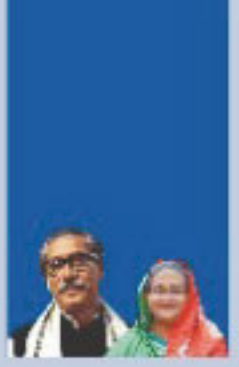


# প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

## "দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)"

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


৩০ জুন ২০২২

# সূচিপত্র


| ক্র: নং | বিবরণ | পৃষ্ঠা নং |
|---|---|---|
| **প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিবরণ** | | **১-৯** |
| ১.১ | প্রকল্পের পটভূমি | ১ |
| ১.২ | প্রকল্পের পরিচিতি | ১ |
| ১.৩ | প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য | ২ |
| ১.৪ | প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম | ৩ |
| ১.৫ | প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল | ৩ |
| ১.৬ | ডিপিপি ও আরডিপিপি-এর তুলনামূলক বিবরণ | ৪ |
| ১.৭ | প্রকল্পের লগ ফ্রেম | ৭ |
| ১.৮ | টেকসই পরিকল্পনা | ৮ |
| ১.৯ | মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান | ৮ |
| **দ্বিতীয় অধ্যায়: প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্যপদ্ধতি** | | **১০-১৭** |
| ২.১ | প্রভাব মূল্যায়নে পরামর্শক ফার্মের কার্যপরিধি (ToR) | ১০ |
| ২.২ | সমীক্ষার কর্মপদ্ধতি | ১১ |
| ২.৩ | পরিমাণগত বিশ্লেষণ | ১১ |
| ২.৪ | নমুনার আকার নির্ধারণ | ১১ |
| ২.৫ | গুণগত বিশ্লেষণ | ১২ |
| ২.৬ | নমুনায়নের আকার গণনা | ১৩ |
| ২.৭ | তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ প্রদান | ১৩ |
| ২.৮ | তথ্যের উৎস চিহ্নিত করণ | ১৪ |
| ২.৯ | মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার | ১৪ |
| ২.১০ | স্থানীয় জনগোষ্ঠীর আর্থ-সামাজিক অবস্থা জরিপ | ১৪ |
| ২.১১ | ট্রাফিক ও রাস্তার পাশের দোকানের জরিপ | ১৪ |
| ২.১২ | ভৌত অবকাঠামো জরিপ | ১৫ |
| ২.১৩ | ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা | ১৫ |
| ২.১৪ | ফোকাস গ্রুপ আলোচনা | ১৫ |
| ২.১৫ | কেইস স্টাডি | ১৫ |
| ২.১৬ | সমীক্ষার পরিকল্পনা | ১৫ |
| ২.১৭ | SWOT বিশ্লেষণের | ১৫ |
| ২.১৮ | সংগৃহীত তথ্যের ব্যবস্থাপনা ও পরিসংখ্যানিক বিশ্লেষণ | ১৬ |
| ২.১৯ | প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রমের সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা | ১৬ |
| **তৃতীয় অধ্যায়: ফলাফল পর্যালোচনা** | | **১৮ -৭৭** |
| ৩.১ | প্রকল্পের অগ্রগতি | ১৮ |
| | ৩.১.১ সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির বরাদ্দ এবং ব্যয় পর্যালোচনা | ১৮ |
| | ৩.১.২ প্রকল্পেরঅঙ্গভিত্তিক পরিকল্পনা ও প্রকৃত বাস্তবায়ন | ১৯ |
| | ৩.১.৩ প্রকল্পের আওতায় প্রধান প্রধান কাজের অগ্রগতি পর্যালোচনা | ২০ |
| | ৩.১.৪ ডিপিপি ও আরডিপিপি-এর তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ২০ |
| ৩.২ | পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা অনুসরণ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ | ২২ |
| | ৩.২.১ পণ্য ক্রয় পর্যালোচনা | ২২ |
| | ৩.২.২ কার্য ক্রয় পর্যালোচনা | ২৫ |

| | | |
|---|---|---|
| | ৩.২.৩ সেবা ক্রয় পর্যালোচনা | ৩০ |
| | ৩.২.৪ প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট পর্যালোচনা | ৩২ |
| ৩.৩ | প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন | ৩৩ |
| | ৩.৩.১ প্রকল্পের লগ ফ্রেমের আলোকে লক্ষ্য, উদ্দেশ্য ,আউটপুট ও ইনপুট পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ | ৩৩ |
| | ৩.৩.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে উন্নয়নমূলক কাজে অর্জিত অগ্রগতির তুলনামূলক বিবরণী | ৩৬ |
| ৩.৪ | প্রকল্পের ব্যবস্থাপণা | ৩৮ |
| | ৩.৪.১ প্রকল্পের দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালক গণের নাম ও কার্যকাল | ৩৮ |
| | ৩.৪.২ জনবল নিয়োগ | ৩৮ |
| | ৩.৪.৩ পিআইসি ও পিএসসি সভা পর্যালোচনা | ৪০ |
| ৩.৫ | উপকারভোগীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ ও প্রভাব মূল্যায়ন | ৪০ |
| ৩.৬ | আর্থ-সামাজিক অবস্থার বিবরণ | ৪০ |
| | ৩.৬.১ লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন | ৪০ |
| | ৩.৬.২ খানার সদস্যদের বয়স ভিত্তিক বন্টন | ৪১ |
| | ৩.৬.৩ শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়) | ৪২ |
| | ৩.৬.৪ খানার আকার | ৪৩ |
| | ৩.৬.৫ সম্পদের মালিকানা | ৪৪ |
| | ৩.৬.৬ টিউবঅয়েল ও পায়খানার মালিকানা | ৪৫ |
| | ৩.৬.৭ খানার সম্পদ | ৪৫ |
| | ৩.৬.৮ খানার বার্ষিক আয় পর্যালোচনা | ৪৬ |
| | ৩.৬.৯ খানা প্রধানের পেশা, উপার্জনকারী এবং খানার গড় আয় | ৪৭ |
| | ৩.৬.১০ খানার অর্থনৈতিক অবস্থা সম্পর্কে উত্তরদাতার নিজস্ব মূল্যায়ন | ৪৮ |
| | ৩.৬.১১ নারীর ক্ষমতায়ন | ৪৯ |
| ৩.৭ | প্রকল্পের লক্ষ্য অনুযায়ী প্রভাব মূল্যায়ন | ৪৯ |
| | ৩.৭.১ উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ এবং গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ | ৫০ |
| | ৩.৭.২ ট্রাফিক গণনা জরিপ | ৫২ |
| | ৩.৭.৩ সড়ক ব্যবহারকারী জরিপ | ৫৪ |
| | ৩.৭.৪ ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৫৬ |
| | ৩.৭.৫ বোট ল্যান্ডিং স্টেশন/ ঘাট নির্মাণ | ৫৭ |
| | ৩.৭.৬ বৃক্ষ রোপন ও পরিচর্যা | ৫৭ |
| | ৩.৭.৭ গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন | ৫৮ |
| | ৩.৭.৮ কর্মসংস্থানের সুযোগ | ৬০ |
| | ৩.৭.৯ জীবনমান উন্নয়ন | ৬১ |
| | ৩.৭.১০ এলসিএস কর্মীদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রশিক্ষণ | ৬১ |
| ৩.৮ | ভৌত অবকাঠামো জরিপ | ৬২ |
| ৩.৯ | কাজের গুণগত মান | ৬৭ |
| ৩.১০ | ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD) | ৬৭ |
| ৩.১১ | স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা | ৬৯ |
| ৩.১২ | জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা | ৭০ |

| | | |
|---|---|---|
| ৩.১৩ | কেআইআই (KII) | ৭১ |
| ৩.১৪ | সাফল্যগাথা সমীক্ষা (Case Study) | ৭৩ |
| ৩.১৫ | প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ | ৭৭ |
| **চতুর্থ অধ্যায়: SWOT বিশ্লেষণ** | | **৭৯-৮০** |
| ৪.১ | প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ | ৭৯ |
| **পঞ্চশ অধ্যায়: সার্বিক পর্যবেক্ষণ** | | **৮১-৮২** |
| ৫.১ | সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল সম্পর্কে সার্বিক পর্যবেক্ষণ | ৮১ |
| **ষষ্ঠ অধ্যায়: সুপারিশসমূহ ও উপসংহার** | | ৮৩-৮৪ |
| ৬.১ | সুপারিশমালা | ৮৩ |
| ৬.২ | উপসংহার | ৮৪ |
| **Bibliography** | | ৮৫ |
| **পরিশিষ্টের তালিকা** | | **পৃষ্ঠা নং** |
| | **স্টাফিং শিডিউল** | ৮৭ |
| সংযোজনী-১ | **স্থানীয় জনগোষ্ঠীর আর্থ-সামাজিক অবস্থা জরিপ** | ৮৮-৮৯ |
| সংযোজনী-২ | **ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD)** | ৯৯-১০০ |
| সংযোজনী-৩ | **মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার (KII)** | ১০১ |
| সংযোজনী-৪ | **ক্রয় কার্যক্রমের প্যাকেজভিত্তিক তথ্যাদি** | ১০২-১০৭ |
| সংযোজনী-৫ | **কেস স্টাডির জন্য সমীক্ষা** | ১০৮ |
| সংযোজনী-৬ | **ট্রাফিক ও রাস্তার পাশের দোকান বা রাস্তা ব্যবহারকারীর সমীক্ষা** | ১০৯-১১২ |
| সংযোজনী-৭ | **গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ বাজার সমীক্ষা** | ১১৩-১১৪ |
| সংযোজনী-৮ | **ভৌত অবকাঠামো জরিপ** | ১১৫ |

# সারণী ও চিত্র সমূহের সূচিপত্র


| ক্র: নং | সারণীর বিবরণ | পৃষ্ঠা নং |
|---|---|---|
| | | |
| সারণী-০১ | প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ | ৩ |
| সারণী-০২ | প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল | ৩ |
| সারণী-০৩ | ডিপিপির ১ম সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমের হ্রাস /বৃদ্ধি | ৪ |
| সারণী-০৪ | ডিপিপির ২য় সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমের হ্রাস /বৃদ্ধি | ৫ |
| সারণী-০৫ | প্রকল্প বাস্তবায়নকাল | ৬ |
| সারণী-০৬ | প্রকল্পভিত্তিক নমুনায়িত উপজেলা | ১২ |
| সারণী-০৭ | খানার নমুনার আকার | ১৩ |
| সারণী-০৮ | প্রকল্পের অনুকূলে বছর ওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় | ১৮ |
| সারণী-০৯ | প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি | ১৯ |
| সারণী-১০ | প্রকল্পের মূল ডিপিপির সাথে ১ম ও ২য় সংশোধিত ডিপিপির তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ২১ |
| সারণী-১১ | পন্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী) | ২৩ |
| সারণী-১২ | কার্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী) | ২৭ |
| সারণী-১৩ | সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী) | ৩১ |
| সারণী-১৪ | প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট | ৩২ |
| সারণী-১৫ | প্রকল্পের দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালক গণেরনাম ও কার্যকাল | ৩৮ |
| সারণী-১৬ | আরডিপিপি এর সংস্থান অনুযায়ী রাজস্ব খাতে প্রকল্পের জনবল | ৩৯ |
| সারণী-১৭ | লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন। | ৪১ |
| সারণী-১৮ | খানার সদস্যদের বয়স ভিত্তিক বন্টন | ৪২ |
| সারণী-১৯ | শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়) | ৪২ |
| সারণী-২০ | খানার আকার | ৪৩ |
| সারণী-২১ | সম্পদের মালিকানা | ৪৪ |
| সারণী-২২ | টিউবঅয়েল ও পায়খানার মালিকানা | ৪৫ |
| সারণী-২৩ | খানার সম্পদ | ৪৫ |
| সারণী-২৪ | খানার বার্ষিক আয় | ৪৬ |
| সারণী-২৫ | পরিবারের প্রধান পেশা, উপার্জনকারী এবং গড় পরিবারের আয় | ৪৭ |
| সারণী-২৬ | খানার অর্থনৈতিক অবস্থা | ৪৯ |
| সারণী-২৭ | রাস্তা নির্মাণ, মেরামত/উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধা | ৫০ |
| সারণী-২৮ | হাটের দিন এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক গণনা | ৫২ |
| সারণী-২৯ | গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধা | ৫৯ |
| সারণী-৩০ | শ্রমিক কর্ম দিন | ৬০ |
| | **চিত্রের বিবরণ** | |
| চিত্র-০১ | মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান | ০৯ |
| চিত্র ০২ | নমুনা নির্বাচনের পর্যায় | ১৩ |
| চিত্র-০৩ | সিআরডিএস অফিসে তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান | ১৪ |
| চিত্র-০৪ | সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির বরাদ্দ এবং অগ্রগতি | ১৮ |

| | | |
|---|---|---|
| চিত্র-০৫ | লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন। | ৪১ |
| চিত্র-০৬ | শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়) | ৪৩ |
| চিত্র-০৭ | খানার আকার | ৪৪ |
| চিত্র-০৮ | খানার সম্পদ | ৪৬ |
| চিত্র-০৯ | বার্ষিক আয় দ্বারা উত্তরদাতা পরিবারের শতাংশ ভাগ | ৪৭ |
| চিত্র-১০ | পরিবারের প্রধান পেশা | ৪৮ |
| চিত্র-১১ | রাস্তা নির্মাণ, মেরামত/উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধাসমূহের ২০১০ সালের বেইস লাইন ফলাফলের সাথে ২০২১ সালের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ৫১ |
| চিত্র-১২ | ২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরে যাতায়েতের সময়ের তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ৫২ |
| চিত্র-১৩ | হাটের দিন এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক গণনা তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ৫৩ |
| চিত্র-১৪ | ব্রিজ কালভার্ট নির্মাণের ফলে আর্থিকভাবে উপকৃত হওয়ার কারণ সমূহ | ৫৭ |
| চিত্র-১৫ | বৃক্ষ রোপন ও পরিচর্যা কর্মসূচির ফলে প্রকল্প এলাকায় পরিবেশগত সুবিধাসমূহ | ৫৮ |
| চিত্র-১৬ | গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধার তুলনামূলক বিশ্লেষণ | ৫৯ |
| চিত্র-১৭-১৮ | বাকুন্দা জিসি- হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি-এর উন্নয়ন | ৬২ |
| চিত্র-১৯ -২০ | ব্যাংদহ জিসি-গাজিরহাট জিসি ভায়া বদর তলা বাজার সড়ক | ৬২ |
| চিত্র-২১-২২ | মুলাদি হইতে মোল্লার হাট ভায়া কুতুবপুর জিসি সড়ক চেইনেজ ২৪০০-১০০০০ মিঃ | ৬৩ |
| চিত্র-২৩-২৪ | মুলাদি হইতে মোল্লার হাট ভায়া কুতুবপুর জিসি সড়ক চেইনেজ ১০০০০-১৮৩৫০ মিঃ | ৬৩ |
| চিত্র-২৫-২৬ | চুলকাটি হইতে গুচ্ছগ্রাম ভায়া রঞ্জিতপুর সড়ক | ৬৩ |
| চিত্র-২৭-২৮ | চুলকাটি হইতে গুচ্ছগ্রাম ভায়া রঞ্জিতপুর সড়ক | ৬৪ |
| চিত্র-২৯-৩০ | দেপাড়া আর অ্যান্ড এইচ হইতে কচুয়া জেসি ভায়া তালেশর বাজার সড়ক | ৬৪ |
| চিত্র-৩১-৩২ | দেপাড়া আর অ্যান্ড এইচ হইতে কচুয়া জেসি সড়ক | ৬৪ |
| চিত্র-৩৩-৩৪ | বরিশাল হইতে ঢাকা আর এইচডি হইতে বরিশাল ক্যাডেট কলেজ সড়ক | ৬৫ |
| চিত্র-৩৫-৩৬ | টেকের বাজার হইতে আলিগঞ্জ বাজার সড়ক | ৬৫ |
| চিত্র-৩৭-৩৮ | মিরজাকালু জেসি হইতে ফাকিরহাট হইতে ফাকিরহাট ডালাল বাজার আর অ্যান্ড এইচ সড়ক | ৬৫ |
| চিত্র-৩৯-৪০ | স্কুল বাড়ি হইতে চর তিতিয়া ভায়া দেউলা উপি সড়ক | ৬৬ |
| চিত্র-৪১-৪২ | ভেদুরিয়া ইউপি হইতে আনন্দ বাজার সড়ক উন্নয়ন | ৬৬ |
| চিত্র-৪৩-৪৪ | ভেদুরিয়া ইউপি হইতে আনন্দ বাজার সড়ক উন্নয়ন | ৬৬ |
| চিত্র-৪৫-৪৬ | একতা বাজার ফেরী ঘাট | ৬৭ |
| চিত্র-৪৭ | ফোকাস গ্রুপ আলোচনা | ৬৮ |
| চিত্র-৪৮ | উপজেলা পরিষদ মিলনায়তন, ফরিদপুর সদর, ফরিদপুর অনুষ্ঠিত স্থানীয় কর্মশালা | ৬৯ |
| চিত্র-৪৯ | আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা | ৭১ |
| চিত্র-৫০ | এলজিইডির উপ-প্রকল্প পরিচালক সাক্ষাৎকার গ্রহণ | ৭১ |
| চিত্র-৫১-৫৪ | সাফল্যগাথা সমীক্ষা (Case Study) | ৭৩-৭৬ |

# শব্দ সংক্ষেপ

| | |
|---|---|
| ডিপিপি | ডেভলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রোপোজাল |
| আরডিপিপি | রিভাইজড ডেভলপমেন্ট প্রজেক্ট প্রোপোজাল |
| কি.মি | কিলো মিটার |
| প ও র | পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ |
| এলজিইডি | স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর |
| মি. | মিটার |
| SWBRDP | South Western Bangladesh Rural Develoment Project |
| GC | Growth Center |
| ADP | Annual Development Program |
| BBS | Bangladesh Bureau of Statistics |
| CPTU | Central Procurement Technical Unit |
| CRDS | Center for Resource Development Studies Ltd |
| FGD | Focus Group Discussion |
| IMED | Implementation Monitoring and Evaluation Division |
| KII | Key Informant Interview |
| LCS | Labour Contracting Society |
| PPA | Public Procurement Act |
| PPR | Public Procurement Rules |
| SAE | Sub Assistant Engineer |
| XEN | Executive Engineer |
| SPSS | Statistical Package for the Social Sciences |
| SWOT | Strength Weakness Opportunity Threat |
| ToR | Terms of Reference |
| IWM | Institute of Water Modelling |
| LCS | Labour Contracting Society |
| APP | Annual Procurement Plan |
| HOPE | Head of Procurement Entity |
| RHD | Roads & Highway Department |
| HBB | Herringbone Bond Brick |
| RCC | Reinforced Cement Concrete |

# Glossary

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

Road marking: সড়কের পৃষ্ঠে চিহ্নিতকরণ কোন ডিভাইস বা উপাদান যা সড়কের পৃষ্ঠায় অফিশিয়াল তথ্য প্রদানের জন্য ব্যবহার হয়।

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

Traffic Volume: ট্রাফিক ভলিউম একটি নির্দিষ্ট সময়েরর মধ্যে রাস্তার একটি নির্দিষ্ট পয়েন্ট অতিক্রমকারী যানবাহনের সংখ্যা।

Hard-Shoulder: যে সকল সড়কে পাকা অংশ সরু, সে সকল সড়কে উভয় মুখী যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে কাঁচা শোল্ডারের কিছু অংশ পাকা করলে একে হার্ড শোল্ডার (Hard-Shoulder) বলে। হার্ড শোল্ডার সাধারণত পথচারী, বাইসাইকেল ও অযান্ত্রিক ধীর গতির যানবাহন চলাচল করে।

Soft-Shoulder: সড়কের পাকা অংশের দুই পাশে কাঁচা সড়ক অংশকে শোল্ডার বলা হয়। শোল্ডারে সাধারণত যানবাহন চলাচল করে না। তবে সাইকেল আরোহী ও পথচারী চলাচলের জন্য শোল্ডার ব্যবহৃত হয়। সড়কের শোল্ডারকে মানুষের কাঁধের সাথে তুলনা করা যায়। ২ কাঁধ মাথাকে যেমন রক্ষা করে তেমনি দুই পাশের শোল্ডারও পাকা সড়কে রক্ষা করে।

Stakeholders: কোন একটি প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কিংবা প্রকল্পের দ্বারা উপকৃত/ক্ষতিগ্রস্ত জনগণ, প্রকল্পের প্রবক্তা সরকারি সংস্থ, বেসরকারি সংস্থ, দাতাসংস্থা অন্যান্য সকল পক্ষ যারা প্রকল্পের দ্বারা প্রভাবিত বা তাতে আগ্রহী।

# নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বাংলাদেশ সরকার প্রত্যন্ত গ্রামীণ অঞ্চলের দরিদ্র মানুষদের উন্নয়নের জন্য দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (SWBRDP) শুরু করেছিল। এই প্রকল্পটি গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম, সুষ্ঠু গ্রামীণ-শহর সংযোগ বাড়ানো এবং গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নত করার জন্য গ্রহণ করা হয়েছিল। গত ০৯/০৩/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ১৪৮০৭২.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১২/০৯/২০১৩ তারিখে ১৬৮৮১৫.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১৫ মেয়াদে ১ম সংশোধিত এবং ১২/০৯/২০১৫ তারিখে ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১০ হতে জুন ২০১৮ মেয়াদে ২য় সংশোধিত প্রকল্প অনুমোদিত হয়। তদানুযায়ী এলজিইডি ৩০ জুন, ২০১৮ সনে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করে। যেহেতু প্রকল্প ৪ বছরের পরিবর্তে সাড়ে ৮ বছর এ সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পের ব্যয় রেট সিডিউল, লেবার রেট এবং ম্যাটেরিয়াল এর খরচের কারণে বৃদ্ধি পেয়েছিল। ফলশ্রুতিতে উপকারভোগীরা-২০১৫ পরবর্তী অর্থাৎ ২০১৮ তে উপকার পায়। প্রকল্পটির Time over run ১১২% এবং Cost over run ১৩.৯৯%।

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পের উদ্দেশ্য হল ক) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের ভৌত অবকাঠামো ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি করা। খ) গ্রোথ সেন্টার, গ্রামীণ হাট-বাজারের ভৌত সুবিধাদি বৃদ্ধির মাধ্যমে গ্রামীণ ব্যবসা ও কৃষি কর্মকান্ড জোরদার করা। কৃষকদের কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিতে উৎসাহিত করা। গ) গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠির জন্য স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা।ঘ) দারিদ্র্য বিমোচন কর্মসূচীর মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। ঙ) গ্রামীণ অবকাঠামোর কার্যকরী ও সঠিক পরিকল্পনা, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের জন্য সুবিধাভোগীদের দক্ষ করে তোলা। চ) কার্যকর প্রকল্প পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনার জন্য এলজিইডির মানব সম্পদের উন্নয়ন করা।

প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের লক্ষ্যে আনুপাতিক নমুনায়নের ভিত্তিতে বরিশাল বিভাগ থেকে ০৪ (চার) টি উপজেলা এবং ঢাকা ও খুলনা বিভাগ থেকে ০৩ (তিনটি) উপজেলা নির্বাচন করা হয়েছে। এভাবে মোট ১০টি নমুনা উপজেলা মূল্যায়নে সমীক্ষায় জন্য নির্বাচন করা হয়। প্রাইমারি ডেটা, কেআইআই (KII) ৪০ টি, এফজিডি (FGD) ১০টি এবং ১২০০টি খানা জরিপের মাধ্যমে করা হয়। তাছাড়া সেকেন্ডারি ডেটা বিভিন্ন প্রতিবেদন ও বিভিন্ন সংস্থা হতে সংগ্রহ করা হয়। নির্ধারিত প্রশ্নমালার মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রকল্পে ভৌত অবকাঠামোর গুণগতমান নিরুপণের লক্ষ্যে মাঠ পর্যায় ১০ টি গ্রামীণ বাজার/ গ্রোথ সেন্টার, ৩ টি ঘাট সহ ৪০ টি সড়কে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে।

এলজিইডি প্রকল্পটির অংগভিত্তিক কাজসমূহ যেমন: ৯৬৫কি.মি. উপজেলা সড়ক উন্নয়ন, ৯৫০১মি. উপজেলা সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ, ১০০ কি.মি. ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন, ৯৫০ মি. ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ, ২০ টি ঘাট নির্মাণ, ৩৫ টি গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ, ১২ টি গ্রামীণ হাট নির্মাণ, ১৪০০ কি.মি. গ্রামীণ সড়ক মেরামত, ১১২ কি.মি. বনায়ন সম্পন্ন করে। প্রকল্পের সম্পাদিত কাজের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অর্জন ৯৭.৬৫% এবং ভৌত অর্জন প্রায় ১০০%।

নির্বাচিত ১০ টি রাস্তায় ২ দিন ধরে ট্রাফিক জরিপ করা হয়েছে। হাটের দিন মোট ৮৮৩টি যান্ত্রিক যানবাহন এবং মোট ৩১০ টি অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করে থাকে। হাটের দিন ব্যতীত মোট ৫৯৯ টি যান্ত্রিক যানবাহন এবং মোট ২২৭ অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করে থাকে। বেস লাইন জরিপ হতে প্রাপ্ত ট্রাফিক সংখ্যার সাথে বর্তমান ট্রাফিক গণনা জরিপের সাথে তুলনা করা হয়েছে। যার মাধ্যমে স্পষ্ট প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পে ভৌত অবকাঠামো নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। হাটের দিন ট্রাফিক ভলিউম ৪২% বৃদ্ধি এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক ভলিউম ৪৭% বৃদ্ধি। গড়ে ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে ৪৫%।

সমীক্ষাকৃত প্রকল্প উপকারভোগীদের বেস লাইন জরিপ এর তুলনায় বর্তমানে আয়-ব্যয়, কর্মসংস্থান ইত্যাদি বেড়েছে। নারীদের কর্মসংস্থান উল্লেখযোগ্যভাবে বেড়েছে। পরিবেশের ওপর কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়েনি বরং পরিবেশের উন্নতি হয়েছে। বেস লাইন জরিপ হতে প্রকল্প এলাকায় কৃষি, মৎস্য ইত্যাদির উৎপাদন বেড়েছে ও পরিবেশের উন্নতি হয়েছে। প্রকল্প এলাকার সার্বিক উন্নয়নের ক্ষেত্রে অন্যান্য প্রকল্পের সাথে এই প্রকল্পটি সহায়ক ভূমিকা পালন করেছে। ৯১% উত্তরদাতা বলেছেন যে ভ্রমণের সময় কমেছে। তাছাড়াও ৭২.৫ শতাংশ উত্তরদাতা জানিয়েছে রাস্তা উন্নয়নের ফলে যাত্রীদের ভ্রমণ খরচ কমেছে । ৮৮.৭ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন এর ফলে স্বাস্থ্য সেবা সহজলভ্য হয়েছে। প্রকল্প

বাস্তবায়নে প্রকল্প এলাকায় সাক্ষরতা হার বৃদ্ধি পেয়েছে ২৫.৬%; মাধ্যমিক শিক্ষিতের হার ২০১০ সালের পূর্বে ৫.৫ % ছিল, ২০২১ সালের পর তা বৃদ্ধি পেয়ে ২০.৭% হয়েছে। উচ্চ মাধ্যমিক শিক্ষিতের হার ১০% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং উচ্চ মাধ্যমিকের চেয়ে বেশি পড়েছে এমন লোকের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে ১৪.৩%।

গ্রোথ সেন্টার/বাজারে ভৌত সুবিধার উন্নতি হয়েছে। খামারজাত ও অ-কৃষি উৎপাদনের বিপণন সহজতর হয়েছে এবং অ-কৃষি/কৃষি পণ্যের ন্যায্য মূল্য নিশ্চিত হয়েছে। এটি স্থানীয় জনগণকে কম/যৌক্তিক মূল্যে সার এবং অন্যান্য পণ্য এবং সরকার কর্তৃক প্রদত্ত অন্যান্য কল্যাণমূলক পরিষেবা পেতে সহায়তা করেছে। গ্রোথ সেন্টার/বাজার উন্নয়নের ফলে দোকানের সংখ্যা বৃদ্ধি হয় ৬৩.৪%। ২০১০ সালের তুলনায় পণ্যদ্রব্য কেনাবেচা/পরিষেবা অনেক উন্নত হয়েছে, পরিমাণ প্রায় ৫৯.৩ % বৃদ্ধি পেয়েছে। তাছাড়াও ২০২১ সালের পর বাণিজ্যের পরিমাণ বেড়েছে এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়ে হয়েছে যথাক্রমে ৭৫.৮০% এবং ৭২.৫%। এছাড়াও গ্রোথ সেন্টার, গ্রামীণ হাট-বাজারের উন্নয়ন বাজারে বাজার ইজারা হার এবং বাজারের টার্নওভার বৃদ্ধিতে অবদান রেখেছে।

এছাড়া সমাপ্তকৃত কাজ ১০ টি গ্রামীণ বাজার/ গ্রোথ সেন্টার, ৩ টি ঘাট সহ ৪০ টি সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের কাজ ভাল হয়েছে। প্রকল্প নথি যাচাই করে দেখা যায় যে, ভৌত কাজসমূহ ও পণ্য ক্রয় পিপিআর-২০০৮ অনুসরণ করে করা হয়েছে। প্রকল্প কাজ বাস্তবায়নের জন্য এলজিইডির নিজস্ব জনবল ছাড়াও প্রকল্পেরও জনবল ছিল। তবে সকল জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে মনিটরিং অফিস না থাকায় কাজের গুণমান নিশ্চিতকরণ এবং তদারকিতে প্রকল্পের ঘাটতি ছিল, সকল কাজের মনিটরিং ও মূল্যায়ন যথাযথ ভাবে করা সম্ভব হয়নি ।

ভৌত অবকাঠামো জরিপ পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের রক্ষণাবেক্ষণে ব্যাপক ঘাটতি রয়েছে। রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে জরীপকৃত ৪০ সড়কের (উপজেলা সড়ক ৩৩ টি ও ইউনিয়ন সড়ক ৭ টি) মধ্যে ২২ টি সড়ক প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত, অনেক স্থনে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে বিশেষ করে বাজারে অংশে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে । অতিদ্রুত মেরামত করা না হলে ভবিষ্যতে আর চলাচল করা সম্ভব হবে না। ব্রিজ/কালভার্ট অবস্থায় ভাল রয়েছে। তবে সড়কের দুই পাশে ব্যাপক গাছ লাগানোর কথা বলা হলেও জরীপ দেখা যায় যে, গাছ লাগানোর পর পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যার আভাবে অধিকাংশ গাছ মারা গেছে। গড়ে ১০-২০% গাছ বেঁচে আছে। বাজার রক্ষণাবেক্ষণেও বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটির ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়। পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে বাজারে নির্মিত টয়লেট ও টিউবওয়েল ব্যাবহারের অযোগ্য হয়ে পরেছে। বোট ল্যান্ডং ঘাটগুলোও নির্মাণের পর আর সংস্কার/ মেরামত করা হয়নি ফলে সিড়ির কোলাগুলিতে ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে।

প্রধান প্রধান নির্মাণ কাজ থেকে প্রায় ৪.৩৯ মিলিয়ন কর্মদিনের কর্মসংস্থান হয়েছে, যা ডিপিপিতে দেখানো লক্ষ্যমাত্রার চার গুণেরও বেশি। বৃক্ষরোপণ কার্যক্রমের মাধ্যমে ১০০৮ জন এলসিএস নারী কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়। এছাড়াও গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে ১৪০০ জন এলসিএস মহিলার স্বল্পমেয়াদী এবং দীর্ঘমেয়াদী কর্মসংস্থান হয়। এই প্রকল্প কর্মসূচিতে প্রায় ৪৩৪৬৭ দিনের দক্ষতা বৃদ্ধিমূলক প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে, এতে তাদের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং অন্যান্য খাতে খরচ বাচাতে পেরেছে। বার্ষিক কর্ম দিবস বৃদ্ধি পেয়েছে, সন্তানদের স্কুলে পাঠাতে পারছে।

প্রকল্পের প্রভাব জানার জন্য স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালার মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষার ভিত্তিতে প্রাপ্ত ফলাফল নিয়ে স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালায় আলোচনা করা হয়। প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি নিয়ে আলোচনা করা এবং প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা নিয়ে আলোচনা করা। সভায় অভিমত ব্যক্ত করা হয় যে, প্রকল্পের মেয়াদকাল (জানুয়ারী ২০১০ থেকে জুন ২০১৮) দীর্ঘ হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময় ভৌত অবকাঠামোর মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ অর্থের সংস্থান রাখা দরকার।

প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষাকালীন কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পের আওতায় সুবিধাভোগীদের থেকে তথ্য সংগ্রহ, কর্মকর্তাদের সাথে নিবিড় আলোচনা, দলীয় মুক্ত আলোচনা এবং স্থানীয় কর্মশালার মাধ্যমে প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণ এবং স্থানীয় সুফলভোগী ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা এলজিইডি'র কর্মকর্তাগণের প্রদত্ত তথ্য ও আলোচনার ভিত্তিতে SWOT Analysis করা হয়েছে। প্রকল্পের সবলদিকঃ অভিজ্ঞ ইঞ্জিনিয়ার, ঠিকাদার এবং পরামর্শক দ্বারা কাজ সম্পন্ন করা হয়েছিল; প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামো ডিজাইন মোতাবেক নির্মাণ করা হয়ে ছিল; প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান এবং যথাসময়ে অর্থ ছাড় করা হয়েছিল; মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছিল; সুফলভোগীদের সহযোগিতা

পাওয়া গিয়েছিল; প্রকল্পে প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ করা হয়েছিল; প্রকল্পের কাজে স্থানীয় জনগণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল; প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি পাওয়া গিয়েছিল ইত্যাদি। প্রকল্পের দুর্বলদিকঃ প্রকল্পের কাজ শেষ হতে ৪ বছরের বেশি লেগেছে এতে প্রকল্পের ব্যয় বেড়েছে এবং প্রকল্পের সুফল পেতে ৪ বছরের বেশি সময় লেগেছে; পরামর্শক টিম নিয়োগে অধিক সময় ক্ষেপন করা। প্রকল্পটি জানুয়ারি ২০১০ শুরু হলেও পরামর্শক টিম কাজ শুরু করে ২০১১ সালের জানুয়ারি মাসের শেষ সপ্তাহে, যার ফলে প্যাকেজের জন্য ডিজাইন, প্রাক্কলন এবং টেন্ডার নথি প্রস্তুত করা ছাড়াই প্রকল্পের তের (১৩) মাস অতিবাহিত হয়েছিল। এটি পুর্ত কাজ সম্পাদনে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ বিলম্ব ঘটায়; প্রকল্পের ডিপিপি দুইবার সংশোধন করা হয়েছে; প্রকল্পের মনিটরিংয়ে ঘাটতি ছিল (সকল জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে মনিটরিং অফিস না থাকা); অন্য প্রকল্পের সাথে দ্বৈততা ছিল; (সড়ক ও জনপথ বিভাগের সাথে ৩টি এবং এলজিইডি' র অন্য প্রকল্পের সাথে ৩ টি অর্থাৎমোট ৬ টি সড়কে (৪৩.৫০ কিঃ মিঃ) দ্বৈততা ছিল);সকল প্রশিক্ষণের ফলাফল যাচাই করার ব্যবস্থা না থাকা; কিছু এলসিএস গ্রুপ শক্তিশালী ও সক্রিয় নয়; প্রকল্পের মাধ্যমে যেসমস্ত অবকাঠামো নির্মাণ করা হয়েছে সেগুলো যথাযথ সময়ে যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণের ঘাটতি রয়েছে ইত্যাদি। সুযোগসমূহঃ প্রকল্পের আওতায় জনবলকে দক্ষ করার জন্য প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ক্রয় সম্পর্কে প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছিল; হাইড্রোলজিক্যাল এবং মরফোলজিক্যাল স্টাডির সুপারিশ এবং বিআইডব্লিউটিএ থেকে উল্লম্ব ক্লিয়ারেন্সের ভিত্তিতে বড় সেতুগুলো নির্মান করা হয়েছিল।তবে তা প্রকল্পের শুরুতে করলে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় কম লাগত; রাস্তার উন্নয়ন হওয়ায় এলাকায় উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা সৃষ্টি হয়েছে ও উন্নয়নমূলক কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে; ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসা প্রসার হয়েছে এবং শিক্ষা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে।

ঝুঁকি সমূহঃ টার্নিং পয়েন্ট গুলো সোজা না করার কারণে পয়েন্টগুলো ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় আছে ফলে দুর্ঘটনার আশঙ্কা রয়েছে; সড়কের অনেক স্থানে স্প্রিড ব্রেকার, রোড মার্কিং, বাঁক, সাইনবোড সহ কোন সাংকেতিক চিহ্ন লাগানো হয় নাই যা অনেক ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা ঘটায়; রাস্তার মাঝে অনেক জায়গায় ছোট হালকা গর্ত হয়েছে যার ফলে বর্ষা মৌসুমে সেইসব ছোট ও নিচু জায়গায় বৃষ্টির পানি জমে রাস্তায় ফাটল সৃষ্টি করে যা যানবাহন চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ; পর্যাপ্ত পরিমাণ বাস বে বা বাস স্টপেজ না থাকা, রাস্তার উপর বাজার বসা এবং গাড়ি পার্কিং করিয়ে রাখা নিয়ন্ত্রণ না করতে পারায় চলাচলে প্রতিবন্ধকতা ও যানজট সৃষ্টি করে;স্কাউরিং এর কারণে সেতু ও ঘাটের পিলারের মাটি ক্ষয়ে যাওয়া ইত্যাদি।

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প এর মাধ্যমে যোগাযোগ, অবকাঠামো নির্মাণ ও জীবনমান উন্নয়নে স্কীম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। উক্ত কাজ বাস্তবায়নে সদর দপ্তরের প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস, জেলা প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস, নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তরও উপজেলা প্রকৌশলীর দপ্তরের সমন্বয়ে করা হয়। ১৪ টি নির্বাচিত জেলার ১০ টি উপজেলা থেকে নির্ধারিত প্রশ্নমালার মাধ্যমে মোট ৪০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। ৯৭% কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্প বাস্তবায়নে অর্থ প্রপ্তিতে কোন সমস্যা হয় নি। ৯৪ % কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্প সমূহের নকশা (ডিজাইন) যথাযথ ও টেকসই ছিল । ৯১% কর্মকর্তা জানায় যে সুবিধাভোগীরা প্রকল্প পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে অংশ গ্রহন করেছিল। সর্বোপরি এই প্রকল্প দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রেখেছে। তাই আর্থসামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় বাংলাদেশ সরকার এ ধরনের সামাজিক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প আরো গ্রহণ করতে পারে।

# প্রথম অধ্যায়

# প্রকল্পের বিবরণ

## ১.১ প্রকল্পের পটভূমি

বাংলাদেশ সরকার প্রত্যন্ত গ্রামীণ অঞ্চলের দরিদ্র মানুষদের উন্নায়নের জন্য দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (SWBRDP) শুরু করেছিল। এই প্রকল্পটি গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম এবং সুষম গ্রামীণ-শহরে সংযোগ বাড়ানোর জন্য গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নত করার জন্য গ্রহণ করা হয়েছিল। এই প্রকল্পের বাস্তবায়নের সময়কাল ছিল জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত যা পরে জুন ২০১৮ পর্যন্ত বাড়ানো হয়েছিল। প্রকল্পটি জাইকা অর্থায়নে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে ।প্রকল্প এলাকা ৩২,৫১৫ বর্গ কিমি যা দেশের মোট এলাকার প্রায় ২২.০% এবং ২০১১ সালের আদমশুমারির ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকা জনসংখ্যা ১৯.৯৩ মিলিয়ন যা জাতীয় জনসংখ্যার প্রায় ১৫.৩% ( বিবিএস, ২০১১)।

গ্রামীণ জনগণের ব্যপক উন্নয়নের উদ্যোগ হিসাবে দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পটি হাতে নেওয়া হয়ে ছিল, যা জানুয়ারি ২০১০ - জুন ২০১৮ এর মধ্যে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ কর্তৃকবাস্তবায়িত হয় যার মোট ব্যয় ছিল ১৬৮৭.৯৫ কোটি টাকা। প্রকল্পটির প্রধান উপাদান ছিল: (i) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন, (ii) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে সেতু, কালভার্ট ও ঘাট নির্মাণ, (iii) সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা, (iv) গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন, (v) ) রাস্তার পাশে বৃক্ষরোপণ, (vi) গ্রামের রাস্তার রক্ষণাবেক্ষণ, এবং (vii) প্রশিক্ষণ এবং সক্ষমতা বৃদ্ধি। এটা অনেক অবকাঠামো নির্মান সহ দ্রুত অর্থনৈতিক উন্নয়নে অনেকাংশে অবদান রেখেছে। প্রকল্প সমাপ্তির পর ৩ বছর অতিবাহিত হয়েছে, IMED গ্রামীণ উন্নয়নে এর প্রভাব চিহ্নিত করার পাশাপাশি প্রকল্পটি কতটা বাস্তবায়িত হয়েছে তা রেকর্ড করার সিদ্ধান্ত নিয়েছে।

বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) বাংলাদেশ সরকারের গণখাতে বাস্তবায়িত প্রকল্পসমুহের মূল্যায়নের কেন্দ্রীয় সংস্থা। আইএমইডি রাজস্ব বাজেটের আওতায় নিবিড় পরিবীক্ষণ ও প্রভাব মূল্যায়নের কাজ নিয়মিত করে থাকে। প্রকল্প নিবিড় পরিবীক্ষণ ও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে আইএমইডি, বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয় ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি, কাজের গুণগতমান, বাস্তবায়ন সময় এবং বাস্তবায়নের সমস্যাদি চিহ্নিতকরতঃ গ্রহণীয় পদক্ষেপ নেয়ার পরামর্শ দিয়ে থাকে। "দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)" শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প হিসেবে প্রভাব মূল্যায়নের জন্য নির্বাচিত হয়েছে। প্রভাব মূল্যায়নের কাজটি সমাপ্ত করার জন্য CRDS-কে নির্বাচন করা হয়েছে। গত ০১/০১/২০২২ইং তারিখে প্রভাব মূল্যায়নের কাজটি সম্পাদনের জন্য IMED এবং CRDS-এর মধ্যে একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়।

## ১.২ প্রকল্পের পরিচিতি

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **(ক)** | **প্রকল্পেরনাম** | দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) | | |
| **(খ)** | উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ | স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ | | |
| **(গ)** | বাস্তবায়নকারী সংস্থা | স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর | | |
| **(ঘ)** | প্রকল্পের অবস্থান | বিভাগ (৩ টি) | জেলা (১৪ টি) | উপজেলা (৯৬ টি) |
| | | বরিশাল (জেলার সংখ্যা ৬ টি) | বরিশাল (উপজেলার সংখ্যা ১০ টি) | বরিশাল সদর, বাবুগঞ্জ, বাকেরগঞ্জ, বানরীপাড়া, মেহেন্দিগঞ্জ, হিজলা, গৌরনদী, উজিরপুর, আগৈলঝাড়া, মুলাদি |
| | | | ভোলা (উপজেলার সংখ্যা ০৬ টি) | ভোলা সদর, দৌলতখান, তজুমদ্দিন, বোরহানউদ্দিন, লালমোহন, চরফ্যাশন, মনপুরা |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ঝালকাটি (উপজেলার সংখ্যা ০৪ টি) | ঝালকাটি সদর, নলছিটি, রাজাপুর, খানথালিয়া |
| | | | পিরোজপুর (উপজেলারসংখ্যা ০৭ টি) | পিরোজপুর সদর, নাজিরপুর, ভান্ডারিয়া, নেছারাবাদ, কাউখালী, মঠবাড়িয়া, জিয়ানগর |
| | | | বরগুনা (উপজেলার সংখ্যা ০৬ টি) | বরগুনা সদর, আমতলী, বেতাগী, বামনা, পাথরঘাটা, তালতলী |
| | | | পটুয়াখালী (উপজেলার সংখ্যা ৮ টি) | পটুয়াখালী সদর, কোলাপাড়া, বাউফল, গোলচিপা, মির্জাগঞ্জ, দশমিনা, দুমকি, রাঙ্গাবালি |
| | | ঢাকা (জেলার সংখ্যা ৫ টি) | ফরিদপুর (উপজেলার সংখ্যা ০৯ টি) | ফরিদপুর সদর, আলফাডাঙ্গা, ভাঙ্গা, বোয়ালমারী, চারভদ্রসন, মধুখালী, নগরকান্দা, সদরপুর, সালথা |
| | | | মাদারীপুর (উপজেলার সংখ্যা ০৪ টি) | মাদারীপুর সদর, কালকিনি, রাজোইর, শিবচর |
| | | | রাজবাড়ী (উপজেলার সংখ্যা ০৫ টি) | রাজবাড়ী সদর, বালিয়াকান্দি, পাংশা, গোয়ালন্দ, কালুখালী |
| | | | গোপালগঞ্জ (উপজেলার সংখ্যা ০৫ টি) | গোপালগঞ্জ সদর, কাশিয়ানী, কোটালীপাড়া, মুকসুদপুর, টুঙ্গিপাড়া |
| | | | শরীয়তপুর (উপজেলার সংখ্যা ০৬ টি) | শরীয়তপুর সদর, ভেদরগঞ্জ, ডামুড্যা, গোসাইরহাট নড়িয়া,জাঞ্জিরা |
| | | খুলনা (জেলার সংখ্যা ৩ টি) | বাগেরহাট (উপজেলার সংখ্যা ০৯ টি) | বাগেরহাট সদর, ফকিরহাট , কচুয়া, চিতলমারী, মোড়লগঞ্জ, মোল্লারহাট, স্বরণখোলা, রামপাল, মংলা |
| | | | খুলনা (উপজেলার সংখ্যা ০৮ টি) | রূপশা, দিঘোলিয়া, ফুলতলা, তেরোখাদা, ডুমুরিইয়া, বটিয়াঘাটা, দাকোপে, পাইকগাছা, কইরা |
| | | | সাতক্ষীরা (উপজেলার সংখ্যা ০৭ টি) | সাতক্ষীরা সদর, কলারোয়া, আশাশুনি, তালা, দেবহাটা, কালীগঞ্জ, শ্যামনগর |
| (ঙ) | প্রকল্প ব্যয় | ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা | | |
| **(চ)** | বাস্তবায়নকাল | শুরুর তারিখ | | সমাপ্তির তারিখ |
| | | জানুয়ারী, ২০১০ | | জুন, ২০১৮ |

## ১.৩ প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

ক) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের ভৌত অবকাঠামো ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি করা।
খ) গ্রোথ সেন্টার, গ্রামীণ হাট-বাজারের ভৌত সুবিধাদি বৃদ্ধির মাধ্যমে গ্রামীণ ব্যবসা ও কৃষি কর্মকান্ড জোরদার করা। কৃষকদের কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিতে উৎসাহিত করা।
গ) গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠির জন্য স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা।
ঘ) দারিদ্র্য বিমোচন কর্মসূচীর মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা।
ঙ) গ্রামীণ অবকাঠামোর কার্যকরী ও সঠিক পরিকল্পনা, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের জন্য সুবিধাভোগীদের দক্ষ করে তোলা।
চ) কার্যকর প্রকল্প পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনার জন্য এলজিইডির মানব সম্পদের উন্নয়ন করা।

## ১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম

প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম সমূহ নিম্নের সারণি - ০১ এ দেয়া হলো।

সারণী – ০১: প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ

| ক্রঃনং | কার্যক্রমসমূহ | লক্ষ্যমাত্রা/পরিমাণ |
|---|---|---|
| ১ | উপজেলা রোড নির্মাণ | ৯৬৬.৩০ কি.মি. |
| ২ | উপজেলা রোডের উপরে ব্রিজ / কালভার্ট নির্মাণ | ৯৬৩৫.৫২ মি. |
| ৩ | ইউনিয়ন রোড নির্মাণ | ৯৯.৯৬ কি.মি. |
| ৪ | ইউনিয়ন রোডের উপরে ব্রিজ / কালভার্ট নির্মাণ | ৯৫১.২৭ মি. |
| ৫ | গ্রোথ সেন্টার | ৩৫টি |
| ৬ | গ্রামীণ বাজার নির্মাণ | ১২ টি |
| ৭ | ঘাট নির্মান | ২০ টি |
| ৮ | গাছের চারা রোপণ | ১১২ কি.মি. |
| ৯ | গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ | ১৪০০ কি.মি. |

## ১.৫ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল

গত ০৯/০৩/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ১৪৮০৭২.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি/২০১০ হতে ডিসেম্বর/২০১৩ মেয়াদে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ২০১৩ সালে ১৬৮৮১৫.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি/২০১০ হতে ডিসেম্বর/২০১৫ মেয়াদে ১ম সংশোধিত এবং ২০১৫ সালে ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি/২০১০ হতে জুন/২০১৮মেয়াদে ২য় সংশোধিত প্রকল্প অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের সংশোধন মোতাবেক অর্থর উৎস অনুযায়ী মোট সংশোধিত প্রকল্প ব্যয় নিম্নোক্ত টেবিলে উল্লেখ করা হলোঃ

সারণী - ০২: প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল

| বিষয় | অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় | | | বাস্তবায়নকাল | অনুমোদনের তারিখ | পরিবর্তন (+/-) | | সংশোধনের কারন |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | মোট | জিওবি | প্র:সা: | | | ব্যয় (%) | মেয়াদ (%) | |
| **মূল** | ১৪৮০৭২.২৭ | ৪০৯৫৯.৪৮ | ১০৭১১২.৭৯ | জানুয়ারি, ২০১০- ডিসেম্বর ২০১৩ | ০৯.০৩.২০১০ (একনেক কর্তৃক) | - | - | - |
| **সংশোধিত (১ম)** | ১৬৮৮১৫.১১ | ৫৪৮৩৩.৭২ | ১১৩৯৮১.৩৯ | জানুয়ারি, ২০১০- ডিসেম্বর ২০১৫ | ১২.০৯.২০১৩ | (১৪.০০% বৃদ্ধি) | (৫০% বৃদ্ধি) | -প্রকল্পের মেয়াদ দুই বছর বৃদ্ধি;<br>-ডিপিপির ভৌত লক্ষ্যমাত্রার পরিবর্তন;<br>-আন্তঃখাত সমন্বয়; |
| **সংশোধিত (২য়)** | ১৬৮৭৯৫.০৯ | ৫৬১০৩.২৯ | ১১২৬৯১.৭৯ | জানুয়ারি, ২০১০- জুন, ২০১৮ | ১২.০৯.২০১৫ | (০.০১% হ্রাস) | (৪১.৬৭% বৃদ্ধি) | -প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি;<br>-কাজের পরিধি পরিবর্তন করণ;<br>-আন্তঃখাত সমন্বয়;<br>-বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার পরিবর্তন; |
| **প্রকৃত ব্যয়** | ১৬৪৮৩৪.১১ | ৫৬১০৩.২১ | ১০৮৭৩০.৯০ | জানুয়ারি, ২০১০- জুন, ২০১৮ | - | (১৩.৯৯% বৃদ্ধি) | (১১২% বৃদ্ধি) | |

## ১.৬ ডিপিপি ও আরডিপিপি-এর তুলনামূলক বিবরণ

প্রকল্পের মূল ডিপিপির সাথে ১ম সংশোধিত ডিপিপির তুলনামূলক বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে প্রকল্পের মেয়াদ ১ম সংশোধনের ফলে দুই বছর বৃদ্ধি পায় অর্থাৎ প্রকল্পের মেয়াদ কাল ডিসেম্বর ২০১৩ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে ডিসেম্বের ২০১৫ হয়। এতে প্রকল্পের মেয়াদকাল ৫০ শতাংশ বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্পের ব্যয় ১৪ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। নিম্নের সারণীতে ডিপিপির ১ম সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমে যেসকল হ্রাস /বৃদ্ধি হয়েছে তা উল্লেখ করা হলো।

সারণী-০৩: ডিপিপির ১ম সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমের হ্রাস /বৃদ্ধি

| উপাদান | মূল ডিপিপি | ১ ম সংশোধিত ডিপিপি | হ্রাস /বৃদ্ধি |
|---|---|---|---|
| উপজেলা সড়ক | ১০৩৪.৫০ কিমি | ৯৪০.১৩ কিমি | দৈর্ঘ্য কমেছে ৯.১২% |
| উপজেলা সড়কের ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৭৯৬১.৯০ মি | ৯৬৩৯.৮৬ মি | দৈর্ঘ্য ২১.০৭% বৃদ্ধি পেয়েছে |
| ইউনিয়ন রোড | ৬৬.৭০ কিমি | ৭১.৬২ কিমি | দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে ৭.৩৭% |
| ইউনিয়ন রোডে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৩৩৯.০০ মি | ৮০৪.১৩ মি | দৈর্ঘ্য ১৩৭.২০% বৃদ্ধি পেয়েছে |
| গ্রোথ সেন্টার | ৩৮ টি | ৩৫ টি | কমেছে ৭.৮৯% |
| গ্রামীণ বাজার | ১২ টি | ১১ টি | কমেছে ৮.৩৩% |

*উৎসঃ প্রকল্পের ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপি*

দক্ষিণ-পশ্চিম বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন প্রকল্পের ডিপিপির ১ম সংশোধন নিম্নলিখিত কারণে করা হয়েছিলঃ

**প্রকল্পের মেয়াদ দুই বছর বৃদ্ধিঃ**

প্রকৃতপক্ষে, প্রকল্পটি জানুয়ারি ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত চার বছর সময়ে বাস্তবায়িত করার জন্য ডিজাইন করা হয়েছিল। প্রকল্পের প্রশাসনিক অনুমোদন জারি করা হয়েছিল ৩০.০৫.২০১০ তারিখে কিন্তু ২০০৯-২০১০ অর্থ বছরের প্রকল্পের জন্য কোন ADP বরাদ্দ ছিল না। তাছাড়া ২০১১ সালের জানুয়ারি মাসের শেষ সপ্তাহে পরামর্শক টিম কাজ শুরু করে, যার ফলে প্যাকেজের জন্য ডিজাইন, প্রাক্কলন এবং টেন্ডার নথি প্রস্তুত করা ছাড়াই প্রকল্পের তের (১৩) মাস অতিবাহিত হয়েছিল। এটি পুর্ত কাজ সম্পাদনে উল্লেখযোগ্য বিলম্ব ঘটায়।

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান দ্বারা বিশদ প্রকৌশল সমীক্ষা করে, ডিপিপির ভৌত অকাঠামো ৮৩০০.৯ মিটারের পরিবর্তে ১০৪৪৩.৯৯ মি ডিজাইন করা হয়েছিল (যা ২৫.৬৭% বৃদ্ধি)। এছাড়াও, আইডব্লিউএম-এর হাইড্রোলজিক্যাল এবং মরফোলজিক্যাল স্টাডির সুপারিশ এবং বিআইডব্লিউটিএ থেকে উল্লম্ব ক্লিয়ারেন্সের ভিত্তিতে, চারটি বড় সেতুর মোট স্প্যানের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করা হয়েছে ( মুলাদী সেতু ২১০ মিটার থেকে ৪৩২ মিটার, উজিরপুর সেতু ১৮০ মিটার থেকে ৫৬০ মিটার, মাদারীপুর সদর সেতু ১৭০ মিটার থেকে ৫২০ মিটার, শিবচর সেতু ১৬০ মিটার থেকে ৫২০ মিটার) । দরদাতাদের অংশগ্রহণের অভাবের কারণে কিছু বড় ও জটিল নকশার সেতু জন্য পুনঃদরপত্র আহব্বান করায় সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়। ফলে প্রকল্পটি প্রকল্পের মেয়াদ আরো দুই বছর বৃদ্ধি করা হয়।

**ভৌত কাজের লক্ষ্যমাত্রায় পরিবর্তনঃ**

মাঠ পর্যায়ের অফিস থেকে সংগৃহীত হালনাগাদ রাস্তা ও কাঠামোর তথ্যের ভিত্তিতে ডিপিপি তৈরি করা হয়েছিল। কিন্তু প্রকল্পের ডিএন্ডএস কনসালটেন্ট দ্বারা বিশদ ইঞ্জিনিয়ারিং জরিপ এবং সেতুগুলির নকশা পরিচালনা করার পরে রাস্তা এবং সেতু/কালভার্টের প্রকৃত পরিমাণ চূড়ান্ত করা হয়েছিল।

