প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা
প্রতিবেদন

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ প্রকল্প (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন)

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

৩০ জুন, ২০২৩

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ প্রকল্প (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন)

পরামর্শকবৃন্দ

ইঞ্জিনিয়ার মো: নুরুল্লাহ
টিম লিডার

ইঞ্জিনিয়ার মো: ফোরকান সিকদার
মিড লেভেল ইঞ্জিনিয়ার

ইঞ্জিনিয়ার মো: হাবিবুর রহমান
সড়ক নিরাপত্তা বিশেষজ্ঞ (সিভিল ইঞ্জিনিয়ার)

ফজলে রেজা সুমন
ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন বিশেষজ্ঞ

আইএমইডি- এর কর্মকর্তাবৃন্দ

জনাব মোঃ জহির রায়হান
মহাপরিচালক

জনাব এস. এম. তারিক
পরিচালক

জনাব মোঃ সিদ্দিকুর রহমান
উপরিচালক

জুন, ২০২৩

বাস্তবায়নে

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-০২
শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা

সূচিপত্র

সার সংক্ষেপ

Abbreviation and Acronyms

শব্দকোষ/ Glossary

অধ্যায় ১ : প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ.....১
১.১ প্রকল্পের পটভূমি.....১
১.২ প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ১
১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও বাস্তবায়নকাল ২
১.৪ অর্থায়নের অবস্থা (মূল/ সংশোধন এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার ২
১.৫ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম..... ৩
১.৬ অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ৩
১.৭ কর্ম পরিকল্পনা..... ৫
১.৮ ক্রয় কার্যক্রম ৯
১.৯ প্রকল্পের লগফ্রেম.....১০
১.১০ টেকসইকরণ পরিকল্পনা ১১
১.১১ প্রকল্প হস্তান্তর পরিকল্পনা (Exit Plan) ১১
১.১২ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি ১২
১.১৩ অডিট.....১২
অধ্যায় ২ : প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্য-পদ্ধতি ১৩
২.১ সূচনা ১৩
২.২ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (TOR) ১৩
২.৩ প্রকল্প এলাকা নির্বাচন..... ১৬
২.৪ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ..... ১৬
২.৪.১ সংখ্যাগত জরিপ (Quantitative Survey).....১৭
২.৪.২ গুণগত জরিপ (Qualitative Survey).....১৮
২.৫ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা.....১৯
২.৬ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি.....১৯
২.৭ প্রতিবেদন প্রণয়নে সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা বাস্তবায়ন.....২১
অধ্যায় ৩- ফলাফল পর্যালোচনা ২৩
৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি..... ২৩
৩.১.১ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন..... ২৩
৩.১.২ অর্থ-বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় ২৫
৩.১.৩ অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি পর্যালোচনা এবং প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি..... ২৫
৩.১.৪ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি ২৭
৩.১.৫ ভূমি অধিগ্রহণ..... ২৭
৩.১.৬ ব্যয় প্রক্কলন পরিবর্তনের কারণসমূহ..... ২৮
৩.২ ক্রয় কার্যক্রম ৩১
৩.২.১ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য) ৩১
৩.২.২ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ) ৩২
৩.২.৩ টেন্ডার প্রকাশের তথ্য ৩৫
৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জন..... ৩৮
৩.৩.১ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা ৩৮
৩.৩.২ লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা..... ৩৮
৩.৪ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা.....৪০
৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক.....৪০
৩.৪.২. প্রকল্প পরিচালনায় অনুমোদিত কমিটি সমূহের কার্যক্রম ৪০
৩.৪.৩ প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট সভা সম্পর্কিত পর্যবেক্ষণ.....৪০

৩.৪.৪ স্টিয়ারিং কমিটির সভার সুপারিস/সিদ্ধান্ত....৪১
৩.৪.৫ প্রকল্পের পিআইসি কমিটির সভা....৪১
৩.৪.৬ পর্যবেক্ষণ এবং নিরীক্ষণ....৪৩
৩.৪.৬.১ অডিট....৪৩
৩.৫ প্রভাব মূল্যায়ন....৪৩
৩.৫.১ প্রকল্পের ইমপেক্ট বা প্রভাব অর্জন বিশ্লেষণ....৪৫
৩.৫.২ আর্থিক বিশ্লেষণ (NPV, IRR and BCR)....৪৬
৩.৫.২.১ আর্থিক বিশ্লেষণ সংজ্ঞা....৪৬
৩.৫.২.২ অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ....৪৬
৩.৬ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ....৪৮
৩.৬.১ অবকাঠামো....৪৮
৩.৬.২ নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রন....৪৯
৩.৬.২.১ QA (Quality Assurance) ও QC (Quality Control)....৪৯
৩.৬.৩ পরিমাপ বই....৫০
৩.৬.৪ পূর্ত কাজের বিবরণ....৫০
৩.৬.৫ আর্থ-সামাজিক প্রভাব বিশ্লেষণ....৫২
৩.৬.৫.১ জরিপ ফলাফল....৫৩
৩.৬.৫.২ দলীয় আলোচনার (এফজিডি) ফলাফল পর্যালোচনা....৬১
৩.৬.৫.৩ মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার (কেআইআই) ফলাফল পর্যালোচনা....৬৩
৩.৬.৫.৪ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা....৬৩
৩.৭ কেস স্টাডি (Case Study)....৬৪
অধ্যায় ৪ : সবল ও দুর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ....৬৫
৪.১ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ....৬৫
৪.২ প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সুযোগ ও ঝুঁকি সমূহের পর্যালোচনা....৬৫
৪.২.১ সবল দিক সমূহের পর্যালোচনা....৬৫
৪.২.২ দুর্বল দিক সমূহের পর্যালোচনা....৬৬
৪.২.৩ প্রকল্পের সুযোগ সমূহের পর্যালোচনা....৬৬
৪.২.৪ প্রকল্পের ঝুঁকি সমূহের পর্যালোচনা....৬৬
অধ্যায় ৫: সার্বিক পর্যবেক্ষণ....৬৭
৫.৩ অর্থ-বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়....৬৭
৫.৬ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি....৬৮
৫.৮ ভূমি অধিগ্রহণ....৬৯
৫.৯ প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার কারণ....৬৯
৫.১০ ক্রয় কার্যক্রম....৬৯
৫.১০.১ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ)....৬৯
৫.১০.২ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য)....৭০
৫.১১ টেন্ডার প্রকাশের তথ্য....৭০
৫.১২ অডিট কার্যক্রম পর্যালোচনা....৭০
৫.১৩ উদ্দেশ্য অর্জন....৭০
৫.১৪ লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা....৭০
৫.১৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা....৭১
৫.১৬ নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রন....৭১
৫.১৭ পূর্ত কাজের বিবরণ....৭১
৫.১৮ গুণগত সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত প্রধান তথ্যসমূহ....৭২
৫.১৯ প্রকল্পের টেকসই পরিকল্পনা....৭৩
৫.২০ টেকসইকরণ উন্নয়ন পরিকল্পনার সাথে সম্পৃক্ততা....৭৪
অধ্যায় **৬: সুপারিশমালা ও উপসংহার....৭৫**
৬.১ সুপারিশমালা....৭৫
৬.২ উপসংহার....৭৬

সারণী

সারণী ১.১- প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ২
সারণী ১.২- ডিপিপি প্রণয়ন, সংশোধন ও অনুমোদনের তারিখ ২
সারণী ১.৩- প্রকল্পের প্রকৃত মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি। ২
সারণী ১.৪- প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি ২
সারণী ১.৫: প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির হার ৩
সারণী- ১.৬ অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ৩
সারণী-১.৭ অর্থ-বছর ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা। ৫
সারণী-১.৮ ক্রয় কার্যক্রম- পণ্য ৯
সারণী-১.৯ ক্রয় কার্যক্রম (কার্য) ৯
সারণী ২.১: কার্যপরিধি ও এর বিপরীতে করণীয় পদ্ধতি ১৩
সারণী-২.২: প্রকল্প এলাকা ১৬
সারণী ২.৩: ফোকাস গ্রুপ আলোচনা এর জন্য উত্তর দাতার আকার ১৮
সারণী ২.৪: এফজিডিতে (Focus Group Discussion) অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা ১৮
সারণী ২.৫: কেআইআই নির্ধারণ ১৯
সারণী ২.৬: স্থানীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা ১৯
সারণী ২.৭-সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা ২২
সারণী-৩.১: বছর ভিত্তিক প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি ২৪
সারণী-৩.২: আরডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজের বর্ণনা ২৪
সারণী ৩.৩: বছর ভিত্তিক আরএডিপি বরাদ্দ ও অর্থব্যয় ২৫
সারণী ৩.৪: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি ২৫
সারণী ৩.৫ ব্যয় প্রক্কলন পরিবর্তনের কারণসমূহ ২৮
সারনী-৩.৬: ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য) ৩১
সারণী ৩.৭: ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ) ৩২
সারণী ৩.৮: টেন্ডার প্রকাশের তথ্য ৩৫
সারণী ৩.৯: প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ৩৮
সারণি-৩.১০: লগফ্রেমের পর্যালোচনা ৩৮
সারণি ৩.১১: প্রকল্পের দায়িত্ব পালনকারী পরিচালকগণের নাম ও দায়িত্বকাল ৪০
সারণি ৩.১২: প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট সভা ৪০
সারণি ৩.১৩: স্টিয়ারিং কমিটির সভার সুপারিস/সিদ্ধান্ত ৪১
সারণি ৩.১৪: প্রকল্পের পিআইসি কমিটির সভার সুপারিস/সিদ্ধান্ত ৪১
সারণী ৩.১৫- সরজমিনে পরিদর্শনের তারিখ ৪৩
সারণী ৩.১৬- রাস্তার বর্তমান ও পূর্ববর্তী অবস্থা ৪৩
সারণী ৩.১৭- প্রকল্পের ইমপেক্ট বা প্রভাব অর্জন বিশ্লেষণ ৪৫
সারণি-৩.১৮: আর্থিক বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্পের বিনিয়োগ খরচ ৪৬
সারণি ৩.১৯: অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্পের বিনিয়োগ খরচ ৪৭
সারণী ৩.২০- যানবাহনের সুযোগ ব্যয়-টোল ৪৭
সারণী ৩.২১- সময় সাশ্রয় থেকে আয় ৪৭
সারণি ৩.২২: অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ ৪৮
সারণী ৩.২৩- ডিপিপি/আরডিপিপি এর ফলাফলের সাথে তুলনা –অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ ৪৮
সারণী ৩.২৪- গুনগতমানের নিশ্চয়তার জন্য টেস্ট-লিস্ট (প্যাকেজ নং-০২) ৪৯

সারণী ৩.২৫- নমুনার আকার নির্ধারণ ৫২
সারণী ৩.২৬ রাস্তার নিরাপত্তা ৫৩
সারণী ৩.২৭- চলাচলের সাচ্ছন্দ ৫৩
সারণী ৩.২৮- দুর্ঘটনার হার ৫৫
সারণী ৩.২৯- ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ ৫৫
সারণী ৩.৩০- শিক্ষাগত যোগ্যতা ৫৬
সারণী ৩.৩১- প্রকল্প এলাকায় যানজট পরিস্থিতি ৫৬
সারণী ৩.৩২- জলাবদ্ধতা দূরীকরণে পরামর্শ ৫৮
সারণী ৩.৩৩- আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য সুপারিশ ৫৯
সারণী ৩.৩৪- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি) ৬০
সারণী ৩.৩৫- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (নতুন ব্যবসার প্রসার) ৬০
সারণী ৩.৩৬- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (দুর্ঘটনা) ৬১

চিত্র

চিত্র ১.১- প্রকল্প এলাকা (উন্নয়নকৃত ছয়টি রাস্তা) ১২
চিত্র ২.১- সমীক্ষা পদ্ধতি ২১
চিত্র ৩.১- ল্যাব টেস্ট এর জন্য নমুনা সংগ্রহ ৫০
চিত্র ৩.২-প্রকল্পের এলাকা সমূহের পরিদর্শনের ছবি ৫২
চিত্র ৩.৩- ব্যবসার পরিবর্তনের হার ৫৪
চিত্র ৩.৪- চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে সহজলভ্যতা ৫৪
চিত্র ৩.৫- সড়ক পথের ক্রসিং-এ নিরাপত্তা ৫৫
চিত্র ৩.৬- নির্মিত সড়কে ব্রীজ/ কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানি প্রবাহ ৫৭
চিত্র ৩.৭- পরিবেশের উপর প্রভাব ৫৭
চিত্র ৩.৮- জলাবদ্ধতার হার ৫৮
চিত্র ৩.৯- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (যাতায়াত ব্যয়) ৫৯
চিত্র ৩.১০- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (কর্মসংস্থান) ৬০
চিত্র ৩.১১ অনুষ্ঠিত এফজিডি ও কেআইআই ৬২
চিত্র ৩.১২- স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা ৬৪

সংযুক্তি

সংযুক্তি ০১- প্রধান প্রধান অঙ্গের বছর ভিত্তিক বাস্তব পরিকল্পনা ও অর্জন ৭৭
সংযুক্তি ০২- জরিপ ফলাফল ৮৩
সংযুক্তি ০৩ প্রশ্নপত্র ৯৪
সংযুক্তি ০৪- ভূমি অধিগ্রহণ ১২২
সংযুক্তি ০৫- অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ ১২৩
সংযুক্তি ০৬- এফজিডি অংশগ্রহণকারী ১২৬
সংযুক্তি ০৭ কর্মশালায় অংশগ্রহণকারী সদস্য ১৩২

সার-সংক্ষেপ

যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের পূর্বশর্ত হলো নিরাপদ, ঝুঁকিমুক্ত ও টেকসই সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের আওতায় গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়নগঞ্জ জেলার কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়কের মান ও প্রশস্থতা উন্নীতকরণের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন ও শহর এলাকার যানজট নিরসন করার মূল উদ্দেশ্য নিয়ে **"গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নতীকরন প্রকল্প (ঢাকা জোন)"** গ্রহন করা হয়। মূল প্রকল্পটি ৫৯১৭৪.৮০ লক্ষ টাকা সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে মার্চ, ২০১৭ হতে ডিসেম্বর, ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৮-৩-২০১৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৬৩১৩১.৩২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ, ২০১৭ হতে জুন, ২০২০ পর্যন্ত ৬ মাস সময় বৃদ্ধি করে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ২৬ ফেব্রুয়ারি, ২০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ২২-৫-২০১৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত ডিপিপিতে মূল ডিপিপি থেকে ৬.৬% খরচ বেশী হয়েছে। প্রকল্পটির মূল ডিপিপিতে ৬ টি আঞ্চলিক রাস্তার অনুকূলে মোট ১৩৪.২০ কিলোমিটার রাস্তা প্রশস্থ ও উন্নতীকরণের সংস্থান রাখা হলেও সংশোধিত ডিপিপিতে রাস্তার দৈর্ঘ্য বাড়িয়ে ১৪৯.২৮ কিলোমিটার করা হয়। মূল ডিপিপিতে পণ্য ক্রয়ের আওতায় ৪টি বিভিন্ন ধরণের নির্মাণ যন্ত্রপাতি ও যানবাহনের সংস্থান রাখা হয়।

প্রকল্পটি সমাপ্ত হওয়ার পরে সড়ক প্রকল্পের উদ্দেশ্য কতটুকু কার্যকর হয়েছে তার প্রভাব মূল্যায়নের জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠানকে নিয়োজিত করা হয়। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান পরিকল্পিত আউটপুট, উপকারভোগীদের দৃষ্টিকোন, কাজ ও দ্রব্য সংগ্রহের দৃষ্টিকোন থেকে প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করে। কার্যক্রমের অংশ হিসেবে ডকুমেন্ট সংগ্রহ, তথ্যের উৎস ও উত্তরদাতা নির্বাচন, নমুনার আকার নির্ধারন ও তথ্য প্রক্রিয়াকরন সন্পন্ন করে। এরই ধারাবাহিকতায় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ, সরেজমিন এলাকা পরিদর্শন, পণ্য ও কাজের গুণগত মান যাচাই, প্রশ্নোত্তর জরিপ এবং স্থানীয় কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমটি সম্পন্ন করা হয়েছে।

প্রকল্পটি একটি সমাপ্ত প্রকল্প, যা ৩০শে জুন, ২০২০ সমাপ্ত হয়েছে। প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিভুত আর্থিক অগ্রগতি ৬২১২৭.২৯ লক্ষ টাকা যা মোট প্রকল্প বরাদ্দের ৯৮.৪০% এবং ভৌত অগ্রগতি ১০০%। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলাপ ও দলিলপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পটিতে ১৫.০৮ কিমি রাস্তা নতুন সংযোজন হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ ৬ মাস বৃদ্ধি পায়। প্রকল্পটিতে ০৬ টি রাস্তায় ঠিকাচুক্তির মাধ্যমে ১৪৯.২৮ কিলোমিটার রাস্তার প্রশস্থতা বৃদ্ধিসহ আঞ্চলিক সড়ক হিসাবে মান উন্নয়ন করা হয়। পন্য হিসাবে প্রকল্পটিতে ১১৪.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১টি পে লোডার (৫ টন), ১টি ট্রাক (৫ টন) ও ১টি গ্রেডার ক্রয় করা প্রকল্পটির মূল ডিপিপিতে ৮টি পূর্ত কাজের প্যাকেজ ছিল যার অনুকূলে টাকার পরিমান ছিল ৬০৪২৫.৯১ লক্ষ টাকা। পণ্য হিসাবে ৪টি প্যাকেজে নির্মাণ যন্ত্রপাতি ও যানবাহনের অনুকূলে টাকার পরিমান ছিল ৪১৪.২৫ লক্ষ টাকা। ডিপিপি সংশোধন করে পরবর্তীতে আরও ২টি প্যাকেজ সংযোজন করা হয়। মোট ১০টি প্যাকেজের মধ্যে ৭টি প্যাকেজের কাজ কার্যাদেশ অনুসারে নির্দিষ্ট সময়ে সমাপ্ত হয় এবং বাকি ৩টি প্যাকেজের কাজের মধ্যে ১টি প্যাকেজের কাজ ১-৪ মাসের মধ্যে এবং অন্য দুটি প্যাকেজের কাজ অতিরিক্ত ৭ মাসে সমাপ্ত হয়। পরিমাণগত তথ্য-উপাত্ত অনুযায়ী প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য সমূহের পাশাপাশি অত্র অঞ্চলের বিভিন্ন শ্রেণির পেশার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক নির্দেশকসমূহ উন্নত হয়েছে। অন্যদিকে গুণগত তথ্য-উপাত্তের ভিত্তিতে দেখা যায়, প্রকল্পের উদ্দেশ্য তথা প্রধান নির্দেশকসমূহ ইতিবাচক। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যানজট কমেছে, যাতায়াতের সময় ও ব্যয় কমেছে, জনসাধারণের চলাচল সহজ হয়েছে, দুর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে, যানবাহনের পরিচালনা ব্যয় কমেছে এবং সার্বিকভাবে জনগণের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

প্রকল্পের সবল দিক হচ্ছে, এলাকার যানবাহন চলাচলের সমস্যা চিহ্নিত করে সেগুলো নিরসনে সঠিক উদ্দেশ্য নির্ধারণ এবং সেই মোতাবেক নকশা ও ডিজাইন অনুযায়ী সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ এবং সরকার কর্তৃক প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের সময় ও ব্যয় কমেছে, পূর্বের তুলনায় জীবনমান আরামদায়ক হয়েছে, সড়কে যানজট কমেছে, এলাকার জনসাধারণ নির্বিঘ্নে চলাফেরা করতে পারছে। দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে, যানবাহনের পরিচালনায় ব্যয় কমেছে এবং সার্বিকভাবে জনগনের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। দুর্বল দিক হচ্ছে, সম্ভব্যতা যাচাই রিপোর্টে জমি অধিগ্রহণের সুনির্দিষ্ট প্রস্তাব না থাকা। এছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়নে ২.৩১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার জন্য ডিপিপিতে সংস্থান থাকলেও অধিগ্রহণের আইন পরিবর্তন হওয়ায় অধিগ্রহনের জমির উচ্চ মূল্যের কারণে ২.৩১ হেক্টরের পরিবর্তে ০.৩৩৯ হেক্টর জমি অধিগ্রহন করা হয়েছে। কিছু কিছু জায়গায় রাস্তার বাঁকের জন্য দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়ে গেছে। রাস্তার বাঁক সোজা করা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা অত্যন্ত জরুরী।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে অন্যতম গুরুত্বপূর্ন দলিল হল ডিপিপি (উন্নয়ন প্রকল্প ছক), যা প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রস্তুত করে থাকে। বর্নিত প্রকল্পটিতে মূল ডিপিপিতে কতগুলো মৌলিক বিষয়ে ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়েছে যেমন, রাস্তা নির্মাণের আইটেমকে প্রকল্পের অঙ্গ হিসাবে দেখানো, বৎসর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনাকে গড় হিসাবে দেখানো, প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি কত সময় পরপর সভা করবে তা না দেখানো, আউট-সোর্সিং জনবলের সংস্থান রাখা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন সহজ ও পরবর্তী ফলোআপ প্রকল্প তৈরী সহজ করার জন্য পরামর্শকের সংস্থান না রাখা ইত্যাদি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের ২৬ শে ফেব্রুয়ারি ২০১৯ সনের ডিপিইসি সভায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডিপিপি প্রনয়নের ক্ষেত্রে ব্যয় প্রাক্কলনে দক্ষতার পরিচয় দেয় নাই বলে উল্লেখ করা হয়েছে। প্রকল্প ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে সরকারী খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি-২০১৬ যথাযথ অনুসরন করে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক প্রদান করা হয়নি। প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত রাস্তাসমূহ ও যন্ত্রপাতি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব রাজস্ব বাজেটের আওতায় নিয়ম অনুসারে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। প্রকল্প অনুমোদনের সময় আঞ্চলিক রাস্তাসমূহে বৃক্ষ রোপনের সিদ্ধান্ত একনেক শাখা হইতে লিখিতভাবে জানানোর পরেও কোন ব্যবস্থা গ্রহন করা হয়নি। বৃক্ষরোপন বা বনায়ন না করার কারণে পরিবেশের উপর প্রভাব পড়তে পারে। কর্তৃপক্ষকে এ বিষয়ে নজর দেওয়া উচিত। মূল ডিপিপিতে রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে অর্থ বরাদ্দ থাকলেও বৎসর ভিত্তিক আর্থিক ও ভৌত খাতে ১১৬.৭৯ লক্ষ টাকা পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে দেখানো হয়নি। অর্থাৎ প্রকল্পের রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে কোন অর্থ খরচ করা হয়নি। একটি উন্নয়ন প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যকর্ম সহজ করার জন্য প্রকল্প মেয়াদ অনুসারে উপযোগী জনবল ও পরামর্শক নিয়োগের সূযোগ থাকলেও তা ডিপিপি প্রস্তুতির সময় সংযোজন করা হয় নাই।

পরিশেষে, প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নে প্রাপ্ত তথ্যের ফলাফল বিশ্লেষণ, প্রকল্প এলাকায় অবকাঠামোর বর্তমান অবস্থা বিবেচনায় প্রতীয়মান হয় যে, সামান্য ত্রুটি বিচ্যুতি ছাড়া প্রকল্পের উদ্দেশ্য সফল এবং সরকারের বিনিয়োগ যথার্থ হয়েছে। নির্মিত অবকাঠামোর দীর্ঘ ব্যবহার নিশ্চিত করার জন্য সুষ্ঠু ও সময় মতো রক্ষণাবেক্ষণ অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। প্রকল্প পরিচালনার ক্ষেত্রে যে ব্যতয়ের কথা উল্লেখ করা হয়েছে তা সমাধানের বিষয়ে সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে যেমন- প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত প্রশস্থ রাস্তাসমূহে চলাচলকারী যাত্রীদের নিরাপত্তার কথা বিবেচনা করে যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ, ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা ও সিগন্যালিং নিশ্চিত করা; প্রকল্প অনুমোদনের সময় একনেকের সিদ্ধান্ত অনুসরণ করে রাস্তার দুই পাশে বৃক্ষ রোপণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা ইত্যাদি।

Abbreviation and Acronyms

ADP	Annual Development Program
AADT	Annual Average Daily Traffic
APP	Annual Procurement Plan
BOQ	Bill of Quantity
CPTU	Central Procurement Technical Unit
DOE	Department of Environment
DG	Director General
DPP	Development Project Proposal
ECNEC	Executive Committee of National Economic Council
EIA	Environmental Impact Assessment
EMP	Environmental Management Plan
FGD	Focused Group Discussion
GoB	Government of Bangladesh
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	Key Informant Interview
LAR	Land Acquisition and Resettlement
M&E	Monitoring and Evaluation
MOU	Memorandum of Understanding
MS Excel	Microsoft Excel
MRTB	Ministry of Road Transport and Bridges
NPV	Net Present Value
PC	Pre-Cast
PCR	Project Completion Report
PCU	Passenger Car Unit
PD	Project Director
PIC	Project Implementation Committee
PMU	Project management Unit
PPA	Public Procurement Act.
PPR	Public Procurement Rules

PSC	Project Stearing Committee
RCC	Reinforced Cement Concrete
RDPP	Revised Development Project Proposal
RP	Resettlement Plan
SPSS	Statistical Package for Social Science
SWOT	Strengths Weakness Oportunity Threat
TOR	Terms of Reference

শব্দকোষ/Glossary

Memorandum of Understanding (MOU): যখন কোন কার্যাদি সম্পাদনের জন্য দুই বা ততোধিক পক্ষের সাথে সমঝোতা স্বাক্ষর করা হয় ।

Project Management Unit (PMU): কোন উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম সম্পন্নের উদ্দেশ্যে কোন প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নিয়োগকৃত প্রকল্প পরিচালক ও তাঁর সহযোগী বিভিন্ন পদের ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে গঠিত ইউনিটকে প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট বলা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট বা দপ্তর সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের দপ্তরে বা অন্য কোন স্থানে অবস্থিত হতে পারে।

কোন কোন ক্ষেত্রে "Project Management Unit (PMU)" গঠন না করে "Project Implementation Unit (PIU)" খোলা হয়ে থাকে।

Stakeholders: কোন একটি কাজ বা প্রকল্পের সাথে যারা সংশ্লিষ্ট থাকে যেমন: প্রকল্পের প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উপকারভোগী, প্রকল্প বাস্তবায়নকারী ব্যক্তিবর্গ, প্রকল্প বাস্তবায়নে পরোক্ষ সহায়তাকারী অন্যান্য প্রতিষ্ঠান ও ব্যক্তিবর্গ প্রভৃতি সকলকে "Stakeholders" বা "অংশীজন" বলা হয়ে থাকে।

Specification: একটি কাজ মানসম্মতভাবে সম্পাদনের জন্য যে সকল গুনগত বৈশিষ্ট্য নির্ধারণ করা হয় সেগুলোকে উক্ত কাজের "Specification" বলা হয়।

SWOT Analysis: একটি বিষয়, কাজ বা প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ শক্তি ও দুর্বলতা এবং বাহ্যিক সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ বিশ্লেষণ করাকে SWOT Analysis হিসেবে অভিহিত করা হয়।

Key Informant Interviews (KII): কোন বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহের জন্য উক্ত বিষয় সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি, কারিগরি পেশাজীবি, সংশ্লিষ্ট এলাকার বাসিন্দা, নেতৃস্থানীয় ব্যক্তি-সহ বিভিন্ন ধরণের ব্যক্তির কাছ থেকে সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে ঐ বিষয়ে গুণগত ও বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করা ।

Concrete: কংক্রিট একটি কৃত্রিম পাথর। সিমেন্ট, বালু, ও ভাঙ্গা পাথর বা ইটের খোয়ার মিশ্রণে পানি দিয়ে যে নরম মিশ্রণ পাওয়া যায়, তা প্রয়োজনীয় আকারে আবদ্ধ করলে, উপাদানগুলোর মধ্যে রাসায়নিক ক্রিয়া প্রতিক্রিয়ায় শক্ত হয়ে কংক্রিট তৈরি হয়। কংক্রিটে ব্যবহৃত ভাঙ্গা পাথর/ইটের খোয়া ও বালিকে বলা হয় Aggregate.

