কিশোরগঞ্জ - করিমগঞ্জ - চামড়াঘাট - মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (কিশোরগঞ্জ - চামড়াঘাট অংশ) শীর্ষক প্রকল্পের

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

ব্যক্তি পরামর্শক

প্রকৌঃ সুখরঞ্জন সুতার

আইএমইডি কর্মকর্তাবৃন্দ

সুফিয়া আতিয়া যাকারিয়া
মহাপরিচালক

মাসুদ আকতার খান
পরিচালক

মোঃ আজগর আলী
সহকারী পরিচালক

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

জুন ২০১৭

সূচিপত্র

সারণির তালিকা

চিত্রের তালিকা

সংযুক্তি

সংযুক্তি -১: সুবিধাভোগী গ্রুপের ফলাফল সারণি

সংযুক্তি -২: কন্ট্রোল গ্রুপের ফলাফল সারণি

সংযুক্তি -৩: সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা

সংযুক্তি -৪: কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা

সংযুক্তি -৫: প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট

সংযুক্তি -৬: স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII)

সংযুক্তি -৭: দলীয় আলোচনা সভা (FGD) পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট

সংযুক্তি -৮: ডকুমেন্ট রিভিউ (Document Review) চেকলিস্ট

সংযুক্তি -৯: অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ (Engineering Observation) চেকলিস্ট

সংযুক্তি -১০: প্রকল্পটিতে দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালকবৃন্দের তালিকা

সংযুক্তি - ১১: স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় উপস্থিত প্রতিনিধিগণের তালিকা

পরিশিষ্ট

পরিশিষ্ট - ক: কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অন্তর্গত “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন’’ সড়কটির ম্যাপ

Abbreviation and Glossary

AOI	Area of Influence
AC	Asphalt Concrete
BC	Bituminous Concrete
FGD	Focus Group Discussion
DPP	Development Project Proposal/Proforma
EIA	Environmental Impact Assessment
EIRR	Economic Internal Rate of Return
GPS	Global Positioning System
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	Key Informants Interview
PAF	Project Application Form
PAR	Project Appraisal Report
PCR	Project Completion Report
PPR	Public Procurement Rules
RCC	Reinforced Cement Concrete
RHD	Roads and Highways Department
RCS	Road Condition Survey
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
SE	Seal Coat
ToR	Terms of References

নির্বাহী সার সংক্ষেপ

"কিশোরগঞ্জ - করিমগঞ্জ - চামড়াঘাট" সড়কটি পূর্বে ফিডার রোড টাইপ - এ হিসেবে ছিল। এই সড়কটিকে ডিজাইন টাইপ - ৫ এ উন্নীতকরণ করে ভালো ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে ভ্রমণ ও পরিবহণের সময় কমিয়ে পারিপার্শ্বিক এলাকার আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা ছিল এ প্রকল্পের উদ্দেশ্য।

সড়কটি গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ০৫ মে, ২০০৫ ইং তারিখে কিশোরগঞ্জ জেলা সফরকালে অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে উন্নয়ন/নির্মাণের নির্দেশ দেন। রাস্তাটির মোট দৈর্ঘ্য ২০.০ কিলোমিটার। রাস্তাটি কিশোরগঞ্জ সদর উপজেলা থেকে শুরু হয়ে করিমগঞ্জ উপজেলা অতিক্রম করে চামড়াঘাট নদীবন্দরের সাথে সংযুক্ত হয়েছে। ফলে হাওড় অধ্যুষিত কিশোরগঞ্জ জেলার জনগণের আর্থ সামাজিক উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ।

প্রকল্পভুক্ত রাস্তাটিকে জেলা রাস্তায় (ডিজাইন টাইপ ৫) উন্নীতকরণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২০ কিঃমিঃ সড়ক ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৮.৫০ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতীকরণ, ২০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, ১টি ৬৫.২৭ মিটার দীর্ঘ সেতু ও ২টি কালভার্ট উন্নয়ন/নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটি উন্নতর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।

প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার উদ্দেশ্যসমূহ হলো, প্রকল্পের ডিপিপি'র বাস্তবায়ন পর্যালোচনা করা, ক্রয় সংক্রান্ত বিষয়সমূহের পর্যালোচনা করা, প্রকল্পের সবল, দুর্বল, ঝুঁকি ও সুযোগসমূহের পর্যালোচনা করা, প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন ও প্রকল্পভুক্ত জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার পর্যালোচনা করা এবং সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশ প্রদান করা।

Quantitative জরিপে ৪০৫ জন সুবিধাভোগী ও ২১২ জন কন্ট্রোল গ্রুপ, মোট ৬১৭ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। Qualitative জরিপে ১৪ জন গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তির সাক্ষাৎকার (KII) গ্রহণ করা হয়েছে, ৪টি FGD তে আনুমানিক ৪০ জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশার জনগণ অংশগ্রহণ করেন, ও সরকারের বিভিন্ন পর্যায়ের ৫ জন প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সাক্ষাৎকার (In depth Interview) গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়াও ৩৩ জন অংশগ্রহণকারীর উপস্থিতিতে স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়। প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোসমূহ পুঙ্খানুপুংখভাবে পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদির পর্যালোচনা করার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন দলিলপত্র বিশ্লেষণ করা হয়েছে

প্রকল্পটির মূল ডিপিপি ২২ জানুয়ারী ২০০৬ইং তারিখে ০১.০৭.২০০৬ থেকে ৩০.০৬.২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন লাভ করে। ১৪ জুন ২০১০ইং তারিখে ০১.০৭.২০০৬ থেকে ৩০.০৬.২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন লাভ করে। মোট ০৫ (পাঁচ) বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সময় বর্ধিত করা হয়। গত ৩০.০৬.২০১৪ তারিখে প্রকল্পটির কাজ সমাপ্ত করা হয়।

প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের সম্পূর্ণ নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। মূল ডিপিপিতে প্রকল্পটির ব্যয় ধরা হয়েছিল ১৮.৫৬ কোটি টাকা যা সংশোধিত ডিপিপিতে বৃদ্ধি করে ২৪.৯৮ কোটি টাকা করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে ২১.৬২ কোটি টাকা খরচ করা হয় এবং ৩.৩৬ কোটি টাকা অব্যয়িত থেকে যায়। ডিপিপি অনুমোদনের পরে অঙ্গভিত্তিক কাজের পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন শুরু হয়। এ কাজে কিছু সময় অতিবাহিত হয়ে যাওয়ার ফলে অনেক ক্ষেত্রে ব্যয় বৃদ্ধি পায়। নির্মাণকারীদের মাঝে প্রতিযোগীতামূলক দরপত্র আহ্বান করায় অনেক ক্ষেত্রে প্রাক্কলনের চেয়ে কম মূল্যে চুক্তি ও কাজ সম্পন্ন করা হয়।

পূর্বে রাস্তাটি ভাঙ্গা ছিল এবং যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন হতো। রাস্তাটির প্রশস্ততা প্রয়োজনের তুলনায় কম ছিল। বিভিন্ন চেইনেজে কালভার্ট ও সাকুয়া ব্রীজের নির্মাণ আবশ্যক ছিল। রাস্তা পরিদর্শন, পর্যবেক্ষণ,

quantitative ও qualitative জরিপের তথ্য বিশ্লেষণে সুস্পস্টভাবে বলা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।

নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের নিমিত্তে সড়কটিকে যথাসম্ভব সরলীকরণ করা ও নিরাপত্তার জন্য সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করার পরিকল্পনা ছিল। সর্বমোট ৩০টি সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপনের পরিকল্পনা ছিল। মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে ৩০টি নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়েছে। সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচে ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব না হওয়ায় রাস্তাটিকে প্রয়োজনীয় প্রশস্ত করা সম্ভব হয়নি যা নিরাপদ সড়ক যোগাযোগের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ। ব্রীজটির এপ্রোচে বাঁক থাকলেও কোন নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়নি। সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে যানবাহনের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু চালকদের অসাবধানতা এবং ট্রাফিক আইন না মানায় দুর্ঘটনার হার বৃদ্ধি পেয়েছে বলে প্রকল্প এলাকার সর্বসাধারণ মতামত দিয়েছেন।

মাঠ পর্যায়ের জরিপের তথ্য মতে সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে ভ্রমণ এবং পরিবহণে সময় কম লাগে। সুবিধাভোগী জনগণ গড়ে আধা ঘন্টার মধ্যে জেলা শহরে পৌছাতে পারে যা পূর্বের তুলনায় অর্ধেক। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে, বিশেষভাবে হাওড় অঞ্চলের জনগণ তাঁদের উৎপাদিত শস্যাদি ও মাছ বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন। জনগণের গড় আয় ৪২.২৪ শতাংশ বেড়েছে, উন্নত সড়ক যোগাযোগের জন্য জননিরাপত্তা বেড়েছে এবং যোগাযোগ ও পরিবহণের সময় ও খরচ কমেছে। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসারণের জন্য এলাকার মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির ফলে বেকারত্বের হার হ্রাস পেয়েছে। প্রকল্প এলাকার মানুষের বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের মানুষের চিকিৎসাসেবা প্রাপ্তি অনেক সহজ হয়েছে। পূর্বের তুলনায় অনেক সহজে, কম খরচে এবং দ্রুত রোগীকে চিকিৎসাসেবা কেন্দ্রে নিয়ে যাওয়া সম্ভব হচ্ছে। শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ২০-৩০% এবং মেয়েদের উপস্থিতির পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০-৪০% বৃদ্ধি পেয়েছে।

করিমগঞ্জ উপজেলার সাকুয়া মৌজায় ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত একটি মামলা মহামান্য হাইকোর্টে মীমাংসার জন্য চলমান। প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামো পরিদর্শন করে বলা যেতে পারে যে, সম্পাদিত কার্যগুলি পরিকল্পনা অনুসারে ও ডিজাইন মাফিক সম্পন্ন করা হয়েছে।

সড়কটি উন্নত হওয়ার ফলে যানবাহনের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে (২৬০ শতাংশ)। চালকদের অসাবধানতায় এবং ট্রাফিক আইন না মানায় দুর্ঘটনার হার উল্লেখযোগ্যভাবে বেড়েছে বলে সর্বসাধারণ মতামত দিয়েছেন। ডিজাইন মোতাবেক সড়ক নিরাপত্তা সাইন নির্মাণ করা হলেও তা প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল।

প্রকল্পের সবল দিকসমূহের মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো, প্রকল্পের প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ করা হয়েছিল; প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোসমূহ ডিজাইন মোতাবেক নির্মাণ করা হয়েছিল; প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান এবং যথাসময়ে অর্থছাড় দেয়া হয়েছিল; প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে সনাক্ত করা গেছে; বছরভিত্তিক খাতওয়ারী বাজেট চাহিদা ও বরাদ্দ প্রয়োজন মাফিক ছিল; বাৎসরিক কর্ম পরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন করা হয়েছিল; নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের পূর্ব অভিজ্ঞতা, কার্যক্ষমতা ও আর্থিক সামর্থ্য ছিল; মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী সরবরাহ করা হয়েছিল; সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল; এবং প্রকল্পের অধিকাংশ ক্ষেত্রেই প্রয়োজনীয় ভূমি পাওয়া গিয়েছিল।

প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহের মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো, খণ্ডকালীন/অতিরিক্ত দায়িত্বে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছিল (৮ বছরে ২০ জন); প্রকল্পের কার্যক্রম ডিপিপিতে উল্লেখিত সময়ে শুরু করা সম্ভব হয়নি; ডিপিপি অনুমোদনের পরে প্রকল্পের প্রাথমিক পরিকল্পনা ও কার্যক্রম শুরু করা হয়েছিল, ফলশ্রুতিতে প্রাক্কলন বাস্তবভিত্তিক ছিল না; প্রকল্পের প্লান ও ডিজাইন ডিপিপি অনুমোদনের পরে শুরু করায় সময়মত ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি; এবং হার্ডশোল্ডারের ডিপ্রেসনের কারণে ভবিষ্যতে রাস্তাটির কিনারা ভেঙ্গে রাস্তার ক্ষতি সাধন করতে পারে।

সুযোগের মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো, প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে; প্রকল্পের প্রয়োজনীয় মালামাল স্থানীয়ভাবে সংগ্রহ করা হয়েছিল; স্থানীয় জনগণকে প্রকল্পে দক্ষ ও অদক্ষ জনবল হিসাবে নিয়োগ করা হয়েছিল; সুফলভোগীদের স্বপ্রণোদিত সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল; জাতীয় উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রেখেছে; বাণিজ্যিক এলাকার (Growth/Trade Center) যোগাযোগ ও উৎপাদিত পণ্যের উপযুক্ত মূল্য প্রাপ্তির সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে; হাসপাতাল ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে সহজ ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে; এবং বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

ঝুঁকির মধ্যে উল্লেখযোগ্য হলো, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত একটি মামলা (রীট পিটিশন) চলমান থাকায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি; রাস্তাটিতে পর্যাপ্ত পরিমাণ রোড মার্কিং, সাইন না থাকায় সড়ক দুর্ঘটনার কারণে জনগণের চলাচলে ঝুঁকি বাড়ার সম্ভাবনা বিদ্যমান; পর্যাপ্ত কালভার্ট নির্মাণ না হওয়ার ফলে রাস্তার দুই পাশে প্রয়োজনীয় পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা নেই, ফলে সড়কবাঁধের ক্ষতির সম্ভাবনা আছে; এবং সড়কটিতে ওভারলোড কন্ট্রোলার নেই, ফলে ডিজাইনের চেয়ে অতিরিক্ত ওজনের গাড়ি চলাচল করার জন্য রাস্তাটির ক্ষতির সম্ভাবনা বিদ্যমান।

সমীক্ষার সার্বিক বিশ্লেষণে প্রতিয়মান হয় যে, সুবিধাভোগী জনগণের জীবনযাত্রার মান পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে। বিশেষ করে যোগাযোগ, শিক্ষা, চিকিৎসা, কর্মসংস্থান, কৃষিপণ্য বিপনন ইত্যাদি। উল্লেখ্য যে, পূর্বে এলাকার অনেক মানুষ ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলে বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত ছিল। কিন্তু রাস্তা উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কর্মসংস্থান সৃষ্টি হওয়ায় তারা নিজ এলাকায় ফিরে এসে ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা, চালক ও অন্যান্য পেশায় নিয়োজিত হয়েছেন।

সংযুক্ত কাঁচা রাস্তাগুলোর সংযোগস্থলে প্রয়োজনমত মাটি ভরাট করা জরুরী। অন্যথায় উক্তস্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে সড়কটির ক্ষতি সাধিত হবে। ভেঙ্গে যাওয়া কিলোমিটার পোস্টগুলি প্রতিস্থাপন ও অস্পষ্ট রোড সাইনগুলি স্পষ্টভাবে লেখা জরুরী। যেসব জায়গায় হার্ডশোল্ডার দেবে গেছে সেসব জায়গা সড়ক যোগাযোগের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ, তাই জরুরী ভিত্তিতে এগুলো ঠিক করা প্রয়োজন। সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচ ডিজাইন অনুযায়ী প্রশস্ত না হওয়ায় চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ। চলমান মামলাটি নিষ্পত্তি করে উক্ত স্থানে রাস্তাটি প্রয়োজনমত প্রশস্ত করে নিরাপদ যাতায়াতের ব্যবস্থা করা জরুরী। সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে পানি নিষ্কাশন ও জলাবদ্ধতা নিরসনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

“চামড়াঘাট-মিঠামইন” এবং “চামড়াঘাট-ইটনা” সড়ক দু’টির নির্মাণ সম্পন্ন হলে যানবাহন চলাচলের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। নির্মিত কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট সড়কটি বর্তমান অবস্থায় থাকলে ভবিষ্যতে যানজট সৃষ্টি হবে এবং দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পাবে। নিরাপদ ও যানজটমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জনের লক্ষ্যে সড়কটিকে আরো প্রশস্ত করার জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

প্রকল্পের পরিকল্পনা ডিপিপি অনুমোদনের পূর্বেই শুরু হলে প্রকল্পের প্রাক্কলন ও বাস্তবায়নের সময় নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব। সঠিক সময়ে ও গুণগত মান বজায় রেখে পূর্ণকালিন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। সমজাতীয় প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ে অর্পন করা যেতে পারে।

নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করা আবশ্যক। নিরাপদ ভ্রমণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে চালকদের জন্য বিদ্যমান আইন যথাযথভাবে প্রয়োগ ও পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা আবশ্যক। চূড়ান্ত মূল্যায়ন না হওয়া পর্যন্ত প্রকল্পের যাবতীয় কাজগপত্র সংশ্লিষ্ট দপ্তর কর্তৃক যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা আবশ্যক ।

অধ্যায় - প্রথম

প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ

ক. প্রকল্পের পটভূমি

কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার (জেড-৩৬০৩) উন্নয়ন/নির্মাণের জন্য গৃহীত প্রকল্পটি ২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২০০৬ সালে অনুমোদন লাভ করে। কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৭.০০ কিঃমিঃ। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ০৫ মে, ২০০৫ ইং তারিখে কিশোরগঞ্জ জেলা সফরকালে উক্ত সড়কের কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ অর্থাৎ চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ২০+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ এবং ১৬.০০ কিঃমিঃ এ ৬৫.২৭ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট বিধ্বস্ত সাকুয়া সেতুটি পুনঃনির্মাণ কাজ অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে নির্মাণের নির্দেশ দেন। রাস্তাটি শুরু হয় কিশোরগঞ্জ সদর উপজেলা থেকে যা চামড়াঘাট নদীবন্দরের সাথে সংযুক্ত। চামড়াঘাট নদীবন্দরটি হাওড় এলাকার প্রবেশপথ এবং ইটনা ও মিঠামইন উপজেলাকে জেলা সদরের সাথে সংযুক্ত করে। রাস্তাটি কিশোরগঞ্জ জেলার কিশোরগঞ্জ সদর এবং করিমগঞ্জ উপজেলায় বিস্তৃত। হাওড় এলাকার সামাজিক অবস্থার উন্নতি, চিকিৎসা সেবার প্রাপ্যতা, গ্রামীণ কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের উপযুক্ত মূল্য ও সহজ বাজারজাতকরণ, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানে যাতায়াত এবং ব্যবসা বাণিজ্যের সম্প্রসারণের জন্য রাস্তাটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। অপ্রতুল ধারণ ক্ষমতা ও রাস্তার অবস্থা খারাপ হওয়ার কারণে যানবাহন চলাচল বিঘ্নিত হয় এবং পরিবহণের ব্যয় বৃদ্ধি পায় যার ফলে পণ্যের দাম বৃদ্ধি পায়। ব্যবসা বাণিজ্যের সম্প্রসারণের জন্য এ রাস্তাটিকে গতিশীল করা গুরুত্বপূর্ণ ।

- **প্রকল্পের বর্ণনা**

  ১) প্রকল্পের নামঃ “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ)” শীর্ষক প্রকল্প।

  ২) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ সড়ক পরিবহণ ও সেতু মন্ত্রণালয়।

  ৩) বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

  ৪) প্রকল্পের অবস্থানঃ কিশোরগঞ্জ সদর ও করিমগঞ্জ উপজেলা, সড়ক বিভাগ, কিশোরগঞ্জ।

কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অন্তর্গত “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন’’ সড়কটির ম্যাপ পরিশিষ্ট “ক” এ সন্নিবেশ করা হয়েছে।

খ. প্রকল্পের উদ্দেশ্য

প্রকল্পটির উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপঃ

ক) রাস্তাটিকে জেলা রাস্তায় উন্নীতকরণ (ডিজাইন টাইপ-৫)

খ) ভাল সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা

গ) নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা

ঘ) রাস্তাটি দিয়ে ভ্রমণ এবং পরিবহণের সময় কমানো

ঙ) পারিপার্শ্বিক এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন

গ. প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (পিসিআর ও আইএমইডি এর সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ভিত্তিতে)

সারণি ১.১: প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন

মূল	সর্বশেষ সংশোধিত	ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি
২২ জানুয়ারী ২০০৬	১৪ জুন ২০১০	৩০ জুন ২০১৪

ঘ. অর্থায়নের অবস্থা

সারণি ১.২: প্রকল্পের অর্থায়নের অবস্থা

(কোটি টাকায়)

বর্ণনা	প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)
	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
জিওবি	১৮.৫৬	২৪.৯৮	২১.৬২	১৬.৪৫%

ঙ. প্রকল্প বাস্তবায়ন সময় (প্রাক্কলিত ও বাস্তব) (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

সারণি ১.৩: প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময়

বর্ণনা	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
আরম্ভ	০১.০৭.২০০৬	০১.০৭.২০০৬	০১.০৭.২০০৬	৩০০%
শেষ	৩০.০৬.২০০৮	৩০.০৬.২০১০	৩০.০৬.২০১৪	

- **সময় বর্ধিতকরণঃ**

সারণি ১.৪: প্রকল্পের সময় বর্ধিতকরণ

ক্রমিক নম্বর	বর্ধিত সময়
১	০১.০৭.২০০৬ থেকে ৩০.০৬.২০০৯
২	০১.০৭.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১১
৩	০১.০৭.২০১১ থেকে ৩০.০৬.২০১২
৪	০১.০৭.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৩
৫	০১.০৭.২০১৩ থেকে ৩০.০৬.২০১৪

চ. সংক্ষিপ্ত অঙ্গাভিত্তিক বিবরণ

সারণি ১.৫: প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত অঙ্গাভিত্তিক বিবরণ

(কোটি টাকায়)

ক্রঃ নং	প্রকল্পের উপাদান	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা (Target)		
			ভৌত	আর্থিক	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১৫.৭৯৯	৯.০৭	৩৬.৩১৬
২	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ				
	ক) মাটির কাজ	লক্ষ ঘন মিঃ	১.৭০	১.১০	৪.৪০৪
	খ)হার্ডশোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	২০.০০	৪.১০	১৬.৪১৬
	গ) মজবুতিকরণ	কিঃমিঃ	৮.৫০	১.৩০	৫.২০৫
	ঘ) নতুন নির্মাণ	কিঃমিঃ	১.০৭	০.৬৬	২.৬৪৩
৩	সার্ফেসিং (ওভারলে)	কিঃমিঃ	২০.০০	৪.১০	১৬.৪১৬
৪	আরসিসি (RCC) সেতু নির্মাণ (১টি)	মিঃ	৬৫.৩০	৩.২৯	১৩.১৭৩
৫	আরসিসি (RCC) বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২টি)	মিঃ	২৫.০০	০.৬০	২.৪০২
৬	রক্ষাপ্রদ কাজ	বঃমিঃ	৫৪৭.২০	০.১৫	০.৬০১
৭	ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	২০০০.০০	০.২৫	১.০০১
৮	সাইন, সিগন্যাল নির্মাণ	নম্বর	৩০.০০	০.০৩	০.১২০
৯	কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	নম্বর	২০.০০	০.০১	০.০৪০
১০	বৃক্ষরোপণ	কিঃমিঃ	৩.৭৫	০.০১৫	০.০৬০
১১	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	-	০.৩০	১.২০১
১২	জরিপ ও নক্সা	থোক	-	-	-
১৩	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	থোক	-	-	-
	মোট			২৪.৯৮	

অধ্যায় -দ্বিতীয়
প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কর্মপদ্ধতি (Methodology)

ক. পরামর্শকের কার্যপদ্ধতি (ToR)

পরামর্শকের কার্যপরিধি/দায়িত্ব (ToR) তথা সমীক্ষার উদ্দেশ্যসমূহ নিম্নরূপঃ

১. প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়ন, ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক বরাদ্দ চাহিদা, চাহিদা অনুযায়ী বছরভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের প্রাসঙ্গিক তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

২. প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (ভৌত ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ, বিশ্লেষণ, সারণি/ লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;

৩. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৪. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (PPR, উন্নয়ন সহযোগীর গাইডলাইন ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৫. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যালোচনা/পর্যবেক্ষণ;

৬. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগত মান ও পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছিল কিনা তা যাচাই করা;

৭. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন বিষয় যেমন: অর্থায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

৮. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ;

৯. প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ এবং ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান;

১০. প্রকল্পের exit plan সম্পর্কে পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান;

১১. প্রকল্পটি বাস্তবায়ানের ফলে ঐ রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে কি না তার একটি পর্যালোচনা;

১২. প্রাপ্ত বিভিন্ন তথ্যাদি পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা;

১৩. নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের ফলে ঐ এলাকায় আর্থ-সামাজিক অবস্থার কি পরিবর্তন এসেছে তার বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

১৪. ডিপিপি অনুযায়ী রাস্তা উন্নয়ন/নির্মাণের কাজ হয়েছে কিনা, এ বিষয়ে একটি পর্যালোচনা;

১৫. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি;

১৬. প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে একটি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ এবং জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে মূল্যায়ন কাজের পর্যবেক্ষণসমূহ (Finding) অবহিত করা ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত/ সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদনটি চূড়ান্ত করা;

১৭. পরামর্শক কর্তৃক প্রকল্প এলাকার ১০০% এলাকা Covarage করা।

১৮. পরামর্শকের সাথে আলোচনাপূর্বক ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক আরোপিত অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কাজ;

খ. প্রতিবেদন প্রণয়নের কর্ম পরিকল্পনা

১. প্রকল্প ও সমীক্ষা উপলব্ধিকরণ

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

২. মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology)

"কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) সড়ক উন্নয়ন" শীর্ষক প্রকল্পটি একটি যোগাযোগ অবকাঠামোগত উন্নয়ন প্রকল্প। প্রকল্পের অবকাঠামো উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন হওয়া বাঞ্ছনীয়। প্রকল্পটি কিশোরগঞ্জ জেলার ২টি (দুই) উপজেলায় বিস্তৃত। কৃষক, মৎস্যচাষী, ব্যবসায়ী, যানবাহনের মালিক, যানবাহন চালক, যানবাহন কর্মী ও অন্যান্য সড়ক ব্যবহারকারীগণ প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী। সড়কের এরিয়া অফ ইনফ্লুয়েন্স (AOI) এর জনগণও সড়কের সরাসরি সুবিধাভোগী। এরিয়া অফ ইনফ্লুয়েন্স হিসেবে সড়কের জন্য সড়কের উভয়দিকে এক কিলোমিটার এবং সেতুর জন্য সেতুর উভয়দিকে দুই কিলোমিটার পর্যন্ত বিস্তৃত এলাকার জনগোষ্ঠীকে বিবেচনা করা হয়।

এমতাবস্থায়, প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার আওতায় সার্বিক চিত্র পাওয়ার জন্য নিম্নোক্ত তথ্য সংগ্রহের উপকরণসমূহ ব্যবহার হরা হয়েছেঃ

ক. প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন তথা প্রকল্পের সুফলভোগী জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান, কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, ব্যবসা-বাণিজ্য সম্পসারণ, পরিবেশ উন্নয়ন, আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন, দারিদ্র্য হ্রাস ইত্যাদি তথ্য সরেজমিনে সংগ্রহের জন্য খানা জরিপ। সুবিধাভোগীদের জন্য (Beneficiary Household Survey) কাঠামোগত

প্রশ্নমালার মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। তুলনামূলক তথ্য বিশ্লেষণের জন্য কন্ট্রোল গ্রুপ হিসেবে প্রকল্প এলাকার সড়ক যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন জনগোষ্ঠীর নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

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

গ. প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কিংবা বিষয়টি সম্পর্কে অবগত গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (KII) গ্রহণ করা হয়েছে।

ঘ. প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট জন প্রশাসনের কর্মকর্তা, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, বিভিন্ন ধরনের যানবাহনের চালক, ব্যবসায়ী ও প্রকল্প ফলভোগীদের নিয়ে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (FGD) পরিচালনা করা হয়েছে।

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

চ. প্রকল্পের কাজের মান, বর্তমান অবস্থা ইত্যাদির তথ্য সংগ্রহ করার জন্য সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করে ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট (Engineering Observation Checklist) অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

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

প্রকল্পের সবল দিকের নির্দেশক (Indicator):

(১) নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ;

(২) প্রকল্পের প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ;

(৩) প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান;

(৪) যথাসময়ে অর্থছাড়;

(৫) প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে সনাক্তকরণ;

(৬) বৎসর ভিত্তিক খাতওয়ারী বাজেট চাহিদা ও বরাদ্দ;

(৭) বাৎসরিক কর্ম পরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন;

(৮) বিভাগ ও মন্ত্রণালয় কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং;

(৯) মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী সরবরাহ;

(১০) নির্মাণ প্রতিষ্ঠানের পূর্ব অভিজ্ঞতা, কার্যক্ষমতা ও আর্থিক সামর্থ;

(১১) সুফলভোগীদের সহযোগিতা;

(১২) উপযুক্ত সময়ে প্রকল্পের ডিজাইন, ড্রইং ও স্পেসিফিকেশন প্রাপ্তি এবং

(১৩) প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমির প্রাপ্যতা।

প্রকল্পের দুর্বল দিকের নির্দেশক (Indicator)

(১) খন্ডকালীন/ অতিরিক্ত দায়িত্বে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ;

(২) সংস্থান অনুযায়ী জনবল নিয়োগ না করা;

(৩) কাজের তুলনায় অপর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ;

(৪) অর্থছাড়ে বিলম্ব;

(৫) প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিত না করা;

(৬) বাৎসরিক কর্মপরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন না করা;

(৭) কার্য ক্রয়ে জটিলতা ও দীর্ঘ সময় ব্যয়;

(৮) ত্রুটিপূর্ণ ডিজাইন, ড্রইং ও স্পেসিফিকেশন;

(৯) ভূমি অধিগ্রহণে দীর্ঘসূত্রতা;

(১০) বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক তদারকীর অভাব এবং

(১১) সুফলভোগীদের অসহযোগিতা।

প্রকল্পের সুযোগের নির্দেশক (Indicator)

(১) প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;

(২) প্রকল্পে দক্ষ ও অদক্ষ জনবল নিয়োগ;

(৩) সুফলভোগীদের স্বপ্রনোদিত সহযোগিতা;

(৪) জাতীয় উন্নয়নে গুরুত্ব;

(৫) বাণিজ্যিক এলাকার (Growth/Trade center) যোগাযোগ স্থাপন;

(৬) হাসপাতাল ও শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যোগাযোগ স্থাপন এবং

(৭) বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হওয়ার সুযোগ সৃষ্টি।

প্রকল্পের ঝুঁকির নির্দেশক (Indicator)

(১) সুফলভোগীদের কোন্দল;

(২) পেশা পরিবর্তন;

(৩) প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে বহিরাগতদের অনৈতিক হস্তক্ষেপ;

(৪) ভূমি অধিগ্রহণে ক্ষতিগ্রস্ত জনগণের পুনর্বাসন;

(৫) প্রাকৃতিক দুর্যোগে ক্ষয়ক্ষতি

(৬) প্রকল্পের চলাচলের রাস্তা বিঘ্নিত হলে বিভিন্ন কর্মকান্ডের ঝুঁকি বাড়ার সম্ভাবনা এবং

(৭) পরিবেশের ভারসাম্য বিঘ্নিত হওয়া।

জ. প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী সময়ে রাস্তাটির ব্যবহার, সংরক্ষণ, প্রয়োজনীয় মেরামত ও স্থায়িত্বকাল বাড়ানোর জন্য কি কি ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে এবং তা বাস্তবায়ন করা হচ্ছে কিনা ইত্যাদি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করে exit plan সম্পর্কে মতামত প্রদান করা হয়েছে।