ফলে মোট ৪৮.০৪ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের পাঁচটি উপজেলা সড়ক বাদ দেওয়া হয়েছে কারণ এগুলো বাস্তবায়নে সমস্যা ছিল এবং টেকসই দৃষ্টিকোণ থেকে কার্যকর ছিল না ।

প্রকল্পের ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত তিনটি রাস্তার সাথে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাস্তার দ্বৈততা ছিল এবং আরও তিনটি রাস্তা এলজিইডির অন্যান্য প্রকল্প দ্বারা সম্পন্ন হয়েছিল । এই ছয়টি রাস্তার মোট দৈর্ঘ্য ছিল ৪৩.৫০ কিলোমিটার। একটি সম্পূর্ণ সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরি করতে কিছু উপজেলা সড়কের (UZR) আরও দৈর্ঘ্যের বৃদ্ধির প্রয়োজন ছিল। এছাড়াও, প্রকল্প তৈরির সময় রাস্তার দৈর্ঘ্যের কিছু গুরুত্বপূর্ণ অংশ ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। কিন্তু সময়ের সাথে সাথে, রাস্তার এই অংশগুলি ক্ষয়প্রাপ্ত হয়েছে এবং পুনর্বাসনের প্রয়োজন হয়।

**রেট শিডিউলের পরিবর্তনঃ**

প্রকল্পটি ২০০৯-২০১০ সালের এলজিইডি রেট শিডিউলের ভিত্তিতে তৈরি করা হয়েছিল। জুলাই ২০১২ সালে প্রকাশিত রেট শিডিউলে পেভমেন্ট কাজের হার ৩১.৪৯% এবং কাঠামোগত কাজের জন্য ৩১.৫৮% বৃদ্ধি করা হয়েছে। এই বর্ধিত হার পুর্ত কাজের উপর একটি উল্লেখযোগ্য প্রভাব ফেলেছে। এর ফলে, সংশোধিত পূর্ত কাজের খরচ ১০৩,০৪৩.১৪ লক্ষ টাকার স্থলে বৃদ্ধি পেয়ে দাড়ায় ১৫৬,৬৮০.৪৯ লক্ষ টাকা।

**বৈদেশিক মুদ্রার মূল্য বৃদ্ধিঃ**

প্রকল্পের প্রথম তিন বছরে ইয়েন থেকে বিডিটির বিনিময় হারের ওঠানামার কারণে ৬৮৬১.২৭ লক্ষ টাকা সাশ্রয় হয়েছে। ফলে ডিপিপির ২য় সংশোধন করা প্রয়োজন হয়।

**ডিপিপির ২য় সংশোধনঃ**

২০১৫ সালে ডিপিপিটি পুনরায় সংশোধন করা হয়। ২য় সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বের ২০১৫ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে জুন ২০১৮ করা হয়। ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ৪১.৬৭ শতাংশ বৃদ্ধি পায় এবং ০.০১ শতাংশ ব্যয় হ্রাস পায়। নিম্নের সারণীতে ডিপিপির ২য় সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমে যেসকল হ্রাস /বৃদ্ধি হয়েছে তা উল্লেখ করা হলো।

সারণী-০৪: ডিপিপির ২য় সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মূল কার্যক্রমের হ্রাস /বৃদ্ধি

| কার্যক্রম | ১ম সংশোধিত | | ২য় সংশোধিত | | ১ম ও ২য় সংশোধিত ডিপিপির পার্থক্য (হ্রাস/বৃদ্ধি) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | পরিমাণ | ব্যয় | পরিমাণ | ব্যয় | পরিমাণ | ব্যয় |
| বনায়ন | ৪০০কিঃমিঃ | ৯৮০.০০ | ১১২কিঃমিঃ | ২৪২.০০ | -২৮৮ কিঃমিঃ | -৭৩৮.০০ |
| উপজেলা সড়ক বিসি দ্বারা উন্নয়ন | ৯৪০.১৩ কিঃমিঃ | ৭৭৬৬৩.৩৬ | ৯৬৬.৩০ কিঃমিঃ | ৭৭৯২০.২৮ | ২৬.১৭কিঃমিঃ | ২৫৬.৯২ |
| উপজেলা সড়কে ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৯৬৩৯.৮৬ মিঃ | ৬২৪০৮.১৮ | ৯৬৩৫.৫২ মিঃ | ৫৯৩৫৭.৮০ | -৪.৩৪মিঃ | -৩০৫০.৩৮ |
| উপজেলা সড়কে ঘাট নির্মাণ | ২১টি | ৫৭৪.১৯ | ২০টি | ৫৩৫.৮৬ | -১টি | -৩৮.৩৩ |
| সড়ক নিরাপত্তা | ২৮ প্যাক. | ৫৮৮.৪১ | ২৮ প্যাক. | ৫৭১.৬৪ | - | -১৬.৭৭ |
| ইউনিয়ন সড়ক বিসি দ্বারা উন্নয়ন | ৭১.৬২ কিঃমিঃ | ৪৩১৮.৪০ | ৯৯.৯৬ কিঃমিঃ | ৬২৪৬.০৯ | ২৮.৩৪ কিঃমিঃ | ১৯২৭.৬৯ |
| ইউনিয়ন সড়কে ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৮০৪.১৩মিঃ | ৪৩৭০.০৪ | ৯৫১.২৪মিঃ | ৪৪২৭.৮৪ | ১৪৭.১১ মিঃ | ৫৭.৮০ |
| গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ | ৩৫টি | ১৯৩৬.৩৬ | ৩৫টি | ১৯৬৫.৯৫ | | ২৯.৫৯ |
| গ্রামীণ হাট নির্মাণ | ১১টি | ৩৪১.৫৫ | ১২টি | ৩৬২.৩৪ | ১টি | ২০.৭৯ |
| গ্রামীণ সড়ক মেরামত | ১৪০০কিঃমিঃ | ৩৫০০.০০ | ১৪০০কিঃমিঃ | ৪২৩২.৪০ | - | ৭৩২.৪০ |

*উৎসঃ সংশোধিত ১ম ও ২য় ডিপিপি*

দক্ষিণ-পশ্চিম বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন প্রকল্পের ডিপিপির ২য় সংশোধন নিম্নলিখিত যুক্তিসঙ্গত কারণগুলির জন্য করা হয়েছে:

**প্রকল্পের সমাপ্তির সময় বৃদ্ধিঃ**

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটি ডিসেম্বর ২০১৫ এর মধ্যে শেষ হওয়ার কথা ছিল। ডিসেম্বর ২০১৫ পর্যন্ত প্রকল্পের সামগ্রিক ভৌত অগ্রগতি ছিল ৮৯.৫০%। ৬১০টি প্যাকেজের মধ্যে ৪৪৮টি ডিসেম্বর ২০১৫ এর মধ্যে সম্পন্ন হয়েছিল। বাকি ১৬২ প্যাকেজের অগ্রগতি বিভিন্ন পর্যায়ে ছিল। কিছু চুক্তির বাতিল প্রক্রিয়া অধীন ছিল। অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ নতুন নয়টি স্কিম অন্তর্ভুক্তিও সময় বাড়ানোর কারণ। এই সব কারনে, প্রকল্পের মেয়াদ ২ (দুই) বছর বাড়ানো দরকার হয়।

**কাজের পরিধির পরিবর্তনঃ**

ক) যেহেতু প্রকল্পের অনেক রাস্তার অংশ ইতিমধ্যেই অন্যান্য সংস্থার দ্বারা সামাজিক বনায়ন কর্মসূচির মাধ্যমে রোপণ করা হয়েছে, তাই ৪০০ কিলোমিটার বৃক্ষ রোপণের লক্ষ্যমাত্রা কমিয়ে ১১২ কিলোমিটার করা হয়েছে।

খ) কিছু প্যাকেজে প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে চুক্তি মূল্য কম হওয়ায় কিছু টাকা সাশ্রয় হয়। ফলে,; ২য় সংশোধনীতে আরও তিনটি উপজেলা সড়ক ও পাঁচটি ইউনিয়ন সড়কের উন্নয়নের প্রস্তাব করা হয়েছে।

**বৈদেশিক মুদ্রার অবমূল্যায়নঃ**

গত দুই বছরে (২০১৩-২০১৪) BDT এর বিপরীতে YEN-এর ক্রমাগত হ্রাসের কারণে, প্রকল্পের PA টাকা হ্রাস পেয়েছে। এটি ২য় RDPP-তে প্রতিফলিত হয়েছে।

**আন্তঃ খাত সমন্বয়ঃ**

দক্ষিণ-পশ্চিম বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন প্রকল্পের আন্তঃ- খাত সমন্বয় নিম্নলিখিত যুক্তিসঙ্গত কারণগুলির জন্য প্রয়োজন হয়েছে:

- প্রকল্পটি সফলভাবে সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পের মেয়াদ ছয় (৬) মাস বৃদ্ধি ।
- বর্ধিত সময়ের জন্য নতুন বেতন স্কেল অনুযায়ী কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বেতন ও ভাতা খরচ এবং অন্যান্য পরিচালন খরচ সমন্বয় করা।

সারণী-০৫: প্রকল্প বাস্তবায়নকাল

| বাস্তবায়নকাল | শুরুর তারিখ | সমাপ্তির তারিখ |
|---|---|---|
| **মূল** | জানুয়ারি, ২০১০ | ডিসেম্বর ২০১৩ |
| **১ম সংশোধন** | জানুয়ারি, ২০১০ | ডিসেম্বর ২০১৫ |
| **২য় সংশোধন** | জানুয়ারি, ২০১০ | জুন ২০১৮ |

## ১.৭ প্রকল্পের লগ ফ্রেম:

| | সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS) | বস্তু নিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI) | যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV) | গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) |
|---|---|---|---|---|
| লক্ষ্য | উন্নত গ্রামীণ অবকাঠামোর মাধ্যমে বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় ১৪টি জেলায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন। | গুরুত্বপূর্ণ আর্থ-সামাজিক সূচক যেমন GNP, উৎপাদন, সাক্ষরতা ১০% বৃদ্ধি | জাতীয় পরিসংখ্যান সমীক্ষা রিপোর্ট | |
| উদ্দেশ্য | সড়ক যোগাযোগের বিস্তৃত নেটওয়ার্ক ভাল অবস্থায় থাকা। | • মানুষ ও পণ্যের গতিশীলতা বৃদ্ধি<br>• প্রকল্প এলাকার অন্তত ১০ মিলিয়ন মানুষ অর্থনৈতিক এবং সরকারী সেবাগুলিতে (বাজার, স্বাস্থ্য, ব্যাঙ্কিং, শিক্ষা ইত্যাদি) সব মৌসুমে প্রবেশ করতে পারবে।<br>• ট্রাফিক ভলিউম ৫০% বৃদ্ধি (পরিবহন মোড দ্বারা)<br>• মৌলিক পরিষেবাগুলি প্রবেশ করার জন্য প্রয়োজনীয় সময় গড়ে ৫০% কমে যাওয়া। | • প্রভাব এবং প্রভাব মূল্যায়ন<br>• বেনিফিট পর্যবেক্ষণ এবং মূল্যায়ন রিপোর্ট (মধ্য মেয়াদ এবং সমাপ্তি)<br>• BBS এবং অন্যান্য GOB সংস্থা এবং গবেষণা সংস্থাগুলি দ্বারা প্রকাশিত জাতীয় পরিসংখ্যান | • বড় কোনো প্রাকৃতিক দুর্যোগ না হওয়া;<br>• বিনিয়োগ বৃদ্ধি;<br>• অনুকূল সরকারী নীতি;<br>• পরিবর্তনের প্রতি মানুষের ইতিবাচক মনোভাব। |
| আউটপুট | • উপজেলা সড়কের উন্নয়ন<br>• ইউনিয়ন সড়কের উন্নয়ন<br>• উপজেলা সড়কে ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ<br>• ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ<br>• ঘাট নির্মাণ<br>• গ্রোথ সেন্টার উন্নয়ন<br>• WMS এর উন্নয়ন<br>• গ্রামীণ বাজারের উন্নয়ন<br>• রাস্তায় বৃক্ষরোপণ<br>• গ্রামের রাস্তার রক্ষণাবেক্ষণ<br>• স্টেকহোল্ডারদের প্রশিক্ষণ দেওয়া | • উপজেলা সড়ক উন্নয়ন – ৯৬৬.৩ কিমি।<br>• উপজেলা সড়কে-৯৬৩৫.৫২ মিটারে সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা ।<br>• ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন- ৯৯.৯৬ কিমি।<br>• ইউনিয়ন সড়কে -৯৫১.২৭ মিটারে সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা ।<br>• ২০ নম্বর ঘাট নির্মাণ করা ।<br>• ৩৫টি সংখ্যা গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ ।<br>• ১৫ টি WMS নির্মাণ ।<br>• ১২ টি গ্রামীণ বাজার নির্মাণ ।<br>• বৃক্ষরোপণ-১১২ কিমি ।<br>• গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ - ১৪০০ কিমি ।<br>• স্টেকহোল্ডারদের প্রশিক্ষণ দেওয়া-৪৩৪৬৭ টিডি। | • অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদন<br>• আর্থিক বিবৃতি<br>• গুণমান নিয়ন্ত্রণ প্রতিবেদন<br>• IMED রিপোর্ট<br>• প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন | • রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ভাল ব্যবস্থাপনা সিস্টেম থাকা;<br>• রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পর্যাপ্ত তহবিলের নিয়মিত বরাদ্দ;<br>• বড় কোনো প্রাকৃতিক দুর্যোগ না হওয়া;<br>• নির্মাণ সামগ্রী/ সরঞ্জামের দাম স্থিতিশীল থাকে;<br>• পরামর্শদাতাদের সময়মত নিয়োগ। |
| ইনপুট | উপজেলা ও ইউনিয়নের রাস্তা ও কাঠামো নির্মাণ, বৃক্ষরোপণ, গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ, গ্রোথ সেন্টারের উন্নয়ন, গ্রামীণ বাজার, | • প্রকল্প তহবিল বরাদ্দ এবং বিতরণ রেকর্ড<br>• স্টাফ উন্নয়ন রেকর্ড | • প্রকল্প রেকর্ডের যাচাইকরণ<br>• ADP বরাদ্দ<br>• IMED রিপোর্ট | • সময়মত এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ;<br>• প্রকল্প কার্যক্রমের ভাল |

| | সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS) | বস্তু নিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI) | যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV) | গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) |
|---|---|---|---|---|
| | যানবাহন ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য বরাদ্দ ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা । প্রকল্পের জন্য সংশ্লিষ্ট এলজিইডি কর্মকর্তা, কর্মী, পরামর্শক কাজ করবে। | | | এবং কার্যকর ব্যবস্থাপনা। |

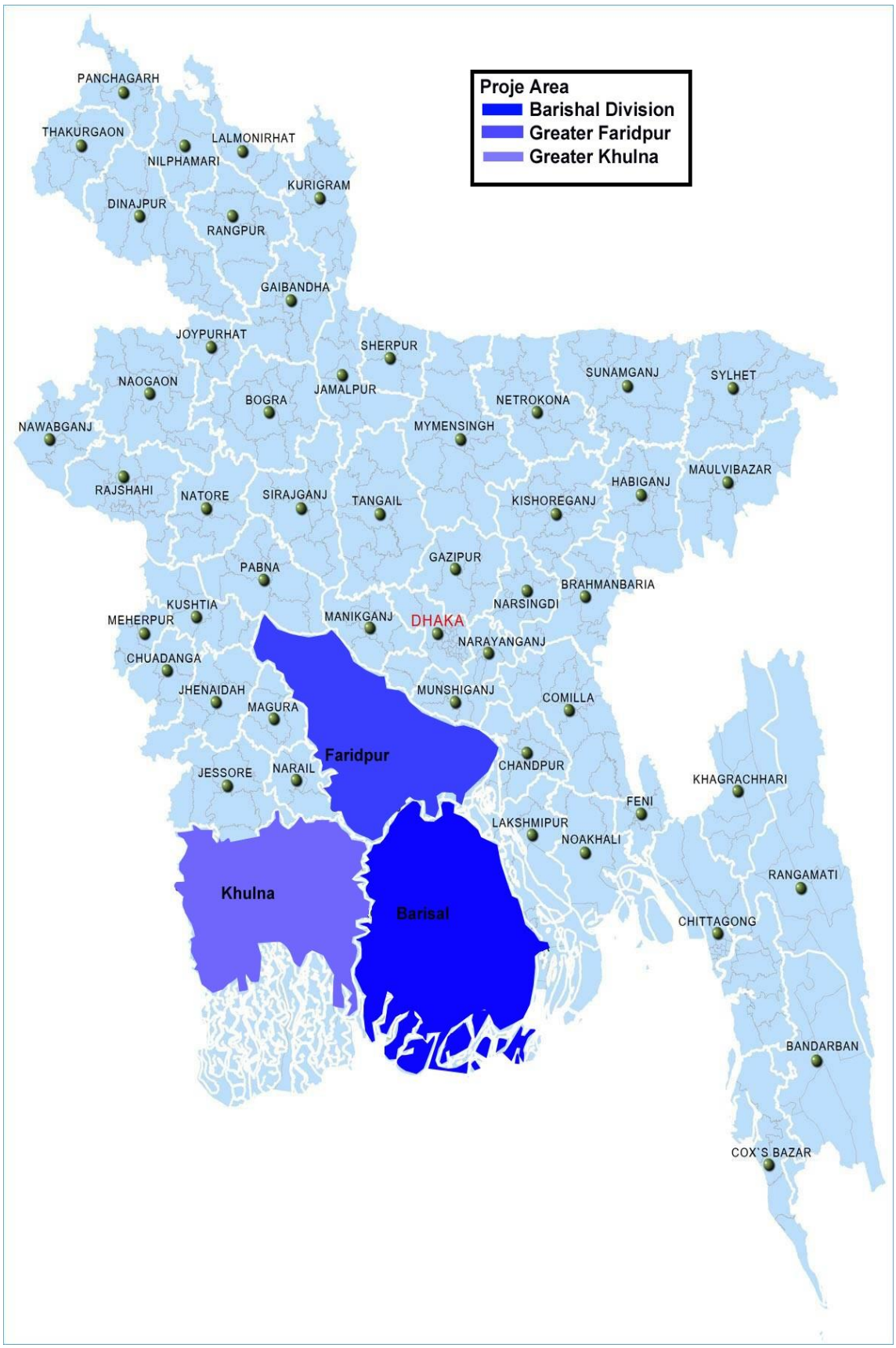
## ১.৮ টেকসই পরিকল্পনা

প্রতিটি প্রকল্পের প্রকল্প কার্যক্রম শেষ হওয়ার পর কার্যক্রমগুলো চলমান রাখা এবং প্রকল্প কার্যক্রমের স্থায়ীত্বশিলতা একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এর জন্য এক্সিট প্ল্যান এবং কিভাবে প্রকল্পের কার্যক্রমগুলো স্থায়ীত্বশীল হবে এর জন্য আগেই পরিকল্পনা করে রাখতে হয়। তা না হলে উন্নয়নের স্থায়ীত্বশিলতাও বজায় থাকে না। প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপিতে প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ/ প্রকল্পের অর্জনসমূহ টেকসইকরণের জন্য কোন Exit Plan প্রদান করা হয়েছে, ডিপিপিতে (অনুচ্ছেদ-২৯) উল্লেখ আছে প্রকল্পর সমাপ্তির পর এলজিইডি সকল সড়ক ও ভৌত অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করবে, ডিপিপির অনুচ্ছেদ-১৪ এর গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ বাজারের উন্নয়ন অংশে উল্লেখ আছে, বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটিকে গ্রামীণ বাজার ব্যবস্থাপনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য দায়িত্ব বুঝিয়ে দেওয়া হবে, তাঁরা বাজারের ভৌত ও আর্থিক রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং ডিপিপির অনুচ্ছেদ-১৪ এর বনায়ন অংশে উল্লেখ আছে, সংশ্লিষ্ট ইউনিয়ন পরিষদের মাধ্যমে সাড়কের দুই পাশে বসবাসরত নিঃস্ব ও বিধবা মহিলারা দ্বারা গঠিত এলসিএস সদস্যরা সড়কের দুই পাশের বনায়ন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করবে।

## ১.৯ মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান

প্রকল্পটি বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলের ০৩ (তিন)টি প্রশাসনিক বিভাগের ১৪টি জেলার অধীনে ৯৪টি উপজেলায় বাস্তবায়িত হয়েছে। বিভাগগুলো হলো বরিশাল, ঢাকা ও খুলনা। প্রকল্পের অবস্থানগুলি নিম্নে প্রদত্ত মানচিত্রে দেখানো হয়েছে (চিত্র-০১)। ৯৪টি উপজেলার মধ্যে ৪০টি (৪৩%) বরিশাল বিভাগে, ২৮টি (৩০%) ঢাকা বিভাগে এবং ২৬টি (২৭%) খুলনা বিভাগে অবস্থিত।

(চিত্র-০১: প্রকল্প এলাকার মানচিত্র)



# দ্বিতীয় অধ্যায়
# প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্যপদ্ধতি

**২.১ প্রভাব মূল্যায়নে পরামর্শক ফার্মের কার্যপরিধি (ToR)**

প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করার জন্য টার্মস অফ রেফারেন্স-এ উল্লিখিত কর্মপরিধির আলোকে ফলাফলসমূহ অন্তর্ভুক্ত করে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হবে।

১. প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থা, অর্থায়নের বিষয় ইত্যাদি সকল প্রযোজ্য তথ্য) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

২. প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় ও বিস্তারিত অঙ্গিভত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;

৩. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৪. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগীর গাইডলাইন ইত্যাদি) এবং প্রকল্প দলিল উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে তুলনামূলক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৫. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ ( টেকসই পরিকল্পনা) আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৬. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BOQ/TOR, গুনগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে তুলনামূলক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৭. প্রকল্পের ঝুঁকি অর্থাৎ বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন অর্থায়নে বিলম্ব, বাস্তবায়নে পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৮. প্রকল্প অনুমোদন সংশোধন (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য- উপাত্তের পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৯. উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা ( যদি থাকে) কর্তৃক চুক্তি স্বাক্ষর, চুক্তির শর্ত, ক্রয় প্রস্তাব প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধে সম্মতি ও বিভন্ন মিশন এর সুপারিশ ইত্যাদিও তথ্য- উপাত্তভিত্তিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

১০. প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান;

১১. প্রকল্পের উদ্দেশ্য লক্ষ্য, প্রকল্পের কার্যক্রম, বাস্তবায়নয় পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ঝুঁকি, মেয়াদ,ব্যয়, অর্জন ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে একটি SWOT ANALYSIS;

১২. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে ও জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপনা করবে। জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে চুড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে;

১৩. প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতি তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

১৪. প্রকল্পটির বছর ভিত্তিক ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট হয়েছে কিনা, অডিট আপত্তি আছে কিনা, থাকলে কয়টি, বিবরন কি, জড়িত অর্থের পরিমান ইত্যাদি বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ ও পর্যালোচনা।

১৫. কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলি।

## ২.২ সমীক্ষার কর্মপদ্ধতি

গবেষণা পদ্ধতিটি পরিমাণগত (quantitative) এবং গুণগত (qualitative) এ দু'ভাগে পরিচালনা করা হয়েছে। পরিমাণগত জরিপের মাধ্যমে প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামো ও বনায়ন কার্যক্রম বাস্তবায়নের ফলে উপকারভোগী পর্যায়ে যে প্রভাব পরিলক্ষিত হয়েছে বা হচ্ছে তা নিরূপণ করা হয়েছে। আর গুণগত অনুসন্ধানের দ্বারা জীবনমান উন্নয়নে বর্তমান অবস্থা ও ভৌত অবকাঠামোসমূহের কার্যকারিতা যাচাই করা হবে এবং সচেতন ব্যক্তিবর্গ ও প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট হতে প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য ও মতামত গ্রহণ করা হয়েছে।

## ২.৩ পরিমাণগত বিশ্লেষণ (Quantitative Analysis)

প্রকল্প এলাকাটি বরিশাল বিভাগের ৬ টি জেলার (বরিশাল, ভোলা,ঝালকাটি, পিরোজপুর, বরগুনা, পটুয়াখালী) ৪২ টি উপজেলায়; ঢাকা বিভাগের ৫ টি জেলার (ফরিদপুর, মাদারীপুর, রাজবাড়ী, গোপালগঞ্জ,শরীয়তপুর ) ২৯ টি উপজেলায় এবং খুলনা বিভাগের ৩ টিজেলার (বাগেরহাট, খুলনা, সাতক্ষীরা) ২৫ টি উপজেলায় অবস্থিত। অত্র ৯৬ টি উপজেলাগুলোর জনগোষ্ঠী প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বিভিন্ন আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ডে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে সম্পৃক্ত হয়েছেন এবং তাদেরকে সুবিধাভোগী বিবেচনা করে প্রতিনিধিত্ব মূলক নমুনা নির্বাচন করা হয়েছে।

## ২.৪ নমুনার আকার নির্ধারণ (Sample size determination)

নিম্নোক্ত নির্বাচন পদ্ধতি মোতাবেক প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্য নমুনার আকার নির্ধারণ করা হয়েছে।

Where,

n= নমুনারআকার

Z= Confidence level in standard error units. at 95% confidence level, Z=1.96

e= Maximum allowance for errors between the true proportion and the sample proportion; e= 4%=0.04

p=৫০% (অনুমান করা হয়েছে যে, প্রকল্প এলাকায় মোট জনসংখ্যার অর্থাৎ মোটPopulation এর ৫০% প্রকল্পটির মাধ্যমে আর্থ-সামাজিকভাবে উপকৃত হবেন।) অর্থাৎ p =০.৫০

q=1-p=0.5

de= design effect is assumed to be 1.75

উপরের অনুমান ব্যবহার করে,

সুতরাং, ধরে নেওয়া হলো নমুনার আকার,n=1,050.44

যদি অ-প্রতিক্রিয়া ১০% বলে ধরে নেওয়া হয়। তখন নমুনার আকার হবে ১১৫৬। কাজের সুবিধার জন্য নমুনার আকার নেয়া হয়েছে ১২০০ টি। উল্লেখিত নমুনায়নে বেশ কিছু কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে যার মধ্যে রয়েছে সার্ভে প্রশ্নমালা যার মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার মধ্যে প্রকল্পভূক্ত খানা সমূহের মধ্যে থেকে প্রকল্পভূক্ত সুনির্দিষ্ট উপকারভোগী জরীপ করা হয়। সুনির্দিষ্ট প্রতিনিধিত্বমূলক খানা জরীপে "দৈবচায়িত নমুনায়ন" পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। সংলগ্নীতে প্রদত্ত সার্ভে প্রশ্নমালা/চেকলিষ্ট (আইএমইডি কর্তৃক অনুমোদন স্বাপেক্ষে) উক্ত সার্ভে কার্যক্রমে ব্যবহার করা হয়। নমুনায়নের সর্বমোট আকার ১২০০টি হিসেব করে উক্ত নমুনায়নে ০৩ বিভাগের ১৪ টি জেলার মধ্যে নিম্নে (সারণি - ০৬) এ উল্লেখিত বিভাজন অনুযায়ী বিভাজিত করা হয়েছে।

সারণী -০৬ : প্রকল্পভিত্তিক নমুনায়িত উপজেলা

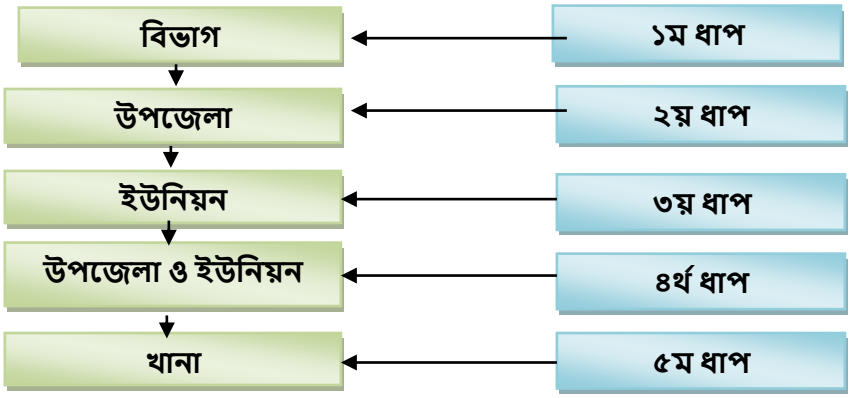
| প্রকল্পভূক্ত জেলা | প্রকল্পভূক্ত উপজেলা | নমুনায়িত উপজেলা |
|---|---|---|
| বরিশাল | বরিশাল সদর, বাবুগঞ্জ, বাকেরগঞ্জ, বানারীপাড়া, মেহেন্দিগঞ্জ, হিজলা, গৌরনদী, উজিরপুর, আগৈলঝাড়া, মুলাদি | বাবুগঞ্জ |
| ভোলা | ভোলা সদর, দৌলতখান, তজুমদ্দিন, বোরহানউদ্দিন, লালমোহন, চরফ্যাশন, মনপুরা | ভোলা সদর |
| ঝালকাটি | ঝালকাটি সদর, নলছিটি, রাজাপুর, খানথালিয়া | - |
| পিরোজপুর | পিরোজপুর সদর, নাজিরপুর, ভান্ডারিয়া, নেছারাবাদ, কাউখালী, মঠবাড়িয়া, জিয়ানগর | - |
| বরগুনা | বরগুনা সদর, আমতলী, বেতাগী, বামনা, পাথরঘাটা, তালতলী | আমতলী |
| পটুয়াখালী | পটুয়াখালী সদর, কোলাপাড়া, বাউফল, গোলচিপা, মির্জাগঞ্জ, দশমিনা, দুমকি, রাঙ্গাবালি | বাউফল |
| ফরিদপুর | ফরিদপুর সদর, আলফাডাঙ্গা, ভাঙ্গা, বোয়ালমারী, চারভদ্রসন, মধুখালী, নগরকান্দা, সদরপুর, সালথা | ফরিদপুর সদর |
| মাদারীপুর | মাদারীপুর সদর, কালকিনি, রাজোইর, শিবচর | মাদারীপুর সদর |
| রাজবাড়ী | রাজবাড়ী সদর, বালিয়াকান্দি, পাংশা, গোয়ালুন্দা, কালুখালী | - |
| গোপালগঞ্জ | গোপালগঞ্জ সদর, কাশিয়ানী, কোটালীপাড়া, মুকসুদপুর, টুঙ্গিপাড়া | |
| শরীয়তপুর | শরীয়তপুর সদর, ভেদরগঞ্জ, ডামুড্যা, গোসাইরহাট, নড়িয়া,জাঞ্জিরা | জাঞ্জিরা |
| বাগেরহাট | বাগেরহাট সদর, ফকিরহাট , কচুয়া, চিতলমারী, মোরেলগঞ্জ, মোল্লারহাট, স্বরণখোলা, রামপাল, মংলা | বাগেরহাট সদর |
| খুলনা | রূপশা, দিঘোলিয়া, ফুলতলা, তেরোখাদা, ডুমুরিইয়া, বটিয়াঘাটা, দাকোপে, পাইকগাছা, কইরা | রূপশা |
| সাতক্ষীরা | সাতক্ষীরা সদর, কলারোয়া, আশাশুনি, টালা, দেবহাটা, কালীগঞ্জ, শ্যামনগর | সাতক্ষীরা সদর |

## ২.৫ গুণগত বিশ্লেষণ (Qualitative Analysis)

গুণগত গবেষণার ক্ষেত্রে নমুনায়নের পদ্ধতি এবং নমুনার আকার নির্ধারণ একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। অনেক গবেষক গুণগত গবেষণার ক্ষেত্রে সর্বোচচ ভিন্নতা নমুনায়ন পদ্ধতি (Maximum Variation Sampling) অনুসরন করেন। সর্বোচচ ভিন্নতা নমুনায়ন পদ্ধতি হল এমন পদ্ধতি যেখানে সমগ্রিকের তালিকা পাওয়া যায় না এবং সমগ্রক ভৌগলিকভাবে বিস্তৃত, কিন্তু প্রত্যাশিত বৈশিষ্ট্যের একক বিদ্যমান। এরুপ সমগ্রক থেকে প্রত্যাশিত বৈশিষ্ট্যের নমুনা একক একটি একটি করে উদ্দেশ্যমূলক ভাবে (purposively)নির্বাচন করা হয়।

## ২.৬ নমুনায়নের আকার গণনা

নমুনা আকার ও নমুনা বন্টন: প্রকল্পে মোট ৩টি বিভাগ (বরিশাল, ঢাকা এবং খুলনা) রয়েছে। বরিশাল বিভাগে ৪২ টি উপজেলা রয়েছে, যেখানে ঢাকা ও খুলনা বিভাগ যথাক্রমে ২৯ এবং ২৫টি। সেজন্য, আনুপাতিক নমুনা নীতির ভিত্তিতে বরিশাল বিভাগ থেকে ০৪ (চার)টি উপজেলা এবং ঢাকা ও খুলনা বিভাগ থেকে ০৩ (তিনটি) করে উপজেলা নির্বাচন করা হয়েছে। এভাবে মোট নমুনা উপজেলার সংখ্যা হবে ১০টি। নমুনা উপজেলাগুলো দৈবচায়িত ভাবে নির্বাচন করা হয়েছে যাতে প্রতিটি জেলা থেকে একটির বেশি উপজেলা হতে না পারে। আবার, নির্বাচিত প্রতিটি উপজেলা থেকে, ২টি ইউনিয়ন দৈবচায়িত ভাবে নির্বাচন করা হয়, যেখান থেকে ২টি রাস্তা নির্বাচন করা হয়। এইভাবে, মোট ১০X২X২=৪০ টি রাস্তা জরিপ করা হয়েছে । শেষ পর্যায় হল খানার নির্বাচন। নির্বাচিত প্রতিটি রাস্তার প্রভাব এলাকা থেকে ৩০টি খানা দৈবচায়িত ভাবে নির্বাচন করা হয়েছে। এই পদ্ধতিটি আমাদের মোট পরিবারের নমুনা দেবে: ৪০X৩০=১,২০০।




চিত্র ০২: নমুনা নির্বাচনের ধাপ সমূহ

সর্বমোট ১২০০ টি নমুনাকে সমান ভাবে ১০ টি উপজেলায় বন্টন করা হয়েছে । এতে প্রতিটি উপজেলার নমুনার আকার হল ১২০ টি করে। নিম্নে (সারণি - ০৭) এ খানার নমুনার আকার উপজেলা ভিত্তিক বন্টন দেখানো হয়েছে।

সারণী - ০৭: খানার নমুনার আকার

| জেলা | সমীক্ষার জন্যনির্বাচিতউপজেলা | নমুনাআকার | সমীক্ষার জন্য নির্বাচিত সড়ক | সমীক্ষার জন্য নির্বাচিত গ্রামীণ বাজার/ গ্রোথ সেন্টার | সমীক্ষার জন্যনির্বাচিত ঘাট |
|---|---|---|---|---|---|
| বরিশাল | বাবুগঞ্জ | ১২০ | ৪ | ১ | |
| ভোলা | ভোলা সদর | ১২০ | ৪ | ১ | |
| বরগুনা | আমতলী | ১২০ | ৪ | ১ | |
| পটুয়াখালী | বাউফল | ১২০ | ৪ | ১ | ১ |
| ফরিদপুর | ফরিদপুর সদর | ১২০ | ৪ | ১ | |
| মাদারীপুর | মাদারীপুর সদর | ১২০ | ৪ | ১ | ১ |
| শরীয়তপুর | জাঞ্জিরা | ১২০ | ৪ | ১ | |
| বাগেরহাট | বাগেরহাট সদর | ১২০ | ৪ | ১ | |
| খুলনা | রূপশা | ১২০ | ৪ | ১ | ১ |
| সাতক্ষীরা | সাতক্ষীরা সদর | ১২০ | ৪ | ১ | |
| **মোট** | **১০** | ১২০০ | **৪০** | **১০** | **৩** |

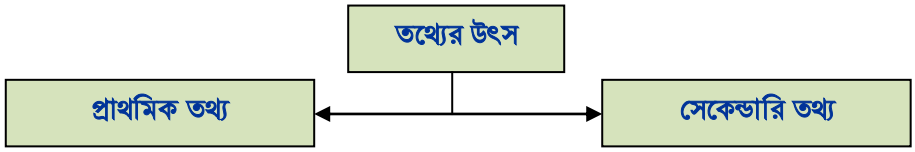
## ২.৭ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ প্রদান

পরামর্শক ফার্ম কর্তৃক যথাযথ নিয়োগ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে ১৮ জন তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ প্রদান করা হয়। প্রশ্নাবলী ও প্রারম্ভিক প্রতিবেদন আইএমইডি কর্তৃক অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহকারীদের ০২ দিনের প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে।

চিত্র-০৩: সিআরডিএস অফিসে তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান

## ২.৮ তথ্যের উৎস চিহ্নিতকরণ

সমীক্ষা কাজটি সফলভাবে করার জন্য প্রাইমারি তথ্য ও সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাথমিক তথ্যের জন্য প্রশ্নমালার সাহায্যে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।




সেকেন্ডারি তথ্যের মূল উৎস হচ্ছে এলজিইডি, কৃষি সম্প্রসারণ অধিদপ্তর,মৎস্য অধিদপ্তর, পরিসংখ্যান ব্যুরো, আইএমইডি এবং অন্যান্য সংস্থা যারা এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করেছেন।

## ২.৯ মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প এর মাধ্যমে যোগাযোগ, অবকাঠামো নির্মাণ ও জীবনমান উন্নয়নে স্কীম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। উক্ত বাস্তবায়নে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস- সদর দপ্তর, জেলা প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস, নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তর, উপজেলা প্রকল্প ব্যবস্থপনা অফিস ও উপজেলা প্রকৌশলীর দপ্তরের সমন্বয়ে করা হয়। সেক্ষেত্রে মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে তথ্য সংগ্রহের অন্যতম উপায় হিসেবে প্রকল্প সম্পর্কে জ্ঞাত স্টেকহোল্ডার তথা প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক, উপ-প্রকল্প পরিচালক; নির্বাহী প্রকৌশলী, উপপরিচালক (কৃষি সম্প্রসারণ), জেলা প্রাণিসম্পদ কর্মকর্তা, জেলা মৎস্য কর্মকর্তা, উপজেলা কৃষি অফিসার, নির্বাহী প্রকৌশলী ওউপজেলা প্রকৌশলীগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। সমীক্ষার সময়ের সীমাবদ্ধতা, প্রকল্পের অবস্থানের বিস্তৃতি ইত্যাদি বিবেচনা করে সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকার প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা হিসেবে ১৪ টি জেলার নির্বাচিত ১০ টি উপজেলার মধ্য থেকে মোট ৪০ জনের নির্ধারিত প্রশ্নমালার (সংযোজনী-০৩) মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

## ২.১০ স্থানীয় জনগোষ্ঠীর আর্থ-সামাজিক অবস্থা জরিপ

নির্ধারিত প্রশ্নমালার (সংযোজনী -০১) মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় জনগণের স্বঃ কর্মসংস্থান, আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন, জীবনযাত্রার মান পরিবর্তন পর্যবেক্ষণ এবং জরীপ করা হয়েছে।

## ২.১১ ট্রাফিক ও রাস্তার পাশের দোকানের জরিপ

নির্ধারিত প্রশ্নমালার (সংযোজনী-৬) মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে উপজেলা, ইউনিয়ন ও গ্রামীণ সড়ক নির্মাণ পরবর্তী অবস্থা নিরুপণের লক্ষ্যে মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি এবং যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধির তথ্য রাস্তার পাশের দোকানের জরিপ ও সড়ক ব্যবহারকারীগণের নিকট থেকে মতামত জরীপের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। নির্বাচিত ১০টি রাস্তায় ২ দিন ১৫ ঘন্টা ধরে ট্রাফিক জরিপ করা হয়েছে।

### ২.১২ ভৌত অবকাঠামো জরিপ

নির্ধারিত প্রশ্নমালার (সংযোজনী -৮) মাধ্যমে প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রকল্পে ভৌত অবকাঠামোর গুণগতমান নিরুপণের লক্ষ্যে মাঠ পর্যায় নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়েছে।

### ২.১৩ ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

নির্ধারিত প্রশ্নমালার (সংযোজনী-৪) মাধ্যমে মালামাল ক্রয় ও সেবা ক্রয় কার্যক্রম, দরপত্র এবং কার্যাদেশ প্রদান পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।

### ২.১৪ ফোকাস গ্রুপ আলোচনা

বিভিন্ন তথ্য সংগ্রহের জন্য মাঠ পর্যায়ে নির্বাচিত প্রতি উপজেলা থেকে ১টি করে মোট ১০টি এফজিডি এর আয়োজন করা হবে।আলোচনায় উপজেলা প্রকল্প সমন্বয়কারী,এলসিএস প্রতিনিধি,মহিলা প্রতিনিধি,অত্র এলাকার জনপ্রতিনিধি এবং প্রকল্পের সাধারণ উপকারভোগীগণ অংশ গ্রহণ করেন।

### ২.১৫ কেস স্টাডি

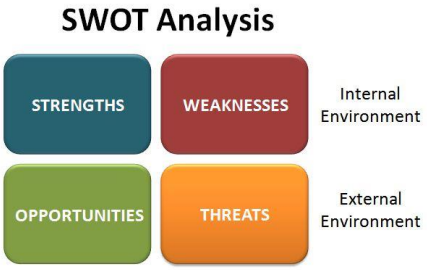
প্রকল্প এলাকা থেকে প্রভাব সম্পর্কিত বিষয় প্রকল্পের সুফলভোগীদের মধ্য থেকে চারটা কেস স্টাডি করা হয় | এর মাঝে রাস্তা ব্যবহারকারী গ্রামবাসীদের ,হাট-বাজার গ্রট সেন্টারের উপর প্রভাব এবং প্রশিক্ষণ প্রাপ্ত সুফলভোগীদের সম্পর্কিত কেস স্টাডি করা হয়। কেস স্টাডি সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ করার জন্য তথ্য সংগ্রহকারী দের আলাদাভাবে প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে।

### ২.১৬ সমীক্ষার পরিকল্পনা

নমুনায়িত উপজেলার অধীনে প্রকল্প এলাকার মাঠ পর্যায়ের কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী সমীক্ষা কাজটি সম্পন্ন করা হয়। প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রকল্পের বেজলাইন প্রতিবেদন সাথে তুলনা করা দেখা হয়েছে। পরামর্শক দল মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহকারীদের কাজ পরিদর্শন, সাক্ষাৎকার গ্রহণ, সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহ এবং প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করেন।

### ২.১৭ SWOT বিশ্লেষণের

প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে কোন প্রকল্প, উদ্যোগ অথবা সংস্থার ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনা পাওয়া যায়। উক্ত প্রকল্পের বর্তমান সবলদিক ও দুর্বলদিক বিশ্লেষণ করে ভবিষ্যতে যে ঝুঁকি ও সুযোগ আছে তার পূর্বাভাস পাওয়া যাবে। প্রকল্পের (SWOT) বিশ্লেষণ সংমিশ্রণটির অর্থ দাড়ায়:




S= সবলদিক (Strength)
W= দুর্বলদিক (Weaknesses)
O= সুযোগ (Opportunities)
T= ঝুঁকি (Threats)

সবলদিক অভ্যন্তরীণ ইতিবাচক দিকগুলো বিশ্লেষণ করে, যা প্রকল্পটিকে পুনর্বাসনে সাহায্য করবে। দুর্বলদিক অর্থ হচ্ছে অভ্যন্তরীণ কার্যকলাপের নেতিবাচক দৃষ্টিভঙ্গি। সুযোগ হলো বহিরাগত ইতিবাচক দিকগুলো চিহ্নিত করা, যাতে স্পর্শকাতর দিকগুলো অতিক্রম করা যায়। ঝুঁকি হলো ভবিষ্যতে বহিরাগত নেতিবাচক কারণগুলো চিহ্নিত করা, যা প্রকল্পের বিভিন্ন কর্মকান্ড স্থায়ীকরণে ঝুঁকির পূনরাবৃত্তি মোকাবেলায় সহায়তা করে।

পরিদর্শন করা রাস্তাগুলির SWOT বিশ্লেষণের মাধ্যমে নির্মিত বা উন্নয়নকৃত রাস্তাগুলির সবলতা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা এবং ঝুকি বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং ফলাফলগুলি রেকর্ড করা হয়েছে।

**২.১৮ সংগৃহীত তথ্যের ব্যবস্থাপনা ও পরিসংখ্যানিক বিশ্লেষণ**

প্রাথমিকভাবে প্রয়োজনীয় পরীক্ষা-নিরীক্ষা শেষে সংগৃহীত তথ্যাদি MS ACCESS-সফটওয়ারের মাধ্যমে কম্পিউটারে ডেটা এন্ট্রি করা হয় এবং SPSS সফটওয়ারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ (Analysis) করা হয়। সংগৃহীত তথ্যাদির পরিসংখ্যানিক বিশ্লেষণ শেষে প্রাপ্ত ফলাফল প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

**২.১৯ প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা**

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রমের প্রারম্ভিক প্রতিবেদন পেশ করার পর কারিগরি ও স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোদন ক্রমে মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ শুরু করা হয় । সমীক্ষাটির কর্ম পরিকল্পনা ও সম্পাদিত কাজ নিম্নে দেওয়া হলঃ

## সমীক্ষারকর্ম পরিকল্পনা

| ক্র: নং | কার্যাবলী | মাস | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | জানুয়ারী-২২ | | | | ফেব্রুয়ারী-২২ | | | | মার্চ- ২২ | | | | এপ্রিল -২২ | | | |
| | | সপ্তাহ | | | | সপ্তাহ | | | | সপ্তাহ | | | | সপ্তাহ | | | |
| | | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ১ | ২ | ৩ | ৪ |
| ক | চুক্তিস্বাক্ষর | | | | | | | | | | | | | | | | |
| খ | প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও উপস্থাপন | | | | | | | | | | | | | | | | |
| গ | প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের উপর টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ঘ | প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের উপর স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ঙ | তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| চ | বাস্তব পর্যবেক্ষণ, মাঠপর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ ও কার্যক্রম পরিদর্শন | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ছ | ডাটাকোডিং, ডাটাএন্ট্রি, ভেরিফিকেশন, ডাটাপ্রসেসিং, ডাটা এনালাইসিস ও ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত | | | | | | | | | | | | | | | | |
| জ | ১ম খসড়া প্রতিবেদনের উপর টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ঝ | ১ম খসড়া প্রতিবেদনের উপর স্টিয়ারিংকমিটিকর্তৃক পর্যালোচনা | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ঞ | ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত ও জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালায় চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ট | টেকনিক্যাল/স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক খসড়া চূড়ান্ত প্রতিবেদন পর্যালোচনা | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ঠ | চূড়ান্ত প্রতিবেদন ইংরেজিতে অনুবাদকরণ ও দাখিল | | | | | | | | | | | | | | | | |

# তৃতীয় অধ্যায়
# ফলাফল পর্যালোচনা

## ৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি

### ৩.১.১ সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির বরাদ্দ এবং ব্যয় পর্যালোচনা

সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির বরাদ্দ এবং অগ্রগতি সারণি হতে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় আরএডিপি'তে জিওবি খাতে ৫৬১০৩.২৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। এর মধ্যে অবমুক্ত করা হয়েছে ৫৬১০৩.২৯ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ৫৬১০৩.২১ লক্ষ টাকা। ফলে প্রকল্পের জিওবি খাতে অব্যয়িত টাকা সাকারি কোষাগারে সমর্পন করা হয়েছে। পিএ খাতে বরাদ্দ ছিল ১১২৬৯১.৭৯ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ১০৮৭৩০.৯০ লক্ষ টাকা। এছাড়া আরডিপিপি'র বরাদ্দ থেকে ৩৯৬০.৯৮ (২.৩৫%) লক্ষ টাকা কম ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ অর্থবছর পর্যন্ত অর্থ বরাদ্দের সাথে ব্যয় ও অগ্রগতি সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল, প্রকল্পের অর্থছাড়ে কোন বিলম্ব হয় নি। ১ম বছরের বরাদ্দ ২.২৬%এবং ভৌত কাজের অগ্রগতিও ২.২৬%। দ্বিতীয় বছরে আর্থিক অগ্রগতি ১১.৪১%। কিন্তু আর্থিক বরাদ্দ ১২.০১%। ২০১২-১৩ ও ২০১৪-১৫ সালে সবচে বেশি কাজ বাস্তবায়ন হয়, যথাক্রমে ২০.৬৯% ও ২২.৪২% (সারণী-০৮) ।

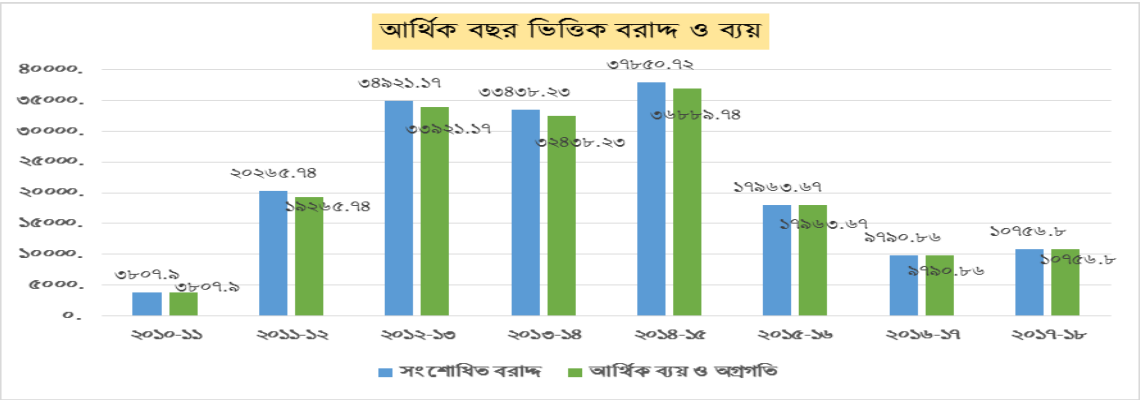
সারণী-০৮: প্রকল্পের অনুকূলে বছর ওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয়

(লক্ষ টাকা)

| আর্থিক বছর | ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ | | | | টাকা অবমুক্তি | আর্থিক ব্যয় ও অগ্রগতি | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | মোট | টাকা | পিএ | ভৌত (%) | | মোট | টাকা | পিএ | আর্থিক (%) |
| ২০১০-১১ | ৩৮০৭.৯০ | ১৩০৯.৯৬ | ২৪৯৭.৯৪ | ২.২৬ | ১৩০৯.৯৬ | ৩৮০৭.৯০ | ১৩০৯.৯৬ | ২৪৯৭.৯৪ | ২.২৬% |
| ২০১১-১২ | ২০২৬৫.৭৪ | ৩০১৮.৩২ | ১৭২৪৭.৪২ | ১২.০১ | ৩০১৮.৩২ | ১৯২৬৫.৭৪ | ৩০১৮.৩২ | ১৬২৪৭.৪২ | ১১.৪১% |
| ২০১২-১৩ | ৩৪৯২১.১৭ | ৫১৭৫.৩৫ | ২৯৭৪৫.৮২ | ২০.৬৯ | ৫১৭৫.৩৫ | ৩৩৯২১.১৭ | ৫১৭৫.৩৫ | ২৮৭৪৫.৮২ | ২০.১০% |
| ২০১৩-১৪ | ৩৩৪৩৮.২৩ | ৫৪৬৬.৫৮ | ২৭৯৭১.৬৫ | ১৯.৮১ | ৫৪৬৬.৫৮ | ৩২৪৩৮.২৩ | ৫৪৬৭.০২ | ২৬৯৭১.২১ | ১৯.২২% |
| ২০১৪-১৫ | ৩৭৮৫০.৭২ | ১২৯৯৯.৫১ | ২৪৮৫১.২১ | ২২.৪২ | ১২৯৯৯.৫১ | ৩৬৮৮৯.৭৪ | ১২৯৯৯.৫৮ | ২৩৮৯০.১৬ | ২১.৮৫% |
| ২০১৫-১৬ | ১৭৯৬৩.৬৭ | ৭৯৯৯.৮৬ | ৯৯৬৩.৮১ | ১০.৬৪ | ৭৯৯৯.৮৬ | ১৭৯৬৩.৬৭ | ৭৯৯৯.৮৬ | ৯৯৬৩.৮১ | ১০.৬৪% |
| ২০১৬-১৭ | ৯৭৯০.৮৬ | ৯৩৯৭.৭৪ | ৪১১.১২ | ৫.৮০ | ৯৩৭৯.৭৪ | ৯৭৯০.৮৬ | ৯৩৯৭.৭৪ | ৪১১.১২ | ৫.৮০% |
| ২০১৭-১৮ | ১০৭৫৬.৮০ | ১০৭৫৩.৯৮ | ২.৮২ | ৬.৩৭ | ১০৭৫৩.৯৮ | ১০৭৫৬.৮০ | ১০৭৫৩.৯৮ | ৩.৪২ | ৬.৩৭% |
| **সর্বমোট** | **১৬৮৭৯৫.০৯** | **৫৬১০৩.২৯** | **১১২৬৯১.৭৯** | **১০০** | **৫৬১০৩.২৯** | **১৬৪৮৩৪.১১** | **৫৬১০৩.২১** | **১০৮৭৩০.৯০** | **৯৭.৬৫%** |

উৎস: প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, সেপ্টেম্বর/২০১৮, এলজিইডি

চিত্র-০৪: সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির বরাদ্দ এবং অগ্রগতি



### ৩.১.২ প্রকল্পেরঅঙ্গভিত্তিক পরিকল্পনা ও প্রকৃত বাস্তবায়ন

প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গ সমূহের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি পিসিআর অনুসারে নিম্নের সারণি - ০৯ এ দেয়া হলো।

সারণী-০৯: প্রকল্পেরঅঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি

| ক্রঃনং | কার্যক্রমসমূহ | একক | আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা | | প্রকৃত বাস্তবায়ন | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | আর্থিক | বাস্তব | আর্থিক | বাস্তব | % |
| ১ | কর্মকর্তাদের বেতন | সংখ্যা | ৬৭৬. | ৪২ | ৫৯০.৭৯ | ৪২ | ১০০% |
| ২ | প্রতিষ্ঠার খরচ | সংখ্যা | ৭০১.৯২ | ৯৪ | ৬২৯.৩১ | ৯৪ | ১০০% |
| ৩ | ভাতাদি | সংখ্যা | ১১৫৯.৬২ | ১৩৬ | ১১৪৭.১৪ | ১৩৬ | ১০০% |
| ৪ | সরবরাহ ও সেবা | থোক | ২৪২০.৭৪ | থোক | ২৪২০.৭২ | থোক | - |
| ৫ | সার্ভে ও টেস্টিং | | ১০২.১৩ | থোক | ১০২.১৩ | থোক | - |
| ৬ | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | এম এম | ৩৪৩০. | ২২৯৩ | ৩৪১৮.৯৭ | ১৩১৮ | ৫৭% |
| ৭ | বেইজলাইন স্টাডি | টি | ৩৭.৫ | ১ | ৩৭.৫ | ১ | ১০০% |
| ৮ | মরফোলজিক্যাল ও হাইড্রোলজিক্যাল স্টাডি কনসালটেন্ট | এম এম | ১৩০.০০ | ২২ | ১৩০.০০ | ২২ | ১০০% |
| ৯ | প্রশিক্ষণ ব্যয় (এনজিও দ্বারা প্রশিক্ষণসহ) | | ৮০৫.৬৬ | থোক | ৭৭১.৩৬ | ৪৩৪৬৭ দিন | - |
| ১০ | মেরামত, সংরক্ষণ ও পুনর্বাসন | | ২৬২.৩৩ | থোক | ২৫৯.২১ | থোক | - |
| ১১ | যানবাহন, রোলার এবং অফিস সরঞ্জাম ক্রয় | | ১৩৯৪.৯৮ | থোক | ১৩৯৩.২৬ | থোক | - |
| ১২ | বনায়ন | কি.মি. | ২৪২. | ১১২ | ২৩০.৩৮ | ১১২ | ১০০% |
| ১৩ | জমি অধিগ্রহণ | হেক্টর | ১৩৫০. | ২৮ | ১৩৩৮.০৬ | ২৮ | ১০০% |
| | **উপজেলা সড়ক** | | | | | | |
| ১৪ | ক) উপজেলা সড়ক উন্নয়ন | কি.মি. | ৭৭৯২০.২৮ | ৯৬৬.৩ | ৭৭৮২৮.৬২ | ৯৬৫ | ১০০% |
| ১৫ | খ) উপজেলা সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | মি. | ৫৯৩৫৭.৮ | ৯৬৩৫.৫২ | ৫৬৪৬১.১৩ | ৯৫০১ | ৯৯% |
| ১৬ | গ) উপজেলা সড়কে ঘাট নির্মাণ | টি | ৫৩৫.৮৬ | ২০ | ৫১৪.৪৯ | ২০ | ১০০% |
| ১৭ | ঘ) সড়ক নিরাপত্তা | প্যাকেজ | ৫৭১.৬৪ | ২৮ | ৪৮০.৭২ | ২৮ | ১০০% |
| | **ইউনিয়ন সড়ক** | | | | | | |
| ১৮ | ক) ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন | কি.মি. | ৬২৪৬.০৯ | ৯৯.৯৬ | ৬১১৭.৭৫ | ১০০ | ১০০% |
| ১৯ | খ) ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | মি. | ৪৪২৭.৮৪ | ৯৫১.২৭ | ৪০৭২.০৩ | ৯৫০ | ১০০% |
| | **গ্রামীণ সড়ক** | | | | | | |
| ২০ | গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ | টি | ১৯৬৫.৯৫ | ৩৫ | ১৮৬৮.১৪ | ৩৫ | ১০০% |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ২১ | গ্রামীণ বাজার নির্মাণ | টি | ৩৬২.৩৫ | ১২ | ৩৩৫.৩১ | ১২ | ১০০% |
| ২২ | গ্রামীণ সড়ক মেরামত | কি.মি. | ৪২৩২.৪ | ১৪০০ | ৪২২০.০৪ | ১৪০০ | ১০০% |
| | | | | | | | |
| ২৩ | মূলধন খাত সিডিভ্যাট | | ৪৬২. | | ৪৬১.০৫ | | |
| | **সর্ব মোট** | | **১৬৮৭৯৫.০৯** | | **১৬৪৮৩৪.১১** | | |

