জনগণের মধ্য থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচিত নমুনা জরিপের ফলাফল বিশ্লেষণে ধারণা করা যায় যে সবগুলো রাস্তার জনগণের উপরেই এই ধনাত্মক প্রভাব কার্যকর।

২৫. প্রকল্প চলাকালিন সড়ক উন্নয়নের অন্য কোন প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়নি। সে বিবেচনায় পর্যবেক্ষন প্রাপ্ত প্রভাবসমূহ এই প্রকল্পের প্রভাব হিসাবে বিবেচনা করা যায়।



## অধ্যায় - ষষ্ঠ

### সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশমালা

#### ৬.১ সুপারিশমালাঃ

১. সড়ক নির্মাণের ফলে সড়কের দুই পাশে প্রচুর পরিমাণে ব্যবসা বাণিজ্য গড়ে উঠায় ভবিষ্যতে যানবাহন সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে। সড়কগুলো বর্তমান চলাচল উপযোগী অবস্থায় থাকলেও ভবিষ্যতে যানজট সৃষ্টি এবং দুর্ঘটনা বৃদ্ধির আশংকা রয়েছে। নিরাপদ ও যানজটমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার লক্ষ্যে সড়কগুলোকে আরো প্রশস্ত করার জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করা আবশ্যিক।
২. হাওরাঞ্চলের সড়কের দুই পাশে জলাশয় ও অনেক পুকুর থাকায় রাস্তার জন্য হুমকি। পণ্য ও যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য সড়কের পূর্ণ উপযোগিতা ও স্থায়ীত্ব নিশ্চিত করা এবং দেশের সার্বিক উন্নয়ন কর্মকান্ড, ভবিষ্যত উন্নয়ন পরিকল্পনা ও উক্ত সড়কের বর্তমান অবস্থা এবং গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কের প্রয়োজনীয় স্থানে সাইড ওয়াল নির্মাণ করে মজবুতকরণ ও উন্নয়ন কাজ করা জরুরি।
৩. সড়কের বাজারগুলোতে বাস বে অথবা যাত্রী ছাউনি তৈরি করতে হবে যাতে যাত্রী যথাস্থানে যানবাহনে ওঠানামা করতে পারে। এছাড়া গুরুত্বপূর্ণ স্থান ও বাজারগুলোতে যত্রতত্র অবৈধ পার্কিং করে রাখা হয়। এ স্থানগুলোতে অবৈধ পার্কিং নিয়ন্ত্রণ করে দখলমুক্ত করণ নিশ্চিত করতে হবে।
৪. সড়ক নির্মাণের ফলে পানি নিষ্কাশন ও জলাবদ্ধতা নিরসনের জন্য কালভার্টের সংখ্যা বাড়ানোর জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। সংযুক্ত কাঁচা রাস্তাগুলোর সংযোগস্থলে প্রয়োজনমত মাটি ভরাট করা জরুরি অন্যথায় উক্ত স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে সড়কটির ক্ষতি সাধিত হবে।
৫. যান চলাচল সুগম ও ভবিষ্যৎ যানজট পরিহারের লক্ষ্যে সড়ক প্রশস্ততার তুলনায় অপ্রশস্ত সেতুগুলোকে অধিকতর প্রশস্ত করে নির্মাণ করা আবশ্যিক। সম্ভব হলে এ ক্ষেত্রে প্রশস্ত কনক্রিট সেতু নির্মাণ, নচেৎ প্রশস্ত পিএসবি ব্যবহার করা যেতে পারে।
৬. যেসব জায়গায় প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে সেগুলো জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করা প্রয়োজন। ভেঙ্গে যাওয়া কিলোমিটার পোস্টগুলো প্রতিস্থাপন ও অস্পষ্ট রোড সাইনগুলো স্পষ্টভাবে লেখা আবশ্যিক।
৭. যেসব জায়গায় হার্ডশোল্ডার দেবে গেছে সেসব জায়গা সড়ক যোগাযোগের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ। জরুরি ভিত্তিতে এগুলো মেরামত করা প্রয়োজন।
৮. নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে। সড়কে ওভার লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপনের ব্যবস্থা করতে হবে।
৯. নিরাপদ ভ্রমণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে চালকদের জন্য বিদ্যমান আইন যথাযথভাবে প্রয়োগ ও আন্তর্জাতিক মানের পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা আবশ্যিক।
১০. প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা অপরিসীম। হাওড় অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য সমজাতীয় প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।
১১. সাধারণভাবে এ দেশের জনগণের মাঝে আইন না মানার প্রবণতা লক্ষ্য করা যায়। কাজেই তাদেরকে সচেতন করার লক্ষ্যে সড়ক নিরাপত্তামূলক গণসচেতনতা কার্যক্রম গ্রহণ একান্ত প্রয়োজন।

#### ৬.২ উপসংহারঃ

সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রয়েছে। সড়ক বাধের উচ্চতা, এলাকার জলনিষ্কাশন ব্যবস্থা, কতিপয় সেতুর প্রশস্ততা বা সড়ক নিরাপত্তা মূলক রোড মার্কিং, সাইন-সিগন্যাল স্থাপন সংক্রান্ত কিছু সীমাবদ্ধতা থাকলেও সার্বিক বিবেচনায় এটি একটি সফল প্রকল্প। হাওড় অঞ্চলের উন্নয়নের জন্য এরূপ আরও প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।

সংযোজনী/পরিশিষ্ট

সংযুক্তি- ১

সমীক্ষার ফলাফলের সারণি

সারণি- ১: উত্তর দাতাদের লিঙ্গ অনুসারে বণ্টন

পুরুষ/মহিলা	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
পুরুষ	৬৬৩	৭৫.৩	৩২৬	৭৪.১
মহিলা	২১৭	২৪.৭	১১৪	২৫.৯
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০

সারণি- ২: শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষাগত যোগ্যতা	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
অশিক্ষিত	৯২	১০.৫	৭২	১৬.৪
শুধু স্বাক্ষর দিতে পারেন	১০১	১১.৫	৪৭	১০.৭
প্রাথমিক (১-৫)	২৪৫	২৭.৮	৯৯	২২.৫
মাধ্যমিক (৬-১০)	১৯৭	২২.৪	৯০	২০.৫
এসএসসি পাশ	১০৩	১১.৭	৬৭	১৫.২
এইচএসসি পাশ	৭০	৭.৯	৩৫	৭.৯
স্নাতক	৪৬	৫.৩	১৯	৪.৩
স্নাতকোত্তর	২৬	২.৯	১১	২.৫
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০