ঝ. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুবিধাভোগীদের মাঝে উল্লেখযোগ্যভাবে যে সকল সুফল বয়ে এনেছে তার বিশদ বর্ণনা মূল্যায়ন প্রতিবেদনে পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ঞ. রাস্তাটির ডিজাইন ও ড্রয়িং অনুযায়ী নির্মাণ করা হয়েছে কিনা তা বাস্তবের সাথে মিলিয়ে নেয়ার মাধ্যমে রাস্তাটি পূর্বের তুলনায় কার্যকরী হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ট. প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্যদের সাথে আলোচনার ভিত্তিতে ও দলিলপত্র পর্যবেক্ষণ করে ২০১০ থেকে ২০১৪ সাল পর্যন্ত কিভাবে এবং কি কারণে সময় বাড়ল তা পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ঠ. প্রকল্প এলাকার মৎস্যজীবী ও অন্যান্য পেশাজীবী মানুষের পেশার পরিবর্তন হয়েছে কিনা এবং হয়ে থাকলে তার কারণসমূহ পর্যালোচনা করা হয়েছে।

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

ঢ. চামড়াঘাট বন্দরে FGD করার মাধ্যমে কুলিয়ারচর থেকে চামড়াঘাটে বন্দরের স্থান পরিবর্তনের কারণসমূহ সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহ করে পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ণ. ইটনা এবং মিঠামইন রাস্তাটির সাথে সংযুক্ত হলে ট্রাফিক ভলিউম বেড়ে যাওয়ার দরুণ কি কি প্রভাব পড়তে পারে তার বিশদ পর্যালেচনা করে হয়েছে।

ত. RHD থেকে বরাদ্দ চাহিদাসমূহ এবং প্রাপ্ত অর্থ ও সময় ইত্যাদি বিশদভাবে পর্যালেচনা করা হয়েছে।

থ. প্রকল্প এলাকায় কোন অবৈধ দখল আছে কিনা তা মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনের মাধ্যমে পর্যালোচনা করা হয়েছে।

দ. মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ ও ইঞ্জিনিয়ারিং চেকলিস্টের (সংযুক্তি ৯) মাধ্যমে রাস্তাটির জিওমেট্রিক ডিজাইন, সাইন সিগন্যাল ঠিক ছিল কিনা তার পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ধ. পরিকল্পনা অনুযায়ী জমির অধিগ্রহণ কি ছিল এবং বাস্তবে কি পরিমাণ অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং তার সঠিক ব্যবহার হয়েছে কিনা তার পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনার মাধ্যমে জমি অব্যবহৃত হয়ে আছে কি না তার পর্যালেচনা করা হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্ত জনগণের ক্ষতিপূরণ পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ন. রাস্তাটির শোল্ডার, বনায়ন ঠিক আছে কিনা তার পর্যালেচনার করার জন্য ইঞ্জিনিয়ারিং চেকলিস্টের (সংযুক্তি ৯) ব্যবহার করা হয়েছে।

প. RHD কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার এবং এ সংক্রান্ত দলিলাদি বিশদভাবে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনার মাধ্যমে দর বৃদ্ধির কারণ পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ফ. সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার ও দলিলাদি পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রজেক্ট স্টিয়ারিং কমিটি ছিল কিনা তার পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ব. RHD থেকে প্রয়োজনীয় তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করে প্রকল্প বাস্তবায়ন হওয়ার পূর্বে ও প্রকল্প বাস্তবায়ন হওয়ার পর ট্রাফিক ভলিউম, ডিজাইন, প্রস্থ ইত্যাদির পর্যালোচনা করা হয়েছে।

ভ. RHD থেকে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে প্রকল্পটির EIA করা হয়েছিল কি এবং করা হয়ে থাকলে বর্তমান অবস্থার সাথে তুলনামূলক পর্যালোচনা করা হয়েছে।

সংগৃহীত তথ্যসমূহ যাচাই বাছাই করে বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।

৩. তথ্য-উপাত্তের উৎস

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

৪. সমীক্ষার চলক নির্ধারণ

প্রশ্নমালাসমূহ প্রণয়নের জন্য পরামর্শক কর্তৃক নিম্নে বর্ণিত চলকসমূহ বিবেচনায় নেয়া হয়েছে

- জনমিতিকঃ বয়স, বৈবাহিক অবস্থা, লিঙ্গা
- সামাজিকঃ পেশা/জীবিকা, যোগাযোগ, শিক্ষা, চিকিৎসা, নিরাপত্তা ইত্যাদি
- অর্থনৈতিকঃ আয়, ব্যয় (প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ও পরে)
- প্রকল্প সম্পর্কিতঃ
  - প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়ার মূল্যায়ন
  - প্রকল্পের উপাদানসমূহের বাস্তবায়ন অবস্থা পর্যালোচনা
  - প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ এবং সুযোগ ও ঝুঁকি পর্যালোচনা

৫. তথ্য সংগ্রহের উপকরণ প্রণয়ন (প্রশ্নমালা)

সমীক্ষার উদ্দেশ্য, পরিধি, ToR, প্রস্তাবিত কর্মপদ্ধতির আলোকে প্রয়োজনীয় ও প্রাসঙ্গিক প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট প্রণয়ন করা হয়েছে। প্রশ্নমালা ও চেকলিস্টসমূহ টেকনিক্যাল কমিটির সভায় আলোচনা করা হয়েছে যা স্টিয়ারিং কমিটির সভায় আলোচনার আলোকে সংশোধনক্রমে চূড়ান্ত করা হয়েছে। তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের উপকরণসমূহ নিম্নরূপঃ

- সুবিধাভোগী গ্রুপের সাক্ষাৎকারের (Beneficiary Household Survey) জন্য প্রশ্নমালা;
- কন্ট্রোল গ্রুপের সাক্ষাৎকারের জন্য প্রশ্নমালা;

- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট;
- স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII);
- দলীয় আলোচনা সভা (FGD) পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট;
- ডকুমেন্ট রিভিউ (Document Review) চেকলিস্ট; ও
- অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ (Engineering Observation) চেকলিস্ট।

৬. সমীক্ষার নমুনা আকার নির্ধারণ ও বিন্যাস

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

৬.১ পরিমাণগত পদ্ধতি (Quantitative):

- **সুবিধাভোগী গ্রুপঃ**

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

- **নমুনা আকার**

নিম্নলিখিত পরিসংখ্যানের সূত্র ব্যবহার করে নমুনা আকার নির্ণয় করা হয়েছে।

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

এখানে,

n = নমুনা আকার

Z= normal variate যার মান 1.96 at 95% confidence level

p is the target proportion, এ ক্ষেত্রে এর মান ৫০% ধরা হয়েছে যা p এর variance এর মানকে maximize করে। পরামর্শক মনে করেন যে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকার ৫০% জনগণ সরাসরি উপকৃত হয়েছেন যেমন যোগাযোগ ব্যবস্থা, স্বাস্থ্য সেবা, লেখাপড়া, ব্যবসা-বাণিজ্য এবং বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ জায়গায় সংযোগ বৃদ্ধি ইত্যাদি।

q =1-p, যাতে p+q=1

e = সঠিকতার মান, যা ৫% ধরা হয়েছে

$$n = \frac{(1.96)^2 x0.50x0.50}{(0.05)^2}$$

=384

5% Non response ধরে মোট নমুনা আকার দাঁড়ায় ৪০২। এ অবস্থায় সুবিধাভোগী গ্রুপের নমুনা সংখ্যা ৪০০ জন নির্ধারিত করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে ৪০৫ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

- **খানা নির্বাচনঃ**

বিভিন্ন শ্রেণির পেশায় নিয়োজিত খানা দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। খানা নির্বাচনের সময় সম্পূর্ণ সড়কটি ১০টি ভাগে ভাগ করা হয়েছে। রাস্তার পাশে এবং এক কিলোমিটারের ভিতরে খানাগুলো দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। রাস্তার উভয় পার্শ্বে অর্ধেক কাছে ও অর্ধেক দূরে নমুনা বিন্যাস করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

- **কন্ট্রোল গ্রুপঃ**

রাস্তাটি কিশোরগঞ্জ থেকে করিমগঞ্জ হয়ে চামড়াঘাট পর্যন্ত নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। এ দুটি উপজেলায় হাওড় অধ্যুষিত অঞ্চলে অনেক জনগণ আছেন যারা সড়ক যোগাযোগ হতে বিছিন্ন। এমন জনগোষ্ঠীকে কন্ট্রোল গ্রুপ উত্তরদাতা হিসেবে গ্রহণ করা হয়েছে।

মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প ভুক্ত সুবিধাভোগী গ্রুপের অর্ধেক (৫০%) অর্থাৎ ২০০ জন কন্ট্রোল উত্তরদাতা হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে ২১২ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

- **নমুনা বিন্যাসঃ**

কিশোরগঞ্জ সদর ও করিমগঞ্জ উপজেলার জনগণের পেশার প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী পেশার বিন্যাস ও সে অনুযায়ী নমুনার বিন্যাস নিম্নরূপঃ

সারণি ২.১: সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের নমুনা বিন্যাস

ক্রমিক নম্বর	পেশা	শতকরা	সুবিধাভোগী গ্রুপ (সংখ্যা)	কন্ট্রোল গ্রুপ (সংখ্যা)
১	কৃষিজীবী	৩২.১০	১৩০	৭০
২	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	১৬.০৫	৬৫	৩০
৩	চালক (বাস, ট্রাক, রিক্সা, ভ্যান)	০২.৯৬	১২	০৮
৪	চাকুরিজীবী	১৯.০১	৭৭	৪০
৫	মজুর	২৯.৮৮	১২১	৬৪
	মোট	১০০	৪০৫	২১২

৬.২ গুণগত পদ্ধতি (Qualitative)

গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

প্রকল্পের গুরুত্ব ও প্রভাব পর্যালোচনার জন্য স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে KII চেকলিস্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। বাস-ট্রাক মালিক (৪ জন), বৃহৎ ব্যবসায়ী (২ জন), স্থানীয় নির্মাণকারী (২ জন), উপজেলা পরিষদের কর্মকর্তা যথা সহকারী কমিশনার (ভূমি), কৃষি কর্মকর্তা, প্রাণিসম্পদ কর্মকর্তা, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের কর্মকর্তা (৪ জন), হাসপাতাল/ক্লিনিক এর প্রধান (২ জন) মোট ১৪ জনের KII এর আওতায় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

প্রকল্পের বিস্তারিত পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা এবং বাস্তবায়ন পরবর্তী অবস্থা নিরূপণ করার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক পরিবহণও সেতু মন্ত্রণালয়, পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে (মাঠ পর্যায়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে ৩টি, সড়ক পরিবহণও সেতু মন্ত্রণালেয়ে ১টি, পরিকল্পনা কমিশনে ১টি এবং বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগে ১টি) ।

দলীয় আলোচনা (FGD)

প্রকল্প এলাকায় মোট ৪টি (চার) এফজিডি করা হয়েছে, তন্মধ্যে কিশোরগঞ্জ সদর উপজেলায় ২টি (দুই) যা সড়কের পাশের বড় বাজার বা ইউনিয়ন পরিষদ এবং করিমগঞ্জ উপজেলায় ২টি (দুই) যা চামড়াঘাট বন্দরে একটি ও কোন বড় বাজারে অন্যটি। এফজিডি পরিচালনা করার সময় সড়ক ব্যবহারকারী স্থানীয় জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, চালক, ব্যবসায়ী, মৎস্যজীবী, নৌকাচালক শিক্ষক, ধর্মীয় নেতা, মহিলা প্রতিনিধিদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে।

৭. প্রকৌশলগত পর্যালোচনা

মূল ও সংশোধিত ডিপিপির আলোকে খাত ভিত্তিক বরাদ্দ, চাহিদা ও বাস্তবায়নের বিশদ পর্যালোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন অবকাঠামোসমূহের প্রকৌশলগত পর্যবেক্ষণ পরিচালনা করার জন্য সংযুক্তি-৯ এ বর্ণিত চেকলিস্ট ব্যবহার করা হয়েছে।

৮. তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা

৮.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ

মাঠ পর্যায় থেকে Quantitative তথ্য সংগ্রহ করার জন্য পরামর্শক কর্তৃক ৪ (চার) জন তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ দেয়া হয়েছিল।

৮.২ তথ্য সংগ্রহকারীগণকে প্রশিক্ষণ প্রদান

তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগের পর তাঁদের জন্য ২ (দুই) দিনের প্রশিক্ষণ কর্মসূচীর ব্যবস্থা করা হয়েছিল। পরামর্শক আইএমইডির দপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সহযোগিতায় তথ্য সংগ্রহকারীদেরকে প্রশিক্ষণ প্রদান করেন।

৮.৩ মাঠ পর্যায়ে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ পরিচালনা

কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী ২ (দুই) সপ্তাহ ব্যাপী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের কাজ পরিচালনা করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহের কাজে নিয়োজিত তথ্য সংগ্রহকারীদের দায়িত্ব নিম্নরূপঃ

- উত্তরদাতার সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণ
- প্রশ্নপত্র অনুসারে সঠিক কোডে টিক চিহ্ন প্রদান
- সঠিক উত্তর নিশ্চিত করে প্রশ্নমালা পূরণ
- সংগৃহীত তথ্যের গোপনীয়তা ও নিরাপত্তা রক্ষা করা এবং
- সংগৃহীত তথ্য পরামর্শকের কাছে প্রদান করা।

৯. স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা

তথ্য সংগ্রহ চলাকালিন সময়ে পরামর্শক স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করেন। ৩৩ (তেত্রিশ) জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশার জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন জনপ্রতিনিধি, RHD কর্মকর্তাবৃন্দ ও IMED এর কর্মকর্তাবৃন্দ এই কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন। উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

১০. তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

পরামর্শক মাঠকর্মীদের সাথে যোগাযোগ এবং মাঠপর্যায়ে সৃষ্ট সমস্যাগুলোর সমাধান প্রদান করেন। পরামর্শক ও আইএমইডির কর্মকর্তাগণ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন ও তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করেন।

১১. তথ্য সম্পাদনা ও কোডিং

পূরণকৃত প্রশ্নমালা পরামর্শক কর্তৃক কোডিং ও সম্পাদনা করে সংগৃহীত উপাত্ত ফক্স প্রো প্রোগ্রামে এন্ট্রি করা হয়েছে।

১২. তথ্য বিশ্লেষণ

সংগৃহীত তথ্য SPSS-20 ভার্সন সফটওয়্যারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ (Mean, Median, Minimum, Maximum, etc) করা হয়েছে।

১৩. প্রতিবেদন প্রণয়ন

অনুচ্ছেদ ৫ এ বর্ণিত ৭টি (সাত) তথ্য সংগ্রহ উপকরণের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্য যাচাই-বাছাই ও বিশ্লেষণ শেষে তা প্রতিবেদন প্রণয়নে ব্যবহার করা হয়েছে।

১৪. প্রতিবেদন উপস্থাপন

- **প্রারম্ভিক প্রতিবেদন**

চুক্তিপত্রের শর্ত হিসেবে সমীক্ষার কর্মপরিকল্পনা ও পদ্ধতি, তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট, নমুনার আকার এবং সমীক্ষা এলাকা নির্দিষ্টকরণ ইত্যাদি বিবরণ সম্বলিত প্রারম্ভিক প্রতিবেদন চুক্তি স্বাক্ষরের ১৫ (পনের) দিনের মধ্যে ২০ কপি দাখিল করা হয়। দাখিলকৃত প্রতিবেদনের উপর ২৮.১২.২০১৬ তারিখে টেকনিক্যাল কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। টেকনিক্যাল কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সংশোধিত প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের ২০ কপি স্টিয়ারিং কমিটির সভার জন্য দাখিল করা হয়। স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক উক্ত প্রতিবেদন অনুমোদিত হওয়ার পর মাঠ পর্যায়ে কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে।

- **প্রথম খসড়া প্রতিবেদন**

মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত সকল তথ্য-উপাত্ত পর্যবেক্ষণ ও বিশ্লেষণ পূর্বক একটি খসড়া প্রতিবেদনের ২০ কপি দাখিল করা হয়। দাখিলকৃত খসড়া প্রতিবেদনের উপর গত ১০.০৪.২০১৭ তারিখে টেকনিক্যাল কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। টেকনিক্যাল কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সংশোধিত খসড়া প্রতিবেদনের উপর গত ২৭.০৪.২০১৭ তারিখে স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়।

- **দ্বিতীয় খসড়া প্রতিবেদন**

দ্বিতীয় খসড়া প্রতিবেদনের ৬০ কপি জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালার জন্য দাখিল করা হবে।

- **চূড়ান্ত প্রতিবেদন**

আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট দপ্তরসমূহের মতামত ও নির্দেশনা অনুসারে চূড়ান্ত প্রতিবেদন তৈরি করা হবে। চূড়ান্ত প্রতিবেদনের ৬০ কপি (বাংলায় ৪০ কপি ও ইংরেজিতে ২০ কপি) মহাপরিচালক মূল্যায়ন শাখা, আইএমইডি বরাবর দাখিল করা হবে।

১৫. কর্মপরিকল্পনা

সারণি ২.২: সমীক্ষার কর্মপরিকল্পনা

ক্রঃ নং	কার্যাবলী	সমাপ্তির সময়
ক)	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন ও প্রশ্নমালা	০৭ ডিসেম্বর ২০১৬
খ)	তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ	০৮ ফেব্রুয়ারী ২০১৭
গ)	তথ্য সংগ্রহ পরিচালনা ও তত্ত্বাবধায়ন	১১ ফেব্রুয়ারী ২০১৭ থেকে ২৫ ফেব্রুয়ারী ২০১৭
ঘ)	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা	১৯ ফেব্রুয়ারী ২০১৭
ঙ)	ডাটা প্রসেসিং ও এনালাইসিস	২৮ ফেব্রুয়ারী ২০১৭
চ)	প্রথম খসড়া প্রতিবেদন তৈরি	২৭ মার্চ ২০১৭
ছ)	দ্বিতীয় খসড়া প্রতিবেদন তৈরি	১৬ এপ্রিল ২০১৭
জ)	জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন	২৪ এপ্রিল ২০১৭
ঝ)	কর্মশালার মতামতের ভিত্তিতে চূড়ান্ত প্রতিবেদন তৈরি	১৫ মে ২০১৭

অধ্যায় - তৃতীয়

প্রকল্পের সার্বিক এবং অঙ্গাভিত্তিক (ভৌত ও আর্থিক) লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন উপস্থাপন ও পর্যালোচনা

ক) অঙ্গাভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

সারণি ৩.১: অঙ্গাভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ও বাস্তবায়ন পর্যালোচনা

(কোটি টাকায়)

ক্রঃ নং	প্রকল্পের উপাদান	একক	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা (Target)			সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা (Target)			প্রকৃত বাস্তবায়ন (Achievement)			সংশোধিত ডিপিপির অব্যয়িত অর্থ	
			ভৌত	আর্থিক	আর্থিক (%)	ভৌত	আর্থিক	আর্থিক (%)	ভৌত	আর্থিক	আর্থিক (%)	আর্থিক	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২৫.০০	১.৮৮	১০	১৫.৭৯৯	৯.০৭	৩৬.৩১৬	৬.৮০৯	৬.৫৩	৩০.২০	২.৫৪	৭৫.৮২
২	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ												
	ক) মাটির কাজ	লক্ষ ঘন মিঃ	১.৫২	১.৫৫	৮.৩৫	১.৭০	১.১০	৪.৪০৪	১.১৮৫	১.১০	৫.০৯	-	-
	খ)হার্ডশোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	২০.০০	৪.৩৮	২৩.৬	২০.০০	৪.১০	১৬.৪১৬	১৯.১২	৪.১০	১৮.৯৬	-	-
	গ) মজবুতিকরণ	কিঃমিঃ	১০.০০	১.৫৩	৮.২৪	৮.৫০	১.৩০	৫.২০৫	৭.১৮	১.১০	৫.০৯	০.২০	৫.৯৭
	ঘ) নতুন নির্মাণ	কিঃমিঃ	১.০০	০.৬২	৩.৩৪	১.০৭	০.৬৬	২.৬৪৩	০.৯০	০.৩২	১.৪৮	০.৩৪	১০.১৫
৩	সার্ফেসিং (ওভারলে)	কিঃমিঃ	২০.০০	৪.১৫	২২.৩৬	২০.০০	৪.১০	১৬.৪১৬	১৮.৫৭	৩.৯৯	১৮.৪৫	০.১১	৩.২৮
৪	আরসিসি (RCC) সেতু নির্মাণ (১টি)	মিঃ	৬৫.৩০	৩.২৬	১৭.৫৬	৬৫.৩০	৩.২৯	১৩.১৭৩	৬৩.৩৯	৩.২৬	১৫.০৮	০.০৩	০.৯০
৫	আরসিসি (RCC) বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২টি)	মিঃ	১৭.০০	০.৫১	২.৭৫	২৫.০০	০.৬০	২.৪০২	২০.৫০	০.৪৯	২.২৭	০.১১	৩.২৮
৬	রক্ষাপ্রদ কাজ	বঃমিঃ	১৫২৫.০০	০.১৬	০.৮৬	৫৪৭.২০	০.১৫	০.৬০১	৫২৫.০০	০.১৩	০.৬০	০.০২২	০.৬০
৭	ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	২০০০.০০	০.১৯	১.০২	২০০০.০০	০.২৫	১.০০১	১৮৮০.৮৯	০.২৫	১.১৬	-	-
৮	সাইন, সিগন্যাল নির্মাণ	নম্বর	৪০.০০	০.০২	০.১১	৩০.০০	০.০৩	০.১২০	৩০.০০	০.০৩	০.১৪	-	-
৯	কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	নম্বর	২০.০০	০.০১	০.০৫	২০.০০	০.০১	০.০৪০	১৫.০০	০.০১	০.০৫	-	-
১০	বৃক্ষরোপণ	কিঃমিঃ	৫.০০	০.০২	০.১১	৩.৭৫	০.০১৫	০.০৬০	৩.৭৫	০.০১৫	০.০৭	-	-
১১	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	-	০.২০	১.০৮	-	০.৩০	১.২০১	থোক	০.৩০	১.৩৯	-	-
১২	জরিপ ও নক্সা	থোক	-	০.০৩		-	-	-	-	-	-	-	-
১৩	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	থোক	-	০.০৫		-	-	-	-	-	-	-	-
	মোট		-	১৮.৫৬			২৪.৯৮			২১.৬২		৩.৩৫০	

মূল ডিপিপিতে প্রকল্পটির ব্যয় ধরা হয়েছিল ১৮.৫৬ কোটি টাকা যা সংশোধিত ডিপিপিতে বৃদ্ধি করে ২৪.৯৮ কোটি টাকা করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে ২১.৬২ কোটি টাকা খরচ করা হয় এবং ৩.৩৬ কোটি টাকা

অব্যয়িত থেকে যায়। ডিপিপি অনুমোদনের পরে অঙ্গাভিত্তিক কাজের পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন শুরু হয়। এ কাজে কিছু সময় অতিবাহিত হয়ে যাওয়ার ফলে অনেক ক্ষেত্রে ব্যয় বৃদ্ধি পায়। নির্মাণকারীদের মাঝে প্রতিযোগীতামূলক দরপত্র আহ্বান করায় অনেক ক্ষেত্রে প্রাক্কলনের চেয়ে কম মূল্যে চুক্তি ও কাজ সম্পন্ন করা হয়।

মূল ডিপিপিতে ২৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১.৮৮ কোটি টাকা বরাদ্দ ধরা হয়েছিল অর্থাৎ প্রতি হেক্টরের মূল্য ধরা হয় ৭.৫২ লক্ষ টাকা। কিন্তু সংশোধিত ডিপিপিতে ১৫.৭৯৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৯.০৭ কোটি বরাদ্দ করা হয় অর্থাৎ প্রতি হেক্টর ভূমির মূল্য ৫৭.৪০ লক্ষ টাকা নির্ধারন করা হয়। প্রকৃত বাস্তবায়নের তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায় যে মাত্র ৬.৮০৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয় এবং তার বিপরীতে ৬.৫৩ কোটি টাকা খরচ হয় অর্থাৎ হেক্টর প্রতি ৯৫.৯০ টাকা খরচ হয় যা মূল ডিপিপির প্রায় ১৩ গুণ বেশি।

খ) **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত** বিভিন্ন **সমস্যা বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ।**

১. আর্থিক ও ভৌত কর্মসূচি

ডিপিপি বাস্তবায়ন সংক্রান্ত দলিলপত্র সংগ্রহ করা হয় কিন্তু পূর্ণাঙ্গ তথ্য উপাত্ত পাওয়া যায়নি। নিম্নোক্ত সারণি ৩.২ থেকে ৩.৪ এ আর্থিক বরাদ্দ সম্পর্কিত তথ্যাদি বর্ণনা করা হলো। তথ্যাদি পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ডিপিপি অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ যথাযথ ছিল।

সারণি ৩.২: মূল ও সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা (পিসিআর অনুসারে)

অর্থ বছর	মূল বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকায়)				সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকায়)			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	ভৌত লক্ষ্যমাত্রা	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	ভৌত লক্ষ্যমাত্রা
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০০৬-২০০৭	৯৯২.৫০	-	-	৫৩.৪৬%	-	-	-	-
২০০৭-২০০৮	৮৬৩.৭০	-	-	৪৬.৫৩%	-	-	-	-
২০০৮-২০০৯	-	-	-	-	১৬৪৩.৩০	১৬৪৩.৩০	-	৬৫.৭৯%
২০০৯-২০১০	-	-	-	-	৮৫৪.৫৫	৮৫৪.৫৫	-	৩৪.২১%
২০১০-২০১১	-	-	-	-	-	-	-	-
২০১১-২০১২	-	-	-	-	-	-	-	-
২০১২-২০১৩	-	-	-	-	-	-	-	-
	১৮৫৬.২০			১০০%	২৪৯৭.৮৫	২৪৯৭.৮৫		১০০%

সারণি ৩.৩: সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুসারে)

অর্থ বছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকায়)				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়)			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	ভৌত লক্ষ্যমাত্রা		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	ভৌত লক্ষ্যমাত্রা
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৬-২০০৭	৩০০	৩০০	-	১২.৩৭%	৩০০	৩০০	৩০০	-	১৩.৮৮%
২০০৭-২০০৮	১১০০	১১০০	-	৪৫.৩৬%	১১০০	১০২০.৬২	১০২০.৬২	-	৪৭.২২%
২০০৮-২০০৯	৩০০	৩০০	-	১২.৩৭%	৩০০	১৪৫.৯৫	১৪৫.৯৫	-	৬.৭৫%
২০০৯-২০১০	২৩৫	২৩৫	-	৯.৬৯%	২২৫	২৩৫	২৩৫	-	১০.৮৭%
২০১০-২০১১	৫০	৫০	-	২.০৬%	৫০	৪৯.৯৮	৪৯.৯৮	-	২.৩১%
২০১১-২০১২	৪০০	৪০০	-	১৬.৫০%	৩৭০	৩৭০	৩৭০	-	১৭.১২%
২০১২-২০১৩	৪০	৪০	-	১.৬৫%	৪০	৪০	৪০	-	১.৮৫%
	২৪২৫	২৪২৫		১০০%		২১৬১.৫৫			১০০%

প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে বলা যায় বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ লক্ষমাত্রা অনুযায়ী সঠিক ছিল।

সারণি ৩.৪: এডিপি বরাদ্দ পর্যালোচনা (লক্ষ টাকায়)।

অর্থ বছর	সংশোধিত বরাদ্দ	চাহিদার পরিমাণ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
২০০৬-২০০৭	৩০০	পাওয়া যায় নাই	৩০০	৩০০
২০০৭-২০০৮	১১০০	পাওয়া যায় নাই	১১০০	১০২০.৬২
২০০৮-২০০৯	৩০০	পাওয়া যায় নাই	৩০০	১৪৫.৯৫
২০০৯-২০১০	২৩৫	পাওয়া যায় নাই	২২৫	২৩৫
২০১০-২০১১	৫০	পাওয়া যায় নাই	৫০	৪৯.৯৮
২০১১-২০১২	৪০০	পাওয়া যায় নাই	৩৭০	৩৭০
২০১২-২০১৩	৪০	পাওয়া যায় নাই	৪০	৪০
সর্বমোট	২৪২৫		২৩৮৫	২১৬১.৫৫

সওজ অধিদপ্তরের বছরভিত্তিক চাহিদা ও এডিপি বরাদ্দের তুলনামূলক পর্যালোচনা করার লক্ষ্যে সারণি ৩.৪ অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহের চেষ্টা করা হয়েছে। কিন্তু সওজ অধিদপ্তর হতে চাহিদাপত্রের কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। এডিপি বরাদ্দ, টাকা অবমুক্তি ও ব্যয়ের তথ্য পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ২০০৭-২০০৮ ও ২০০৮-২০০৯ অর্থবছরে বরাদ্দ অনুযায়ী টাকা খরচ করা হয়নি।

২. ভূমি অধিগ্রহণঃ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বাঁক সরলীকরণ ও এপ্রোচ সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের লক্ষ্যে ১৫.৭৯৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৯০৬.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলন, ভূমির উচ্চমূল্য, মামলা সংক্রান্ত জটিলতার কারণে ৬.৮০৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬৫৩.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। অনুমানের উপর ভিত্তি করে মূল ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের পরিকল্পনা করা হয়েছিল। ডিজাইন সম্পন্নের পর ভূমি অধিগ্রহণ কম প্রয়োজন হয়। উন্নয়ন/নির্মাণের সময় ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়ে মামলা হওয়ায় কম জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এ বিষয়ে জানা যায়, ভূমি অধিগ্রহণকালীন সময়ে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণ কর্তৃক আদালতে মামলা দায়ের করা হলে বিষয়টি মীমাংসা হতে অতিরিক্ত সময় লেগে যায়। স্থানীয় জটিলতার প্রেক্ষিতে বাঁক সরলীকরণ বাবদ দুটি এলএ কেইস কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে বাদ দেয়া হয় । প্রকল্প সমাপ্ত হলেও ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি কর্তৃক একটি ক্ষতিপূরণ মামলা অদ্যাবধি মহামান্য হাইকোর্টে বিচারাধীন রয়েছে। মামলাটির বর্তমান অবস্থা সারণি ৩.৫ এ বর্ণনা করা হল।

সারণি ৩.৫: ক্ষতিপূরণ মামলার বর্তমান অবস্থা

বাদী ও বিবাদীর নাম	মামলার শ্রেণি	মামলার নং এবং যে আদালতে মামলা দায়ের করা হয়েছে	মামলাটি বর্তমানে যে আদালতে বিচারাধীন আছে	মামলার সর্বশেষ অবস্থা	সওজ কর্তৃক গৃহীত পদক্ষেপ	মামলার বিচার্জ বিষয়	মন্তব্য
মোঃ আবুল কাশেম পিতাঃ মৃত সোলেমান বেপারী গ্রামঃ ভাটিয়া উপজেলাঃ করিমগঞ্জ জেলাঃ কিশোরগঞ্জ বনাম জেলা প্রশাসক, কিশোরগঞ্জ ভূমি অধিগ্রহণ কর্মকর্তা, কিশোরগঞ্জ নির্বাহী প্রকৌঃ সওজ, কিশোরগঞ্জ	রীট পিটিশন	রীট পিটিসন নং-১৬০১১/২০১২ বিচারপতি জনাব নাইমা হায়দার এবং বিচারপতি জনাব মোহাম্মদ খুরশিদ আলম সরকার	হাইকোর্ট বিভাগ	জবাব প্রদান করা হয়েছে। সওজ এর শুনানী সমাপ্ত। জেলা প্রশাসক, কিশোরগঞ্জের শুনানী চলমান	তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রশাসন ও সংস্থাপন কর্তৃক আইনজীবী নিয়োগ করা হয়েছে এবং উক্ত মামলার সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র আইনজীবীকে প্রেরণ করা হয়েছে।	অধিগ্রহণকৃত ভূমির উপর স্থায়ী নিষেধাজ্ঞা প্রার্থনা	মামলা নিস্পত্তি না হওয়া পর্যন্ত Status-quo আদেশ বলবৎ।

