



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
মূল্যায়ন সেক্টর

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন
“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২
(আরএনআইএমপি-২)” শীর্ষক প্রকল্প



প্রণয়নে
পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস
পরামর্শক, মূল্যায়ন সেক্টর, আইএমইডি

জুন ২০১৬

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
মূল্যায়ন সেক্টর

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন
“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২
(আরএনআইএমপি-২)” শীর্ষক প্রকল্প

পরামর্শক

পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ

খন্দকার আহসান হোসেন
মহাপরিচালক

আল মামুন
পরিচালক (যুগ্ম-সচিব)

মোহাম্মদ মোয়াজ্জেম হোসেন
প্রোগ্রামার

জুন ২০১৬



পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস
হাউস-‘এস্টুরী’ নং- ৯০৬/১, মসজিদ রোড, পূর্ব শেওড়াপাড়া, মিরপুর, ঢাকা-১২১৬
মোবাইলঃ ০১৭১১৮৮৯৮৬৫; ০১৯৫৩৬২৪১৬৫
ই-মেইলঃ pdps.enc@gmail.com

সূচিপত্র

অনুচ্ছেদ	বিষয়	পৃষ্ঠা
	Acronyms (শব্দ সংক্ষেপ)	i
	Glossary	ii
	নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	iv-vii
	প্রথম অধ্যায়ঃ সমীক্ষাধীন প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ ও সমীক্ষার উদ্দেশ্য	
১.০১	প্রকল্প গ্রহণের পটভূমি	১
১.০২	প্রকল্পের পরিচিতি	১
১.০৩	প্রকল্পের অবস্থান	১
১.০৪	প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও প্রকল্প ব্যয়	২
১.০৫	প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ	৩
১.০৬	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	৩
১.০৭	প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান প্রধান উদ্দেশ্য	৪
	দ্বিতীয় অধ্যায়ঃ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কর্ম-পরিকল্পনা, কর্ম-পদ্ধতি ও নমুনা ডিজাইন	
২.০১	পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রধান প্রধান দায়িত্ব	৫
২.০২	কর্ম-পরিকল্পনা	৬
২.০৩	সমীক্ষার কর্ম-পদ্ধতি	৮
২.০৪	সংখ্যাগত খানা জরিপের নমুনার আকার ও নমুনা বিন্যাস	১০
২.০৫	গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ	১৭
২.০৬	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ	১৯
২.০৭	উপাত্ত সংগ্রহ, প্রক্রিয়াকরণ এবং বিশ্লেষণ	১৯
	তৃতীয় অধ্যায়ঃ ডকুমেন্ট পর্যালোচনা	
৩.০১	ভূমিকা	২০
৩.০২	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন	২০
৩.০৩	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জিত অগ্রগতি	২১
৩.০৪	প্রকল্প বিলম্বিত হওয়ার কারণসমূহ	২২
৩.০৫	প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কসমূহের নির্বাচন পদ্ধতি পর্যালোচনা ও প্রকল্পের আওতায় সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ সংক্রান্ত	২৩
৩.০৬	পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মাস্টার প্ল্যান তৈরির কাজ পর্যালোচনা	২৪
৩.০৭	প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম পর্যালোচনা	২৬
৩.০৮	পটিয়া বাইপাস সড়কের কাজ অসমাপ্ত থাকা সম্পর্কিত	২৯
৩.০৯	প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণে ক্ষতিগ্রস্থদের পুনর্বাসন	৩০
৩.১০	প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ ও বাস্তব নির্মাণ কাজ	৩১

চতুর্থ অধ্যায়ঃ খানা ভিত্তিক সমীক্ষা জরিপে প্রাপ্ত উপাত্তের বিশ্লেষণ

৪.০১	আর্থ-সামাজিক এবং জনসংখ্যাতাত্ত্বিক বিষয়ক	৩২
৪.০২	প্রকল্পের কার্যক্রমসমূহের প্রভাব	৩৫
৪.০৩	ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত মতামত	৩৭
৪.০৪	নির্মিত সেতু ও কালভার্টের ব্যবহার, প্রভাব/সুফল	৩৮
৪.০৫	কৃষি ও সেচ ব্যবস্থার উপর প্রভাব	৩৯
৪.০৬	সড়কের পার্শ্বে সৃজিত বনায়নের ব্যবহার এবং প্রভাব/সুফল	৩৯
৪.০৭	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, বাণিজ্যিক কর্মকান্ডের প্রসার এবং কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাব	৪০
৪.০৮	স্কুল/কলেজ ছাত্র-ছাত্রীদের উপস্থিতি বৃদ্ধিসহ মহিলাদের বিভিন্ন কর্মকান্ডে অংশগ্রহণের সুযোগ সৃষ্টি	৪৬
৪.০৯	পরিবেশ দূষণ সম্পর্কিত তথ্য	৪৭
৪.১০	সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের উপলব্ধি	৪৭
৪.১১	প্রকল্পের শক্তিশালী ভূমিকা সম্পর্কে মতামত	৪৮
৪.১২	প্রকল্পের দুর্বলতা সম্পর্কে মতামত	৪৯
৪.১৩	প্রকল্পের ঝুঁকি/দুর্বলতা দূরীকরণে উত্তরদাতাগণের পরামর্শ	৪৯

পঞ্চম অধ্যায়ঃ গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

৫.০১	কেআইআই প্রদানকারী স্টেকহোল্ডারগণ	৫১
৫.০২	কেআইআই-এর মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫১
৫.০৩	প্রকল্প সম্পর্কে কেআইআই উত্তরদাতাগণের বিশেষ মতামত	৫৫
৫.০৪	এফজিডি-তে অংশগ্রহণকারী স্টেকহোল্ডারগণ	৫৬
৫.০৫	ফোকাস গ্রুপের আলোচনায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫৭
৫.০৬	এফজিডি থেকে প্রাপ্ত তথ্য ও পরামর্শ	৬৩
৫.০৭	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যাদি	৬৫

ষষ্ঠ অধ্যায়ঃ প্রকল্পের অবকাঠামো যাচাই

৬.০১	ভূমিকা	৬৮
৬.০২	সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের বর্তমান অবস্থা	৬৯
৬.০৩	সড়ক নিরাপত্তার বর্তমান অবস্থা	৭২
৬.০৪	নির্মিত সেতুসমূহের বর্তমান অবস্থা	৭৫
৬.০৫	নির্মিত কালভার্টের বর্তমান অবস্থা	৭৬
৬.০৬	নির্বাচিত সড়কে সড়ক নিরাপত্তা কর্মসূচির আওতায় সম্পাদিত কাজের পর্যালোচনা	৭৮
৬.০৭	অবকাঠামো যাচাই-এ প্রাপ্ত তথ্যের সার-সংক্ষেপ	৭৯
৬.০৮	সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্যে কনভেক্স সেইফটি মিরর-এর ব্যবহার	৮০

৬.০৯	প্রকল্পের আওতায় সড়ক নিরাপত্তা অডিট কার্য পরিচালনা সংক্রান্ত	৮০
৬.১০	প্রকল্পের সামগ্রিক মূল্যায়ন	৮১
সপ্তম অধ্যায়ঃ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ		
৭.০১	ভূমিকা	৮৩
৭.০২	শক্তিশালী দিক	৮৩
৭.০৩	দুর্বল দিক	৮৩
৭.০৪	সুযোগ/সম্ভাবনা	৮৪
৭.০৫	ঝুঁকি/চ্যালেঞ্জ	৮৪
অষ্টম অধ্যায়ঃ পর্যবেক্ষণ		
৮.০১	খানা ভিত্তিক সমীক্ষা হতে প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৫
৮.০২	ডকুমেন্ট পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৬
৮.০৩	কেআইআই থেকে প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৮
৮.০৪	এফজিডি থেকে প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৮
৮.০৫	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৯
৮.০৬	প্রকল্পের অবকাঠামো পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্যাদি	৮৯
নবম অধ্যায়ঃ সুপারিশ		
দশম অধ্যায়ঃ উপসংহার		
সংযুক্তি ও পরিশিষ্টসমূহ		
	সংযুক্তি-১ (ফর্ম-১, ফর্ম-২), ২-৫	৯৫-১১০
	পরিশিষ্ট ক ও খ	১১২-১২০

Acronyms

ADB	Asian Development Bank
AOI	Area of Influence
B & C	Bridge & Culverts
DCI	Data Collecting Instrument
DID	Difference in Differences
DPA	Direct Project Aid
DPP	Development Project Proposal
FGD	Focus Group Discussion
FIDIC	Federation Internationale Des Ingenieurs Conseils – Federation of International Designers Engineers & Consultants.
ICB	International Competitive Bidding
INGO	Implementing Non-Government Organisation.
KII	Key Informant Interview
LA	Land Acquisition
LARAP	Land Acquisition and Resettlement Action Plan
LCB	Local Competitive Bidding.
NLTP	National Land Transport Policy
NMV	Non-Motorised Vehicle
PBRRMC	Performance Based Road Routine Maintenance Component
PCR	Project Completion Report
PPA	Public Procurement Act
PPR	Public Procurement Regulations/Rules
PRMC	Periodic Road Maintenance Component
RAP	Resettlement Action Plan
RIC	Road Improvement Component
RNIMP	Road Network Improvement and Maintenance Project
ROW	Right of Way
RPA	Reimbursable Project Aid
RSC	Road Safety Component
RTW	River Training Work
SASEC	South Asian Sub-regional Economic Co-operation
SMVT	Slow Moving Vehicular Traffic
SWOT	Strength, Weakness, Opportunity and Threat
TTC	Travel Time Cost
VOC	Vehicle Operating Cost

Glossary

Accident Black Spot: সড়ক বা মহাসড়কের কোন একটি নির্দিষ্ট স্থানে যদি সড়কের কিংবা পারিপার্শ্বিক বৈশিষ্ট্যগত কারণে ঘন ঘন দুর্ঘটনা সংঘটিত হয়ে হতাহত হয়, তখন উহাকে দুর্ঘটনা ব্ল্যাক স্পট বলা হয়।

Axle load: গাড়ীর Axle বলতে সেই অক্ষদণ্ডকে বুঝায়- যাহা ২টি চাকার কেন্দ্রকে সংযুক্ত করে। ভারী যানবাহনের নিজস্ব ওজন ও যাত্রী কিংবা বোঝাইকৃত 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 মাধ্যম ট্রাক আছে, যা ২- Axle-এ চলে; তবে বড় ট্রাকসমূহ ৩- Axle এ চলে। ২- Axle এ ৬ চাকা থাকে এবং ৩- Axle এ ১০ চাকা থাকে। সড়ক ডিজাইন করা হয় প্রতি চাকায় সাধারণতঃ ২ টন ওজন বিবেচনা করে। অতএব, এর চেয়ে বেশি মালামাল নিয়ে ট্রাক চলাচল করলে সড়কের ক্ষতি হয়।

Hard-shoulder: যে সকল সড়কে পাকা অংশ সরু, সে সকল সড়কে উভয়মুখী যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে কাঁচা শোল্ডারের কিছু অংশ পাকা অংশের তুলনায় কম খরচে পাকা করলে উহাকে হার্ড শোল্ডার (Hard-shoulder) বলে। হার্ড শোল্ডারে সাধারণত অযান্ত্রিক কম গতির যানবাহন চলাচল করে।

Households (HHs)-খানা: একই চুলার 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।

ROW: একটি সড়ক কিংবা মহাসড়কের উভয় পার্শ্বে যে সীমানা পর্যন্ত জমির মালিকানা সংশ্লিষ্ট সংস্থার, সে সীমানাকে ঐ সড়ক বা মহাসড়কের Right of Way (ROW) বলা হয়।

Rumble strip: যানবাহনের গতি কমিয়ে আনার লক্ষ্যে সড়ক মহাসড়কের কোন স্থানে আড়াআড়িভাবে প্রায় ৬ ইঞ্চি উচ্চতায় ১ সেট চেউ চেউ স্পীড-ব্রেকার নির্মাণ , যাহা যানবাহনকে ঝাঁকুনি দেয় ও শব্দের সৃষ্টি করে, উহাকে Rumble strip বলে।

Stakeholders: কোন একটি প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কিংবা প্রকল্পের দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত জনগণ, প্রকল্পের প্রবক্তা, সরকারী সংস্থা, বেসরকারী সংস্থা, দাতা সংস্থা ও অন্যান্য সকল পক্ষ যারা প্রকল্প দ্বারা প্রভাবিত বা উহাতে আগ্রহী।

Super-elevation: সড়ক কিংবা রেল-লাইনে বাঁক থাকে। বাঁকে সড়ক কিংবা রেল-লাইনের ডান ও বাম পার্শ্ব যদি একই লেভেলে নির্মাণ করা হয়, তখন যানবাহন চলার সময় বাঁকের ভিতরের দিকে না ঘুরে বাহিরের দিকে ছিটকাইয়া পড়বে। তাই বাঁকে সড়কের বাহিরের পার্শ্ব উঁচু এবং ভিতরের পার্শ্ব নিচু রাখতে হয়। ভিতর ও বাহিরের লেভেলের এ পার্থক্যকে সুপার-ইলিভেশান বলা হয়।

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

S-curve: সড়ক, মহাসড়কের কোন অংশে যদি পরপর ২টি বাঁক থাকে যা দেখতে প্রায় ইংরেজী S-আকৃতির, তখন ইহাকে S-curve বলা হয়। S-curve এ দুর্ঘটনার ঝুঁকি বেশি। অনেক সময় সড়কে পর পর ২টি S-curve থাকে, তখন উহাকে Double S-curve বলা হয়।

Travel Time Cost (TTC): পরিবহন ও যোগাযোগের ক্ষেত্রে ভ্রমণের সময় ব্যয় একটি বড় খরনের ব্যয়। সড়ক অবকাঠামোগত উন্নয়নের ফলে ভ্রমণের সময় সাশ্রয় হয়। এ সময় সাশ্রয়কে সড়ক ব্যবহারকারীগণের যানবাহনের ভিত্তিতে ঘন্টায় কত টাকা সাশ্রয় হয়, তা নির্ণয় করা সম্ভব। একই সড়কে যাতায়াতকারী বিভিন্ন যানবাহনের ক্ষেত্রে এ সময় সাশ্রয়ের মূল্য বিভিন্ন রকম। যেমন-আরআইসি কম্পানেন্টের উন্নয়নকৃত সড়কে প্রতি ঘন্টায় সাশ্রয় মোটর কারে ৩৩.৩ টাকা, মাইক্রোবাসে ৩০ টাকা ও বাসে ১৮.৪ টাকা (সূত্র: এডিবি প্রণীত আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের পিসিআর)।

নির্বাচী সার-সংক্ষেপ

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)” শীর্ষক প্রকল্পটি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধীনে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ২০০৪-২০১৩ মেয়াদে সম্পন্ন হয়। প্রকল্পটি বাংলাদেশের উত্তর-পশ্চিম ও মধ্য-উত্তরাঞ্চলের ১৪টি জেলার ৫৭টি উপজেলায় বিস্তৃত। প্রকল্পটির সর্বশেষ ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় ৯৮০ কোটি ৩৪ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন ব্যয় ৯৩১ কোটি ১৫ লক্ষ ৪৪ হাজার টাকা যা সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি’র ৯৫%। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পটি এডিবি ও জিওবি’র যৌথ অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়।

প্রকল্পের কাজের ধরন হিসেবে প্রকল্পটির ৪টি কম্পোনেন্ট যথা (১) আরআইসি (২) পিআরএমসি (৩) পিবিআরআরএমসি (৪) আরএসসি-এর আওতায় মোট সড়কের দৈর্ঘ্য ৮৯৪ কিলোমিটার। আরআইসি কম্পোনেন্টে ভূমি অধিগ্রহণসহ সেতু, কালভার্ট নির্মাণ ও সড়ক উন্নয়ন করা হয় ১৪৫.১৭৫ কিলোমিটার। পিআরএমসি ও পিবিআরআরএমসি কম্পোনেন্টে সড়কসমূহের পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় এবং রোড সেফটি কম্পোনেন্টে ১৯০.৭ কিলোমিটার সড়কের নির্বাচিত দুর্ঘটনা-প্রবণ অংশে পূর্ত নির্মাণ কাজের মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়ন করা হয়। এ ছাড়া প্রকল্পের আওতায় “পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে একটি সড়ক মহা-পরিকল্পনা” প্রণয়ন করা হয়।

সংখ্যাগত (Quantitative) ও গুণগত (Qualitative) পদ্ধতি ব্যবহার করে প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়েছে। সংখ্যাগত মূল্যায়নে প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে সামনে রেখে পরিসংখ্যান পদ্ধতি অনুসরণ করে কাঠামোগত প্রশ্নমালা (Structured Questionnaire) ব্যবহারের মাধ্যমে উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। সংখ্যাগত ও গুণগত মূল্যায়নে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ-

প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক আয় ৬৭% বৃদ্ধি পেয়েছে; প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ৭, ৯০৬ (±৪০৬) টাকা এবং বর্তমানে ১৩, ২২৬ (±৬৭৩) টাকা। অপরপক্ষে, কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক মাসিক গড় আয় ৪৪% বৃদ্ধি পেয়েছে; পূর্বে ৭৮১৭ (±৫২৭) টাকা এবং বর্তমানে ১১, ২২৮ (±৭৬৭) টাকা। অতএব, প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধি এবং কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধির পার্থক্য ২৩%, যা পরিসংখ্যানগতভাবে উল্লেখযোগ্য বা Statistically significant.

প্রকল্প এলাকার ৭৫.৭% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তাঁরা স্বাস্থ্যে সড়ক ব্যবহার করছেন এবং ৭১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, বাস্তবায়িত সড়কগুলো চলাচলের উপযুক্ত। ৯৭.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তাঁরা নির্মিত সেতু ও কালভার্টসমূহ ব্যবহার করছেন। ৯৮.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন সেতু ও কালভার্টের নিচ দিয়ে পানি চলাচল করছে। প্রকল্প এলাকার প্রায় ১১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ সত্ত্বেও তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে; পক্ষান্তরে কন্ট্রোল এলাকায় ২৫.৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা আছে। উল্লেখ্য যে, শুধু আরআইসি কম্পোনেন্টে সেতু ও কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

খানা সমীক্ষা থেকে দেখা যায়, সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের ফলে গ্রামের লোকেরা পূর্বের তুলনায় স্বল্প খরচে ও স্বল্প সময়ে নিকটস্থ হাট-বাজারে ও উপজেলা সদরে যেতে পারে, যা তাদেরকে বহুমুখী উন্নয়ন কর্মকান্ডে জড়িত হতে সাহায্য করছে এবং পূর্বের তুলনায় প্রায় অর্ধেক সময় সাশ্রয় হচ্ছে।

উভয় এলাকার জনগণই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে প্রায় একই রকম যানবাহন ব্যবহার করতেন। কিন্তু সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের পরে প্রকল্প এলাকার জনগণ উন্নততর এবং দ্রুতগামী যানবাহন ব্যবহার করছেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বিভিন্ন কম্পোনেন্টে ভারী যানবাহন চলাচলের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য ছিল। কিন্তু প্রকল্প

বাস্তবায়নের পর ভারী যানবাহন চলাচলের হার সকল কম্পোনেন্টে বৃদ্ধি পেয়েছে। গ্রামবাসীদের উপলব্ধি থেকে দেখা যায়, বর্তমানে কন্ট্রোল এলাকার চেয়ে প্রকল্প এলাকায় যন্ত্রচালিত যানবাহন চলাচলের হার প্রায় দ্বিগুণ।

বাজারজাতকরণের সুবিধা ছাড়া কৃষকরা তাঁদের কৃষিজাত পণ্যের উপযুক্ত মূল্য পায় না। খানাভিত্তিক সমীক্ষা জরীপে সংখ্যাগরিষ্ঠ উত্তরদাতা (প্রায় ৯০%) জানিয়েছেন, কৃষকরা তাঁদের উৎপাদিত পণ্যের বাজারজাত করার সুযোগে এখন প্রকৃত মূল্য পাচ্ছেন। প্রকল্পের সকল কম্পোনেন্ট এলাকার জনগণই প্রায় একই রকম সুবিধা পাচ্ছেন বলে জানিয়েছেন। ‘প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে, কমেছে, না একই রকম আছে’-এ প্রশ্নের জবাবে আরআইসি কম্পোনেন্ট এলাকার প্রায় ৫৭.৯% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে, পিআরএমসি’র ৫৪.৯%, পিবিআরআরএমসি’র ৪৪.৩% এবং আরএসসি’র ৪১.৪% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে। আরএসসি এলাকার প্রায় ৫২% উত্তরদাতা বলেছেন যে দুর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে। এতে স্পষ্ট হয় যে, আরএসসি এলাকায় সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রম করায় উহার সুফল পাওয়া গেছে। অপর দিকে ৫১% কেআইআই উত্তরদাতা জানান দুর্ঘটনা কমেছে; ৪৫% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে; ৪% উত্তরদাতা বলেছেন জানা নেই।

আরএনআইএমপি-২ এর ২৩টি প্যাকেজ হতে নির্বাচিত আরআইসি কম্পোনেন্টের ৪টি প্যাকেজের মধ্যে ১টির দরপত্র আহ্বান হতে চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত এবং ৩টি’র দরপত্র আহ্বান হতে দরপত্র মূল্যায়ন পর্যন্ত ক্রয়-প্রক্রিয়া পরীক্ষা করে প্রতীয়মান হয় যে, ক্রয়-প্রক্রিয়ায় পিপিআর-২০০৩ ও পিপিএ-২০০৬ এর সংশ্লিষ্ট বিধি ও ধারা এবং এডিবি’র গাইড লাইন সমন্বিত (Harmonized) করে অনুসরণ করা হয়েছে। তবে আরআইসি কম্পোনেন্টের ঠিকাদার নির্বাচনে ICB ক্রয় প্রক্রিয়ায় এডিবি’র “Standard single-stage one-envelope procedure with pre-qualification” অনুসরণ করা হয়েছে। এ প্রক্রিয়ায় ১ম ধাপে ঠিকাদার প্রাক-যোগ্যতা তালিকাভুক্তিকরণ প্রক্রিয়ায় প্রায় ১৪ মাস সময় ব্যয় হয়েছে এবং ২য় ধাপে প্রাক-যোগ্য তালিকা হতে ঠিকাদার নির্বাচন দ্রুত (৪ মাসের মধ্যে) সম্পন্ন হয়েছে। অপর ৩টি কম্পোনেন্টের ১৯টি প্যাকেজের মূল্যমান কম হওয়ায় এ সকল প্যাকেজের ঠিকাদার নির্বাচনে এডিবি’র নিকট গ্রহণযোগ্য LCB ক্রয়-প্রক্রিয়ায় “Single-stage one-envelope procedure” অনুসরণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় প্রণীত ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন কাজ’ পর্যালোচনা করে দেখা যায়, এ মাস্টার প্ল্যান মেয়াদে সম্ভাব্য ট্রাফিক প্রবৃদ্ধির ভিত্তিতে চিহ্নিত প্রাধিকার প্রাপ্ত ২১টি প্রকল্পের মধ্যে ২টি সমাপ্ত, ১টি ২০১৬ সালের মধ্যে সমাপ্ত হবে, ২টির নির্মাণকাজ অগ্রসরমান (পদ্মা বহুমুখী সেতু ও ঢাকা-টাঙ্গাইল মহাসড়ক), ১টির (২য় মেঘনা, গোমতী ও কাঁচপুর সেতু) নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে। ৭টির প্রাক-নির্মাণ কার্যক্রম চলমান, ৪টি প্রকল্প বরাদ্দবিহীনভাবে এডিপি’তে অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এবং ৪টি তে এখনো কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি।

অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায়, নির্বাচিত সড়কসমূহের সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের অবস্থা ভাল; তবে সড়কের প্রায় ৬.৪৬% দৈর্ঘ্যে শোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ত নহে, ১২.৯০% দৈর্ঘ্যে সড়কের সারফেসে সূক্ষ্ম ফাটল (hair crack) আছে এবং ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্যে সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের চেয়ে উঁচু লেভেলে আছে।

সরেজমিনে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন ও সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত আইটেম সমূহের প্রাপ্ত তথ্য হতে দেখা যায়, নির্বাচিত সড়কের ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্যের বাঁকসমূহের বাহিরের পার্শ্বে অতি-উচ্চতা (Super-elevation) হিসেবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়নি।

প্রকল্পের আওতাধীন সমীক্ষাকৃত সড়কসমূহে দুর্ঘটনা-প্রবণ স্পট আছে প্রায় ১৬.১৩% দৈর্ঘ্যে। যাচাইকৃত ৩৯টি কালভার্টের মধ্যে ৫টি (১২.৮২%) কালভার্টের চ্যানেল উজান বা ভাটিতে ব্লক হয়ে আছে; ফলে পানি চলাচল বাধাগ্রস্ত হচ্ছে।

সরেজমিনে নমুনা সড়কের সেতুসমূহ পর্যবেক্ষণে প্রতীয়মান হয়েছে যে, নির্মাণকৃত সেতু সমূহের কাজের মান ও কার্যকারিতা ভাল।

সমন্বিত সড়ক নেটওয়ার্ক (Integrated road network) স্থাপন, শক্তিশালীকরণ এবং পরিবহন দক্ষতা (Transport efficiency) বৃদ্ধি পাওয়া, প্রকল্পের আওতায় পরবর্তী ২০ বছর জন্যে সড়ক মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন, পল্লী এলাকার কৃষকের উৎপাদিত পণ্যের বাজারজাতকরণের সুবিধা বৃদ্ধি পাওয়া, কর্ম-সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হওয়া এবং সামাজিক সুযোগ ও সেবা (শিক্ষা ও চিকিৎসা) প্রাপ্তি সহজতর হওয়া ইত্যাদি প্রকল্পের শক্তিশালী দিক।

প্রকল্প আওতাভুক্ত কয়েকটি জেলা সড়ক সরু (১২ ফুট প্রশস্ত) হওয়ায় যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি এবং সড়ক দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া, কোন সাইন সিগনাল না থাকা কিংবা থাকলেও অপ্রতুল, কোন পদচাষী সেতু না থাকা, রাস্তার শোল্ডারে গর্ত থাকা এবং শহরাংশে কয়েকটি সড়কে ফুটপাথ না থাকা ইত্যাদি প্রকল্পের দুর্বল দিক।

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় প্রদত্ত সুপারিশসমূহের উল্লেখযোগ্য হলোঃ-

কোন সড়কের নির্মাণ যা উন্নয়ন সমাপ্তির পর জীবন-সময় (Life-time)-এ পেভমেন্টের উপর নির্দিষ্ট ওজনের এবং সংখ্যার এক্সেল চলাচল করবে সেই বিবেচনার সড়ক পেভমেন্ট ডিজাইন করা হয়। সড়কে চলাচলকারী ভারী যানবাহনের এক্সেল ওজন নিয়ন্ত্রণের জন্য সড়ক নেটওয়ার্কের বিভিন্ন স্ট্র্যাটেজিক লোকেশনে এক্সেল লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপন করা আবশ্যিক। আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত/রক্ষণাবেক্ষণকৃত বিভিন্ন সড়কে অতিরিক্ত ওজনের পণ্যবাহী ট্রাক চলাচল নিয়ন্ত্রণ করার জন্যে বিকল ওজন-পরিমাপক মেশিন কিংবা প্রতিস্থাপনসহ প্রকল্পভুক্ত অন্যান্য সড়কে ট্রাফিক জরিপ করে তার ভিত্তিতে আরো এক্সেল লোড ওজন-পরিমাপক মেশিন স্থাপনের লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক পদক্ষেপ গ্রহণ করা;

স্বাচ্ছন্দ্য ও নিরাপদ যাতায়াত নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতাভুক্ত ১২ ফুট প্রশস্ত সড়কসমূহের মধ্যে যে সকল সড়কে ট্রাফিক সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে, সে সকল সড়ককে ১৮ ফুট হিসেবে প্রশস্তকরণ এবং অন্যান্য সড়কসমূহে প্রয়োজনীয় প্রশস্ততায় হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্যে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করা;

‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে প্রণীত সড়ক মাস্টার প্ল্যান-২০০৯’ বাস্তবায়নে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিম্নের ব্যবস্থাসমূহ গ্রহণ করতে পারেঃ-

(ক) ২০০৭ সালের উপাত্তের ভিত্তিতে প্রণীত সড়ক মাস্টার প্ল্যান কে হালনাগাদ করা।

(খ) সড়ক মাস্টার প্লানে সড়ক ও সেতু নির্মাণ/উন্নয়নের সময়াবদ্ধ যে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে, সে অনুযায়ী কার্যক্রম গ্রহণ এবং পরবর্তী প্রকল্প গ্রহণ করা।

(গ) সড়ক মাস্টার প্লানের নির্দেশনা অনুযায়ী মাল্টি-এক্সেল ট্রাক আমদানি উৎসাহিত করা এবং দুই-এক্সেল ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে বন্ধের পদক্ষেপ অনতিবিলম্বে শুরু করা।

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় পিবিআরআরএমসি ও পিআরএমসি ক্যাটাগরীভুক্ত যে সকল সড়ক/সড়কাংশে স্ট্যান্ডার্ড জ্যামিতিক ডিজাইন অনুসরণ করে এলাইনমেন্টের প্রয়োজনীয় সংশোধন করা হয়নি; সওজ অধিদপ্তর সে সকল সড়ক/সড়কাংশে অংশ-সমূহ চিহ্নিত করে সংকটপূর্ণ বাঁকসমূহ সহজীকরণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের উন্নয়নকৃত/রক্ষণাবেক্ষণকৃত সড়কসমূহে দুর্ঘটনা হ্রাসে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংরক্ষিত দুর্ঘটনার তথ্য এবং সংশ্লিষ্ট থানায় রেকর্ডকৃত তথ্যের ভিত্তিতে দুর্ঘটনা-প্রবণ স্পটগুলো চিহ্নিত করে প্রতিকারমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করা;

আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতায় সম্পন্নকৃত সড়কসমূহে বেপরোয়া যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা তথা দুর্ঘটনা রোধে রাম্বল স্ট্রিপ, রেইজড পথচারী ক্রসিং, সড়ক বিভাজক ইত্যাদি সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রম বাস্তবায়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা;

প্রকল্প এলাকার যে সকল কালভার্টের উজান বা ভাটিতে প্রতিবন্ধকতা বা ব্লক আছে, সেই সব কালভার্টে পানি নিষ্কাশন বাধাপ্রাপ্ত হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে। সরেজমিনে পরিদর্শন করে ব্লককৃত চ্যানেলসমূহ পরিষ্কার করা এবং জলবদ্ধতার কারণসমূহ দূরীকরণে সওজ-এর ফিল্ড বিভাগসমূহের মাধ্যমে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা;

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা হতে দেখা যায়, ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন, ইউটিলিটি স্থানান্তর ও বৃক্ষ অপসারণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে কোন প্রকল্পের নির্মাণ কাজ শুরু করলে প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি না হয়ে প্রকল্প বিলম্বিত হয়।

অতএব, ভবিষ্যতে ডিপিপি প্রণয়নের সময় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক এমনভাবে কর্ম-পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে যাতে ভূমি অধিগ্রহণসহ প্রাগুক্ত প্রক্রিয়াসমূহ সম্পন্ন হওয়ার পর বাস্তব নির্মাণ কাজ শুরু হয়। এবং

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা থেকে প্রতীয়মান হয়, প্রাক-যোগ্যতা প্রক্রিয়া বা Prequalification System (PQ)-এ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান নির্বাচন প্রক্রিয়ায় সময় বেশি ব্যয় হয়। PQ system এর পরিবর্তে Single stage 2-envelope system-এ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান নির্বাচনের বিষয়টি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বিবেচনা করতে পারে।

যে উদ্দেশ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের সড়কসমূহ উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়েছে, সমীক্ষার ফলাফলে দেখা যায়, তা অনেকটাই পূরণ হয়েছে। প্রকল্প এলাকার যোগাযোগ নেটওয়ার্ক সহজ ও সময়-সাশ্রয়ী হয়েছে। প্রকল্পের মাধ্যমে অবকাঠামোগত উন্নয়নের প্রভাবে এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে ইতিবাচক অগ্রগতি হয়েছে।

প্রকল্পটির কম্পোনেন্ট এর সংখ্যা বেশি এবং প্রকল্পটির আওতা বাংলাদেশের বিভিন্ন এলাকায় বিস্তৃত ছিল, ফলে বিভিন্ন কম্পোনেন্টের ক্রয়-প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে অনেক সময় প্রয়োজন হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ইউটিলিটি স্থানান্তরে বিলম্বের কারণে প্রকল্পের আওতাভুক্ত কিছু সড়ক/সড়কাংশ পরবর্তীতে প্রকল্প হতে বাদ দিতে হয়েছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প নির্বাচনের সময় যুক্তিযুক্তভাবে কম্পোনেন্ট এর সংখ্যা ও প্রকল্পের বিস্তৃতি নির্ধারণ করা সমীচীন হবে। এছাড়া ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ইউটিলিটি স্থানান্তর না করে ঠিকাদারকে যাতে নিয়োগ করা না হয় তার প্রতি লক্ষ্য রাখতে হবে। সড়কের স্বচ্ছন্দ্য ও নিরাপদ ব্যবহার ও আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে কাঙ্ক্ষিত প্রবৃদ্ধি অর্জনের লক্ষ্যে এবং এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা কাজে লাগিয়ে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যেও কিছু ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন; যা সুপারিশে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এ সমীক্ষায় প্রদত্ত পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশসমূহের আলোকে বাস্তব পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে।

প্রথম অধ্যায়

সমীক্ষাধীন প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

১.০১ প্রকল্পের পটভূমিঃ

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২” এ গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার ও এশিয়ান উন্নয়ন ব্যাংক (ADB) যৌথভাবে অর্থায়ন করেছে। প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য ছিল বাংলাদেশ সরকারের সড়ক অবকাঠামোগত উন্নয়নে প্রদত্ত অগ্রাধিকার বাস্তবায়িত করা। অগ্রাধিকারসমূহ হচ্ছে: উত্তর পশ্চিম (North-West) ও মধ্য-উত্তরাঞ্চলের (Central-North) দারিদ্র্যপীড়িত এলাকায় সওজ এর সড়ক নেটওয়ার্ক রক্ষণাবেক্ষণ, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা-সড়কসমূহের উন্নয়নসহ বাংলাবান্ধা সীমান্ত পয়েন্টের সাথে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত করা এবং প্রধান মহাসড়কের কয়েকটি বিচ্ছিন্ন সংযোগ সমাপ্ত করা। পঞ্চম পঞ্চ-বার্ষিকী পরিকল্পনায় (১৯৯৭-২০০২) সেক্টরভিত্তিক কর্ম-কৌশলে একটি কার্যকর সড়ক নেটওয়ার্ক (Effective road network) স্থাপনের জন্যে সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণকে যে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে এ প্রকল্পটি তদনুযায়ী গৃহীত হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পটি ‘বাংলাদেশ সমন্বিত পরিবহন ব্যবস্থা বিষয়ক সমীক্ষা’ (Bangladesh Integrated Transport System Study) জুন, ১৯৯৮ এবং সড়ক মাস্টার প্ল্যান (Road Master Plan) ১৯৯৪ এর সহিত সংগতিপূর্ণ। প্রকল্পটি Country Operational Strategy for Bangladesh অনুযায়ী প্রণয়ন করা হয় যেখানে আঞ্চলিক সহযোগিতার জন্যে সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়নে গুরুত্ব প্রদান করা হয়েছে।

১.০২ প্রকল্পের পরিচিতিঃ

- (ক) প্রকল্পের নামঃ সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)।
- (খ) প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- (গ) বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

১.০৩ প্রকল্পের অবস্থানঃ

প্রকল্পটি প্রশাসনিক ৪টি বিভাগের ১৪টি জেলার ৫৭টি উপজেলায় বিস্তৃত। সারণী ১.১-এ বিভাগ, জেলা ও উপজেলাসমূহের নাম দেয়া হলো।

সারণী ১.১ প্রকল্পভুক্ত বিভাগ, জেলা ও উপজেলাসমূহ

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর, হোসেনপুর, ভৈরব, কুলিয়ারচর, বাজিতপুর, কটিয়াদি, পাকুন্দিয়া, তারাইল।
ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ সদর, গৌরিপুর, ফুলবাড়িয়া, মুক্তাগাছা, ত্রিশাল, গফরগাঁও, নান্দাইল, ভালুকা, ধোবাউড়া।
	নেত্রকোণা	নেত্রকোণা সদর, পূর্বধলা, বারহাটা, কেন্দুয়া।
	জামালপুর	তারাকান্দি, সরিষাবাড়ি, জামালপুর সদর, বকশীগঞ্জ, দেওয়ানগঞ্জ।
	শেরপুর	শেরপুর সদর, শ্রীবরদি।

রংপুর	রংপুর	রংপুর সদর, মিঠাপুকুর, পীরগঞ্জ।
	গাইবান্ধা	পলাশবাড়ি, গোবিন্দগঞ্জ।
	দিনাজপুর	পার্বতীপুর, ফুলবাড়ি, চিরিরবন্দর, বিরামপুর, ঘোড়াঘাট।
	পঞ্চগড়	পঞ্চগড়, বোদা, দেবীগঞ্জ, তেঁতুলিয়া।
	নীলফামারী	নীলফামারী, ডোমার, সৈয়দপুর।
	কুড়িগ্রাম	কুড়িগ্রাম সদর, চিলমারী, উলিপুর।
চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	পটিয়া, চন্দনাইশ, আনোয়ারা।
	কুমিল্লা	কুমিল্লা সদর, বরুড়া।
	চাঁদপুর	চাঁদপুর সদর, হাজীগঞ্জ, শাহরাস্তি।

প্রকল্পের আওতাভুক্ত বিভিন্ন সড়কসমূহের অবস্থান দেখানো ম্যাপ-১, ২, ৩ ও ৪ (পৃষ্ঠা ১৩, ১৪, ১৫ ও ১৬) এ দেয়া হলো।

১.০৪ প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও প্রকল্প ব্যয়ঃ

প্রকল্পটি এডিবি এবং জিওবি'র যৌথ অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে। সারণী ১.২-এ মূল প্রকল্প ব্যয়, সংশোধিত প্রকল্প ব্যয় এবং প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল দেখানো হলোঃ

সারণী ১.২ প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও প্রকল্প ব্যয়

(কোটি টাকায়)

ডিপিপি	প্রকল্প শুরুর তারিখ	প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ	প্রকল্প ব্যয়				ব্যয় বৃদ্ধি/হ্রাস +/- (%)
			জিওবি	আরপিএ	ডিপিএ	মোট	
ক) মূল	জুলাই, ২০০৪	জুন, ২০১০	৩৫৩.৬৬	২৯৮.৫৪	৪৪০.৭৩	১০৯২.৯৩	-
খ) ১ম সংশোধিত	জুলাই, ২০০৪	ডিসেম্বর, ২০১১	৪২১.০৮	৩৩৪.৩৭	৩৩৭.৪৮	১০৯২.৯৩	-
গ) ২য় সংশোধিত	জুলাই, ২০০৪	জুন, ২০১৩	৫১৮.১৮	৩৪৮.৬৮	৩৫৭.০৭	১২২৩.৯৩	+১১.৯৯
ঘ) ৩য় সংশোধিত	জুলাই, ২০০৪	জুন, ২০১৩	৪৩৪.৯৫	২৯৮.২৮ (৪৩.১০৪ মিলিয়ন US\$*)	২৪৭.১১ (৩৫.৭০৯ মিলিয়ন US\$*)	৯৮০.৩৪	-১০.৩০

*১ US\$=৬৯.২০ টাকা।

উপরের সারণী হতে দেখা যায়, প্রকল্প ব্যয় মূল ডিপিপি'তে জিওবি অংশ ছিল ৩৫৩.৬৬ কোটি টাকা। কিন্তু ৩য় সংশোধিত ডিপিপিতে জিওবি ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ৪৩৪.৯৫ কোটি টাকা হয়েছে। পক্ষান্তরে, ডিপিএ ব্যয় ৪৪০.৭৩ কোটি টাকা হতে হ্রাস পেয়ে ২৪৭.১১ কোটি টাকা হয়েছে। ইহার কারণ একদিকে ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন খাতে ব্যয় বৃদ্ধি এবং অপরদিকে বাস্তব অবকাঠামো নির্মাণ খাতে ব্যয় হ্রাস।

এডিবি'র সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী-বেতনভাতা, আনুসঙ্গিক ব্যয়, ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন, ইউটিলিটি শিফটিং ইত্যাদি খাতের ১০০% ব্যয় জিওবি বহন করেছে এবং আরআইসি, পিআরএমসি, পিবিআরএমসি ও আরএসসি খাতে যথাক্রমে ২২%, ৭০%, ২০% ও ২০% ব্যয় জিওবি বহন করেছে এবং অবশিষ্ট যথাক্রমে ৭৮%, ৩০%, ৮০% ও ৮০% ব্যয় এডিবি বহন করেছে। এছাড়াও Resettlement কাজে এনজিও সেবা খাতের ১০০% ব্যয় জিওবি এবং সুপারভিশন কনসালট্যান্টের ১০০% ব্যয় এডিবি বহন করেছে। প্রকল্পের ৩য় সংশোধনী অনুমোদনের পূর্বেই

আরআইসি কম্পোনেন্টের কয়েকটি সড়ক অংশের নির্মাণ কাজ প্রকল্প হতে বাদ দেয়া হয়েছে। কিন্তু ঐ সকল সড়ক অংশসমূহের ভূমি অধিগ্রহণ বিলম্বিত হলেও অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে। উপরোক্ত কারণে জিওবি ব্যয় বেড়েছে এবং ডিপিএ ব্যয় কমেছে।

১.০৫ প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ (Components):

ক) পরামর্শক সেবা (Consultancy)

খ) এনজিও সার্ভিস

গ) সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমঃ

১) ব্রীজ/কালভার্টসহ রোড ইমপ্রুভমেন্ট কম্পোনেন্ট (আরআইসি)- ১৪৫.১৭৫ কিলোমিটার

২) পিরিওডিক রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিআরএমসি)- ৪৪৯ কিলোমিটার

৩) পারফর্মেন্স বেইজড রুটিন রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিবিআরআরএমসি)- ১০৫ কিলোমিটার

৪) রোড সেইফটি কম্পোনেন্ট (আরএসসি)- ১৯৪.৭ কিলোমিটার

ঘ) অফিস ভবন নির্মাণ- ২টি ও পরিদর্শন হাট (Hut)- ১৪টি নির্মাণ

ঙ) যানবাহন ক্রয়- ৪৬টি

চ) অফিস আসবাবপত্র ও যন্ত্রপাতি ক্রয়- ৯৪টি

ছ) ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসন- ৫৯৮.৫৪ একর

জ) উপযোগ (Utility) স্থানান্তর

ঝ) রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ- ৩টি

ঞ) ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মহা-পরিকল্পনা প্রণয়ন’।

প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত সড়কসমূহের তালিকা পরিশিষ্ট-‘ক’ তে দেয়া হলো এবং প্রকল্পের কম্পোনেন্টভুক্ত সড়কসমূহ ম্যাপ- ১, ২, ৩ ও ৪ এ দেখানো হলো (পৃষ্ঠা ১৩, ১৪, ১৫ ও ১৬)।

১.০৬ প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২” এর প্রধান প্রধান উদ্দেশ্য নিম্নরূপঃ

ক) রোড ইমপ্রুভমেন্ট কম্পোনেন্ট (আরআইসি) এর আওতায় রংপুর, ময়মনসিংহ ও চট্টগ্রাম অঞ্চলের জাতীয় মহাসড়ক ৫৮.৩ কিলোমিটার, আঞ্চলিক মহাসড়ক ২৭.৩৫ কিলোমিটার ও জেলা সড়ক ৫৯.৫২৫ কিলোমিটার অর্থাৎ মোট ১৪৫.১৭৫ কিলোমিটার সড়কের উন্নয়ন।

খ) পিরিওডিক রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিআরএমসি) এর আওতায় বিদ্যমান ৪৪৯ কিলোমিটার সওজ সড়কের (জাতীয় মহাসড়ক ৯৭ কিলোমিটার, আঞ্চলিক মহাসড়ক ৯৪ কিলোমিটার ও জেলা সড়ক ২৫৮ কিলোমিটার) পিরিওডিক রক্ষণাবেক্ষণ।

গ) পারফর্মেন্স বেইজড রুটিন রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিবিআরআরএমসি) এর আওতায় বিদ্যমান ১০৫ কিলোমিটার সওজ সড়কের (আঞ্চলিক মহাসড়ক ১০১ কিলোমিটার ও জেলা সড়ক ৪ কিলোমিটার) রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ।

ঘ) রোড সেইফটি কম্পোনেন্ট (আরএসসি) এর আওতায় ১৯৪.৭ কিলোমিটার সড়কের (জাতীয় মহাসড়ক ৭৪.৭ কিলোমিটার ও আঞ্চলিক মহাসড়ক ১২০ কিলোমিটার) নির্বাচিত দুর্ঘটনা-প্রবণ অংশে পূর্ত নির্মাণ কাজের মাধ্যমে সড়ক-নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়ন।

- ঙ) প্রকল্পের Supervision Consultancy Services এর মাধ্যমে বিদ্যমান ৮০০ কিলোমিটার সওজ সড়কের নিরাপত্তা অডিট (Road Safety Audit) কার্য পরিচালনা করা।
- চ) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে একটি সড়ক মহা-পরিকল্পনা প্রণয়নের কাজ’।

১.০৭ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান প্রধান উদ্দেশ্যঃ

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ-২” প্রকল্পের মূল্যায়ন সমীক্ষার কর্ম-পরিধি (TOR) অনুযায়ী (পরিশিষ্ট-‘খ’) এর প্রধান প্রধান উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপঃ

- ক) এই প্রকল্পের বিভিন্ন আইটেমের কাজের আর্থিক ও ভৌত লক্ষ্যমাত্রা এবং অর্জিত অগ্রগতি পর্যালোচনা করা এবং কোনরূপ বিচ্যুতি হলে এর কারণসমূহ নির্ণয় করা।
- খ) বাস্তবায়িত কাজসমূহের গুণগত মান পর্যালোচনা করা এবং কোনরূপ বিচ্যুতি হলে এর কারণসমূহ চিহ্নিত করা।
- গ) প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ হতে সমীক্ষার জন্যে নির্ধারিত কাজসমূহ (যথা- সড়ক উন্নয়ন, পিরিয়ডিক, রুটিন মেরামত ও সড়ক নিরাপত্তামূলক কাজ ইত্যাদি) পর্যবেক্ষণ এবং বর্তমান কার্যকারিতা সম্পর্কে মন্তব্য প্রদান।
- ঘ) প্রকল্পটির মাধ্যমে বিভিন্ন সড়ক অবকাঠামোগত উন্নয়নের ফলে সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ, কর্মসংস্থান সৃষ্টি, কৃষি কাজের জন্যে সেচ ব্যবস্থা, পানি-নিষ্কাশন, বন্যা নিয়ন্ত্রণ কৃষি উৎপাদনের সাথে সংশ্লিষ্ট বাণিজ্যিক কার্যক্রম, সার্বিক আর্থ-সামাজিক সুবিধাদি বৃদ্ধি এবং দারিদ্র্য হ্রাসে প্রকল্পের প্রভাব নির্ণয় করা।
- ঙ) প্রকল্পের আওতায় সম্পন্নকৃত ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মাষ্টার প্ল্যান তৈরী’- কাজটি পর্যালোচনা করা। এ মাষ্টার প্ল্যান তৈরীর পূর্বে কোন সড়ক মাষ্টার প্ল্যান ছিল কিনা? এ মাষ্টার প্ল্যান অনুসরণ করে পরবর্তী প্রকল্পসমূহ প্রণয়ন করা হচ্ছে কিনা- ইত্যাদি পরীক্ষা করা।

দ্বিতীয় অধ্যায়

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কর্ম-পরিকল্পনা, কর্ম-পদ্ধতি ও নমুনা ডিজাইন

২.০১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের প্রধান প্রধান দায়িত্বঃ

কর্ম-পরিধি (TOR) অনুযায়ী (পরিশিষ্ট-খ) প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্যাবলী সামনে রেখে একটি সমন্বিত কর্ম-পরিকল্পনায় পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দায়িত্বসমূহ নিম্নরূপঃ

- ক) প্রকল্পের আওতাভুক্ত সকল জেলার সড়ক নেটওয়ার্ক হতে নমুনা ডিজাইন (Sampling Design) অনুযায়ী প্রয়োজনীয় এলাকায় সমীক্ষা পরিচালনা করা।
- খ) সংখ্যাগত ও পরিমাণগত জরিপের নমুনা ডিজাইন করতঃ উপাত্ত সংগ্রহের জন্যে প্রশ্নমালা, গাইডলাইন ও চেকলিস্ট প্রণয়ন করা এবং প্রশ্নের সঠিকতা যাচাইয়ের জন্যে ‘ফিল্ড টেস্ট’ করা।
- গ) প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজ যথা- সড়ক উন্নয়ন, সড়কের রুটিন ও পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ এবং সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক কার্যক্রমসমূহের উপর সমীক্ষা পরিচালনা করা।
- ঘ) প্রকল্পের সুফলভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা।
- ঙ) প্রকল্প এলাকার সুফলভোগী, স্থানীয় নেতৃত্ব, স্থানীয় সুধীজন, শিক্ষক, ছাত্র এবং সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের সাথে এফজিডি করা।
- চ) পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক, মাঠ-পর্যায়ের কর্মকর্তা এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের সাথে নিবিড় আলোচনা ও পরামর্শক সভা করা।
- ছ) উপাত্ত সংগ্রহকালে স্টেকহোল্ডার ও উপকারভোগীদের সাথে মত বিনিময়ের লক্ষ্যে সুবিধাজনক স্থানে একটি স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন করা।
- জ) প্রকল্পের মালামাল (Goods), কার্য (Work) এবং সার্ভিস (Service) ইত্যাদি ক্রয়-প্রক্রিয়ায় (যথা- দরপত্র আহবান, দরপত্র মূল্যায়ন, অনুমোদন প্রক্রিয়া, কার্যাদেশ প্রদান ইত্যাদি) পিপিআর যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা।
- ঝ) প্রকল্পের দলিলাদি ও প্রকল্পের অবস্থান বিবেচনা করে প্রকল্পের মূল্যায়নে SWOT বিশ্লেষণ প্রয়োগ করা।
- ঞ) প্রকল্পের মূল্যায়ন সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল একটি Dissemination workshop-এ উপস্থাপন করা এবং ওয়ার্কশপ থেকে প্রাপ্ত সুপারিশমালা অন্তর্ভুক্ত করে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত করা।
- ট) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত উপাত্তের ভিত্তিতে মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রস্তুত করা এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণ করা।
- ঠ) অধিকতর কার্যকর (Effective) ও টেকসই (Sustainable) ব্যবস্থাপনা বিষয়ক সুপারিশ প্রদান করা যাতে ভবিষ্যতে আরো সফলভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যায়।
- ড) সকল প্রকার প্রতিবেদন প্রস্তুতিতে Unicode Font ব্যবহার করা।
- ঢ) ক্রয়কারী কর্তৃপক্ষ (আইএমইডি) কর্তৃক প্রদত্ত প্রকল্পের সমীক্ষা সংশ্লিষ্ট অপর যে কোন কাজ সম্পাদন করা।

২.০২ কর্ম-পরিকল্পনা (Work Plan):

ক) “সড়ক নেট-ওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষন প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)” এর প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রমের জন্যে নির্বাচিত সময় চার মাস। আইএমইডির মূল্যায়ন সেক্টরের কর্মকর্তাদের সাথে প্রারম্ভিক সভা করে এবং আইএমইডির দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তার নিকট হতে প্রকল্পের ডিপিপি ও পিসিআর সংগ্রহের মাধ্যমে মূল্যায়ন কার্যক্রমের সূচনা হয়েছে। ডকুমেন্টসমূহ এবং সম্পাদিত চুক্তির কর্ম-পরিধি (TOR) এর ভিত্তিতে সমীক্ষা পরিচালনার জন্যে প্রয়োজনীয় তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের পন্থা (DCI) ব্যবহার করা হয়েছে। কর্মপদ্ধতি প্রণয়ন করা, উপাত্ত সংগ্রহের নমুনা ডিজাইন করা, মাঠ পর্যায় থেকে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ, সংগৃহীত উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ, উপাত্ত বিশ্লেষণ এবং বিশ্লেষিত তথ্য-উপাত্তের সাহায্যে প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ চার পর্যায়ে সম্পন্ন করা হয়েছে; যথাঃ প্রারম্ভিক প্রতিবেদন, খসড়া প্রতিবেদন, চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন ও চূড়ান্ত প্রতিবেদন। নিম্নে প্রবাহ-চিত্রের সাহায্যে কর্ম-পরিকল্পনার প্রধান প্রধান কার্যক্রম দেখানো হলোঃ



চিত্র ২.১ কার্যক্রমের প্রবাহ-চিত্র

খ) “সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষন প্রকল্প-২” শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রম চার মাসের মধ্যে সমাপ্তির লক্ষ্যে যে সময়-ভিত্তিক কর্মসূচি অনুসরণ করা হয়েছে, তা নিম্নে গ্যান্ট-চার্টের মাধ্যমে দেখানো হলোঃ

ক্রমিক সংখ্যা	কার্যক্রম (Activity)	সপ্তাহভিত্তিক কর্মসূচি (গ্যান্ট-চার্টে)															
		ফেব্রুয়ারি '১৬		মার্চ '১৬				এপ্রিল'১৬				মে'১৬				জুন'১৬	
		১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬
		৩য়	৪র্থ	১ম	২য়	৩য়	৪র্থ	১ম	২য়	৩য়	৪র্থ	১ম	২য়	৩য়	৪র্থ	১ম	২য়
১	প্রকল্পের ডকুমেন্টসমূহ সংগ্রহ করা, আইএমইডি ও প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা	■															
২	প্রশ্নমালাসহ প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং টেকনিক্যাল কমিটিতে উপস্থাপন		■														
৩	টেকনিক্যাল কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রারম্ভিক প্রতিবেদন সংশোধন করতঃ স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন এবং অনুমোদন			■	■	■											
৪	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ					■	■										
৫	তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহঃ মাঠ পর্যায়ের সংখ্যাগত খানা জরিপের মাধ্যমে উপাত্ত সংগ্রহ						■	■									
৬	গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ						■	■									
৭	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন								■								
৮	সংগৃহীত ডাটা কোডিং, কম্পিউটারে এন্ট্রি এবং বিশ্লেষণ								■	■							
৯	খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও টেকনিক্যাল কমিটিতে উপস্থাপন										■	■					
১০	টেকনিক্যাল কমিটির নির্দেশনা অনুযায়ী খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন											■					
১১	স্টিয়ারিং কমিটির নির্দেশনা অনুযায়ী খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং Dissemination ওয়ার্কশপে উপস্থাপন												■				
১২	Dissemination ওয়ার্কশপের সুপারিশ অনুযায়ী চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন													■			