সারণি- ৩: উত্তরদাতার প্রধান পেশা

পেশা	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
কৃষি	২২৫	২৫.৬	৮৫	১৯.৩
দিন মজুর	৯৬	১০.৯	৬৭	১৫.২
সিএনজি চালক	৭৩	৮.৩	৫৩	১২.১
ক্ষুদ্র কুটির শিল্প	৩৪	৩.৯	২৪	৫.৪
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৬৫	১৮.৮	৭৭	১৭.৫
সেলাইয়ের কাজ	৪০	৪.৫	২১	৪.৮
গাড়ি চালক	৬০	৬.৮	১৯	৪.৩
বেসরকারি চাকরি	৭১	৮.১	৪০	৯.১
সরকারি চাকরি	৩৭	৪.২	৯	২.১
অন্যান্য	৭৯	৮.৯	৪৫	১০.২
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০

সারণি- ৪: পরিবারের গড় মাসিক আয়ের পরিমাণ (প্রকল্পের বাস্তবায়নের পূর্বের)

আয়	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	পূর্বের		পূর্বের	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
১০০০-৫০০০	৭	.৮	৭	১.৬
৫১০০-১০০০০	৩৭৫	৪২.৬	২২০	৫০.০
১০১০০-২৫০০০	৪৮৬	৫৫.২	২১১	৪৮.০
২৫১০০-৪০০০০	১০	১.২	০	০
৪০১০০-৬০০০০	২	.২	২	.৪
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০

সারণি- ৫: পরিবারের গড় মাসিক আয়ের পরিমাণ (প্রকল্পের বাস্তবায়নের পরের)

আয়	সুবিধাভোগী		সুবিধাভোগী নয়	
	পরের		পরের	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
১০০০-৫০০০	০	০	৫	১.২০
৫১০০-১০০০০	১২০	১৩.৬	৯২	২০.৯০
১০১০০-২৫০০০	৭২৮	৮২.৭	৩৩৪	৭৫.৮০
২৫১০০-৪০০০০	৩২	৩.৭	৭	১.৬০
৪০১০০-৬০০০০	০	০	২	.৫
মোট	৮৮০	১০০	৪৪০	১০০

সারণি- ৬: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা পেতে সহজ হয়েছে

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৮৭১	৯৯.০
না	৯	১.০
মোট	৮৮০	১০০

সারণি- ৭: হাঁ হলে কিভাবে

চিকিৎসা সেবা সহজলভ্যতা	সংখ্যা	শতকরা হার
সময় কম লাগে	৩৮৭	৪৩.৯
ভাল যানবাহন পাওয়া যায়	৩০৬	৩৪.৮
যাতায়াত ব্যয় কম হয়	১৮৭	২১.৩
অন্যান্য	০	০
মোট	৮৮০	১০০

সারণি- ৮: প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হারের পরিবর্তন হয়েছে

সড়ক দুর্ঘটনা	সংখ্যা	শতকরা হার
অনেক কমেছে	৬৯৭	৭৯.২
অল্প কমেছে	১৭৪	১৯.৮
অপরিবর্তিত	৭	.৮
কিছু বেড়েছে	২	.২
অনেক বেড়েছে	০	০
মোট	৮৮০	১০০

সারণি- ৯: সড়কটির বর্তমান অবস্থা

সড়কের বর্তমান অবস্থা	সংখ্যা	শতকরা হার
সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে	৪৬৭	৫৩.১
মেরামত করা প্রয়োজন	২২৩	২৫.৪
গর্তের সৃষ্টি হয়েছে	৯৮	১১.০
উচুনিচু	৯২	১০.৫
সড়কের বাধ ভেঙে গেছে	০	০
সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে	০	০
মোট	৮৮০	১০০

সারণি- ১০: প্রকল্পটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য

ভবিষ্যতে উন্নয়নের মতামত	সুবিধাভোগী	
	সংখ্যা	শতকরা
রাস্তার পুকুর বা ডোবা স্থানে ভাঙ্গন থেকে রক্ষা করার জন্য সাইট ওয়াল নির্মাণ করা	১২৮	১৪.৬
বন্যার পানি থেকে রক্ষা পাওয়ার জন্য রাস্তা উঁচু করা প্রয়োজন	৪০	৪.৫
নির্দেশনা বিলবোর্ড দরকার	৯০	১০.২
গাড়ির গতিসীমা নিয়ন্ত্রণ	৪৩	৪.৯
খুলাবালি নিষ্কাশনে সুবিধা	১৮	২.১
স্পীডব্রেকার চিহ্নিতকরণ	৭২	৮.২
বৃক্ষরোপণ করা	৭১	৮.১
ইউ টার্ন পয়েন্টে গাছ না থাকলে ভাল হয়	৫৫	৬.৩
নতুন প্রকল্প গ্রহন করে সম্পূর্ণ রাস্তা পূর্ণ নির্মাণ প্রয়োজন	৬৮	৭.৭
যাত্রী ছাউনি হলে ভালো হয়	১৬	১.৮
বাজার স্থানে বাস বে করতে হবে	১৮	২.১
ট্রাফিক আইন নিয়ন্ত্রণ	১২	১.৪
রাস্তার কার্পগুলো ভরাট করা দরকার	২৪	২.৭
নতুন ডেনেজ সিস্টেম জরুরি	৩৭	৪.২
মাসিক মনিটরিং দল গঠন	১৬১	১৮.৩
রাস্তা নিয়োগিত রক্ষণাবেক্ষণ করা	২৫	২.৯
মোট	৮৮০	১০০

## সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা

Section- A উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে)
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ _____ ইউনিয়নঃ _____ উপজেলাঃ _____ জেলাঃ _____
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ ১. অশিক্ষিত, ২. শুধু স্বাক্ষর দিতে পারেন, ৩. প্রাথমিক (১-৫), ৪. মাধ্যমিক (৬-১০) ৫. এসএসসি পাশ, ৬. এইচএসসি পাশ, ৭. স্নাতক, ৮. স্নাতকোত্তর
A.7	প্রধান পেশাঃ ১. কৃষি, ২. দিন মজুর, ৩. সিএনজি চালক, ৪. ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ৫. ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. সেলাইয়ের কাজ, ৭. গাড়ি চালক, ৮. বেসরকারি চাকরি, ৯. সরকারি চাকরি, ১০. অন্যান্য----- দ্বিতীয় পেশাঃ ১. কৃষি, ২. দিন মজুর, ৩. সিএনজি চালক, ৪. ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ৫. ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. সেলাইয়ের কাজ, ৭. গাড়ি চালক, ৮. বেসরকারি চাকরি, ৯. সরকারি চাকরি, ১০. অন্যান্য----
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ ----- মহিলা-----
A.9	প্রকল্প বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের আপনার পরিবারের গড় মাসিক আয় ও ব্যয়ের পরিমাণ? আয়= _____ ব্যয়= _____
A.10	প্রকল্প বাস্তবায়িত হওয়ার পর আপনার পরিবারের গড় মাসিক আয় ও ব্যয়ের পরিমাণ? আয়= _____ ব্যয়= _____
Section- B সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দূরত্ব কত কিলোমিটার?
B.2	এই সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?
B.3	এই সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?
B.4	এই সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনি উপকৃত হয়েছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না
B.5	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন বলে মনে করেন? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কিকি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____
B.7	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার / শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য ৪. অন্যান্য-----
B.8	কৃষি পণ্য পরিবহণের কাজে সড়কটি ব্যবহার করেন কি? ১. অনেক ব্যবহার ২. অল্প ব্যবহার ৩. মোটামুটি ব্যবহার ৪. কখনও কখনও ব্যবহার ৫. ব্যবহার করি না
B.9	কৃষি পণ্য পরিবহণের খরচ আগের তুলনায় কমেছে কি? ১. অনেক কমেছে ২. অল্প কমেছে ৩. কোন পরিবর্তন নেই ৪. কিছু বেড়েছে ৫. অনেক বেড়েছে
B.10	আপনি কি মনে করেন সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি ক্ষেত্রে পরিবর্তন হয়েছে? ১. হ্যাঁ ২. না
B.11	কোন কোন ক্ষেত্রে পরিবর্তন হয়েছে বলে আপনি মনে করেন? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____
B.12	আপনি কি মনে করেন সড়কটি উন্নয়নের ফলে এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের কোন পরিবর্তন হয়েছে? ১. হ্যাঁ ২. না
B.13	হ্যাঁ হলে কোন কোন ক্ষেত্রে? ১. ----- ২. ----- ৩. ----- ৪. -----
B.14	ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে কৃষি কাজের কী কী সুবিধা হয়েছে?

	১. জলাবদ্ধতা কমেছে, ২. কৃষি জমির পানি নিষ্কাশনের সুবিধা হয়েছে, ৩. কৃষি জমিতে সেচের সুবিধা হয়েছে ৪. অন্যান্য--	
B.15	আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে আপনাদের এলাকার উৎপাদিত ফসল বাজারজাতকরণ বেড়েছে? ১. অনেক বেড়েছে ২. কিছু বেড়েছে ৩. অপরিবর্তিত ৪. কিছু কমেছে ৫. অনেক কমেছে	
B.16	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.17	হ্যাঁ হলে কোন কোন ক্ষেত্রে? ১. কৃষি কাজ ২. কৃষিপণ্য বাজারজাত করণে ৩. যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে ৪. অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (সড়ক, সেতু নির্মাণ, উন্নয়ন, সংস্কার) ৫ ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. অন্যান্য	
B.18	আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা পেতে সহজ হয়েছে? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.19	হ্যাঁ হলে কিভাবে, ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩. যাতায়াত ব্যয় কম হয় ৪. অন্যান্য-----	
B.20	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে আপনার বা আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা কেমন? ১. খুব ভাল ২ ভাল ৩. অপরিবর্তিত ৪. খারাপ ৫. খুব খারাপ	
B.21	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ----- ২. ----- ৩. ----- ৪. -----	
B.22	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হারে কি পরিবর্তন হয়েছে? ১. অনেক কমেছে ২. কিছু কমেছে ৩. অপরিবর্তিত ৪. কিছু বেড়েছে ৫. অনেক বেড়েছে	
B.23	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙে গেছে ৬. অন্যান্য-----	
B.24	সড়কটি ব্যবহারে কোন সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.25	হলে কি কি? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
B.26	সড়কটি যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার হয় কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.27	নির্মিত ব্রিজ/কালভার্ট কি আপনি বা আপনারা ব্যবহার করতে পারছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.28	নির্মিত ব্রিজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন	
B.29	নির্মিত ব্রিজ/কালভার্টগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত করা হয় কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.30	হ্যাঁ হলে কিভাবে? ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেলিংএ ঢালাই দ্বারা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য-----	
B.31	প্রকল্পটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ
সুপারভাইজারের নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ

## কেন্দ্রীয় গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা

Section- A উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ		
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে)	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ	১. পুরুষ ২. মহিলা
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ	গ্রামঃ _____ ইউনিয়নঃ _____ উপজেলাঃ _____ জেলাঃ _____
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ	১. অশিক্ষিত, ২. শুধু স্বাক্ষর দিতে পারেন, ৩. প্রাথমিক (১-৫), ৪. মাধ্যমিক (৬-১০) ৫. এসএসসি পাশ, ৬. এইচএসসি পাশ, ৭. স্নাতক, ৮. স্নাতকোত্তর
A.7	প্রধান পেশাঃ	১. কৃষি, ২. দিন মজুর, ৩. সিএনজি চালক, ৪. ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ৫. ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. সেলাইয়ের কাজ, ৭. গাড়ি চালক, ৮. বেসরকারি চাকরি, ৯. সরকারি চাকরি, ১০. অন্যান্য---- দ্বিতীয় পেশাঃ ১. কৃষি, ২. দিন মজুর, ৩. সিএনজি চালক, ৪. ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ৫. ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. সেলাইয়ের কাজ, ৭. গাড়ি চালক, ৮. বেসরকারি চাকরি, ৯. সরকারি চাকরি, ১০. অন্যান্য----
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত?	পুরুষ ----- মহিলা-----
A.9	প্রকল্প বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের আপনার পরিবারের গড় মাসিক আয় ও ব্যয়ের পরিমাণ?	
	আয়= _____	ব্যয়= _____
A.10	প্রকল্প বাস্তবায়িত হওয়ার পর আপনার পরিবারের গড় মাসিক আয় ও ব্যয়ের পরিমাণ?	
	আয়= _____	ব্যয়= _____
Section-B সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ		
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	আপনার এলাকার সড়কটি উন্নয়ন হলে আপনি কি উপকৃত হতেন?	১. হ্যাঁ ২. না
B.5	আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন?	
	১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
B.6	আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন না হওয়ার ফলে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কিকি অসুবিধার সম্মুখীন হন?	
	১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
B.7	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন না হওয়ার ফলে কৃষি পণ্য পরিবহনের খরচ বেশী লাগে?	১. হ্যাঁ ২. না
B.8	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে কৃষি ক্ষেত্রে উন্নয়ন হত?	১. হ্যাঁ ২. না
B.9	কিভাবে উন্নয়ন হত বলে মনে করেন?	
	১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
B.10	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে এলাকার ব্যবসা বাণিজ্যের উন্নয়ন হতো?	১. হ্যাঁ ২. না
B.11	আপনার এলাকার ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ হলে কৃষি কাজের কী কী সুবিধা হত বলে মনে করেন?	
	১. জলাবদ্ধতা কমে যেত, ২. কৃষি জমির পানি নিষ্কাশনের সুবিধা হত, ৩. কৃষি জমিতে সেচের সুবিধা হত ৪. অন্যান্য--	
B.12	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে আপনার উৎপাদিত ফসল বাজারজাতকরণ বেড়ে যেত?	১. হ্যাঁ ২. না
B.13	হ্যাঁ হলে কিভাবে? ১.-----২.-----৩.-----৪.-----	
B.14	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে কর্মসংস্থানের সুযোগ হত?	১. হ্যাঁ ২. না
B.15	হ্যাঁ হলে কোন কোন ক্ষেত্রে?	