৩. অঙ্গভিত্তিক বিচ্যুতি পর্যালোচনা

সারণি ৩.৬: মূল ও সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের বিচ্যুতি পর্যালোচনা।

অঙ্গসমূহের নাম	অনুমোদিত ডিপিপি			প্রথম সংশোধিত ডিপিপি			বিচ্যুতি			বিচ্যুতির কারণ
	পরিমাণ/ সংখ্যা	একক	মূল্য (লক্ষ টাকায়)	পরিমাণ/ সংখ্যা	একক	মূল্য (লক্ষ টাকায়)	পরিমাণ/সংখ্যা	একক	মূল্য (লক্ষ টাকায়)	
ভূমি অধিগ্রহণ	২৫	হেক্টর	১৮৭.৫০	১৫.৭৯৭	হেক্টর	৯০৬.৯২	-৯.২০৩	হেক্টর	৭১৯.৪২	প্রাক্কলন ত্রুটিপূর্ণ ছিল। সঠিক প্রাক্কলনের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ বিলম্বিত হওয়ায় ভূমির মূল্য কয়েক বছরে উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পায়। ত্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলন ও জমির উচ্চমূল্য বিবেচনা করে অধিগ্রহণের জন্য ভূমির পরিমাণ হ্রাস পায়
সড়কবাঁধে মাটির কাজ	১.৫২	লঃ ঘঃ মিঃ	১৫৫.০০	১.৭০০	লঃ ঘঃ মিঃ	১১০.০০	০.১৮০	লঃঘঃ মিঃ	-৪৫.০০	হিসাবকৃত দরের চেয়ে ঠিকাদার দ্বারা দাখিলকৃত দর কম হওয়ার কারণে পরিমাণ বাড়লেও মূল্য হ্রাস পেয়েছে
হার্ডশোল্ডার নির্মাণ	২০.০০	কিঃ মিঃ	৪৩৮.৫০	২০.০০০	কিঃ মিঃ	৪১০.০০	০.০০০	কিঃ মিঃ	-২৮.০০	হিসাবকৃত দরের চেয়ে ঠিকাদার দ্বারা দাখিলকৃত দর কম হওয়ার কারণে পরিমাণ অপরিবর্তিত থাকলেও মূল্য হ্রাস পেয়েছে
বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ	১০.০০	কিঃ মি	১৫৩.৩০	৮.৫০০	কিঃ মিঃ	১৩০.০০	-১.৫০০	কিঃ মিঃ	-২৩.৩০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই হ্রাস পেয়েছে
নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	১.০০	কিঃ মিঃ	৬২.১০	১.০৭০	কিঃ মিঃ	৬৬.৫০	০.০৭০	কিঃ মিঃ	৪.৪০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই বৃদ্ধি পেয়েছে
সার্ফেসিং	২০.০০	কিঃ মিঃ	৪১৫.০০	২০.০০০	কিঃ মিঃ	৪১০.০০	০.০০০	কিঃ মিঃ	-৫.০০	ঠিকাদার দ্বারা দাখিলকৃত দর অনুযায়ী পরিমাণ অপরিবর্তিত থাকলেও মূল্য হ্রাস পেয়েছে
আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ	৬৫.২৭	মিঃ	৩২৬.৩০	৬৫.২৭০	মিঃ	৩২৮.৯৩	০.০০০	মিঃ	২.৬৩	ঠিকাদার দ্বারা দাখিলকৃত দর অনুযায়ী পরিমাণ অপরিবর্তিত থাকলেও মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে
আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	১৭.০০	মিঃ	৫১.০০	২৫.০০০	মিঃ	৬০.০০	৮.০০০	মিঃ	২.৬৩	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই বৃদ্ধি পেয়েছে
রক্ষাপ্রদ কাজ	১৫২৫.০	বঃ মিঃ	১৬.০০	৫৫৭.২৪	বঃ মিঃ	১৫.০০	-৯৬৭.৭৬০	বঃমিঃ	-১.০০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই হ্রাস পেয়েছে
ড্রেন নির্মাণ	২০০০.০	মিঃ	১৮.৫০	২০০০.০	মিঃ	২৫.০০	০.০০০	মিঃ	৬.৫০	২০০৮ সালের রেট সিডিউল অনুযায়ী পরিমাণ অপরিবর্তিত থাকলেও মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে
সাইন এবং সিগন্যাল স্থাপন	৪০.০০	সংখ্যা	২.০০	৩০.০০	সংখ্যা	৩.০০	-১০.০০০	সংখ্যা	১.০০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ কমেছে কিন্তু মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে
কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	২০.০০	সংখ্যা	১.০০	২০.০০	সংখ্যা	১.০০	০.০০	সংখ্যা	০.০০	পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই অপরিবর্তিত
বৃক্ষরোপণ	৫.০০	কিঃ মিঃ	২.০০	৩.৭৫	কিঃ মিঃ	১.৫০	-১.২৫০	কিঃ মিঃ	-০.৫০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং মূল্য দুটোই কমেছে
রক্ষনাবেক্ষণ	০.০০	থোক	২০.০০	০.০০০	থোক	৩০.০০	০.০০০	থোক	১০.০০	বাস্তবতার প্রয়োজনে মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে
জরিপ ও নক্সা	০.০০	থোক	৩.০০	০.০০০	থোক	০.০০০	০.০০০	থোক	-৩.০০	আরএইচডির নিজস্ব জনবল দ্বারা এ কাজ করা হয় তাই প্রয়োজন নেই
প্রাইস কন্টিনজেন্সি	০.০০	থোক	৫.০০	০.০৮০	০.০০	০.০০	০.০৮০	০.০০	-৫.০০	সংশোধিত ডিপিপিতে বাস্তব পরিমাণ ও মূল্য প্রদান করা হয়েছে
সর্বমোট			১৮৫৬.২০			২৪৯৭.৮৫			৬৪২.১৫	

মূল ডিপিপি অনুমোদনের পরে প্রকল্পের কর্মকান্ড শুরু হয়। প্রকল্পের ডিপিপি অনুমোদনের পূর্বে প্রাক্কলন ছিল অনুমান ভিত্তিক। কিন্তু প্রকল্পের কর্মকান্ড শুরু হওয়ার পরে বাস্তব প্রাক্কলনে বিচ্যুতি দেখা যায়। সময় অতিবাহিত হয়ে যাওয়ার জন্য প্রকল্পের নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি পায় ফলশ্রুতিতে প্রাক্কলন পরিবর্তিত হয়।

সারণি ৩.৭: সংশোধিত ডিপিপি ও বাস্তবায়িত কাজের বিচ্যুতি পর্যালোচনা।

অঙ্গসমূহের নাম	প্রথম সংশোধিত ডিপিপি			বাস্তবায়িত			বিচ্যুতি			বিচ্যুতির কারণ
	পরিমাণ/ সংখ্যা	একক	মূল্য	পরিমাণ/ সংখ্যা	একক	মূল্য	পরিমাণ/ সংখ্যা	একক	মূল্য	
ভূমি অধিগ্রহণ	১৫.৭৯৭	হেক্টর	৯০৬.৯২	৬.৮০৯	হেক্টর	৬৫৩.২৬	-৮.৯৮৮	হেক্টর	-২৫৩.৬৬	প্রাক্কলন ত্রুটিপূর্ণ ছিল। ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত মামলার জন্য পরিমাণ হ্রাস পায় এবং সময় বৃদ্ধি পায়। প্রাক্কলনের তুলনায় ব্যয় কম হলেও ভূমির দর বৃদ্ধি পায়
সড়কবাঁধে মাটির কাজ	১.৭০০	লঃ ঘঃ মিঃ	১১০.০০	১.১৮৫	লঃ ঘঃ মিঃ	১১০.০০	-০.৫১৫	লঃঘঃ মিঃ	০.০০	ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলনের জন্য পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে কিন্তু ব্যয়ের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি হয়নি
হার্ডশোল্ডার নির্মাণ	২০.০০০	কিঃ মিঃ	৪১০.০০	১৯.১২	কিঃ মিঃ	৪১০.০০	-০.৮৮	কিঃমিঃ	০.০০	ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলনের জন্য পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে কিন্তু কিন্তু ব্যয়ের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি হয়নি
বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ	৮.৫০০	কিঃ মি	১৩০.০০	৭.১৮	কিঃ মিঃ	১১০.১৬	-১.৩২	কিঃমিঃ	-১৯.৮৪	ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলনের জন্য পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	১.০৭০	কিঃ মিঃ	৬৬.৫০	০.৯০	কিঃ মিঃ	৩২.০০	-০.১৭	কিঃমিঃ	-৩৪.৫০	ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলনের জন্য পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
সার্ফেসিং	২০.০০০	কিঃ মিঃ	৪১০.০০	১৮.৫৭	কিঃ মিঃ	৩৯৮.৭৬	-১.৪৩	কিঃমিঃ	-১১.২৪	ক্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলনের জন্য পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ	৬৫.২৭০	মিঃ	৩২৮.৯৩	৬৩.৩৯	মিঃ	৩২৫.৫২	-১.৮৮	মিঃ	-৩.৪১	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	২৫.০০	মিঃ	৬০.০০	২০.৫০	মিঃ	৪৮.৫০	-৪.৫০	মিঃ	-১১.৫০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
রক্ষাপ্রদ কাজ	৫৫৭.২৪	বঃ মিঃ	১৫.০০	৫২৫.০০	বঃ মিঃ	১২.৮৫	-৩২.২৪	বঃমিঃ	-২.১৫	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ এবং ব্যয় দুটোই হ্রাস পেয়েছে
ড্রেন নির্মাণ	২০০০.০০০	মিঃ	২৫.০০	১৮৮০.৮৯	মিঃ	২৫.০০	-১১৯.১১	মিঃ	০.০০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে কিন্তু ব্যয়ের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি হয়নি
সাইন এবং সিগন্যাল স্থাপন	৩০.০০	সংখ্যা	৩.০০	৩০	সংখ্যা	৩.০০	০.০০	সংখ্যা	০.০০	কোন বিচ্যুতি হয়নি
কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	২০.০০	সংখ্যা	১.০০	১৫	সংখ্যা	১.০০	-৫.০০	সংখ্যা	০.০০	বাস্তবতার প্রয়োজনে পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে কিন্তু ব্যয়ের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি হয়নি।
বৃক্ষরোপণ	৩.৭৫	কিঃ মিঃ	১.৫০	৩.৭৫	কিঃ মিঃ	১.৫০	০.০০	কিঃমিঃ	০.০০	কোন বিচ্যুতি হয়নি
রক্ষনাবেক্ষণ	-	থোক	৩০.০০	-	থোক	৩০.০০	-	থোক	০.০০	কোন বিচ্যুতি হয়নি
সর্বমোট			২৪৯৭.৮৫			২১৬১.৫৫			-৩৩৬.৩০	

৪. প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের ৮ বছরে সওজ এর ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পদে কর্মরত মোট ২০ জন খন্ডকালিন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালকবৃন্দের তালিকা **সংযুক্তি ১১** তে দেয়া হয়েছে।

ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণঃ

সওজ এর ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী খন্ডকালীন হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। সওজ এর ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রকৌশলী পদে ঘনঘন কর্মকর্তা বদলির কারণে প্রকল্প পরিচালক পদেও ঘনঘন কর্মকর্তা পরিবর্তন হয়েছে।

৫. সময় বর্ধিতকরণের কারণঃ

প্রকল্পের পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন ডিপিপি অনুমোদনের পরে শুরু হওয়ায় প্রকল্পের প্রাক্কলন ও বাস্তবায়নের সময় নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণ একটি সময় সাপেক্ষ বিষয়। প্রকল্পটি ২০০৬ থেকে ২০০৮ পর্যন্ত দুই বছর মেয়াদে বাস্তবায়ন করার কথা থাকলেও প্রকল্পের কাজ শুরু করতেই বিলম্ব হয়, এ পর্যায়ে ২০০৬ থেকে ২০০৯ পর্যন্ত একবার সময় বর্ধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক প্রাক্কলন বিচ্যুতির কারণে ২০০৬ থেকে ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ডিপিপি সংশোধন করা হয়। প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণ নিয়ে জটিলতা তৈরি হওয়ায় আরো ৪ মেয়াদে সময় বর্ধিতকরণ করা হয়। বিস্তারিত সারণি ১.৩ ও ১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

অধ্যায় - চতুর্থ

প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহ পর্যালোচনা

ক) গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

খ) পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ

সারণি ৪.১: পিসিআর এ বর্ণিত (২ কোটি টাকার বেশি) প্যাকেজসমূহের পর্যালোচনা

(কোটি টাকায়)

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	দরপত্রের মূল্য			দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়া				কার্য, সেবার সমাপ্তির তারিখ	
		পিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	প্রকৃত	আহ্বানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ	দরপত্র উন্মুক্তের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৫	৬		৬	৭	৮
১	২০০৭-২০০৮ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ এবং ১২, ১৩ ও ১৪ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	১.৩০	২.৫৪	২.৪৭	২০.০৯.০৭	২৫.১০.০৭	২৫.১০.০৭	০৩.০১.২০০৮	০১.০৭.২০০৮	৩০.০৬.২০১৩
২	২০০৭-২০০৮ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ এবং ১৫, ১৬ ও ১৭ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	১.৬২৫	২.৪৪	১.৫৭	২০.০৯.০৭	২৫.১০.০৭	২৫.১০.০৭	০৩.০১.২০০৮	০১.০৭.২০০৮	২৪.০৯.২০০৮
৩	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ	২.০৩৭৮	২.২৫	২.২১	১৬.০২.০৭	১২.০৩.০৭	১২.০৩.০৭	২০.০৫.২০০৭	১৭.১০.২০০৭	১৯.০৫.২০০৮
৪	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-	২.৫১২৪	২.৫২	২.৩৭	১৬.০২.০৭	১২.০৩.০৭	১২.০৩.০৭	২০.০৫.২০০৭	১৭.১০.২০০৭	১৮.০২.২০০৮

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	দরপত্রের মূল্য			দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়া				কার্য, সেবার সমাপ্তির তারিখ	
		পিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	প্রকৃত	আহ্বানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ	দরপত্র উন্মুক্তের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	প্রকৃত
	করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ									
৫	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ	২.৫৪	২.৫২	-	-	-	-	২০.০৫.২০০৭	১৭.১০.২০০৭	১৮.০২.২০০৮
৬	কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৬ তম কিঃমি এ নরসুন্দা নদীর ওপর ৬৫.২৭ মিঃ আরসিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ, সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ, ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	৩.২৮৯	৩.৩৪	৩.২৯	১৯.০৫.০৫	২২.০৬.০৫	২২.০৬.০৫	১৪.১২.২০০৫	১৪.১২.২০০৭	১৪.১২.২০০৭

সারণি ৪.২: সড়ক ও জনপথ হতে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে ক্রয় প্রক্রিয়া পর্যালোচনা

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	দরপত্রের মূল্য			দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়া				কার্য, সেবার সমাপ্তির তারিখ	
		পিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	প্রকৃত	আহ্বানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ	দরপত্র উন্মুক্তের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	২০০৫-২০০৬ কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অন্তর্গত “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ)” সড়কের ৪, ১০, ১৩ এবং ১৪তম কিলোমিটারে মাটির কাজ		৪.৯৭	৪.৯৬	-	-	-	-	২৬.০১.২০০৬	-
২	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১, ২, ১২ এবং ১৪ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃনির্মাণ, সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ এবং কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন		৩৭.৬৬	৩৩.৩৮	-	-	-	-	১২.০৮.২০০৯	২০.০৮.২০১০
৩	২০০৯-২০১০ অর্থ বছরে		১১.৩২	১১.০১	-	-	-	-	৩১.০৩.২০১০	০১.০২.২০১০

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	দরপত্রের মূল্য			দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়া				কার্য, সেবার সমাপ্তির তারিখ	
		পিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	প্রকৃত	আহ্বানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ	দরপত্র উন্মুক্তের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	প্রকৃত
	কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১, ২, ৩, ৪, ৬, ৭, ৮, ৯, ১০ এবং ১১ তম কিঃমিঃ এ মাটির কাজ ও সীল কোট									
৪	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিভিন্ন কিলোমিটারের সিসি ব্লক পুনঃস্থাপন এবং মাটির কাজ		৯.৬৩	৯.৬২	-	-	-	-	২৩.১০.২০০৯	১০.০৮.২০০৯
৫	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিভিন্ন কিলোমিটারের সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন		১.৯৬	১.৯৬	-	-	-	-	০৫.০৭.২০০৯	৩০.০৬.২০০৯
৬	২০০৭-২০০৮ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৮, ১৯, এবং ২০ তম কিলোমিটারে বিদ্যমান সড়ক মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ এবং মাটির কাজ	২.০৪	১৬২.৪৬	১৬১.৮৯	৩০.১২.০৭	৩১.১২.০৭	৩১.১২.০৭	০৭.০২.০৮	১৩.০৯.২০০৮	০৪.০২.২০০৯
৭	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৮ এবং ১৯ তম কিলোমিটারে কার্পেটিং এবং সীল কোট দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তার প্যাচিং		২.৯৮	২.৯৮	-	-	-	-	০৪.০৭.২০০৭	২৫.০৬.২০০৭
৮	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৭ এবং ১৮ তম কিলোমিটারে মাটির কাজ		৩.৬৮	৩.৬৮	-	-	-	-	২০.০১.২০০৭	১৫.০৬.২০০৭
৯	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে		৪.১৫	৪.১৩	-	-	-	-	২৬.১১.২০০৬	২৫.১১.২০০৬

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	দরপত্রের মূল্য			দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়া				কার্য, সেবার সমাপ্তির তারিখ	
		পিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	প্রকৃত	আহ্বানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ	দরপত্র উন্মুক্তের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	প্রকৃত
	কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ৮, ৯ এবং ১৬ তম কিলোমিটারে মাটির কাজ									
১০	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ৪ এবং ৭ তম কিলোমিটারে বৃক্ষরোপণ		১.৪২	১.৪২	-	-	-	-	২৭.১০.২০০৬	-

সওজ অধিদপ্তরে ক্রয় সংক্রান্ত যাবতীয় তথ্য ও দলিলপত্র প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর কর্তৃক সংরক্ষণ করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত দলিলপত্র ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর দপ্তরে সংরক্ষিত ছিল। মাননীয় হাইকোর্টের আদেশে ঢাকার রমনাস্থ সড়ক ভবন জুন ২০১২ সালে ছেড়ে দিতে হয়। তখন সমস্ত দলিলপত্র তড়িঘড়ি করে বিভিন্ন গোডাউন ও অরক্ষিত জায়গায় স্থানান্তর করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ময়মনসিংহ জোনে স্থানান্তরিত হয়। তথ্যাদি সংগ্রহের যাবতীয় চেষ্টা করা হলেও সম্পূর্ণ তথ্য পাওয়া যায়নি। প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণ ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় জানা যায় যে অতিরিক্ত সময়ের জন্য দরপত্রগুলোর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছিল।

সারণি ৪.৩: দরপত্র প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণকারী এবং জয়ী প্রতিষ্ঠানের বিবরণ

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	জয়ী প্রতিষ্ঠানের নাম	দরপত্র প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণকারী প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা
১	২	৩	৪
১	২০০৭-২০০৮ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ এবং ১২, ১৩ ও ১৪ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	শামীম এন্টারপ্রাইজ প্রাইভেট লিমিটেড	প্রাপ্ত =৬ বাতিল =৪ বৈধ =২
২	২০০৭-২০০৮ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ এবং ১৫, ১৬ ও ১৭ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	শামীম এন্টারপ্রাইজ প্রাইভেট লিমিটেড	প্রাপ্ত =৬ বাতিল =৩ বৈধ =৩
৩	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ	শামীম এন্টারপ্রাইজ প্রাইভেট লিমিটেড	প্রাপ্ত =২ বাতিল =০ বৈধ =২
৪	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ	শামীম এন্টারপ্রাইজ প্রাইভেট লিমিটেড	প্রাপ্ত =২ বাতিল =০ বৈধ =২
৫	২০০৬-২০০৭ বছরের কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, মাটির কাজ	পাওয়া যায় নাই	প্রাপ্ত =২ বাতিল =০ বৈধ =২
৬	কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৬ তম কিঃমি এ নরসুন্দা নদীর ওপর ৬৫.২৭ মিঃ আরসিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ, সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ, ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন	মেসার্স শাহীল এন্টারপ্রাইজ	প্রাপ্ত =৩ বাতিল =১ বৈধ =২
৭	২০০৫-২০০৬ কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অন্তর্গত “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন	বাব আমানত	-

ক্রঃ নং	দরপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত বিবরণী	জয়ী প্রতিষ্ঠানের নাম	দরপত্র প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণকারী প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা
	(কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ)" সড়কের ৪, ১০, ১৩ এবং ১৪তম কিলোমিটারে মাটির কাজ	এসোসিয়েটস	
৮	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১, ২, ১২ এবং ১৪ তম কিঃমিঃ এ আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃনির্মাণ, সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ এবং কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন	ব্রাটার্স কমার্সিয়াল এজেন্সি	-
৯	২০০৯-২০১০ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১, ২, ৩, ৪, ৬, ৭, ৮, ৯, ১০ এবং ১১ তম কিঃমিঃ এ মাটির কাজ ও সীল কোট	মেসার্স ভাওয়াল কন্সট্রাকসন	-
১০	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিভিন্ন কিলোমিটারের সিসি ব্লক পুনঃস্থাপন এবং মাটির কাজ	মেসার্স মুশফিকুর রহিম কাঞ্চন,	-
১১	২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার বিভিন্ন কিলোমিটারের সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন	মেসার্স শামা ট্রেডার্স	-
১২	২০০৭-২০০৮ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৮, ১৯, এবং ২০ তম কিলোমিটারে বিদ্যমান সড়ক মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ এবং মাটির কাজ	ওরিয়েন্ট ট্রেডিং এবং বিল্ডার্স লিমিটেড	প্রাপ্ত =৩ বাতিল =০ বৈধ =৩
১৩	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৮ এবং ১৯ তম কিলোমিটারে কার্পেটিং এবং সীল কোট দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তার প্যাচিং	মোঃ আবু সাদেক	-
১৪	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ১৭ এবং ১৮ তম কিলোমিটারে মাটির কাজ	মোঃ রোকন উদ্দিন	-
১৫	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ৮, ৯ এবং ১৬ তম কিলোমিটারে মাটির কাজ	মেসার্স ইসলাম প্রকৌশল সংস্থান	-
১৬	২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে কিশোরগঞ্জ রোড ডিভিসনের অন্তর্গত কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) রাস্তার ৪ এবং ৭ তম কিলোমিটারে বৃক্ষরোপণ	মোঃ ইদ্রিস আলী	-

অধ্যায় - পঞ্চম

প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা

ক) প্রকল্পের উদ্দেশ্যের অর্জন পর্যালোচনাঃ

সারণি ৫.১: প্রকল্পের উদ্দেশ্যের অর্জন পর্যালোচনা।

ক্রঃ নং	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্যের অর্জন
ক)	রাস্তাটিকে জেলা রাস্তায় উন্নীতকরণ (ডিজাইন টাইপ-৫)	প্রকল্পভুক্ত রাস্তাটিকে জেলা রাস্তায় (ডিজাইন টাইপ ৫) উন্নীতকরণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২০ কিঃমিঃ সড়ক ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৮.৫০ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতীকরণ, ২০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, ১ টি ৬৫.২৭ মিটার দীর্ঘ সেতু ও ২টি কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটি উন্নতর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।
খ)	ভাল সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা	পূর্বে রাস্তাটি ভাঙ্গা ছিল এবং যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন হতো। রাস্তাটির প্রশস্ততা প্রয়োজনের তুলনায় কম ছিল। বিভিন্ন চেইনেজে কালভার্ট ও সাকুয়া ব্রীজের নির্মাণ আবশ্যক ছিল। রাস্তা পরিদর্শন, পর্যবেক্ষণ, Quantitative ও Qualitative জরিপের তথ্য বিশ্লেষণে সুস্পস্টভাবে বলা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।
গ)	নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা	নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের নিমিত্তে সড়কটিকে যথাসম্ভব সরলীকরণ করা ও নিরাপত্তার জন্য সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করার পরিকল্পনা ছিল। প্রকল্পের আওতায় সর্বমোট ৩০টি সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপনের পরিকল্পনা ছিল। মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে ৩০টি নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়েছে। তবে কিছু কিছু স্থানে আরো কিছু নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা প্রয়োজন। সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচে ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব না হওয়ায় রাস্তাটিকে প্রয়োজনীয় প্রশস্ত করা সম্ভব হয়নি যা নিরাপদ সড়ক যোগাযোগের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ। ব্রীজটির এপ্রোচে বাঁক থাকলেও কোন নিরাপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা হয়নি। প্রয়োজন সংখ্যক রোড মাকিং নেই সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে যানবাহনের

		চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু চালকদের অসাবধানতা এবং ট্রাফিক আইন না মানায় দুর্ঘটনার হার বৃদ্ধি পেয়েছে বলে প্রকল্প এলাকার সর্বসাধারণ মতামত দিয়েছেন।
ঘ)	রাস্তাটি দিয়ে ভ্রমণের এবং পরিবহণের সময় কমানো	মাঠ পর্যায়ের জরিপের তথ্য মতে সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে ভ্রমণ এবং পরিবহণে সময় কম লাগে। সুবিধাভোগী জনগণের জেলা শহরে যেতে পূর্বে গড়ে ০.৫৬ ঘন্টা সময় লাগত। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর গড়ে ০.২৭ ঘন্টা সময় লাগে যা পূর্বের তুলনায় প্রায় অর্ধেক।
ঙ)	পারিপার্শ্বিক এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতিকরণ	প্রকল্পটির বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে বিশেষভাবে হাওড় অঞ্চলের জনগণ তাদের উৎপাদিত শস্যাদি ও মাছ বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন। জনগণের গড় আয় বেড়েছে (পূর্বের ৯৬০৪ টাকা, পরের ১৩৬৬১ টাকা) উন্নত সড়ক যোগাযোগের জন্য জননিরাপত্তা বেড়েছে এবং যোগাযোগ ও পরিবহণের সময় (পূর্বের ০.৫৬, পরের ০.২৭) ও খরচ (গড়ে ১৫%) কমেছে। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসারণের জন্য এলাকার মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টির ফলে বেকারত্বের হার হ্রাস পেয়েছে। প্রকল্প এলাকার মানুষের বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের মানুষের চিকিৎসাসেবা প্রাপ্তি অনেক সহজ হয়েছে। পূর্বের তুলনায় অনেক সহজে, কম খরচে এবং দ্রুত রোগীকে চিকিৎসাসেবা কেন্দ্রে নিয়ে যাওয়া সম্ভব হচ্ছে। শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ২০-৩০% এবং মেয়েদের উপস্থিতির পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০-৪০% বৃদ্ধি পেয়েছে।

অধ্যায় - ষষ্ঠ

SWOT পর্যালোচনা

প্রকল্পের সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্প মূল্যায়ন কর্মপরিকল্পনায় যে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ এবং বিশ্লেষণের প্রস্তাব করা হয়েছে সে সকল তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ পূর্বক বিশ্লেষণ করে প্রকল্পটির সবল ও দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ সনাক্তকরত: ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের জন্য যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।

ক) প্রকল্পের সবল দিকসমূহ (Strengths):

(১) প্রকল্পের প্রয়োজন অনুযায়ী জনবল নিয়োগ করা হয়েছিল;

(২) প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামো ডিজাইন মোতাবেক নির্মাণ করা হয়েছিল;

(৩) প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান এবং যথাসময়ে অর্থছাড় দেয়া হয়েছিল;

(৪) প্রকল্পের কার্যক্রম সুনির্দিষ্টভাবে সনাক্ত করা গেছে;

(৫) বছর ভিত্তিক খাতওয়ারী বাজেট চাহিদা ও বরাদ্দ প্রয়োজন মাফিক ছিল;

(৬) বাৎসরিক কর্ম পরিকল্পনা প্রস্তুত ও বাস্তবায়ন করা হয়েছিল;

(৭) নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের পূর্ব অভিজ্ঞতা, কার্যক্ষমতা ও আর্থিক সামর্থ্য ছিল;

(৮) মান সম্পন্ন নির্মাণ সামগ্রী সরবরাহ করা হয়েছিল;

(৯) সুফলভোগীদের সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল; এবং

(১০) প্রকল্পের অধিকাংশ ক্ষেত্রেই প্রয়োজনীয় ভূমি পাওয়া গিয়েছিল।

খ) প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weeknesses):

(১) খন্ডকালীন/অতিরিক্ত দায়িত্বে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছিল (৮ বছরে ২০ জন);

(২) প্রকল্পের কার্যক্রম ডিপিপিতে বর্ণিত সময়ে শুরু করা সম্ভব হয়নি;

(৩) ডিপিপি অনুমোদনের পরে প্রকল্পের প্রাথমিক পরিকল্পনা ও কার্যক্রম শুরু করা হয়েছিল, ফলশ্রুতিতে প্রাক্কলন বাস্তবভিত্তিক ছিল না; এবং

(৪) প্রকল্পের প্লান ও ডিজাইন ডিপিপি অনুমোদনের পরে শুরু করায় সময়মত ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি।

(৫) হার্ডশোল্ডারের ডিপ্রেসনের কারণে ভবিষ্যতে রাস্তাটির কিনারা ভেঙ্গে রাস্তার ক্ষতি সাধন করতে পারে।

গ) প্রকল্পের সুযোগসমূহ (Opportunities):

(১) প্রকল্প এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হয়েছে;

(২) প্রকল্পের প্রয়োজনীয় মালামাল স্থানীয়ভাবে সংগ্রহ করা হয়েছিল;

(৩)স্থানীয় জনগণকে প্রকল্পে দক্ষ ও অদক্ষ জনবল হিসাবে নিয়োগ করা হয়েছিল;

(৪) সুফলভোগীদের স্বপ্রণোদিত সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল;

(৫) বাণিজ্যিক এলাকার (Growth/Trade Center) যোগাযোগ ও উৎপাদিত পণ্যের উপযুক্ত মূল্য প্রাপ্তির সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে; এবং

(৬) বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

ঘ) প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats):

(১) প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত একটি মামলা (রীট পিটিশন) চলমান থাকায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি;

(২) রাস্তাটিতে পর্যাপ্ত পরিমাণ রোড মার্কিং, সাইন না থাকায় সড়ক দুর্ঘটনার কারণে জনগণের চলাচলে ঝুঁকি বাড়ার সম্ভাবনা বিদ্যমান;

(৩) পর্যাপ্ত কালভার্ট নির্মাণ না হওয়ার ফলে রাস্তার দুই পাশে প্রয়োজনীয় পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা নেই, ফলে সড়কবাঁধের ক্ষতির সম্ভাবনা আছে; এবং

(৪) সড়কটিতে ওভারলোড কন্ট্রোলার নেই, ফলে ডিজাইনের চেয়ে অতিরিক্ত ওজনের গাড়ি চলাচল করার জন্য রাস্তাটির ক্ষতির সম্ভাবনা বিদ্যমান।