চিত্র- ২.২ গ্যান্ট-চার্টে কর্ম-পরিকল্পনা

(গ) ১৭-০২-২০১৬ তারিখে মূল্যায়ন সেক্টর, আইএমইডি'র সাথে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী ১৬-০৬-২০১৬ তারিখে ৪ মাস সময়সীমা সমাপ্ত হবে; স্টিয়ারিং কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ১৫-০৫-২০১৬ ইং তারিখের মধ্যে সমীক্ষা কার্যক্রম সমাপ্তির লক্ষ্যে নির্দিষ্ট তারিখ ভিত্তিক কর্মসূচি সারণী ২.১ এ উল্লেখ করা হলো।

সারণী ২.১ তারিখ ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা।

ক্রমিক নং	কার্যাবলী (Activity)	সময়
১.	আইএমইডি ও প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা, প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং টেকনিক্যাল কমিটিতে উপস্থাপন	১৮/০২/২০১৬ – ২৯/০২/২০১৬
২.	টেকনিক্যাল কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রারম্ভিক প্রতিবেদন সংশোধন করতঃ স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন এবং অনুমোদন	০১/০৩/২০১৬ -২০/০৩/২০১৬
৩.	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ, সংখ্যাগত ও গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ	২১/০৩/২০১৬ – ১০/০৪/২০১৬
৪.	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন	১৩/০৪/২০১৬
৫.	সংগৃহীত ডাটা কোডিং, কম্পিউটারে এন্ট্রি এবং বিশ্লেষণ	১১/০৪/২০১৬ – ২১/০৪/২০১৬
৬.	খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং টেকনিক্যাল কমিটি ও স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোদন	২২/০৪/২০১৬ – ০৫/০৫/২০১৬
৭.	খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন এবং কর্মশালায় উপস্থাপন	০৬/০৫/২০১৬ – ১০/০৫/২০১৬
৮.	কর্মশালার সুপারিশের ভিত্তিতে প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ	১১/০৫/২০১৬ – ১৫/০৫/২০১৬

২.০৩ সমীক্ষার কর্ম-পদ্ধতি (Methodology):

(ক) প্রকল্পের কাজের ধরন ও অবস্থান: বাংলাদেশের মধ্য-উত্তরাঞ্চল এবং উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের সড়ক যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে “সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২” একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রম। কাজের ধরন অনুসারে এর চারটি প্রধান অঙ্গ (Component) রয়েছে – রোড ইম্প্রুভমেন্ট কম্পোনেন্ট (আরআইসি), পিরিওডিক রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিআরএমসি), পারফরমেন্স বেইজড রুটিন রোড মেইন্টেন্যান্স কম্পোনেন্ট (পিবিআরআরএমসি) ও রোড সেইফটি কম্পোনেন্ট (আরএসসি)। এসব কম্পোনেন্টে যথাক্রমে ১৪৫.১৭৫, ৪৪৯, ১০৫ ও ১৯৪.৭ কিলোমিটার সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করা হয়েছে। এ প্রয়োজনভিত্তিক (need-based) অবকাঠামোগত উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে প্রকল্প এলাকাসমূহে জনগণের প্রভূত আর্থ-সামাজিক অগ্রগতি হওয়াই কাঙ্ক্ষিত। ঢাকা, ময়মনসিংহ, রংপুর ও চট্টগ্রাম বিভাগের ১৪টি জেলার ৫৭টি উপজেলায় এ প্রকল্পের কার্যক্রম বিস্তৃত।

(খ) প্রকল্পের সুবিধাভোগী: যানবাহনের মালিক, যানবাহনের চালক এবং পরিবহন কর্মী ছাড়াও সড়কসমূহ ব্যবহারকারী জনগোষ্ঠী প্রকল্পের প্রত্যক্ষ সুবিধাভোগী। সড়কের এরিয়া অব ইনফ্লুয়েন্স (AOI) এর জনগণও সড়কসমূহের প্রত্যক্ষ সুবিধাভোগী। সড়কটি নির্মাণের ফলে জাতীয় অর্থনীতিতে অর্জিত প্রবৃদ্ধি সড়কের অপ্রত্যক্ষ সুফল যা সারাদেশের জনগণই ভোগ করে। আলোচ্য সমীক্ষা কাজে AOI সড়কসমূহের উভয় দিকে এক কিলোমিটার করে এবং সেতুর জন্য ২ কিলোমিটার করে প্রশস্ত এলাকার জনগোষ্ঠীকে বিবেচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কার্যক্রমে যথাসম্ভব সঠিক চিত্র পাওয়ার জন্য নিম্ন-বর্ণিত ৬টি তথ্য-সংগ্রহের পন্থা (DCI) ব্যবহার করা হয়েছে যার ১টি সংখ্যাগত (Quantitative) এবং অপর ৫টি গুণগত (Qualitative)।

(গ) তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের পন্থাসমূহ (DCI):

- ১) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন তথা কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি, দুঃস্থ মহিলাদের কর্ম-সংস্থান, আত্ম কর্ম-সংস্থান, কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, পরিবেশ উন্নয়ন, আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন, দারিদ্র্য হ্রাস ইত্যাদি বিষয়ে সরেজমিনে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্যে কাঠামোগত প্রশ্নমালার (Structured Questionnaire) মাধ্যমে সংখ্যাগত খানাভিত্তিক সমীক্ষা (Quantitative Household Survey) (সংযুক্তি-১: ফর্ম-১ ও সংযুক্তি-১: ফর্ম-২) পরিচালনা করা হয়েছে।
- ২) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কাজের জন্যে অনুমোদিত গাইড-লাইন অনুযায়ী প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, সড়ক ব্যবহারকারী, যানবাহন ব্যবসায়ী, যানবাহন চালক ও উপকারভোগী তথা প্রকল্প সম্পর্কে জ্ঞাত গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার (KII) গ্রহণ করা হয়েছে। এজন্যে KII Guideline (সংযুক্তি-২) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।
- ৩) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্যে প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা, সওজ ও আইএমইডি প্রতিনিধি, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, সড়ক পরিবহনের সাথে জড়িত ব্যক্তি, পরিবহন ব্যবসায়ী, যানবাহন চালক ও উপকারভোগীদের নিয়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD) পরিচালনা করা এবং এফজিডি প্রশ্নমালা (সংযুক্তি-৩) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।
- ৪) প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে মতবিনিময় করার জন্যে স্থানীয় পর্যায়ে ১টি কর্মশালার আয়োজন করা হয়।
- ৫) প্রকল্পের প্রধান প্রধান কম্পোনেন্ট হতে নমুনা হিসেবে নির্ধারিত সড়কসমূহের প্রধান আইটেমসমূহের বর্তমান অবস্থা পর্যবেক্ষণ করা এবং উহার কার্যকারিতা সম্পর্কে মন্তব্য প্রদানের জন্যে ‘ইঞ্জিনিয়ারিং অবকাঠামো চেকলিস্ট’ (সংযুক্তি-৪) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।
- ৬) প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের কাজের লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জিত অগ্রগতি পর্যালোচনা, বাস্তবায়িত কাজসমূহের গুণগত মান পর্যালোচনা, ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া, ক্রয় প্রক্রিয়ায় পিপিআর/এডিবি গাইড-লাইন অনুসরণ করা হয়েছে কিনা ইত্যাদি পরীক্ষা করার জন্যে প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট ডকুমেন্টসমূহ পর্যালোচনা করা হয়। ক্রয়-প্রক্রিয়া পরীক্ষা করার জন্যে চেকলিস্ট (সংযুক্তি-৫) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

(ঘ) প্রকল্প এলাকা ও নিয়ন্ত্রণ এলাকা নির্বাচন কৌশল: বর্তমান মূল্যায়ন সমীক্ষার অন্যতম উদ্দেশ্য হলো কাজের বিভিন্ন অঙ্গের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি, কাজের গুণগত অবস্থা যাচাই এবং সম্পাদিত কাজের কার্যকারিতা নিরূপণ করা। প্রকল্প অবকাঠামোগত উন্নয়নের প্রভাব নিরূপণের লক্ষ্যে প্রকল্প এলাকার মধ্য থেকে কিছু এলাকা নেয়া হয়, যে সকল এলাকায় প্রকল্পের আওতায় প্রায় সব কাঠামোগত উন্নয়নকার্য সম্পাদিত হয়েছে, তাদের প্রকল্প এলাকা (Project Area) বা পরীক্ষামূলক এলাকা (Intervention Area) হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে; বিপরীতে, যে সকল এলাকায় কাঠামোগত উন্নয়ন একেবারেই হয়নি এবং তা প্রকল্প এলাকা থেকে ২ কিলোমিটারের বেশি দূরত্বে অবস্থিত সেই সকল এলাকাকে Control Area হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে। সেতু ও কালভার্ট নির্মাণসহ উন্নয়নকৃত সড়ক অথবা সেতু ও কালভার্ট বাদে উন্নয়নকৃত সড়ক উভয় ক্ষেত্রেই লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী সংখ্যায় এবং গুণগত মান অনুযায়ী অবকাঠামোর অবস্থা মাঠ পর্যায়ে বাস্তবে যাচাই করা হয়। প্রকল্পের নির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহের মধ্যে রয়েছে সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে পল্লী এলাকার কৃষকদের উৎপাদিত পণ্য বাজারজাতকরণের পথ সুগম করে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিতে সহায়তা করা। মৎস্যচাষীদের আহরিত মৎস্য দ্রুত বাজারজাতকরণে সুযোগ সৃষ্টি করা, সড়ক

নিরাপত্তামূলক কর্মসূচি বাস্তবায়নের মাধ্যমে দুর্ঘটনার হার হ্রাস করা এবং পল্লী এলাকার দুঃস্থ/সুবিধাবঞ্চিত মহিলাসহ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্যে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা।

মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্যে নমুনা হিসেবে প্রকল্প এলাকা এবং নিয়ন্ত্রণ এলাকা থেকে নমুনা গ্রাম নির্বাচন করা হয়। প্রকল্প এলাকার নমুনার গ্রাম হলো প্রকল্পের উভয় পার্শ্বের গ্রামসমূহ যেখানে সড়ক উন্নয়ন বা রক্ষণাবেক্ষণ কিংবা সড়ক নিরাপত্তামূলক পূর্ত কাজ হয়েছে এবং নিয়ন্ত্রণ এলাকা খরা হয় প্রকল্প থেকে ২ কিলোমিটারের বেশি দূরত্বে যেখানে প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ হয়নি। অধিকন্তু ভিত্তিমূলক (Baseline) তথ্য-উপাত্তের অভাবে প্রশ্নমালা ও তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের অন্যান্য পন্থাসমূহের (Tools) (যেখানে প্রযোজ্য) সমন্বিত ব্যবহারের মাধ্যমে হয় খানা পর্যায় অথবা জনগোষ্ঠী/প্রতিষ্ঠানগত স্তর থেকে প্রকল্প-পূর্ব (২০০৪-২০১২ অথবা তৎপূর্বের) এবং প্রকল্প-পরবর্তী (২০১৩ এবং বর্তমান) অবস্থা সম্পর্কে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। প্রশ্নমালার কাঠামো ছিল Retroactive অর্থাৎ বর্তমানে প্রকল্প বাস্তবায়ন পূর্ববর্তী অবস্থার উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। এ ব্যবস্থা প্রকল্পের প্রকৃত প্রভাবসমূহ কিংবা প্রকল্পের বিভিন্ন কাঠামো/অঙ্গের বাস্তবায়নের দ্বারা যেসব পরিবর্তন সাধিত হয়েছে তার পরিমাপ নিশ্চিত করে।

মূল্যায়ন সমীক্ষা ডিজাইন এমনভাবে করা হয়েছে যাতে প্রকল্পের Key outcome variables পরিবর্তন সঠিকভাবে নিরূপণ করা সম্ভব হয়। মূল্যায়নের জন্যে যে পদ্ধতি গ্রহণ করা হয়েছে তা হলো “পূর্ববর্তী-পরবর্তী এবং প্রকল্প-কন্ট্রোল এলাকার তুলনা” (before-after and project-control comparison)। এ পদ্ধতির সাহায্যে নিয়ন্ত্রণ এলাকার তুলনায় প্রকল্প এলাকায় অর্জিত ফলাফলসমূহের পরিবর্তন পূর্ববর্তী এবং পরবর্তী সময়ে পরিমাপ করা। পরিমাপগত কৌশলটি হলো ডিফারেন্স-ইন-ডিফারেন্সেস মডেল (Difference-in-Differences) বা DID যার মাধ্যমে প্রকল্প এলাকা ও নিয়ন্ত্রণ এলাকার প্রকল্প-পূর্বসময় থেকে বর্তমান সময়ে বিভিন্ন পার্থক্য নিরূপণের মাধ্যমে প্রকল্পের প্রভাব নির্ণয় করা।

(ঙ) নমুনা ডিজাইনের কৌশলঃ সংখ্যাগত খানাভিত্তিক সমীক্ষা এবং গুণগত নিবিড় অনুসন্ধান উভয় লক্ষ্যে নমুনায়ন করা হয়েছে। সংখ্যাগত সমীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে উপকারভোগী পর্যায়ে যে প্রভাব পড়েছে তা নিরূপণ করা হয়েছে। আর গুণগত অনুসন্ধানের দ্বারা প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও ভৌত কাঠামোসমূহের কার্যকারিতা যাচাই করা হয়েছে এবং সচেতন ব্যক্তিবর্গ ও প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট হতে প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য ও মতামত গ্রহণ করা হয়েছে।

২.০৪ সংখ্যাগত খানা জরিপের নমুনার আকার (Sample Size) ও নমুনায়ন বিন্যাস (Sampling Distribution):

সমীক্ষার কাজে খানা নির্বাচনের জন্য একটি বহু-পর্যায়ী স্তরিত নমুনায়ন (Multi-Stage Stratified Sampling) পদ্ধতি ব্যবহৃত হয়েছে। প্রকল্পের প্রধান ৪টি ক্যাটাগরি যথা- রোড ইম্প্রুভমেন্ট কম্পোনেন্ট (RIC), পিরিওডিক রোড মেইনটেন্যান্স কম্পোনেন্ট (PRMC), পারফরমেন্স বেইজড রুটিন রোড মেইনটেন্যান্স কম্পোনেন্ট (PBRMRC) ও রোড সেইফটি কম্পোনেন্ট (RSC) ১৪টি জেলায় বিস্তৃত।

প্রথম পর্যায়ে কম্পোনেন্টের গুরুত্ব ও দৈর্ঘ্য অনুপাতে ১৪টি জেলা থেকে ৮টি জেলা Purposive Sampling এর মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে অর্থাৎ, আরআইসি-এর জন্যে ৪টি জেলা, পিআরএমসি-এর জন্যে ৩টি জেলা, পিবিআরআরএমসি-এর জন্যে ২টি জেলা ও আরএসসি-এর জন্যে ১টি জেলা। একইভাবে নির্ধারিত জেলাসমূহ থেকে প্রতি জেলায় ২টি উপজেলা নির্বাচন করা হয়েছে। প্রতিটি নির্বাচিত উপজেলা থেকে ২টি গ্রাম (যেখানে সড়ক, সেতু,কালভার্ট ইত্যাদি নির্মাণ/রক্ষণাবেক্ষণের কাজ হয়েছে) purposive Sampling-এর মাধ্যমে চয়ন করা হয়েছে। জেলা, উপজেলা এবং গ্রাম যথাক্রমে প্রথম, দ্বিতীয়, ও তৃতীয় পর্যায় যা বহু পর্যায়ী নমুনায়নের অংশ হিসেবে গণ্য হবে। সবশেষে, প্রতিটি নির্ধারিত গ্রাম থেকে প্রয়োজনীয় সংখ্যক খানা দৈবচয়নের মাধ্যমে (Randomly)

নির্বাচন করা হয়েছে। মূলতঃ নির্বাচিত খানাসমূহই হবে উপাত্ত সংগ্রহের জন্য অত্র সমীক্ষার নমুনা একক (Sampling Unit)। প্রকল্প এলাকার উপাত্তের সাথে তুলনা করার লক্ষ্যে প্রকল্প এলাকা থেকে ২ কিলোমিটার দূরবর্তী এলাকা (Control Area) হতে অর্ধেক সংখ্যক গ্রাম নির্বাচন করা হয়েছে এবং একইভাবে ঐ সকল নমুনা গ্রাম হতে দৈবচয়নের মাধ্যমে নমুনা খানাসমূহ নির্বাচন করা হয়েছে। নির্বাচিত খানাসমূহ থেকে উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

নমুনার আকার (Sample Size):

প্রকল্পাধীন এলাকার সুবিধাভোগী খানার নমুনার আকার:

$$n = [z^2 p (1-p) / d^2] \times \text{Design effect}$$

যেখানে,

n = কাঙ্ক্ষিত নমুনার আকার (Desired sample size)

z = পরিমিত স্বাভাবিক চলক (Standard normal variate), সাধারণত ৯৫% আস্থার স্তরে ১.৯৬ ধরা হয়।

p = ০.৫০ (ধরা যাক), অর্থাৎ ৫০% গরীব মানুষ উপকৃত হয়েছে; তথা কর্মসংস্থান হয়েছে কিংবা কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে।

d = নির্ভুলতার স্তর (Precision level), যা ৫% ধরা হয়; এবং

Design effect = ২

অতএব, নমুনার আকার, $n = ৭৬৮$

নমুনার বিন্যাস (Sample distribution):

উপরোক্ত ফর্মুলা অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার নমুনার আকার ৭৬৮ (ধরা যাক, ৮০০)। অপর পক্ষে, প্রকল্প এলাকার সাথে তুলনা করার লক্ষ্যে প্রকল্প থেকে ২ কিলোমিটার দূরবর্তী এলাকা (Control Area) যেখানে কোন উন্নয়ন কাজ হয়নি সেখানে নমুনার আকার হয়েছে ৪০০ (যা প্রকল্প এলাকার অর্ধেক)। সে হিসাবে প্রকল্প এলাকার প্রতি উপজেলার খানার সংখ্যা হয়েছে-৫৭ (৮০০/১৪)টি এবং প্রতি গ্রামের নমুনা খানার সংখ্যা হয়েছে-২৮ (৫৭/২)টি (প্রায়)। উল্লেখ্য যে, প্রকল্প এলাকা এবং নিয়ন্ত্রণ এলাকা উভয় ক্ষেত্রে প্রশ্নমালার জন্যে প্রতিটি খানার প্রাপ্ত-বয়স্ক উপার্জনকারী একজন পুরুষ অথবা মহিলাকে সমীক্ষার উত্তরদাতা হিসাবে নির্বাচন করা হয়েছে। সারণী-২.২ ও ২.৩-তে নমুনা জেলাসমূহ এবং উত্তরদাতা খানার সংখ্যা দেখানো হলো।

সারণী ২.২ জেলা, উপজেলা, ইউনিয়ন ও গ্রাম পর্যায়ে প্রকল্প এলাকার ও নিয়ন্ত্রণ এলাকার নমুনার আকার ও বিন্যাস

ক্রঃনং	জেলা	উপজেলা	প্রকল্প এলাকা			নিয়ন্ত্রণ এলাকা			মোট			
			অঞ্চল	নমুনার সংখ্যা		নমুনার সংখ্যা			নমুনার সংখ্যা			
				ইউনিয়ন	গ্রাম	খানা	ইউনিয়ন	গ্রাম	খানা	ইউনিয়ন	গ্রাম	খানা
১	পঞ্চগড়	পঞ্চগড়	আরআইসি	১	২	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬
২	পঞ্চগড়	তৈতুলিয়া	আরআইসি	১	২	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
৩	দিনাজপুর	পার্বতীপুর	আরআইসি	১	২	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬
৪	কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর	আরআইসি	১	২	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬
৫	ময়মনসিংহ	নান্দাইল	আরআইসি	১	২	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
৬	কুড়িগ্রাম	কুড়িগ্রাম সদর	পিআরএমসি	১	২	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬

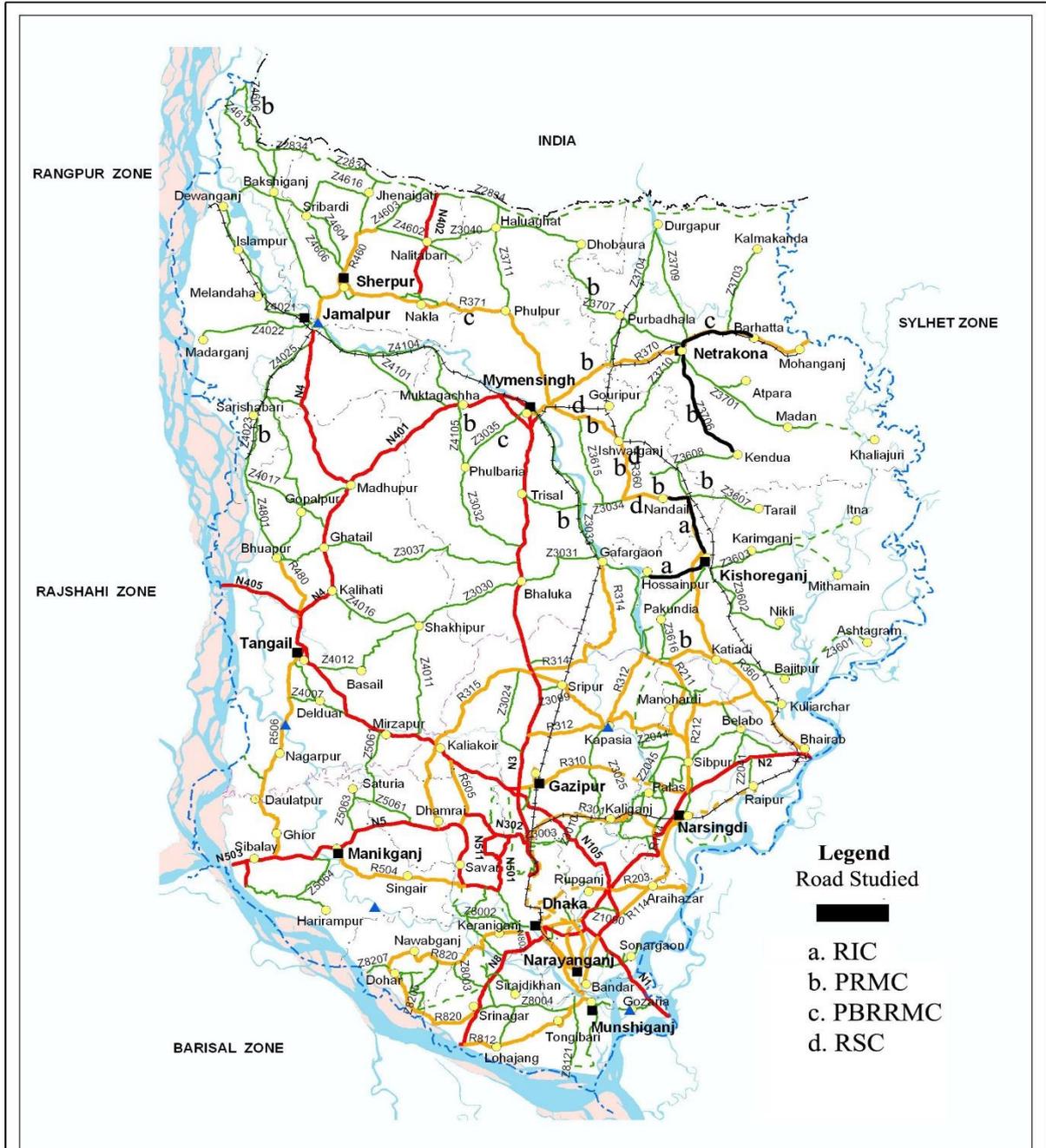
৭	কুড়িগ্রাম	উলিপুর	পিআরএমসি	১	২	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
৮	নীলফামারী	সৈয়দপুর	পিআরএমসি	১	২	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
৯	নেত্রকোণা	নেত্রকোণা সদর	পিবিআরআরএমসি	১	২	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬
১০	নেত্রকোণা	কেন্দুয়া	পিআরএমসি	১	২	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
১১	দিনাজপুর	ফুলবাড়ি	পিবিআরআরএমসি	১	১	৫৮	১	১	২৯	৩	৩	৮৭
১২	দিনাজপুর	বিরামপুর	পিবিআরআরএমসি	১	১	৫৭	১	১	২৮	৩	৩	৮৫
১৩	কুমিল্লা	কুমিল্লা সদর	আরএসসি	১	১	৫৮	১	১	২৯	৩	৩	৮৭
১৪	কুমিল্লা	বরুড়া	আরএসসি	১	১	৫৭	১	১	২৯	৩	৩	৮৬
সর্বমোট				১৪	২৮	৮০০	১৪	১৬	৪০০	৪২	৪২	১২০০

উল্লেখ্য যে, এলাকার গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারী ব্যক্তিবর্গ (Key Informant) এবং সড়ক ও জনপথ বিভাগের কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে প্রত্যেক কম্পোনেন্টের ক্ষেত্রে প্রকল্প এলাকার ইউনিয়ন ও গ্রাম নির্বাচন করা হয়েছে। ‘কন্ট্রোল এরিয়া’ নির্বাচন ‘এলজিইডি’ সড়কের পার্শ্ববর্তী এলাকায় করা হয়েছে। যে সকল সড়কের পার্শ্ব প্রকল্প এলাকা নির্বাচন করা হয়েছে, তা ম্যাপ ১, ২ ও ৩-এ দেখানো হলো এবং প্রকল্পের কম্পোনেন্ট ওয়ারী রাস্তাসমূহ এ ৩টি ম্যাপ ও ম্যাপ-৪ এ দেখানো হলো।

সারণী-২.৩ প্রকল্প এলাকার এবং নিয়ন্ত্রণ এলাকার নমুনা খানাসমূহের উত্তরদাতার সংখ্যা ও বিন্যাস

জেলা	উপজেলা	প্রকল্প এলাকা	নিয়ন্ত্রণ এলাকা	সর্বমোট
		প্রতি জেলার উত্তরদাতা/খানাসমূহ	প্রতি জেলার উত্তরদাতা/খানাসমূহ	প্রতি জেলার উত্তরদাতা/খানাসমূহ
পঞ্চগড়	পঞ্চগড় সদর	১১৪	৫৭	১৭১
পঞ্চগড়	তেঁতুলিয়া			
দিনাজপুর	পার্বতীপুর	৫৭	৫৭	১৭১
নীলফামারী	সৈয়দপুর	৫৭		
কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর	৫৭	৫৭	১৭১
ময়মনসিংহ	নান্দাইল	৫৭		
কুড়িগ্রাম	কুড়িগ্রাম সদর	১১৪	৫৭	১৭১
কুড়িগ্রাম	উলিপুর			
নেত্রকোণা	নেত্রকোণা সদর	১১৪	৫৭	১৭১
নেত্রকোণা	কেন্দুয়া			
দিনাজপুর	ফুলবাড়ি	১১৫	৫৭	১৭২
দিনাজপুর	বিরামপুর			
কুমিল্লা	কুমিল্লা সদর	১১৫	৫৮	১৭৩
কুমিল্লা	বরুড়া			
সর্বমোট		৮০০	৪০০	১২০০

RHD ROAD NETWORK, DHAKA & MYMENSINGH ZONE



Legend
Road Studied

a. RIC
 b. PRMC
 c. PBRMCM
 d. RSC

Government of the People's Republic of Bangladesh
 Ministry of Communication
 Roads and Highways Department
 HDM Circle, RHD
 Sarak Bhaban, Ramna, Dhaka-1000
 Bangladesh
 URL: www.rhd.gov.bd

RHD Roads
 National Highway
 Regional Highway
 Zila Road

Roads Under Construction/ Not Accessible
 National Highway
 Regional Highway
 Zila Road

RHD Ferry
 Railway

Boundary
 International
 Zone
 Circle
 Division

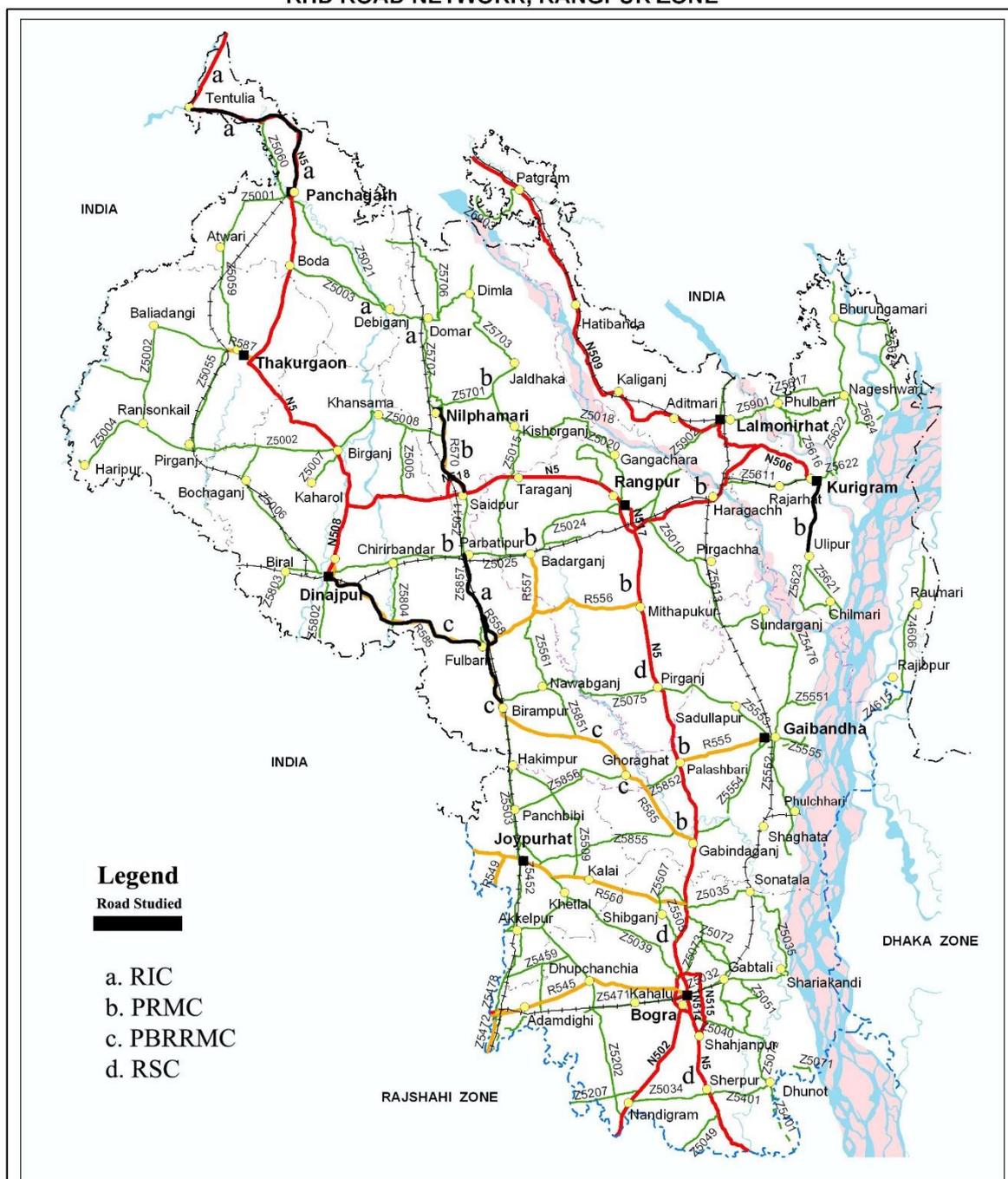
Head Quarter
 District
 Upazila

Sea/River/Char Land
 Sea/River
 Char Land

0 3 6 12 18 24 30
 Kilometers
 R.F 1 : 1150,000

Data Sources:
 1. RHD Road-Centerline GPS Survey 2002- 04, 2012, Road Information from RHD Field Divisions based on the latest Road Reclassification by the Planning Commission of Bangladesh
 2. River Layer from FAP-19 of WARPO, 1996
 3. International Boundary Layer from FAP-19 of WARPO, 1995
 4. Head Quarters Layer from LGED Thana Base Map, 1992
 5. RHD Ferry Layer from RHD LRP Data, 2004
 6. Railway Layer from FAP-19 of WARPO, 1992

RHD ROAD NETWORK, RANGPUR ZONE



Legend

Road Studied



- a. RIC
- b. PRMC
- c. PBRMRC
- d. RSC

RHD Roads

- National Highway
- Regional Highway
- Zila Road
- - - National Highway (Under Construction/Not Accessible)
- - - Regional Highway (Under Construction/Not Accessible)
- - - Zila Road (Under Construction/Not Accessible)
- ▲ RHD Ferry
- + + + Railway

Boundary

- - - International
- - - Zone
- Circle
- - - Division

Head Quarter

- District
- Upazila

Sea/River/Char Land

- Sea/River
- Char Land



Government of the People's Republic of Bangladesh
 Ministry of Communication
 Roads and Highways Department
 HDM Circle, RHD
 Sarak Bhaban, Ramna, Dhaka-1000
 Bangladesh
 URL: www.rhd.gov.bd

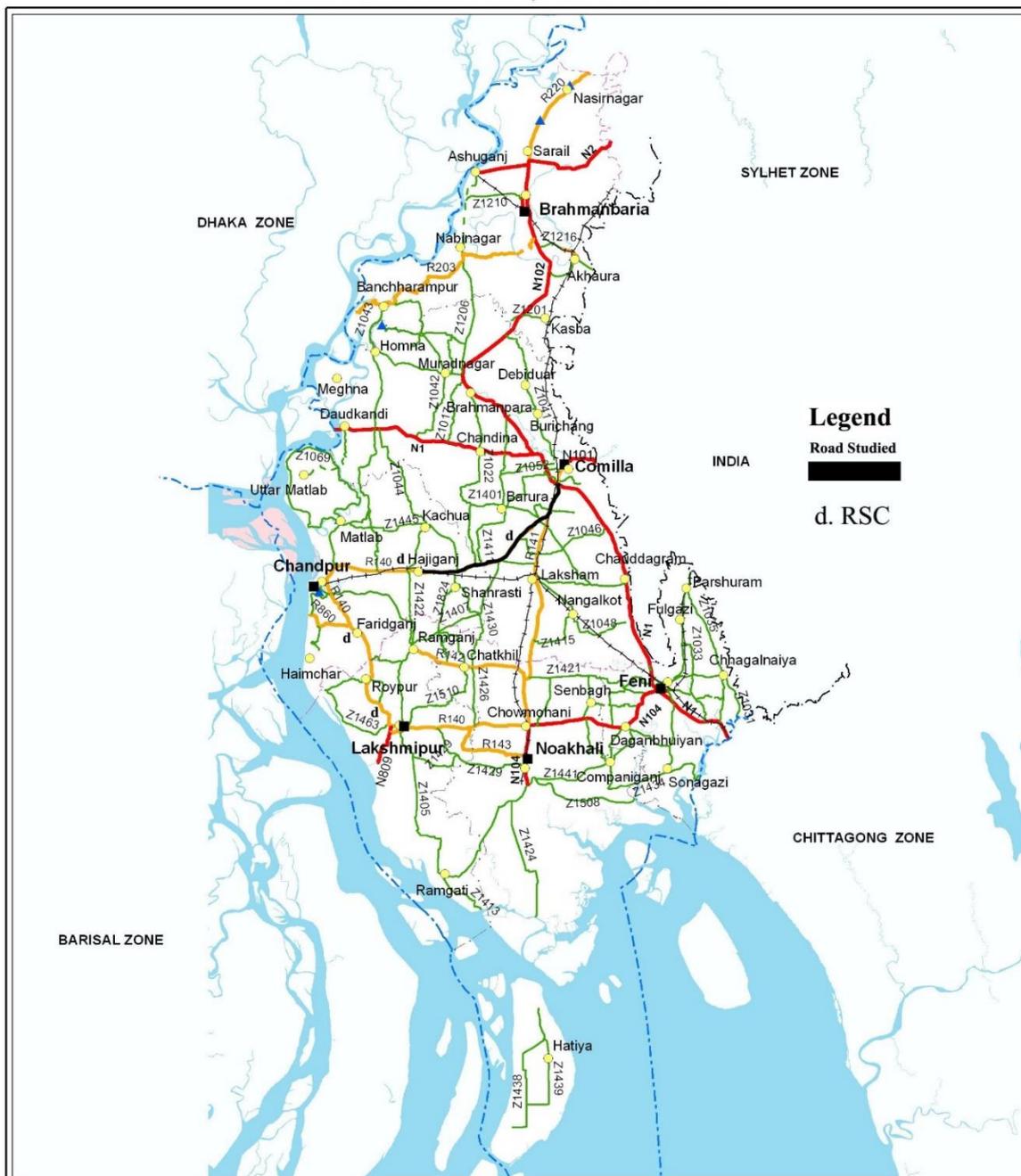


RF 1 : 1170,000

Data Sources:

1. RHD Road-Centerline GPS Survey 2002-04, 2012 Road Information from RHD Field Divisions based on the latest Road Reclassification by the Planning Commission of Bangladesh
2. River Layer from FAP-19 of WARPO, 1996
3. International Boundary Layer from FAP-19 of WARPO, 1995
4. Head Quarters Layer from LGED Thana Base Map, 1992
5. RHD Ferry Layer from RHD LRP Data, 2004
6. Railway Layer from FAP-19 of WARPO, 1992

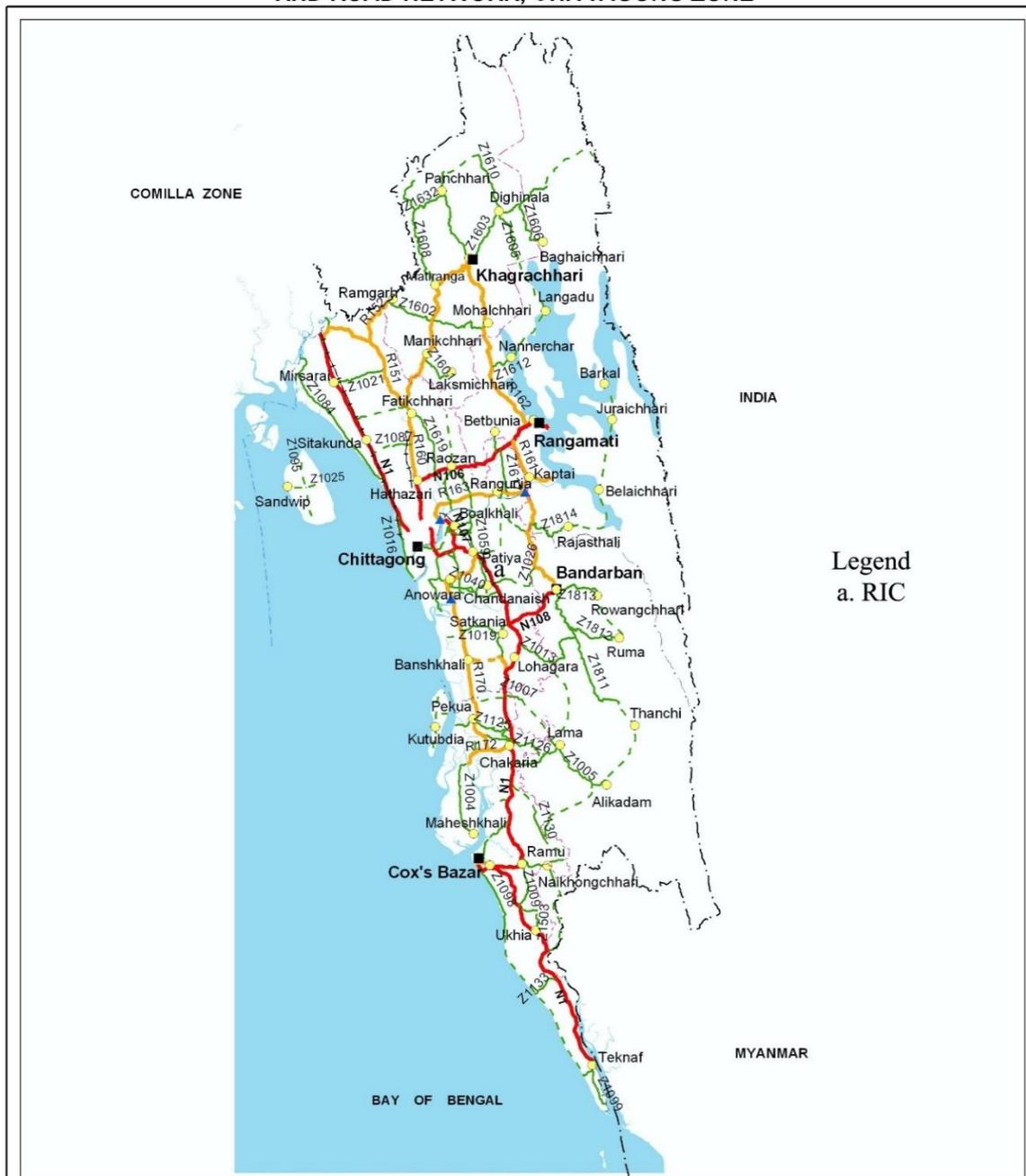
RHD ROAD NETWORK, COMILLA ZONE



 <p>Government of the People's Republic of Bangladesh Ministry of Communication Roads and Highways Department</p> <p>HDM Circle, RHD Sarak Bhaban, Ramna, Dhaka-1000 Bangladesh URL: www.rhd.gov.bd</p>	<p>RHD Roads</p> <ul style="list-style-type: none"> — National Highway — Regional Highway — Zila Road <p>Roads Under Construction/ Not Accessible</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - National Highway - - - Regional Highway - - - Zila Road <ul style="list-style-type: none"> ▲ RHD Ferry —+— Railway 	<p>Boundary</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - International - - - Zone — Circle - - - Division <p>Head Quarter</p> <ul style="list-style-type: none"> ● District ● Upazila <p>Sea/River/Char Land</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sea/River ■ Char Land 	<p style="text-align: right;">0 5 10 20 30 40 Kilometers</p> <p style="text-align: right;">R.F 1 : 1280,000</p> <p>Data Sources:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RHD Road-Centerline GPS Survey 2002-04, 2012 Road Information from RHD Field Divisions based on the latest Road Reclassification by the Planning Commission of Bangladesh 2. River Layer from FAP-19 of WARPO, 1996 3. International Boundary Layer from FAP-19 of WARPO, 1995 4. Head Quarters Layer from LGED Thana Base Map, 1992 5. RHD Ferry Layer from RHD LRP Data, 2004 6. Railway Layer from FAP-19 of WARPO, 1992
--	--	--	---

Printed and Published by HDM Circle, RHD, 2013

RHD ROAD NETWORK, CHITTAGONG ZONE



Legend
a. RIC

Government of the People's Republic of Bangladesh
Ministry of Communication
Roads and Highways Department

HDM Circle, RHD
Sarak Bhaban, Ramna, Dhaka-1000
Bangladesh
URL: www.rhd.gov.bd

RHD Roads

- National Highway
- Regional Highway
- Zila Road

Roads Under Construction/ Not Accessible

- - - National Highway
- - - Regional Highway
- - - Zila Road

- ▲ RHD Ferry
- + + + Railway

Boundary

- - - International
- - - Zone
- - - Circle
- - - Division

Head Quarter

- District
- Upazila

Sea/River/Char Land

- Sea/River
- Char Land

0 4 8 16 24 32 40 48
Kilometers

R F 1 : 1800,000

Data Sources:

1. RHD Road-Centerline GPS Survey 2002- 04 Road Information from RHD Field Divisions based on the latest Road Reclassification by the Planning Commission of Bangladesh
2. River Layer from FAP-19 of WARPO, 1996
3. International Boundary Layer from FAP-19 of WARPO, 1995
4. Head Quarters Layer from LGED Thana Base Map, 1992
5. RHD Ferry Layer from RHD LRP Data, 2004
6. Railway Layer from FAP-19 of WARPO, 1992

২.০৫ গুণগত (Qualitative) তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহঃ

গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য অনুচ্ছেদ ২.০৩ (গ)-এ বর্ণিত ৫টি পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছেঃ

(ক) ডকুমেন্ট পর্যালোচনাঃ প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি, প্রকল্পের ভৌত ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জিত অগ্রগতির তুলনা ইত্যাদি ছাড়াও প্রকল্পের প্রভাব নির্ণয়ের জন্যে মূলতঃ প্রকল্পের ডিপিপি ও পিসিআর পর্যালোচনা করা হয়েছে। ২৯-০২-২০১৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত টেকনিক্যাল কমিটির আলোচনা অনুযায়ী এডিবি কর্তৃক প্রণীত ‘প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন’ সংগ্রহ করে পর্যালোচনা করা হয়েছে। ২০-০৩-২০১৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কসমূহ কোন পদ্ধতিতে নির্বাচন করা হয়েছে, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা হয়েছে কিনা ইত্যাদিসহ নির্বাচিত পদ্ধতি সম্পর্কে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করে প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

প্রকল্পের ক্রয়-প্রক্রিয়া পরীক্ষা করার জন্যে প্রকল্পের সেবা (Service), মালামাল (Goods) ও কার্য (Works) ক্রয়-এর তালিকা পর্যালোচনা করা হয় এবং ক্রয় কার্য ক্রয়ের ৪টি প্যাকেজের ক্রয়-কার্য পরীক্ষা করা হয়। এ জন্য সংযুক্তি-৫-এ বর্ণিত চেকলিস্ট অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করে প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

(খ) অবকাঠামোর বাস্তব (Physical) অবস্থা পর্যবেক্ষণঃ সারণী ২.৪ অনুযায়ী সড়ক, সেতু ও কালভার্টসমূহের নির্মাণ/রক্ষণাবেক্ষণ/উন্নয়ন অবকাঠামোসমূহের বাস্তবায়ন কাজের বাস্তব অবস্থা যাচাই করা হয়েছে। এ কাজে সংযুক্তি-৪ অনুসরণ করা হয়েছে। একজন পুরকৌশলীর অধীনে প্রশিক্ষিত তথ্য সংগ্রহকারী এ কাজে নিয়োজিত করা হয়েছে। পর্যবেক্ষণে প্রকল্পের কম্পোনেন্টসমূহের অবস্থা, ইহার ব্যবহার ও কার্যকারিতা ইত্যাদি সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্পের অবকাঠামোসমূহের বাস্তব যাচাইকালে রোড সেইফটি কম্পোনেন্টের আওতায় নির্বাচিত সড়কসমূহের মধ্যে ১টি সড়কে কতটি দুর্ঘটনা ব্লাক স্পট ছিল, কতটির নিরাপত্তা ব্যবস্থার উন্নয়ন করা হয়েছে এবং এতে কি কি পূর্তকাজ করা হয়েছে, উহার তথ্য সংগ্রহ করে প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

মাঠ পর্যায়ে অবকাঠামো পর্যবেক্ষণের নমুনা নির্বাচনঃ ৮ জেলার ১৪টি উপজেলার নির্মিত অবকাঠামোসমূহের বাস্তব যাচাইয়ের জন্যে সীমিত সময় বিবেচনায় সড়কের দৈর্ঘ্যের ২৫% হতে ৩০% নমুনা অবকাঠামোর তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে, যা সারণী ২.৪ এ দেয়া হলো।

সারণী ২.৪ জেলা ভিত্তিক অবকাঠামো এবং নমুনার বিভাজন

জেলা	অঞ্চল	সড়কের নাম	প্রকল্পে নির্মিত অবকাঠামো (কিমি)	মাঠ পর্যায়ে যাচাইকৃত নমুনা অবকাঠামো (কিমি)
পঞ্চগড়	আরআইসি	পঞ্চগড়-তেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়ক	৫৩.১	১৫
দিনাজপুর	আরআইসি	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ী-মধ্যপাড়া সড়ক	২৭.৫	১০
নীলফামারী	পিআরএমসি	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়ক	১৬.০	৮
কিশোরগঞ্জ	আরআইসি	নান্দাইল –কিশোরগঞ্জ সড়ক	১৫.৮	৫
		কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়ক	১৪.৭৭৫	৫
কুড়িগ্রাম	পিআরএমসি	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক	১৬.০	৫

নেত্রকোণা	পিআরএমসি	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়ক	১৪.০	৫
	পিবিআরআরএমসি	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়ক (R370)	১০.০	৫

দিনাজপুর	পিবিআরআরএমসি	গোবিন্দগঞ্জ-ঘোড়াঘাট-বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়ক	৫৫.০	১৫
কুমিল্লা	আরএসসি	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ক	৬৩.৭	২০
সর্বমোট			২১০.৮৭৫	৯৩

(গ) কেআইআই (KII): মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান প্রধান উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে তথ্য সংগ্রহের অন্যতম উপায় (DCI) হিসেবে প্রকল্প সম্পর্কে জ্ঞাত সরকারী কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, এনজিও প্রতিনিধি, মহিলা প্রতিনিধি, উপকারভোগী, সুধীজন, শিক্ষক, ব্যবসায়ী, সড়ক ব্যবহারকারী ইত্যাদি Stakeholder গণের কেআইআই গ্রহণ করা হয়েছে। সমীক্ষার প্রয়োজনীয়তা, প্রকল্পের অবস্থানের বিস্তৃতি ইত্যাদি বিবেচনা করে সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকার প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা হিসেবে ৮টি জেলার ১৪টি উপজেলার সারণী ২.৫ এ বর্ণিত সংখ্যক কেআইআই গ্রহণ করা হয়েছে।

সারণী ২.৫ কেআইআই ব্যক্তিবর্গ ও সংখ্যা

ক্রমিক নং	কেআইআই স্টেকহোল্ডার	সংগৃহীত কেআইআই এর সংখ্যা
১	স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা	১৪ জন
২	সওজ এর কর্মকর্তা	৯ জন
৩	জনপ্রতিনিধি	১৪ জন
৪	মহিলা প্রতিনিধি	১৪ জন
৫	এলাকার মেম্বর, স্কুলশিক্ষক, পরিবহন সমিতির সদস্য ও যানবাহন চালক	৬৭ জন
সর্বমোট		= ১১৮ জন

(ঘ) এফজিডি (FGD): মাঠ পর্যায়ের বাস্তব তথ্য প্রাপ্তির সুবিধার্থে উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার সভাপতিত্বে উপজেলা সদরে এফজিডি অনুষ্ঠান করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডি তে আলোচকবৃন্দ হিসেবে নিম্নের Stakeholder গণ অন্তর্ভুক্ত ছিলেন।

সারণী ২.৬ এফজিডি-তে অংশগ্রহণকারী আলোচকবৃন্দ

ক্রমিক নং	আলোচকের পদবী/পেশা	সংখ্যা
১	উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তা	১ জন
২	সওজ এবং আইএমইডি প্রতিনিধি	২ জন
৩	উপজেলা পর্যায়ের মহিলা কর্মকর্তা কিংবা স্কুল/কলেজের মহিলা শিক্ষক	১ জন
৪	ইউনিয়ন পরিষদের চেয়ারম্যান/সচিব	২ জন
৫	সড়ক ব্যবহারকারী, ওয়ার্ড মেম্বর, স্কুল শিক্ষক	৩ জন
৬	পরিবহন মালিক সমিতির প্রতিনিধি/পরিবহন চালক সমিতির প্রতিনিধি	১ জন
সর্বমোট		১০ জন

এফজিডির নির্বাচিত স্থান এবং সংখ্যা: আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের ৪টি কম্পোনেন্টের কাজের প্রকৃতি অনুযায়ী প্রত্যেক কম্পোনেন্টে কমপক্ষে ১টি করে মোট ৬টি এফজিডি অনুষ্ঠান নমুনা হিসেবে প্রতিনিধিত্বমূলক বিবেচনা করা হয়। অতএব প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্যে ৬টি এফজিডি পরিচালনা করা হয় এবং স্থানসমূহ সারণী ২.৭ এ উল্লেখ করা হলো।

সারণী ২.৭ এফজিডি অনুষ্ঠানের নির্বাচিত স্থানসমূহ ও সংখ্যা

ক্রমিক নং	কম্পোনেন্টের নাম	সড়কের দৈর্ঘ্য (কিমি)	নমুনা জেলা	এফজিডির স্থান (উপজেলা সদর) ও এফজিডির সংখ্যা
১	আরআইসি	১৪৫	পঞ্চগড়	পঞ্চগড় = ১টি
			কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ = ১টি
২	পিআরএমসি	৪৪৯	নীলফামারী	সৈয়দপুর = ১টি
			নেত্রকোণা	নেত্রকোণা = ১টি
৩	পিবিআরআরএমসি	১০৫	দিনাজপুর	ফুলবাড়ি = ১টি
৪	আরএসসি	১৯৫	কুমিল্লা	বরুড়া = ১টি
সর্বমোট =				= ৬টি

৬) স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালাঃ পরিমানগত তথ্য সংগ্রহ করার শেষ পর্যায়ে প্রকল্প এলাকায় ১টি স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার (TOR অনুযায়ী) আয়োজন করা হয়েছে। নেত্রকোণা-পূর্বধলা-হুগলা-ধৌবাউড় সড়কে পিআরএমসি'র কাজ করা হয়েছে। নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ- সড়কে পিবিআরআরএমসি'র কাজ করা হয়েছে। ধৌবাউড়া একটি সীমান্ত উপজেলা। সবদিক বিবেচনা করে ধৌবাউড়া-তে স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা অনুষ্ঠান করার জন্যে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। এ কর্মশালায় প্রকল্পের স্টেকহোল্ডার ও সুবিধাভোগীদের সঙ্গে প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে আলোচনা করা হয়েছে।

২.০৬ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণঃ মাঠ-পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের জন্যে কমপক্ষে স্নাতক ডিগ্রীধারী কিংবা প্রকৌশল ডিপ্লোমাধারী এবং তথ্য সংগ্রহে পর্যাপ্ত জ্ঞান ও অভিজ্ঞতা সম্পন্ন ১২ জন তথ্য সংগ্রহকারী যথাসময়ে নিয়োগ দেয়া হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারীদের কাজ তদারকির জন্যে ৩জনকে সুপারভাইজার হিসেবে দায়িত্ব দেয়া হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজারগণকে ২ দিনের প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়। প্রশিক্ষণের পর তাদেরকে মাঠে প্রেরণ করা হয়। তথ্য-সংগ্রহকারী কর্তৃক মাঠ পর্যায়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের সময় সুপারভাইজারগণ তথ্যসংগ্রহের কাজ তত্ত্বাবধান করেন। এছাড়াও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের Key Technical Personnel বৃন্দ উহা তদারকি ও মনিটরিং করেন।

২.০৭ উপাত্ত সংগ্রহ, প্রক্রিয়াকরণ এবং বিশ্লেষণ (Data collection, processing and analysis):

সংখ্যাগত খানাভিত্তিক সমীক্ষার প্রশ্নমালা স্টিয়ারিং কমিটিতে অনুমোদনের পর মাঠ পর্যায় হতে তথ্য সংগ্রহকারীদের মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। এরপর সংগৃহীত অপরিমার্জিত (Raw) তথ্য-উপাত্তসমূহ পরিমার্জন করা হয় এবং কম্পিউটারে এন্ট্রি করার লক্ষ্যে “কোডিং” করা হয়। তথ্য-উপাত্ত কম্পিউটারে এন্ট্রি এবং প্রয়োজনীয় বিশ্লেষণের জন্যে কম্পিউটার প্রোগ্রাম SPSS প্যাকেজ ব্যবহৃত হয়। গুণগত তথ্য-উপাত্তসমূহ মাঠ পর্যায় হতে তথ্য সংগ্রহকারী এবং Key Technical Personnel কর্তৃক প্রশ্নমালা, নির্দেশিকা, চেক-লিস্ট এবং স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য-উপাত্তসমূহ কম্পিউটারে MS-Excel Programme এর মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