	১. কৃষি কাজ ২. কৃষিপণ্য বাজারজাত করণে ৩. যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে ৪. অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (সড়ক, সেতু নির্মাণ, উন্নয়ন, সংস্কার) ৫ ক্ষুদ্র ব্যবসা ৬. অন্যান্য	
B.16	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে চিকিৎসা সেবা পেতে সহজ হত? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.17	হাঁ হলে কিভাবে, ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩. যাতায়াত ব্যয় কম হয়	
B.18	আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন না হওয়াতে বর্তমানে আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা কেমন? ১. খুব ভাল ২. ভাল ৩. অপরিবর্তিত ৪. খারাপ ৫. খুব খারাপ	
B.19	বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.----- ২.-----, ৩.-----, ৪.-----	
B.20	আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়ন হলে দুর্ঘটনার হার কম হত? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.21	বর্তমানে সড়কটি ব্যবহারে কোন সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.22	হলে কি কি? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
B.23	ভবিষ্যতের আপনার এলাকার সড়কটির উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১. _____ ২. _____ ৩. _____ ৪. _____	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ
সুপারভাইজারের নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ:



## প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট

কর্মকর্তার নামঃ

দপ্তরঃ

পদবীঃ

মোবাইল নাম্বারঃ

### সাধারণ প্রশ্নাবলীঃ

১. প্রকল্পটির বাস্তবায়নের ফলে কি কি দৃশ্যমান পরিবর্তন হয়েছে?
২. প্রকল্পটির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বাস্তবায়নে বিলম্ব হওয়ার কারণ কি কি?
৪. প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কি কি বাধার সন্মুখীন হয়েছেন?
৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়নে বিলম্বের জন্য কোন পক্ষের দায় ছিল বলে আপনি মনে করেন?
৬. দুর্যোগে ঝুঁকি হাसे প্রকল্পটি কী সহায়ক ভূমিকা পালন করছে?
৭. প্রকল্পটির সড়ক, সেতু এবং কালভার্ট বর্তমানে কতটা কার্যকর বলে মনে করেন?
৮. প্রকল্পটি রক্ষণাবেক্ষণে কি কি ব্যবস্থা বর্তমানে চালু আছে?
৯. সড়ক নিরাপত্তার দিক থেকে সড়কটির কোন দুর্বলতা লক্ষ্য করেছেন কি?
১০. প্রকল্পটি সার্বিক অবস্থা সম্পর্কে আপনার মতামত উল্লেখ করুন।
১১. বাংলাদেশের সড়ক ব্যবস্থার প্রধান সমস্যা কি বলে মনে করেন?
  ১. দুর্বল সড়ক নির্মাণ
  ২. দুর্বল সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ
  ৩. অপরিপূর্ণ মূলধন
  ৪. ভারী যানবাহন
  ৫. পুরাতন যানবাহন
  ৬. অপরিষ্কৃত রাস্তা
  ৭. যানজট
  ৮. অন্যান্য
১২. এ সড়কে কি কি যানবাহন চলাচল করে?
  ১. বাস
  ২. মিনি বাস
  ৩. ভারী ট্রাক
  ৪. হালকা ট্রাক
  ৫. কন্টেইনার ট্রাক
  ৬. কাভার্ড ভ্যান
  ৭. প্রাইভেট কার/জীপ
  ৮. স্কুটার
  ৯. মোটর সাইকেল
  ১০. রিকশা
  ১১. বাই সাইকেল
  ১২. গরু/মহিষের গাড়ী
  ১৩. ঠেলা গাড়ী
  ১৪. অন্যান্য
১৩. এ সড়কে অতিরিক্ত যানবাহন চলাচল করে কি?
১৪. অতিরিক্ত যানবাহন চলাচল কবলে তা নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা আছে কি?
১৫. এ সড়ক দিয়ে কী কী ধরনের মালামাল পরিবহণ করা হয়?
  ১. চাল
  ২. আটা
  ৩. পাট
  ৪. আখ
  ৫. শাকসবজি
  ৬. নিম্ন প্রয়োজনীয় পণ্য
  ৭. কারখানার কাঁচামাল
  ৮. রপ্তানী পণ্য
  ৯. যন্ত্রাংশ
  ১০. অন্যান্য
১৬. আপনি কি মনে করেন এ সড়কটি নির্মাণ বা উন্নয়ন করার ফলে কলকারখানা এবং কৃষি পণ্যের উৎপাদন বেড়েছে?

১৭. এ সড়কটি নির্মাণের বা উন্নয়নের ফলে কি নতুন কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে?

### বর্তমান সড়ক বিভাগের ব্যবস্থাপনাঃ

১৮. যানবাহনের ধারণ ক্ষমতা পরীক্ষা করার জন্য সড়ক বিভাগের কোন্ শাখা নিয়োজিত আছে কি?

১৯. শেষ কখন এ সড়কটির মেরামত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে?

১. ০-৬ মাস পূর্বে
২. ৬-১২ মাস পূর্বে
৩. জানিনা

২০. সড়ক বিভাগ কি নিয়মিত এ সড়কটির অবস্থাগত তথ্য সংগ্রহ করে?

২১. এ সড়কটির উন্নয়ন বা নির্মাণ কাজের সাথে এর বাস্তব চাহিদার কোন সামঞ্জস্য আছে কি?

২২. এ সড়কটির উন্নয়ন কাজটি কি সড়ক ব্যবহারকারীদের বাস্তব চাহিদা পূরণে সক্ষম হয়েছে?

২৩. যদি না করে থাকে তাহলে কোন কোন বিষয়গুলি বাদ পড়েছে?

১. সরু রাস্তা
২. দুর্বল রাস্তা
৩. ঐক্যবিকা রাস্তা
৪. উঁচুনিচু রাস্তা
৫. দুর্বল সংকেত
৬. অন্যান্য

২৪. সড়ক বিভাগের কি কোন স্থায়ী প্রক্রিয়া আছে যা ব্যবহারকারীদের মতামত এবং সন্তুষ্টি জরিপও সংগ্রহ করতে পারে?