### ৩.১.৩ প্রকল্পের আওতায় প্রধান প্রধান কাজের অগ্রগতি পর্যালোচনা

এই পরিচ্ছেদে প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নের তুলনামূলক পর্যালোচনা করা হয়েছে। এই প্রকল্পের প্রধান কর্মকান্ড গুলো হল উপজেলা সড়ক উন্নয়ন, উপজেলা সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ, ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন, ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ, গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ, গ্রামীণ বাজার নির্মাণ, গ্রামীণ সড়ক মেরামত ও বনায়ন। প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে দেখা গেছে যে প্রকল্প বাস্তবায়ন শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্পের ব্যয় বাবদ ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দের প্রেক্ষিতে প্রকৃত ব্যয় ১৬৪৮৩৪.১১ লক্ষ টাকা অর্জিত হয়েছে যা মোট বরাদ্দের ৯৭.৬৫ শতাংশ। প্রকল্পের ব্যয় রাজস্ব এবং মূলধন এই দুই ভাগে ভাগ করা হয়েছে। মোট মূলধন বরাদ্দ ছিল ১৫৯০৬৯.১৮ লক্ষ টাকা তবে প্রকল্পটির এই খাতে ব্যয় হয়েছে ১৫৫৩২০.৯৮ লক্ষ যার অর্থ মূলধন ব্যয়ের ৯৭.৬৪ শতাংশ অর্জিত হয়েছিল। রাজস্ব লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল এত ৯৭২৫.৯০ লক্ষ টাকা তবে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৯৫০৭.১৩ লক্ষ টাকা যার ৯৭.৭৫ শতাংশ অর্জিত হয়েছে। প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে দেখা গেছে যে প্রকল্পের ভৌত ও আর্থিক বাস্তবায়ন প্রায় শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্পের মোট ব্যয়ের ৫৬১০৩.২১ (৩৪%) লক্ষ টাকা জিওবি বরাদ্দ এবং ১০৮৭৩০.৯০ (৬৬%) লক্ষ টাকা প্রকল্পের সাহায্য খাতে জাইকা থেকে প্রাপ্ত। মোট বরাদ্দের ৯৭.৬৫% ব্যয় হয়েছে যা সন্তোষজনক। এখানে উল্লেখ্য যে প্রকল্পের মোট বরাদ্দের প্রায় ৯৪% পূর্ত কাজ, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে ব্যয় হয়েছে এবং মোট ব্যয়ের মাত্র ৬% প্রকল্পের জনবল ও পরামর্শকদের বেতন ভাতাদি খাতে ব্যয় হয়।

### ৩.১.৪ ডিপিপি ও আরডিপিপি-এর তুলনামূলক বিশ্লেষণ

প্রকল্পটি নির্ধারিত ৪ বছর মেয়াদে শুরু হলেও শেষ হতে সাড়ে ৮ বছর লাগেছে। প্রকল্পটি ২ বার সংশোধন করা হয়েছে। ১ম সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মেয়াদ কাল ডিসেম্বর ২০১৩ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে ডিসেম্বের ২০১৫ হয়। এতে প্রকল্পের মেয়াদকাল ৫০ শতাংশ বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্পের ব্যয় ১৪ শতাংশ বৃদ্ধি পায়। ২য় সংশোধনের ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বের ২০১৫ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে জুন ২০১৮ করা হয়। ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ৪১.৬৭ শতাংশ বৃদ্ধি পায় এবং ০.০১ শতাংশ ব্যয় হ্রাস পায়।প্রকল্পটির Time over run ১১২% এবং Cost over run ১৩.৯৯%।

সারণী-১০: প্রকল্পের মূল ডিপিপির সাথে ১ম ও ২য় সংশোধিত ডিপিপির তুলনামূলক বিশ্লেষণ

| কার্যক্রম | মূল ডিপিপি | | ১ম সংশোধিত | | ২য় সংশোধিত | | মূল ডিপিপি ও ২য় সংশোধিত ডিপিপির পার্থক্য (হ্রাস/বৃদ্ধি) | | মন্তব্য |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | পরিমাণ | ব্যয় | পরিমাণ | ব্যয় | পরিমাণ | ব্যয় | পরিমাণ | ব্যয় | |
| বনায়ন (কিঃমিঃ) | ১১৮৫ | ২৪৬১.২৫ | ৪০০ | ৯৮০.০০ | ১১২ | ২৪২.০০ | -১০৭৩ | -২২১৯.২৫ | প্রকল্পের অনেক রাস্তার অংশ ইতিমধ্যেই অন্যান্য সংস্থার দ্বারা সামাজিক বনায়ন কর্মসূচির মাধ্যমে রোপণ করা হয়েছে, তাই বৃক্ষ রোপণের লক্ষ্যমাত্রা কমিয়ে ১১২ কিলোমিটার করা হয়েছে। |
| উপজেলা সড়ক উন্নয়ন (কিঃমিঃ) | ১০৩৪.৫০ | ৬৫৭০৪.৫৬ | ৯৪০.১৩ | ৭৭৬৬৩.৩৬ | ৯৬৬.৩০ | ৭৭৯২০.২৮ | -৬৮.২০ | ১২২১৫.৭২ | রেট শিডিউলের পরিবর্তনের কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| উপজেলা সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ (মিঃ) | ৭৯৬১.৯০ | ২৫০৪৫.৭৫ | ৯৬৩৯.৮৬ | ৬২৪০৮.১৮ | ৯৬৩৫.৫২ | ৫৯৩৫৭.৮০ | ১৬৭৩.৬২ | ৩৪৩১২.০৫ | পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| উপজেলা সড়কে ঘাট নির্মাণ (টি) | থোক | ১১০.০৩ | ২১ | ৫৭৪.১৯ | ২০ | ৫৩৫.৮৬ | - | ৪২৫.৮৩ | রেট শিডিউলের পরিবর্তনের কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| সড়ক নিরাপত্তা (প্যাকেজ) | থোক | ৭১৭.৭৯ | ২৮ | ৫৮৮.৪১ | ২৮ | ৫৭১.৬৪ | - | -১৪৬.১৫ | প্রক্কলিত মূল্যের চেয়ে কম মূল্যে চুক্তি হওয়ায় ব্যয় কমেছে। |
| ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন (কিঃমিঃ) | ৬৬.৭০ | ৩৪০৫.২৩ | ৭১.৬২ | ৪৩১৮.৪০ | ৯৯.৯৬ | ৬২৪৬.০৯ | ৩৩.২৬ | ২৮৪০.৮৬ | পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ (মিঃ) | ৩৩৯.০০ | ১০২৮.৬২ | ৮০৪.১৩ | ৪৩৭০.০৪ | ৯৫১.২৪ | ৪৪২৭.৮৪ | ৬১২.২৪ | ৩৩৯৯.২২ | রেট শিডিউলের পরিবর্তনের কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ (টি) | ৩৮ | ১৭৬৩.০০ | ৩৫ | ১৯৩৬.৩৬ | ৩৫ | ১৯৬৫.৯৫ | -৩.০০ | ২০২.৯৫ | জমি নিয়ে বিরোধ থাকায় ৩ টি গ্রোথ সেন্টার হ্রাস করা হয়েছে। রেট শিডিউলের পরিবর্তনের কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |
| গ্রামীণ বাজার নির্মাণ (টি) | ১২ | ৪০৮ | ১১ | ৩৪১.৫৫ | ১২ | ৩৬২.৩৪ | ০.০০ | -৪৫.৬৬ | প্রক্কলিত মূল্যের চেয়ে কম মূল্যে চুক্তি হওয়ায় ব্যয় কমেছে। |
| গ্রামীণ সড়ক মেরামত (কিঃমিঃ) | ১৪০০ | ২৩৯৮.৯০ | ১৪০০ | ৩৫০০.০০ | ১৪০০ | ৪২৩২.৪০ | ০.০০ | ১৮৩৩.৫০ | রেট শিডিউলের পরিবর্তনের কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। |

## ৩.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা অনুসরণ বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পরিকল্পনায় পণ্য ক্রয়ের ১৪ টি, কার্য ক্রয়ের ৬১৯ টি এবং সেবা ক্রয়ের ২১ টি প্যাকেজ রয়েছে। ডিপিপি প্রণয়নের সময় প্রকল্পের অধীনে বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ের জন্য যে পরিকল্পনা করা হয়েছিল তা ডিপিপিতে Total Procurement Plan হিসাবে অন্তর্ভূক্ত আছে। নিম্নে প্রকল্পের পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ের বিস্তারিত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

### ৩.২.১ পণ্য ক্রয় পর্যালোচনা

ডিপিপি'তে প্রদত্ত সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী পণ্য, কার্য ও সেবা কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হয়েছে। পণ্য (Goods) ক্রয়ের ক্ষেত্রে ১৪ টি প্যাকেজ সার্বিক কর্ম পরিকল্পনায় উল্লেখ রয়েছে, তারমধ্যে ১৪ টি প্যাকেজ সম্পন্ন হয়েছে। এর মধ্যে জীপ, পিক আপ, ভাইব্রেটরি রোড রোলার ক্রয়ে International competitive bidding (ICB) ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে এবং মোটর সাইকেল ক্রয় করা হয়েছে Local Competitive Bidding (LCB) ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে।কম্পিউটারের যন্ত্রপাতি, ল্যাপটপ কম্পিউটার, ফটোকপিয়ার, পরীক্ষাগার সরঞ্জাম ক্রয় করা হয়েছে LCB ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে। পন্য ক্রয়ে মোট বারাদ্দ ছিল ৪৩৬৩.৩৮ লক্ষ টাকা।

নিম্নে সারণী-১১ আলোকে চারটি প্যাকেজের পর্যালোচনা প্রদান করা হলঃ

SWBRDP/G-১ (জীপ) প্যাকেজের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ৮৭.৯৮ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল ICB । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ৮৭.৯৮ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। দরপত্র ০৪.০৮.২০১১ তারিখে আহবান করা এবং চুক্তি স্বাক্ষর হয় ০৫.১২.২০১১ তারিখে। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ২৮.০৫.২০১২ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন সময় বৃদ্ধি এবং ভেরিয়েশনের প্রয়োজন হয় নি।

SWBRDP/G-২ (পিক আপ) প্যাকেজের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ৫৬.৪০ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল ICB । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ৫৬.৪০ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি স্বাক্ষর হয় ০৫.০৭.২০১১ তারিখে। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ২০.০৫.২০১২ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন সময় বৃদ্ধি প্রয়োজন হয় নি।

SWBRDP/G-৬ (টোটাল স্টেশন) প্যাকেজের আওতায় ৯৩ টি টোটাল স্টেশন ক্রয় করা হয়, যা জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে জরীপের কাজে ব্যবহিত হয়। আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ৫৮২.৩ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল LCB । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ৫৮২.২৬ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ২৩.০৭.২০১২ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন সময় বৃদ্ধি প্রয়োজন হয় নি।

SWBRDP/G-৭ (কম্পিউটার) প্যাকেজের আওতায় ১০০ টি কম্পিউটার ক্রয় করা হয়, যা প্রকল্প অফিস, জেলা ও উপজেলা অফিসের কাজে ব্যবহিত হয়। আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ৯৫.৬৪ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল LCB । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ৯৫.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়।

পণ্য ক্রয় পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, আসবাবপত্র, সিডি এবং ভ্যাট, কন্টিনজেন্সি (স্টেশনারি, ইলেকট্রিসিটি ও টেলিফোন, বিল, ভ্যাট, ট্যাক্স ইত্যাদি), যানবাহন ও সরঞ্জামের অপারেশন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্যাকেজগুলোর ক্রয় কার্যক্রম দরপত্র আহবান ব্যতিরেকে করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, আর ডিপিপিতে উক্ত পণ্য ক্রয় প্যাকেজগুলোর দরপত্র আহবান ,চুক্তি স্বাক্ষর ও চুক্তি সম্পন্নের সম্ভাব্য কোন তারিখ এবং পরিমাণ উল্লেখ করা হয় নি। যা LTM/RFQ/ DPM ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে প্রয়োজন আনুযায়ী ক্রয় করা হয়েছে। প্রকল্প অফিস কর্তৃক আরডিপিপির'র ক্রয় পদ্ধতি অনুযায়ী জীপ, পিক আপ, মোটর সাইকেল ও ভাইব্রেটরি রোড রোলার প্যাকেজের জন্য দরপত্র আহবান করা হয়েছে। পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি - ৯০(২) (গ) (ঝ) এর নির্দেশনা মোতাবেক দরপত্রের আহবান জাতীয় ইংরেজি ও বাংলা পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে। নির্মাণ সরঞ্জাম সমূহ ক্রয়ের ক্ষেত্রে সকল প্রক্রিয়া সময়ানুগ হয়েছে এবং কোন ক্ষেত্রে অনাকাঙ্খিত বিলম্ব হয় নি।

সারণী-১১: পন্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি(আরডিপিপি অনুযায়ী )

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত মূল্য (লক্ষ টাকা | চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা) | ব্যবধান (লক্ষ টাকা) | ডিপিপি অনুযায়ী | | | প্রকৃত দরপত্র আহবানের তারিখ | প্রকৃত চুক্তি সাক্ষরের তারিখ | চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | প্রকৃত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | দরপত্র আহবানের তারিখ | চুক্তি সাক্ষরের তারিখ | কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | | | | | |
| ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | ১৭ | ১৮ | ১৯ |
| **১. যানবাহন** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-১ | জীপ | সংখ্যা | ৩ | ICB | CE | JICA | ৮৭.৯৮ | ৮৭.৯৮ | ০.০০ | মে-১০ | - | ডিসে-১১ | ০৪-০৭-১১ | ০৯-১২-১১ | ২৮-০৯-১২ | ২৮-০৯-১২ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে |
| SWBRDP/G-২ | পিক আপ | সংখ্যা | ৩ | ICB | CE | JICA | ৫৬.৪ | ৫৬.৪০ | ০.০০ | মে-১০ | - | ডিসে-১১ | ০৪-০৩-১১ | ০৯-০৭-১১ | ২০-০৯-১২ | ২০-০৯-১২ | |
| **২. নির্মাণ সরঞ্জাম** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-৬ | টোটাল স্টেশন | সংখ্যা | ৯৩ | LCB | CE | JICA | ৫৮২.৩ | ৫৮২.২৬ | ০.০০ | মে-১০ | - | জুন-১১ | ০৭-০৬-১১ | ২৭-০৩-১২ | ২৩-০৭-১২ | ২৩-০৭-১২ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে; কোন ভেরিয়েশনের প্রয়োজন হয় নি। |
| **৩.অফিস সরঞ্জাম** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-৭ | কম্পিউটার | সংখ্যা | ১০০ | LCB | CE | JICA | ৯৫.৬৪ | ৯৫.৬৪ | ০.০০ | মে-১০ | - | জুন-১১ | ১৬-০৭-১০ | ১১-১০-১০ | ২৩-১২-১০ | ২৩-১২-১০ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে |

পিপিএ- ২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ নিয়ম অনুসারে একটি প্যাকেজের নমুনা নিম্নে প্রদান করা হল।
দরপত্র অনুযায়ী প্যাকেজের নামঃ SWBRDP/G-1 (জিপ ৩ টি ) ।
ক্রয়কারীর নাম: প্রকল্প পরিচালক, এসডব্লিউবিআরডিপি, এলজিইডি সদর দপ্তর, ঢাকা ।
অনুমোদনকারীর কার্যালয়: প্রকল্প পরিচালক, এসডব্লিউবিআরডিপি ।
ক্রয়কারী কাযালয়ের প্রধান: প্রধান প্রকৌশলী (HOPE)।

(পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী পণ্য (Goods) ক্রয় সংক্রান্ত পরিবীক্ষণ ছক)

| ক্রমিক নং | নির্ণায়ক | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| ১. | প্রয়োজনীয়তা | • প্রকল্প এলাকায় পণ্যটি ক্রয়ের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে বলে প্রতিয়মান হয়;<br>• তদুপরি প্রকল্পের গাইড লাইন অনুসারে আন্তমন্ত্রনালয়ের স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোতিক্রমে দাতা সংস্থা JICA এর সম্মতিপত্র পাওয়া যায়। | |
| ২. | বাৎসরিক ক্রয় পরিকল্পনা | • ক্রয়কারী কাযালয়ের প্রধান (HOPE) কর্তৃক অনুমোদিত;<br>• ত্রৈমাসিক প্রতিবেদন হালনাগাদ; এবং<br>• প্রতিবেদনের কপি CPTU তে অনলাইনে আপলোড করা (বিধি ৩৬.৫) | |
| ৩. | মালামাল ক্রয় পদ্ধতি | • মালামাল (Goods) ক্রয় ক্ষেত্রে International competitive bidding (ICB) পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে । | |
| ৪. | দাপ্তরিক প্রাক্কলন | • এলজিইডি'র এর অনুমোদিত রেট সিডিউল অনুসরন পূর্বক দাপ্তরিক প্রাক্কলন প্রস্তুত করা হয় যা প্রধান প্রকৌশলী, HOPE কর্তৃক অনুমোদন করা হয়েছে। | |
| ৫. | দরপত্র প্রস্তুতকরণ | • CPTU কর্তৃক অনুমোদিত দরপত্রের আদর্শ দলিল (STD) অনুসরন করে দরপত্র দলিল প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৬. | পণ্য ক্রয়ের বিনির্দেশ (Specification) | • অনুমোদিত দাপ্তরিক প্রাক্কলন অনুসরন করে বিনির্দেশ (Specification) প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৭. | পরিমান | • অনুমোদিত ডিপিপিতে উল্লেখিত মালামাল ক্রয় অনুযায়ী বিনির্দেশ (Specification) প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৮. | দরপত্র উন্মুক্তকরণ ও মূল্যায়ণ কমিটি (TOC, TEC) | • পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি -৭ এর নির্দেশনা মোতাবেক প্রধান প্রকৌশলী, HOPE কর্তৃক অনুমোদনক্রমে দরপত্র উন্মুক্তকরণ ও মূল্যায়ণ কমিটি প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৯. | বিজ্ঞাপন প্রকাশ | • পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি - ৯০(২) (গ) (ঝ) এর নির্দেশনা মোতাবেক দরপত্রের আহবান জাতীয় ইংরেজি ও বাংলা পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে।<br>• এছাড়া তার কপি এলজিইডি'র website ও CPTU তে অনলাইনে আপলোড করা হয়েছে। | |
| ১০. | দরপত্র দাখিল | • দরপত্র দাখিলের তারিখ ছিল ০২.০৯.২০১১ | |
| ১১. | দরপত্র উন্মুক্তকরণ | • দরপত্র উন্মুক্তকরনের তারিখ ছিল ০২.০৯.২০১১ | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ১২. | দরপত্র/ প্রস্তাব মূল্যায়ন | • সর্বনিম্ন দরদাতা উপযুক্ত হিসাবে নির্বাচিত হয়েছে। | দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। |
| ১৩. | চুক্তি সম্পাদন নোটিশ/ চুক্তির স্বাক্ষর | • চুক্তি সম্পাদন নোটিশ (NOA) জারির তারিখ-০৪.১২.২০১১<br>• (NOA) জারির ১৪ দিনের মধ্যে কার্য সম্পাদনের জামানত (Performance Security) চুক্তি মূল্যের ১০% টাকা জমা করা হয়েছে।<br>• দরপত্রের বৈধতার (১২০ দিন) সময়সীমার মধ্যে চুক্তি সম্পাদন করা হয়েছে। | পিপিআর অনুসারে অনুমোদন প্রক্রিয়া সম্পাদন করা হয়েছে। |
| ১৪. | অনুমোদনের প্রক্রিয়া | • পিপিআর এর বিধি ১০, ১১, ৩৬, ১২৪ এর নির্দেশনা মোতাবেক দরপত্রের অনুমোদনের প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা হয়েছে। | |
| ১৫. | চুক্তি পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা | • চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখ- ২৮-০৫-২০১২ | |
| ১৬. | পণ্য সরবরাহ ও সংশ্লিষ্ট সেবা | • অনুমোদিত দাপ্তরিক প্রাক্কলন অনুসরন করে বিনির্দেশ (Specification) অনুযায়ী পণ্য সরবরাহ করা হয়েছে। | |
| ১৭. | চুক্তি পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে সংকটপূর্ণ বিষয়াদির ভেরিয়েশন<br>সময় বৃদ্ধিকরন সংশোধনের আদেশ | প্রযোজ্য নয় | |
| ১৮. | বিল প্রদান/পরিশোধ | অনুমোদিত চুক্তি অনুযায়ী বিল প্রদান এবং আয়কর ও ভ্যাট চালানের মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে। | |
| ১৯. | প্রয়োজনীয় কাগজপত্র | | |

### ৩.২.২ কার্য ক্রয় পর্যালোচনা

কার্য (Works) সম্পাদনের ক্ষেত্রে ঠিকাদার দ্বারা উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) মাধ্যমে এবং এলসিএস সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM) এর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। উল্লেখ্য যে, ডিপিপি অনুযায়ী উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের লক্ষ্যমাত্রা ছিল যথাক্রমে ৯৬৬.৩০ ও ৯৯.৯৬ কিঃমিঃ, উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) মাধ্যমে ৯৬৫.০০ কিঃমিঃ উপজেলা সড়ক ২৯১ টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। ১০০ কিঃমিঃ ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ ৩৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয় । উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে ব্রীজ/কালভার্ট এর লক্ষ্যমাত্রা ছিল যথাক্রমে ৯৬৩৫.৫২ মিঃ ও ৯৫১.২৫ মিঃ, তারমধ্যে চুক্তি মোতাবেক ৯৫০১ মিঃ (২০৫ টি প্যাকেজ) ও ৯৫০ মিঃ (১২টি প্যাকেজের) মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। ২০ টি ল্যান্ডিং ঘাট ২০ টি প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ করা হয়েছে। সাইক্লোন কাম মার্কেট সেড ঠিকাদার দ্বারা উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) মাধ্যমে ৮ টি প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ করা হয়েছে। WMS উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) মাধ্যমে ১৬ টি প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ করা হয়েছে। সড়ক নিরাপত্তা সাইন ২৯ উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) মাধ্যমে ২৯ টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ১৪০০.০০ কিঃমিঃ গ্রামীণ রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ ৯৩ টি এলসিএস দ্বারা ৯৩ টি উপজেলায় সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM) এর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। এর মধ্যে ১৪০০.০০ কিঃমিঃ বাস্তবায়ন করা হয়েছে, গ্রামীণ বাজার ১২ টির মধ্যে ১২ টি, গ্রোথ সেন্টার ৩৫ মধ্যে ৩৫টি চুক্তি মোতাবেক সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া বনায়ন ১১২ কিঃমিঃ এলসিএস দ্বারা সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM) এর মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। সেবা ক্রয় মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৫৭৩১৭.২২ লক্ষ টাকা। দুইটি কার্য ক্রয় প্যাকেজ সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী) সারণী-১২ দেওয়া হয়েছে।

SWBRDP/UZR/FARID-১২ (ভাকুন্ডা আরএন্ডএইচ-বিলনালিয়া রোডের উন্নয়ন (চেইনেজ ০০ মি-৪০০০মি )) প্যাকেজের আওতায় ৪.০০ কিঃমিঃ উপজেলা সড়ক উন্নয়ন করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ২৫২.৯৯ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল NOTM । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ৮.৬৬ লক্ষ টাকা কমে ২৪৪.৩৩ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। তবে পরবর্তিতে ভেরিয়েশনের মাধ্যমে চুক্তি মুল্য ৪.২% পায়। দরপত্র ০৪.০৪.২০১১ তারিখে আহবান করা এবং চুক্তি স্বাক্ষর হয় ০১.০৮.২০১১ তারিখে।যা ডিপিপির পরিকল্পনার সাথে সামঞ্জস্যপুর্ন ছিল। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ২৩.০১.২০১৩ এবং প্রকৃত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ ছিল ১৫.০৬.২০১৩। নির্ধারিত সময়ের চেয়ে ৫ মাস বর্ধিত সময়ের প্রয়োজন হয়েছে কাজ সম্পন্ন করতে।

SWBRDP/UZR/FARID-২ (বাকুন্দা জিসি- হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি-এর উন্নয়ন (চাইনেজ: ৪৩৫০ মি-৭২৩০ মি) প্যাকেজের আওতায় ২.৮৮ কিঃমিঃ উপজেলা সড়ক উন্নয়ন করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ১৯৫.৯৩ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল NOTM । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ১৯.২৬ লক্ষ টাকা কমে ১৭৬.৬৭ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। তবে পরবর্তিতে ভেরিয়েশনের মাধ্যমে চুক্তি মুল্য ১৫.৯৩ লক্ষ টাকা পেয়ে হয় ১৯২.৬০ পায় লক্ষ টাকা। প্যাকেজের প্রকৃত দরপত্র আহবানের তারিখ ছিল ২৬.০১.২০১১ এবং চুক্তি স্বাক্ষর হয় ০৭.০৪.২০১১ তারিখে। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ০৭.১০.২০১২ এবং প্রকৃত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ ছিল ২৮.১২.২০১২। নির্ধারিত সময়ের চেয়ে প্রায় ৩ মাস বর্ধিত সময়ের প্রয়োজন হয়েছে কাজ সম্পন্ন করতে।

## সারণী-১২: কার্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী )

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত মূল্য (লক্ষ টাকা | চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা) | ব্যবধান (লক্ষ টাকা) | ভেরিয়েশন চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা) | ডিপিপি অনুযায়ী | | | প্রকৃত দরপত্র আহবানের তারিখ | প্রকৃত চুক্তি সাক্ষরের তারিখ | চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | প্রকৃত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | দরপত্র আহবানের তারিখ | চুক্তি সাক্ষরের তারিখ | কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | | | | | |
| ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | ১৭ | ১৮ | ১৯ |
| SWBRDP/UZR/FARID-12 | Imp. of Bhakunda R&H-Bilnalia Road.(Roshulpur GC)(Ch:0.00m-4000m) | Km | ৪.০০ | NOTM/e-GP | CE/PD | GoB & JICA | ২৫২.৯৯ | ২৪৪.৩৩ | (৮.৬৬) | ২৫৪.৫৮ | ১৩/০৪/১৩ | ১৩/০৭/১৩ | ১৩/১০/১৩ | ১৩/০৪/১৩ | ১৩/০৭/১৩ | ১৩/১০/১৩ | ১৩/০৬/১৩ | ৪.২ % ভেরিয়েশন হয়েছে এবং নির্ধারিত সময়ের চেয়ে ৫ মাস বর্ধিত সময়ের প্রয়োজন হয়েছে কাজ সম্পন্ন করতে। |
| SWBRDP/UZR/FARID-02 | Imp of Bakunda GC-Hazigonj GC via Hat Gazaria GC Road.(Ch: 4350m-7230m) | Km | ২.৮৮ | NOTM/e-GP | CE/PD | GoB & JICA | ১৯৫.৯৩ | ১৭৬.৬৭ | (১৯.২৬) | ১৯২.৬০ | ১৩/১০/১২ | ১৩/০৩/১৩ | ১৩/১২/১২ | ১৩/১০/১২ | ১৩/০৪/১৩ | ১৩/০১/১৩ | ১৩/১২/১২ | ৯ % ভেরিয়েশন হয়েছে এবং নির্ধারিত সময়ের চেয়ে ৩ মাস বর্ধিত সময়ের প্রয়োজন হয়েছে কাজ সম্পন্ন করতে। |

পিপিএ- ২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ নিয়ম অনুসারে একটি প্যাকেজের নমুনা নিম্নে প্রদান করা হল।

কাজের নাম: বাকুন্দা জিসি- হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি-এর উন্নয়ন (চাইনেজ: ৪৩৫০ মি-৭২৩০ মি)।

প্যাকেজ নং: SWBRDP/UZR/FARID-02

জেলা: ফরিদপুর; উপজেলা: ফরিদপুর সদর

ক্রয়কারীর নাম:নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি, ফরিদপুর

অনুমোদনকারীর কার্যালয়: প্রকল্প পরিচালক, এসডব্লিউবিআরডিপি ।

ক্রয়কারী কাযালয়ের প্রধান: প্রধান প্রকৌশলী (HOPE)

(পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী কার্য (Works) ক্রয় পরিবীক্ষণ ছক)

| ক্রমিক নং | নির্ণয়ক | পর্যবেক্ষন | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| ১. | প্রয়োজনীয়তা | • প্রকল্প এলাকায় কাজ/স্কীমটির প্রয়োজনীয়তা রয়েছে বলে প্রতিয়মান হয়।<br>• তদুপরি প্রকল্পের গাইড লাইন অনুসারে আন্তমন্ত্রনালয়ের স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোতিক্রমে দাতা সংস্থা JICA এর সম্মতিপত্র পাওয়া যায়। | |
| ২. | বাৎসরিক ক্রয় পরিকল্পনা | • বাৎসরিক ক্রয় পরিকল্পনা (APP) ক্রয়কারী কাযালয়ের প্রধান (HOPE) কর্তৃক অনুমোদিত, ও আন্তমন্ত্রনালয়ের স্টিয়ারিং কমিটির অনুমোতিক্রমে দাতা সংস্থা JICA এর সম্মতিপত্র পাওয়া যায়।<br>• প্রকল্প কর্তৃক ত্রৈমাসিক ক্রয় প্রতিবেদন নিয়মিত হালনাগাদ করা হয়। | |
| ৩. | দরপত্র ক্রয় পদ্ধতি | • কার্য (Works) ক্রয় ক্ষেত্রে উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM) এর মাধ্যমে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। | |
| ৪. | দাপ্তরিক প্রাক্কলন | এলজিইডি'র এর অনুমোদিত রেট সিডিউল অনুসরনপূর্বক দাপ্তরিক প্রাক্কলন প্রস্তুত করা হয় যা প্রধান প্রকৌশলী, LGED (HOPE) কর্তৃক অনুমোদন করা হয়েছে। | |
| ৫. | দরপত্রের দলিল প্রস্তুতকরন | CPTU কর্তৃক অনুমোদিত দরপত্রের আদর্শ দলিল (STD) অনুসরন করে দরপত্র দলিল প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৬. | কার্যের পরিমাণগত হিসাব (BOQ) | অনুমোদিত দাপ্তরিক প্রাক্কলন অনুসরন করে সাইট জরীপের পর কার্যের পরিমানগত হিসাব (BOQ) প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৭. | পরিমাণ | অনুমোদিত ডিপিপিতে উল্লেখিত কাজের পরিমাণ ছিল ২.৮৮ কিঃমিঃ সেই অনুযায়ী কাজের প্রাক্কলন প্রস্তুত করা হয়েছে এবং চূড়ান্ত বিলে ২.৮৮ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। | |
| ৮. | দরপত্র উন্মুক্তকরন ও মূল্যায়ন কমিটি প্রস্তুত পদ্ধতি (TOC/ TEC) | পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি -৭ এর নির্দেশনা মোতাবেক প্রধান প্রকৌশলী, HOPE কর্তৃক অনুমোদনক্রমে দরপত্র উন্মুক্তকরন (TOC) ও মূল্যায়ন কমিটি (TEC) প্রস্তুত করা হয়েছে। | |
| ৯. | বিজ্ঞাপন প্রকাশ | • পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি - ৯০(২)(গ) (ঝ) এর নির্দেশনা মোতাবেক দরপত্রের আহবান জাতীয় ইংরেজি ও বাংলা পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে;<br>• এছাড়া তার কপি এলজিইডি'র website ও CPTU তে অনলাইনে আপলোড করা হয়েছে।; এবং<br>• ইংরেজি পত্রিকা- The Daily New Nation., | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Date: ২৬.০১.২০১১; এবং বাংলা পত্রিকা- দৈনিক মানাব জমিন তাং- ২৬.০১.২০১১ | |
| ১০. | দরপত্র দাখিল | • দরপত্র দাখিলের তারিখ ছিল ২৮.০২.২০১১ এবং<br>• ১১ টি দরপত্র বিক্রয় করা হয়েছিল তার মধ্যে ১১ টি দরপত্র জমা পড়ে ছিল। | |
| ১১. | দরপত্র উন্মুক্তকরন | • কাজটির Responssive (বৈধ্য/উপযুক্ত) দরদাতার সংখ্যা ৮ জন; | |
| ১২. | দরপত্র মূল্যায়ন | • পিপিআর অনুসারে দরপত্র মূল্যায়নে ১৪ দিন সময় লেগেছে।<br>• সর্বনিম্ন দরদাতা উপযুক্ত হিসাবে নির্বাচিত হয়েছে। | • দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। |
| ১৩. | চুক্তি সম্পাদন নোটিশ (NOA) ও চুক্তির স্বাক্ষর | চুক্তি সম্পাদন নোটিশ (NOA) জারির তারিখ-২০.০৩.২০১১.<br>• (NOA) জারির ১৪ দিনের মধ্যে কার্য সম্পাদনের জামানত (Performance Security) চুক্তি মূল্যের ১০% টাকা জমা করা হয়েছে;<br>• কার্য সম্পাদনের জামানত (Performance Security) জমার তারিখ- ০৩.০৪.২০১১<br>• দরপত্রের বৈধতার (১২০ দিন) সময়সীমার মধ্যে চুক্তি সম্পাদন করা হয়েছে। | |
| ১৪. | অনুমোদনের প্রক্রিয়া | • HOPE কর্তৃক অনুমোদনের প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা হয়েছে। | |
| ১৫. | চুক্তি পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনা | • চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখ- ০৭.১০.২০১২<br>• বাস্তবে কাজ সমাপ্ত হয়েছে- ২৮.১২.২০১২<br>• কাজ সম্পাদনের সময়সীমা বৃদ্ধি উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদন করে কার্য সম্পাদনের জামানত (Performance Security) সময়সীমা বৃদ্ধি করা হয়েছে।<br>• সংশোধিত সমাপ্তির তারিখ-৩১.০১.২০১৩ | চুক্তি সম্পাদন নোটিশ (NOA) জারির ১৫ দিনের মধ্যে কাজ শুরু করার |
| ১৬. | মালামাল সরবরাহ | প্রযোজ্য নয় | |
| ১৭. | কার্য সম্পাদন | ২৮.১২.২০১২ | |
| ১৮. | সেবা সরবরাহ | প্রযোজ্য নয় | |
| ১৯. | চুক্তি পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে সংকটপূণ বিষয়াদি ভেরিয়েশন<br>সময় বৃদ্ধিকরন<br>সংশোধনের আদেশ | • কাজ সম্পাদনের সময়সীমা বৃদ্ধি উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদন করে কার্য সম্পাদনের জামানত (Performance Security) সময়সীমা বৃদ্ধি করা হয়েছে।<br>• ল্যাব টেস্টের মাধ্যমে কাজের গুণগত মান নিশ্চিত করা হয়েছে।<br>• সময়মত সরজমিনে যাচাই করে চলমান বিল প্রদান করা হয়েছে। | |
| ২০. | বিল প্রদান/পরিশোধ | অনুমোদিত চুক্তি অনুযায়ী বিল প্রদান এবং আয়কর ও ভ্যাট চালানের মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে। | |
| ২১. | প্রয়োজনীয় কাগজপত্র | | |

### ৩.২.৩ সেবা ক্রয় পর্যালোচনা

সেবা (Service) সরবরাহের ক্ষেত্রে ২১ টি প্যাকেজ বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখ রয়েছে, তারমধ্যে ২১ টি প্যাকেজ সম্পন্ন হয়েছে। ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট সেবা ক্রয় করা হয়েছে SSS/IC/QCBS ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে। হাইড্রোলজিকাল এবং মরফলজিক্যাল স্টাডির জন্য Institute of Water Modelling কে LCB (Direct Procurement) ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে ক্রয় করা হয়েছে। এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও নিয়োগ করা হয় SFB ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণ করে। সেবা ক্রয় মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৭১১৪.৪৯ লক্ষ টাকা।

নিম্নে সারণী-১৩ আলোকে চারটি প্যাকেজের পর্যালোচনা প্রদান করা হলঃ

SWBRDP/S-4 (ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট) প্যাকেজের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ২২৭৮.০০ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল ICB (QCBS) । বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ২২৭৮ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। তবে দরপত্র ০৯.১০.২০১০ তারিখে আহবান করা হলেও চুক্তি স্বাক্ষর হয় ১৩.১২.২০১০ তারিখে। দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই করতে অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয় নি। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ৩১.১২.২০১৩ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন সময় বৃদ্ধি এবং ভেরিয়েশনের প্রয়োজন হয় নি।

SWBRDP/S-4A প্যাকেজের আওতায় ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট Single Source Selection (SSS)এর মাধ্যমে সেবা ক্রয় করা হয়। প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পিত মূল্য ৮১৯.০০ লক্ষ টাকা এবং চুক্তি সম্পাদিত হয় ৮১৯.০০ লক্ষ টাকায়। পিপিআর অনুসারে অনুমোদন প্রক্রিয়া সম্পাদন করা হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ৩১.১২.২০১৫ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

SWBRDP/S-4B প্যাকেজের আওতায় ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট Single Source Selection (SSS)এর মাধ্যমে সেবা ক্রয় করা হয়। প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পিত মূল্য ২৪৩.০০ লক্ষ টাকা এবং চুক্তি সম্পাদিত হয় ২৪৩.০০ লক্ষ টাকায়। পিপিআর অনুসারে অনুমোদন প্রক্রিয়া সম্পাদন করা হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ৩১.১২.২০১৬ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

SWBRDP/S-6 (হাইড্রোলজিকাল এবং মরফলজিক্যাল স্টাডি) প্যাকেজের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ছিল ১৩০ লক্ষ টাকা এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল LCB (Direct Procurement)। বাস্তবে উক্ত প্যাকেজের আওতায় ১৩০ লক্ষ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয় এবং ক্রয় পদ্ধতি ছিল LCB (Direct Procurement)। এর মাধ্যমে ৯ টি বড় ব্রীজ নির্মাণের জন্য বিভিন্ন নদীর উপর হাইড্রোলজিকাল এবং মরফলজিক্যাল স্টাডি করা হয়। তবে দরপত্র ০৬.১০.২০১০ তারিখে আহবান করা হলেও চুক্তি স্বাক্ষর হয় ১৭.০১.২০১১ তারিখে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ ছিল ১৩.০৬.২০১৩ এবং নির্ধারিত সময়ের মধ্যে স্টাডি সম্পন্ন হয়েছে।

সেবা ক্রয় পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, সেবা ক্রয় প্যাকেজ সমূহ পিপিএ- ২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ অনুসরণ করে করা হয়েছে। প্রকল্প অফিস কর্তৃক আরডিপিপির'র ক্রয় পদ্ধতির আলোকে প্যাকেজের জন্য দরপত্র আহবান করা হয়েছে। পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি - ৯০(২) (গ) (ঝ) এর নির্দেশনা মোতাবেক দরপত্রের আহবান জাতীয় ইংরেজি ও বাংলা পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে। পিপিআর এর তফসিল-২ ও বিধি -৭ এর নির্দেশনা মোতাবেক প্রধান প্রকৌশলী, HOPE কর্তৃক অনুমোদনক্রমে মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক দাখিলকৃত দরদাতাদের দলিলাদি যাচাই বাছাই এর মাধ্যমে সেবা ক্রয় সম্পাদন করা হয়েছে। সেবা ক্রয় প্রক্রিয়া পর্যালোচনায় কোন প্যাকেজের দুই বা ততোধিক সাব-প্যাকেজ বিভক্ত করার বিষয় পরিলক্ষিত হয়নি।

সারণী-১৩: সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী )

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত মূল্য (লক্ষ টাকা | চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা) | ব্যবধান (লক্ষ টাকা) | ডিপিপি অনুযায়ী | | | দরপত্র আহবানের তারিখ | চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ | চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | প্রকৃত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | দরপত্র আহবানের তারিখ | চুক্তি সাক্ষরের তারিখ | কাজ সম্পন্ন হওয়ার তারিখ | | | | | |
| ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | ১৭ | ১৮ |
| SWB RDP/S -4 | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | ১.০০ | ICB (QCBS) | CCGP | JICA | ২২৭৮.০০ | ২২৭৮.০০ | - | জুন-১০ | জুলে-১০ | জুলে-১৩ | ০৯.০১.২০১০ | ১৩.১২.২০১০ | ৩১.১২.২০১৩ | ৩১.১২.২০১৩ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। |
| SWB RDP/S -4A | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | ১.০০ | SSS | LGD | JICA | ৮১৯.০০ | ৮১৯.০০ | - | জুন-১৩ | জুলে-১৩ | জুলে-১৫ | ১১.০৯.২০১৩ | ১৫.১২.২০১৩ | ৩১.১২.২০১৫ | ৩১.১২.২০১৫ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। |
| SWB RDP/S -4B | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | ১.০০ | SSS | CE | JICA | ২৪৩.০০ | ২৪৩.০০ | - | মার্চ-১৫ | জুলে-১৫ | জুলে-১৬ | ০১.১০.২০১৫ | ১৫.১২.২০১৫ | ৩১.১২.২০১৬ | ৩১.১২.২০১৬ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে। |
| SWB RDP/S -6 | হাইড্রোলজিকাল এবং মরফলজিক্যাল স্টাডি | সংখ্যা | ১.০০ | LCB (Direct Procurement) | CE | JICA | ১৩০.০০ | ১৩০.০০ | - | মার্চ-১০ | জুন-১১ | জুলে-১১ | ০৬.১০.২০১০ | ১৭.০১.২০১১ | ১৩.০৬.২০১৩ | ১৩.০৬.২০১৩ | নির্ধারিত সময়ের মধ্যে স্টাডি সম্পন্ন হয়েছে। |

### ৩.২.৪ প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট পর্যালোচনা

এলজিইডির অডিট সেল বিভিন্ন সময়ে প্রকল্পে অভ্যন্তরীণ অডিট করেছে এবং ফাফাদ ৭ বার এক্সটারনাল অডিট করেছে। সমীক্ষা কালীন সময়ে দেখা গেছে যায় ৭ অর্থ বছরে (২০১০-২০১৭) প্রকল্পের আওতায় মোট ১২০ অডিট আপত্তি ছিল, যার মধ্যে সবগুলোই অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করা হয়েছে। তবে প্রকল্পের আফিস ও কর্মকর্তাদের সাথে যোগাযোগ করা হলে, প্রতিটি আপত্তির শিরোনাম, জড়িত টাকার পরিমাণ এবং নিষ্পতির স্মারক নং সম্পর্কে কোন তথ্য ও নথি পাওয়া যায় নি।

সারণী-১৪: প্রকল্পের ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট

| অডিট | সময়কাল | আপত্তির সংখ্যা/বিবরণ | নিষ্পত্তি জন্য গৃহীত ব্যবস্থা | নিষ্পত্তি অবস্থা |
|---|---|---|---|---|
| ইন্টারনাল | ২০০৯-১০ থেকে ২০১৭-১৮ | কোনো আপত্তি উত্থাপিত হয়নি | - | - |
| এক্সটারনাল | ২০১০-১১ | ০৪ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১১-১২ | ১৫ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১২-১৩ | ২৩ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১৩-১৪ | ২৩ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১৪-১৫ | ২১ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১৫-১৬ | ১৬ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| এক্সটারনাল | ২০১৬-১৭ | ১৮ | - | নিষ্পত্তি করা হয়েছে |
| মোট | | ১২০ | | |

উৎস: প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, সেপ্টেম্বর/২০১৮, এলজিইডি

## ৩.৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

### ৩.৩.১ প্রকল্পের লগ ফ্রেমের আলোকে লক্ষ্য, উদ্দেশ্য ,আউটপুট ও ইনপুট পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের লক্ষ্য হল উন্নত গ্রামীণ অবকাঠামোর মাধ্যমে বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় ১৪টি জেলায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন। গুরুত্বপূর্ণ আর্থ-সামাজিক সূচক যেমন GNP, সাক্ষরতা ও ইউনিট প্রতি উৎপাদন বৃদ্ধি এবং শিশুমৃত্যুর হার হ্রাস । প্রকল্পের লগ ফ্রেমের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট গুরুত্বপূর্ণ আর্থ-সামাজিক সূচক আলোকে অর্জন নিম্নের সারণীতে দেয়া হলো।

| | সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS) | বস্তু নিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI) | যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV) | গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) |
|---|---|---|---|---|
| **লক্ষ্য** | উন্নত গ্রামীণ অবকাঠামোর মাধ্যমে বাংলাদেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় ১৪টি জেলায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন। | GNP ১০% বৃদ্ধি<br>**পর্যালোচনাঃ** প্রকল্পের শুরুতে প্রকল্প এলাকায় ৬০.৫% মানুষের আয় ছিল ৫০,০০০-১০০০০০ টাকা; প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে মানুষের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে।<br>বর্তামানে ৪৮% মানুষের আয় ১০০,০০০-২০০০০০ টাকা।<br>২০২১ সালে GNP বৃদ্ধির হার ১১.৩৫%। | জাতীয় পরিসংখ্যান সমীক্ষা রিপোর্ট<br>**পর্যালোচনাঃ**<br>জাতীয় পরিসংখ্যান সমীক্ষা ২০২০-২১ রিপোর্ট/রেকর্ড সমীক্ষা দল সঠিক পেয়েছে। | |
| | | ইউনিট প্রতি উৎপাদন ১০% বৃদ্ধি<br>**পর্যালোচনাঃ** কৃষি খাতে আয় বেড়েছে ৫%; | | |
| | | সাক্ষরতা হার ১০% বৃদ্ধি<br>**পর্যালোচনাঃ** সাক্ষরতা হার বৃদ্ধি পেয়েছে ২৫.৬%;<br>মাধ্যমিক শিক্ষিতের হার ২০১০ সালের পূর্বে ৫.৫ % ছিল, ২০২১ সালের পর তা বৃদ্ধি পেয়ে ২০.৭% হয়েছে।<br>উচ্চ মাধ্যমিক শিক্ষিতের হার ১০% বৃদ্ধি পেয়েছে এবং উচ্চ মাধ্যমিকের চেয়ে বেশি পড়েছে এমন লোকের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে ১৪.৩% | | |
| **উদ্দেশ্য** | সড়ক যোগাযোগের বিস্তৃত নেটওয়ার্ক ভাল অবস্থায় থাকা। | • ট্রাফিক ভলিউম ৫০% বৃদ্ধি<br>**পর্যালোচনাঃ** হাটের দিন ট্রাফিক ভলিউম ৪২% বৃদ্ধি এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক ভলিউম ৪৭% বৃদ্ধি পেয়েছে। গড়ে ২০১০ সালের তুলনায় প্রকল্প এলাকায় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে ৪৫%।<br>• মৌলিক পরিষেবাগুলি প্রবেশ করার জন্য প্রয়োজনীয় সময় গড়ে ৫০% কমে যাওয়া।<br>**পর্যালোচনাঃ** ৯১ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন রাস্তা সংস্কারের ফলে ভ্রমণের সময় কমে গেছে। | • প্রভাব এবং প্রভাব মূল্যায়ন<br>• বেনিফিট পর্যবেক্ষণ এবং মূল্যায়ন রিপোর্ট (মধ্য মেয়াদ এবং সমাপ্তি)<br>• BBS এবং অন্যান্য GOB সংস্থা এবং গবেষণা সংস্থাগুলি দ্বারা প্রকাশিত জাতীয় পরিসংখ্যান | • বড় কোনো প্রাকৃতিক দুর্যোগ না হওয়া;<br>**পর্যালোচনাঃ** ২০১৭ সালের বন্যায় ৩২ জেলার বিস্তীর্ণ এলাকা প্লাবিত হয়, এতে পূর্ত কাজ বাস্তবায়বে বিলম্ব হয়।<br>• বিনিয়োগ বৃদ্ধি;<br>**পর্যালোচনাঃ** বিনিয়োগ বৃদ্ধি পেয়েছে। |

| | সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS) | বস্তু নিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI) | যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV) | গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) |
|---|---|---|---|---|
| | | ● ২০২১ সালের পর কর্মক্ষেত্রের বা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময়, উপজেলা শহরে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময় এবং বাজারে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময় ২০১০ সালের তুলনায় অর্ধেক কমে গিয়েছে।<br>**পর্যালোচনাঃ** ২০১০ সালের পর কর্মস্থলে যাওয়ার সময় ৩৯.৬৬ মিনিট থেকে কমিয়ে ২১.৫ মিনিটের হয়েছে এবং কর্মস্থলে যাওয়ার সর্বোচ্চ সময় ১২০ মিনিট থেকে ৭৫ মিনিট হয়েছে। | **পর্যালোচনাঃ**<br>প্রকল্পের বেনিফিট পর্যবেক্ষণ, মধ্য মেয়াদ মূল্যায়ন রিপোর্ট (২০১৫), সমাপ্তি রিপোর্ট (২০১৮) এবং প্রভাব মূল্যায়ন (২০২২)<br>সমীক্ষা দল সঠিক পেয়েছে। | ● অনুকূল সরকারী নীতি;<br>**পর্যালোচনাঃ** সরকারের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির নীতিতে পরিবর্তন হয় নি।<br>● পরিবর্তনের প্রতি মানুষের ইতিবাচক মনোভাব।<br>**পর্যালোচনাঃ** পরিবর্তনের প্রতি মানুষের ইতিবাচক মনোভাব ছিল। |
| **আউটপুট** | ● উপজেলা সড়কের উন্নয়ন<br>● ইউনিয়ন সড়কের উন্নয়ন<br>● উপজেলা সড়কে ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ<br>● ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ<br>● ঘাট নির্মাণ<br>● গ্রোথ সেন্টার আপগ্রেডেশন।<br>● WMS এর উন্নয়ন<br>● গ্রামীণ বাজারের আপ-গ্রেডেশন<br>● রাস্তায় বৃক্ষরোপণ<br>● গ্রামের রাস্তার রক্ষণাবেক্ষণ<br>● স্টেকহোল্ডারদের | ● উপজেলা সড়ক উন্নয়ন – ৯৬৬.৩ কিমি।<br>● উপজেলা সড়কে-৯৬৩৫.৫২ মিটারে সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা ।<br>● ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন- ৯৯.৯৬ কিমি।<br>● ইউনিয়ন সড়কে -৯৫১.২৭ মিটারে সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা ।<br>● ২০ নম্বর ঘাট নির্মাণ করা ।<br>● ৩৫টি সংখ্যা গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ ।<br>● ১৫ টি WMS নির্মাণ ।<br>● ১২ টি গ্রামীণ বাজার নির্মাণ ।<br>● বৃক্ষরোপণ-১১২ কিমি ।<br>● গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ - ১৪০০ কিমি ।<br>● স্টেকহোল্ডারদের প্রশিক্ষণ দেওয়া-৪৩৪৬৭ টিডি।<br>**অর্জনঃ**<br>● উপজেলা সড়ক ৯৬৫ কিমি (৯৯.৮৭%) উন্নয়ন করা হয়েছে।<br>● উপজেলা সড়কে ৯৫০১ মিটার (৯৮.৬০%) সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।<br>● ইউনিয়ন সড়ক ৯৯.৯৬ কিমি (১০০%) উন্নয়ন করা হয়েছে। | ● অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদন<br>● আর্থিক বিবৃতি<br>● গুণমান নিয়ন্ত্রণ প্রতিবেদন<br>● IMED রিপোর্ট<br>● প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন<br>**পর্যালোচনাঃ**<br>অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদন, আর্থিক বিবৃতিতে এবং প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদনে সমীক্ষা দল অর্জন/অগ্রগতির তথ্য সঠিক পেয়েছে। | ● রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ভাল ব্যবস্থাপনা সিস্টেম থাকা;<br>**পর্যালোচনাঃ** এলসিএসের মাধ্যমে সড়কের রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বাসরাবায়ন করা হয়।<br>● রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পর্যাপ্ত তহবিলের নিয়মিত বরাদ্দ;<br>**পর্যালোচনাঃ** প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য পর্যাপ্ত বরাদ্দ ছিল।<br>● বড় কোনো প্রাকৃতিক দুর্যোগ না হওয়া;<br>**পর্যালোচনাঃ** ২০১৭ সালের বন্যায় ৩২ জেলার বিস্তীর্ণ এলাকা প্লাবিত হয়, এতে পূর্ত কাজ বাস্তবায়বে বিলম্ব হয়।<br>● নির্মাণ সামগ্রী/ সরঞ্জামের দাম স্থিতিশীল থাকে;<br>**পর্যালোচনাঃ** রেট শিডিউলের পরিবর্তনের ফলে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পায়। |

| | সংক্ষিপ্ত বর্ননা (NS) | বস্তু নিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI) | যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV) | গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA) |
|---|---|---|---|---|
| | প্রশিক্ষণ দেওয়া | ● ইউনিয়ন সড়কে ৯৫০ মিটার সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।<br>● ২০ টি ঘাট নির্মাণ করা হয়েছে।<br>● ৩৫টি গ্রোথ সেন্টার করা হয়েছে।<br>● ১৫টি WMS নির্মাণ করা হয়েছে।<br>● ১২ টি গ্রামীণ বাজার নির্মাণ করা হয়েছে।<br>● বৃক্ষরোপণ-১১২কিমি করা হয়েছে।<br>● গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ - ১৪০০ কিমি করা হয়েছে।<br>● ৪৩৪৬৭ দিন প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে ।<br>**পর্যালোচনাঃ** প্রকল্পের শতভাগ পুর্ত কাজ বাস্তবায়ন করা হয়েছে। তবে বর্তমানে রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে কিছু কিছু সড়কে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে এবং সড়কের ঢালের ও এপ্রোচের মাটি সড়ে গিয়েছে, যা অতিদ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। কোন রাস্তা অবৈধ ভাবে দখল হয় নি।<br>নারীদের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ কর্মী হিসাবে কাজ করতে সামাজিক কোন বাধা পেতে হয় নি।<br>প্রকল্পের সুবাধাভোগীদের IGA প্রশিক্ষণের মাধ্যমে কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছে এবং জীবনমানের উন্নতি হয়েছে। | | ● পরামর্শ দাতাদের সময়মত নিয়োগ।<br>**পর্যালোচনাঃ** পরামর্শ টিম ২০১১ জানুয়ারী অর্থাৎ প্রকল্প শুরুর ১৩ মাস পর কাজ শুরু করে। |
| ইনপুট | উপজেলা ও ইউনিয়নের রাস্তা ও কাঠামো নির্মাণ, বৃক্ষরোপণ, গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণ, গ্রোথ সেন্টারের উন্নয়ন, গ্রামীণ বাজার, যানবাহন ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহের জন্য বরাদ্দ ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা ।<br>প্রকল্পের জন্য সংশ্লিষ্ট এলজিইডি কর্মকর্তা, কর্মী, পরামর্শক কাজ করবে। | ● প্রকল্প তহবিল বরাদ্দ এবং বিতরণ রেকর্ড<br>● স্টাফ রেকর্ড<br>● ১৬৮৭৯৫.০৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে মোট ব্যয় ১৬৪৮৩৪.১১ লক্ষ টাকা (৯৭.৬৫%)।<br>● প্রকল্পের আওতায় ৪২ জন কর্মকর্তা (পুরুষ ৫ জন, মহিলা ৩৭ জন) ও ৯৪ জন স্টাফসহ (পুরুষ ৮০ জন, মহিলা ১৪ জন) মোট ১৩৬ জন জনবল কাজ করে। এছাড়াও ১৩১৮ কর্ম দিন পরামর্শক কাজ করে।<br>**পর্যালোচনাঃ** প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ ছিল এবং সংশ্লিষ্ট এলজিইডি কর্মকর্তা, কর্মী, পরামর্শক কাজ করেছে।<br>সমীক্ষা দল অন্যান্য প্রতিবেদন সঠিক পেয়েছে। | ● প্রকল্প রেকর্ডের যাচাইকরণ<br>● ADP বরাদ্দ<br>● IMED রিপোর্ট<br>**পর্যালোচনাঃ**<br>সমীক্ষা দল প্রকল্প রেকর্ডে ও রিপোর্ট সঠিক পেয়েছে। | ● সময়মত এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ;<br>● প্রকল্প কার্যক্রমের ভাল এবং কার্যকর ব্যবস্থাপনা।<br>**পর্যালোচনাঃ** প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ ও সংস্থান ছিল এবং বরাদ্দের সাথে সামঞ্জস্য রেখে কাজ ব্যবস্থাপনা করা হয়েছে। |

**পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পে লগফ্রেমে প্রধান উদ্দেশ্য, ইনপুট, আউটপুট বর্ণনা করা হয়েছে ও বাস্তবায়নের নির্দেশনা উপস্থাপন করা হয়েছে। সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্তের ভিত্তিতে প্রতীয়মান হয়, যে উদ্দেশ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়েছে। ট্রাফিক ভলিউম ৪৫% বৃদ্ধি পেয়েছে, যা ডিপিপির লগ ফ্রেম দেখানো লক্ষ্যমাত্রার (৫০%) এর প্রায় কাছাকাছি অর্জিত হয়েছে। মৌলিক পরিষেবাগুলি প্রবেশ করার জন্য প্রয়োজনীয় সময় গড়ে ৫০% বেশী কমেছে। প্রকল্প এলাকায় মানুষের আয়, উৎপাদন ও সাক্ষরতা হার বৃদ্ধি পেয়েছে, যা অনেকাংশে ডিপিপির কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়েছে।

### ৩.৩.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে উন্নয়নমূলক কাজে অর্জিত অগ্রগতির তুলনামূলক বিবরণী

| উদ্দেশ্যে | প্রকল্পের অর্জন | প্রকল্পের প্রভাব |
|---|---|---|
| ক) উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের ভৌত অবকাঠামো ও নিরাপত্তা ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক বৃদ্ধি করা। | প্রকল্পের অধীনে ৯৬৫ কিলোমিটার উপজেলা সড়ক এবং ১০০ কিলোমিটার ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে, যা ইউনিয়ন, গ্রোথ সেন্টারকে জাতীয় যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে সংযোগকারী একটি বিস্তৃত গ্রামীণ সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন করেছে। ফলে প্রকল্প জেলাগুলির গ্রামীণ এলাকায় সকল মৌসুমে যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে। উন্নত পরিবহন সুবিধা শিক্ষা ও স্বাস্থ্য পরিষেবা, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, কৃষি সম্প্রসারণ পরিষেবা কেন্দ্র গুলিতে প্রবেশাধিকার নিশ্চিত হয়েছে এবং এর ফলে পরিবারের আয় এবং জীবনযাত্রার মানের উন্নতি হয়েছে। | সড়ক উন্নয়নের ফলে এলাকাবাসীর নানাবিধ সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে, যেমন, ৯১ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন রাস্তা সংস্কারের ফলে ভ্রমণের সময় কমে গেছে। তাছাড়াও, ৭২.৫ শতাংশ উত্তরদাতা জানিয়েছেন রাস্তা উন্নয়নের ফলে যাত্রীদের ভ্রমণ খরচ কমেছে। ৮৮.৭ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন এর ফলে স্বাস্থ্য সেবা সহজলভ্য হয়েছে। |
| খ) গ্রোথ সেন্টার, গ্রামীণ হাট-বাজারের ভৌত সুবিধাদি বৃদ্ধির মাধ্যমে গ্রামীণ ব্যবসা ও কৃষি কর্মকান্ড জোরদার করা। কৃষকদের কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিতে উৎসাহিত করা। | গ্রোথ সেন্টার/বাজারে ভৌত সুবিধার উন্নতি, খামার ও অ-কৃষি উৎপাদনের বিপণন সহজতর করেছে এবং অ-কৃষি/কৃষি পণ্যের ন্যায্য মূল্য নিশ্চিত করেছে। এটি স্থানীয় জনগণকে কম/যৌক্তিক মূল্যে সার এবং অন্যান্য পণ্য এবং সরকার কর্তৃক প্রদত্ত অন্যান্য কল্যাণমূলক পরিষেবা পেতে সহায়তা করেছে।<br><br>এটি কর্মসংস্থান সৃষ্টি করছে। এছাড়াও গ্রোথ সেন্টার, গ্রামীণ হাট-বাজারের উন্নায়ন বাজারে ব্যবসায়ী এবং গ্রাহকের সংখ্যা, বাজার ইজারা হার এবং বাজারের পণ্য কেনা বেচা বৃদ্ধিতে অবদান রাখেছে। | গ্রোথ সেন্টার/বাজার উন্নায়নের ফলে দোকানের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে ৬৩.৪%। ২০১০ সালের তুলনায় পণ্যদ্রব্য কেনাবেচা/পরিষেবা অনেক উন্নত হয়েছে, (প্রায় ৫৯.৩ % বৃদ্ধি পেয়েছে)। তাছাড়াও ২০২১ সালের পর বাণিজ্যের পরিমাণ বেড়েছে এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়ে হয়েছে যথাক্রমে ৭৫.৮০% এবং ৭১.৫%। |
| গ) গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের মাধ্যমে | স্থানীয় সড়ক নেটওয়ার্ক, গ্রোথ সেন্টার এবং গ্রামীণ বাজারে সুযোগ-সুবিধা উন্নায়নের মূল | প্রধান প্রধান নির্মাণ কাজ থেকে প্রায় ৪.৩৯ মিলিয়ন কর্মদিবসের কর্মসংস্থান |

| | | |
|---|---|---|
| গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠির জন্য স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। | উদ্দেশ্য ছিল গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম এবং ১৪টি প্রকল্প জেলার সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক প্রবৃদ্ধি অর্জন। প্রকল্প বাস্তবায়ন এবং গ্রামীণ অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণে স্থানীয় দরিদ্রদের সম্পৃক্ততার মাধ্যমে সরাসরি কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি করেছে। তাছাড়া, ডিপিপি লগ-ফ্রেমে এলসিএস দ্বারা নির্মাণ কার্যক্রম বাস্তবায়ন, রাস্তার ধারে বৃক্ষরোপণ ও পরিচর্যা এবং স্থানীয় নিঃস্ব মহিলাদের দ্বারা গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে স্বল্পমেয়াদী কর্মসংস্থান সৃষ্টির লক্ষ্যমাত্রা ছিল ১.০ মিলিয়ন কর্ম-দিবস। | হয়েছে, যা ডিপিপিতে দেখানো লক্ষ্যমাত্রার চার গুণেরও বেশি। |
| ঘ) দারিদ্র্য বিমোচন কর্মসূচীর মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা। | গ্রামীণ অবকাঠামোর উন্নয়ন, ব্যবস্থাপনা ও রক্ষণাবেক্ষণ, বৃক্ষরোপণ এবং মহিলা শ্রম চুক্তি সমিতি (এলসিএস) দ্বারা পরিচর্যা এবং অন্যান্য দারিদ্র্য বিমোচন কার্যক্রমের মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগণের জন্য স্বল্পমেয়াদী এবং দীর্ঘমেয়াদী কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি করা হয়েছে। | বৃক্ষরোপণ কার্যক্রমের মাধ্যমে ১০০৮ জন এলসিএস নারী কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়। এছাড়াও গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে ১৪০০ জন এলসিএস নারীদের স্বল্পমেয়াদী এবং দীর্ঘমেয়াদী কর্মসংস্থান হয়। |
| ঙ) গ্রামীণ অবকাঠামোর কার্যকরী ও সঠিক পরিকল্পনা, ব্যবস্থাপনা ও মেরামতের জন্য সুবিধাভোগীদের দক্ষ করে তোলা। | দক্ষ ও কার্যকর পরিকল্পনা এবং গ্রামীণ অবকাঠামোর টেকসই পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বিভিন্ন প্রশিক্ষণ, কর্মশালা এবং সভার মাধ্যমে এলজিইডি কর্মকর্তা, ঠিকাদার এবং নির্মাণ শ্রমিক, উপজেলা চেয়ারম্যান, এনজিও এবং ইউপি চেয়ারপারসন, গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ হাট-বাজারের ব্যবস্থাপনা কমিটির সদস্য, মহিলা দোকানদার এবং এলসিএস সদস্যদের- দক্ষ করে তোলা হয়। | এই প্রকল্প কর্মসূচিতে প্রায় ৪৩৪৬৭ দিনের দক্ষতা বৃদ্ধিমূলক প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে, যারা কিনা বছরে চার থেকে পাঁচ মাস নির্মাণ কাজ করার সুযোগ পেয়েছিলেন। এলসিএস সদস্যদের উপার্জন বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রকল্প কর্মসূচির আওতায় ইনকাম জেনারেশন এক্টিভিটিস (আইজিএ) প্রশিক্ষণের আয়োজন করা হয়। এতে তাদের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং অন্যান্য খাতে খরচ বাচাতে পেরেছে। বার্ষিক কর্ম দিবস বৃদ্ধি পেয়েছে, সন্তানদের স্কুলে পাঠানোর সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে।<br><br>৪৫০ দিনের বৈদেশিক প্রশিক্ষণের মাধ্যমে এলজিইডি কর্মকর্তাদের দক্ষতা বৃদ্ধি করা হয়।<br><br>বিভিন্ন প্রশিক্ষণের ফলে উপজেলা চেয়ারম্যান, ইউপি চেয়ারপারসন, গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ হাট-বাজারের ব্যবস্থাপনা কমিটির সদস্য প্রশিক্ষণের মাধ্যমে |

| | | |
|---|---|---|
| | | অবকাঠামোর কার্যকরী ও সঠিক পরিকল্পনা, ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে প্রাথমিক জ্ঞান লাভ করেছে। |
| চ) কার্যকর প্রকল্প পরিকল্পনা ও ব্যবস্থাপনার জন্য এলজিইডির মানব সম্পদের উন্নয়ন করা। | ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে এবং জিওবি-র সাথে জাইকার ঋণ চুক্তির অনুসরণ করে নির্ধারিত সময়ে মধ্যে প্রকল্পটি শেষ হয়েছে।<br>এলজিইডি-র স্টেকহোল্ডার এবং মানব সম্পদের সক্ষমতা উন্নয়নের পাশাপাশি সমস্ত অবকাঠামোর উন্নয়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।<br>তাই বলা যায়, প্রকল্পটি তার কাক্ষিত লক্ষ্য অর্জন করে সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে। | প্রকল্পটি এলজিইডি'র নিজস্ব জনবল ও প্রকল্পের জনবলের সমন্বয়ে বাস্তবায়ন করা হয়। এতে নির্ধারিত সময়ে মধ্যে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পাশাপাশি মানব সম্পদের সক্ষমতা উন্নয়ন স্বাদিত হয়েছে। |

## ৩.৪ প্রকল্পের ব্যবস্থাপণা

### ৩.৪.১ প্রকল্পের দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালক গণেরনাম ও কার্যকাল

সারণী-১৫: প্রকল্পের দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালক গণেরনাম ও কার্যকাল

| ক্রঃনং | নাম | পদবী | কার্যালয় | মেয়াদকাল |
|---|---|---|---|---|
| ০১ | নুর মোহাম্মদ | প্রকল্প পরিচালক | এলজিইডি সদর দপ্তর, এলজিইডিভবন, লেভেল - ১০, আগারগাও, শেরে-বাংলানগর, ঢাকা - ১২০৭ | ৩০/০৩/২০১০ থেকে১১/০৬/২০১৫ |
| ০২ | শচীন্দ্র নাথ হালদার | প্রকল্প পরিচালক | এলজিইডি সদর দপ্তর, আরডিইসিভবন, লেভেল - ১০, আগারগাও, শেরে-বাংলানগর,ঢাকা - ১২০৭ | ১১/০৬/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৮ |

*উৎসঃ প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন,২০১৮*

সাড়ে আট বছর প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে মোট দুইজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেন। তারা সবাই পূর্ণকালীন দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের শুরুতে বা শেষে ঘনঘন কোন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়নি।

### ৩.৪.২ জনবল নিয়োগ

প্রকল্পের আরডিপিপি অনুযায়ী রাজস্ব হতে প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিস (পিআইও), ফরিদপুরে ডিজাইন ও মনিটরিং অফিস, জেলা পর্যায়ে গুণমান নিশ্চিতকরণ অফিস সমূহে বিভিন্ন শ্রেণির ১৩৬ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী নিয়োগ করার সংস্থান ছিল। বাস্তব পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, আরডিপিপির সংস্থান এর বিপরীতে ১৩৬ জন কর্মকর্তা-কর্মচারী নিয়োগ করা হয়েছে । যা প্রকল্পের কাজের পরিধির তুলনায় কর্মকর্তা ও কর্মচারীর সংখ্যা নিতান্তই অপ্রতুল। বিভিন্ন পূর্তকাজ পরিকল্পনা ও তদারকি এবং মাষ্টার প্লান প্রণয়নের জন্য পরামর্শক নিয়োগ করা হয়েছিল।

সারণী-১৬: আরডিপিপি এর সংস্থান অনুযায়ী রাজস্ব খাতে প্রকল্পের জনবল

| ক্রমিক নং | কর্মকর্তা ও কর্মচারী (আরডিপিপি অনুযায়ী) | কর্মকর্তা ও কর্মচারী সংখ্যা (আরডিপিপি অনুযায়ী) | নিয়োগের ধরণ | প্রকৃত জনবল নিয়োগ | ঘাটতি |
|---|---|---|---|---|---|
| **(ক)** | **প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিস (পিআইও)** | | | | |
| ১। | প্রকল্প পরিচালক | ০১ | প্রেষণ | ০১ | ০ |
| ২। | নির্বাহী প্রকৌশলী | ০১ | প্রেষণ | ০১ | ০ |
| ৩। | সিনিয়র সহকারী প্রকৌশলী | ০৪ | প্রেষণ | ০৪ | ০ |
| ৪। | সামাজিক অর্থনীতিবিদ | ০১ | প্রেষণ/ আউটসোর্সিং | ০১ | ০ |
| ৫। | সহকারী প্রোগ্রামার | ০১ | আউটসোর্সিং | ০১ | ০ |
| ৬। | উপ-সহকারী প্রকৌশলী | ০৪ | প্রেষণ | ০৪ | ০ |
| ৭। | হিসাবরক্ষক কর্মকর্তা | ০১ | প্রেষণ | ০১ | ০ |
| ৮। | হিসাবরক্ষক | ০১ | প্রেষণ | ০১ | ০ |
| ৯। | কম্পিউটার অপারেটর | ০৩ | সরাসরি নিয়োগ | ০৩ | ০ |
| ১০। | সহকারী হিসাবরক্ষক | ০২ | প্রেষণ/ আউটসোর্সিং | ০২ | ০ |
| ১১। | ড্রাইভার | ০৩ | আউটসোর্সিং | ০৩ | ০ |
| ১২। | এমএলএসএস | ০৪ | আউটসোর্সিং | ০৪ | ০ |
| ১৩। | পরিষ্কারক | ০১ | আউটসোর্সিং | ০১ | ০ |
| | **মোট** | **২৭** | | **২৭** | **০** |
| **(খ)** | ডিজাইন ও মনিটরিং অফিস | | | | |
| ১। | উপ-প্রকল্প পরিচালক | ০১ | প্রেষণ | ০১ | ০ |
| ২। | ক্যাড অপারেটর | ০৩ | আউটসোর্সিং | ০৩ | ০ |
| ৩। | কম্পিউটার অপারেটর | ০২ | সরাসরি নিয়োগ | ০২ | ০ |
| ৪। | সার্ভেয়ার | ০৩ | প্রেষণ/ আউটসোর্সিং | ০৩ | ০ |
| ৫। | ড্রাইভার | ০২ | প্রেষণ/ আউটসোর্সিং | ০২ | ০ |
| ৬। | এমএলএসএস | ০২ | আউটসোর্সিং | ০২ | ০ |
| | **মোট** | **১৩** | | **১৩** | **০** |
| **(গ)** | জেলা পর্যায়ে গুণমান নিশ্চিতকরণ অফিস | | | | |
| ১। | জুনিয়র ইঞ্জিনিয়ার (সিভিল) | ১৪ | প্রেষণ | ১৪ | ০ |
| ২। | স্টেকহোল্ডার সংগঠক | ১৪ | আউটসোর্সিং | ১৪ | ০ |
| ৩। | উপ-সহকারী প্রকৌশলী | ১৪ | প্রেষণ | ১৪ | ০ |
| ৪। | কাজের সহকারী | ২৮ | আউটসোর্সিং | ২৮ | ০ |
| ৫। | সহকারী হিসাবরক্ষক | ১৪ | আউটসোর্সিং | ১৪ | ০ |
| ৬। | রোলার ড্রাইভার | ১২ | আউটসোর্সিং | ১২ | ০ |
| | **মোট** | **৯৬** | | **৯৬** | ০ |
| | **সর্বমোট** | **১৩৬** | | **১৩৬** | ০ |

*উৎসঃ প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, ২০১৮*

**প্রকল্প বাস্তবায়ন অফিস (পিআইও)**

এলজিইডি সদর দপ্তরের মধ্যে প্রকল্প পরিচালনার জন্য এলজিইডি একটি পিআইও প্রতিষ্ঠিত করেছিল। এটি পিআইও স্টাফ ও কারিগরি সহায়তা দলের সহযোগীতায় পরিচালনা হত। প্রকল্প পরিচালকের নেতৃত্বে প্রকল্পের পুরো সময়ে পিআইও কাজ করে।

**ডিজাইন এবং মনিটরিং অফিস**

ডিজাইন এবং মনিটরিং অফিস ফরিদপুরের এলজিইডি সার্কেল অফিসে অবস্থিত ছিল। উপ-প্রকল্প পরিচালক সহ একজন সহকারী প্রকৌশলী (মান নিয়ন্ত্রণ) এবং একজন সমাজবিজ্ঞানী ডিজাইন এবং মনিটরিং অফিসের দায়িত্বে ছিলেন। টিএ টিম টিম লিডার সহ ৭ জন স্থানীয় পরামর্শক নিয়ে গঠিত ছিল।

**কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স অফিস**

প্রকল্পের প্রতিটি জেলায় একজন সহকারী প্রকৌশলীর নেতৃত্বে একটি করে মোট ১৪টি কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স অফিস ছিল। টিএ দলের ফিল্ড ইঞ্জিনিয়াররা কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স অফিসার হিসাবে কাজ করতেন।

**পর্যালোচনা ও মতামতঃ**

আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সর্বমোট ১৩৬ জন জনবল নিয়োগ করার সংস্থান ছিল। বাস্তবে প্রকল্পের আওতায় ৪২ জন কর্মকর্তা (পুরুষ ৫ জন, মহিলা ৩৭ জন) ও ৯৪ জন স্টাফসহ (পুরুষ ৮০ জন, মহিলা ১৪ জন) মোট ১৩৬ জন জনবল নিয়োগ করা হয় অর্থাৎ আরডিপিপি অনুযায়ী শতভাগ জনবল নিয়োগ করা হয়েছিল।

### ৩.৪.৩ পিআইসি ও পিএসসি সভার পর্যালোচনা

প্রকল্পের ডিপিপিতে ছয় মাস অন্তর অন্তর অর্থাৎ বছরে দুইটি পিএসসি সভার করার কথা উল্লেখ আছে কিন্তু কোন পিআইসি সভা করার কথা উল্লেখ নেই। সমীক্ষা থেকে জানা যায় যে, প্রকল্প কর্তৃক একাধিক পিএসসি সভা করা হয়েছে, কিন্তু সভাগুলোর সিদ্ধান্ত এবং সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বাস্তবায়ন সম্পর্কিত তথ্য পাওয়া যায় নি। এছাড়া প্রকল্পের কর্মকর্তা জানান যে, প্রকল্পের কোন  পিআইসি সভা হয়নি।

## ৩.৫ উপকারভোগীদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ ও প্রভাব মূল্যায়ন

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের নিমিত্তে প্রকল্পের উপকারভোগীর প্রয়োজনীয় তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে সমীক্ষার সাহায্যে সংগৃহীত তথ্যের ফলাফল বর্ণনা করা হলো।

## ৩.৬ আর্থ-সামাজিক অবস্থার বিবরণ

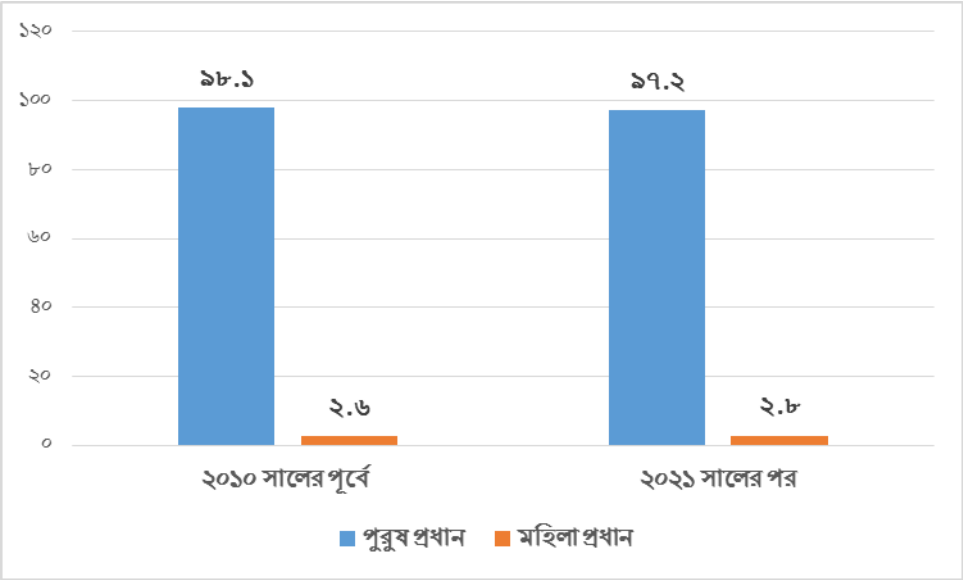
### ৩.৬.১ লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন

পরিবারের প্রধানের লিঙ্গ অনুসারে বন্টনের সারণী থেকে দেখা যায় যে, বেইজলাইন এবং প্রভাব মূল্যায়ন জরিপের মধ্যে তেমন কোন পার্থক্য নেই। খানায় মহিলা প্রধানের হার ২.৬% থেকে সামান্য বেড়ে ২০২২ সালে ৩.৪% এ দাঁড়িয়েছে। বিভাগ ভিত্তিক বন্টন থেকে দেখা যায় যে,বরিশাল বিভাগে মহিলা প্রধান খানার সংখ্যা তুলনামূলক বেশি। (সারণী ১৭)।

সারণী-১৭: লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন।

| পরিবারের প্রধানের লিঙ্গ | ২০১০ সালের পূর্বে | | | | ২০২১ সালের পর | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **বরিশাল** | **ঢাকা** | **খুলনা** | **সকল** | **বরিশাল** | **ঢাকা** | **খুলনা** | **সকল** |
| পুরুষ প্রধান (সংখ্যা) | ৪০৫ | ৮৭৮ | ৪৭১ | ১৭৫৪ | ৪৬৩ | ৩৪৬ | ৩৫০ | ১১৫৯ |
| পুরুষ প্রধান (%) | ৯৬.৪ | ৯৭.৬ | ৯৮.১ | ৯৭.৪ | ৯৬.৫ | ৯৬.১ | ৯৭.২ | ৯৬.৬ |
| মহিলা প্রধান (সংখ্যা) | ১৫ | ২২ | ৯ | ৪৬ | ১৭ | ১৪ | ১০ | ৪১ |
| মহিলা প্রধান (%) | ৩.৬ | ২.৪ | ১.৯ | ২.৬ | ৩.৫ | ৩.৯ | ২.৮ | ৩.৪ |
| সমস্ত নমুনা (সংখ্যা) | ৪২০ | ৯০০ | ৪৮০ | ১৮০০ | ৪৮০ | ৩৬০ | ৩৬০ | ১২০০ |

চিত্র-০৫: লিঙ্গ অনুসারে পরিবারের প্রধানের বন্টন।




### ৩.৬.২ খানার সদস্যদের বয়স ভিত্তিক বন্টন

প্রকল্প এলাকায় ২০২২ সালে অনুষ্ঠিত প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় জনসাধারণের গড় বয়স ছিল ২৯.৪ বছর। সাতক্ষীরা জেলায় গড় বয়স সবচেয়ে বেশি, ৩৩.১ বছর। অন্যদিকে ভোলা জেলায় সবচেয়ে কম ২৭.১ বছর। প্রকল্প এলাকায় জনসংখ্যার বয়সের বন্টন থেকে দেখা যায় যে বেশি সংখ্যক জনসংখ্যা পরিলক্ষিত হয় ০-১৪ বছর বয়সের গ্রুপে যা শতকরা হার হল ২৬.১ %। অন্যদিকে সবচেয়ে কম জনসংখ্যা পরিলক্ষিত হয় ৬০ ও বেশি বয়সে গ্রুপে। সারণি- ১৮ থেকে বলা যায় যে প্রকল্প এলাকায় বয়স বৃদ্ধির সাথে সাথে জনসংখ্যা কমতে থাকে। বেজলাইন জরিপে প্রদত্ত তথ্য থেকে মোটামুটি একই ধারা পরিলক্ষিত হয়। তবে বয়স্ক জনসংখ্যার হার বিশেষ করে ৪০ বা তার বেশি বয়স্ক লোক সংখ্যা, বেজলাইন এর তুলনায় প্রভাব মূল্যায়ন জরিপে উল্লেখযোগ্য হারে বেশি মনে হয়েছে।

সারণী-১৮: খানার সদস্যদের বয়স ভিত্তিক বন্টন

| বয়স গ্রুপ | বরিশাল | | ঢাকা | | খুলনা | | মোট | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N | % | N | % | N | % | N | % |
| ০-৫ | ১৯০ | ৯.২ | ১১২ | ৭.৯ | ১২১ | ৮.০ | ৪২৩ | ৮.৪ |
| ৬-১৫ | ৪৪৭ | ২১.৬ | ৩০৬ | ২১.৫ | ২৬৪ | ১৭.৪ | ১০১৭ | ২০.৩ |
| ১৬-২৫ | ৪০৩ | ১৯.৫ | ২৫৩ | ১৭.৮ | ২৭৩ | ১৭.৯ | ৯২৯ | ১৮.৫ |
| ২৬-৩৫ | ৩৬৭ | ১৭.৮ | ২৩৩ | ১৬.৪ | ২৬৪ | ১৭.৪ | ৮৬৪ | ১৭.২ |
| ৩৬-৪৫ | ২৯০ | ১৪.০ | ২৪৫ | ১৭.২ | ২৩৫ | ১৫.৫ | ৭৭০ | ১৫.৪ |
| ৪৬-৫৪ | ১৬২ | ৭.৮ | ১২২ | ৮.৬ | ১৩৮ | ৯.১ | ৪২২ | ৮.৪ |
| ৫৫-৬৪ | ১৩৪ | ৬.৫ | ৯৩ | ৬.৫ | ১২৮ | ৮.৪ | ৩৫৫ | ৭.১ |
| ৬৫> | ৭২ | ৩.৫ | ৬১ | ৪.৩ | ৯৮ | ৬.৪ | ২৩১ | ৪.৬ |
| **মোট** | ২০৬৫ | ১০০.০ | ১৪২৫ | ১০০.০ | ১৫২১ | ১০০.০ | ৫০১১ | ১০০.০ |
| গড় বয়স | ২৭.৯ | | ২৯.৩ | | ৩১.৩ | | ২৯.৪ | |

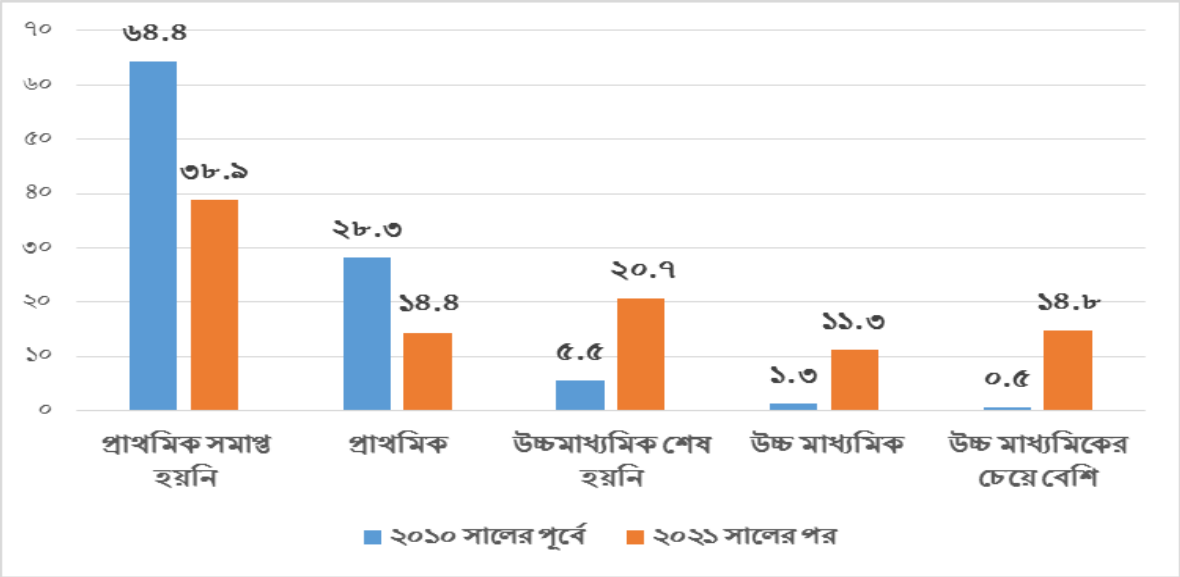
### ৩.৬.৩ শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়)

প্রকল্প এলাকায় এক চতুর্থাংশের বেশি জনসংখ্যা উচ্চমাধ্যমিক কিংবা তার বেশি লেখাপড়া শেষ করেছে। সারণী ১৯ থেকে আরো প্রতীয়মান হয় যে খুলনা জেলায় লেখাপড়ার অবস্থা তুলনামূলকভাবে ভালো। অন্যদিকে বরিশাল এলাকায় শিক্ষিত জনসংখ্যা কম। শিক্ষার বন্টন থেকে দেখা যায় যে অসমাপ্ত প্রাথমিক শিক্ষা গ্রুপে সবচেয়ে বেশি জনসংখ্যা পুঞ্জিভূত (৩৮.৯%) এবং সবচেয়ে কম উচ্চমাধ্যমিক শিক্ষা সমাপ্তকারী গ্রুপে (১১.৩%)। প্রদত্ত সারণি থেকে প্রতীয়মান হয় যে ৬০% এর বেশি জনসংখ্যা প্রাথমিক শিক্ষা বা তার বেশি স্তর পর্যন্ত লেখাপড়া শেষ করেছেন। বেজলাইন জরিপে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে বলা যায় যে গত ১২ বছরে প্রাথমিক- পরবর্তী লেখাপড়া জানা লোক সংখ্যা উল্লেখযোগ্য ভাবে বেড়ে গিয়েছে।

সারণী-১৯: শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়)

| শিক্ষা গ্রুপ | বরিশাল | | ঢাকা | | খুলনা | | মোট | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N | % | N | % | N | % | N | % |
| প্রাথমিক সমাপ্ত হয়নি | ৮৬৬ | ৪১.৯ | ৫৬৮ | ৩৯.৯ | ৫১৫ | ৩৩.৯ | ১৯৪৯ | ৩৮.৯ |
| প্রাথমিক | ৩২৪ | ১৫.৭ | ১৬১ | ১১.৩ | ২৩৬ | ১৫.৫ | ৭২১ | ১৪.৪ |
| উচ্চমাধ্যমিক শেষ হয়নি | ৩৯৬ | ১৯.২ | ২৫০ | ১৭.৫ | ৩৮৯ | ২৫.৬ | ১০৩৫ | ২০.৭ |
| উচ্চ মাধ্যমিক | ১৭৯ | ৮.৭ | ২৩৪ | ১৬.৪ | ১৫২ | ১০.০ | ৫৬৫ | ১১.৩ |
| উচ্চ মাধ্যমিকের চেয়ে বেশি | ৩০০ | ১৪.৫ | ২১২ | ১৪.৯ | ২২৯ | ১৫.১ | ৭৪১ | ১৪.৮ |
| **মোট** | ২০৬৫ | ১০০.০ | ১৪২৫ | ১০০.০ | ১৫২১ | ১০০.০ | ৫০১১ | ১০০.০ |

চিত্র-০৬: শিক্ষার অবস্থা (৭+ জনসংখ্যায়)




### ৩.৬.৪ খানার আকার

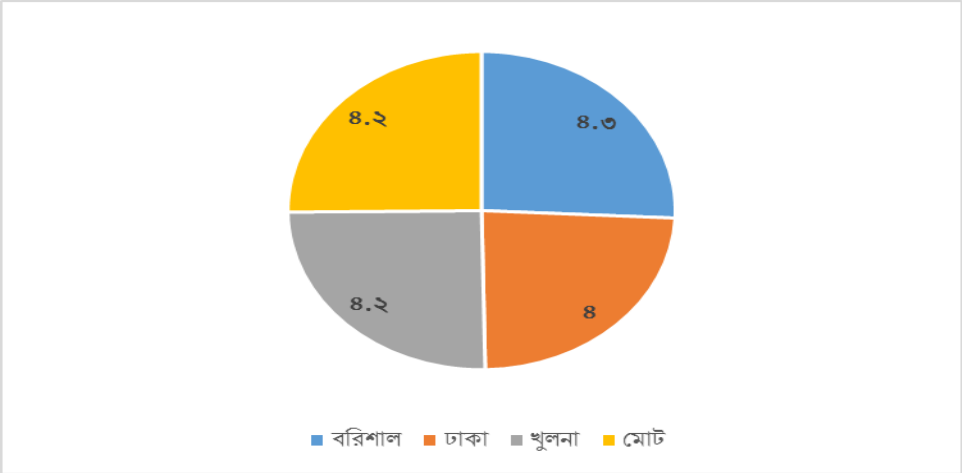
জাতীয় পর্যায়ে খানার গড় আকার হল ৪.৫। প্রকল্প এলাকায় ২০২২ সালের মার্চ মাসে পরিচালিত জরিপে খানার গড় আকার ৪.২। অতএব প্রকল্প এলাকার খানার আকার তুলনামূলকভাবে ছোট (সারণি ২০)। উপাত্তের জিলা - ওয়ারী বন্টন থেকে দেখা যায় যে বরিশাল এবং ভোলা জেলায় পরিবারের গড় আঁকার বড় ৪.৫। অন্যদিকে মাদারীপুর জেলার খানার আকার ছোট, ৩.৮। ২০১০ সালে পরিচালিত বেজলাইন জরিপে প্রাপ্ত উপাত্তে দেখা যায় যে তখন প্রকল্প এলাকায় খানার আকার ছিল কিছুটা বড় ৪.৪।

সারণী-২০: খানার আকার

| বিভাগ | গড় | N |
|---|---|---|
| বরিশাল | ৪.৩ | ৪৮০ |
| ঢাকা | ৪.০ | ৩৬০ |
| খুলনা | ৪.২ | ৩৬০ |
| মোট | ৪.২ | ১২০০ |

| জেলা | গড় | N |
|---|---|---|
| বরিশাল | ৪.৫ | ১২০ |
| ভোলা | ৪.৫ | ১২০ |
| বরগুনা | ৩.৯ | ১২০ |
| পটুয়াখালী | ৪.২ | ১২০ |
| ফরিদপুর | ৪.১ | ১২০ |
| মাদারীপুর | ৩.৮ | ১২০ |
| শরীয়তপুর | ৪.০ | ১২০ |
| বাগেরহাট | ৪.২ | ১২০ |
| খুলনা | ৪.১ | ১২০ |
| সাতক্ষীরা | ৪.৪ | ১২০ |
| মোট | ৪.২ | ১২০০ |

চিত্র-০৭: খানার আকার




### ৩.৬.৫ সম্পদের মালিকানা

আলোচ্য প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় বিভিন্ন ধরনের সম্পদের কথা বিবেচনা করা হয়েছে। যেমন বসত ভিটা, কৃষিজমি, টিউবওয়েল খানা সম্পদ (household assets) ইত্যাদি।

বেজলাইন জরিপ অনুযায়ী ৯৫.১ % খানার নিজস্ব বসতভিটা ছিল, যা প্রভাব মূল্যায়ন জরিপে প্রায় ১০০% পাওয়া গিয়েছে। যদিও বসতভিটার আকার কমেছে, ১৫% থেকে ৯.৭%। অর্থনৈতিক অবস্থা ভালো হওয়ার সাথে সাথে হাজার কষ্ট হলেও মানুষ চেষ্টা করে নিজস্ব একটা বসতবাড়ি তৈরি করতে। অন্যদিকে কৃষিজমি মালিকানার হার এবং গড় কৃষি জমির পরিমাণ কমে গিয়েছে। সারণী ২১ থেকে প্রতীয়মান হয় যে কৃষি জমির মালিকানার হার ৫৮.৭% থেকে ৪১.৫% এ দাঁড়িয়েছে।

সারণী-২১: সম্পদের মালিকানা

| টাইপ | | ২০১০ সালের পূর্বে | | | | ২০২১ সালের পর | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ফরিদপুর | খুলনা | বরিশাল | সকল | ফরিদপুর | খুলনা | বরিশাল | সকল |
| বসতভিটা জমি | খানার সংখ্যা | ৮৪০ | ৪৭৩ | ৩৯৯ | ১৭১২ | ৩৬০ | ৩৬০ | ৪৮০ | ১২০০ |
| | খানার এর % | ৯৩.৩ | ৯৮.৫ | ৯৫.০ | ৯৫.১ | ১০০.০ | ১০০.০ | ১০০.০ | ১০০.০ |
| | খানার গড় জমি (ডিসে) | ১৫.৫ | ১০.৪ | ১৯.০ | ১৫.০ | ৯.৬ | ১১.২ | ৮.৭ | ৯.৭ |
| চাষযোগ্য জমি | খানার সংখ্যা | ৪৮৬ | ৪০৩ | ১৬৮ | ১০৫৭ | ১৬৮ | ১১৯ | ২১১ | ৪৯৮ |
| | খানার এর % | ৫৪.০ | ৮৪.০ | ৪০.০ | ৫৮.৭ | ৪৬.৭ | ৩৩.১ | ৪৪.০ | ৪১.৫ |
| | খানার গড় জমি (ডিসে) | ৯৮.০ | ৮৮.০ | ৬২.০ | ৮৮.০ | ৬৩.৬ | ১১৪.৩ | ৫৮.৪ | ৭৩.৫ |
| অন্য মালিকানাধীন জমি | খানার সংখ্যা | ৫১ | ১৩৫ | ১৫ | ২০১ | ৪৮ | ৪৯ | ৪৩ | ১৪০ |
| | নার এর % | ৫.৭ | ২৮.১ | ৩.৬ | ১১.২ | ১৩.৩ | ১৩.৬ | ৯.০ | ১১.৭ |
| | খানার গড় জমি (ডিসে) | ২৯.০ | ১০.০ | ১৬.০ | ১৮.০ | ৫১.৯ | ১০৯.৫ | ৬৯.২ | ৭৭.৪ |
| সব ধরনের জমির মালিকানা | খানার সংখ্যা | ৮৫৫ | ৪৭৫ | ৪০৪ | ১৭৩৪ | ৩৬০ | ৩৬০ | ৪৮০ | ১২০০ |
| | নার এর % | ৯৫.০ | ৯৯.০ | ৯৬.২ | ৯৬.৩ | ১০০.০ | ১০০.০ | ১০০.০ | ১০০.০ |
| | খানার গড় জমি (ডিসে) | ৭৩.০ | ৮৮.০ | ৪৫.০ | ৭০.০ | ৪৬.২ | ৬৩.৯ | ৪০.৬ | ৪৯.৩ |
| অপারেশনাল হোল্ডিং | খানার সংখ্যা | ৫১৬ | ৪২৪ | ১৭৮ | ১০৫০ | ৭ | ৩ | ১১ | ২১ |
| | নার এর % | ৫৩.৩ | ৮৪.২ | ৩৯.৫ | ৫৮.৩ | ১.৯ | ০.৮ | ২.৩ | ১.৮ |
| | খানার গড় জমি (ডিসে) | ৯৩.০ | ৭৯.০ | ৬৩.০ | ৭৮.০ | ১৬.৭ | ১৩৩.৩ | ১৮.১ | ৩৪.১ |

### ৩.৬.৬ টিউবঅয়েল ও পায়খানার মালিকানা

খানার মালিকানাধীন টিউবঅয়েল ও স্বাস্থ্যসম্মত পায্খানার (sanitary latrine) সংখ্যা প্রভাব মূল্যায়ন জরিপে উল্লেখযোগ্যভাবে বেড়েছে। বেজলাইন জরিপে ৫৪.৩% খানার মালিকানায় টিউবওয়েল ছিল। যা প্রভাব মূল্যায়ন জরিপে বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৭৪.৩%। অর্থাৎ টিউবয়েলের মালিকানার হার ২০.১ শতাংশ পয়েন্ট বৃদ্ধি পেয়েছে। অনুরূপভাবে, খানার সেনিটারি বা স্বাস্থ্যসম্মত পায়খানার মালিকানা ৫৬.৫% থেকে বেড়ে ৮১.০% এ দাঁড়িয়েছে। অর্থাৎ বৃদ্ধির হার প্রায় ২৫ শতাংশ।

সারণী-২২: টিউবঅয়েল ও পায়খানার মালিকানা

| প্রকার | | ২০১০ সালের পূর্বে | | | | ২০২১ সালের পর | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ফরিদপুর | খুলনা | বরিশাল | সকল | ফরিদপুর | খুলনা | বরিশাল | সকল |
| নিজস্ব নলকূপ | N | ৪৬৯ | ৩৮৩ | ১২৫ | ৯৭৭ | ৩৫৮ | ১৫২ | ৩৮৩ | ৮৯৩ |
| | % | ৫২.১ | ৭৯.৮ | ২৯.৮ | ৫৪.৩ | ৯৯.৪ | ৪২.২ | ৭৯.৮ | ৭৪.৪ |
| নিজস্ব স্যানিটারি ল্যাট্রিন | N | ৩৪৭ | ৩৯১ | ২৭৯ | ১০১৭ | ২৪৮ | ২৭৫ | ৪৪৯ | ৯৭২ |
| | % | ৩৮.৬ | ৮১.৫ | ৬৬.৪ | ৫৬.৫ | ৬৮.৯ | ৭৬.৪ | ৯৩.৫ | ৮১.০ |

### ৩.৬.৭ খানার সম্পদ

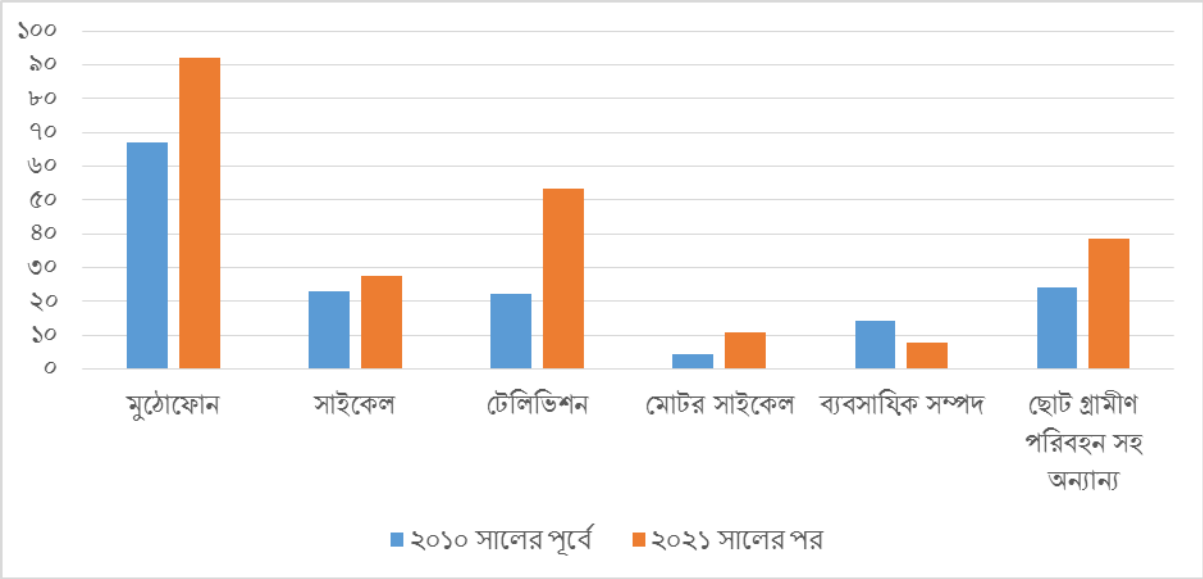
সম্পদের মালিকানার ক্ষেত্রে একটি উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন ঘটেছে।বিভিন্ন সম্পদের মলিকানার হার বিশেষভাবে বৃদ্ধি পেয়েছে।

উদাহারণস্বরুপ বর্তমানে ৯২.২ শতাংশ পরিবারের অন্তত একটি সেল ফোন রয়েছে, যেখানে বেইজলাইনের সময় ছিল ৬৭.২ শতাংশ। অর্থাৎ মালিকানার হার ২৫ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। টিভি মালিকানার হার ২২.২% থেকে বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৫৩.২%। সাইকেল ২২.৯% থেকে ২৭.৭% বেড়েছে। বৃদ্ধির হার প্রায় ৫ শতাংশ পয়েন্ট। এভাবে প্রায় প্রতিটি ক্ষেত্রে মালিকানার হার বেড়েছে।

সারণী-২৩: খানার সম্পদ

| **সম্পদ/মালের প্রকার** | % | | গড় মূল্য টাকা | |
|---|---|---|---|---|
| | **২০১০ সালের পূর্বে** | **২০২১ সালের পর** | **২০১০ সালের পূর্বে** | **২০২১ সালের পর** |
| মুঠোফোন | ৬৭.২ | ৯২.৩ | ৪০৪৯ | ৫৭১১ |
| সাইকেল | ২২.৯ | ২৭.৭ | ৩৫১৫ | ৩৮৪৬ |
| টেলিভিশন | ২২.২ | ৫৩.২ | ৯৭৬৪ | ৫৭১৬ |
| মোটর সাইকেল | ৪.২ | ১১.০ | ৯৪৫২৬ | ৯৭১৩৬ |
| ব্যবসায়িক সম্পদ | ১৪.২ | ৭.৮ | ১৫৪৭১ | ২২১১৫ |
| ছোট গ্রামীণ পরিবহন সহ অন্যান্য | ২৪.৩ | ৩৮.৫ | ৩৬৭৯১ | ৬৩৫৩ |

চিত্র-০৮:খানার সম্পদ



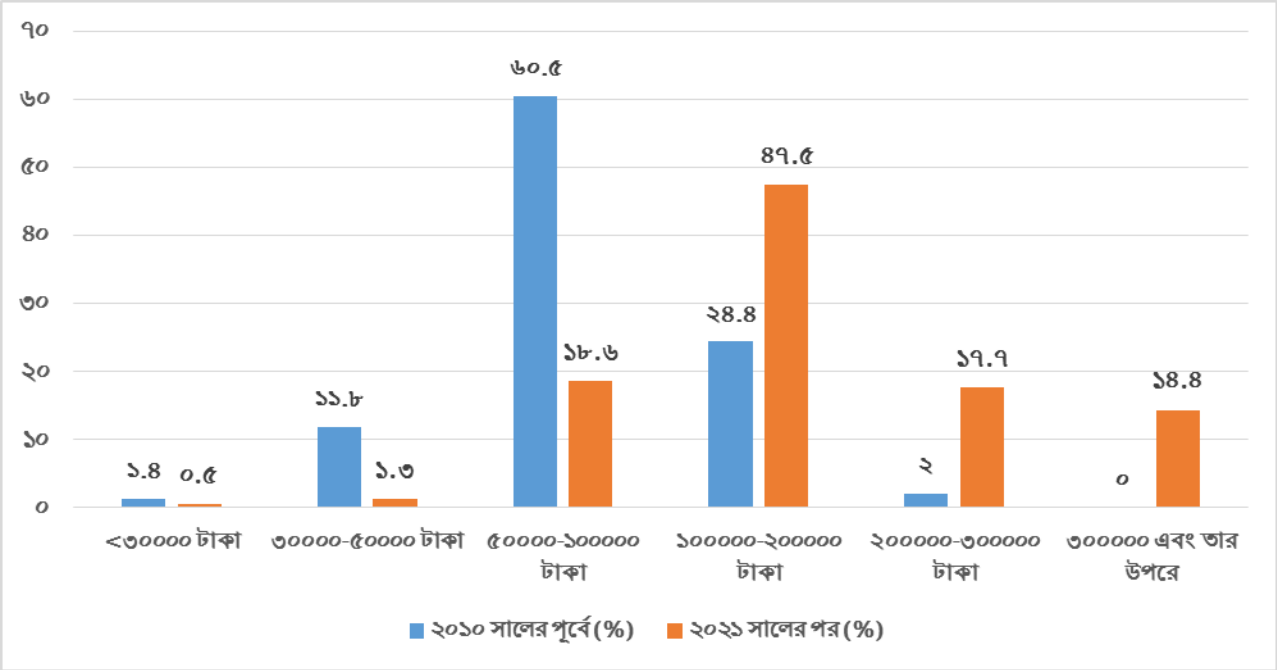

### ৩.৬.৮ খানার বার্ষিক আয় পর্যালোচনা

২০১০ সালে পরিচালিত বেজলাইন জরিপ এবং ২০২২ সালে পরিচালিত প্রভাব মূল্যায়ন জরিপের মাধ্যমে আহরিত তথ্যের ভিত্তিতে বলা যায় যে দুটি জরিপের মধ্যবর্তী সময়ে প্রকল্প এলাকায় জনসাধারণের অর্থ সামাজিক অবস্থা উল্লেখযোগ্য উন্নতি হয়েছে। সারণী ২৪ থেকে দেখা যায় যে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা অনুযায়ী খানার গড় আয় ২০৯,৪৬৯.৮ টাকা, যা বেইজলাইন জরিপে ছিল ৯১,৮৭১.৬ টাকা। অর্থাৎ খানার আয় দ্বিগুণেরও বেশি বেড়েছে। খানার আয়ের বন্টন থেকে দেখা যায় যে প্রভাব মূল্যায়ন কালীন সময়ে ৪৭.৫% খানার বার্ষিক আয় ১০০,০০০ - ২০০,০০০ টাকা, ৩২.১% খানার বার্ষিক আয় ২ লক্ষ টাকার বেশি, অন্যদিকে ২০.৪% খানার আয় এক লক্ষ টাকার নিচে।

সারণী-২৪: খানার বার্ষিক আয়

| খানার বার্ষিক আয় | ২০১০ সালের পূর্বে (%) | ২০২১ সালের পর (%) |
|---|---|---|
| <৩০০০০ টাকা | ১.৪ | ০.৫ |
| ৩০০০০-৫০০০০ টাকা | ১১.৮ | ১.৩ |
| ৫০০০০-১০০০০০ টাকা | ৬০.৫ | ১৮.৬ |
| ১০০০০০-২০০০০০ টাকা | ২৪.৪ | ৪৭.৫ |
| ২০০০০০-৩০০০০০ টাকা | ২.০ | ১৭.৭ |
| ৩০০০০০ এবং তার উপরে | ০.০ | ১৪.৪ |
| গড় বার্ষিক আয় | ৯১,৮৭১.৬ | ২০৯,৪৬৯.৮ |

চিত্র-০৯:বার্ষিক আয় দ্বারা উত্তরদাতা পরিবারের শতাংশ ভাগ




-

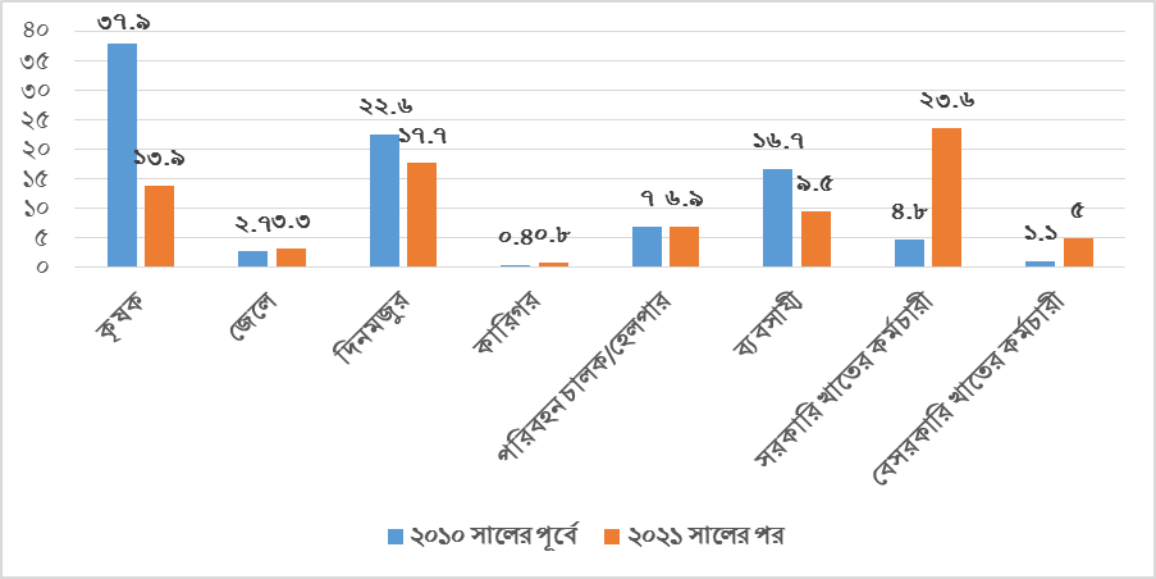
### ৩.৬.৯ খানা প্রধানের পেশা, উপার্জনকারী এবং খানার গড় আয়

খানা প্রধানের পেশার বিশ্লেষণে দেখা যায় যে বেজলাইন এর সময় ৩৭.৯% খানা প্রধান কৃষি কাজে নিয়োজিত ছিল। প্রভাব মূল্যায়ন জরিপে কৃষি কাজে নিয়োজিত খানার সংখ্যা কমে গিয়ে দাঁড়িয়েছে ১৩.৯% অর্থাৎ কৃষি কাজে নিয়োজিত খানার হার কমে গিয়েছে। দিনমজুরের সংখ্যা কমে দাঁড়িয়েছে ১৭.৭%, ব্যবসায়ীদের সংখ্যা কমে দাঁড়িয়েছে ৯.৫%। অন্যদিকে পাবলিক সেক্টর কর্মীদের সংখ্যা বেড়ে দাঁড়িয়েছে ২৩.৬%।

সারণী-২৫: পরিবারের প্রধান পেশা, উপার্জনকারী এবং গড় পরিবারের আয়

| পেশার ধরন | খানার % | | বছরে আয় | |
|---|---|---|---|---|
| | ২০১০ সালের পূর্বে | ২০২১ সালের পর | ২০১০ সালের পূর্বে | ২০২১ সালের পর |
| কৃষক | ৩৭.৯ | ১৩.৯ | ৮৫১২৩ | ৮৯৪১২ |
| জেলে | ২.৭ | ৩.৩ | ৬১৬৬৩ | ১৩৮২৩৪ |
| দিনমজুর | ২২.৬ | ১৭.৭ | ৯২৩০৩ | ১০০৫৮৬ |
| কারিগর | ০.৪ | ০.৮ | ৭৩৭১৪ | ৮৭৭১৪ |
| পরিবহন চালক/হেলপার | ৭.০ | ৬.৯ | ৭৬৯৫২ | ১১৪৯৪০ |
| ব্যবসায়ী | ১৬.৭ | ৯.৫ | ৯১৪৯৯ | ১৭২৮৩৬ |
| সরকারি খাতের কর্মচারী | ৪.৮ | ২৩.৬ | ৮৬৫৩০ | ১২৩০৬৫ |
| বেসরকারি খাতের কর্মচারী | ১.১ | ৫.০ | ৮৫৯৭৪ | ১৭০৩০৫ |