তৃতীয় অধ্যায়

প্রকল্পের ডকুমেন্ট পর্যালোচনা

৩.০১ ভূমিকাঃ

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)” শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান প্রধান উদ্দেশ্যের অন্যতম প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা এবং অর্জিত অগ্রগতি পর্যালোচনা করা এবং বিচ্যুতি ও প্রতিবন্ধকতার কারণসমূহ চিহ্নিত করা। এ উদ্দেশ্যে প্রকল্পের ডিপিপি, পিসিআর, এডিবি কর্তৃক প্রকাশিত সমাপ্তি প্রতিবেদন, সড়ক মাস্টার প্ল্যান ইত্যাদি পর্যালোচনা করে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নে বর্ণনা করা হলো।

৩.০২ প্রকল্পের অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

অত্র প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১.০৪ হতে দেখা যায়, প্রকল্পের মূল অনুমোদিত ব্যয় ১০৯২.৯৩ কোটি টাকা; ১ম সংশোধিত ডিপিপি’তে মোট ব্যয়ের কোন পরিবর্তন হয় নি; ২য় সংশোধিত ডিপিপি’তে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ১২২৩.৯২৮১ কোটি টাকা নির্ধারণ করা হয়েছিল। ৩য় সংশোধিত ডিপিপি’তে মোট অনুমোদিত ব্যয় ৯৮০.৩৪ কোটি টাকা। প্রকল্পের তৃতীয় সংশোধিত ডিপিপি’র ভিত্তিতে পিসিআর অনুযায়ী অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন নিম্নের সারণী ৩.১ এ দেখানো হলো।

সারণী ৩.১ আরএনআইএমপি-২ শীর্ষক প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন।

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	৩য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী			ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		ব্যয় বৃদ্ধি/হ্রাস +/- (%)
	অঙ্গ	পরিমাণ	ব্যয়	বাস্তব	ব্যয়	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	জিওবি সংস্থাপন ব্যয়:					
১.	বেতনভাতাদি ও অন্যান্য	থোক	৫১০.৬৫	থোক	৩৫৫.০৫	(-) ১৫৫.৬ (৩০.৪৭%)
	ভৌত নির্মাণ কাজ:					
২.	অফিস ভবন নির্মাণ	২টি	২৪৪.০০	২টি	১২৩.৫৭	(-) ১২০.৪৩ (৪৯.৩৬%)
৩.	পরিদর্শন Hut নির্মাণ	১৪টি	৪৪.৯৭	১৪টি	১৮.৮২	(-) ২৬.১৫ (৫৮.১৪%)
	পূর্ত নির্মাণ কাজ:					
৪.	সড়ক উন্নয়ন কম্পোনেন্ট (RIC)	১৪৫.১৮ কিমি	৩২৬৩৫.২৫	১৪৫.১৮ কিমি	৩২৬৩৫.২৫	০.০০
৫.	পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কম্পোনেন্ট (PRMC)	৪৪৯ কিমি	৯৭৬৪.০৬	৪৩০ কিমি	৯৬১৩.৯০	(-) ১৫০.১৬ (১.৫৩%)
৬.	পারফরমেন্স বেইজড রুটিন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কম্পোনেন্ট (PBRRMC)	১০৫ কিমি	৬৩২.৮৫	১০৫ কিমি	৬৩২.৮৫	০.০০
৭.	সড়ক নিরাপত্তা কম্পোনেন্ট (RSC)	১৯৫ কিমি	৯৭৫.০০	১৯৫কিমি	৯৫৪.১৬	(-) ২০.৮৪ (২.১৩%)
৮.	যানবাহন	৪৬ টি	১৩৩৭.৩৩	৪৬টি	১১৮৩.৩১	(-) ১৫৪.০২ (১১.৫২%)
৯.	অফিস আসবাবপত্র ও ইকুইপমেন্টস	৯৪ টি	৪৫.২৯	৯৪টি	৪০.১৪	(-) ৫.১৫ (১১.৩৭%)

১০.	ভূমি অধিগ্রহণ এবং পুনর্বাসন	৫৯৮.৫৪ একর	১৯৩১৯.৪৩	৫৯৮.৫৪ একর	১৯৩০৭.৫১	(-) ১১.৯২ (০.০৬%)
১১.	ইউটিলিটি শিফটিং	থোক	১১০৫.০৬	থোক	১১০৫.০৬	০.০০
১২.	রেলওয়ে লেবেল ক্রসিং	৩ টি	১৫০.৭৬	৩টি	১৫০.৭৬	০.০০
	পরামর্শক সেবা:					
১৩.	সুপার ভিশন (বৈদেশিক)	২৬২.৫৮ জন-মাস	২৭৩৮.০৩	২৬২.৫৮ জন-মাস	২৬৭০.১৬	(-) ৬৭.৮৭ (২.৪৮%)
১৪.	সুপার ভিশন (স্থানীয়)	১২৭৪.৭৬ জন-মাস	১৫৭৪.৩৫	১২৭৪.৭৬ জন-মাস	১৫৩৫.৮০	(-) ৩৮.৫৫ (২.৪৫%)
১৫.	ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ক্ষতিপূরণ কাজে (LARAP) এনজিও সেবা	থোক	২৯৫.০০	থোক	২৮১.১১	(-) ১৩.৮৯ (৪.৭১%)
১৬.	রোড মাস্টার প্লান প্রণয়ন	থোক	৪৫০.০০	থোক	৪৫০.০০	০.০০
১৭.	বহি: অডিট	থোক	৯৫.০০	থোক	৯৫.০০	০.০০
১৮.	ট্যাক্স, ভ্যাট (পরামর্শক সেবা সংক্রান্ত)	থোক	১৪৫০.০০	থোক	১১৫২.৮০	(-) ২৯৭.২ (২০.৫০%)
	কনটিনজেন্সি:					
১৯.	ফিজিক্যাল এবং প্রাইস (প্রাইস এডজাস্টমেন্ট)	থোক	২৩৫৪৫.৯৭	থোক	২১১৪৩.১৯	(-)২৪০২.৭৮ (১০.২০%)
২০.	নির্মাণকালীন সুদ	থোক	১১২১.০০	-	০.০০	(-) ১১২১ (১০০%)
	সর্বমোট=		৯৮০৩৪.০০		৯৩১১৫.৪৪	(-) ৪৯১৮.৫৬ (৫.০২%)

উপরের সারণী থেকে দেখা যায়, চূড়ান্তভাবে প্রকৃত প্রকল্প ব্যয় ৯৩১১৫.৪৪ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ডিপিপি'র চেয়ে ৫.০২% কম। প্রকল্পের জনবলের বেতনভাতা, অফিস ভবন নির্মাণ, যানবাহন ক্রয়, সুপারভিশন কনসালট্যান্টের পরামর্শক ব্যয়, ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ক্ষতিপূরণ কাজে এনজিও সেবা, ট্যাক্স-ভ্যাট, প্রাইস এডজাস্টমেন্ট ইত্যাদি খাতে ৩৭.৯৮ কোটি টাকা কম খরচ হওয়ায় এবং এডিবি ঋণের নির্মাণকালীন সুদ কার্যকর না হওয়ায় ১১.২১ কোটি টাকা অর্থাৎ মোট ৪৯.১৮ কোটি টাকা অব্যয়িত থাকে।

এছাড়া পিআরএমসি কম্পোনেন্টে দেখা যায়, ৪৪৯ কিলোমিটার সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও চূড়ান্ত বিল পরিশোধের পরিমাপ অনুযায়ী- দেখা যায় মোট ৪৩০ কিলোমিটারে কাজ হয়েছে; পিআরএমসি'র ১৪টি চুক্তির মধ্যে কিশোরগঞ্জ-ভৈরব বাজার সড়কের ২৯.০০ কিলোমিটারের ১২.৫৪% কাজ সম্পন্ন হয়েছে; অবশিষ্ট কাজ হয়নি। ফলে মোট সম্পাদিত কাজের দৈর্ঘ্য কমেছে (পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য)।

৩.০৩ প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জিত অগ্রগতিঃ

প্রকল্পটির মূল ডিপিপি অনুযায়ী উহার বাস্তবায়নের জন্যে যে সময়সীমা তথা লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়নি। অত্র প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১.০৫ হতে দেখা যায়, প্রকল্পটির মূল সময় ছিল জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত অর্থাৎ ৬ বছর। কিন্তু বাস্তবে ইহা সমাপ্ত হয়েছে জুন, ২০১৩ অর্থাৎ অতিরিক্ত প্রায় ৩ বছর বেশি সময় লেগেছে। সারণী ৩.২-এ প্রকল্পের সংশোধিত লক্ষ্যমাত্রা এবং এর বিপরীতে বাস্তব অগ্রগতি লক্ষ টাকায় এবং শতকরা হারে দেখানো হলো।

অর্থ বৎসর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা			অবমুক্ত অর্থ	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি				
	মোট	টাকা (জিওবি)	পি.এ		মোট	টাকা (জিওবি)	পি.এ	বাস্তবায়ন %	ক্রমপূর্ণিত বাস্তবায়ন %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৪-২০০৫									
২০০৫-২০০৬									
২০০৬-২০০৭									
২০০৭-২০০৮	১৫২০০.০০	৬৬০০.০০	৮৬০০.০০	১২২৩২.০০	১০৯১২.১৭	৫২৫৮.৯৬	৫৬৫৩.২১	১১.১৪	১১.১৪%
২০০৮-২০০৯	২১৯৭৫.০০	৮৪৭৫.০০	১৩৫০০.০০	১৮১৮৬.০০	১৫৭৩০.৭০	৮৪৪২.৩০	৭২৮৮.৪০	১৪.১৪	২৫.৫৪%
২০০৯-২০১০	৩০১৮১.০০	১৫২৮১.০০	১৪৯০০.০০	৩০১৮১.০০	২৩৫৪২.৪৪	১৪৯৯০.৯৬	৮৫৫১.৪৮	২১.৭৪	৪৭.২৮%
২০১০-২০১১	২০১৯৫.০০	৬৯৭৫.০০	১৩২২০.০০	১৯৩৮৫.০০	১৭৪৮৪.১৮	৬৯৬৭.৯৮	১০৫১৬.১৭	১.৮৮	৪৯.১৬%
২০১১-২০১২	১৯৪০০.০০	৪৫০০.০০	১৪৯০০.০০	১৮৯৮০.০০	১৮৮১৬.০৯	৪৪৮৮.৩৯	১৪৩২৭.৭০	৩০.৭০	৭৯.৮৬%
২০১২-২০১৩	৫৩৬৩.০০	১৯৭৫.০০	৩৪০৬.০০	১০৪৩২৬.৩৪	৯১৮৪৭.৭১	১৯৫৭.০০	৩৪০৫.১৪	১৮.৪৪	৯৮.৩০%

৩.০৪ প্রকল্প বিলম্বিত হওয়ার কারণসমূহঃ

এডিবি কর্তৃক প্রকল্পের প্রারম্ভিক মূল্যায়নে প্রাক-নির্মাণ কার্যাবলীসহ প্রকল্পের মেয়াদ নির্ধারণ করা হয়েছিল ৫ বছর (২০০৪-২০০৮); মূল ডিপিপি'তে সময় নির্ধারণ করা হয়েছিল ৬ বছর কিন্তু প্রকৃতপক্ষে সময় লেগেছে ৯ বছর (২০০৪-২০১৩) অর্থাৎ প্রকল্পের Time over-run ১৫০%। মার্চ, ২০১৪-এ এডিবি কর্তৃক প্রকাশিত সমাপ্তি প্রতিবেদনে প্রকল্প বিলম্ব হওয়ার যে কারণসমূহ উল্লেখ করা হয়েছে তা নিম্নরূপঃ

১. এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক কর্তৃক ঋণ সহায়তাপুষ্টি প্রকল্পের ঋণ মঞ্জুর হয় ২০ নভেম্বর, ২০০৩। ঋণচুক্তি স্বাক্ষরিত হয় ২৫ জুন, ২০০৪ এবং তা কার্যকর হয় ২৩ নভেম্বর, ২০০৪ থেকে। ঋণ চুক্তির সময়সীমা ছিল ৩০ ডিসেম্বর, ২০০৮। সে অনুযায়ী প্রকল্পের নির্মাণ কাজের জন্য নির্ধারিত সময় ছিল মে, ২০০৫। কিন্তু প্রকল্পের শুরুতে ক্রয়-প্রক্রিয়া দীর্ঘায়িত হওয়ায় প্রকল্পটি নির্মাণ কাজ ৩৫ মাস বিলম্বে শুরু হয়।
২. এছাড়াও প্রকল্পের “সুপারভিশন কনসালট্যান্টস” নিয়োগে এবং পূর্তকাজের কার্যাদেশ প্রদানে এবং সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন প্রক্রিয়াতেও বিলম্ব হয়। ২০০৫ সালের জুন মাসে প্রকল্পের বাস্তব কাজ শুরু হওয়ার কথা থাকলেও প্রকৃতপক্ষে তা শুরু হয় মে, ২০০৮ এ।
৩. ২০০৮-১০ সময়ে প্রকল্পের কাজ চলাকালীন সময়ে ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন (Resettlement) কাজে দীর্ঘসূত্রতার কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়।
৪. পূর্তকাজের বিশেষতঃ চুক্তি নং-আরআইসি-৪ (চট্টগ্রাম-দোহাজারী সড়কের পটিয়া বাইপাস অংশ) এর ঠিকাদারের যথাযথ তৎপরতার অভাব।
৫. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং বনবিভাগ কর্তৃক ইউটিলিটি সরানো এবং এর গাছ কাটায় অস্বাভাবিক বিলম্বের (Inordinate delay) কারণেও প্রকল্প বিলম্বিত হয়।

বিলম্বের কারণসমূহ বিশ্লেষণঃ

- এডিবি মূল্যায়ন প্রতিবেদন (appraisal) অনুযায়ী- প্রকল্পটির নির্মাণ কাজ মে, ২০০৫ হতে শুরু হয়ে ডিসেম্বর, ২০০৮ এ সমাপ্ত হওয়ার জন্যে নির্ধারিত ছিল। কিন্তু প্রকল্পের শুরুতেই কয়েকটি ক্ষেত্রে বিলম্ব হয়। ডিপিপি অনুমোদিত হয় নভেম্বর, ২০০৪-এ অর্থাৎ প্রকল্প শুরুর ৪ মাস পরে।

- অতঃপর ডিজাইন এবং টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরীর পর Prequalification আহ্বান করা হয় ২০০৬ সালের মে মাসে অর্থাৎ প্রকল্পের ডিজাইনে প্রাক-টেন্ডার পর্যন্ত সময় ব্যয় হয় প্রায় ১৮ মাস।
- Prequalification ও টেন্ডার প্রক্রিয়ায় সময় লাগে যথাক্রমে ১৪ মাস ও ৪ মাস অর্থাৎ প্রকল্পের বাস্তব কাজ পূর্ব নির্ধারিত জুন, ২০০৫ এর স্থলে শুরু হয় মে, ২০০৮ এ।
- উপরের তথ্য হতে দেখা যায়, প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন, অনুমোদন, প্রকল্পের ডিজাইন, টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরী, ঠিকাদার নির্বাচন, চুক্তি স্বাক্ষর ইত্যাদি প্রক্রিয়ায় মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৪৯ মাস। এডিবি'র টার্গেট হতে উহার পার্থক্য ৩৫ মাস হলেও ক্রয়-প্রক্রিয়া এত মাস প্রলম্বিত হয়নি। ডিপিপি'র জন্যে ব্যয়িত ৪ মাস, টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরীর জন্যে ১২ মাস বিবেচনা করলে এবং টেন্ডারের জন্যে (৪+৪)=৮ মাস বিবেচনা করলে ক্রয়-প্রক্রিয়ায় প্রাক-নির্মাণকালীন প্রকৃত বিলম্ব $৪৯ - (৪+১২+৮) = ২৫$ মাস।

৩.০৫ প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কসমূহের নির্বাচন পদ্ধতি (Selection Process) পর্যালোচনা এবং প্রকল্পের আওতায় সড়ক রক্ষণাবেক্ষণঃ

৩.০৫.০১ সড়ক নির্বাচন পদ্ধতিঃ আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল পরিবহন দক্ষতা উন্নয়নে সাহায্য করা এবং জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়কের সুস্বয়ং উন্নয়নের মাধ্যমে সমন্বিত সড়ক নেটওয়ার্ক শক্তিশালী করা। এ উদ্দেশ্যকে সামনে রেখে এডিবি'র কারিগরি সহায়তা মঞ্জুরীর আওতায় দেশের উত্তর পশ্চিমাঞ্চল এবং মধ্য-উত্তরাঞ্চলের দিনাজপুর, গাইবান্ধা, কুড়িগ্রাম, লালমনিরহাট, নীলফামারী, পঞ্চগড়, রংপুর, জামালপুর, কিশোরগঞ্জ, ময়মনসিংহ, নেত্রকোণা, এবং শেরপুর জেলার ২৭টি সড়ক সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনা করার জন্যে নির্বাচন করা হয়। বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার যথা সরকারী কর্মকর্তা, সওজ-এর প্রকৌশলী, এনজিও, জনপ্রতিনিধি এবং সাধারণ সড়ক ব্যবহারকারীর সাথে এডিবি টিম অনেকগুলো পরামর্শকমূলক সভা (extensive consultative meeting) করেন। আলোচনায় প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে ১সেট মানদণ্ড ঠিক করা হয়। এ সকল মানদণ্ডের সাহায্যে ২৭টি সড়ক নির্বাচন করা হয়। ২৭টি সড়কের ১২টি উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলে এবং ১৫টি মধ্য-উত্তরাঞ্চলে।

এডিবি সহায়তাপুষ্ট সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় ১৭টি সড়ককে বিনিয়োগের জন্য উপযুক্ত হিসেবে চিহ্নিত করা হয় যার মোট দৈর্ঘ্য ৫১৬ কিলোমিটার (৩টি জাতীয় মহাসড়ক-১৬৫ কিমি, ১টি আঞ্চলিক মহাসড়ক-৬২ কিমি, এবং ১৩টি টাইপ-এ ফিডার সড়ক-২৮৯ কিমি)। পরিচালিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় প্রযুক্তিগত, সামাজিক ও আর্থিক সমীক্ষা অন্তর্ভুক্ত ছিল- যা নিম্নরূপ

- সামাজিক বিষয়াদি যথা জনসংখ্যার ঘনত্ব, বাড়ির ছাদে ব্যবহৃত উপকরণ এবং স্বাস্থ্যের স্তর।
- অর্থনৈতিক স্তর যথা বেকারত্বের হার, অকৃষি কর্মসংস্থান এবং অকৃষি আয়ের উৎস।
- সড়কের অবস্থা ও সড়কের যানবাহনের সংখ্যা যথা সড়কের রাফনেস সূচকের স্তর, সড়কের সার্বিক অবস্থা, যানবাহনের সংখ্যার স্তর (Traffic level) এবং অযন্ত্রচালিত যানবাহনের সংখ্যা।
- সড়ক নেটওয়ার্কের সংযোগ-বৃত্ত (network loop) সমাপ্ত না অসমাপ্ত।
- স্টেকহোল্ডারগণের সুপারিশের মান।

অগ্রাধিকার ভিত্তিক চিহ্নিত ১৭টি সড়কের ৬টি সড়ককে আরএনআইএমপি-১ এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

অবশিষ্ট সড়কগুলো হতে ৪টি সড়ককে আরএনআইএমপি-২ এর আওতায় উন্নয়নের জন্যে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। পরবর্তীতে সম্ভাব্যতা সমীক্ষার ভিত্তিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রকল্পের অপর ৩টি কম্পোনেন্টের সড়কসমূহ নির্বাচন করে এডিবি'র নিকট প্রেরণ করে। চূড়ান্তভাবে নিম্নরূপ ৪টি কম্পোনেন্টে সড়কসমূহ উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্যে নির্বাচন করা হয়ঃ-

- সড়ক ইমপ্লিমেন্ট কম্পোনেন্ট (RIC)
- পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কম্পোনেন্ট (PRMC)

- পারফরমেন্স বেইজড সড়ক রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ কম্পোনেন্ট (PBRRMC)
- সড়ক নিরাপত্তা কম্পোনেন্ট (RIC)

এডিবি'র একটি মিশন মে, ২০০৩ থেকে জুন, ২০০৩ পর্যন্ত সময়ে বাংলাদেশ সফর করে প্রকল্পের উপর মূল্যায়ন (appraisal) করেন।

৩.০৫.০২ প্রকল্পের আওতায় সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজ অন্তর্ভুক্ত সংক্রান্তঃ সাধারণত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজসমূহ সরকারের রাজস্ব খাতের ব্যয় বরাদ্দ দ্বারা সম্পন্ন করা হয়। কিন্তু সারাদেশের সকল সড়ক সাংবাৎসরিক মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসনের জন্যে প্রয়োজনীয় বাজেট বরাদ্দ না পাওয়ায় সড়ক মেরামত কাজ জমে থাকে বা Backlog হয়। এ প্রেক্ষিতে বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পসহ বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্পে রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি অন্তর্ভুক্ত করা হয়ে থাকে। এডিবি'র মূল্যায়নের ভিত্তিতে সমন্বিত সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের লক্ষ্যে আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পে পিআরএমসি ও পিবিআরআরএমসি তালিকাভুক্ত সড়কসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

৩.০৬ “পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন” কাজ পর্যালোচনাঃ

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় ইহার অন্যতম প্রধান উদ্দেশ্য ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন কাজ’ মার্চ, ২০০৯ এ যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকাশ করা হয়। মন্ত্রণালয় ২ জুন, ২০০৯-এ সড়ক মাস্টার প্ল্যান অনুমোদন করে। উল্লেখ্য যে, ইতিপূর্বে এডিবি'র TA প্রকল্পের আওতায় ১৯৯৪ সালে ১টি সড়ক মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন করা হয়েছিল যা বর্তমান মাস্টার প্ল্যান দ্বারা প্রতিস্থাপিত হয়েছে। উল্লেখ্য যে, NLTP^১-এর নির্দেশনা অনুযায়ী এ মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন করা হয়েছে।

বর্তমান সড়ক মাস্টার প্লানে সড়ক সেক্টরের বিদ্যমান সমস্যাসমূহ বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং এ সকল সমস্যা সমাধানে স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদী সমাধানের সুপারিশ করা হয়েছে। রোড মাস্টার প্ল্যান ২০০৯ এর সার্বিক অগ্রাধিকার নিম্নরূপঃ

- সওজ-এর আওতাধীন ২১,২৬৪ কিলোমিটার সড়ক প্রয়োজন অনুযায়ী রক্ষণাবেক্ষণের (Recurrent maintenance) জন্যে বছরভিত্তিক পূর্ণ ব্যয় (Full needs) নির্বাহের পরিকল্পনা গ্রহণ ও ব্যয় নির্বাহ করা ১ম অগ্রাধিকার।
- জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা সড়কের পুনর্বাসন (Rehabilitaiton)ও অগ্রাধিকারভিত্তিক বিবেচনা করতে হবে, বিলম্ব হলে ক্ষতি পুনরুদ্ধারে ব্যয় বাড়বে।
- ট্রাফিক প্রবৃদ্ধির সাথে সঙ্গতি রেখে ঠিক যে সময়ে প্রয়োজন ঠিক সে সময়েই সড়ক ও সেতু প্রকল্প নির্মাণের কর্মসূচি গ্রহণ।
- সেতু প্রতিস্থাপন ও মেরামত কর্মসূচিও একটি অগ্রাধিকার; কিন্তু সওজ-এর জনবলের সামর্থ্য বিবেচনায় রেখে পর্যায়ক্রমে তা বাস্তবায়ন করা।
- Axle Load নিয়ন্ত্রণ একটি উচ্চ অগ্রাধিকার (Utmost priority)

^১ = মন্ত্রিসভা কর্তৃক এপ্রিল, ২০০৪ এ অনুমোদিত।

যানবাহনের যে ওজনের জন্যে সড়ক ডিজাইন করা হয়, উহার চেয়ে বেশি ওজনের পণ্য বহন করলে যানবাহনের Axle এর মাধ্যমে উহা পেভমেন্টের ওপর চাপ-সৃষ্টি করে। ডিজাইনকৃত ভারবহন ক্ষমতার অতিরিক্ত ওজনবাহী যানবাহন চলাচলের ফলে সড়কের মারাত্মক ক্ষতি হয়। এক হিসেবে দেখা গেছে- এ ক্ষতি পুনরুদ্ধারে বাংলাদেশে বছরে প্রায় ৩০০ কোটি টাকা ব্যয় হবে। অপরদিকে, অতিরিক্ত Axle load বিবেচনা করে সড়ক ডিজাইন করাও অর্থনৈতিকভাবে লাভজনক নহে। এমতাবস্থায়, অতিরিক্ত মালামালবাহী যানবাহন তথা Axle load নিয়ন্ত্রণের কোন বিকল্প নেই।

সড়ক মাস্টার প্ল্যান উপদেষ্টা কমিটি কর্তৃক অনুমোদিত Road Sector Policy তে Axle load নিয়ন্ত্রণের জন্যে নীতিমালা অনুমোদন করা হয়েছে। উক্ত নীতিমালায় সরকার কর্তৃক multi-axle ট্রাকের আমদানি উৎসাহিত এবং 2-axle ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে নিষিদ্ধ করার বিধান রয়েছে। যেহেতু 2-axle ট্রাক সড়কের বেশি ক্ষতি করে, সেহেতু 2-axle ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে বন্ধের পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন (সূত্রঃ সড়ক মাস্টার প্ল্যান, ২০০৯)

এ সড়ক মাস্টার প্ল্যান মেয়াদে সম্ভাব্য ট্রাফিক প্রবৃদ্ধি অনুযায়ী যে সকল সড়ক ও সেতুসমূহ চিহ্নিত করা হয়েছে, উহার তালিকা এবং বর্তমান অবস্থা সারণী ৩.৩ এ দেখানো হলো।

সারণী ৩.৩ পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে প্রণয়নকৃত সড়ক মাস্টার প্ল্যান (২০০৯) এর প্রাধিকারভুক্ত প্রকল্প প্রণয়ন

ক্রমিক নং	সড়কের নাম এবং নম্বর	উন্নয়নের ধরন	সমাপ্তির টার্গেট বছর	বর্তমান অবস্থা (Present Status)
১.	ঢাকা-চট্টগ্রাম (এন-১)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০১০	কুমিল্লা রেলক্রসিং ফ্লাইওভার ও মহীপাল, ফেনী ফ্লাইওভার ব্যতীত সকল কাজ সম্পন্ন হয়েছে; শীঘ্রই সম্পূর্ণ চালু হবে।
২.	টঙ্গী-মাওনা (এন-৩)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০১৫	১ম অংশ- গাজীপুর চৌরাস্তা হতে মাওনা পর্যন্ত ২০১৫ সালে সমাপ্ত হয়। ২য় অংশ- টঙ্গী থেকে গাজীপুর চৌরাস্তা পর্যন্ত ৬ লেইন হিসেবে ২০১৪ সালে সমাপ্ত। বিআরটি-পৃথক লেইন নির্মাণ; এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক কর্তৃক ২০ কি:মি: দৈর্ঘ্যের প্রকল্প গ্রহণ; সংশোধিত লক্ষ্যমাত্রা- জুলাই, ২০১৬ হতে ডিসেম্বর, ২০১৮ পর্যন্ত।
৩.	ময়নামতি-ব্রাহ্মণবাড়িয়া (এন-১০২)	সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্যে ঝুঁকিপূর্ণ-বীক অপসারণসহ সংস্কার	২০১০	৪ লেইন+ ২ NMV লেইনসহ নির্মাণের ডিপিপি অনুমোদন প্রক্রিয়াধীন।
৪.	সিলেট-সুনামগঞ্জ সড়ক (আর-২৮০)	সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্যে ঝুঁকিপূর্ণ-বীক অপসারণসহ সংস্কার	২০১০	২০১২ সালে সমাপ্ত।
৫.	ঢাকা-মাওয়া সড়ক (এন-৮)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০১৫	ডিপিপি অনুমোদিত এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর তত্ত্বাবধানে প্রাক-নির্মাণ কাজ ইতোমধ্যে শুরু হয়েছে। সমাপ্তির জন্যে নির্ধারিত সময় ২০১৯।
৬.	দ্বিতীয় মেঘনা এবং মেঘনা গোমতী ব্রীজ (এন-১)	নতুন সেতু নির্মাণ	২০১৩	নতুন অন্তর্ভুক্ত কাঁচপুর সেতুসহ প্রকল্প গৃহীত। নির্মাণ ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়েছে। সমাপ্তির জন্যে নির্ধারিত সময় ২০১৯।
৭.	ঢাকা পূর্বাঞ্চল বাইপাস সড়ক (এন১-এন৩ লিংক)	নতুন রাস্তা নির্মাণ	২০১৫	ভোগরা (জয়দেবপুর) –দেবোগ্রাম-ভুলতা-নয়াপুর বাজার –মদনপুর- সড়ক ইতোমধ্যে ২ লেইনে নির্মিত। বিদ্যমান ২ লেইন সড়ককে ৪ লেইন+ ২ লেইন SMVT হিসেবে উন্নয়ন করা হবে। মার্চ, ২০১৬ ডিপিপি অনুমোদিত
৮.	পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ (এন-৮)	নতুন সেতু নির্মাণ	২০১৫	পদ্মা-বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্পের নির্মাণ কাজ দ্রুত অগ্রসরমান। ইহার সংশোধিত সমাপ্তির লক্ষ্যমাত্রা

	(বাংলাদেশের বৃহত্তম সড়ক+রেল সেতু)			২০১৮। মূল সেতুর দৈর্ঘ্য ৬.২১ কিলোমিটার। ইহা একটি দ্বিতল সেতু যার নীচতলায় ট্রেন এবং উপরের তলায় যানবাহন চলাচল করবে।
৯.	ঢাকা পশ্চিমাঞ্চল বাইপাস সড়ক (এন-৮ ও এন-৫ এর লিংক)	নতুন সড়ক নির্মাণ	২০১৬	সম্ভাব্যতা সমীক্ষার কাজ প্রক্রিয়াধীন।
১০.	নড়াইল-যশোর (আর-৭৫০/জেড-৭৫০৩)	৪ লেনে প্রশস্তকরণসহ উন্নয়ন	২০১৫	এডিপিতে বরাদ্দবিহীন প্রকল্প তালিকাভুক্ত
১১.	ঢাকা-টাঙ্গাইল (এন-৪)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০১৫	৭০ কিলোমিটার দীর্ঘ ঢাকা-টাঙ্গাইল সড়ককে ৪ লেনে প্রশস্তকরণসহ উন্নয়নের জন্যে সাসেক সড়ক সংযোগ প্রকল্পের আওতায় কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। সংশোধিত লক্ষ্য ২০২০ সালে সমাপ্ত করা।
১২.	যশোর-বেনাপোল (এন-৭০৬)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০২০	এডিপিতে বরাদ্দবিহীন প্রকল্প তালিকাভুক্ত
১৩.	ঢাকা-ভৈরব (এন-২)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০২০	SASEC-III প্রকল্প তালিকাভুক্ত
১৪.	ঢাকা-বানিয়াজুড়ি (এন-৫)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০২০	এখনো কোন পদক্ষেপ নেই
১৫.	চট্টগ্রাম বাইপাস সড়ক (এন-১)	নতুন রাস্তা	২০২০	এখনো কোন পদক্ষেপ নেই
১৬.	কুমিরা-হাটাজারী (এন-১ – এন-১০৬ লিংক)	নতুন রাস্তা	২০০৩	এখনো কোন পদক্ষেপ নেই
১৭.	চকোরিয়া-চট্টগ্রাম (এন-১)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০২০	এডিপিতে বরাদ্দবিহীন প্রকল্প তালিকাভুক্ত
১৮.	ঢাকার চারিদিকে অরবিটাল সড়ক (এন-১)	নতুন রাস্তা	২০২৪	বরাদ্দবিহীন ২টি প্রকল্পের আওতায় আংশিক অন্তর্ভুক্ত
১৯.	বানেশ্বর-বেলপুকুর (এন-৬)	৪ লেনে প্রশস্তকরণ	২০২৫	এখনো কোন পদক্ষেপ নেই
২০.	লেবুখালী ফেরী প্রতিস্থাপন (এন-৮)	নতুন সেতু	২০২৫	কুয়েত সরকারের অর্থায়নে প্রকল্পটি শুরু হয়েছে। সেতুর দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে।
২১.	ঢাকা-চট্টগ্রাম এক্সপ্রেসওয়ে	নতুন রাস্তা (টোল সড়ক)	২০২০	সম্ভাব্যতার জরীপ কাজ চলমান।

উপরোক্ত তালিকা হতে দেখা যায়, মোট প্রাধিকার প্রাপ্ত ২১ টি প্রকল্পের মধ্যে ২টি সমাপ্ত, ১টি ২০১৬ সালের মধ্যে সমাপ্ত হবে, ২টির নির্মাণকাজ অগ্রসরমান (পদ্মা বহুমুখী সেতু ও ঢাকা-টাঙ্গাইল মহাসড়ক), ১টির (২য় মেঘনা, গোমতী ও কাঁচপুর সেতু) নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে। ৭টির প্রাক-নির্মাণ কার্যক্রম চলমান, ৪ টি প্রকল্প এডিপি'তে বরাদ্দবিহীন প্রকল্প (Donor Hunting) তালিকাভুক্ত এবং ৪টি তে এখনো কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি।

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় ২০০৭-এ সংগৃহীত উপাত্তের ভিত্তিতে ২০০৯ এ মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন করা হয়েছে। ইতোমধ্যে সারাদেশের সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে অনেক গতিশীল পরিবর্তন সাধিত হয়েছে। যানবাহনের ধরন ও সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। উদাহরণ হিসেবে বলা যায়, মাস্টার প্লানে টঙ্গী-মাওনা সড়ককে ৪ লেইনে ২০১৫ সালের মধ্যে করার প্রস্তাব করা হয়েছিল; কিন্তু বাস্তবে টঙ্গী থেকে গাজীপুর পর্যন্ত ২০১৪ সালেই ৬-লেইনে নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয় এবং মাওনা পর্যন্ত ২০১৫ সালে ৪ লেইনে সমাপ্ত হয়। তাছাড়া ঢাকায় জনসংখ্যা দ্রুত বৃদ্ধি, গার্মেন্টস সেক্টরসহ শিল্প সেক্টরের রপ্তানি প্রবৃদ্ধির ফলে পণ্য পরিবহনে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে যানবাহনের চাপ বৃদ্ধি, পদ্মা সেতুর সাথে দেশের পূর্ব ও পশ্চিমাঞ্চলের সড়ক ও রেল যোগাযোগ স্থাপন ইত্যাদি বিবেচনায় বর্তমান সড়ক মাস্টার প্ল্যানটি হালনাগাদ (up-date) করা প্রয়োজন।

৩.০৭ প্রকল্পের ক্রয়-কার্যক্রম পর্যালোচনাঃ

৩.০৭.১ প্রকল্পের পরামর্শক সেবা, মালামাল ও কার্য ক্রয়ের তালিকাঃ ১ কোটি টাকার উর্ধে পরামর্শক সেবা (Service) এবং ২ কোটি টাকার উর্ধে মালামাল (Goods) ও কার্য (Works) ক্রয়ের প্যাকেজসমূহের তালিকা সারণী ৩.৪-তে দেয়া হলো।

সারণী ৩.৪ প্রকল্পের পরামর্শকসেবা, মালামাল ও কার্যক্রয়ের তালিকা

পরামর্শক সেবা, মালামাল ও কার্যক্রয়সমূহের নাম (গৃহীত দরপত্র দলিল অনুযায়ী)	প্রস্তাব/চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)		প্রস্তাব/দরপত্র		সেবা, সরবরাহ ও কার্য সমাপ্তির তারিখ	
	ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী/বর্ধিত সময় অনুযায়ী	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
ডিজাইন ও সুপারভিশন পরামর্শক সেবা	৪০৩০.৯০ (টাক্স ও ভ্যাটসহ)	৪০৩০.৯০ (টাক্স ও ভ্যাটসহ)	১৮/০৬/২০০৫	১৭/০৮/২০০৬	--	৩০/০৬/২০১৩
এনিজও সার্ভিস	--	১৩৪.২০	০৪/০৭/২০০৬	৩১/০৫/২০০৭	৩০/০৬/২০১৩	৩০/০৬/২০১৩
রোড মাস্টার প্লান প্রণয়ন	৫৭৫.৫০	৪৫০.০০	১৮/০৬/২০০৫	২৩/০৭/২০০৬	--	--
আর্থিক ও পারফরমেন্স অডিট সেবা	১৪৬.৫০	১৪৬.৫০	০৭/০৩/২০০৭	০৪/১০/২০০৭	--	--
ট্রান্সপোর্ট করিডোর প্রকল্পের বিস্তারিত নকশা প্রণয়নের জন্যে পরামর্শক সেবা	১৬০৭.৫১	১৬০৭.৫১	জুন, ২০০৯	সেপ্টেম্বর, ২০১১	--	--
পূর্তকাজঃ						
আরআইসি-১	২৮১৬২.০০	১৮৪৭৩.১৪	২৬/০৭/২০০৭	২০/০৫/২০০৮	২৫/০৬/২০১১	২৪/০৬/২০১২
আরআইসি-২	১৭৭১২.৩৭	১৩২২৩.৬৯	২৬/০৭/২০০৭	২০/০৫/২০০৮	২৫/০৬/২০১১	২৪/০৬/২০১২
আরআইসি-৩	২৫০০৯.৩৮	১৯৯৭১.৫১	২৬/০৭/২০০৭	২০/০৫/২০০৮	২৫/০৬/২০১১	২৪/০৬/২০১২
আরআইসি-৪	১৩৫৩৭.৫৫	৯৯৪২.৪৩	২৬/০৭/২০০৭	২০/০৫/২০০৮	২৫/০৬/২০১১	২৪/০৬/২০১২
পিআরএমসি ডিজেড-১	১১৪৯.৩৬	১১৪৯.৩৬	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০১	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-২	১০১৮.৩১	১০১৮.৩১	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-৩	৮৪৬.৫৩	৮৪৬.৫৩	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-৪	৮২৬.৩৮	৮২৬.৩৮	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-৫	৬৩৩.৯২	৬৩৩.৯২	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩১/০৫/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-৬	৬৭৭.৩৯	৬৭৭.৩৯	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	১৭/১২/২০১০
পিআরএমসি ডিজেড-৭	৯৯০.৯৬	৯৯০.৯৬	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০০৯
পিআরএমসি আরজেড-১	৬৪৩.৪৯	৬৪৩.৪৯	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩১/০৫/২০১০
পিআরএমসি আরজেড-২	৯৯২.২১	৯৯২.২১	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০০৯
পিআরএমসি আরজেড-৩	১০৩৯.৯২	১০৩৯.৯২	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০০৯
পিআরএমসি আরজেড-৪	৭১০.৪৪	৭১০.৪৪	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩১/০৫/২০১০
পিআরএমসি আরজেড-৫	১০৪৪.৬৪	১০৪৪.৬৪	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩০/০৬/২০০৯
পিআরএমসি আরজেড-৬	৮৮৫.১৪	৮৮৫.১৪	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩০/০৬/২০০৯
পিআরএমসি আরজেড-৭	৫৮৩.৬৮	৫৮৩.৬৮	১১/০৬/২০০৭	০৯/০১/২০০৮	২৮/০৪/২০০৯	৩১/১২/২০০৯
পিবিআরআরএমসি ডিজেড	৩৭৮.২০	৩৭৮.২০	২১/০৬/২০০৭	২৭/১২/২০০৭	৩০/০৬/২০১১	৩০/০৬/২০১১
পিবিআরআরএমসি আরজেড	৩৮৯.৬১	৩৮৯.৬১	২১/০৬/২০০৭	২৭/১২/২০০৭	৩০/০৬/২০১১	৩০/০৬/২০১১
আরএসসি সিডাব্লিউ-ডিজেড	৩৪৫.০০	৩৪৫.০০	২৫/০২/২০০৮	১৫/০৬/২০০৮	১৫/০৮/২০১০	১৫/০৮/২০১০
আরএসসি সিডাব্লিউ-সিজেড	৪২০.৩০	৪২০.৩০	২৫/০২/২০০৮	১৫/০৬/২০০৮	৩১/১০/২০১০	১৫/০৮/২০১০
আরএসসি সিডাব্লিউ-আরজেড	৩৮৯.৬০	৩৮৯.৬০	২৫/০২/২০০৮	১৯/০৬/২০০৮	৩১/১০/২০১০	৩১/১২/২০১০

পূর্তকাজের মোট চুক্তির সংখ্যা-২৩টি যার কম্পোনেন্টওয়ারী সংখ্যা, চুক্তিমূল্য এবং মোট চুক্তিমূল্য সারণী- ৩.৫ – এ দেয়া হলোঃ

সারণী ৩.৫ প্রকল্পের পূর্ত কাজের প্যাকেজসমূহ

ক্রমিক নং	কম্পোনেন্ট	চুক্তির সংখ্যা	পূর্তকাজের চুক্তিমূল্য (লক্ষ টাকায়)
১	আরআইসি	৪টি	৬১৬১০.৭৭

২	পিআরএমসি	১৪টি	১২০৪২.৩৭
৩	পিবিআরআরএমসি	২টি	৭৬৭.৮১
৪	আরএসসি	৩টি	১১৫৪.৯
	মোট	২৩টি	৭৫৫৭৫.৮৫

৩.০৭.২ ক্রয় প্রক্রিয়ায় পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ এর অনুসরণ সংক্রান্ত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটি শুরু হয় ২০০৪ সালের জুলাই হতে। প্রকল্প বাস্তবায়নের ৩টি পর্যায় যথাঃ ডিজাইন পর্যায়, ক্রয় প্রক্রিয়াকরণ পর্যায় ও বাস্তবায়ন পর্যায় বিবেচনা করলে নির্ধারিত ৬ বছরের মধ্যে ৩ বছর নির্মাণ কাজের জন্যে নির্ধারিত ছিল এবং ৩ বছর ডিজাইন, ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন এবং ঠিকাদার নিয়োগের জন্যে বিবেচনা করা যায়।

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রেগুলেশান, ২০০৩ (সেপ্টেম্বর, ২০০৩) জারী হওয়ার পর সকল সরকারী ক্রয় কাজে উহা বাধ্যতামূলক করা হলেও বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ঠ প্রকল্পের জন্যে উক্ত রেগুলেশান এর ধারা-৪ অনুযায়ী ক্রয় কাজে এ রেগুলেশান অনুসরণ বাধ্যতামূলক করা হয়নি। পরবর্তীতে জারীকৃত পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন, ২০০৬ এর ধারা ৩ (২)(ঘ) অনুযায়ী বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ঠ প্রকল্পের-এ আইন তথা পিপিআর এর প্রযোজ্যতা বাধ্যতামূলক করা হয়নি।

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পটি যেহেতু এডিপি ও জিওবি'র যৌথ অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে, তাই উক্ত ধারা অনুযায়ী-এ প্রকল্পে পিপিআর এর প্রযোজ্যতা এডিবি ও জিওবি'র সাথে সম্পাদিত ঋণ-চুক্তির উপর নির্ভরশীল।

৩.০৭.৩ ক্রয়-কার্যক্রম যাচাইঃ পিসিআর, এডিবি'র প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, প্রকল্পের ঠিকাদার নির্বাচনের জন্যে ব্যবহৃত প্রাক-যোগ্যতা ডকুমেন্ট, Bidding document, দরপত্র মূল্যায়ন প্রতিবেদন যাচাই করে পিপিআর-অনুসরণ ও ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত নিম্নবর্ণিত তথ্য পাওয়া যায়।

- এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের প্রকল্প মূল্যায়ন (Project appraisal) প্রতিবেদনের সাথে সঙ্গতি রেখে সরকার আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পে মোটামুটিভাবে এডিবি'র ক্রয় সংক্রান্ত গাইড লাইন অনুসরণ করলেও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে পিপিআরও অনুসরণ করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, এডিবি'র ক্রয় সংক্রান্ত গাইড লাইন এবং পিপিআর এর সাথে অনেক মিল ও সামঞ্জস্যতা রয়েছে।
- আরআইসি কাজের ঠিকাদার নিয়োগের জন্যে এডিবি'র প্রকিউরমেন্ট গাইড লাইন অনুযায়ী এডিবি কর্তৃক প্রণীত “Standard Bidding Document, এপ্রিল, ২০০৬” অনুযায়ী FIDIC Format এ দরপত্র ডকুমেন্ট প্রণয়ন করা হয় এবং ICB প্রক্রিয়ায় ঠিকাদার নির্বাচন করা হয়েছে। প্রাক-যোগ্যতা তালিকাভুক্তি (Pre-qualification) সহ এডিবি'র ‘Single Stage One Envelope’ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, এ ৪টি চুক্তির মধ্যে সবচেয়ে বড় কন্ট্রাক্ট প্যাকেজের চুক্তিমূল্য ১৯৯ কোটি ৭১ লক্ষ ৫১ হাজার টাকা (আরআইসি-৩)।
- পিআরএমসি, পিবিআরআরএমসি ও আরএসসি কাজের ঠিকাদার নির্বাচনে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের নিকট গ্রহণযোগ্য LCB প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়েছে। এ প্রক্রিয়ায় Pre-qualification ছাড়াই ‘Single Stage, One Envelope’ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে; কেননা এ সকল কাজের প্যাকেজসমূহের প্রাক্কলিত মূল্য কম ছিল (সবচেয়ে বড় প্যাকেজের চুক্তি মূল্য ছিল প্রায় ১১ কোটি ৫০ লক্ষ টাকা)।

প্রাক-যোগ্যতা তালিকাভুক্তিঃ

- অত্র সমীক্ষা প্রতিবেদনের সংযুক্তি-৫ (ক্রয়-চুক্তি পর্যালোচনা চেকলিস্ট ছক) অনুযায়ী আরআইসি-এর ৪টি প্যাকেজের ঠিকাদার নির্বাচনের প্রাক-যোগ্যতার প্রক্রিয়া যাচাই করে দেখা যায়, প্রাক-যোগ্যতার নোটিশ

‘সওজ’ এর ওয়েবসাইটে এবং এডিবি’র Bussiness Opportunity-তে প্রকাশ করা হয়েছে (নোটিশ জারীর তারিখঃ ১৭/০৫/২০০৬)।

- তালিকাভুক্তির আবেদন আহবানের ৪৫ দিন পরে ২৮/০৫/২০০৬ তারিখে আবেদন গ্রহণ করা হয়; ৪টিপ্যাকেজে ২২টি আবেদন পাওয়া যায়।
- TEC, সওজ অধিদপ্তর, সিপিটিইউ (আইএমইডি) এবং এডিবি’র সুপারিশের আলোকে ২২টি প্রতিষ্ঠানকে প্রাক-যোগ্য করে মন্ত্রণালয় ২৬/০৭/২০০৭ তারিখে আদেশ জারী করে। তালিকাভুক্ত প্রতিষ্ঠানের মধ্যে এককভাবে বাংলাদেশের ৫টি, চীনের ৩টি, সিঙ্গাপুরের ১টি, ভারতের ১টি, যৌথভাবে চীন+বাংলাদেশী প্রতিষ্ঠান ৮টি, মালয়েশিয়ান +বাংলাদেশী প্রতিষ্ঠান ২টি, ভারত+বাংলাদেশীয় প্রতিষ্ঠান ১টি এবং কোরিয়া+বাংলাদেশী প্রতিষ্ঠান ১টি।

প্রাক-যোগ্য তালিকা হতে নির্মাণ প্রতিষ্ঠান নির্বাচনের ক্রয় প্রক্রিয়াঃ

- ১। দরপত্র আহবান করা হয় ২৬/০৭/২০০৭ তারিখে। তালিকাভুক্ত ঠিকাদারগণের নিকট দরপত্র প্রেরণ করা হয়। ১২/০৯/২০০৭ ইং তারিখে দরপত্র গ্রহণ করা হয়। ৪টি চুক্তিতে মোট ২৫টি=(৫+৮+৪+৮) প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে।
- ২। দরপত্র খোলা ও মূল্যায়নের জন্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক টিইসি গঠিত হয় (০৯/০৮/২০০৭ তারিখে)। টিইসি’র সদস্য সংখ্যা ৬ জন। টিইসি’তে ২জন বহিঃসদস্য রাখা হয়-যার ১জন এলজিইডি ও অপরজন গণপূর্ত অধিদপ্তরের নির্বাহী প্রকৌশলী। অতএব, টিইসি পিপিআর অনুযায়ী গঠিত হয়েছে।
- ৩। TEC কর্তৃক মূল্যায়নের পর ৪টি কন্ট্রাক্টই CGC-RC Joint Venture-এর অনুকূলে সুপারিশ করে এডিবি’র সম্মতির (Concurrence) জন্যে প্রেরণ করা হয়। এডিবি- তাতে কারণ উল্লেখসহ অসম্মতি জ্ঞাপন করে দরপত্র পুনঃমূল্যায়নের জন্যে প্রেরণ করে (০৫/১২/২০০৭ তারিখে)।
- ৪। TEC কর্তৃক দরপত্র পুনঃমূল্যায়নের পর ৪টি-চুক্তি ৪টি প্রতিষ্ঠানের অনুকূলে সুপারিশ করা হয়, যাতে ২৪/১২/২০০৭ তারিখে এডিবি সম্মতি প্রদান করে। সারণী ৩.৬-এ নির্মাতা প্রতিষ্ঠানসমূহের নাম ও প্রকল্প এলাকা দেওয়া হলো।

সারণী ৩.৬ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান ও প্রকল্প এলাকা

চুক্তি নং	নির্মাতা প্রতিষ্ঠান	প্রকল্প এলাকা
আরআইসি-১	সিজিসি-আরসি জেভি	কিশোরগঞ্জ ও ময়মনসিংহ
আরআইসি-২	মনিকো লিমিটেড জেভি	পঞ্চগড়
আরআইসি-৩	এএমএল-জিআইটিইসি জেভি	নীলফামারী ও দিনাজপুর
আরআইসি-৪	ইসলাম ট্রেডিং কনসোর্টিয়াম	চট্টগ্রাম

- ৫। ০৩/০১/২০০৮ ইং তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সরকারী অনুমোদনের আদেশ জারী করে; অর্থাৎ দরপত্রের বৈধতার মেয়াদ (৪ মাস, ১১/০১/২০০৮) উত্তীর্ণের পূর্বেই দরপত্র অনুমোদিত হয়।

৬। চুক্তি নং- আরআইসি-১-এ ২৭/০৪/২০০৮ তারিখে CGC-RC Joint Venture (China Geo-Engg. Corporation and Rising Construction JV) কে NOA ইস্যু করা হয় এবং ২০/০৫/২০০৮ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। এ চুক্তির আওতাভুক্ত সড়ক ২টি হলোঃ

(১) নান্দাইল কিশোরগঞ্জ সড়ক (R360) – ৩০.৬ কিমি এবং

(২) ভালুকা-গফরগাঁও-কিশোরগঞ্জ সড়ক (১৩.৩০ কিমি গফরগাঁও বাইপাসসহ) = ৩১.৬০ কিমি।

পর্যবেক্ষণঃ আরএনআইএমপি-২ এর ২৩টি প্যাকেজ হতে নির্বাচিত আরআইসি কম্পোনেন্টের ৪টি প্যাকেজের মধ্যে ১টির দরপত্র আহবান হতে চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত এবং ৩টি'র দরপত্র আহবান হতে দরপত্র মূল্যায়ন পর্যন্ত ক্রয়-প্রক্রিয়া পরীক্ষা করে প্রতীয়মান হয় যে, ক্রয়-প্রক্রিয়ায় পিপিআর-২০০৩ ও পিপিএ-২০০৬ এর সংশ্লিষ্ট বিধি ও ধারা এবং এডিবি'র গাইড লাইন সমন্বিত (Harmonized) করে অনুসরণ করা হয়েছে। তবে আরআইসি কম্পোনেন্টের ঠিকাদার নির্বাচনে ICB ক্রয় প্রক্রিয়ায় এডিবি'র “Standard single-stage one-envelope procedure with pre-qualification” অনুসরণ করা হয়েছে। এ প্রক্রিয়ায় ১ম ধাপে ঠিকাদার প্রাক-যোগ্যতা তালিকাভুক্তিকরণ প্রক্রিয়ায় প্রায় ১৪ মাস সময় ব্যয় হয়েছে এবং ২য় ধাপে প্রাক-যোগ্য তালিকা হতে ঠিকাদার নির্বাচন দ্রুত (৪ মাসের মধ্যে) সম্পন্ন হয়েছে। অপর ৩টি কম্পোনেন্টের ১৯টি প্যাকেজের মূল্যমান কম হওয়ায় এ সকল প্যাকেজের ঠিকাদার নির্বাচনে এডিবি'র নিকট গ্রহণযোগ্য LCB ক্রয়-প্রক্রিয়ায় “Single-stage one-envelope procedure” অনুসরণ করা হয়েছে।

৩.০৮ পটিয়া বাইপাস সড়কের কাজ অসমাপ্ত থাকা সম্পর্কিতঃ

প্রকল্পের ৩য় সংশোধিত ডিপিপি এবং পিসিআর পর্যালোচনা করে দেখা যায়, প্রকল্পের পূর্তকাজের আরআইসি'র কম্পোনেন্টের চুক্তি নং-৪ এর কাজের অগ্রগতি মাত্র ৮.৪৬% হওয়ার পর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার কাজ দীর্ঘদিন বন্ধ রাখার কারণে চুক্তিটি বাতিল (Terminate) করা হয়। এ চুক্তির আওতায় ৩টি সেতুর আংশিক এবং ২টি কালভার্টের আংশিক সম্পন্ন হয়েছে। পটিয়া বাইপাস অংশের দৈর্ঘ্য ৫.২ কিলোমিটার এবং উহার ভূমি অধিগ্রহণের কার্যক্রম এ প্রকল্পের আওতায় পুরোপুরি সম্পন্ন হয়েছে। পটিয়া বাইপাস সড়কের ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম চলাকালে এলাইনমেন্টে একটি মন্দির থাকার কারণে জটিলতার সৃষ্টি হয়; ফলতঃ এলাইনমেন্ট পরিবর্তন করতে হয়। পরবর্তীতে পরিবর্তিত এলাইনমেন্টে ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করে নির্মাতা প্রতিষ্ঠান কে সাইট বুঝিয়ে দেয়া হয়। কিন্তু বারংবার তাগাদা দেয়া সত্ত্বেও নির্মাতা প্রতিষ্ঠান (Islam Trading Consortium) কাজটি সমাপ্ত করতে পারেনি। নির্মাতা প্রতিষ্ঠানের দুর্বল তৎপরতা (under performance) ছাড়াও অর্থ-প্রবাহে (cash-flow) সমস্যার কারণে কাজটি সমাপ্ত হয়নি। উল্লেখ্য, পটিয়া বাইপাস সড়কের অসমাপ্ত কাজ এখনও শুরু হয়নি। তবে ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের ইন্দ্রপুর থেকে চক্রশালা পর্যন্ত বাঁক সরলীকরণ প্রকল্পের ডিপিপি অনুমোদিত হয়েছে; দরপত্র গৃহীত হয়েছে। উক্ত প্রকল্পে পটিয়া বাইপাস অংশ অন্তর্ভুক্ত আছে।

৩.০৯ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণে ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসন (Resettlement): আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৪ আগস্ট, ২০০৯-এ ECNEC কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ১ম সংশোধিত ডিপিপি'তে LARAP খাতে মোট ১৫৭০৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল (ভূমি অধিগ্রহণ কাজে ১০২৫৬.১০ লক্ষ টাকা এবং পুনর্বাসন খাতে ৫৪৪৮.৯০ লক্ষ টাকা)। কিন্তু প্রকল্প এলাকায় জমির অস্বাভাবিক মূল্যবৃদ্ধির কারণে বরাদ্দকৃত অর্থ অপ্রতুল হয়ে যায়। সে কারণে ২য় সংশোধিত ডিপিপি'তে শুধু ভূমি অধিগ্রহণ ক্ষতিপূরণের জন্যে ১৬৬৭৮.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এছাড়াও এডিবি'র “Involuntary Resettlement Plan of 1995” অনুযায়ী RAP বাস্তবায়নের চাহিদা পূরণের জন্যে ২য় সংশোধিত ডিপিপি'তে পুনর্বাসন খাতে ৯৮৭২.৪২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়।

২১-০৪-২০০৮ ইং তারিখে মন্ত্রণালয় কর্তৃক RAP অনুমোদন করা হয়েছে। ইহা একটি instant policy document.