২৫. সড়ক বিভাগ কি জনগণের অভিযোগের ভিত্তিতে সড়ক ব্যবস্থার উপরে দ্রুত কোন পদক্ষেপ নিতে পারে?

২৬. প্রকল্পের আগে ও পরে ট্রাফিক কাউন্ট?

### প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতি ও কাজের মান সম্পর্কিতঃ

২৭. ক্রয় সংক্রান্ত যাবতীয় কাজ কি PPR মেনে হয়েছে?

২৮. প্রকল্প সম্পাদনের পরে সড়কের গুণগতমান কি আরামদায়ক যানবাহন পরিচালনার জন্য যথেষ্ট? না হলে তার কারণ?

২৯. প্রকল্প সম্পাদন করার ফলে কি যানবাহনের জালানী সাশ্রয় হয়েছে?

৩০. প্রকল্প সম্পাদন করার ফলে কি যাতায়াতের সময় হ্রাস পেয়েছে?

৩১. নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কখন বাস্তাবে কাজ শুরু করে?

৩২. প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের কি যথেষ্ট পরিমাণ দক্ষতা এবং অভিজ্ঞতা ছিল?

৩৩. প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের কি সঠিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে?

৩৪. প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য প্রকল্পের ঠিকাদার কি স্থানীয় শ্রমিক ব্যবহার করে?

৩৫. প্রকল্প চলার সময় প্রকল্পের ঠিকাদার কি যথেষ্ট নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা করে?

৩৬. সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ কি প্রকল্পের এলাকা নিয়মিত পরিদর্শন করেছিলেন?

৩৭. নির্মাণকাজে তদারকির জন্য সড়ক বিভাগের কি প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োজিত ছিল?

৩৮. আপনি কি নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের কাজের প্রতি সন্তুষ্ট?

৩৯. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কি যানবাহনের মেরামত ব্যয় হ্রাস পেয়েছে?

৪০. সড়কের চিহ্ন এবং সংকেতগুলো কি সঠিক জায়গায় স্থাপন করা হয়েছে? সেগুলো কি সহজে অনুধাবনযোগ্য?

৪১. আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নে যানবাহনের পরিচালনা ব্যয় হ্রাস পেয়েছে?
৪২. আপনার কি কোন মতামত আছে যা সড়ক বিভাগ তার কাজে আরও উন্নয়ন সাধন করতে পারে?
৪৩. প্রকল্পের সবল দিকসমূহ কি কি?  
-----
৪৪. প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ কি কি?  
-----
৪৫. প্রকল্পের সুযোগসমূহ কি কি?  
-----
৪৬. প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ কি কি?  
-----
৪৭. অর্থ বরাদ্দ সময়মত পাওয়া গেছে কি না? না পাওয়া গেলে তার কারণসমূহ কি কি?  
-----
৪৮. প্রকল্পের পূর্বে ও পরে দুর্ঘটনার পরিমাণ বৃদ্ধি পেলে তার কারণসমূহ কি কি?  
-----

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ  
স্বাক্ষর ও তারিখঃ

স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII)

১. উত্তরদাতার নামঃ \_\_\_\_\_ ২. বয়স \_\_\_\_\_ মোবাইল নম্বর-----

৩. পুরুষ/ মহিলাঃ \_\_\_\_\_ ১=পুরুষ ২=মহিলা

৪. জেলা \_\_\_\_\_ ৫. উপজেলা \_\_\_\_\_

৬. ইউনিয়ন \_\_\_\_\_ - ৭. গ্রাম \_\_\_\_\_

৮. শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ

৯. পেশাঃ

১০. এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (Effectiveness) সম্পর্কে আপনার মতামত কি?

১১. এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিকি সুবিধা সৃষ্টি করেছে?

১২. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে কোন কোন ক্ষেত্রে?

১৩. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পেশার ক্ষেত্রে কোন পরিবর্তন হয়েছে কি? হয়ে থাকলে কেন?

১৪. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে কি?

১৫. যদি বাড়ে কি পরিমাণ

উত্তরঃ ১. যথেষ্ট বেড়েছে ২. মোটামুটি বেড়েছে ৩. কোন পরিবর্তন হয় নাই

১৬. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে মেয়েদের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে কি?

১৭. যদি বাড়ে কি পরিমাণ

উত্তরঃ ১. যথেষ্ট বেড়েছে ২. মোটামুটি বেড়েছে ৩. কোন পরিবর্তন হয় নাই

১৮. আপনা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কি কি?

১৯. আপনার জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিকসমূহ কী কী?

২০. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কী কী নতুন সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?

২১. আপনার জানা মতে এ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কি কি?

২২. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের হকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে কাজে লেগেছে কি?

উত্তরঃ ১. সঠিকভাবে লেগেছে ২. কিছুটা লেগেছে ৩. মোটামুটি লেগেছে ৪. লাগেনি

২৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? হ্যাঁ হলে উল্লেখ করুন।

২৪. এ প্রকল্পের স্থায়িত্বের (Sustainability) জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তা প্রদান করুন?

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ

স্বাক্ষর ও তারিখঃ

## দলীয় আলোচনা সভা (এফজিডি) পরিচালার জন্য চেকলিস্ট

ফোকাস গ্রুপ আলোচনার স্থান

এলাকা						
বিভাগ						
জেলা						
উপজেলা						
স্থান						
তারিখ						
ক্রমিক নং	অংশগ্রহণকারীদের নাম	বয়স	পেশা	শিক্ষা	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১						
২						
৩						
৪						
৫						
৬						
৭						
৮						
৯						
১০						

- এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (Effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?
- আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? (তাদের জড়িত থাকার ধরণ/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন/ চাকুরী প্রাপ্তি ইত্যাদি)
- এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কোন সুবিধা সৃষ্টি করেছে কি?
- আপনারা কি মনে করেন এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকার কোন মারাত্মক ক্ষতিকর প্রভাব বিস্তার করেছে? (পরিবেশগত/ইকোলোজিকাল)
- আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কি কি?
- আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিকসমূহ কী কী?
- আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সুযোগসমূহ কী কী?
- আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ কী কী?
- আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের হকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে কাজে লেগেছে কি না?
- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? হ্যাঁ হলে উল্লেখ করুন
- এ প্রকল্পের স্থায়িত্বের (Sustainability) জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তা প্রদান করুন?