Hard Shoulder: যে সকল সড়কে পাকা অংশ সরু, সে সকল সড়কে উভয়মুখী যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে কাঁচা শোল্ডারের কিছু অংশ পাকা করলে একে হার্ড শোল্ডার (Hard-shoulder) বলে। হার্ড শোল্ডারে সাধারনত পথচারী, বাইসাইকেল ও অযান্ত্রিক ধীরগতির যানবাহন চলাচল করে।

RCC: এগ্রিগেট ও সিমেন্টের মিশ্রণ কে সিসি বা সিমেন্ট কংক্রিট বলা হয়। সিসি ভঙ্গুর বা দুর্বল হয় এবং অবকাঠামোতে যে টানের (Tensile Force) সৃষ্টি হয় তা সহ্য করতে পারে না। কংক্রিটের মধ্যে যদি যথাস্থানে স্টিলের রড সংযুক্ত হয় তাহলে তা সবরকম বল সহ্য করতে পারে। অতএব স্টিলের রড ব্যবহার করে কংক্রিট তৈরি করলে তা হবে RCC।

Rigid Pavement: যে সকল পেভমেন্টের বেন্ডিং প্রতিরোধ ক্ষমতা আছে এবং অবকাঠামোগতভাবে অনমনীয়, তাদেরকে রিজিড পেভমেন্ট বলা হয়।

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

Shoulder: সড়কের পাকা অংশের দুই পাশের কাঁচা সড়ক অংশকে শোল্ডার বলা হয়। শোল্ডারে সাধারণত যানবাহন চলাচল করে না। তবে সাইকেল আরোহী ও পথচারীদের চলাচলের জন্য শোল্ডার ব্যবহৃত হয়। রাস্তার দুই পাশে তেমনি শোল্ডার পাঁকা সড়ককে রক্ষা করে।

Flexible Pavement: যে সকল পেভমেন্ট কাঠামোগতভাবে বেশ নমনীয় এবং ফ্লেক্সার বেন্ডিং প্রতিরোধ ক্ষমতা নেই বললেই চলে তাকে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট বলে।

অধ্যায় ১
প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের পূর্বশর্ত হলো নিরাপদ, ঝুঁকিমুক্ত ও টেকসই সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ । সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের আওতায় গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়নগঞ্জ জেলার কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়কের মান ও প্রশস্থতা উন্নীতকরনের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন ও শহরাংশের যানজট নিরসন করার মূল উদ্দেশ্য নিয়ে "গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নতীকরন প্রকল্প (ঢাকা জোন)'' গ্রহন করা হয়।

মূল প্রকল্পটি ৫৯১৭৪.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ, ২০১৭ হতে ডিসেম্বর, ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৮-৩-২০১৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৬৩১৩১.৩২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ, ২০১৭ হতে জুন, ২০২০ পর্যন্ত ৬ মাস সময় বৃদ্ধি করে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ২৬ ফেব্রুয়ারি, ২০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ২২-৫-২০১৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত ডিপিপিতে মূল ডিপিপি থেকে ৬.৬% খরচ বেশী হয়েছে। প্রকল্পটির মূল ডিপিপিতে ৬ টি আঞ্চলিক রাস্তার অনুকুলে মোট ১৩৪.২০ কিলোমিটার রাস্তা প্রশস্থ ও উন্নতীকরণের সংস্থান রাখা হইলেও সংশোধিত ডিপিপিতে রাস্তার দৈর্ঘ্য বাড়িয়ে ১৪৯.২৮ কিলোমিটার করা হয়। মূল ডিপিপিতে পণ্য ক্রয়ের আওতায় ৪টি বিভিন্ন ধরনের নির্মাণ যন্ত্রপাতি ও যানবাহনের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা নিম্নে দেয়া হলো-

প্রকল্পের নাম	:	গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন)
উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
প্রকল্প এলাকা	:	গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলা ।

১.২ প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সওজ এর ঢাকা জোনের আওতাধীন গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের মান উন্নয়ন করা।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য

- আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান উন্নীতকরণ
- শহরাংশের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সড়ক প্রশস্থকরণ
- বিদ্যমান সরু সড়ক প্রশস্থকরণ
- ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা।
- রাজধানীর ঢাকার সহিত গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার সহিত সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা।
- সর্বোপরি উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা।

১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও বাস্তবায়নকাল

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক সড়কসমূহ যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণের নিমিত্ত মূল প্রকল্পটি ৫৯১৭৪.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৭ হতে ডিসেম্বর, ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৮-০৩-২০১৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৬৩১৩১.৩২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৭ হতে জুন, ২০২০ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধন সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক ২২/০৩/২০১৯ তারিখে অনুমোদিত হয়।

সারণী ১.১- প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল

ডিপিপির ধরন	প্রকল্প শুরুর তারিখ	প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ
মূলডিপিপি (অনুমোদিত)	মার্চ ২০১৭	ডিসেম্বর - ২০১৯
১মসংশোধিত (প্রস্তাবিত)	মার্চ ২০১৭	জুন- ২০২০

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

সারণি ১.২: ডিপিপি প্রণয়ন, সংশোধন ও অনুমোদনের তারিখ

ডিপিপ প্রণয়নওসংশোধন	প্রকল্প শুরুর তারিখ	ডিপিপি অনুমোদনের তারিখ	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ
(ক) মূল অনুমোদিত	মার্চ ২০১৭	২৮-০৩-২০১৭	একনেক
(খ) ১ম সংশোধিত	মার্চ ২০১৭	২২-০৩-২০১৯	মন্ত্রণালয়

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

সারণী ১.৩: প্রকল্পের প্রকৃত মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি

পরিকল্পিত বাস্তবায়ন কাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত সময় (মূল প্রাক্কলিত কালের তুলনায়)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
০১/০৩/২০১৭ থেকে ৩১/১২/২০১৯	০১/০৩/২০১৭ থেকে ৩০/০৬/২০২০	০১/০৩/২০১৭ থেকে ৩০/০৬/২০২০	৬ মাস (১৮%)

সূত্রঃ পিসিআর, ২০২০

লক্ষ্য করা যায় প্রকল্পটি ২য় সংশোধিত বরাদ্ধকৃত অর্থ হতে কম ব্যয়ে এবং বর্ধিত অনুমোদিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে।

১.৪ অর্থায়নের অবস্থা (মূল/ সংশোধন এর হ্রাস/বৃদ্ধির হার

সারণী ১.৪: প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায়)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		
৫৯১৭৪.৮০	৬৩,১৩১.৩২	৬২,১২৭.২৯	২,৯২৫.৪৯ (৫%)

সূত্রঃ পিসিআর, ২০২০

সারণী ১.৫ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির হার

	মূল অনুমোদিত ব্যয়	সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় (১ম সংশোধন)	ব্যয় বৃদ্ধি	ব্যয় বৃদ্ধির হার
			মুল প্রকল্পের তুলনায়	মুল প্রকল্পের তুলনায়
জিওবি	৫৯,১৭৪.৮০	৬৩,১৩১.৩২	৩,৯৫৬.৫২	৬.৬৯%

সূত্রঃ পিসিআর, ২০২০

১.৫ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম

- ভূমি অধিগ্রহণ (২.৩১ হেক্টর)
- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ (২০.০৯৩৯৩ল: ঘ: মি:)
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স / ওয়ারিং কোর্স)
- রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৭.৮৬ কি: মি:)
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪টি)
- আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫টি)
- টো-ওয়াল
- সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল
- আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং
- ড্রেন নির্মাণ

১.৬ অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা

সারণী ১.৬- অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা

সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	
		বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪
(ক)রাজস্ব	-	-	০.০০
(ক) উপমোট (রাজস্ব)	-	-	০.০০
(খ)মূলধন			
১. পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১টি	১০৪.০০
২. মিতিসুবেসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১ টি	১০০.০০
৩. ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১ টি	৩০.৪৫
৪. গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১ টি	১৭৯.৮০
৫. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২.৩১	১,৪৩৭.২১

সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	
		বাস্তব	আর্থিক
৬. সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	লঃ ঘঃ মিঃ	২০.০৯৩	৪,৭৩৫.৮৬
৭.পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	কিঃ মিঃ	১৩৭.৮৬	১৩,৪৯০.২১
৮. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃ মিঃ	১১৫.৪৬	৬,১০৭.১২
৯. সার্ফেসিং (ডিডিবিএস বাইন্ডার কোর্স/ওয়ারিং কোর্স	কিঃ মিঃ	১৩৭.৮৬	২৩,০১৯.৩৮
১০. রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৭.৮৬	৪,৭৪৭.৩৩
১১. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	মিটার	১২০.৯০	১,৪২৯.৩২
১২. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মিটার	১২১.২৩	২,২৭১.৮৯
১৩. আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মিটার	৮৯.৭৫	১,৫২৭.৪৬
১৪. টো-ওয়াল	বঃ মিঃ	৩৪০০	৫৪৬.০৭
১৫. সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	বঃ মিঃ	১৯০০০	২৮৭.৭৪
১৬. আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মিটার	৩৬৩৫	২৮৩.৪৬
১৭. ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২২৩২৪	১,৩৩৪.০৫
১৮. সাইন, সিগন্যাল, গাইডপোস্ট ও রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	থোক	৩৯৪.২৪
১৯. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	১৯৮.৪০
২০. জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি	থোক	থোক	৪৫.৩৮
২১. ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	থোক	৮৫১.৯৫
উপমোট (খ)	-	-	**৬৩,১২১.৩২**
(গ) ফিজিকাল কন্টিনজেন্সি (১%)	-	-	৫.০০
(ঘ) প্রাইজ কন্টিনজেন্সি (১%)	-	-	৫.০০
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	-	-	**৬৩,১৩১.৩২**

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

১.৭ কর্ম পরিকল্পনা

সারণী- ১.৭: অর্থ-বছর ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
(ক) রাজস্ব			--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
৪৮০০	সরবরাহ ও সেবা		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
		উপ-মোট (ক) :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
(খ) মূলধন					--	--	--	--	--	--	--	--	--
		সম্পদ সংগ্রহ	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৪১১২১০১	পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১০৪.০০	১.০০	১০৪.০০	০.০০১৬	--	--	--	১০৪.০০	১০০.০০%	০.১৬%
	৪১১২১০১	মিতিসুবেসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১০০.০০	১.০০	১০০.০০	০.০০১৬	--	--	--			
	৪১১২১০১	ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	৩০.৪৫	১.০০	৩০.৪৫	০.০০০৫	--	--	--	৩০.৪৫	১০০.০০%	০.০৫%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
	৪১১২১০১	গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১৭৯.৮০	১.০০	১৭৯.৮০	০.০০২৮	--	--	--	১৭৯.৮০	১০০.০০%	০.২৮%
		ভূমি ও অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৪১৪১১০১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৬২২.১৭	২.৩১	১,৪৩৭.২১	০.০০২৮	১,৪০৬.০০	৯৭.৮৩%	২.২৩%	৩১.২১	২.১৭%	০.০৫%
		নির্মাণ ও পূর্ত	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৪১১১৩০২	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	২৩৫.৬৯	২০.০৯	৪,৭৩৫.৮৬	০.০৭৫০	--	--	--	১১৮৩.০৬	২৪.৯৮%	১.৮৭%
	৪১১১৩০২	ফেক্সিবল পেভমেন্ট	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৪১১১৩০২	মজবুতিকরণ	কি:মি:	৯৭.৮৫	১৩৭.৮৬	১৩,৪৯০.২১	০.২১৩৭	--	--	--	৪,৫৮৬.৬৭	৩৪.০০%	৭.২৭%
	৪১১১৩০২	প্রশস্তকরণ	কি:মি:	৫২.৮৯	১১৫.৪৬	৬১০৭.১২	০.০৯৬৭	--	--	--	২,১৩৭.৪৯	৩৫.০০%	৩.৩৯%
	৪১১১৩০২	সারফেসিং (ডিডিবিএস বাইন্ডার)	কি:মি:	১৬৬.৮৬	১৩৭.৯৬	২৩,০১৯.৩৮	০.৩৬৪৬	--	--	--	৭,৮২৬.৫৯	৩৪.০০%	১২.৪০%
	৪১১১৩০২	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কি:মি:	৬০৩.৯৯	৭.৮৬	৪,৭৪৭.৩৩	০.০৭৫২	--	--	--	১,৬১৪.০৯	৩৪.০০%	২.৫৬%
	৪১১১৩০৫	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	মি:	১১.৮২	১২০.৯০	১৪২৯.৩২	০.০২২৬	--	--	--	৫০০.২৬	৩৫.০০%	০.৭৯%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
	৪১১১৩০৩	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মি:	১৮.৭৪	১২১.২৩	২,২৭১.৮৯	০.০৩৬০	--	--	--	৭৯৫.১৬	৩৫.০০%	১.২৬%
	৪১১১৩০৩	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মি:	১৭.০২	৮৯.৭৫	১,৫২৭.৪৬	০.০২৪২	--	--	--	৫৪৯.৮৯	৩৬.০০%	০.৮৭%
	৩৮২১১৯৯	প্রটেকটিভ ওর্য়াক	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৩৮২১১৯৯	টো ওয়াল	ব: মি:	০.১৬	৩,৪০০.০০	৫৪৬.০৭	০.০০৮৬	--	--	--	৭৯.৬৬	১৪.৫৯%	০.১৩%
	৩৮২১১৯৯	সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	ব: মি:	০.০২	১,৯০০০.০০	২৮৭.৭৪	০.০০৪৬	--	--	--	৪৩.১৬	১৫.০০%	০.০৭%
	৩৮২১১৯৯	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মি:	০.০৮	৩,৬৩৫.০০	২৮৩.৪৬	০.০০৪৫	--	--	--	৪২.৫২	১৫.০০%	০.০৭%
	৪১১১৩০৭	ড্রেন নির্মাণ	মি:	০.০৬	২২,৩২৪.০০	১,৩৩৪.০৫	০.০২১১	--	--	--	২০০.১১	১৫.০০%	০.৩২%
	৪১১১৩০২	সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোষ্ট	থোক	--	--	৩৯৪.২৪	০.০০৬২	--	--	--	৫৯.১৪	১৫.০০%	০.০৯%
	৪১১১৩০২	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	--	--	১৯৮.৪০	০.০০৩১	--	--	--	২৯.৭৬	১৫.০০%	০.০৫%
	৪১১১৩০২	জেনারেল সাইট ফ্যাসালিটিস	থোক	--	--	৪৫.৩৮	০.০০০৭				৬.৮১	১৫.০০%	০.০১%
	৩৮২১১৯৯	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	--	--	৮৫১.৯৫	০.০১৩৫	৭৯৪.০০	৯৩.২০%	১.২৬%	০.১৮	০.০২%	০.০০%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
		উপমোট (খ)		--	--	৬৩,১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২,২০০.০০		৩.৪৮%	২০,০০০.০০		৩১.৬৮%
		মোট (ক+খ)		--	--	৬৩,১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২,২০০.০০		৩.৪৮%	২০,০০০.০০		৩১.৬৮%
(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি				--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি		--	--	৫.০০	০.০০০	--	--	--	--	--	--
(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি				--	--	--	--			--	--	--	--
		প্রাইস কন্টিনজেন্সি		--	--	৫.০০	০.০০০	--	--	--	--	--	--
		সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):		**--**	**--**	**৬৩,১২১.৩২**	**১.০০**	**২,২০০.০০**	**--**	**৩.৪৮%**	**২০,০০০.০০**	**--**	**৩১.৬৮%**

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

১.৮ ক্রয় কার্যক্রম

সারণী ১.৮- ক্রয় কার্যক্রম- পণ্য

ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	ক্রয় অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	দরপত্র আহবানের তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের তারিখ
জিডি- ০১ (পে লোডার সংগ্রহ)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	মার্চ, ২০১৭	১০৪.০০	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭
জিডি- ০২ (মিতসুবিশি পাজেরো)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	মার্চ, ২০১৭	১০০.০০	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭
জিডি- ০৩ (ট্রাক সংগ্রহ)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	মার্চ, ২০১৭	৩০.০০	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭
জিডি- ০৪ (গ্রেডার সংগ্রহ)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	মার্চ, ২০১৭	১৭৯.৮০	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

সারণী ১.৯- ক্রয় কার্যক্রম- কার্য

প্যাকেজ নং	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য		ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য		কাজ সমাপ্তির তারিখ
ডিপিপি অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী		ডিপিপি অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	ডিপিপি		চুক্তি অনুযায়ী
	দরপত্র আহ্বানের তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য			চুক্তির তারিখ	চুক্তি মূল্য	
WD- 01	১৭-০৮-২০১৭	১০,৬৬০.২৯	ওটিএম	MoRTB	১৪-১১-২০১৭	৯,৫৭০.৬৫	১৪-০৫-২০১৯
WD- 02	২০-০৬-২০১৭	৭,৫৭৮.৫৮	ওটিএম	MoRTB	০৮-১১-২০১৭	৬,৬৬৩.৫৭	০৮-০৫-২০১৯
WD- 03	২০-০৬-২০১৭	৪,০৫২.২৭	ওটিএম	MoRTB	২৫-১১-২০১৭	৩,৫২৬.৬৪	১৮-০১-২০১৯
WD- 04	২০-০৬-২০১৭	৬,০৭৮.৪১	ওটিএম	MoRTB	১০-১২-২০১৭	৫,৮৪৫.৫৬	০৩-০৬-২০১৯
WD- 05	২৩-০৮-২০১৭	৬,৭১৩.৬৩	ওটিএম	MoRTB	০৭-১২-২০১৭	৭,১৭২.৫৬	০৬-০৬-২০১৯
WD- 06	২০-০৬-২০১৭	৬,৯৪৫.৫৬	ওটিএম	MoRTB	১৪-১১-২০১৭	৬,২৫০.৩৮	১৫-০৫-২০১৯
WD- 07	২০-০৬-২০১৭	৫,৯৩৫.৭৯	ওটিএম	MoRTB	০৬-১১-২০১৭	৫,৩২৮.২২	০৭-০৫-২০১৯
WD- 08	২০-০৬-২০১৭	৮,১৬৭.৭৬	ওটিএম	MoRTB	০৭-১২-২০১৭	৬,৯২৫.৪২	০৭-০৬-২০১৯
WD- 09	১৯-০৫-২০১৯	নতুন প্যাকেজ	ওটিএম	MoRTB	০২-০৯-২০১৯	৬,৭৬৫.৭৩	০১-০৯-২০২০
WD- 10	১৯-০৫-২০১৯	নতুন প্যাকেজ	ওটিএম	MoRTB	২৭-০৮-২০১৯	১,১১৪.৪৯	২৬-০৮-২০২০

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

১.৯ প্রকল্পের লগফ্রেম

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুতপূর্ণ অনুমিতি (IA)
লক্ষ্য	প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন	• ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ • জিডিপি'র প্রবৃদ্ধি • কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি • আর্থ-সামাজিক সূচকসমূহ উন্নতি	• আরএইডি রিপোর্ট • আইএমইডি রিপোর্ট	
উদ্দেশ্য	প্রকল্প এলাকায় নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি	• ভ্রমণ সময় সাশ্রয় • যাত্রীদের পরিবহন খরচ সাশ্রয় • গাড়ির পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয়	• সরেজমিন যাচাই • প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন	• জ্বালানী খরচ স্থিতিশীল থাকবে • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না
আউটপুট	ভূমি অধিগ্রহণ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ সড়ক মজবুতিকরণ সড়ক প্রশস্তকরণ সড়ক সার্ফেসিং রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ২.৩১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের কাজ জুন, ২০১৮ এর মধ্যে শেষ হবে • ২০.০৯৩৯৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ জুন, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে • ১৩৭.৮৬ কিলোমিটার সড়ক মজবুতকরণের কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে • ১১৫.৪৬ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে • ৭.৮৫ কিলোমিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে • ২১০.৯৮ মিঃ (৯ টি), সেতু ও ১২০.৯০ মিঃ (২০টি) কালভার্ট নির্মাণ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে • অন্যান্য সমস্ত কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	• নির্বাহী প্রকৌশলী দ্বারা সরজমিন যাচাই • নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন	• নিশ্চিত/ প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রাপ্তি • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুতপূর্ণ অনুমিতি (IA)
ইনপুট	ভূমি অধিগ্রহণ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ সড়ক মজবুতিকরণ সড়ক প্রশস্তকরণ সড়ক সার্ফেসিং রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ ব্রিজ ও কালর্ভাট নির্মাণ বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ভূমি অধিগ্রহণে জুন, ২০১৮ এর মধ্যে • ১৪৩৭.২১ টাকা বিনিয়োগ • সড়ক বাঁধ নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০১৭ এর • মধ্যে ৪,৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ, • সড়ক মজবুতিকরণ এর কাজ ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে ১৩,৪৯০.২১ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • সড়ক প্রশস্থকরণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে ৬,১০৭.১২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • সড়ক সার্ফেসিং কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে ২৩,০১৯.৩৮ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • রিজিড পেভমেন্টের কাজ ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে ৪,৭৪৭.৩৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • ব্রিজ ও কালর্ভাট ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে ৫,২২৮.৬৭ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • অন্যান্য সমস্ত কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে ৪,৩৫৫.৫৪ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	• বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা • রেকর্ড ও অগ্রগতি প্রতিবেদন • ঠিকাদার রেকর্ড ও প্রতিবেদন	• তহবিলের সময়মত প্রাপ্যতা • ভূমি অধিগ্রহনে কোন অন্তরায় • কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগ • সময়মত নির্মাণ উপকরণের সহজলভ্যতা • কোন গুরুতর রাজনৈতিক গোলযোগ দেখা দেয়া

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

১.১০ টেকসইকরণ পরিকল্পনা

আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে যেই ৬টি রাস্তার উন্নয়ন করা হয়েছে, এই বিষয়ে ডিপিপিতে কোন টেকসই পরিকল্পনার প্রস্তাব দেয়া হয়নি। উক্ত রাস্তা সমূহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অন্তর্ভুক্ত হওয়ায় স্বাভাবিক নিয়ম অনুসারে এর রক্ষণাবেক্ষণ দায়িত্ব তারা পালন করে থাকেন।

১.১১ প্রকল্প হস্তান্তর পরিকল্পনা (Exit Plan)

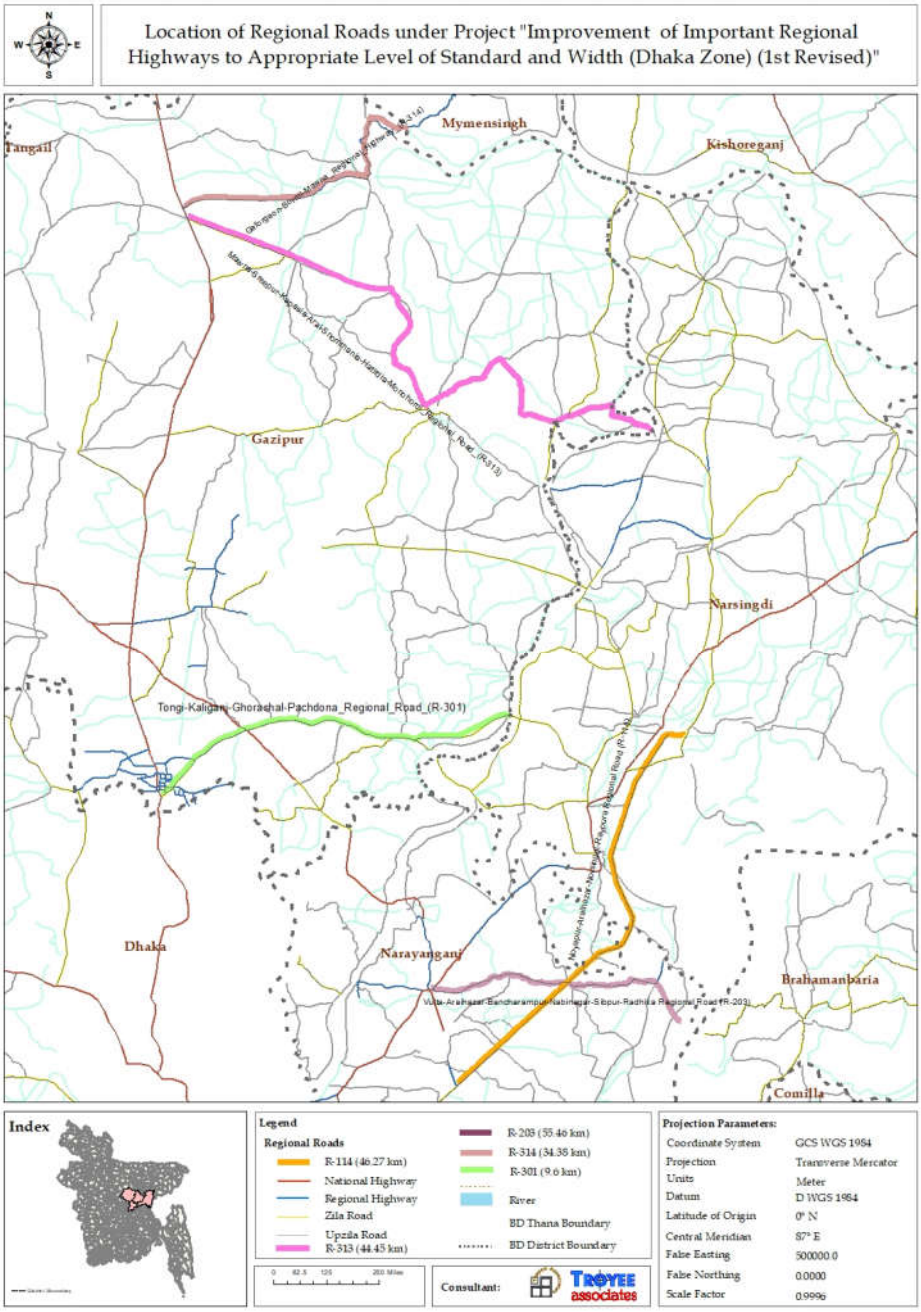
ডিপিপিতে সুনির্দিষ্ট কিছু উল্লেখ্য না থাকলেও প্রকল্প সমাপ্তির পরে নির্মিত অবকাঠামোগুলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে স্থানান্তরিত করে সড়ক বিভাগ তার নিজস্ব জনবলের মাধ্যমে বাজেট বরাদ্দ অনুযায়ী রক্ষণাবেক্ষণ করবে মর্মে মূল ডিপিপির অনুচ্ছেদ-১৩ তে উল্লেখ্য আছে।

১.১২ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি

প্রকল্পটির প্রস্তুতির সময়ে Development Project Proforma (DPP) এর সাথে একটি সংক্ষিপ্ত সম্ভাব্যতা রিপোর্ট দাখিল করা হয়। রিপোর্টে প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তাসমূহের বিস্তারিত বর্ননা আছে। প্রকল্পের আওতায় ২.৩১ হেক্টর জমি অধিগ্রহনের প্রস্তাব থাকলেও সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে তা উল্লেখ ছিলনা।

১.১৩ অডিট

২০১৮-১৯ অর্থবছরে অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা (Internal Audit) ও (External Audit) হয়। কোন অডিট আপত্তি পাওয়া যায়নি। পরবর্তীতে আর কোন অডিট হয়েছে কিনা সে বিষয়ে তথ্য পাওয়া যায়নি।



চিত্র ১.১- প্রকল্প এলাকা (উন্নয়নকৃত ছয়টি রাস্তা)

অধ্যায় ২
প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্য-পদ্ধতি

২.১ সূচনা

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্পটি এবং সমীক্ষা সম্পর্কে সম্যক ধারণা প্রাপ্তির জন্য সমীক্ষাটির কর্মপরিধি, প্রকল্পটির ডিপিপি, সংশোধিত ডিপিপি, পিসিআর, আইএমইডি কর্তৃক সম্পাদিত মূল্যায়ন প্রতিবেদন ইত্যাদি সংগ্রহ এবং বিশদভাবে পর্যালোচনা করা হয়েছে । এছাড়াও প্রকল্পটির ভৌত অবকাঠামোসমূহ সরজমিনে পর্যবেক্ষণের জন্য প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন এবং উক্ত প্রকল্পের দ্বারা প্রাপ্ত সুফলভোগীদের সাথে এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করা হয়েছে। প্রকল্পের কাজের মান, বর্তমান অবস্থা ও নির্মাণ পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণের তথ্য সংগ্রহ করার জন্য সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের বিস্তারিত কর্মপরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, ব্যবস্থাপনা এবং বাস্তবায়ন পরবর্তী অবস্থা নিরুপণ করার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অধিদপ্তর, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে ।

২.২ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (TOR)

কার্যপরিধিতে প্রদত্ত দায়িত্ব ও কাজের পরিধি অনুসারে সার্ভের কৌশল ও প্রক্রিয়া বা পদ্ধতি নির্ধারণ করা হয়েছে। কার্যপরিধি অনুসারে প্রকল্পের প্রভাব নির্ধারণ পূর্বক প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। বিস্তারিত নিম্নে দেয়া হলো-

সারণী ২.১- কার্যপরিধি ও এর বিপরীতে করণীয় পদ্ধতি

ক্রমিক নং	কার্যপরিধি	করণীয় পদ্ধতি	প্রতিপালন
১	প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অর্থায়ন, অনুমোদন/ সংশোধনের অবস্থা ইত্যাদি প্রাসঙ্গিক সকল বিষয়ের বিস্তারিত তথ্য (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	১. প্রকল্প অফিসের সাথে যোগাযোগ করা হয়েছে ২. DPP/RDPP, PCR পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে ৩. স্টিয়ারিং কমিটি (PSC), প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটি (PEC), জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটি (ECNEC) এর মত বিভিন্ন কমিটির কার্যবিবরণী পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে	কার্যপরিধি ১ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ১.১, ১.২, ১.৩, ১.৪ সম্পন্ন করা হয়েছে।
২	প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় এবং সার্বিক ও বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;	৪. প্রকল্প অফিস, পরিকল্পনা কমিশনের ডেস্ক অফিস এবং IMED এর সাথে যোগাযোগ করা হয়েছে ৫. DPP/RDPP, PCR পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে ৬. মাসিক, ত্রৈমাসিক এবং বার্ষিক অগ্রগতি প্রতিবেদন পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে ৭. ডিপিপি/আরডিপিপি-তে কর্ম-পরিকল্পনা করা হয়েছে কিনা দেখা হয়েছে এবং তা অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করে খুঁজে বের করা হয়েছে	কার্যপরিধি ২ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.১.১,.৩.১.২, ৩.১.৩ সম্পন্ন করা হয়েছে।
৩	প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়ন ও লগ ফ্রেমের আলোকে Output, Outcome ও Impact পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	৮. DPP/RDPP তে প্রাপ্ত লগ ফ্রেম পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে	কার্যপরিধি ৩ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.৩.২ সম্পন্ন করা হয়েছে।