RAP অনুযায়ী পুনর্বাসন ২ প্রকার; যথা:-

১. জেলা প্রশাসক কর্তৃক নগদ অর্থ পরিশোধ;

২. সওজ কর্তৃক (INGO এর মাধ্যমে) অর্থ পরিশোধ কিংবা অবকাঠামো পুনঃ নির্মাণ।

জেলা প্রশাসক কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণ আইন অনুযায়ী একোয়ারকৃত জমি ও স্ট্রাকচার অর্থ্যাৎ সম্পত্তির নগদ অর্থে ক্ষতিপূরণ (cash compensation under law) দেয়া হয়। ভূমির ক্ষতিপূরণ ছাড়াও গাছপালার/ফসলের ক্ষতিপূরণ, ব্যবসায়ের ক্ষতিপূরণ ও আয়-উপার্জনের ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়।

অপরদিকে RAP অনুযায়ী জেলা প্রশাসন কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণ আইনে বর্ণিত ক্ষতিপূরণ ছাড়াও সওজ-এর মাধ্যমে অতিরিক্ত যে সকল ক্ষতিপূরণ দেয়া হয় তা ২য় প্রকারের ক্ষতিপূরণ। নিম্নে ইহার কয়েকটি উদাহরণ দেয়া হলোঃ-

- ব্যবসায়ের ক্ষতিপূরণ (Business loss): মালিকানা স্বত্বের অধিকারী (Titled) অথবা স্বত্বের অধিকারী নন (Non-titled) সকল ক্ষতিগ্রস্তদেরকে ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়। পেশাগত ক্ষতির ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়। তাছাড়াও বৃদ্ধ, বিধবা, প্রতিবন্ধী, বিকলাঙ্গ লোকদের পুনর্বাসন ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়।
- সকল প্রকার সাধারণ সম্পত্তির (common property) ক্ষতিপূরণ; যেমন:- স্কুল, কলেজ, কবরস্থান, শ্মশান, উপাসনালয়, প্রার্থনার স্থান ইত্যাদি অবকাঠামো পুনঃ নির্মাণের ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়।
- এমন কোন দাবী যা ভূমি অধিগ্রহণের আইনে প্রযোজ্য নহে, তবে ক্ষয়-ক্ষতি বিবেচনাযোগ্য উহার ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়।
- এমনকি কোন অস্থাবর সম্পত্তির আংশিক পড়লেও পুরো সম্পত্তির ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়।

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন কার্যক্রমের রেকর্ডপত্রাদি পর্যালোচনা করে দেখা যায়, ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনের ক্ষতিপূরণ নির্ধারণে জটিলতার জন্যে প্রকল্পের কাজ দুই ভাবে বিলম্বিত হয়েছে; যথাঃ-

১. মাঠপর্যায়ের পুনর্বাসন ক্ষতিপূরণ নির্ণয়ের Joint Verification-এর প্রাক্কালে কিছু সুবিধাবাদী লোকেরা সড়কের এলাইনমেন্টে রাতারাতি স্ট্রাকচার নির্মাণ করে স্ট্রাকচারের ক্ষতিপূরণ দাবী করে এবং তারা ব্যবসায়ের ক্ষতিও দাবী করে। এসবের কারণে ক্ষতিপূরণের স্বাভাবিক পরিমাণের চেয়ে Joint Assessment-এ অনেক বেশি অতিরঞ্জিত ক্ষতিপূরণের দাবী আসে। কিন্তু প্রকল্পের মূল ডিপিপি'তে উহার সংস্থান ছিল না। ফলে ডিপিপি সংশোধন করতে গিয়ে সময় ব্যয় হয়েছে।
২. জেলা প্রশাসন কর্তৃক রেজিস্ট্রি দলিলের মূল্য অনুযায়ী যে অর্থ ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়েছে, তা বাজার মূল্যের চেয়ে কম হলে অতিরিক্ত টাকা Maximum Allowable Replacement Value (MARV) হিসেবে দিতে হয়েছে; ফলে অতিরিক্ত অর্থ সংস্থান ও অর্থ পরিশোধে সময় ব্যয় হয়েছে।

ফলতঃ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন খাতে ৩য় সংশোধিত ডিপিপি'তে ৫৯৮.৫৪ একর ভূমির বিপরীতে ১৯৩ কোটি ১৯ লক্ষ ৪৩ হাজার টাকার বরাদ্দ অনুমোদিত হয়। ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন কাজে মূল ডিপিপি, ১ম, ২য় ও ৩য় সংশোধিত ডিপিপি'র ব্যয়-বিভাজনের পার্থক্য সারণী ৩.৭ এ দেয়া হলোঃ

সারণী ৩.৭ অধিগ্রহণকৃত ভূমির পরিমাণ এবং ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন ব্যয়
টাকায়)

(কোটি

প্রকল্পের অঙ্গ	ডিপিপি অনুযায়ী জমির পরিমাণ ও ব্যয়							
	মূল ডিপিপি		১ম সংশোধিত		২য় সংশোধিত		৩য় সংশোধিত	
	পরিমাণ	ব্যয়	পরিমাণ	ব্যয়	পরিমাণ	ব্যয়	পরিমাণ	ব্যয়
ভূমি অধিগ্রহণ	৪৩২ একর	৪৪.২৫	৭৫৪ একর	১০২.৫৬	৬০০ একর	১১৬.৭৯	৫৯৮.৫৪ একর	১৩৩.২৯
পুনর্বাসন				৫৪.৪৯		৯৮.৭২		৫৯.৯০
মোট	৪৩২ একর	৪৪.২৫	৭৫৪ একর	১৫৭.০৫		২১৫.৫১	৫৯৮.৫৪ একর	১৯৩.১৯

৩.১০ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ ও বাস্তব নির্মাণ কাজঃ

প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ বিশেষত সড়ক প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ একটি সময়-সাধ্য প্রক্রিয়া। অধিকন্তু আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণের বিস্তৃতি ছিল ৬ জেলায়। ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ, নীলফামারী জেলায় ১টি করে, পঞ্চগড় ও চট্টগ্রামে ২টি করে এবং দিনাজপুরে ৫টি অর্থাৎ মোট ১২টি এল। এ কেইচ এর আওতায় মোট ৫৯৮.৫৪ একর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। অধিগ্রহণ প্রস্তাব পেশ করা হয় ২০০৭-০৮, ২০০৮-০৯ এবং ২০০৯-১০ অর্থ বছরে এবং প্রকল্পের বাস্তব কাজ শুরু হয় ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে। অতএব, ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া প্রকল্পের বাস্তব কাজ শুরু হওয়ার পূর্বে সমাপ্ত হয়নি। ফলতঃ ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্বের কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া প্রকল্পের প্রথম ৩ বছর অর্থাৎ ২০০৬-০৭ অর্থ বছরের মধ্যে সম্পন্ন হলেও প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব সৃষ্টি হতো না।

চতুর্থ অধ্যায়

খানাভিত্তিক সমীক্ষা জরিপে প্রাপ্ত উপাত্তের বিশ্লেষণ

সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষন প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২) এর প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন প্রণয়নের লক্ষ্যে সংখ্যাগত বিশ্লেষণের জন্যে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের প্রধান টুলস হিসেবে প্রকল্প এলাকার ৮টি জেলার ১৪টি উপজেলাধীন ৪২টি গ্রামে ১২০০ উপকারভোগী খানা জরিপ (Beneficiary Household Survey) পরিচালনা করা হয়। এতে প্রকল্প এলাকার ৮০০ খানা ও কন্ট্রোল এলাকা থেকে ৪০০ খানায় জরিপ পরিচালনা করা হয়। নিম্নের অনুচ্ছেদসমূহে উল্লেখিত ৮০০ ও ৪০০ খানার নমুনা জরিপে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তের এক বা একাধিক মাত্রার বিশ্লেষণ করা হলো।

৪.০১ আর্থ-সামাজিক এবং জনসংখ্যাভিত্তিক বিষয়ক

উত্তরদাতাগণের লিঙ্গ বিভাজনঃ সারণী ৪.১ থেকে দেখা যায়, জরিপকৃত এলাকার ৯০% উত্তরদাতা পুরুষ এবং ১০% উত্তরদাতা মহিলা; এর মধ্যে প্রকল্প এলাকার প্রায় ৮৯.৫% উত্তরদাতা পুরুষ এবং কন্ট্রোল এলাকার প্রায় ৯১.৮% উত্তরদাতা পুরুষ। উভয় এলাকার লিঙ্গ বিভাজনের হারে তেমন উল্লেখযোগ্য কোন পার্থক্য নেই।

সারণী ৪.১ লিঙ্গভেদে উত্তরদাতাগণের বিভাজন (শতকরা হারে)

উত্তরদাতার লিঙ্গ	প্রকল্প এলাকা		কন্ট্রোল এলাকা		মোট	
	n ^২	শতকরা হার	n	শতকরা হার	n	শতকরা হার
পুরুষ	৭১৬	৮৯.৫	৩৬৭	৯১.৮	১০৮৩	৯০.৩
মহিলা	৮৪	১০.৫	৩৩	৮.৩	১১৭	৯.৮
মোট	৮০০	১০০.০	৪০০	১০০.০	১২০০	১০০.০

উত্তরদাতাগণের বয়সঃ সারণী ৪.২ এ উপকারভোগী জরিপে সাক্ষাৎকার প্রদান কারীদের বয়স-ভিত্তিক বিভাজন দেখানো হলো। সমীক্ষা এলাকার ৪০% এর বেশী উত্তরদাতার বয়স ৪০ বছরের উর্ধ্বে এবং মাত্র ৩.৩% উত্তরদাতার বয়স ২০ বছরের নিম্নে। প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকা উভয় এলাকার উত্তরদাতাগণের গড় বয়স প্রায়ই সমান (৩৯ বছর ও ৩৮ বছর)।

সারণী ৪.২ বয়সের শ্রেণীভেদে উত্তরদাতার বিভাজন (শতকরা হারে)

বয়সের শ্রেণী	প্রকল্প এলাকা		কন্ট্রোল এলাকা		মোট	
	n	শতকরা হার	n	শতকরা হার	n	শতকরা হার
১৫-১৯	২৮	৩.৫	১১	২.৮	৩৯	৩.৩
২০-২৪	৫৪	৬.৮	৩৭	৯.৩	৯১	৭.৬
২৫-২৯	১৩১	১৬.৪	৬৮	১৭.০	১৯৯	১৬.৬
৩০-৩৪	১২৭	১৫.৯	৬৮	১৭.০	১৯৫	১৬.৩
৩৫-৩৯	১০৩	১২.৯	৫৭	১৪.৩	১৬০	১৩.৩
৪০-৪৪	৮৮	১১.০	২৭	৬.৮	১১৫	৯.৬
৪৫-৪৯	৬৬	৮.৩	২৬	৬.৫	৯২	৭.৭
৫০-৫৪	৫৬	৭.০	৩৩	৮.৩	৮৯	৭.৪
৫৫-৫৯	৫২	৬.৫	২৪	৬.০	৭৬	৬.৩
৬০-৬৪	৩৯	৪.৯	২৮	৭.০	৬৭	৫.৬
৬৫+	৫৬	৭.০	২১	৫.৩	৭৭	৬.৪
মোট=	৮০০	১০০.০	৪০০	১০০.০	১২০০	১০০.০
গড় বয়স	৩৯ বছর		৩৮ বছর		৩৮.৬৭ বছর	

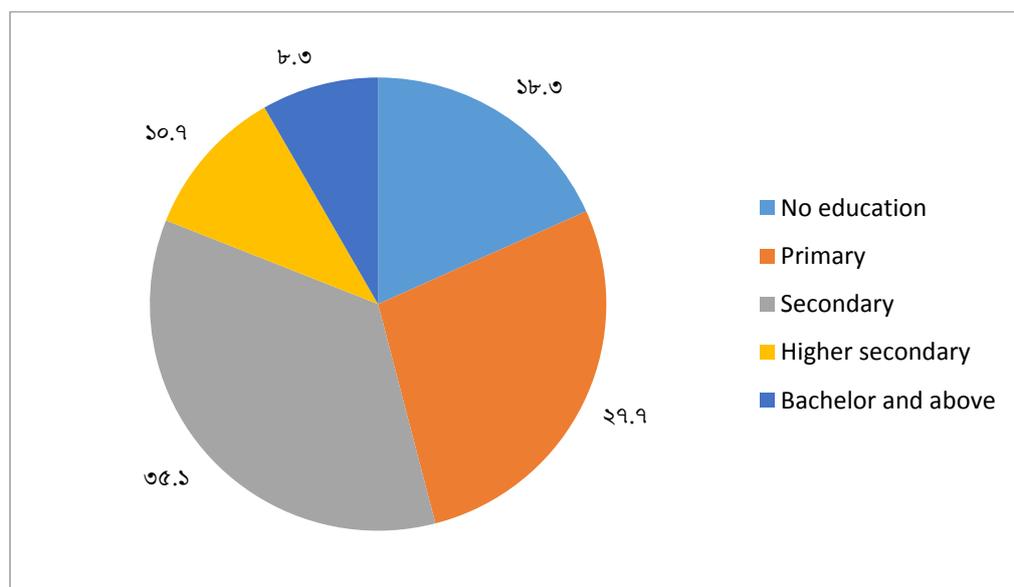
^২ n = উত্তরদাতার (Respondent) সংখ্যা

শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ সারণী ৪.৩ থেকে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকা উভয় ক্ষেত্রে ১৮% নিরক্ষর অথবা শুধু নাম দস্তখত করতে পারে। অপরপক্ষে, প্রকল্প এলাকার ৫২% উত্তরদাতা এসএসসি/এইচএসসি বা ডিগ্রী উত্তীর্ণ এবং কন্ট্রোল এলাকার ৫৭% উত্তরদাতা এসএসসি/এইচএসসি বা ডিগ্রী উত্তীর্ণ। উল্লেখ্য যে, প্রকল্প এলাকায় উত্তরদাতাগণের সাক্ষরতার হার ৮১% যা জাতীয় সাক্ষরতার হারের চেয়ে ৩০% বেশি (আদমশুমারী, ২০১১ অনুযায়ী সাক্ষরতার হার ৫১%)।

সারণী ৪.৩ শিক্ষাগত যোগ্যতার স্তর ভেদে উত্তরদাতার বিভাজন (শতকরা হারে)

শিক্ষার স্তর (সর্বোচ্চ শ্রেণি)	প্রকল্প এলাকা		কন্ট্রোল এলাকা		মোট	
	n	শতকরা হার	n	শতকরা হার	n	শতকরা হার
নিরক্ষর বা শুধু সাক্ষর করতে পারে	১৪৬	১৮.৩	৭৩	১৮.৩	২১৯	১৮.৩
প্রাথমিক	২৩৩	২৯.১	৯৯	২৪.৮	৩৩২	২৭.৭
মাধ্যমিক	২৭১	৩৩.৯	১৫০	৩৭.৫	৪২১	৩৫.১
উচ্চ-মাধ্যমিক	৮৪	১০.৫	৪৪	১১.০	১২৮	১০.৭
স্নাতক এবং তদুর্ধ্ব	৬৬	৮.৩	৩৪	৮.৫	১০০	৮.৩
মোট=	৮০০	১০০.০	৪০০	১০০.০	১২০০.০	১০০.০

চিত্রঃ ৪.২ শিক্ষাগত যোগ্যতার স্তর ভেদে উত্তরদাতার বিভাজন

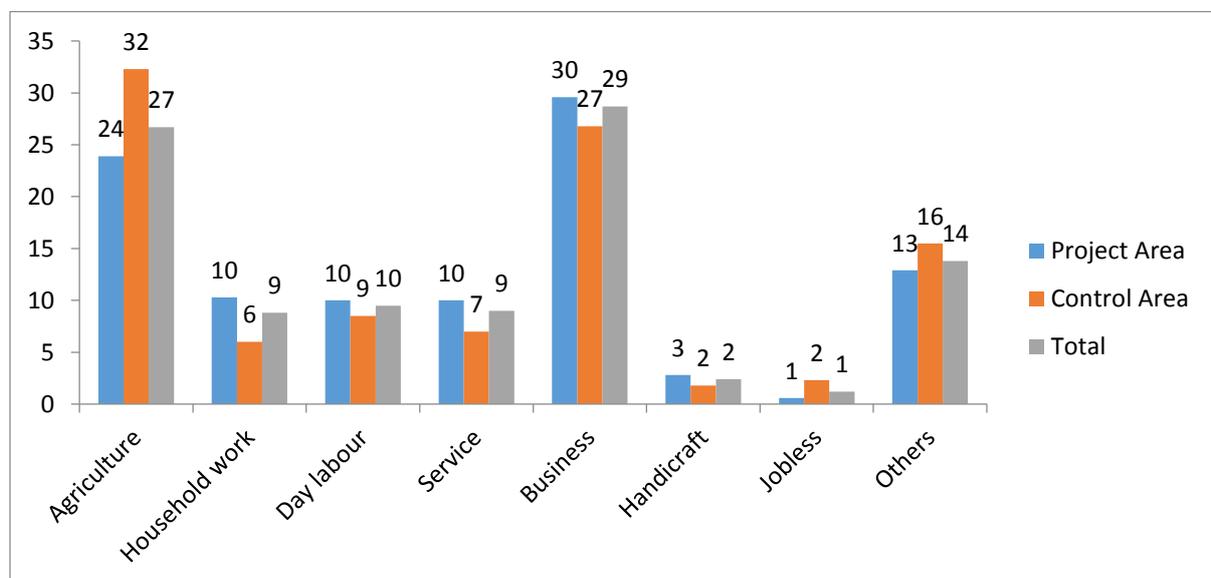


পেশাঃ সারণী ৪.৪ হতে দেখা যায় যে, উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন পেশা-কৃষি, ব্যবসা, চাকুরী, রিক্সাচালক, হস্তশিল্প ইত্যাদি কাজে নিয়োজিত হওয়ার সুযোগ পেয়েছেন। কন্ট্রোল এলাকার চেয়ে প্রকল্প এলাকার ব্যবসায়ী ও চাকুরীজীবী উল্লেখযোগ্যভাবে বেশি সুযোগ পেয়েছেন যা যথাক্রমে ৩৩% ও ১০.৯%। অপর পক্ষে কন্ট্রোল এলাকার হার যথাক্রমে ২৮% ও ৭.৬%। উপাত্ত হতে আরো দেখা যায়, সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের ফলে মহিলাদের পেশায় পরিবর্তন এসেছে। কন্ট্রোল এলাকার মহিলাদের এ সুযোগ তেমন বৃদ্ধি পায়নি। কন্ট্রোল এলাকার ৯০% মহিলার এখনো গৃহ কাজ ও কৃষি কাজ করে যা প্রকল্প এলাকার মহিলাদের তুলনায় বেশী (৭৫%)।

সারণী ৪.৪ বর্তমান পেশাভেদে উত্তরদাতার বিভাজন (শতকরা হারে)

পেশা	প্রকল্প এলাকা			কন্ট্রোল এলাকা		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
কৃষি	২৬.১	৪.৮	২৩.৯	৩৪.৩	৯.১	৩২.৩
গৃহকাজ	২.১	৭০.৮	১০.৩	১.১	৮১.৮	৬.০
দিনমজুর/রিফ্রাচালক/জেলে	১১.২	৯.০	১০.০	৯.৩	-	৮.৫
চাকুরী	১০.৯	২.৪	১০.০	৭.৬	-	৭.০
ব্যবসা (বড়/মাঝারী/ছোট)	৩৩.০	১.২	২৯.৬	২৮.৩	৯.১	২৬.৮
হস্তশিল্প কারিগরের কাজ	২.৪	৬.০	২.৮	১.৯	-	১.৮
ছাত্র/ছাত্রী	০.৭	-	০.৬	২.৫	-	২.৩
অন্যান্য	১৩.৭	৬.০	১২.৯	১৫.০	-	১৫.৫
মোট=	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০

চিত্রঃ ৪.৩ বর্তমানে পেশাভেদে উত্তরদাতার বিভাজন।



পারিবারিক মাসিক আয়ঃ সারণী ৪.৫ এ উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় দেখানো হয়েছে। উপাত্ত থেকে দেখা যায়, প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক আয় ৬৭% বৃদ্ধি পেয়েছে; পূর্বে ৭, ৯০৬ (± ৪০৬) টাকা এবং বর্তমানে ১৩, ২২৬ (± ৬৭৩) টাকা। অপরপক্ষে, কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক মাসিক গড় আয় ৪৪% বৃদ্ধি পেয়েছে; পূর্বে ৭৮১৭ (± ৫২৭) এবং বর্তমানে ১১, ২২৮ (± ৭৬৭) টাকা। অতএব, প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধি এবং কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধির পার্থক্য ২৩%, যা পরিসংখ্যানগতভাবে উল্লেখযোগ্য বা Statistically significant ($Z=3.65, P=0.001$)।

সারণী ৪.৫ প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকার পুরুষ ও মহিলা উত্তরদাতাগণের গড় মাসিক পারিবারিক আয় (টাকায়)

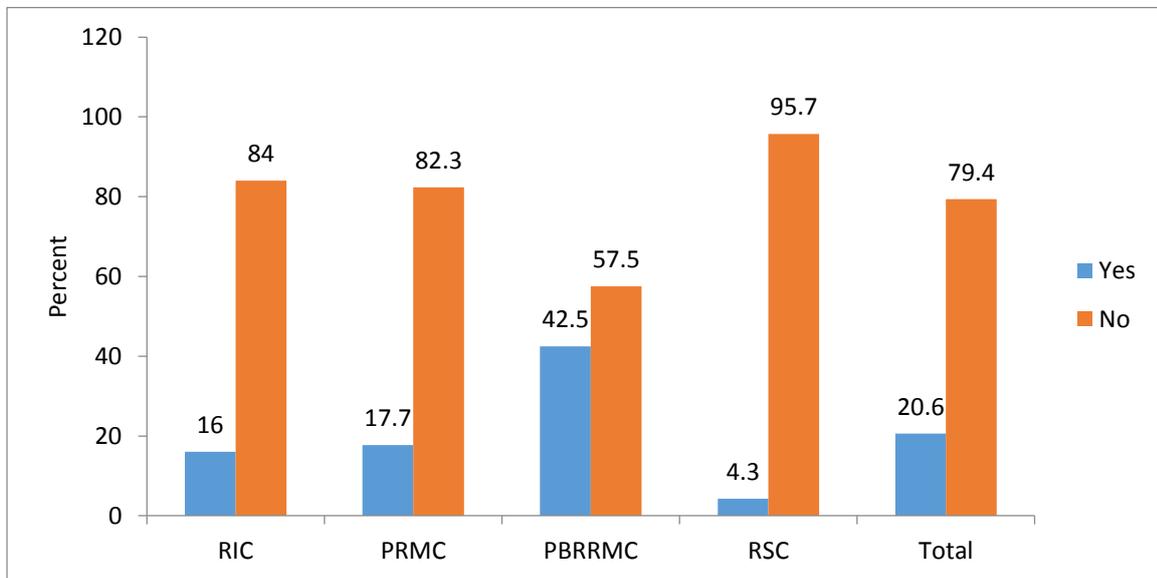
আয়	প্রকল্প এলাকা			কন্ট্রোল এলাকা			মোট		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
প্রকল্পের আগে পরিবারের মাসিক আয়	৭৯৫২ (±৪২৯)	৭৫১৯ (±১২৫০)	৭৯০৬ (±৪০৬)	৭৮৪৩ (±৫৬২)	৭৫২২ (±১৩১২)	৭৮১৭ (±৫২৭)	৭৯১৫ (±৩৪২)	৭৫২০ (±৯৬৮)	৭৮৭৬ (±৩২২)
প্রকল্পের পরে পরিবারের মাসিক আয়	১৩৫০৬ (±৭২৭)	১০৮৩৩ (±১৫৫৯)	১৩২২৬ (±৬৭৩)	১১২৫৭ (±৮০০)	১০৯০৩ (±২৭১৯)	১১২২৮ (±৭৬৭)	১২৭৪৪ (±৫৫৫)	১০৮৫৩ (±১৩৫০)	১২৫৬০ (±৫১৯)
বর্ধিত আয় (আগে-পরে)	৫৫৫৫ (±৪৬৮)	৩৩১৪ (±৭১১)	৫৩২০ (±৪২৮)	৩৪১৪ (±৪৭৬)	৩৩৮২ (±২৫৮৭)	৩৪১১ (±৪৮৫)	৪৮২৯ (±৩৫৪)	৩৩৩৩ (±৮৮৩)	৪৬৮৩ (±৩৩২)
আয় বৃদ্ধির শতকরা হার	৬৯.৯	৪৪.১	৬৭.৩	৪৩.৫	৪৫.০	৪৩.৬	৬১.০	৪৪.৩	৫৯.৫

বিঃ দ্রঃ- টাকার অংকসমূহ গড় মাসিক আয় $\pm 2SE$ (Standard Error) হিসেবে দেখানো।

৪.০২ প্রকল্পের কার্যক্রমসমূহের প্রভাব (সড়কের ব্যবহার এবং প্রভাব/সুফল)

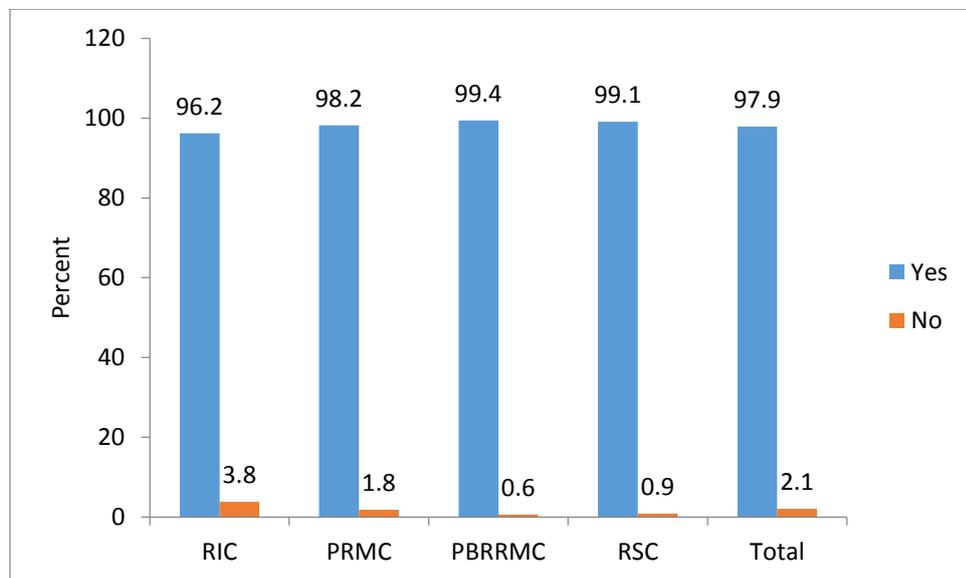
স্থানীয় জনগণের সম্পৃক্ততাঃ বর্তমান প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার ৪টি বিভিন্ন কম্পোনেন্টের অধীনে নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষন কাজে স্থানীয় জনগণের কি পরিমাণ সম্পৃক্ততা ছিল তা নির্ণয় করা হয় (চিত্র-৪.৪)। নমুনা খানা জরিপ থেকে দেখা যায়, সামগ্রিকভাবে ২০% উত্তরদাতা জানায় যে, তাদের পরিবারের কেউ না কেউ প্রকল্পের নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষন কাজে জড়িত ছিল। এতে বুঝা যায়, প্রকল্প এলাকার জনগণই প্রকল্পের কর্মকান্ড থেকে বেশি উপকৃত হয়েছে। সমীক্ষায় দেখা যায়, যেখানে পিবিআরআরএমসি কম্পোনেন্টের কাজ হয়েছে সেখানেই সর্বোচ্চ ৪২% জনগণের সম্পৃক্ততা ছিল। অপর পক্ষে, যেখানে আরএমসি'র কাজ হয়েছে সেখানে মাত্র ৪.৩% জনগণের কাজের সাথে সম্পৃক্ততা ছিল।

চিত্রঃ ৪.৪ স্থানীয় জনগণের সম্পৃক্ততা



স্থানীয় জনগণ কর্তৃক সড়কের ব্যবহারঃ প্রকল্পের ৪টি কম্পোনেন্টের অধীনে বাস্তবায়িত সড়কসমূহ স্থানীয় জনগণ ব্যবহার করে কিনা এ প্রশ্নের জবাবে ৯৭.৯% উত্তরদাতাই হ্যাঁ-সূচক জবাব দেন (চিত্র- ৪.৫)। চিত্র ৪.৫ থেকে ইহাও প্রতিভাত হয় যে, রাস্তার ধরনভেদে ৯৬.২, ৯৮.২, ৯৯.৪ ও ৯৯.১ শতাংশ জনগণ সড়কসমূহ ব্যবহার করেন। অর্থাৎ রাস্তার ৪টি কম্পোনেন্ট/ধরনের মধ্যে ব্যবহারের উল্লেখযোগ্য কোন তারতম্য নেই।

চিত্র ৪.৫ স্থানীয় জনগণ কর্তৃক সড়কের ব্যবহার



অপরদিকে সারণী ৪.৬ হতে দেখা যায় যে, RIC, PRMC ও RSC সড়ক এলাকার অধিকাংশ উত্তরদাতাই (যথাক্রমে ৯০.৮%, ৭৫.৯%, ৭০.৪%) জানিয়েছেন যে, তারা সড়কটি স্বাচ্ছন্দ্যে ব্যবহার করছেন। কিন্তু PBRRMC এলাকার মাত্র ৫২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তারা স্বাচ্ছন্দ্যে সড়কে যাতায়াত করেন। এছাড়াও ৭১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, বাস্তবায়িত সড়কগুলি চলাচলের উপযুক্ত।

সারণী ৪.৬ সড়কের বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের জবাব শতকরা হারে (multiple জবাব)

সড়কের অবস্থা	ইমপুভমেন্ট/রক্ষণাবেক্ষণের ধরন				মোট
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	
n	২৯০	২২০	১৭৪	১১৬	৮০০
সড়কটি স্বাচ্ছন্দ্যে ব্যবহার করছেন	৯০.৮	৭৫.৯	৫২.৮	৭০.৪	৭৫.৭
সড়কটি চলাচলের উপযুক্ত	৮০.৬	৮০.০	৬১.৩	৪৬.১	৭১.০
সড়কটির উপরিভাগ চলাচলের উপযোগী নহে	১.১	১.১	৩.১	৪.৩	২.০
সড়কটিতে কোন রকমে যানবাহন চলাচল করে	০.৪	৮.২	৩৪.৪	৭.০	১০.৭
সড়কে ছোট ছোট গর্তের সৃষ্টি হয়েছে	২.১	২৬.২	৪২.৩	৬০.০	২৫.৮
উঁচু নিচু হওয়ায় যানবাহন চলাচলের সময় বাঁকুনি হচ্ছে	০.৭	৮.৭	৪১.৭	৪২.৬	১৮.০

সারণী ৪.৭ থেকে দেখা যায়, সড়ক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে ৭২.৮% উত্তরদাতা হ্যাঁ সূচক জবাব প্রদান করেন; আরআইসি এলাকার ৪৯.১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সড়ক সময়মত রক্ষণাবেক্ষণ হয় না। উল্লেখ্য যে, আরএসসি এলাকার শুধুমাত্র রোড সেফটি কম্পোনেন্টের কাজ হয়েছে; কোন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ হয়নি।

সারণী ৪.৭ সড়কের রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের জবাব (শতকরা হারে)

নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়	রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ধরন				
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট
হ্যাঁ	৭৭.৯	৭৫.৮	৭৭.৫	৪৯.১	৭২.৮
না	১২.৩	১৫.৫	১৫.০	৫০.০	১৯.৫
জানিনা	৯.৮	৮.৭	৭.৫	০.৯	৭.৭
মোট	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০
n	২৯০	২২০	১৭৪	১১৬	৮০০

সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে মহিলাদের অংশগ্রহণঃ সারণী ৪.৮ হতে প্রতীয়মান হয় যে, প্রায় দুই-তৃতীয়াংশ জবাবদাতা (৬৩.৮%) জানিয়েছেন যে, মহিলারা মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে জড়িত ছিল। মহিলাদের সম্পৃক্ততা আরএসসি এলাকায় কম ছিল (২৭%) এবং পিবিআরআরএমসি এলাকায় বেশি ছিল (৮৯.৩%)।

সারণী ৪.৮ সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে মহিলাদের অংশগ্রহণ (শতকরা হারে)

মহিলাদের সম্পৃক্ততা	রক্ষণাবেক্ষণের ধরন				
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট
হ্যাঁ	৫৫.৭	৭৫.১	৮৯.৩	২৭.০	৬৩.৮
না	৪৪.৩	২৪.৯	১০.৭	৭৩.০	৩৬.২
মোট	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০
n	২৯০	২২০	১৭৪	১১৬	৮০০

৪.০৩ ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত মতামতঃ

প্রকল্পের একমাত্র রোড ইমপ্লিমেন্ট কম্পোনেন্টের আওতাভুক্ত সড়কসমূহে ভূমি অধিগ্রহণ হয়েছে। সমীক্ষা জরিপে প্রশ্নের জবাবে ১১.৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, তাঁদের ভূমি অধিগ্রহণ হয়েছে (সারণী ৪.৯)। ‘হ্যাঁ’ জবাবদাতাগণকে জিজ্ঞাসা করা হয় তাঁরা ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কিনা? - জবাবে ৯১.২% ‘হ্যাঁ’ উত্তরদাতা জানিয়েছেন, তাঁরা ক্ষতিপূরণের অর্থ বুঝে পেয়েছেন।

সারণী ৪.৯ ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত মতামত (শতকরা হারে)

ভূমি অধিগ্রহণ হয়েছে কিনা?	‘আরআইসি’-কম্পোনেন্ট
হ্যাঁ	১১.৮
না	৮৮.২
n	২৯০
ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কিনা?	
হ্যাঁ	৯১.২
না	৮.৮
মোট	১০০
n	৩৪

৪.০৪ নির্মিত সেতু ও কালভার্টের ব্যবহার এবং প্রভাব/সুফলঃ

সারণী ৪.১০ থেকে দেখা যায়, ৯৭.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তাঁরা নির্মিত সেতু ও কালভার্টসমূহ ব্যবহার করছেন। শুধু আরআইসি-এর সড়কসমূহে সেতু/কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। ৯৮.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন সেতু ও কালভার্টের নিচ দিয়ে পানি চলাচল করছে।

সারণী ৪.১০ সেতু ও কালভার্টের অবস্থা ও পানি প্রবাহ সংক্রান্ত জবাব

বৈশিষ্ট্য	জবাব	প্রকল্প এলাকা (আরআইসি) %
আপনার এলাকায় সেতু ও কালভার্ট আছে কিনা?	হ্যাঁ	৯৭.২
	না	২.৮
	মোট	১০০.০
	n	২৯০
নির্মিত সেতু ও কালভার্ট ব্যবহার করছেন কিনা?	হ্যাঁ	৯৭.২
	না	২.৮
	মোট	১০০.০
	n	২৮২
সেতু ও কালভার্টের নিচ দিয়ে পানি চলাচল করছে কিনা?	হ্যাঁ	৯৮.২
	না	১.৮
	মোট	১০০
	n	২৮২

সারণী ৪.১১ হতে দেখা যায়, প্রায় ১১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ সত্ত্বেও তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে; পক্ষান্তরে কন্ট্রোল এলাকায় ২৫.৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে। উল্লেখ্য যে, আরআইসি কম্পোনেন্টে সেতু ও কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

সারণী ৪.১১ জলাবদ্ধতার অবস্থা (শতকরা হারে)

সেতু ও কালভার্ট নির্মিত এলাকার জলাবদ্ধতা	প্রকল্প এলাকা (আরআইসি) %	কন্ট্রোল এলাকা %
হ্যাঁ	১১.২	২৫.৮
না	৮৮.৮	৭৪.২
মোট	১০০.০	১০০.০
n	২৮২	১৪১

৪.০৫ কৃষি ও সেচ ব্যবস্থার উপর প্রভাবঃ

প্রকল্প এলাকায় সড়ক ও সেতু নির্মাণের ফলে যোগাযোগ নেটওয়ার্কের উন্নয়ন সাধিত হয়। কৃষি কাজের জন্য প্রয়োজনীয় উপকরণ সহজে পৌঁছাতে পারে, ভূমি ব্যবহারের ধরন, শস্যের ঘনত্ব এবং ফসল উৎপাদনের পরিমাণ বৃদ্ধি পায়। কৃষি-ভিত্তিক শিল্পের প্রসার ঘটে এবং উপকারভোগীসহ সকল জনসাধারণের উৎপাদিত ফসল বাজারজাতকরণের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি করে। এ সমীক্ষার মাধ্যমে সড়ক ও সেতু নির্মাণের ফলে ভূমি ব্যবহারের ধরন,

ফসল উৎপাদন, কৃষি-ভিত্তিক শিল্প স্থাপন ইত্যাদি ক্ষেত্রে যে ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে তা নির্ণয় করার চেষ্টা করা হয়েছে।

সমীক্ষার ফলাফলে (সারণী ৪.১২ হতে) দেখা যায়, সংখ্যাগরিষ্ঠ (৯৩%) উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার সেচ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে; তবে তা কন্ট্রোল এরিয়ায় কম (৬৬.৮%)।

সারণী ৪.১২ কৃষি ও সেচ ব্যবস্থার উপর প্রভাব

সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের ফলে সেচ ব্যবস্থার উন্নতি	প্রকল্প এলাকা					কন্ট্রোল এলাকা
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রজেক্ট	
	%	%	%	%	%	
হ্যাঁ	৯৪.৮	৮৬.৮	৯৪.৩	৯৬.৬	৯৩.০	৬৬.৮
না	৫.২	১৩.২	৫.৭	৩.৪	৭.০	৩৩.৩
মোট	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০
ফসল উৎপাদন বৃদ্ধি						
হ্যাঁ	৯৬.৯	৯১.২	৯৪.৮	৯৪.৮	৯৫.০	৬৮.২
না	৩.১	৮.৮	৫.২	৫.২	৫.০	৩১.৮
মোট	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০
n	২৯০	২২০	১৭৪	৮০০	৮০০	৪০০

সারণী ৪.১২ হতে আরো দেখা যায়, প্রকল্প এলাকায় প্রায় ৯৫% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সেচ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে তাঁদের ফসল উৎপাদন বেড়েছে; তবে কন্ট্রোল এলাকায় প্রায় ৬৮.২% উত্তরদাতা ফসল উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে বলে জানিয়েছেন।

৪.০৬ সড়কের পার্শ্বে সৃজিত বনায়নের ব্যবহার এবং প্রভাব/সুফলঃ

গাছ প্রাকৃতিক সৌন্দর্য সৃষ্টি করে, পাখির বাসা বাঁধার ও আশ্রয় নেয়ার অনুকূল আবাস; গাছ পাখিকের খাবার দেয়, একই সাথে গাছ বাঁধ ও খালের মাটি ক্ষয় প্রতিরোধ করে। এ সমীক্ষার মাধ্যমে অনুসন্ধান করা হয়েছে যে, সড়ক নির্মাণের পর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কিংবা বন বিভাগ কর্তৃক কোন বনায়ন করা হয়েছে কিনা। সারণী ৪.১৩ হতে দেখা যায়, ৮২.৩% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সড়ক বনায়ন করা হয়েছে; কিন্তু তা আরআইসি এলাকায় (৬৩%) পিআরএমসি (৮৯.৫%), পিবিআরএমসি (৯৬.৬%) ও আরএসসি (৯৩.১%) এলাকার তুলনায় উল্লেখযোগ্যভাবে কম। অপরদিকে কন্ট্রোল এলাকায় প্রায় ৫৮% উত্তরদাতাও জানিয়েছেন, সড়কে বনায়ন করা হয়েছে।

সারণী ৪.১৩ বনায়নের অবস্থা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের জবাব (শতকরা হারে)

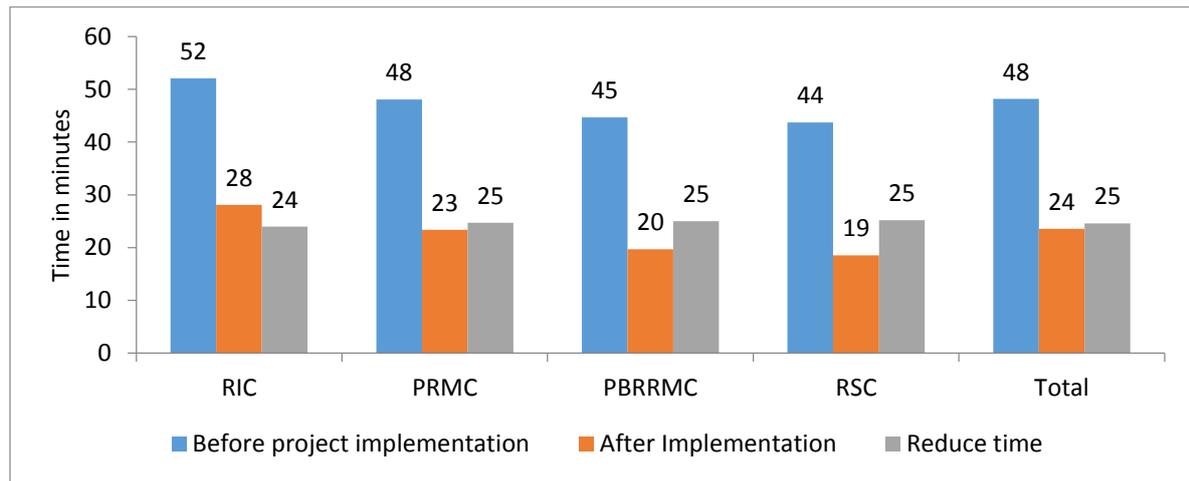
বনায়নের অবস্থা	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রজেক্ট	কন্ট্রোল
হ্যাঁ	৬৩.৮	৮৯.৫	৯৬.৬	৯৩.১	৮২.৩	৫৭.৮
না	৩৬.২	১০.৫	৩.৪	৬.৯	১৭.৮	৪২.২
মোট	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০
n	২৯০	২২০	১৭৪	১১৬	৮০০	৪০০

৪.০৭ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, বাণিজ্যিক কর্মকাণ্ডের প্রসার এবং কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রভাবঃ

৪.০৭.১ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নঃ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়নের ফলে গ্রামের লোকেরা পূর্বের তুলনায় স্বল্প খরচে ও স্বল্প সময়ে নিকটস্থ হাট-বাজারে ও উপজেলা সদরে যেতে পারে, যা তাদেরকে বহুমুখী উন্নয়ন কর্মকাণ্ডে জড়িত হতে সাহায্য করেছে।

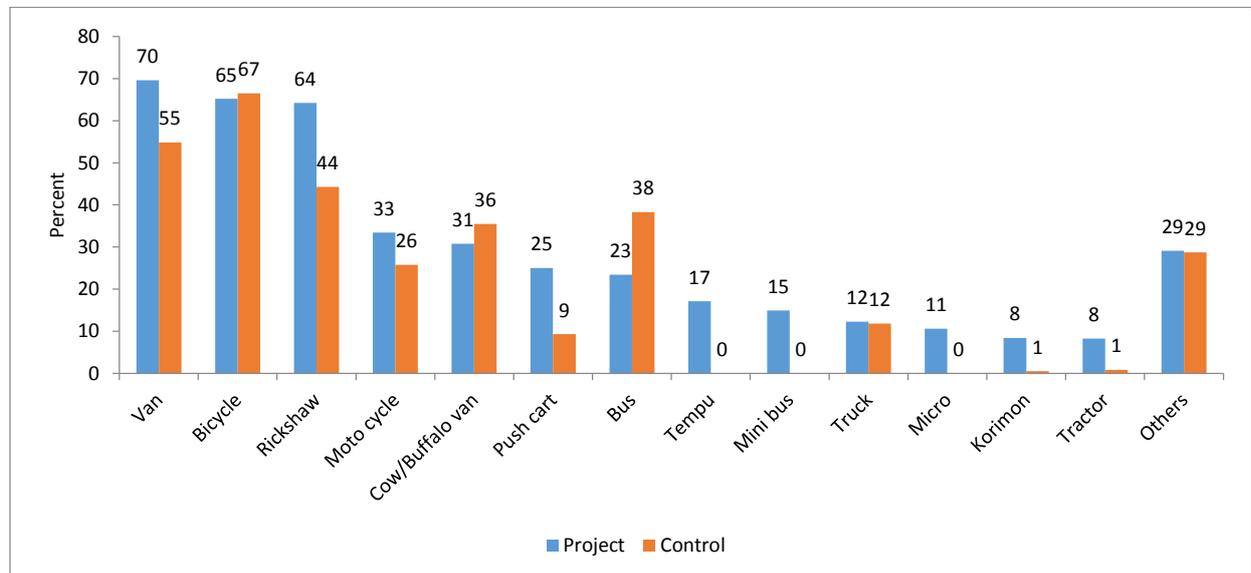
চিত্র ৪.৬ হতে প্রতীয়মান হয় যে, যোগাযোগ সুবিধা যাই হোক না কেন, পূর্বের তুলনায় বর্তমানে উপজেলা সদরে যাতায়াত সময় প্রায় অর্ধেক কমেছে। পূর্বে যেখানে এলাকাভেদে ৪৪ মিনিট থেকে ৫২ মিনিট সময় লাগতো সেখানে বর্তমানে ১৯ মিনিট থেকে ২৮ মিনিট সময় লাগে।

চিত্র ৪.৬ প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বের তুলনায় উপজেলা সদরে যাতায়াতের সময়

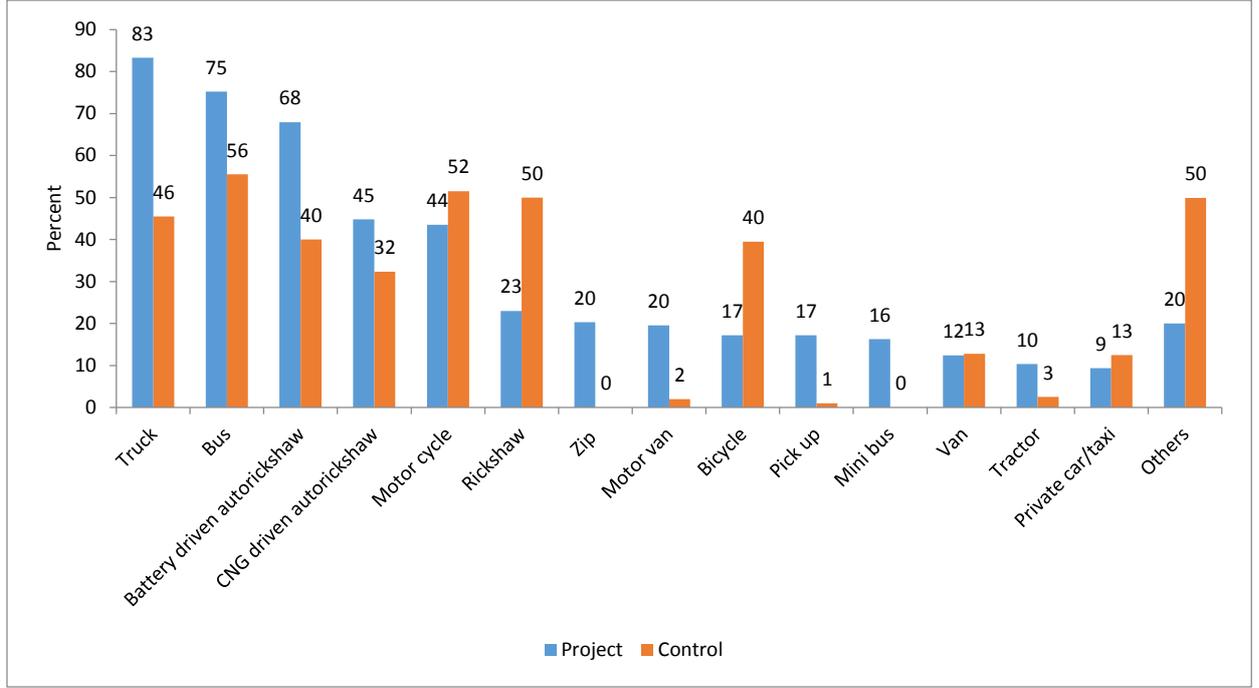


চিত্র ৪.৭ এবং ৪.৮ হতে প্রতীয়মান হয় যে, যোগাযোগের ধরন যাই হোক না কেন, উভয় এলাকার জনগণই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে প্রায় একই রকম যানবাহন ব্যবহার করতেন। কিন্তু সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের পরে প্রকল্প এলাকায় জনগণ উন্নততর এবং দ্রুতগামী যানবাহন ব্যবহার করছেন।

চিত্র ৪.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে প্রকল্প এলাকায় এবং কন্ট্রোল এলাকায় ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন



চিত্র ৪.৮ প্রকল্প বাস্তবায়নের পর প্রকল্প এলাকায় এবং কন্ট্রোল এলাকায় ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন



বিশ্লেষণে আরও দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বিভিন্ন কম্পোনেন্টে ভারী যানবাহন চলাচলের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য ছিল। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ভারী যানবাহন চলাচলের হার সকল কম্পোনেন্টে বৃদ্ধি পেয়েছে। গ্রামবাসীদের উপলব্ধি থেকে দেখা যায়, কন্ট্রোল এলাকার চেয়ে প্রকল্প এলাকায় যন্ত্রচালিত যানবাহন চলাচলের হার দ্বিগুণ (সারণী ৪.১৫ এবং ৪.১৬ দ্রষ্টব্য)

সারণী ৪.১৫ প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন (শতকরা হারে)

ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রজেক্ট	কন্ট্রোল
ভ্যান	৬৬.৬	৬৫.৮	৯২.০	৫০.৯	৬৯.৬	৫৪.৮
বাইসাইকেল	৮১.০	৭৭.২	৪২.০	৩৭.৯	৬৫.২	৬৬.৫
রিকশা	৬৬.৬	৭৪.৯	৩৯.৭	৭৫.০	৬৪.২	৪৪.৩
মটর সাইকেল	৪৭.৬	৪১.১	৫.২	২৫.৯	৩৩.৪	২৫.৮
গরু/মহিষের গাড়ী	২২.১	৩৮.৮	৫৫.৭	০.০	৩০.৮	৩৫.৫
ঠেলাগাড়ী	৩২.৮	২২.৮	২৯.৩	৩.৪	২৫.০	৯.৩
বাস	১১.০	১৮.৩	৩৫.৬	৪৫.৭	২৩.৪	৩৮.৩
টেম্পু	১৭.২	২১.৯	২০.৭	২.৬	১৭.১	০.০
মিনিবাস	১৬.৬	২০.৫	৭.৫	১১.২	১৪.৯	০.০
ট্রাক	৫.২	৭.৮	১৪.৯	৩৪.৫	১২.৩	১১.৮
মাইক্রোবাস	৩.১	২৬.০	৩.৪	১১.২	১০.৬	০.০
করিমন	১০.০	১৬.০	১.৭	০.০	৮.৪	০.৫
ট্রাক্টর	১২.৪	৭.৮	৬.৩	১.৭	৮.৩	০.৮
অন্যান্য	২০.৬	৩৬.০	১৫.৯	৫৬.০	২৯.১	২৮.৭

অন্যান্যঃ বেবীট্যাক্সি, মিনি ট্রাক, ষোড়ার গাড়ী, অটোমোবাইল, পিকআপ

সারণী ৪.১৬ প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন (শতকরা হারে)

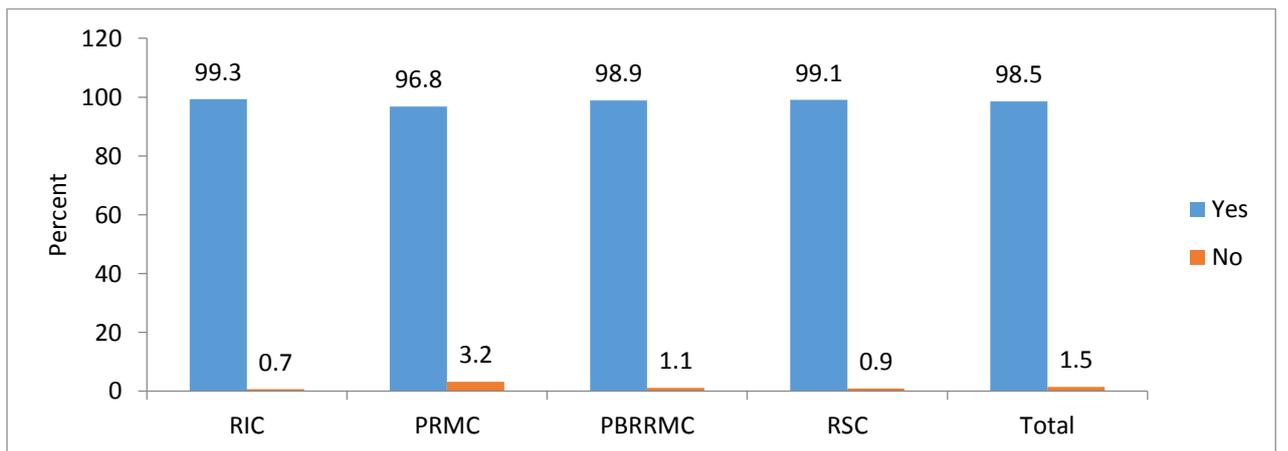
ব্যবহৃত যানবাহনের ধরন	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রজেক্ট	কন্ট্রোল
ট্রাক	৮৮.৩	৭১	৯০.৮	৮২.৮	৮৩	৪৬
বাস	৭১.৭	৬৩.৬	৯৩.৭	৭৭.৬	৭৫	৫৬
ব্যাটারীচালিত অটোরিক্সা	৬৫.৫	৪৭.৫	৮৪.৫	৮৭.১	৬৮	৪০
সিএনজিচালিত অটোরিক্সা	৪৮.৩	৩০	৩১	৮৪.৫	৪৫	৩২
মটরসাইকেল	৪৬.২	৫৪.৪	২৭.৬	৪০.৫	৪৪	৫২
রিক্সা	২০.৩	৪০.১	১২.১	১৩.৮	২৩	৫০
জীপ	২৭.২	২০.৩	১.৭	৩১	২০	০
মটর ভ্যান	৩০.৭	২২.৬	৩.৪	১০.৩	২০	২
বাইসাইকেল	৭.৯	৩৬.৪	১৫.৫	৬.৯	১৭	৪০
পিক-আপ	২৪.১	১০.১	২১.৮	৬	১৭	১
মিনিবাস	১৭.৯	৩৪.১	০.৬	২.৬	১৬	০
ভ্যান	১১	১৫.৭	১৬.৭	৩.৪	১২	১৩
ট্রাক্টর	১৬.৬	৬.৫	৬.৯	৭.৮	১০	৩
প্রাইভেট কার/ট্যাক্সি	১০.৩	১২	৫.৭	৭.৮	৯	১৩
অন্যান্য	১৯.৩	৩৬.৮	১০.৯	৪.৩	২০	৫০