এফজিডি পরিচালনাকারীর নামঃ

স্থান ও তারিখঃ

## ডকুমেন্ট পর্যালোচনার (Document Review) জন্য চেকলিস্ট

ডকুমেন্ট প্রদানকারী কর্মকর্তার নামঃ

দপ্তরের নামঃ

ক্রমিক নম্বর	পর্যালোচনার বিষয়	যে সকল প্রতিবেদন/ ডকুমেন্ট যাচাই করা হবে	পর্যালোচনা/যাচাই করা হলো কি না?	
			হ্যাঁ	না
১	সম্পাদনকৃত সকল কাজের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি	ডিপিপি প্রণয়ন ও অনুমোদন সংক্রান্ত তথ্যাদি		
		ফিজিবিলিটি স্টাডি রিপোর্ট		
		বাৎসরিক অগ্রগতির প্রতিবেদনসমূহ		
		প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন (পিসিআর)		
		মূল ডিপিপি		
		সংশোধিত ডিপিপি		
		অর্থ বরাদ্দ ও ছাড় সংক্রান্ত		
পর্যবেক্ষণঃ				
২	ক্রয় প্রক্রিয়ার মূল্যায়ন ও কার্যাদেশ প্রদানে পিপিআর- ২০০৮ যথার্থভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কি না?	দরপত্র আহবানের বিজ্ঞপ্তিসমূহ		
		দরপত্রের প্যাকেজ নির্ধারণের ভিত্তি তথা প্রাক্কলনসমূহ		
		দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) গঠন সংক্রান্ত		
		দরপত্র মূল্যায়ন শীট		
		অনুমোদন প্রক্রিয়া		
		কার্যাদেশ প্রদান		
		দরপত্র নিষ্পত্তিতে কোনরূপ জটিলতা সংক্রান্ত তথ্যাদি		
পর্যবেক্ষণঃ				
৩	ডিপিপি'র PAR পর্যালোচনাসহ আর্থ- সামাজিক সূচকের বর্তমান অবস্থা (outcome)	অনুমোদিত PAR		
		প্রকল্পের ট্রাফিক ডাটা (গত ১০ বছরের)		
		সড়কের সারফেসের অবস্থা (Road Condition Survey Data)		
		প্রকল্প সমাপ্তির পর অদ্যবধি রাজস্ব খাতের আওতায় সম্পাদিত কাজ ও ব্যয় সংক্রান্ত		
		PAR অনুযায়ী প্রকল্পের সুফলের তথ্য যথা EIRR অনুযায়ী বিভিন্ন সূচকে বর্তমান outcome Exit Plan		
পর্যবেক্ষণঃ				

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ

স্বাক্ষর ও তারিখঃ

## অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ (Engineering Observation) চেকলিস্ট

প্রকল্পের নামঃ

পর্যবেক্ষণাধীন অংশের অবস্থানঃ সড়কের -----তম হতে -----তম চেইনেজ

ইউনিয়নঃ

উপজেলাঃ

জেলাঃ

### ক) সড়ক বীধ ও পেভমেন্টঃ

ক্রমিক নং	যাচাইযোগ্য উপাদান	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ	না
১	সড়কের পেভমেন্টের উপর দিয়ে যানবাহন স্বাচ্ছন্দ্যে চলাচল করছে কি না?		
২	সড়কের শোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ততা আছে কি না?		
৩	পেভমেন্ট এবং শোল্ডারে আড়াআড়ি ক্যান্ডার/ঢাল আছে কি না?		
৪	সড়কের সারফেস উঁচুনিচু কি না?		
৫	সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের সমান লেভেল কিংবা উঁচু লেভেলে কি না? (হাট বাজার বা গ্রোথ সেন্টার ব্যতীত অন্য অংশে?)		
৬	সড়কের বাঁধের ঢালে মাটি আছে কি না? (হাট বাজার বা গ্রোথ সেন্টার ব্যতীত অন্য অংশে?)		
৭	সড়কের সারফেসে কোন ফাটল বা পটহোল দেখা যাচ্ছে কি না?		
৮	সড়কের পেভমেন্টের প্রশস্ততা ডিজাইন মোতাবেক আছে কি না		
৯	Rutting আছে কিনা? থাকলে গভীরতা কত?		
১০	Rutting মেরামত করা হয়ে থাকলে কবে?		
পর্যবেক্ষণঃ			

### খ) সড়ক নিরাপত্তাঃ

ক্রমিক নং	যাচাইযোগ্য উপাদান	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ	না
১১	সড়কের বাঁকের বাইরের পার্শ্বে অতি উচ্চতা (Super-elevation) হিসাবে সড়ক বীধ ও পেভমেন্টে নির্মাণ করা হয়েছে কি না?		
১২	বাঁকে সড়কের প্রশস্ততা বেশী আছে কি না?		
১৩	সড়কের সারফেস উঁচুনিচু কি না?		
পর্যবেক্ষণঃ			

### গ) সেতুঃ

ক্রমিক নং	যাচাইযোগ্য উপাদান	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ	না
১৪	সেতুর কোন অংশে কোনরূপ ফাটল আছে কি না?		
১৫	সেতুর কনক্রিটে কোনরূপ (Honey-comb) দেখা যাচ্ছে কি না?		
১৬	সেতুর নিচ দিয়ে নৌ চলাচলের মত পানির প্রবাহ আছে কি না?		
১৭	সেতুর উভয় পার্শ্বের এ্যাপ্রোচ ভাল আছে কি না?		
১৮	সেতুর এ্যাপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়ে থাকলে টেকসই আছে কি না?		
১৯	সেতুর দৈর্ঘ্য পর্যাপ্ত কি না?		
২০	সেতুর উচ্চতা নৌ চলাচলের উপযোগী কি না?		
২১	সেতুর এ্যাপ্রোচে নদীভাঙ্গন প্রবণতা আছে কি না?		
২২	সেতুর বিভিন্ন স্প্যানের জয়েন্ট এ যানবাহন ধাক্কা খায় কি না?		
পর্যবেক্ষণঃ			

**ঘ) কালভার্টঃ**

ক্রমিক নং	যাচাইযোগ্য উপাদান	বর্তমান অবস্থা	
২৩	কালভার্টের কাজের মান দৃশ্যত ভাল কি না?	হ্যাঁ	না
২৪	কালভার্টের কোন অংশে ফাটল আছে কি না?		
২৫	কালভার্টের কনক্রিটে কোনরূপ Honey-comb দেখা যাচ্ছে কি না?		
২৬	কালভার্টের উয়ং ওয়াল হেলে গেছে কি না বা Tilt হয়েছে কি না?		
২৭	নির্মিত কালভার্টের প্রশস্ততা সঠিক আছে কিনা?		
২৮	কোন কালভার্টের উভয় পার্শ্বে মাটি দ্বারা কোনরূপ ব্লক করা হয়েছে কি না?		
২৯	চ্যানেলের তুলনায় কালভার্টের স্প্যান কম কি না?		
পর্যবেক্ষণঃ			