চিত্র-১০:পরিবারের প্রধান পেশা




### ৩.৬.১০ খানার অর্থনৈতিক অবস্থা সম্পর্কে উত্তরদাতার নিজস্ব মূল্যায়ন

খানা জরিপ এ উত্তরদাতাদের কাছে তাদের বর্তমানে ও প্রকল্পের পূর্ব সময়ে অর্থনৈতিক অবস্থান সম্পর্কে মূল্যায়ন জানতে চাওয়া হয়। তাদের জবাব বিশ্লেষণে প্রতীয়মান হয় যে সার্বিক বিবেচনায় জরিপে অংশগ্রহণকারী খানা সমূহের অধিকাংশের অবস্থান এর উন্নতি হয়েছে। পূর্বে ৩৪.৯ শতাংশ খানা নিজেদের অতিদরিদ্র মনে করত। বর্তমান ৭.১ শতাংশ খানা নিজেদেরকে এই ক্যাটাগরিতে অন্তর্ভুক্ত করে। পূর্বে অর্ধেকের কাছাকাছি (৪৮.০%) খানা নিজেদের দরিদ্র হিসাবে চিহ্নিত করলেও বর্তমানে ৪৬.৫ শতাংশ নিজেদের দরিদ্র মনে করে। লক্ষণীয় যে পূর্বে ১৬.৯ শতাংশ খানা নিজদের মধ্যবিত্ত ক্যাটাগরিতে অন্তর্ভুক্ত মনে করলেও বর্তমানে প্রায় আড়াই গুণেরও বেশি খানা (৪৬.৬%) নিজেদের মধ্যবিত্ত হিসাবে বিবেচনা করে। জেলাভিত্তিক বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, পটুয়াখালী জেলায় মধ্যবিত্ত খানার সংখ্যা সর্বোচ্চ (৯২.৪%), উত্তরদাতাদের মতে পূর্বে এই স্তরে অবস্থানকারি খানা অনেক কম ছিল (২২.২%)। এরপরই অবস্থান করছে শরিয়তপুর জেলা। বর্তমানে এই জেলায় ৬৯.০% খানা মধ্যবিত্ত হিসাবে ধরা যায় যা পূর্বে ছিল ১৩.৮%। এছাড়াও বর্তমানে মধ্যবিত্ত খানার অংশ ৪০ শতাংশের বেশি এমন জেলাগুলি হল বরগুনা (৫৫.৮%), বাগেরহাট (৪৪.৯%), সাতক্ষীরা (৪০.২%)। পূর্বে এ জেলাগুলিতে মধ্যবিত্ত খেলার অংশ অনেক কম ছিলো বলে প্রতীয়মান হয়।

সারণী-২৬: থানার অর্থনৈতিক অবস্থা

| জেলা | ২০২১ সালের পর | | | | ২০১০ সালের পূর্বে | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | অতি দরিদ্র | দরিদ্র | মধ্যবিত্ত | উচ্চবিত্ত | অতি দরিদ্র | দরিদ্র | মধ্যবিত্ত | উচ্চবিত্ত |
| বরিশাল | ০.৯ | ৫৮.১ | ৪১.০ | | ০.৯ | ৬৯.০ | ৩০.২ | |
| ভোলা | ২৯.৪ | ৪২.৯ | ২৬.৯ | ০.৮ | ৫৪.৬ | ৩১.৯ | ১২.৬ | ০.৮ |
| বরগুনা | ৩.৩ | ৪০.৮ | ৫৫.৮ | | ৩৯.২ | ৪৬.৭ | ১৪.২ | |
| পটুয়াখালী | | ৬.৮ | ৯২.৪ | ০.৮ | ৪.৩ | ৭৩.৫ | ২২.২ | |
| ফরিদপুর | ৫.১ | ৬২.৭ | ৩২.২ | | ৩৯.৭ | ৪৬.৬ | ১৩.৮ | |
| মাদারীপুর | ৯.৪ | ৭০.৯ | ১৯.৭ | | ৭৬.৯ | ১৯.৭ | ৩.৪ | |
| শরীয়তপুর | ০.৯ | ২৬.৫ | ৬৯.০ | ৩.৫ | ২৪.১ | ৩৭.৫ | ৩৭.৫ | ০.৯ |
| বাগেরহাট | | ৩৬.৪ | ৪৪.৯ | ১৮.৬ | ৩৫.০ | ৪৭.৯ | ১৭.১ | |
| খুলনা | ১৪.০ | ৪৫.৮ | ৪০.২ | | ৪১.৫ | ৫০.৯ | ৭.৫ | |
| সাতক্ষীরা | ৭.৯ | ৪৭.৪ | ৪৩.০ | ১.৮ | ৩২.৫ | ৫৭.০ | ১০.৫ | |
| মোট | ৭.১ | ৪৩.৮ | ৪৬.৫ | ২.৬ | ৩৪.৯ | ৪৮.০ | ১৬.৯ | ০.২ |

### ৩.৬.১১ নারীর ক্ষমতায়ন

নারীর ক্ষমতায়নের অবস্থা বোঝার জন্য ৫ প্রকার সূচক ব্যবহার করা হয়েছে। সুযোগগুলো হল এলাকার বাইরে আত্মীয় বান্ধবদের সাথে দেখা করা, হাট-বাজারে যাতায়াত হাসপাতাল/ ডাক্তার দেখাতে যাওয়া, সিনেমা, মেলা ও অন্যান্য বিনোদনমূলক সুবিধা ভোগ করা এবং NGO কার্যক্রমে অংশগ্রহণ ইত্যাদি। সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণ থেকে প্রতীয়মান হয় যে বর্তমানের সকল খানার নারীরা (১০০%) এলাকার বাইরে আত্মীয়-স্বজন ও বন্ধু-বান্ধবদের সাথে দেখা সাক্ষাত করতে পারে। ২০১০ সালের পূর্বে ৭০.৭ শতাংশ খানার নারীরা এ বিষয়ে স্বাধীনতা ভোগ করতো। জেলাওয়ারী বিশ্লেষণ থেকে বোঝা যায় যে বর্তমানে সকল জেলার সকল খানার নারীরা এই স্বাধীনতা একই ভাবে ভোগ করে। তবে প্রকল্পের পূর্বে মাদারীপুরের ও বরিশালের অধিকাংশ খানার নারীরা (৯৯.২% ও ৯৩.৩%) উল্লেখিত স্বাধীনতা ভোগ করতো। পূর্বে পটুয়াখালী জেলার মাত্র ৩৭.৫ শতাংশ, ফরিদপুর জেলার ৫০ শতাংশ, খুলনা ও সাতক্ষীরা জেলার যথাক্রমে ৫৫.০ ও ৫৫.৮ শতাংশ খানার নারীরা এই স্বাধীনতা ভোগ করতে পারত। বর্তমানে ৯৭.৩ শতাংশ খানার নারীরা একা হাট-বাজারে স্বাধীনভাবে যাতায়াত করতে পারে। প্রকল্প পূর্বাবস্থায় ৬২.৭ শতাংশ নারী হাট বাজারে যেতে পারত। উল্লেখ্য যে ২০১০ সালের পূর্বে বরিশাল জেলার ২১.৭ শতাংশ, ফরিদপুর জেলার ২৬.৮ শতাংশ, পটুয়াখালী জেলার ৩৮.৩ শতাংশ খানার নারীরা পুরুষাঙ্গাই ছাড়া হাট বাজারে যেতে পারতো। একইভাবে উল্লেখ্য যে পূর্বে ৬৬.৮ শতাংশের বিপরীতে বর্তমানে ৯৯.৮ শতাংশ খানার নারী সদস্যরা চিকিৎসা গ্রহণের জন্য হাসপাতাল, ক্লিনিক বা ডাক্তারের কাছে একা যেতে পারতেন। জরিপ লব্ধ তথ্য থেকে আরও প্রতীয়মান হয় যে বর্তমানে ৬২.৭ শতাংশ খানার নারী সদস্যের বিনোদনের উদ্দেশ্যে পুরুষসঙ্গী ব্যতীত সিনেমা, থিয়েটার বা যাত্রা গান দেখতে যেতে পারেন। ২০১০ সালের পূর্বে মাত্র ১৭.২ শতাংশ খানার নারীরা পুরুষ সঙ্গী ছাড়া একাই NGO কার্যক্রমে বিশেষত: প্রশিক্ষণ কার্যক্রমে অংশগ্রহণ করতে পারত, বর্তমানে তা বৃদ্ধি পেয়ে হয় ৬৫%।

## ৩.৭ প্রকল্পের লক্ষ্য অনুযায়ী প্রভাব মূল্যায়ন

এই প্রকল্পে ৯৬৫ কিলোমিটার উপজেলা সড়ক ও ১০০ কিলোমিটার ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের উভয় পাশে দুই কিলোমিটার জায়গা জুড়ে যারা বসবাসরত আছে তারা সকলেই এই প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে সুবিধা ভোগ করছে। প্রভাব মূল্যায়নের জন্য, দৈবচয়নের ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকা থেকে সর্বমোট ১২০০ জন উত্তরদাতা নির্বাচন করা

হয়েছিল। একই সাথে বেশিরভাগ উত্তরদাতা স্থানীয় বাসিন্দা হওয়ায় তারা প্রকল্পের সাথে সম্পর্কিত তথ্য এবং প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত সুবিধা ও এর প্রভাব সম্পর্কিত তথ্য দিতে পেরেছিলেন। মানুষ ও পণ্যের গতিশীলতা বৃদ্ধি, প্রকল্প এলাকার মানুষ অর্থনৈতিক ও সহকারী সেবাগুলোতে সব আবহাওয়ায় প্রবেশ করতে পারবে, ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি, মৌলিক পরিষেবাগুলিতে প্রবেশ করার জন্য প্রয়োজনীয় সময় কমে যাওয়া, সাক্ষরতা হার বৃদ্ধি, আয় বৃদ্ধি, স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি; এই ফলাফলগুলো কে অর্জনের সাপেক্ষে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছিল। মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্তের ভিত্তিতে প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী সময়ে এর প্রভাবগুলো নিম্নে আলোচনা করা হল।

### ৩.৭.১ উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ এবং গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ

এই কার্যক্রমের আওতায় উপজেলা পর্যায়ে ৯৬৫ কিলোমিটার, ইউনিয়ন পর্যায়ে ১০০ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ এবং গ্রামীণ পর্যায়ে ১১২ কিলোমিটার সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করা হয়েছে। নির্বাচিত রাস্তাগুলি মূলবাজার/ মার্কেটে কৃষি পণ্য সরবরাহ বা সাইক্লোন সেন্টারে যাতায়াতের সংযোগ স্থাপন করেছে এবংবিস্তৃত গ্রামীণ যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন করেছে। যার ফলে প্রকল্প জেলাগুলির গ্রামীণ এলাকায় সকল আবহাওয়ায় যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে। উন্নত পরিবহন সুবিধা শিক্ষা ও স্বাস্থ্য পরিষেবা, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, কৃষি সম্প্রসারণ পরিষেবা গুলিতে প্রবেশাধিকার প্রদান করে এবং এর ফলে পরিবারের আয় এবং জীবনযাত্রার উন্নতি হয়েছে। রাস্তা উন্নয়নের ফলস্বরূপ সংশ্লিষ্ট এলাকাবাসীর নানাবিধ সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে ৯১ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন রাস্তা সংস্কারের ফলে ভ্রমণের সময় কমে গেছে। তাছাড়াও ৭২.৫ শতাংশ উত্তরদাতা জানিয়েছে রাস্তা উন্নয়নের ফলে যাত্রীদের ভ্রমণ খরচ কমেছে । ৮৮.৭ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন এর ফলে স্বাস্থ্য সেবা সহজলভ্য হয়েছে। অন্যান্য সুবিধাসমুহ মধ্যে স্কুলে যাওয়া সহজ হয়েছে, বাজারে প্রবেশাধিকার বেড়েছে, ব্যাংকে, কৃষি অফিসে প্রবেশাধিকার বেড়েছে, নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি, কৃষি ও অন্যান্য উপকরণের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি , পরিবহন মাধ্যমের সংখ্যা বৃদ্ধি উল্লেখযোগ্য।

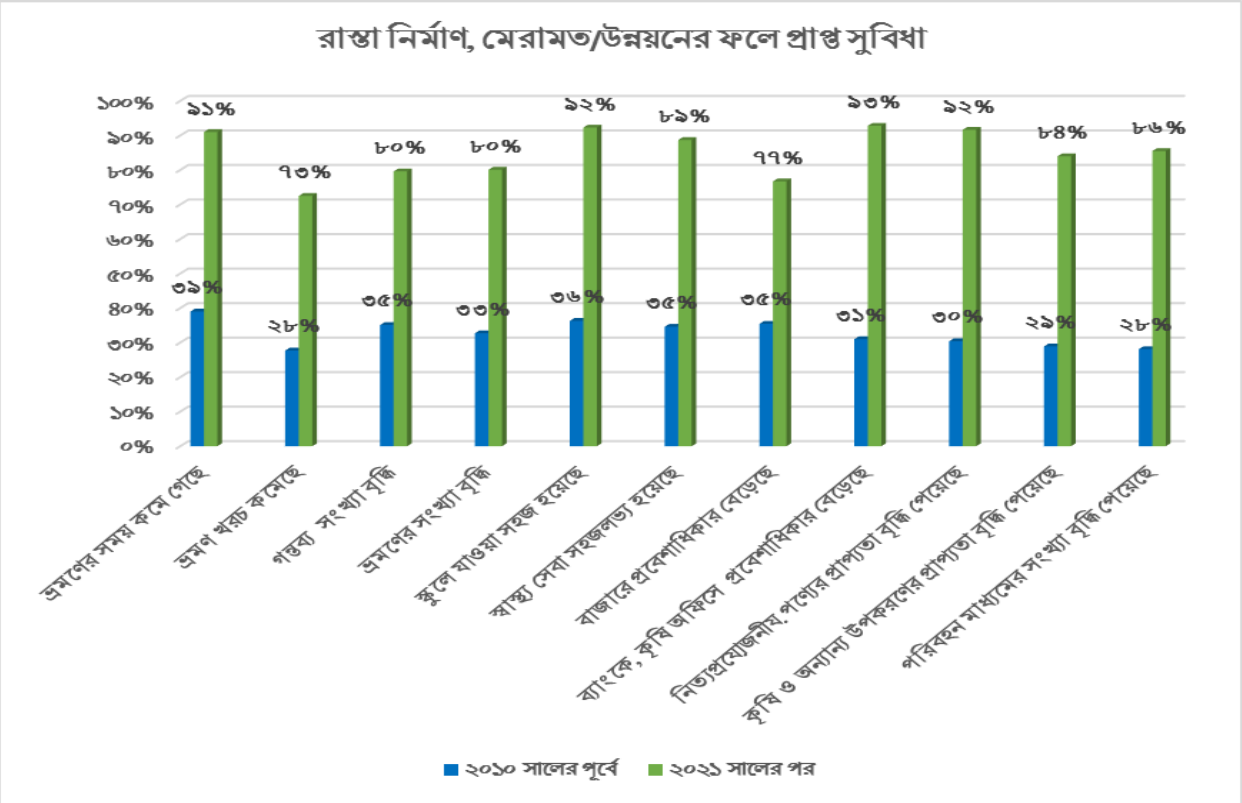
সারণী-২৭: রাস্তা নির্মাণ, মেরামত/উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধা

| | **২০১০ সালের পূর্বে** | | **২০২১ সালের পর** | |
|---|---|---|---|---|
| সুবিধা সমূহ | N (সংখ্যা) | % (শতকরা) | N (সংখ্যা) | % (শতকরা) |
| ভ্রমণের সময় কমে গেছে | ৭০২ | ৩৯.০০% | ১০৯২ | ৯১.০০% |
| ভ্রমণ খরচ কমেছে | ৪৯৮ | ২৭.৭০% | ৮৭০ | ৭২.৫০% |
| গন্তব্য সংখ্যা বৃদ্ধি | ৬৩১ | ৩৫.১০% | ৯৫৫ | ৭৯.৬০% |
| ভ্রমণের সংখ্যা বৃদ্ধি | ৫৮৯ | ৩২.৭০% | ৯৬১ | ৮০.১০% |
| স্কুলে যাওয়া সহজ হয়েছে | ৬৫৪ | ৩৬.৩০% | ১১০৭ | ৯২.৩০% |
| স্বাস্থ্য সেবা সহজলভ্য হয়েছে | ৬২৩ | ৩৪.৬০% | ১০৬৪ | ৮৮.৭০% |
| বাজারে প্রবেশাধিকার বেড়েছে | ৬৩৮ | ৩৫.৪৪% | ৯২০ | ৭৬.৭০% |
| ব্যাংকে, কৃষি অফিসে প্রবেশাধিকার বেড়েছে | ৫৫৮ | ৩১.০০% | ১১১৩ | ৯২.৮০% |
| নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে | ৫৪৮ | ৩০.৪০% | ১০৯৯ | ৯১.৬৪% |
| কৃষি ও অন্যান্য উপকরণের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে | ৫২১ | ২৮.৯০% | ১০০৭ | ৮৩.৯৮% |
| পরিবহন মাধ্যমের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে | ৫০৫ | ২৮.১০% | ১০২৬ | ৮৫.৫০% |

রাস্তা নির্মাণ, মেরামত/উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধাসমূহের ২০১০ সালের বেইস লাইন ফলাফলের সাথে ২০২১ সালের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, ২০১০ সালের পূর্বে ৩৫% উত্তরদাতা বলেলেছ স্বাস্থ্য সেবা

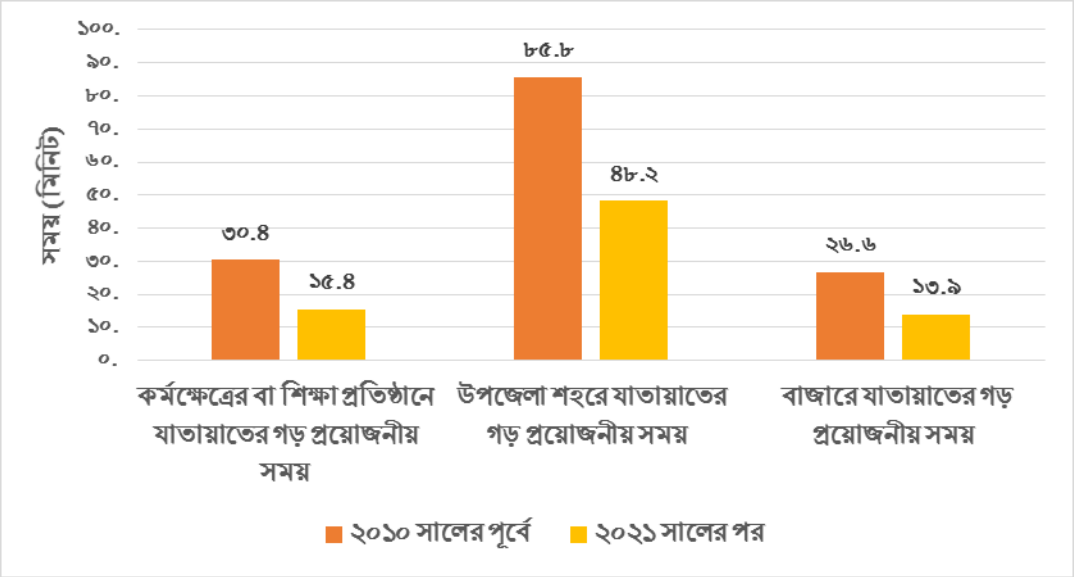
সহজলভ্য হয়েছে, ২০২১ সালের ৮৯% উত্তরদাতা মনে করে তাদের স্বাস্থ্য সেবা সহজলভ্য হয়েছে। ২০১০ সালের তুলনায় ৬১.২৪ % বেশি উত্তরদাতা বর্তমানে মনে করে নিত্যপ্রয়োজনীয় পণ্যের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে। ৫৭.৪% বেশি উত্তরদাতা মনে করে ২০১০ সালের তুলনায় ২০২১ সালের পরে পরিবহন মাধ্যমের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে।

চিত্র-১১: রাস্তা নির্মাণ, মেরামত/উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধাসমূহের ২০১০ সালের বেইস লাইন ফলাফলের সাথে ২০২১ সালের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ




২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে ২০২১ সালের পর কর্মক্ষেত্রের বা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময়, উপজেলা শহরে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময় এবং বাজারে যাতায়াতের গড় প্রয়োজনীয় সময় ২০১০ সালের তুলনায় অর্ধেক কমে গিয়েছে।

চিত্র-১২: ২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরে যাতায়েতের সময়ের তুলনামূলক বিশ্লেষণ




### ৩.৭.২ ট্রাফিক গণনা জরিপ

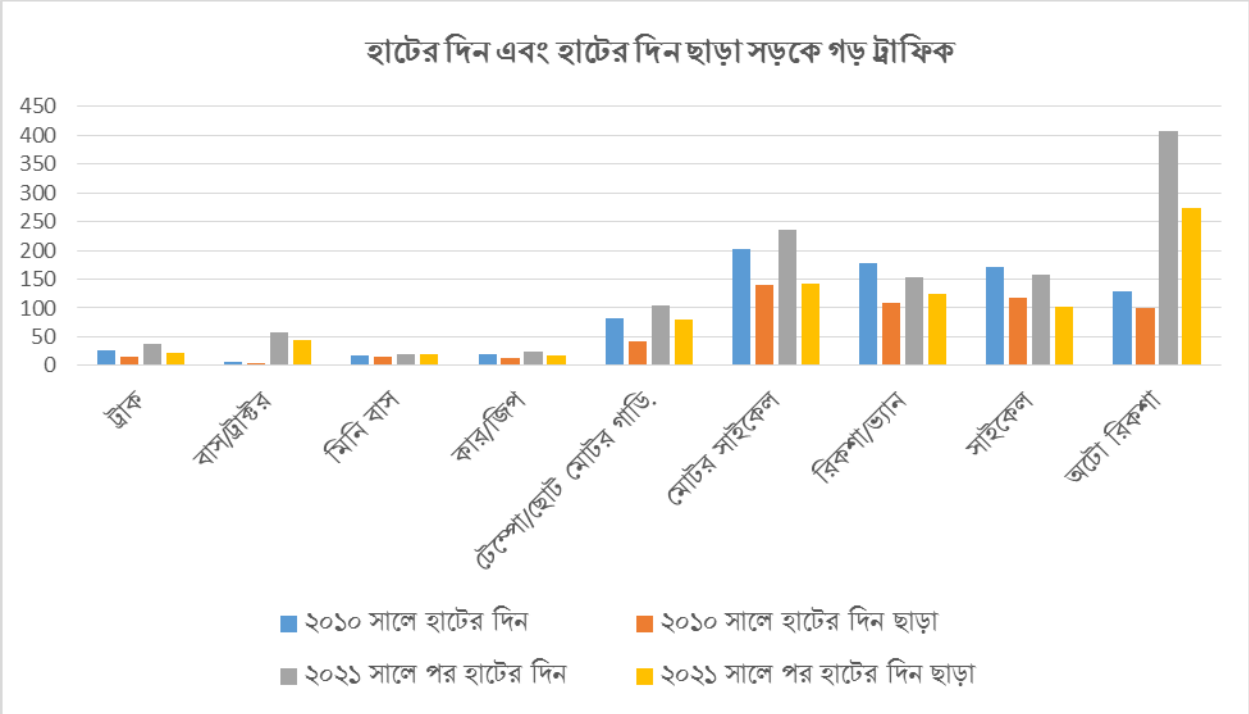
যে সকল উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ ও কালভার্ট করা হয়েছে, তা থেকে নির্বাচিত ১০টি রাস্তায় ২ দিন ১৫ ঘন্টা ধরে ট্রাফিক জরিপ করা হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি এবং যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধির তথ্য রাস্তার পাশের দোকানের জরিপ ও সড়ক ব্যবহারকারীগণের নিকট থেকে মতামত জরীপের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রতিটি ক্ষেত্রে ভোর ৬:০০ টা থেকে পরবর্তী ১৫ ঘন্টা পর্যন্ত চলাচলকারী ট্রাফিক উপকারভোগীদের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে সড়কে ট্রাফিক গণনা করা হয়েছে দুই দিন অন্তর মোট ২ বার । দুই দিনের গড় থেকে দৈনিক ট্রাফিক সংখ্যা নির্ণয় করা হয়েছে। যার মধ্যে ১ দিন হাট বারের সময় রয়েছে। উক্ত জরিপ কাজ পর্যবেক্ষণের সময় ১৫ ঘন্টা করে অর্থাৎ সকাল ৬ ঘটিকা হতে সন্ধ্যা ৯ ঘটিকা পর্যন্ত নমুনায়িত তিন ধরণের রাস্তার উপর কি পরিমাণ যান্ত্রিক এবং অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করে থাকে তার সংখ্যা নিরুপণ করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, প্রত্যেক প্রকারের সড়কের ক্ষেত্রে সড়কের শুরু ও শেষের স্থানে এবং হাটের দিন ও হাটের দিন ব্যতীত যান্ত্রিক এবং অযান্ত্রিক যানবাহনের সংখ্যা গণনা করে সংখ্যা নির্ণয় করা হয়েছে। নমুণায়িত প্রতিটি সড়ক কোন না কোন গ্রামীণ হাট বাজারকে সংযুক্ত করেছে।

সারণী-২৮: হাটের দিন এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক গণনা

| দিন | ট্রাক | বাস/ ট্রাক্টর | মিনি বাস | কার/ জিপ | টেম্পো/ছোট মোটর গাড়ি | মোটর সাইকেল | রিকশা /ভ্যান | সাইকেল | অটো রিকশা | মোট |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ২০১০ সালে হাটের দিন | ২৭ | ৬ | ১৮ | ২১ | ৮১ | ২০২ | ১৭৭ | ১৭২ | ১২৯ | ৮৩৫ |
| ২০১০ সালে হাটের দিন ছাড়া | ১৫ | ৫ | ১৬ | ১২ | ৪২ | ১৪১ | ১১০ | ১১৯ | ১০০ | ৫৬০ |
| ২০২১ সালে পর হাটের দিন | ৩৭ | ৫৭ | ১৯ | ২৫ | ১০৫ | ২৩৫ | ১৫৩ | ১৫৭ | ৪০৭ | ১১৯৩ |
| ২০২১ সালে পর হাটের দিন ছাড়া | ২২ | ৪৩ | ১৯ | ১৮ | ৮০ | ১৪৩ | ১২৫ | ১০১ | ২৭৩ | ৮২৫ |

উপরের সারণি হতে প্রতীয়মান হয় যে, ২০২১ সালের পর  হাটের দিন মোট ৮৮৩টি যান্ত্রিক যানবাহন এবং মোট ৩১০ টি অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করে থাকে। উপরের টেবিল হতে প্রতীয়মান হয় যে, ২০২১ সালের পর হাটের দিন ব্যতীত মোট ৫৯৯ টি যান্ত্রিক যানবাহন এবং মোট ২২৭ অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচল করে থাকে।

চিত্র-১৩: হাটের দিন এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক গণনা তুলনামূলক বিশ্লেষণ




ট্রাফিক গণনা জরিপ করার অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে সড়ক উন্নয়নের পরে ট্রাফিক বৃদ্ধির সংখ্যা এবং উন্নয়নের পূর্বে ট্রাফিকের সংখ্যা পরিমাণগত তুলনা নির্ণয় করা। উক্ত প্রকল্পের বেস লাইন জরিপ হতে প্রাপ্ত ট্রাফিক সংখ্যার সাথে বর্তমান ট্রাফিক গণনা জরিপের সাথে তুলনা করা হয়েছে। ২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের জরিপকৃত সড়কগুলোতে স্বল্প সংখ্যক বড় গাড়ি যেমন ট্রাক, বাস, মিনিবাস, কার/জীপ চলাচল করে, অন্যদিকে বিভিন্ন ছোট গাড়ি যেমন মটর সাইকেল, রিক্সা/ ভ্যান, সাইকেল, অটোরিকশা খুব বেশি পরিমাণে চলাচল করে। প্রকল্প এলাকার মানুষ এই সকল ছোট গাড়িগুলো তাদের নিত্যপ্রয়োজনীয় জিনিসপত্র আনা নেওয়ায় এবং যাতায়াতে বেশি পরিমাণে ব্যবহার করেন। অটোরিকশা এবং অটো ভ্যান তুলনামূলকভাবে বেশি চলাচল করতে দেখা গিয়েছে। অটোরিকশা সংখ্যা গত বছরগুলোতে অনেক বেশি বৃদ্ধি পেয়েছে।  সড়কগুলোতে অটোরিকশা উল্লেখযোগ্য পরিমাণে বৃদ্ধি পেয়েছে কারণ এই সকল পরিবহন রিক্সার তুলনায় অধিক সংখ্যক যাত্রী বহন করতে পারে এবং দ্রুত চলে। হাটের দিন ২০১০ সালের  তুলনায় অটোরিকশার সংখ্যা ১২৯ থেকে বৃদ্ধি পেয়ে ৪০৭ হয়েছে। হাটের দিন ছাড়া বেইস লাইন জরিপের তুলনায় অটোরিকশার সংখ্যা ১৭৩ বৃদ্ধি পেয়েছে।

যার মাধ্যমে স্পষ্ট প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পে ভৌত অবকাঠামো নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে। হাটের দিন ট্রাফিক ভলিউম ৪২% বৃদ্ধি এবং হাটের দিন ছাড়া ট্রাফিক ভলিউম ৪৭% বৃদ্ধি পেয়েছে। গড়ে ২০১০ সালের তুলনায় প্রকল্প এলাকায় ট্রাফিক বৃদ্ধি পেয়েছে ৪৫%।

### ৩.৭.৩ সড়ক ব্যবহারকারী জরিপ

একই ভাবে যে সকল উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক করা হয়েছে সেকল সড়ক হতে নির্বাচিত ১০ টি সড়ক ব্যবহারকারী জরিপ জন্য বাছাই করা হয়েছে। প্রতিটি ক্ষেত্রে ভোর ৬:০০ টা থেকে পরবর্তী ১৫ ঘন্টা পর্যন্ত চলাচলকারী সড়ক উপকারভোগীদের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

(ক) সড়কের অবস্থানঃ গ্রাম- বাকুন্দা , ইউনিয়ন- বারদা, উপজেলা - ফরিদপুর সদর , জেলা - ফরিদপুর
সড়কের নামঃ বাকুন্দা জিসি- হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি-এর উন্নয়ন (চাইনেজ: ০০- ৪৩৫০ মি),
সড়কের আইডি নং: ৩২৯৪৭২০১২, সড়কের ধরণঃ উপজেলা সড়ক

| | |
|---|---|
| সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতার নাম | মোঃ সেলিম মিয়া, মোবাইল নং- ০১৯০৭৯৮২১৩৮ |
| উত্তরদাতার বয়স | ৫১ বছর |
| লিংগ | পুরুষ |
| পেশা | চাকুরী |
| শিক্ষাগত যোগ্যতা | এম এস এস |

পর্যবেক্ষণঃ

- রাস্তা তৈরীর সাল ২০১১;
- এলজিইডি, জাইকা প্রকল্প রাস্তাটি তৈরী করেছে;
- রাস্তা তৈরীর পর এখনও মেরামত করা হয়নি;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা ১১ বছর যাবৎ রাস্তাটি ব্যবহার করছেন;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা প্রতিদিন ২ বার রাস্তাটি ব্যবহার করেন;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের পর যাতায়াত ও পরিবহন খরচ কমেছে ;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে এখনও কোন ব্যবসার পরিবর্তন হয়নি তবে সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে। যা কিনা কিছু সময়ের ব্যাপার;
- রাস্তা তৈরী ফলে যোগাযোগ উন্নত হয়েছে যার দরুন এখন সহজে যানবাহন পাওয়া যায় এবং পণ্য পরিবহন আগের তুলনায় সহজতর হয়েছে;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় অন্যান্য সেবা যেমন- শিক্ষা, চিকিৎসা ও যাতায়াতসহ পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে;
- রাস্তাটি দূর্ঘটনা প্রবন নয়;
- সর্বোচচ বন্যায় রাস্তাটি প্লাবিত হয় না কারন সড়কটি উচু করে নির্মাণ করা হয়েছে; এবং
- রাস্তাটি সম্পর্কে সড়ক ব্যবহারকারীর মতামতঃ রাস্তাটি আরও উচু ও দুই পার্শ্বে বড় করতে পারলে সকল যানবাহন চলাচলের জন্য উপযোগী হত।

(খ) সড়কের অবস্থানঃ গ্রাম- রন জিত পুর , ইউনিয়ন- খানপুর, উপজেলা – বাগেরহাট সদর, জেলা - বাগেরহাট
সড়কের নামঃ চুলকাটি হইতে গুচ্ছগ্রাম ভায়া রঞ্জিতপুর (চেইনেজ ০০-২১০০ মিঃ, ৩১০০-৫২৫০ মিঃ)
সড়কের ধরণঃ উপজেলা সড়ক

| | |
|---|---|
| সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতার নাম | মলিনা দাস, মোবাইল নং- ০১৩২৩৪৮৯৯৫৪ |
| উত্তরদাতার বয়স | ৫০ বছর |
| লিংগ | মহিলা |
| পেশা | মুদি দোকান ব্যবসা |
| শিক্ষাগত যোগ্যতা | ৯ম শ্রেণী |

পর্যবেক্ষণঃ

- রাস্তা তৈরীর সাল ২০১৩;
- জাইকার অর্থায়নে এলজিইডি রাস্তাটি তৈরী করেছে;
- রাস্তা তৈরীর পর ২০২০ সালে মেরামত করা হয়েছে;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা ৩০ বছর যাবৎ রাস্তাটি ব্যবহার করছেন;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা প্রতিদিন ৩-৪ বার রাস্তাটি ব্যবহার করেন;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের পর যাতায়াত ও পরিবহন খরচ কমেছে;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে কৃষি ব্যবসার ব্যপক পরিবর্তন হয়েছে এবং যাতায়াত এখন সময় কম লাগছে;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগাযোগ উন্নত হয়েছে যার দরুন এখন সহজে যানবাহন পাওয়া যায় এবং গন্তব্যে তারাতারি পৌছা যায়;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় অন্যান্য সেবা যেমন- শিক্ষা, চিকিৎসা ও যাতায়াতসহ পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে;
- রাস্তাটি দূর্ঘটনা প্রবন নয়;
- সড়কটি অনেক উঁচুতে নির্মাণ করায় বন্যার পানি সড়কে উঠে না; এবং
- রাস্তাটি সম্পর্কে সড়ক ব্যবহারকারীর মতামতঃ রাস্তাটি সমতল করে সমন্বয় করা উচিত কেননা উচুনীচু থাকলে যানবাহন চলাচলে সমস্যা সৃষ্টি করে।

(গ) সড়কের অবস্থানঃ গ্রাম-উত্তর চর ডাকাতিয়া, ইউনিয়ন- মুলাদী, উপজেলা - মুলাদী, জেলা – বরিশাল
সড়কের নামঃ মুলাদী হতে মোল্লার হাট ভায়া কুতুবপুর জিসি সড়ক,
সড়কের ধরণঃ উপজেলা সড়ক

| | |
|---|---|
| সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতার নাম | মোঃ সুজন খান, মোবাইল নং- ০১৭৭৮৫৫০৪৫০ |
| উত্তরদাতার বয়স | ৩৩ বছর |
| লিংগ | পুরুষ |
| পেশা | ব্যবসা |
| শিক্ষাগত যোগ্যতা | ৫ম শ্রেনী |

পর্যবেক্ষণঃ

- রাস্তা তৈরীর সাল ২০১৪;
- এলজিইডি, জাইকা প্রকল্প রাস্তাটি তৈরী করেছে;
- রাস্তা তৈরীর পর এখনও মেরামত করা হয়নি;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা ৮ বছর যাবৎ রাস্তাটি ব্যবহার করছেন;
- সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতা প্রতিদিন ১০-১২ বার রাস্তাটি ব্যবহার করেন;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের পর যাতায়াত ও পরিবহন খরচ কমেছে;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে সহজে মালামাল পরিবহন করা যাওয়াতে কৃষি ব্যবসার ব্যপক পরিবর্তন হয়েছে;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগাযোগ উন্নত হয়েছে যার দরুন এখন সহজে যানবাহন পাওয়া যায় এবং গন্তব্যে দ্রুত পৌছা যায়;
- রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় অন্যান্য সেবা যেমন- শিক্ষা, চিকিৎসা ও যাতায়াতসহ পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে;
- রাস্তাটি দূর্ঘটনা প্রবন নয়;
- সড়কটি অনেক উঁচুতে নির্মাণ করায় বন্যার পানি সড়কে উঠে না; এবং
- রাস্তাটি সম্পর্কে সড়ক ব্যবহারকারীর মতামতঃ রাস্তাটি মেরামত করা প্রয়োজন।

**পর্যালোচনাঃ** সড়ক ব্যবহারকারী জরিপ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ৮৮ % উত্তরদাতা মনে করে উন্নয়নকৃত রাস্তাগুলো দূর্ঘটনা প্রবন নয়। ৯৫% উত্তরদাতা জানান যে, রাস্তাগুলো অনেক উঁচু করে নির্মাণ করা হয়েছে, যার ফলে বর্ষা সময় বন্যার পানি সড়কে উঠে না। যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় ৭৮% সুফকভোগী মনে করে শিক্ষা, চিকিৎসা ও যাতায়াতসহ পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে।

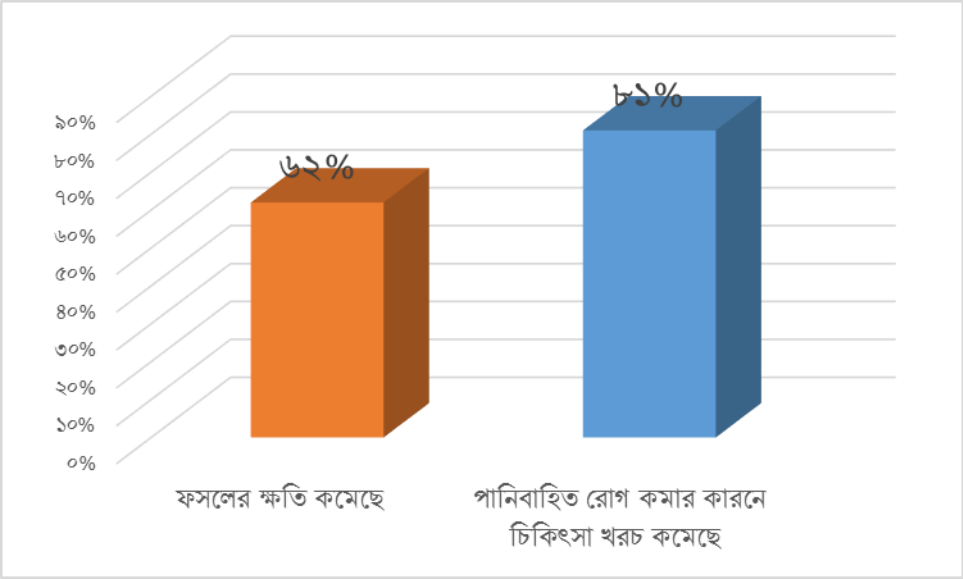
### ৩.৭.৪ ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ

এই প্রকল্প কর্মসূচি বাস্তবায়নের ফলে উপজেলা রাস্তায় ৯৫০১ মিঃ এবং ও ইউনিয়ন রাস্তায় ৯৫০ মিঃ ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাত হয়েছে। বাংলাদেশ স্বল্প সময়ব্যাপী ভারী বৃষ্টিপাত হওয়ার সম্ভাবনা থাকায় এ কর্মসূচির আওতায় তৈরিকৃত রাস্তাগুলোতে যেকোনো ধরনের প্রাকৃতিক সৃষ্ট বৃষ্টি বা বন্যার পানি নিষ্কাশনের পর্যাপ্ত ব্যবস্থা থাকা বাঞ্চনীয়। পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের ২০০৪ সালের প্রকাশিত গেজেট অনুযায়ী সমতলভূমিতে প্রতি কিলোমিটারে ৫ -৭ মিটার কালভার্ট নির্মাণের বিধান রয়েছে।

ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ এর ফলে এলাকার মানুষ বিভিন্ন ধরনের সুবিধা পেয়েছে এর মধ্যে চলাচলের সুবিধা, পানিবাহিত রোগের প্রাদুর্ভাব কমে আসা ও জলাবদ্ধতা দূরীকরণ উল্লেখযোগ্য। সমীক্ষা থেকে জানা যাইয় যে ৯৭% উত্তরদাতা মনে করেন এই কার্যক্রমের ফলে তাদের চলাফেরা করার সহজ হয়েছে । ৯২ শতাংশ উত্তরদাতা মনে করেন এর ফলে পানিবাহিত রোগ কম হচ্ছে এবং ৮৭% জলাবদ্ধতা দূর হয়েছে বলে জানিয়েছেন। এছাড়াও ৬৮% উত্তরদাতা মনে করে এর ফলে ফসলের ক্ষতি কমে এসেছে।

ব্রিজ কালভার্ট নির্মাণের ফলে জলাবদ্ধতা দূর হওয়ায় এলাকাবাসী নানাবিধ সুবিধা পাচ্ছে ৮১% সুবিধাভোগী মনে করে এর ফলে পানিবাহিত রোগ কম হচ্ছে । তাছাড়া ৬২% সুবিধাভোগী জানিয়েছে এর ফলে ফসলের ক্ষতি কমেছে এবং ৬২ শতাংশ মানুষ বর্তমানে একাধিকবার ফসল উৎপাদন করতে পারছেন। সমীক্ষা থেকে জানা যায় এই প্রকল্পের ফলে সংশ্লিষ্ট এলাকার উপার্জনের ব্যবস্থা হয়েছে এবং এলাকাবাসী আর্থিকভাবে লাভবান হয়েছে।

চিত্র-১৪: ব্রিজ কালভার্ট নির্মাণের ফলে আর্থিকভাবে উপকৃত হওয়ার কারণ সমূহ




### ৩.৭.৫ বোট ল্যান্ডিং স্টেশন/ ঘাট নির্মাণ

বোট ল্যান্ডিং স্টেশন/ ঘাট নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার উপকারভোগীরা অনেক ধরনের সুবিধা পেয়েছে যার মধ্যে নদী পারাপারের সুবিধা (১০০%) অন্যতম। এছাড়াও অন্যান্য সুবিধার মধ্যে কর্মস্থলে পৌঁছানোর সুবিধা (৭০.৪%), দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস (৬৯.৫%), পণ্য বাজারজাত করা সুবিধা হওয়া (৫৪.৩০%) উল্লেখযোগ্য। নদী পথের সাথে স্থল পথের যোগাযোগ নেটওয়ার্ক তৈরি হয়েছে। ২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে ২০২১ সালের পর কর্মস্থলে যাওয়ার সময় এবং কর্মস্থলে যাওয়ার সর্বোচ্চ সময় উল্লেখযোগ্যভাবে কমে গিয়েছে। ২০১০ সালের পর কর্মস্থলে যাওয়ার গড় সময় ৩৯.৬৬ মিনিট থেকে কমে বর্তমানে ২১.৫ মিনিটের হয়েছে এবং কর্মস্থলে যাওয়ার সর্বোচ্চ সময় ১২০ মিনিট থেকে ৭৫ মিনিট হয়েছে।

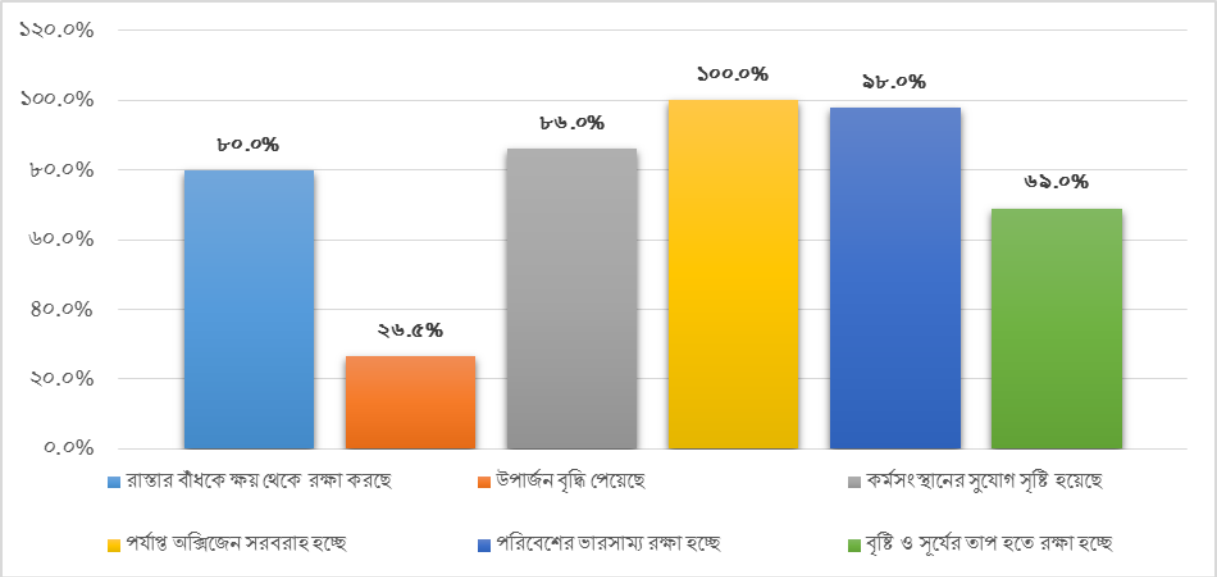
### ৩.৭.৬ বৃক্ষরোপন ও পরিচর্যা

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় বাতাসের চাপ প্রশমিত করার পাশাপাশি পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষার্থে, রাস্তার ছায়া প্রদান এবং রাস্তার বাঁধকে ক্ষয় থেকে রক্ষা করা এবং কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির জন্য বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়। এই প্রকল্প কর্মসূচি আওতাভুক্ত এলাকাগুলি প্রাকৃতিক দুর্যোগের ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় থাকায় এ কর্মসূচিতে রাস্তার দুই পাশে সরকারি ও ব্যক্তিমালিকানাধীন জমিতে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কর্মসূচির আওতামুক্ত রাস্তার পাশে ১১২ কিলোমিটার জায়গা জুড়ে সাধারণ ফল/ কাঠ/ ঔষধি গাছ, লবণাক্ত পরিবেশে বাঁচতে পারে এমন গাছ রোপণ করা হয়েছে।

এই প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন ধরনের বৃক্ষরোপণ করা হয়েছে যার মধ্যে সবচেয়ে বেশি সংখ্যক রয়েছে কাঠ গাছ। ৮৪ শতাংশ উত্তরদাতা জানায় যে প্রকল্পের নির্বাচিত এলাকায় ৫০% কাঠ গাছ, ৩০% ফল গাছ এবং ২০% ভেষজ উদ্ভিদ রোপণ করা হয়েছে।

বৃক্ষরোপণ এর ফলে যেমনভাবে পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষা হচ্ছে তেমনি ভাবে কর্মসংস্থানেরও সুযোগ ও বৃদ্ধি পেয়েছে। নিম্নোক্ত সারণি থেকে দেখা যাচ্ছে যে বৃক্ষরোপণ এর ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি হয়েছে কিনা এই বিষয়ের প্রশ্নের উত্তরে ৮৬% উত্তরদাতা বলেছে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। বৃক্ষরোপণ, পরিচর্যা ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমের মাধ্যমে অনেকেই উপার্জনের সুযোগ পাচ্ছে। বৃক্ষরোপণ এর সুবিধা সমূহ সম্পর্কে প্রশ্নের উত্তরে সকল উত্তরদাতা জানিয়েছে যে বৃক্ষরোপণ এর ফলে পরিবেশে পর্যাপ্ত অক্সিজেন সরবরাহ হচ্ছে। শতকরা ৯৮ ভাগ লোক জানিয়েছে, বৃক্ষরোপণের ফলে পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষা হচ্ছে।

চিত্র-১৫: বৃক্ষ রোপন ও পরিচর্যা কর্মসূচির ফলে প্রকল্প এলাকায় পরিবেশগত সুবিধাসমূহ




### ৩.৭.৭ গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন

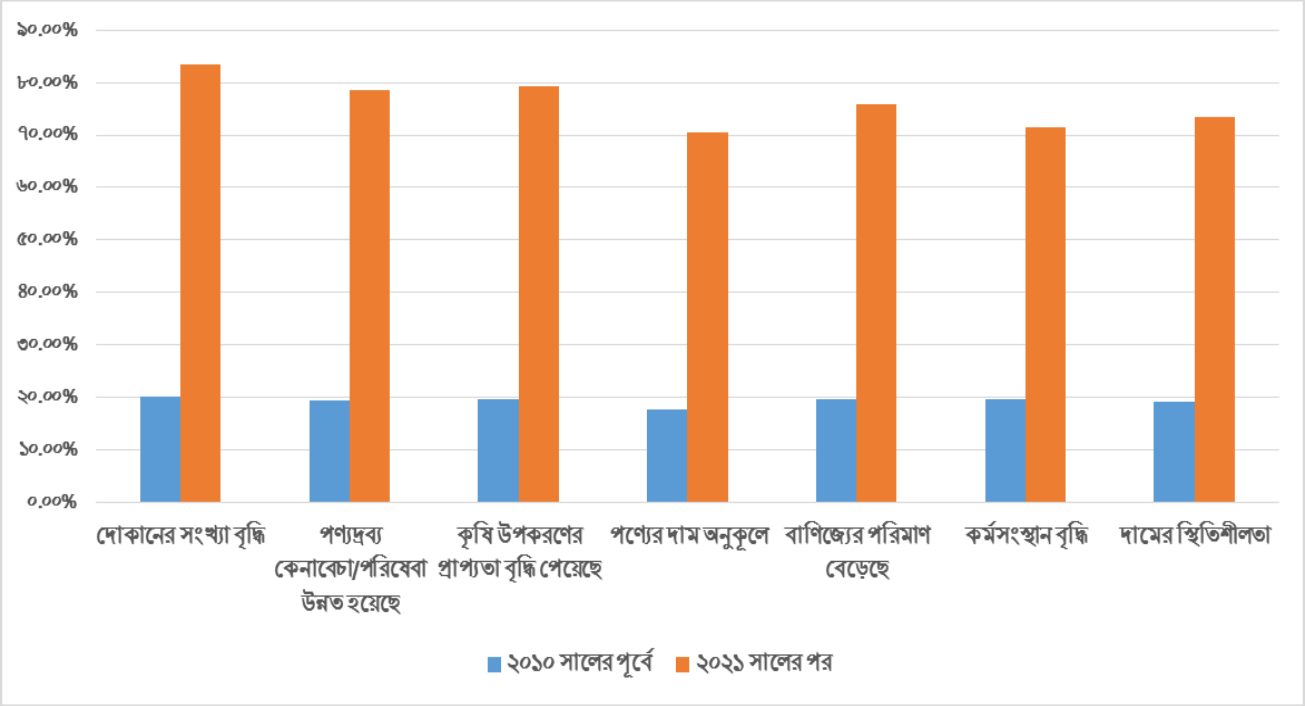
প্রকল্পের উন্নয়ন পরিকল্পনা অনুযায়ী, কর্মসূচির আওতায় এলাকার ৩৫ টি গ্রোথ সেন্টার ও ১২ টি গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন করা হয়েছে। বাজার ব্যবস্থা উন্নয়নে বাণিজ্য এলাকা ছাদ বা চালার ব্যবস্থা, শেড তৈরি, পানি সরবরাহ সুব্যবস্থা, ড্রেনের সুযোগ-সুবিধা, পয়ঃনিষ্কাশন ব্যবস্থা ও মহিলাদের জন্য আলাদা দোকান বা বসার ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে। গ্রামীণ বাজার/ গ্রোথ সেন্টার স্থাপন করার কারণে গ্রামবাসীদের ভেতরে দুই ধরনের প্রভাব লক্ষ্য করা গেছে। উত্তরদাতাদের সকলের মনে করেন যে নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্য ক্রয়ের ক্ষেত্রে গ্রোথ সেন্টার গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। তাছাড়া ২০ জনের ভেতরে ১৮ জন উত্তরদাতা মনে করেন যে এর ফলে তাদের সকলের মধ্যে সামাজিক বন্ধন বৃদ্ধি পেয়েছে। গ্রামীণ বাজার স্থাপনের কারণে গ্রামবাসীরা কি কি সুবিধা পাচ্ছে তা জিজ্ঞাসা করে বিভিন্ন ধরনের উত্তর পাওয়া গেছে এর মধ্য থেকে ২০১০ সালের পূর্বের এবং ২০২১ সালের পরবর্তী সময়ে সুবিধাগুলোর কত শতাংশ পরিবর্তন হয়েছে তা নিম্নের ছকে দেওয়া হয়েছে।

সারণী-২৯: গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধা

| প্রাপ্ত সুবিধা সমূহ | ২০১০ সালের পূর্বে | ২০২১ সালের পর |
|---|---|---|
| দোকানের সংখ্যা বৃদ্ধি | ২০.১০% | ৮৩.৫০% |
| পণ্যদ্রব্য কেনাবেচা/পরিষেবা উন্নত হয়েছে | ১৯.৩০% | ৭৮.৬০% |
| কৃষি উপকরণের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে | ১৯.৭০% | ৭৯.৪০% |
| পণ্যের দাম অনুকূলে | ১৭.৭০% | ৭০.৬০% |
| বাণিজ্যের পরিমাণ বেড়েছে | ১৯.৬০% | ৭৫.৮০% |
| কর্মসংস্থান বৃদ্ধি | ১৯.৬০% | ৭১.৫% |
| দামের স্থিতিশীলতা | ১৯.২০% | ৭৩.৪০% |

২০১০ সালের পূর্বে এবং ২০২১ সালের পরের অবস্থার মধ্যে তুলনামূলক বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, ২০১০ সালে দোকানের সংখ্যা বৃদ্ধি হয় ২০.১০%, ২০২১ সালের পর তা বৃদ্ধি পেয়ে দাড়ায় ৮৩.৫০%। ২০১০ সালের তুলনায় পণ্যদ্রব্য কেনাবেচা/পরিষেবা অনেক উন্নত হয়েছে, প্রায় ৫৯.৩ % বৃদ্ধি পেয়েছে। তাছাড়াও ২০২১ সালের পর বাণিজ্যের পরিমাণ বেড়েছে এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়ে হয়েছে যথাক্রমে ৭৫.৮০% এবং৭১.৫%।

চিত্র-১৬: গ্রোথ সেন্টার /গ্রামীণ বাজার উন্নয়নের ফলে প্রাপ্ত সুবিধার তুলনামূলক বিশ্লেষণ



### ৩.৭.৮ কর্মসংস্থানের সুযোগ

প্রকল্প পরিকল্পনাকালীন সময়ে আশা করা হয়েছিল যে প্রকল্পটি বিশেষ করে নারীদের জন্য কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করবে। শ্রম নির্ভর প্রযুক্তি ব্যবহার করে স্বল্পমেয়াদে ১০২৭০ শ্রমিকের কর্মসংস্থানের সংস্থান করা হয়েছিল। এছাড়া রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনার জন্য ১৪০০ শ্রমিকের দীর্ঘমেয়াদি কর্মসংস্থানের সুযোগ রাখা হয়। এর পাশাপাশি স্বকর্মসংস্থান তৈরি করা ও উদ্দেশ্য ছিল। উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা এই অঞ্চলের অর্থনৈতিক এবং বাণিজ্যিক যোগাযোগ বাড়িয়েছে। যা সকল স্বকর্মসংস্থান সম্ভাবনা বাড়িয়ে দেয়। একইসাথে মহিলাদেরকে প্রকল্পভুক্ত বিভিন্ন কার্যক্রমের দৈনন্দিন রক্ষণাবেক্ষণের কাজে নিয়োজিত করার মাধ্যমে দীর্ঘমেয়াদী কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করার চেষ্টা করা হয়। স্থানীয় বাজার মূল্যের কথা বিবেচনা করে এলসিএস এর মজুরি নির্ধারণ করা হয়েছিল। এলসিএস মহিলাদের সাথে আলোচনা থেকে এটা স্পষ্ট হয় যে নারী ও পুরুষ উভয়ের অংশগ্রহণে এই প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গসমূহ বাস্তবায়িত হয়। কিছু কার্যক্রমে যেমন নারী শ্রমিকের আধিক্য ছিল একইভাবে কিছু কিছু ক্ষেত্রে পুরুষ কর্মীর সংখ্যা বেশি ছিল। তবে এতে করে তার তাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হয়েছে বলে মনে করেন। এলসিএস সদস্য সকলেই ৪০ -৯০ দিন পর্যন্ত কাজে নিয়োজিত ছিলেন বলে জানা যায়। রাস্তা নির্মাণ কাজ, বৃক্ষরোপণ এবং পরিচর্যাসহ নানাবিধ কাজে তারা জড়িত ছিলেন বলে জানান।