অন্যান্যঃ টেম্পু, মাহিন্দ্র, নসিমন, কারগো, ঘোড়ার গাড়ী

৪.০৭.২ বাণিজ্যিক কর্মকান্ডের উন্নয়নঃ

স্থানীয়ভাবে বাজারজাতকরণের সুবিধা না থাকলে কৃষকরা তাদের উৎপাদিত কৃষিপণ্যের উপযুক্ত মূল্য পায় না। আলোচ্য প্রকল্প এলাকার ৯৮.৫% উত্তরদাতাই জানিয়েছেন যে, বাস্তবায়িত ৪ ধরনের সড়ক উন্নয়নের ফলে প্রতিক্ষেত্রেই তাদের উৎপাদিত কৃষিজাত পণ্য বাজারজাতকরণের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে (চিত্র ৪.০৯)। এতে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পটির প্রভাবে উক্ত এলাকায় বাণিজ্যিক কর্মকান্ডের উন্নয়ন হয়েছে। প্রায় একই ধরনের জবাব (৯৯.২%) পাওয়া যায় কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাদের নিকট থেকে। দেখা যায়, উভয় এলাকায় প্রায় একই ধরনের পণ্য কেনা-বেচা হয়।

চিত্র ৪.০৯ কৃষিজাত পণ্যের বাজারজাতকরণের উপর মতামত (শতকরা হারে)



সমীক্ষার প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকা থেকে যে সকল কৃষি-পণ্য বাজারজাত করা হয়, সেগুলো সম্পর্কে প্রাপ্ত তথ্যাদি সারণী ৪.১৭-তে উল্লেখ করা হয়েছে।

সারণী ৪.১৭ প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকায় বাজারজাতকৃত কৃষি-পণ্যের উপর মতামত (শতকরা হারে)

বাজারজাতকৃত কৃষি-পণ্য	প্রজেক্ট এলাকা					কন্ট্রোল এলাকা
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রজেক্ট এলাকা	
ফল	১৪.৯	৫৪.১	৪.০	৩.৫	২১.৭	২১.২
মসলা	৪৩.৯	৫১.৮	৪০.৮	৭.৯	৪০.৩	৪৫.৫
প্রধান শস্যাদি	৯৯.০	৯৭.৩	১০০.০	৯৪.৭	৯৮.১	৯৯.২
শাক-সবজি	৮০.৬	৭৩.৬	৯২.০	৯২.১	৮২.৮	৮৫.৭
অন্যান্য	৫৬.৪	৫৫.০	২১.৮	৭১.১	৫০.৬	৩৩.৮

সারণী ৪.১৮ প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকায় কৃষিপণ্যের প্রকৃত মূল্য সম্পর্কে উত্তরদাতাদের মতামত (শতকরা হারে)

কৃষকগণ কৃষিপণ্যের প্রকৃত মূল্য পেয়ে থাকে কিনা?	নির্মাণ/ রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ধরন										কন্ট্রোল এলাকা	
	আরআইসি		পিআরএমসি		পিবিআরআরএমসি		আরএসসি		প্রজেক্ট এলাকা		n	%
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
হ্যাঁ	২৬০	৮৯.৯	২০৩	৯২.২	১৬৪	৯৪.৩	১০৮	৯৩	৭৩৫	৯১.৯	২৬১	৬৫.২
না	৩০	১০.১	১৭	৭.৮	১০	৫.৭	৮	৭	৬৫	৮.১	১৩৯	৩৪.৮
মোট	২৯০	১০০	২২০	১০০	১৭৪	১০০	১১৬	১০০	৮০০	১০০	৪০০	১০০

সমীক্ষার কন্ট্রোল এলাকায় কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণের বিভিন্ন অসুবিধার কথা জানা যায়। প্রায় ৫৮% উত্তরদাতা অভিযোগ করেন তাদের এলাকা থেকে পণ্য পরিবহণ ব্যয় খুবই বেশি এবং পণ্যের উপযুক্ত মূল্য তারা পান না।

সারণী ৪.১৯ কন্ট্রোল এলাকা থেকে কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে সমস্যাসমূহ (multiple response)

সমস্যাসমূহ	জবাবদাতার সংখ্যা (n=২৬১)	শতকরা হার
পণ্যের মূল্য কম	১৫০	৫৭.৫
কৃষি পণ্যের প্রকৃত মূল্য পাচ্ছি না	১০৪	৩৯.৮
মালামাল/কৃষিপণ্য পঁচে যায়	৭৮	২৯.৯
বাজারজাতকরণে সমস্যা	৭৫	২৮.৭
সময়মত পণ্য বিক্রি করতে পারেন না	৫৮	২২.২
পণ্য স্থানান্তর ব্যয় বেশি	২৪	৯.২
সবসময় যানবাহন পাওয়া যায় না	২১	৮.০
উৎপাদন সবসময় কম	১৫	৫.৭
মোট	৫২৫	১০০

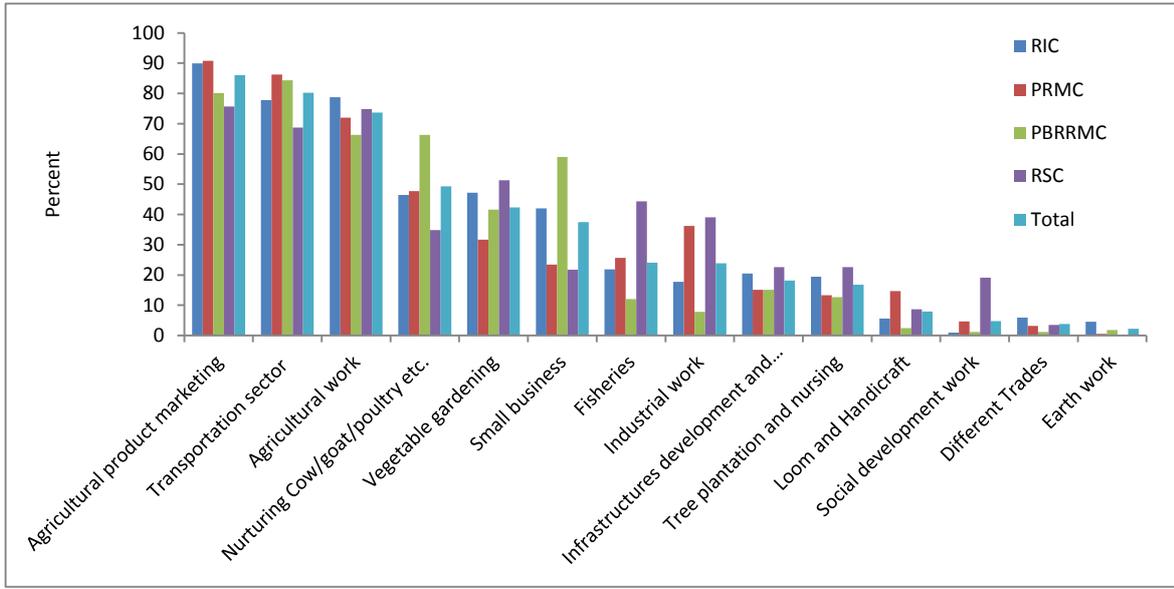
৪.০৭.৩ আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টিঃ

সমীক্ষায় প্রকল্প এলাকার ৯৮.৭% উত্তরদাতাই মত প্রকাশ করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে তাঁদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে (সারণী ৪.২০)। উত্তর অনুযায়ী তাঁদের প্রধান প্রধান সেক্টর হলো- কৃষি, কৃষি বাজারজাতকরণ, পরিবহনখাত, গবাদি পশু পালন, সবজি উৎপাদন, মৎস্য উৎপাদন, ক্ষুদ্র ব্যবসা, অবকাঠামো উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ, বৃক্ষ রোপণ ও নার্সারি, মাটি কাটা ইত্যাদি।

সারণী ৪.২০ প্রকল্প এলাকায় পুরুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি সংক্রান্ত মতামত (শতকরা হারে)

কর্মসংস্থান সৃষ্টির খাতসমূহ	নির্মাণ/রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ধরন				
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	প্রকল্প
	%	%	%	%	%
কর্মসংস্থান বৃদ্ধি	৯৯.০	৯৮.২	৯৮.৯	৯৯.১	৯৮.৭
কৃষি-পণ্যের বিপণন/বাজারজাতকরণ	৮৯.৯	৯০.৮	৮০.১	৭৫.৭	৮৬.০
পরিবহনখাত (রিক্সা/ঠেলাগাড়ী/মোটরগাড়ী)	৭৭.৮	৮৬.২	৮৪.৩	৬৮.৭	৮০.২
কৃষি কাজ	৭৮.৮	৭২.০	৬৬.৩	৭৪.৮	৭৩.৭
গরু/ছাগল/হাঁস-মুরগী ইত্যাদি পালন	৪৬.৫	৪৭.৭	৬৬.৩	৩৪.৮	৪৯.৩
সবজি উৎপাদন	৪৭.২	৩১.৭	৪১.৬	৫১.৩	৪২.৩
ক্ষুদ্র ব্যবসা	৪২.০	২৩.৪	৫৯.০	২১.৭	৩৭.৫
মৎস্য চাষ	২১.৯	২৫.৭	১২.০	৪৪.৩	২৪.১
শিল্প-কারখানার কাজ	১৭.৭	৩৬.২	৭.৮	৩৯.১	২৩.৯
অবকাঠামো উন্নয়ন ও মেরামত কাজ	২০.৫	১৫.১	১৫.১	২২.৬	১৮.২
বনায়ন ও নার্সারী	১৯.৪	১৩.৩	১২.৭	২২.৬	১৬.৮
তাঁত ও হস্তশিল্প	৫.৬	১৪.৭	২.৪	৮.৭	৭.৯
সামাজিক উন্নয়ন কাজ	১.০	৪.৬	১.২	১৯.১	৪.৭
বিবিধ ব্যবসা	৫.৯	৩.২	১.২	৩.৫	৩.৮
মাটি কাটা	৪.৫	০.৫	১.৮	০.০	২.২

চিত্র ৪.১০ বিভিন্ন সেক্টরে কর্মসংস্থানের সুযোগ সম্পর্কিত মতামত (শতকরা হারে)



অপরপক্ষে কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণ সমীক্ষাকালীন সময়ে তাঁদের ১২টি বিভিন্ন ধরনের সমস্যার কথা তুলে ধরেন। প্রধান প্রধান সমস্যার মধ্যে ব্যবসা পরিচালনায় সমস্যা, পরিবহণ ও যোগাযোগ সমস্যা, কৃষি-পণ্য উৎপাদনের জন্য সার, বীজ ও কীটনাশক ইত্যাদি পেতে বিলম্ব, জরুরী প্রয়োজনে হাসপাতাল যাতায়তে অধিক সময় ব্যয় ইত্যাদি বিশেষভাবে উল্লেখযোগ্য (সারণী ৪.২১)। প্রকল্প থেকে দূরবর্তী এলাকার এসব সমস্যাই প্রমাণ করে যে, উল্লেখিত সড়কসমূহের নির্মাণ ও মেরামতের ফলে প্রকল্প-সংলগ্ন এলাকার জনগণ কন্ট্রোল এলাকার জনগণের চেয়ে অধিক উপকৃত হয়েছে।

সারণী ৪.২১ কন্ট্রোল এলাকায় উত্তরদাতাগণের নিকট থেকে প্রাপ্ত বিভিন্ন সমস্যা ও তাঁদের শতকরা হার

সমস্যার ধরন/খাত	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
যোগাযোগ সমস্যা	৬৯	২৬
সবধরনের পণ্য বিক্রীতে সমস্যা	৫৭	২১.৫
জরুরী প্রয়োজনে পরিবহণ প্রাপ্তিতে সমস্যা	৪৭	১৭.৭
কর্মসংস্থানের সুযোগ না থাকা	৪৫	১৭.০
ব্যবসা পরিচালনায় অসুবিধা	৪০	১৫.৪
অধিক পরিবহণ খরচ	৩৪	১২.৮
কৃষি-পণ্য উৎপাদনে সার, বীজ, কীটনাশক পেতে বিলম্ব	৩১	১১.৭
জরুরী প্রয়োজনে হাসপাতালে যেতে অধিক সময় ব্যয়	৩০	১১.৩
জীবন-যাত্রার মান উন্নয়ন না হওয়া	২৬	৯.৮
শহরে অবস্থানরত ডাক্তারদের গ্রামে আসতে অনাগ্রহ	১৩	৪.৯

৪.০৮ স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীদের উপস্থিতি বৃদ্ধিসহ মহিলাদের বিভিন্ন কর্মকাণ্ডে অংশগ্রহণের সুযোগ সৃষ্টিঃ

সারণী ৪.২২ অনুযায়ী দেখা যায় যে, প্রকল্প এলাকার সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ বাস্তবায়িত হওয়ায় ৯৯.৪% উত্তরদাতা স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা বৃদ্ধি, ৮২.৩% উত্তরদাতা নারীদের কৃষি-পণ্য বাজারজাতকরণে অংশগ্রহণ,

৯৮.১% উত্তরদাতা নারীদের স্বাস্থ্য-কেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বৃদ্ধি এবং ৯০% উত্তরদাতা নারীদের উপার্জনের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে বলে মত প্রকাশ করেছেন।

সারণী ৪.২২ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে

বর্তমান অবস্থা	প্রজেক্ট এলাকা					কন্ট্রোল এলাকা
	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট	
	%	%	%	%	%	%
যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে ছাত্র-ছাত্রীদের স্কুল-কলেজে যাওয়ার হার বৃদ্ধি পেয়েছে						
হ্যাঁ	৯৯	১০০	১০০	৯৮.৩	৯৯.৪	-
না	১	০	০	১.৭	০.৬	-
যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে মহিলাদের কৃষিজাত পণ্য বাজারজাতকরণে অংশগ্রহণ বৃদ্ধি						
হ্যাঁ	৮১.৭	৮১.২	৮৪.৪	৮২.৬	৮২.৩	৪০.৯
না	১৮.৩	১৮.৮	১৫.৬	১৭.৪	১৭.৭	৫৯.১
যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে নারীরা স্বাস্থ্য-সেবা কেন্দ্রে যাতায়াত করতে পারছেন						
হ্যাঁ	৯৮.৩	৯৭.৭	৯৭.৭	৯৯.১	৯৮.১	৬৪.২
না	১.৭	২.৩	২.৩	০.৯	১.৯	৩৫.৮
নারীদের উপার্জনের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে						
হ্যাঁ	৮৬.৮	৯৪	৯২.৫	৮৯.৬	৯০.৪	৪৫.১
না	১৩.২	৬	৭.৫	১০.৪	৯.৬	৫৪.৯
মোট	১০০	১০০	১০০	১০০	১০০	০
n	২৯০	২২০	১৭৪	১১৬	৮০০	৪০০

সারণী ৪.২২ থেকে দেখা যায়, প্রকল্প এলাকার সর্বোচ্চ ৯৮.১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, প্রকল্প এলাকায় উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ হওয়ায় এলাকার নারীদের জন্য স্বাস্থ্য-কেন্দ্রে যাওয়া অত্যন্ত সহজ হয়েছে। অপরপক্ষে, কন্ট্রোল এলাকার ৬৪.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন নারীদের যাতায়াত সহজ হয়েছে। সুতরাং এটি বলা যায় যে, সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণ কন্ট্রোল এলাকার জনগণের চেয়ে বেশি উপকৃত হয়েছেন।

৪.০৯ পরিবেশ দূষণ সম্পর্কিত তথ্য

সারণী ৪.২৩ থেকে দেখা যায়, প্রকল্প এলাকার নিকটবর্তী গ্রামসমূহের পরিবেশের উপর প্রকল্প কার্যক্রমের কোন বিরূপ প্রভাব হচ্ছে কিনা এ ধরনের প্রশ্নের জবাবে ৯০.৫% উত্তরদাতা ‘না’-সূচক জবাব দিয়েছেন এবং ৯.৫% উত্তরদাতা ‘হ্যাঁ’ সূচক জবাব দিয়েছেন। মোট উত্তরদাতার ৭.৫% শব্দ দূষণ, ২.৬% ধোঁয়া থেকে সৃষ্ট বায়ু-দূষণের ন্যায় বিরূপ প্রতিক্রিয়ার কথা উল্লেখ করেছেন।

সারণী ৪.২৩ পরিবেশের উপর প্রকল্পের প্রভাবে সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের মতামত (শতকরা হারে)

পরিবেশ ও জীববৈচিত্রের উপর বিরূপ প্রভাব	আরআইসি		পিআরএমসি		পিবিআরআরএমসি		আরএসসি		মোট
	n	%	n	%	n	%	n	%	%
হ্যাঁ	১৭	৫.৯	২৩	১০.৬	৩৩	১৯.১	২	১.৮	৯.৫
না	২৭৩	৯৪.১	১৯৭	৮৯.৪	১৪১	৮০.৯	১১৪	৯৮.২	৯০.৫
মোট	২৯০	১০০	২২০	১০০	১৭৪	১০০	১১৬	১০০	১০০
পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব পড়েছে									
(ক) যান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের ফলে শব্দ-দূষণ হচ্ছে	১৩	৪.৪৮	১৮	৮.১৮	২৭	৮৩.৯	২	১.৭২	৭.৫
(খ) যানবাহন থেকে কালো ধোয়া নির্গত হওয়ায় বায়ু-দূষণ হচ্ছে	৮	২.৭৬	৫	২.২৭	৬	২২.৬	২	১.৭২	২.৬

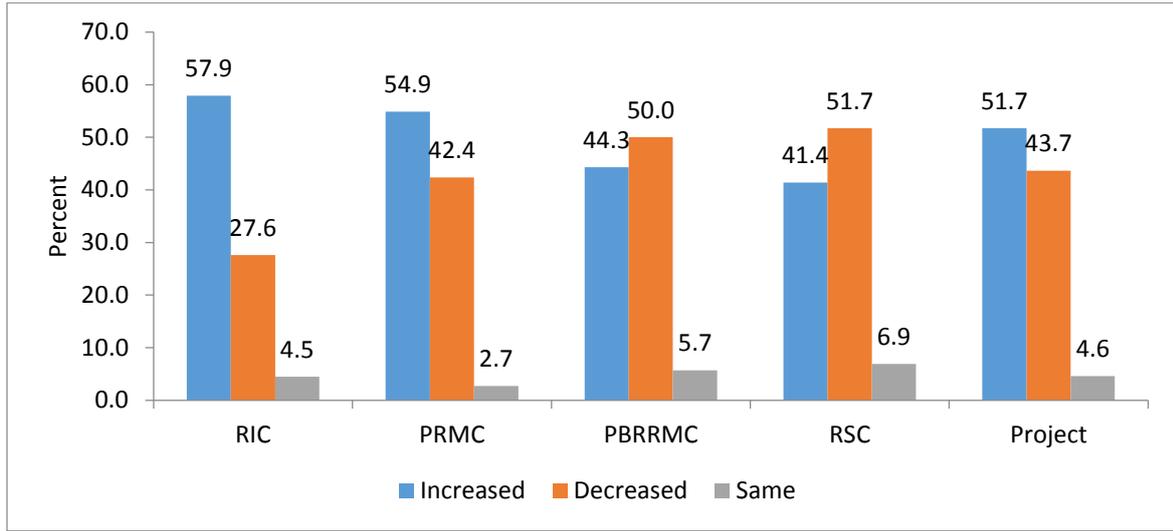
৪.১০ সড়ক দুর্ঘটনা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের উপলব্ধি

‘প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে, কমেছে, না একই রকম আছে’-এ প্রশ্নের জবাবে ৫১.৭% উত্তরদাতা বলেছেন-দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে, ৪৩.৭% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা কমেছে এবং ৪.৬% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা পূর্বের মতই আছে (সারণী ৪.২৪ ও চিত্র-৪.১১)। সারণী হতে আরো দেখা যায় যে, আরআইসি কম্পোনেন্ট এলাকার প্রায় ৫৭.৯% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে, পিআরএমসি’র ৫৪.৯%, পিবিআরআরএমসি’র ৪৪.৩% এবং আরএসসি’র ৪১.৪% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে। সারণী হতে দেখা যাচ্ছে যে, আরএসসি এলাকার প্রায় ৫২% উত্তরদাতা বলেছেন যে দুর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে। উল্লেখ্য যে, আরএসসিভুক্ত সড়কে সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হয়েছে।

সারণী ৪.২৪ দুর্ঘটনার হার সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের উপলব্ধি

উপলব্ধি	আরআইসি		পিআরএমসি		পিবিআরআরএমসি		আরএসসি		মোট	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে	১৬৮	৫৭.৯	১২১	৫৪.৯	৭৭	৪৪.৩	৪৮	৪১.৪	৪১৪	৫১.৭
হ্রাস পেয়েছে	১০৯	৩৭.৬	৯৩	৪২.৪	৮৭	৫০	৬০	৫১.৭	৩৪৯	৪৩.৭
পূর্বের মত	১৩	৪.৫	৬	২.৭	১০	৫.৭	৮	৬.৯	৩৭	৪.৬
	২৯০	১০০	২২০	১০০	১৭৪	১০০	১১৬	১০০	৮০০	১০০.০

চিত্র ৪.১১ দুর্ঘটনার হার সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের উপলব্ধি



৪.১১ প্রকল্পের শক্তিশালী ভূমিকা সম্পর্কিত মতামত (Perception)

প্রকল্পের শক্তিশালী ভূমিকা সম্পর্কে নমুনা-খানার উত্তরদাতাগণকে নির্ধারিত কিছু জবাব সম্পর্কে প্রশ্ন রাখা হলে প্রায় ১৮টি সম্ভাব্য জবাব পাওয়া যায় (সারণী ৪.২৫)। চারটি কম্পোনেন্টের বিভিন্ন সংখ্যক উত্তরদাতার মধ্যে ৪০% উত্তরদাতা সড়কের শক্তিশালী ভূমিকা হিসাবে সড়কে যোগাযোগ ব্যবস্থা ও পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নকে চিহ্নিত করে। ৩৮.৪% উত্তরদাতা সড়কের প্রশস্ততা ও উচ্চতা পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধির কথা উল্লেখ করেন। এছাড়াও ১২.৪% উত্তরদাতা শিক্ষার হার বৃদ্ধি, ১৪.৭% উত্তরদাতা শহরের সাথে সহজ ও দ্রুত যোগাযোগ করা ছাড়াও অন্যান্য শক্তিশালী দিকসমূহের কথা উল্লেখ করেন।

সারণী ৪.২৫ প্রকল্পের শক্তিশালী ভূমিকা সম্পর্কিত মতামত

শক্তিশালী ভূমিকা/দিক	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট
যোগাযোগ ও পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়ন	৪৮.৮	১১.৪	৪৫.২	৬৪	৪০.০
সড়কের অবস্থা পূর্বের চেয়ে ভাল (প্রশস্ততায় এবং উচ্চতায়)	৩৫.২	৮০.৭	৯.৬	২.৭	৩৮.৪
কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি	১৫.২	৮.৭	১৩	২১.৯	১৪.০
শিক্ষার হার বৃদ্ধি	১০.০	৩.৭	১৯.২	২৬.৩	১২.৪
সহজে এবং দ্রুত শহরের সহিত যোগাযোগ করা যায়	৮.৭	৩৬.৩	৪.২	২.৭	১৪.৭
ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার	৬.৬	৬	১২.৩	১২.৩	৮.৩
জীবনযাত্রার মানের উন্নতি	২.১	১.৮	১৭.৮	১২.৩	৬.৫
সড়কের পার্শ্বে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার	২.৮	১৪.২	১.৪	৫.৩	৬.১
চলাচলের সময় সাশ্রয় হচ্ছে	৪.৮	৭.৮	৬.৮	৪.৪	৬
ইমিগ্রেশন ও ট্রানজিট সুবিধা শুরু হয়েছে	২১.৮	১.৯	০.৭	০	৮.৯
নতুন কালভার্ট এবং সেতু নির্মিত হয়েছে	৪.৫	৮.৭	০	০	৪.২
স্বাস্থ্যসেবা সার্ভিসের উন্নতি হয়েছে	৯	০	৪.১	০	৪.২
কৃষিজাত পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা সম্প্রসারিত হয়েছে	৮	০	৩.৪	০	৩.৭
বিভিন্ন ব্যবসায় যথা-পাথর উত্তোলন এবং বাজারজাতকরণ সম্প্রসারিত হয়েছে	৫.৫	০.৫	০	০	২.২
অন্যান্য	৭.৪	১৬.৩	২০.৬	৫.৪	১২

৪.১২ প্রকল্পের দুর্বলতা সম্পর্কে মতামত

সারণী ৪.২৬ থেকে দেখা যায়, প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করা হলে উত্তরদাতাদের পক্ষ থেকে প্রায় ১৫টি দুর্বল দিক উল্লেখ করা হয়। তন্মধ্যে ২০% উত্তরদাতা সড়কের সংকীর্ণতার কারণে গাড়ী চলাচলের অসুবিধাকে চিহ্নিত করেন। ১৫.৯% উত্তরদাতা রাস্তায় স্পীড-ব্রেকারের সংখ্যা ‘কম’ অথবা ‘নেই’ বলে উল্লেখ করেন। তবে ১৫% উত্তরদাতা নূতন সড়ক নির্মাণ/মেরামতের ফলে দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে বলে মতামত প্রকাশ করেন। এমনকি ১৩.২% উত্তরদাতা সড়কের কোন দুর্বল দিক নেই বলেও উল্লেখ করেন।

সারণী ৪.২৬ প্রকল্পের দুর্বলতা সম্পর্কে মতামত

দুর্বল দিক	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট
সংকীর্ণ সড়কের যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে	২.৮	১১.২	৪৫.৩	৩৮.৬	২০.০
কোন স্পীড ব্রেকার নেই কিংবা সংখ্যা কম	২৬	১১.৬	১০.৬	৬.১	১৫.৯
সড়ক দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে	২৮.৭	১২.১	২.৪	৪.৪	১৫
সড়কের সোল্ডারের প্রশস্ততা কম	১০.৭	১৯.৫	১৫.৯	৬.১	১৩.৬
কোন সাইন সিগনাল নেই কিংবা কম আছে	১৪.৯	১১.২	২.৯	০.৯	৯.৩
সড়কে কোন জিরা ক্রসিং নেই	৯	১৬.৩	৩.৫	৩.৫	৯
কোন পদচারী সেতু নেই	৩.৫	১৫.৩	১.৮	৩.৫	৬.৩
রাস্তার সোল্ডারে গর্ত থাকা	২.৮	৭.৪	৭.৬	৭	৫.৭
রাস্তায় ফাটল (Crack) দেখা গেছে	৪.৫	০.৫	১৪.৭	০	৪.৯
রাস্তার ফুটপাথ নেই	২.৪	৭	৮.২	০.৯	৪.৭
অনেক যানবাহন চলাচল করছে	১	৬.৫	২.৯	১০.৫	৪.৩
পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা নেই	১.৪	৫.৬	৩.৫	৩.৫	৩.৩
অন্যান্য	২৫.১	৩৩.৮	২১.৯	১২.৩	২৪.৮
দুর্বল দিক নেই	১০	১২.৬	১২.৪	২৩.৭	১৩.২

৪.১৩ প্রকল্পের ঝুঁকি/দুর্বলতা দূরীকরণে উত্তরদাতাগণের পরামর্শ

প্রকল্পের ঝুঁকি/দুর্বলতা দূরীকরণে উত্তরদাতাগণ যে পরামর্শ প্রদান করেন তা সারণী ৪.২৭ এ উল্লেখ করা হলোঃ সারণী ৪.২৭ এ এ ধরনের প্রকল্পের ঝুঁকি/দুর্বলতা দূরীকরণে পরামর্শ

পরামর্শ	আরআইসি	পিআরএমসি	পিবিআরআরএমসি	আরএসসি	মোট
উন্নত যোগাযোগ ও পরিবহনের জন্যে সড়কসমূহ প্রশস্ত করা প্রয়োজন	৪.৯	১৮.৩	৬৪.৭	৪৩.৪	২৭.২
স্পীড ব্রেকার প্রয়োজন	২৫.০	১১.৯	১০.৪	১৫.০	১৬.৭
নিয়মিত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রয়োজন	১৩.৪	৯.১	১৬.২	.৯	১১.০
সড়কের উভয় পাশে বনায়ন করা প্রয়োজন	১৬.২	৬.৮	৯.৮	.০	৯.৯

ওজন স্কেল মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষন করা উচিত	১৩.৭	৪.৬	১.২	০.৯	৬.৬
সড়কের উপর পদচারী সেতু নির্মাণ করুন	৩.৯	৮.২	১.২	১৫.৯	৬.২
সড়কের শোল্ডার প্রশস্ত করা প্রয়োজন	৩.২	৪.১	১১.০	৫.৩	৫.৪
সাইন সিগনাল স্থাপন প্রয়োজন	৯.৯	৪.১	০.৬	০.০	৪.৮
সড়কে অটোরিক্সা চলাচল বন্ধ করা/নিয়ন্ত্রণ করা প্রয়োজন	১.৮	১০.৫	১.২	৬.২	৪.৭
সড়কের আইল্যান্ড নির্মাণ করা প্রয়োজন	৩.৯	৬.৪	১.৭	৩.৫	৪.১
সড়কে গরু-ছাগল চরানো বন্ধ করতে হবে	৭.৭	৪.৬	০.০	০.০	৪.১
অন্যান্য*	১০.২	৩৩.৩	২৬.০	২৩.০	২১.৯

*অন্যান্যঃ পুরাতন ও মরাগাছ কাটতে হবে, যাত্রী ছাউনী নির্মাণ করতে হবে, রাস্তার মাঝে ডিভাইডার নির্মাণ করতে হবে, পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নতি করতে হবে ইত্যাদি।

পঞ্চম অধ্যায়

গুণগত উপাত্ত সংগ্রহের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

৫.০১ কেআইআই প্রধানকারী স্টেকহোল্ডারগণঃ

মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান প্রধান উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে তথ্য সংগ্রহের অন্যতম উপায় (DCI) হিসেবে প্রকল্প সম্পর্কে জ্ঞাত স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা, সওজ এর কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, মহিলা প্রতিনিধি, উপকারভোগী, সড়ক ব্যবহারকারী যথা; এলাকার মেম্বার, স্কুলশিক্ষক, পরিবহণ সমিতির সদস্য ও যানবাহন চালক ইত্যাদি Stakeholder গণের কেআইআই গ্রহণ করা হয়। সমীক্ষার সময়ের সীমাবদ্ধতা, প্রকল্পের অবস্থানের বিস্তৃতি ইত্যাদি বিবেচনা করে সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকার প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা হিসেবে ৮টি জেলার ১৪টি উপজেলার সারণী ৫.১ এ বর্ণিত সংখ্যক কেআইআই গ্রহণ করা হয়।

সারণী ৫.১ কেআইআই-এর স্টেকহোল্ডারগণ

ক্রমিক নং	কেআইআই স্টেকহোল্ডার	সংগৃহীত নমুনার সংখ্যা
১	স্থানীয় প্রশাসনের কর্মকর্তা	১৪ জন
২	সওজ এর কর্মকর্তা	৯ জন
৩	জনপ্রতিনিধি	১৪ জন
৪	মহিলা প্রতিনিধি	১৪ জন
৫	এলাকার মেম্বার, স্কুলশিক্ষক, পরিবহণ সমিতির সদস্য ও যানবাহন চালক	৬৭ জন
মোট		= ১১৮ জন

৫.০২ কেআইআই-এর মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

(ক) সড়কটির উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের কাজ বাস্তবায়ন সম্পর্কে সচেতনতাঃ বাস্তবায়নকৃত প্রকল্প সম্পর্কে অবহিত কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে প্রায় ৯৭% উত্তরদাতা ‘হ্যাঁ’-সূচক জবাব দিয়েছেন। সারণী ৫.২ এ প্রাপ্ত তথ্য দেয়া হলো।

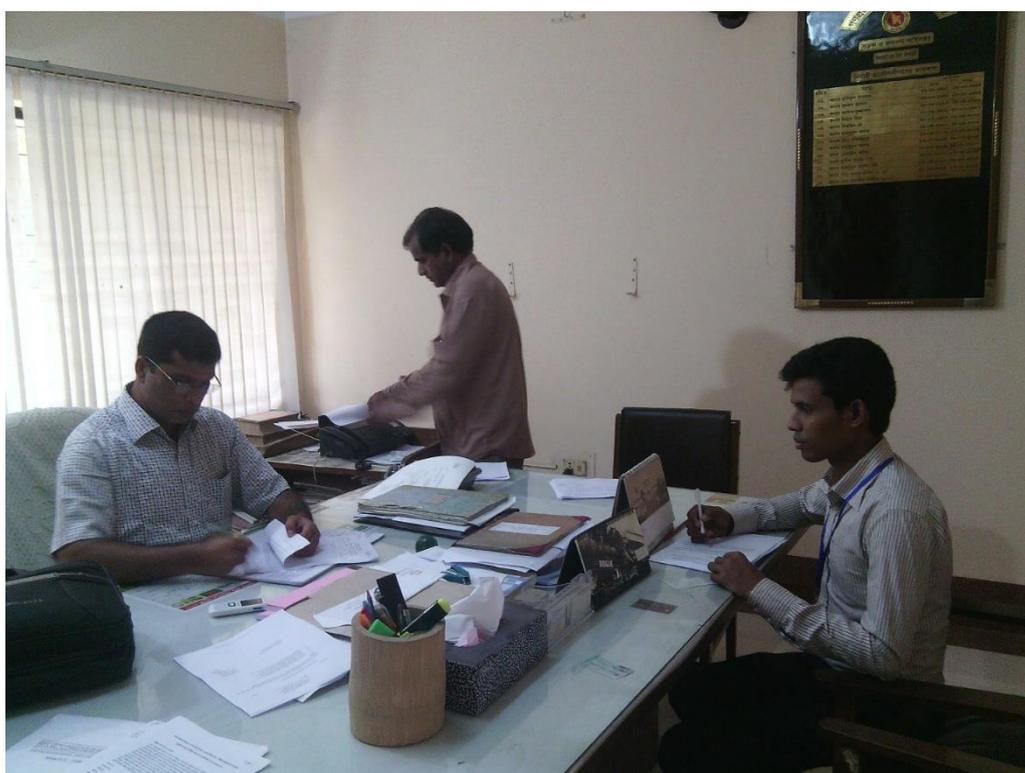
সারণী ৫.২ উত্তরদাতাগণের সচেতনতা সম্পর্কিত

উত্তর	উত্তরদাতা	শতকরা হার (%)
হ্যাঁ- সূচক	১১৪	৯৬.৬২
না- সূচক	৪	৩.৩৮
মোট	১১৮	১০০.০০

(খ) প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাবে দৃশ্যমান আর্থ-সামাজিক উন্নতিসমূহঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের প্রভাবে দৃশ্যমান আর্থ-সামাজিক উন্নতি হয়েছে। সারণী ৫.৩ হতে দেখা যায় যে, প্রায় ২২% উত্তরদাতা বলেছেন যে, “যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে/সময় সাশ্রয়ী হয়েছে”, প্রায় ১৮% বলেছেন “জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে/আয় বৃদ্ধি পেয়েছে” এবং ১৩% বলেছেন “কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে”। কেআইআই এর মাধ্যমে প্রাপ্ত দৃশ্যমান আর্থ-সামাজিক উন্নতি সংক্রান্ত প্রাপ্ত ২০টি মতামতের মধ্যে সবচেয়ে বেশি সংখ্যকবার প্রাপ্ত ৬টি মতামত উল্লেখ করা হলো।

সারণী ৫.৩ আর্থ-সামাজিক উন্নতি সম্পর্কে মতামত (multiple response)

ক্রমিক	আর্থ-সামাজিক উন্নতির বিষয়	জবাবের সংখ্যা (n=১১৮)	শতকরা হার
১	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে/সময় সাশ্রয়ী হয়েছে	৭৩	২১.৭৯
২	জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে/আয় বৃদ্ধি পেয়েছে	৫৯	১৭.৬১
৩	কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে	৪৪	১৩.১৩
৪	ব্যবসার মালামাল ও কৃষি পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে	৩৩	৯.৮৫
৫	শিক্ষার হার বৃদ্ধি পেয়েছে	৩১	৯.২৫
৬	ব্যবসা বাণিজ্যের উন্নতি ও প্রসার হয়েছে	২৭	৮.০৫
৭	অন্যান্য	৬৮	২০.২৯
	মোট	৩৩৫	১০০.০০



চিত্র ৪.১ তথ্য সংগ্রহকারী কর্তৃক নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, নীলফামারীর কেআইআই গ্রহণ করা হচ্ছে

(গ) সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে স্থানীয় জনগণের উপকার হয়েছে কিনাঃ সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের দ্বারা স্থানীয় জনগণ উপকৃত হয়েছে কিনা এমন প্রশ্নের উত্তরে ৯৮.৩০% জানিয়েছেন যে তাঁরা উপকৃত হয়েছেন যা সারণী ৫.৪-এ দেখানো হলোঃ

সারণী ৫.৪ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে স্থানীয় জনগণের উপকারিতা সম্পর্কিত জবাব

জবাব	জবাব সংখ্যা	শতকরা হার (%)
হ্যাঁ- সূচক	১১৬	৯৮.৩০
না- সূচক	২	১.৭০
সর্বমোট	১১৮	১০০.০০

(ঘ) সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ভূমি দখল করা হয়েছিলো কিনাঃ ভূমি দখল করা হয়েছিলো কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে ‘হ্যাঁ’ সূচক জবাব দিয়েছে প্রায় ২৪% উত্তরদাতা। অপরপক্ষে ‘না’ সূচক জবাব দিয়েছেন প্রায় ৭৪% উত্তরদাতা এবং এ সম্পর্কে জানিনা- বলে মন্তব্য করেন ২% এর বেশি উত্তরদাতা। সারণী ৫.৫ এ দেয়া হলোঃ সারণী ৫.৫ ভূমি হকুমদখল সংক্রান্ত মতামত

জবাব	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
হ্যাঁ	২৮	২৩.৭৩
না	৮৭	৭৩.৭৩
জানিনা	৩	২.৫৪
সর্বমোট	১১৮	১০০.০০

হ্যাঁ-সূচক উত্তরদাতাগণকে প্রশ্ন করা হয় যে ভূমি দখলের জন্য ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসনের ব্যবস্থা বা আর্থিক ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়েছিলো কিনা। জবাব সারণী ৫.৬ এ দেখানো হলোঃ

সারণী ৫.৬ ক্ষতিগ্রস্তদের ক্ষতিপূরণের ব্যবস্থা সংক্রান্ত

ক্রমিক	ক্ষতিগ্রস্তদের ক্ষতিপূরণের ব্যবস্থা	জবাব	শতকরা হার (%)
১	ক্ষতিগ্রস্তদের আর্থিক ক্ষতিপূরণ দেয়া হয়েছে।	১০	৩৫.৭১
২	পুনর্বাসন করা হয়েছে।	১৪	৫০.০০
৩	পুনর্বাসন করা হয়নি।	৪	১৪.২৮
	মোট	২৮	১০০.০০

(ঙ) প্রকল্পে মহিলাদের অংশগ্রহণের হার কিরূপ ছিলোঃ প্রকল্পটিতে মহিলাদের অংশগ্রহণ সম্পর্কিত প্রশ্নের জবাবে প্রায় ২৭% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, মহিলাদের অংশগ্রহণ ‘সন্তোষজনক (১০%-১৫%)’, প্রায় ২৫% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, মহিলাদের অংশগ্রহণ প্রায় ২০%-২৫% এবং প্রায় ২১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন ‘মহিলারা অংশগ্রহণ করেননি’ যা সারণী ৫.৭-এ উল্লেখ করা হলোঃ

সারণী ৫.৭ মহিলাদের অংশগ্রহণ সম্পর্কিত মতামত

ক্রমিক	মতামত	জবাব দাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
১	সন্তোষজনক (১০%-১৫%)	৩২	২৭.১১
২	প্রায় ২০%- ২৫%	২৯	২৪.৫৭
৩	মহিলারা অংশগ্রহণ করেননি।	২৫	২১.১৯
৪	কম ছিলো।	২০	১৬.৯৫
৫	জানি না	১২	১০.১৭
	মোট	১১৮	১০০.০০

(চ) সড়ক উন্নয়ন/মেরামত করার পর পূর্বের তুলনায় যানবাহন চলাচল সহজ বা সময় সাশ্রয়ী হয়েছে কিনাঃ সড়ক উন্নয়ন/মেরামতের ফলে সময় সাশ্রয় ও চলাচলের ক্ষেত্রে সুবিধা হয়েছে কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে যে সব উত্তর পাওয়া যায়, তা সারণী ৫.৮ এ দেখানো হলোঃ

সারণী ৫.৮ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে যাতায়াতে সুবিধা বৃদ্ধি

জবাব	জবাব দাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
হ্যাঁ	১১৩	৯৫.৭৬
না	৪	৩.৩৮
জানিনা	১	০.৮৪
মোট	১১৮	১০০.০০

(ছ) সড়কের বর্তমান অবস্থা কিরূপঃ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের পরে সড়কটির বর্তমান অবস্থা যান চলাচলের উপযোগী কিনা এ সংক্রান্ত প্রশ্নের জবাবে উত্তরদাতাগণের নিকট থেকে মতামতসমূহ পাওয়া যায় তা সারণী ৫.৯ এ দেয়া হলো

সারণী ৫.৯ সড়কের বর্তমান অবস্থা সম্পর্কিত মতামত

ক্রমিক	মতামত	জবাব দাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
১	ভালো, চলাচলের উপযোগী	১১১	৯৪.০৬
২	মেরামত প্রয়োজন, তবে চলাচলের উপযোগী	৭	৫.৯৩
	মোট	১১৮	১০০.০০

(জ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে দুর্ঘটনার সংখ্যা হ্রাস পেয়েছে কিনাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে দুর্ঘটনার হারে কিরূপ পরিবর্তন এসেছে এর জবাবে বেশির ভাগ উত্তরদাতা দুর্ঘটনার পরিমাণ কমেছে বলে মন্তব্য করেন। সারণী ৫.১০ এ মতামত দেয়া হলোঃ

সারণী ৫.১০ প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী দুর্ঘটনা সম্পর্কিত মতামত

ক্রমিক	দুর্ঘটনা সম্পর্কিত মতামত	জবাব দাতার সংখ্যা	শতকরা হার %
১	কমেছে	৬০	৫০.৮৪
২	বেড়েছে	৫৩	৪৪.৯১
৩	জানিনা	৫	৪.২৩
	মোট	১১৮	১০০.০০

(ঝ) সড়ক উন্নয়ন/মেরামতের ফলে এলাকাবাসীর আয়ের উপর প্রভাবঃ সড়ক উন্নয়ন/মেরামতের ফলে এলাকাবাসীর আয়ের যে পরিবর্তন হয়েছে তা সম্পর্কে উত্তরদাতাদের মতামত সারণী ৫.১১ এ দেয়া হলো।

সারণী ৫.১১ সড়ক উন্নয়ন/মেরামতের ফলে এলাকাবাসীর আয় বৃদ্ধি বা হ্রাস সম্পর্কিত

ক্রমিক	আয়ের উপর প্রভাব সম্পর্কিত মতামত	জবাব	শতকরা হার (%)
১	আয় বেড়েছে	১০৮	৯১.৫২
২	আয় কমেছে	৫	৪.২৩
৩	পূর্বের মতোই আছে	৫	৪.২৩
	মোট	১১৮	১০০.০০

(৫৭) সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে ঢাকা যেতে সময় সাশ্রয় হচ্ছে কিনাঃ সড়কটির উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে প্রকল্প এলাকা থেকে ঢাকা যাতায়াতের ক্ষেত্রে সময়ের যে সাশ্রয়ী হচ্ছে তা উত্তরদাতাদের জবাব অনুযায়ী সারণী ৫.১২-এ দেয়া হলোঃ

সারণী ৫.১২ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে ঢাকা যাতায়াতে সময় সাশ্রয় সংক্রান্ত

ক্রমিক	সড়কটি উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের পর প্রকল্প এলাকা থেকে ঢাকা যাতায়াতে সময় সাশ্রয়	জবাব দাতার সংখ্যা	শতকরা হার %
১	১/২ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	১০	৮.৪৭
২	১ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	২৪	২০.৩৩
৩	২ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	৩৩	২৭.৯৬
৪	৩ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	৪৩	৩৬.৪৪
৫	৪ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	৪	৩.৩৮
৬	৬ ঘন্টা সময় সাশ্রয়	৪	৩.৩৮
	মোট	১১৮	১০০.০০

৫.০৩ প্রকল্পটি সম্পর্কে কেআইআই দাতাগণের বিশেষ মতামতঃ সড়কটি ভালো এবং চলাচল উপযোগী রাখার ক্ষেত্রে উত্তরদাতাদের নিকট হতে ১৯টি মতামত পাওয়া যায়। প্রাপ্ত মতামতসমূহের মধ্যে সিংহভাগ মতামতসমূহের বর্ণনা নিম্নের সারণী ৫.১৩-এ দেয়া হলোঃ

সারণী ৫.১৩ সড়ক ভালো ও ব্যবহার উপযোগী রাখতে করণীয় বিষয়সমূহ

ক্রমিক	সড়কটি ব্যবহারের উপযোগী থাকে/ভাল থাকে সে বিষয়ে উত্তরদাতার মতামত	জবাব (n=১১৮)	শতকরা হার
১	নির্দিষ্ট সময় পরপর মেরামত করা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করা	৬৪	৪৪.১৩
২	রাস্তা প্রশস্ত করা	২৫	১৭.২৪
৩	রাস্তার শোল্ডার বৃদ্ধি করা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করা	১৬	১১.০৩
৪	সড়কের পাশে বৃক্ষরোপণ করতে হবে	১৬	১১.০৩
৫	ওজন নিয়ন্ত্রণ কেন্দ্র যথাযথ ব্যবহার করতে হবে	৯	৬.২০
৬	সড়কের শোল্ডার ভাংগন থেকে মুক্ত রাখতে হবে এবং সড়কের উপরিতলে যাতে পানি না জমতে পারে তা লক্ষ্য রাখতে হবে	৮	৫.৫১
৭	মাহিন্দ্র/ইজিবাইক/সিএনজি/নসিমন ^৩ /করিমন ^৪ সড়ক চলাচল বন্ধ করতে হবে করতে হবে	৭	৪.৮২
	মোট	১৪৫	১০০.০০

^৩ নসিমন- স্যালো ইঞ্জিন চালিত থ্রি হইলার যানবাহন যার ছাদ আছে। ^৪ করিমন- থ্রি হইলার বেবী টেক্সি।

৫.০৪ এফজিডি-তে অংশগ্রহণকারী স্টেকহোল্ডারগণঃ কর্মপদ্ধতির অনুচ্ছেদ ৩.০৫ (ঘ) অনুযায়ী মাঠ পর্যায়ে বাস্তব তথ্য প্রাপ্তির সুবিধার্থে উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার সভাপতিত্বে উপজেলা সদরে এফজিডি অনুষ্ঠিত হয়। পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সোসিওলেজিক্যাল কনসালট্যান্টস এফজিডিসমূহ পরিচালনা করে। প্রতিটি এফজিডি তে আলোচকবৃন্দ ছিল নিম্নরূপঃ

সারণী ৫.১৪ এফজিডি সভায় অংশগ্রহণকারীদের সংখ্যা

ক্রমিক নং	উপজেলার নাম	সভাস্থল	এফজিডি অনুষ্ঠানের তারিখ	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা
১	ফুলবাড়ি	ফুলবাড়ি উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	০২-০৪-২০১৬	১১ জন
২	পঞ্চগড় সদর	পঞ্চগড় সদর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	০৩-০৪-২০১৬ পূর্বাহ্ন	১০ জন
৩	সৈয়দপুর	সৈয়দপুর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	০৩-০৪-২০১৬ অপরাহ্ন	১১ জন
৪	কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	০৬-০৪-২০১৬ পূর্বাহ্ন	১২ জন
৫	নেত্রকোণা	নেত্রকোণা সদর উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	০৬-০৪-২০১৬ অপরাহ্ন	১১ জন
৬	বরুড়া	বরুড়া উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার কার্যালয়	২৩-০৪-২০১৬	১০ জন



চিত্র ৫.১ নেত্রকোণা সদর উপজেলা নির্বাহী অফিসারের কক্ষে অনুষ্ঠিত এফজিডি সভা। পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার ও আইএমইডি'র প্রোগ্রামার এ এফজিডি সভায় উপস্থিত ছিলেন।

৫.০৫ ফোকাস গ্রুপের আলোচনায় প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণঃ

ক) ফুলবাড়ি থেকে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ, কাজ হয়েছে।
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এই প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গা ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	হ্যাঁ, বিভিন্নভাবে জড়িত ছিল। নারীরা অংশগ্রহণ করেছেন প্রায় ২০%, পুরুষেরা প্রায় ৮০%।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	হ্যাঁ, কার্যকরী হয়েছে; কার্যকর দিকগুলোর মধ্যে অন্যতম হচ্ছেঃ <ul style="list-style-type: none"> ● প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতে অনেক সময় সাশ্রয় হয়েছে। ● রাস্তাটি আগের তুলনায় প্রশস্ত হয়েছে।
৪.	প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	স্থানীয় জনগণের জন্যে ভাল সুবিধা সৃষ্টি করেছে। যেসব পরিবর্তন লক্ষ্য করা গেছে তা হলোঃ <ul style="list-style-type: none"> ● কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। ● কয়লাখনিতে কাজের জন্য যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে। ● চাকুরিজীবী মানুষের যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে। ● পণ্য পরিবহনে সুবিধা হয়েছে। ● যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতির জন্য পর্যটকের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। ● ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার হয়েছে।
৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	হ্যাঁ।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়ে নি। তবে রাস্তার গাছ কেটে ফেলার কারণে পরিবেশের কিছুটা ক্ষতি হয়েছে। জরুরীভিত্তিতে বৃক্ষরোপণের পক্ষে সর্বসম্মত মতামত পাওয়া গিয়েছে।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	● যাতায়াত ব্যয় কমেছে এবং সময় সাশ্রয় হচ্ছে।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	● বিভিন্ন জায়গায় রাস্তার পাশের মাটি ধসে গেছে।
৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	হ্যাঁ, রাস্তাটি রক্ষণাবেক্ষণের জন্যে কোন বরাদ্দ নেই।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)	(ক) সড়কের বাঁকে সড়ক প্রশস্ত করা উচিত (খ) নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন। (গ) রাস্তার স্থায়িত্বের জন্যে যানবাহনের ওজন নিয়ন্ত্রণ করা জরুরী। (ঘ) ড্রাইভারদের আরো দক্ষ ও প্রশিক্ষিত হওয়া প্রয়োজন।

খ) পঞ্চগড় থেকে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ-৮০% না-২০% (চাকুরীতে বদলিজনিত কারণে)
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	হ্যাঁ, বিভিন্নভাবে জড়িত ছিল। নারীরা অংশগ্রহণ করেছেন প্রায় ৪০%, পুরুষদের অংশগ্রহণ ছিলো প্রায় ৬০%।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	হ্যাঁ, কার্যকরী হয়েছে; <ul style="list-style-type: none"> পঞ্চগড় জেলার জন্য এ প্রকল্প আশীর্বাদ স্বরূপ। মানুষের জীবনযাত্রার মান বৃদ্ধি পেয়েছে। সময়ের সাশ্রয় হয়েছে। ঠেঁতুলিয়া থেকে ঢাকাগামী পরিবহন সংখ্যা অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪.	এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	স্থানীয় জনগণের জন্যে ভাল সুবিধা সৃষ্টি করেছে। যেসব পরিবর্তন লক্ষ্য করা গেছে তা হলোঃ <ul style="list-style-type: none"> স্থানীয় কাঁচামাল সহজে বাজারজাত করা হচ্ছে। কৃষি ও অন্যান্য পণ্য পরিবহণে সুবিধা হয়েছে। শিক্ষার হার বৃদ্ধিতে সহায়ক হচ্ছে। স্বাস্থ্য সেবা সুবিধা প্রাপ্তিতে সহজ হয়েছে।
৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	হ্যাঁ, তবে সার্কিট হাউস থেকে করতোয়া ব্রীজ পর্যন্ত ডিজাইন অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হয়নি, এখনও কিছু কাজ বাকি রয়েছে।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়েনি।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> রাস্তা আন্তর্জাতিক মানের হয়েছে। রাস্তাটির উন্নয়ন হওয়ায় বাংলাবান্ধা সীমান্ত দিয়ে প্রতিনিয়ত উভয় দেশের মালামাল-পণ্য পরিবহণ সহজ হয়েছে। ঢাকার সাথে ঠেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধার যোগাযোগ সহজ হয়েছে।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> ২০ টনের পরিবর্তে ৪০ টন পর্যন্ত পাথর বোঝাই ট্রাক প্রতিনিয়ত চলাচল করছে; ওজন মেশিন বসানোর ১ মাসের মধ্যে তা নষ্ট হয়ে গেছে। দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া কোন কোন জায়গায় রাস্তার সাথে বাড়িঘর গড়ে উঠেছে।
৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	(ক) রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ব্যয় বরাদ্দ অপ্রতুল। (খ) অতিরিক্ত পণ্যবাহী যানবাহন চলাচলে নিয়ন্ত্রণ নেই।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)।	(ক) প্রতি বছর রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। (খ) রাস্তার উপরে নির্মাণসামগ্রী রাখা যাবে না। (গ) Over-loaded যানবাহন চলাচল বন্ধ করতে হবে।