**ঙ) সড়কের চিহ্নঃ**

ক্রমিক নং	যাচাইযোগ্য উপাদান	বর্তমান অবস্থা	
৩০	সড়কের নিরাপত্তা চিহ্ন আছে কি না?	হ্যাঁ	না
৩১	সড়কের কিলোমিটার পোস্ট ডিজাইন অনুযায়ী আছে কি না?		
৩২	সড়কের মধ্যে ও শেষ বরাবর চিহ্ন আছে কি না?		
পর্যবেক্ষণঃ			

চ) কি.মি. পোস্ট, সাইন ও সিগন্যাল

ছ) ড্রেনেজ

জ) নির্মাণ পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ

স্বাক্ষর ও তারিখঃ



প্রভাব মূল্যায়নের জন্য নির্বাচিত প্রকল্পের বিবরণী ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR):**ক) প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ :**

১.০	প্রকল্পের নাম	: জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	: সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৪.০	প্রকল্পের অবস্থান	: সুনামগঞ্জ, মৌলভীবাজার ও হবিগঞ্জ জেলার বিভিন্ন উপজেলা।
৫.০	প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়	: ১০৩০৬.৭৮ লক্ষ টাকা(জিওবি অর্থায়ন)।
৬.০	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল	: ০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭
৭.০	<u>প্রকল্পের পটভূমিঃ</u>	

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ইতোপূর্বে ৮টি জোনের মাধ্যমে ৮টি “জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প”এবং “ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক সমূহের জরুরি পুনর্বাসন” শীর্ষক অন্য একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়। উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক ১০ টি জোনের জন্য ১০টি পৃথক প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনের ১০টি জেলা সড়কের ১৯৫.০০ কি:মি: এর মধ্যে ৮৫.৮৮ কি:মি: সড়ক মেরামত/নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে কোন কোন অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রোট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় ১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১২/০৩/২০১৭ তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

**৮.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট সড়ক জোনের অন্তর্ভুক্ত ০৪টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১১টি সড়কের ৯৬.০০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত ও কম প্রশস্ত জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে আন্তঃউপজেলা যান চলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড জোরদার করা।

**৯.০ প্রকল্পের মূল প্রধান প্রধান কার্যক্রম:**

নতুন সড়কবীধ নির্মাণ,  
 সড়কবীধ প্রশস্তকরণ/উর্টুকরণ,  
 ৩.৯২ কি.মি. নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ,  
 ৪৩.৬৩ কি. মি. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২X০.৯০ মিটার),  
 ১১.২০ কি. মি. পেভমেন্ট মজবুতকরণ (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত),  
 ৪.৯৭ কিলোমিটার নতুন নির্মাণের জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত),  
 ১০.৮১ কিলোমিটার প্রশস্তকরণের জন্য সার্ফেসিং (২X০.৯০),  
 ১০.৪৫ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট এর জন্য সার্ফেসিং (৩.৭০ মিটার প্রশস্ত),  
 কংক্রিট ব্রিজ নির্মাণ (৫টি), কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি), টো-ওয়াল নির্মাণ,  
 সিসি ব্লকসহ জিও-টেক্সটাইল ইত্যাদি কার্যক্রম।

## ১০.০ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দায়িত্বঃ

### ১০.১ প্রকল্পের ৬০% প্রভাব মূল্যায়নের আওতাভুক্ত হিসেবে বিবেচনা করতে হবে;

- ১০.২ প্রকল্পের বিবরণ (প্রকল্পের নাম, উদ্যোগী মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থা, বাস্তবায়নকাল, প্রাক্কলিত ব্যয়, বছরভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলন, প্রকল্পের উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, অর্থায়ন, প্রকল্পের পটভূমি ইত্যাদি সংশ্লিষ্ট সকল তথ্য পর্যালোচনা);
- ১০.৩ প্রকল্পের সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
- ১০.৪ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে অর্জিত অগ্রগতি বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা;
- ১০.৫ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে বিদ্যমান আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬, পিপিআর-২০০৮) প্রতিপালন করা হয়েছে কি না তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা (এক্ষেত্রে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও মূল্যায়ন পর্যালোচনা করা বাঞ্ছনীয়; ডিপিপিতে বর্ণিত ক্রয় কার্যক্রমের প্যাকেজসমূহ ভাঙা হয়েছে কিনা, ভাঙা হলে তার কারণ যাচাই এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা প্রয়োজন);
- ১০.৬ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহযোগ্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ১০.৭ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত BoQ অনুযায়ী পরিমাণ সংগ্রহ এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা (এক্ষেত্রে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা মাঠ পর্যায় হতে নমুনা সংগ্রহ ও গবেষণাগারে পরীক্ষার মাধ্যমে যাচাই করা বাঞ্ছনীয়। এছাড়া মাঠ পর্যায় হতে সরেজমিন পরিদর্শন Individual Interview, KII (Key Informant Interview) & FGD (Focus Group Discussion) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করতে হবে);
- ১০.৮ ডিপিপি-তে বছর ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা ও অর্থ চাহিদার প্রাক্কলন যৌক্তিকতা এবং প্রকল্পের শুরু হতে কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা; পরিকল্পনার সাথে ব্যত্যয় ঘটলে তা চিহ্নিত করে প্রতিকারের পরামর্শ এবং ভবিষ্যতের জন্য সুপারিশ প্রদান;
- ১০.৯ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন ইউটিলিটি স্থানান্তর, অর্থ ছাড়ে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- ১০.১০ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ; এক্ষেত্রে সার্বিকভাবে চিহ্নিত সবলতা, ত্রুটি, দুর্বলতা বা অসঙ্গতি পর্যালোচনা ও ত্রুটি, দুর্বলতা উত্তোরণের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন;
- ১০.১১ প্রকল্পের success story ও প্রকল্পের মাধ্যমে গৃহীত কার্যক্রমসমূহের টেকসইকরণ পরিকল্পনা (Sustainable plan) বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;
- ১০.১২ আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন;
- ১০.১৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লক্ষ্যের আলকে output, outcome ও impact পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১০.১৪ প্রকল্পের BCR ও IRR অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১০.১৫ প্রকল্পের বাস্তবায়নের আগে ও পরে এর বিভিন্ন রুটে ট্রাফিক ভলিউমের তুলনামূলক পর্যালোচনা;
- ১০.১৬ প্রকল্পের সড়কসমূহে সাইন-সিগন্যাল পোস্ট এর ব্যবহার এবং ট্রাফিক সেবা এবং শৃংখলায় এগুলোর প্রভাব মূল্যায়ন;
- ১০.১৭ উল্লিখিত প্রাপ্ত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন ও ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ;