অধ্যায় - সপ্তম
প্রকল্পের আর্থ সামাজিক অবস্থা ও ভৌত অবকাঠামোর মূল্যায়ন

ভূমিকাঃ

প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করার জন্য প্রকল্প এলাকা হতে Quantitative এবং Qualitative এ দুই ধরনের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ, চালক, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, মহিলা প্রতিনিধি, স্থানীয় জনগণের উপস্থিতিতে একটি স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে।

ক) Quantitative তথ্য ও উপাত্তের বিশ্লেষণ

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

জরীপ কাজে সুবিধাভোগী গ্রুপের ৪০৫ জন ও কন্ট্রোল গ্রুপের ২১২ জন, মোট ৬১৭ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

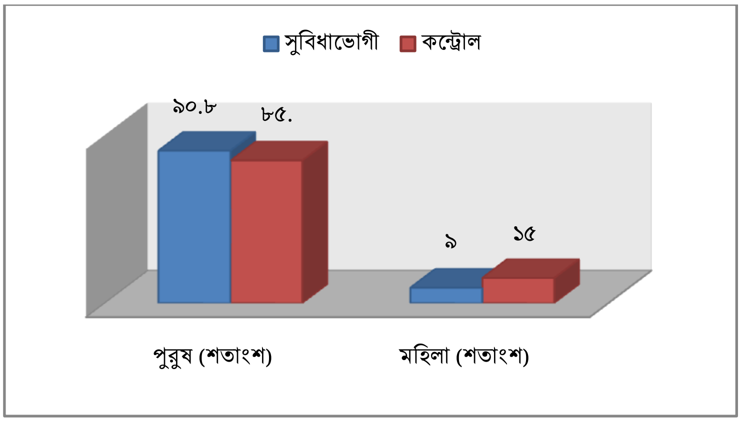
চিত্র ৭.১: মাঠ পর্যায়ে জরিপ পরিচালনা

মাঠ পর্যায়ে জরীপ কাজের ফলাফলঃ

মাঠ পর্যায়ে চালানো জরীপ কাজের উপর ভিত্তি করে নিম্নোক্ত ফলাফল পর্যবেক্ষণ করা যায়।

১. উত্তরদাতা পুরুষ/মহিলাঃ

সুবিধাভোগী গ্রুপের সাক্ষাৎকারদাতাগণের মধ্যে ৯০.৮% পুরুষ ও ৯.২% মহিলা। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল গ্রুপের সাক্ষাৎকারদাতাগণের মধ্যে ৮৫.০% পুরুষ ও ১৫.০% মহিলা।



চিত্র ৭.২: সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের পুরুষ এবং মহিলার আনুপাতিক হার।

২. পেশাঃ

উত্তরদাতাদের অধিক সংখ্যক কৃষক (সুবিধাভোগী গ্রুপ ৩২.১%, কন্ট্রোল গ্রুপ ৩৩.০২%) ও মজুর (সুবিধাভোগী ২৯.৯%, কন্ট্রোল গ্রুপ ৩০.১৯%) । উত্তরদাতাদের একটি বড় অংশ চাকুরিজীবী (সুবিধাভোগী ১৯%, কন্ট্রোল গ্রুপ ১৮.৮৭%) । সুবিধাভোগীদের বর্তমান ও পূর্বের পেশার বিশদ বর্ণনা পর্যালোচনায় পেশা পরিবর্তনের তেমন কোন পার্থক্য লক্ষ্য করা যায় না। বিস্তারিত সংযুক্তি ১, ১ক এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

৩. শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ

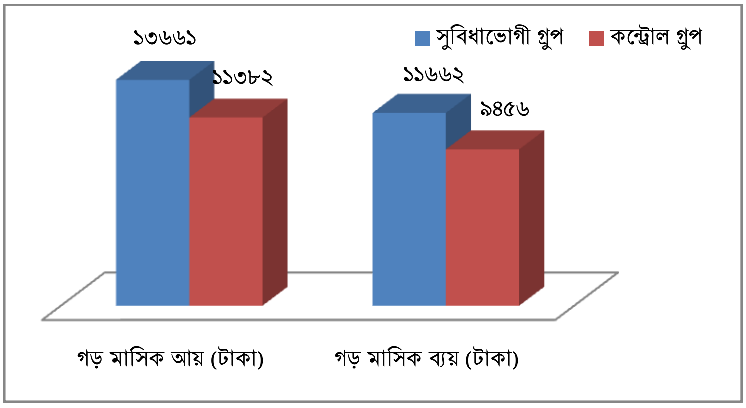
উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায় সুবিধাভোগী গ্রুপের জনগণ কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণের চেয়ে শিক্ষায় অগ্রসরমান। উদাহরণস্বরূপ বলা যেতে পারে ১১.৪% সুবিধাভোগী এসএসসি পাশ, পক্ষান্তরে, ৯.৫% কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতা এসএসসি পাশ। বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

সারণি ৭.১: সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের শিক্ষাগত যোগ্যতার তুলনামূলক পর্যালোচনা

শিক্ষাগত যোগ্যতা	সুবিধাভোগী (শতাংশ)	কন্ট্রোল (শতাংশ)
শুধু স্বাক্ষর করতে পারে	১৮.৩	২৬.৪
শ্রেণি-১ হতে ৫ শ্রেণি	৩১.১	২৮.৮
শ্রেণি-৬ হতে ১০ শ্রেণি	২৮.৯	২৪.১
এসএসসি	১১.৪	৯.৫
এইচএসসি	৭.৭	৬.৬
বিএ	১.৫	২.৮
এমএ	১	১.৯
বিবিএ	০.২	০

৪. মাসিক আয়ঃ

সুবিধাভোগী গ্রুপের গড় মাসিক আয় সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পরে পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। সুবিধাভোগী গ্রুপের প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বের গড় মাসিক আয় ছিল ৯,৬০৪ টাকা, বর্তমান গড় মাসিক আয় ১৩,৬৬১ টাকা। কন্ট্রোল গ্রুপের বর্তমান গড় মাসিক আয় ১১,৩৮২ টাকা। বিশ্লেষণে বলা যায় যে সুবিধাভোগী গ্রুপের জনগণ তুলনামূলকভাবে বেশী আয় করেন। চিত্র ৭.৩ এর মাধ্যমে তুলনামূলক বিশ্লেষণ দেখানো হয়েছে।



চিত্র ৭.৩: সুবিধাভোগী এবং কন্ট্রোল গ্রুপের গড় মাসিক আয় ও ব্যয়।

৫. ভূমি অধিগ্রহণঃ

মোট ৪০৫ জন উত্তরদাতাগণের মধ্যে ১৮ জনের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে ১৬ জন বলেছেন তারা তাদের ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন, কিন্তু বাকী ২ জন পাননি।

৬. বাড়ী থেকে সড়কের দূরত্ব ও সময়ঃ

সারণি ৭.২: নির্মিত সড়কটি হতে সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের বাড়ীর দূরত্ব

দূরত্ব (কিলোমিটার)	সুবিধাভোগী গ্রুপ	কন্ট্রোল গ্রুপ
গড়	০.৭০	২.২৩
সর্বোচ্চ	৪.২	৫.৭০
সর্বনিম্ন	০.৬১	০.৭২
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	০.৫৫	০.৪৭

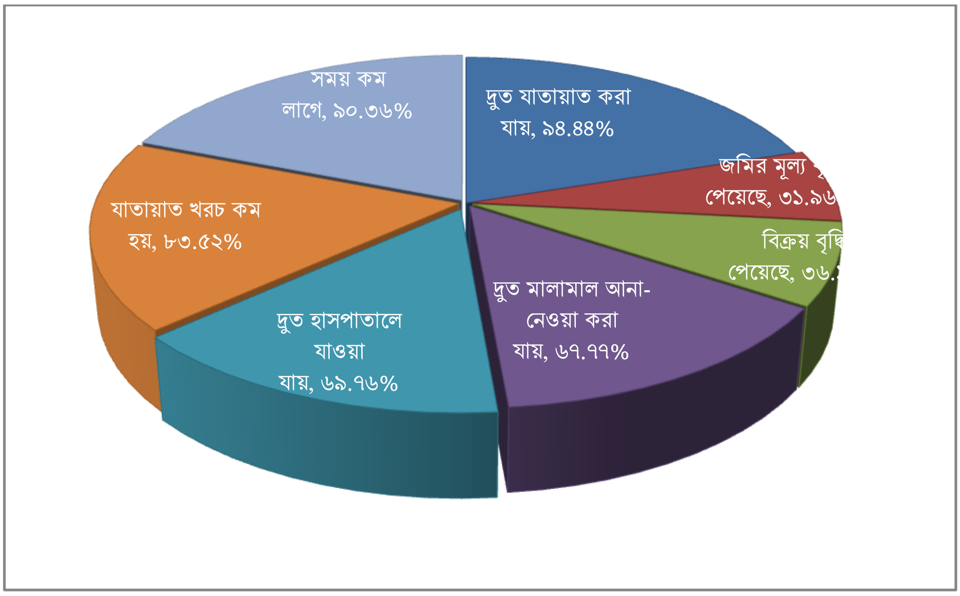
সুবিধাভোগী গ্রুপের বাড়ী থেকে সড়কের গড় দূরত্ব ০.৭০ কিঃমিঃ। পক্ষান্তরে কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণের বাড়ি থেকে সড়কের গড় দূরত্ব ২.২৩ কিঃমিঃ।

সারণি ৭.৩: সুবিধাভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের জেলা শহরে পৌছাতে অতিবাহিত সময়।

সময় (ঘন্টা)	সুবিধাভোগী গ্রুপ		কন্ট্রোল গ্রুপ	
	পূর্বের	বর্তমান	বর্তমান	রাস্তা তৈরি হলে
গড়	০.৫৬	০.২৭	১.২৪	০.৮০
সর্বোচ্চ	১.৭২	০.৭৯	১.৭৬	১.১৭
সর্বনিম্ন	০.১২	০.০৯	০.৫৪	০.২৯
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	০.৩৩	০.১৮	১.৩৫	০.৫৪

সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে জেলা শহরে যাতায়াতে আগের তুলনায় প্রায় অর্ধেক সময় লাগে। কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাদের সড়ক যোগাযোগ থাকলে তাদেরও সময় অর্ধেক লাগত।

৭. সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে উপকারসমূহঃ



চিত্র ৭.৪: সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে উপকারসমূহ

উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন যে, সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে তারা দ্রুত যাতায়াত করতে পারেন, হাসপাতালে দ্রুত রোগী নিতে পারেন, যাতায়াতের খরচ কমেছে, সময় কম লাগে, দ্রুত মালামাল আনা নেয়া করা যায়, জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে ও ব্যবসা বানিজ্যে ক্রয় বিক্রয় বেড়েছে। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন যে, সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুযোগ পেলে তারাও উপরোক্ত সুবিধা পেতেন।

৮. কৃষি পণ্য পরিবহণে তুলনামূলক খরচঃ

সারণি-৭.৪:কৃষি পণ্য পরিবহণের খরচ (কৃষিকাজ)

কত শতাংশ কমেছে	কৃষিকাজ (শতাংশ)
গড়	১৯
সর্বোচ্চ	৪০
সর্বনিম্ন	২

সুবিধাভোগী গ্রুপের উত্তরদাতাদের কৃষি পণ্য পরিবহণে ব্যয় সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করা হলে সকলেই বলেছেন সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কৃষিপণ্যের পরিবহণ খরচ কমেছে যার গড় হার ১৯%।

৯. সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কৃষি ক্ষেত্রের উন্নয়নঃ

সারণি-৭.৫:সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি ক্ষেত্রে উন্নয়ন

উন্নয়ন/নির্মাণের ক্ষেত্র	উত্তরদাতা	
	সংখ্যা	শতকরা হার
উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যায়	১২৭	৯৭.৬
উন্নত জাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যায়	১১৭	৯০.০
পরিবহণব্যয় কম হয়	৯৮	৭৫.৩
*	১৩০	

* একাধিক উত্তর ভিত্তিক

সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কৃষিক্ষেত্রের উন্নয়ন সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে তারা বলেছেন, উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যায় (৯৭.৬%), উন্নতজাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যায় (৯০.০%) এবং পরিবহণ ব্যয় কমেছে (৭৫.৩%) ।

১০. সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে মাছ চাষের উপকারসমূহঃ

সারণি-৭.৬: সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে মাছ চাষের উন্নয়ন

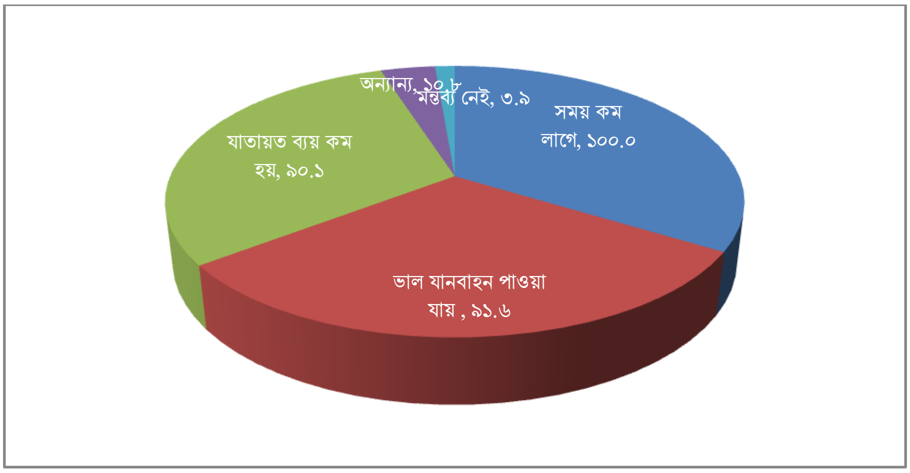
কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে	মোট	
	সংখ্যা	শতকরা হার
মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যায়	১২১	৯৩.০
উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যায়	৯৮	৭৫.৩
ন্যায্য মূল্য পাওয়া যায়	৭৮	৬০.০
*	১৩০	

* একাধিক উত্তর ভিত্তিক

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যায়, উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যায়। পক্ষান্তরে, কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ বলেছেন যে, সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুবিধা পেলে তারাও একই সুবিধা পেতেন এবং চাষের মাছ নষ্ট হত না।

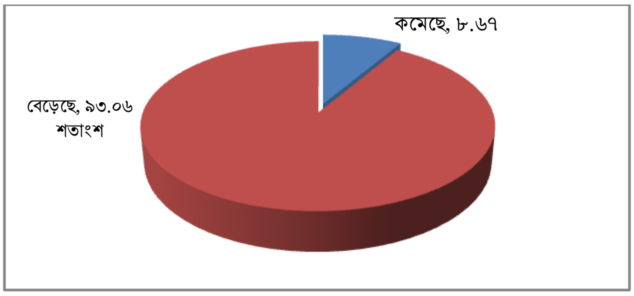
১১. চিকিৎসা সেবা সহজলভ্যতাঃ

উত্তরদাতাগণ বলেছেন যে, সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে চিকিৎসা সেবার সময় কম লাগে, ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, যাতায়াত ব্যয় কম হয়। অপরদিকে, কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন যে, সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুযোগ পেলে তারাও উপরে বর্ণিত সুবিধা পেতেন।

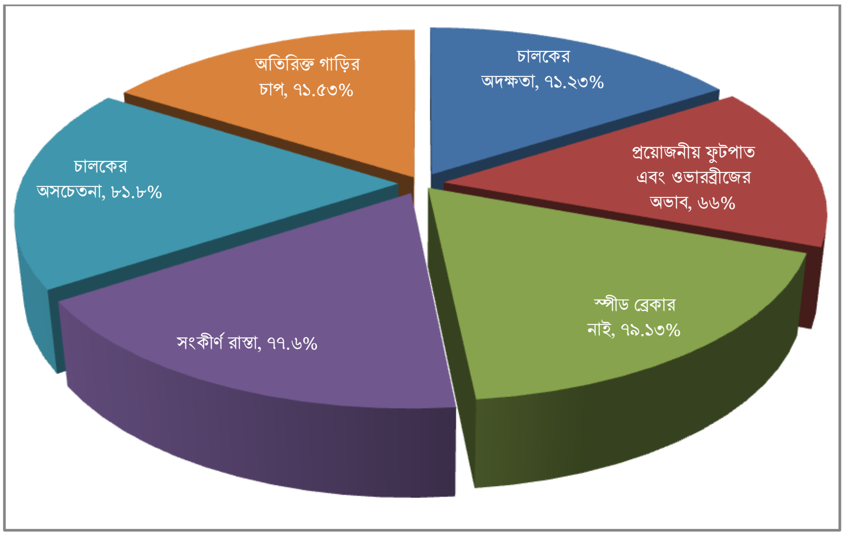


চিত্র ৭.৫: চিকিৎসা সেবার সহজলভ্যতা।

১২. সড়ক দুর্ঘটনা



সারণি-৭.৬: সড়ক দুর্ঘটনা কমা ও বাড়ার হার।



চিত্র ৭.৭: সড়ক দুর্ঘটনার কারণ।

দুর্ঘটনা সম্পর্কে উত্তরদাতাদের জিজ্ঞাসা করা হলে তারা অধিকাংশ বলেছেন সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে। কারণ জানতে চাওয়া হলে তারা বলেছেন, চালকের অদক্ষতা, প্রয়োজনীয় ফুটপাত এবং ওভার ব্রীজের অভাব, স্পীড ব্রেকার না থাকা, সংকীর্ণ রাস্তা, চালকের অসচেতনতা, অতিরিক্ত গাড়ির চাপ।

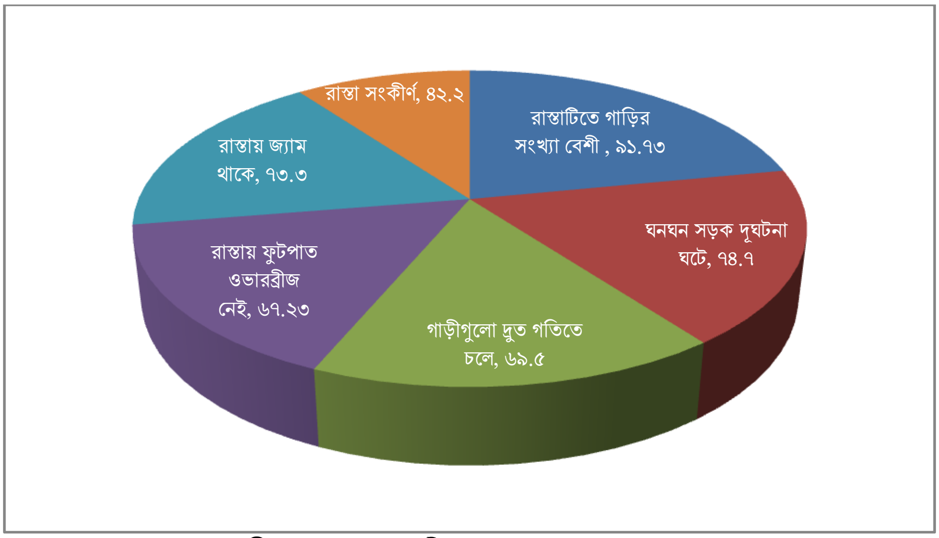
১৩. বৃক্ষরোপণঃ

সড়কের পাশে বৃক্ষরোপণ সম্পর্কে উত্তরদাতাদের কাছে জানতে চাওয়া হলে ৯০% জনগণ বলেছেন বৃক্ষরোপণ করা হয়েছে বাকি ১০% না বলেছে। বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৪. সড়কটির বর্তমান অবস্থাঃ

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাদের সড়কটির বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে, অধিকাংশ জনগণ বলেছেন সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে (৯৮.৭%), মেরামত করা প্রয়োজন (২.১১%), গর্তের সৃষ্টি হয়েছে (০.৮%), উঁচুনিঁচু (০.৮%), সড়কের বাঁধ ভেঙ্গে গেছে (৪.৬%)। বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫. সড়কটি ব্যবহারের সমস্যাঃ



চিত্র ৭.৮: সড়কটি ব্যবহারে সমস্যাসমূহ।

উত্তরদাতাগণ সড়ক ব্যবহারের সমস্যা সম্পর্কে বলেছেন যে, রাস্তাটিতে গাড়ীর সংখ্যা বেশি, ঘনঘন সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে, গাড়ীগুলো দ্রুত গতিতে চলে, রাস্তায় ফুটওভার ব্রীজ নেই, রাস্তায় যানজট থাকে এবং রাস্তাটি সংকীর্ণ।

১৬. নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থাঃ

উত্তরদাতাগণকে নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে সকলেই বলেছেন (১০০%) নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলো ব্যবহারের উপযুক্ত আছে। বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৭. ব্রীজ/ কালভার্ট নির্মাণে কৃষি কাজের সুবিধাঃ

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাদের ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণে কৃষি কাজের সুবিধা সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করা হলে তারা বলেছেন, জলাবদ্ধতা কমেছে (১০০%), কৃষি জমির পানি নিষ্কাশনের সুবিধা (৬৪.৪%), এবং কৃষি জমিতে সেচের সুবিধা (৫৮.৭%) । বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৮. প্রকল্পটির সবল দিকসমূহঃ

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাগণকে প্রকল্পটির সবল দিকসমূহ সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করা হলে উত্তরে বলেছেন, জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে, জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে, যাতায়াতের ব্যয় কমেছে, সময়ের সাশ্রয় হয়েছে, সহজে স্কুল/কলেজে যেতে পারে, দ্রুত হাসপাতালে যাওয়া যায়। বিস্তারিত সংযুক্তি ১ এবং ২ এর সারণিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৯. সুফলভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের প্রধান আর্থ-সামাজিক সূচকসমূহের সারণি:

সারণি-৭.৭: সুফলভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের প্রধান আর্থ-সামাজিক সূচক

সূচক	সুফলভোগী	কন্ট্রোল গ্রুপ
উত্তরদাতা পুরুষ/মহিলা	পুরুষ : ৯০.৮ মহিলা: ৯.২	পুরুষ : ৮৫.০ মহিলা: ১৫.০
পেশা	কৃষিকাজ : ৩২.১ ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী: ১৬.০ চালক (বাস, ট্রাক, রিক্সা, ভ্যান): ৩.০ চাকুরিজীবী: ১৯.০ মজুর :২৯.৯	কৃষিকাজ : ৩৩.০২ ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী: ১৪.১৫ চালক (বাস, ট্রাক, রিক্সা, ভ্যান): ৩.৭৭ চাকুরিজীবী: ১৮.৮৭ মজুর :৩০.১৯
শিক্ষাগত যোগ্যতা	শুধু স্বাক্ষর করতে পারে : ১৮.৩ শ্রেণি-১ হতে ৫ : ৩১.১ শ্রেণি-৬ হতে ১০ : ২৮.৯ SSC : ১১.৪ HSC : ৭.৭ BA : ১.৫ MA : ১.০ MBA : ০.২	শুধু স্বাক্ষর করতে পারে : ২৬.৪ শ্রেণি-১ হতে ৫ : ২৮.৮ শ্রেণি-৬ হতে ১০ : ২৪.১ SSC : ৯.৫ HSC : ৬.৬ BA : ২.৮ MA : ১.৯ MBA : -
গড় মাসিক আয় (টাকা)	১৩,৬৬১	১১,৩৮২
গড় মাসিক ব্যয় (টাকা)	১১,৬৬২	৯,৪৫৬
বাড়ি থেকে সড়কের গড় দুরত্ব (কিলোমিটার)	০.৭০	২.২৩
জেলা শহরে পৌছাতে সময় লাগে (ঘন্টা)	০.২৭	১.২৪

খ) Qualitative তথ্য ও উপাত্তের বিশ্লেষণ

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

- **গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকার** (Key Informants Interview- KII)

প্রকল্পের গুরুত্ব ও প্রভাব পর্যালোচনার জন্য স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে KII চেকলিস্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। বাস-ট্রাক মালিক (৪ জন), বৃহৎ ব্যবসায়ী (২ জন), স্থানীয় নির্মাণকারী (২ জন), উপজেলা পরিষদের কর্মকর্তা যথা সহকারী কমিশনার (ভূমি), কৃষি কর্মকর্তা, প্রাণিসম্পদ কর্মকর্তা, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের কর্মকর্তা (৪ জন), হাসপাতাল/ক্লিনিক এর প্রধান (২ জন) মোট ১৪ জনের KII এর আওতায় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। KII হতে পাওয়া তথ্যসমূহ নিম্নে বর্ণনা করা হলঃ

১. স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাথে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে জানা যায় যে, তাঁরা সড়ক উন্নয়ন সম্পর্কে অবগত আছেন।

২. স্থানীয় ব্যক্তিবর্গ মনে করেন যে, সড়কটি উন্নত করার ফলে উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা তৈরি হয়েছে।

৩. তাঁদের মতে সড়কটির উন্নয়ন হওয়ায় বিভিন্ন পেশার সুযোগ তৈরি হয়েছে ফলে মানুষের নতুন কর্মসংস্থানের ব্যপক সুযোগ তৈরি হয়েছে। সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে এলাকার মানুষের বেকারত্ব হ্রাস পেয়েছে। যারা এক সময় কোন কাজ করত না তারা রাস্তা হওয়ার ফলে বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হয়েছে। গাড়ী চালকের সংখ্যা বেড়েছে (সিএনজি চালক, ইজি বাইক, ভ্যান চালক, অটোরিক্সা চালক ইত্যাদি)। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসার সংখ্যা বেড়েছে। মেকানিকের সংখ্যা বেড়েছে।

৪. হাওড় এলাকা হওয়ায় অধিকাংশ লোক কৃষিকাজের সাথে যুক্ত ছিল। রাস্তার উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি কাজের পরিবর্তে তারা বিভিন্ন ধরনের গাড়ী চালক, ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা, মেকানিকসহ নানাবিধ কাজে সম্পৃক্ত হয়েছে।

৫. হাওড় অঞ্চলের জনগণ যাতায়াত সুবিধাসহ শস্যাদি বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন। উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার ফলে কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে। কৃষি পণ্যের পরিবহণ ব্যয় কমেছে।

৬. জেলা শহর এবং সারা দেশের সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের ফলে মৎস্যজীবীরা তাঁদের আহরিত মাছ সহজে এবং দ্রুত বাজারজাত করতে পারছেন। মৎস্যবন্দরটি কুলিয়াচর হতে চামড়াঘাটে স্থানান্তরের ফলে মৎস্যজীবীদের মাছ বাজারজাতকরণে নিরাপত্তাহীনতা দূর হয়েছে।

৭. সহজ, দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার জন্য রোগীকে চিকিৎসা সেবা কেন্দ্রে কম খরচে এবং দ্রুত নিয়ে যাওয়া সম্ভব হচ্ছে ফলে মানুষের জীবনের নিরাপত্তা বৃদ্ধি পেয়েছে।

৮. তাঁদের মতে স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০ শতাংশ এবং বিশেষ করে মেয়েদের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৪০ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে।

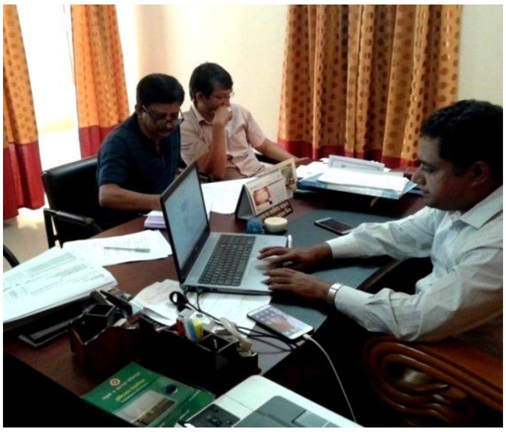
৯. আরো জানা যায় যে, জনগণের চাহিদা সম্পূর্ণভাবে পূরণ হয়নি, কোথাও কোথাও পানি প্রবাহে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হয়েছে, প্রয়োজনের তুলনায় রাস্তা প্রশস্ত নয়, পর্যাপ্ত রোড সাইন নাই। প্রয়োজনের তুলনায় সংকীর্ণ রাস্তা, চালকদের অসতর্ক গাড়ি চালনা এবং পর্যাপ্ত রোড সাইন না থাকার কারণে সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে।

১০. প্রকল্পের হুকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে এখনও পুরোপুরি কাজে লাগাতে পারে নাই। অনেক জায়গা এখনও অব্যবহৃত আছে।

১১. তাঁরা মনে করেন নির্মিত সড়কটির রক্ষণাবেক্ষণে অবহেলা আছে। এর কারণ হিসেবে তাঁরা লিংকেজ রোডে মাটি ভরাট করা না করাকে উল্লেখ করেন। রাস্তাটির নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন বলে তাঁরা মনে করেন।

১২. স্থানীয় ব্যক্তিবর্গের মতামত অনুসারে প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় জনগণের চাহিদা সাময়িকভাবে পূরণ হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তকরণসহ ড্রেনেজ ব্যবস্থার উন্নয়ন, ফুটপাত ও অন্যান্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন, কারণ চামড়াঘাট হতে মিঠামইন ও ইটনা রাস্তাটি চালু হলে এ রাস্তায় জনগণের যাতায়াত ও পরিবহণ বেড়ে যাবে, ফলে যানবাহনের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে।

- **নিবিড় সাক্ষাৎকার** (In-depth Interview)



চিত্র ৭.৯: নিবিড় সাক্ষাৎকার পরিচালনা

প্রকল্পের বিস্তারিত পটভূমি, নির্মাণকাজ, গুণগত মান পর্যবেক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ, বর্তমান অবস্থা, ইত্যাদি পর্যালোচনার জন্য পরিকল্পনা কমিশনের কর্মকর্তা, সড়ক পরিবহণ মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তার, প্রকল্প পরিচালক, নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে নিম্নোক্ত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়ঃ

১. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের সময় কমেছে, পূর্বের তুলনায় জীবনমান আরামদায়ক হয়েছে, দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে, যানবাহনের পরিচালনায় ব্যয় হ্রাস পেয়েছে এবং সার্বিকভাবে জনগণের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

২. প্রকল্পটির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে বিলম্বের কারণ হিসেবে প্রথম দিকে বরাদ্দ ছিল না এবং ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব হয়েছিল বলে তারা মত প্রকাশ করেন। ডিপিপি অনুমোদনের পরে প্রকল্পের কার্যক্রম শুরু হয়। জমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়ায় কিছু জমি বাদে পূর্ণ সহযোগিতা পাওয়া গিয়েছিল।

৩. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ বাংলাদেশের সড়ক ব্যবস্থার ক্ষেত্রে অপর্যাপ্ত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণকে প্রধান সমস্যা হিসেবে উল্লেখ করেন।

৪. সড়কটি দিয়ে রিকশা, বাই সাইকেল, বাস, স্কুটার, মিনি বাস, মটর সাইকেল, ভারী ট্রাক, হালকা ট্রাক, কন্টেইনার ট্রাক, কাভার্ড ভ্যান, ঠেলা গাড়ী, প্রাইভেট কার/জীপ এবং উল্লেখযোগ্য সংখ্যক ঝুঁকিপূর্ণ নসিমন, টমটম (ইজিবাইক) যাতায়াত করে।

৫. সড়কটি দিয়ে হাওড় এলাকার কৃষি পণ্য যেমন মাছ, ধান, চাল, আটা, পাট, শাকসবজি, বিভিন্ন নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্য, কারখানার কাচামাল, যন্ত্রাংশ ইত্যাদি পরিবহণ করা হয়। কর্মকর্তাদের মতামত অনুসারে প্রকল্প এলাকায় কৃষিকাজের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে।