ক্রমিক নং	কার্যপরিধি	করণীয় পদ্ধতি	প্রতিপালন
৪	প্রকল্প বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের বেশি (Time over run) ও ব্যয় বৃদ্ধি (Cost over run) এর কারণগুলো (যদি থাকে) বিস্তারিত বর্ণনা করতে হয়েছে। বিশেষত: দরপত্র ব্যবস্থাপনায় PPR, 2008 এর নির্ধারিত সময়ের বেশি ব্যয় হয়েছে কিনা ইত্যাদি বিষয়ে পর্যালোচনা;	৯. DPP/RDPP ও PCR পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে	কার্যপরিধি ৪ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ১.৩, ১.৪ সম্পন্ন করা হয়েছে।
৫	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগীর গাইডলাইন ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হবে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	১০. প্রকল্প অফিসের সাথে যোগাযোগ করা হয়েছে ১১. DPP/RDPP, PCR পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে ১২. স্টিয়ারিং কমিটি (PSC), প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটি (PEC), কার্যবিবরণী পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে	কার্যপরিধি ৫ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.২, সম্পন্ন করা হয়েছে।
৬	প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদী (পণ্য অবকাঠামো ও সেবা), কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রেজিস্টার সংরক্ষণ, প্রয়োজনীয় জনবলসহ (টেকসই পরিকল্পনা) আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	১৩. ডকুমেন্ট রিভিউ (ডিপিপি/আরডিপিপি/ পিসিআর) ১৪. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	কার্যপরিধি ৬ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৫.১৬ সম্পন্ন করা হয়েছে।
৭	প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/ BOQ/TOR, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/ যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	১৫. ডকুমেন্ট রিভিউ (ডিপিপি/আরডিপিপি/ পিসিআর/আর্থিক প্রতিবেদন) ১৬. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	কার্যপরিধি ৭ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.৬.২, সম্পন্ন করা হয়েছে।
৮	প্রকল্পের কার্যক্রম বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের লক্ষ্য উদ্দেশ্য অনুযায়ী কী পরিবর্তন হয়েছে তা বিভিন্ন জাতীয়/ স্থানীয় তথ্যে (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) এবং বেজলাইন সার্ভের (যদি থাকে) আলোকে তুলানামূলক পর্যালোচনা করা;	১৭. DPP/RDPP, PCR-এর লগ ফ্রেম পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ ১৮. সেকেন্ডারি তথ্য (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	কার্যপরিধি ৭ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.৬.৫ এ সম্পন্ন করা হয়েছে।
৯	প্রকল্পের ঝুঁকি অর্থাৎ বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন অর্থায়নে বিলম্ব, বাস্তবায়নে পণ্য . কার্য ও সেবা ক্রয়/ সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায়	১৯. প্রকল্প অফিস, পরিকল্পনা কমিশনের ডেস্ক অফিস এবং IMED এর সাথে যোগাযোগ করে তথ্য সংগ্রহ ২০. DPP/RDPP পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ ২১. KII (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার) গ্রহণ	কার্যপরিধি ৯ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.১.৪, ৫.৬ সম্পন্ন করা হয়েছে।

ক্রমিক নং	কার্যপরিধি	করণীয় পদ্ধতি	প্রতিপালন
	অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	২২. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	
১০	প্রকল্পের (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) ভূমি অধিগ্রহণ এবং ইউটিলিটি শিফটিং এর বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য উপস্থাপনা এবং পর্যালোচনা;	২৩. ডকুমেন্ট রিভিউ (ডিপিপি/আরডিপিপি/ পিসিআর/টেন্ডারিং রিপোর্ট/ আর্থিক প্রতিবেদন) ২৪. KII (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার) গ্রহণ	কার্যপরিধি ১০ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.১.৩.২, সম্পন্ন করা হয়েছে।
১১	প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	২৫. ডকুমেন্ট রিভিউ (ডিপিপি/আরডিপিপি /পিসিআর/চুক্তিপত্র) ২৬. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	কার্যপরিধি ১১ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ১.৩, ৩.১.১, ৩.১.২ সম্পন্ন করা হয়েছে।
১২	সমীক্ষার আওতায় যে সব FGD. KII সরেজমিনে পরিদর্শন কার্যক্রম সম্পন্ন করবেন তার একটি ভিডিও (নূন্যতম ৩০ মিনিটের) প্রমাণক হিসেবে আবশ্যিকভাবে আইএমইডিতে দাখিল করতে হবে ;	২৭. সরজমিনে পরিদর্শনের সময় ভিডিও নেয়া হয়েছে ২৮. ফিল্ড ভিজিট, FGD এবং KII এর সময় ভিডিও করা হয়েছে	সরজমিনে পরিদর্শনের সময় ভিডিও নেয়া হয়েছে
১৩	প্রকল্পের ঘোষিত লক্ষ্য, উদ্দেশ্য অজর্নের ক্ষেত্রে কতটা কাঙ্খিত অগ্রগতি হয়েছে, প্রকল্পের IRR, NPV ইত্যাদি অজর্নের ক্ষেত্রে কতটা কাঙ্খিত অগ্রগতি হয়েছে সে সম্পর্কে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;	২৯. সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন পর্যালোচনা ৩০. DPP/RDPP এর প্রাসঙ্গিক অংশ পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে দেখা হয়েছে। নতুন করে NPV ও IRR বের করে তুলনা করা হয়েছে।	সেকশন ৩.৫.২ তে সম্পন্ন করা হয়েছে।
১৪	প্রকল্পের উদ্দেশ্য, লক্ষ্য, প্রকল্পের কার্যক্রম, বাস্তবায়ন পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ঝুঁকি, মেয়াদ, ব্যয়, অর্জন ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে একটি SWOT ANALYSISIS	৩১. প্রকল্প অফিস, পরিকল্পনা কমিশনের ডেস্ক অফিস এবং IMED এর সাথে যোগাযোগ ৩২. এফজিডি (দলীয় আলোচনা) ৩৩. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	অধ্যায়-০৪ এ সম্পন্ন করা হয়েছে।
১৫	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির সভা আয়োজন, কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভা ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার দক্ষতার বিষয়ে সার্বিক মূল্যায়ন ইত্যাদি	৩৪. ডকুমেন্ট রিভিউ (ডিপিপি/আরডিপিপি/ পিসিআর/নিয়োগপত্র যাচাই/ মিটিং মিনিটস) ৩৫. কেআইআই (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার)	কার্যপরিধি ১৫ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.৪, ৩.৪.১, ৩.৪.২, ৩.৪.৩,৩.৪.৫ সম্পন্ন করা হয়েছে।

ক্রমিক নং	কার্যপরিধি	করণীয় পদ্ধতি	প্রতিপালন
	পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ		
১৬	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে এবং জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করবে। জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে চুড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে।	৩৬. টেকনিক্যাল কমিটি সভার কার্যবিবরণী ৩৭. ১ম পিএসসি সভার কার্যবিবরণী ৩৮. ২য় পিএসসি সভার কার্যবিবরণী ৩৯. জাতীয় কর্মশালার কার্যবিবরণী ৪০. আইএমইডি পরিপত্র ৪১. FGD (গ্রুপ আলোচনা) ৪২. KII (প্রকল্প কর্মকর্তাদের সাক্ষাৎকার) গ্রহণ	কার্যপরিধি ১৫ এ উল্লেখিত কার্যক্রম সেকশন ৩.৬.৫.২, ৩.৬.৫.৩, ৩.৬.৫.৪ সম্পন্ন করা হয়েছে।
১৭	সমীক্ষা কার্যক্রমের চুড়ান্ত বাংলা ও ইংরেজি প্রতিবেদন Professional Proof Reader কর্তৃক যাচাইকৃত প্রত্যয়নসহ প্রতিবেদন দাখিল করতে হবে	৪৩. Professoinal Proof Reader কর্তৃক যাচাই বাছাই করে ইংরেজী প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হবে ৪৪. পরিচালক এবং উপ-পরিচালক, IMED (সংশ্লিষ্ট সেক্টর) এর সাথে নিয়মিত যোগাযোগ করা হয়েছে ।	Professoinal Proof Reader কর্তৃক যাচাই বাছাই করে ইংরেজী প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হবে
১৮	কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলী	৪৫. কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত বিষয়াবলী তাদের মতামতের ভিত্তিতে সম্পন্ন করা হয়েছে ।	কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত বিষয়াবলী পালন করা হয়েছে।

২.৩ প্রকল্প এলাকা নির্বাচন

এ প্রকল্পটি ১টি বিভাগের ৩টি জেলায় বাস্তবায়িত হয়েছে। নিম্নলিখিত সারণীতে বিস্তারিত দেয়া হলো। প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় রাস্তার পাশে ২ কিলোমিটারের মধ্যে অবস্থিত গুরুত্বপূর্ণ বাজার, বসতবাড়ি থেকে নমুনা নির্বাচন করে জরিপ কাজ পরিচালনা করা হয়েছে।

সারণী ২.২- প্রকল্প এলাকা

বিভাগ	জেলা	উপজেলা (ডিপিপি অনুসারে)
ঢাকা	গাজীপুর	গাজীপুর সদর, শ্রীপুর, কাপাসিয়া, টঙ্গী, কালীগঞ্জ
	নারায়ণগঞ্জ	নারায়ণগঞ্জ সদর, আড়াইহাজার, সোনারগাঁও
	নরসিংদী	শিবপুর, মনোহরদী, বেলাবু

২.৪ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কর্মপদ্ধতিতে সমীক্ষার নমুনা এলাকা নির্বাচন, নির্দেশক নির্বাচন, সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতা নির্বাচন, সমীক্ষার জন্য প্রশ্নমালা ও ছক ব্যবহারের কৌশল পদ্ধতি, সমীক্ষা পরিকল্পনা, সংগৃহীত তথ্যের ব্যবস্থাপনা ও পরিসংখ্যানগত বিশ্লেষণ ইত্যাদি বিষয়ে গুরুত্ব প্রদান করা হয়েছে । এছাড়া সমীক্ষায় পরোক্ষ গবেষণা বা ডেস্ক রিভিউ ছাড়াও মাঠ পর্যায়ে প্রাথমিক উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের জন্য দুই ধরনের পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে : (ক) সংখ্যাগত জরিপ (Quantitative Survey) ও (খ) গুণগত জরিপ (Qualitative Survey) । মাঠ পর্যায়ে মতামত গ্রহণের জন্য কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ এবং পরিসংখ্যানভিত্তিক সংখ্যাগত জরিপ পরিচালনা করা হয়েছে । এই সমীক্ষার অন্যান্য উত্তরদাতাগণ থেকে নিবিড় আলাপচারিতা, দলীয় আলোচনা, স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে । বাস্তব অগ্রগতির মূল্যায়নের জন্য সরেজমিনে প্রকল্প এলাকার সড়ক পথ, ভৌত কাঠামো, যাত্রী ও পণ্য সেবা ইত্যাদিসহ সংশ্লিষ্ট সকল বিষয় পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে । নিম্নের চার্টের মাধ্যমে প্রতিটি পর্বের ধাপ গুলো দেখানো হল-

২.৪.১ সংখ্যাগত জরিপ (Quantitative Survey)

পরিমাণগত তথ্য/উপাত্তের জন্য প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী ব্যক্তিগণ থেকে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের জন্য আদর্শ পরিসংখ্যানিক রীতি অনুসরণ করে উত্তরদাতাগণের নমুনা আকার নির্ধারণ করা হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পের অধীনে মোট ৬টি রাস্তার নিকটবর্তী এলাকায় খানা (Household) জরিপ করা হয়।

প্রত্যক্ষ উপকারভোগীর আকার নির্ধারণ (Sample Size of Direct Beneficiaries)

উদ্দেশ্য অনুযায়ী উপকারভোগী ব্যক্তি উত্তরদাতার সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়েছে। উদ্দেশ্যের আলোকে যেসব এলাকা নির্বাচন করা হয়েছে সেসব এলাকা হতে ব্যক্তি উত্তরদাতা নির্বাচন করা হয়েছে। মহাসড়কটি উন্নয়ন/নির্মাণের ফলে এলাকার জনসাধারণের মধ্যে যারা সরাসরি উপকৃত হয়েছেন তাদের মধ্য থেকে দৈবচয়নের মাধ্যমে সুবিধাভোগী উত্তরদাতা বাছাই করা হয়েছে। নমুনার আকার নির্ধারণ এ নিম্নোক্ত সূত্র ব্যবহার করা হয়:

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

যেখানে n= কাঙ্খিত নমুনা সংখ্যা

z = the value of standard variate at a given confidence level

p= নমুনা অনুপাত সম্ভাবনা

q= নমুনা অনুপাত বিপরীত সম্ভাবনা

e = Acceptable error (the precision)

নমুনা সংখ্যা নির্ধারণের জন্য ৯৫% confidence level অনুমান করা হয়েছে। ফলে "Z" এর মান হচ্ছে ১.৯৬। তাছাড়া, P এর মান যদি ০.৫ ধরা হয় (যা সর্বোচ্চ নমুনা সংখ্যা নিশ্চিত করে), তবে এর মান হবে (১-.৫)=০.৫। e এর মান হবে ০.০৫।

n এর মান হবে- =

$$n = \frac{(১.৯৬)^২ \text{x} .০.৫ \text{ x}.০.৫}{(০.০৫)^২}$$

$$n = \frac{.৩.৮৪\text{x} .০.২৫}{০.০০২৫}$$

$$n = \frac{০.৯৬}{০.০০২৫}$$

$$n = \frac{০.৯৬}{০.০০২৫}$$

$$= ৩৮৪$$

উপরে উল্লিখিত ফর্মুলা অনুযায়ী ৩৮৪ হচ্ছে নির্ধারিত নমুনা সংখ্যা।

উপকারভোগীদের জরীপ/সাক্ষাৎকার গ্রহণ

প্রণীত নির্ধারিত প্রশ্নপত্র অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার সুবিধাভোগী ব্যক্তিবর্গ, যাত্রী ও সুবিধাভোগী বহির্ভূত ব্যক্তিবর্গের সঙ্গে সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহকারীগণ প্রশ্নপত্র পূরণের মাধ্যমে জরিপের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

যাত্রীদের নমুনার আকার

যাত্রীদেরকেও প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে। প্রতিটি স্টেশনের বহির্গমন এলাকা থেকে ১৫ জন যাত্রীকে Systematic Random Sampling-এর মাধ্যমে স্বাক্ষাৎকারের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে। এভাবে ৬টি রাস্তা থেকে (৬ x ১৫) অর্থাৎ মোট ৯০ জন যাত্রীর স্বাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে।

কন্ট্রোল গ্রুপের নমুনার আকার

প্রকল্পের আওতাভুক্ত রাস্তার ২ কিলোমিটারের বাইরে অবস্থিত বাড়ি-ঘরের বাসিন্দা যারা প্রকল্প থেকে সরাসরি সুবিধা পাননি এরূপ ১৫০ জনকে কন্ট্রোল গ্রুপের নমুনায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। এই গ্রুপের লোকজনকে নেটওয়ার্ক নমুনায়ন পদ্ধতির মাধ্যমে সাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে।

২.৪.২ গুণগত জরিপ (Qualitative Survey)

- দলীয় আলোচনা (Focus Group Discussion)
- মুখ্যব্যক্তির সাথে আলোচনা (Key Informant Inter view)
- সাক্ষাৎকার গ্রহণ

এফজিডি (Focus Group Discussion)

প্রকল্পের আওতাধীন বাস স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় এফজিডি পরিচালনার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা, সফলতা, ব্যর্থতা ও এ বিষয়ে ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনার ব্যাপারে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এ সকল এফজিডিতে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, ব্যবসায়ী, বাস স্টেশনভিত্তিক জীবিকা-অর্জনকারী ও সেবা প্রদানকারী ব্যক্তি/সংস্থা, স্থানীয় বণিক সমিতির প্রতিনিধি, প্রকল্প থেকে সরাসরি সুবিধা পায়নি এরূপ কন্ট্রোল গ্রুপের প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ অংশগ্রহণ করেছেন। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণী ২.৩: ফোকাস গ্রুপ আলোচনা এর জন্য উত্তর দাতার আকার

ক্রমিক নং	অফিসিয়াল/অংশীজনদের পদমর্যাদা	প্রকার	পরিমাণ
১.	ইউএনও/সমতুল্য অফিসার	এফিজিডি	১
২.	স্টেশন মাষ্টার	এফিজিডি	১
৩.	এলজিইডি, আরএইচডি, পানি উন্নয়ন বোর্ড এবং বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড এর প্রকৌশলী	এফিজিডি	৫
৪.	পরিবহন ব্যবসায়ী	এফিজিডি	২
৫.	সোসাল লিডার	এফিজিডি	২
৬.	অন্যান্য	এফিজিডি	১
মোট	**১টি এফজিডির জন্য**		**১২**
মোট	**৩টি এফজিডির জন্য**		**৩৬**

প্রকল্প এলাকায় মোট ৩টি ফোকাস গ্রুপ আলোচনার আয়োজনের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নের সারণীতে বিস্তারিত দেয়া হলো:

সারণী ২.৪ এফজিডিতে (Focus Group Discussion) অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা

এফজিডি পরিচালনার স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা	**তারিখ**
সড়ক ও জনপথ অফিস, গাজীপুর	১৩	১৭/০৪/২৩
সড়ক ও জনপথ অফিস, নরসিংদী	৩০	০৯/০৫/২৩
উপজেলা কার্যালয়, আড়াইহাজার	১৬	০১/০৫/২৩

মুখ্যব্যক্তির সাথে আলোচনা/সাক্ষাৎকার গ্রহণ (Key Informant Inter view-KII)

প্রকল্পের সার্বিক মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নকালে পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্ব প্রাপ্ত কর্মকর্তা, সড়ক ও জনপথ সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ, সাইট ইঞ্জিনিয়ার, স্টেশন মাস্টার, লাইনম্যান প্রমূখ ব্যক্তিবর্গের সাথে পরামর্শমূলক বৈঠক বা নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প সম্পর্কে তথ্য সংগ্রহের জন্য মুখ্য উত্তরদাতার আকার নিম্নরুপ –

সারণী ২.৫- কেআইআই নির্ধারণ

ক্রমিক নং	কর্মকর্তা/স্টেকহোল্ডার এর পদবী	প্রকার	পরিমাণ
১.	প্রকল্প পরিচালক	কেআইআই	১
২.	বাস্তবায়নকারী সংস্থার সহায়ক জনবল (একাউনটেন্ট, প্রোগ্রামার, প্রকৌশলী, প্রকিউরমেন্ট বিশেষজ্ঞ পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন কর্মকর্তা)	কেআইআই	4
৩.	মন্ত্রণালয়/বিভাগ এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	কেআইআই	১
৪.	পরিকল্পনা কমিশনের এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	কেআইআই	১
৫.	আইএমইডির এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	কেআইআই	১
৬.	আইএমইডির এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	কেআইআই	১
৭	স্থানীয় সরকার প্রতিনিধি	কেআইআই	২
৮	পরিবহন ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধি	কেআইআই	২
৯	প্রতিষ্ঠিত সমাজসেবক	কেআইআই	১
মোট			**১৪**

নিবিড় সাক্ষাৎকার (In-depth Interview)

প্রকল্পের পরিকল্পনা, প্রকিউরমেন্ট, বাস্তবায়ন, পরিচালনা, এবং ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে বিস্তর ধারণা লাভ করতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ৪ জন এবং আইএমইডির ১ জন (মোট ৫ জন) কর্মকর্তার সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৫ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প এলাকায় একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে । ৬০ জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশার জনগণ, স্থানীয় প্রশাসন, জনপ্রতিনিধি, সড়ক পথ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাবৃন্দ, শিক্ষক, গণ্যমান্য ব্যক্তি ও আইএমইডি এর কর্মকর্তাবৃন্দ এই কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেছেন। উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নে প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

সারণী ২.৬: স্থানীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা

তারিখ	স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা
১৩/০৫/২০২৩	নরসিংদী জেলা প্রশাসকের কার্যালয়	৬০

২.৬ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

২.৬.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ

মাঠ পর্যায় থেকে Quantitative তথ্য সংগ্রহ করার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ৩ জন সুপারভাইজার, ১৪ জন তথ্য সংগ্রহকারী, ১ জন কম্পিউটার অপারেটর এবং ১ জন অফিস সহকারী নিয়োগ দেয়া হয়েছে।

২.৬.২ তথ্য সংগ্রহকারী এবং সুপাভাইজার প্রশিক্ষণ

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

২.৬.৩ মাঠ পর্যায়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ পরিচালনা

কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী ৪ সপ্তাহব্যাপী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের কাজ পরিচালনা করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারী দিনে ১০-১২ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করেছেন। প্রতিটি জেলায় ৩ জন তথ্য সংগ্রহকারী কাজ করেছেন। প্রতিটি জেলার জন্য ১ জন সুপারভাইজার ছিলেন তারা তথ্য সংগ্রহকারীদের পূরণকৃত প্রশ্নমালার গুণগত মান যাচাই ও প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদান করেছেন।

২.৬.৪ তথ্য সংগ্রহের মান নিয়ন্ত্রণ

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

২.৬.৫ তথ্য বা ডাটা এডিটিং ও কোডিং

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

২.৬.৭ তথ্য বিশ্লেষণ

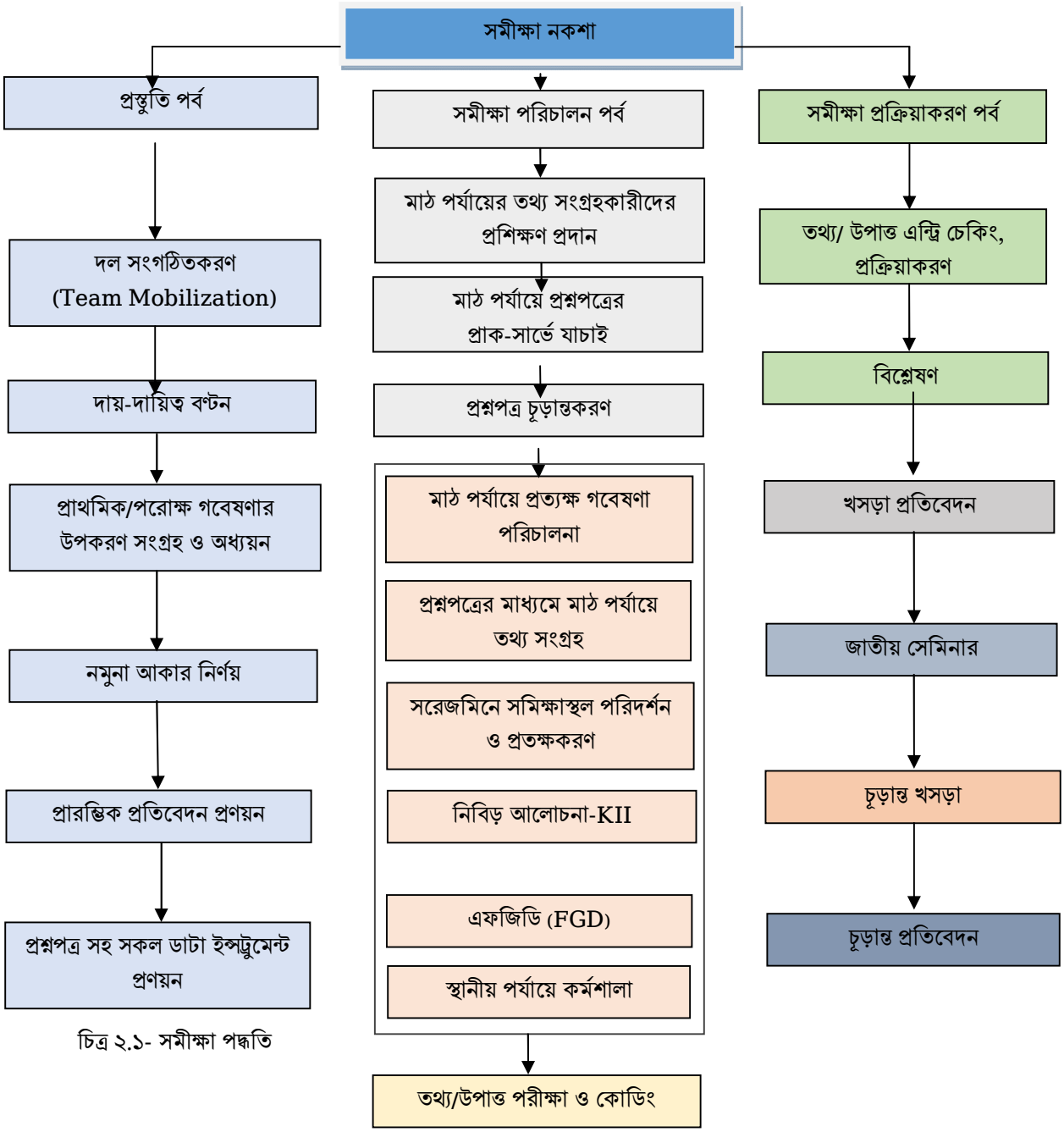
সংগৃহীত তথ্যের যথার্থতা এবং গ্রহণযোগ্যতা যথাযথভাবে বিশ্লেষণের জন্য উন্নত ডাটা এন্ট্রির উপযোগী ও কার্যকরী সফটওয়ার ব্যবহার করা হয়েছে।

২.৬.৭.১ পরিমাণগত উপাত্ত বিশ্লেষণ

উপাত্ত সংগ্রহের পরে কম্পিউটারে আপলোড /প্রবেশ করানো হয়েছে । তারপর উপাত্তগুল SPSS-এ প্রবেশ করানো হয়। পরিসংখ্যানবিদ ও কম্পিউটার অপারেটর সেই অনুযায়ী সমস্ত উপাত্ত পরীক্ষা করেন। পরিসংখ্যানবিদের সাহায্যে সমীক্ষার/অধ্যয়নের উদ্দেশ্যগুলি এবং সূচকসমূহ অনুসরণ করে পরিমাণগত ডেটা বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

২.৬.৭.২ গুণগত উপাত্ত বিশ্লেষণ

গুণগত দলের সদস্যদের বিস্তারিত নোট সংগ্রহ করা হয়েছে । নোটগুলি সম্পূর্ণ হয়ে গেলে সেগুলি সফ্ট কপি আকারে প্রস্তুত করে টিম লিডারের কাছে পাঠানো হয় । তথ্য সংগ্রহের জন্য কোন কোন ক্ষেত্রে ডিজিটাল অডিও রেকর্ডার উত্তরদাতাদের কাছ থেকে সম্মতি পাওয়ার পর গুণগত গবেষণায় ব্যবহার করা হয়। টিম লিডার ও অন্যান্য সদস্যরা প্রতিবেদনগুলিকে গোষ্ঠীবদ্ধ করেন এবং সে সাথে বিষয়ভিত্তিক ক্ষেত্র অনুসারে তাদের বিশ্লেষণ করেন। লক্ষিত (সুবিধাভোগী) ও পরোক্ষ (অসুবিধাভোগী) গোষ্ঠী এবং প্রকল্প অংশীজনদের উপলব্ধিগুলি একটি নির্দিষ্ট সূচকে রেখে সমীক্ষার সংখ্যাগত ফলাফল বিশ্লেষণ করা হয়েছে।



চিত্র ২.১- সমীক্ষা পদ্ধতি

২.৭ প্রতিবেদন প্রণয়নে সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা বাস্তবায়ন

কার্যপরিধির আলোকে পরামর্শককে ৪ ধরণের আউটপুট প্রদান করতে হবে। প্রতিবেদন জমা দেওয়ার আলোকে কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে। ৪টি আউটপুট হলো প্রারম্ভিক প্রতিবেদন, খসড়া প্রতিবেদন, চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন, চূড়ান্ত প্রতিবেদন । কর্মপরিকল্পনা (Work plan) বিস্তারিত নিম্নে দেওয়া হল-

সারণী ২.৭-সময় ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ	সময়	মাস																						তারিখ
			ফেব্রুঃ ২৩		মার্চ-২৩				এপ্রিল-২৩				মে-২৩				জুন-২৩								
১	চুক্তি স্বাক্ষর	১ দিন																							১৫/০২/২০২৩
২	খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	১৩ দিন																							১৬/০২/২০২৩ ২৮/০২/২০২৩
৩	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী রিপোর্ট সংশোধন	০৩ দিন																							০১/০২/২০২৩ ০৩/০৩/২০২৩
৪	স্টিয়ারিং কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্ট অনুমোদন	০৫ দিন																							০৪/০৩/২০২৩ ০৮/০৩/২০২৩
৫	প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ ও মাঠ পর্যায়ে জনবল নিয়োগ	১৬ দিন																							০৯/০৩/২০২৩ ২৪/০৩/২০২৩
৬	প্রশিক্ষণ, সরেজমিন পর্যবেক্ষণ ও মাঠ পর্যায়ে উপাত্ত সংগ্রহ																								
৭	উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকি																								
৮	দলীয় আলোচনার (FGD) আয়োজন করা																								
৯	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা																								
১০	সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা	১৮ দিন																							২৫/০৩/২০২৩ ১১/০৪/২০২৩
১১	ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ																								
১২	টেবুলেশন সম্পন্ন																								
১৩	ডাটা বিশ্লেষণ																								
১৪	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	১৫ দিন																							০৭/০৫/২০২৩ ১১/০৫/২০২৩
১৫	খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা																								
১৬	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও ২য় খসড়া প্রতিবেদন দাখিল	১০ দিন																							২২/০৫/২০২৩ ২৫/০৫/২০২৩
১৭	জাতীয় পর্যায়ের সেমিনারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন ও মতামত সংগ্রহ	৯ দিন																							০৪/০৬/২০২৩ ০৯/০৬/২০২৩
১৮	সেমিনারের মতামতের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ ও চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল	১২ দিন																							১০/০৬/২০২৩ ১৫/০৬/২০২৩

অধ্যায় ৩
ফলাফল পর্যালোচনা

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তররে আওতায় "গুরুত্বর্পূণ আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরন (ঢাকা জোন)" প্রকল্পের আওতায় মোট ১৪৯.২৮ কিলোমিটার রাস্তার কাজ সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত প্রধান সড়কের নামগুলো হলো-

- নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা আঞ্চলিক মহাসড়ক
- ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্চারামপুর-নবীনগন-শিবপুর-রাধিকা সড়ক
- ইটখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক
- গফরগাও-বরমী-মাওনা আঞ্চলিক মহাসড়ক
- মাওনা-শ্রীপুর-কাপাসিয়া-আড়াল-সন্মানিয়া-হাতিরদিয়া-মরনাহরদি আঞ্চলিক মহাসড়ক
- টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা আঞ্চলিক মহাসড়ক

৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি

৩.১.১ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন

গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক সড়কসমূহ যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণের নিমিত্ত মূল প্রকল্পটি ৫৯১৭৪.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৭ হতে ডিসেম্বর, ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৬৩১৩১.৩২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৭ হতে জুন, ২০২০ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ২২/০৫/২০১৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। এক্ষেত্রে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে বেশি ব্যয় করতে হয়েছেন এবং মূল বাস্তবায়ন কালের চেয়ে বেশি সময় লেগেছে। প্রকল্পের অর্থ-বছর ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা বাস্তবায়ন বিশ্লেষণের জন্য সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি সংযোজনী-১ এ উপস্থাপন করা হয়েছে, মুল ডিপিপি'র অর্থ-বছর ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা এবং প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন পর্যালোচনা করা হয়েছে। বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনার সার-সংক্ষেপ ও ফলাফল নিচে উপস্থাপন করা হলো।

- মূল ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ৮ টি প্যাকেজ ছিল। পরবর্তীতে ২ টি প্যাকেজ সংযোজন করে সংশোধিত ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ১০ টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়।

- গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় মাওনা-শ্রীপুর -গোসিংগা মহাসড়কের মোট ৪২.৩৫ দৈর্ঘ্য এর মধ্যে মূল ডিপিপিতে ২৭.০০ কিলোমিটার অন্তর্ভুক্ত ছিল।বাকি ১৫.৩৫ কিলোমিটার মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নয়নের লক্ষ্যে আলাদা প্যাকেজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়।

- নয়াপুর - আড়াইহাজার - নরসিংদী - রায়পুর মহাসড়কের ২৩ তম কিলোমিটার নরসিংদী সড়ক বিভাগের আওতায় ১ টি ২৮.৭৪ মিটার পিসি গার্ডার সেতু ও ২২ ও ২৩ তম কিলোমিটারে ২টি কালর্ভাট এবং নারায়নগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় ২য় কিলোমিটারে ২০.০০ মিটার কালর্ভাটের পরিবর্তে ২২.৩৬ মিটার সেতু নির্মানের প্রয়োজন হওয়ায় আলাদা প্যাকেজ অন্তর্ভুক্তকরন হয়েছে।

- মূল ডিপিপিতে রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে বৎসর ভিত্তিক আর্থিক ও ভৌত খাতে ১১৬.৭৯ লক্ষ টাকা দেখানো হয়েছে,যা পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে দেখানো হয়নি।অর্থাৎ প্রকল্পের রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে কোন অর্থ খরচ করা হয়নি।

- মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২,৯৫২.৪৯ লক্ষ টাকা (৫%) বেশি ব্যয় করতে হয়েছেন এবং মূল বাস্তবায়ন কালের চেয়ে ৬ মাস (১৮%) বেশি সময় লেগেছে।

- মূল ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১ম বছরে লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৫৭৪.৮৮ লক্ষ টাকা এচরে ২য় বছরে লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৮৬২.৩৩ লক্ষ টাকা, আরডিপিপি অনুসারে দেখা যায়, ১ম বছরেই ১৪০৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে যা অঙ্গের ৯৭.৮৩ %। সংশোধিত ডিপিপিতে ভৌত কাজ ও খরচের যে বৎসরভিত্তিক টার্গেট/খরচ প্রদান করা হয়েছে তা মূল ডিপিপিতে দেখানো ভৌত টার্গেট ও খরচের সাথে তারতম্য রয়েছে।

- আরডিপিপি অনুসারে, প্রকল্পটি প্রথম অর্থ-বছরে ৩.৮৪% কাজ সম্পন্ন করে এবং ২য়, ৩য় ও ৪র্থ বছরে যথাক্রমে ৩১.৬৮%, ৩৫.৭৩% ও ২৯.১০% সম্পন্ন করে। প্রথম বছরে শুধু ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি অপসারণ করা হয়। বিস্তারিত **সংযোজনী- ০১** এ দেয়া হয়েছে।

সারণী ৩.১ বছর ভিত্তিক প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি

বছর	প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি
০১ (২০১৬-২০১৭)	৩.৪৮%
০২ (২০১৭-২০১৮)	৩১.৬৮%
০৩ (২০১৮-২০১৯)	৩৫.৭৩%
০৪ (২০১৯-২০২০)	২৯.১০%

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

সারণী ৩.২ আরডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজের বর্ণনা

প্যাকেজ নং	আরডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজের বর্ণনা
ডাব্লিউপি-০১	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ
ডাব্লিউপি-০২	গফরগাও-বরমি-মাওনা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।
ডাব্লিউপি-০৩	টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ০+০০০ হতে ৯+৬০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।
ডাব্লিউপি-০৪	টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।
ডাব্লিউপি-০৫	ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্চারামপুর সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।
ডাব্লিউপি-০৬	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ (নারায়ণগঞ্জ অংশ)
ডাব্লিউপি-০৭	ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ
ডাব্লিউপি-০৮	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ (নারায়ণগঞ্জ অংশ)
ডাব্লিউপি-০৯	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়কের চেঃ ০+৬৫০ হতে ১৩+৫০০ পর্যন্ত এবং চেঃ ২৫+৮০০ হতে ২৮+০২৫ পর্যন্ত প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।
ডাব্লিউপি-১০	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়কের ২৩ তম কিলোমিটারে ২৮.৭৮ পিসি গার্ডার সেতু এবং ২য় কিলোমিটারে ২২.৬৮ মিটার আরসিসি গার্ডার সেতু ও ২২ ও ২৭ তম কিলোমিটারে ২ টি বক্স কালর্ভাট নির্মাণ কাজ

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

৩.১.২ অর্থ-বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়

সমীক্ষায় দেখা যায় যে প্রথম অর্থ ছাড় হয়েছিল ২০১৭ সালে এবং সর্বশেষ অর্থছাড় হয়েছিল ২০২০ সালে। এতে দেখা যায় যে মোট ৪ বার অর্থ ছাড় হয়েছিল । আরডিপিপি (১ম সংশোধন) অনুযায়ী এডিপিতে বরাদ্দ ছিলো ৬৩,১৩১.৩২ লক্ষ টাকা। অর্থ ছাড় করা হয় ৬২,১২৭.২৯ লক্ষ টাকা এবং প্রকৃত ব্যয় হয় ৬২,১২৭.২৯ লক্ষ টাকা ।

সারণী ৩.৩ বছর ভিত্তিক আরএডিপি বরাদ্দ ও অর্থব্যয়

অর্থ বছর	মূল/সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে সংস্থান		এডিপিতে বরাদ্দ	আরএডিপিতে বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়
	মূল ডিপিপি অনুযায়ী	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী				
২০১৬-২০১৭	৬,৭৭৬.৬১	২২০০.০০	২,২০০.০০	২,২০০.০০	২,২০০.০০	২,২০০.০০
২০১৭-২০১৮	২৩,৮২৪.৮৭	২০,০০০.০০	২০,০০০.০০	২০,০০০.০০	২০,০০০.০০	২০,০০০.০০
২০১৮-২০১৯	১৭,২১৯.৮০	২২,৫৫৭.২৩	২২,৫৫৭.২৩	২৫,০০০.০০	২৫,০০০.০০	২৫,০০০.০০
২০১৯-২০২০	১১,৫৮৫.১২	১৮,৩৭৪.০৯	১৮,৩৭৪.০৯	১৪,৯২৭.২৯	১৪,৯২৭.২৯	১৪,৯২৭.২৯
মোট	**৫৯,৪০৬.৪০**	**৬৩,১৩১.৩২**	**৬৩,১৩১.৩২**	**৬২,১২৭.২৯**	**৬২,১২৭.২৯**	**৬২,১২৭.২৯**

সূত্রঃ পিসিআর, ২০২০

৩.১.৩ অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি পর্যালোচনা এবং প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমের অগ্রগতি

প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গগুলো হলো ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, সার্ফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স / ওয়ারিং কোর্স), রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, টো-ওয়াল, সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ও ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি। প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয় যার মাধ্যমে ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। ১ম সংশোধিত ডিপিপির সংস্থান ও অর্জনের মাধ্যমে অগ্রগতি পরিমাপ করা হয়। নিম্নে প্রকল্পের অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি ও অর্থায়নের অবস্থা দেখানো হলো-

সারণী ৩.৪- অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি

সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়			
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	বাস্তব %	আর্থিক	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(ক)রাজস্ব	-	-	০	-		-	
(ক)উপমোট (রাজস্ব)	-	-	০	-		-	
(খ)মূলধন	-	-	-	-		-	
১. পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১	১০৪.০	১	১০০.০	১০৪.০	১০০.০
২. মিতিসুবেসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১	১০০.০	-	-	-	-
৩. ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১	৩০.৪৫	১	১০০.০	৩০.৪৫	১০০.০
৪. গ্রেডার সংগ্রহ	কিঃ মিঃ	১	১৭৯.৮	১	১০০.০	১৭৯.৮	১০০.০
৫. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২.৩১	১,৪৩৭.২১	০.৩৩৯	১৪.৬৮	১,৪২৮.২৪	৯৯.৩৮

সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অঙ্গের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়			
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	বাস্তব %	আর্থিক	আর্থিক (%)
৬. সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	লঃ ঘঃ মিঃ	২০.০৯৩	৪,৭৩৫.৮৬	২০.০৯	১০০.০	৪৭৩৫.৮৬	১০০.০
৭.পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	কিঃ মিঃ	১৩৭.৮৬	১৩,৪৯০.২১	১৩৭.৫৭	৯৯.৭৯	১৩,৪৯০.২০	১০০.০
৮. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃ মিঃ	১১৫.৪৬	৬,১০৭.১২	১১৫.১৭	৯৯.৭৫	৬,১০৭.০০	১০০.০
৯. সারফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স/ওয়ারিং কোর্স	কিঃ মিঃ	১৩৭.৮৬	২৩,০১৯.৩৮	১৩৭.৮৬	১০০.০	২২,৩৮৭.৭২	৯৭.২৬
১০. রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৭.৮৬	৪,৭৪৭.৩৩	৭.৮৬	১০০.০	৪,৭৪৭.৩৩	১০০.০
১১. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	মিটার	১২০.৯	১৪২৯.৩২	১১৬.৯	৯৬.৬৯	১,২৯৮.৪০	৯০.৮৪
১২. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মিটার	১২১.২৩	২২৭১.৮৯	১২১.২৩	১০০.০	২,২৭১.৮৪	১০০.০
১৩. আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মিটার	৮৯.৭৫	১,৫২৭.৪৬	৮৯.০৭	৯৯.২৪	১,৫২৭.৪০	১০০.০
১৪. টো ওয়াল	বঃ মিঃ	৩,৪০০	৫৪৬.০৭	৩,৪০০	১০০.০	৫৪০.০৭	৯৮.৯
১৫. সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	বঃ মিঃ	১৯,০০০	২৮৭.৭৪	১৯,০০০	১০০.০	২৮৭.৭	৯৯.৯৯
১৬. আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মিটার	৩,৬৩৫	২৮৩.৪৬	৩২৬০	৮৯.৬৮	২৫৬.৪	৯০.৪৫
১৭. ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২২,৩২৪	১,৩৩৪.০৫	২০,৪২৪	৯১.৪৯	১,২৯৩.৩২	৯৬.৯৫
১৮. সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোস্ট ও রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	-	৩৯৪.২৪	থোক		৩৯৪.২৪	১০০.০
১৯. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	-	১৯৮.৪	থোক		১৯৮.৪	১০০.০
২০. জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি	থোক	-	৪৫.৩৮	থোক		৪৫.৩৮	১০০.০
২১. ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	-	৮৫১.৯৫	থোক		৭৯৯.৫৩	৯৩.৮৫
উপমোট (খ)	-	-	৬৩,১২১.৩২	-		৬২,১২৩.২৯	৯৮.৪২
(গ) ফিজিকাল কন্টিনজেন্সি (১%)	**-**	**-**	**৫.০**	**-**		**২.০**	**৪০.০**
(ঘ) প্রাইজ কন্টিনজেন্সি (১%)	**-**	**-**	**৫.০**	**-**		**২.০**	**৪০.০**
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	**-**	**-**	**৬৩,১৩১.৩২**	**-**		**৬২,১২৭.২৯**	**৯৮.৪১**

সূত্রঃ পিসিআর, ২০২০

প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গের সার্বিক কাজের অগ্রগতি ও লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে অর্জন পর্যালোচনায় দেখা যায়:

- প্রকল্পের মোট আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৪১% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়। কিছু ক্ষেত্রে বাস্তবতার প্রেক্ষিতে কম নির্মাণের প্রয়োজন হয়। অগ্রগতি পরিমাণগত ও শতকরা হারে দেয়া হয়েছে।

৩.১.৪ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি

প্রকল্পটির প্রস্তুতির সময়ে Development Project Proforma (DPP) এর সাথে একটি সংক্ষিপ্ত সম্ভাব্যতা রিপোর্ট দাখিল করা হয়। রিপোর্টে প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তাসমূহের বিস্তারিত বর্ননা আছে। প্রকল্পের আওতায় ২.৩১ হেক্টর জমি অধিগ্রহনের প্রস্তাব থাকলেও সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে তা উল্লেখ ছিলনা। এছাড়াও রাস্তার ২টি জায়গায় প্রায় ৯০ ডিগ্রী কোণে বাঁক দেখা যায়, যেখানে যানযটের সৃষ্টি হয়, সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে বাঁকসমূহ সোজা করার বিষয়েও সুনির্দিস্ট প্রস্তাব দেয়া হয়নি।

৩.১.৫ ভূমি অধিগ্রহণ

প্রকল্পের প্রধান অঙ্গের মধ্যে অন্যতম হলো ভূমি অধিগ্রহণ।প্রকল্পের আওতায় টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা (আর-৩০১) আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের জন্য বিভিন্ন মৌজায় অধিগ্রহণের জন্য ৫.৭০৫০ একর বা ২.৩১ হেক্টর ভূমির অনুকূলে ১,৪৩৭.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছিল। যা জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, গাজীপুর কর্তৃক সম্ভাব্য প্রাক্কলনের অনুমোদনের ভিত্তিতে ডিপিপিতে সংযুক্ত করা হয়। উল্লেখ্য যে, ডিপিপিতে উক্ত ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি “স্থাবর সম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হুকুম দখল অধ্যাদেশ, ১৯৮২” মোতাবেক সম্ভাব্য ব্যয় হিসেব করে সংযুক্ত করা হয়েছিল। কিন্তু ২০১৭ সালে নতুন ভূমি অধিগ্রহণ আইন অনুমোদন হয়, যাতে অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ প্রদান বৃদ্ধি করা হয়। নতুন অধ্যাদেশ অনুসারে প্রস্তাবিত ইতিপূর্বের ২.৩১ হেক্টর জমির মূল্য নূতন ২০১৭ সনের ভূমি অধিগ্রহন আইন অনুসারে ৫২/৫৩ কোটি টাকা প্রয়োজন বলে জেলা প্রশাসক দপ্তর থেকে জানানো হয়, যা ডিপিপিতে অনুমোদিত টাকার চেয়ে অনেক বেশি।

তাই পরবর্তীতে উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে অনুমোদিত টাকার মধ্যে শুধুমাত্র তুমলিয়া মৌজায় কালিগঞ্জ বাজার বাইপাস হতে টঙ্গীর দিকে ০.৩৩৯ হেক্টর ভূমি ১,৪২৮.২৪ লক্ষ টাকায় অধিগ্রহণ করা হয়। **(সংযুক্তি-৪ এ বিস্তারিত দেয়া আছে)**

৩.১.৬ ব্যয় প্রক্কলন পরিবর্তনের কারণসমূহ

প্রকল্পের মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির ব্যয় প্রক্কলনে কিছু পার্থক্য দেখা যায়। কিছু ক্ষেত্রে ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে। আবার কিছু ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে অঙ্গের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। নিম্নে মূল ডিপিপি ও ১ম সংশোধিত ডিপিপির ব্যয় প্রক্কলন পরিবর্তনের কারণসমূহ দেয়া হলো-

সারণী ৩.৫- ব্যয় প্রক্কলন পরিবর্তনের কারণসমূহ

কোড	ইকনমিক সাব- কোডের বিবরণ	একক	মূল ডিপিপি অনুমোদিত		১ম সংশোধিত ডিপিপি		মূল ডিপিপি থেকে প্রস্তাবিত ডিপিপিতে পরিবর্তন		পরিবর্তনের কারণ
			পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	
(ক) রাজস্ব									
	উপমোট (ক)								
(খ) মূলধন									
	সম্পদ সংগ্রহ								
৪১১২১০১	পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১.০০	১১০.০০	১.০০	১০৪.০০	০.০০	-৬.০০	ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১২১০১	মিতসুবিসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১.০০	১০০.০০	১.০০	১০০.০০	০.০০	০.০০	
৪১১২১০১	ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১.০০	৪৫.০০	১.০০	৩০.৪৫	০.০০	-১৪.৫৫	ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১২১০১	গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১.০০	১৯০.০০	১.০০	১৭৯.৮০	০.০০	-১০.২০	
	ভূমি ও অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ								
৪১৪১১০১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২.৩১	১,৪৩৭.২১	২.৩১	১,৪৩৭.২১	০.০০	০.০০	
	নির্মাণ ও পূর্ত								
৪১১১৩০২	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	ল. ঘ. মি.	২০.৭২	৬,৪০২.৪৫	২০.০৯	৪,৭৩৫.৮৬	-০.৬৩	-১,৬৬৬.৫৯	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজ অন্তর্ভূক্তি সত্ত্বেও বাস্তবে মাটির পরিমান কমেছে। ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১১৩০২	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট								
৪১১১৩০২	মজবুতীকরণ	কি.মি.	১২১.২৯	১১,৭১৬.১৯	১৩৭.৮৬	১৩,৪৯০.২১	১৬.৫৭	১,৭৭৪.০২	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে এই অঙ্গের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

কোড	ইকনমিক সাব- কোডের বিবরণ	একক	মূল ডিপিপি অনুমোদিত		১ম সংশোধিত ডিপিপি		মূল ডিপিপি থেকে প্রস্তাবিত ডিপিপিতে পরিবর্তন		পরিবর্তনের কারণ
			পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	
৪১১১৩০২	প্রশস্থকরণ	কি.মি.	১০০.৩৯	৭,৩৯৮.৯৫	১১৫.৪৬	৬,১০৭.১২	১৫.০৭	-১,২৯১.৮৩	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১১৩০২	সার্ফেসিং (ডিডিবিএস-বাইন্ডার/ ওয়ারিং কোর্স)	কি.মি.	১২৬.৫৩	২০,৩৮৬.৯৭	১৩৭.৯৬	২৩,০১৯.৩৮	১১.৪৩	২,৬৩২.৪১	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে সার্ফেসিং কাজের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০২	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কি.মি.	৬.৯৪	২,৯০৭.৫০	৭.৮৬	৪,৭৪৭.৩৩	০.৯২	১,৮৩৯.৮৩	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে রিজিড পেভমেন্টে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০৫	আরসিসি ব্লক কালভাট নির্মাণ (২০টি)	মিঃ	৬৮.০০	৭৫৪.৮০	১২০.৯০	১,৪২৯.৩২	৫২.৯০	৬৭৪.৫২	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০৩	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মিঃ	৭৫.৮৪	১,৩৮৮.০১	১২১.২৩	২,২৭১.৮৯	৪৫.৩৯	৮৮৩.৮৮	গাজীপুর ও নরসিংদী সড়ক বিভাগের আওতায় দুটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০৩	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মিঃ	৬৯.৪০	১,৫১২.৯২	৮৯.৭৫	১৫২৭.৪৬	২০.৩৫	১৪.৫৪	নরসিংদী সড়ক বিভাগের আওতায় একটি অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৩৮২১১৯৯	প্রটেকটিভ ওয়ার্ক								
৩৮২১১৯৯	টো ওয়াল	ব. মি.	১,৯০০.০০	৩৪৮.০৬	৩৪০০.০০	৫৪৬.০৭	১,৫০০.০০	১৯৮.০১	অন্যান্য অঙ্গের পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৩৮২১১৯৯	সিসি ব্লকসহ জিও টেকPটা্ইল	ব. মি.	১৯,০০০.০০	৩১৮.৮২	১৯,০০০.০০	২৮৭.৭৪	০.০০	-৩১.০৮	ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৩৮২১১৯৯	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মিঃ	২,৮০৬.০০	২০৮.৫১	৩,৬৩৫.০০	২৮৩.৪৬	৮২৯.০০	৭৪.৯৫	অন্যান্য অঙ্গের পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০৭	ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	১৭,৭৯০.০০	১,৪০৭.৯৩	২২,৩২৪.০০	১,৩৩৪.০৫	৪,৫৩৪.০০	-৭৩.৮৮	গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় একটি

কোড	ইকনমিক সাব- কোডের বিবরণ	একক	মূল ডিপিপি অনুমোদিত		১ম সংশোধিত ডিপিপি		মূল ডিপিপি থেকে প্রস্তাবিত ডিপিপিতে পরিবর্তন		পরিবর্তনের কারণ
			পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	পরিমাণ	টাকা	
									অতিরিক্ত প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তি ও অন্যান্য অঙ্গের কারনে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১১৩০২	সাইন, সিগন্যাল, কি. মি. পোষ্ট ও রোড মার্কিং	থোক		৩৪০.৮৪	০.০০	৩৯৪.২৪		৫৩.৪০	ব্যবহারকারীদের নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে তাই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
৪১১১৩০২	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক		২০০.০০	০.০০	১৯৮.৪০		-১.৬০	ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৪১১১৩০২	জেনারেল সাইট ফ্যাসালিটিস	থোক		৪৬.১৬	০.০০	৪৫.৩৮		-০.৭৮	ঠিকাদারের উদ্ধৃত নিম্ন দরের কারনে ব্যয় হ্রাস পেয়েছে।
৩৮২১১৯৯	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক		৭৯৪.১৮	০.০০	৮৫১.৯৫		৫৭.৭৭	অতিরিক্ত দুটি প্যাকেজের অন্তর্ভূক্তির কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।
	উপমোট (খ)								
	মোট (ক+খ)								
(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি									
	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি			৫৮০.১৫		৫.০০		-৫৭৫.১৫	
(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি									
	প্রাইস কন্টিনজেন্সি			৫৮০.১৫		৫.০০		-৫৭৫.১৫	
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)			৫৯,১৭৪.৮০		৬৩,১৩১.৩২		৩,৯৫৬.৫২	

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯ ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ২০২৩

৩.২ ক্রয় কার্যক্রম

সংগৃহীত তথ্য- উপাত্ত বিশ্লেষণ করে এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় প্রতীয়মান হয় যে ক্রয়-প্রক্রিয়া বিশ্লেষণ করে প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন পণ্য ও মালামাল ক্রয় করা হয়েছে। ঠিকাদার নিয়োগের ক্ষেত্রে বিদ্যমান সরকারি ক্রয় আইন ও বিধিমালা অনুসরণ করা হয়েছে। দরপত্র আহবান, কমিঠি গঠন, যাচাই-বাছাই , মূল্যায়ন ও কার্যাদেশ প্রদান পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করে কার্যক্রয় এবং সেবাক্রয় কাজ সংগ্রহ করা হয়েছে। ৩টি প্যাকেজের দ্বারা পণ্য ক্রয় সম্পন্ন করা হয়।

ক্রয় পদ্ধতি ডিপিপি/আরডিপিপিতে বর্ণিত পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। প্রাক্কলিত মুল্য, চুক্তি মুল্য, দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ (দরপত্র আহবান, চুক্তি করা) এবং বাস্তবায়ন বিষয়ে পর্যালোচনা বিস্তারিত সারণী ৩.৬ এ দেয়া হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

৩.২.১ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য)

সারণী ৩.৬- ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাকল্পিক ব্যয় (লক্ষ টাকা)	ক্রয় পরিকল্পনা সংক্রান্ত তথ্য			মন্তব্য
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	
জিডি-০১	পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	জিওবি	১০৪.০০	মার্চ, ২০১৭	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭	ক্রয় করা হয়
জিডি-০২	মিতসুবিসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	--	ডিপিএম	MoRTB	জিওবি	১০০.০০	মার্চ, ২০১৭	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭	ক্রয় করা হয়নি
জিডি-০৩	ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	জিওবি	৩০.৪৫	মার্চ, ২০১৭	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭	ক্রয় করা হয়
জিডি-০৪	গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১	ডিপিএম	MoRTB	জিওবি	১৭৯.৮০	মার্চ, ২০১৭	এপ্রিল, ২০১৭	সেপ্টেম্বর, ২০১৭	ক্রয় করা হয়
	ক্রয়কৃত পণ্যের মোট মূল্য:						৪১৪.২৫				

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

পর্যালোচনা

- প্রকল্পের আওতায় পে-লোডার (৫টন), ১টি ট্রাক ও ১টি গ্রেডার ক্রয় করা হয়েছে।
- মিতসুবিসি পাজেরো ক্রয় করা হয়নি

৩.২.২ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ)

মূল ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ৮ টি প্যাকেজ ছিল। পরবর্তীতে ২ টি প্যাকেজ সংযোজন করে সংশোধিত ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ১০ টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ক্রয় কার্যক্রমে ক্ষেত্রে ওটিএম পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। নিম্নে পূর্ত কাজের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদির পর্যালোচনা দেয়া হলো-

সারণী ৩.৭ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাকল্পিক ব্যয় (লক্ষ টাকা)	ক্রয় পরিকল্পনা সংক্রান্ত তথ্য					মন্তব্য
							প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	প্রকৃত সময়	
১	২	৩	৪	৫	৬	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
ডাব্লিউপি-০১	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	কি:মি:	২৭.০০০	ওটিএম	MoRTB	৯,৫৬৭.৮০	প্রযোজ্য নয়	১৭/০৮/২০১৭	১৪/১১/২০১৭	১৩/০৫/২০১৯	১২/১২/২০১৯	বিলম্ব ৭ মাস
ডাব্লিউপি-০২	গফরগাও-বরমি-মাওনা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	কি:মি:	১৯.০০০	ওটিএম	MoRTB	৬,৬৬৩.৫৭	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	০৮/১১/২০১৭	০৭/০৫/২০১৯	২৪/০৪/২০১৯	সঠিক সময়ে হয়েছে
ডাব্লিউপি-০৩	টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ০+০০০ হতে ৯+৬০০)সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	কি:মি:	৯.৬০০	ওটিএম	MoRTB	৩,৫২৬.৬৪	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	২৫/১০/২০১৭	১৮/০১/২০১৯	২২/০৫/২০১৯	বিলম্ব ৪ মাস
ডাব্লিউপি-০৪	টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	কি:মি:	১৪.৮০০	ওটিএম	MoRTB	৫,৮৪৫.৫৬	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	১০/১২/২০১৭	৩০/০১/২০১৯	০৭/০৮/২০১৯	বিলম্ব ৭ মাস
ডাব্লিউপি-০৫	ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	কি:মি:	১৮.০০০	ওটিএম	MoRTB	৭,১৬৭.৫৭	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	০৬/১১/২০১৭	৩০/০৫/২০১৯	৩০/০৫/২০১৯	সঠিক সময়ে হয়েছে
ডাব্লিউপি-০৬	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	কি:মি:	১৬.৩০০	ওটিএম	MoRTB	৬১৬৪.৫১	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	০৭/১২/২০১৭	২১/০৬/২০২০	২১/০৬/২০২০	সঠিক সময়ে হয়েছে

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাকল্পিক ব্যয় (লক্ষ টাকা)	ক্রয় পরিকল্পনা সংক্রান্ত তথ্য					মন্তব্য
							প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	প্রকৃত সময়	
১	২	৩	৪	৫	৬	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
	(নারায়ণগঞ্জ অংশ)											
ডাব্লিউপি-০৭	ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	কি:মি:	১৬.০০০	ওটিএম	MoRTB	৫৭৯৫.৭১	প্রযোজ্য নয়	২০/০৬/২০১৭	১৪/১১/২০১৭	৩১/০৩/২০২০	৩০/০৩/২০২০	সঠিক সময়ে হয়েছে
ডাব্লিউপি-০৮	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ (নারায়ণগঞ্জ অংশ)	কি:মি:	১৩.৫০০	ওটিএম	MoRTB	৬৯২৫.৪২	প্রযোজ্য নয়	২৮/০৮/২০১৭	০৭/১২/২০১৭	০৭/০৬/২০১৯	০৫/০৬/২০১৯	সঠিক সময়ে হয়েছে
ডাব্লিউপি-০৯	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়কের চেইঃ ০+৬৫০ হতে ১৩+৫০০ পর্যন্ত এবং চেইঃ ২৫+৮০০ হতে ২৮+০২৫ পর্যন্ত প্রশস্থকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	কি:মি:	১৪.০৪০	ওটিএম	MoRTB	৭৫৪৯.৭০	প্রযোজ্য নয়	মে, ২০১৯	জুলাই, ২০১৯	জুন, ২০২০	৩০/০৬/২০২০	সঠিক সময়ে হয়েছে
ডাব্লিউপি-১০	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়কের ২৩ তম কিলোমিটারে ২৮.৭৮ পিসি গার্ডার সেতু এবং ২য় কিলোমিটারে ২২.৬৮ মিটার আরসিসি গার্ডার সেতু ও ২২ ও ২৭ তম কিলোমিটারে ২ টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ	কি:মি:	৫১.৪৬	ওটিএম	PD	১২১১.৪৩	প্রযোজ্য নয়	মে, ২০১৯	জুলাই, ২০১৯	জুন, ২০২০	২৩/০৬/২০২০	সঠিক সময়ে হয়েছে