১০.১৮ স্থানীয় পর্যায়ের একটি ও জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে মূল্যায়ন কাজের পর্যবেক্ষণ (Findings) সমূহ অবহিত করা ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত/সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি চূড়ান্তকরণ; এবং

১০.১৯ ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক নির্ধারিত প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য বিষয়াদি।

### ১১.০ ফার্ম ও ফার্মের পরামর্শকের প্রকৃতি ও যোগ্যতা:

ক্র: নং	ফার্ম ও ফার্মের পরামর্শক	শিক্ষাগত যোগ্যতা	অভিজ্ঞতা
১)	পরামর্শক ফার্ম	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>গবেষণা এবং প্রকল্প পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সংক্রান্ত স্ট্যান্ডার্ড পরিচালনায় ন্যূনতম ১ (এক) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> </ul>
২)	ক) টিম লিডার-	সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং -এ স্নাতক ডিগ্রীসহ সংশ্লিষ্ট বিষয়ে মাস্টার্স/উচ্চতর ডিগ্রী থাকলে অগ্রাধিকার প্রদান করা হবে।	<ul style="list-style-type: none"> <li>সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং কাজে কমপক্ষে ১০ (দশ) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> <li>টিম লিডার হিসেবে কাজ করার কমপক্ষে ৩(তিন) বছরের অভিজ্ঞতা/ডেপুটি টিম লিডার হিসেবে কাজ করার কমপক্ষে ৫(পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> <li>সড়ক ও সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত কাজে ন্যূনতম ০৫ (পাঁচ) বছরের বাস্তব অভিজ্ঞতা;</li> <li>পাবলিক প্রকিউরমেন্ট এ্যাক্ট (পিপিএ) ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস (পিপিআর) -এর বিষয়ে কাজ করার অভিজ্ঞতা;</li> <li>কম্পিউটার বিষয়ে ব্যবহারিক জ্ঞান এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন/পরিবীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন ও উপস্থাপনায় বিশেষ দক্ষতা।</li> </ul>
	খ) মিড-লেভেল ইঞ্জিঃ	ন্যূনতম সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং - এ স্নাতক ডিগ্রি	<ul style="list-style-type: none"> <li>সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং কাজে কমপক্ষে ৫ (পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> <li>সড়ক ও সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত কাজে ন্যূনতম ০৩ (তিন) বছরের বাস্তব অভিজ্ঞতা;</li> <li>পাবলিক প্রকিউরমেন্ট এ্যাক্ট (পিপিএ) ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস (পিপিআর) -এর বিষয়ে কাজ করার অভিজ্ঞতা;</li> <li>কম্পিউটার বিষয়ে ব্যবহারিক জ্ঞান এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন/পরিবীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে বিশেষ দক্ষতা।</li> </ul>
	গ) সড়ক নিরাপত্তা বিশেষজ্ঞ	ন্যূনতম সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং - এ স্নাতক ডিগ্রি	<ul style="list-style-type: none"> <li>সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং কাজে কমপক্ষে ৫ (পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> <li>সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত কাজে ৩(তিন) বছরের বাস্তব অভিজ্ঞতা;</li> <li>কম্পিউটার বিষয়ে ব্যবহারিক জ্ঞান এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন/পরিবীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে বিশেষ দক্ষতা।</li> </ul>
	ঘ) আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ	অর্থনীতি/সমাজবিজ্ঞান/ পরিসংখ্যান বিষয়ে ন্যূনতম স্নাতকোত্তর ডিগ্রি	<ul style="list-style-type: none"> <li>আর্থ-সামাজিক গবেষণা সংশ্লিষ্ট কাজে কমপক্ষে ৫ (পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা;</li> <li>বিভিন্ন Statistical Software Package পরিচালনায় দক্ষতা;</li> <li>কম্পিউটার বিষয়ে ব্যবহারিক জ্ঞান এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন/পরিবীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে বিশেষ দক্ষতা।</li> </ul>

১২.০ পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নিম্নবর্ণিত প্রতিবেদনসমূহ দাখিল করতে হবেঃ

ক্রমিক	প্রতিবেদনের নাম	দাখিলের সময়	সংখ্যা
১.	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ১৫ দিনের মধ্যে	৪০ (টেকনিক্যাল ২০ + স্ট্রিয়ারিং ২০) কপি
২.	১ম খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৭৫ দিনের মধ্যে	৪০ (টেকনিক্যাল ২০ + স্ট্রিয়ারিং ২০) কপি
৩.	২য় খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৯০ দিনের মধ্যে	১২০ কপি (জাতীয় কর্মশালা)
৪.	২য় খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায় ও ইংরেজী)	চুক্তি সম্পাদনের ১০০ দিনের মধ্যে	৪০ (টেকনিক্যাল ২০ + স্ট্রিয়ারিং ২০) কপি
৫.	চূড়ান্ত প্রতিবেদন (বাংলা ও ইংরেজী)	চুক্তি সম্পাদনের ১২০ দিনের মধ্যে	৬০ (বাংলা ৪০+ইংরেজী ২০)=৬০ টি

\* সকল প্রতিবেদন মহাপরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন), আইএমইডি বরাবর দাখিল করতে হবে। প্রতিবেদনগুলো Nikosh Font হতে হবে।

১৩.০ ক্লায়েন্ট কর্তৃক প্রদেয়:

- প্রকল্প দলিল ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিবেদন (যেমন: ডিপিপি/আরডিপিপি/পরিদর্শন প্রতিবেদন); এবং
- বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারের সাথে যোগাযোগের জন্য প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদান।

## পরামর্শক

**আইআরজি ডেভেলপমেন্ট সার্ভিসেস লিমিটেড**

*জয়েন্ট ভেঞ্চার উইথ*

**বাসস্থান ইঞ্জিনিয়ার্স এন্ড কন্সাল্ট্যান্টস লিমিটেড**

ডি-৫ হেলসিয়ন হাইটস, প্লট- ২/৩, ব্লক-এ আসাদগেট,  
মিরপুর রোড, মোহাম্মদপুর, ঢাকা- ১২০৭

ফোন: +৮৮-০২-৯১১৫৮৭০, ফ্যাক্স: +৮৮-০২-৯১১৫৮৭১

ই-মেইল: [info@irgdsi.com](mailto:info@irgdsi.com)

ওয়েবসাইট: [www.irgdsi.com](http://www.irgdsi.com)