মূল ডিপিপি অনুযায়ী ১১৮৫ কিলোমিটার বৃক্ষ রোপণের জন্য ১০২৭০ জন মহিলা এলসিএস বৃক্ষ রোপণ ও পরিচর্যায় নিয়োজিত থাকার লক্ষ্যমাত্রা ছিল। যা প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪০০ কিলোমিটারে কমিয়ে আনা হয়েছে এবং ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১১২ কিলোমিটারে কমিয়ে আনা হয়েছে। ফলে প্রতি কিলোমিটারে ৯ জন মহিলা এলসিএস হিসাবে মাত্র ১০০৮ জন নারী জন্য কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়। এছাড়াও গ্রামের রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১৪০০ জন এলসিএস মহিলা নিযুক্ত ছিলেন।

সারণী-৩০: শ্রমিক কর্ম দিন

| পূর্ত কার্যক্রমসমূহ | আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা | প্রকৃত বাস্তবায়ন (%) | ব্যয়/কি:মি: (লক্ষ টাকায়) | শ্রমিক খরচ | গড় মজুরি (টাকা/দিন) | শ্রমিক খরচ (লক্ষ টাকায়) | শ্রমিক কর্ম দিন |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| উপজেলা সড়ক উন্নয়ন | ৯৬৬.৩ | ১০০% | ৮৩ | ১০% | ৪০০ | ৮০০৯৫ | ২০০২৩৬৬ |
| ইউনিয়ন সড়ক উন্নয়ন | ৯৯.৯৬ | ১০০% | ৫৯ | ১০% | ৪০০ | ৫৮৯৮ | ১৪৭৪৪১ |
| গ্রোথ সেন্টার নির্মাণ | ৩৫ | ১০০% | ৪১ | ১৫% | ৪৫০ | ১৪৩৫ | ৪৭৮৩৩ |
| গ্রামীণ বাজার নির্মাণ | ১২ | ১০০% | ৩০ | ১৫% | ৪৫০ | ৩৬০ | ১২০০০ |
| উপজেলা সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৯৬৩৬ | ৯৯% | ৮ | ১২% | ৪৫০ | ৭৬৩১৭ | ২০৩৫১২৩ |
| ইউনিয়ন সড়কে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ | ৯৫১ | ১০০% | ৫.৫ | ১২% | ৪৫০ | ৫২৩১ | ১৩৯৪৮০ |
| ঘাট নির্মাণ | ২০ | ১০০% | ২৫ | ১২% | ৪৫০ | ৫০০ | ১৩৩৩৩ |
| **মোট** | | | | | | | **৪৩৯৭৫৭৭** |

অন্যদিকে ডিপিপিতে পূর্ত কাজের মাধ্যমে ১ মিলিয়ন কর্মদিবস কর্মসংস্থানের সংস্থান করা হয়েছিল। উপরোক্ত তথ্য প্রকাশ করে যে প্রধান প্রধান নির্মাণ কাজ থেকে প্রায় ৪.৩৯ মিলিয়ন কর্মদিবসের কর্মসংস্থান হয়েছে, যা ডিপিপিতে দেখানো লক্ষ্যমাত্রার চার গুণেরও বেশি।

### ৩.৭.৯ জীবনমান উন্নয়ন

কাজের সুযোগ সৃষ্টির পাশাপাশি বিশেষ করে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের দুঃস্থ মহিলাদের ক্ষমতায়ন ও জীবনমান উন্নয়নে এই প্রকল্প ভূমিকা পালন করেছে। সরোজমিনে প্রকল্প এলাকায় সমীক্ষা পরিচালনার সময় মহিলাদের সাথে আলোচনায় তারা জানায় যে, এই প্রকল্পের মাধ্যমে তাদের জীবনমান উন্নত বা পরিবর্তন হয়েছে আর্থিকভাবে তারা কিছুটা লাভবান হয়েছে। সড়ক ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে পূর্বে এলাকাবাসীর যেখানে ৫০ টাকা রিকশা ভাড়া লাগতো বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থা ভালো থাকার ফলে ২৫ টাকা খরচে বাজারে যেতে পারছে। রাস্তা কাচা থাকার কারণে ২০১০ সালের পূর্বে বাজারে যেতে ০.৫ থেকে ১ ঘন্টা সময় লাগতো রাস্তা পাকা হওয়ায় এখন ১৫ থেকে ২০ মিনিট সময় লাগে। এলাকাবাসী অনেকেই পূর্বে বেকার ছিল বলে তারা জানান এবং রাস্তাঘাট হওয়াতে বর্তমানে কেউ ব্যবসা করছে আবার কেউ অটোরিকশা চালানের মাধ্যমে তাদের জীবনযাত্রার মান উন্নত করেছে। নিজেকে স্বাবলম্বী করার পাশাপাশি তারা ছেলেমেয়েদের লেখাপড়া করাতে পারছে। অনেকেই প্রকল্পের কারণে সঞ্চয় করতে শুরু করেছিলেন যা তাদের জীবনযাত্রারমান উন্নতির নির্দেশক হিসেবে পরিলক্ষিত হয়েছে।

জরিপে প্রশ্নোত্তরের মাধ্যমে এই প্রকল্প থেকে আর্থিক সুবিধা প্রাপ্তির ব্যপারে জানতে চাওয়া হলে ৪৮.৫০ শতাংশ সুবিদাভোগী জানিয়েছেন যে তারা আর্থিকভাবে লাভবান হয়েছেন। তবে বাণিজ্যিকভাবে লাভবান হওয়ার কথা স্বীকার করেছেন মাত্র ১৬.৬৬ শতাংশ সুবিদাভোগী।

### ৩.৭.১০ এলসিএস কর্মীদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রশিক্ষণ

এই প্রকল্পের অন্যতম একটি লক্ষ্য ছিল এলসিএস কর্মীদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধি করার মাধ্যমে স্থানীয় দরিদ্র জনগোষ্ঠীর টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী সক্ষমতা তৈরি করা। সুতরাং এই প্রকল্প কর্মসূচির আওতায় এলসিএস কর্মীদের জন্য "দক্ষতা উন্নয়ন প্রশিক্ষণ" এর আয়োজন করা হয়। এই প্রশিক্ষণে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা প্রস্তুতি, সচেতনতা বৃদ্ধি, পুষ্টি ও প্রাথমিক স্বাস্থ্য সুরক্ষা, ক্ষুদ্র ব্যবসা, প্রকল্প পরিকল্পনা বাস্তবায়ন প্রশিক্ষণ এবং আয় বৃদ্ধির প্রশিক্ষণ অন্তর্ভুক্ত ছিল। এই প্রকল্প কর্মসূচিতে প্রায় ৪৩৪৬৭ দিনের প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে, যারা কিনা বছরে চার থেকে পাঁচ মাস নির্মাণ কাজ করার সুযোগ পেয়েছিলেন। বর্ষা কালীন সময়ে তারা নির্মাণ কাজ করতে না পারার কারণে অধিকাংশ কর্মহীন হয়ে পড়তো। এই জন্য নির্মাণকাজ শুরুর পূর্বে প্রশিক্ষণ চলাকালীন সময়ে এলসিএস সদস্যদের কাজের বিনিময়ে প্রাপ্ত অর্থ সঞ্চয় করতে উৎসাহিত করা হয়েছিল। এর সদস্যদের উপার্জন বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রকল্প কর্মসূচির আওতায় ইনকাম জেনারেশন এক্টিভিটিস (আইজিএ) প্রশিক্ষণের আয়োজন করা হয়। এলসিএস সদস্যদের প্রতিকূল সময়ে উপার্জন বৃদ্ধির লক্ষ্যে এই প্রকল্প কর্মসূচির আওতায় সুবিধাভোগীদের জন্য স্থানীয় ভাবে কার্যকর হয় এমন বেশ কিছু সংখ্যক আইজিএ প্রশিক্ষণ দেয়া হয়। এই প্রশিক্ষণের অন্তর্ভুক্ত ছিল গবাদি পশু পালন, হাঁস মুরগী পালন, মৎস্য পালন, বসত বাড়ির আঙ্গিনায় সবজি বাগান করা, মৌ চাষ বা অন্যান্য কার্যক্রম সুবিধাভোগীদের পছন্দ অনুযায়ী। অধিকাংশ সদস্য ছিলেন নিরক্ষর এবং হিসাব-নিকাশে কম জ্ঞান সম্পন্ন। গ্রামীণ দরিদ্র মহিলাদের ক্ষমতায়ন কার্যকরী করতে সাক্ষরতা এবং মানবাধিকার প্রশিক্ষণের সাথে নিবিড় কর্মসূচি যেমন রাস্তা নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ এর সাথে যুক্ত করা হয়েছিল। এলসিএস কর্মীদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধি জন্য যেসব প্রশিক্ষণ দেয়ার কথা বলা হয়েছে, সেই বিষয় দলীয় আলোচনার সময় প্রকল্প বাস্তবায়নে যে দক্ষতা প্রয়োজন তা তারা পেয়েছেন বলে জানিয়েছেন। কিভাবে রাস্তার মাটির কাজ করতে হয়, কিভাবে গাছ লাগাতে হয় এবং কিভাবে গাছের পরিচর্যা করতে হয় তারা সাবলীলভাবে বলতে পেরেছেন। এই প্রশিক্ষণ তাদের এই প্রকল্পের রাস্তা তৈরির কাজ করতে সহায়তা করেছে। তাছাড়া প্রকল্পের কার্যক্রমে অংশগ্রহণ করার মাধ্যমে অনেকেই সঞ্চয় করতে পেরেছেন এবং তা দিয়ে

গবাদি পশু ক্রয় করেছিলেন যার মাধ্যমে অনেকেই স্বাবলম্বী হয়েছেন। একই সাথে উপার্জিত অর্থ দিয়ে তারা ছেলেমেয়েদের স্কুলে পাঠাতে পারছেন যা এই প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনে সফল হওয়ার নির্দেশক।

## ৩.৮ ভৌত অবকাঠামো জরিপ

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| ১ | বাকুন্দা জিসি-হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি-এর উন্নয়ন (চাইনেজ: ৪৩৫০ মি-৭২৩০ মি) (রোড আইডি-৩২৯৪৭২৮১২) | ফরিদপুর সদর উপজেলার বাকুন্দা জিসি- হাট গজারিয়া জিসি রোড হয়ে হাজীগঞ্জ জিসি রাস্তাটির পরিদর্শন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ৪৩৫০-৭২৩০ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ১৯৫.৯৩ লক্ষ টাকা। এবং কাজটি সমাপ্ত হয়েছে ২০১৩ সালে।<br>চিত্র-১৭ <br>চিত্র-১৮ | প্রকল্পের অগ্রগতি সন্তোষজনক। কার্য-সহকারী পরিদর্শক গণের সঙ্গে ছিলেন। |
| ২ | ব্যাংদহ জিসি-গাজিরহাট জিসি ভায়া বদর তলা বাজার (রোড আইডি-২৮৭০৪২০০৬) | সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলার শোভানালী ইউনিয়নের চেইনেজ ০০-২৯১৫ মিঃ ও ২৯১৫-৫৮১৫ মিঃ মোট ৫৮১৫ মিঃ সড়ক পরির্দশন করা হয়। কাজটির চুক্তি মূল্য ৫০২.৫১ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং কাজটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ১১ মাস ২৭ দিন।<br>চিত্র-১৯ <br>চিত্র-২০ | সড়কটি প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত।সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে এবং সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। |
| ৩ | মুলাদি হইতে মোল্লার হাট ভায়া কুতুবপুর জিসি সড়ক চেইনেজ ২৪০০-১০০০০ মিঃ (রোড আইডি-৫০৬৬৯২০০৩) | বরিশাল জেলার মুলাদি উপজেলার নাজিরপুর ইউনিয়নের ৭.৬ কিঃমিঃ সড়ক পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ২৪০০-১০০০০ মিঃ বিসি সড়ক, চেইনেজ-৩৯০০ মিটারে ১.০০ মিঃx ১.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট, চেইনেজ-৭১০০ মিটারে ৩.০০ মিঃx ৩.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট, চেইনেজ-৯৬০০ মিটারে ২.০০ মিঃx ২.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ৬৮৯.৬৪ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ৭২০.৭২ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং কাজটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ০৯ মাস ১০ দিন। | পূর্ত কাজের বাহ্যিক দিক থেকে গুণগতমান মোটমুটি ভাল। বিভিন্ন জায়গায় ভাঙ্গা, গর্ত ও উচু-নিচু রয়েছে। বক্স কালভার্ট ব্যাবহার উপযোগী রয়েছে। |

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| | | চিত্র-২১<br> <br>চিত্র-২২<br> | |
| ৪ | মুলাদি হইতে মোল্লার হাট ভায়া কুতুবপুর জিসি সড়ক চেইনেজ ১০০০০-১৮৩৫০ মিঃ (রোড আইডি-৫০৬৬৯২০০৩) | বরিশাল জেলার মুলাদি উপজেলার নাজিরপুর ইউনিয়নের ৮.৩ কিঃমিঃ সড়ক পরিদর্শন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ১০০০০-১৮৩৫০ মিঃ বিসি সড়ক, চেইনেজ-১০৫০০ মিটারে ১.০০ মিঃx ১.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট, চেইনেজ-১৭৯২৫ মিটারে ৪.০০ মিঃx ৪.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট, চেইনেজ-১৭০২০ ও ১৮০৬৩ মিটারে ৩.০০ মিঃx ৩.০০ মিঃ আর সিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ৪৭৪.৯৯ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ৪৭৪.০৬ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে।<br>চিত্র-২৩<br> <br>চিত্র-২৪<br> | বাস্তবায়িত পূর্ত কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক। তবে সড়কের কিছু স্থানে বিসি ক্ষতিগ্রস্থ। বক্স কালভার্ট ভাল অবস্থায় রয়েছে। |
| ৫ | চুলকাটি হইতে গুচ্ছগ্রাম ভায়া রঞ্জিতপুর (চেইনেজ ০০-২১০০ মিঃ, ৩১০০-৫২৫০ মিঃ) | বাগেরহাট জেলার সদর উপজেলার রনজিতপুর ইউনিয়নের ৪.২৫ কিঃমিঃ সড়ক পরিদর্শন করা হয়। রাস্তাটির প্রস্থ ৩.৭ মিঃ। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ০০-২১০০ মিঃ, ৩১০০-৫২৫০ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ২১৮.৫৭ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ২১৭.৩৭ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং কাজটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ০৫ মাস ১৫ দিন।<br>চিত্র-২৫<br> <br>চিত্র-২৬<br> | রাস্তাটি বর্তমান কাজের সার্বিক অবস্থা হচ্ছে ভালো। বাজারে যাওয়ার জন্য উপযোগী। ব্রিজ কালভার্ট এর অবস্থা ভালো। রাস্তাটি দুই বছর আগে একবার সংস্কার করা হয়। রাস্তাটি আরও বড় ও প্রশস্ত করলে ভালো ভাবে চলাফেরা সুবিধা হত। |
| ৬ | চুলকাটি হইতে গুচ্ছগ্রাম ভায়া রঞ্জিতপুর (চেইনেজ ০০-২১০০ মিঃ, | বাগেরহাট জেলার সদর উপজেলার রনজিতপুর ইউনিয়নের ১.৮৫ কিঃমিঃ সড়ক পরিদর্শন করা হয়। রাস্তাটির প্রস্থ ৩.৭ মিঃ। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ২১০০-৩১০০ মিঃ, ৫২৫০-৬০৯৫ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ১৪৬.১৯ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ১৩৬.৩৯ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং কাজটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ১ বছর ০৬ মাস ১৭ দিন। বর্ষাকালে মালামাল | বাস্তবায়িত পূর্ত কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক। তবে সড়কের কিছু স্থানে বিসি ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে গেছে। অতি দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। |

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| | ৩১০০-৫২৫০ মিঃ) | সরবরাহের বিলম্বের কারণে কাজটি বাস্তবায়নে দীর্ঘ সময়ের প্রয়োজন হয়।<br>চিত্র-২৭<br> <br>চিত্র-২৮<br> | |
| ৭ | দেপাড়া আর অ্যান্ড এইচ হইতে কচুয়া জেসি ভায়া তালেশর বাজার সড়ক | বাগেরহাট জেলার সদর উপজেলার গোটাপাড়া ইউনিয়নের ৩.৩১ কিঃমিঃ সড়ক পরির্দশন করা হয়। রাস্তাটির প্রস্থ ৩.৭ মিঃ। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ৪১২০-৭৪৩০ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ৩২৬.১৭ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং সড়কের দুই পাশে গাছ লাগানো হয়েছে।<br>চিত্র-২৯<br> <br>চিত্র-৩০<br> | রাস্তাটি রক্ষণাবেক্ষণের আভাবে বিভিন্ন স্থানে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। ব্রিজ/কালভার্ট ভাল অবস্থায় রয়েছে। |
| ৮ | দেপাড়া আর অ্যান্ড এইচ হইতে কচুয়া জেসি সড়ক | বাগেরহাট জেলার সদর উপজেলার গোটাপাড়া ইউনিয়নের ৪.১৪ কিঃমিঃ সড়ক পরির্দশন করা হয়। রাস্তাটির প্রস্থ ৩.৭ মিঃ। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ০০-৪১৪০ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ১৫৩.৯৭ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং সড়কের দুই পাশে গাছ লাগানো হয়েছে।<br>চিত্র-৩১<br> <br>চিত্র-৩২<br> | পূর্ত কাজের বাহ্যিক দিক থেকে গুণগতমান মোটমুটি ভাল। ব্রিজ/কালভার্ট ভাল অবস্থায় রয়েছে। সড়কটি নির্মাণের পর একবার মেরামত করা হয়েছে। ৪০% গাছ বেঁচে আছে। |
| ৯ | বরিশাল হইতে ঢাকা আর এইচডি হইতে বরিশাল ক্যাডেট কলেজ সড়ক | বরিশাল জেলার বাবুগঞ্জ উপজেলার মাধবপাশা ইউনিয়নের উপজেলা সড়ক পরির্দশন করা হয়। রাস্তাটির কাজের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৪০৬৮মিঃ কিন্তু অর্জিত লক্ষ্যমাত্রা ৩৯০৫ মি। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ০০-৩৯০৫ মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ২৪৪.৮০ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ২৪৪.৭৯ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। | সড়কটি প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত। সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে এবং গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কটি মেরামত করা প্রয়োজন। |

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| | | চিত্র-৩৩ চিত্র-৩৪ | |
| ১০ | টেকের বাজার হইতে আলিগঞ্জ বাজার সড়ক (রোড আইডি-৫০৬৩৬২০০১) | বরিশাল জেলার হিজলা উপজেলার বড় জালিয়া ইউনিয়নের উপজেলা সড়ক পরির্দশন করা হয়। রাস্তাটির কাজের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৩০৩০মিঃ এবং প্রকৃত অর্জন ৩০৩০ মি। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ৭৫০-৩৭৮০মিঃ বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ১৯৮.১০ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ১৯০.৩৩ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজটি শুরু হয় ১৫-০৫-২০১১ তারিখে কিন্তু সমাপ্ত করা করার কথা ১৫-০৫-২০১২ তে কিন্তু শেষ হয় ০৭-০১-২০১৪ তারিখে। চিত্র-৩৫ চিত্র-৩৬ | পূর্ত কাজের বাহ্যিক দিক থেকে গুণগতমান ভাল। |
| ১১ | মিরজাকালু জেসি হইতে ফাকিরহাট হইতে ফাকিরহাট ডালাল বাজার আর অ্যান্ড এইচ সড়ক | ভোলা জেলার বোরহান উদ্দিন উপজেলার হাসাননগর ইউনিয়নের উপজেলা সড়ক পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ২৩৫০-৬৬৫০মিঃ পর্যন্ত মোট ৪.৩ কিমি বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ৪৩০.৩২ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ৪৩০.১১ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজটি সমাপ্ত হয় ১৫-০৯-২০১৩ তারিখে। সড়কের দুই পাশে গাছ লাগানো হয়েছে। চিত্র-৩৭ চিত্র-৩৮ | সড়কটি প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত।সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে । স্কুল বাড়ি থেকে মজম হাট পর্যন্ত রাস্তাটি মেরামত করা জরুরী। ব্রিজ/কালভার্ট অবস্থায় ভাল রয়েছে। |
| ১২ | স্কুল বাড়ি হইতে চর তিতিয়া ভায়া দেউলা উপি সড়ক | ভোলা জেলার বোরহান উদ্দিন উপজেলার দেউলা ইউনিয়নের ইউনিয়ন সড়ক পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ১০০০-৫২৩০মিঃ পর্যন্ত মোট ৪.২৩ কিমি বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ছিল ৩৪৬.৫৪ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ৩৩৭.২১ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সমাপ্তের নির্ধারিত সময় ছিল ৩১.০৭.২০১২ কিন্তু কাজটি সমাপ্ত হয় ১৬-০৯-২০১৪ | রাস্তার ক্ষতিগ্রস্ত অংশ জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে। |

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | মন্তব্য |
|---|---|---|---|
| | | তারিখে। সড়কের দুই পাশে গাছ লাগানো হয়েছে।<br>চিত্র-৩৯<br> <br>চিত্র-৪০<br> | |
| ১৩ | ভেদুরিয়া ইউপি হইতে আনন্দ বাজার সড়ক উন্নয়ন | ভোলা জেলার সদর উপজেলার ভেদুরিয়া ইউনিয়নের ইউনিয়ন সড়ক পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় চেইনেজ ০০-৩৫২৭মিঃ পর্যন্ত মোট ৩.৫৩ কিমি বিসি সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কাজটির চুক্তি মূল্য ছিল ৫৬.০২ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় ৫৩.০৬ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সমাপ্তের নির্ধারিত সময় ছিল ১৩.০৬.২০১১ কিন্তু কাজটি সমাপ্ত হয় ৩০-০৭-২০১৩ তারিখে।<br>চিত্র-৪১<br> <br>চিত্র-৪২<br> | বাহ্যিক দিক থেকে রাস্তাতির গুণগতমান ভাল। |
| ১৪ | ভেদুরিয়া ইউপি হইতে আনন্দ বাজার সড়ক উন্নয়ন | বাগেরহাট জেলার সদর উপজেলার খানপুর ইউনিয়নের ইউনিয়ন চুলকাঠি বাজার উন্নায়ন পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় ৫ টি মার্কেট সেড, ৮ টি টয়লেট ও ১ টি টিউবওয়েল দেওয়া হয়। কাজটির চুক্তি মূল্য ছিল ৪০.১২ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজটি সমাপ্ত হয় ২০১৪ সালে।<br>চিত্র-৪৩<br> <br>চিত্র-৪৪<br> | বাজারটির গুণগতমান ভাল। একটি সেড আংশিক ক্ষতি গ্রস্ত হয়েছে। বাজার রক্ষণাবেক্ষণে এবং টয়লেট পরিষ্কারে বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটি উদ্যোগের অভাবের কারণে টয়লেট ও টিউবওয়েলটি ব্যাবহার হয় না। |
| ১৫ | একতা বাজার ফেরী ঘাট | বরিশাল জেলার হিজলা উপজেলার গৌরবদী ইউনিয়নের ইউনিয়ন একতা বাজার ফেরী ঘাট নির্মাণ কাজ পরির্দশন করা হয়। এই প্যাকেজে আওতায় ১ টি ঘাট নির্মাণ করা হয়। কাজটির চুক্তি মূল্য ছিল লক্ষ টাকা। ঠিকাদার দ্বারা ঘাটের কাজটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজটি সমাপ্ত হয় ২০১৬ সালে। | ঘাটের আরসিসি সিড়ির কোলাগুলিতে ভাঙ্গান দেখা দিয়েছে। ঘাটের উপরে বাসার বেঞ্চ আংশিক ক্ষতি গ্রস্ত হয়েছে। স্কাউরিং এর কারণে |

| ক্র: নং | স্কীমের নাম | পর্যবেক্ষণ | | মন্তব্য |
|---|---|---|---|---|
| | | চিত্র-৪৫ | চিত্র-৪৬ | ঘাটের একটি পিলারের মাটি আংশিক ক্ষয়ে গেছে। |

**পর্যালোচনাঃ** ভৌত অবকাঠামো জরিপ পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের রক্ষণাবেক্ষণে ব্যাপক ঘাটতি রয়েছে। রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে জরীপকৃত ৪০ সড়কের (উপজেলা সড়ক ৩৩ টি ও ইউনিয়ন সড়ক ৭ টি) মধ্যে ২২ টি সড়ক প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত, অনেক স্থনে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে বিশেষ করে বাজারে অংশে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে । অতিদ্রুত মেরামত করা না হলে ভবিষ্যতে আর চলাচল করা সম্ভব হবে না। ব্রিজ/কালভার্ট অবস্থায় ভাল রয়েছে। তবে সড়কের দুই পাশে ব্যাপক গাছ লাগানোর কথা বলা হলেও জরীপ দেখা যায় যে, গাছ লাগানোর পর পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যার আভাবে অধিকাংশ গাছ মারা গেছে। গড়ে ১০-২০% গাছ বেঁচে আছে। বাজার রক্ষণাবেক্ষণেও বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটির ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়। পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে বাজারে নির্মিত টয়লেট ও টিউবওয়েল ব্যাবহারের অযোগ্য হয়ে পরেছে। বোট ল্যান্ডং ঘাটগুলোও নির্মাণের পর আর সংস্কার/ মেরামত করা হয়নি ফলে সিড়ির কোলাগুলিতে ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে।

## ৩.৯ কাজের গুণগত মান

- প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন ও পরামর্শকগণের সরেজমিন মাঠ পরিদর্শন মতে প্রকল্পের কাজ ডিজাইন স্পেসিফিকেশন মোতাবেক হয়েছে।
- বাস্তবায়িত পূর্ত কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক।
- হাইড্রোলজিক্যাল এবং মরফোলজিক্যাল স্টাডির সুপারিশ এবং বিআইডব্লিউটিএ থেকে উল্লম্ব ক্লিয়ারেন্সের ভিত্তিতে সেতু নির্মান করা হয়েছে।
- প্রকল্পের মাধ্যমে অবকাঠামো নির্মানের পর তা রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের অভাবে সড়কে অনেক স্থানে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে এবং ভেঙ্গে গেছে।
- ঘাটের নৌকা বাধার লোহার আংটা দেওয়া হয়েছে। কিন্তু সিড়িগুলোতে এমএস এংগেল লাগানো হয়নি ।

## ৩.১০ ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD)

''দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)'' শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য ১০টি জেলার ১০টি উপজেলার ১০টি ফোকাস গ্রুপ আলোচনা হয়। ফোকাস গ্রুপ আলোচনায় প্রকল্পের সুবিধাভোগী, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গন্যমান্য ব্যক্তিবর্গ ও বিভিন্ন পেশার লোকজন অংশগ্রহণ করেন। দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা নিম্নোক্ত বিষয়গুলো আলোকপাত করেছেন:

**চিত্র-৪৭: ফোকাস গ্রুপ আলোচনা**

১) দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলে ও গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্প টি গ্রহণ করার পূর্বে অবস্থা মারাত্মক খারাপ ছিল। গাড়ি, ভ্যান, মোটরসাইকেল চলাচলের অযোগ্য ছিল।

২) LGED অফিসের লোকজন আসে এবং স্থানীয় লোকদের সাথে আলোচনা করে কাজ বাস্তবায়ন করেছিল।

৩) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণ রাস্তার মাটিকাটা ও গাছ লাগানোর সাথে সংযুক্ত ছিল এবং বিভিন্ন কাজে সহযোগিতা করেছিল।

৪) কিছু ভারী যানবাহন চলাচল করার কারণে রাস্তার কিছু কিছু জায়গায় পিচ ভেঙে উঠে গিয়েছে এবং মাটিও সরে গিয়েছে।

৫) সড়ক নির্মাণের গুণগত মান ভালো। গ্রামীণ উন্নয়ন প্রকল্পটি চালু হওয়ায় সাধারণ জনগণ, ছাত্র-ছাত্রী, ব্যবসায়ী কৃষক সর্ব সাধারন মানুষের অনেক চলাচলের সুযোগ হয়েছে। এবং আমরা সকলেই উপকৃত হয়েছি।

৬) রাস্তার সাথে সামঞ্জস্য রেখে কালভার্ট গুলো তৈরি ও মেরামত করা হয়েছিল।

৭) ব্রিজ/ কালভার্ট যথাস্থানে নির্মাণ করা হয়েছে।

৮) প্রকল্প এলাকার জনগণ মনে করে যে, প্রকল্পের আওতায় যে সকল গ্রামীণ সংযোগ অবকাঠামো উন্নয়ন করা হয়েছে তা আবহাওয়া ও জলবায়ু সহিষ্ণু।

৯) রাস্তা নির্মাণ কালে কোন জমি অধিগ্রহণ করা হয়নি বা টাকা নেয়া হয়নি।

১০) পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতি হওয়ায় অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বেড়েছে।

১১) এই প্রকল্পের কার্যক্রমের ফলে আমাদের এলাকার ডিজিটাল তথ্য প্রদানের অনেক উন্নতি হয়েছে। যার ডিজিটাল বাংলাদেশ গড়তে ভূমিকা রাখবে বলে আমরা বিশ্বাস করি।

১২) রাস্তার উন্নয়নের সাথে সাথে রাস্তা সংশ্লিষ্ট এলাকায় জীবনযাত্রার মান বৃদ্ধি পেয়েছে। অংশগ্রহণকারীরা জানায়, পূর্বে কোন কিছুর প্রয়োজনে জেলা সদরে দৌড়াতে হতো যা বর্তমানে হাতের নাগালে পাওয়া যায়।

১৩) প্রকল্পের ঝুঁকি দিক: কিছু কিছু জায়গায় রাস্তার মেরামত করা প্রয়োজন, তা না হলে সড়কে দুর্ঘটনার হতে পারে।

১৪) এই প্রকল্পকে বাস্তবায়নে আরো কার্যকর হওয়ার ক্ষেত্রে আরো কিছু কাজ করতে হবে বলে তাঁরা মতামত দেন। যেহেতু প্রকল্পটি গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম এবং গ্রাম ও শহরের সুষম সংযোগ বাড়ানোর জন্য করা হয়েছিল, তাই গ্রামীণ অবকাঠামো আরো বৃদ্ধি করার জন্য প্রকল্পটির দ্বিতীয় ফেজ চালু করলে দেশের মানুষের অনেক উপকার হবে।

## ৩.১১ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

গত ৭ এপ্রিল, ২০২২ তারিখে " দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কাজের উপর স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালায় অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালায় প্রধান অ তিথি ছিলেন জনার মোঃ আব্দুল মজিদ, মহাপরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৩, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয় বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ। উক্ত অনুষ্ঠানে এলজিইডি হতে এলজিইডি জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, উপজেলা প্রকৌশলী, জেলা প্রাণীসম্পদ কর্মকর্তা, জেলা মৎস্যসম্পদ কর্মকর্তা এবং ফরিদপুর এলজিইডির অন্যান্য অফিসার সহ স্থানীয় পর্যায়ের বিভিন্ন শ্রেনীর সুফলভোগীগণ উপস্থিত ছিলেন। কর্মশালায় উপস্থিত কর্মকর্তা ও গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ অংশগ্রহন করে তাদের মতামত ব্যক্ত করেন। কর্মশালার একটি কার্যবিবরণী নিম্নে সন্নিবেশিত করা হলোঃ

**"দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের উপর অনুষ্ঠিত স্থানীয় পর্যায়ের কর্মাশালা'র কার্যবিবরণী।**

অদ্য ৭ই এপ্রিল, ২০২২ তারিখে সকাল ১১.০০ ঘটিকায় সেন্টার ফর রিসোর্স ডেভেলপমেন্ট স্টাডিজ লিমিটেড এর টিম সদস্যদের সার্বিক সহযোগিতায় ফরিদপুর এলজিইডি জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব কেম ফারুক হোসেন এর সভাপতিত্বে উক্ত মতবিনিময় কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালায় আইএমইডির মহাপরিচালক ও অন্যান্য কর্মকর্তারা যুম এর মাধ্যমে কর্মশালায় যোগদান করেন। প্রথমে সকলের পরিচিতি পর্ব সম্পন্ন করে সভাপতি মহোদয় কর্মশালার শুভ উদ্বোধন ঘোষনা করেন। এরপর কর্মশালায় সেন্টার ফর রিসোর্স ডেভেলপমেন্ট স্টাডিজ লিমিটেড এর আর্থ সামাজিক বিশেষজ্ঞ জনাব মোঃ অভিজিত পোদ্দার কর্মশালার উদ্দেশ্য সম্পর্কে আলোচনা করেন। স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার উদ্দেশ্য ছিল মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষার ভিত্তিতে প্রাপ্ত ফলাফল নিয়ে স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালায় আলোচনা করা। প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি নিয়ে আলোচনা করা এবং প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা নিয়ে আলোচনা করা। উল্লেখ্য যে, ফরিদপুর এলজিইডি জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী প্রকল্পের অংগসমূহের বাস্তবায়ন, বাস্তবায়ন সময়সীমা সমস্যা ও বাস্তবায়ন পরবর্তী সুবিধাভোগীদের জীবনমানের বর্তমান অবস্থা বর্ণনা করেন। এরপর সিআরডিএস র মিড লেভেল প্রকৌশলী জনাব মোঃ সাদেকুর রহমান ভুইয়া power point presentation এর মাধ্যমে মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষার ভিত্তিতে প্রাপ্ত ফলাফল কর্মশালায় উপস্থাপন করেন । বিভিন্ন পেশার সুবিধাভোগী, জেলা/উপজেলা বিভিন্ন দপ্তর প্রধানও এলজিইডির জেলা ও উপজেলা পর্যায়ের কর্মকর্তাবৃন্দের মতামত প্রদান করেন। উক্ত আলোচনা ও মতামতের সার সংক্ষেপ নিম্নে বর্ণনা করা হল।

চিত্র-৪৮: উপজেলা পরিষদ মিলনায়তন, ফরিদপুর সদর, ফরিদপুর অনুষ্ঠিত স্থানীয় কর্মশালা

মতামতের সারসংক্ষেপসমূহঃ

১। এই প্রকল্পের ফলে দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় জেলা সমূহের জনগণের আর্থসামাজিক অবস্থার উন্নতি হয়েছে;

২। মানুষ সহজে কৃষি শিক্ষা স্বাস্থ্য সেবাগুলোতে যাতাইয়াত করতে পারছেন;

৩। প্রকল্পের মেয়াদকাল (জানুয়ারী ২০১০ থেকে জুন ২০১৮) দীর্ঘ হওয়ায় ভৌত অবকাঠামোর উপর প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ অর্থের সংস্থান রাখা;

৪। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে  স্বল্প ও দীর্ঘমেয়াদী কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে, মানুষ এখন অল্প সময়ে এক স্থান থেকে অন্য স্থানে যাতাযাত করতে পারছে, সহজে পণ্য বাজারে আনা নেয়া করতে পারছেন;

৫। কৃষি পণ্য উৎপাদনের বেড়েছে এবং জনগণ তাদের কৃষি পণ্য সহজে বাজারজাত করতে পারছে এবং পণ্যের ন্যায্য মূল্য নিশ্চিত হচ্ছে;

৬। ব্রিজ কালভার্ট উন্নয়নের ফলে মানুষ অল্প সময়ে তাদের গন্তব্যে পৌঁছতে পাড়ছে, ফলে ফসলের ক্ষতি কম হচ্ছে চিকিৎসার অভাবে মৃত্যুর হার কমেছে;

৬। এই ধরনের প্রকল্প আরো বেশি করে নিলে দেশের উন্নতি আরও ত্বরান্বিত হবে।

আলোচ্য বিষয়ে কর্মশালার অন্যান্য অংশগ্রহণকারীগণ উপরোক্ত সিদ্ধান্ত বিষয়ে একমত পোষণ করেন। দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পটি বাংলাদেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় এলাকার অবকাঠামো ও জীবনামান উন্নয়নে বেশ বলিষ্ঠ ভূমিকা পালন করেছে। কর্মশালার মাধ্যমে প্রকল্প তৈরী ও বাস্তবায়ন করার সময় যে সমস্ত ইতিবাচক ও নেতিবাচক দিক উঠে এসেছে সেগুলো পরবর্তী প্রকল্প তৈরী ও বাস্তবায়ন করার সময় বিবেচনায় রাখা দরকার। কর্মশালায় আর কোন আলোচনা না থাকায় সভাপতি মহোদয় উপস্থিত সকল সদস্যবৃন্দকে আবারও শুভেচ্ছা জানিয়ে কর্মশালার সমাপ্তি ঘোষনা করেন।

### ৩.১২ জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন কার্য ক্রমের অংশ হিসেবে বিগত ২৩ মে, ২০২২ তারিখ দুপুর ২:০০ ঘটিকায় আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে একটি জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা হয়। আইএমইডি'র সেক্টর ৩ এর মহাপরিচালক জনাব, মোঃ আব্দুল মজিদের সভাপতিত্বে উক্ত কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালায় পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের সচিব জনাব আবু হেনা মোরশেদ জামান প্রধান অতিথি হিসাবে উপস্থিত ছিলেন। বিশেষ অতিথি হিসাবে কর্মশালায় উপস্থিত ছিলেন স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী জনাব সেখ  মোহাম্মদ মহসিন। কর্মশালার শুরুতে সভাপতি মহোদয় উপস্থিত সকলকে স্বাগত জানান এবং প্রকল্পের ওপর প্রণীত প্রতিবেদনের মূল পয়েন্ট সমূহ পাওয়ার পয়েন্ট প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে অবহিত করানোর জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠানকে নির্দেশনা প্রদান করেন। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান সিআরডিএস'র টিম লিডার প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করেন।  কর্মশালার মুখ্য আলোচক জনাব মোঃ সাইফুল ইসলাম প্রতিবেদনের বিভিন্ন ইতিবাচক দিক ও ত্রুটি উল্লেখ করে তার গঠনমূলক বক্তব্য উপস্থাপন করেন। পরিশেষে সভাপতি প্রতিবেদনের ওপর সকলকে মুক্ত আলোচনায় অংশগ্রহণ এর

জন্য আহ্বান জানান। কর্মশালায় উপস্থিত কর্মকর্তাবৃন্দ প্রতিবেদনের ওপর তাদের বক্তব্য ও মতামত ব্যক্ত করেন। পরিশেষে সভাপতি মহোদয় উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে কর্মশালার সমাপ্তি ঘোষণা করেন। জাতীয় কর্মশালার গৃহিত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে।

চিত্র-৩৯: আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে অনুষ্ঠিত জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা

## ৩.১৩ কেআইআই (KII)

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প এর মাধ্যমে যোগাযোগ, অবকাঠামো নির্মাণ ও জীবনমান উন্নয়নে স্কীম গ্রহণ ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। উক্ত বাস্তবায়নে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস- সদর দপ্তর, জেলা প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অফিস, নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তর, উপজেলা প্রকল্প ব্যবস্থপনা অফিস ও উপজেলা প্রকৌশলীর দপ্তরের সমন্বয়ে করা হয়। সেক্ষেত্রে মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রধান উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে তথ্য সংগ্রহের অন্যতম উপায় হিসেবে প্রকল্প সম্পর্কে জ্ঞাত স্টেকহোল্ডার তথা প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক, উপ-প্রকল্প পরিচালক; নির্বাহী প্রকৌশলী, উপপরিচালক (কৃষি সম্প্রসারণ), জেলা প্রাণিসম্পদ কর্মকর্তা, জেলা মৎস্য কর্মকর্তা, উপজেলা কৃষি অফিসার, নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপজেলা প্রকৌশলীগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। সমীক্ষার সময়ের সীমাবদ্ধতা, প্রকল্পের অবস্থানের বিস্তৃতি ইত্যাদি বিবেচনা করে সম্পূর্ণ প্রকল্প এলাকার প্রতিনিধিত্বমূলক নমুনা হিসেবে ১৪ টি জেলার নির্বাচিত ১০ টি উপজেলার মধ্য থেকে মোট ৪০ জনের নির্ধারিত প্রশ্নমালার মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।

চিত্র-৫০: এলজিইডির উপ-প্রকল্প পরিচালক সাক্ষাৎকার গ্রহণ

কেআইআই সারসংক্ষেপসমূহঃ

- ৯৭% কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্প বাসস্থানবায়নে অর্থ প্রপ্তিতে কোন সমস্যা হয় নি।
- ৮৫ % কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্পটি মাধ্যমে এলাকার ঝুঁকি এবং অসুবিধা গুলো যথাযথভাবে নিরসণ করা হয়েছে।
- ৯৪ % কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্প সমূহের নকশা (ডিজাইন) যথাযথ ও টেকসই ছিল এবং ৬% মনে করে প্রকল্প সমূহের নকশা (ডিজাইন) যথাযথ ও টেকসই ছিল না।
- ৯৭ % কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্পের আওতায় প্রাতিষ্ঠানিক, ব্যবস্থাপনা, ক্রয় সম্পর্কে প্রশিক্ষণ করা হয় এবং এটা প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনে ভুমিকে রেখেছিল।
- ৯১% কর্মকর্তা জানায় যে সুবিধাভোগীরা প্রকল্প পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে অংশ গ্রহন করেছিল এবং আর্থিক ভাবে লাভবান হয়েছিল।
- প্রকল্পের সবল দিক সমূহ সম্পর্কে জানতে মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার নিন্ম রূপ মতামত দেনঃ

| | |
|---|---|
| কৃষি পণ্য খুব কম সময়ে স্থানান্তর করা যাচ্ছে | ৩.৪% |
| কৃষি উন্নয়ন | ৩.৪% |
| যোগাযোগ, ব্যবসা, শিক্ষা এবং কৃষি উন্নয়ন | ৩.৪% |
| নকশা এবং অঙ্কন খুব ভাল | ৩.৪% |
| নকশা এবং তত্ত্বাবধান ভাল | ৩.৪% |
| যোগাযোগের বিকাশ | ৩০.৯% |
| নারী শিক্ষার হার বৃদ্ধি | ৩.৪% |
| ভালো কাজ তাই মানুষ খুশি | ৩.৪% |
| প্রকল্প বাস্তবায়নে কৃষি পণ্যে যাথাযথ মূল্য পাচ্ছে | ৩.৪% |
| সব দিক থেকে উন্নয়ন হয়েছে | ৩.৪% |
| গরিব মানুষ সরাসরি জড়িত ছিল | ৬.৮% |
| গ্রামীণ সড়ক উন্নয়ন | ৬.৯% |
| স্কুল, কলেজে পরিবহন এবং উৎপাদিত পণ্য সহজে বিপণন করা যাচ্ছে | ১০.৩% |
| দক্ষিণ পশ্চিম এলাকা আর্থ সামাজিক উন্নায়ন | ১০.৩% |
| এই সড়ক যোগাযোগ, শিক্ষা ও ব্যবসার উন্নয্ন | ৩.৪% |

- প্রকল্পের দূর্বল দিক সমূহঃ ১১.১০ % কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্প এলাকার কাছাকাছি সাইক্লোন সেন্টার প্রয়োজন, ১১.১০ % উল্লেখ করে প্রকল্পের মেয়াদ কম এবং ৫.৬% জানায় মেরামত প্রয়োজন।
- ৯১% কর্মকর্তা জানায় যে প্রকল্পের সময় ও কর্মকান্ডের গুনগতমান নিয়ন্ত্রনের উদ্দ্যেশে পরিবীক্ষণ ও মধ্য মেয়াদী মূল্যায়ন করা হয়েছে।
- এই ধরনের প্রকল্প বাসস্থানবায়নে আরো কার্যকর ও সুষ্ঠভাবে বাস্তবায়নের জন্য কি করা যেত পারে-২৬.৯% জানায় প্রকল্পের পরে, কাজগুলো নিরীক্ষণ করা প্রয়োজন, ৩.৪% আরও ৫ বছরের জন্য রক্ষণাবেক্ষণ করা এবং ৭.৭% মনে করে আরও প্রশিক্ষণ দিলে ভালো হবে।

## ৩.১৪ সাফল্যগাথা সমীক্ষা (Case Study)

| স্বামীহারা আছিয়া বেগম আজ স্বাবলম্বী | |
|---|---|
| নাম: মোছা আছিয়া বেগম<br>স্বামী: মৃত জাহাঙ্গীর<br>গ্রামঃ লদিয়া<br>ইউনিয়নঃ হলদিয়া<br>জেলাঃ বরগুনা<br>বয়সঃ ৪৭<br>পেশা: গৃহিণী<br>ছেলে ৩ জন মেয়ে ৩ জন<br>মোবাইল: ০১৯১৫ ২১৮ ৭৭৫ | |

আসিয়া বেগমের যখন ১৫ বছর বয়স, তখন তার বিয়ে হয়।। বিয়ের পর বরগুনা জেলার হলদিয়া গ্রামে বধু হিসাবে আসে। তার স্বামী একজন দিনমজুর ছিলেন। সংসার মোটামুটি ভাবে চলছিল। তাদের তেমন কোন জমিজমা নাই, জমানো টাকা পয়সাও নাই, ভাঙাচোরা ঘর। হঠাৎ করে তার স্বামী মারা যায়। স্বামী মারা যাওয়াতে তিনি দিশেহারা হয়ে পড়েন। এতগুলো বাচ্চা নিয়ে সংসার তার উপর অভাবের সংসারে আয় রোজগার করার মত কোন লোক ছিল না তার পাশে। তখন তিনি ঠিক করলেন অন্যের বাড়িতে কাজ করবে।। অন্যের বাড়িতে কাজ করে যা পেতো তাই দিয়ে সংসার কোন মত চালাত। এভাবে তার সংসার ঠিক মতো চলছিল না। একদিন তার এলাকার মেম্বারের সাথে দেখা হয়। তাকে আছিয়া বেগম তার দুরবস্থার কথা বলল। মেম্বার বললেন তাদের এলাকায় একটি নতুন প্রকল্প আসছে। এই প্রকল্পের ফলে তাদের এই গ্রামেও একটি পাকা রাস্তা হবে এবং এখানে অনেক অসহায় মহিলারা কাজ করার সুযোগ পাবে। তার কথামতো আছিয়া বেগম উপজেলা ইঞ্জিনিয়ারের সাথে যোগাযোগ করেন। ইঞ্জিনিয়ার তাকে প্রকল্পের কাজে কাজ করার সুযোগ দিলেন।

এলসিএস হিসাবে কর্মরত অবস্থায় আছিয়া প্রতিমাসে ৭৫০০ টাকা পাইতো এবং ওখান থেকে ১৫০০ টাকা অফিসে জমা করে রাখতো। যা প্রয়োজন অনুযায়ী প্রকল্প থেকে এককালীন টাকা তুলে নিতে পারত। আসিয়া বেগম এবং তার দলের কাজ ছিল রাস্তার পাকা অংশের দুপাশে যেসব মাটির অংশ আছে তা দেখাশোনা করা এবং সে অংশে কিছু দূরে দূরে গাছ লাগানো ও গাছগুলোর পরিচর্যা করা। প্রথম মাসের বেতন পেয়ে আছিয়া বেগম তার বাচ্চাদের জন্য কিছু খাবার পোশাক কিনে এবং পূর্বের কিছু ধার ছিল তা পরিশোধ করে। ধীরে ধীরে তার আর্থিক অবস্থার কিছুটা পরিবর্তন হয়। বাচ্চাদেরকে নতুন করে আবার স্কুলে ভর্তি করে। প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত এই কাজের সুযোগ তাঁর জীবনে আমূল পরিবর্তন ঘটায়।

বর্তমানে তার এক ছেলে ঢাকাতে গার্মেন্টসে কাজ করে এবং প্রতিমাসে ২০০০ টাকা পাঠায়। তাঁর দুইটি মেয়ে বিয়ে দিয়েছে। প্রকল্পের জমা টাকা হাতে পেয়ে আছিয়া বেগম কিছু জমি বন্ধক রাখে। এই জমিতে সে ধান চাষ করে যা দিয়ে বছরের খাবার জোগান হয়। এর পাশাপাশি সে একটি দুধের গরু কিনেছে। ফলে দুধ বিক্রি করে এবং হাঁস মুরগি পালন করে তার অবস্থা আরো উন্নত হয়েছে। বর্তমানে তার আর্থিক অবস্থা ভালো। তার মতে শুরুর দিকে প্রকল্প থেকে কাজের এই সুযোগ না পেলে তিনি কখনোই বর্তমানের এই অবস্থায় আসতে পারতেন না। তার মতে আরো অনেক গ্রামের দরিদ্র অসহায় মহিলাদের ভাগ্য পরিবর্তন হয়েছে।

## সড়কের পাড়ে বৃক্ষরোপণ শরিফা বেগমের ভাগ্য পরিবর্তন

বিভাগ: খুলনা

জেলা: বাগেরহাট

উপজেলা: বাগেরহাট সদর

ইউনিয়ন: রাখালগাছি

পাড়া মহল্লা: শরীয়তপুর নিকারিপারা

নাম: শরিফা বেগম

পিতার নাম: শুকুর আলী ফকির

মাতার নাম: মৃত আছিয়া বেগম

পেশা: গৃহিণী

মোবাইল নম্বর: ০১৮৩০ ৭২ ৫১১৯

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে শরিফা বেগম এলসিএস হিসাবে কাজের সুযোগ পায়। প্রকল্পের আওতায় প্রশিক্ষণ পেয়ে তিনি কিভাবে গাছ লাগানো যায়, কিভাবে গাছের যত্ন নিতে হয়, গাছে কখন পানি দিতে হয় এসব বিষয়ে জানতে পারেন এবং বাস্তবে তা প্রয়োগ করেন। আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রশিক্ষণ কার্যক্রম তাঁর জীবনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছে। প্রকল্প কাজ যোগদানের পূর্বে তাঁর মাসিক তেমন কোন আয় ছিল না। প্রকল্প কাজে যোগদানের পরে তাঁর মাসিক আয় বেড়ে হয় ১০৫০ টাকা। প্রকল্পের মাধ্যমে কর্মসংস্থানের ফলে তাঁর জীবন যাত্রার মান এর উন্নতি হয়েছে। প্রকল্পের পূর্বে ঠিকমতো খাবার পেতাম না। সুষম খাদ্য তো দূরে থাক তিন বেলা পেট পুরে খেতে পারত না। প্রকল্পের পরে মাছ, মাংস, দুধ, ডিমের মোটামুটি চাহিদা মেটাতে পেরেছি। প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত এককালিন টাকা দিয়ে ছেলেকে একটি অটো ভ্যান গাড়ি কিনে দিয়েছে। সেই অটো ভ্যান গাড়ির আয়ের টাকা দিয়ে তিনি একটি গাভী কিনেন এবং সেই গাভী থেকে বর্তমানে তিনটি গাভী হয়েছে। প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে তাঁর পরিবারে আমূল পরিবর্তন এসেছে। কারণ প্রকল্পের পূর্বে তাঁর কোনো আয় ছিল না। কেউ তাকে গুরুত্ব দিত না। কিন্তু প্রকল্পের পরে সবাই তাকে সুনজরে দেখছে এবং পরিবারের তাঁর কদর বেড়েছে।

| বাজার উন্নায়নের ফলে আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টি | |
|---|---|
| উপকারভোগীর নাম: মোহাম্মদ হাছান মাহমুদ<br>বয়স: ২৫<br>পিতা: মৃত বাবুল মিয়া<br>ইউনিয়ন: বাটাজোর<br>উপজেলা: গৌরনদী<br>জেলা: বরিশাল<br>মোবাইল: ০১৭৭ ২৬৬ ৩৪৮২ | |

মোহাম্মদ হাছান মাহমুদ এক জন ক্ষুদ্র কাপড় ব্যবসায়ী । প্রকল্প শুরু হওয়ার আগে তাঁর কোন দোকান ছিল না। তখন তাঁর মাসিক আয় ছিল ৫০০০ টাকা। তার সাথে মাঝে মাঝে তাঁর বাবার ব্যবসার কাজে কিছু সময় সহায়তা করত। বাবার ব্যবসার উপার্জন ও তাঁর সামান্য ৫০০০ টাকা দিয়ে সংসার চালানো খুব কঠিন হয়ে পড়েছিল। ঠিকমতো বাজার করতে ও খাবার খেতে পরত না। কোনমতে পেটভরে খেতে পারত। প্রকল্পের মাধ্যমে যখন সে টোলঘর বাজারে বসার জায়গা পেল তখন তাঁর বেচাকেনা বৃদ্ধির হলো এবং সংসারের অভাব কিছুটা দূর হলো। এখন তাঁর মাসিক আয় ৯০০০ টাকা। প্রকল্প থেকে তিনি কোন টাকা পাই নি। নিজের সঞ্চয় করা টাকা দিয়ে ব্যবসা শুরু করে। প্রকল্প থেকে কোন প্রশিক্ষণও পাই নি। কিন্তু টোল ঘরের জায়গা ও দোকান নির্দিষ্ট করে পাওয়াতে তাঁর ব্যবসার উন্নতি হয়েছে। প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত এই দোকানের স্থান তাঁর আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে। এই ব্যবসার মাধ্যমে তাঁর অর্থনৈতিক জীবনে আমূল পরিবর্তন ঘটে। বর্তমানে তিনি উপার্জন করে বাড়িতে একটি ঘর তৈরি করেছেন এবং ব্যবসায় মূলধন বৃদ্ধি হয়েছে। বেচাকেনা বৃদ্ধির হওয়ায় এখন তাঁর কোন অভাব-অনটন নাই। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে তাঁর পরিবার অর্থনৈতিকভাবে অনেক সফল হয়েছে। প্রকল্পের মাধ্যমে অর্থনৈতিক ভাবে সামাজিকভাবে এবং পারিবারিকভাবে তাঁর সম্মান বৃদ্ধি পেয়েছে। তাঁর মতে উক্ত প্রকল্পের সবল দিক গুলি ১); টোল ঘরে অনেকগুলি স্থায়ী দোকান হয়েছে ২) অনেক বেকারদের জন্য কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে।

| গাভী পালন প্রশিক্ষণের মাধ্যমে স্বাবলম্বী নারী | |
|---|---|
| উপকারভোগীর নাম: বকুল বেগম<br>স্বামীর নাম: মো: আরশাফ হোসেন<br>মাতার নাম: মৃত নাসিমা খাতুন<br>গ্রাম: দেউলা<br>ইউনিয়ন: দেউলা<br>উপজেলা: বোরহানউদ্দিন<br>জেলা: ভোলা | |

প্রকল্পের পল্লী কর্মসংস্থান ও সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির মাধ্যমে বকুল বেগম তার কর্মসংস্থানের সুযোগ পায়। প্রকল্পের পূর্বে স্বামীর একক উপার্জনে দুইটা ছেলে নিয়ে তাঁর সংসার চালানো খুব কঠিন হতো। ঠিকমতো খাবার জোগাড় করতে পারত না। প্রকল্পের কাজে যোগদানের পূর্বে তার মাসিক তেমন আয় ছিল না। প্রকল্পের কাজে যোগদানের পর মাসিক আয় হয় ২০০০ টাকা।। প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত সঞ্চয়ের টাকা ও স্বামীর কিছু জমানো টাকা দিয়ে তিনি একটি গাভী কিনেন। প্রকল্প থেকে আইজিএ প্রশিক্ষণ পেয়ে কিভাবে গাভী পালন করা যায়, কখন টিকা দিতে হবে, কিভাবে গাভীকে লালন পালন করা যায় সেই বিষয়ে বাস্তব জ্ঞান অর্জন করে। আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রশিক্ষণ কার্যক্রম তার জীবনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছে। প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে তার পরিবারে আমূল পরিবর্তন এসেছে। বর্তমানে তাঁর ৩ টা গাভী আছে যার মূল্য কমপক্ষে ২ লক্ষ টাকা। গাভী আয় দিয়ে বাড়িতে একটি ঘর দিয়েছে এবং বর্তমানে তাঁর কোনো অভাব অনটন নাই। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে তার পরিবার খাদ্য, বস্ত্র, বাসস্থান ও অর্থনৈতিকভাবে অনেক সফল হয়েছে। তিনি ভবিষ্যতে এমন প্রকল্প আবারও চালু হলে সংযুক্ত হতে চায়। তার মতে উক্ত প্রকল্পের সফল দিক গুলি হল ১) উক্ত প্রকল্পের অনেক কর্মসংস্থান হয়েছিল, ২) কর্মসংস্থানের মাধ্যমে জীবনযাত্রার মান উন্নত হয়েছে। দুর্বল দিক হলো, রাস্তার কিছু কিছু অংশ ভেঙে গিয়েছে।