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

প্রকল্প দলিল পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়-

- মূল ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ৮ টি প্যাকেজ ছিল। পরবর্তীতে ২ টি প্যাকেজ সংযোজন করে সংশোধিত ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ১০ টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়।
- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০১ এ মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ২৭ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ১৪/০৫/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৭ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ১২/১২/২০১৯ এ শেষ হয়।
- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০৩ এ টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ০+০০০ হতে ৯+৬০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ৯.৬০ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ১৮/০১/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৪ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ২২/০৫/২০১৯ এ শেষ হয়।
- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০৪ এ টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ৯.৬০ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ৩০/০১/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৭ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ০৭/০৮/২০১৯ এ শেষ হয়।
- ১০ টি প্যাকেজের মধ্যে ২,৫,৬,৭,৮,৯ ও ১০ নং পূর্ত প্যাকেজ মূল কার্যাদেশ মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত করা হয়েছে। অবশিষ্ট প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত করতে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

৩.২.৩ টেন্ডার প্রকাশের তথ্য

পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী, প্রতিটি কাজের জন্য পূর্ব-নির্ধারিত সময়ে পত্রিকায় প্রকাশ করতে হবে। আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে টেন্ডার পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় কিন্তু সংশ্লিষ্ট ওয়েব সেইটে দেয়ার নির্দেশনা থাকলে ও তা দেয়া হয়নি। নিম্মে প্যাকেজ অনুযায়ী টেন্ডার প্রকাশের তথ্য দেয়া হলো-

সারণী ৩.৮- টেন্ডার প্রকাশের তথ্য

ক্রমিক নং	প্যাকেজ নং	কাজের নাম	প্রকাশনী পত্রিকা/ সিপিটিইউ ওয়েব/বিভাগ ওয়েব এবং প্রকাশের তারিখ	দরপত্র দাখিলের শেষ তারিখ	পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী প্রকাশের ন্যূনতম দিন	প্রকৃত দিন	ফলাফল
১	ডাব্লিউপি-০১	২০১৬-২০১৭ সালে গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীনে মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা- কাপাসিয়া-আরাল-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া-মনহরদী (আর-৩১৩) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	পত্রিকা –জনকণ্ঠ বিজ্ঞাপনের তারিখ ২৪/০৮/২০১৭ সিপিটিইউ: ১৭/০৮/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	০৭-০৯-২০১৭	২৮ দিন	১৪ দিন	১৪ দিন কমে
২	ডাব্লিউপি-০২	গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীনে গফরগাও-বরমি-মাওনা সড়ক (আর-৩১৪) প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	পত্রিকা –সকালের খবর, আলোর বার্তা বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৪/০৭/২০১৭, ৫/০৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২৭-০৭-২০১৭	২৮ দিন	২৩ দিন	৫ দিন কমে
৩	ডাব্লিউপি-০৩	গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীনে টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেইনেজ ০+০০০ হতে ৯+৬০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	পত্রিকা –যুগান্তর বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৪/০৭/২০১৭, ৫/০৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২৭-০৭-২০১৯	২৮ দিন	২৩ দিন	৫ দিন কমে
৪	ডাব্লিউপি-০৪	গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীনে টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেইনেজ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	পত্রিকা –প্রতিদিনের সংবাদ বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৪/৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	৩১-০৭-২০১৭	২৮ দিন	২৭ দিন	১ দিন কমে

ক্রমিক নং	প্যাকেজ নং	কাজের নাম	প্রকাশনী পত্রিকা/ সিপিটিইউ ওয়েব/বিভাগ ওয়েব এবং প্রকাশের তারিখ	দরপত্র দাখিলের শেষ তারিখ	পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী প্রকাশের ন্যূনতম দিন	প্রকৃত দিন	ফলাফল
৫	ডাব্লিউপি-০৫	ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়ক (আর-২০৩) প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	পত্রিকা –যায় যায় দিন বিজ্ঞাপনের তারিখ ২৯/০৮/২০১৭ সিপিটিইউ: ২৩/০৮/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২১-০৯-২০১৭	২৮ দিন	২৩ দিন	৫ দিন কমে
৬	ডাব্লিউপি-০৬	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ (নারায়ণগঞ্জ অংশ)	পত্রিকা –আমাদের অর্থনীতি বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৩/০৭/২০১৭, ৪/০৭/২০১৭, ০৫/০৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২৭-০৭-২০১৭	২৮ দিন	২৩ দিন	৫ দিন কমে
৭	ডাব্লিউপি-০৭	ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	পত্রিকা –ভোরের কাগজ বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৪/০৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২৭-০৭-২০১৭	২৮ দিন	২৪ দিন	৪ দিন কমে
৮	ডাব্লিউপি-০৮	নারায়ণগঞ্জ -আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ	পত্রিকা –সমকাল বিজ্ঞাপনের তারিখ ০৪/০৭/২০১৭ সিপিটিইউ: ২০/০৬/২০১৭ আরএইচডি ওয়েব: নাই	২৭-০৭-২০১৭	২৮ দিন	২৪ দিন	৪ দিন কমে
৯	ডাব্লিউপি-০৯	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়কের প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজ।	পত্রিকা –আমাদের সময় বিজ্ঞাপনের তারিখ ২১/০৫/২০১৯, ২২/০৫/১৯ সিপিটিইউ: ১৯/০৫/২০১৯ আরএইচডি ওয়েব: নাই	১৭-০৬-২০১৯	২৮ দিন	২৭ দিন	১ দিন কমে

ক্রমিক নং	প্যাকেজ নং	কাজের নাম	প্রকাশনী পত্রিকা/ সিপিটিইউ ওয়েব/বিভাগ ওয়েব এবং প্রকাশের তারিখ	দরপত্র দাখিলের শেষ তারিখ	পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী প্রকাশের ন্যূনতম দিন	প্রকৃত দিন	ফলাফল
১০	ডাব্লিউপি-১০	নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা আঞ্চলিক সড়কের ২৮.৭৮ মি. পি. সি গার্ডার ব্রিজ চেইনেজ. ২৩,০০০মি. এবং ২২.৬৮মি. গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ।	পত্রিকা –ঢাকা প্রতিদিন বিজ্ঞাপনের তারিখ ২১/০৫/২০১৯, ২২/০৫/২০১৯ সিপিটিইউ: ১৯/০৫/২০১৯ আরএইচডি ওয়েব: নাই	১৭-০৬-২০১৯	২৮ দিন	২৬ দিন	২ দিন কমে

সূত্রঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা জোন।

পর্যালোচনাঃ

- পিপিআর ২০০৮, তফসিল-২, বিধি ৬১(৪) অনুযায়ী ৫ কোটি টাকার উপরের প্রাক্কলিত ব্যায়ের দরপত্রের ক্ষেত্রে ন্যূনতম ২৮ দিনের ব্যবধানে পত্রিকায় প্রকাশের বিধান রয়েছে। যা যথাযথ অনুসরণ করা হয়নি।
- পিপিআর ২০০৮, বিধি ৯৪(৩) অনুসারে টেন্ডার বিজ্ঞপ্তিটি বিভাগের নিজস্ব ওয়েব সাইটে প্রকাশ করার বিধান রয়েছে। যা যথাযথ অনুসরণ করা হয়নি।
- প্রতিটি প্যাকেজ পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী পত্রিকায় প্রকাশের ন্যূনতম সময়ের চেয়ে কম সময় দেয়া হয়েছে।

৩.৩ উদ্দেশ্য অর্জন

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল সওজ এর ঢাকা জোনের আওতাধীন গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের মান উন্নয়ন করা। নিম্নে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা দেয়া হলো-

৩.৩.১ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা

সারনী-৩.৯: প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন

প্রকল্পের উদ্দেশ্য	প্রকৃত অর্জন
আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মানে উন্নীতকরণ	গুণগত মান পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়, যথাযথ মান উন্নয়ন হয়েছে । তবে দীর্ঘদিন ব্যবহারে কিছু জায়গায় পটহোল ও এইজিং ভেঙ্গে গিয়েছে।
শহরায়ংশের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সড়ক প্রশস্থকরণ	রাস্তা প্রশস্থকরণ হয়েছে, সড়কের ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে, ফলে যানজট কমেছে।
বিদ্যমান সরু সড়ক প্রশস্থকরণ	সড়ক প্রশস্থকরণ করা হয়েছে ।
ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা	নির্ধারিত বাজেটের আওতায় প্রকল্প বাস্তবায়ন হয়েছে ।
রাজধানী ঢাকার সহিত গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার সহিত সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা	রাজধানী ঢাকার সহিত গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার ৬টি আঞ্চলিক মহাসড়ক যার মোট দৈর্ঘ্য ১৪৯.২৮ কিলোমিটার যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নতিকরণ করা হয়েছে।
সর্বোপরি উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করা	সড়কে বিভিন্ন সাইন, সিগন্যাল ব্যবহার করা হয়েছে। এর ফলে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা হয়েছে।

৩.৩.২ লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা

সারণী ৩.১০ লগফ্রেমের পর্যালোচনা

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বস্তুনিষ্ঠ যাচই নির্দেশক লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
লক্ষ্য	প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র বিমোচন	• ক্ষুদ্রশিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ • জিডিপি'র প্রবৃদ্ধি • কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি • আর্থ-সামাজিক সূচক সমূহ উন্নতি	আর্থ-সামাজিক সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফলের দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় নতুন নতুন শিল্পকারখানা গড়ে উঠেছে যার ফলে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি পেয়েছে এবং কর্মসংস্থান বৃদ্ধির ফলে দারিদ্রতা হ্রাস পেয়েছে।
উদ্দেশ্য	প্রকল্প এলাকায় নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি	• ভ্রমণ সময় সাশ্রয় • যাত্রীদের পরিবহন খরচ সাশ্রয় • গাড়ীর পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয়	প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্প এলাকায় নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে পরিলক্ষিত হয় ।
আউটপুট	ভূমি অধিগ্রহণ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ সড়ক মজবুতিকরণ সড়ক প্রশস্তকরণ সড়ক সার্ফেসিং	• ২.৩১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের কাজ জুন, ২০১৮ এর মধ্যে শেষ হবে	২.৩১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ মধ্যে ০.৩৩৯ হেক্টর হয়েছে।

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (N.S.)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ২০.০৯৩৯৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ জুন, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	২০.০৯৩৯৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন হয়েছে
		• ১৩৭.৮৬ কিলোমিটার সড়ক মজবুতকরণের কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	১৩৭.৫৭ কিলোমিটার সড়ক মজবুতকরণের কাজ সম্পন্ন হয়েছে
		• ১১৫.৪৬ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	১১৫.১৭ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে
		• ৭.৮৬ কিলোমিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	৭.৮৬ কিলোমিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে
		• সেতু ও ১২০.৯০ মিঃ (২০টি) কালভার্ট নির্মাণ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	১২০.৯০ মিঃ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)সম্পন্ন হয়েছে
		• অন্যান্য সমস্ত কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে শেষ হবে	সময় বৃদ্ধি পেয়েছে
		• সড়ক বাধঁ নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০১৭ এর মধ্যে ৪,৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	সড়ক বাধঁ নির্মাণে ৪,৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ করা হয়েছে
		• সড়ক মজবুতিকরণ এর কাজ ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে ১৩,৪৯০.২১ লক্ষ্য টাকা বিনিয়োগ	সড়ক মজবুতিকরণ এর কাজ ১৩,৪৯০.২১ লক্ষ্য টাকা বিনিয়োগ করা হয়েছে
		• সড়ক প্রশস্থকরণ কাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে ৬,১০৭.১২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	সড়ক প্রশস্থকরণ কাজ ৬,১০৭.১২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ করা হয়েছে
		• সড়ক সার্ফেসিংকাজ ডিসেম্বর, ২০১৯ এর মধ্যে ২৩,০১৯.৩৮ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	সড়ক সার্ফেসিংকাজ ২২,৩৮৭.৭২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ করা হয়েছে
		• রিজিড পেভমেন্টের কাজ ডিসেম্বর ২০১৯ এরমধ্যে ৪,৭৪৭.৩৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	রিজিড পেভমেন্টের কাজ ৪,৭৪৭.৩৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ করা হয়েছে

পর্যবেক্ষণ

- প্রকল্পটিতে লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট, ইনপুট সমন্বয়ে লগফ্রেম তৈরী করা হয়েছে। প্রকল্পের লক্ষ্য, হিসাবে শুধুমাত্র অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন উল্লেখ আছে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য হিসাবে শুধুমাত্র নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি উল্লেখ আছে। নির্দেশক গুলো যথার্থ প্রতিফলিত হয়েছে।
- প্রকল্পের আউটপুট ও ইনপুট একইরূপ। শুধুমাত্র আর্থিক বিনিয়োগ এবং পরিমাণ সমন্বয়ের জন্য অর্থ ও সময়সীমা উল্লেখ আছে। এটি ডিপিপি প্রণয়নের ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়।
- বাস্তুনিষ্ট যাচাই নির্দেশক সমূহের মধ্যে কেবল মাত্র ভূমি অধিগ্রহন লক্ষমাত্রার চেয়ে অনেক কম হয়েছে।

৩.৪ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

প্রকল্প ব্যবস্থাপনা একটি প্রকল্পের সফলতার প্রধান উপাদান। ডিপিপি প্রস্তুতির সময় নির্ধারিত ছক অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নের যাবতীয় বিষয়সমূহ লেখা থাকে। ডিপিপি প্রস্তুতির সাথে সম্পৃক্ত কর্মকর্তা/কর্মচারিবৃন্দ যদি দূরদৃষ্টি সম্পন্ন না হয় তবে দূর্বল অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের যাবতীয় কার্যক্রম পরিচালনায় বিভিন্ন ধরনের অসুবিধার সন্মুখীন হয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্বসহ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন বাধাগ্রস্থ হয়। প্রকল্পটির মূল ডিপিপি, সংশোধিত ডিপিপি ও প্রকল্পের সমাপ্তির প্রতিবেদনসহ অন্যান্য আনুসাঙ্গিক তথ্যসমূহ পর্যালোচনা ও বিশ্লেষন করে প্রকল্পটির সার্বিক ব্যবস্থাপনার যে সকল ত্রুটি দৃষ্টিগোচর হয়েছে তা নিম্নরুপ-

৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক

প্রকল্প চলাকালীন দুইজন প্রকল্প পরিচালক পূর্ণকালীন সময়েদায়িত্বের সাথে তাদের কাজ সম্পন্ন করেন। অতিরিক্তি প্রধান প্রকোশলী, সওজ ঢাকা জোন, প্রকল্প পরিচালক, ২ জন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সংশ্লিষ্ট জোনের নির্বাহী প্রকৌশলী প্রকল্প ব্যবস্থাপক হিসাবে কাজ করে।

সারণী ৩.১১ প্রকল্পের দায়িত্ব পালনকারী পরিচালকগণের নাম ও দায়িত্বকাল

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১.	জনাব মো: আবদুস সবুর অতিরিক্তি প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন, এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	-	০৫-০৪-২০১৭	৩০-০৬-২০১৯
২.	জনাব মো: সবুজ উদ্দিন খান অতিরিক্তি প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন, এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	-	৩০-০৬-২০১৯	৩০-০৬-২০২০

সুত্রঃ পিসিআর, ২০১৯

৩.৪.২. প্রকল্প পরিচালনায় অনুমোদিত কমিটি সমূহের কার্যক্রম

প্রকল্প পরিচালনার অংশ হিসাবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলীকে চেয়ারপার্সন করে ১১ সদস্য বিশিষ্ট একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি গঠন করা হয়। কমিটি কত সময় পরপর সভা অনুস্ঠান করবে তা কমিটির কর্মপরিচালনা পদ্ধতিতে লিপিবদ্ধ নেই (রেফারেন্স-মূল ডিপিপি পৃষ্ঠা-১৮)। প্রকল্পটি ২৮.৩.২০১৭ তারিখে একনেক কতৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি ২২.৫.২০১৯ তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কতৃক ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। সংশোধিত ডিপিপিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলীকে চেয়ারপার্সন করে ১১ সদস্য বিশিষ্ট একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি গঠন করা হয় যেখানে প্রতি তিনমাসে একবার কমিটির সভা করার কথা বলা হয়েছে।মূল ডিপিপি'এর অনুমোদিত সময়ের দুই বৎসর পরে সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা করার সময় নির্ধারিত হয় (রেফারেন্সঃ সংশোধিত ডিপিপি পৃষ্ঠা-৩৪)। মূল প্রকল্পটি প্রকল্প অনুমোদনের বিভিন্ন ধাপ অতিক্রম করে অনুমোদিত বলে এ ধরনের একটি ত্রুটি কারো নজরে আসে নি। এটি প্রকল্প দলিল প্রস্তুতের একটি দূর্বলতা।

৩.৪.৩ প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট সভা সম্পর্কিত পর্যবেক্ষণ

সারণী ৩.১২ প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট সভা

সভার নাম ও তারিখ	মোট ধার্যকৃত সভার সংখ্যা	অনুষ্ঠিত সভার সংখ্যা	মন্তব্য
স্টিয়ারিং কমিটির সভা	৫	১	নির্ধারিত সংখ্যক সভা হয়নি
Project Implementation Committee (PIC) সভা	১০	১	নির্ধারিত সংখ্যক সভা হয়নি

৩.৪.৪ স্টিয়ারিং কমিটির সভার সুপারিস/সিদ্ধান্ত

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রসস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) প্রকল্পের উপর স্টিয়ারিং কমিটি'র (পিএসসি) সভা গত ২৯ অগাস্ট, ২০১৮ মোঃ নজরুল ইসলাম সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এর সভাপতিত্তে অনুষ্ঠিত হয়েছিল। সভার আলোচ্য বিষয় নিম্নরূপ-

সারণী ৩.১৩- স্টিয়ারিং কমিটির সভার সুপারিশ/সিদ্ধান্ত

আলোচ্য বিষয়	সুপারিশ/সিদ্ধান্ত	মন্তব্য
বর্ণিত প্রকল্পের কিছু প্যাকেজের অগ্রগতি তুলনামূলকভাবে কম হওয়ায় এই বিষয়ে সভায় আলোচনা হয় এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম ত্বরান্বিত করার বিষয়ে নির্দেশনা প্রদান করা হয়	যে সকল প্যাকেজের অগ্রগতি কম সে সকল প্যাকেজের ঠিকাদারদের গাফিলতি থাকলে তাদের বিরুদ্ধে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করে প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম ত্বরান্বিত করার সুপারিশ দেন।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্রকল্পের প্রণয়নকালে যথাযথ পর্যালোচনা পূর্বক বিভিন্ন কাজের পরিমাণ নির্ধারণ হয়নি বিধায় বিভিন্ন কাজের পরিবর্তনের তথাপি ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হচ্ছে, ভবিষ্যতে এ বিষয়ে যথাযথ গুরুত্ব প্রদান করার জন্য সভায় নির্দেশনা প্রদান করা হয়।	এছাড়াও সুপারিশ দেন যেন ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পর্যালোচনা পূর্বক বিভিন্ন কাজের পরিমাণ নির্ধারণ করা এবং প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হলে যথাযথ পর্যালোচনা পূর্বক এমনভাবে ব্যয় প্রাক্কলন করতে হবে, যাতে ভবিষ্যতে আর ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন না হয় ।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।

৩.৪.৫ প্রকল্পের পিআইসি কমিটির সভা

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) প্রকল্পের Project Implementation Committee (PIC) কমিটির পর্যালোচনা সভা ৯ এপ্রিল ২০১৮, প্রধান প্রকৌশলী'র সভা কক্ষ, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা-তে অনুষ্ঠিত হয়েছিল।

অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সওজ), ঢাকা জোন ও প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ঢাকা জোনের আওতায় ৬৪২.০০ কি.মি. আঞ্চলিক মহাসড়ক রয়েছে। তার মধ্যে বর্ণিত প্রকল্পের আওতায় ৬ টি সড়কে ১৩৪.২০ কিমি সড়ক যথাযথমানে ও প্রশস্থায় উন্নিত করা হবে। তিনি আরও জানান যে, প্রকল্পের আওতায় ৫ টি আরসিসি সেতু, ২ টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৯ টি বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের ৮ টি প্যাকেজ ভিত্তিক আলোচনা ও সিদ্ধান্ত নিম্নরূপঃ

সারণী ৩.১৪- প্রকল্পের পিআইসি কমিটির সভার সুপারিস/সিদ্ধান্ত

আলোচ্য বিষয়	সুপারিশ/সিদ্ধান্ত	মন্তব্য
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০১: মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-কাপাসিয়া-আরাল-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া-মনহরদী সড়ক (আর-৩১৩)	মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-কাপাসিয়া-আরাল-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া-মনহরদী সড়কের অবশিষ্ট ১৬.৩৫ কিমি সড়ক যথাযথমানে উন্নতিকরনকল্পে একটি আলাদা প্যাকেজে অন্তর্ভুক্ত করে ডিপিপি সংশোধন করার প্রস্তাব করা হয়।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০২: গফরগাও-বরমি-মাওনা সড়ক (আর-৩১৪)	মূল চুক্তি মূল্য ঠিক রেখে সেতু ডিজাইন ইউনিটের মতামত নেয়ার সিদ্ধান্ত হয়	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৩: টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (আর-৩০১) (চেইনেজ ০+০০০ হতে ৯+৬০০)	বাস্তব অবস্থার প্রয়োজনে বিধি মোতাবেক টু- ওয়াল নির্মাণের ব্যবস্থা করা হয়েছে।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।

আলোচ্য বিষয়	সুপারিশ/সিদ্ধান্ত	মন্তব্য
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৪: টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (আর-৩০১) (চেইনেজ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০)	বাস্তব অবস্থা প্রয়োজনে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৫: ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্চারামপুর সড়ক (আর-২০৩)	ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্চারামপুর সড়ক (আর-২০৩) প্যাকেজ মূল্য সংশোধিত ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৬: নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক (আর-১১৪)	বর্ণিত সড়কের ৭ কিমি প্রস্তাবিত কালভার্টটি একই প্যাকেজের আওতায় সম্পাদনের প্রস্তাব করা হয়। উক্ত মহাসড়কের ২য় কিমি এ ডিজাইন ইউনিটের মতামত অনুসারে কালভার্টের পরিবর্তে সেতু নির্মাণ করার প্রস্তাব করা হয়।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৭: ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক (আর-২১১)	উক্ত সড়কের ২ টি ইন্টারসেকশন (শিবপুর ও হাতিরদিয়া) এবং দুটি বাজার অংশ (ইটাখোলা ও সিএন্ডবি বাজার) সড়কের প্রস্থতা অনেক বেশি বলে সারফেস এরিয়া বৃদ্ধি এবং উক্ত অংশের পানি অপসারণে আর সিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
প্যাকেজ নং ডাব্লিউপি-০৮: নারায়ণগঞ্জ -আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা সড়ক (আর-১১৪)	বর্ণিত মহাসড়কের (আর-১১৪) সোল্ডারে প্রায় ১৮০০ গাছ সড়ক প্রশস্থকরণের জন্য Uprooting করার সময় রাস্তার সোল্ডারসহ মূল পেভমেন্টের কিছু অংশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে যা মজবুতিকরণ ব্যয় ভেরিয়েশনে অন্তর্ভুক্ত করার প্রস্তাব করা হয়। সড়কটির ২৩ তম কিমি এ ১টি সেতু ও ২টি কালভার্ট এবং একই সড়কের ডাব্লিউপি-০৬ নং প্যাকেজে বর্ণিত ২য় কিমি এর কালভার্টের স্থলে ১ টি সেতু নির্মাণের নিমিত্তে আলাদা একটি প্যাকেজ সংশোধিত ডিপিপি'তে অন্তর্ভুক্ত করার প্রস্তাব করা হয়।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
অতিরিক্ত রিজিড পেভমেণ্ট নির্মাণ	প্রস্তাবিত রিজিড পেভমেন্ট কারিগরি এবং আর্থিক দিক পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে সংশ্লিষ্ট প্যাকেজের আওতায় নতুন প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পাদনের নিমিত্তে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করা যেতে পারে।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।
অতিরিক্ত সদস্য অন্তভুক্তিকরন	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (সওজ), সড়ক সার্কেল, ঢাকা ও নারায়নগঞ্জ-কে অন্তর্ভুক্তি করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সিদ্ধান্ত পালনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহন করেছে।

পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ব্যাপারে স্টিয়ারিং কমিটি ও প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ কমিটি। প্রকল্পের মেয়াদকাল অনুসারে, মোট ৫টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা ও ১০টি Project Implementation Committee (PIC) সভা হওয়ার কথা থাকলেও ১টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা ও ১টি Project Implementation Committee (PIC) সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। যা প্রকল্প সম্পন্নের একটি দুর্বল দিক বলা যায়।

৩.৪.৬ পর্যবেক্ষণ এবং নিরীক্ষণ

প্রকল্প চলাকালীন সময়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ,আইএমইডি ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিম্নলিখিত কর্মকর্তাগন সরজমিনে সাইটি পরিদর্শন করেন।প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক, নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী তাদের দায়িত্ব হিসাবে নিয়মিত পরিদর্শন করেছেন যা নথি পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়। সরজমিনে পরিদর্শনের তারিখ নিম্নে দেয়া হল-

সারণী ৩.১৫- সরজমিনে পরিদর্শনের তারিখ

সংশ্লিষ্ট দপ্তর/ কর্মকর্তা	পরিদর্শনের তারিখ
সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ	
অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	১৮/০৮/১৭ এবং ২১/০১/১৮
উপ -সচিব, মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং টিমের সদস্য	১০/১০/১৭ এবং ৩১/০১/১৮
সুপারেন্টেন্ড প্রকৌশলী, ব্রিজ ও ডিজাইন সার্কেল	১৩/০৭/১৭
বৈদ্যুতিক প্রকৌশলী, ব্রিজ ও ডিজাইন বিভাগ	১৩/০৭/১৭
আইএমইডি	
পরিচালক, আইএমইডি	১৭/১০/১৭
উপ পরিচালক, আইএমইডি	

সূত্রঃপিসিআর, ২০২০।

৩.৪.৬.১ অডিট

২০১৮-১৯ অর্থবছরে অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা (Internal Audit) ও (External Audit) হয়। কোন অডিট আপত্তি পাওয়া যায়নি। পরবর্তীতে আর কোন অডিট হয়েছে কিনা সে বিষয়ে তথ্য পাওয়া যায়নি।

৩.৫ প্রভাব মূল্যায়ন

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল ঢাকা জোনের আওতাধীন গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের মান উন্নয়ন করা। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে, সড়ক মজবুত হয়েছে, সামান্য কিছু অংশ বাঁক সোজা করা হয়েছে, যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে ইত্যাদি। সরজমিনে পর্যবেক্ষণ, জরিপ ও সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সাথে কথা বলে রাস্তার পূর্ববর্তী ও বর্তমান অবস্থা জানা যায়, যা নিম্নরূপ-

সারণী ৩.১৬- রাস্তার বর্তমান ও পূর্ববর্তী অবস্থা

রাস্তার নাম	পূর্ববর্তী অবস্থা	বর্তমান অবস্থা
নয়াপুর-আড়াইহাজার-নরসিংদী-রায়পুরা আঞ্চলিক মহাসড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার ছিল। • যানজট বেশি হতো। • বিভিন্ন স্থানে বড় ধরনের ডিপ্রেশনস, আন্ডোলেশনসহ পেভমেন্ট মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত ছিল।	• এই রাস্তাটি আঞ্চলিক যোগাযোগের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে। তাই যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৭.৩০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে।

রাস্তার নাম	পূর্ববর্তী অবস্থা	বর্তমান অবস্থা
	• প্রস্থ কম হওয়ায় প্রায়ই বিপরীতমুখী ট্রাফিকগুলো দুর্ঘটনা কবলিত হত।	• রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।
ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্চারামপুর-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৩.৭০ মিটার ছিল। • রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গা ছিল।	• যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। • রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।
ইটখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি সড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার ছিল। • রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গা ছিল। • যানজট বেশি হতো।	• এই রাস্তাটি আঞ্চলিক যোগাযোগের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে। তাই যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৭.৩০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। • রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।
গফরগাও-বরমী-মাওনা আঞ্চলিক মহাসড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৩.৭০ মিটার ছিল। • রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গা ছিল।	• যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। • রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।
মাওনা-শ্রীপুর-কাপাসিয়া-আড়াল-সন্মানিয়া-হাতিরদিয়া-মরনাহরদি আঞ্চলিক মহাসড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৩.৭০ মিটার ছিল। • রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গা ছিল।	• যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। • রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।
টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা আঞ্চলিক মহাসড়ক	• আঞ্চলিক মহাসড়কটি বেশিরভাগ অংশের প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার ছিল। • রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভাঙ্গা ছিল। • যানজট বেশি হতো।	• এই রাস্তাটি আঞ্চলিক যোগাযোগের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে। তাই যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করার লক্ষ্যে প্রশস্থতা ৭.৩০ মিটার করা হয়। • এছাড়াও রাস্তা মজবুতিকরণ ও সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। • রাস্তার যানযট কমেছে। • যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে।