৬. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ মনে করেন যে, সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে সারা দেশের সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে, বিপণন ব্যবস্থা সম্প্রসারিত হয়েছে, ছাত্র-ছাত্রীদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধা হয়েছে।

৭. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বিভিন্ন শ্রেণি-পেশার যেমন সম্প্রসারণ হয়েছে তেমন নতুন কর্মসংস্থানেরও সৃষ্টি হয়েছে। সৃষ্ট এবং সম্প্রসারিত পেশাসমূহ হলো গাড়ী চালক, কৃষি, ব্যবসা, শিক্ষা, চিকিৎসাসেবা ইত্যাদি।

৮. বর্তমান সড়ক বিভাগের ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ বলেন যে, যানবাহনের ধারণ ক্ষমতা পরীক্ষা করার জন্য সড়ক বিভাগের কোন শাখা বর্তমানে নিয়োজিত নেই। সড়ক বিভাগ এ সড়কটির নিয়মিত অবস্থাগত তথ্য সংগ্রহ করে না কিন্তু নিয়মিত পরিদর্শন করা হয় ও প্রয়োজনীয় রক্ষনাবেক্ষণ ও মেরামত করা হয়।

৯. সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের মতামত অনুযায়ী সড়কটির উন্নয়ন কাজ সড়ক ব্যবহারকারীদের বাস্তব চাহিদা পূরণে সক্ষম হয়েছে। কিন্তু রক্ষণাবেক্ষণ খাতে বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে জনগণের অভিযোগের ভিত্তিতে সড়ক ব্যবস্থার উপরে দ্রুত কোন পদক্ষেপ নিতে পারে না।

১০. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ বলেন যে, প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের যথেষ্ট পরিমাণ দক্ষতা এবং অভিজ্ঞতা ছিল, নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান সঠিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে, প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য প্রকল্পের ঠিকাদার স্থানীয় শ্রমিক ব্যবহার করে তবে মহিলা শ্রমিক পাওয়া যায়নি। প্রকল্প চলাকালিন সময় প্রকল্পের ঠিকাদার যথেষ্ট নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করে।

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

১২. মিটামইন ও ইটনা পর্যন্ত নতুন রাস্তা দু'টি নির্মিত হলে রাস্তাটিতে যানবাহন চলাচলের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পাবে। যানবাহন বৃদ্ধির ফলে যেন যানজটের সৃষ্টি না হয় সেজন্য রাস্তাটিকে প্রশস্ত করা প্রয়োজন বলে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ মত প্রকাশ করেন।

১৩. প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বিভিন্ন অবকাঠামো সম্পর্কে তাঁরা বলেন যে, নির্মিত সড়ক, সেতু এবং কালভার্টগুলো বর্তমানে কার্যকার আছে এবং ভাল সেবা প্রদান করছে। সড়কের বিভিন্ন নিরাপত্তার চিহ্ন এবং সংকেতগুলো সঠিক জায়গায় স্থাপন করা হয়েছে এবং সেগুলো সহজে অনুধাবনযোগ্য।

১৪. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ মনে করেন যে, পিপিআর এর সঠিক বাস্তবায়নের মাধ্যমে সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের নির্মাণ কাজে প্রতিযোগিতা বাড়ানো সম্ভব। e-GP চালুর মাধ্যমে স্বচ্ছতা ও প্রতিযোগিতা সঠিকভাবে পালন করা সম্ভব। তাঁদের মতামত অনুযায়ী সঠিক তত্বাবধানের মাধ্যমে সড়ক বিভাগ তার কাজের আরও উন্নয়ন সাধন করতে সম্ভব হবে।

১৫. সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ মনে করেন যে, রাস্তাটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় সড়ক দুর্ঘটনা বাড়েনি। প্রকল্পের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে সর্বোচ্চ সতর্কতা অবলম্বন করা প্রয়োজন বলে তার মনে করেন।

১৬. জমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত জটিলতার কারণে প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ২০১৪ পর্যন্ত দীর্ঘায়িত হয়।

১৭. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, প্রকল্পের জন্য কোন প্রোজেক্ট স্টিয়ারিং কমিটি (PSC) ছিল না। প্রকল্পটির কোন সম্ভাব্যতা (Feasibility Study) ও পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন (EIA) যাচাই করা হয়নি।

- **দলীয় আলোচনা** (FGD)

প্রকল্প এলাকায় মোট ৪টি (চার) এফজিডি করা হয়েছে, তন্মধ্যে কিশোরগঞ্জ সদর উপজেলায় ২টি (দুই) যার একটি একরামপুর বাজারে এবং অন্যটি সতাল প্রাইমারি মোড়ে এবং করিমগঞ্জ উপজেলায় ২টি (দুই) যা চামড়াঘাট বন্দরে একটি ও নয়াকান্দি মোড়ে অন্যটি। এফজিডি পরিচালনা করার সময় সড়ক ব্যবহারকারী স্থানীয় জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, চালক, ব্যবসায়ী, মৎস্যজীবী, নৌকাচালক শিক্ষক, ধর্মীয় নেতা, মহিলা প্রতিনিধিদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে।

ক)

খ)

গ)

ঘ)

চিত্র ৭.১০: দলীয় আলোচনা সভা পরিচালনা

১. প্রকল্প এলাকার স্থানীয় জনগণ প্রকল্পটি সম্পর্কে অবহিত আছেন। তারা মনে করেন যে, প্রকল্পটি যে উদ্দেশ্যে গ্রহণ করা হয়েছিল তা সফল হয়েছে এবং এলাকার উন্নয়ন তথা জনগণের জীবনমানের উন্নয়নে ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে।

২. তাঁরা মনে করেন যে, প্রকল্পের উদ্দেশ্য সফল হয়েছে, উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে ফলে অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের জনগণের জেলা শহরে এবং জেলা শহর থেকে সারাদেশে দ্রুত ও কম সময়ে যাতায়াত সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে।

৩. কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে। হাওড় অঞ্চলের জনগণ তাদের উৎপাদিত শস্যাদি ও মাছ বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন।

৪. তাঁদের মতে সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা বাণিজ্য প্রসারের জন্য এলাকার মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং বেকারত্ব হ্রাস পেয়েছে। যারা এক সময় কোন কাজ করত না তাঁরা রাস্তা হওয়ার ফলে বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হয়েছেন। গাড়ী চালকের সংখ্যা বেড়েছে (সিএনজি,

ইজি বাইক, ভ্যান, অটোরিক্সা চালক ইত্যাদি)। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসার সংখ্যা বেড়েছে। যানবাহনের সংখ্যা বাড়ার ফলে যানবাহনের মেরামতের জন্য মেকানিকের সংখ্যা বেড়েছে।

৫. হাওড় এলাকা হওয়ায় অধিকাংশ লোক কৃষিকাজের সাথে যুক্ত ছিল। রাস্তার উন্নয়ন/নির্মাণ হওয়ার ফলে কৃষিকাজের পরিবর্তে তারা বিভিন্ন ধরনের গাড়ী চালক, ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা, মেকানিকসহ নানাবিধ কাজে সম্পৃক্ত হয়েছে।

৬. সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে এলাকার মানুষের বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের মানুষের চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি অনেক সহজ হয়েছে। পূর্বের তুলনায় অনেক সহজে, কম খরচে এবং দ্রুত রোগীকে চিকিৎসাসেবা কেন্দ্রে নিয়ে যাওয়া সম্ভব হচ্ছে।

৭. আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণের মতে শিক্ষাক্ষেত্রের উন্নয়নের জন্য সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ২০-৩০% এবং মেয়েদের উপস্থিতির পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০-৪০% বৃদ্ধি পেয়েছে।

৮. কুলিয়ারচরে নৌকায় চলাচলে জনগণের নিরাপত্তাহীনতা ছিল, সময় বেশি লাগত ফলে মৎস্য ব্যবসায়ীগণ কুলিয়ারচর হতে মৎস্যবন্দরটি চামড়াঘাট বন্দরে নিয়ে আসেন। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে সময় ও খরচ কম লাগে এবং ব্যবসার লাভ বেড়েছে।

৯. মুক্ত আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান যে, প্রকল্পটি চলাকালীন সময়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তা এবং নির্মাণকারীবৃন্দের দায়িত্ব সম্পর্কে তাঁরা অবগত ছিলেন না।

১০. প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে স্থানীয় জনগণের সম্পৃক্ততা কম, তবে রাস্তার মাটি ভরাটের কাজে স্থানীয় জনগণের অংশগ্রহণ ছিল।

১১. প্রকল্পের হুকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে এখনও পুরোপুরি কাজে লাগাতে পারে নাই। অনেক জায়গা এখনও অব্যবহৃত আছে।

১২. দলীয় আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীদের মতে, রাস্তাটির রক্ষণাবেক্ষণে অবহেলা আছে। কারণ লিংকেজ রোডে মাটি ভরাট করা হয়না।

১৩. নির্মিত রাস্তাটির দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকায় রোড সাইন কম, লিংকেজ রোডে মাটি ভরাট সঠিকভাবে হয়নি। সঠিক পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকার কারণে কোথাও কোথাও পানি প্রবাহে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হচ্ছে এবং পার্শ্ববর্তী বাড়ির মধ্যে পানি প্রবেশ করছে।

১৪. অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকায় রোড সাইন না থাকা, সংকীর্ণ রাস্তা ইত্যাদির কারণে দিন দিন সড়ক দুর্ঘটনার হার বৃদ্ধি পাচ্ছে।

১৫. মুক্ত আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, মিঠামইন ও ইটনা রাস্তাটি চালু হলে এ রাস্তায় জনগণের যাতায়াত বেড়ে যাবে, ফলে যানবাহনের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে যে কারণে রাস্তাটি প্রশস্ত করা জরুরী। প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় জনগণের চাহিদা সাময়িকভাবে পূরণ হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তসহ পর্যাপ্ত রোড সাইন স্থাপন, সঠিক পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা, ফুটপাত প্রয়োজন।

গ) স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তের বিশ্লেষণ

সমীক্ষা এলাকাঃ কিশোরগঞ্জ সদর ও করিমগঞ্জ উপজেলা।
মতবিনিময় সভার স্থানঃ করিমগঞ্জ উপজেলা পরিষদের সভাকক্ষ।
সভার তারিখঃ ২৩ ফেব্রুয়ারী ২০১৭
সময়ঃ বেলা ১২.০০ ঘটিকা

(ক)


(খ)


(গ)


(ঘ)

চিত্র ৭.১১: করিমগঞ্জ উপজেলা পরিষদের সভাকক্ষে অনুষ্ঠিত “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ)” শীর্ষক প্রকল্পের উপর আয়োজিত স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা।

উন্মুক্ত আলোচনাঃ

আইএমইডি, স্থানীয় প্রশাসন ও সওজ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাদের উপস্থিতিতে ২৩ ফেব্রুয়ারি ২০১৭ তারিখে স্থানীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয় যেখানে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ, চালক, ব্যবসায়ী, শিক্ষক, মহিলা প্রতিনিধি, স্থানীয় জনগণ উপস্থিত ছিলেন। কর্মশালায় উপস্থিত সদস্যদের তালিকা **সংযুক্তি ১০** এ দেয়া হয়েছে। কর্মশালায় উপস্থিত সদস্যবৃন্দ নিম্ন বর্ণিত বিষয়গুলোর উপর গুরুত্বারোপ করেন।

১. আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে জমির মূল্য বেড়েছে।

২. কিশোরগঞ্জ রেল গেটে ট্রাফিক কনজেশন বেড়েছে। ইজি বাইকের সংখ্যা ও তাদের ব্যবস্থাপনা সঠিকভাবে করা প্রয়োজন।

৩. পূর্ব নয়াকান্দিতে রাস্তার পানি বাড়িতে প্রবেশ করে যা নিষ্কাশনের জায়গা নেই।

৪. বেকারত্ব হ্রাস পেয়েছে। কর্মসংস্থানের ব্যপক সুযোগ তৈরী হয়েছে। যারা এক সময় কোন কাজ করত না তারা রাস্তা হওয়ার ফলে তারা বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত হয়েছে। গাড়ী চালকের সংখ্যা বেড়েছে (সিএনজি, ইজি বাইক, ভ্যান, অটো রিক্সা চালক ইত্যাদি)। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসার সংখ্যা বেড়েছে। হাওড় এলাকা হওয়ায় অধিকাংশ লোক কৃষিকাজের সাথে যুক্ত ছিল। রাস্তা উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি কাজের পরিবর্তে তারা বিভিন্ন ধরনের গাড়ী চালক, ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা, মেকানিকসহ নানাবিধ কাজে সম্পৃক্ত হয়েছেন।

৫. যারা কৃষি কাজের সাথে জড়িত ছিল তারা গাড়ী চালক, মেকানিক, ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসাসহ নানবিধ পেশায়ে নিয়োজিত হয়েছেন। এলাকার অনেক মানুষ দেশের বিভিন্ন জায়গায় রিক্সা চালাত ও অন্য পেশায় নিয়োজিত ছিল তারা এখন এলাকায় ফিরে এসে অটো রিক্সা চালায় ও ব্যবসা বাণিজ্য করে।

৬. সাকুয়া ব্রীজে প্রবেশের আগে রাস্তা সরু হওয়ায় যাতায়াত ঝুঁকিপূর্ণ।

৭. করিমগঞ্জ পৌরসভায় ৮ নং ওয়ার্ড থেকে ৯ নং ওয়ার্ডে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা নাই।

৮. মিঠামইন ও ইটনা রাস্তাটি চালু হলে এ রাস্তায় জনগনের যাতায়াত বেড়ে যাবে, ফলে প্রচুর ট্রাফিক হবে যে কারনে রাস্তাটি প্রশস্ত করা জরুরী। প্রকল্পের মাধ্যমে স্থানীয় জনগনের চাহিদা সাময়িকভাবে পূরণ হলেও ভবিষ্যতে রাস্তা প্রশস্তসহ ড্রেনেইজ ব্যবস্থা, ফুটপাত ও অন্যান্য ব্যবস্থা করা দরকার।

৯. কুলিয়ারচরে নৌকায় চলাচলে জনগনের নিরাপত্তাহীনতা ছিল। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নতি হয়েছে। ফলে সময় ও খরচ কম লাগে ফলশ্রুতিতে ব্যবসার লাভ বেড়েছে।

১০. সবল দিকসমূহ সম্বন্ধে মন্তব্য করেন - উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা, অল্প সময়ে ও কম খরচে য়াতায়াতের সুবিধা, কৃষিজাত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সুবিধা, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে, বেকারত্ব হ্রাস পেয়েছে এবং এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি হয়েছে।

১১. দুর্বল দিকসমূহ সম্বন্ধে মন্তব্য করেন - জনগণের চাহিদা পুরোপুরি পূরণ হয়নি। কোথাও কোথাও পানি প্রবাহে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হয়েছে, প্রয়েজনের তুলনায় রাস্তা প্রশস্ত না হওয়ায় সড়ক দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে, পর্যাপ্ত রোড সাইন নাই, ফুটপাত নাই এবং পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা ভাল না।

১২. যোগাযোগ ব্যস্থা উন্নত হয়েছে। কৃষি পণ্যের পরিবহণব্যয় কমেছে। কম খরচে ও অল্প সময়ে যাতায়াত করা যায়। কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। ২৪ ঘন্টা যাতায়াত করা যায়।

১৩. সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে। প্রয়োজনের তুলনায় সংকীর্ণ রাস্তা, ফুটপাত এবং পর্যাপ্ত রোড সাইন নাই।

১৪. প্রকল্পের হুকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে এখনও পুরোপুরি কাজে লাগাতে পারে নাই। অনেক জায়গা এখনও অব্যবহৃত আছে।

ঘ) Qualitative ও Quantitative তথ্যের তুলনামূলক পর্যালোচনাঃ

সারণি ৭.৮: Qualitative ও Quantitative তথ্যের তুলনামূলক পর্যালোচনা

বিষয়	Quantitative		Qualitative		
	সুবিধাভোগী গ্রুপ	কন্ট্রোল গ্রুপ	KII	In Dept	FGD
উত্তরদাতার সংখ্যা	৪০৫	২১২	১৪	৫	৪০
পেশা	উত্তরদাতাদের অধিক সংখ্যক কৃষক (৩২.১%) ও মজুর (২৯.৯%)। উত্তরদাতাদের একটি বড় অংশ চাকুরিজীবী (১৯%,)	উত্তরদাতাদের মধ্যে কৃষক (৩৩.০২%) ও মজুর ৩০.১৯%) অধিক সংখ্যক। একটি বড় অংশ চাকুরিজীবী (১৮.৮৭%)	গাড়ী চালকের সংখ্যা বেড়েছে। ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসার সংখ্যা বেড়েছে। মেকানিকের সংখ্যা বেড়েছে। হাওড় এলাকা হওয়ায় অধিকাংশ লোক কৃষিকাজের সাথে যুক্ত ছিল। রাস্তার উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি কাজের পরিবর্তে তারা বিভিন্ন ধরনের গাড়ী চালক, ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা, মেকানিকসহ নানাবিধ কাজে সম্পৃক্ত হয়েছে	বিভিন্ন শ্রেণি-পেশার যেমন সম্প্রসারণ হয়েছে তেমন নতুন কর্মসংস্থানেরও সৃষ্টি হয়েছে। সৃষ্ট এবং সম্প্রসারিত পেশাসমূহ হলো গাড়ী চালক, কৃষি, ব্যবসা, শিক্ষা, চিকিৎসাসেবা ইত্যাদি।	সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে ক্ষুদ্র ও মাঝারী ব্যবসা বাণিজ্য প্রসারের জন্য এলাকার মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং বেকারত্ব হ্রাস পেয়েছে
শিক্ষা	সুবিধাভোগী গ্রুপের জনগণ কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণের চেয়ে শিক্ষায় অগ্রসরমান। সুবিধাভোগী গ্রুপের এসএসসি পাশের হার ১১.৪%	কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণ সুবিধাভোগীজনগণের চেয়ে শিক্ষায় পিছিয়ে আছে। কন্ট্রোল গ্রুপের এসএসসি পাশের হার ৯.৫%	স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০ শতাংশ এবং বিশেষ করে মেয়েদের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৪০ শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে	ছাত্র-ছাত্রীদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের ক্ষেত্রে সুবিধা হয়েছে	শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ২০-৩০% এবং মেয়েদের উপস্থিতির পরিমাণ পূর্বের তুলনায় প্রায় ৩০-৪০% বৃদ্ধি পেয়েছে
কৃষি	সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কৃষিপণ্যের পরিবহণ খরচ কমেছে যার গড় হার ১৯%। ৯৭.৬% জানান যে, উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যায়,	কন্ট্রোল গ্রুপের এলাকায় সড়ক নির্মিত হলে তাদেরও কৃষিপণ্যের পরিবহণ খরচ কমতো এবং বিভিন্ন সুযোগ সবিধা পেতেন	উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার ফলে কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে। হাওড় অঞ্চলের জনগণ যাতায়াত	কর্মকর্তাদের মতামত অনুসারে প্রকল্প এলাকায় কৃষিকাজের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে	কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে। হাওড় অঞ্চলের জনগণ তাদের উৎপাদিত শস্যাদি বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন

	৯০.০% জানান যে, উন্নতজাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যায় ৭৫.৩% জানান যে পরিবহণ ব্যয় কমেছে		সুবিধাসহ শস্যাদি বাজারজাতকরণে সুফল পেয়েছেন		
মাছ চাষ	সুবিধাভোগী উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যায়, উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যায়	কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ বলেছেন যে, সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুবিধা পেলে তারাও একই সুবিধা পেতেন এবং চাষের মাছ নষ্ট হত না	জেলা শহর এবং সারা দেশের সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের ফলে মৎস্যজীবীরা তাঁদের আহরিত মাছ সহজে এবং দ্রুত বাজারজাত করতে পারছেন	প্রকল্প এলাকার জনগণ মাছ চাষের ক্ষেত্রে লাভবান হয়েছেন	কুলিয়ারচরে নৌকায় চলাচলে জনগণের নিরাপত্তাহীনতা ছিল, সময় বেশি লাগত ফলে মৎস্য ব্যবসায়ীগণ কুলিয়ারচর হতে মৎস্যবন্দরটি চামড়াঘাট বন্দরে নিয়ে আসেন। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে সময় ও খরচ কম লাগে এবং ব্যবসার লাভ বেড়েছে
চিকিৎসাসেবা	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবার সময় কম লাগে, ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, যাতায়াত ব্যয় কম হয়।	সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুযোগ পেলে তারাও সুবিধাভোগীদের মত সুবিধা পেতেন	সহজ, দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার জন্য রোগীকে চিকিৎসা সেবা কেন্দ্রে কম খরচে এবং দ্রুত নিয়ে যাওয়া সম্ভব হচ্ছে	চিকিৎসাসেবা প্রাপ্তি সহজতর হয়েছে	সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে এলাকার মানুষের বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের মানুষের চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি অনেক সহজ হয়েছে
আয় ও ব্যয়	সুবিধাভোগী গ্রুপের গড় মাসিক আয় সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পরে পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। সুবিধাভোগী গ্রুপের প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বের গড় মাসিক আয় ছিল ৯৬০৪ টাকা, বর্তমান গড় মাসিক আয় ১৩৬৬১ টাকা। সুবিধাভোগী গ্রুপের বর্তমান গড় মাসিক ব্যয় ১১৬৬২ টাকা	কন্ট্রোল গ্রুপের বর্তমান গড় মাসিক আয় ১১৩৮২ টাকা কন্ট্রোল গ্রুপের বর্তমান গড় মাসিক ব্যয় ৯৪৫৬ টাকা	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ায় বিভিন্ন পেশার সুযোগ তৈরি হয়েছে ফলে মানুষের নতুন কর্মসংস্থানের ব্যপক সুযোগ তৈরি হয়েছে	প্রকল্প এলাকার জনগণের আয় বেড়েছে	আয় বেড়েছে
সড়ক যোগাযোগের সুবিধা	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে তারা দ্রুত যাতায়াত	কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন যে,	সড়কটি উন্নত করার ফলে উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে	উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে ফলে

	করতে পারেন, হাসপাতালে দ্রুত রোগী নিতে পারেন, যাতায়াতের খরচ কমেছে, সময় কম লাগে, দ্রুত মালামাল আনা নেয়া করা যায়, জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে ও ব্যবসা বানিজ্যে ক্রয় বিক্রয় বেড়েছে	সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের সরাসরি সুযোগ পেলে তারাও উপরোক্ত সুবিধা পেতেন	ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা তৈরি হয়েছে	যাতায়াতের সময় কমেছে, পূর্বের তুলনায় জীবনমান আরামদায়ক হয়েছে, দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে, যানবাহনের পরিচালনায় ব্যয় হ্রাস পেয়েছে এবং সার্বিকভাবে জনগণের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে	অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। বিশেষ করে হাওড় অঞ্চলের জনগণের জেলা শহরে এবং জেলা শহর থেকে সারাদেশে দ্রুত ও কম সময়ে যাতায়াত সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে
যাতায়াত ও পরিবহণে সময়	সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে জেলা শহরে যাতায়াতে আগের তুলনায় প্রায় অর্ধেক সময় লাগে	কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাদের সড়ক যোগাযোগ থাকলে তাদেরও সময় অর্ধেক লাগত	অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা তৈরি হয়েছে	যাতায়াত ও পরিবহণে সময় কমেছে	অল্প সময়ে ও কম খরচে যাতায়াতের সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে
দুর্ঘটনা	দুর্ঘটনা সম্পর্কে উত্তরদাতাদের জিজ্ঞাসা করা হলে তারা অধিকাংশ বলেছেন সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে	দুর্ঘটনা বেড়েছে	দুর্ঘটনা বেড়েছে	দুর্ঘটনা বেড়েছে	দুর্ঘটনা বেড়েছে
সমস্যা	রাস্তাটিতে গাড়ীর সংখ্যা বেশি, ঘনঘন সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে, গাড়ীগুলো দ্রুত গতিতে চলে, রাস্তায় ফুটওভার ব্রীজ নেই, রাস্তায় যানজট থাকে এবং রাস্তাটি সংকীর্ণ	কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণ একই রকম সমস্যার কথা উল্লেখ করেছেন	নির্মিত সড়কটির রক্ষণাবেক্ষণে অবহেলা আছে। এর কারণ হিসেবে তাঁরা লিংকেজ রোডে মাটি ভরাট করা না করাকে উল্লেখ করেন	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ বাংলাদেশের সড়ক ব্যবস্থার ক্ষেত্রে অপর্যাপ্ত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণকে প্রধান সমস্যা হিসেবে উল্লেখ করেন	দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকায় রোড সাইন কম, লিংকেজ রোডে মাটি ভরাট সঠিকভাবে হয়নি। সঠিক পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা না থাকার কারণে কোথাও কোথাও পানি প্রবাহে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হচ্ছে এবং পার্শ্ববর্তী বাড়ির মধ্যে পানি প্রবেশ করছে

ঙ) প্রকল্পের অবকাঠামোসমূহের পর্যালোচনা

১. সড়ক বাঁধে মাটির কাজঃ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের উচ্চতা অপরিবর্তিত ও স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ২০ কিঃমি বিদ্যমান সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৫.৪০ মি ও সর্বোচ্চ ৬.৭৫ মিটার প্রশস্ততা হতে ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততা উন্নিতকরণের লক্ষ্যে ১.৭০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১১০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১.১৮৫ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে বর্ণিত সড়ক ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীত করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের ডোবা, জলাশয় ও পুকুর সংলগ্ন কিছু কিছু অংশে মাটি ক্ষয় হয়ে ঢাল হয়ে গেছে এবং বাঁধের স্লোপ ১:২ এর পরিবর্তে অধিকাংশ জায়গায় স্লোপ পাওয়া যায় ১:১। এছাড়া চেইনেজ ১৩+০০০ থেকে চেইনেজ ১৪+০০০ এর মধ্যে রেইনকাট দেখা গেছে।


চিত্র ৭.১২: ১৩+০০০ থেকে চেইনেজ ১৪+০০০ এর মধ্যে সৃষ্ট রেইন কাট।

২. নির্মিত হার্ডশোল্ডারের বাস্তবায়ন অবস্থা

ক) সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সম্পূর্ণ ২০.০০ কিঃ মিঃ পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯১ মিটার হার্ডশোল্ডার উন্নয়ন/নির্মাণেরও সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে এবং সেকেন্ডারি তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে হার্ডশোল্ডার পাওয়া গেছে মোট ১৯.১২ কিঃমিঃ। এছাড়া চেইনেজ ১৩+০০০ থেকে চেইনেজ ১৪+০০০ এর মধ্যে কোন হার্ডশোল্ডার পাওয়া যায়নি।

খ) পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, অধিকাংশ জায়গায় হার্ডশোল্ডার মূল রাস্তার তুলনায় ৫-৬ ইঞ্চি দেবে গেছে। বিশেষত নির্মিত সড়টির সাথে সংযোগ সড়কগুলো যে জায়গায় মিলিত হয়েছে। এসব ডিপ্রেসনের কারণে ভবিষ্যতে রাস্তাটির কিনারা ভেঙ্গে রাস্তার ক্ষতি সাধন করতে পারে। (চিত্র ৭.১৩)

ক)

খ)

গ) ঘ)

চিত্র ৭.১৩: হার্ডশোল্ডার ডিপ্রেসন।

৩. পেভমেন্টের বাস্তবায়ন অবস্থাঃ

ক) সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় ১.০৭ কিঃমিঃ, ২৫০ মিমি ইমপ্রুভড সাবগ্রেড (আইএসজি), ১৫০ মিমি সাব বেইস ও ১৫০ মিমি বেইজ টাইপ ১ এবং ৫০ মিমি ডেন্স বিটুমিনাস সার্ফেসিং (ডিবিএস) ওয়ারিং কোর্স দ্বারা নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে এবং সেকেন্ডারি তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে ০.৯০ কিঃমিঃ নতুন নির্মাণ পাওয়া যায়।

খ) কিশোরগঞ্জ রেল গেইট সংলগ্ন চেইনেজ ০+০০০ হতে ১+০০০ পর্যন্ত ১ কিঃমিঃ এবং ১০+০০০ হতে ১৭+৫০০ পর্যন্ত ৭.৫ কিঃমিঃ সহ মোট ৮.৫ কি মি, ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক ১৫০ মিমি, বেইজ টাইপ ১ দ্বারা শক্তিশালীকরণের জন্য অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে চেইনেজ ০+০০০ হতে ১৭+৫০০ এর মধ্যে মোট ৭.১৮ কিঃমিঃ মজবুতকৃত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পাওয়া যায়।

গ) সড়কের চেইনেজ ১+০০০ হতে ২০+০০০ পর্যন্ত অংশে ৩.৬৭ মিটার প্রশস্ততায় ১৯.০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৫০ মিমি ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। কিন্তু পরিদর্শনকালে এবং সেকেন্ডারি তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে সার্ফেসিংকৃত রাস্তা পাওয়া যায় মোট ১৮.৫৭ কিঃমিঃ। সার্ফেসের কোথাও কোন ধরনের পেভমেন্ট ডিসট্রেস (পটহোল, ফাটল ইত্যাদি) পাওয়া যায়নি।

চিত্র ৭.১৪: পেভমেন্টের বাস্তবায়ন অবস্থা।

৪. নির্মিত সেতু ও কালভার্টসমূহের বর্তমান অবস্থাঃ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে ৬৫.৩০ মিটা দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে ৬৫.৩০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট তিন স্প্যানের ৫ গার্ডার বিশিষ্ট একটি

আরসিসি ব্রীজ এবং ১৩তম কিলোমিটারে তিন ভেন্ট (১৫ মিটার) ও ১৫ তম কিলোমিটারে দুই ভেন্টের (৬.০ মিটার) ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায় । পরিদর্শনকালে ব্রীজ ও কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে।

চিত্র ৭.১৫: নির্মত সেতুর বাস্তবায়ন অবস্থা।

চিত্র ৭.১৬: নির্মিত কালভার্টসমূহের বাস্তবায়ন অবস্থা।

৫. রক্ষাপ্রদ কাজের বর্তমান অবস্থাঃ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন ভাঙ্গন প্রবণ অংশে ৫৪৭.২০ বর্গমিটার আরসিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। ৫২৫ বর্গমিটার আরসিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১২.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মিমি X ৬০০ মিমি X ৭৫ মিমি পরিমাণের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া পরিদর্শনকালে কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো হেলে পড়তে দেখা গেছে।

আরসিসি ব্লক প্রোটেকসন

আরসিসি প্যালাসাইডিং

চিত্র ৭.১৭: রক্ষাপ্রদ কাজের বাস্তবায়ন অবস্থা।

৬. নির্মিত ড্রেনের বর্তমান অবস্থাঃ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের উপজেলা সদর, গ্রোথ সেন্টার, বাজার প্রভৃতি অংশে পানি অপসারণের লক্ষ্যে ২০০০ মিটার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। সংগৃহীত তথ্য অনুযায়ী ১৮৮০.৮৯ মিটার ইউ ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। করিমগঞ্জ বাজার ও চামড়াঘাটে অবস্থিত দোকানগুলোর ময়লা আবর্জনা ও বর্জ্য পানি দ্বারা নির্মিত ড্রেনগুলো ভরাট হয়ে প্রায় অকেজো হয়ে গেছে।