গ) সৈয়দপুর থেকে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ, অবহিত ছিলাম।
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	নারীদের অংশগ্রহণ-৪০%; তবে আধুনিক মেশিন ব্যবহারের ফলে স্থানীয় জনগণের অংশগ্রহণ তুলনামূলক কম ছিলো।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	প্রকল্পটি ভালো, তবে সৈয়দপুরে- খুব কম কাজ হয়েছে। কার্যকরী দিকগুলো হলোঃ <ul style="list-style-type: none"> নীলফামারীর সাথে সড়ক যোগাযোগের কিছুটা উন্নয়ন হয়েছে, তবে খুব বেশি পরিবর্তন হয়নি। পূর্বের রাস্তাটি সরু ছিলো; বর্তমানে রাস্তাটি প্রশস্ত হয়েছে।
৪.	এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	হ্যাঁ, জনগণের সুবিধা হয়েছে। <ul style="list-style-type: none"> কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে। রাস্তাটি দিয়ে নীলফামারী-পঞ্চগড়-ঠাকুরগাঁও জেলার গাড়ি চলাচল করে বলে এসব এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা ভালো হয়েছে। কাঁচামাল দ্রুত বাজারজাতকরণের ফলে কৃষকেরা অধিকতর লাভবান হচ্ছেন। দুর্ঘটনা কমেছে।
৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	স্থানীয় চাহিদার সাথে মোটামোটি সামঞ্জস্যপূর্ণ।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	<ul style="list-style-type: none"> বায়ু দূষণ বৃদ্ধি পেয়েছে। রাস্তায় গাড়ির গতি বৃদ্ধি পাওয়ায় পার্শ্ববর্তী ফসলী জমির ফসল ঝরে পড়ে। বনায়ন কম হওয়ায় পরিবেশে কিছুটা ভারসাম্যহীনতা দেখা যাচ্ছে।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> যাতায়াতে সময় সাশ্রয়। দুর্ঘটনা হ্রাস পাওয়া। মানুষের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> নীলফামারী-সৈয়দপুর সড়কের চৌমুহনী নামক স্থানে ফাটল দেখা গেছে। অতিরিক্ত ওজন নিয়ে পাথরবাহী ট্রাক চলাচল করায় রাস্তার দ্রুত অবনতি হচ্ছে। সড়কের শোল্ডারে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হওয়া।

৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	(ক) নিয়মিত মনিটরিং হয় না। (খ) রক্ষণাবেক্ষণে বরাদ্দ কম।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)	(ক) যানবাহন চলাচলে মনিটরিং বৃদ্ধি করতে হবে। (খ) সওজ-এর ফান্ড বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। (গ) কোথাও কোন ফাটল দেখা দিলে তাৎক্ষণিকভাবে তা মেরামতের ব্যবস্থা করতে হবে। (ঘ) সওজ-এর জনবল বৃদ্ধি করতে হবে। (ঙ) জলাবদ্ধতা কমাতে হবে।

ঘ) কিশোরগঞ্জ হতে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ, কাজ হয়েছে।
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	হ্যাঁ, বিভিন্নভাবে জড়িত ছিল। নারীরা অংশগ্রহণ করেছেন প্রায় ১০%, পুরুষের অংশগ্রহণ প্রায় ৯০%।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	হ্যাঁ, কার্যকরী হয়েছে।
৪.	এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্যে কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	স্থানীয় জনগণের জন্যে ভাল সুবিধা সৃষ্টি করেছে। যেসব পরিবর্তন লক্ষ্য করা গেছে তা হলোঃ <ul style="list-style-type: none"> • যাতায়াতে সময় সাশ্রয় হচ্ছে। • কৃষি ও অন্যান্য পণ্য পরিবহনে সুবিধা হয়েছে। • শিক্ষার হার বৃদ্ধিতে সহায়ক হচ্ছে। • মাতৃ-স্বাস্থ্য সেবার সুবিধাপ্রাপ্তি সহজ হয়েছে। • মানুষের জীবনযাত্রার মান বৃদ্ধি পেয়েছে।
৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	হ্যাঁ।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়ে নি।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> • যাতায়াতে স্বাচ্ছন্দ্য বৃদ্ধি পেয়েছে। • কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> • সড়কে রঙের মার্কিং (Road marking) সময়মত renew করতে হবে। • শোল্ডার নীচু depressed হওয়ায় মটর সাইকেল ও অন্যান্য যান চলাচলে অসুবিধার সম্মুখীন হতে হয়।

৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	নসিমন-করিমন চলাচল বন্ধ করতে হবে।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)	(ক) প্রতি বছর রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। (খ) শোল্ডারে জলাবদ্ধতা যেন না হয় তা খেয়াল রাখতে হবে। (গ) কিলোমিটার পোষ্টে রিফ্লেক্টিং রঙ করতে হবে। (ঘ) সামাজিক বনায়ন করতে হবে।

ঙ) নেত্রকোণা হতে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ, কাজ হয়েছে।
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	বাইরের ঠিকাদার, মেশিনপত্র এবং লোকজন এনে অত্র এলাকায় কাজ করেছে।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	ভাল।
৪.	এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	স্থানীয় জনগণের জন্যে ভাল সুবিধা সৃষ্টি করেছে। যোগাযোগ ক্ষেত্রে উন্নত সুবিধা সৃষ্টি করেছে।
৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	নেত্রকোণা-কেন্দ্রীয়া সড়ক প্রশস্ত করলে ভাল হয়। শোল্ডারে মাটির কাজ প্রয়োজন।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়েনি; সড়কের গাছ কাটা হয়নি।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> সড়কের পার্শ্বে অনেক গোড়াউন নির্মাণ করা হয়েছে; ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার হয়েছে। কৃষিপণ্যের বাজারজাতকরণে সুবিধা হয়েছে। চিকিৎসা সুবিধা প্রাপ্তি সহজ হয়েছে। গর্ভবতী ও প্রসূতি মহিলাদের সময় মত চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি সহজ হয়েছে। স্কুলে ছাত্র-ছাত্রীদের উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	<ul style="list-style-type: none"> স্থানীয় প্রতিনিধি কাজ চলাকালীন সম্পৃক্ত না থাকা। প্রকল্প চলাকালীন সড়ক প্রকল্পের বিভিন্ন স্থানে সাইনবোর্ড না থাকা।
৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	কোন অভিযোগ নেই। তবে যা করা উচিত তা হলো Timely maintenance. জবাবে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী, সওজ নেত্রকোণা বলেন, রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে;

		তবে জনবল সংশ্লিষ্ট ও সরঞ্জাম সংকটের কারণে প্রাধিকার ভিত্তিতে খারাপ সড়কে আগে কাজ করা হয়; যেমন-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশিরা সড়কটি বর্তমানে বেশি খারাপ। তাই উহাকে মেরামতে অগ্রাধিকার দেয়া হয়। তাছাড়া বিভিন্ন সড়কে Over-loaded Truck (২০ টনের বেশি) চলাচল করার ফলে সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)	<p>(ক) নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কটি তাৎক্ষণিক মেরামত করে ঠিক রাখতে হবে।</p> <p>(খ) সিঙ্গাইর, বাংলাবাজার স্থানটি দুঘটনা-প্রবণ। এ স্থানে প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।</p> <p>(গ) অনেক স্থানে অবৈধ স্থাপনা (Encroachment) আছে; এগুলো সরাতে হবে।</p> <p>(ঘ) নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কটিকে প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা প্রয়োজন।</p> <p>(ঙ) পরিকল্পিতভাবে সামাজিক বনায়ন করা যেতে পারে। তবে সড়কের শোল্ডারে না করে ঢালে এবং জমিনে বনায়ন করা যায়।</p>

চ) বন্ডা থেকে প্রাপ্ত তথ্যঃ

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	জবাব
১.	আপনারা এ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?	হ্যাঁ, অবহিত আছি।
২.	আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?	হ্যাঁ, বিভিন্নভাবে জড়িত ছিল। নারীরা অংশগ্রহণ করেছেন প্রায় ২০%, পুরুষদের অংশগ্রহণ ছিলো প্রায় ৮০%।
৩.	এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?	<p>প্রকল্পটির কার্যকারিতার ভাল।</p> <ul style="list-style-type: none"> • যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন। • চাঁদপুর শহরে দুতগতিতে কৃষিপণ্য পরিবহণ করা যায়।
৪.	এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?	<p>প্রকল্প বাস্তবায়নে এলাকার জনগণের যে সকল সুবিধা হয়েছে এবং যে সকল ইতিবাচক পরিবর্তন হয়েছে তা হলোঃ</p> <ul style="list-style-type: none"> • সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি পেয়েছে। • দুর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে। • রাস্তা পারাপার নিরাপদ হয়েছে। • যাত্রী-ছাউনী হওয়ায় যাত্রীদের সুবিধা হয়েছে। • সড়ক নিরাপত্তামূলক কাজ হওয়ায় সড়ক ব্যবহারকারীদের ঝুঁকি কমেছে।

৫.	বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।	কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।
৬.	এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?	না, যেন ক্ষতিকর প্রভাব পড়ে নি, যথেষ্ট সামাজিক বনায়ন হয়েছে।
৭.	আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?	বাস-বে নির্মাণ ও যাত্রী-ছাউনী নির্মাণ প্রকল্পের ভাল দিক।
৮.	আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?	কয়েকটি কিলোমিটার পোস্ট ও সাইন-সিগনালের লেখা মুছে গেছে।
৯.	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।	হ্যাঁ, আছেঃ (ক) রক্ষণাবেক্ষণে বরাদ্দ কম। (খ) সময়মত মনিটরিং-এর অভাব।
১০.	এ সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্যে আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)	(ক) সড়কটির শোল্ডার প্রশস্ত করা প্রয়োজন। (খ) কয়েকটি স্থানে পদচারী সেতু নির্মাণ প্রয়োজন।

৫.০৬ এফজিডি থেকে প্রাপ্ত তথ্য ও পরামর্শঃ

৫.০৬.১ প্রাপ্ত প্রধান তথ্যসমূহঃ

(ক) এফজিডি আলোচকবৃন্দের মতে প্রকল্পের থেকে প্রাপ্ত সুবিধাদি (Benefits)

- যাতায়াত ব্যয় কমেছে এবং সময় সাশ্রয় হচ্ছে।
- রাস্তা আন্তর্জাতিক মানের হয়েছে।
- রাস্তা হওয়ায় বাংলাবান্ধা সীমান্ত দিয়ে প্রতিনিয়ত উভয় দেশের মালামাল-পণ্য পরিবহণ সহজ হয়েছে।
- ঢাকার সাথে তেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধার যোগাযোগ সহজ হয়েছে।
- দুর্ঘটনা কমেছে।
- যাতায়াতে স্বাচ্ছন্দ্য বৃদ্ধি পেয়েছে।
- কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে।
- ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার হয়েছে/সড়কের পার্শ্বে অনেক গোড়াউন নির্মিত হয়েছে।
- চিকিৎসা সুবিধা প্রাপ্তি সহজ হয়েছে।
- গর্ভবতী মহিলা ও প্রসূতির সময় মত চিকিৎসা পাওয়া সহজ হয়েছে।
- শিক্ষার উন্নতি হয়েছে।
- স্কুলে ছাত্র-ছাত্রীদের উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে।
- রাস্তা ভাংগন থেকে রক্ষা পেয়েছে।
- জলাবদ্ধতা কমেছে।

(খ) আলোচকবৃন্দের মতে প্রকল্পের দুর্বল দিকঃ

- দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়ায়।
- বিভিন্ন জায়গায় রাস্তার পাশের মাটি ধসে যাওয়া।
- পঞ্চগড়-তেতুলিয়া সড়কে ২০ টনের পরিবর্তে ৪০ টন পর্যন্ত পাথর বোঝাই ট্রাক প্রতিনিয়ত চলাচল করছে; ওজন মেশিন বসানোর ১ মাসের মধ্যে তা নষ্ট হয়ে গেছে।
- কোন কোন জায়গায় রাস্তার সাথে বাড়িঘর গড়ে উঠেছে।
- নীলফামারী-সৈয়দপুর সড়কে চৌমুহনী নামক স্থানে ফাটল ধরেছে।
- অতিরিক্ত ওজন নিয়ে পাথরবাহী ট্রাক চলাচল করায় রাস্তার দ্রুত অবনতি হচ্ছে।
- সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের শোল্ডারে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে।
- সড়কে রঙের মার্কিং (Road marking) সময়মত renew করা হয় না।
- শোল্ডার নিচু (depressed) থাকায় মটর সাইকেল ও অন্যান্য যান চলাচলে অসুবিধার সম্মুখীন হতে হয়।
- স্থানীয় প্রতিনিধি কাজ চলাকালীন সম্পূর্ণ না থাকা।
- প্রকল্প চলাকালীন সড়ক প্রকল্পের বিভিন্ন স্থানে সাইনবোর্ড না থাকা।
- কয়েকটি কিলোমিটার পোস্ট ও সাইন-সিগনালের লেখা মুছে গিয়েছে (কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়ক- আরএসসি)।

(গ) প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে আলোচকবৃন্দের অভিযোগঃ

- রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ব্যয় বরাদ্দ অপ্রতুল।
- অতিরিক্ত পণ্যবাহী যানবাহন চলাচলে নিয়ন্ত্রণ নেই।
- নিয়মিত মনিটরিং হয় না।
- নসিমন-করিমন চলাচল বন্ধ করতে হবে।
- সময়মত রক্ষণাবেক্ষণ হয় না।

জবাবে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী (সওজ) নেত্রকোণা জানান, রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে; তবে জনবল সংকট ও সরঞ্জাম সংকটের কারণে প্রাধিকার ভিত্তিতে খারাপ সড়কে আগে কাজ করা হয়; যেমন-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশিরি সড়কটি বর্তমানে বেশি খারাপ। তাই উহার মেরামতে অগ্রাধিকার দেয়া হয়।

৫.০৬.২ সড়ক সম্পর্কে এফজিডি আলোচকবৃন্দের পরামর্শঃ

- সড়কের বাঁকসমূহে সড়ক প্রশস্ত করা প্রয়োজন।
- নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন।
- রাস্তার স্থায়িত্বের জন্যে যানবাহনের ওজন নিয়ন্ত্রণ করা জরুরী।
- ড্রাইভারদের আরো দক্ষ ও প্রশিক্ষিত হওয়া প্রয়োজন।
- সওজ-এর নজরদারী বৃদ্ধি করতে হবে।
- Over-loaded যানবাহন চলাচল বন্ধ করতে হবে।
- সওজ-এর বরাদ্দ বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

- কোথাও কোন ফাটল দেখা দিলে তাৎক্ষণিকভাবে তা মেরামতের ব্যবস্থা করতে হবে।
- সওজ-এর জনবল বৃদ্ধি করতে হবে।
- জলাবদ্ধতা কমাতে হবে।
- কিলোমিটার পোষ্টে রিফ্লেক্টিং রঙ করতে হবে।
- নেত্রকোণা-কেন্দ্রীয়া সড়কের তাৎক্ষণিক মেরামত করে ঠিক রাখতে হবে।
- সিঙ্গাইর বাংলাবাজার স্থানটি দুঘটনা-প্রবণ। এখানে প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- অবৈধ স্থাপনাসমূহ (Encroachment) সরাতে হবে।
- নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কটিকে প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা প্রয়োজন (বর্তমান প্রশস্ততা ১২ ফুট)
- পরিকল্পিতভাবে সামাজিক বনায়ন করা যেতে পারে। তবে সড়কের শোল্ডারে নয়, বরং ঢালে ও জমিনে বনায়ন করা যায়।
- কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে বিশেষ বিশেষ জায়গায় ওভারব্রীজ দরকার।
- তৃণমূল পর্যায়ে মনিটরিং বাড়াতে হবে।
- সড়কের শোল্ডার প্রশস্ত করা প্রয়োজন।

৫.০৭ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের উল্লেখিত সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অন্যতম উপায় হিসেবে নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কের শেষ প্রান্তে অবস্থিত ধোবাউড়া উপজেলা সদরে উপজেলা সম্মেলন কক্ষে গত ২০-৪-২০১৬ তারিখে “স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা” আয়োজন করা হয়। উপজেলা নির্বাহী কর্মকর্তার সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত কর্মশালায় মূল্যায়ন সেক্টরের পরিচালক জনাব আল মামুন ও প্রোগ্রামার জনাব মোহাম্মদ মোয়াজ্জেম হোসেন উপস্থিত ছিলেন। স্থানীয় জনপ্রতিনিধি সওজ-এর কর্মকর্তা, পরিবহন সমিতির প্রতিনিধি, সাংবাদিক, সড়ক ব্যবহারকারী ও উপকারভোগীদের প্রতিনিধি উক্ত ওয়ার্কশপে উপস্থিত ছিলেন। সমীক্ষা কাজে নিয়োজিত প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার প্রকল্প এলাকায় সমীক্ষা জরিপে প্রাপ্ত তথ্য ওয়ার্কশপে উপস্থাপন করেন।



চিত্রঃ ৫.০১ ধোবাউড়া সদর উপজেলা সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত “স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা”

মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত তথ্য উপস্থাপন, স্টেকহোল্ডার ও উপকারভোগীদের সাথে মতবিনিময় শেষে ওয়ার্কশপে পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়। ধোবাউড়া উপজেলা সদরে যাওয়ার পথে সড়ক পরিদর্শন করা হয়। সড়ক পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্য এবং ওয়ার্কশপের পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশসমূহ নিম্নরূপঃ-

প্রাক-ওয়ার্কশপ সড়ক পরিদর্শনঃ

উপরোক্ত ওয়ার্কশপে যোগদানের পূর্বে আইএমইডি'র পরিচালক, প্রোগ্রামার ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের টিম লিডার সড়কটি পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনের সময় দেখা যায়; সড়কটির পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ করার ফলে সড়কটির সারফেস এখনো ভাল আছে। তবে কিছু জায়গায় টায়ারওয়েতে hair-crack সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া নিম্নে বর্ণিত ত্রুটি-বিচ্ছ্যতি দেখা যায়ঃ-

- সড়কটির পূর্বধলা থেকে গুয়াতলা অংশে ৩টি কড়া বাঁক রয়েছে। ২৬তম কিলোমিটারে ২টি বাঁক রয়েছে। উহার একটি সূক্ষ্মকোণী বাঁক এবং অপরটি s-curve। ২৭তম কিলোমিটারেও একটি s-curve আছে। সড়কটির পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণের সময় এ ৩টি curve সহজীকরণ করা হয়নি, যা সড়ক নিরাপত্তার দৃষ্টিকোণ থেকে অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ।
- সড়কটির সর্বত্র ১২ ফুট প্রশস্ত; হাটবাজার অংশে কিংবা বাস-স্ট্যান্ডেও চওড়া বেশি করা হয়নি।
- সড়কের শোল্ডারে বিদ্যুৎ-এর খুঁটি রয়েছে।
- ২৭তম কিমিতে ১টি সরু সেতু রয়েছে।
- পিআরএমসি কাজের শুরু ১৪তম কিমি হতে এবং শেষ ২৮তম কিমিতে।

পর্যবেক্ষণসমূহঃ

- পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কের রক্ষণাবেক্ষণের ফলে এলাকার জনগণ সুফল পেয়েছে। যাতায়াত সুগম ও সময় সাশ্রয়ী হয়েছে।
- রাস্তাটির পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ফলে ছাত্র-শিক্ষক জনগণের যাতায়াতের দুর্ভোগ অনেক লাঘব হয়েছে।
- পূর্বধলা থেকে গুয়াতলা অংশে ৩টি কড়া বাঁক আছে, ১টি সেতুর এপ্রোচ খারাপ আছে।
- সড়কের শোল্ডারে অনেক স্থানে মাটি নেই।
- সড়কে কয়েকটি বাঁকে সাইন-সিগনাল নেই।
- সড়কটি চওড়া করা দরকার (বর্তমানে প্রশস্ততা ১২ ফুট।
- ৭০ কিমি দীর্ঘ ধোবাউড়া-ময়মনসিংহ সড়ক অত্যন্ত খারাপ।
- সড়কের পার্শ্ব সওজ অধিদপ্তরের জায়গা আছে, তাতে পিলার দ্বারা চিহ্নিত নেই। ফলে অবৈধ দখলের সুযোগ রয়েছে।
- তবে রাস্তাটিতে অতিরিক্ত মালামাল বহনকারী ট্রাক চলাচল করে।
- সড়কের শোল্ডারে পল্লী বিদ্যুতায়ন বোর্ডের খুঁটি আছে; এগুলো যানবাহন চলাচলের জন্যে ঝুঁকিপূর্ণ।

ওয়ার্কশপে গৃহীত সুপারিশসমূহঃ

- নেত্রকোণা থেকে ধোবাউড়া পর্যন্ত সম্পূর্ণ সড়কটিকে ১৮ ফুট হিসেবে নির্মাণ করার প্রয়োজন।
- পূর্বধলা-ধোবাউড়া অংশে যে কয়টি বাঁক আছে, সেগুলো সহজীকরণ করতে ঐ অংশে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন করে, ভূমি অধিগ্রহণ করে সড়ক অংশটি পুনঃনির্মাণ করা দরকার।
- ২৭তম কিলোমিটারে সরু সেতুটি (Narrow Bridge) যত দূত সম্ভব প্রতিস্থাপন প্রয়োজন।
- নেত্রকোণা থেকে ধোবাউড়া পর্যন্ত সড়কের হাটবাজার অংশে সড়ক প্রশস্তকরণ করা এবং প্রয়োজনীয় স্থানে Bus-bay নির্মাণ করা প্রয়োজন।
- সড়কটির উভয় পাশে ROW পিলার স্থাপন করে সীমানা চিহ্নিত করা জরুরী।
- দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাসে পল্লী বিদ্যুতায়ন বোর্ডের খুঁটিসমূহ নিরাপদ দূরত্বে সরিয়ে পুনঃস্থাপন করা জরুরী।
- সড়কের শোল্ডারে ও ঢালে প্রতি বছর মাটি দ্বারা রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা প্রয়োজন।

ষষ্ঠ অধ্যায়

প্রকল্পের অবকাঠামো যাচাই

৬.০১ ভূমিকাঃ

সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার অন্যতম কর্ম-পরিধি হলো প্রধান প্রধান কাজসমূহ পর্যালোচনা করা, উহার কার্যকারিতা সম্পর্কে তথ্যসংগ্রহ। এ লক্ষ্যে প্রকল্পটির নির্বাচিত ১০টি সড়কের মোট ৯৩ কিলোমিটার সড়ক সরেজমিনে পরিদর্শন করে প্রকল্পের পেভমেন্ট, সেতু ও কালভার্ট ইত্যাদি অঙ্গ (component)-এর সংখ্যাগত এবং এ প্রতিবেদনের সংযুক্তি-৪ অনুযায়ী কিলোমিটার ভিত্তিক উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। ৮ জেলার ১৪টি উপজেলার নির্মিত অবকাঠামোসমূহের বাস্তব যাচাইয়ের জন্যে প্রকল্পের মোট সড়কের দৈর্ঘ্যের ২৫% হতে ৩০% নমুনা অবকাঠামোর তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে, যা সারণী ৬.১ এ দেয়া হলো।



চিত্র ৬.১ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের তথ্য সংগ্রহকারী কিশোরগঞ্জ-হোসেনপুর সড়কের অবকাঠামো যাচাই করছে

সারণী ৬.১ জেলা ভিত্তিক অবকাঠামো এবং নমুনার বিভাজন

জেলা	অঙ্গ	সড়কের নাম	প্রকল্পে নির্মিত অবকাঠামো (কিমি)	মাঠ পর্যায়ে যাচাইতব্য নমুনা অবকাঠামো (কিমি)
পঞ্চগড়	আরআইসি	পঞ্চগড়-ঠেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়ক	৫৩.১	১৫
দিনাজপুর	আরআইসি	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ী-মধ্যপাড়া সড়ক	২৭.৫	১০
নীলফামারী	পিআরএমসি	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়ক	১৬.০০	৮
কিশোরগঞ্জ	আরআইসি	নান্দাইল –কিশোরগঞ্জ সড়ক	১৫.৮	৫
		কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়ক	১৪.৭৭৫	৫
কুড়িগ্রাম	পিআরএমসি	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক	১৬.০	৫
নেত্রকোণা	পিআরএমসি	নেত্রকোণা কেন্দ্রিয়া সড়ক	১৪.০০	৫

নেত্রকোণা	পিবিআরআরএমসি	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর- নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়ক (R370)	১০.০০	৫
দিনাজপুর	পিবিআরআরএমসি	গোবিন্দগঞ্জ-ঘোড়াঘাট-বিরামপুর-ফুলবাড়ি- দিনাজপুর সড়ক	৫৫.০	১৫
কুমিল্লা	আরএসসি	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ক	৬৩.৭	২০
		সর্বমোট	২৯০.৮৭৫	৯৩

৬.০২ সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের বর্তমান অবস্থা (status): অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং চেকলিস্ট অনুযায়ী সরেজমিনে প্রাপ্ত উপাত্ত অনুযায়ী দেখা যায় প্রকল্পের সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের অবস্থা ভাল; তবে কিছু বিচ্যুতি রয়েছে। নিম্নের সারণী ৬.২ হতে দেখা যায় আইটেম নং-২ এ বিচ্যুতি ৬.৪৬%, আইটেম নং-৬ এ বিচ্যুতি ১২.৯০%, আইটেম নং-৫ এ বিচ্যুতি ২৬.৮৮% এবং অন্যান্য আইটেমে বিচ্যুতি কম।



চিত্র ৬.২ নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কে ১ম কিমিতে রাস্তার বর্তমান অবস্থা।

সারণী ৬.২ সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের বর্তমান অবস্থা

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	জবাব	আরআইসি সংখ্যা (%)	পিআরএমসি সংখ্যা (%)	পিবিআরআর এমসি সংখ্যা (%)	আরএসসি সংখ্যা (%)	মোট	
							সংখ্যা	%
১	সড়কের পেভমেন্টের উপর দিয়া যানবাহন স্বাচ্ছন্দে চলাচল করছে কি না?	হ্যাঁ	৩৫	১৮	২০	২০	৯৩	১০০.০০
		না	০	০	০	০	০	০
২	সড়কের শোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ত কিনা?	হ্যাঁ	৩৫	১৩ (৭২.২২)	১৯ (৯৫%)	২০	৮৭	৯৩.৫৪
		না	০	৫ (২৭.৭৮)	১ (৫%)	০	৬	৬.৪৬
৩	পেভমেন্টের এবং শোল্ডারে আড়াআড়ি ক্যান্ডার/ঢাল আছে কি না?	হ্যাঁ	৩৫	১৮	২০	২০	৯৩	১০০.০০
		না	০	০	০	০	০	০
৪		হ্যাঁ	০	১ (৫.৮৮%)		২ (১০%)	৩	৩.২৩

	সড়কের সারফেস উঁচুনিচু কিনা কিংবা যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?	না	৩৫	১৭ (৯৪.১২%)	২০	১৮ (৯০%)	৯০	৯৬.৭৭
৫	সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের সমান লেভেল কিংবা উঁচু লেভেলে কিনা? (বিশেষত হাট-বাজার অংশ)	হ্যাঁ	২ (৫.৭২%)	৫ (২৭.৭৮%)	১৮ (৯০%)	০	২৫	২৬.৮৮
		না	৩৩ (৯৪.২৮%)	১৩ (৭২.২২%)	২ (১০%)	২০	৬৮	৭৩.১২
৬	সড়কের সারফেসে কোন ফাটল দেখা যাচ্ছে কিনা?	হ্যাঁ	০	৩ (১৬.৬৭%)	৭ (৩৫%)	২ (১০%)	১২	১২.৯০
		না	৩৫ (১০০%)	১৫ (৮৩.৩৩%)	১৩ (৬৫%)	১৮ (৯০%)	৮১	৮৭.১০
৭	সড়কের পেভমেন্টের সারফেসে গর্ত আছে কিনা?	হ্যাঁ	১ (২.৮৬%)	০	০	১	২	২.১৫
		না	৩৪ (৯৭.১৪%)	১৮	২০	১৯ (৯৫%)	৯১	৯৭.৮৫

প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায়, সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের চেয়ে উঁচু লেভেলে আছে ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্য; যা পেভমেন্টের জন্যে ক্ষতিকর। অবশ্য এ তথ্য নির্বাচিত সড়ক অংশের সর্বত্রের জন্যে প্রযোজ্য নহে। কোন কিলোমিটারের ৫০% বেশি দৈর্ঘ্যে শোল্ডার উঁচু থাকলে “হ্যাঁ” বিবেচনা করা হয়েছে। অতএব, এ পরিসংখ্যান Indicative. কম্পোনেন্ট-ওয়ারী বিভাজনেও দেখা যায়, যেখানে উন্নয়ন হয়েছে যথা-আরআইসি কম্পোনেন্টে শোল্ডার উঁচুতে কম; অপরদিকে যেখানে মেরামত কাজ হয়েছে, সেখানে তথা পিআরএমসি ও পিবিআরআরএমসি কম্পোনেন্টে শোল্ডার উঁচু বেশি দৈর্ঘ্যে যা যথাক্রমে ২৭.৭৮% ও ৯০%।

সড়কটি পরিদর্শন কালে চেকলিস্ট অনুযায়ী উপাত্ত সংগ্রহের সময় সড়কের গুণগত মানের পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত বিচ্যুতিসমূহ এবং বিচ্যুতির গণসংখ্যা (frequency) সারণী ৬.৩ এ দেয়া হলো। এখানে লক্ষ্যণীয় যে, সবচেয়ে বেশি বিচ্যুতি আছে আইটেম নং-৬ এ এবং তারপর কম বিচ্যুতি হয়েছে আইটেম নং-২-এ।

সারণী ৬.৩ সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট-এর পর্যবেক্ষণ

ক্রমিক (চেকলিস্ট অনুযায়ী)	পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্য	গণসংখ্যা (frequency)
১	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কে ৬ষ্ঠ কিমিতে রাস্তা খুবই ভাল; যানবাহন চলার জন্য খুবই উপযোগী	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে বাজার অংশে সড়কের সারফেস ক্ষতিগ্রস্ত	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কে ২য় ও ৮ম কিমিতে সারফেসে undulation আছে	০২
২	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ৫ম কিমিতে সড়কের কিনারায় প্রায় ২% ভেঙ্গে গেছে	০১
	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ১ম, ২য় কিমিতে রাস্তার প্রায় ২% অংশে শোল্ডারে মাটি নেই	০২
	নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ সড়কের ৩য় কিমিতে শোল্ডারে মাটি নেই	০১
	পঞ্চগড়-তৈঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ২য়, ৪র্থ কিমিতে শোল্ডারের ভাঙ্গা অংশ মেরামত করা প্রয়োজন	০২
	পঞ্চগড়-তৈঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ৪র্থ কিমিতে কিছু কিছু শোল্ডার ভাঙ্গা আছে, বিশেষ করে বাড়ির রাস্তার সংযোগ এলাকায়	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে দুর্গাপুর বাজার অংশে কোন শোল্ডার নাই	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কে ১ম, ২য় ৬ষ্ঠ, কিমিতে, কিছু কিছু জায়গায় শোল্ডার কম	০৩
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৭ম কিমিতে প্রায় ৪০% কম	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৯ম কিমিতে শোল্ডারের প্রশস্তা কম রয়েছে প্রায় ২৫% রাস্তায়	০১
	কিশোরগঞ্জ-হোসেনপুর সড়কের ৩য়, ৪র্থ, ৬ষ্ঠ কিমিতে কিছু কিছু জায়গায় শোল্ডার কম	০৩
বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১ম কিমি-তে শোল্ডারে দোকান আছে	০১	

	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১৫তম কিমি- শোল্ডার আছে কিন্তু পেভমেন্ট থেকে অনেক নিচু	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৪র্থ কিমি-তে প্রায় ৫০% শোল্ডার Undulation আছে। মাটি ফেলে রাখছে।	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১৪তম কিমি-তে উভয় পার্শে প্রায় ৩' করে আছে। কিন্তু রিকশা, সিএনজি দাঁড়িয়ে থাকে।	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৬ষ্ঠ, ১২তম কিমি-তে পেভমেন্ট থেকে শোল্ডার অনেক নিচু	০২
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১১তম কিমি-তে শোল্ডার একদমই নেই	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১০ম কিমি-তে প্রায় ১০% শোল্ডার আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৯ম কিমি-তে শুধু মাত্র এক পাশে শোল্ডার আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৯ম কিমি-তে ট্রাক চলাচলের কারণে মাটি দেবে গেছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৫ম, ৭ম, ৮ম, ১১তম কিমি-তে প্রায় ৫০% শোল্ডার চলাচলের উপযোগী নয়	০৪
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৯তম কিমি-তে hard shoulder নেই	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ২৪ম, ১৬তম কিমিতে চলাচলের উপযোগী আর্থ-শোল্ডার নেই	০২
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ১২তম, ১৪তম, ২১তম, ২৬তম কিমিতে শোল্ডার কম	০৪
৩	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ১ম কিমিতে আগুজিয়া ইউনিয়নের রামপুর বাজার অংশে সারফেস ক্ষতিগ্রস্ত	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে প্রায় ৫% রাস্তায় undulation আছে	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কে ১ম কিমিতে পানি জমে আছে	০১
৪	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ১ম কিমিতে আগুজিয়া ইউনিয়নের রামপুর বাজার অংশে সারফেস ঠিক নেই	০১
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ৭ম কিমিতে কিছু কিছু জায়গায় ধাক্কা খায়	০১
৫	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ৪র্থ কিমিতে বাজার অংশে সড়কের সারফেস ক্ষতিগ্রস্ত	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে দুর্গাপুর বাজার অংশে পেভমেন্টের এর তুলনায় উঁচু	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৫ম, ৭ম কিমিতে পেভমেন্টের তুলনায় শোল্ডার অনেক নিচু	০২
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৬ষ্ঠ, ১১তম, ১৩তম কিমি-তে দোকানপাট সড়ক থেকে উঁচুতে, পানি জমে থাকে	০৩
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ২৪ম কিমিতে রাস্তার তুলনায় শোল্ডার অনেক নিচু	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কে ১ম কিমিতে শোল্ডার সড়কের সমান লেভেলে আছে	০১
৬	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ৫ম কিমিতে মাঝে মাঝে কিছু ফাটল (hair crack) আছে প্রায় ৫%	০১
	নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ সড়কের ১ম, ৪র্থ কিমিতে কিছু ফাটল আছে প্রায় ৫%	২
	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ৩য়, ৫ম কিমিতে কিছু কিছু জায়গায় ফাটল আছে প্রায় ৫%	০২
	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ২য়, ৩য়, ৪র্থ কিমিতে মাঝে কিছু ফাটল আছে প্রায় ২%	০৩
	নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ সড়কের ২য়, ৩য়, ৫ম কিমিতে সড়কের মাঝে কিছু ফাটল (hair crack) আছে	০৩
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১৫তম কিমি- কিছু কিছু অংশে ফাটল আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৪র্থ কিমি-তে প্রায় ৫০% অংশে ফাটল আছে	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৭ম, ৮ম, ৯ম কিমিতে ফাটল আছে প্রায় ২০-৩০%	০৩
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ২য়, ৩য়, ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ৮ম, ১৩তম কিমি-তে প্রায় ৩০% অংশে ফাটল আছে	০৭
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ১১তম কিমিতে ৪নং বারপাড়ার বিজয়পুর বাজারের পাশে রেলগেটের দুই পাশে ফাটল রয়েছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১১তম, ১৪তম, ১৫তম, ৯ম কিমি-তে প্রায় ৪০% অংশে ফাটল (hair crack) আছে	০৪

	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ী-মধ্যপাড়া সড়কের ১০তম, ১১তম কিমিতে সড়কের সারফেস কিছুটা ফাটল দেখা যাচ্ছে, প্রায় ২০-২৫%	০২
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৬ষ্ঠ কিমিতে সামান্য পরিমাণ ফাটল আছে, যাহা প্রায় ৩০%	০১
৭	পঞ্চগড়-ঠেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ১৫ কিমিতে ব্রিজ সংলগ্ন রাস্তার মধ্যে গর্ত দেখা গেছে	০১
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ৭ম, ৮ম কিমিতে কিছু কিছু জায়গায় গর্ত আছে	০২
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ০৮ তম কিমিতে বিজয়পুর বাজারের পাশে রেলগেটের দুই পাশে গর্ত আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ী-দিনাজপুর ৩য় কিমি-তে ছোট ছোট গর্ত আছে	০১

অন্যান্য পর্যবেক্ষণঃ

- কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১৪ম কিমিতে বাস-বে নাই।
- কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১৪ম কিমিতে বাজার অংশে স্পীড ব্রেকার নেই/ স্কুলের সামনে স্পীড ব্রেকার নেই।
- কিলোমিটার পোস্ট ভাঙা- ৩টি।
- কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ১৯তম, ২৩ তম, কিমিতে কিলোমিটার পোস্টের লেখা মুছে গেছে- ০২টি।
- কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ২০তম, কিমিতে কিলোমিটার পোস্ট হেলে গেছে- ০২টি।
- কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ১০তম, ১১তম, ১৪তম, ১৫তম, ১৬তম, কিমিতে কিলোমিটার পোস্ট পাওয়া যায় নি- ০৬টি স্থানে।
- কিশোরগঞ্জ হোসেনপুর সড়কে বিননাটি-পুন্ডি ইউনিয়নের ৭ম কিমিতে একটি S-কার্ড আছে।
- বিরামপুর-ফুলবাড়ী-দিনাজপুর সড়কের ৪র্থ কিলোমিটারে রাস্তা পারাপারে কোন জেরা ক্রসিং নেই।
- বিরামপুর-ফুলবাড়ী-দিনাজপুর সড়কের ৪র্থ, ১৫তম কিলোমিটারে স্পীড ব্রেকারের সাইন আছে কিন্তু স্পীড ব্রেকার নেই- ০২টি স্থানে।
- কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ০৮ তম কিমিতে মধ্যম বিজয়পুর স্কুলের সামনে স্পীড ব্রেকার নেই-০১।

উল্লেখ্য যে, মাঝে মাঝে কিলোমিটার পোস্ট না থাকায় অবকাঠামো যাচাই এর কাজ পর্যবেক্ষণে এবং রেকর্ডে খুবই অসুবিধা হয়েছে।

৬.০৩ সড়ক নিরাপত্তার বর্তমান অবস্থা (status):

সরেজমিনে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন (Geometric design) ও সড়ক নিরাপত্তা (Road safety) সংক্রান্ত আইটেমসমূহের প্রাপ্ত উপাত্ত নিম্নের সারণী ৬.৪-এ দেখানো হলো। সারণী হতে দেখা যায় আইটেম নং-৯ এ সবচেয়ে বেশি বিচ্যুতি (২৬.৮৮ %); তারপর কম বিচ্যুতি (১৬.১৩%) আইটেম নং-১২ এ এবং তারপর কম বিচ্যুতি আইটেম নং-৮ এ (১৫.০৫%)।

সারণী ৬.৪ জ্যামিতিক ডিজাইন ও সড়ক নিরাপত্তার বর্তমান অবস্থা

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	জবাব	আরআইসি সংখ্যা (%)	পিআরএমসি সংখ্যা (%)	পিবিআরআর এমসি সংখ্যা (%)	আরএসসি সংখ্যা (%)	মোট	
							সংখ্যা	%
৮	সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের কাজ হয়েছে কি না?	হ্যাঁ	৩৩ (৯৪.২৮%)	১৮	৭ (৩৫%)	২০	৭৮	৮৪.৯৫
		না	২ (৫.৭২%)	০	১৩ (৬৫%)	০	১৫	১৫.০৫
৯	সড়কের বাঁকের বাহিরের পার্শ্বে অতি-উচ্চতা (Super-elevation) হিসাবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	৩৩ (৯৪.২৯৬%)	১৬	২০	০	৬৮	৭৩.১২
		না	২ (৫.৭১%)	২	১	২০	২৫	২৬.৮৮
১০	বাঁকে সড়কের প্রশস্ততা বেশি আছে কি না?	হ্যাঁ	৩৪ (৯৭.১৫%)	১৮	৭ (৩৫%)	২০	৭৯	৮৪.৯৫
		না	১ (২.৮৫%)	০	১৩ (৬৫%)	০	১৪	১৫.০৫
১১	সড়কের বাঁকে বৃক্ষরোপণ ইত্যাদির ফলে যানবাহনের দৃষ্টি সীমায় প্রতিবন্ধকতা হচ্ছে কিনা?	হ্যাঁ	০	২ (১১.১২%)	৮ (৪০%)	০	১০	১০.৭৫
		না	৩৫	১৬ (৮৮.৮৮%)	১২ (৬০%)	২০	৮৩	৮৯.২৫
১২	সড়কের এ অংশে একই স্থানে বারংবার দুর্ঘটনা হয় এমন দুর্ঘটনা স্পট (Accident Black Spot) এখনও আছে কিনা?	হ্যাঁ	১ (২.৮৬%)	৩ (১৬.৬৭%)	৮ (৪০%)	৩ (১৫%)	১৫	১৬.১৩
		না	৩৪ (৯৭.১৪%)	১৫ (৮৩.৩৩%)	১২ (৬০%)	১৭ (৮৫%)	৭৮	৮৩.৮৭
১৩	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সাইন-সিগনাল পর্যাপ্ত কিনা?	হ্যাঁ	৩০ (৮৫.৭১%)	১৫ (৮৩.৩৩%)	২০	২০	৮৫	৯১.৪০
		না	৫ (১৪.২৯%)	৩ (১৬.৬৭%)	০	০	৮	৮.৬০

প্রাপ্ত তথ্য হতে দেখা যায়, ৪টি কম্পোনেন্টের মধ্যে তুলনামূলকভাবে RIC কম্পোনেন্টে বিচ্যুতি কম। আইটেম নং-৯ এ দেখা যায় সার্বিক বিচ্যুতি ২৬.৮৮% হলেও শুধু আরআইসি কম্পোনেন্টে বিচ্যুতি ৫.৭১% এবং অথচ আরএসসি কম্পোনেন্টে বিচ্যুতি ১০০% এর কারণ হলো-আরএসসি কম্পোনেন্টে সড়ক উন্নয়নের কাজ হয়নি; শুধু রোড সেফটি কম্পোনেন্টের কাজ হয়েছে। ক্রমিক নং-১২ এর প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায়, সড়কে দুর্ঘটনা হয় এমন স্পট এখনও আছে প্রায় ১৬.১৩% দৈর্ঘ্যে। কম্পোনেন্ট-ওয়ারী বিভাজনে দেখা যায় পিআরএমসিতে ১৬.৬৭% দৈর্ঘ্যে এবং পিবিআরএমসিতে ৪০% দৈর্ঘ্যে দুর্ঘটনা সংঘটিত হয়।

সড়ক নিরাপত্তার পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত বিচ্যুতিসমূহের ধরন নিম্নের সারণী ৬.৫-এ দেয়া হলো। সারণী হতে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে কয়েকটি s-curve আছে। আবার কয়েকটি স্থলে দুর্ঘটনা ঘটেছে। এগুলো দুর্ঘটনা প্রবণ স্পট হলেও মারাত্মক দুর্ঘটনা (fatal accident) হয়নি। তাই accident black spot আছে বলা যাবে না। তবে ঐ সকল স্থানে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন সঠিক হয়নি তাই দুর্ঘটনা বন্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ বাঞ্ছনীয়।

সারণী ৬.৫ সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণঃ

ক্রমিক (চেকলিস্ট অনুযায়ী)	পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত বিচ্যুতি/ত্রুটিসমূহ	সংখ্যা
৮	পঞ্চগড়-তেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ৫ম, ৪র্থ, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ১০তম কিমিতে যথাযথ সাইন-সিগনাল ও মার্জিন লাইন এর কাজ করা হয়েছে	০৫
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ২৪তম কিমিতে উভয় পার্শ্বে প্রশস্ত করা হয়েছে	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে উভয় পার্শ্বে প্রশস্ত করা হয়েছে	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১৪ম, ১৬ তম, ২০তম কিমিতে পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও Carpeting করা হয়েছে	০৩
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ৭ম কিমিতে সিগনালের কিছু লেখা মুছে গেছে	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ১ম, ২য়, ৩য়, ৪র্থ, ৫ম কিমিতে রাস্তা রিপিয়ারিং করা হয়েছে। বর্তমান অবস্থা ভাল	০৫
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ২২ তম কিমিতে বিজরা বাজারে দুই পার্শ্বে বাড়ানো হয়েছে।	০১
	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ৯ম কিমিতে সাইন সিগনাল ও স্পীড ব্রেকারের কাজ করা হয়েছে	০১
৯	কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়কের ৩য় কিমিতে বাঁকে ৩০' ফুট প্রশস্ত আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ১১তম কিমি-তে একটি s-curve আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর ৫তম কিমি-তে ৫০% super elevation আছে	০১
১০	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১৬তম কিমিতে বাঁকে সড়কের প্রশস্ততা আছে কিন্তু যানবাহন চলাচলের উপযোগী নয়	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ১ম, ২তম, ৩তম, ৬তম, ১০তম, ১৫তম কিমি -তে বাঁকে প্রশস্ততা বেশি নেই, (রাস্তা ১৮' ফুট আছে)	০৬
১১	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ৪র্থ কিমিতে বাংলা বাজারের মোড়ে গাছ কাটতে হবে ও রেলওয়ের একটি ঘরের কারণে দৃষ্টি সীমায় প্রতিবন্ধকতা হচ্ছে	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে শুধুমাত্র দুর্গাপুর ব্রীজের দক্ষিণ পার্শ্বে প্রতিবন্ধকতা আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ১ম কিমি-তে ঢাকা মোড়ের বাঁকে লরি ও ট্রাক দাঁড় করা থাকে। আর একটি কলাবাগান মোড়	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৯তম কিমি-তে গাছের কারণে যানবাহনের দৃষ্টি সীমায় প্রতিবন্ধকতা হচ্ছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৫তম কিমি-তে খড়ের ঢিবি থাকার কারণে যানবাহনের দৃষ্টি সীমায় প্রতিবন্ধকতা হচ্ছে	০১
১২	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ১ম কিমিতে আগুজিয়া ইউনিয়নের রামপুর বাজার অংশে টাওয়ারের পাশে কিছু দিন আগে দুর্ঘটনায় পথচারী মারা গিয়েছে	০১
	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ৪র্থ কিমিতে বাংলা বাজারে বার বার দুর্ঘটনা হচ্ছে	০১
	পঞ্চগড়-তেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ৩য় কিমিতে ৩/৪ টি black spot-sharp curve আছে যেখানে দুর্ঘটনা ঘটে থাকে	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১০ম কিমিতে শুধুমাত্র দুর্গাপুর ব্রীজের দক্ষিণ পার্শ্বে বারংবার দুর্ঘটনা হয়	০১
	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কে ১৪ম কিমিতে শিববাড়ি বাজার অংশে দুর্ঘটনা বারংবার হয়। কারণ এখানে যানবাহন দ্রুত চলে, এখানে কোন স্পীড ব্রেকার নাই।	০১
	কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়কের ৩য় কিমিতে মারিয়া ইউনিয়নে যুব ভবনের সামনে প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৪র্থ কিমি-তে মসজিদের মোড়ে বারংবার দুর্ঘটনা হয়	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৬ষ্ঠ কিমি-তে জয়নগর বাজারের চৌরাস্তায় accident spot আছে	০১
	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৬ষ্ঠ কিমি-তে ডিবি মোড়ে accident spot আছে	০১
	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়কের ৩য় কিমিতে সংলগ্নী ইউনিয়নের শূটকার বাড়ির মোড়ে বারংবার দুর্ঘটনা হয়	০১
	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ি-মধ্যপাড়া সড়কের ১১তম কিমিতে হাবড়া ইউনিয়নের শেরপুর স্কুল মোড়ে দুর্ঘটনা হয়।	০১
১৩	বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৪র্থ, ৫ম কিমি-তে প্রায় ৪০% জায়গায় সাইন-সিগন্যাল আছে	০২

বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৩য়, ৬ষ্ঠ কিমি-তে সাইন-সিগন্যাল পর্যাপ্ত আছে কিনা কয়েকটিতে কালার নেই	০২
বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৮ম, ৯ম, ১৪তম কিমি-তে পারাপারের সাইন আছে কিনা জেরা ক্রসিং নেই	০৩

অন্যান্য পর্যবেক্ষণঃ

১. পঞ্চগড়-ঠেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কের ১৫তম কিমিতে ২নং তিরনইহাটে ওজন স্টেশন সচল রাখা প্রয়োজন।
২. পঞ্চগড়-ঠেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ৭ম কিমিতে কিছু শার্প টার্ন আছে যা ড্রিটমেন্ট করা উচিত।
৩. কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়কের ১৩তম, ১৪তম, ১৭তম, ২১তম, ২৫তম কিমিতে Rumble Strips দেওয়া হয়েছে- ০৫টি স্পটে।
৪. বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৪র্থ, ৫ম, ৮ম, ১১তম, ১০ম, ১২তম কিলোমিটারে কিলোমিটার পোস্ট নেই- ০৭টি স্থানে।
৫. বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ১২তম কিলোমিটারে অনেক সুন্দর বৃক্ষ রোপণ হয়েছে।
৬. বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৭ম, ৮ম, ৯ম, ১৫তম কিলোমিটারে উভয় পার্শ্ব বৃক্ষরোপণের পাশা পাশি অনেক সুন্দর ভাবে চারা রোপণ করা হয়েছে।
৭. বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়কের ৭ম কিলোমিটারে Rumble Strips আছে কিনা প্রায় ৭০% নষ্ট হয়ে গেছে।

৬.০৪ নির্মিত সেতুসমূহের বর্তমান অবস্থাঃ

সরেজমিনে সেতু পর্যবেক্ষণ করে প্রাপ্ত তথ্য (findings) সারণী ৬.৬-এ দেখানো হলো। সারণী হতে দেখা যায় নির্মাণকৃত সেতু সমূহের গুণগত মান এবং কার্যকারিতা (functional) ভাল।

সারণী ৬.৬ সেতুর বর্তমান অবস্থা

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	জবাব	সংখ্যা	শতকরা হার (%)
১৪	সেতুর কোন অংশে কোনরূপ ত্রুটি দেখা যাচ্ছে?	হ্যাঁ	০	০
		না	০৪	১০০
১৫	সেতুর নীচ দিয়া নৌ চলাচলের মত পানি প্রবাহ আছে কিনা?	হ্যাঁ	০৪	১০০
		না	০	০
১৬	সেতুর Bearing-এ কোন ত্রুটি আছে কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	০৪	১০০
১৭	সেতুর এ্যাপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়ে থাকলে টেকসই আছে কিনা?	হ্যাঁ	০৪	১০০
		না	০	০
১৮	সেতুর দৈর্ঘ্য পর্যাপ্ত কিনা?	হ্যাঁ	০৪	১০০
		না	০	০
১৯	সেতুর উচ্চতা নৌ-চলাচলের উপযোগী কিনা?	হ্যাঁ	০৪	১০০
		না	০	০
২০		হ্যাঁ	০৪	১০০

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	জবাব	সংখ্যা	শতকরা হার (%)
	সেতুর এ্যাপ্রোচে সম্পাদিত নদী শাসনের (RTW) কাজ ভাল আছে কিনা?	না	০	০
২১	সেতুর বিভিন্ন স্প্যানের জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	০৪	১০০



চিত্র ৬.৩ পঞ্চগড়-তৈঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ১৫ তম কিমিতে ভেরং সেতু

অতএব, সেতু পর্যবেক্ষণের সময় প্রাপ্ত বিচ্যুতির ধরন নিম্নে সারণী ৬.৭-এ দেয়া হলো।

সারণী ৬.৭ সেতুর পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত ত্রুটি-বিচ্যুতি

ক্রমিক (চেকলিস্ট অনুযায়ী)	পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত মন্তব্য	গণসংখ্যা
১৭	পঞ্চগড়-তৈঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে ১৫তম কিমিতে ভেরং সেতুর পার্শে মাটি দেবে গিয়ে ব্লক গুলো সরে গেছে	০১
	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ২য় কিমিতে সেতু হালকা ভাঙ্গা	০১

৬.০৫ নির্মিত কালভার্টসমূহের বর্তমান অবস্থাঃ

যে সকল কিলোমিটারে কালভার্ট আছে, সেই সকল কিলোমিটারে কালভার্টের জন্য চেকলিস্ট পূরণ করা হয়। প্রাপ্ত তথ্য সারণী ৬.৮-এ দেয়া হলো। উহাতে বাহ্যিক পর্যবেক্ষণে দেখা যায় ৩৯ টি কালভার্টের মধ্যে (আইটেম-২৮) ৫টি কালভার্টের (১২.৮২%) কার্যকারিতা ভালো নয়।



চিত্র ৬.৪ নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ সড়কের ৪র্থ কিমিতে বক্স কালভার্টের এপ্রোচের বর্তমান অবস্থা।

সারণী ৬.৮ কালভার্টের বর্তমান অবস্থা

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	জবাব	সংখ্যা	শতকরা হার (%)
২২	কালভার্টের কাজের মান (Workmanship) দৃশ্যতঃ ভাল কিনা?	হ্যাঁ	৩৯	১০০
		না	০	০
২৩	কালভার্টের কোন অংশে ফাটল আছে কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	৩৯	১০০
২৪	কালভার্টের কনক্রিটে কোনরূপ Honey-comb দেখা যাচ্ছে কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	৩৯	১০০
২৫	কালভার্টের উইংওয়াল হেলে গেছে কিনা বা Tilt হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	৩৯	১০০
২৬	নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচে যানবাহন ধাক্কা খায় কি না?	হ্যাঁ	০	০
		না	৩৯	১০০
২৭	চ্যানেলের তুলনায় কালভার্টের স্প্যান কম কিনা?	হ্যাঁ	০	০
		না	৩৯	১০০
২৮		হ্যাঁ	০৫	১২.৮২

কালভার্টের উভয় পার্শ্ব মাটি দ্বারা কোনরূপ ব্লক করা হয়েছে কিনা? (পর্যবেক্ষণে নির্দিষ্ট কালভার্টের বিবরণ দিন)	না	৩৪	৮৭.১৮
---	----	----	-------

পর্যবেক্ষণে আরো দেখা যায়, পরিমাণগত আইটেম কোনরূপ ত্রুটি-বিচ্যুতি পাওয়া যায়নি; তবে কাজের নির্মাণকালীন শুদ্ধতা যা বাহ্যিক দৃষ্টিগোচর হয় এরূপ কিছু বিচ্যুতি পরিলক্ষিত হয়েছে। নিম্নের সারণীতে নির্দিষ্ট কালভার্টের ত্রুটি-বিচ্যুতি উল্লেখ করা হলো।

সারণী ৬.৯ কালভার্টের পর্যবেক্ষণ

ক্রমিক (চেকলিস্ট অনুযায়ী)	পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত ত্রুটি-বিচ্যুতি	গণসংখ্যা
২২	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কে ২য় কিমিতে কালভার্টটির মেইন ওয়াল ক্ষয় হয়ে R.C.C দেখা যাচ্ছে	০১
	পঞ্চগড়-তৈতুলিয়া-বাংলাবান্দা সড়কে ৯ম, ১১তম, ১৪তম কিমিতে কালভার্ট এর বর্তমান অবস্থা খুবি ভাল, পানি চলাচলের জন্য যথেষ্ট উপযোগী	০৩
২৫	পঞ্চগড়-তৈতুলিয়া-বাংলাবান্দা সড়কে ১৩তম কিমিতে উইংওয়ালের ভিতরে আগাছা জন্মেছে, তা পরিষ্কার করা দরকার	০১
২৭	নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ সড়কের ৩য় কিমিতে চ্যানেলের মুখে অর্ধেক অবৈধ দখল আছে	০১
২৮	১ম, ৮ম কিমিতে কিছু অংশ মাটি দ্বারা ভরাট আছে	০৩
	নেত্রকোণা-কেন্দুয়া সড়কের ১ম কিমিতে কালভার্টটির চ্যানেলের ভিতরে ১০% মাটি দ্বারা ভরাট হয়ে গেছে	০১
	নান্দাইল- কিশোরগঞ্জ সড়কের ১ম, ৪র্থ কিমিতে কিছু অংশ মাটি দ্বারা ভরাট আছে	০২
	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ সুনামগঞ্জ সড়কের ৪র্থ কিমিতে বাংলা বাজার স্থানে অবৈধ দখলের কারণে কালভার্টের চ্যানেলটি ভরাট করা আছে, পানি যায় না	০১
	কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়কের ৩য়, ৪র্থ, ৫ম, ৭ম, কিমিতে কালভার্টের উত্তর পাশে মাটি দ্বারা ভরাট করে দোকান তৈরি করা হয়েছে।	০৪
	কিশোরগঞ্জ- হোসেনপুর সড়কের ৪র্থ কিমিতে ময়লা আবর্জনা এবং সিমেন্ট প্লাস্টারের ভাঙা মালামাল দ্বারা ব্লক করা হয়েছে	০১

৬.০৬ নির্বাচিত সড়কে সড়ক নিরাপত্তা কর্মসূচির আওতায় সম্পাদিত কাজের পর্যালোচনাঃ

রোড সেফটি কম্পোনেন্টের আওতায় আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পে ৩টি সড়কে কাজ হয় যা পরিশিষ্ট-‘ক’ তে উল্লেখ করা হয়েছে। ৩টি সড়কের মধ্যে মাঠ-পর্যায়ে যাচাই এবং সম্পাদিত কাজের প্রভাব নির্ণয়ের জন্যে কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষ্মীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ককে নমুনা হিসেবে নির্বাচন করা হয়।

এ সড়কে আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় নিম্নবর্ণিত কাজ সম্পাদিত হয়েছেঃ

১. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও বাস-বে নির্মাণ (ইন্টারসেকশানে, বাজার অংশে এবং স্টপেজে)।

২. কংক্রিটের কাজ (ডিভাইডার নির্মাণ, আইল্যান্ড নির্মাণ)।

৩. গতি নিয়ন্ত্রণকারী ডিভাইস (গতি কমিয়ে আনার পন্থা)-যথাঃ Rumble Strips, Raised Pedestrian Crossing.