৩.৫.১ প্রকল্পের ইমপেক্ট বা প্রভাব অর্জন বিশ্লেষণ

সারণী ৩.১৭- প্রকল্পের ইমপেক্ট বা প্রভাব অর্জন বিশ্লেষণ

কোড	অঙ্গের নাম	কাজ	একক	আউটপুট	আউটকাম			প্রভাব
				পরিমাণ	১	২	৩	৪
৪১৪১১০১	ভুমি অধিগ্রহণ	ভুমি অধিগ্রহণ করা	হেক্টর	০.৩৩৯	প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে	বাঁক সোজা করা হয়েছে	সামান্য কিছু অংশ বাঁক সোজা করা হয়েছে	জমির ক্ষতিপূরণ টাকা প্রদান করা হয়েছে
৪১১১৩০২	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ করা	ল.ঘ. মি	২০.০৯৩৯৩	প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে	বাঁক সোজা করা হয়েছে	সড়ক মজবুত হয়েছে	সময় সাশ্রয় হয়েছে
৪১১১৩০২	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট	মজবুতিকরণ করা	কি. মি	১৩৭.৮৬	রাস্তার ভার বহন ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে	রাস্তা টেকসই করা হয়েছে	দীর্ঘ স্থায়ীত্ব হয়েছে	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে
		প্রশস্থকরণ করা	কি. মি	১১৫.৪৬	রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে	রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে	রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পেয়েছে	
৪১১১৩০২	সার্ফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স / ওয়ারিং কোর্স)	সার্ফেসিং করা	কি. মি	১৩৭.৯৬	রাস্তা সমতল হয়েছে	পানি প্রতিরোধ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে	সড়ক মজবুত হয়েছে	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে
৪১১১৩০২	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ করা	কি. মি	৭.৮৬	পানির ক্ষতিরোধ হয়েছে	রক্ষনাবেক্ষন খরচ কমেছে	সড়ক মজবুত হয়েছে	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে
৪১১১৩০৫	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি) করা	মিটার	১২০.৯০	পানির প্রবাহ চলমান রয়েছে	পানির প্রবাহ চলমান রয়েছে	পানির প্রবাহ চলমান রয়েছে	
৪১১১৩০৩	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪টি)	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪টি) করা	মিটার	১২১.৩৩	স্প্যান বৃদ্ধি হয়েছে	গার্ডারের পূরুত্ব কমানো হয়েছে	লোকাল নৌ-চলাচল যথাযথ রয়েছে	
৪১১১৩০৩	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫টি)	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫টি) করা	মিটার	৮৯.৭৫	স্প্যান হ্রাস পেয়েছে	খরচ হ্রাস পেয়েছে	লোকাল নৌ- চলাচল যথাযথ রয়েছে	

৩.৫.২ আর্থিক বিশ্লেষণ (NPV, IRR and BCR)

৩.৫.২.১ আর্থিক বিশ্লেষণ সংজ্ঞা

আর্থিক বিশ্লেষণ প্রতিষ্ঠানের দৃষ্টিকোণ থেকে প্রকল্পের আয়-ব্যয় বিশ্লেষণ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। আর্থিক বিশ্লেষণের জন্য পূন্য থেকে সরাসরি লাভ এবং প্রকল্পের ইনপুট খরচ করা প্রয়োজন। আর্থিক বিশ্লেষণ গণনা করার জন্য প্রকল্প এবং আউটপুট এর স্থায়ীত্তকাল বিবেচনা করা হয়। নির্ধারিত প্রকল্পের আয়-ব্যয় নিম্নরূপ:

আর্থিক বিশ্লেষণের জন্য বিনিয়োগ খরচ

নির্মাণ প্রকল্পের জন্য মোট বিনিয়োগ টাকা ৬২১২৭.২৯ লাখ। বিনিয়োগ খরচের মধ্যে রয়েছে ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, সার্ফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স / ওয়ারিং কোর্স), রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, টো-ওয়াল, সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ও ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি। ইত্যাদি।

সারণি-৩.১৮: আর্থিক বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্পের বিনিয়োগ খরচ

বছর	বিনিয়োগ খরচ
২০১৬-১৭	২২০০
২০১৭-১৮	২০০০০
২০১৮-১৯	২৫০০০
২০১৯-২০	১৪৯২৭.২৯
মোট	৬২১২৭.২৯

আর্থিক বিশ্লেষণের জন্য অপারেটিং খরচ

আউটপুট পরিচালনার জন্য পুনরাবৃত্ত ব্যয়ের ভিত্তিতে প্রকল্পের পরিচালন ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। যেহেতু এই মুহূর্তে পুনরাবৃত্ত খরচ গণনা করা কঠিন, অপারেটিং খরচ মোট প্রকল্প ব্যয়ের ১% ধরে অনুমান করা হয়েছে। সে হিসেবে বিবেচনায় তা দাঁড়ায় ৬২১২৭.২৯ লাখ টাকা ।

সরাসরি সুবিধা

টিকিট থেকে আয়- যেহেতু প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সরাসরি সুবিধা নেই, আর্থিক বিশ্লেষণ করার প্রয়োজন নেই।

৩.৫.২.২ অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ সামাজিক দৃষ্টিকোণ থেকে প্রকল্পের আয়-ব্যয় বিশ্লেষণ বিশ্লেষণ অন্তর্ভুক্ত করা হয় । অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্প থেকে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ সুবিধা প্রয়োজন হয় । অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ গণনা করার জন্য প্রকল্প এবং আউটপুটের স্থায়িত্তকাল বিবেচনা করা হয়। প্রকল্পের আয়-ব্যয় নিম্নরূপ:

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের জন্য বিনিয়োগ খরচ

নির্মাণ প্রকল্পের জন্য মোট বিনিয়োগ ৬২১২৭.২৯ লাখ টাকা । বিনিয়োগ খরচের মধ্যে রয়েছে ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, সার্ফেসিং (ডিবিএস বাইন্ডার কোর্স / ওয়ারিং কোর্স), রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, টো-ওয়াল, সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ও ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি।

সারণি ৩.১৯: অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের জন্য প্রকল্পের বিনিয়োগ খরচ

বছর	বিনিয়োগ খরচ (লক্ষ টাকা)
২০১৬-১৭	২২০০
২০১৭-১৮	২০০০০
২০১৮-১৯	২৫০০০
২০১৯-২০	১৪৯২৭.২৯
মোট	৬২১২৭.২৯

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের জন্য অপারেটিং খরচ

আউটপুট পরিচালনার জন্য পুনরাবৃত্ত ব্যয়ের ভিত্তিতে প্রকল্পের পরিচালন ব্যয় অনুমান করা হয়। যেহেতু এই মুহূর্তে পুনরাবৃত্ত খরচ গণনা করা কঠিন, অপারেটিং খরচ মোট প্রকল্প ব্যয়ের ১% ধরে অনুমান করা হয়েছে। সে হিসেবে বিবেচনায় তা দাঁড়ায় ৬২১২৭.২৯ লাখ টাকা ।

সরাসরি সুবিধা

প্রত্যক্ষ আয় নেই।

বিকল্প যানবাহনের খরচ সুযোগ

টোল থেকে সুযোগ ব্যয় এখানে ধরা হয়, যদি দিনে গড়ে ২০০০০ গাড়ি চলাচল করবে। যদি প্রতি গাড়ী থেকে ১৫০ টাকা টোল আদায় করা হয় তবে দিনে আয় হয় ৩০০০০০০ টাকা। বছরে আয় হবে ১০৯৫০ লক্ষ টাকা।

সারণী ৩.২০- যানবাহনের সুযোগ ব্যয়-টোল

বিবরণ	একক	পরিমাণ
প্রতিদিন যানবাহনের সমান চলাচলের সংখ্যা	সংখ্যা	২০০০০
যানবাহন প্রতি গড় টোল	টাকা	১৫০
প্রতিদিন মোট	টাকা	৩০০০০০০
বছরে মোট আয়	লাখ টাকা	১০৯৫০

সময় সাশ্রয় থেকে আয়

প্রতিদিন গাড়ির সংখ্যা ২০০০০ ধরে যদি বিশ্লেষণ করা হয়, দেখা যায়, রাস্তা মেরামতের পূর্বে গাড়ি যেয়ে সময় লাগতো ০.৮ মিনিট, বর্তমান গাড়ি যেয়ে সময় লাগে ০.৫ মিনিট। প্রতি কিলোমিটারে সময়ের পার্থক্য ০.৩ মিনিট। প্রতিদিন সময় সাশ্রয় হয় ১৪৫৬২০০.০০ মিনিট।

সারণী ৩.২১- সময় সাশ্রয় থেকে আয়

বিবরণ	একক	পরিমাণ
প্রতিদিন গাড়ির সংখ্যা (car Equivalent)	সংখ্যা	২০০০০
রাস্তা মেরামতের পূর্বে গাড়ি যেয়ে সময় লাগতো	মিনিট	০.৮
বর্তমান গাড়ি যেয়ে সময় লাগে	মিনিট	০.৫
প্রতি কিলোমিটারে সময়ের পার্থক্য	মিনিট	০.৩
প্রকল্পের মোট রাস্তার দৈর্ঘ্য	কিলোমিটার	২৪২.৭০

বিবরণ	একক	পরিমাণ
প্রতি দিন গাড়ি প্রতি সময় সাশ্রয়	মিনিট	৭২.৮১
প্রতিদিন সময় সাশ্রয়	মিনিট	১৪৫৬২০০.০০
প্রতি বছর সময় সাশ্রয়	দিন	১১০৭৩১৯
মজুরি হার	টাকা	৫০০
বছরে আয়	**লাখ টাকা**	৫৫৩৭

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ ফলাফল

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণে নিয়োজিত সম্পদের সুযোগ ব্যয় বিবেচনা করা হয় এবং সম্প্রদায় বা অর্থনীতিতে একটি প্রকল্পের সামাজিক ব্যয় এবং সুবিধাগুলিকে আর্থিক টাকা পরিমাপ করার চেষ্টা করা হয়।

উপলব্ধি তথ্যের ভিত্তিতে অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ করা হয়েছিল। (NPV) নেট বর্তমান মূল্য হিসাবে পাওয়া গেছে ৯৭৭৩০.২০ লক্ষ টাকা, বেনিফিট-কস্ট অনুপাত ৩.২১ এবং অভ্যন্তরীণ রিটার্ন ২৫.৩৩ প্রকল্পটি লাভজনক কারণ NPV পজিটিভ ছিল, BCR ছিল ১ এর বেশি এবং IRR ১২% এর বেশি। উপরোক্ত বক্তব্য থেকে বলা যায় যে প্রকল্পটি অর্থনৈতিকভাবে লাভজনক। (সংযুক্তি-০৫ এ বিস্তারিত দেয়া হয়েছে)।

সারণি ৩.২২: অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ

ক্রমিক নং	বিবরণ	একক	ফলাফল
০১	Net Present Value (NPV) at 12% discount rate	লাখ	৯৭৭৩০.২০
০২	Benefit-Cost Ratio (BCR) at 12% discount rate	অনুপাত	৩.২১
০৩	Internal Rate of Return (IRR)	%	২৫.৩৩

সূত্রঃ মাঠ জরীপ ২০২৩ ও Gittinger Formula, ১৯৮২

ডিপিপি/আরডিপিপি এর ফলাফল সাথে তুলনা

সারণী ৩.২৩- ডিপিপি/আরডিপিপি এর ফলাফলের সাথে তুলনা – অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ

ক্রমিক নং	বিবরণ	একক	মুল ডিপিপি	১ম সংশোধিত	২য় সংশোধিত	জরীপ
০১	Net Present Value (NPV) at 12% discount rate	লাখ	১৪৫০৫.০৩	১১৩৮৪.৯৩	১৩০৯৬.৩৮	২৩৬৩৮.৮৯
০২	Benefit-Cost Ratio (BCR) at 12% discount rate	অনুপাত	১.০৮	১.০৮	১.১০	২.০১
০৩	Internal Rate of Return (IRR)	%	২১.৩৮	২১.০৭	২০.৯১	২২.৫৭

সূত্রঃ মাঠ জরীপ ২০২৩ ও Gittinger Formula, ১৯৮২

৩.৬ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

৩.৬.১ অবকাঠামো

সওজ এর ঢাকা জোনের অধীন গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক সড়কসমূহ যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের নিমিত্ত মূল প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য ০.৩৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে

এবং এ বাবদ ১৪২৮.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। সড়কটির প্রশস্তকরণে ২০.০৯ ল: ঘ:মি: মাটি কাজ বাবদ ৪৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা খরচ হয়েছে। রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ করে এবং সরজমিনে পরিদর্শনকালে মূল পেভমেন্টের দুইপাশে সফটসোল্ডারের কিছু কিছু স্থানে রেইনকোটে ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়। এছাড়া মূল পেভমেন্টের তুলনায় দুই পাশে মাটির বাধঁ (Soft Sholder) কিছুটা নিচু হয়েছে দেখা যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা নিরীক্ষা করে ক্ষতিগ্রস্ত সফট সোল্ডার মেরামত করা প্রয়োজন।পরিদর্শনকালে পেভমেন্ট বাহ্যিক দৃষ্টিতে ভাল দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে রেইনকাটে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে মূল পেভমেন্টের উপর ক্র্যাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া কয়েকটি জায়গায় পেভমেন্টে এইজিং ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। পুরো সড়কের পেভমেন্ট পরীক্ষা -নিরীক্ষাপূর্বক পেভমেন্টে সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোল, ভেঙ্গে যাওয়া এইজিং/কোনা মেরামত /সংশোধন করা প্রয়োজন। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত।

৩.৬.২ নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রন

যে কোন নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিশ্চিত কারা অতীব গুরুত্বপূর্ণ। কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে অবকাঠামোর স্থায়ীতে এবংদীর্ঘ, ঝুঁকি মুক্ত ব্যবহার নিশ্চিত করে। সাধারণত অবকাঠামো নির্মাণের জন্য গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ/নিশ্চিয়তা বিধানে চুক্তির দলিলপত্রে Specification বিশদ বর্ণনা থাকে। রাস্তা নির্মাণের জন্য ব্যবহৃত মালামাল এবংকৃত কাজের মান নিয়ন্ত্রণে পদ্ধতিগত বিষয়টি অনুসরণ করার উল্লেখ আছে।

৩.৬.২.১ QA (Quality Assurance) ও QC (Quality Control)

QA (Quality Assurance)

প্রকল্পটির আওতায় সম্পাদিত রাস্তাসমূহের ক্ষেত্রে গুনগতমানের নিশ্চয়তার জন্য রাস্তার কাজের ধরন অনুসারে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কাজের আইটেম অনুসারে স্পেসিফিকেশন ও নির্দিষ্ট টেস্ট করার লক্ষ্যমাত্রা ধরা আছে।নিম্নে গুনগতমানের নিশ্চয়তার একটি প্যাকেজের টেস্ট (প্যাকেজ নং-০২) দেখানো হল।

সারণী ৩.২৪- গুনগতমানের নিশ্চয়তার জন্য টেস্ট-লিস্ট (প্যাকেজ নং-০২)

অঙ্গের নাম	একক	পরিমান	সওজ এর টেষ্ট ফ্রিকুয়েন্সি		প্রয়োজনীয় টেষ্ট এর সংখ্যা	সম্পাদিত টেষ্ট এর সংখ্যা
			সংখ্যা	প্রতি একক		
সাব বেইজ	Cum	৬৯৪৬.০০				
Grading		৬৯৪৬.০০	১.০০	৭৫০	১০	১৩
LL		৬৯৪৬.০০	১.০০	৭৫০	১০	১৩
Plastic Index		৬৯৪৬.০০	১.০০	৭৫০	১০	১৩
ACV		৬৯৪৬.০০	১.০০	২০০০	৪	৭
TFV		৬৯৪৬.০০	১.০০	২০০০	৪	৭
Lab CBR		৬৯৪৬.০০	১.০০	৭৫০	১০	১৩
Compacted Density		৬৯৪৬.০০	৩.০০	১০০০	২১	২৪
DCP		৬৯৪৬.০০	১.০০	৫০০	১৪	১৭
বেইজ টাইপ-১	Cum	১৮৮৯৪.০০				
Grading		১৮৮৯৪.০০	১.০০	৫০০	৩৮	৪২
LL		১৮৮৯৪.০০	১.০০	৫০০	৩৮	৪২
Plastic Index		১৮৮৯৪.০০	১.০০	৫০০	৩৮	৪২
ACV		১৮৮৯৪.০০	১.০০	১০০০	১৯	২৩
TFV		১৮৮৯৪.০০	১.০০	১০০০	১৯	২৩
Lab CBR		১৮৮৯৪.০০	১.০০	৫০০	৩৮	৪২
Compacted Density		১৮৮৯৪.০০	৩.০০	১০০০	৫৭	৬১
DCP		১৮৮৯৪.০০	১.০০	৫০০	৩৮	৪২
বেইজ টাইপ-২	Cum	৪৭৩৮.০০				
Grading		৪৭৩৮.০০	১.০০	৫০০	১০	১৫

অঙ্গের নাম	একক	পরিমান	সওজ এর টেষ্ট ফ্রিকুয়েন্সি		প্রয়োজনীয় টেষ্ট এর সংখ্যা	সম্পাদিত টেষ্ট এর সংখ্যা
			সংখ্যা	প্রতি একক		
LL		৪৭৩৮.০০	১.০০	৫০০	১০	১৫
Plastic Index		৪৭৩৮.০০	১.০০	৫০০	১০	১৫
ACV		৪৭৩৮.০০	১.০০	১০০০	৫	১০
TFV		৪৭৩৮.০০	১.০০	১০০০	৫	১০
Lab CBR		৪৭৩৮.০০	১.০০	৫০০	১০	১৫
Compacted Density		৪৭৩৮.০০	৩.০০	১০০০	১৫	২০
DCP		৪৭৩৮.০০	১.০০	৫০০	১০	১৫

সূত্রঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ২০২৩

পর্যবেক্ষণ

পরামর্শক দল প্যাকেজ-০২ আওতায় নির্মিত রাস্তাটির মাঠ পর্যায়ে গুনগতমান সরজমিনে পরীক্ষার জন্য রাস্তার কার্পেটিংয়ের পুরুত্ব কোরকাটার ব্যবহার করে তিনটি স্থানে পরীক্ষা করা হয় এবং পুরুত্ব সঠিক পাওয়া যায়।

চিত্র ৩.১- ল্যাব টেস্ট এর জন্য নমুনা সংগ্রহ

QC (Quality Control)

গুনগতমান নিশ্চয়তায় যে সকল স্পেসিফিকেশন ও টেস্ট লক্ষ্যমাত্রা ধরা থাকে তা গুনগতমান নিয়ন্ত্রনের জন্য সম্পাদন করা হয় এবং টেস্টের মানদন্ড বজায় রাখা নিশ্চিত করা হয়। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান সমাপ্ত প্রকল্পটির কাজের ব্যবহৃত মালামাল ও সম্পাদিত কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে কিছু টেস্ট এর কপি পর্যবেক্ষণ করেছে। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, নির্মাণ কাজ চলাকালে ব্যবহৃত মালামালের কিছু উপকরণ DUET ল্যাবরেটরিতে পাঠিয়ে পরীক্ষা করা হয়েছে ও প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদারের স্থাপিত ফিল্ড ল্যাবরেটরিতে মাঠ পর্যায়ের পরীক্ষা সমূহ সম্পাদন করা হয়েছে।

৩.৬.৩ পরিমাপ বই

প্রকল্পটির পূর্ত কাজে বিল পরিশোধ করার জন্য পরিমাপ বইতে সম্পাদিত কাজ লিপিবদ্ধ করে বিল পরিশোধ করা হয়েছে।নমুনা পরীক্ষায় তা সঠিক পাওয়া গিয়েছে।

৩.৬.৪ পূর্ত কাজের বিবরণ

- **মাটির কাজ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ২০.০৯ ল: ঘ:মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ বাবদ ৪৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। সড়কটির প্রশস্তকরণে ২০.০৯ ল: ঘ:মি: মাটি কাজ বাবদ ৪৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা খরচ হয়েছে। রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ করে এবং সরজমিনে পরিদর্শনকালে মূল পেভমেন্টের দুইপাশে সফটসোল্ডারের কিছু কিছু স্থানে রেইনকোটে

ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়। এছাড়া মূল পেভমেন্টের তুলনায় দুই পাশে মাটির বাধঁ (Soft Sholder) কিছুটা নিচু হয়েছে দেখা যায়।

- **ফেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-প্রশস্তকরণ ও সার্ফেসিং :** সংশোধিত ডিপিপিতে ১৩৭.৮৬ কি:মি: সড়কের পেভমেন্ট মজবুতিকরণের ১৩৪৯০.২১ লক্ষ টাকা, ১১৫.৪৪৬ কি:মি: সড়কের প্রশস্তকরণের জন্য ৬১০৭.০২ লক্ষ টাকা, ১৩৭.৮৬ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ২৩০১৯.৩৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ১৩৭.৮৬ কি:মি: সড়ক মজবুতিকরণের ও ১১৫.৪৬ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণে পুরো টাকাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্ট বাহ্যিক দৃষ্টিতে ভাল দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে রেইনকাটে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে মূল পেভমেন্টের উপর ক্র্যাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া কয়েকটি জায়গায় পেভমেন্টে এইজিং/কোনা ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। পুরো সড়কের পেভমেন্ট পরীক্ষা - নিরীক্ষাপূর্বক পেভমেন্টে সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোল, ভেঙ্গে যাওয়া এইজিং/কোনা মেরামত /সংশোধন করা প্রয়োজন। অন্যদিকে দুইপাশের গাছ/লতাপাতা ঘাস এসে মূল পেভমেন্টের অংশ বিশেষ ঢেকে ফেলেছে দেখা যায়।

- **রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ:** ৭.৬ কি: মি: রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৭৪৭.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ করে এবং সরজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় যেখানে ড্রেনেজ ব্যবস্থার সমস্যা রয়েছে এবং জলাবদ্ধতার কারণে বিটুমিনাস লেয়ারের ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে সেসব বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ৭.৬ কি: মি: রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

- **২০ টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (১২০.৯০ মি:):** সংশোধিত ডিপিপিতে ১২০.৯০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট (২০টি) নির্মাণ কাজের জন্য ১৪২৯.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বিদ্যমান সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ বক্স কালভোর্টের স্থানে নতুন করে ২০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

- **৪টি (১২১.২৩ মি:) পিসি গার্ডার সেতু ও ৫টি (৮৯.৭৫ মি:) আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ :** সংশোধিত ডিপিপিতে ৪টি (১২১.২৩ মিটার) পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজের জন্য ২২৭১.৮৯ লক্ষ টাকা, ৮৯.৭৫ মি: আরসিসি গার্ডার সেতু নিমার্ণের জন্য ১৫২৭.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ঝুঁকিপূর্ণ ও সরু আরসিসি সেতু ও বেইলি ব্রিজের পরিবর্তে ৯ টি পিসি/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়।

- **ড্রেন নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩৩.২৪ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৩৩৪.০৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতু/কালভোর্টের এ্যাপ্রোচ সড়ক সংশ্লিষ্ট অঞ্চলে এবং বাজার গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।

- **সাইন/ সিগন্যাল :** সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজের গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন-শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাঁক প্রভৃতি স্থানে ও যানবাহনের গত নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি:মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। কিছু কিছু সাইন সিগন্যাল এবং কিছু সড়কাংশে রোড মাকিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়।

বাজার এলাকা পরিদর্শন

রাস্তার পাশে ভাঙ্গা পেভমেন্ট

রাস্তার পাশের বাঁধ

পেভমেন্ট

চিত্র ৩.২-প্রকল্পের এলাকা সমূহের পরিদর্শনের ছবি

৩.৬.৫ আর্থ-সামাজিক প্রভাব বিশ্লেষণ

নমুনার আকার ৩৮৪ হলেও কাজের সুবিধার্থে নমুনার আকার ৪০০ নির্ধারণ করা হয়েছে। প্রত্যক্ষ উপকারভোগী হিসেবে এক্ষেত্রে মূল উত্তরদাতা হলো বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রী, বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারী এবং বাস বা গণপরিবহন ব্যবহারকারী।

সারণী ৩.২৫- নমুনার আকার নির্ধারণ

উপকারভোগী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রী	২৫০	৬২
বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারী	১৫০	৩৮
মোট	**৪০০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

মাঠ পর্যায়ে জরিপ কাজের উপর ভিত্তি করে নিম্নোক্ত ফলাফল পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে-

প্রকল্পটির আর্থ-সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন করার জন্য দুই ধরণের উপকারভোগীর নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে, যেমন- বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রী এবং বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারী । উপকারভোগীদের নিকট হতে প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে আর্থ-সামাজিক প্রভাব বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত বর্ণনা দেয়া হলো:

৩.৬.৫.১ জরিপ ফলাফল

বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রীদের জরীপ ফলাফল

যাত্রীদের উপর জরিপ করা হয়।মোট ২৫০ জন যাত্রীকে দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে যার মধ্যে ৬৮% জন পুরুষ এবং ৩২% জন নারী। শিক্ষাগত যোগ্যতার পর্যালোচনায় দেখা যায়, স্নাতক পর্যায়ে লেখাপড়া জানা উত্তরদাতার সংখ্যা সর্বাধিক (২২%) । উচ্চ মাধ্যমিক পর্যায়ে শিক্ষিত উত্তরদাতার সংখ্যা ও উল্লেখযোগ্য (১৯%) এ ছাড়াও মাধ্যমিক পর্যায়ে শিক্ষিত উত্তরদাতার সংখ্যা (১৫%) । প্রকল্প এলাকার জনগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত যেমনঃ কৃষক, ক্ষুদ্র ব্যবসা, চাকুরিজীবি, পারিবারিক সাহায্যকারী, বড় ব্যবসা, শিক্ষার্থী, শ্রমিক/মজুর, শিক্ষক, আইনজীবী, ড্রাইভার ইত্যাদি। জরিপে উত্তর দাতাদের মদ্ধে কৃষক ২%, ক্ষুদ্র ব্যবসা ২৬%, চাকুরিজীবি ২৭%, পারিবারিক সাহায্যকারী ৪%, বড় ব্যবসা ৪%, শিক্ষার্থী ১৬%, শ্রমিক/মজুর ১০%, শিক্ষক ৪%, আইনজীবী ২%, ড্রাইবার ৫% পেশায় নিয়োজিত।

নিরাপত্তা

মহাসড়ক সংস্কারের ফলে বাস/গনপরিবহনে চলাচলে যাত্রীদের পরিবহন নিরাপত্তা ও চলাচলের সাচ্ছন্দ উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে । সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজের গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন-শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাঁক প্রভৃতি স্থানে ও যানবাহনের গতি নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি:মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৮৫% উত্তরদাতা বলেছেন পরিবহন নিরাপত্তা বেড়েছে এবং ৬% উত্তরদাতা বলেছেন কোন ধারণা নেই এবং ৯% উত্তরদাতা বলেছেন নিরাপত্তা কমেছে ।

সারণী ৩.২৬ রাস্তার নিরাপত্তা

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
পরিবহন নিরাপত্তা কমেছে	১৩	৯
পরিবহন নিরাপত্তা বেড়েছে	১২৮	৮৫
এই প্রসঙ্গে ধারণা নেই	৯	৬
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

চলাচলের সাচ্ছন্দ

মহাসড়ক সংস্কারের ফলে সড়ক গুলোতে যাত্রীদের চলাচলের স্বাচ্ছন্দ্য বেড়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৯৩% বলেছেন, সড়কটিতে স্বাচ্ছন্দ্য চলাচল করা যায় এবং ৭% বলেছেন, সড়কটিতে স্বাচ্ছন্দ্য চলাচল করা যায় না।

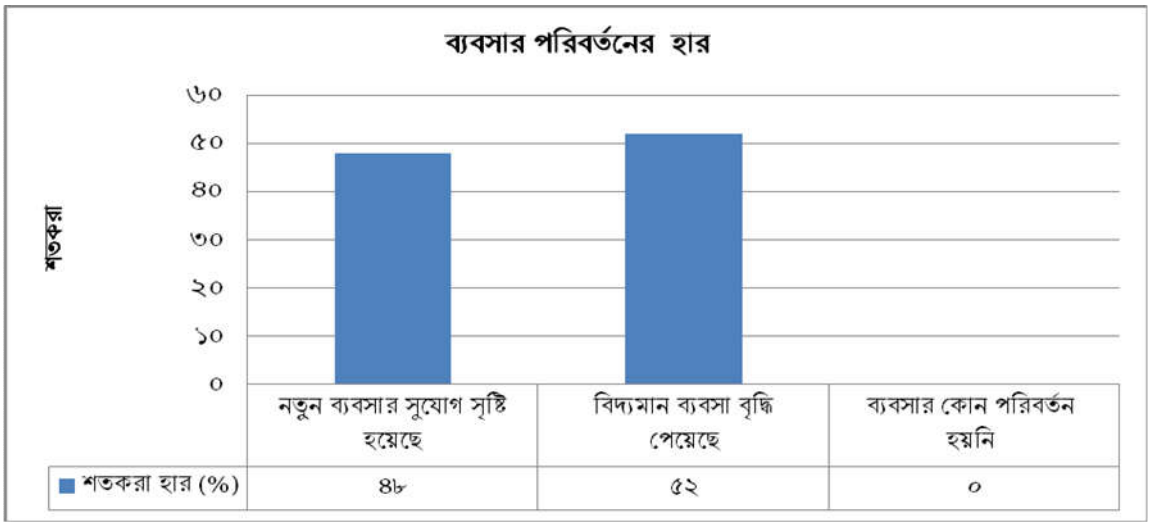
সারণী ৩.২৭- চলাচলের সাচ্ছন্দ

মতামত	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
স্বাচ্ছন্দ্যে চলাচল করা যায় না	১১	৭
স্বাচ্ছন্দ্যে চলাচল করা যায়	১৩৯	৯৩
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