**কেস স্টাডি পর্যালোচনা:**

প্রকল্পের সাফল্যগাঁথা পর্যালোচনায় প্রতীয়মান হয় যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বহু দুস্থ পরিবার আয় বর্ধন মূলক কর্মকাণ্ডে নিয়জিত হয়ে জীবন ও জীবিকার মান উন্নয়ন সাধন করতে পেরেছে। তাদের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং অন্যান্য খাতে খরচ বাচাতে পেরেছে। বার্ষিক কর্ম দিবস বৃদ্ধি পেয়েছে, সন্তানদের স্কুলে পাঠাতে পারছে এবং দক্ষতা বৃদ্ধিমূলক প্রশিক্ষণ পেয়েছে। প্রকল্প চলাকালীন সময়ে কিছু সংখ্যক নারী বৃক্ষরোপণ ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজে জড়িত ছিল। তাদের এই প্রশিক্ষণলব্ধ জ্ঞান প্রয়োগ ও কাজের অভিজ্ঞতা প্রসূত দক্ষতা তাদের জীবন-জীবিকা উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে পেরেছে। প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে গরীব মহিলাদের সাথে সংযোগ স্থাপনে এবং কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করতে ভূমিকা রেখেছে, যা প্রকল্পটির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

## ৩.১৫ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের কার্যক্রমসমূহের প্রভাব যেন স্থায়ীত্বশীল হয় সেজন্য প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট এক্সিট প্ল্যান রয়েছে যা প্রকল্পের ডিপিপি এ অন্তর্ভক্ত রয়েছে। উক্ত এক্সিট প্ল্যানসমূহ নিম্নরুপ:

ডিপিপিতে (অনুচ্ছেদ-২৯) উল্লেখ আছে প্রকল্পর সমাপ্তির পর এলজিইডি সকল সড়ক ও ভৌত অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করবে, ডিপিপির অনুচ্ছেদ-১৪ এর গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ বাজারের উন্নয়ন অংশে উল্লেখ আছে, বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটিকে গ্রামীণ বাজার ব্যবস্থাপনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য দায়িত্ব বুঝিয়ে দেওয়া হবে, তাঁরা বাজারের ভৌত ও আর্থিক রক্ষণাবেক্ষণ করবে এবং ডিপিপির অনুচ্ছেদ-১৪ এর বনায়ন অংশে উল্লেখ আছে, সংশ্লিষ্ট ইউনিয়ন পরিষদের মাধ্যমে সাড়কের দুই পাশে বসবাসরত নিঃস্ব ও বিধবা মহিলারা দ্বারা গঠিত এলসিএস সদস্যরা সড়কের দুই পাশের বনায়ন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করবে।

| কার্যক্রম | কে বাস্তবায়ন করবে | কিভবে করবে |
|---|---|---|
| উপজেলা ও ইউনিয়ন রোড রক্ষণাবেক্ষণ | এলজিইডি | উপজেলা ও ইউনিয়ন রোড রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের এবং অত্র অধিদপ্তরের উপজেলা দপ্তরের মাধ্যমে উপজেলা ও ইউনিয়ন রোড রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে। |
| গ্রামীণ বাজার রক্ষণাবেক্ষণ | বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটি | ইতোমধ্যে গঠিত বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটিকে গ্রামীণ বাজার ব্যবস্থাপনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য দায়িত্ব বুঝিয়ে দেওয়া হবে। এ ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট বাজারের ইজারা মূল্যের ২৫% এমএমসি এর নিকট হস্তান্তর করা হবে এবং উক্ত অর্থদ্বারা গ্রামীণ বাজারের ভৌত ও আর্থিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে। |
| বৃক্ষরোপন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা | ইউনিয়ন পরিষদ ও এলসিএস সদস্য | সংশ্লিষ্ট ইউনিয়ন পরিষদের মাধ্যমে সাড়কের দুই পাশে বসবাসরত নিঃস্ব ও বিধবা মহিলারা দ্বারা গঠিত এলসিএস সদস্যরা সড়কের দুই পাশের বনায়ন রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করবে। ইউনিয়ন পরিষদ, জমির মালিক ও এলসিএস সদস্যদের মাঝে নিম্নরূপ হারে সুবিধা/লভাংশ বিতরণ করা হবেঃ |

| | এলসিএস | জমির মালিক | ইউনিয়ন পরিষদ |
|---|---|---|---|
| পরিপক্ক গাছ | ৪০% | ৩০% | ৩০% |
| শাখা, পাতা, মৃত গাছ | ৬০% | ৪০% | ০% |
| ফল | ৬০% | ৪০% | ০% |

**পর্যালোচনাঃ** প্রকল্প সৃষ্ট সুবিধাদি কতটুকু স্থায়িত্ব লাভ করেছে তা এই সমীক্ষার মাধ্যমে আলোচনা করা হয়েছে খানা জরিপের প্রশ্ন উত্তরে প্রকল্পের সড়ক উন্নয়নের পরবর্তীকালে কোন মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণ হয়েছে কিনা তা জানতে চাওয়া হলে ৯৩% উপকারভোগী জানায় যে প্রকল্প পরবর্তী কালীন সময়ে সড়কগুলোতে কোন মেরামত করার হয়নি ।মাঠ পর্যায়ের তথ্য পর্যালোচনা থেকে সেটি প্রমাণ মেলে। অনেক উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে রক্ষণাবেক্ষণের আভাবে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, চলাচল করা কষ্ট কর হয়ে পরেছে, রাস্তাগুলো রক্ষণাবেক্ষণ না করলে ভবিষ্যতে চলাচলের অনুপযোগী হয়ে যাবে। উপজেলা প্রকৌশলীদের সাথে আলোচনা থেকে এটা স্পষ্ট হয়েছে প্রকল্পের বিভিন্ন সুবিধা সমূহের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পর্যাপ্ত অর্থের বরাদ্দ না থাকায় যথাযথ ভাবে রক্ষণাবেক্ষণে করা সম্ভব হয়নি । এখানে উল্লেখযোগ্য

যে, প্রতি বছর এলজিইডি সরকার থেকে সড়ক মেরামতের জন্য কিছু  অর্থের বরাদ্দ পেয়ে থাকে। উক্ত বরাদ্দ থেকে এলজিইডি উপজেলা ও ইউনিয়ন রোড রক্ষণাবেক্ষণ করার ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন পরবর্তীকালে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাজার পরিচালনা কমিটি রয়েছে বলে ৮৭% উপকারভোগী জানিয়েছেন। তবে বাজার রক্ষণাবেক্ষণ বাজার পরিচালনা কমিটির অনেক ঘাটতি রয়েছে, বিশেষ করে প্রকল্প কর্তৃক বাজারে নির্মিত সেড, পাবলিক টয়লেট ও টিউবওয়েলগুলোর দুর্বল রক্ষণাবেক্ষণ এর অন্যতম। বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটিকে গ্রামীণ বাজার ব্যবস্থাপনা  এবং রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য আরো সক্রিয় করতে হবে। এ ক্ষেত্রে গ্রামীণ বাজার রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্ধারিত সংশ্লিষ্ট বাজারের ইজারা মূল্যের ২৫% বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটির নিকট হস্তান্তর করা এবং এর সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে।

বৃক্ষ রোপন ও পরিচর্যা এর বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ইউনিয়নের সুবিধাভোগীদের সাথে জরিপের সময় তাদের কাছ থেকে ব্যবস্থাপনা নিয়ে মিশ্র প্রতিক্রিইয়া পাওয়া গেছে। শুধুমাত্র ৫৮% সুবিধাভোগী মনে করছেন বৃক্ষ রোপনের পর সেগুলোকে এলসিএস মহিলাদের দ্বারা পরিচর্যা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে এবং অবশিষ্টগুলোতে কোন পরিচর্যা হচ্ছে না বলে জানিয়েছেন। এটি হওয়ার অন্যতম কারণ হচ্ছে কিছু কিছু প্রকল্পভুক্ত ইউনিয়নে বৃক্ষ পরিচর্যা করার জন্য কেউ নিযুক্ত না থাকা।

# চতুর্থ অধ্যায়
# SWOT বিশ্লেষণ

## ৪.১. প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ

SWOT Analysis হচ্ছে Strengths, Weaknesses, Opportunities এবং Threats এর সংক্ষিপ্তরুপ। এটি একটি কাঠামোগত পদ্ধতি যা প্রকল্পের উক্ত চারটি দিক মূল্যায়ন বা বিশ্লেষণ করে। তন্মধ্যে সবল দিকসমূহ (Strengths) এবং দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses) প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ বিষয় এবং প্রকল্প বাস্তবায়ঙ্কারী কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণাধীন এবং সুযোগসমূহ (Opportunities) এবং ঝুঁকিসমূহ (Threats) বাইরের বিষয় যা প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষকে অনুমান করতে হয় এবং তদনুযায়ী সক্রিয় হতে হয়। প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষাকালীন কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পের আওতায় সুবিধাভোগীদের থেকে তথ্য সংগ্রহ, কর্মকর্তাদের সাথে নিবিড় আলোচনা, দলীয় মুক্ত আলোচনা এবং স্থানীয় কর্মশালার মাধ্যমে প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিগণ এবং স্থানীয় সুফলভোগী ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা এলজিইডি'র কর্মকর্তাগণের প্রদত্ত তথ্য ও আলোচনার ভিত্তিতে নিম্নরূপ SWOT Analysis করা হয়েছেঃ

| সবলদিক | দুর্বলদিক | সুযোগ | ঝুঁকি |
|---|---|---|---|
| • অভিজ্ঞ ইঞ্জিনিয়ার, ঠিকাদার এবং পরামর্শক দ্বারা কাজ সম্পন্ন করা হয়েছিল।<br>• প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামো ডিজাইন মোতাবেক নির্মাণ করা হয়ে ছিল।<br>• প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান এবং যথাসময়ে অর্থ ছাড় করা হয়েছিল।<br>• মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হয়েছিল।<br>• সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল।<br>• প্রকল্পে প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ | • প্রকল্পের কাজ শেষ হতে ৪ বছরের বেশি লেগেছে এতে প্রকল্পের ব্যয় বেড়েছে এবং প্রকল্পের সুফল পেতে ৪ বছরের বেশি সময় লেগেছে;<br>• পরামর্শক টিম নিয়োগে অধিক সময় ক্ষেপন করা। প্রকল্পটি জানুয়ারি ২০১০ শুরু হলেও পরামর্শক টিম কাজ শুরু করে ২০১১ সালের জানুয়ারি মাসের শেষ সপ্তাহে, যার ফলে প্যাকেজের জন্য ডিজাইন, প্রাক্কলন এবং টেন্ডার নথি প্রস্তুত করা ছাড়াই প্রকল্পের তের (১৩) মাস অতিবাহিত হয়েছিল। এটি পুর্ত কাজ সম্পাদনে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ বিলম্ব ঘটায়। | • প্রকল্পের আওতায় জনবলকে দক্ষ করার জন্য প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ক্রয় সম্পর্কে প্রাতিষ্ঠানিক প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছিল।<br>• হাইড্রোলজিক্যাল এবং মরফোলজিক্যাল স্টাডির সুপারিশ এবং বিআইডব্লিউটিএ থেকে উল্লম্ব ক্লিয়ারেন্সের ভিত্তিতে বড় সেতুগুলো নির্মান করা হয়েছিল।তবে | • টার্নিং পয়েন্ট গুলো সোজা না করার কারণে পয়েন্টগুলো ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় আছে ফলে দুর্ঘটনার আশঙ্কা রয়েছে।<br>• সড়কের অনেক স্থানে স্পিড ব্রেকার, রোড মার্কিং, বাঁক, সাইনবোড সহ কোন সাংকেতিক চিহ্ন লাগানো হয় নাই যা অনেক ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা ঘটায়।<br>• রাস্তার মাঝে অনেক জায়গায় |

| সবলদিক | দুর্বলদিক | সুযোগ | ঝুঁকি |
|---|---|---|---|
| করা হয়েছিল।<br>● প্রকল্পের কাজে স্থানীয় জনগণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা করা হয়েছিল।<br>● প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি পাওয়া গিয়েছিল। | ● প্রকল্পের ডিপিপি দুইবার সংশোধন করা হয়েছে;<br>● প্রকল্পের মনিটরিংয়ে ঘাটতি ছিল (সকল জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে মনিটরিং অফিস না থাকা);<br>● অন্য প্রকল্পের সাথে দ্বৈততা ছিল; (সড়ক ও জনপথ বিভাগের সাথে ৩টি এবং এলজিইডি'র অন্য প্রকল্পের সাথে ৩ টি অর্থাৎমোট ৬ টি সড়কে (৪৩.৫০ কিঃ মিঃ) দ্বৈততা ছিল);<br>● সকল প্রশিক্ষণের ফলাফল যাচাই করার ব্যবস্থা না থাকা;<br>● কিছু এলসিএস গ্রুপ শক্তিশালী ও সক্রিয় নয়;<br>● প্রকল্পের মাধ্যমে যেসমস্ত অবকাঠামো নির্মাণ করা হয়েছে সেগুলো যথাযথ সময়ে যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণের ঘাটতি রয়েছে; | তা প্রকল্পের শুরুতে করলে প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় কম লাগত।<br>● রাস্তার উন্নয়ন হওয়ায় এলাকায় উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা সৃষ্টি হয়েছে ও উন্নয়নমূলক কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে।<br>● ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসা প্রসার হয়েছে এবং শিক্ষা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে। | ছোট হালকা গর্ত হয়েছে যার ফলে বর্ষা মৌসুমে সেইসব ছোট ও নিচু জায়গায় বৃষ্টির পানি জমে রাস্তায় ফাটল সৃষ্টি করে যা যানবাহন চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ।<br>● পর্যাপ্ত পরিমাণ বাস বে বা বাস স্টপেজ না থাকা, রাস্তার উপর বাজার বসা এবং গাড়ি পার্কিং করিয়ে রাখা নিয়ন্ত্রণ না করতে পারায় চলাচলে প্রতিবন্ধকতা ও যানজট সৃষ্টি করে।<br>● স্কাউরিং এর কারণে সেতু ও ঘাটের পিলারের মাটি ক্ষয়ে যাওয়া; |

# পঞ্চম অধ্যায়
# সার্বিক পর্যবেক্ষণ

## ৫.১ সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল সম্পর্কে সার্বিক পর্যবেক্ষণ

১. প্রকল্পটি নির্ধারিত ৪ বছর মেয়াদে শুরু হলেও শেষ হতে সাড়ে ৮ বছর লাগেছে। প্রকল্পটি ২ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over run ১১২% এবং Cost over run ১৩.৯৯%।

২. প্রকৃতপক্ষে, প্রকল্পটি জানুয়ারি ২০১০ শুরু হলেও পরামর্শক টিম কাজ শুরু করে ২০১১ সালের জানুয়ারি মাসের শেষ সপ্তাহে, যার ফলে প্যাকেজের জন্য ডিজাইন, প্রাক্কলন এবং টেন্ডার নথি প্রস্তুত করা ছাড়াই প্রকল্পের তের (১৩) মাস অতিবাহিত হয়েছিল। এটি পুর্ত কাজ সম্পাদনে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ বিলম্ব ঘটায়।

৩. প্রকল্পে পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রমের সাথে সংশ্লিষ্ট নথিপত্র ও তথ্যাদি পর্যালোচনা প্রতিভূত করে যে, যাবতীয় ক্রয় কার্যক্রম যথাযথ নিয়মে ক্রয় নীতিমালা অনুযায়ী সম্পাদন করা হয়েছে। জাতীয় ইংরেজি ও বাংলা পত্রিকায় - এ দরপত্র প্রকাশ করা হয়েছিল । পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী দরপত্র ও কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে।

৪. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী শতভাগ অর্জিত হয়েছে।

৫. প্রকল্পের শুরু জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১৮ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ব্যয় হয়েছে ১৬৪৮৩৪.১১ লক্ষ টাকা, যা মূল অনুমোদিত ব্যয়র ৯৭.৬৫ শতাংশ। আরডিপিপি অনুযায়ী আর্থিক ব্যায়ের ২.৩৫ শতাংশ কম ব্যায় করে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত করা সম্ভব হয়েছে। প্রকল্পের জিওবি খাতে অব্যয়িত টাকা সাকারি কোষাগারে সমর্পন করা হয়েছে।

৬. প্রকল্প বাস্তবায়িত কালীন সময়ে সর্বমোট ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্বে ছিলেন। সমীক্ষা থেকে প্রতীয়মান হয়েছে যে প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন, বাস্তবায়ন, অগ্রগতি তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি কার্যাদি সুষ্ঠুভাবে সম্পাদন করা হয়েছে।

৭. প্রকল্প কাজ বাস্তবায়নের জন্য এলজিইডির নিজস্ব জনবল ছাড়াও প্রকল্পেরও জনবল ছিল। তবে সকল জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে মনিটরিং অফিসার না থাকায় কাজের গুণমান নিশ্চিতকরণ এবং তদারকিতে প্রকল্পের ঘাটতি ছিল, সকল কাজের মনিটরিং ও মূল্যায়ন যথাযথ ভাবে করা সম্ভব হয়নি ।

৮. প্রকল্পে লগফ্রেমে উদ্দেশ্য, ইনপুট, আউটপুট যথাযথভাবে বর্ণনা করা হয়েছে। সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্তের ভিত্তিতে প্রতীয়মান হয়, যে উদ্দেশ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল তা অর্জিত হয়েছে।

৯. প্রকল্পের রাস্তা, ব্রিজ ও কালভার্ট দিয়ে বর্তমানে ব্যাপকভাবে হালকা যানবাহন চলাচল করে। যেমন মোটরসাইকেল, রিক্সা, সিএনজি চালিত অটোরিক্সা, ইঞ্জিন চালিত ছোট ট্রাক, ভ্যান, মোটর সাইকেল, কার ইত্যাদি বছরজুড়েই সামান্য প্রতিবন্ধকতা ছাড়া চলাচল করে।

১০. নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের জন্য সড়ক চিহ্ন, দিকনির্দেশনা ও দূরত্বের বর্ণনা সম্বলিত নির্দেশনা বোর্ড দৃশ্যমান, তবে পর্যাপ্ত পরিমাণে নেই।

১১. প্রায় সকল উত্তরদাতা বলেছেন যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে জনগণের বিবিধ উপকার সাধন হয়েছে। যেমন সকল মৌসুমে অল্প সময়ে ও কম খরচে মানুষ চলাচল করতে পারে, তাদের আয় বেড়েছে, বেড়েছে শিক্ষার হার, জীবন যাত্রার মান, গ্রোথ সেন্টারে ক্রেতা-বিক্রেতা ও পণ্য পরিবহনের সময় ও খরচ।

১২. এলাকায় কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে এবং রাস্তাঘাট হওয়াতে বর্তমানে কেউ ব্যবসা করছে আবার কেউ অটোরিকশা চালানের মাধ্যমে তাদের জীবনযাত্রার মান উন্নত করেছে।

১৩. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে মহিলাদের আত্মীয়-বন্ধুদের সাথে যোগাযোগ, স্বাস্থ্য কেন্দ্রে, স্কুল ও বাজারে যাতায়াত সহজ হয়েছে।

১৪. প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় গাছ লাগানো ও রাস্তাঘাট রক্ষণাবেক্ষণের কাজে দরিদ্র (বিশেষ করে অতি দরিদ্র) নারীরা অংশগ্রহণ করেছে। এই পদ্ধতিতে নারীদের প্রতিদিনের টাকা থেকে বাধ্যতামূলক সঞ্চয় এর ব্যবস্থা থাকায় প্রকল্প শেষে তাদের একটি নির্দিষ্ট পরিমাণ অর্থ পুঁজি হিসেবে হাতে এসেছে।

১৫. ট্রাফিক সার্ভে থেকে দেখা যায় যে এলাকায় যানবাহন চলাচলের সংখ্যা যথেষ্ট পরিমাণে বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৬. উল্লেখ্য যে কোন কোন বাজারে পানি নিষ্কাশনের জন্য নির্মিত ড্রেনগুলির সঠিকভাবে তাদের সাথে সংযোগ না থাকায় অল্প বৃষ্টিতে বাজারে জলাবদ্ধতা দেখা যায়। ফলে বর্ষা মৌসুমে বাজারের কার্যক্রম বিঘ্নিত হয়।

১৭. বাজার ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে অপর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণ একটি প্রধান সমস্যা। প্রকল্প কর্তৃক বাজারে নির্মিত পাবলিক টয়লেট ও টিউবওয়েলগুলোর দুর্বল রক্ষণাবেক্ষণ এর অন্যতম কারণ।

১৮. ঘাট নির্মাণের ফলে নদী পথের সাথে স্থল পথের যোগাযোগ নেটওয়ার্ক তৈরি হয়েছে। কর্মস্থলে পৌঁছানোর ও পণ্য বাজারজাত করার সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে ।

১৯. জরীপ দেখা যায় যে, গাছ লাগানোর পর পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যার আভাব ছিল, ফলে অধিকাংশ গাছ মারা যায়। গড়ে ১০-২০% গাছ বেঁচে আছে।

২০. ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ এর ফলে এলাকার মানুষের চলাচলের ও পণ্য বাজারজাত করনে অনেক সুবিধা হয়েছে। এলাকায় পানিবাহিত রোগের প্রাদুর্ভাব কমে এসেছে এবং জলাবদ্ধতা দূর হয়েছে। প্রকল্পের বড় সেতু ডিজাইন করার পুর্বে হাইড্রোলজিক্যাল এবং মরফোলজিক্যাল স্টাডি করা হয়েছে।

২১. ভৌত অবকাঠামো জরিপে দেখা যায় যে, উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কের রক্ষণাবেক্ষণে ব্যাপক ঘাটতি রয়েছে। রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে জরীপকৃত ৪০ সড়কের (উপজেলা সড়ক ৩৩ টি ও ইউনিয়ন সড়ক ৭ টি) মধ্যে ২২ টি সড়ক প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত, অনেক স্থনে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কের কিছু কিছু চেইনেজে বিশেষ করে বাজারে অংশে কার্পেটিং নষ্ট/ ভেঙ্গে গেছে । অতিদ্রুত মেরামত করা না হলে ভবিষ্যতে আর চলাচল করা সম্ভব হবে না।

২২. যেহেতু প্রকল্পটি ৪ বছরের পরিবর্তে সাড়ে ৮ বছরে সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পের ব্যয় সিডিউল রেট, লেবার রেট এবং ম্যাটেরিয়াল এর খরচের কারণে বৃদ্ধি পেয়েছিল। ফলশ্রুতিতে উপকারভোগীরা-২০১৩ পরিবর্তে অর্থাৎ ২০১৮ তে উপকার পায়।

২৩. এছাড়া প্রকল্পটির পিসিআর এর উপর আইএমইডি থেকে যে মতামত/সুপারিশ করা হয়েছে, তার বেশিরভাগ-ই পরবর্তীতে বাস্তবায়ন করা হয়েছে, যা এই জরীপের মাধ্যমে প্রতীয়মান হয়েছে।

# ষষ্ঠ অধ্যায়
# সুপারিশসমূহ ও উপসংহার

## ৬.১ সুপারিশমালা

পূর্ববর্তী অধ্যায়সমূহের বর্ণিত তথ্যাবলী ও আলোচনা সাপেক্ষে নিম্নলিখিত সুপারিশগুলো বিবেচনার জন্য উপস্থাপিত হলো:

১. সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অধিকতর নিরাপদ করার নিমিত্তে প্রয়োজনীয় স্থানে সড়ক চিহ্ন, দিকনির্দেশনা ও দূরত্বের বর্ণনা স্তম্ভ দৃশ্যমান ও পর্যাপ্ত সংখ্যক থাকা প্রয়োজন।

২. ডিপিপি/ আরডিপিপিতে এক্সিট প্লান থাকা অবশ্যক যেন বাস্তবায়নের পর প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণ সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করা যায়।

৩. প্রকল্প ডিজাইন পর্যায়ে অঙ্গসমূহ যথা সম্ভব বিস্তারিত ভাবে নির্বাচন করে ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হলে, বারবার সংশোধন পরিহার করা যায়।

৪. প্রতি প্রকল্পের বাস্তবতা যাচাই সমীক্ষা, পরিবেশগত সমীক্ষা করা উচিত। এর ফলে প্রকল্প এলাকার অর্থ সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন সহজতর ও গ্রহণযোগ্য হতে সহায়তা করবে।

৫. যেসব প্রকল্পে যানচলাচলের উন্নয়ন অঙ্গ হিসাবে বিবেচিত সেখানে দীর্ঘমেয়াদি ( ৫-১০ বছর) ট্রাফিক বৃদ্ধি বিবেচনা করে ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা উচিত।

৬. বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটিকে গ্রামীণ বাজার ব্যবস্থাপনা এবং রক্ষণাবেক্ষণ করার জন্য আরো সক্রিয় করতে হবে। এ ক্ষেত্রে গ্রামীণ বাজার রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্ধারিত সংশ্লিষ্ট বাজারের ইজারা মূল্যের ২৫% বাজার ব্যবস্থাপনা কমিটির নিকট হস্তান্তর করা এবং এর সঠিক ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে।

৭. স্থানীয় পর্যায়ে চাহিদার নিরিখে স্বাস্থ্যসম্মত নিষ্কাশন ব্যবস্থা সহ গ্রামীণ বাজার বা গ্রোথ সেন্টারগুলোতে আরও সুযোগ সুবিধা যেমন- অধিক শেড নির্মাণ, নারী ক্রেতা ও বিক্রেতাদের জন্য আলাদা স্থানের ব্যবস্থা কমপক্ষে একটি গণশৌচাগার অন্তর্ভুক্তি বিবেচনা করা যেতে পারে।

৮. প্রকল্পের দীর্ঘমেয়াদী সুবিধা ভোগ করার জন্য স্থানীয় সরকার ব্যবস্থা বিশেষ করে ইউনিয়ন পরিষদ কে প্রকল্পের বিভিন্ন সুবিধা সমূহের রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব সুনির্দিষ্টভাবে দেওয়া যেতে পারে এবং সংশ্লিষ্ট পর্যায় থেকে নির্দিষ্ট সময় অন্তর তদারকির ব্যবস্থা নিশ্চিত করা যেতে পারে।

৯. দেশের বনায়ন বৃদ্ধির জন্য এ ধরনের প্রকল্পে রোড-সাইডগুলোতে আরো বেশি বৃক্ষ রোপণের ব্যবস্থা থাকতে পারে।

## ৬.২ উপসংহার

দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৩টি বিভাগের ১৪টি জেলা এবং ৯৬টি উপজেলায় বাসস্থানবায়ন করা হয়েছে। অনেক সীমাবদ্ধতা থাকা সত্বেও বাংলাদেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলীয় এই প্রকল্পের মাধ্যমে দারিদ্র্য কমিয়ে আনা, মানুষের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন ও দারিদ্রের অভিশাপ থেকে মুক্ত করা, বাজার অভিগম্যতা বৃদ্ধি, উপার্জন বৃদ্ধির সুযোগ এবং সামাজিক সেবা বৃদ্ধি, গ্রামীণ অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি, ফসল উৎপাদনে ঝুঁকি হ্রাস এবং প্রাকৃতিক দূর্যোগের প্রকোপ থেকে রক্ষাকরণ, বর্ধিত উৎপাদন এবং পণ্যের বিপণনে সুযোগ সৃষ্টি করা মধ্য দিয়ে জনগণের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন, অসহায়ত্ব হ্রাস এবং সর্বোপরি দারিদ্র বিমোচন করার জন্য কার্যক্রম গ্রহণ করেছে। সর্বোপরি এই প্রকল্প দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রেখেছে। তাই আর্থসামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় বাংলাদেশ সরকার এ ধরনের সামাজিক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প আরো গ্রহণ করতে পারে।

# Bibliography


1. BBS, 2015. Bangladesh Population and Housing Census 2011. Bangladesh Bureau of Statistics, Government of Bangladesh, Dhaka.
2. আইএম ই ডি, ২০১৮ South-Western Bangladesh Rural Development Project (SWBRDP) (২য় সংশোধিত), প্রকল্পের সমাপ্তির মূল্যায়ন প্রতিবেদন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, ঢাকা।
3. Development Project Proposal (DPP) of South-Western Bangladesh Rural Development Project (SWBRDP)
4. Revised Development Project Proposal (RDPP) of South-Western Bangladesh Rural Development Project (SWBRDP)
5. Project Completion Report of SWBRDP, 2018
6. Baseline Report of SWBRDP, 2011

# স্টাফিংশিডিউল

## স্টাফিং শিডিউল

| ক্রম নং | স্টাফের নাম | পদের নাম | অবস্থান | ১ম মাস | | | | ২য় মাস | | | | ৩য় মাস | | | | ৪র্থ মাস | | | | | মোট কর্মী-মাসের ইনপুট | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | n | হোম | মাঠ | মোট |
| ১ | মোঃ শফিকুল ইসলাম | দলনেতা | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ৩.৭৫ | | ৪.০০ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ০.২৫ | |
| ২ | মোঃ সাদেকুর রহমান ভূঁইয়া | মিড লেভেল ইঞ্জিনিয়ার | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ২.০০ | | ৩.০০ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ১.০০ | |
| ৩ | ডঃ অভিজিৎ পোদ্দার | আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ১.০০ | | ২.০০ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ১.০০ | |
| ৪ | মাহফুজুল কবির | ডেটা ম্যানেজমেন্ট বিশেষজ্ঞ | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ২.০০ | - | ২.০০ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **সাপোর্ট স্টাফ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১ | **TBN (৬ ব্যক্তি)** | সুপারভাইজার | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ০.২৫ | | ১.২৫ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ১.০০ | |
| ২ | **TBN (১৮ ব্যক্তি)** | গণনাকারী | হোম | | | | | | | | | | | | | | | | | | ০.২৫ | | ১.২৫ |
| | | | মাঠ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ১.০০ | |

**Months have 4 quarters**

***লিজেন্ড***

হোম

মাঠ

# সংযোজনী

| প্রশ্নপত্রের ক্রমিক নং | | | | |
|---|---|---|---|---|

**গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার**
**পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়**
**বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ**
**পরিবীক্ষণ মূল্যায়ন সেক্টর-৩**
**শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা- ১২০৭**

# দক্ষিন-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প ( ২য় সংশোধিত) (Impact Study-প্রভাব মূল্যায়ন)

তথ্য সংগ্রহের উদ্দেশ্য: দক্ষিন-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন জরিপ করা হচ্ছে। উক্ত জরিপে আপনার প্রদানকৃত তথ্য কেবল মাত্র গবেষণা কাজে ব্যবহৃত হবে। এই তথ্যের গোপনীয়তা রক্ষা করা হবে। তাই সমীক্ষার স্বার্থে আপনার সহযোগিতা একান্ত কাম্য।

**সম্মতি প্রদান করেছেন (√ )** ☐ → **প্রশ্নমালায় যান**

**সেকশন-১: উত্তরদাতার তথ্যাদি**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **উত্তরদাতার নাম:** | | **বয়স:** | | **উত্তরদাতার লিঙ্গ:** (পুরুষ=১, মহিলা=২) | |
| **মোবাইল নং:** | | **গ্রাম:** | | **রাস্তার নাম ও কোড:** | |
| **উপজেলা: নাম কোড:** | | **জেলা: নাম ও কোড:** | | **বিভাগ: নাম ও কোড:** | |

**সেকশন-২: প্রকল্প এলাকায় জনমিতিক ও আর্থ-সামাজিক তথ্যাদি**

২ধ. জনসংখ্যাতাত্ত্বিক বৈশিষ্ট্য:

| ক্রমিক নং | নাম (পরিবার প্রধান থেকে শুরু করুন) | পরিবার প্রধানের সাথে সম্পর্ক | বয়স (পূর্ণ বছর) | লিঙ্গ (কোড) | শিক্ষাগত যোগ্যতা (কোড) | বৈবাহিক অবস্থা (কোড) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

**সম্পর্ক কোড:** পরিবার প্রধান =১, স্বামী/ স্ত্রী=২, ছেলে/মেয়ে=৩, পিতা/মাতা=৪, ভাই/বোন=৫, ভাগনা/ভাগনী/ভাতিজা/ভাতিজী =৬, বোন জামাই/ ভাইয়ের বৌ=৭, দাদা/দাদী/ নানা/নানী=৮, ছেলের বৌ/ মেয়ের জামাই=৯, নাতি/নাতনী=১০, কাজের লোক=১১, অন্যান্য আত্নীয়=৯৯

**লিঙ্গ কোড:**পুরুষ =১, মহিলা =২, তৃতীয় লিঙ্গ=৩

**শিক্ষাগত যোগ্যতার কোড:** (বয়স ৫ বছরের নিচে=১, নিরক্ষর=২, পড়তে ও লিখতে পারে=৩, প্রাথমিক=৪, অসমাপ্ত প্রাথমিক=৫,জেএসসি=৬, মাধ্যমিক=৭, অসমাপ্ত মাধ্যমিক=৮,মাধ্যমিক এর বেশি=৯, স্নাতক/ফাজিল=১০, স্নাতকোত্তর/কামিল=১১, ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার =১২, কারিগরি শিক্ষা = ১৩.

**বৈবাহিক অবস্থার কোড:**অবিবাহিত=১, বিবাহিত =২, বিধবা=৩, বিপত্নীক=৪, বিবাহ বিচ্ছিন্ন=৫

**পেশা কোড:** (কৃষি=১, কৃষি শ্রমিক =২, দিনমজুর=৩, গৃহস্থালী কাজ=৪, গৃহিনী=৫, চাকুরী=৬, পরিবহন শ্রমিক=৭, ব্যবসা বড়/মাঝারি=৮, কুটির শিল্প=৯, প্রবাসী=১০, পশুপালন (গরু/ছাগল/মহিষ/ভেড়া)=১১, হাঁস-মুরগী/পাখী পালন=১২, জেলে=১৩, কামার=১৪, কুমার=১৫, দক্ষশ্রমিক=১৬,মৎস্য চাষ=১৭, মৎস্য ব্যবসা=১৮, ক্ষুদ্র ব্যবসা=১৯, ডাক্তার=২০, ইঞ্জিনিয়ার=২১,নির্ভরশীল=২২, ছাত্র/ছাত্রী=২৩,অন্যান্য=৯৯

২ন. জনসংখ্যাতাত্ত্বিক বৈশিষ্ট্য:

| | বর্তমানে | | | | | | | | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ক্রমিক নং | প্রধান পেশা | কর্মস্থল | বাৎসরিক কর্মদিন | বাৎসরিক আয় | দ্বিতীয় পেশা | কর্মস্থল | বাৎসরিক কর্মদিন | বাৎসরিক আয় | প্রধান পেশা | কর্মস্থল | বাৎসরিক কর্মদিন | বাৎসরিক আয় |
| ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |

## সেকশন-৩: মালিকানাধীন গৃহস্থালীয় সামগ্রী

| গৃহস্থালীয় সামগ্রীর ধরন | কোড | বর্তমান অবস্থা | | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | সংখ্যা | মোট মূল্য | সংখ্যা | মোট মূল্য |
| বৈদ্যুতিক পাখা | ১ | | | | |
| সেলাই মেশিন | ২ | | | | |
| রেডিও/টু ইন ওয়ান/ সিডি | ৩ | | | | |
| টিভি | ৪ | | | | |
| মোবাইল ফোন | ৫ | | | | |
| ফ্রিজ | ৬ | | | | |
| আলমারী | ৭ | | | | |
| খাট/চৌকি | ৮ | | | | |
| সোফাসেট | ৯ | | | | |
| শোকেস | ১০ | | | | |
| বাইসাইকেল | ১১ | | | | |
| মটরসাইকেল | ১২ | | | | |
| নছিমন | ১৩ | | | | |
| সেচ (মটর পাম্প) | ১৪ | | | | |
| ট্রাক্টর | ১৫ | | | | |
| পাওয়ার টিলার | ১৬ | | | | |
| নৌকা | ১৭ | | | | |
| অন্যান্য( উল্লেখ করুন) | ৯৯ | | | | |

৩.১ আপনারাএই এলাকার খানায়কত বৎসর যাবৎ বসবাস করছেন ? বৎসর , জানি না=৯৯৯ [ ]

## সেকশন-৪: ভূমি সম্পদের মালিকানা

| জমির বিবরণ | কোড | বর্তমান | | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | শতাংশ | মূল্য/ শতাংশ | শতাংশ | মূল্য/ শতাংশ |
| বসতবাড়ী | ১ | | | | |
| নিজস্ব চাষের জমির পরিমান | ২ | | | | |
| বন্ধক নেয়া জমির পরিমান | ৩ | | | | |
| বন্ধক দেয়া জমির পরিমান | ৪ | | | | |
| নিজের পুকুর | ৫ | | | | |

| জমির বিবরণ | কোড | বর্তমান | | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | শতাংশ | মূল্য/ শতাংশ | শতাংশ | মূল্য/ শতাংশ |
| যৌথ পুকুর ( নিজের অংশটুকু) | ৬ | | | | |
| ফলের বাগান/ বাগিচা (নিজের অংশটুকু) | ৭ | | | | |
| অন্যান্য | ৯ | | | | |

**সেকশন-৫: বাৎসরিক আয় ও ব্যায়ের হিসাব**

| | প্রশ্নসমূহ | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) |
|---|---|---|---|
| | | টাকা | টাকা |
| ৫ধ | আপনার পরিবারের বাৎসরিক আয় কত? | | |
| ৫ন | আপনার পরিবারের বাৎসরিক ব্যায় কত? | | |
| ৫প | আপনার পরিবারে বাৎসরিক ঋনের পমিান কত? | | |

**সেকশন-৬: উওরদাতার বিবেচনায় খানার সামাজিক ও অর্থনৈতিক অবস্থা (কোড ব্যবহার করুন)**

| মাপকাঠি | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) |
|---|---|---|
| সামাজিক | | |
| অর্থনৈতিক | | |
| কোডঃ অতি দরিদ্র= ১, দরিদ্র= ২, মধ্যবিও=৩, বিওশালী=৪ | | |

**সেকশন-৭: খাবার পানির উৎসও পায়খানারধরণ**

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | উওর | | উওরের কোড |
|---|---|---|---|---|
| | | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
| ৭ধ | আপনার পরিবারে খাবার পানির উৎস কি? | | | নিজেস্ব টিউবয়েল .....১<br>প্রতিবেশীর টিউবয়েল .....২<br>সরকারী টিউবয়েল.....৩<br>সংস্থা (ঘএঙ) টিউবয়েল .....৪<br>অন্যান্য (উল্লেখ করুন) .....৯ |
| ৭ন | আপনার পরিবার কি ধরনের পায়খানা ব্যবহার করে? | | | স্যানিটারী পায়খানা (হাউজযুক্ত) .....১<br>স্যানিটারী পায়খানা (উন্মুক্ত স্থানে সংযুক্ত)২<br>রিং স্লাবযুক্ত পায়খানা (সঠিক ভাবে ঢাকা)৩<br>রিং স্লাবযুক্ত পায়খানা (সঠিক ভাবে ঢাকা নয়) ৪<br>পায়খানা (ঝুলন্ত বা খোলা) .....৫<br>উন্মুক্ত স্থান .....৬ |

**সেকশন-৮: রোগে আক্রান্ত তথ্যঃ (জানুয়ারী-ডিসেম্বর, ২০২১)**

| রোগ/কেন্দ্রের নাম | কোড | বর্তমান অবস্থা | | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | মোট সদস্য সংখ্যা | খরচ (ডাক্তার ফি, ঔষধ,পরীক্ষা,যাতায়াত) | মোট সদস্য সংখ্যা | খরচ (ডাক্তার ফি, ওষধ,পরীক্ষা,যাতায়াত) |
| ঠান্ডা জনিত সর্দি, জ্বর, কাশি | ১ | | | | |
| ইউনিয়ন স্বাস্থ্য ও পরিবার পরিকল্পনা কেন্দ্র | ২ | | | | |
| উপজেলা স্বাস্থ্য কেন্দ্র | ৩ | | | | |
| ম্যালেরিয়া | ৪ | | | | |
| জন্ডিস | ৫ | | | | |
| ডায়রিয়া | ৬ | | | | |
| রক্ত শূন্যতা | ৭ | | | | |
| জ্বর | ৮ | | | | |
| চর্মরোগ | ৯ | | | | |
| করোনা | ১০ | | | | |
| অন্যান্য (উল্লেখ করুন) | ৯৯ | | | | |

## সেকশন-৯: পরিবেশের ওপর প্রভাব

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | | |
|---|---|---|---|
| ৯ বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ততা থেকে রক্ষা পাওয়ার জন্য এলজিইডি'র যে সমস্ত অবকাঠামো নির্মাণ/পুন:নির্মাণ করেছে তাঁতে স্থল ও জলজ প্রাণী ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে কি? কোড: হ্যাঁ=১, (না=২ প্রশ্ন→১০) | | | |
| ৯.১ হ্যাঁ হলে কি কি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে? উল্লেখ করুন---------- | | | |
| ১০ প্রকল্প হওয়ায় জমি ক্ষতিকর প্রভাব থেকে রক্ষা পেয়েছে কি? (কোড: হ্যাঁ=১, না=২)না→১১ | | | |
| ১০.১ হ্যাঁ হলে উলেখ করুন---------- | | | |
| ১১ প্রকল্প হওয়ায় পানি কোন ক্ষতিকর প্রভাব থেকে রক্ষা পেয়েছে কি? (কোড: হ্যাঁ=১, না=২)না→১২ | | | |
| ১১.১ হ্যাঁ হলে উলেখ করুন---------- | | | |
| ১২ প্রকল্প হওয়ায় জৈব বৈচিত্র্য কোন ক্ষতিকর প্রভাব থেকে রক্ষা পেয়েছে কি? (কোড: হ্যাঁ=১, না=২) | | | |
| ১২.১ উত্তর হ্যাঁ হলে, কি প্রভাব পড়েছে ?---------- (কোড: লবণক্তার প্রভাব কমেছে=১, উৎপাদন বৃদ্ধি=২, গাছপালার প্রজাতি বৃদ্ধি পেয়েছে=৩, অন্যান্য উলেখ করুন=৪) | | | |

## সেকশন-১০: জেন্ডার প্রভাব

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | | |
|---|---|---|---|
| ১৩ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এই এলাকায় মহিলাদের কর্মসংস্থান ও অন্যান্য সহায়তার সুযোগ বেড়েছে কি? (কোড: হ্যাঁ=১, না=২) | | | |
| ১৩.১ হ্যাঁ হলে কি কি? ---------- | | | |
| ১৩.২ না হলে কেন নয়? ---------- | | | |
| ১৩.৩ আপনার মতে, অবকাঠামো হওয়ার ফলে নারী ও শিশুরা দুর্যোগের হাত থেকে রক্ষা পাচ্ছে কি ? (কোড: হ্যাঁ=১, না=২) | | | |

| ১৪ নিন্মোক্ত স্থানগুলোতে মহিলাদের যাতায়াত/ চলাফেরা বেঁড়েছে কি? | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ | | আপনি কি পুরুষ সঙ্গী ছাড়া নিন্মোক্ত স্থানগুলোতে যাতায়াত/ চলাফেরা করতে পারেন? হ্যাঁ ১ / না ২ | |
|---|---|---|---|---|
| | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) |
| ১৪. ধ. আপনার এলাকার বাইরে আত্মীয়-স্বজন বা বন্ধু-বান্ধবদের সাথে দেখা করতে | | | | |
| ১৪.ন হাট/ বাজার | | | | |
| ১৪.প হাসপাতাল/ ক্লিনিক/ডাক্তার | | | | |
| ১৪.ফ সিনেমা/মেলা/যাত্রা/নাটক ইত্যাদি | | | | |
| ১৪.ব ঘএঙ কার্যক্রম সমূহের প্রশিক্ষণ | | | | |

## সেকশন-১১ উপজেলা/ ইউনিয়ন এবং গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজারের রাস্তার উন্নতিকরন

তথ্য সংগ্রহকারীগণঃ গত কিছু দিনের (২০১৪-২০১৮) মধ্যে আপনার উপজেলা/ইউনিয়ন অথবা নিকটবর্তী ইউনিয়নে রাস্তা/গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার সমূহে কোন উন্নয়ন হয়েছে কি না এ ব্যাপারে প্রশ্ন করুন।

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| ১. | আপনি কি মনে করতে পারছেন আপনার এলাকার উপজেলা/ইউনিয়ন এর রাস্তার উন্নতি হয়েছে? | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না .....৯ |
| ২. | আপনি কি এই রাস্তা ব্যবহার করেছেন? | | উন্নতির পূর্বে হ্যাঁ এবং বর্তমানেও হ্যাঁ ..১<br>উন্নতির পূর্বে হ্যাঁ কিন্তু বর্তমানে না .....২<br>উন্নতির পূর্বে না কিন্তু বর্তমানে হ্যাঁ .....৩<br>উন্নতির পূর্বে না এবং বর্তমানেও না ....৪<br>জানি না .....৯ |
| ৩. | এই রাস্তা কি আপনার এবং ব্যবসার জন্য অতীব গুরুত্বপূর্ন | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না.....৯ |

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|---|
| ৪. | এই রাস্তার উন্নতির জন্য আপনি কিভাবে জড়িত ছিলেন? | | | |
| | ইউনিয়ন চেয়ারম্যান অথবা প্রজেক্ট অফিসিয়ালদের সাথে তদবির করা | | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না.....৯ |
| | সাধারণ (জনগনের) মিটিং এর সময় পূর্ণাঙ্গ প্লান এর সাথে জড়িত | | | |
| | কনস্ট্রাকশন কাজের সময় নগদ অর্থ/ দ্রব্য দিয়েছি | | | |
| | জড়িত ছিলাম না/ অংশগ্রহন নাই | | | |
| ৫. | বিগত দিনের উপজেলা/ ইউনিয়নের রাস্তার উন্নয়ন প্রকল্পকে (খএউউ) অপিনি কিভাবে নিচের বিষয়গুলোকে মূল্যায়ন করবেন? | | | |
| | ১. | যাতায়াত/যোগাযোগের সময় | | অনুকূল পরিবর্তন.....১<br>কোন পরিবর্তন নাই .....২<br>অনুকূল পরিবর্তন নাই .....৩<br>জানি না.....৯ |
| | ২. | যাতায়াত/যোগাযোগের খরচ | | |
| | ৩. | প্রয়োজনে গন্তব্যে পৌছাতে পারবো কি না? | | |
| | ৪. | ঘনঘন যাতায়াত/যোগাযোগের সময় | | |
| | ৫. | স্কুলে যাতায়াতে সমান সুযোগ পাওয়ার ব্যাপারে | | |
| | ৬. | স্বাস্থ্য সেবা পাওয়ার ব্যাপারে | | |
| | ৭. | বাজারে যাওয়ার সুযোগের অবস্থা | | |
| | ৮. | আর্থিক সেবা গ্রহনে সুযোগের অবস্থা | | |
| | ৯. | দ্রব্যাদির প্রাপ্যতা | | |
| | ১০. | কৃষি ও কৃষিজাত সামগ্রির প্রাপ্যতা | | |
| | ১১. | সংখ্যা এবং যোগাযোগের মাধ্যম | | |

৬. উপরে উল্লেখিত বিষয়গুলোর (১১ টি) মধ্যে তিনটি সবচেয়ে বেশি ধনাত্মক পরিবর্তন উল্লেখ করুন [ ] [ ] [ ]

**সেকশন-১২: গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজারের রাস্তার উন্নতিকরন**

তথ্য সংগ্রহকারীগণঃ গত কিছু দিনের (২০১৪-২০১৮) মধ্যে আপনার উপজেলা/ইউনিয়ন অথবা নিকটবর্তী ইউনিয়নে রাস্তা/গ্রোথ সেন্টার অথবা/বা গ্রাম্য বাজার সমূহে কোন উন্নয়ন হয়েছে কি না এ ব্যাপারে প্রশ্ন করুন।

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|---|
| ১. | আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার এর রাস্তার উন্নতি হয়েছে? | | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না .....৯ |
| ২. | আপনি কি এই গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার ব্যবহার করেছেন? | | | উন্নতির পূর্বে হ্যাঁ এবং বর্তমানেও হ্যাঁ ..১<br>উন্নতির পূর্বে হ্যাঁ কিন্তু বর্তমানে না .....২<br>উন্নতির পূর্বে না কিন্তু বর্তমানে হ্যাঁ .....৩<br>উন্নতির পূর্বে না এবং বর্তমানেও না ....৪<br>জানি না .....৯ |
| ৩. | এই গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার কি আপনার/ব্যবসার জন্য অতীব গুরুত্বপূর্ন? | | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না.....৯ |
| ৪. | এই গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার উন্নতির জন্য আপনি কিভাবে জড়িত ছিলেন? | | | |
| | ইউনিয়ন চেয়ারম্যান অথবা প্রজেক্ট অফিসিয়ালদের সাথে তদবির করা | | | হ্যাঁ .....১<br>না .....২<br>জানি না.....৯ |
| | সাধারণ (জনগনের) মিটিং এর সময় পূর্ণাঙ্গ প্লান এর সাথে জড়িত | | | |
| | কনস্ট্রাকশন কাজের সময় নগদ অর্থ/ দ্রব্য দিয়েছি | | | |
| | জড়িত ছিলাম না/ অংশগ্রহন নাই | | | |
| ৫. | বিগত দিনের উপজেলা/ ইউনিয়নের রাস্তার উন্নয়ন প্রকল্পকে (খএউউ) আপনি কিভাবে নিচের বিষয়গুলোকে মূল্যায়ন করবেন? (গ্রোথ সেন্টার অথবা/ বা গ্রাম্য বাজার এর উন্নতি) | | | |
| | ১. দোকান সংখ্যা | | | উন্নতি .....১<br>কোন পরিবর্তন নাই .....২<br>উন্নতি নাই.....৩<br>জানি না.....৯ |
| | ২. ব্যবসায়িক/বিভিন্ন সেবার অবস্থা | | | |
| | ৩. কৃষি যন্ত্রপাতির প্রাপ্যতা | | | |
| | ৪. ব্যবসায়িক মূল্য | | | |

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| | ৫. বিক্রিত দ্রব্য/ ব্যবসা | | |
| | ৬. চাকুরী/ ব্যবসায়িক সুযোগ | | |
| | ৭. কৃষি/ ব্যবসায়িক বিক্রয়ের স্থায়িত্ব | | |

**৬.** উপরে উল্লেখিত বিষয়গুলোর (৭ টি) মধ্যে তিনটি সবচেয়ে বেশি ধনাত্মক পরিবর্তন উল্লেখ করুন ☐ ☐ ☐

সেকশন –১৩: সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে অ্যাক্সেস

**তথ্য সংগ্রহকারীগণঃ** আমি আপনার বর্তমান আর্থ-সামাজিক অবস্থা (জুলাই ২০২০ থেকে জুন ২০২১) এবং শেষ বর্ষা ঋতু (জুন ২০২১ - সেপ্টেম্বর ২০২১) সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করব। আপনার যদি গত মৌসুমের ঘটনা মনে রাখতে অসুবিধা হয় তাহলে গণনাকারী আপনাকে কিছু স্মরণীয় ঘটনা মনে করতে সাহায্য করবে, যেখান থেকে আপনি এমন পরিস্থিতির সাথে যুক্ত করতে পারেন যা আমরা আপনার কাছ থেকে জানতে চাই

গৃহস্থালির কাজ/ জীবন/ব্যবসার জন্য সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বৃদ্ধি কেন্দ্র/ Growth Centre (GC) বা গ্রামীণ বাজার (RM) -এ বাড়ি থেকে আসা যাওয়া

| ক্রমিক নং | প্রশ্নসমূহ | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| ১ | সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ গ্রোথ সেন্টার বা গ্রাম্য বাজার এর নাম কি? | | |
| ২ | আপনার বাড়ি এবং সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ গ্রোথ সেন্টার বা গ্রাম্য বাজার -এর মধ্যে দূরত্ব কত? | | কিঃমিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| | বর্ষা মৌসুমে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ গ্রোথ সেন্টার বা গ্রাম্য বাজার এ আসা যাওয়া | | |
| ৩ | বর্ষা মৌসুমে আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে যাতায়াতের প্রধান মাধ্যম কী? | | হাঁটা.....১<br>সাইকেল.....২<br>রিকশা.....৩<br>পশুর গাড়ি.....৪<br>ছোট মোটর যান.....৫<br>গাড়ি .....৬<br>গণপরিবহন.....৭<br>নৌকা.....৮<br>জানি না.....৯ |
| ৪ | বর্ষা মৌসুমে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে ভ্রমণের মূল উদ্দেশ্য কী? | | ভোগ্যপণ্য ক্রয়.....১<br>ইনপুট ক্রয় .....২<br>পণ্য বিক্রয় .....৩<br>সামাজিকীকরণ.....৪<br>জানি না.....৯ |
| ৫ | বর্ষা মৌসুমে আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে যেতে কতক্ষণ লাগে? | | ঘন্টাঃ মিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৬ | বর্ষা মৌসুমে আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজার পর্যন্ত কত খরচ হয়? | | টাকা/প্রতিবার<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৭ | আপনি প্রতি সপ্তাহে বর্ষা মৌসুমে আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে কতবার যান? | | সময়/সপ্তাহ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| | শুষ্ক মৌসুমে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ জিসি বা আরএম ভ্রমণ করা | | |
| ৮ | শুষ্ক মৌসুমে আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে যাতায়াতের প্রধান মাধ্যম কী? | | হাঁটা .....১<br>সাইকেল.....২<br>রিকশা .....৩<br>পশুর গাড়ি .....৪<br>ছোট মোটর যান .....৫<br>গাড়ি.....৬<br>গণপরিবহন.....৭<br>নৌকা.....৮<br>জানি না.....৯ |
| ৯ | বর্ষায় সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে | | ভোগ্যপণ্য ক্রয় .....১ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | যাতায়াতের মূল উদ্দেশ্য কী? | | ইনপুট ক্রয় ..... ২<br>পণ্য বিক্রয় ..... ৩<br>সামাজিকীকরণ..... ৪<br>জানি না..... ৯ |
| ১০ | বর্ষায় আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে যেতে কতক্ষণ লাগে? | | ঘন্টাঃ মিঃ<br>জানি না..... ৯৯৯ |
| ১১ | বর্ষায় আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজার পর্যন্ত কত খরচ হয়? | | টাকা/ প্রতিবার<br>জানি না..... ৯৯৯ |
| ১২ | বর্ষাকালে আপনি আপনার বাড়ি থেকে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাজারে কত ঘন ঘন ভ্রমণ করেন? | | সময়/সপ্তাহ<br>জানি না..... ৯৯৯ |

সেকশন-১৪: পণ্য এবং পণ্যদ্রব্যের বিপণন এবং ব্যবসা

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| পণ্য এবং পণ্যদ্রব্যের বিপণন এবং ব্যবসা | | | | |
| ১৩ | আপনি কি কৃষি পণ্য উৎপাদন ও বাজারজাত করেন?<br><br>উত্তর ১ না হলে তবে Q২৮ এ যান | | | উৎপাদন এবং বাজারজাত করে.....১<br>উৎপাদন করে কিন্তু বাজারজাত করে না .....২<br>উৎপাদন এবং বাজারজাত করে না.....৩<br>জানি না.....৯ |
| ১৪ | আপনি কি খামারের গেটে ব্যবসায়ীদের কাছে কৃষি পণ্য বিক্রি করেন?<br><br>উত্তর ১ না হলে তবে Q২১ এ যান | | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| | বর্ষা ও শুষ্ক মৌসুম খামারের গেটে আপনার পণ্যের মূল্য কত? | | | |
| ১৫ | ধান | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ১৬ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ১৭ | পাট | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ১৮ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ১৯ | অন্যান্য (উল্লেখ করুন) | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২০ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| গ্রোথ সেন্টার বা গ্রাম্য বাজারে কৃষি পণ্য বিক্রয় | | | | |
| ২১ | আপনি কি গ্রোথ সেন্টার বা গ্রাম্য বাজারে কৃষি পণ্য বিক্রি করেন?<br><br>উত্তর ১ না হলে তবে Q২৮ এ যান | | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| ২২ | ধান | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২৩ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২৪ | পাট | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২৫ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২৬ | অন্যান্য (উল্লেখ করুন) | বর্ষা মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ২৭ | | শুষ্ক মৌসুম | | টাকা/কেজি, জানি না....৯৯৯ |
| ব্যবসায়ী এবং খুচরা বিক্রেতাদের দ্বারা পণ্য এবং পণ্যদ্রব্য বিক্রয় | | | | |
| ২৮ | আপনি কি ব্যবসায়ী বা খুচরা বিক্রেতা?<br><br>উত্তর ১ না হলে তবে Q৩১ এ যান | | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| ২৯ | গ্রোথ সেন্টার বা স্থানীয় বাজারে | | | দিন/মাস |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | আপনার মাসিক ট্রেডিং মোট দিনগুলি কী? | | জানি না.....৯৯৯ |
| ৩০ | আপনি প্রতি মাসে গ্রোথ সেন্টার বা স্থানীয় বাজারে কত বিক্রি করেন? | | টাকা/মাস<br>জানি না.....৯৯৯ |