৪. ট্রাফিক গাইডিং ডিভাইস (সাইন, সিগন্যাল, সড়ক মার্কিং ইত্যাদি)।

৫. পথচারীদের জন্যে সুবিধাদি (ফুটপাথ নির্মাণ, যাত্রী ছাউনি নির্মাণ)।

৬. নিরাপত্তা নির্দেশনা এবং সচেতনতামূলক ডিভাইস- বিলবোর্ড স্থাপন।

৭. ট্রাফিক চ্যানেলাইজেশান (সড়ক প্রশস্তকরণ, ডিভাইডার নির্মাণ)।

উক্ত সড়কের কুমিল্লা (পদুয়া বাজার মোড়) হতে শুরু করে মুদাফফরগঞ্জ বাজার পর্যন্ত ২২ কিলোমিটারে নির্মিত সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা যাচাই করা হয়। এতে দেখা যায়, প্রণীত নকশার ভিত্তিতে উপরে বর্ণিত সব আইটেমের কাজ হয়েছে। সম্পাদিত প্রধান প্রধান কাজের পরিমাণ নিম্নে দেয়া হলোঃ

১. বাস-বে নির্মাণঃ ১২টি;

২. ফুটপাথ নির্মাণঃ ১টি;

৩. Rumble Strip নির্মাণঃ ৪৯টি;

৪. Raised Pedestrian নির্মাণঃ ২৬টি;

৫. প্যাসেঞ্জার শেল্টার নির্মাণঃ ১০টি;

৬. লেভেল ক্রসিং-এ বাঁক সহজীকরণঃ ১টি স্পটে ;

৭. ইন্টারসেকশানে পেভমেন্ট প্রশস্তকরণঃ ১টি স্পটে;

৮. ডিভাইডার নির্মাণঃ ১টি স্পটে;

৯. গাইড পিলারঃ ৮০টি (৪টি স্পটে);

১০. অন্যান্য সাইন-সিগন্যাল ও মার্কিং যথা- বাধ্যতামূলক, সতর্কতামূলক ও নির্দেশনামূলক সাইনঃ নকশা অনুযায়ী উল্লেখ্য যে, সরেজমিনে তথ্য সংগ্রহ করে জানা গিয়েছে উক্ত সড়কে আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পভুক্ত আরএসসি কম্পোনেন্টের আওতায় কাজ হওয়ার পর আর কোন রোড সেফটির কাজ হয়নি।

৬.০৭ অবকাঠামো যাচাই-এ প্রাপ্ত প্রধান প্রধান তথ্যাদিঃ

- নির্বাচিত সড়কসমূহের অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায় প্রকল্পের সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের অবস্থা ভাল; তবে সড়কের প্রায় ৮.৬০% দৈর্ঘ্যে শোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ত নহে, ১৫.০৫% দৈর্ঘ্যে সড়কের সারফেসে ফাটল (hair crack) আছে এবং ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্যে সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের চেয়ে উঁচু লেভেলে আছে।
- সরেজমিনে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন ও সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত আইটেম সমূহের প্রাপ্ত তথ্য হতে দেখা যায় নির্বাচিত সড়কের ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্যের বাঁকসমূহের বাহিরের পার্শ্বে অতি-উচ্চতা (Super-elevation) হিসেবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়নি। তাছাড়া ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ড অনুযায়ী- বাঁকে পেভমেন্ট প্রায় ৩০% বেশি প্রশস্ত করার কথা থাকলেও প্রায় ১৫.০৫% দৈর্ঘ্যে তা করা হয়নি; বিশেষতঃ পিবিআরআরএমসি কম্পোনেন্ট ৬৫% দৈর্ঘ্যে বাঁকসমূহে তা নেই।
- নির্বাচিত সড়কসমূহের একই স্থানে বারংবার দুর্ঘটনা হয় এমন স্পট আছে ১৬.১৩% দৈর্ঘ্যে। এগুলোকে এক্সিডেন্ট ব্ল্যাক স্পট বলা যাবে না, তবে এগুলো দুর্ঘটনা প্রবণ স্পট।
- যাচাইকৃত ৩৯টি কালভার্টের মধ্যে ৫টি (১২.৮২%) কালভার্টের চ্যানেলের উজানে বা ভাটিতে প্রতিবন্ধকতা বা ব্লক আছে; ফলে পানি নিষ্কাশন বাধাপ্রাপ্ত হচ্ছে।

- সরেজমিনে নমুনা সড়কের সেতুসমূহ পর্যবেক্ষণে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়, নির্মাণকৃত সেতু সমূহের কাজের মান ভাল এবং কার্যকারিতায়ও কোন সমস্যা নেই।
- সরেজমিনে কয়েকটি সড়ক পরিদর্শন করে দেখা যায়, আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতায় সম্পন্নকৃত সড়কসমূহের প্রশস্ততা এবং মান ভালো হওয়ায় যানবাহন বেপরোয়া চলাচল করে। ফলে বিভিন্ন স্পটে দুর্ঘটনার আশংকা বেড়েছে বিধায় সড়ক ব্যবহারকারীগণ স্পীড ব্রেকার স্থাপনের জন্যে দাবী করেছেন।
- রোড সেফটি কম্পোনেন্টের আওতাভুক্ত কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে সড়ক নিরাপত্তামূলক যে সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে তা অত্যন্ত ফলপ্রসূ হয়েছে। এমতাবস্থায় আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতাভুক্ত সড়কসমূহে দুর্ঘটনা রোধে Rumble Strip, Raised Pedestrian Crossing ইত্যাদি নির্মাণ করা প্রয়োজন।

৬.০৮ সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্যে কনভেক্স সেইফটি মিরর-এর ব্যবহারঃ

ঘনবসতিপূর্ণ বাংলাদেশের সড়ক ও মহাসড়কের বাস্তু অবস্থা অনুযায়ী বাঁক এড়ানোর কোন সুযোগ নেই। সড়কের বাঁকে উভয়মুখী যানবাহনে সংঘর্ষ এড়ানো কিংবা চলাচলকারী যানবাহন যাতে চালকের নিয়ন্ত্রণে থাকে সেজন্যে বাঁকের জ্যামিতিক ডিজাইন ও গাইডিং ডিভাইস হিসেবে সতর্কতামূলক সাইনবোর্ড স্থাপন সবসময় যথেষ্ট নয়। আধুনিক প্রযুক্তির ‘কনভেক্স সেইফটি মিরর’ স্থাপন করলে বিপরীত দিকের দ্রুতগতির যানবাহন দূরে থাকতেই চালকের দৃষ্টিসীমায় আসে। এর ফলে গাড়ি চালক বাঁকের অপর প্রান্ত থেকে আগত গাড়িসমূহ দেখতে পান এবং সে অনুযায়ী গাড়ির গতি নিয়ন্ত্রণের মাধ্যমে সড়ক দুর্ঘটনা এড়াতে পারেন।

কনভেক্স সেইফটি মিরর সাধারণত সে সব সড়কে ব্যবহৃত হয় যে সকল সড়কে ট্রাফিক ভলিউম খুব বেশি থাকে অথবা যে সকল বাঁকের বক্রতা (curvature) বেশি। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সড়ক ও মহাসড়কে এ ধরনের কোন সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা এখনো গ্রহণ করেনি। তবে অদূর ভবিষ্যতে সড়ক ও মহাসড়কের সংকটপূর্ণ (critical) বাঁকসমূহে সড়ক নিরাপত্তামূলক পদক্ষেপ হিসেবে ‘কনভেক্স সেইফটি মিরর’ এর ব্যবহার বিবেচনা করা প্রয়োজন।

৬.০৯ প্রকল্পের আওতায় “সড়ক নিরাপত্তা অডিট কার্য পরিচালনা” সংক্রান্তঃ

আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য প্রকল্পে নিয়োজিত সুপারভিশন কনসালট্যান্টের মাধ্যমে বিদ্যমান ৮০০ কিলোমিটার সড়কের নিরাপত্তা অডিট পরিচালনা করা। প্রকল্পের ডিপিপি, পিসিআর, এডিবি সমাপ্তি প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে সড়ক নিরাপত্তা অডিট পরিচালনা সংক্রান্ত কোন পৃথক বরাদ্দ (allocation), ব্যয় কিংবা এ কাজের অগ্রগতি সম্পর্কিত কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। এ সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের জন্যে সমাপ্ত এ প্রকল্পের সমাপ্তি পরবর্তী দায়িত্বে নিয়োজিত সাসেক প্রকল্পের কর্মকর্তাগণের সাথে আলোচনা করেও কোন কাগজপত্রাদি বা তথ্যাদি পাওয়া যায়নি।

তবে প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা করে দেখা যায়, আরএসসি’র আওতায় ৩টি চুক্তিতে ৩টি সড়কে মোট ১৯৪.৭ কিলোমিটার সড়কে সড়ক নিরাপত্তামূলক পূর্ত কাজ করা হয়েছে (পরিশিষ্ট-ক দ্রষ্টব্য)। এ সকল কাজ করার পূর্বে আরএসসি’র ডিজাইন করতে হয়েছে। সুপারভিশন কনসালট্যান্টস নিয়োগ দেয়া হয়েছে ১৭/০৮/২০০৬ তারিখে এবং আরএসসি’র কাজ শুরু হয়েছে ১৫/০৬/২০০৮ তারিখে। ‘সাসেক’ প্রকল্প অফিস থেকে সংগৃহীত কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কের সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত কাজের নকশা পর্যালোচনা করে দেখা যায়, নিয়োজিত সুপারভিশন কনসালট্যান্টস M/S. Roughton International U.K. & Others কর্তৃক উহার নকশা প্রণয়ন করা হয়েছে। নকশায় যে সকল নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা আছে তা ৬.০৬ নং অনুচ্ছেদে উল্লেখ করা হয়েছে। ডকুমেন্ট প্রাপ্তির সীমাবদ্ধতার কারণে এ খাতে ব্যয় এবং মোট কত কিলোমিটার সড়কের সড়ক নিরাপত্তা অডিট কার্য পরিচালনা করা হয়েছে, তা বর্ণনা করা সম্ভব হলো না।

৬.১০ প্রকল্পের সামগ্রিক মূল্যায়নঃ প্রকল্পের সামগ্রিক মূল্যায়নে উহার ইনপুট-আউটপুট ও প্রভাব বিশ্লেষণ করা হয়।
অত্র সমীক্ষায় প্রাপ্ত সংখ্যাগত তথ্য ও গুণগত তথ্য হতে ইনপুট ও আউটপুট সারণী ৬.১০ক ও ৬.১০খ দেয়া হলোঃ

সারণী ৬.১০ক প্রকল্পের ইনপুট

আইটেম	ব্যয় (মিলিয়ন ডলার)
ভূমি অধিগ্রহণ, পূর্তকাজ ও প্রশাসনিক ব্যয়	১১৮.৭৮৬
কনসালটেন্সী সার্ভিস	৬.৬৪
কন্সট্রাকশন এবং নির্মাণকালীন সুদ	১.৩০৪
প্রকল্প অর্থায়ন-এডিবি	৭১.৬৯
প্রকল্প অর্থায়ন-জিওবি	৫৫.৪৫
মোট	২৫৩.৮৭

সারণী ৬.১০খ প্রকল্পের আউটপুট

কম্পোনেন্ট	সড়কের ধরন	দৈর্ঘ্য
আরআইসি	জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা সড়ক	১৪৫.১৭৫ কিমি
পিআরএমসি	জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা সড়ক	৪৩০ কিমি
পিবিআরএমসি	আঞ্চলিক মহাসড়ক ও জেলা সড়ক	১০৫ কিমি
আরএসসি	জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক	১৯৪.৭ কিমি
সড়ক মাস্টার প্ল্যান	জুন, ২০০৯-এ যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত	

প্রকল্পের প্রভাব তথা অর্জনঃ প্রকল্পের প্রধান প্রভাবসমূহ নিম্নরূপ

- জিডিপি গড় ৬% এর উপর গত ২০০৭-২০১৩ বৎসরে।
- জাতীয় দারিদ্র্যতা-সূচক ৪০% (২০০৫) থেকে নেমে ৩১.৫% (২০১০-এ) হয়েছে।
- সড়কের মান-উন্নয়নের ফলে যানবাহনের অপারেশন ব্যয় (VOC) ২৫% হ্রাস।
- জাতীয় মহাসড়ক ও আঞ্চলিক মহাসড়কের সাথে ফিডার সড়কসমূহের উন্নত সড়ক সংযোগের ফলে পল্লী এলাকার অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পেয়েছে এবং সুযোগ-সুবিধা ত্বরান্বিত হয়েছে।

প্রকল্পের সার্বিক পারফরমেন্সের সংখ্যাগত মানঃ

এডিবি প্রণীত পিসিআর অনুযায়ী আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের প্রাপ্ত রেটিং সারণী ৬.১১ এ দেয়া হলো।

সারণী ৬.১১ প্রকল্পের সার্বিক রেটিং

মানদণ্ড	মূল্যায়ন	রেটিং (০-৩)	গুণাংক %	গুণাংক রেটিং
সামঞ্জস্যতা	খুবই সামঞ্জস্যতা	৩	২০	০.৬০
কার্যকারিতা	কম কার্যকর	১	৩০	০.৩০
দক্ষতা	কম দক্ষ	১	৩০	০.৩০
টেকসই ক্ষমতা	টেকসই	২	২০	১.৬০
সার্বিক রেটিং	সফল			

এডিবি'র রেটিং পদ্ধতির মান-এর ব্যখ্যা নিম্নরূপঃ

রেটিং মানঃ ২.৭০ এর বেশি = খুবই সফল, ১.৬০ হতে ২.৭০ এর নিম্নে = সফল, ০.৮ হতে ১.৬ এর নিম্নে = আংশিক সফল এবং ০.৮ এর নিম্নে = অসফল। সারণী ৬.১২ এ এডিবি রেটিং পদ্ধতি উল্লেখ করা হলো।

সারণী ৬.১২ এডিবি রেটিং পদ্ধতি

রেটিং মান	সামঞ্জস্যতা	কার্যকারিতা	দক্ষতা	টেকসই ক্ষমতা
৩	খুবই সামঞ্জস্যতা	খুবই কার্যকর	খুবই দক্ষতা	খুবই টেকসই
২	সামঞ্জস্যতা	কার্যকর	দক্ষ	টেকসই
১	আংশিক সামঞ্জস্যতা	কম কার্যকর	কম দক্ষ	কম টেকসই
০	অসামঞ্জস্যতা	অকার্যকর	অদক্ষ	টেকসই নহে

তথ্য সূত্রঃ- এডিবির পিসিআর-মার্চ, ২০১৪

মন্তব্যঃ

অনুচ্ছেদ ৬.১০ অনুযায়ী, এডিবি কর্তৃক সার্বিক মূল্যায়নে প্রকল্পটি 'সফল' হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। অত্র প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে উপরোক্ত রেটিং পর্যালোচনা করলে দেখা যায়, প্রকল্পের 'কার্যকারিতা', 'দক্ষতা', ও 'টেকসই ক্ষমতা' এই ৩টির রেটিং এডিবি'র রেটিং এর চেয়ে বেশি নির্ধারণ করা যায়; বিশেষতঃ আরআইসি কম্পোনেন্টের টেকসই ক্ষমতা বিবেচনায়; কেননা বাস্তবে আরআইসি কম্পোনেন্টভুক্ত সড়কসমূহের কাজ বর্তমানে বেশ ভাল আছে। বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে এ প্রকল্পের দুর্বল পারফরমেন্স হতে শিক্ষা নিয়ে ভবিষ্য প্রকল্পসমূহে "খুবই সফল" রেটিং প্রাপ্তির লক্ষ্যে সতর্ক পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

সপ্তম অধ্যায়

SWOT বিশ্লেষণ

৭.০১ ভূমিকাঃ

খানাভিত্তিক সমীক্ষা, স্টেকহোল্ডারগণের কেআইআই গ্রহণ, ফোকাস গ্রুপ আলোচনা, স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা, ডকুমেন্ট পর্যালোচনা করে এবং প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে প্রাপ্ত বিভিন্ন তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের শক্তিশালী দিক, দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি/চ্যালেঞ্জ সমূহ নিম্নে প্রদত্ত হলোঃ

৭.০২ প্রকল্পের শক্তিশালী দিকঃ

১. উত্তর-পশ্চিম ও মধ্য-উত্তরাঞ্চলের জাতীয় মহাসড়ক ৫৮.৩০ কিলোমিটার, আঞ্চলিক মহাসড়ক ২৭.৩৫ কিলোমিটার ও জেলা সড়ক ৫৯.৫২৫ কিলোমিটার উন্নয়নের মাধ্যমে সমন্বিত সড়ক নেটওয়ার্ক (integrated road network) স্থাপন, শক্তিশালীকরণ এবং পরিবহন দক্ষতা (transport efficiency) বৃদ্ধি।
২. প্রকল্পের আওতায় পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ (PRMC) ও পারমরমেন্স-বেইজড রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ (PBRMC)-এর মাধ্যমে মোট ৫৫৪ কিলোমিটার অনুন্নত সড়কের মান উন্নয়ন।
৩. প্রকল্পের আওতায় “পরবর্তী ২০ বছর জন্যে সড়ক মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন”।
৪. ১৯৪.৭ কিলোমিটার সড়কের নির্বাচিত দুর্ঘটনা-প্রবণ অংশে নিরাপত্তামূলক পূর্তকাজের মাধ্যমে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসের পদক্ষেপ।
৫. যাতায়াত ব্যবস্থা সহজতর হওয়ায় দেশে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার লাভ করা।
৬. যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ ও সময়-সাশ্রয়ী হওয়ার ফলে সরকারি ও বেসরকারি সেক্টরে নারীর অংশগ্রহণ বৃদ্ধি এবং তাদের আয়ের সুযোগ প্রসারিত হওয়া।
৭. সড়কের পার্শ্বে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার লাভ করা।
৮. সীমান্ত সড়ক উন্নয়নের ফলে ইমিগ্রেশন ও ট্রানজিট সুবিধা সহজ হওয়া।
৯. কৃষিজাত পণ্য বাজারজাতকরণে সুযোগ-সুবিধা সম্প্রসারিত হওয়া।
১০. বিভিন্ন ব্যবসা যথা- পাথর উত্তোলন এবং বাজারজাতকরণের সুযোগ সম্প্রসারিত হওয়া।

৭.০৩ প্রকল্পের দুর্বলতা/দুর্বল দিকঃ

১. প্রকল্পের আওতাভুক্ত কয়েকটি জেলা সড়ক সরু (৩.৬৬ মিঃ প্রশস্ত) হওয়ায় যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টিসহ সড়ক দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া।
২. সড়কের উভয় পার্শ্বে অপ্রশস্ত শোল্ডার কিংবা শোল্ডারে মাটি না থাকা।
৩. প্রকল্পের মূল ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত পটিয়া বাইপাস সড়ক সম্পন্ন না হওয়া।
৪. কোন সাইন সিগনাল নেই; থাকলেও অপ্রতুল।

৫. কোন পদচারী সেতু না থাকা।
৬. রাস্তার শোল্ডারে গর্ত থাকা।
৭. শহরাংশে কয়েকটি সড়কে ফুটপাত না থাকা।
৮. কোন স্পীড ব্রেকার নেই কিংবা সংখ্যায় কম থাকা।
৯. রাস্তায় ফাটল (crack) সৃষ্টি হওয়া।
১০. পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকা।

৭.০৪ প্রকল্পের সুযোগ/সম্ভাবনাঃ

প্রকল্পের আওতায় সড়ক-নেটওয়ার্ক উন্নয়নের ফলে সৃষ্ট সুযোগ/সম্ভাবনাসমূহ নিম্নরূপঃ

১. বাণিজ্যিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পেয়েছে এমনকি ছোট আকারের শিল্প গড়ে উঠেছে।
২. জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে।
৩. সীমান্ত সড়ক উন্নয়নের ফলে সীমান্ত-বাণিজ্যের পণ্য পরিবহন সহজ হয়েছে।
৪. প্রত্যন্ত এলাকার নারীরা চাকরিতে নিয়োগের সুযোগ পাচ্ছে।

৭.০৫ প্রকল্পের ঝুঁকি/চ্যালেঞ্জসমূহ (Threats):

১. প্রকল্পের আওতাভুক্ত নেত্রকোণা-পূর্বধলা-হুগলা-ধোবাউড়া (Z3707) সড়কটি সরু (প্রশস্ততা ৩.৬৬ মিটার) হওয়ায় এবং Hard Shoulder না থাকায় সড়ক দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া
২. প্রকল্পের আওতাভুক্ত পঞ্চগড়-তেতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়কে Over-loaded ট্রাক চলাচল নিয়ন্ত্রণের জন্যে স্থাপিত Weighing Machine সচল না থাকা।
৩. ভৈরব-কিশোরগঞ্জ-নেত্রকোণা-পূর্বধলা-হুগলা-ধোবাউড়া সড়কে পাথর ও বালি বহনকারী Over-loaded ট্রাক চলাচল করে। এ Route-এ Axle load নিয়ন্ত্রণের জন্যে কোন Weighing Machine না থাকা।
৪. সড়কে নসিমন, করিমনসহ স্যালো ইঞ্জিন দ্বারা চালিত যানবাহন চলাচল করার ফলে দুর্ঘটনা সংঘটিত হওয়া।
৫. কয়েকটি জেলা সড়ক যথা- বিরামপুর-ফুলবাড়ি ও পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়ক অংশসমূহে কয়েকটি Sharp curve থাকা।
৬. জনসচেতনতার অভাব ও কিছু অবৈধ কার্যকলাপের বিরূপ প্রভাব যেমনঃ- সাইন-সিগনালে পোস্টার লাগানো, সড়ক পার্শ্বস্থ ড্রেনে ময়লা ফেলে ড্রেন বন্ধ করা, সড়কে গরু-ছাগল চরানো, সড়কের শোল্ডারে মাটি ভরাট করে শোল্ডার পেভমেন্টের চেয়ে উঁচু করা এবং কালভার্টের চ্যানেল ভরাট করে পানি প্রবাহ বন্ধ করা।

অষ্টম অধ্যায় পর্যবেক্ষণ

৮.০১ খানাভিত্তিক সমীক্ষা হতে প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ

নমুনা খানাসমূহের আর্থ-সামাজিক বৈশিষ্ট্যঃ

প্রকল্প এলাকা ও কন্ট্রোল এলাকা উভয় ক্ষেত্রেই পুরুষ উত্তরদাতাগণের গড় বয়স ৪০ বছর এবং মহিলা উত্তরদাতাগণের গড় বয়স ৩২ বছর পাওয়া যায়।

উভয় নমুনা এলাকার উত্তরদাতাগণের মধ্যে ৮২% ন্যূনতম স্বাক্ষরজ্ঞান সম্পন্ন এবং ৫০% উত্তরদাতা মাধ্যমিক ও উচ্চতর ডিগ্রী প্রাপ্ত। বেশির ভাগ উত্তরদাতাই কৃষিকাজে নিয়োজিত। এরপরে সর্বোচ্চ উত্তরদাতাগণের পেশা ব্যবসা। অন্যান্য পেশা হচ্ছে চাকুরী, রিক্সা চালনা, হস্তশিল্প কারিগরের কাজ ইত্যাদি।

প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক আয় ৬৭% বৃদ্ধি পেয়েছে; পূর্বে ৭, ৯০৬ (±৪০৬) টাকা এবং বর্তমানে ১৩, ২২৬ (±৬৭৩) টাকা। অপরপক্ষে, কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের পারিবারিক মাসিক গড় আয় ৪৪% বৃদ্ধি পেয়েছে; পূর্বে ৭৮১৭ (±৫২৭) এবং বর্তমানে ১১, ২২৮ (±৭৬৭) টাকা। অতএব, প্রকল্প এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধি এবং কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণের মাসিক গড় আয় বৃদ্ধির পার্থক্য ২৩%, যা পরিসংখ্যানগতভাবে উল্লেখযোগ্য বা Statistically significant ($Z=3.65, P=0.001$)।

সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের প্রভাবঃ RIC, PRMC ও RSC সড়ক এলাকার অধিকাংশ উত্তরদাতাই (যথাক্রমে ৯০.৮%, ৭৫.৯%, ৭০.৪%) জানিয়েছেন যে, তাঁরা সড়কটি স্বাচ্ছন্দ্যে ব্যবহার করছেন। কিন্তু PBRRMC এলাকার মাত্র ৫২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তাঁরা স্বাচ্ছন্দ্যে সড়কে যাতায়াত করেন। এছাড়াও ৭১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, বাস্তবায়িত সড়কগুলি চলাচলের উপযুক্ত।

৯৭.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, তাঁরা নির্মিত সেতু ও কালভার্টসমূহ ব্যবহার করছেন। ৯৮.২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন সেতু ও কালভার্টের নিচ দিয়ে পানি চলাচল করছে। প্রায় ১১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ সত্ত্বেও তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে; পক্ষান্তরে কন্ট্রোল এলাকায় ২৫.৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাঁদের এলাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে। উল্লেখ্য যে, শুধু আরআইসি কম্পানেন্টে সেতু ও কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

খানা সমীক্ষা থেকে দেখা যায়, সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের ফলে গ্রামের লোকেরা পূর্বের তুলনায় স্বল্প খরচে ও স্বল্প সময়ে নিকটস্থ হাট-বাজারে ও উপজেলা সদরে যেতে পারে, যা তাদেরকে বহুমুখী উন্নয়ন কর্মকান্ডে জড়িত হতে সাহায্য করছে। পূর্বে যেখানে এলাকাভেদে উপজেলা সদরে যেতে ৪৪ থেকে ৫২ মিনিট সময় লাগতো, সেখানে বর্তমানে ১৯ থেকে ২৮ মিনিট সময় লাগে অর্থাৎ প্রায় অর্ধেক সময় সাশ্রয় হচ্ছে অর্থাৎ TTC কমেছে।

উভয় এলাকার জনগণই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে প্রায় একই রকম যানবাহন ব্যবহার করতেন। কিন্তু সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের পরে প্রকল্প এলাকায় জনগণ উন্নততর এবং দ্রুতগামী যানবাহন ব্যবহার করছেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বিভিন্ন কম্পানেন্টে ভারী যানবাহন চলাচলের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য ছিল। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ভারী যানবাহন চলাচলের হার সকল কম্পানেন্টে বৃদ্ধি পেয়েছে। গ্রামবাসীদের উপলব্ধি থেকে দেখা যায়, কন্ট্রোল এলাকার চেয়ে প্রকল্প এলাকায় যন্ত্রচালিত যানবাহন চলাচলের হার দ্বিগুণ।

কৃষিজ উৎপাদনের উপর প্রভাবঃ প্রকল্প এলাকায় ৯৩% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে, সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের প্রভাবে সেচ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। অপরদিকে কন্ট্রোল এরিয়ায় এ সংখ্যা অনেক কম (৬৬.৮%)। প্রকল্প এলাকায় ৯৫% উত্তরদাতাই উপলব্ধি করেছেন যে, সড়ক, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণের কারণে ভূমির ব্যবহার ও সেচ ব্যবস্থায় উন্নতি হওয়ায় ফসল উৎপাদন বেড়েছে। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল এলাকার ৬৮.২% উত্তরদাতা ফসল উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে বলে জানিয়েছেন।

বাণিজ্যিক কার্যক্রমের উপর প্রভাবঃ বাজারজাতকরণের সুবিধা ছাড়া কৃষকরা তাঁদের কৃষিজাত পণ্যের উপযুক্ত মূল্য পায় না। খানাভিত্তিক সমীক্ষা জরীপে সংখ্যাগরিষ্ঠ উত্তরদাতা (প্রায় ৯০%) জানিয়েছেন, কৃষকরা তাঁদের উৎপাদিত পণ্যের বাজারজাত করার সুযোগে এখন প্রকৃত মূল্য পাচ্ছেন। প্রকল্পের সকল কম্পোনেন্ট এলাকার জনগণই প্রায় একই রকম সুবিধা পাচ্ছেন বলে জানিয়েছেন।

সমীক্ষায় প্রকল্প এলাকার ৯৮.৭% উত্তরদাতাই মত প্রকাশ করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে তাঁদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে।

মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টিঃ প্রায় সকল উত্তরদাতাই জানিয়েছেন যে, যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের পর বিশেষভাবে মহিলাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে। কৃষিজাত পণ্যের বিক্রয়, পরিবহন সেক্টর, হাঁসমুরগীর খামার, গরু/ছাগল পালন, সবজি চাষ ও মৎস্য চাষ ইত্যাদি ক্ষেত্রেও সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে।

খানা সমীক্ষায় দেখা যায়- যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে স্থানীয় জনগণ নিম্নের কয়েকটি ক্ষেত্রে উপকৃত হয়েছে যথাঃ- প্রকল্পের কাজে জড়িত থাকা, দ্রুত পণ্য পরিবহণে ও যাতায়াতের সুবিধা পাওয়া, ব্যবসায় বাণিজ্যের লেনদেনের পরিমাণ ও পরিধি বৃদ্ধি পাওয়া, কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি পাওয়া, ছেলেমেয়েদের শিক্ষা অর্জনের সুযোগ বৃদ্ধি পাওয়া ইত্যাদি।

অনগ্রসরতা দূরীকরণে প্রকল্পের প্রভাবঃ প্রকল্প এলাকার ৯৯.৪% উত্তরদাতা বলেছেন- প্রকল্প বাস্তবায়নের পর স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে, ৮২.৩% উত্তরদাতা বলেছেন- নারীদের কৃষি-পণ্য বাজারজাতকরণে অংশগ্রহণ বৃদ্ধি পেয়েছে, ৯৮.১% উত্তরদাতা বলেছেন- নারীরা স্বাস্থ্য-কেন্দ্রে যেতে পারছেন এবং ৯০% উত্তরদাতা বলেছেন- নারীদের উপার্জনের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে।

সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসে প্রকল্পের ভূমিকাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে, কমেছে, না একই রকম আছে'-এ প্রশ্নের জবাবে আরআইসি কম্পোনেন্ট এলাকার প্রায় ৫৭.৯% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে, পিআরএমসি'র ৫৪.৯%, পিবিআরআরএমসি'র ৪৪.৩% এবং আরএসসি'র ৪১.৪% উত্তরদাতা বলেছেন দুর্ঘটনা বেড়েছে। আরএসসি এলাকার প্রায় ৫২% উত্তরদাতা বলেছেন যে দুর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে। এতে স্পষ্ট হয় যে, আরএসসি এলাকায় সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রম করায় উহার সুফল পাওয়া গেছে।

৮.০২ ডকুমেন্ট পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পের ৩য় সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জিত অগ্রগতি পরীক্ষা করে দেখা যায়, প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গের প্রত্যেকটির ব্যয় সীমা ডিপিপি মূল্যের চেয়ে কম আছে এবং সার্বিক অর্জিত অগ্রগতি ৯৫%। কিন্তু মূল ডিপিপি'র তুলনায় ব্যয় কমেছে প্রায় ১৬১ কোটি ৭৮ লক্ষ ৫৬ হাজার যা মূল ডিপিপি'র ১৪.৮০%।

প্রকল্পটি মূল মেয়াদ ৬ বছরে সম্পন্ন হয়নি; প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৯ বছর অর্থাৎ প্রকল্পের Time-over-run ১৫০ শতাংশ। ইহার মধ্যে ডিপিপি অনুমোদন ও ক্রয়-প্রক্রিয়ায় ২ বছর এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে ১ বছর বেশি সময় ব্যয় হয়।

প্রকল্পের শুরুতেই ডিপিপি প্রণয়ন ও অনুমোদন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া প্রলম্বিত হওয়ার কারণে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ এডিবি'র ঋণচুক্তির টার্গেটের ৩৫ মাস পরে শুরু হয়। এছাড়াও ভূমি অধিগ্রহণ ও এডিবি'র Resettlement Plan অনুযায়ী ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসন কাজ বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতার কারণেও প্রকল্প বিলম্বিত হয়।

প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন, অনুমোদন, প্রকল্পের ডিজাইন, টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরী, ঠিকাদার নির্বাচন, চুক্তি স্বাক্ষর ইত্যাদি প্রক্রিয়ায় মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৪৯ মাস। এডিবি'র টার্গেট হতে উহার পার্থক্য ৩৫ মাস হলেও ক্রয়-প্রক্রিয়া এত মাস প্রলম্বিত হয়নি। ডিপিপি'র জন্যে ব্যয়িত ৪ মাস, টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরীর জন্যে ১২ মাস বিবেচনা করলে এবং টেন্ডারের জন্যে $(৪+৪)=৮$ মাস বিবেচনা করলে ক্রয়-প্রক্রিয়ায় প্রাক-নির্মাণকালীন প্রকৃত বিলম্ব $৪৯-(৪+১২+৮)=২৫$ মাস। অবশিষ্ট ১১ মাস নির্মাণকালীন বিলম্ব।

আরএনআইএমপি-২ এর ২৩টি প্যাকেজ হতে নির্বাচিত ৪টি প্যাকেজের মধ্যে ১টির দরপত্র আহবান হতে চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত এবং ৩টির দরপত্র আহবান হতে দরপত্র মূল্যায়ন পর্যন্ত ক্রয়-প্রক্রিয়া পরীক্ষা করে প্রতীয়মান হয় যে, ক্রয়-প্রক্রিয়ায় পিপিআর-২০০৩ এবং পিপিএ-২০০৬ এর সংশ্লিষ্ট বিধি ও ধারা এবং এডিবি'র গাইড লাইন সমন্বিত (Harmonized) করে অনুসরণ করা হয়েছে। তবে আরআইসি কম্পোনেন্টের ঠিকাদার নির্বাচনে ICB ক্রয় প্রক্রিয়ায় এডিবি'র “Standard single-stage, one-envelope procedure with prequalification” অনুসরণ করা হয়েছে। এ প্রক্রিয়ায় ১ম ধাপে ঠিকাদার প্রাক-যোগ্যতা তালিকাভুক্তিকরণ প্রক্রিয়ায় প্রায় ১৪ মাস সময় ব্যয় হয়েছে এবং ২য় ধাপে প্রাক-যোগ্য তালিকা হতে ঠিকাদার নির্বাচন দুত (৪ মাসের মধ্যে) সম্পন্ন হয়েছে। অপর ৩টি কম্পোনেন্টের প্যাকেজের মূল্যমান কম হওয়ায় এ সকল প্যাকেজের ঠিকাদার নির্বাচনে এডিবি'র নিকট গ্রহণযোগ্য “Single-stage, one-envelope procedure” ক্রয়-প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় প্রণীত ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে সড়ক মহাপরিকল্পনা প্রণয়ন কাজ’ পর্যালোচনা করে দেখা যায়, এ মাস্টার প্ল্যান মেয়াদে সম্ভাব্য ট্রাফিক প্রবৃদ্ধির ভিত্তিতে চিহ্নিত প্রাধিকার প্রাপ্ত ২১টি প্রকল্পের মধ্যে ২টি সমাপ্ত, ১টি ২০১৬ সালের মধ্যে সমাপ্ত হবে, ২টির নির্মাণকাজ অগ্রসরমান (পদ্মা বহুমুখী সেতু ও ঢাকা-টাঙ্গাইল মহাসড়ক), ১টির (২য় মেঘনা, গোমতী ও কাঁচপুর সেতু) নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে। ৭টির প্রাক-নির্মাণ কার্যক্রম চলমান, ৪টি প্রকল্প বরাদ্দবিহীনভাবে এডিপি'তে অন্তর্ভুক্ত হয়েছে এবং ৪টি তে এখনো কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি।

সড়ক মহাপরিকল্পনায় বিদ্যমান সওজ সড়ক, মহাসড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ, পুনর্বাসন ও প্রতিস্থাপন; ট্রাফিক প্রবৃদ্ধির সাথে সংগতি রেখে নতুন সড়ক ও সেতু নির্মাণ/প্রতিস্থাপন এবং Axle load নিয়ন্ত্রণকে উচ্চ অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে।

যানবাহনের যে ওজনের জন্যে সড়ক ডিজাইন করা হয়, উহার চেয়ে বেশি ওজনের পণ্য বহন করলে যানবাহনের Axle এর মাধ্যমে উহা পেভমেন্টের ওপর চাপ-সৃষ্টি করে। ডিজাইনকৃত ভারবহন ক্ষমতার অতিরিক্ত ওজনবাহী যানবাহন চলাচলের ফলে সড়কের মারাত্মক ক্ষতি হয়। এক হিসেবে দেখা গেছে- এ ক্ষতি পুনরুদ্ধারে বাংলাদেশে বছরে প্রায় ৩০০ কোটি টাকা ব্যয় হবে। অপরদিকে, অতিরিক্ত Axle load বিবেচনা করে সড়ক ডিজাইন করাও অর্থনৈতিকভাবে লাভজনক নহে। এমতাবস্থায়, অতিরিক্ত মালামালবাহী যানবাহন তথা Axle load নিয়ন্ত্রণের কোন বিকল্প নেই।

সড়ক মাস্টার প্ল্যান উপদেষ্টা কমিটি কর্তৃক অনুমোদিত Road Sector Policy তে Axle load নিয়ন্ত্রণের জন্যে নীতিমালা অনুমোদন করা হয়েছে। উক্ত নীতিমালায় সরকার কর্তৃক multi-axle ট্রাকের আমদানি উৎসাহিত এবং 2-axle ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে নিষিদ্ধ করার বিধান রয়েছে। যেহেতু 2-axle ট্রাক সড়কের বেশি ক্ষতি করে, সেহেতু 2-axle ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে বন্ধের পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন (সূত্রঃ সড়ক মাস্টার প্ল্যান, ২০০৯)।

প্রকল্পের ডিপিপি এবং পিসিআর পর্যালোচনা করে দেখা যায়, প্রকল্পের রোড ইম্প্রুভমেন্ট কম্পোনেন্টের চুক্তি নং-৪ (পটিয়া বাইপাস সড়ক) এর কাজের অগ্রগতি মাত্র ৮.৪৬% হওয়ার পর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার কাজ দীর্ঘদিন বন্ধ রাখার

कारणे चुक्तिटि वरतिल (Terminate) करर हय। ए चुक्तिर आओतय ३टि सेतुर आंशिक एवंग २टि कालवार्टेर आंशिक सम्पन्न हयेछिल। पटिया वरइपस अंशेर दैर्घ्य ५.२ किलोमिटर एवंग उहार डूमि अधिग्रहणेर कज प्रकल्लेर आओतय सम्पूर्ण समान्त हयेछे।

८.०३ केआईआई थेके प्राण्त तथ्यादिः

केआईआई उतुर दरतगणेर प्राय ९२% वलेछेन- आय वेडेछे, प्राय ८% वलेछेन- आय कमेछे एवंग प्राय ८% वलेछेन- आय पूर्वेर मतेह आछे।

केआईआई उतुर दरतगणेर प्रदन्त तथ्य हते देखा यय- ५९% उतुरदरत जानियेछेन-प्रकल्ल एलरकर योगरयोग वरवसर उन्नति हयेछे; ८८% उतुरदरत जानियेछेन कर्म-संस्थानेर सुयोग सृष्टि हयेछे; ३३% उतुरदरत वलेछेन वरवसर मरलामरल ओ कृषि पण्य परिवहन सहज हयेछे एवंग ३९% उतुरदरत वलेछेन शिक्कर हार वृद्धि पेयेछे।

प्रकल्ल वरसुवरयनेर फले सडक दुर्घटना कमेछे नर वेडेछे ए प्रल्लेर जवरवे ५९% उतुरदरत जानरन-सडक दुर्घटना कमेछे; ८५% उतुरदरत वलेछेन- सडक दुर्घटना वेडेछे एवंग ८% उतुरदरत वलेछेन- जरनर नेह।

समय सरश्रय संक्रान्त प्रल्लेर जवरवे केआईआई उतुर दरतगण जरनियेछेन- स्थरनभेदे त्र्रदेर टरकर यरओयार समय ९/२ घण्टर थेके ७ घण्टर पर्यन्त सरश्रय हछे।

८.०८ एफजिडि थेके प्राण्त तथ्यादिः

आलोचकवृन्देर मते प्रकल्ल थेके प्राण्त सुवरधरदि (Benefits)

- यरतयारत वरय कमेछे एवंग समय सरश्रय हछे।
- ररसुत हओयार वरंगलरवरकर सीमरन्त दिये प्रतिनियत उतुरय देशेर मरलामरल-पण्य परिवहन सहज हयेछे।
- टरकर सरथे तेतुलियर-वरंगलरवरकर योगरयोग सहज हयेछे।
- यरतयारते सररररररर वृद्धि पेयेछे।
- कृषिपण्य वरजरजरतकरणे सुवरधर वृद्धि पेयेछे।
- वरवसर वरगिजेयर प्रसरर हयेछे/सडकेर पार्षे अनेक गओडरउन निर्मित हयेछे।
- चिकित्सर सुवरधर प्राण्ति सहज हयेछे।
- सुले हार-हारररररर उरपस्थितर हार वृद्धि पेयेछे।
- जरलरवद्धतर कमेछे।

आलोचकवृन्देर मते प्रकल्लेर दुर्वल दिक्ः

- वरिभिन्न जरयगय ररसुतर पारशेर मरटि धसे गेछे।
- पण्णगड-तेतुलियर सडके २० टनेर परिवर्ते ८० टन पर्यन्त पारथर वोररररर ट्ररक प्रतिनियत चलरचल कररछे; ओजन-मेशिन वसरनोर ९ मरसेर मध्ये तर नष्ट हये गेछे।
- वरररकाले मरनुष गररु-हरगल, हरस-मुरगीसह ररसुतय स्थरन निछे।
- नीलफरमररी-सेयदपूर सडके टेरुहनी नरमक स्थरने फरटल धरेछे।
- निर्मरण त्रुटिर फले जरलरवद्धतर सृष्टि हय।
- सडके रण्णेर मरकिंग (Road marking) समयमत renew करर हय नर।
- शेरलरर नीचु (depressed) थरकरय मटर सहरकेल ओ अनयन्य यरन चलरचले असुवरधरर सम्मुथीन हते हय।
- स्थरनीय प्रतिनरधि कज चलरकालीन सम्पृक्त नर थरकर।

প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে আলোচকবৃন্দের অভিযোগঃ

- রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ব্যয় বরাদ্দ অপ্রতুল।
- সওজ এর মনিটরিং পর্যাপ্ত নহে।
- নসিমিন-করিমিন চলাচল বন্ধ করতে হবে।
- Timely Maintenance হয় না।

এফজিডি আলোচকবৃন্দের পরামর্শঃ

- সড়কের বাঁকসমূহে সড়ক প্রশস্ত করা প্রয়োজন।
- ওভার লোডেড যানবাহন চলাচল বন্ধ করতে হবে।
- সওজ-এর বরাদ্দ বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।
- কোথাও কোন ফাটল দেখা দিলে তাৎক্ষণিকভাবে তা মেরামতের ব্যবস্থা করতে হবে।
- জলাবদ্ধতা কমাতে হবে।
- কিলোমিটার পোস্টে রিফ্লেক্টিং রঙ করতে হবে।
- সিঞ্জাইর বাংলাবাজার স্থানটি দুঘটনা-প্রবণ; এখানে প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ গ্রহণ করতে হবে।
- নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কটিকে প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা প্রয়োজন (বর্তমানে প্রশস্ততা ১২ ফুট)।
- সামাজিক বনায়ন করা যেতে পারে, তবে পরিকল্পিতভাবে। সড়কের শোল্ডারে নয়; বরং ঢালে ও জমিনে বনায়ন করা যায়।
- কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে বিশেষ বিশেষ জায়গায় ওভারব্রীজ দরকার।
- পর্যাপ্ত নিরাপত্তা sign ব্যবহার করা প্রয়োজন।

৮.০৫ ধোবাউড়াতে অনুষ্ঠিত স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ

- পূর্বধলা-গুয়াতলা সড়ক অংশে ৩টি ক্রিটিক্যাল কার্ভ রয়েছে (২টি s-curve ও ১টি acute angle curve); ১টি সেতুর এপ্রোচ খারাপ রয়েছে।
- নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কটি সরু হওয়ায় (বর্তমানে প্রশস্ততা ১২ ফুট) যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে।
- নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া সড়কের শোল্ডারে পল্লী বিদ্যুৎতায়ন বোর্ডের যেসব খুঁটি রয়েছে, সেগুলি যানবাহন চলাচলের জন্যে ঝুঁকিপূর্ণ।
- নেত্রকোণা-পূর্বধলা-ধোবাউড়া রাস্তাটিতে বালি পরিবহনকারী ওভার লোডেড ট্রাক চলাচল করে।

৮.০৬ প্রকল্পের অবকাঠামো পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্যাদিঃ

- অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায় প্রকল্পের সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের অবস্থা ভাল; তবে সড়কের প্রায় ৬.৪৬% দৈর্ঘ্যে শোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ত নহে, ১২.৯০% দৈর্ঘ্যে সড়কের সারফেসে সূক্ষ্ম-ফাটল (hair-crack) আছে এবং ২৬.৮৮% দৈর্ঘ্যে সড়কের শোল্ডার পেভমেন্টের চেয়ে উঁচু লেভেলে আছে।
- সরেজমিনে সড়কের জ্যামিতিক ডিজাইন ও সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত আইটেম সমূহের প্রাপ্ত তথ্য হতে দেখা যায় সড়কের (২৬.৮৮%) দৈর্ঘ্যের বাঁকসমূহের বাহিরের পার্শ্বে অতি-উচ্চতা (Super-elevation) হিসাবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়নি।

- তাছাড়া ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ড অনুযায়ী- বাঁকে পেভমেন্ট প্রায় ৩০% বেশি প্রশস্ত করার কথা থাকলে ১৫.৫৫% দৈর্ঘ্যে তা করা হয়নি; বিশেষতঃ পিবিআরআরএমসি কম্পোনেন্ট ৬৫% দৈর্ঘ্যে তা নেই।
- সড়কের এ অংশে একই স্থানে বারংবার দুর্ঘটনা হয় এমন দুর্ঘটনা স্পট এখনও আছে ১৬.১৩% দৈর্ঘ্যে। এগুলোকে Accident Black Spot বলা যাবে না তবে এগুলো দুর্ঘটনা প্রবণ স্পট।
- যাচাইকৃত ৩৯টি কালভার্টের মধ্যে ৫টি (১২.৮২%) কালভার্টের চ্যানেল মাটি দ্বারা ব্লক করা আছে; ফলে জলাবদ্ধতা কাঙ্ক্ষিত মাত্রায় কমেনি।
- সরেজমিনে নমুনা সড়কের সেতুসমূহ পর্যবেক্ষণ করে প্রাপ্ত তথ্য হতে দেখা যায় নির্মাণকৃত সেতু সমূহের কাজের মান এবং কার্যকারিতা ভাল।
- সরেজমিনে কয়েকটি সড়ক পরিদর্শন করে দেখা যায় আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতায় সম্পন্নকৃত সড়কসমূহের প্রশস্ততা এবং মান ভালো হওয়ায় অনেক সময় যানবাহন বেপরোয়া চলাচল করে। ফলে বিভিন্ন স্পটে দুর্ঘটনার আশংকা বেড়েছে বিধায় সড়ক ব্যবহারকারীগণ স্পীড ব্রেকার স্থাপনের জন্যে দাবী করেছেন।
- রোড সেফটি কম্পোনেন্টের আওতাভুক্ত কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে সড়ক নিরাপত্তামূলক যে সকল ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে তা অন্তত ফলপ্রসূ হয়েছে। এমতাবস্থায় আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতাভুক্ত সড়ক সমূহে দুর্ঘটনা রোধে Rumble strip, Raised Pedestrian Crossing ইত্যাদি নির্মাণ করা হলে দুর্ঘটনা রোধে সহায়ক হবে।

নবম অধ্যায় সুপারিশ

১. কোন সড়কের নির্মাণ যা উন্নয়ন সমাপ্তির পর এর জীবন সময় (Life time)-এ পেভমেন্টের উপর নির্দিষ্ট ওজনের এবং সংখ্যার এক্সেল চলাচল করবে সেই বিবেচনার সড়ক পেভমেন্ট ডিজাইন করা হয়। সড়কে চলাচলকারী ভারী যানবাহনের এক্সেল ওজন নিয়ন্ত্রণের জন্য সড়ক নেটওয়ার্কের বিভিন্ন স্ট্র্যাটেজিক লোকেশনে এক্সেল লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপন করা আবশ্যিক। আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত/রক্ষণাবেক্ষণকৃত বিভিন্ন সড়কে অতিরিক্ত ওজনের পণ্যবাহী ট্রাক চলাচল নিয়ন্ত্রণ করার জন্য বিকল ওজন-পরিমাপক মেশিন সচল কিংবা প্রতিস্থাপনসহ প্রকল্পভুক্ত অন্যান্য সড়কে ট্রাফিক জরিপ করে তার ভিত্তিতে আরো এক্সেল লোড ওজন-পরিমাপক মেশিন স্থাপনের লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৩.০৬, ৪.১৩, ৫.০৩ ও ৫.০৬ (খ))।
২. স্বাস্থ্য ও নিরাপদ যাতায়াত নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতাভুক্ত ১২ ফুট প্রশস্ত সড়কসমূহের মধ্যে যে সকল সড়কে ট্রাফিক সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে, সে সকল সড়কে ১৮ ফুট হিসেবে প্রশস্তকরণ এবং অন্যান্য সড়কসমূহে প্রয়োজনীয় প্রশস্ততায় হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্য সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৪.১২, ৪.১৩, ৫.০৩ ও ৫.০৭)।
৩. ‘পরবর্তী ২০ বছরের জন্যে প্রণীত সড়ক মাস্টার প্ল্যান-২০০৯’ বাস্তবায়নে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিম্নের ব্যবস্থাসমূহ গ্রহণ করতে পারে (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৩.০৬ ও ৮.০২)।
 - (ক) ২০০৭ সালের উপাত্তের ভিত্তিতে প্রণীত সড়ক মাস্টার প্ল্যান কে হালনাগাদ করা।
 - (খ) সড়ক মাস্টার প্লানে সড়ক ও সেতু নির্মাণ/উন্নয়নের সময়াবদ্ধ যে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে, তা অনুযায়ী কার্যক্রম গ্রহণ এবং পরবর্তী প্রকল্প গ্রহণ করা।
 - (গ) সড়ক মাস্টার প্লানের নির্দেশনা অনুযায়ী মাল্টি-এক্সেল ট্রাক আমদানি উৎসাহিত করা এবং দুই-এক্সেল ট্রাক আমদানি পর্যায়ক্রমে বন্ধের পদক্ষেপ অনতিবিলম্বে শুরু করা।
৪. আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের আওতায় পিবিআরআরএমসি ও পিআরএমসি ক্যাটাগরীভুক্ত যে সকল সড়ক/সড়কাংশে স্ট্যান্ডার্ড জ্যামিতিক ডিজাইন অনুসরণ করে এলাইনমেন্টের প্রয়োজনীয় সংশোধন করা হয়নি; সওজ অধিদপ্তর সে সকল সড়ক/সড়কাংশে অংশ-সমূহ চিহ্নিত করে সংকটপূর্ণ বঁকসমূহ সহজীকরণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৫.০৭ ও ৭.০৫)।
৫. আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের উন্নয়নকৃত/রক্ষণাবেক্ষণকৃত সড়কসমূহে দুর্ঘটনা হ্রাসে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংরক্ষিত দুর্ঘটনার তথ্য এবং সংশ্লিষ্ট থানায় রেকর্ডকৃত তথ্যের ভিত্তিতে দুর্ঘটনা-প্রবণ স্পটগুলো চিহ্নিত করে প্রতিকারমূলক পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ নং ৪.১০, ৪.১২, ৫.০২-জ, ৫.০৬ ও ৬.০৩)।
৬. আরআইসি কম্পোনেন্টের আওতায় সম্পন্নকৃত সড়কসমূহে বেপরোয়া যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণ করা তথা দুর্ঘটনা রোধে রাম্বল স্ট্রিপ, রেইজড পথচারী ক্রসিং, সড়ক, বিভাজক ইত্যাদি সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রম বাস্তবায়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ নং ৬.০৬ ও ৬.০৭)।
৭. প্রকল্প এলাকার যে সকল কালভার্টের উজান বা ভাটিতে প্রতিবন্ধকতা বা ব্লক আছে, সেই সব কালভার্টে পানি নিষ্কাশন বাধাপ্রাপ্ত হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হচ্ছে। সরেজমিনে পরিদর্শন করে ব্লককৃত চ্যানেলসমূহ পরিষ্কার করা

এবং জলবদ্ধতার কারণসমূহ দূরীকরণে সওজ-এর ফিল্ড বিভাগসমূহের মাধ্যমে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ নং ৪.০৪, ৬.০৫ ও ৬.০৭)।

৮. আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা হতে দেখা যায়, ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন, ইউটিলিটি স্থানান্তর ও বৃক্ষ অপসারণ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে কোন প্রকল্পের নির্মাণ কাজ শুরু করলে প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি না হয়ে প্রকল্প বিলম্বিত হয়। অতএব, ভবিষ্যতে ডিপিপি প্রণয়নের সময় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক এমনভাবে কর্ম-পরিকল্পনা গ্রহণ করতে হবে যাতে ভূমি অধিগ্রহণসহ প্রাগুক্ত প্রক্রিয়াসমূহ সম্পন্ন হওয়ার পর বাস্তব নির্মাণ কাজ শুরু হয় (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৩.১০)।
৯. আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা থেকে প্রতীয়মান হয়, প্রাক-যোগ্যতা প্রক্রিয়া বা Prequalification System (PQ)-এ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান নির্বাচন প্রক্রিয়ায় সময় বেশি ব্যয় হয়। PQ system এর পরিবর্তে Single stage 2-envelope system-এ নির্মাতা প্রতিষ্ঠান নির্বাচনের বিষয়টি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বিবেচনা করতে পারে। (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৩.০৭.৩)।
১০. ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন জটিলতা এবং ঠিকাদারের ব্যর্থতার কারণে প্রকল্পের আওতা হতে বাদ পড়া (যেমন পটিয়া বাইপাস সড়ক) সড়ক/সড়কাংশসমূহের নির্মাণ কাজ যথাশীঘ্র সম্ভব সম্পন্ন করার পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৩.০৮)।
১১. যে সকল সড়কে যানবাহনের সংখ্যা বেশি সে সকল সড়কের সংকটপূর্ণ (critical) বাঁকসমূহে সড়ক নিরাপত্তামূলক পদক্ষেপ হিসেবে ‘কনভেক্স সেইফটি মিরর’ স্থাপনের বিষয়টি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর বিবেচনা করতে পারে। (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৬.০৮)।
১২. ভবিষ্যতে প্রকল্পের সামঞ্জস্যতা, কার্যকারিতা, দক্ষতা ও টেকসই ক্ষমতার রেটিং যাতে খুবই সফল হয়, সে লক্ষ্যে প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে উপর্যুক্ত ৪টি মানদণ্ডে খুবই ভাল রেটিং প্রাপ্তির জন্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে পূর্বেই সতর্ক হতে হবে। (সূত্রঃ অনুচ্ছেদ ৬.১০)।

দশম অধ্যায় উপসংহার

যে উদ্দেশ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পের সড়কসমূহ উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়েছে, সমীক্ষার ফলাফলে দেখা যায়, তা অনেকটাই পূরণ হয়েছে। প্রকল্প এলাকার যোগাযোগ নেটওয়ার্ক সহজ ও সময়-সাশ্রয়ী হয়েছে। প্রকল্পের মাধ্যমে অবকাঠামোগত উন্নয়নের প্রভাবে এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে ইতিবাচক অগ্রগতি হয়েছে। প্রকল্প ও কন্ট্রোল উভয় এলাকার জনগণই প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে প্রায় একই রকম যানবাহন ব্যবহার করতেন। কিন্তু সড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ সমাপ্তির পরে প্রকল্প এলাকার জনগণ উন্নততর এবং দূতগামী যানবাহন ব্যবহার করছেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বিভিন্ন কম্পোনেটে ভারী যানবাহন চলাচলের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পার্থক্য ছিল। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের পর ভারী যানবাহন চলাচলের হার সকল কম্পোনেটেই বৃদ্ধি পেয়েছে।

উল্লেখ্য যে, রোড ইম্প্রুভমেন্ট কম্পোনেটে সম্পাদিত কাজ বেশ উন্নতমানের এবং ফলপুস হয়েছে। তবে দুর্ঘটনা হ্রাসে এ সকল সড়কে রোড সেফটি কম্পোনেটের অনুরূপ কাজ করা প্রয়োজন। অনুরূপভাবে সড়ক, সেতু, ও কালভার্ট নির্মাণের পর নির্দিষ্ট সময়ের জন্যে এ গুলোর রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব নির্মাতা প্রতিষ্ঠানকে দেয়ায় সুযোগ সৃষ্টি করা যেতে পারে, যেভাবে পিবিআরআরএমসি কম্পোনেটে নির্মাণের পর ৩ বছর পর্যন্ত সংশ্লিষ্ট নির্মাতা প্রতিষ্ঠানকে রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব দেয়া হয়েছিল।

প্রকল্পটির কম্পোনেট এর সংখ্যা বেশি এবং প্রকল্পটির আওতা বাংলাদেশের বিভিন্ন এলাকায় বিস্তৃত ছিল, ফলে বিভিন্ন কম্পোনেটের ক্রয়-প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে অনেক সময় প্রয়োজন হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ইউটিলিটি স্থানান্তরে বিলম্বের কারণে প্রকল্পের আওতাভুক্ত কিছু সড়ক/সড়কাংশ পরবর্তীতে প্রকল্প হতে বাদ দিতে হয়েছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প নির্বাচনের সময় যুক্তিযুক্তভাবে কম্পোনেট এর সংখ্যা ও প্রকল্পের বিস্তৃতি নির্ধারণ করা সমীচীন হবে। এছাড়া ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন ও ইউটিলিটি স্থানান্তর না করে ঠিকাদার যাতে নিয়োগ করা না হয় তার প্রতি লক্ষ্য রাখতে হবে। সড়কের স্বাচ্ছন্দ্য ও নিরাপদ ব্যবহার ও আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে কাঙ্ক্ষিত প্রবৃদ্ধি অর্জনের লক্ষ্যে এবং এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা কাজে লাগিয়ে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যেও কিছু ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন; যা সুপারিশে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এ সমীক্ষায় প্রদত্ত পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশসমূহের আলোকে বাস্তব পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে।

সংযুক্তিসমূহ

সংযুক্তি-১ (ফর্ম-১)

সংযুক্তি-১ (ফর্ম-২)

সংযুক্তিঃ ২-৫

সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ-২ (আরএনআইএমপি-২)
শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

খানাভিত্তিক সমীক্ষার প্রশ্নমালা

(প্রজেক্ট এরিয়ার জন্য: যে এলাকায় রাস্তা, ব্রীজ-কালভার্ট নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ হয়েছে)

ভূমিকা: আস্সালামু আলাইকুম। আমরা আইএমইডি (পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়) এর পক্ষ থেকে মাঠ পর্যায়ে সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্যে এসেছি। সমীক্ষার উদ্দেশ্য হচ্ছে, আপনাদের এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা, কৃষি উৎপাদন, ব্যবসা-বাণিজ্যের ধরন এবং সুবিধাভোগীদের আয় ও কর্মসংস্থানের সুযোগ-সুবিধা কেমন সে বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা। আমরা এ সম্পর্কে আপনার সহযোগিতা চাই। আপনার দেয়া তথ্য ও মতামত সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

কেস নং:

--	--	--

উত্তরদাতার এলাকায় সম্পন্নকৃত কাজের ধরন: RIC/ PRMC/ PBRRMC/ RSC

জেলা :

কোডনং :

উপজেলা:

কোড নং :

ইউনিয়ন:.....