ব্যবসার পরিবর্তন

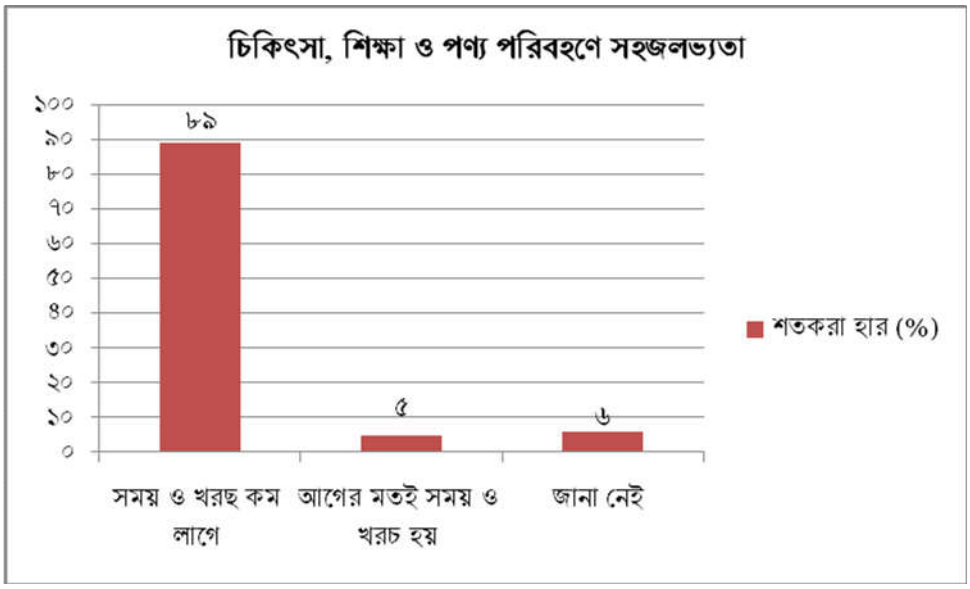
রাস্তার মেরামতের ফলে রাস্তার দুইপাশ ধরে অনেক নতুন শিল্পকারখানা গড়ে উঠেছে। নতুন ব্যবসার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, দূর থেকে মাল আনা সহজ হয়েছে এবং কাজের সুযোগ বাড়ছে। জরিপে অংশগ্রহণকারীর প্রায় ৪৮% মানুষের অভিজ্ঞতা ও মতামত হলো প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে তাদের নতুন ব্যবসার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৫২% বলেছেন বিদ্যমান ব্যবসা বৃদ্ধি পেয়েছে।



চিত্র ৩.৩- ব্যবসার পরিবর্তনের হার

চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে সহজলভ্যতা

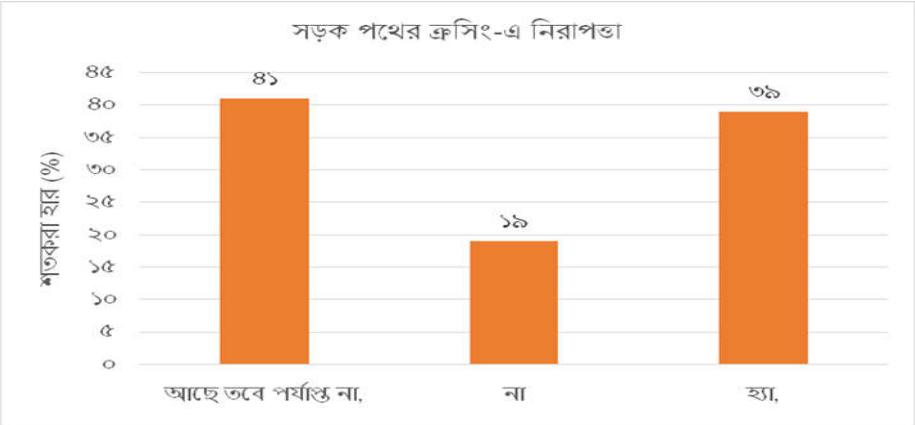
উত্তরদাতাদের ৯৪% বলেছে চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে পরিবর্তন হয়েছে। কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে জানতে চাইলে, উত্তরদাতারা বলেছেন ৫৯% বলেছেন কম খরচ, সময় কম লাগে, ৩৫% বলেছে সহজে যাতায়াত করা যায় এবং ৬% জানিনা বলেছেন।



চিত্র ৩.৪- চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে সহজলভ্যতা

সড়ক পথের ক্রসিং-এ নিরাপত্তা

সড়কের বিভিন্ন স্থানে যানবাহনের গতি নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। তবে, ক্রসিং এর জন্য পর্যাপ্ত নির্দেশনা দেখা যায়নি। জরিপে উত্তরদাতাদের ৩৯% বলেছেন, সড়ক পথের ক্রসিং-এ নিরাপত্তা রয়েছে। ১৯% নিরাপত্তা নেই এবং ৪১% বলেছেন, নিরাপত্তা আছে তবে পর্যাপ্ত নয়।



চিত্র ৩.৫- সড়ক পথের ক্রসিং-এ নিরাপত্তা

দুর্ঘটনা

মহাসড়ক সংস্কারের ফলে মহাসড়কে যান বহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে । জরিপে অংশগ্রহণকারী ২১% উত্তরদাতা বলেছেন, দুর্ঘটনা পূর্বের মত আছে, ৭১ % যাত্রী বলেছেন দুর্ঘটনা কমেছে, এবং ৮% উত্তরদাতা বলেছেন, দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে।

সারণী ৩.২৮- দুর্ঘটনার হার

মহাসড়ক-এ দুর্ঘটনা	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
দুর্ঘটনা বৃদ্ধি পেয়েছে	১২	৮
দুর্ঘটনা কমেছে	১০৬	৭১
পূর্বের মত আছে	৩২	২১
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ

প্রকল্পটির ভবিষ্যৎ উন্নয়নের জন্য উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন মতামত প্রদান করেন। উত্তরদাতাগনের মধ্যে ৪৮% বলেছেন, রাস্তা প্রশস্ত করতে হবে। ১২% বলেছেন, ট্রাফিক আইন প্রয়োগ করতে হবে, ১০% বলেছেন মহাসড়ক গুলো সঠিক ভাবে পরিচালনা করতে হবে।

সারণী ৩.২৯- ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ

সুপারিশ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
রাস্তা আরও প্রশস্থ করতে হবে	৭২	৪৮
মহাসড়ক গুলো সঠিক ভাবে পরিচালনা করতে হবে	১৫	১০
যানজট কমানোর ব্যবস্থা নিতে হবে	১২	৮
সঠিক ভাবে মেরামত করা প্রয়োজন	২২	১৫

সুপারিশ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
রাস্তাগুলো পরিষ্কার রাখতে হবে	৬	৪
ট্রাফিক আইন প্রয়োগ করতে হবে	১৮	১২
পর্যবেক্ষণ করতে হবে	৫	৩
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারীদের জরীপ ফলাফল

মোট ১৫০ জন বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারী দৈবচয়নের মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে । এর মধ্যে ৯৮ জন পুরুষ (৬৫%) ও ৫২ জন মহিলা (৩৫%)। শিক্ষাগত যোগ্যতার পর্যালোচনায় দেখা যায়, উচ্চ মাধ্যমিক পর্যায়ে লেখাপড়া জানা উত্তরদাতার সংখ্যা সরবাধিক ৩১ জন (২১%) । উচ্চ প্রাথমিক পর্যায়ে শিক্ষিত উত্তরদাতার সংখ্যা ও উল্লেখযোগ্য ২৯ জন (১৯%) এ ছাড়াও মাধ্যমিক পর্যায়ে শিক্ষিত উত্তরদাতার সংখ্যা ৩৩ জন (২২%) । প্রকল্প এলাকার জনগণ বিভিন্ন পেশায় নিয়োজিত যেমনঃ কৃষক, ক্ষুদ্র ব্যবসা, চাকুরিজীবি, বড় ব্যবসা, শিক্ষার্থী, শ্রমিক/মজুর, গৃহিণী, ড্রাইবার ইত্যাদি। জরিপে উত্তর দাতাদের মদ্ধে ক্ষুদ্র ব্যবসা ৫৩%, চাকুরিজীবি ১৮%, দোকানের কর্মচারী ৩%, বড় ব্যবসা ১৩%, শিক্ষার্থী ৫%, শ্রমিক/মজুর ৬%, গৃহিণী ২% পেশায় নিয়োজিত।

সারণী ৩.৩০- শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
উচ্চ মাধ্যমিক	৩১	২১
নিম্ন মাধ্যমিক	২৩	১৫
প্রাথমিক	২৯	১৯
মাধ্যমিক	৩৩	২২
মাস্টার্স ও উচ্চতর	৩	২
লেখাপড়া করি নাই	৮	৫
স্নাতক	২৩	১৫
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

মহাসড়কটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় যানজট পরিস্থিতি

মহাসড়কটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে ফলে , প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৭৯% উত্তরদাতা বলেছেন যানজট হ্রাস পেয়েছে। ১৫% বলেছে যানজট যানজট বৃদ্ধি পেয়েছে । মূলত রাস্তা উন্নয়নের ফলে অনেক নতুন কারখানা গড়ে উঠেছে, মানুষজন বিভিন্ন কারণে বেশি যাতায়ত করে, ফলে রাস্তায় যানবাহনের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে।

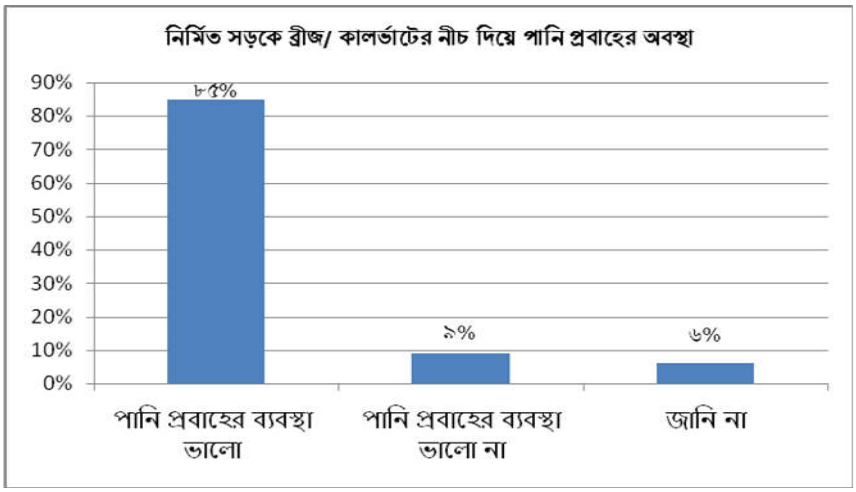
সারণী ৩.৩১- প্রকল্প এলাকায় যানজট পরিস্থিতি

যানজট হ্রাস ও যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
যানজট বৃদ্ধি পেয়েছে	২৩	১৫
যানজট হ্রাস পেয়েছে	১১৮	৭৯
ধারণা নেই	৯	৬
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

নির্মিত সড়কে ব্রীজ/ কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানি প্রবাহের অবস্থা

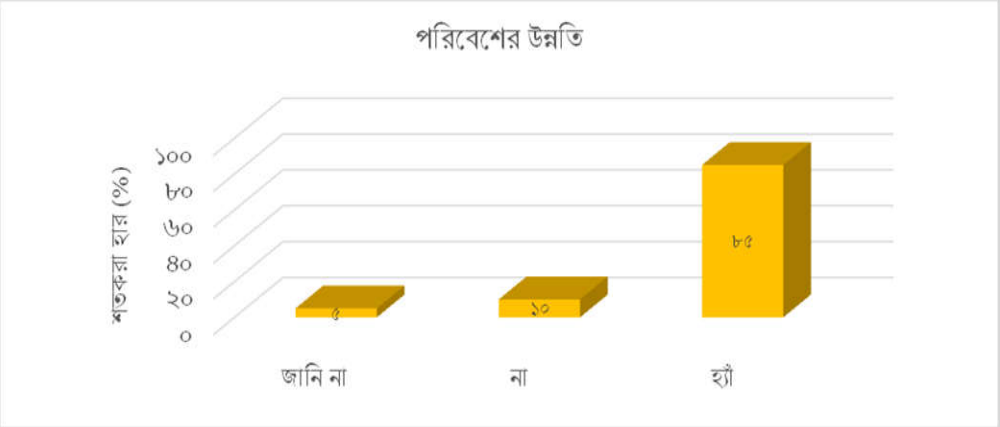
প্রকল্প এলাকায় নির্মিত সড়কে ব্রীজ/কালর্ভাট নির্মাণ করা হয়েছে এবং কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানির প্রবাহ ঠিক আছে। ৮৫% উত্তরদাতা বলেছেন, ব্রীজ/কালর্ভাট পর্যাপ্ত আছে এবং কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানির প্রবাহিত হয়।



চিত্র ৩.৬- নির্মিত সড়কে ব্রীজ/ কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানি প্রবাহ

পরিবেশের উপর প্রভাব

আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে, পূর্বের তুলনায় অত্র এলাকার পরিবেশের উন্নতি হয়েছে লক্ষ্য করা গেছে। ৮৫% উত্তরদাতা বলেছেন, মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে, পূর্বের তুলনায় অত্র এলাকার পরিবেশের উন্নতি হয়েছে। তবে যানবাহনের সংখ্যা বেড়ে যাওয়ায় পরিবেশের উপর কিছু নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে, যার জন্য গাছ লাগানোর পরামর্শ দেয়া হয়েছে।

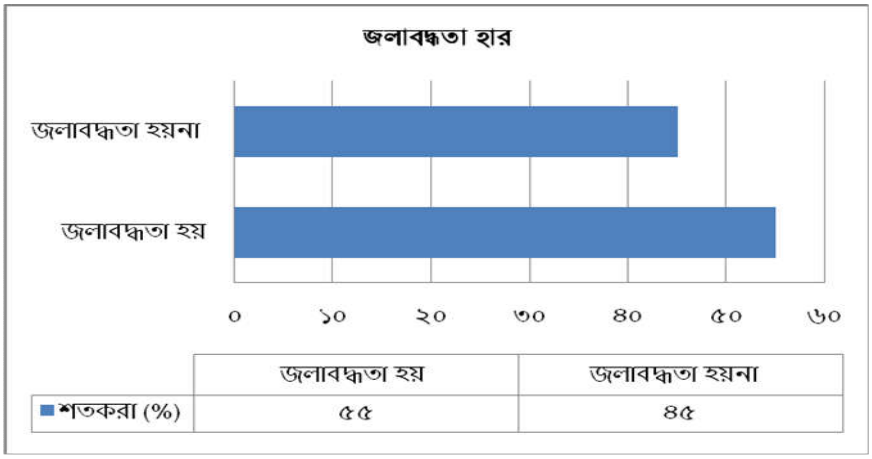


চিত্র ৩.৭- পরিবেশের উপর প্রভাব

জরিপে অংশগ্রহণকারী প্রায় ৪১ জন উত্তরদাতা বলেছেন, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে, দূষণ (শব্দ/বায়ু/প্রভুতি) কমেছে এবং ৮৩ জন বলেছেন, দূষণ কমেনি। অন্য দিকে ১১২ জন উত্তরদাতা বলেছেন, কৃষি জমির পরিবর্তনের অভিঘাতে জলাধার ও গাছপালা কমেছে এবং ১০ জন বলেছেন কমেনি।

জলাবদ্ধতা

সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়ক সংশ্লিষ্ট অঞ্চলে এবং বাজার এলাকায় ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৫৫% উত্তরদাতা বলেছেন সড়কে জলাবদ্ধতা হয় এবং ৪৪% বলেছেন তাদের এলাকায় নির্মিত সড়কে কোন জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয় না। উত্তরদাতাদের মতামত দুই ক্ষেত্রেই প্রায় সমসংখ্যক হওয়ায় পরামর্শক দল পর্যবেক্ষণ করে দেখে, মহাসড়কটি নির্মাণের ফলে নির্মিত সড়কের কোন কোন স্থানে বিশেষ করে বাজার এলাকায় জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয়।



চিত্র ৩.৮- জলাবদ্ধতার হার

জলাবদ্ধতা দূরীকরণে পরামর্শ

উত্তরদাতারা অত্র অঞ্চলের জলাবদ্ধতা দূরীকরণে কালর্ভাট নির্মাণকরা, খাল খননকরা, ড্রেনেজ সিস্টেম চালু করার পরামর্শ দিয়েছেন । জরিপে অংশগ্রহণকারী ৩৫% উত্তরদাতা ড্রেনেজ সিস্টেম চালু করার কথা বলেছেন, ১৭ % উত্তরদাতা কালর্ভাট নির্মাণকরা এবং ২% উত্তরদাতা খাল খননকরার পরামর্শ দিয়েছেন ।

সারণী ৩.৩২- জলাবদ্ধতা দূরীকরণে পরামর্শ

জলাবদ্ধতা দূরীকরণে পরামর্শ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
কালভার্ট নির্মাণ করা	২৬	১৭
খাল খননকরা	৩	২
ড্রেনেজ সিস্টেম চালু করা	১০৮	৭২
কোন উত্তর দেয়নি	১৩	৯
মোট	**১৫০**	**১০০**

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য সুপারিশ

এই আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য মতামত প্রদান করেছেন। যেমন ২৮% রাস্তা প্রশস্ত করার পরামর্শ দিয়েছেন, ১৫% বলেছেন, নিরাপত্তা ব্যবস্থা ভালো করা উচিত, ১৩% বলেছেন, ড্রেন নির্মাণ করতে হবে, ১১% বলেছেন, যানজট কমাতে হবে, ৮% বলেছেন, ল্যাম্প পোস্ট স্থাপন করতে হবে, ৭% বলেছেন, আরো সংস্কার প্রয়োজন, ৫% বলেছেন, দুর্ঘটনা কমতে হবে, ৪% বলেছেন, জলাবদ্ধতা নিরসন করতে হবে ইত্যাদি।

সারণী ৩.৩৩- আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য সুপারিশ

সুপারিশ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার (%)
আরো মান উন্নয়ন করা প্রয়োজন	২০	১৪
গাড়ি গতি কমাতে হবে	২	১
জলাবদ্ধতা নিরসন	৬	৪
ড্রেন নির্মাণ	২০	১৩
দুর্ঘটনা কমানো	৫	৩
ফুটপাত এর দোকান বন্ধ করা	৪	৩
যানজট কমানোর ব্যবস্থা গ্রহণ	১৬	১১
ল্যাম্পপোস্ট দরকার	১২	৮
নিরাপত্তা ব্যবস্থা ভালো করা উচিত	২৩	১৫
রাস্তা আরও প্রশস্থ করা প্রয়োজন	৪২	২৮
মোট	**১৫০**	**১০০**

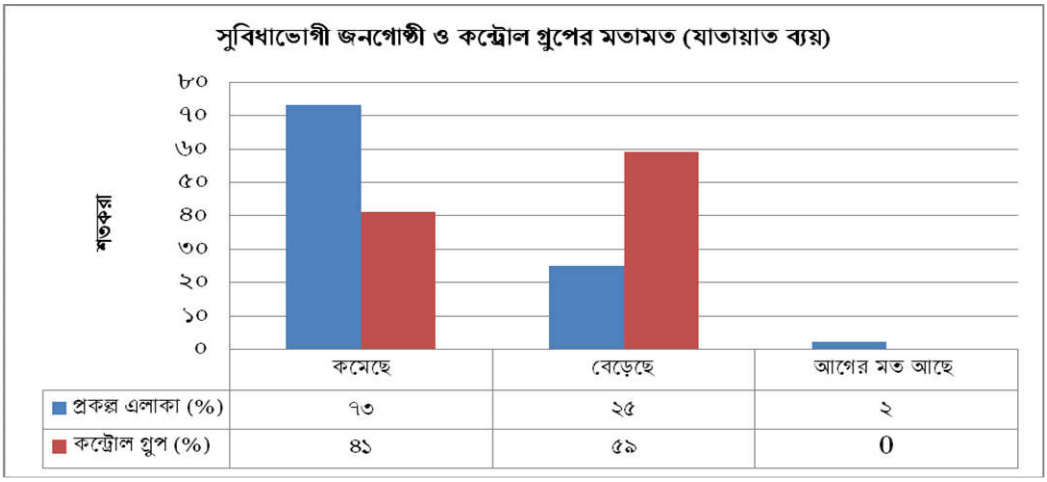
সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

কন্ট্রোল এলাকায় বসবাসকারী জনগোষ্ঠি ও প্রকল্প এলাকার মতামত

সমীক্ষায় কন্ট্রোল এলাকায় বসবাসকারী ১৫০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে । রাস্তার পাশ্ববর্তী এলাকা থেকে দৈবচয়ন ভিত্তিতে নির্বাচন করা হয়েছে।

যাতায়াত ব্যয়

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় যাতায়ত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। সিএনজি, অটোরিকশার ব্যবহার বেড়েছে, গণপরিবহণ চলাচল বেড়েছে। পাশের এলাকার তুলনায় প্রকল্প এলাকায় যাতায়ত ব্যয় কমেছে এবং যাতায়ত আরামদায়ক হয়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৭৩% বলেছে যাতায়ত ব্যয় কমেছে যেখানে কন্ট্রোল গ্রুপ থেকে দেখা যায় ৪১% বলেছে যাতায়ত ব্যয় কমেছে। কমার কারণ হিসাবেও তারা প্রকল্প এলাকার রাস্তার উন্নয়ন উল্লেখ করেছে।

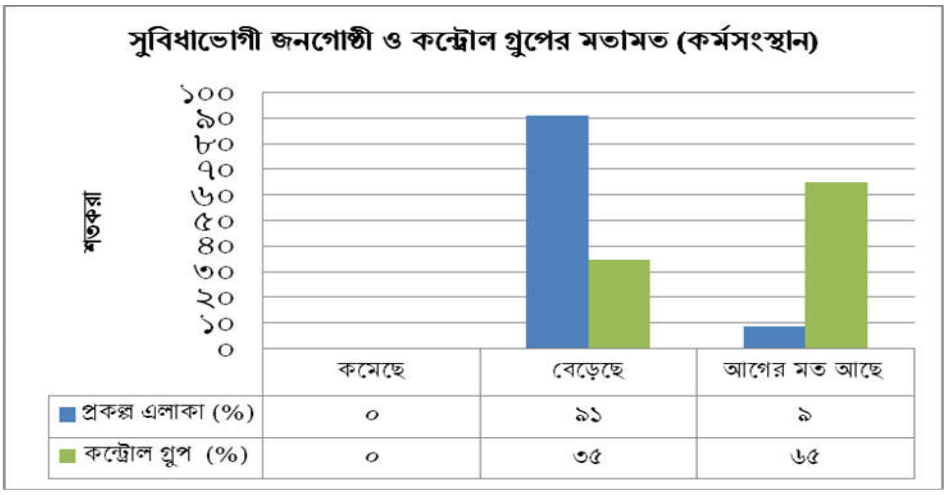


সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

চিত্র ৩.৯- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (যাতায়াত ব্যয়)

কর্মসংস্থান

জরিপে অংশগ্রহণকারী ৯১% বলেছে রাস্তার উন্নয়নের ফলে কর্মসংস্থান বেড়েছে। কন্ট্রোল গ্রুপের ৩৫% বলেছে কর্মসংস্থান বেড়েছে এবং ৬৫% বলেছে আগের মত আছে।



সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

চিত্র ৩.১০- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (কর্মসংস্থান)

যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আগের তুলনায় রাস্তা প্রশস্থ হয়েছে। রাস্তার পেভমেন্ট মজবুত হয়েছে, যাতায়ত ব্যবস্থা সহজতর হয়েছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৯৮% বলেছে রাস্তার উন্নয়নের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। অন্যদিকে কন্ট্রোল গ্রুপের ৪১% বলেছে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে এবং ৭৩% বলেছে আগের মত আছে।

সারণী ৩.৩৪- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি)

	প্রকল্প এলাকা	শতকরা (%)	কন্ট্রোল গ্রুপ	শতকরা (%)
কমেছে	-	-	-	-
বেড়েছে	১৪৭	৯৮	৪১	২৭
আগের মত আছে	৩	২	১০৯	৭৩
মোট	১৫০	১০০	১৫০	১০০

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

নতুন ব্যবসার প্রসার

জরিপের পাশাপাশি পরামর্শক দল পরিদর্শন করেও দেখে যে রাস্তার পাশে নতুন নতুন অনেক শিল্প প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে, বিশেষ করে- প্রিন্টিং, গার্মেন্টস ইত্যাদি। এছাড়াও নিত্য প্রয়োজনীয় অনেক দোকান গড়ে উঠেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৯১% বলেছেন নতুন ব্যবসার প্রসার হয়েছে। কন্ট্রোল গ্রুপের ৪১% বলেছে ব্যবসার প্রসার হয়েছে তাও প্রকল্প রাস্তা উন্নয়নের ফলে।

সারণী ৩.৩৫- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (নতুন ব্যবসার প্রসার)

	প্রকল্প এলাকা	শতকরা (%)	কন্ট্রোল গ্রুপ	শতকরা (%)
কমেছে		০		০
বেড়েছে	১৩৭	৯১	৬১	৪১
আগের মত আছে	১৩	৯	৮৯	৫৯
মোট	১৫০	১০০	১৫০	১০০

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

দুর্ঘটনা

প্রকল্প এলাকা যেহেতু আঞ্চলিক ভাবে গুরুত্বপূর্ণ রাস্তা, প্রতিদিন অনেক যানবাহন চলাচল করে। বিশেষ করে অটো-চালিত রিকশা, সিএনজি এদের অসতর্ক চলাচলের জন্য দুর্ঘটনা বেশি হয়। তবে রাস্তায় পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং করা হয়েছে যার ফলশ্রুতিতে দুর্ঘটনা আগের তুলনায় অনেক কমেছে। জরিপে অংশগ্রহণকারী ৮২% বলেছেন দুর্ঘটনা আগের তুলনায় অনেক কমেছে। অন্যদিকে কন্ট্রোল গ্রুপের ৩৩% বলেছে দুর্ঘটনা আগের তুলনায় অনেক কমেছে এবং ৪৮% বলেছে আগের মত আছে।

সারণী ৩.৩৬- সুবিধাভোগী জনগোষ্ঠী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত (দুর্ঘটনা)

	প্রকল্প এলাকা	শতকরা (%)	কন্ট্রোল গ্রুপ	শতকরা (%)
কমেছে	১২৩	৮২	৪৯	৩৩
বেড়েছে	৮	৫	২৯	১৯
আগের মত আছে	১৯	১৩	৭২	৪৮
মোট	১৫০	১০০	১৫০	১০০

সূত্রঃ মাঠ জরীপ, ২০২৩

৩.৬.৫.২ দলীয় আলোচনার (এফজিডি) ফলাফল পর্যালোচনা

প্রকল্পের বিভিন্ন বিষয় সার্বিক পর্যালোচনার জন্য প্রকল্পভুক্ত ৩টি জেলায় একটি করে এফজিডি-র আয়োজন করা হয়েছিল। এতে অংশ নেয় স্থানীয় পর্যায়ের সরকারের প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, পরিবহণ ব্যবসায়ী, মসজিদের ইমাম, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী,ছাত্র, সাংবাদিক প্রমুখ। এফজিডিতে উপস্থিত সকলে প্রকল্পের সুবিধা, অসুবিধা ইত্যাদি বিষয়ে খোলামেলা আলোচনায় স্বতঃস্ফূর্তভাবে অংশগ্রহণ করেন।

এফজিডি (গাজীপুর)
আয়োজনের তারিখ- ১৭/০৪/২০২৩

মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা (কেআইআই)
আয়োজনের তারিখ- ১২/০৪/২০২৩

এফজিডি (নারায়ণগঞ্জ)-
আয়োজনের তারিখ- ০১/০৫/২০২৩

এফজিডি (নরসিংদী)
আয়োজনের তারিখ- ০৯/০৫/২০২৩

চিত্র ৩.১১ অনুষ্ঠিত এফজিডি ও কেআইআই

এফজিডিসমূহে আলোচনার প্রধান বিষয়গুলো নিম্নে উল্লেখ করা হলো

- উপস্থিত সকলেই একমত যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। লোকজন দ্রুত ও কম খরচে যাতায়াত করতে পারছে।
- রাস্তা উন্নয়নেরবফলে এলাকার ছেলেমেয়েদের জন্য শিক্ষাঙ্গনে যাতায়াত সহজ হয়েছে, লোকজন দ্রুত ও সহজে স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াত করতে পারছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন।
- দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে প্রকল্পের অবদান আছে বলে আলোচকগণ মতামত দিয়েছেন। তাঁদের মতে দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে। এছাড়া এলাকায় দোকানপাট/গ্রোথসেন্টারগড়ে উঠেছে, ফলে এলাকার কিছু লোকজনের কর্মসংস্থান হয়েছে।
- এই এলাকায় রাস্তার উন্নয়নের ফলে পরিবেশের উপর কিছু নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে যেমনঃ বায়ু দূষণের মাত্রা বেড়েছে, গাছ কাটা হয়েছে ইত্যাদি।
- সড়ক যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় এলাকায় ব্যবসাবাণিজ্যের পরিধি প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে। রাস্তার দুই পাশ ধরে অনেক শিল্প প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে। শিল্প কারখানার পণ্য পরিবহন সহজ হয়েছে।
- সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজের গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন-শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাঁক প্রভৃতি স্থানে ও যানবাহনের গত নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি:মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। কিছু কিছু সাইন সিগন্যাল এবং কিছু সড়কাংশে রোড মাকিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং ও সাইন সিগন্যালের লেখা পুনরায় করা প্রয়োজন । এছাড়া কিছু কিছু গাইড পোস্ট ভেঙ্গে যাওয়া /হেলে পড়েছে দেখা যায়। এগুলো মেরামত করা প্রয়োজন।
- কিছু ড্রেনের মধ্যে ময়লা আবর্জনা এবং কয়েকটি ড্রেনের আউটলেট বন্ধ থাকায় পানি প্রবাহে বাধাঁ সৃষ্টি হচ্ছে দেখা যায়। সব সময় ড্রেনসমূহ যাতে কার্যকর থাকে সে বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন।
- বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো সংশোধন ও মেরামত করা একান্ত প্রয়োজন।
- উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার ফলে কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে।
- প্রকল্পের দুর্বল দিক হচ্ছে ট্রাফিক পুলিশ নেই ও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ভালো না।

৩.৬.৫.৩ মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার (কেআইআই) ফলাফল পর্যালোচনা

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, প্রকৌশলী ইত্যাদি মুখ্যব্যক্তিগণ প্রকল্পের স্থায়িত্ব বৃদ্ধি ও সুবিধাগুলো কার্যকর রাখার জন্য নিবিড় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীগণ নিম্নলিখিত পরামর্শ প্রদান করেছেন।