চিত্র ৭.১৮: নির্মিত ড্রেনের বাস্তবায়ন অবস্থা।

৭. নির্মিত কিলোমিটার পোস্টের বর্তমান অবস্থাঃ

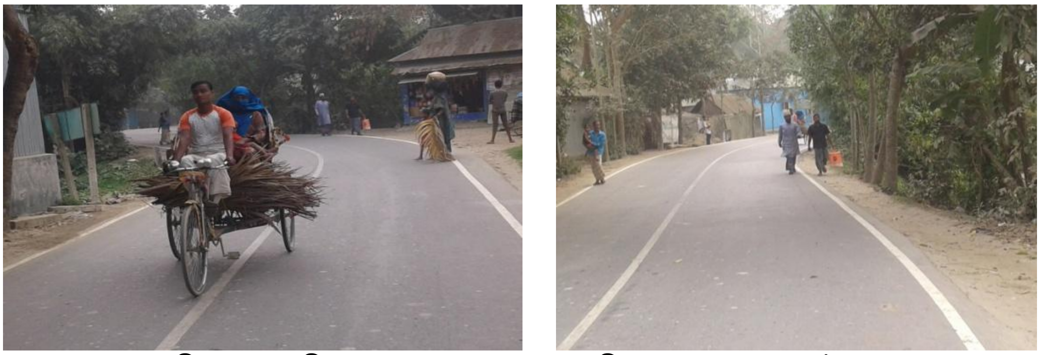
সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সর্বমোট ২০টি কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনের সংস্থান ছিল কিন্তু কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে মাত্র ১৫টি। এছাড়া ৫ ও ১২ তম কিলোমিটারে স্থাপিত পোস্ট দুটি ভাঙ্গা অবস্থায় পাওয়া যায় এবং অনেক কিলোমিটার পোস্টের লেখা অস্পষ্ট হয়ে গেছে।

চিত্র ৭.১৯: কিলোমিটার পোস্টের বাস্তবায়ন অবস্থা।

৮. নির্মিত সাইন সিগন্যালের বর্তমান অবস্থাঃ

সর্বমোট ৩০টি রোড সাইন স্থাপনের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৩০টি রোড সাইন পাওয়া গেছে কিন্তু কিছু কিছু জায়গায় সড়ক নিরাপত্তা সাইন স্থাপন করা প্রযোজন যা চিত্র ৫.২১ তে দেখানো হয়েছে।

চিত্র ৭.২০: সাইন ও সিগন্যালের বাস্তবায়ন অবস্থা।


চিত্র ৭.২১: নিয়ামতপুর বাজার সংলগ্ন বিদ্যালয়ের পাশের বাঁক।

৯. বৃক্ষরোপনঃ

অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী চেইনেজ ৩+০০০ থেকে চেইনেজ ৭+০০০ এর মধ্যে ৩.৭৫ কিঃমিঃ বৃক্ষরোপণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে উল্লেখিত ৩.৭৫ কিঃমিঃ ছাড়াও অন্যান্য জায়গায় বিভিন্ন বনজ ও ফলজ গাছ পাওয়া যায়।

চিত্র ৭.২২: বৃক্ষরোপণের বাস্তবায়ন অবস্থা।

চ) সড়কটির ট্রাফিক কাউন্ট পর্যালোচনাঃ

সড়কটির ট্রাফিক কাউন্ট সওজ অধিদপ্তরের এইচ ডি এম সার্কেল থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে যা নিম্নোক্ত সারণিসমূহে দেয়া হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্প পূর্বে রাস্তাটির দৈনিক গড় ট্রাফিক কাউন্ট ছিল ৩,৯৬৮ এবং শেষ পর্যায়ে ১০,৩১৪ যা প্রকল্প পূর্বের ২৬০ শতাংশ বেশি।

সারণি ৭.৯: ২০০৪ সালের ট্রাফিক কাউন্ট

মটোরাইজড (MT)										**নন-মটোরাইজড (NMT)**			**মোট**		**মোট**
ট্রাক			**বাস**			**ইউটিলিটি**	**কার**	**অটোরিক্সা**	**মোটর সাইকেল**	**বাই - সাইকেল**	**সাইকেল রিক্সা**	**কার্ট**	**MT**	**NMT**	**এএডিটি (AADT)**
ভারি	**মাঝারি**	**ছোট**	**বড়**	**মাঝারি**	**মাইক্রো**										
১৩৩	১২৩	২৩০	৪	১১২	৪৫	৬১	৩২	৩৮৫	৫৫৩	৮৫৫	১৪৩৪	১	১৬৭৮	২২৯০	৩৯৬৮

সারণি ৭.১০: ২০০৭ সালের ট্রাফিক কাউন্ট

মটোরাইজড (MT)										**নন-মটোরাইজড (NMT)**			**মোট**		**মোট**
ট্রাক			**বাস**			**ইউটিলিটি**	**কার**	**অটোরিক্সা**	**মোটর সাইকেল**	**বাই - সাইকেল**	**সাইকেল রিক্সা**	**কার্ট**	**MT**	**NMT**	**এএডিটি (AADT)**
ভারি	**মাঝারি**	**ছোট**	**বড়**	**মাঝারি**	**মাইক্রো**										
০	১৫০	১৯৩	১৪০	৬	৪৮	০	২৬	৫৮০	৭৬৭	১৯৭৩	২২৫২	০	১৯১০	৪২২৫	৬১৩৫

সারণি ৭.১১: ২০১৩ সালের ট্রাফিক কাউন্ট

মটোরাইজড (MT)										**নন-মটোরাইজড (NMT)**			**মোট**		**মোট**
ট্রাক			**বাস**			**ইউটিলিটি**	**কার**	**অটোরিক্সা**	**মোটরসাইকেল**	**বাই - সাইকেল**	**সাইকেল রিক্সা**	**কার্ট**	**MT**	**NMT**	**এএডিটি (AADT)**
ভারি	**মাঝারি**	**ছোট**	**বড়**	**মাঝারি**	**মাইক্রো**										
০	২৬১	১৮৪	১২৬	০	১২৫	১১০	১৪০	৪৮২৫	৪৬২	২৭০	৩৮১১	০	৬২৩৩	৪০৮১	১০৩১৪

অধ্যায় - অষ্টম
সমীক্ষার ফলাফল ও সুপারিশমালা

ক) সমীক্ষায় প্রাপ্ত মুখ্য ফলাফলসমূহঃ

সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত

প্রকল্পটি ২০০৬ থেকে ২০০৮ পর্যন্ত দুই বছর মেয়াদে বাস্তবায়ন করার কথা থাকলেও প্রকল্পের কাজ শুরু করতেই বিলম্ব হয়, এ পর্যায়ে ২০০৯ পর্যন্ত একবার সময় বর্ধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক প্রাক্কলন বিচ্যুতির কারণে ২০০৬ থেকে ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ডিপিপি সংশোধন করা হয়। প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণ নিয়ে জটিলতা তৈরি হওয়ায় আরো ৪ মেয়াদে সময় বর্ধিতকরণ করা হয়।

প্রকল্পের ডিপিপি অনুমোদনের পূর্বের প্রাক্কলন আনুমানিকভাবে তৈরি করা হয়েছিল এবং মূল ডিপিপি অনুমোদনের পরে প্রকল্পের কর্মকান্ড শুরু হয়। প্রকল্পের কর্মকান্ড শুরু হওয়ার পরে বাস্তব প্রাক্কলনে বিচ্যুতি দেখা যায়। সময় অতিবাহিত হয়ে যাওয়ার জন্য প্রকল্পের নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি পায় ফলশ্রুতিতে প্রাক্কলন পরিবর্তিত হয়।

ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত

সওজ অধিদপ্তরে ক্রয় সংক্রান্ত কিছু তথ্য ও দলিলপত্র প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর কর্তৃক সংরক্ষণ করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত দলিলপত্র ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর দপ্তরে সংরক্ষিত ছিল। মাননীয় হাইকোর্টের আদেশে ঢাকার রমনাস্থ সড়ক ভবন জুন ২০১২ সালে ছেড়ে দিতে হয়। তখন সমস্ত দলিলপত্র তড়িঘড়ি করে বিভিন্ন গোডাউন ও অরক্ষিত জায়গায় স্থানান্তর করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ময়মনসিংহ জোনে স্থানান্তরিত হয়। তথ্যাদি সংগ্রহের যাবতীয় চেষ্টা করা হলেও পূর্ণাঙ্গ তথ্য পাওয়া যায়নি।

প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত

প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে এবং সওজ এর ঢাকা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পদে কর্মরত মোট ২০ কর্মকর্তা জন খন্ডকালিন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলির কারনে কাজের গতি বাধাগ্রস্ত হয়েছে বলে প্রতিয়মান হয়। এ জাতীয় প্রকল্পের জন্য অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের শীর্ষ কর্মকর্তার প্রয়োজন আছে বলে মনে হয় না।

ভৌত অবকাঠামোর বাস্তবায়ন সংক্রান্ত

রাস্তাটিকে জেলা রাস্তায় উন্নীতকরণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২০ কিঃমিঃ সড়ক ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৮.৫০ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতীকরণ, ২০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, ১ টি ৬৩.৩৯ মিটার দীর্ঘ সেতু ও ২টি (২০.৫০ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সর্বমোট ৩০টি রোড সাইন স্থাপনের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৩০টি রোড সাইন পাওয়া গেছে কিন্তু কিছু জায়গায় সড়ক নিরাপত্তা সাইন স্থাপন করা হয়নি। প্রকল্পটি হাওড় অঞ্চলে হওয়া জন্য প্রয়োজনের তুলনায় কালভার্ট কম নির্মাণ করা হয়েছে ফলে পানি নিষ্কাশনে সমস্যা হচ্ছে বলে প্রতীয়মান। অধিকাংশ জায়গায় হার্ডশোল্ডার মূল রাস্তার তুলনায় ৫-৬ ইঞ্চি দেবে গেছে, বিশেষত নির্মিত সড়টির সাথে সংযোগ সড়কগুলো যে জায়গায় মিলিত হয়েছে।

১৮৮০.৮৯ মিটার ইউ ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। করিমগঞ্জ বাজার ও চামড়াঘাটে অবস্থিত দোকানগুলোর ময়লা আবর্জনা ও বর্জ্য পানি দ্বারা নির্মিত ড্রেনগুলো ভরাট হয়ে প্রায় অকেজো হয়ে গেছে।

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন ভাঙ্গন প্রবণ অংশে ৫৪৭.২০ বর্গ মিটার আরসিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। ৫২৫ বর্গ মিটার আরসিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১২.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মিমি X ৬০০ মিমি X ৭৫ মিমি পরিমাণের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো হেলে পড়েছে। সড়কটিতে ওভারলোড কন্ট্রোলার রেই।

ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৫.৭৯৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান ছিল। তবে ত্রুটিপূর্ণ প্রাক্কলন, যথাসময়ে ভূমি অধিগ্রহণ শুরু না করায় জমির মূল্য বৃদ্ধি এবং ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত চলমান মামলার কারণে ৬.৮০৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এ বিষয়ে জানা যায়, ভূমি অধিগ্রহণকালীন সময়ে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণ কর্তৃক আদালতে মামলা দায়ের করা হলে বিষয়টি মীমাংসা হতে অতিরিক্ত সময় লেগে যায়। প্রকল্প সমাপ্ত হলেও ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি কর্তৃক দায়েরকৃত একটি ক্ষতিপূরণ মামলা অদ্যাবধি মহামান্য হাইকোর্টে বিচারাধীন রয়েছে।

যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি সংক্রান্ত

সওজ অধিদপ্তরের এইচ ডি এম সার্কেল থেকে সড়কটির সংগৃহীত ট্রাফিক কাউন্ট অনুযায়ী প্রকল্প পূর্বে রাস্তাটির দৈনিক গড় ট্রাফিক কাউন্ট ছিল ৩৯৬৮ এবং শেষ পর্যায়ে ১০৩১4 যা প্রকল্প পূর্বের তুলনায় ২৬০ শতাংশ বেশি।

দুর্ঘটনা সংক্রান্ত

সড়কটিতে যানবাহনের সংখ্যা বেড়ে যাওয়ায় দুর্ঘটনার হার পূর্বের তুলনায় বেড়ে গেছে বলে স্থানীয় জনগণ মতামত দেন। চালকের অসাবধানতা, অতিরিক্ত যানবাহন ও ট্রাফিক আইন অমান্য করার জন্য দুর্ঘটনা বেড়েছে।

প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থা সংক্রান্ত

উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার তুলনামূলক বিশ্লেষণে দেখা যায় সুবিধাভোগী গ্রুপের জনগণ কন্ট্রোল গ্রুপের জনগণের চেয়ে শিক্ষায় অগ্রসরমান। উদাহরণস্বরূপ বলা যেতে পারে ১১.4% সুবিধাভোগী এসএসসি পাশ, পক্ষান্তরে, ৯.৫% কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতা এসএসসি পাশ। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন শিক্ষা বিস্তারে ভূমিকা রেখেছে বলে প্রতিয়মান হয়।

সুবিধাভোগী গ্রুপের গড় মাসিক আয় সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পরে পূর্বের তুলনায় ৪২.২৮ শতাংশ বেড়েছে। সুবিধাভেগী প্রুপের প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বের গড় মাসিক আয় ছিল ৯৬০4 টাকা, বর্তমান গড় মাসিক আয় ১৩৬৬১ টাকা যা পূর্বের তুলনায় ৪২.২৪ শতাংশ বেশি। কন্ট্রোল গ্রুপের বর্তমান গড় মাসিক আয় ১১৩৮২ টাকা।

সুবিধাভোগী গ্রুপের বাড়ী থেকে সড়কের গড় দূরত্ব ০.৭০ কিঃমিঃ। পক্ষান্তরে কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাগণের বাড়ি থেকে সড়কের গড় দূরত্ব ২.২৩ কিঃমিঃ। সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে জেলা শহরে যাতায়াতে আগের তুলনায় প্রায় অর্ধেক সময় লাগে। কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতা জানিয়েছেন তাদের সড়ক যোগাযোগ থাকলে তাদেরও সময় অর্ধেক লাগত।

উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন যে, সড়কটির উন্নয়ন/নির্মাণ হওয়ার ফলে তারা দ্রুত যাতায়াত করতে পারেন, হাসপাতালে দ্রুত রোগী নিতে পারেন, যাতায়াতের খরচ কমেছে, সময় কম লাগে, দ্রুত মালামাল আনা নেয়া করা যায়, জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে ও ব্যবসা বানিজ্যে ক্রয় বিক্রয় বেড়েছে।

সুবিধাভোগী গ্রুপের উত্তরদাতাদের কৃষি পণ্য পরিবহণে ব্যয় সম্পর্কে জিজ্ঞাসা করা হলে সকলেই বলেছেন সড়ক উন্নয়েন ফলে কৃষিপণ্যের পরিবহণ খরচ কমেছে যার গড় হার ১৯%। উত্তরদাতাদের সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে কৃষিক্ষেত্রের উন্নয়ন সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে তারা বলেছেন, উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যায় (৯৭.৬%), উন্নতজাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যায় (৯০.০%) এবং পরিবহণ ব্যয় কমেছে (৭৫.৩%) ।

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যায়, উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যায় ও মাছের সঠিক মূল্য পাওয়া যায়।

উত্তরদাতাগণ বলেছেন যে, সড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে চিকিৎসা সেবার সময় কম লাগে, ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, যাতায়াত ব্যয় কম হয় ও দিন-রাতের যে কোন সময় মূমূর্ষু রোগিকে হাসপাতালে নেয়া যায়।

সুবিধাভোগী উত্তরদাতাদের সড়কটির বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে, অধিকাংশ জনগণ বলেছেন সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে (৯৮.৭%), মেরামত করা প্রয়োজন (২.১১%), গর্তের সৃষ্টি হয়েছে (০.৮%), উঁচুনিঁচু (০.৮%), সড়কের বাঁধ ভেঙ্গে গেছে (৪.৬%)।

খ) ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশমালাঃ

সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত

প্রকল্পের পরিকল্পনা ডিপিপি অনুমোদনের পূর্বেই শুরু হলে প্রকল্পের প্রাক্কলন ও বাস্তবায়নের সময় নিয়ন্ত্রণ করা সম্ভব।

ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত

চূড়ান্ত মূল্যায়ন না হওয়া পর্যন্ত প্রকল্পের যাবতীয় কাজগপত্র সংশ্লিষ্ট দপ্তর কর্তৃক যথাযথভাবে সংরক্ষণ করা আবশ্যক।

প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত

প্রকল্প বাস্তবায়নে পূর্ণকালিন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ সঠিক সময়ে ও Qualitative মান বজায় রেখে প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। সমজাতীয় প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ে অর্পন করলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সঠিকভাবে করা সম্ভব।

ভৌত অবকাঠামোর সংক্রান্ত

সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে পানি নিষ্কাশন ও জলাবদ্ধতা নিরসনের জন্য কালভার্টের সংখ্যা বাড়ানোর জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে; সংযুক্ত কাঁচা রাস্তাগুলোর সংযোগস্থলে প্রয়োজনমত মাটি ভরাট করা জরুরী অন্যথায় উক্তস্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে সড়কটির ক্ষতি সাধিত হবে; দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকাগুলোতে ট্রাফিক সাইন ও সিগন্যাল বসানো, যেসব জায়গায় প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে সেগুলো জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করা প্রয়োজন; যেসব জায়গায় হার্ডশোল্ডার দেবে গেছে সেসব জায়গা সড়ক যোগাযোগের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ, তাই জরুরী ভিত্তিতে এগুলো মেরামত করা প্রয়োজন; ভেঙ্গে যাওয়া কিলোমিটার পোস্টগুলি প্রতিস্থাপন ও অস্পষ্ট রোড সাইনগুলি স্পষ্টভাবে লেখা আবশ্যক; নিয়মিত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে। সড়কটিতে ওভার লোড কন্ট্রোলার স্থাপনের ব্যবস্থা করতে হবে।

ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত

সড়ক নির্মাণ ও উন্নয়নে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হলে এ সংক্রান্ত সমুদয় অর্থ দ্রুত বরাদ্দ নিশ্চিত করা জরুরী। ক্ষতিগ্রস্ত ভূমি মালিকদের দ্রুত ও স্বচ্ছতার সাথে যথোপযুক্তভাবে ক্ষতিপূরনের ব্যবস্থা করতে হবে। সাকুয়া ব্রীজের এপ্রোচ ডিজাইন মত প্রশস্ত করে নির্মাণ না হওয়ায় চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ। চলমান মামলাটি নিষ্পত্তি করে উক্ত স্থানে রাস্তাটি প্রয়োজনমত প্রশস্ত করে নিরাপদ যাতায়াতের ব্যবস্থা করা আবশ্যক।

যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধি সংক্রান্ত

চামড়াঘাট-মিঠামইন এবং চামড়াঘাট-ইটনা এ সড়ক দু'টির নির্মাণ সম্পন্ন হলে যানবাহন চলাচলের পরিমাণ বৃদ্ধি পাবে। নির্মিত কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট সড়কটি বর্তমান অবস্থায় থাকলে ভবিষ্যতে যানজট সৃষ্টি হবে এবং দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পাবে। নিরাপদ ও যানজটমুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জনের লক্ষ্যে সড়কটিকে আরো প্রশস্ত করার জন্য যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করা আবশ্যক।

দুর্ঘটনা সংক্রান্ত

নিরাপদ ভ্রমণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে চালকদের জন্য বিদ্যমান আইন যথাযথভাবে প্রয়োগ ও পর্যাপ্ত সড়ক নিড়াপত্তা চিহ্ন স্থাপন করা আবশ্যক।

প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থা সংক্রান্ত

সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্যসমূহ বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনার আলোকে বলা যায় যে, প্রকল্পভুক্ত এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা অপরিসীম। সমজাতীয় প্রকল্পসমূহ হাওড় অঞ্চলের আর্থ সামাজিক উন্নয়নের জন্য গ্রহণ করা যেতে পারে।

সংযুক্তি

সংযুক্তি -১: সুবিধাভোগী গ্রুপের ফলাফল সারণি

সারণি-১ মহিলা ও পুরুষের সংখ্যা

সুবিধাভোগীদের ধরন	সুবিধাভোগী				মোট	
	পুরুষ		মহিলা			
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
কৃষিজীবী	১১৯	৯১.৫	১১	৮.৫	১৩০	৩২.১
ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	৬১	৯৩.৮	৪	৬.২	৬৫	১৬.০
চালক (বাস, ট্রাক, রিক্সা, ভ্যান)	১১	৯৭.৭	১	৮.৩	১২	৩.০
চাকুরিজীবী	৬৪	৮৩.১	১৩	১৬.৯	৭৭	১৯.০
মজুর	১১৩	৯৩.৩	৮	৬.৭	১২১	২৯.৯
মোট	৩৬৮	৯০.৮	৩৭	৯.২	৪০৫	১০০

সারণি-১ক সুবিধাভোগীদের বর্তমান ও পূর্বের পেশার বিশদ বিবরণ

	বর্তমান পেশা		পূর্বের পেশা	
পেশা	নাম্বার	শতকরা	নাম্বার	শতকরা
কৃষিজীবী	১০৮	২৬.৭	১০৯	২৬.৯
মৎস্যচাষ	৯	২.২	৯	২.২
হাঁস মুরগি পালন	১১	২.৭	১০	২.৫
কৃষিশ্রমিক	২	০.৫	২	০.৫
মুদি দোকান	২১	৫.২	২০	৪.৯
কৃষি পণ্য	৫	১.২	৬	১.৫
মৎস্য	৪	১.০	৩	০.৭
হাঁস মুরগি	৩	০.৭	২	০.৫
গবাদিপশু	১	০.২	১	০.২
সেলাই	৩	০.৭	৪	১.০
পুরাতন মালামাল, ফলের ব্যবসা, তেলের ব্যবসা, কাচামালের ব্যবসা	২৮	৬.৯	২৯	৭.২
বাস চালক	১	০.২	১	০.২
ট্রাক চালক	৪	১.০	৩	০.৭
ভ্যান চালক		০.০	১	০.২
অটো চালক	৫	১.২	৪	১.০
সিএনজি চালক	২	০.৫	৩	০.৭
সরকারী চাকুরি	৯	২.২	৯	২.২
বেসরকারী চাকুরি	৫১	১২.৬	৫১	১২.৬
এনজিও চাকুরি	১৩	৩.২	১৩	৩.২
শিক্ষকতা	৪	১.০	৪	১.০
কৃষি মজুর	৮২	২০.২	৮৫	২১.০
নির্মাণ মজুর	২৫	৬.২	২৩	৫.৭
কুলি	৯	২.২	৮	২.০
চুক্তি ভিত্তিক কাজ	৫	১.২	৫	১.২
মোট	৪০৫	১০০.০	৪০৫	১০০.০

সারণি-২ শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষাগত যোগ্যতা	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
শুধু স্বাক্ষর করতে পারে	২৭.৭	-	৩৩.৩	-	২৮.১	৭৪	১৮.৩
শ্রেণি-১ হতে ৫	৩৩.১	২৬.২	১৬.৭	১৯.৫	৪০.৫	১২৬	৩১.১
শ্রেণি-৬ হতে ১০	২৬.৯	৩৩.৮	৫০.০	৩২.৫	২৪.০	১১৭	২৮.৯
SSC	৬.২	১৮.৫	-	২৩.৪	৬.৬	৪৬	১১.৪
HSC	৬.২	১৩.৮	-	১৬.৯	০.৮	৩১	৭.৭
BA	-	৪.৬	-	৩.৯	-	৬	১.৫
MA	-	১.৫	-	৩.৯	-	৪	১.০
MBA	-	১.৫	-	-	-	১	০.২
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫	১০০.০

সারণি-৩ সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের মাসিক আয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	১৯.২	৯.২	১৬.৭	৭.৮	২৬.৪	৭১	১৭.৫
৫০০১ হতে ১০০০০	৫২.৩	৪১.৫	৬৬.৭	৫৮.৪	৫০.৪	২০৯	৫১.৬
১০০০১ হতে ১৫০০০	২৫.৪	৩২.৩	১৬.৭	২৪.৭	২২.৩	১০২	২৫.২
১৫০০১ হতে ২০০০০	২.৩	১২.৩	-	৬.৫	০.৮	১৭	৪.২
২০০০১ হতে ৩০০০০	০.৮	১.৫	-	২.৬	-	৪	১.০
৩০০০০ উপরে	-	৩.১	-	-	-	২	০.৫
মোট	১৩০	৫৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫	১০০.০
গড়	৯১৯২	১১৯১৫	৮৩৭৫	১০১৫৫	৮৩৮৭	৯৬০৪	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৩৯১৫	৬৭৬৮	৩১৪১	৩৯৬৪	৩৩৬৭	৪২৩১	

সারণি-৪: সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর মাসিক আয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	৪.৬	৩.১	-	১.৩	১.৭	১১	২.৬
৫০০১ হতে ১০০০০	৩৬.২	২১.৫	৫০.০	২৭.৩	৪৫.৫	১৪৩	৩৫.৩
১০০০১ হতে ১৫০০০	৪০.৮	৩৬.৯	৩৩.৩	৪৮.১	৪৩.৮	১৭১	৪২.৪
১৫০০১ হতে ২০০০০	১৪.৬	২০.০	-	২০.৮	৯.১	৫৯	১৪.৬
২০০০১ হতে ৩০০০০	৩.১	১৬.৯	১৬.৭	২.৬	-	১৯	৪.৭
৩০০০০ উপরে	০.৮	১.৫	-	-	-	২	০.৫
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫	১০০.০
গড়	১২৮৮০	১৬৯৮৪	১৩৮৩৩	১৩১২৯	১১৪৮১	১৩৬৬১	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৫৮২৩	১০০১৬	৭৯২৯	৩৮০৮	৩৮৭৭	৬২৯০	

সারণি-৫: সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের মাসিক ব্যয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	২৩.১	৯.২	১৬.৭	৬৭.৫	২৮.১	১২৪	৩০.৬
৫০০১ হতে ১০০০০	৫৮.৮	৫২.৩	৬৬.৭	৩২.৫	৫৭.০	২১২	৫২.৪
১০০০১ হতে ১৫০০০	১৬.৯	২৯.২	১৬.৭	-	১৪.৯	৬১	১৫.১
১৫০০১ হতে ২০০০০	০.৮	৭.৭	-	-	-	৬	১.৫
২০০০১ হতে ৩০০০০	০.৮	১.৫	-	-	-	২	০.৫
৩০০০০ উপরে	-	-	-	-	-	০	০.০
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫	১০০.০
গড়	৮৬১১	১০৭০০	৭৮৩৩	৯৫০০	৭৯০০	৮৯০৯	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৩৫৭১	৫৩২০	৩০৯৯	৩৪৪৪	২৯৬৮	৩৬৮০	

সারণি-৬: সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর মাসিক ব্যয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	৬.২	৪.৬	-	১.৩	১২.৪	২৭	৬.৭
৫০০১ হতে ১০০০০	৪০.০	২৬.২	৬৬.৭	৩৬.৪	৪৪.৬	১৫৯	৩৯.৯
১০০০১ হতে ১৫০০০	৪৩.১	৪১.৫	২৫.০	৪৫.৫	৩৯.৭	১৬৯	৪১.৭
১৫০০১ হতে ২০০০০	৮.৫	২৩.১	৮.৩	১৫.৬	৩.৩	৪৩	১০.৬
২০০০১ হতে ৩০০০০	১.৫	৩.১	-	১.৩	-	৫	১.২
৩০০০০ উপরে	০.৮	১.৫	-	-	-	২	০.৫
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫	১০০.০
গড়	১১৬৬৫	১৪১২৩	১০৪১৬	১১৯৪৮	১০১৬১	১১৬৬২	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৫৬৫০	৮৩২০	৩৮০০	৩৬০৫	৩৫৪৭	৪৯৮৪	

সারণি-৭: সড়কটিতে কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে

জমির পরিমাণ (শতাংশ)	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতাংশ	শতাংশ	শতাংশ	শতাংশ	শতাংশ
গড়	৫.৪৪	২.৮	২৬.০	২	৩
সর্বোচ্চ	২২	৫	৫০	২	৪
সর্বনিম্ন	২	১	২	২	২
মোট	৯	৩	২	১	৩

সারণি-৮: জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
হ্যাঁ	৭৭.৮	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০
না	২২.৮	-	-	-	-
মোট	৯	৩	২	১	৩

সারণি-৯: বাড়ি থেকে সড়কটির দূরত্ব কত কিলোমিটার

সড়কটির গড় দূরত্ব	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার
গড়	০.৫	০.৭৫	২.৭	১.২	০.২৫	০.৭০
সর্বোচ্চ	৩.২	৫	৫	৪	২.৬	৪.২
সর্বনিম্ন	০.২৫	০.১৫	১	০.১০	০.১৫	০.৬১
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫

সারণি-১০: সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে জেলা শহরে যেতে গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত

গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা
গড়	০.৬১	০.৫৩	০.৭০	০.৫৩	০.৪৫	০.৫৬
সর্বোচ্চ	২	২	২	১.৫	১.১০	১.৭২
সর্বনিম্ন	০.১	০.০২	০.২০	০.১০	০.২০	০.১২
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১২	৪০৫

সারণি-১১: সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে জেলা শহরে যেতে গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগে

গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা
গড়	০.২৭	০.২৩	০.৩০	০.২৫	০.৩০	০.২৭
সর্বোচ্চ	১	১	১	০.৫০	০.৪৫	০.৭৯
সর্বনিম্ন	০.১০	০.১	০.০৫	০.১০	০.১০	০.০৯
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৪০৫

সারণি-১২: সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন?

কিভাবে উপকৃত হয়েছেন	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	গড়
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	
দ্রুত যাতায়াত করা যায়	৮৪.৬	৯৬.৯	১০০.০	৯৭.৪	৯৩.৩	৯৪.৪৪
জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে	৪২.৩	১৩.৮	২৫.০	৬৮.৮	৯.৯	৩১.৯৬
বিক্রয় বৃদ্ধি পেয়েছে	১১.৫	৮৯.২	-	৭.৮	-	৩৬.১৭
দ্রুত মালামাল আনানেওয়া করা যায়	৬৫.৪	১০০.০	-	৩৭.৬	-	৬৭.৭৭
দ্রুত হাসপাতালে যাওয়া যায়	৯৬.৯	৬৬.৬	৮৪.২	৩১.৫	৬৯.৬	৬৯.৭৬
যাতায়াত খরচ কম হয়	৬৯.২	৯০.৭	৭৫.০	৮৪.৪	৯৮.৩	৮৩.৫২
সময় কম লাগে	৯৯.২	৬৯.২	৯১.৬	৯৩.৫	৯৮.৩	৯০.৩৬
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	

সারণি-১৩: সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন

অসুবিধাসমূহ	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
যাতায়াত ব্যয় বেশী হত	১০০.০	৭৮.৪	৫৮.৩	৮৩.০	৯৮.৩
দ্রুত সব জায়গায় যাওয়া যেত না	৮৬.১	৯৬.৯	৯১.৬	৯২.২	৬৯.৪
ভাল যানবাহন পাওয়া যেত না	৯৩.০	৮০.০	-	৫৩.২	৬৩.৬
সময় বেশী লাগত	৯৬.১	৯০.৭	৮৩.৩	৮৫.৭	৯৩.৩
হাসপাতালে যেতে সমস্যা হত	৬৬.১	৫০.৭	২৫.০	৫৮.৪	৬৮.৫
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সারণি-১৪: কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করা হয়ে থাকে

কি কি কাজে ব্যবহার করা হয়	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
হাট বাজার/ শহরে যাতায়তের জন্য	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০
নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়তের জন্য	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	৭০.০
ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য	৯৩.৮	৮৭.৭	২৫.০	৯০.৫	১০০.০
স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়তের জন্য	৮৪.৬	৮৬.২	৮৩.৩	৯৮.৬	৬৫.০
অন্যান্য-	২৬.৯	১৬.৯	-	৫.৩	-
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সারণি-১৫: কৃষি পণ্য পরিবহণের খরচ আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে (কৃষিকাজ)

	মোট	
	সংখ্যা	শতকরা হার
কমেছে	১৩০	১০০.০
বেড়েছে	-	-
মোট	১৩০	১০০.০

সারণি-১৬: কমলে কত শতাংশ (১০)

কত শতাংশ	কৃষিকাজ
	শতাংশ
গড়	১৫
সর্বোচ্চ	৪০
সর্বনিম্ন	২
মোট	

সারণি-১৭: সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে

কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে	মোট	
	সংখ্যা	শতকরা হার
উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যায়	১২৭	৯৭.৬
উন্নত জাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যায়	১১৭	৯০.০
পরিবহন ব্যয় কম হয়	৯৮	৭৫.৩
একাধিক উত্তর	১৩০	

সারণি-১৮: সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে মাছ চাষের ক্ষেত্রে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন?

কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে	মোট	
	সংখ্যা	শতকরা হার
মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যায়	১২১	৯৩.০
উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যায়	৯৮	৭৫.৩
ন্যায্য মূল্য পাওয়া যায়	৭৮	৬০.০
একাধিক উত্তর	১৩০	

সারণি-১৯: সড়কটির বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবার কিভাবে সহজলভ্যতা

চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে?	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	গড়
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	
সময় কম লাগে	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০
ভাল যানবাহন পাওয়া যায়	১০০.০	১০০.০	৮৩.৩	১০০.০	৭৪.৭	৯১.৬
যাতায়ত ব্যয় কম হয়	৯১.৪	১০০.০	১০০.০	৯৭.৪	৬১.৫	৯০.০৬
অন্যান্য	৪.৭	-	-	১৬.৯	-	১০.৮
মন্তব্য নেই	২.৩	-	৮.১	১.৩	-	৩.৯
একাধিক উত্তর	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৮১

সারণি-২০: সড়কটি বাস্তবায়ানের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনা

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	গড়
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	
কমেছে	৩.৮	৩.১	-	১.৩	২৬.৫	৮.৬৭৫
বেড়েছে	৯৬.২	৯৬.৯	১০০.০	৯৮.৭	৭৩.৫	৯৩.০৬
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১	৮১

সারণি-২১: দুর্ঘটনা বৃদ্ধির কারণ

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	
চালকের অদক্ষতা	৬১.৬	৯৬.৮	-	৫৫.৮	৭০.৭	৭১.২৩
প্রয়োজনীয় ফুটপাত এবং ওভারব্রীজের অভাব	৫০.৪	৮৪.১	-	৭২.২	৫৭.৩	৬৬.
স্পীড ব্রেকার নাই	৯০.৪	৭৩.০	৫৮.৩	৯৪.৮	-	৭৯.১৩
সংকীর্ণ রাস্তা	৭৭.৬	-	-	-	-	৭৭.৬
চালকের অসচেতনা	৭০.৪	-	৭৫.০	১০০.০	-	৮১.৮
অতিরিক্ত গাড়ির চাপ	৭৪.৪	৭৬.২	-	-	৬৪.০	৭১.৫৩
মোট	১২৫	৬৩	১২	৭৬	৮৯	

সারণি-২২: উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
হ্যাঁ	৬৮.৫	৭৬.৯	৭৫.০	৭১.৪	৭৩.৬
না	৩১.৫	২৩.১	২৫.০	২৮.৬	২৬.৪
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সারণি-২৩: সড়কটির বর্তমান অবস্থা

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে	১০০.০	১০০.০	১০০.০	৯৮.৭	১০০.০
মেরামত করা প্রয়োজন	০.৮	-	-	১.৩	-
গর্তের সৃষ্টি হয়েছে	০.৮	-	-	-	-
উচুনিচু	০.৮	-	-	-	-
সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে	৪.৬	-	-	-	-
অন্যান্য	-	-	-	-	-
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সারণি-২৪: সড়কটি ব্যবহারে কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	গড়
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	
রাস্তাটিতে গাড়ির সংখ্যা বেশী	৮৫.৫	৮৯.২	-	৯২.২	১০০.০	৯১.৭৩
ঘনঘন সড়ক দূঘটনা ঘটে	৭৩.১	৭২.৩	-	-	৭৮.৭	৭৪.৭
গাড়ীগুলো দ্রুত গতিতে চলে	৫৭.৭	৫০.৭	৯১.৬	৭৯.২	৬৮.১	৬৯.৫
রাস্তায় ফুটপাত	৮২.৪	৬৬.১	-	৫৩.২	-	৬৭.২৩

ওভারব্রীজ নেই						
রাস্তায় জ্যাম থাকে	৭৭.৩	৯০.৭	৫৮.৩	৮১.৮	৫৮.৪	৭৩.৩
রাস্তা সংকীর্ণ	৪২.২	-	-	-	-	৪২.২
একাধক উত্তর	৯৭	৬৫	১২	৭৭	১১৩	৭২.৮

সারণি-২৫:   নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন

বর্তমান অবস্থা কেমন	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
ব্যবহারের উপযুক্ত আছে	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০
মেরামত করা প্রয়োজন	-	-	-	-	-
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সারণি-২৬:   ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে কৃষি কাজের কি কি সুবিধা হয়েছে

সুবিধাসমূহ	কৃষিকাজ
	শতকরা হার
জলাবদ্ধতা কমেছে,	১০০.০
কৃষি জমির পানি নিষ্কাশনের সুবিধা হয়েছে	৬৪.৪
কৃষি জমিতে সেচের সুবিধা হয়েছে	৫৮.৭
মোট	১৩০

সারণি-২৭: প্রকল্পটির ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন

ভালদিকসমূহ	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
জীবন যাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে	৯৩.০	৮১.৫	-	৫৫.৮	৫২.০
জমির মূল্য বৃদ্ধি পেয়েছে	৮৫.৩	৯০.৭	-	৯৪.৮	৬৬.৯
যাতায়াত ব্যয় কমেছে	৫৯.২	৭৮.৪	৬৬.৬	৬৬.২	৭৯.৩
সময়ের সাশ্রয় হয়েছে	৮৬.১	৬৯.২	৯১.৬	১০০.০	৬৩.৬
সহজে স্কুল/কলেজে যেতে পারে	৫৩.০	৫৫.৩	-	৫৩.৬	২৯.৭
দ্রুত হাসপাতালে যাওয় যায়	৭৪.৬	৬৬.১	-	৭৭.৫	৩৫.৫
মোট	১৩০	৬৫	১২	৭৭	১২১

সংযুক্তি -২: কন্ট্রোল গ্রুপের ফলাফল সারণি।

সারণি-১ পুরুষ/মহিলা

পেশা অনুসারে	কন্ট্রোল				মোট	
	পুরুষ		মহিলা			
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
কৃষিকাজ	৬২	৮৮.৫	৮	১১.৫	৭০	৩৩.০২
ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	২৫	৮৩.৩	৫	১৬.৭	৩০	১৪.১৫
চালক (বাস, ট্রাক, রিক্সা, ভ্যান)	৮	১০০.০	-	-	৮	৩.৭৭
চাকুরিজীবী	৩০	৭৫.০	১০	২৫.	৪০	১৮.৮৭
মজুর	৫৫	৮৬.০	৯	১৪.০	৬৪	৩০.১৯
মোট	১৮০	৮৫.০	৩২	১৫.০	২১২	১০০.০

সারণি-২: শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষাগত যোগ্যতা	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
শুধু স্বাক্ষর করতে পারে	৪২.৯	২৩.৩	-	-	২৯.৭	৫৬	২৬.৪
শ্রেণি-১ হতে ৫	২৮.৬	৩৩.৩	২৫.০	৭.৫	৪০.৬	৬১	২৮.৮
শ্রেণি-৬ হতে ১০	২২.৯	১৩.৩	২৫.০	২৭.৫	২৮.১	৫১	২৪.১
SSC	৪.৩	২০.০	২৫.০	২০.০	১.৬	২০	৯.৫
HSC	১.৪	৬.৭	২৫.০	২২.৫	-	১৪	৬.৬
BA/	-	৩.৩	-	১২.৫	-	৬	২.৮
MA	-	-	-	১০.০	-	৪	১.৯
MBA	-	-	-	-	-	০	০.০
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২	১০০.০

সারণি-৩: গড় মাসিক আয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	২১.৪	৩.৩	-	-	২০.৩	২৯	১৩.৭
৫০০১ হতে ১০০০০	৪৫.৭	৫০.০	৩৭.৫	৪২.৫	৫৬.৩	১০৩	৪৮.৬
১০০০১ হতে ১৫০০০	২৪.৩	২০.০	৬২.৫	৩০.০	১৮.৮	৫২	২৪.৫
১৫০০১ হতে ২০০০০	৭.১	১০.০	-	২২.৫	৪.৭	২০	৯.৪
২০০০১ হতে ৩০০০০	১.৪	১৩.৩	-	৫.০	-	৭	৩.৩
৩০০০০ উপরে		৩.৩	-	-	-	১	০.৫
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২	১০০.০
গড়	৯৭২৮	১৩৩৩৩	১১৬২৫	১৩২২২	৯০০০	১১৩৮২	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৪৮৮৬	৭০৭৭	৩০৬৭	৪৭০৩	৩৬৯০	৪৬৮৫	

সারণি-৪: গড় মাসিক ব্যয়

	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট	
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
<=৫০০০	২২.৯	১০.০	১২.৫		২৫.০	৩৬	১৭.০
৫০০১ হতে ১০০০০	৬১.৪	৫৬.৭	৭৫.০	৬০.০	৬০.৯	১২৯	৬০.৮
১০০০১ হতে ১৫০০০	১১.৪	১৬.৭	১২.৫	৩৫.০	১৪.১	৩৭	১৭.৫
১৫০০১ হতে ২০০০০	৪.৩	১০.০	-	৫.০	-	৮	৩.৮
২০০০১ হতে ৩০০০০	-	৬.৭	-	-	-	২	০.৯
৩০০০০ উপরে	-	-	-	-	-	০	০.০
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২	১০০.০
গড়	৮৩৬৪	১১২৬৬	৮৬২৫	১১০৪০	৭৯৮৪	৯৪৫৬	
স্টান্ডার্ড ডেভিয়েসন	৩৬১৯	৫৩৬৮	২১৯৯	৩১২৩	২৮৩১	৩৪২৮	

সারণি-৫ বাড়ি থেকে সড়কটির দুরত্ব কত কিলোমিটার

সড়কটির গড় দুরত্ব	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার	কিলোমিটার
গড়	১.৯৬	২.৩	৩.৫	১.৩	২.১	২.২৩
সর্বোচ্চ	৫.০	৭.০	৬.৭	৪.৫	৫.৩	৫.৭০
সর্বনিম্ন	০.৫	০.৬	১.৫	০.৫	০.৫	০.৭২
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২

সারণী-৬ বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগে

গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা
গড়	০.৮	১.১	১.৪	১.৬	১.৩	১.২৪
সর্বোচ্চ	১.৫০	১.৬	২.০	২.০	১.৭০	১.৭৬
সর্বনিম্ন	০.২০	০.৫	০.৭	০.৬	০.৭০	০.৫৪
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২

সারণী-৭ সড়ক যোগাযোগ থাকলে জেলা শহরে যেতে গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত

গড়ে কত ঘন্টা সময় লাগত	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর	মোট
	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা	ঘন্টা
গড়	০.৩০	০.৯	১.০	১.১	০.৭	০.৮০
সর্বোচ্চ	০.৫৫	১.০	১.৩	১.৭	১.৩	১.১৭
সর্বনিম্ন	.০৫	০.২	.৪০	০.৪	০.৪	০.২৯
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪	২১২

সারণী-৮ সড়কটির উন্নয়ন হলে কিভাবে উপকৃত হতেন

কিভাবে উপকৃত হয়েছেন	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
দ্রুত যাতায়াত করা যেত	৭৮.৬	৭৬.৬	১০০.০	১০০.০	৮৯.০
ভাল যানবাহন পাওয়া যেত	৮৭.১	৬৩.৩	-	৩৭	৭৫.০
উৎপাদিত পণ্য বিক্রয় করা সহজ হত	৮২.৯	১০০.০	-	৫	-
দ্রুত মালামাল আনানেওয়া করা যেত	৭৫.৭	১০০.০	-	৯	১০.৯
দ্রুত হাসপাতালে যাওয়া যেত	৬০.০	৮৩.৩	৮৭.৫	২৬	৪৩.৫
যাতায়াত খরচ কম হত	৮৪.৩	৯৩.৩	৬২.৫	৩২	৭৩.৪
সময় কম লাগতো	৯৪.৩	৯৬.৬	৩৭.৫	৩৮	৮২.৮
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪

সারণী-৯ কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করতেন

কি কি কাজে ব্যবহার করা হয়	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
হাট বাজার/ শহরে যাতায়তের জন্য	১০০.০	১০০.০	৭৫.০	৯২.৫	৯২.১
নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়তের জন্য	১০০.০	৯৬.৬	১০০.০	১০০.০	৬৫.৬
ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য	৯৪.৩	৯০.০	৬২.৫	৭২.৫	৭৩.৪
স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়তের জন্য	৯৫.৭	৭৬.৬	৩৭.৫	৪৭.৫	৭৬.৫
মোট	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪

সারণী-১০ সড়ক যোগাযোগ থাকলে কৃষি পণ্য পরিবহন খরচ কম হত কিভাবে

কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে	কৃষিকাজ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
উৎপাদিত পণ্য দ্রুত বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো যেত	৫৭	৮১.৪
উন্নত জাতের বীজ ও সার সংগ্রহ করা যেত	৬১	৮৭.১
সময় কম লাগত	৫৯	৮৪.২
পরিবহন ব্যয় কম হত	৪৫	৬৪.২
পণ্য নষ্ট হত না	৩৯	৫৫.৭
একাধিক উত্তর	৭০	

সারণী-১১ সড়ক সংযোগ থাকলে মাছ চাষের ক্ষেত্রে কিভাবে উপকৃত হতেন

কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে	কৃষিকাজ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
মাছের উন্নত পোনা সংগ্রহ করা যেত	৬৯	৯৮.৫
উৎপাদিত মাছ দ্রুত শহরে পাঠানো যেত	৬৭	৯৫.৭
ন্যায্য মূল্য পাওয়া যায় যেত	৬৩	৯০.০
মাছ নষ্ট হত না	৪৭	৬৭.১
একাধিক উত্তর	৭০	

সারণী-১২ সড়ক সংযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত

চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে?	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
সময় কম লাগত	১০০.০	৯০.০	১০০.০	১০০.০	১০০.০
ভাল যানবাহন পাওয়া যেত	১০০.০	৬৩.৩	৮৭.৫	৯৫.০	৮২.৮
যাতায়ত ব্যয় কম হত	৯৮.৬	১০০.০	৮৭.৫	১০০.০	৫৭.৮
মন্তব্য নেই	-	-	১২.৫	-	৪.৬
একাধিক উত্তর	৬৯	৩০	৮	৪০	৬৪

সারণী-১৩ সড়ক সংযোগ না থাকায় কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন

ভালদিকসমূহ	কৃষিকাজ	ক্ষুদ্র ও মাঝারি ব্যবসায়ী	চালক	চাকুরিজীবী	মজুর
	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার	শতকরা হার
জীবন যাত্রার মান উন্নয়ন ব্যহত হচ্ছে	৯৪.৩	৯৬.৭	২৫.০	৮২.৫	-
উৎপাদিত পণ্য সহজে বাজারজাত করা যাচ্ছে না	৯৮.৬	১০০.০	-	৪৭.৫	-
যাতায়াত ব্যয় বেশী হচ্ছে	৭২.৯	৭০.০	৫০.০	৭২.৫	৮৫.৯
সময়ের অপচয় হচ্ছে	৬১.৪	৯০.০	৭৫.০	৫৭.৫	৬৭.২
সহজে স্কুল/কলেজে যেতে পারছে না	৫৪.৩	৭৬.৭	১২.৫	৭০.০	৫৯.৪
দ্রুত হাসপাতালে যাওয় যায় না	৬৫.৭	৮৬.৭	২৫.০	৪২.৫	৪২.২
একাধিক উত্তর	৭০	৩০	৮	৪০	৬৪

সংযুক্তি -৩ (ক): সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা (কৃষি)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ____________________ইউনিয়নঃ____________________ উপজেলাঃ________________জেলাঃ ____________________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান মূল পেশাঃ ১. কৃষিকাজ, ২. মৎস্যচাষ, ৩. হাঁস মুরগি পালন, ৪. অন্যান্য-------	
A.8	পূর্বের মূল পেশাঃ ১. কৃষিকাজ, ২. মৎস্যচাষ, ৩. হাঁস মুরগি পালন, ৪. অন্যান্য-------	
A.9	পেশা পরিবর্তন হলে কারণ কি? --	
A.10	পেশা পরিবর্তন হওয়ায় আপনি কি কোন ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
A.11	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরণের ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন?--	
A.12	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.13	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.14	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.15	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.16	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
A.17	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.18	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	এ সড়কটিতে আপনার কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে?	
B.2	জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.3	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.4	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.5	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.7	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. ২. ৩.	
B.8	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.9	কৃষি পণ্য পরিবহণের খরচ আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২. বেড়েছে	
B.10	কমলে কত শতাংশ ---------------বাড়লে কত শতাংশ ------------ বাড়লে কি কারণে বেড়েছে? -------------------------------	
B.11	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কৃষি ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে বলে আপনি মনে করেন? ১. ২. ৩.	
B.12	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে মাছ চাষের ক্ষেত্রে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.13	সড়কটির বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে? ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হয়, ৪.অন্যান্য (উল্লেখ করুন)--- ৫. মন্তব্য নেই	
B.14	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ২. ৩.	
B.15	সড়কটি বাস্তবায়ানের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২.বেড়েছে	

B.16	কমেছে কেন?---------------------------------বেড়েছে কেন?---------------------------------	
B.17	উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.18	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে, ৬. অন্যান্য (উল্লেখ করুন)-------------	
B.19	সড়কটি ব্যবহারে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১. ২. ৩.	
B.20	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন	
B.21	ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে কৃষি কাজের কি কি সুবিধা হয়েছে? ১. জলাবদ্ধতা কমেছে, ২. কৃষি জমির পানি নিষ্কাশনের সুবিধা হয়েছে, ৩ কৃষি জমিতে সেচের সুবিধা হয়েছে, ৪. অন্যান্য -----------	
B.22	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত কিভাবে করা হয়? ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেইলিং এ ঢালাই দ্বারা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য -----------	
B.23	প্রকল্পটির ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন? ১. ২. ৩.	
B.24	রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ______________________________ ______________________________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৩ (খ): সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা (ব্যবসায়ী)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ__________ ইউনিয়নঃ__________ উপজেলাঃ__________ জেলাঃ __________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান প্রাথমিক পেশাঃ ১. মুদি দোকান, ২. কৃষিপণ্য, ৩. মৎস্য, ৪. হাঁস মুরগি, 5. গোবাদিপশু, ৬.সেলাই 7.অন্যান্য----------	
A.8	পূর্বের প্রাথমিক পেশাঃ ১. মুদি দোকান, ২. কৃষিপণ্য, ৩. মৎস্য, ৪. হাঁস মুরগি, ৫. গোবাদিপশু, ৬.বস্ত্র/সেলাই ৭.অন্যান্য--	
A.9	পেশা পরিবর্তন হলে কারণ কি? --	
A.10	পেশা পরিবর্তন হওয়ায় আপনি কি কোন ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
A.11	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরণের ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন?---	
A.12	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.13	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা--------------	
A.14	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা--------------	
A.15	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.16	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
A.17	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.18	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	এ সড়কটিতে আপনার কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে?	
B.2	জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.3	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.4	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.5	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.7	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. ২. ৩.	
B.8	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.9	ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণের খরচ আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২. বেড়েছে	
B.10	কমলে কত শতাংশ? ---------------বাড়লে কত শতাংশ? ------------ বাড়লে কি কারণে বেড়েছে? ------------------------------	
B.11	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে? ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হয়, ৪.অন্যান্য (উল্লেখ করুন)- ৫. মন্তব্য নেই	
B.12	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ২. ৩.	
B.13	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২.বেড়েছে	
B.14	কমেছে কেন?-----------------------------, বেড়েছে কেন?--------------------------------	

B.15	উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.16	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে, 6. অন্যান্য (উল্লেখ করুন)-------------	
B.17	সড়কটি ব্যবহারে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১. ২. ৩.	
B.18	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন	
B.19	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত কিভাবে করা হয়? ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেইলিং এ ঢালাই দ্বারা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য -----------	
B.20	সড়কটির ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন? ১. ২. ৩.	
B.21	রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ____________________________________ ____________________________________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৩ (গ): সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা (চালক)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ__________ ইউনিয়নঃ__________ উপজেলাঃ__________ জেলাঃ __________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান প্রাথমিক পেশাঃ ১. বাসচালক, ২.ট্রাক চালক, ৩.ভ্যান/রিক্সা চালক, ৪. অটোচালক, ৫.অন্যান্য--	
A.8	পূর্বের প্রাথমিক পেশাঃ ১. বাসচালক, ২.ট্রাক চালক, ৩.ভ্যান/রিক্সা চালক, ৪. অটোচালক, ৫.অন্যান্য---	
A.9	পেশা পরিবর্তন হলে কারণ কি? --	
A.10	পেশা পরিবর্তন হওয়ায় আপনি কি কোন ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
A.11	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরণের ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন?---	
A.12	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.13	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.14	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.15	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.16	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
A.17	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.18	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	এ সড়কটিতে আপনার কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে?	
B.2	জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.3	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দুরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.4	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.5	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.7	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. ২. ৩.	
B.8	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.9	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার পরিবহনের ভাড়া আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২. বেড়েছে ৩. একই আছে	
B.10	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হয়েছে?	
B.11	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে? ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩.যাতায়ত ব্যয় কম হয়, ৪.অন্যান্য (উল্লেখ করুন)--- ৫. মন্তব্য নেই	
B.12	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ২. ৩.	
B.13	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২.বেড়েছে	
B.14	কমেছে কেন?----------------------------- বেড়েছে কেন?---------------------------------	
B.15	উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.16	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে	

B.17 সড়কটি ব্যবহারে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১. ২. ৩.		
B.18 নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন		
B.19 নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত কিভাবে করা হয়? ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেইলিং এ ঢালাই দ্বরা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য -----------		
B.20 সড়কটি ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন? ১. ২. ৩.		
B.21 রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ______________________________ ______________________________		
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ

সংযুক্তি -৩ (ঘ): সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা (চাকুরি)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ____________ইউনিয়নঃ____________ উপজেলাঃ____________জেলাঃ ____________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান প্রাথমিক পেশাঃ ১. সরকারী, ২.বেসরকারী, ৩.এনজিও, ৪.শিক্ষকতা, 5.অন্যান্য------	
A.8	পূর্বের প্রাথমিক পেশাঃ ১. সরকারী, ২.বেসরকারী, ৩.এনজিও, ৪.শিক্ষকতা, 5.অন্যান্য------	
A.9	পেশা পরিবর্তন হলে কারণ কি --	
A.10	পেশা পরিবর্তন হওয়ায় আপনি কি কোন ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
A.11	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরণের ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন--	
A.12	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.13	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.14	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.15	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.16	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
A.17	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.18	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	এ সড়কটিতে আপনার কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে?	
B.2	জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.3	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দুরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.4	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.5	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.7	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. ২. ৩.	
B.8	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.9	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার যাতায়াতের খরচ আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২. বেড়েছে ৩. একই আছে	
B.10	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার যাতায়তে কি কি সুবিধা হয়েছে? ১. ২. ৩.	
B.11	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হয়েছে?	
B.12	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে? ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হয়, ৪.অন্যান্য (উল্লেখ করুন)-- ৫. মন্তব্য নেই	
B.13	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ২. ৩.	
B.14	সড়কটি বাস্তবায়ানের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২.বেড়েছে	
B.15	কমেছে কেন?-----------------------------বেড়েছে কেন?----------------------------	
B.16	উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	

B.17	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে	
B.18	সড়কটি ব্যবহারে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১. ২. ৩.	
B.19	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন	
B.20	নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত কিভাবে করা হয় ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেইলিং এ ঢালাই দ্বরা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য -----------	
B.21	সড়কটির ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন? ১. ২. ৩.	
B.22	রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ____________________ ____________________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৩ (ঙ): সুবিধাভোগীদের জন্য প্রশ্নমালা (দিনমজুর)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ__________ইউনিয়নঃ__________ উপজেলাঃ__________জেলাঃ __________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান প্রাথমিক পেশাঃ ১. কৃষি, ২.নির্মাণ ৩.কুলি, ৪.অন্যান্য------	
A.8	পূর্বের প্রাথমিক পেশাঃ ১. কৃষি, ২.নির্মাণ ৩.কুলি, ৪.অন্যান্য------	
A.9	পেশা পরিবর্তন হলে কারণ কি ---	
A.10	পেশা পরিবর্তন হওয়ায় আপনি কি কোন ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন? ১. হ্যাঁ ২. না	
A.11	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরণের ক্ষতির সম্মুখীন হয়েছেন--	
A.12	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.13	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.14	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.15	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.16	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পূর্বের গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
A.17	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.18	সড়কটি বাস্তবায়িত হওয়ার পর গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	এ প্রকল্পে আপনার কত শতাংশ জমি অধিগ্রহণ হয়েছে?	
B.2	জমি অধিগ্রহণ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.3	আপনার বাড়ি থেকে সড়কটির দুরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.4	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.5	এ সড়কটি উন্নয়ন হওয়ার ফলে বর্তমানে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.6	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে কিভাবে উপকৃত হয়েছেন? ১. ২. ৩.	
B.7	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন? ১. ২. ৩.	
B.8	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.9	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার যাতায়তের খরচ আগের তুলনায় কমেছে না বেড়েছে ? ১. কমেছে ২. বেড়েছে ৩. একই আছে	
B.11	সড়কটির উন্নয়ন হওয়ার ফলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হয়েছে?	
B.12	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজলভ্য হয়েছে? ১. সময় কম লাগে, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যায়, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হয়, ৪.অন্যান্য (উল্লেখ করুন)-- ৫. মন্তব্য নেই	
B.13	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে বর্তমানে যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১. ২. ৩.	
B.14	সড়কটি বাস্তবায়নের ফলে রাস্তায় দুর্ঘটনার হার কমেছে না বেড়েছে? ১. কমেছে ২.বেড়েছে	
B.15	কমেছে কেন?-----------------------------,---- --- বেড়েছে কেন?----------------------------	
B.16	উন্নয়নকৃত সড়কের পাশে বৃক্ষরোপন করা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না	
B.17	সড়কটির বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. সড়কটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন, ৩. গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, ৪. উচুনিচু, ৫. সড়কের বাধ ভেঙ্গে গেছে	

B.18 সড়কটি ব্যবহারে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১. ২. ৩.	
B.19 নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে, ২. মেরামত করা প্রয়োজন	
B.20 নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত কিভাবে করা হয়? ১. এপ্রোচ রাস্তার মাটির কাজ করা হয় ২. স্লাবে ও রেইলিং এ ঢালাই দ্বরা মেরামত করা হয় ৩. অন্যান্য -----------	
B.21 সড়কটির ভাল দিকসমূহ উল্লেখ করুন? ১. ২. ৩.	
B.22 রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ____ ____	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৪ (ক):কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা (কৃষি)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ____________ ইউনিয়নঃ____________ উপজেলাঃ____________ জেলাঃ ____________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	বর্তমান পেশাঃ ১. কৃষিকাজ, ২. মৎস্যচাষ, ৩. হাঁস মুরগি পালন, ৪. অন্যান্য-------	
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.9	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.10	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.11	আপনার গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.12	আপনার গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কের দুরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	সড়ক যোগাযোগ থাকলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	সড়কের উন্নয়ন হলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন? ১.____________________ ২. ____________________	
B.5	কি কি কাজে আপনারা সড়ক ব্যবহার করতেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.6	সড়ক সংযোগ থাকলে কৃষি পণ্য পরিবহনের খরচ কম হত কিভাবে? ১.____________________ ২. ____________________	
B.7	সড়ক সংযোগ থাকলে মাছ চাষে কিভাবে উপকৃত হতেন? ১.____________________ ২. ____________________	
B.8	সড়ক সংযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত? ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হত, ৪.মন্তব্য নেই	
B.9	আপনাদের যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.____________________ ২. ____________________	
B.10	সড়ক সংযোগ না থাকায় কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১.____________________ ২. ____________________	
B.11	রাস্তার ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১.____________________ ২. ____________________ ৩.____________________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৪ (খ):কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা (ব্যবসায়ী)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ________ ইউনিয়নঃ________ উপজেলাঃ________ জেলাঃ ________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	পেশাঃ ১. মুদি দোকান, ২. কৃষিপণ্য, ৩. মৎস্য, ৪. হাঁস মুরগি, ৫.গোবাদিপশু, ৬.বস্ত্র/সেলাই 7.অন্যান্য------	
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.9	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.10	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.11	আপনার গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.12	আপনার গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কের দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	সড়ক যোগাযোগ হলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	সড়ক যোগাযোগ থাকলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন? ১.________ ২. ________	
B.5	কি কি কাজে আপনারা সড়ক ব্যবহার করতেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.6	সড়ক যোগাযোগ থাকলে ব্যাবসায়িক ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হত বলে মনে করেন? ১.________ ২. ________	
B.7	সড়ক যোগাযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত? ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হত, ৪.মন্তব্য নেই	
B.8	আপনাদের যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.________ ২. ________	
B.9	সড়ক যোগাযোগ না থাকায় কি কি সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন? ১.________ ২. ________	
B.10	সড়কের ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১.________ ২. ________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৪ (গ):কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা (চালক)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ__________ইউনিয়নঃ__________ উপজেলাঃ__________জেলাঃ __________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	পেশাঃ ১. বাসচালক, ২.ট্রাক চালক, ৩.ভ্যান/রিক্সা চালক, ৪. অটোচালক, 5.অন্যান্য------	
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ ------------------মহিলা----------------------	
A.9	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.10	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.11	আপনার গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.12	আপনার গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কের দুরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	সড়ক যোগাযোগ থাকলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	সড়ক যোগাযোগ থাকলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
B.5	কি কি কাজে আপনারা সড়ক ব্যবহার করতেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.6	সড়ক যোগাযোগ থাকলে আপনার পরিবহন ব্যবস্থায় কি কি সুবিধা হত? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
B.7	সড়ক যোগাযোগ থাকলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হত?	
B.8	সড়ক যোগাযোগ থাকলে আপনার আয় কত শতাংশ বৃদ্ধি হত?	
B.9	সড়ক যোগাযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত? ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হত, ৪.মন্তব্য নেই	
B.10	আপনাদের যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
B.11	সড়কের ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৪ (ঘ):কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা (চাকুরি)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ__________ ইউনিয়নঃ__________ উপজেলাঃ__________ জেলাঃ__________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	পেশাঃ ১. সরকারী, ২.বেসরকারী, ৩.এনজিও, ৪.শিক্ষকতা, 5.অন্যান্য------	
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.9	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.10	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.11	আপনার গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.12	আপনার গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কের দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	সড়ক যোগাযোগ থাকলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	সড়ক যোগাযোগ থাকলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন? ১.__________ ২. __________	
B.5	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করতেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.6	সড়ক যোগাযোগ থাকলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হত?	
B.7	সড়ক যোগাযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত? ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হত, ৪.মন্তব্য নেই	
B.8	আপনাদের যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
B.9	সড়কের ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১.__________ ২. __________ ৩.__________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৪ (ঙ):কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য প্রশ্নমালা (দিনমজুর)