কোড নং :

গ্রাম :

কোড নং :

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম :

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: / / ২০১৬

সুপারভাইজারের নাম :

সেকশন-১: সাধারণ তথ্যাবলী

১. উত্তরদাতার নাম: মোবাইল নম্বর

২. উত্তরদাতার লিঙ্গ: ১. পুরুষ ২. মহিলা

--

৩. উত্তরদাতার বয়স:----- (পূর্ণ বছরে)

--	--

৪. উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা: কোন শ্রেণি উত্তীর্ণ? (০০-২০ শ্রেণি)

--	--

৫. উত্তরদাতার প্রধান পেশাঃ ১. কৃষি ২. গৃহিণী ৩. দিনমজুর/রিভ্রাচালক/মাঝি ৪. চাকুরি ৫. ব্যবসা: বড়/মাঝারী / ক্ষুদ্র ৬. হস্তশিল্প কারিগরের কাজ ৭. বেকার ৮. অন্যান্য-----

--

৬. পরিবারের সদস্য সংখ্যা কত?

--	--

৭. পরিবারের মাসিক আয়:

ক) প্রকল্প বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বে (২০০৫-২০১২) গড় মাসিক আয় (টাকায়)

--	--	--	--	--	--

খ) বর্তমানে গড় মাসিক আয় (টাকায়)

--	--	--	--	--	--

সেকশন-২: অবকাঠামো সংক্রান্ত তথ্য (রাস্তা, ব্রীজ/কালভার্ট এবং মার্কেট/হাট-বাজার সম্পর্কিত)

সড়ক সম্পর্কিত তথ্য:

৮. সড়ক বিভাগ কর্তৃক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের সময়, আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ এ কাজের সাথে জড়িত ছিলেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না
৯. বর্তমানে আপনি বা আপনারা রাস্তাটি ব্যবহার করছেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না
১০. রাস্তাটির বর্তমান অবস্থা কেমন?
১. এলাকার লোকজন রাস্তাটি স্বাচ্ছন্দ্য (comfortably) ব্যবহার করতে পারে
২. রাস্তাটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে
৩. রাস্তাটির উপরিভাগ (surface) চলাচলের উপযোগী নয়
৪. রাস্তাটিতে কোন রকমে চলাচল করা যায়
৫. রাস্তাটিতে ছোট ছোট গর্তের সৃষ্টি হয়েছে
৬. রাস্তাটি উঁচুনিচু হয়ে যাওয়ায় যানবাহন চলাচলের সময় ঝাঁকুনি হচ্ছে
১১. রাস্তাটি নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কার করা হয় কি না? ১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা
- ক. হ্যাঁ হলে, রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ ও সংস্কারের কাজে এলাকার দ্রুত মহিলারা অংশগ্রহণ করেছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
১২. সড়ক বিভাগ কর্তৃক রাস্তাটি উন্নয়নের/রক্ষণাবেক্ষণের সময় আপনার পরিবারের কোন জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. 'হ্যাঁ' হলে, অধিগ্রহণকৃত জমির জন্য পুনর্বাসন/ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না।
'না' হলে কেন?.....

সড়কে নির্মিত ব্রীজ/কালভার্ট সম্পর্কিত তথ্য:

১৩. আপনার এলাকার নিকট সওজ সড়কে ব্রীজ/কালভার্ট আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. ব্রীজ/কালভার্টটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
- খ. ব্রীজ/কালভার্টটির নিচ দিয়ে পানি চলাচল করে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
১৪. আপনার এলাকায় জলাবদ্ধতা আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. হ্যাঁ হলে, জলাবদ্ধতা দূরীকরণে আপনার পরামর্শ কি?
.....

গ্রামীণ হাট-বাজার উন্নয়ন সম্পর্কিত তথ্য:

১৫. আপনার এলাকায় গ্রামীণ হাট-বাজার/প্রোথ সেন্টার আছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
১৬. সওজ রাস্তা উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে বর্তমানে গ্রামীণ হাট-বাজারটিতে আপনি আগের চেয়ে সহজে যাতায়াত করতে পারেন কি? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. আপনার এলাকা থেকে হাট-বাজার যেতে পূর্বে কত সময় লাগতো, এখন কত সময় লাগে?
.....

সেকশন ৩: কৃষি বিষয়ক তথ্য:

১৭. ব্রীজ/কালভার্ট উন্নয়ন বা নির্মাণ এর ফলে কৃষি জমিতে পানি নিষ্কাশন কিংবা সেচের সুবিধা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. পূর্বে কিরূপ ছিল, এখন কিরূপ?
১৮. সেচের মাধ্যমে পূর্বের (২০০৫-২০১২) তুলনায় বর্তমানে কৃষি উৎপাদন বেড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
১৯. সড়কের পাশে বৃক্ষরোপণ হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না

সেকশন ৪: যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন, বাজারজাতকরণ এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধি

২০. আপনার এলাকা থেকে উপজেলা সদরে যেতে আগে (২০০৫-২০১২ এর পূর্বে) কত সময় লাগতো এবং বর্তমানে কত সময় লাগে?
.....
২১. রাস্তাসহ রাস্তার উপর ব্রীজ/কালভার্ট এর ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে সড়কে কি কি ধরনের যানবাহন চলাচল করে।

পূর্বের যানবাহন	বর্তমানে যানবাহন
১.	১.
২.	২.
৩.	৩.
৪.	৪.
৫.	৫.
৬.	৬.
৭.	৭.
৮.	৮.

২২. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কি কি পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা হয়েছে?

১.	৬.
২.	৭.
৩.	৮.
৪.	৯.
৫.	১০.

২৩. সওজ সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের ফলে আপনার এলাকায় কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. হ্যাঁ হলে, আপনার এলাকায় কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণের ফলে কৃষকেরা সঠিক মূল্য পাচ্ছেন কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না
২৪. যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে আপনাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না
- ক. হ্যাঁ হলে, কোন্ কোন্ খাতে কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে?

১. কৃষি কাজ	৮. অবকাঠামো নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ (রাস্তাঘাট, সেতু নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ ও অন্যান্য)
২. কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণের ক্ষেত্রে	৯. বৃক্ষরোপণ (বনায়ন) এবং এর পরিচর্যা কাজ
৩. যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে	১০. শাক-সবজির বাগান
৪. গরু/ছাগল/হাঁস/মুরগী পালন	১১. ক্ষুদ্র ব্যবসা
৫. কলকারখানার কাজ	১২. মৎস্য চাষ
৬. কুটির শিল্পের কাজ	১৩. বিভিন্ন ব্যবসা-বাণিজ্য (নির্দিষ্ট করুন)
৭. মাটি কাটার কাজ	১৪. সাধারণ সামাজিক উন্নয়নমূলক কাজের ক্ষেত্রে

২৫. যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে কৃষিপণ্য বেচাকেনায় মহিলাদের অংশগ্রহণের সুযোগ আছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না
২৬. যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে মহিলারা স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যেতে পারে কি? ১. হ্যাঁ ২.না
২৭. যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে ছেলে/মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাওয়ার হার বেড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না
২৮. যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে মহিলাদের আগের তুলনায় আয়ের সুযোগ বেড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না

সেকশন ৫: পরিবেশ ও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত তথ্য

২৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনার এলাকায় পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না
- ক. হ্যাঁ হলে কি কি?
 ১।-----
 ২।-----
 ৩।-----
৩০. আপনার এলাকায় রাস্তায় দুর্ঘটনার হার বেড়েছে, কমেছে না একই রকম আছে?
১. বেড়েছে ২. কমেছে ৩. একই রকম আছে

সেকশন ৬: SWOT বিষয়ক তথ্য

৩১. আপনার মতে বাস্তবায়িত প্রকল্পের শক্তিশালী দিকগুলি (Strength) কি কি?
 ১।-----
 ২।-----
 ৩।-----
৩২. আপনার মতে বাস্তবায়িত প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলি (Weakness) কি কি?
 ১।-----
 ২।-----
 ৩।-----
৩৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হওয়ার ফলে কি কি ধরনের সুযোগ (Opportunity) সৃষ্ট হয়েছে?
 ১।-----
 ২।-----
৩৪. আপনার মতে বাস্তবায়িত প্রকল্পের কি ধরনের অসুবিধা/ঝুঁকি (Threat) রয়েছে?
 ১।-----
 ২।-----
৩৫. উন্নয়নকৃত/রক্ষণাবেক্ষণকৃত সড়কটির অসুবিধা/ঝুঁকি দূরীকরণে আপনার পরামর্শ কি কি?
 ১।-----
 ২।-----

(ধন্যবাদ দিয়ে সাক্ষাৎকার গ্রহণ শেষ করুন)

তথ্য সংগ্রহকারীর স্বাক্ষরঃ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানঃ পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস

ঠিকানাঃ ৯০৬/১, পূর্ব শেওড়াপাড়া, মিরপুর, ঢাকা-১২১৬।

সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ-২ (আরএনআইএমপি-২) শীর্ষক প্রকল্পের
প্রভাব মূল্যায়ন

খানাভিত্তিক সমীক্ষার প্রশ্নমালা

(কন্ট্রোল এরিয়ার জন্য: যে এলাকায় রাস্তা, ব্রীজ-কালভার্ট নির্মাণ/ রক্ষণাবেক্ষণের কাজ হয়নি)

ভূমিকা: আসসালামু আলাইকুম। আমরা আইএমইডি (পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়) এর পক্ষ থেকে মাঠ পর্যায়ে সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্যে এসেছি। সমীক্ষার উদ্দেশ্য হচ্ছে, আপনাদের এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা, কৃষি উৎপাদন, ব্যবসা-বাণিজ্যের ধরন এবং এলাকাবাসীর আয় ও কর্মসংস্থানের সুযোগ-সুবিধা কেমন সে বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা। আমরা এ সম্পর্কে আপনার সহযোগিতা চাই। আপনার দেয়া তথ্য ও মতামত সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

কেস নংঃ

--	--	--

জেলা :

কোডনং :

উপজেলা:

কোড নং :

ইউনিয়ন:.....

কোড নং :

গ্রাম :

কোড নং :

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম :

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: / /২০১৬

সুপারভাইজারের নাম :

সেকশন-১: সাধারণ তথ্যাবলী

১. উত্তরদাতার নাম:..... মোবাইল নম্বর

২. উত্তরদাতার লিঙ্গ: ১.পুরুষ ২. মহিলা

--

৩. উত্তরদাতার বয়স (পূর্ণ বছরে):

--	--

৪. উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা: কোন শ্রেণি উত্তীর্ণ? (০০-২০ শ্রেণি)

--	--

৫. উত্তরদাতার প্রধান পেশাঃ ১. কৃষি ২. গৃহিণী ৩. দিনমজুর/রিআচালক/মাঝি ৪.চাকুরি ৫. ব্যবসা: বড়/মাঝারী / ক্ষুদ্র ৬.হস্তশিল্প কারিগরের কাজ ৭. বেকার ৮.অন্যান্য-----

--

৬. পরিবারের সদস্য সংখ্যা কত?

--	--

৭. পরিবারের মাসিক আয়:

ক. পূর্বে (২০০৪-২০১২) গড় মাসিক আয় (টাকায়)

--	--	--	--	--	--

খ. বর্তমানে গড় মাসিক আয় (টাকায়)

--	--	--	--	--	--

সেকশন-২: অবকাঠামো সংক্রান্ত তথ্য

সড়ক সম্পর্কিত তথ্য:

৮. আপনার এলাকা হতে সড়ক বিভাগ কর্তৃক অবকাঠামো উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ ব্রীজ/কালভার্ট, কত দূরে? কি. মি.

৯. আপনার পাশের এলাকায় রাস্তা-ঘাট/ ব্রীজ/কালভার্ট হওয়াতে আপনার/এলাকার কোন উপকার হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না

ক. হ্যাঁ হলে, কি ধরনের উপকার হয়েছে?

১।.....

২।.....

১০. আপনার এলাকায় রাস্তা/ ব্রীজ/কালভার্ট -এর উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ কাজ হলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বাড়ত কি? ১. হ্যাঁ ২.না

১১. সওজ সড়ক থেকে দূরে অবস্থান করায় আপনারা কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হচ্ছেন?

১।.....

২।.....

১২. আপনার এলাকার নিকটবর্তী সড়কে ব্রীজ/কালভার্ট আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

১২ক ব্রীজ/কালভার্টটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

১২খ. ব্রীজ/কালভার্টটির নিচ দিয়ে পানি চলাচল করে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

১৩. আপনার এলাকায় জলাবদ্ধতা আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

ক. হ্যাঁ হলে, জলাবদ্ধতা দূরীকরণে আপনার পরামর্শ কি?

.....

গ্রামীণ হাট-বাজার উন্নয়ন সম্পর্কিত তথ্য:

১৪. আপনার এলাকায় হোথ সেন্টার/গ্রামীণ হাট-বাজার আছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না

১৫. আপনার এলাকা থেকে হাট-বাজারে যাওয়া যায় কি? ১. হ্যাঁ ২.না

১৫. বর্তমানে গ্রামীণ হাট-বাজারটিতে আপনি পূর্বের (২০০৫-২০১২) চেয়ে সহজে যাতায়াত করতে পারেন কি? ১. হ্যাঁ ২.না

ক. হ্যাঁ হলে, পূর্বে কত সময় লাগতো, এখন কত সময় লাগে?

সেকশন ৩: কৃষি বিষয়ক তথ্য:

১৬. আপনার এলাকায় কৃষি জমিতে পানি নিষ্কাশন তথা সেচের সুবিধা আছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

১৭. আপনার এলাকায় সেচের মাধ্যমে পূর্বের (২০০৫-২০১২) তুলনায় বর্তমানে ফসল উৎপাদন বেড়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২.না

১৮. আপনার এলাকায় সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না

সেকশন ৪: যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন, বাজারজাতকরণ এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধি

১৯. আপনাদের এলাকায় সওজ রাস্তা না থাকায় অসুবিধা হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ ২.না

ক. হ্যাঁ হলে কি কি সমস্যা হচ্ছে?

১।.....

২।.....

২০. আপনার এলাকা থেকে হাট-বাজারে যাওয়া যায় কি?

১. হ্যাঁ ২.না

২১. আপনার এলাকার ছেলে-মেয়েরা স্কুল/কলেজে যেতে পারে কি?

১. হ্যাঁ ২.না

২২. আপনারা দৈনন্দিন কাজে/পেশাগত কাজে যাওয়ার জন্যে কি কি ধরনের যানবাহন পূর্বে (২০০৫-২০১২) ব্যবহার করতেন এবং বর্তমানে কি কি যানবাহন ব্যবহার করেন?

পূর্বের যানবাহন	বর্তমানে যানবাহন
১.	১.
২.	২.
৩.	৩.
৪.	৪.
৫.	৫.
৬.	৬.
৭.	৭.
৮.	৮.

২৩. আপনার এলাকা হতে কি কি কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণ করা হয়?

১.
২.
৩.
৪.
৫.

৬.
৭.
৮.
৯.
১০.

২৪. সওজ রাস্তার মাধ্যমে যাতায়াতের সুবিধা না হওয়ার ফলে কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণে আপনাদের কোন অসুবিধা হচ্ছে কি?

১. হ্যাঁ ২.না

ক. হ্যাঁ হলে, কি ধরনের অসুবিধা হয়েছে?

১।-----

২।-----

৩।-----

২৫. আপনার এলাকায় কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণের ফলে কৃষকেরা সঠিক মূল্য পাচ্ছেন কিনা?

১.হ্যাঁ ২.না

২৬. আপনার এলাকায় কৃষিপণ্য বেচাকেনায় মহিলাদের অংশগ্রহণের সুযোগ আছে কি?

১. হ্যাঁ ২.না

২৭. আপনার এলাকার মহিলারা স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যেতে পারে কিনা ?

১. হ্যাঁ ২.না

২৮. আপনার এলাকার মহিলাদের আগের তুলনায় আয়ের সুযোগ বেড়েছে কি?

১.হ্যাঁ ২.না

(ধন্যবাদ দিয়ে সাক্ষাৎকার গ্রহণ শেষ করুন)

তথ্য সংগ্রহকারীর স্বাক্ষরঃ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানঃ পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস

ঠিকানাঃ ৯০৬/১, পূর্ব শেওড়াপাড়া, মিরপুর, ঢাকা-১২১৬।

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)“-শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

“গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার“-এর নির্দেশনা (KII Guidelines)

ভূমিকাঃ আসসালামু আ'লাইকুম,

আমরা গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পক্ষ থেকে উপর্যুক্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কাজে প্রকল্পের একজন গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারী হিসেবে আপনার সাক্ষাৎকার নিতে এসেছি। আপনি অবশ্যই অবগত আছেন যে, দেশ তথা জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও অগ্রগতির অন্যতম ভিত্তি- উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা। বিগত দুই দশকে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে সরকার বিভিন্ন ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করেছে। এরই মধ্যে সড়ক নেট-ওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পটি দেশের ১৪টি জেলার ৫৭টি উপজেলায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে হাতে নেওয়া হয় এবং এর অধিকাংশ কার্যক্রমই সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পধীন কার্যক্রমের মধ্যে রয়েছে-(ক) ১৪৫.১৭৫ কিমি সড়ক উন্নয়ন, (খ) ৪৪৯ কিমি পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ, (গ) ১০৫ কিমি রুটিন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ, (ঘ) ১৯৫ কিমি সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন, (ঙ) ৩টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ, (চ) ৫৯৮.৫৪ একর ভূমি অধিগ্রহণ ইত্যাদি। আশা করা যায়- এ সকল কার্যক্রম বাস্তবায়নের মাধ্যমে উল্লেখিত জেলা ও উপজেলাসমূহের পরিবহন, যোগাযোগ ও ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারসহ আর্থ-সামাজিক অবস্থার প্রভূত উন্নতি সাধিত হয়েছে। প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নে আমরা নিম্নলিখিত তথ্যাবলী আপনার সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে জানতে চাই।

সড়কের নাম:

উত্তরদাতার নাম:.....

পদবী/পেশা: ইউনিয়ন:.....

উপজেলা :..... জেলা:

প্রশ্নসমূহঃ

১. এ সড়কটির উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের কাজ বাস্তবায়ন হয়েছে। এ ব্যাপারে আপনি জানেন কি? ১.হ্যাঁ ২.না
২. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে আর্থ-সামাজিক ক্ষেত্রে কি কি উন্নতি হয়েছে? ৩টি উল্লেখ করুনঃ
 - ক) -----
 - খ) -----
 - গ) -----
৩. সড়কটি উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণের দ্বারা স্থানীয় জনগণ কোনভাবে উপকৃত হয়েছে কি? ১.হ্যাঁ ২.না
৪. সড়কটি উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণে ভূমি হকুমদখল করা হয়েছিল কি? ১.হ্যাঁ ২.না

‘হ্যাঁ’ হলে ক্ষতিগ্রস্তদেরকে পুনর্বাসন করা হয়েছে কিনা?

৫. এ প্রকল্পে মহিলাদের অংশগ্রহণ কতটুকু ছিল?

৬. সড়কটি উন্নয়ন/মেরামত করার পর পূর্বের তুলনায় যানবাহন চলাচল সহজ বা সময় সাশ্রয় হয়েছে কিনা?

৭. সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? চলাচলের উপযোগী কিনা?

৮. প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে সড়ক দুর্ঘটনা কমেছে না বেড়েছে? আপনার বাস্তব অভিজ্ঞতার আলোকে মন্তব্য করুন।

৯. সড়কটি উন্নয়ন/মেরামতের ফলে এলাকাসীরা আয় কি বেড়েছে, কমেছে, নাকি পূর্বের মতই আছে?

১০. সড়কটি উন্নয়ন/ রক্ষণাবেক্ষণ-এর পর আপনার এলাকা থেকে ঢাকা যেতে পূর্বে কত সময় লাগত, বর্তমানে কত সময় লাগে?

১১. সড়কটি যাতে ব্যবহারের উপযোগী থাকে বা ভাল থাকে সে বিষয়ে আপনার মতামত দিন।

(আপনার সহযোগিতার জন্য ধন্যবাদ)

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নামঃ.....

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নামঃ পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস।

স্বাক্ষর ও তারিখঃ.....

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-২ (আরএনআইএমপি-২)” প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন

ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD)

পরিচালনায় : মূল্যায়ন সেক্টর, আইএমইডি, জিওবি।

এফজিডি এর স্থান :.....উপজেলা :.....জেলা:.....

ভূমিকাঃ আসসলামু আলাইকুম

আমরা গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পক্ষ থেকে উপর্যুক্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কাজে প্রকল্পের একজন গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারী হিসাবে আপনাদের সাক্ষাৎকার নিতে এসেছি। আপনারা অবশ্যই অবগত আছেন যে, দেশ তথা জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও অগ্রগতির অন্যতম ভিত্তি- উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা। বিগত দুই দশকে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে সরকার বিভিন্ন ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করেছে। এরই মধ্যে সড়ক নেট-ওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পটি দেশের ১৪টি জেলার ৫৭টি উপজেলায় বাস্তবায়নের লক্ষ্যে হাতে নেওয়া হয় এবং এর অধিকাংশ কার্যক্রমই সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পধীন কার্যক্রমের মধ্যে রয়েছে-(ক) ১৪৫.১৭৫ কিমি সড়ক উন্নয়ন, (খ) ৪৪৯ কিমি পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ, (গ) ১০৫ কিমি রুটিন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ, (ঘ) ১৯৫ কিমি সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন, (ঙ) ৩টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ, (চ) ৫৯৮.৫৪ একর ভূমি অধিগ্রহণ ইত্যাদি। আশা করা যায়- এ সকল কার্যক্রম বাস্তবায়নের মাধ্যমে উল্লেখিত জেলা ও উপজেলাসমূহের পরিবহন, যোগাযোগ ও ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ছাড়াও আর্থ-সামাজিক অবস্থার প্রভূত উন্নতি সাধিত হয়েছে। প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নে আমরা নিম্নলিখিত তথ্যাবলী আপনাদের সাথে গ্রুপ-আলোচনার মাধ্যমে সংগ্রহ করতে চাই।

প্রশ্নমালা:

১। আপনারা এই সড়ক উন্নয়ন/রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত ছিলেন কি?

২। আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকারীগণ এই প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? তাঁদের জড়িত থাকার ধরন/লিঙ্গ ভিত্তিক বিভাজন কেমন ছিল?

৩। এই প্রকল্পের কার্যকারিতা (effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?

৪। এই প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিরূপ সুবিধা সৃষ্টি করেছে বলে আপনারা মনে করেন? কিংবা পূর্বের তুলনায় কোন পরিবর্তন লক্ষ্য করেছেন কি? হ্যাঁ হলে কি কি?

৫। বাস্তবায়িত কাজটি স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে কি? এ বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন।

৬। এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গ আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব ফেলেছে কি (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)?

৭। আপনাদের মতে এই প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি ভাল দিক কি?

৮। আপনাদের জানা মতে এই প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিক কি?

৯। প্রকল্পটি সমাপ্তির পর থেকে রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? 'হ্যাঁ' হলে দুটি উল্লেখ করুন।

১০। এই সড়কের স্থায়িত্বের (sustainability) বা সড়ক নিরাপত্তার জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তাহা প্রদান করুন (সর্বোচ্চ ৫টি)

ক্রমিক	বিবরণ
(ক)	
(খ)	
(গ)	
(ঘ)	
(ঙ)	

(আপনাদের সকলের সহযোগিতার জন্য ধন্যবাদ)

এফজিডি পরিচালনাকারী : -----

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নাম : পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস

স্থান ও তারিখ : -----

অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট

সম্পন্নকৃত কাজের ধরনঃ RIC/PRMC/PBRRMC/RSC

[RIC-এর জন্যে (ক),(খ),(গ) ও (ঘ) প্রযোজ্য, PRMC/PBRRMC/RSC -এর জন্যে (ক) ও (খ) প্রযোজ্য]

সড়ক/সড়ক অংশের নামঃ.....

পর্যবেক্ষনাধীন অংশের অবস্থানঃ সড়কের..... তম কিঃমিঃ

ইউনিয়নঃ কোড নং উপজেলাঃ..... কোড নং জেলাঃ..... কোড নং

(ক) সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
১	সড়কের পেভমেন্টের উপর দিয়া যানবাহন স্বাচ্ছন্দে চলাচল করছে কি না?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২	সড়কের সোল্ডার পথচারীদের চলাচলের উপযোগী প্রশস্ত কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৩	পেভমেন্টের এবং সোল্ডারে আড়াআড়ি ক্যান্ডার/ঢাল আছে কি না?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৪	সড়কের সারফেস উঁচুনিচু কিনা কিংবা যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৫	সড়কের সোল্ডার পেভমেন্টের সমান লেভেল কিংবা উচু লেভেলে কিনা? (বিশেষত হাট-বাজার অংশ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৬	সড়কের সারফেসে কোন ফাটল দেখা যাচ্ছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৭	সড়কের পেভমেন্টের সারফেসে গর্ত আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
পর্যবেক্ষণ:			

(খ) সড়ক নিরাপত্তাঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
৮	সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের কাজ হয়েছে কি না? হ্যাঁ হলে কি কি কাজ হয়েছে? সম্পাদিত কাজের বর্তমান অবস্থা।	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
৯	সড়কের বাঁকের বাহিরের পার্শ্বে অতি-উচ্চতা (Super-elevation) হিসাবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১০	বাঁকে সড়কের প্রশস্ততা বেশী আছে কি না?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১১	সড়কের বাঁকে বৃক্ষরোপন ইত্যাদির ফলে যানবাহনের দৃষ্টি সীমায় প্রতিবন্ধকতা হচ্ছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১২	সড়কের এই অংশে একই স্থানে বারংবার দুর্ঘটনা হয় এমন দুর্ঘটনা স্পট (Accident Black Spot) এখনও আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১৩	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সাইন-সিগনাল পর্যাপ্ত কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
পর্যবেক্ষণঃ			

(গ) সেতুঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
১৪	সেতুর কোন অংশে কোনরূপ ত্রুটি দেখা যাচ্ছে?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১৫	সেতুর নীচ দিয়া নৌ চলাচলের মত পানি প্রবাহ আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১৬	সেতুর Bearing-এ কোন ত্রুটি আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
১৭	সেতুর এ্যাপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়ে থাকলে টেকসই আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১৮	সেতুর দৈর্ঘ্য পর্যাপ্ত কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
১৯	সেতুর উচ্চতা নৌ-চলাচলের উপযোগী কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২০	সেতুর এ্যাপ্রোচে সম্পাদিত নদী শাসনের (RTW) কাজ ভাল আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২১	সেতুর বিভিন্ন স্প্যানের জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
পর্যবেক্ষণঃ			

(ঘ) কালভার্টঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ	না
২২	কালভার্টের কাজের মান (Workmanship) দৃশ্যতঃ ভাল কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২৩	কালভার্টের কোন অংশে ফাটল আছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২৪	কালভার্টের কনক্রিটে কোনরূপ Honey-comb দেখা যাচ্ছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২৫	কালভার্টের উইংওয়াল হেলে গেছে কিনা বা Tilt হয়েছে কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

২৬	নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচে যানবাহন ধাক্কা খায় কি না?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২৭	চ্যানেলের তুলনায় কালভার্টের স্প্যান কম কিনা?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
২৮	কোন কালভার্টের উভয় পাশে মাটি দ্বারা কোনরূপ ব্লক করা হয়েছে কিনা? (পর্যবেক্ষণে নির্দিষ্ট কালভার্টের বিবরণ দিন)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
পর্যবেক্ষণ:			
.....			
.....			
.....			
.....			
.....			

তথ্যসংগ্রহকারীর নাম :

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নাম: পিডিপিএস ইঞ্জিনিয়ারিং কনসালট্যান্টস

স্বাক্ষর ও তারিখ :

(আরএনআইএমপি-২) শীর্ষক প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে পিপিআর/এডিবি গাইডলাইন- এর বিধিসমূহ অনুসরণ
সংক্রান্ত-

ক্রয় চুক্তি পর্যালোচনা চেকলিস্ট

১। ক্রয় চুক্তির নামঃ

.....

২। চুক্তি মূল্যঃ..... ৩। ক্রয় পদ্ধতিঃ.....

ক্রমিক নং	কার্যক্রম (Activity)	প্রয়োজ্য বিধি এবং বিধি মোতাবেক করণীয়	প্রকৃত অবস্থা
১.	ক) পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশিত হয়েছিল কিনা? খ) বিজ্ঞাপন প্রকাশ হলে পত্রিকার নাম-		
২.	সিপিটিইউ'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছিল কিনা?		
৩.	কতটি দরপত্র বিক্রয় হয়েছিল?		
৪.	কত জন দরপত্রে অংশগ্রহণ করেছিল?		
৫.	দরপত্র উন্মুক্ত কমিটির (টিওসি) সদস্য সংখ্যা কতজন?		
৬.	টিওসি-তে টিইসি'র সদস্য সংখ্যা কত জন?		
৭.	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির (টিইসি) সদস্য সংখ্যা কত?		
৮.	টিইসি-তে বহিঃস্থ দপ্তরের সদস্য সংখ্যা কত জন?		
৯.	বৈধ (Responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি?		
১০.	ক) বাতিল বিবেচিত (Non-responsive) দরপত্রের সংখ্যা কতটি? খ) দরপত্র বাতিল বিবেচিত হওয়ার কারণ কি কি?		
১১.	যথাসময়ে অনুমোদন হয়েছিল কিনা?		
১২.	দরপত্রের মূল বৈধতার মেয়াদে চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছিল কিনা? মেয়াদ কতদিন ছিল।		
সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ			

পরিশিষ্টসমূহ
পরিশিষ্টঃ ক-খ

প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কসমূহের তালিকা

১। রোড ইম্প্রুভমেন্ট কম্পোনেন্ট (আরআইসি) এর সড়ক তালিকা

চুক্তি নং	সড়কের নাম	দৈর্ঘ্য (কি:মি:)	কাজের অগ্রগতি(শতকরা)
চুক্তি নং-১	নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ (R360)	১৫.৮	৯৮.০০%
	কিশোরগঞ্জ-হোসেনপুর সড়ক (Z)	১৪.৭৭৫	
চুক্তি নং-২	পঞ্চগড়- তেঁতুলিয়া-বাংলাবান্ধা সড়ক (N5)	৫৩.১০	৯৯.৭১%
চুক্তি নং-৩	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ী-মধ্যপাড়া সড়ক (R558), (Z5857)	২৭.৫	৯৮.০০%
	বোদা-দেবীগঞ্জ-ডোমার-নীলফামারী সড়ক (Z5003), (Z5707)	২৮.৮	
চুক্তি নং-৪*	চট্টগ্রাম-দোহাজারী সড়ক এর পটিয়া বাইপাস অংশ (N1)	৫.২	৮.৪৬%
	মোট	১৪৫.১৭৫	

* এ চুক্তির আওতায় ৩টি সেতুর আংশিক এবং ২টি কালভার্টের আংশিক সম্পন্ন হওয়ার পর ঠিকাদার দীর্ঘদিন কাজ বন্ধ রাখায় মে'২০১২ তারিখে চুক্তিটি Terminate করা হয়।

২। পিরিওডিক রোড মেইনটেনেন্স কম্পোনেন্ট (পিআরএমসি) এর সড়ক তালিকা:

চুক্তি নং	সড়কের নাম	দৈর্ঘ্য (কি:মি:)	কাজের অগ্রগতি (শতকরা)
PRMC-RZ-1	ঢাকা (মিরপুর)-উথলি-পাটুরিয়া-নাটোকখোলা-কাশিনাথপুর- বগুড়া-রংপুর-বালিয়াডাংগা-বাংলাবান্ধা সড়ক (N5)	৪১.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-RZ-2	ঢাকা (মিরপুর)-উথলি-পাটুরিয়া-নাটোকখোলা-কাশিনাথপুর- বগুড়া-রংপুর-বালিয়াডাংগা-বাংলাবান্ধা সড়ক (N5)	১২.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
	পলাশবাড়ি-গাইবান্ধা সড়ক (R555)	১৫.০০	
PRMC-RZ-3	ঢাকা (মিরপুর)-উথলি- পাটুরিয়া-নাটোকখোলা-কাশিনাথপুর- বগুড়া-রংপুর-বালিয়াডাংগা-বাংলাবান্ধা সড়ক (N5)	২৪.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-RZ-4	রংপুর-বড়বাড়ি-কুড়িগ্রাম সড়ক(N505)	২০.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-RZ-5	রংপুর-বদরগঞ্জ-পার্বতীপুর-দিনাজপুর সড়ক (Z5025)	৬০.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-RZ-6	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়ক (R570)	১৬.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
	নীলফামারী জলঢাকা সড়ক (Z-5701)	১৪.০০	
PRMC-RZ-7	কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক (Z5621)	১৬.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-DZ-1	ময়মনসিংহ (রঘুনাথপুর) কিশোরগঞ্জ (বটতলী) ভৈরব বাজার সড়ক (R360)	২৭.০০	৬৩.৬০%

PRMC-DZ-2	ময়মনসিংহ (রঘুনাথপুর) কিশোরগঞ্জ (বটতলী) ভৈরব বাজার সড়ক (R367)	২৯.০০	১২.৫৪%
PRMC-DZ-3	ইটখোলা-মঠখোলা -কুটিয়াদি সড়ক (R211)	১৩.০০	কাজ সম্পন্ন
	নান্দাইল চৌরাস্তা-তারাইল সড়ক (Z3607)	১৬.০০	১০০%
PRMC-DZ-4	ময়মনসিংহ(ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোনা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক (R370)	১০.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
	নেত্রকোনা-কেন্দ্রুয়া সড়ক (Z3706)	১৪.০০	কাজ সম্পন্ন
	নেত্রকোনা-পূর্বধলা-ছগলা-ধোবাউড়া সড়ক (Z3707)	১৫.০০	১০০%
PRMC-DZ-5	দিগপথ-সরিষাবাড়ি-তারাকান্দি সড়ক (Z4023)	২২.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
PRMC-DZ-6	ত্রিশাল-বালিপাড়া- নান্দাইল (কানুরামপুর) সড়ক (Z3034)	১৪.০০	৯৭%
	ফুলবাড়িয়া-মুজাগাছা সড়ক (Z4105)	১৬.০০	
PRMC-DZ-7	জামালপুর(নন্দিবাজার)-ধানুয়া-কামালপুর-রৌমারী-দৌতভাংগা সড়ক (Z4606)	৫৫.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
মোট		৪৪৯.০০	

৩। পারফরমেন্স কেইজড রুটিন রোড মেইনট্যানেন্স কম্পোনেন্ট (পিবিআরআরএমসি)এর সড়ক তালিকা:

চুক্তি নং	সড়কের নাম	দৈর্ঘ্য (কি:মি:)	কাজের অগ্রগতি (শতকরা)
PBRRMC-DZ	ময়মনসিংহ(ডিসি অফিস)-রঘুনাথপুর-নেত্রকোনা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক (R370)	৩৯.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
	ময়মনসিংহ (রঘুনাথপুর)ফুলপুর-নকলা-শেরপুর সড়ক (R371)	৭.০০	
	ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়ক (Z3035)	৪.০০	
PBRRMC-RZ	গোবিন্দগঞ্জ-ঘোড়াঘাট-বিরামপুর-ফুলবাড়ি-দিনাজপুর সড়ক (R585)	৫৫.০০	কাজ সম্পন্ন ১০০%
মোট		১০৫.০০	

৪। রোড সেফটি কম্পোনেন্ট(আরএসসি) এর সড়ক তালিকা:

চুক্তি নং	সড়কের নাম	দৈর্ঘ্য (কি:মি:)	কাজের অগ্রগতি(শতকরা)
RSC-DZ	ময়মনসিংহ(রঘুনাথপুর) কিশোরগঞ্জ (বটতলী)ভৈরব বাজার সড়ক (R360)	৫৬.৩	কাজ সম্পন্ন ১০০%
RSC-CZ	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষ্মীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ক (R140)	৬৩.৭	কাজ সম্পন্ন ১০০%
RSC-RZ	ঢাকা (মিরপুর)-উখলি- পাটুরিয়া-নাটোকখোলা-কাশিনাথপুর- বগুড়া-রংপুর-বালিয়াডাংগা-বাংলাবান্ধা সড়ক (N5)	৭৪.৭	৯০%
মোট		১৯৪.৭	

Terms of Reference (ToR) for Consulting Firm

Road Network Improvement and Maintenance Project-II (RNIMP-II)

01.	Name of the Project	:	Road Network Improvement and Maintenance Project-II (RNIMP-II)		
02.	Administrative Ministry/Division	:	Road Transport and Highways Division , Ministry of Road Transport and Bridges.		
03.	Executing Agency	:	Roads and Highways Department.		
04.	Location of the Project	:	01.	Road Improvement Component (RIC):	
				Division	District
				Upazila	
				Dhaka, Rangpur and Chittagong	Mymensingh, Kishoregonj, Dinajpur, Panchagar, Nilphamari and Chittagong
				Kishoregonj, Nandail, Bhaluka, Chansanaish/Anwara, Parbatipur, Nilphamari, Boda/Debiganj and Tetulia.	Hossainpur, Gaffargaon, Patia, Fulbari, Domar, Panchagar
			02.	Periodic Road Maintenance Component (PRMC):	
				Division	District
				Upazila	
				Dhaka, Rangpur and Chittagong	Mymensingh, Jamalpur, Netrokona, Kishoregonj, Sherpur, Dinajpur, Panchagar, Nilphamari, Kurigram and Chittagong
				Mymensingh Sadar, Fulbari, Muktagasa, Trisal, Nandail, Sherpur Sadar, Bokshigonj, Dewangonj, Netrokona Sadar, Purbodhala, Dhobaura, Barhattra, Kendua, Kishoregonj, Nandai, Vairab, Kuliarchar, Bajitpur, Kotiadi, Pakundia, Tarait, Tarakandi, Sarishabari, Jamalpur Sadar, Chiribandar, Parbhamari, Rangpur Sadar, Ulipur, Chilmari, Nilphamari Sadar, Saidpur, Mithapukur, Pirganj, palashbari and Gobindhopur.	

			03. Performance Based Routine Road Maintenance Component (PBRMC):		
			Division	District	Upazila
			Dhaka and Rangpur	Mymensingh, Netrokona, Dinajpur and Gaibandha	Mymensingh Sadar, Gouripur, Netrokona Sadar, Fulbari, Birampur, Ghoraghat and Gobindhagonj.
			04. Road Safety Component (RSC):		
			Division	District	Upazila
			Dhaka, Rangpur and Chittagong	Rangpur, Gaibanda, Cimilla and Chandpur	Kishoregonj, Katiadi, Kuliarchar, Bhairab, Comilla Sadar, Barura, Shaharasti, Hajigonj, Chandpur Sadar, Rangpur Sadar, Mithapukur, Pirganj, Palashbari and Gobindhagonj.

05.	Estimated Cost (in Lac taka):		Original	Latest Revised
	a.	Total	Tk. 109293.00	Tk. 98034.00
	b.	GOB	Tk. 35366.00	Tk. 43495.23
	c.	Project Aid	Tk. 44073.00	Tk. 24710.91
	d.	RPA	Tk. 29854.00	Tk. 29827.86

06.	Implementation Period		Date of Commencement	Date of Completion
	a.	Original	01-07-2004	30-06-2010
	b.	Latest Revised	01-07-2004	31-12-2011
	c.	Actual	01-07-2004	30-06-2013

07.	Background of the Project:
	<p>The project title “Road Network Improvement and Maintenance Project-II (RNIMP-II)” has been jointly financed by ADB and the Government of Bangladesh. The objectives of the Project were to response the infrastructure development focus of GOB to support the maintenance of the RHD road network, upgrade the strategic regional highways and district (zilla) roads in poor areas in the Northwest and central North regions of Bangladesh, provide better access to the border point in Bangladesh and to complete some missing links in the main road network. Aside from the sectoral strategy for the roads sub-sector as set out in the Fifth Five Year plan (1997-2002), the project is consistent with the Bangladesh Integrated Transport system Study (June 1998) and the Road Master Plan (1994). The latter is financed by UNDP and implemented by ADP. The project has been developed in accordance with the Country Operational Strategy for Bangladesh, which emphasizes the importance of the road network for regional cooperation.</p>

08.	Major Components of the Project:
a.	Consultancy.
b.	NGO Service.
c.	Construction of Office Building.
d.	Road Improvement, Routine and Periodic Maintenance, Road Safety Works etc.
e.	Purchase Transport Vehicle.
f.	Land Acquisition and Resettlement.
g.	Utility Shifting.
h.	Railway Level Crossing.

09.	Project Objectives:
a.	Improve 145.175 Km roads including 58.3 Km Zilla under Road Improvement Component (RIC) in Rangpur, Dhaka and Chittagong Zones to a higher standard.
b.	Periodic Maintenance of 449 Km of existing RHD roads under Periodic Road Maintenance Component (PRMC).
c.	Routine Maintenance of 105 Km of existing RHD roads under Performance Based Routine Road Maintenance Component (PBRRMC).
d.	Enhancement of road safety by improving selected accident-prone road sections of 195 Km of RHD roads by civil works under Road Safety Component (RSC).

	e.	Execution of Road Safety Audit on about 800 Km of existing RHD roads under Supervision Consultancy Services of the Project.
	f.	Preparation of a Road Master Plan for next twenty years that will assist in taking future road projects under Roads and Highways Department.

10.	Objectives of the Current Assignment:	
	a.	To review the target and actual financial and physical progress of items of work implemented under the project and provide reasons for any deviation.
	b.	To review the quality of work implemented under the project and provide reasons for any deviation.
	c.	To observe and comment on the present functional status of major items of work in the areas (Road Improvement, Routine and Periodic Maintenance, Road Safety Works etc.) to be selected for survey.
	d.	To assess impact of development of various road infrastructure on road safety, employment creation, agriculture production (irrigation, drainage, flood control) and related commercial activities and overall socioeconomic benefits and poverty reduction of the community of the project areas.

11.	Responsibilities of the Consulting Firm:	
	a.	Consulting firm will cover 30% project area of each District for this evaluation.
	b.	Consulting firm will address all the stated objectives (Road Improvement, Routine and Periodic Maintenance, Road Safety Works, Preparation of a Road Master Plan etc.) of current assignment.
	c.	Conducting field test for questioner validation.
	d.	Conducting interview with beneficiaries.
	e.	To conduct FGD (Focus Group Discussion) meetings with beneficiaries, community leaders, local elite, teachers, students and concerned stakeholders etc.
	f.	Consulting firm will conduct in-depth discussions and consultative meetings with PD, field officials and concerned stakeholders.
	g.	Arrange one local level workshop in any of the project areas to hold discussion with stakeholders and beneficiaries during data collection.
	h.	To examine whether the procurement process (Invitation of tender, evaluation of tender, approval procedures, contract awards etc) of the packages (goods, works and services) under this project was done complying existing procurement Act/Rules.

i.	To apply SWOT analysis as to review the strengths, weaknesses, opportunities and threats toward implementation of project activities.
j.	Arrange one national level workshop for dissemination of the study findings and finalize the report incorporating workshop inputs.
k.	Prepare evaluation report based on the collected data from the project area and get approval from the authority concerned.
l.	To recommend measures and lessons for more effective and sustainable management of project activities and replication of best practices in future projects.
m.	All reports must be written in using Unicode Based Font.
n.	Any other related works assigned by the Procuring Entity (IMED).

12.	Professionals required for the evaluation works:		
Nos.	Type of professionals	Educational Qualifications Experience required	Experience required
a.	Team Leader - Evaluation Specialist.	At least B.Sc in Civil Engineering from any recognized University. Ph.D degree in relevant field will be given preference.	A least 7 years experience in conducting relevant/related studies. Experience as team leader for impact evaluation is required.
b.	Civil Engineer	At least B.Sc in Civil Engineering. Masters/higher degree especially in relevant field will be given preference.	A least 5 years experience in conducting studies in relevant field. Experience of conducting impact evaluation studies will be given preference.
c.	Socio-Economist	At least Masters degree in Economics/Sociology.	A least 5 years experience in conducting studies in relevant field. Experience of conducting impact evaluation studies will be given preference.
d.	Statistician	B.Sc. (Hon's) and M.Sc. degree in Statistics/ Applied Statistics.	At least 5 years experience in conducting survey researches and data management activities related to impact evaluation.

13.	Methodology:
	<p>The Methodology should be a sound one mentioning target population to be interviewed and sufficient to meet the objectives of this evaluation assignment. It is also necessary mentioning precision level and level of significance used for determining the sample size of this evaluation. Sampling technique to be followed for collecting data should also be mentioned in the methodology for this evaluation. List of relevant indicators in conformity with this evaluation should be mentioned. The data collection method for the study should be of both qualitative and quantitative nature. Since the purpose of the assignment is to assess the implementation status of the project as well as the impact of the project on the life of beneficiaries, it is desirable that an appropriate evaluation design should be used which must cover the changes occurred due to interventions of the major components of the project.</p>

14.	List of Reports, Schedule of deliveries, and Period of Performance:										
	<table border="1"> <tr> <td style="width: 5%;">a.</td> <td>Following are the primary identified outputs, which could be redesigned and extended in consultation with the procuring entity on the basis of the needs of evaluation achieve its overall objectives.</td> </tr> <tr> <td>i.</td> <td>Inception Report (written in Bangla);</td> </tr> <tr> <td>ii.</td> <td>Draft Report (written in Bangla);</td> </tr> <tr> <td>iii.</td> <td>Draft Final Report for Workshop (written in Bangla);</td> </tr> <tr> <td>iv.</td> <td>Final Report (40 copies will be written in Bangla and 10 copies will be written in English).</td> </tr> </table>	a.	Following are the primary identified outputs, which could be redesigned and extended in consultation with the procuring entity on the basis of the needs of evaluation achieve its overall objectives.	i.	Inception Report (written in Bangla);	ii.	Draft Report (written in Bangla);	iii.	Draft Final Report for Workshop (written in Bangla);	iv.	Final Report (40 copies will be written in Bangla and 10 copies will be written in English).
a.	Following are the primary identified outputs, which could be redesigned and extended in consultation with the procuring entity on the basis of the needs of evaluation achieve its overall objectives.										
i.	Inception Report (written in Bangla);										
ii.	Draft Report (written in Bangla);										
iii.	Draft Final Report for Workshop (written in Bangla);										
iv.	Final Report (40 copies will be written in Bangla and 10 copies will be written in English).										
	<p>b. Inception report including study design and data collection instruments (DCIs) should be submitted within fifteen (15) days after signing of contract agreement for approval. The report will include the work plan along with detailed task, specific manpower allocation and details of surveys and data collection needed, actions to be taken on the progress of these activities.</p>										
	<p>c. The consulting firm will prepare the draft study design and questionnaires of study and obtain approval of the Technical and Steering committee before collection of data from the field level (required number of relevant documents including set of questionnaire will have to be provided for each meeting).</p>										
	<p>d. Draft report should be prepared and placed to the technical and steering committee for approval.</p>										
	<p>e. Before submission of the final report, a national level workshop/seminar will be organized to disseminate the study findings. For this seminar 60 (sixty) copies of draft report should be submitted for distribution among the participants of the seminar. Output of the workshop/seminar would be incorporated in the final report. The expenditure of the</p>										

		workshop will be provided by the respective consulting firm and it should be mentioned in the financial proposal.
	f.	Report will be written in both Bangla and English. Printed 50 (fifty) copies (40 copies will be written in Bangla and 10 copies will be written in English) of the final report will be submitted to the Director General, Evaluation Sector, IMED.

15.	The client will provide only the following project related documents (if available):	
	a.	Development Project Proposal (DPP/RDPP);
	b.	Project Completion Report and so forth.