সেকশন-১৫: পণ্য পরিবহন এবং ব্যবসার পরিবহন

| | | | |
|---|---|---|---|
| ৩১ | আপনি কি বর্ষা মৌসুমে পণ্যদ্রব্য বা কৃষি পণ্য পরিবহন করেন?<br><br>উত্তর ২ হলে তবে Q৩৯ এ যান | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| ৩২ | আপনি বর্ষা মৌসুমে প্রধান পণ্যদ্রব্য/কৃষি পণ্য পরিবহন করেন কি? | | চাল..... ১<br>পাট..... ২<br>সবজি ..... ৩<br>অন্যান্য কৃষি পণ্য ..... ৪<br>মার্চেন্ডাইজ ..... ৫<br>নির্মাণ সামগ্রী ..... ৬<br>অন্যান্য..... ৭<br>জানি না..... ৯ |
| ৩৩ | বর্ষা মৌসুমে আপনি কোথা থেকে কোথায় পণ্য/কৃষি পণ্য পরিবহন করেন? | কোথায় থেকে<br>কোথায় পর্যন্ত | বাড়ি..... ১<br>খামার..... ২<br>ইউনিয়ন বাজার কেন্দ্র, ..... ৩<br>উপজেলা বাজার কেন্দ্র..... ৪<br>অন্য জায়গা ..... ৫<br>অন্যান্য..... ৯ |
| ৩৪ | এই দুই জায়গার মধ্যে দূরত্ব কত? | | কিঃমিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৩৫ | বর্ষা মৌসুমে এই দুই স্থানের মধ্যে যাতায়াতের প্রধান মাধ্যম কী? | | হাঁটা ..... ১<br>সাইকেল..... ২<br>রিকশা ..... ৩<br>পশুর গাড়ি ..... ৪<br>ছোট মোটর যান ..... ৫<br>গাড়ি.....৬<br>গণপরিবহন.....৭<br>নৌকা.....৮<br>জানি না.....৯ |
| ৩৬ | বর্ষা মৌসুমে এই দুই স্থানের মধ্যে এগুলো পরিবহন করতে কতক্ষণ সময় লাগে? | | ঘন্টাঃ মিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৩৭ | বর্ষা মৌসুমে এই দুই জায়গার মধ্যে এগুলো পরিবহন করতে কত খরচ হয় | | টাকা/কেজি,<br>জানি না....৯৯৯ |
| ৩৮ | বর্ষাকালে আপনিএই দুই জায়গার মধ্যে সপ্তাহে কত ঘন ঘন ভ্রমণ করেন? | | সময়/সপ্তাহ<br>জানি না..... ৯৯৯ |
| | শুকনো মৌসুমে পণ্যদ্রব্য বা কৃষি পণ্যের পরিবহন | | |
| ৩৯ | আপনি কি বর্ষাকালে পণ্যদ্রব্য বা কৃষি পণ্য পরিবহন করেন?<br><br>উত্তর ২ হলে তবে Q৪৭ এ যান | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| ৪০ | আপনি বর্ষাকালে কিকি প্রধান পণ্যদ্রব্য বা কৃষি পণ্য পরিবহন করেন? | | চাল..... ১<br>পাট..... ২<br>সবজি ..... ৩<br>অন্যান্য কৃষি পণ্য ..... ৪<br>মার্চেন্ডাইজ ..... ৫<br>নির্মাণ সামগ্রী ..... ৬ |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | অন্যান্য..... ৭<br>জানি না..... ৯ |
| ৪১ | বর্ষাকালে আপনি কোথায় থেকে পণ্যদ্রব্য বা কৃষিপণ্য পরিবহন করেন? | কোথায় থেকে | | বাড়ি..... ১<br>খামার..... ২<br>ইউনিয়ন বাজার কেন্দ্র, ..... ৩<br>উপজেলা বাজার কেন্দ্র..... ৪<br>অন্য জায়গা ..... ৫<br>অন্যান্য..... ৯ |
| | | কোথায় পর্যন্ত | | |
| ৪২ | এই জায়গাগুলির মধ্যে দূরত্ব কি? | | | কিঃমিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৪৩ | বর্ষায় এসব স্থানের মধ্যে যাতায়াতের মাধ্যম কী? | | | হাঁটা ..... ১<br>সাইকেল..... ২<br>রিকশা ..... ৩<br>পশুর গাড়ি ..... ৪<br>ছোট মোটর যান ..... ৫<br>গাড়ি.....৬<br>গণপরিবহন.....৭<br>নৌকা.....৮<br>জানি না.....৯ |
| ৪৪ | বর্ষাকালে এই স্থানগুলির মধ্যে তাদের পরিবহন করতে কতক্ষণ সময় লাগে? | | | ঘন্টাঃ মিঃ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| ৪৫ | বর্ষাকালে এই স্থানগুলির মধ্যে পরিবহন করতে কত খরচ হয়? | | | টাকা/কেজি<br>জানি না....৯৯৯ |
| ৪৬ | আপনি বর্ষাকালে প্রতি সপ্তাহে এই স্থানগুলির মধ্যে কত ঘন ঘন পরিবহন করেন? | | | সময়/সপ্তাহ<br>জানি না.....৯৯৯ |
| পরিবহন ব্যবসা | | | | |
| | আপনি কি বর্তমানে নিম্নলিখিত পরিবহন ব্যবসা করছেন? | | | |
| ৪৭ | রিকশা | | | হ্যাঁ .....১<br>না.....২<br>জানি না.....৯ |
| ৪৮ | ছোট মোটর যান এবং কৃষি যন্ত্রপাতি | | | |
| ৪৯ | কার এবং পিকআপ ট্রাক | | | |
| | যদি উপরের সব উত্তরগুলো না হয় তবে Q ৫১ এ যান | | | |
| ৫০ | উপরের পরিবহন ব্যবসা থেকে আপনার মাসিক আয় কত? | | | টাকা/মাস<br>জানি না ৯৯৯৯৯ |
| শ্রম বাজার এবং ব্যবসায় নারীদের সম্পৃক্ততা<br>মজুরি বিনা উপার্জনের কাজ | | | | |
| | আপনার পরিবারের কতজন প্রাপ্তবয়স্ক মহিলা সদস্য বিনা মজুরিতে কাজ করেন? | | | |
| ৫১ | পরিবারের ব্যবস্থাপনা | | | জানি না ৯৯ |
| ৫২ | কৃষি উৎপাদন | | | |
| ৫৩ | পণ্য বিপণন | | | |
| ৫৪ | দোকান করতে | | | |
| ৫৫ | শিশু শিক্ষা | | | |
| ৫৬ | অন্যান্য স্বেচ্ছাসেবী কাজ | | | |
| মজুরি উপার্জনের কাজ | | | | |
| | আপনার পরিবারের কতজন প্রাপ্তবয়স্ক মহিলা সদস্য মজুরির বিনিময়ে কাজ করেন? | | | |
| ৫৭ | বেসরকারি খাতে কর্মসংস্থান | | | জানি না ৯৯ |
| ৫৮ | সরকারি খাতে কর্মসংস্থান | | | |
| ৫৯ | LCS কর্মসংস্থান | | | |
| ৬০ | ছোট ব্যবসা | | | |
| ৬১ | কৃষি শ্রম | | | |
| ৬২ | দোকান করা | | | |
| ৬৩ | এনজিও কার্যক্রম | | | |
| ৬৪ | অন্য কাজ | | | |

সেকশন–১৬: রাস্তার ব্যবহার

| ক্রমিক নঃ | প্রশ্নসমূহ | উত্তর | | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|---|
| | | বর্তমান | প্রকল্প পূর্ববর্তী (২০১০) | |
| ১৬.১ | আপনি/আপনারা কি রাস্তাটি ব্যবহার করেন? | | | হ্যাঁ.....১<br>না .....২ |
| ১৬.২ | যদি উত্তর হ্যাঁ হয় তাহলে এ রাস্তাটি কি কি কাজে ব্যবহার করেন? | | | |
| ১৬.ধ | কাছের বাজার | | | হ্যাঁ.....১<br>না .....২ |
| ১৬.ন | দুরের বাজার | | | |
| ১৬.প | উপজেলা বাজার | | | |
| ১৬.ফ | কাছের হাট | | | |
| ১৬.ব | দুরের হাট | | | |
| ১৬.ভ | স্কুল | | | |
| ১৬.ম | স্বাস্থ্য কেন্দ্র | | | |
| ১৬.য | উপজেলার শহরের সাথে যোগাযোগ | | | |
| ১৬.র | জেলা শহরের সাথে যোগাযোগ | | | |
| | | | | |
| ১৭ | সার্বিক বিবেচনায় চাহিদা অনুযায়ী পন্যের প্রাপ্যতা | | | হ্যাঁ.....১<br>না .....২ |
| ১৮ | সার্বিক বিবেচনায় চাহিদা অনুযায়ী সেবার প্রাপ্যতা | | | |

সেকশন–১৭

১৭.a উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়ক নির্মান এবং গ্রামীন সড়ক রক্ষনাবেক্ষণ

| প্রশ্নাবলী | | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| ১৭.a.১ আপনি কি মনে করেন আপনার এলাকার রাস্তা সংস্কার করার ফলে উপজেলা ইউনিয়ন ও গ্রামীণ পর্যায়ে রাস্তার সাথে সংযোগ স্থাপনে উন্নতি হয়েছে? | | | হ্যাঁ..... ১<br>না..... ২ |
| ১৭.a.২ এই রাস্তাগুলি কতটুকু সংস্কার করা হয়েছে? | উপজেলা রাস্তা | | কিঃমিঃ |
| | ইউনিয়ন রাস্তা | | কিঃমিঃ |
| | গ্রামীন রাস্তা | | কিঃমিঃ |
| ১৭.a.৩ এই রাস্তার উন্নয়নের ফলে কি কি সুবিধা হয়েছে? | | | |

১৭.b ব্রীজ/ কালভার্ট নির্মাণ

| প্রশ্নাবলী | | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| ১৭.b.১ আপনার এলাকায় ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণ হয়েছে কি? | | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.b.২ উত্তর হ্যা হলে মোট কতটুকু ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণ হয়েছে? | উপজেলা | | কিঃমিঃ |
| | ইউনিয়ন | | কিঃমিঃ |
| ১৭.b.৩ এই কালভার্ট নির্মাণে আপনাদের কি কি সুবিধা হয়েছে? | | | |

১৭.c বোটল্যান্ডিং স্টেশন/ঘাট নির্মান

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|
| ১৭.c.১ বোটল্যান্ডিং স্টেশন/ ঘাট নির্মাণের ফলে আপনাদের কোন উপকার হয়েছে কি | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.c.২ উত্তর হ্যা হলে কি কি ধরনের উপকার হয়েছে? | | |
| ১৭.c.৩ আপনাদের এই ঘাট নির্মাণের ফলে আগের তুলনায় বর্তমানে সময় হ্রাস বৃদ্ধি পেয়েছে কি? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.c.৪ উত্তর হ্যাঁ হলে কি পরিমাণ সময় হ্রাস পেয়েছে? | | মিনিট |

১৭.d বৃক্ষরোপণ ও পরিচর্যা

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|
| ১৭.d.১ আপনাদের রাস্তার দুইপাশে কোন বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি নেওয়া হয়েছিল কি? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.d.২ উত্তর হ্যা হলে কতটুকু জমিতে বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি নেয়া হয়েছিল? | | কিঃমিঃ |
| ১৭.d.৩ কি কি জাতীয় গাছরোপন করা হয়েছিল? | | |
| ১৭.d.৪ বৃক্ষরোপণ কর্মসূচির ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ হয়েছে কি? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.d.৫ উত্তর হ্যা হলে কি কি ধরনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে? | | |

১৭.e গ্রোথ সেন্টার/ গ্রামীণ বাজার উন্নয়ন:

| প্রশ্নাবলী | | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|---|
| ১৭.e.১আপনার প্রকল্প এলাকায় কয়টি গ্রোথ সেন্টার ও গ্রামীন বাজার উন্নয়ন করা হয়েছে? | গ্রোথ সেন্টার | | |
| | গ্রামীণ বাজার | | |
| ১৭.e.২ বাজার ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে আপনাদের কি কি সুবিধা হয়েছে? | | | |

১৭.f কর্মসংস্থানের সুযোগ

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|
| ১৭.f.১ আপনাদের প্রকল্প এলাকায় নারীদের জন্য কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা আছে কি? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.f.২ মোট কতজন শ্রমিকের কাজের ব্যবস্থা হয়েছিল? | | জন |
| ১৭.f.৩ রক্ষনাবেক্ষণ এবং পরিচালনার জন্য কতজন দীর্ঘমেয়াদী সুযোগ পেয়েছিল? | | জন |
| ১৭.f.৪ মোট কত দিন পর্যন্ত কাজে জড়িত ছিল? | | দিন |

১৭.g জীবনমান উন্নয়ন

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|
| ১৭.g.১ আপনাদের এলাকায় এই প্রকল্পের ফলে জীবনযাত্রার মান পরিবর্তন হয়েছে কি? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.g.২ যদি হ্যাঁ হয় কি কি পরিবর্তন হয়েছে?<br>i) আগের তুলনায় কত টাকা একই দূরুত্বে যেতে কম লাগে? | | |
| ii) আগের তুলনায় কত সময় একই দূরুত্বে যেতে কম লাগে? | | |
| ১৭.g.৩ জীবনযাত্রার মান পূর্বের তুলনায় এখন কি পরিবর্তন হয়েছে? | | |

১৭.h এলসিএস কর্মিদের কর্মদক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষে প্রশিক্ষণ

| প্রশ্নাবলী | উত্তর | উত্তরের কোড |
|---|---|---|
| ১৭.h.১ এই প্রকল্পে কর্মদক্ষতা বৃদ্ধির জন্য স্থানীয় দরিদ্র জনগোষ্ঠির কি প্রশিক্ষণ হয়েছে? | | হ্যাঁ.....১<br>না.....২ |
| ১৭.h.২ মোট কত দিনের প্রশিক্ষণ হয়েছিল? | | দিন |
| ১৭.h.৩ মোট কতজন প্রশিক্ষন নিয়েছিল? | | জন |
| ১৭.h.৪ কি কি বিষয়ে প্রশিক্ষন দেয়া হয়েছিল? | | |
| ১৭.h.৫ এই প্রশিক্ষনের ফলে মোট কত মাস কাজ করেছিল? | | মাস |

**আমাকে সময় দেওয়ার জন্য ধন্যবাদ**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **তথ্য সংগ্রহকারী** | | **সুপারভাইজার** | |
| **নামঃ** | | **নামঃ** | |
| **মোবাইল নম্বরঃ** | | **মোবাইল নম্বরঃ** | |

| প্রশ্নপত্রের ক্রমিক নং | | |
|---|---|---|

**গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার**
**পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়**
**বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ**
**পরিবীক্ষণ মূল্যায়ন সেক্টর-৩**
**শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা- ১২০৭**
**দক্ষিন-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) (Impact Study- প্রভাব মূল্যায়ন)**

## উপকারভোগীদের সাথে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (এফজিডি)

বাংলাদেশ সরকার প্রত্যন্ত গ্রামীণ অঞ্চলের দরিদ্র মানুষদের উন্নায়নের জন্য দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (SWBRDP) শুরু করেছিল।এই প্রকল্পের বাস্তবায়নের সময়কাল ছিল জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত যা পরে জুন ২০১৮ পর্যন্ত বাড়ানো হয়েছিল।প্রকল্পটি জাইকা অর্থায়নে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্প এলাকা ৩২,৫১৫ বর্গ কি.মি যা দেশের মোট এলাকার প্রায় ২২.০% এবং ২০১১ সালের আদম শুমারির ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকা জনসংখ্যা ১৯.৯৩ মিলিয়ন যা জাতীয় জনসংখ্যার প্রায় ১৫.৩%। প্রকল্পটি গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম এবং সুষম গ্রামীণ-শহরে সংযোগ বাড়ানোর জন্য গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নত করার জন্য গ্রহণ করা হয়েছিল।

| ফোকাস গ্রুপ আলোচনার ভিত্তিতে তথ্য সংগহের নির্দেশিকা | |
|---|---|
| তারিখ | |
| আলোচনার স্থান | |
| গাম | |
| ইউনিয়ন | |
| উপজেলা | |
| জেলা | |
| তথ্য সংগহকারীর নাম | |
| এফজিডিতে অংশগহনকারীর **সদস্য** সংখ্যা | |

| | **সড়ক উন্নয়ন বিষয়ক পশ্নবলীর তথ্যাদিঃ** |
|---|---|
| ১ | দক্ষিন–পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) ” শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহন করার পূর্বের অবস্থা সম্পর্কে বলুন। |
| ২ | দক্ষিন–পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প ( ২য় সংশোধিত) সম্পকে আপনারা কি জানেন? |
| ৩ | প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগন কিভাবে চলমান এ প্রকল্পের সাথে যুক্ত হয়েছিলেন। |
| ৪ | প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা সম্পকে কী জানেন বলুন? |
| ৫ | সড়ক নির্মানের গুনগতমান কি রকম সে সম্পর্কে বলুন<br>সড়ক নির্মানের মান সন্তোষজসক না হলে তা উল্লেখ করুন |
| ৬ | সড়ক নির্মানের পর এর কোন ক্ষতি এবং সংস্কার করা হয়েছিল কিনা? |
| ৭ | আপনাদের এলাকায় শতকরা কতভাগ মহিলা এই প্রকল্পের কাজের সাথে সংযুক্ত ছিলেন? |
| ৮ | দক্ষিন–পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) সংক্রান্ত তথ্যাদি গ্রামীন সড়ক উন্নত করনের যে কাজ হয়েছে তা আপনার দৃষ্টিতে যথেষ্ঠ কিনা? |
| ৯ | রাস্তার স্লোপ অনুযায়ী ভেঙে যাওয়া রোধ প্রকল্প হতে ব্যবস্থা নেওয়া হয় কিনা? |
| ১০ | রাস্তার সাথে সামঞ্জস্য রেখে কালভার্টগুলো তৈরী/মেরামত করা হয়েছে কিনা? |
| ১১ | ব্রীজ/কালভার্ট নিমানের পূর্বে কোন অবকাঠামো ছিল ? |
| ১২ | ব্রীজ/কালভার্ট যথাস্থানে নির্মান হয়েছে বলে আপনারা মনে করেন? |
| ১৩ | আপনারা কি মনে করেন<br>প্রকল্পে আওতায় যে সকল গ্রামীন সংযোগ অবকাঠামো উন্নয়ন করা হয়েছে তা আবওহাওয়া/জলবায়ু সহিষ্ণু? |

| | |
|---|---|
| ১৪ | প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মানকালে আপনার/আপনাদের থেকে জমি অধিগ্রহন করা হয়েছে কিনা? ক্ষতি পুরনের টাকা পেতে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হয়েছিলেন কিনা? |
| ১৫ | পরিবহন ব্যবস্থার উন্নতি হওয়ায় অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বেড়েছে কিনা? |
| ১৬ | এই প্রকল্পের কার্যক্রমের ফলে আপনাদের এলাকার ডিজিটাল তথ্য প্রদানের কি কোন উন্নতি হয়েছে যা ডিজিটাল বাংলাদেশ গড়তে ভূমিকা রাখবে বলে আপনারা বিশ্বাস করেন? |
| ১৭ | প্রকল্পের দুটি ভালো/সবল দিকগুলো সম্পর্কে বলুন। |
| ১৮ | প্রকল্পের দুটি দূর্বল দিক সম্পর্কে বলুন। |
| ১৯ | প্রকল্পের দুটি ঝুকির দিক থাকলে সেগুলো সম্পর্কে বলুন। |
| ২০ | প্রকল্প কার্যক্রমকে সমুন্নত রাখার উপায়গুলো সম্পর্কে পরামর্শ দিন। |

**এফজিডি-তে অংশ গহনকারীদের তালিকাঃ**

**তারিখঃ.....**

| ক্রমিক নং | অংশগহনকারীর নাম | পেশা | মোবাইল নম্বর | শিক্ষাগত যোগ্যতা | স্বাক্ষর |
|---|---|---|---|---|---|
| ১ | | | | | |
| ২ | | | | | |
| ৩ | | | | | |
| ৪ | | | | | |
| ৫ | | | | | |
| ৬ | | | | | |
| ৭ | | | | | |
| ৮ | | | | | |
| ৯ | | | | | |
| ১০ | | | | | |
| ১১ | | | | | |
| ১২ | | | | | |
| ১৩ | | | | | |
| ১৪ | | | | | |
| ১৫ | | | | | |

| প্রশ্নপত্রের ক্রমিক নং | | |
|---|---|---|

**গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার**
**পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়**
**বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ**
**পরিবীক্ষণ মূল্যায়ন সেক্টর-৩**
**শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা- ১২০৭**

## দক্ষিন-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীন অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প ( ২য় সংশোধিত) (Impact Study- প্রভাব মূল্যায়ন)

### উপকারভোগীদের সাথে কেআইআই (KII)

বাংলাদেশ সরকার প্রত্যন্ত গ্রামীণ অঞ্চলের দরিদ্র মানুষদের উন্নায়নের জন্য দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প (SWBRDP) শুরু করেছিল। এই প্রকল্পের বাস্তবায়নের সময়কাল ছিল জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত যা পরে জুন ২০১৮ পর্যন্ত বাড়ানো হয়েছিল। প্রকল্পটি জাইকা অর্থায়নে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগ দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্প এলাকা ৩২,৫১৫ বর্গ কি.মি যা দেশের মোট এলাকার প্রায় ২২.০% এবং ২০১১ সালের আদম শুমারির ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকা জনসংখ্যা ১৯.৯৩ মিলিয়ন যা জাতীয় জনসংখ্যার প্রায় ১৫.৩%। এই প্রকল্পটি গ্রামীণ বাণিজ্য, কৃষি কার্যক্রম এবং সুষম গ্রামীণ-শহুরে সংযোগ বাড়ানোর জন্য গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নত করার জন্য গ্রহণ করা হয়েছিল।

(পকল্প এলাকার গণ্যমান্য ব্যাক্তিবর্গ এবং পকল্প কর্তৃপক্ষের নীতি নির্ধারণী পর্যায়ের কর্মকর্তাদের সাক্ষাতকার গ্রহণের জন্য চেকলিষ্ট)

| **সাধারণ তথ্যাদি** | |
|---|---|
| **নাম** | |
| **পদবী** | |
| **প্রতিষ্ঠান** | |
| **মোবাইল নম্বর** | |
| **উপজেলা** | |
| **জেলা** | |
| ১. প্রকল্প বাস্তবায়নে অর্থ প্রপ্তিতে কোন সমস্যা হয়েছিল কি? উল্লেখ করন্নন। | |
| ২. প্রকল্পটি কি এলাকার ঝুঁকি এবং অসবিধা গুলো যথাযথভাবে নিরসণ করা হয়েছিল? | |
| ৩. প্রকল্প সমূহের নকশা (ডিজাইন) যথাযথ ও টেকসই ছিল কিনা? | |
| ৪. প্রকল্পের আওতায় প্রাতিষ্ঠানিক, ব্যবস্থাপনা, ক্রয় সম্পর্কে প্রশিক্ষণ করা হয়। এটা কি উদ্দেশ্য অর্জন করেছিল? | |
| ৫. সুবিধাভোগীরা পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে অংশ গ্রহন করেছিল কি? | |
| ৬. আপনার মতে এ পকল্পের সবল দিক সমূহ কি কি? | |
| ৭. আপনার মতে এ পকল্পের দূর্বল দিক সমূহ কি কি? | |
| ৮. পকল্পের সময় ও কর্মকান্ডের গুনগতমান নিয়ন্ত্রনের উদ্দ্যেশে পরিবীক্ষণ ও মধ্য মেয়াদী মূল্যায়ন করা হয়েছে কি না?<br>[কোড: ১=হ্যাঁ, ২= না] | |
| ৯. এই প্রকল্প বাস্ত্মবায়নে আরো কার্যকর ও সুষ্ঠভাবে বাস্ত্মবায়নের জন্য কি করা যেত বলে আপনি মনে করেন? | |

**পন্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী )**

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | দরপত্র আহবান | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| **1. যানবাহন** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-1 | জীপ | সংখ্যা | 3 | ICB | CE | JICA | 87.98 | 04-08-2011 | 05-12-2011 | ২৮-০৫-২০১২ |
| SWBRDP/G-2 | পিক আপ | সংখ্যা | 3 | ICB | CE | JICA | 56.40 | 04-03-2011 | 05-07-2011 | ২০-০৫-২০১২ |
| SWBRDP/G-3 | মোটর সাইকেল | সংখ্যা | 100 | LCB | CE | JICA | 115.20 | 31-05-2010 | 26-08-2010 | 26-11-2010 |
| **2. নির্মাণ সরঞ্জাম** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-4 | ভাইব্রেটরি রোড রোলার (8-10 টন) | সংখ্যা | 3 | ICB | CE | JICA | 192.27 | 13-07-2011 | 15-12-2011 | o5/8/2012 |
| SWBRDP/G-5 | ভাইব্রেটরি রোড রোলার (3-4.5টন) | সংখ্যা | 6 | ICB | CE | JICA | 169.20 | 13-07-2011 | 15-12-2011 | o5/8/2012 |
| SWBRDP/G-6 | টোটাল স্টেশন | সংখ্যা | 93 | LCB | CE | JICA | 582.26 | 07-06-2011 | 27-03-2012 | 23-07-2012 |
| **3.অফিস সরঞ্জাম** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/G-7 | কম্পিউটারের যন্ত্রপাতি | সংখ্যা | 100 | LCB | CE | JICA | 95.64 | 19-07-2010 | 11-10-2010 | 23-12-2010 |
| SWBRDP/G-8 | ল্যাপটপ কম্পিউটার | সংখ্যা | 3 | LCB | PD/CE | JICA | 13.00 | 19-07-2010 | 11-10-2010 | 23-12-2010 |
| SWBRDP/G-9 | ফটোকপিয়ার | সংখ্যা | 10 | LCB | CE | JICA | 14.67 | 02-01-2011 | 16-03-2011 | 08-05-2011 |
| SWBRDP/G-10 | আসবাবপত্র | থোক | | RFQ/DPM | PD/CE | GoB | 12.00 | | | 06/14/14 |
| SWBRDP/G-11 | পরীক্ষাগার সরঞ্জাম | সংখ্যা | 14 | LCB | CE | JICA | 70.93 | 18-01-2011 | 16-06-2011 | 20-10-2011 |

**কার্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি(আরডিপিপি অনুযায়ী )**

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | দরপত্র আহবান | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | ৯ | 10 | 11 |
| **উপজেলা সড়ক নির্মাণ(৩৩ টি)** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/UZR/FARID-01 | Imp of Bakunda GC- Hazigonj GC via Hat Gazaria GC Road.(Ch: 0.00m-4350m) | Km | 4.35 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 197.70 | 15/02/11 | 5/04/11 | 15/06/13 |
| SWBRDP/UZR/FARID-02 | Imp of Bakunda GC- Hazigonj GC via Hat Gazaria GC Road.(Ch: 4350m-7230m) | Km | 2.88 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 191.96 | 26/01/11 | 28/03/11 | 31/01/13 |
| SWBRDP/UZR/MADAR-18 | Trivagdi GC-Mithapur Hat-Habiganj hat-Mollahat-Shekhpur RHD(Ch:0.00-2767m) under Sadar Upazila | Km | 2.77 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 287.19 | 2/01/12 | 24/04/12 | 30/10/13 |
| SWBRDP/UZR/MADAR-19 | Trivagdi GC-Mithapur Hat-Habiganj hat-Mollahat-Shekhpur RHD (Ch: 6213m-9663m) under Sadar Upazila | Km | 3.45 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 306.21 | 2/01/12 | 19/04/12 | 26/10/13 |
| SWBRDP/UZR/SHARIAT-01 | Ghaisar GC-Golar Bazar GC Road.(Ch: 2200m-3165m) | Km | 0.97 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 63.78 | 2/03/11 | 1/06/11 | 1/06/12 |
| SWBRDP/UZR/SHARIAT-20 | Gashiar GC-Golar Bazar GC rd (0-2200,3165-3660-3970-7430m) | Km | 6.15 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 283.12 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/SHARIAT-02 | Khalek SeritiShangha (R & H)-Joynagar G.C.(Ch:6010m-9060m) | Km | 3.05 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 345.48 | 29/09/11 | 15/02/12 | 16/08/13 |
| SWBRDP/UZR/SHARIAT-21 | Khalek-Seriti Shangha (R&H)-Joynagar GC rd(0-6010m) | Km | 6.01 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 313.56 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/BAGER-14 | Depara R&H-Kachua GC via Taleswar hat(Ch:4120m-7430m) | Km | 3.31 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 326.18 | 18/10/11 | 12/02/12 | 18/08/13 |
| SWBRDP/UZR/BAGER-54 | Depara R & H -Kachua GC rd(0.00-4120m) | Km | 4.12 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 138.77 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/BAGER-04 | Chulkathi-Ranjeetpur Guchchagram road.(Ch: 2100m-3100m & Ch:5250m-6095m) | Km | 1.85 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 136.39 | 1/06/11 | 26/02/11 | 2/10/12 |
| SWBRDP/UZR/BAGER-55 | Chulkathi-Ranjeetpur-Guchhagram rd(0.00-2100m,3100-5250m) | Km | 4.25 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 217.38 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/KHUL-01 | Dacope-Batbunia-Jhalbunia-Garaikhali-Hatiardanga-Koyra Road (Paikgacha Portion) (UZR #371)(Ch:0.00m-5000m) | Km | 5.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 296.05 | 1/03/11 | 26/05/11 | 5/06/12 |
| SWBRDP/UZR/KHUL-02 | Dacope-Batbunia-Jhalbunia-Garaikhali-Hatiardanga-Koyra Road (Paikgacha Portion) (UZR #371)(Ch:5000m-8344m) | Km | 3.34 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 193.04 | 1/03/11 | 26/05/11 | 20/05/12 |
| SWBRDP/UZR/KHUL-36 | Chandkhali G.C-Gazalia Club Bazar-Alamtala Bazar-Baintala Bazar-Minaz bazar-Garaikhali G.C.(14000-17100m) | Km | 3.10 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 325.06 | 16/05/12 | 30/09/12 | 20/05/14 |
| SWBRDP/UZR/KHUL-37 | Chandkhali G.C-Gazalia Club Bazar-Alamtala Bazar-Baintala Bazar-Minaz bazar-Garaikhali G.C.(17100-20200m) | Km | 3.10 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 342.37 | 16/05/12 | 30/09/12 | 12/11/14 |
| SWBRDP/UZR/SAT-13 | Imp of Budhata R&H-Bangdah GC road Ch:0.00-4947m | Km | 4.95 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 391.26 | 3/12/13 | 3/01/12 | 10/07/13 |
| SWBRDP/UZR/SAT-16 | Gazirhat GC-Budhata GC via Badartala rd (CH: 0.00-3900m) | Km | 3.90 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 368.61 | 27/09/12 | 27/12/12 | 2/07/14 |

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | দরপত্র আহবান | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | ৯ | 10 | 11 |
| SWBRDP/UZR/SAT-17 | Gazirhat GC-Budhata GC via Badartala rd (Ch: 3900m-6000m) | Km | 2.10 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 294.07 | 27/09/12 | 23/12/12 | 30/09/13 |
| SWBRDP/UZR/SAT-18 | Gazirhat GC-Budhata GC via Badartala rd (Ch: 6000m-9150m) | Km | 3.15 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 289.91 | 27/09/12 | 23/12/12 | 11/03/14 |
| SWBRDP/UZR/BARI-03 | Barisal-Dhaka RHD.-Barisal Cadet Collage-Madabpasa Rd.(Ch: 0.00-3907m) by B.C | Km | 3.90 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 244.80 | 9/03/11 | 8/05/11 | 15/11/12 |
| SWBRDP/UZR/BARI-02 | Taker Bazar-Aligong bazar.(Ch:750m-3780m )by Bituminus carpeting | Km | 3.03 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 181.49 | 9/03/11 | 15/05/11 | 7/01/14 |
| SWBRDP/UZR/BARI-63 | Imp. Of Muladi to Kutubpur via Nazirpur GC & Mollar hat GC. Ch.2300-9859m | Km | 7.60 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 750.00 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/BARI-64 | Imp. Of Muladi to Kutubpur via Nazirpur GC & Mollar hat GC. Ch.9859-18343m | Km | 4.60 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 474.06 | 1/06/13 | 31/07/13 | 31/07/14 |
| SWBRDP/UZR/BHO/01 | Imp of Road Mirzakalu GC (Near Chowdhury Bari)-Fakirhat Dalal Bazar R&H Road (Ch:2350-6650m) | Km | 4.30 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 430.11 | 17/04/11 | 10/08/11 | 9/07/13 |
| SWBRDP/UZR/BAR-04 | Imp of Amtali-Gazipur Gc road(Ch: 7300m-12430m) | Km | 5.13 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 271.67 | 1/05/11 | 1/06/11 | 30/11/12 |
| SWBRDP/UZR/BAR-22(1) | Barguna-Ayla GC-Chandukhali GC Road(Ch:0.00m-5000m) | Km | | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 168.65 | 4/08/13 | 5/09/13 | 11/09/14 |
| SWBRDP/UZR/BAR-10 (A) | Gazipur GC-Dhankhali GC via Tepura Hat & H/O Kanai Mridha(6350-10650m) | Km | | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 420.56 | 7/06/14 | 7/07/14 | 6/07/15 |
| SWBRDP/UZR/BAR-11 | Gazipur GC-Dhankhali GC via Tepura Hat & H/O Kanai Mridha(10650-15550m) | Km | 4.90 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 320.06 | 1/03/12 | 1/04/12 | 31/12/14 |
| SWBRDP/UZR/PATU-39 | Cons. Of Boga GC (Shaplakhali R&H)-Kanakdia hat-Surjamoni-Kalisuri GC(Ch 0.00-3500) | Km | 3.53 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 127.98 | 4/02/12 | 4/04/12 | 25/05/14 |
| SWBRDP/UZR/PATU-40 | Cons. Of Boga GC (Shaplakhali R&H)-Kanakdia hat-Surjamoni-Kalisuri GC(Ch 3230-6248m) and improvement link. | Km | 3.02 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 265.70 | 14/02/12 | 4/04/12 | 2/12/14 |
| SWBRDP/UZR/PATU/01 | Mominpur GC-Kalaiya GC.(ch:0.00m-5370m) | Km | 5.39 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 304.18 | 28/03/11 | 29/05/11 | 22/12/12 |
| SWBRDP/UZR/PATU/02 | Mominpur GC-Kalaiya GC.(ch:5510m-11314m-11685m) | Km | 5.80 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 257.12 | 28/03/11 | 19/07/11 | 7/02/13 |
| **ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ(৭ টি)** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/UNR/FARID-03 | Imp. Of Modhukhali Upazilla HQ(Mesordia) to Jahanpur (Jahanpur UP Office)(Ch:8200m-11775m) | km | 3.58 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 138.03 | 15/02/11 | 31/03/11 | 10/04/12 |
| SWBRDP/UNR/FARID-05 | Imp. Of Tamarhazi Bazar - Rupapath UP Office(Ch: 1230m-4930m) | km | 3.70 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 161.91 | 15/02/11 | 23/04/11 | 28/11/12 |
| SWBRDP/UNR/MADAR-11 | Imp of Madaripur Purar Bazar-Rasti UP Office-Charmugrian Bazar (ch:0.00m-2100m) | km | 2.10 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 227.65 | 18/08/11 | 26/10/11 | 31/10/12 |

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | দরপত্র আহবান | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | ৯ | 10 | 11 |
| SWBRDP/UNR/MADAR-12 | Imp of Madaripur Purar Bazar-Rasti UP Office-Charmugrian Bazar(ch.2100-3510m) | km | 1.40 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 247.17 | 18/08/11 | 26/10/11 | 31/10/12 |
| SWBRDP/UNR/BHO/11 | Bheduria UP-Annanda Bazar Rd, Ch 0-3527m | km | 3.53 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 52.89 | 4/03/12 | 31/07/12 | 30/07/13 |
| SWBRDP/UNR/BHO-15 | Banglabazar-Daulatkhan RHD(Mirerhat) to Charpata UP office via Naymuddin hat Road (Ch3280-5250m) | km | 1.97 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 120.03 | 16/04/12 | 24/07/12 | 23/07/13 |
| SWBRDP/UNR/BHO-16 | Schoolbari-Char Titia (Daurihat) via Deula UP Office(ch:1000-5230m) | km | 4.23 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 337.21 | 16/04/12 | 31/07/12 | 30/07/13 |
| **গ্রোথ সেন্টার উন্নয়ন (৬ টি)** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/GCM/FARID-30 | Dev. Of Khalil Mondal Hat GCM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 30.48 | 28/10/12 | 20/01/13 | 26/04/13 |
| SWBRDP/GCM/KHUL-20 | Imp of Katinga GCM at Terokhada UP | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 2.50 | 4/09/12 | 28/11/12 | 27/11/13 |
| SWBRDP/GCM/SAT-19 | Cons. Of Bhetkhali GCM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 52.92 | 27/09/12 | 6/02/12 | 30/04/14 |
| SWBRDP/GCM/BHO-13 | Cons. Of Gazaria hat GCM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 45.62 | 4/03/12 | 10/05/12 | 9/06/13 |
| SWBRDP/GCM/JHAL-13 | Imp. Of Nalchity Hat GCM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 40.99 | 21/03/12 | 1/07/12 | 30/03/14 |
| SWBRDP/GCM/PATU-47 | Imp. Of Lalua Bazar GCM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 41.19 | 12/08/12 | 12/09/12 | 30/04/14 |
| **গ্রামীণ বাজার নির্মাণ(4 টি)** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/RM/MADAR-28 | Cons. Of Miar hat RM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 46.09 | 21/03/12 | 25/07/12 | 25/07/13 |
| SWBRDP/RM/SHARIAT-17 | Imp. Of Chakda Bazar Rural market | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 23.65 | 11/12/12 | 11/03/13 | 7/09/13 |
| SWBRDP/RM/BAGER-15 | Imp of Chulkati Bazar RM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 33.01 | 17/10/11 | 15/01/12 | 13/07/12 |
| SWBRDP/RM/BARI-28 | Dev of Mahilanhat RM | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 13.52 | 20/10/11 | 16/02/12 | 20/02/13 |
| **ঘাট নির্মাণ(3 টি)** | | | | | | | | | | |
| SWBRDP/GHAT/FARID-32 | Cons. Of Ghat at Teljuri Bazar | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 32.54 | 28/10/12 | 20/01/13 | 26/07/13 |
| SWBRDP/GHAT/KHUL-40 | Const. of Phulatala Ghat | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 40.34 | 4/09/12 | 18/11/12 | 20/09/13 |
| SWBRDP/GHAT/BARI-72 | Cons. of Ekoter Bazar Khaya Ghat under Hizla Upazila, District Barisal | nos | 1.00 | NOTM/ e-GP | CE/PD | GoB & JICA | 22.32 | 1/06/13 | 31/07/13 | 27/01/14 |

**সংযোজনী-৪ (গ)**

**সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি (আরডিপিপি অনুযায়ী )**

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | EOI জন্য আমন্ত্রণ | RFP ইস্যু | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| SWBRDP/S-1 | ম্যান পাওয়ার (PMU) | থোক | থোক | DPM/SFB/SSS | CE/PD | GoB | 2582.99 | ০৭/০৬/২০১১ | ২৭-12-২০১২ | ২৭-০৩-২০১২ | Dec. 18 |
| SWBRDP/S-2 | বিজ্ঞাপন | থোক | থোক | DPM | PD | GoB | 115.00 | - | - | - | Dec. 18 |
| SWBRDP/S-3 | প্রশিক্ষণ, সেমিনার ও কর্ম শালা | থোক | থোক | DPM | CE | JICA/ GoB | 562.72 | | | | Dec. 18 |
| SWBRDP/S-4 | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | 1.00 | ICB (QCBS) | CCGP | JICA | 2278.00 | 09.01.2010 | 14.04.2010 | ১৩.১২.2010 | ৩১.12.2013 |
| SWBRDP/S-4A | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | 1.00 | SSS | LGD | JICA | 819.00 | | ১১.০৯.2013 | 15.12.2013 | 12/31/15 |
| SWBRDP/S-4B | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | 1.00 | SSS | CE | JICA & GOB | 243.00 | | ১১.০৯.2013 | 15.12.2015 | 12/31/16 |
| SWBRDP/S-4C | ডি এন্ড এস কনসালটেন্ট | সংখ্যা | 1.00 | SSS/IC/QCBS | CE | JICA & GOB | 90.00 | | 01.10.2016 | 15.12.2016 | 06/01/17 |
| SWBRDP/S-5 | বেসলাইন জরিপ | সংখ্যা | 1.00 | LCB (QCBS) | CE | JICA | 37.50 | 13.10.2.010 | 19.04.2011 | 06.02.12 | 30/12/16 |
| SWBRDP/S-6 | হাইড্রোলজিকাল এবং মরফলজিক্যাল স্টাডি | সংখ্যা | 1.00 | LCB (Direct Procurement) | CE | JICA | 130.00 | | 06.10.2010 | 17.01.2011 | 06/13/13 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-01/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 2,572.00 | SFB | CE | JICA | 29.78 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-2/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 2,019.00 | SFB | CE | JICA | 23.90 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-03/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,440.00 | SFB | CE | JICA | 19.04 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-04/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,865.00 | SFB | CE | JICA | 22.70 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-05/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,945.00 | SFB | CE | JICA | 23.82 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-06/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,555.00 | SFB | CE | JICA | 19.83 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |

**সংযোজনী-৪ (গ)**

| প্যাকেজ নং. | আরডিপিপি অনুযায়ী কার্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণ না | একক | পরিমান | ক্রয় পদ্ধতি | চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ | তহবিলের উৎস | প্রকল্পিত ব্যয় (লক্ষ টাকা) | সমাপ্তির তারিখ | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | EOI জন্য আমন্ত্রণ | RFP ইস্যু | চুক্তি সাক্ষর | চুক্তি সম্পন্ন |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-07/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,165.00 | SFB | CE | JICA | 13.08 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ CNGO-01/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,130.00 | SFB | CE | JICA | 17.56 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 24.09.2012 | 23.09.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-09/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 2,185.00 | SFB | CE | JICA | 25.66 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-10/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,710.00 | SFB | CE | JICA | 21.72 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 31.12.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-11/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,520.00 | SFB | CE | JICA | 19.37 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |
| LGED/BD-P64/ PNGO-12/2012 | এলসিএস প্রশিক্ষণের জন্য এনজিও | প্রশিক্ষণার্থী দিন | 1,565.00 | SFB | CE | JICA | 19.82 | 20/1/2012 | 04/01/12 | 29.10.2012 | 28.10.2013 |

**সংযোজনী-৫**

**দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলীয় গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প ( ২য় সংশোধিত)** প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার জন্য কেস স্টাডির জন্য সমীক্ষা প্রশ্নমালা

১)বিভাগ: ২)জেলা:

৩)উপজেলা: ৪)ইউনিয়ন:

৫) পাড়া মহল্লা: ৬) মোবাইল নম্বর:

৭)পিতার নাম: ৮)মাতার নাম:

৯) পেশা:

প্রকল্পের সফলতা:

১.প্রকল্প কাজে যোগদানের পূর্বে আপনার মাসিক আয় ..... টাকা?

২.প্রকল্প কাজে যোগদানের পরে আপনার মাসিক আয়ের..... টাকা?

৩. প্রকল্পের মাধ্যমে আপনি কিভাবে উপকৃত হয়েছেন?

৪. প্রকল্প গ্রহণের পর আপনার পরিবারের সুষম খাদ্যাভ্যাস এ কি কি পরিবর্তন এসেছে?

৫. প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত সঞ্চয় টাকা আপনি কি কাজে ব্যবহার করছেন?

৬. প্রকল্পের আওতায় প্রশিক্ষণ পেয়ে আপনার কি কি উপকার হয়েছে ?

৭. আত্মকর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রকল্পের প্রশিক্ষণ কার্যক্রম কতটুকু ভূমিকা রেখেছে বলে মনে করেন?

৮. প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে পরিবারে আপনার গুরুত্ব কতটুকু বৃদ্ধি পেয়েছে বলে মনে করেন?

৯. প্রকল্পের সাথে সম্পৃক্ত হয়ে আপনার পরিবারে কি কি পরিবর্তন এসেছে?

১০. ভবিষ্যতে এমন প্রকল্পে আরো সংক্ষিপ্ত হতে চান কি কেন হতে চান ?

১১. আপনার মতে প্রকল্পের সকল দিক গুলো কি কি ?

১২. এ প্রকল্পের দুর্বল দিক গুলো কি কি?

তথ্য সংগ্রহ কারীর নাম..... স্বাক্ষর..... তারিখ.....

সুপারভাইজার এর নাম..... স্বাক্ষর .....তারিখ.....

# Impact Evaluation of South-Western Bangladesh Rural Development Project

ট্রাফিক গনণা সার্ভে

তারিখ:----------

বাজারের নাম:---------- গ্রাম:---------- ইউনিয়ন----------

উপজেলা:---------- জেলা:----------

সড়কের নাম:---------- সড়কের ধরণ:(টিক দিন) কাঁচা / পাকা / ইট বিছানো

সময়: ক. হাটবার: শুরুর সময়: সকাল ৬.০০ শেষ সময়: বিকাল ০৯.০০

খ. হাটবার ছাড়া: শুরুর সময়: সকাল ৬.০০ শেষ সময়: বিকাল ০৯.০০

গ. আবহাওয়া:---------- ঘ. গনণার দিক: ----------

ঙ. গননাকারীর নাম:----------

ধারাবাহিকভাবে প্রতিটি যানবাহনের জন্য একটি ঘরে একটি করে কোণাকুনি দাগ দিন। কোন নির্দিষ্ট লাইন পূর্ণ হয়ে গেলে বিপরীত কোণাকুণি দাগ দিয়ে ক্রস চিহ্ন বানান।

| যানবাহনের নাম | যানবাহনের সংখ্যা | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | মোট যানবাহন |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | ১৭ | ১৮ | ১৯ | ২০ | |
| ১. ভ্যান | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ২. রিক্সা | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৩. সাইকেল | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৪. গরুর/মহিষের গাড়ী | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৫.ঠেলা গাড়ী | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৬. মটর সাইকেল | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

পাতা-২

| যানবাহনের নাম | যানবাহনের সংখ্যা | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | মোট যানবাহন |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ১ | ২ | ৩ | ৪ | ৫ | ৬ | ৭ | ৮ | ৯ | ১০ | ১১ | ১২ | ১৩ | ১৪ | ১৫ | ১৬ | ১৭ | ১৮ | ১৯ | ২০ | |
| ৭. সি এন জি | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৮. ইঞ্জিন চালিত ভ্যান | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ৯.ব্যাটারি চালিত রিক্সা ভ্যান | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১০.ব্যাটারি চালিত ভ্যান | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১১. ট্রাক্টর | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১২. বাস | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১৩. ট্রাক | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১৪. প্রাইভেট কার/জীপ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১৫.মাইক্রোবাস | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ১৬.অন্যান্য | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

সংযোজনী-৬ **B**

# Impact Evaluation of South-Western Bangladesh Rural Development Project

Survey of Roadside Shops or Road User

সড়কের অবস্থান: গ্রাম:---------- ইউনিয়ন----------

উপজেলা:---------- জেলা:----------

ক. সড়কের নাম:----------

খ. সড়কের আইডি নং: ----------

গ. সড়কের ধরণ: ১. উপজেলা সড়ক ২. ইউনিয়ন সড়ক ৩. কমিউনিটি সড়ক

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

সুপারভাইজারের নাম : ..... স্বাক্ষর ও তারিখঃ.....

সাক্ষাৎকার গ্রহণ: শুরুর সময় : ..... শেষ সময়: .....

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

(ট্রাফিক গণনা সার্ভে যে সকল সড়কে করা হবে, সেই সকল সড়কেই সড়ক ব্যবহারকারীদের উপর সার্ভে করতে হবে)

১. সড়ক ব্যবহারকারী উত্তরদাতার নামঃ ..... মোবাইল নং:

২. বয়সঃ..... (পূর্ণ বছর)

৩. লিঙ্গ: ক. পুরুষ খ. মহিলা গ. হিজড়া

৪. পেশাঃ.....

৫. শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ.....

৬. মোবাইল নংঃ.....

৭. ক. রাস্তাটি কত সালে তৈরী হয়েছে? .....

খ. কারা তৈরী করেছে?.....

গ. রাস্তাটি তৈরীর পর মেরামত করা হয়েছে কি?.....

ঘ. কারা মেরামত করেছে?.....

৮. আপনি কত বছর যাবৎ রাস্তাটি ব্যবহার করছেন?.....বছর

৯. আপনি কত ঘন ঘন রাস্তাটি ব্যবহার করেন?

১০. রাস্তা তৈরী/মেরামতের পর যাতযয়াত ও পরিবহন খরচের পরিবর্তন হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

১১. হ্যাঁ হলে, ১=বেড়েছে ২= কমেছে

১২. রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে ব্যবসার ধরনের কোন পরিবর্তন হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

১৩. হ্যাঁ হলে, কি ধরণের পরিবর্তন হয়েছে?

১৪. যাতায়াতে সময় কম লাগছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

১৫. রাস্তা তৈরী/মেরামতের ফলে যোগযোগ সহজ হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

১৬. হ্যাঁ হলে, কিভাবে?.....

১৭. অন্য কোন সেবা যেমন: চিকিৎসা, শিক্ষা, পণ্য পরিবহন ইত্যাদি সহজলভ্য হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

১৮. হ্যাঁ হলে, কিভাবে?.....

১৯. রাস্তাটি দুর্ঘটনা প্রবণ কি না? ১= হ্যাঁ ২=না

২০. রাস্তাটি বন্যামুক্ত কি না? ১= হ্যাঁ ২=না

২১. হ্যাঁ বা না হলে, কারণ----------

২২. রাস্তাটি সর্ম্পকে আপনার মতামত বলুন:

..... ..... ...

.....

..... ..... ...

.....

**সহযোগীতা করার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ**

সংযোজনী-৭

# Impact Evaluation of South-Western Bangladesh Rural Development Project

**Market Survey**

**1.Rural Market 2. Growth Centre Market**

বিভাগ :.....কোড নং:..... জেলা:..... কোড নং:.....

উপজেলা:..... কোড নং:.....ইউনিয়ন:..... কোড নং:.....

বাজারের নাম: .....

তথ্য প্রদানকারীর নাম ও পদবী : মোবাইল নং:

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম : ..... সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

সুপারভাইজারের নাম : ..... স্বাক্ষর ও তারিখঃ.....

সাক্ষাৎকার গ্রহণ: শুরুর সময় : ..... শেষ সময়: .....

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

১. বাজারটি কবে প্রতিষ্ঠিত হয়?

২. বাজার এলাকা (একর)-ঃ খাস জমিঃ.....ব্যক্তিগত জমিঃ..... একর

৩. বার্ষিক ইজারা মূল্য (টাকা) কত?

৪. মহিলাদের জন্য বাজারে কতটি দোকান আছে এবং বর্তমানে কতজন দোকান চালায়?

৫. মহিলাদের অস্থায়ী ব্যবসাঃ হাটের দিন কত? ..... হাটের দিন ছাড়া কত?.....

৬. বাজার এলাকারবাসীর উপর কী কী প্রভাব ফেরছে?

৭. বাজারের সেড ও ড্রেনেজ ব্যাবস্থা ভাল আছে কী না?

৮. ভাল না থাকলে কী কী অসুবিধা?

৯. বাজার রক্ষণাবেক্ষণ বছরে কত টাকা ব্যয় হয়?

১০. ব্যয় ভার কারা বহন করে?

১১. বাজার কমিটির সদস্য কতজন?

১২. কমিটিতে নারী আছে কী না?

১৩. কমিটির অফিস আছে কী না?

১৪. সদস্যরা নিয়মিত বাজারে পরিদর্শন কী না?

১৫. বাজার নির্মানে কমিটি সম্পৃক্ত ছিল কী না?

১৬. কী ভাবে সম্পৃক্ত ছিল?

১৭. কমিটির সদস্যদের বাজার ব্যবস্থাপনার প্রশিক্ষণ আছে কী না?

১৮. কমিটি মিটিং নিয়মিত হয় কী না?

১৯. বাজার ব্যবহারকারীরা কমিটির নিকট কোন অভিযোগ করে কী না?

২০. কী ধরনের অভিযোগ–

২১. বাজার থেকে কমিটি কী কী সুবিধা পাচ্ছে?

২২. কমিটিকে গতিশীল করার জন্য আপনার পরামর্শ–

| | | |
|---|---|---|
| হাটের দিন | Hat day per week | |
| | Main products and goods brought/sold | |
| | Approx. volume of trades (in ton) | |
| | Approx. value of trades (in taka) | |
| | Utilization of the market area (% Utilization) | |
| হাটের দিন ছাড়া | Hat day per week | |
| | Main products and goods brought/sold | |
| | Approx. volume of trades (in ton) | |
| | Approx. value of trades (in taka) | |
| | Utilization of the market area (% Utilization) | |

সহযোগীতা করার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ

সংযোজনী-৮

# Impact Evaluation of South-Western Bangladesh Rural Development Project

## Observation Checklist for Physical Structure

বিভাগ :..... কোড নং:..... জেলা:..... কোড নং:.....

উপজেলা:..... কোড নং:.....ইউনিয়ন:..... কোড নং:.....

লোকেশন: ..... তারিখঃ .....

তথ্য প্রদানকারীর নাম ও পদবী : মোবাইল নং:

১. বাস্তবায়িত প্রকল্পের (রাস্তা/ ব্রিজ/ কালভার্ট/ ঘাট/ বাজার / সড়ক মেরামত/সড়ক নিরাপত্তা) নামঃ .....

২. কাজের বিবরণ (রাস্ত্মার দৈর্ঘ্য-প্রস্থ/ বাজারের ঘরের দৈর্ঘ্য-প্রস্থ-উচ্চতা/ ঘাটের স্থাপনার বিবরণ/ ব্রীজের দৈর্ঘ্য-প্রস্থ/ ব্রীজের স্পেনের বিবরণ/ সড়ক মেরামত দৈর্ঘ্য-প্রস্থ/সড়ক নিরাপত্তা ও গ্রোথ সেন্টার এর বিবরণ ইত্যাদি) ঃ

২.১ কাজের লক্ষ্যমাত্রাঃ

২.২ অর্জিত লক্ষ্যমাত্রাঃ

২.৩ পর্যবেক্ষণের ফলাফলঃ

কাজের মান: ১. ভাল, ২. জীর্ণশীর্ণ ৩. প্রায় ক্ষতিগ্রস্ত ৪. ক্ষতিগ্রস্ত

ব্যবহারের অবস্থাঃ ১. ভাল, ২. অনিয়মিত ব্যবহার ৩. ব্যবহার হয় না (কারন)

৩. বাস্তবায়িত প্রকল্পে কি কি কাজ করা হয়েছে? (সংক্ষেপে প্রধান কাজগুলো উলেস্নখ করম্নন)

১.
২.
৩.
৪.
৫.

৪. মোট ব্যয় (টাকা): ৪.১ নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় : .....টাকা

৪.২ প্রকৃত ব্যয় : .....টাকা

৫. কাজটি শেষ হতে কতদিন সময় লেগেছে?

৫.১ লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময়: .....দিন .....মাস .....বছর

৫.২ কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় : .....দিন .....মাস .....বছর

৫.৩ দেরীতে কাজ সম্পাদন হলে তার কারনসমূহ: .....

৬. বর্তমানে কাজের সার্বিক অবস্থা পর্যবেক্ষণঃ (ভাঙ্গা/ গর্ত/ উচু/ নিচু/ পার্শের মাটি ভেঙ্গে চলে যাওয়া/ বাজার-ঘাট ব্যবহারের উপযোগী-অনুপযোগী/ ব্রীজ কালভার্টের অবস্থা / সংশিস্নষ্ট কাজে ব্যবস্থাপনা কমিটি রয়েছে কিনা ইত্যাদি)

.....

.....
....

Center for Resource Development Studies Ltd.
13C/8C Babar Road (Gr. Fl), Block-B, Mohammadpur, Dhaka-1207. Cell: 01718154150; Email: crdslbd@yahoo.com