Section A	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ	
A.1	উত্তরদাতার নামঃ	
A.2	উত্তরদাতার বয়স (বছরে):	
A.3	পুরুষ/মহিলাঃ ১. পুরুষ ২. মহিলা	
A.4	স্থায়ী ঠিকানাঃ গ্রামঃ____________ ইউনিয়নঃ____________ উপজেলাঃ____________ জেলাঃ ____________	
A.5	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ	
A.6	শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ --------------------পাস	
A.7	পেশাঃ ১. কৃষি, ২.নির্মাণ ৩.কুলি, ৪.অন্যান্য------	
A.8	আপনার পরিবারের মোট সদস্য সংখ্যা কত? পুরুষ -------------------মহিলা----------------------	
A.9	মোট ছেলেমেয়ের সংখ্যা কত? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.10	পড়াশোনা করে, এমন ছেলে মেয়ের সংখ্যা? ছেলের সংখ্যা -----------মেয়ের সংখ্যা-------------	
A.11	আপনার গড় মাসিক আয় টাকায়	
A.12	আপনার গড় মাসিক ব্যয় টাকায়	
Section B	সড়ক সম্পর্কিত তথ্যাদি	
B.1	আপনার বাড়ি থেকে সড়কের দূরত্ব কত কিলোমিটার?	
B.2	আপনার বাড়ি থেকে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগে?	
B.3	সড়ক যোগাযোগ থাকলে জেলা শহরে যেতে কত ঘন্টা সময় লাগত?	
B.4	সড়ক উন্নয়ন হলে কিভাবে উপকৃত হতেন বলে মনে করেন? ১.____________________ ২. ____________________	
B.5	কি কি কাজে আপনারা সড়কটি ব্যবহার করতেন? ১. হাট বাজার/ শহরে যাতায়াতের জন্য, ২. নিজস্ব পেশার কাজে যাতায়াতের জন্য, ৩. ছেলেমেয়েদের স্কুল কলেজে প্রেরণের জন্য, ৪. স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াতের জন্য, ৫. অন্যান্য----------------------------------	
B.6	সড়ক যোগাযোগ থাকলে উআপনার কাজের কি কি সুবিধা হত? ১.____________________ ২. ____________________	
B.7	সড়ক যোগাযোগ থাকলে আপনার কত শতাংশ সময় সাশ্রয় হত?	
B.8	সড়ক যোগাযোগ থাকলে চিকিৎসা সেবা কিভাবে সহজ হত? ১. সময় কম লাগত, ২. ভাল যানবাহন পাওয়া যেত, ৩.যাতায়াত ব্যয় কম হত, ৪.মন্তব্য নেই	
B.9	আপনাদের যাতায়াত ব্যবস্থার প্রধান মাধ্যমগুলো কি কি? ১.____________________ ২. ____________________	
B.10	সড়কের ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? ১.____________________ ২. ____________________	
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর তারিখঃ	

সংযুক্তি -৫: প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিবিড় সাক্ষাৎকারের (In-depth Interview) জন্য চেকলিস্ট

১. নামঃ ____________________ ২. পদবীঃ ____________________

৩. দপ্তরঃ ____________________ ৪. মোবাইল নম্বরঃ____________________

প্রকিউরমেন্ট পদ্ধতি সম্পর্কিত

পিপিআর -২০০৮ অনুযায়ী মালামাল / সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলী

১	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৩	প্রকল্পের নাম	
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	
৭	দরপত্র বিক্রয় শেষ তারিখ	
৮	সংবাদপত্রের বিজ্ঞাপনে কি পূর্ব অভিজ্ঞতার বিষয় উল্লেখ করা হয়?	
৯	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	
১০	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	
১১	দরপত্র খোলার শেষ তারিখ	
১২	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৩	নন রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৪	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি সঠিকভাবে গঠিত হয়েছিল কি না?	
১৫	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	
১৬	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	
১৭	সিএস তৈরির তারিখ	
১৮	সিএস অনুমোদনের তারিখ	
১৯	(Notification of award) প্রদানের তারিখ	
২০	মোট চুক্তির মূল্য	
২১	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	
২২	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	
২৪	সময় বৃদ্ধি ধাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং কারণ	
২৫	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছিল কি না?	
২৭	না হলে কেন করা হয়নি কারণ জানা যায় কি?	
২৮	সড়ক ব্যবস্থার কাজ সংক্রান্ত এবং প্রকল্প সংক্রান্ত তথ্য কি জনগণের জন্য উন্মুক্ত করা হয়?	
২৯	প্রকল্পের নাম এবং নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের নাম কি জনগণের জন্য উন্মুক্ত করা হয়?	
৩০	রাস্তার কাজের অগ্রগতি এবং তথ্য জনগণের জন্য কি উন্মুক্ত করা হয়?	

সাধারণ প্রশ্নাবলী

১. প্রকল্পটির বাস্তবায়নের ফলে কি কি দৃশ্যমান পরিবর্তন হয়েছে?

উত্তরঃ

২. প্রকল্পটির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে বিলম্ব হওয়ার কারণ কি কি?

উত্তরঃ

৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ভূমি হুকুমদখল প্রক্রিয়ায় এবং নির্মাণকাজে স্থানীয় জনগণের সহযোগিতা কেমন পাওয়া গিয়েছে?

উত্তরঃ

৪. প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কোন গোষ্ঠির মধ্যে স্বার্থের দ্বন্দ্ব লক্ষ্য করেছেন কি?

উত্তরঃ

৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়ে থাকলে তার কারণসমূহ বর্ণনা করুন।

উত্তরঃ

৬. দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে প্রকল্পটি কি সহায়ক ভূমিকা পালন করছে?

উত্তরঃ

৭. প্রকল্পটির সড়ক, সেতু এবং কালভার্টের বর্তমান কার্যকারিতার মান উল্লেখ করুন?

উত্তরঃ

৮. প্রকল্পটিতে সামাজিক বনায়ন কর্মসূচি চালু আছে কি না?

উত্তরঃ

৯. প্রকল্পটি রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে কি না?

উত্তরঃ

১০. সড়ক নিরাপত্তার দিক থেকে সড়কটির কোন দুর্বলতা লক্ষ্য করেছেন কি না?

উত্তরঃ

১১. প্রকল্পটি সম্পর্কে আপনার মতামত উল্লেখ করুন?

উত্তরঃ

১২. বাংলাদেশের সড়ক ব্যবস্থার দুইটি বা তিনটি প্রধান সমস্যা উল্লেখ করুন?

১. দুর্বল সড়ক নির্মাণ	৫. পুরাতন যানবাহন
২. দুর্বল সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ	৬. অপরিকল্পিত রাস্তা
৩. অপর্যাপ্ত মূলধন	৭. যানজট
৪. ভারী যানবাহন	৮. অন্যান্য

১৩. এ সড়কে কি কি যানবাহন চলাচল করে?

১. বাস	৮. স্কুটার
২. মিনি বাস	৯. মটর সাইকেল
৩. ভারী ট্রাক	১০. রিকশা
৪. হালকা ট্রাক	১১. বাই সাইকেল
৫. কন্টেইনার ট্রাক	১২. গরু/মহিষের গাড়ী
৬. কাভাড ভ্যান	১৩. ঠেলা গাড়ী
৭. প্রাইভেট কার/জীপ	১৪. অন্যান্য

১৪. এ সড়কে কি অতিরিক্ত যানবাহন চলাচল করে?

উত্তরঃ

১৫. এ সড়কে কি অতিরিক্ত ভারী যানবাহন চলাচল করে?

উত্তরঃ

১৬. এ সড়ক দিয়ে কি কি ধরনের মালামাল পরিবহণ করা হয়?

১. চাল	৭. নিত্ত প্রয়োজনীয় পণ্য
২. আটা	৮. কারখানার কাচামাল
৩. পাট	৯. রপ্তানী পণ্য

৪. আখ ১০. যন্ত্রাংশ
৫. শাকসবজি ১১. অন্যান্য
৬. মাছ

১৭. আপনি কি মনে করেন এ সড়কটি নির্মাণ বা উন্নয়ন করার ফলে কলকারখানা এবং কৃষি পণ্যের উৎপাদন বেড়েছে?
উত্তরঃ

১৮. এ সড়কটি নির্মাণের বা উন্নয়নের ফলে আপনি কি কি ধরণের সুবিধা আশা করেন?

১. উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা
২. উন্নত বিপণন ব্যবস্থা
৩. ছাত্র/ছাত্রীদের শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতের সুবিধা
৪. অন্যান্য

১৯. এ সড়কটি নির্মাণের বা উন্নয়নের ফলে কী নতুন কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে?
উত্তরঃ

বর্তমান সড়ক বিভাগের ব্যবস্থাপনা

১. যানবাহনের ধারণ ক্ষমতা পরীক্ষা করার জন্য সড়ক বিভাগের কোন শাখা নিয়োজিত আছে কি?
উত্তরঃ

২. শেষ কখন এ সড়কটির মেরামত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে? উত্তরঃ

১. এক বছর পূর্বে অথবা ০-৬ মাস পূর্বে
২. দুই বছর পূর্বে ৬-১২ মাস পূর্বে
৩. জানিনা

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

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

৫. ক) যদি না হয়ে থাকে তাহলে কোন কোন বিষয়গুলি বিবেচনায় আনা হয়নি?

১. ৪.
২. ৫.
৩. ৬.

৬. সড়ক বিভাগের কি কোন স্থায়ী প্রক্রিয়া আছে যা ব্যবহারকারীদের মতামত এবং সন্তুষ্টি জরিপ সংগ্রহ করতে পারে?
উত্তরঃ

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

৮. প্রকল্পের আগে ও পরে ট্রাফিক কাউন্ট?
উত্তরঃ

প্রকল্পের কাজের মান সম্পর্কিত

১. নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের নাম কি?
উত্তরঃ

২. নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কখন বাস্তবে কাজ শুরু করে?
উত্তরঃ

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

৪. প্রকল্প সম্পাদন করার জন্য নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কি সঠিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে?
উত্তরঃ

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

৬. প্রকল্পের ঠিকাদার কি মহিলা ও পুরুষ শ্রমিকের সমতা বজায় রাখে?
উত্তরঃ

৭. প্রকল্প চলার সময় প্রকল্পের ঠিকাদার কি যথেষ্ট নিরাপত্তামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করে?
উত্তরঃ

৮. প্রকল্প জয়ী প্রতিষ্ঠান এবং প্রকল্প নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কি একই?
উত্তরঃ
৯. যদি না হয় প্রকল্প জয়ী প্রতিষ্ঠানের নাম কি?
উত্তরঃ
১০. প্রকল্প নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান কি প্রকল্প নিকটবর্তী স্থানে করেছিল বিভিন্ন ধরণের পরীক্ষা করার জন্য বিজ্ঞানাগার প্রতিষ্ঠা করেছিল?
উত্তরঃ
১১. সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ কি প্রকল্পের এলাকা পরিদর্শন করেছিল?
উত্তরঃ
১২. উন্নত সড়ক ব্যবসস্থার ফলে কি অর্থনীতি এবং সামজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন হয়েছে?
উত্তরঃ
১৩. আপনি কি নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠানের কাজের প্রতি সন্তুষ্ট?
উত্তরঃ
১৪. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কি যানবাহনের মেরামত ব্যয় হ্রাস পেয়েছে?
উত্তরঃ
১৫. সড়কের চিহ্ন এবং সংকেতগুলো কি সঠিক জায়গায় স্থাপন করা হয়েছে? সেগুলো সহজে অনুধাবনযোগ্য?
উত্তরঃ
১৬. আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নে যানবাহনের পরিচালায় হ্রাস পেয়েছে?
উত্তরঃ
১৭.আপনার মতে সড়ক উন্নয়নের নির্মাণ কাজে প্রতিযোগীতা কিভাবে বাড়ানো যায়?
উত্তরঃ
১৮. আপনার কি কোন মতামত আছে যা সড়ক বিভাগ তার কাজের আরও উন্নয়ন সাধন করতে পারে?
উত্তরঃ
১৯. প্রকল্পের সবল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
২০. প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
২১. প্রকল্পের ঝুঁকির দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
২২. প্রকল্পের সুযোগ-সুবিধার দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
২৩. অর্থ বরাদ্দ সময়মত পাওয়া গেছে কি না? না পাওয়া গেলে তার কারণসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
২৪. প্রকল্পের পূর্বে ও পরে দূর্ঘটনার পরিমাণ বৃদ্ধি পেলে তার কারণসমূহ কি কি?
উত্তরঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ
স্বাক্ষর ও তারিখঃ

সংযুক্তি -৬: স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের সাক্ষাৎকারের প্রশ্নমালা (KII)

১| উত্তরদাতার নামঃ ________________২| বয়স __________মোবাইল নম্বর-------------------

৩| পুরুষ/ মহিলাঃ ১=পুরুষ ২=মহিলা

৪| জেলা ____________________________৫| উপজেলা ______________________

৬| ইউরিয়ন_____________ ৭| গ্রাম ___________

৮| শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ

৯| পেশাঃ

১০| আপনি কি এ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত আছেন?

১১| এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (Effectiveness) সম্পর্কে আপনার মতামত কি?
উত্তরঃ

১২| এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কিকি সুবিধা সৃষ্টি করেছে?
উত্তরঃ

১৩| প্রকল্পটির নকশা স্থানীয় জনগণের চাহিদা কিংবা প্রয়োজনীয়তার সাথে সাসঞ্জস্যপূর্ণভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে কি?
উত্তরঃ

১৪| আপনি কি মনে করেন বাস্তবায়িত প্রকল্পটি চলাকালীন সময়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তা এবং নির্মাণকারীবৃন্দ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করেছেন?
উত্তরঃ

১৫| প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে কোন কোন ক্ষেত্রে?
উত্তরঃ

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পেশার পরিবর্তন হয়েছে? হয়ে থাকলে কেন?
উত্তরঃ

১৭| মৎস্যবন্দর কুলিয়ারচর হতে চামড়াঘাটে স্থানান্তরের কারন কি?
উত্তরঃ

১৮| প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে না কমেছে?
উত্তরঃ

১৯| প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে মেয়েদের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে না কমেছে?
উত্তরঃ

২০| আপনা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ

২১| আপনার জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ

২২। আপনার জানা মতে এ প্রকল্পের সুযোগসমূহ কি কি?

উত্তরঃ

২৩। আপনার জানা মতে এ প্রকল্পের হুমকিসমূহ কি কি?

উত্তরঃ

২৪। আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের হুকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে কাজে লেগেছে কি না?

উত্তরঃ

২৫। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর থেকে রক্ষনাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? হ্যাঁ হলে উল্লেখ করুন।

উত্তরঃ

২৬। এ প্রকল্পের স্থায়ীত্বের (Sustainability) জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তা প্রদান করুন?

উত্তরঃ

সংযুক্তি -৭: দলীয় আলোচনা সভা (FGD) পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট

এফজিডি এর স্থানঃ উপজেলাঃ জেলাঃ

১. আপনারা কি এ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কে অবহিত আছেন?
উত্তরঃ
২. এ প্রকল্পের কার্যকারিতা (Effectiveness) সম্পর্কে আপনাদের মতামত কি?
উত্তরঃ
৩. আপনাদের জানামতে প্রকল্প এলাকার বসবাসকরীগণ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে কোনভাবে জড়িত ছিলেন কি? (তাঁদের জড়িত থাকার ধরণ/ লিঙ্গা ভিত্তিক বিভাজন কেমন/ চাকুরী প্রাপ্তি ইত্যাদি)
উত্তরঃ
৪. এ প্রকল্পটি স্থানীয় জনগণের জন্য কোন সুবিধা সৃষ্টি করেছে কি?
উত্তরঃ
৫. আপনারা কি মনে করেন বাস্তবায়িত প্রকল্পটির নকশা স্থানীয় জনগণের চাহিদা কিংবা প্রয়োজনীয়তার সাথে সাসঞ্জস্যপূর্ণভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে?
উত্তরঃ
৬. আপনারা কি মনে করেন বাস্তবায়িত প্রকল্পটি চলাকালীন সময়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তা এবং নির্মাণকারীবৃন্দ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করেছেন?
উত্তরঃ
৭. আপনারা কি মনে করেন এ প্রকল্পটি কিংবা এর কোন অঙ্গা আপনাদের এলাকায় কোন মারাত্মক ক্ষতিকর প্রভাব বিস্তার করেছে? (পরিবেশগত/ইকোলোজিকাল)
উত্তরঃ
৮. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে কোন কোন ক্ষেত্রে?
উত্তরঃ
9. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পেশার পরিবর্তন হয়েছে? হয়ে থাকলে কেন
উত্তরঃ
10. মৎস্যবন্দর কুলিয়ারচর হতে চামড়াঘাটে স্থানান্তরের কারন কি
উত্তরঃ
১১. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে না কমেছে?
উত্তরঃ
1২. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে স্কুল কলেজে মেয়েদের পরিমাণ পূর্বের তুলনায় বেড়েছে না কমেছে?
উত্তরঃ
১৩. আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
১৪. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিকসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
১৫. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সুযোগসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
১৬. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের হুমকিসমূহ কি কি?
উত্তরঃ
১৭. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের হুকুমদখলকৃত জমি সঠিকভাবে কাজে লেগেছে কি না?
উত্তরঃ
১৮. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর থেকে রক্ষনাবেক্ষণ সম্পর্কে কোন অভিযোগ আছে কি? হ্যাঁ হলে উল্লেখ করুন।
উত্তরঃ
১৯. এ প্রকল্পের স্থায়ীত্বের (Sustainability) জন্য আপনাদের কোন পরামর্শ থাকলে তা প্রদান করুন?

এফজিডি পরিচালনাকারীর নাম

স্থান ও তারিখঃ

সংযুক্তি -৮: ডকুমেন্ট রিভিউ (Document Review) চেকলিস্ট

ডকুমেন্ট প্রদানকারী কর্মকর্তার নাম ও পদবিঃদপ্তরের নামঃ

ক্রমিক নম্বর	পর্যালোচনার বিষয়	যে সকল প্রতিবেদন/ ডকুমেন্ট যাচাই করা হবে	পর্যালোচনা/যাচাই করা হলো কি না?	
			হ্যাঁ	না
১	সম্পাদনকৃত সকল কাজের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি	ডিপিপি প্রণয়ন ও অনুমোদন সংক্রান্ত তথ্যাদি		
		বাৎসরিক অগ্রগতির প্রতিবেদনসমূহ		
		প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন (পিসিআর)		
		মূল ডিপিপি		
		সংশোধিত ডিপিপি		
		অর্থ বরাদ্দ ও ছাড় সংক্রান্ত		
	পর্যবেক্ষণঃ			
২	ক্রয় প্রক্রিয়ার মূল্যায়ন ও কার্যাদেশ প্রদানে পিপিআর-২০০৮ যথার্থভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কি না?	দরপত্র আহবানের বিজ্ঞপ্তিসমূহ		
		দরপত্রের প্যাকেজ নির্ধারণের ভিত্তি তথা প্রাক্কলনসমূহ		
		দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি (টিইসি) গঠন সংক্রান্ত		
		দরপত্র মূল্যায়ন শীট		
		অনুমোদন প্রক্রিয়া		
		কার্যাদেশ প্রদান		
		দরপত্র নিষ্পত্তিতে কোনরূপ জটিলতা সংক্রান্ত তথ্যাদি		
	পর্যবেক্ষণঃ			
৩	ভূমি হুকুম দখল প্রক্রিয়া	ভূমি হুকুমদখল প্রস্তাব সংক্রান্ত		
		প্রস্তাব অনুমোদন সংক্রান্ত		
		অর্থ বরাদ্দ সংক্রান্ত		
		মামলা-মোকদ্দমা (Litigation) ও স্বার্থের দ্বন্দ্ব সংক্রান্ত		
		ক্ষতিগ্রস্তদের ক্ষতিপূরণ প্রদান সংক্রান্ত		
		ন্যূনতম জমি অধিগ্রহণ হয়েছে কি না তদসংক্রান্ত তথ্যাদি		
	পর্যবেক্ষণঃ			
৪	ডিপিপি’র PAR পর্যালোচনাসহ আর্থ-সামাজিক সূচকের বর্তমান অবস্থা (outcome)	অনুমোদিত PAR		
		প্রকল্পের ট্রাফিক ডাটা (গত কয়েক বছরের)		
		সড়কের সারফেসের অবস্থা (Road Condition Survey Data)		
		প্রকল্প সমাপ্তির পর অদ্যাবধি রাজস্ব খাতের আওতায় সম্পাদিত কাজ ও ব্যয় সংক্রান্ত		
		PAR অনুযায়ী প্রকল্পের সুফলের তথ্য যথা EIRR এবং PAF অনুযায়ী বিভিন্ন সূচকে বর্তমান outcome		
	পর্যবেক্ষণঃ			

ডকুমেন্ট সংগ্রহকারীর নামঃ
স্বাক্ষর ও তারিখঃ

সংযুক্তি -৯: অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ (Engineering Observation) চেকলিস্ট

প্রকল্পের নামঃ
ইউনিয়নঃ
উপজেলাঃ
জেলাঃ

ক) নির্মিত রাস্তার পর্যবেক্ষণঃ

ফর্ম- ০১												
রাস্তার নামঃ												
রাস্তা নম্বরঃ												
GPS:												
ভার্জ		সোল্ডার		ফুটপাথ	ক্যারেজওয়ে		ফুটপাথ	সোল্ডার		ভার্জ	
প্রস্থ (মিটার)	টাইপ	প্রস্থ (মিটার)	টাইপ	প্রস্থ (মিটার)	প্রস্থ (মিটার)	সার্ফেসের টাইপ	প্রস্থ (মিটার)	প্রস্থ (মিটার)	টাইপ	প্রস্থ (মিটার)	টাইপ

ভার্জ টাইপ
১. মাটি
২. নাই

সোল্ডার টাইপ
১. মাটি
২. বিটুমিন
৩. অন্যান্য
৪. নাই

সার্ফেসের টাইপ
১. বিটুমিন
২. সিমেন্ট কনক্রিট
৩. অন্যান্য
৪. নাই

ফর্ম- ০২			
স্তরের নম্বর	স্তরের নাম	স্তরের নির্মাণ সামগ্রী	স্তরের পুরুত্ব (মিমি)

স্তরের নাম
১. সার্ফেসিং
২. বেস টাইপি -১
৩. বেস টাইপি -২
৪. সাব-বেস
৫. ইমপ্রুভড সাবগ্রেড
৬. সাবগ্রেড

স্তরের নির্মাণ সামগ্রী
১. এসফাল্ট কনক্রিট (AC)
২. সিল কোট (SC)
৩. বিটুমিনাস কনক্রিট (BC)
৪. মাটি
৫. গ্রাভেল
৬. কনক্রিট
৭. বালু
৮. ইটের খোয়া

ফর্ম- ০৩

ক্রমিক নম্বর	অবস্থান	পেভমেন্টের অবস্থা											
		পটহোল	ব্রোকেন এজ দৈর্ঘ্য	ক্র্যাকিং			রাটিং		রেভেলিং	ব্লিডিং	ডিফরমেসন	প্যাচিং	সোভিং
				টাইপ	>৩ মিমি	<৩ মিমি	গভীরতা	দৈর্ঘ্য					
		(সংখ্যা)	(মি)		(বর্গ মি.)	(বর্গ মি.)	(মি)	(মি)	(বর্গ মি.)		(বর্গ মি.)	(বর্গ মি.)	
১													
২													
৩													
৪													
৫													
৬													
৭													
৮													
৯													
১০													

সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ

খ) নির্মিত ড্রেনের পর্যবেক্ষণঃ

আরম্ভ	শেষ	দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	টাইপ	
				রাস্তার বাম পাশের	রাস্তার ডান পাশের

সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ

গ) নির্মিত ব্রীজ/ কালভার্টের পর্যবেক্ষণঃ

১. অবকাঠামোর অবস্থান							
অবকাঠামোর নাম							
নির্মাণের তারিখ							
RHD ডিভিসনের নাম							
রাস্তার নাম							
GPS	Lat.						
	Lon						
২. অবকাঠামোর ধরণ		আরসিসি ব্রীজ		কালভার্ট			
৩. Superstructure এর বর্ণনা							
স্পেনের সংখ্যা		স্পেনের দৈর্ঘ্য					
মোট দৈর্ঘ্য							
মোট প্রস্থ							
Carriageway এর প্রস্থ							
Sidewalk এর প্রস্থ							
Wearing Surface এর ধরণ	বিটুমিন		কনক্রিট		নাই		
Railing এর ধরণ	আরসিসি পোস্ট এবং রেইল		সলিড		মেসনারি		নাই
বীমের সংখ্যা							
৪. ভিত্তির ধরণ	অ্যাবাটমেন্ট		পায়ার		অন্যান্য		
৫. Sun-structure এর বর্ণনা							

	কাঠামোর ধরণ	উপাদান				
		আরসিসি	ম্যাসনারি	মাটি	স্টীল	নাই
অ্যাবাটমেন্ট						
পায়ার/ বক্স ওয়াল						
উইং ওআল						

৬. রক্ষাপ্রদ কাজ	হ্যাঁ		না		হ্যাঁ হলে এর পরিমাণ কত?	

৭. উপাদানসমূহের পর্যবেক্ষণ	
ধরণ	বর্ণনাঃ (অবস্থান, পরিমাণ)
স্কাউরিং	
লিনিং/টিলটিং	
সেটেলমেন্ট	
অবস্ট্রাকসন	
ফাটল	
কনক্রিটের Spalling	
কনক্রিটের Honey comb	
ক্ষতিগ্রস্ত/ হারিয়ে যাওয়া অংশ	
সেতুর উচ্চতা	
নৌ চলাচলের মত পানির প্রবাহ	

সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ

ঙ) রাস্তাটির সাইন, সিগন্যাল ও কিলোমিটার পোস্টের পর্যবেক্ষণঃ

সাইন পর্যবেক্ষণ

ক্রমিক নম্বর	টাইপ	অবস্থান (চেইনেজ/ জিপিএস)	মন্তব্য

1. Regulatory
2. Cationary
3. Informatory

সিগন্যাল পর্যবেক্ষণ

ক্রমিক নম্বর	অবস্থান (চেইনেজ/ জিপিএস)	মন্তব্য

কিলোমিটার পোস্ট পর্যবেক্ষণ

ক্রমিক নম্বর	অবস্থান (চেইনেজ/ জিপিএস)	মন্তব্য

সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ
স্বাক্ষর ও তারিখঃ

সংযুক্তি - ১০: প্রকল্পটিতে দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালকবৃন্দের তালিকা

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১	জনাব নুরূল আরেফিন অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০১.০৭.০৬	২৯.০৩.০৭
২	জনাব মোঃ মুজাম্মেল হক অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২৯.০৩.০৭	০৯.০১.০৮
৩	জনাব মোঃ আসমতউদ্দৌলা অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২৭.০১.০৮	১৫.১০.০৮
৪	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১৫.১০.০৮	২৭.১১.০৮
৫	জনাব কাজী গোলাম মোস্তফা অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২৭.১১.০৮	০৪.০১.০৯
৬	জনাব তরুন তপন দেওয়ান অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০৪.০১.০৯	১৫.০৬.০৯
৭	জনাব মোঃ খুরশীদ আলম অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১৫.০৬.০৯	২৯.০৬.০৯
৮	জনাব তরুন তপন দেওয়ান অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২৯.০৬.০৯	০১.০৭.০৯
৯	জনাব শাহাবুদ্দীন অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০১.০৭.০৯	০৩.১১.০৯
১০	জনাব এএফএম সিরাজুল ইসলাম অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০৩.১১.০৯	১২.১১.০৯
১১	জনাব শাহাবুদ্দীন অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১২.১১.০৯	১৭.১১.০৯
১২	জনাব তরুন তপন দেওয়ান অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১৭.১১.০৯	১৭.১২.০৯
১৩	জনাব এএফএম সিরাজুল ইসলাম অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১৭.১২.০৯	১১.০১.১০
১৪	জনাব তরুন তপন দেওয়ান অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১১.০১.১০	১৭.০১.১০
১৫	জনাব মোঃ বায়েজিদ অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১৭.০১.১০	২১.০১.১০
১৬	জনাব মোঃ সোহরাব উদ্দিন মিয়া অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২১.০১.১০	০৯.০২.১০
১৭	জনাব শাহাবুদ্দীন অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০৯.০২.১০	০২.০২.১১
১৮	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	০২.০২.১১	১০.০১.১২
১৯	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	১২.০১.১২	৩১.০১.১৩
২০	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অঃ প্রঃ প্রকৌঃ সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা	খন্ডকালীন	২৬.০২.১৩	০৯.০৭.১৪

সংযুক্তি - ১১: স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় উপস্থিত প্রতিনিধিগণের তালিকা

১. জনাব মোঃ আজগর আলী, সহকারী পরিচালক, আইএমইডি, মূল্যায়ন সেক্টর, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২. জনাব রিতেশ বড়ুয়া, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী, কিশোরগঞ্জ, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩. জনাব সত্যজিত রায় দাশ, সহকারি কমিশনার (ভূমি), করিমগঞ্জ উপজেলা।
৪. জনাব সুখরঞ্জন সুতার, পরামর্শক, “কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ)” শীর্ষক প্রকল্প, আইএমইডি, মূল্যায়ন সেক্টর, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৫. স্থানীয় অংশগ্রহণকারীদের নামঃ

মোঃ কামরুজ্জামান মঞ্জু – মেয়র
মোঃ জালাল উদ্দিন – কাউন্সিলর
মোঃ রফিকুল ইসলাম - অবসরপ্রাপ্ত সেনাবাহিনীর সদস্য
মোঃ আনোয়ার হোসেন – ঠিকাদার
মোঃ নূরুল হক - অবসরপ্রাপ্ত শিক্ষক
মোঃ ওয়াসিম আকরাম – ব্যবসায়ী
মাওঃ এ কে এম নূরুল্লাহ – খতিব (নয়াকান্দি মোড় জামে মসজিদ)
মোঃ হান্নান – ব্যবসায়ী
মোঃ আবুল কালাম মিয়া – ব্যবসায়ী
মোঃ সামছুল – কৃষক
ফেরদৌসী বেগম – ব্যবসায়ী
মোঃ আবু বক্কর – চালক
মোঃ সিদ্দিক – চালক
মোঃ কাঞ্চন – চালক
মোঃ দীন ইসলাম – কাউন্সিলর

মোঃ গোলাপ মিয়া –কাউন্সিলর
আব্দুল হান্নান মিয়া –কাউন্সিলর
জরিনা বেগম – গৃহিনী
প্রভাতী - স্বেচ্ছাসেবিকা
সাইমা ইফাত রাতী – কাউন্সিলর
সুফিয়া বেগম - কাউন্সিলর
মাছুমা আক্তার – কাউন্সিলর
রত্না আক্তার – টেইলর
মাহমুদা আক্তার – টেইলর
নাদিয়া আক্তার - গৃহিনী
মোঃ মঞ্জুর রাহী (পারভেজ) – চাকুরিজীবী
মোঃ জহিরুল ইসলাম – ব্যবসায়ী
দীপা আক্তার –গৃহিনী
মোঃ মানিক মিয়া- কাউন্সিলর

পরিশিষ্ট

পরিশিষ্ট –ক: কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অর্ন্তগত "কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন'' সড়কটির ম্যাপ।