- প্রকল্পটির নকশা জনগণের চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে।
- বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো সংশোধন ও মেরামত করা একান্ত প্রয়োজন।
- বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি: মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং ও সাইন সিগন্যালের লেখা পুনরায় করা প্রয়োজন ।
- পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব রক্ষায় রাস্তার দুইপাশে গাছ লাগাতে হবে।
- জনবল নিয়োগের মাধ্যমে সম্পদ রক্ষা করতে হবে, যাত্রীর নিরাপত্তা ও যাত্রী সেবা নিশ্চিত করতে হবে।
- কিছু কিছু রাস্তা বাঁকা রয়েছে, তার সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

৩.৬.৫.৪ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা

সমীক্ষার কার্যপরিধি অনুযায়ী প্রকল্প এলাকায় (জেলা প্রশাসক অফিস, নরসিংদী) স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছিল। সেখানে আইএমইডি ও বাংলাদেশ সওজ কর্মকর্তাগণের উপস্থিতিতে বিভিন্ন সামাজিক ও পেশাজীবী সংগঠনের মুখপাত্র, এলাকার সচেতন ব্যক্তিবর্গ, এনজিও প্রতিনিধি, সাংবাদিক ও যাত্রীগণের সাথে প্রকল্পের বিষয়ভিত্তিক আলোচনা ও মতবিনিময় অনুষ্ঠিত হয়। এই কর্মশালার উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পের ও সরকারের দৃষ্টিভঙ্গি ব্যাখ্যা এবং অংশগ্রহণকারীগণের প্রশ্ন ও তার উত্তর প্রদান।

কর্মশালায় প্রধান অতিথি ছিলেন জনাব জহির রায়হান, মহাপরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২; আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন আইএমইডির কর্মকর্তা (জনাব মো. মাহমুদ হাসান, পরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২; আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। কর্মশালায় আরো অংশগ্রহণ করেন যাত্রী, সওজ কর্মকর্তা, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী, ছাত্র, এলাকাবাসীএবং বিভিন্ন পত্র-পত্রিকার সাংবাদিকগণ।

কর্মশালা শুরুর প্রারম্ভিক বক্তৃতায় আইএমইডি'র উপ-পরিচালক প্রকল্পের পরিচিতি ও সমীক্ষার উদ্দেশ্য ও সমাপ্ত কাজের সংক্ষিপ্ত বিবরণ প্রদান করেন। অতঃপর পরামর্শক দলের টিম লিডারের সঞ্চালনায় প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত বিষয়ের ওপর আলোকপাত করেন এবং প্রকল্পের বিভিন্ন দিক ব্যাখ্যাসহ আলোচনা করেন- যা এ প্রতিবেদন প্রণয়নে গুরুত্বপূর্ণ তথ্য হিসেবে প্রতিফলিত হয়েছে।

অংশগ্রহণকারীগণ প্রধানত প্রকল্পের নেতিবাচক ও ইতিবাচক দুটি দিক সম্পর্কেই আলোচনা করেন-যা নিম্নে সার-সংক্ষেপাকারে বর্ণিত হলো-

- রাস্তার পাশে পর্যাপ্ত জায়গার অভাব।
- প্রস্থতা আরও বাড়াতে পারলে ভালো হতো।
- বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় যেখানে ড্রেনেজ ব্যবস্থার সমস্যা রয়েছে।
- বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়।
- রাস্তার প্রশস্ততা বাড়ানোর পরে সময়ের সাথে সাথে রাস্তার দুপাশে ইচ্ছামত বিভিন্ন ধরনের স্থাপনা নির্মাণ হওয়ায় রাস্তায় চলাচলের গতি হ্রাস পেতে থাকে ।

চিত্র ৩.১২- স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা
আয়োজনের তারিখ- ১৩/০৫/২০২৩

৩.৭ কেস স্টাডি (Case Study)

সমীক্ষাকালে মোঃ জব্বার নামক জনৈক উপকারভোগীগণের সাক্ষাৎকার থেকে জানা গেছে রাস্তা নির্মাণের ফলে অনেকেরই কর্মসংস্থান ও আয় বেড়েছে। এ রকম একজন উপকারভোগীর অভিজ্ঞতা নিম্নে দেয়া হলো।

মার্কেটের নাম	:	বরমি বাজার
উত্তরদাতার নাম	:	মোঃ জব্বার
বয়স	:	৪৫ বছর
মার্কেটের ব্যবসায়ীর সংখ্যা	:	২০ জন

প্রকল্প বাস্তবায়ন পূর্ব ও পরবর্তী অবস্থা

প্রায় বিশ বছর যাবত মোঃ জব্বার বরমি বাজার স্টেশন মার্কেটে ব্যবসায় পরিচালনা করে আসছেন। তার ব্যবসা হচ্ছে তৈরি পোশাক সম্পর্কিত । তৈরি পোশাক সে ঢাকার বিভিন্ন পাইকারি মার্কেট থেকে সংগ্রহ করে তার শো-রুমে নিয়ে আসেন । প্রতি মাসে তার দুই-এক বার ঢাকায় যেতে হয়। নতুন নতুন ডিজাইনের পোশাক পছন্দ করতে হয় এবং অর্ডার করতে হয়। এছাড়া তাদের মার্কেটে আরও শাড়ি, কাপড় ও তৈরি পোশাকের ব্যবসায়ী আছেন। শাড়ি, কাপড় ও তৈরি পোশাক কিনতে তারাও বিভিন্ন সময়ে ঢাকায় যান। ঢাকার বিভিন্ন পাইকারি দোকান থেকে কাপড় ও তৈরি পোশাক কিনেন। রাস্তা নির্মাণের পূর্বে মালামাল পরিবহণ করতে ব্যবসায়ীদের অনেক ঝামেলা পোহাতে হতো। পুর্বে তারা ভ্যানে করে মালামাল পরিবহণ করতেন । তাতে তাদের পরিবহণ খরচ পড়ত অনেক বেশি, সময়ও বেশি লাগতো। এখন মালবাহী ট্রাকে মালামাল অত্যন্ত নিরাপদে, কম সময়ে এবং ঝামেলা বিহীনভাবে প্রতি সপ্তাহে মালামাল আনা নেওয়া হচ্ছে। এতে তার এবং অন্যান্য ব্যবসায়ীদের ব্যবসার আকার দিন দিন বাড়ছে। এলাকার জনগণ পূর্বে নতুন পোশাক কিংবা কাপড় কেনার জন্য ঢাকায় যেতেন। এখন তাদের নিত্য নতুন ডিজাইনের পোশাক এলাকার দোকানে পাওয়া যায়। মানুষজন আর যানজট ঠেলে ঢাকায় যেতে চায় না। এতে করে তার এবং আশেপাশের কাপড় ব্যবসায়ীদের আয় রোজগার বাড়ছে। তার মাসিক আয় কয়েক লক্ষ টাকা । গত দুই বছর কোভিডের কারণে ব্যবসার অবস্থা ভালো ছিল না। তার ভাষ্যমতে, সেতু নির্মাণের কাজ শুরুর পর থেকে এলাকায় সরকারি ও বেসরকারি প্রতিষ্ঠন গড়ে উঠেছে । তাতে এলাকায় লোক সমাগম ও কর্মচাঞ্চল্য বাড়তে থাকে । গ্রামের প্রত্যন্ত অঞ্চলের বহু লোক উপজেলায় চলে এসেছে তাদের সন্তানদের ভালো স্কুল ও কলেজে পড়াশোনা করাতে । জনগণ আগের তুলনায় শিক্ষার বিষয়ে অনেক সচেতন। রাস্তার উন্নয়নের ফলে যাত্রী চলাচল, মালপত্র আনা-নেওয়ার কাজ দিন দিন বাড়তে থাকে। ব্যবসার পরিসর বৃদ্ধি পাওয়ায় তার ব্যবসা থেকে আয়ও পূর্বের তুলনায় অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে । তার ফ্যাশন হাইজে ৬ জন কর্মচারি কাজ করছে যাদের এক এক জনের বেতন ১৫,০০০-২০,০০০ টাকা । কর্মচারিদের ছেলেমেয়েরাও স্কুলে পড়াশোনা করছে। তিনি একজন সফল ব্যবসা উদ্যোক্তা হওয়ায় এলাকার কিছুসংখ্যক মানুষের জন্য হলেও কর্মসংস্থান করতে পেরেছেন । তার স্বপ্ন আগামী ৫ বছরে আরও কয়েকটি ফ্যাশন হাউস প্রতিষ্ঠা করবেন যেখানে নারী-পুরুষ মিলে অন্তত ৫০ জন কাজ করবে।

অধ্যায় ৪
সবল ও দুর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ

৪.১ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

প্রকল্পটির সার্বিক SWOT বিশ্লেষণ অর্থাৎ সবলতা (Strengths), দুর্বলতা (Weaknesses), সুযোগ (Opportunities) ও ঝুঁকি (Threats) এইদিক গুলো এ অধ্যায়ে আলোচনা করা হয়েছে। পরামর্শক দলের সরজমিনে পর্যবেক্ষণ, সমীক্ষার মাঠ পর্যায়ের তথ্য, সড়ক পরিবহনের কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলোচনা, এফজিডি এবং স্থানীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যের মাধ্যমে এবং প্রকল্পটির SWOT বিশ্লেষণ নির্দেশকের আলোকে মতামত বা মন্তব্য প্রদান করা হয়েছে।

প্রকল্পের সবল দিকসমূহ	**প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ**
▪ প্রকল্প এলাকার আর্থসামাজিক ও জীবন মানের উন্নয়ন । ▪ নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি। ▪ রাজধানী ঢাকার সহিত গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার সহিত ৬টি আঞ্চলিক মহাসড়ক যার মোট দৈর্ঘ্য ১৪৯.২৮ কিলোমিটার, যা এই প্রকল্পের ব্যাপ্তি। ▪ প্রকল্প বাস্তবায়নে বর্ধিত সময় প্রয়োজন হলেও সরকার হতে প্রতি বছর প্রয়োজনীয় অর্থের বরাদ্দ প্রদান করা হয়। ▪ ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার	▪ প্রকল্প বাস্তবায়নে আউট সোসিংয়ের মাধ্যমে জনবল ও পরামর্শক নেওয়ার সুযোগ থাকলেও তা নেওয়া হয়নি। ▪ মূল ডিপিপিতে বৃক্ষ রোপণের কথা বলা হলেও, পরবর্তীতে কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি। ▪ ফিজিবিলিটি সমীক্ষা যথার্থ হয়নি। রাস্তার বিভিন্ন অংশে ট্রাফিক এনালাইসিস করে রাস্তা সরলীকরণের প্রস্তাব দেয়া উচিত ছিল। ▪ বাজার এলাকায় রাস্তার পাশে পর্যাপ্ত জায়গা না থাকায় যানযট বৃদ্ধি পেয়েছে ।
প্রকল্পের সুযোগসমূহ	**প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ**
▪ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির ফলে ব্যবসা, চাকরি ও প্রয়োজনীয় কাজ দ্রুত করার সুযোগ হয়েছে এবং মানুষের শ্রম-ঘন্টা নষ্ট হবে না। ▪ রাজস্ব বৃদ্ধির সুযোগ তৈরি হয়েছে ▪ বড় ধরনের রাস্তা নির্মানের ফলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের অভিজ্ঞতা বাড়াবে। ▪ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সকল ক্ষেত্রে উন্নয়ন হয়েছে।	▪ রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে উপযোগিতা হারাতে পারে। রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পর্যাপ্ত অর্থ ও নির্দিষ্ট লোকবল নেই। ▪ কিছু কিছু জায়গায় রাস্তার বাঁকের জন্য দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়ে গেছে। রাস্তার বাঁক সোজা করা ও নজরদারি করা অত্যন্ত জরুরী। ▪ বৃক্ষরোপন বা বনায়নকে প্রকল্পের আওতায় না আনা। প্রকল্পের আওতায় আনা হলে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়তো।

৪.২ প্রকল্পের সবলতা (Strengths), দুর্বলতা (Weaknesses), সুযোগ (Opportunities) ও ঝুঁকি (Threats) সমূহের পর্যালোচনা

৪.২.১ সবল দিক সমূহের পর্যালোচনা

প্রকল্পটি রাজধানী ঢাকার সহিত গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার সহিত ৬টি আঞ্চলিক মহাসড়ক (১৪৯.২৮ কিলোমিটার) উন্নয়ন করেছে। প্রকল্পের প্রধান সবল দিক হচ্ছে এলাকার যানবাহন চলাচলের সমস্যা চিহ্নিত করে সেগুলো নিরসনে সঠিক উদ্দেশ্য নির্ধারণ এবং সেই মোতাবেক নকশা ও ডিজাইন অনুযায়ী সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ। রাজধানী ঢাকার সহিত

গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়াণগঞ্জ জেলার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। এর ফলে প্রকল্প এলাকার আর্থসামাজিক ও জীবন মানের উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের সময় ও ব্যয় কমেছে, পূর্বের তুলনায় জীবনমান আরামদায়ক হয়েছে, সড়কে যানজট কমেছে, এলাকার জনসাধারণ নির্বিঘ্নে চলাফেরা করতে পারছে।

৪.২.২ দুর্বল দিক সমূহের পর্যালোচনা

দুর্বল দিক হচ্ছে সম্ভ্যাবতা যাচাই রিপোর্টে জমি অধিগ্রহনের সুনির্দিষ্ট প্রস্তাব না থাকা। রাস্তার বিভিন্ন অংশে ট্রাফিক এনালাইসিস করে রাস্তা সরলীকরণের প্রস্তাব দেয়া উচিত ছিল, যা করা হয়নি।

এছাড়া পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়, প্রকল্প বাস্তবায়নে ২.৩১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার জন্য ডিপিপিতে সংস্থান থাকলেও অধিগ্রহনের আইন পরিবর্তন হয়ে অধিগ্রহনের জমির উচ্চ মূল্যের কারনে ২.৩১ হেক্টরের পরিবর্তে ০.৩৩৯ হেক্টর জমি অধিগ্রহন করা হয়েছে।

বাজার এলাকায় রাস্তার পাশে পর্যাপ্ত জায়গা না থাকায় যানযট বৃদ্ধি পেয়েছে । মূল ডিপিপিতে বৃক্ষ রোপণের কথা বলা হলেও, পরবর্তীতে কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি, যা প্রকল্পের দুর্বল দিক বলা যায়।

৪.২.৩ প্রকল্পের সুযোগ সমূহের পর্যালোচনা

সরজমিনে পরিদর্শন করে দেখা যায়, সড়কের উভয় পাশে শিল্প কারখানা, ক্ষুদ্র ও মাঝারি এবং বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা, হাসপাতাল, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে। যোগাযোগ সহজ ও দ্রুত হওয়ায় ব্যবসায়ীগণ স্বল্প সময়ে চাহিদা মতো সরবরাহ করতে পারছেন, ব্যবসা বাণিজ্যের বিস্তার বাড়ছে। এর ফলে মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ বেড়েছে। গ্রামীণ ও প্রত্যন্ত এলাকা পর্যন্ত নেটওয়ার্ক সম্প্রসারিত হওয়ার ফলে মানুষের ব্যবসা-বাণিজ্য ও কর্মসংস্থান বাড়ার ফলে সরকারের রাজস্ব বৃদ্ধির সুযোগ তৈরি হবে। আগের তুলনায় সময় কম ক্ষেপনের কারণে সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণ চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি, অন্তঃনগর যাতায়াত বৃদ্ধি, শিক্ষা গ্রহণ সহজ হয়েছে।

৪.২.৪ প্রকল্পের ঝুঁকি সমূহের পর্যালোচনা

একটি উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে তার সম্ভাব্যতা সমীক্ষা যাচাইয়ের সময় এর অর্জন, ইতিবাচক, নেতিবাচক দিকসমূহ বিশ্লেষণ করে তার প্রকৃত লাভ হিসাব করা হয়। একটি প্রকল্প গ্রহণের সময় অর্থের প্রতুলতা, নির্মাণ সামগ্রীর প্রাপ্যতা, ব্যবস্থাপনা, মান নিয়ন্ত্রণ, জনবল, পরিবেশের ওপর প্রভাব, রাজনৈতিক পরিস্থিতি বিবেচনা করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কিছু কিছু গুরুত্বপূর্ণ জিনিস অনুমান করা হয়ে থাকে। সম্ভ্যাবতা যাচাই রিপোর্ট প্রস্তুতকালে রাস্তার বাঁক সরলীকরণ নিয়ে কোন প্রস্তাব দেয়া হয়নি।

সরজমিনে পরিদর্শন করে দেখা যায়, কিছু কিছু জায়গায় রাস্তার বাঁকের জন্য দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়ে গেছে ও যানজট সৃষ্টি হয়। রাস্তার বাঁক সোজা করা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা অত্যন্ত জরুরী। বৃক্ষরোপন বা বনায়ন না করার কারণে পরিবেশের উপর প্রভাব পড়তে পারে। কর্তৃপক্ষকে এ বিষয়ে নজর দেওয়া উচিত। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সওজ দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে সড়ককে সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

অধ্যায় ৫
সার্বিক পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নের মৌলিক দলিল হিসাবে মূল ডিপিপি, সংশোধিত ডিপিপি, সমাপ্তি প্রতিবেদনসহ প্রকল্প চলমান অবস্থায় প্রকল্পের অনেক তথ্য সংগ্রহসহ বিশ্লেষন করা হয়েছে । প্রকল্প এলাকা সরজমিনে পরিদর্শন, পর্যবেক্ষন, মাঠ পর্যায়ে পরীক্ষা নিরীক্ষা করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকার উপকারভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে,যা পরিশিষ্ট আকারে দেয়া হয়েছে। FGD,KII,Workshop এর মাধ্যমে বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার ও উপকারভোগীদের নিকট থেকে প্রকল্প সমাপ্তির পরে প্রকল্পের প্রভাব নিয়ে আলোচনা করে তথ্য গ্রহন করা হয়েছে। বাস্তবায়ন, পরীবিক্ষন ও মূল্যায়ন বিভাগ, প্রকল্প বাস্তবায়ন এলাকার সড়ক ও জনপথ বিভাগের বিভিন্ন স্তরের কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের নিকট থেকে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কতৃক প্রভাব মূল্যায়নের প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত যথাযথ পদ্ধতিতে বিন্যস্ত ও বিশ্লেষন করা হয়েছে। পর্যালোচনার প্রাপ্ত তথ্যাদির সার সংক্ষেপ নিম্নে দেয়া হলঃ

৫.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে নির্ধারিত সময়ের বেশী (Time over run) ও ব্যায় বৃদ্ধি (Cost Over Run)

- প্রকল্পটি মূল ডিপিপি অনুসারে অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৫৯১৭৪.৮০ লক্ষ টাকা এবং সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৬৩১৩১.৩২ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটিতে মূল ডিপিপি থেকে ৬.৬% খরচ বেশী হয়েছে।

- প্রকল্পটি মূল ডিপিপি অনুসারে বাস্তবায়ন কাল ছিল ১-৩-২০১৭ হইতে ৩১-১২-২০১৯ অর্থাৎ ২ বৎসর ১০ মাস এবং সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে বর্ধিত অনুমোদিত বাস্তবায়ন কাল ৩০-৬-২০২০। প্রকল্পটি সম্পন্ন হতে ৬ মাস সময় বেশি লেগেছে।

৫.২ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন

- মূল ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ৮ টি প্যাকেজ ছিল। পরবর্তীতে ২ টি প্যাকেজ সংযোজন করে সংশোধিত ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ১০ টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়।

- মূল ডিপিপিতে রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে বৎসর ভিত্তিক আর্থিক ও ভৌত খাতে ১১৬.৭৯ লক্ষ টাকা দেখানো হয়েছে,যা পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে দেখানো হয়নি।অর্থাৎ প্রকল্পের রাজস্ব খরচের সরবরাহ ও সেবা খাতে কোন অর্থ খরচ করা হয়নি।

- মূল ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১ম বছরে লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৫৭৪.৮৮ লক্ষ টাকা এবং ২য় বছরে লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৮৬২.৩৩ লক্ষ টাকা, আরডিপিপি অনুসারে দেখা যায়, ১ম বছরেই ১৪০৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে যা অঙ্গের ৯৭.৮৩ %। সংশোধিত ডিপিপিতে ভৌত কাজ ও খরচের যে বৎসরভিত্তিক টার্গেট/খরচ প্রদান করা হয়েছে তা মূল ডিপিপিতে দেখানো ভৌত টার্গেট ও খরচের সাথে তারতম্য রয়েছে।

- আরডিপিপি অনুসারে, প্রকল্পটি প্রথম অর্থ-বছরে ৩.৮৪% কাজ সম্পন্ন করে এবং ২য়, ৩য় ও ৪র্থ বছরে যথাক্রমে ৩১.৬৮%, ৩৫.৭৩% ও ২৯.১০% সম্পন্ন করে। প্রথম বছরে শুধু ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি অপসারণ করা হয়।

৫.৩ অর্থ-বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয়

সমীক্ষায় দেখা যায় যে প্রথম অর্থ ছাড় হয়েছিল ২০১৭ সালে এবং সর্বশেষ অর্থছাড় হয়েছিল ২০২০ সালে। এতে দেখা যায় যে মোট ৪ বার অর্থ ছাড় হয়েছিল । আরডিপিপি (১ম সংশোধন) অনুযায়ী এডিপিতে বরাদ্দ ছিলো ৬৩,১৩১.৩২ লক্ষ টাকা। অর্থ ছাড় করা হয় ৬২,১২৭.২৯ লক্ষ টাকা এবং প্রকৃত ব্যয় হয় ৬২,১২৭.২৯ লক্ষ টাকা ।

৫.৪ অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি

প্রকল্পটিতে অঙ্গভিত্তিক যে লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারিত ছিল তা কোন কোন ক্ষেত্রে সামান্য কম বাস্তবায়িত হয়েছে। সার্বিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি সন্তোষজনক। প্রকল্পের মোট আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৪১% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়।

- বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায়, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ১২০.৯০ মিঃ করার কথা থাকলেও প্রকৃত অর্থে দেখা যায় ১১৬.৯০ মিঃ বাস্তবায়িত হয়েছে। এছাড়াও আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ৩৬৩৫ মিটার করার কথা থাকলেও প্রকৃত অর্থে দেখা যায় ৩২৬০ মিঃ বাস্তবায়িত হয়েছে।

- ড্রেন নির্মাণ ২২৩২৪ মিটার করার কথা থাকলেও প্রকৃত অর্থে দেখা যায় ২০৪২৪ মিঃ বাস্তবায়িত হয়েছে।

- সংশোধিত ডিপিপিতে ভৌত কাজ ও খরচের যে বৎসর ভিত্তিক টার্গেট/খরচ প্রদান করা হয়েছে তাহা মূল ডিপিপিতে দেখানো ভৌত টার্গেট ও খরচের মধ্যে অনেক তারতম্য রয়েছে। মূল ডিপিপি প্রনয়নের সময় যে বিচক্ষনার দৃষ্টিতে বৎসর ভিত্তিক ভৌত কাজ ও খরচের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারন করা উচিত ছিল তা করা হয় নাই।

- মূল ডিপিপি'তে ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি হিসাবে যথাক্রমে ৫৮০.১৫ লক্ষ টাকা করে মোট ১১৬০.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সংশোধিত ডিপিপি'তে ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি হইতে ১১৫০.৩০ টাকা প্রকল্পের অতিরিক্ত বৃদ্ধির খাতে খরচ করা হয়েছে।

৫.৫ মূল ডিপিপি প্রস্তুতকরণে অসঙ্গতি

- মূল ডিপিপি'এর লগফ্রেমে প্রকল্পের আউটপুট ও ইনপুট একইরূপ দেখানো হয়েছে যা প্রকল্প দলিল প্রস্তুতের একটি দূর্বলতা।
- প্রকল্পের আওতায় অর্থ বৎসরভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনায় মূল ডিপিপিতে বৎসরভিত্তিক ভৌত ও খরচের অঙ্গভিত্তিক টার্গেট প্রদান করা হয়েছে। প্রতিটি অঙ্গের টার্গেট সাধারন নিয়মে প্রথম বৎসরে ১০%,দ্বিতীয় বৎসরে ৪০%,তৃতীয় বৎসরে ৩০% এবং চতুর্থ বৎসরে ২০% হিসাবে গড়ে দেখানো হয়েছে। এটি বাস্তবতার সহিত অসঙ্গতিপূর্ন।
- প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে জমি অধিগ্রহনের পরিমান সূনির্দিষ্টভাবে দেখানো হয়নি।
- প্রকল্পটি একনেক সভায় আলোচনা ও অনুমোদনকালে " প্রস্তাবিত আঞ্চলিক মহাসড়কের দু'ধারে হর্টিকালচার ডিপার্টমেন্ট এর সহায়তা নিয়ে রেইন ট্রি, নিম গাছ ও তাল গাছ লাগানোর ব্যবস্থা করতে হবে" সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। (রেফারেন্সঃ একনেক শাখা-১ এর ০৪.০৫.২০১৭ তারিখে এর পত্র)। প্রকল্পটি প্রাথমিক অবস্থায় সংশোধন করে একনেক সভায় সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন করা সহজ ছিল। প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপিতে উপরের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের কোন চিহ্ন পাওয়া যায়নি।
- মূল ডিপিপি'এর মধ্যে পূর্ত কাজের ক্রয় পরিকল্পনাটি প্রকৃত ক্রয়ের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ন নয়। (রেফারেন্সঃ মূল ডিপিপি পৃষ্ঠা-২০)। ক্রয় পরিকল্পনায় দেখানো দরপত্র আহ্বান ও কাজ সমাপ্তির তারিখের মধ্যে তারতম্য হয়েছে।

৫.৬ ফিজিবিলিটি ষ্ট্যাডি

প্রকল্পের আওতায় ২.৩১ হেক্টর জমি অধিগ্রহনের প্রস্তাব থাকলেও সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে তা উল্লেখ ছিলনা। এছাড়াও রাস্তার ২টি জায়গায় প্রায় ৯০" কোণে বাঁক দেখা যায়, যেখানে যানযটের সৃষ্টি হয়, সম্ভাব্যতা যাচাই রিপোর্টে বাঁকসমূহ সোজা করার বিষয়েও সূনির্দিষ্ট প্রস্তাব দেয়া হয়নি।

৫.৭ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সেট-আপ

প্রকল্পটি প্রস্তুতিতে ডিপিপি'এর অংশ হিসাবে একটি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সেট-আপ দেওয়া হয়েছে। (**রেফারেন্সঃ মূল** ডিপিপি পৃস্ঠা-১৫-১৭)।প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান রাজস্ব জনবলের বাহিরেও প্রকল্প বাস্তবায়নের সুবিধার জন্য সরাসরি জনবল নিয়োগ ও আউটসোসিংয়ের মাধ্যমে জনবল নিয়োগ করার নিয়ম আছে। প্রকল্পটির আর্থিক পরিচালনায় কিভাবে সম্পন্ন হবে তার জন্য প্রকল্প সেট-আপে কোন দায়িত্ব প্রদান করা হয়নি।

৫.৮ ভূমি অধিগ্রহণ

"গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন)" শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা (আর-৩০১) আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের জন্য বিভিন্ন মৌজায় অধিগ্রহণের জন্য ৫.৭০৫০ একর বা ২.৩১ হেক্টর ভূমির অনুকূলে ১,৪৩৭.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছিল। যা জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, গাজীপুর কর্তৃক সম্ভাব্য প্রাক্কলনের অনুমোদনের ভিত্তিতে ডিপিপিতে সংযুক্ত করা হয়। উল্লেখ্য যে, ডিপিপিতে উক্ত ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি "স্থাবর সম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হুকুম দখল অধ্যাদেশ, ১৯৮২" মোতাবেক সম্ভাব্য ব্যয় হিসেব করে সংযুক্ত করা হয়েছিল। কিন্তু ২০১৭ সালে নতুন ভূমি অধিগ্রহণ আইন অনুমোদন হয়, যাতে অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ প্রদান বৃদ্ধি করা হয়। নতুন অধ্যাদেশ অনুসারে ডিপিপিতে অনুমোদিত/প্রস্তাবিত ৫.৭০৫০ একর ভূমি অধিগ্রহণ করতে গেলে প্রাক্কলন বাবদ ৫২/৫৩ কোটি টাকার প্রয়োজন হত যা ডিপিপিতে উল্লেখকৃত ব্যয়ের থেকে বেশি।

তাই পরবর্তীতে উর্ধ্বতন কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে অনুমোদিত টাকার মধ্যে শুধুমাত্র তুমলিয়া মৌজায় কালিগঞ্জ বাজার বাইপাস হতে টঙ্গীর দিকে ০.৩৩৯ হেক্টর ভূমি ১,৪২৮.২৪ লক্ষ টাকায় অধিগ্রহণ করা হয়।

৫.৯ প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার কারণ

সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিলম্বের নিম্নলিখিত কারন উল্লেখ করা হয়েছে:

- ঠিকাদারের উদ্ধৃত দরের কারণে - একটি চলমান প্রকল্পের যুক্তিসঙ্গত কারণে সময় বৃদ্ধি পেতে পারে।যৌক্তিক কারণ হলে এটা প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে একটি স্বাভাবিক বিষয়।এখানে কারণ হিসাবে ঠিকাদারের উদ্বৃত দর বোধগম্য নয়।ঠিকাদার সংশ্লিষ্ট ১০ টি প্যাকেজের ঠিকাদারের সহিত চুক্তিমূল্য সকল প্যাকেজের ক্ষেত্রে প্রাক্কলিত মূল্যের কাছাকাছি।এই বিষয়টি প্রকল্পের সময়বৃদ্ধির কারণ হতে পারেনা।

- গাজীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় মাওনা -শ্রীপুর -গোসিংগা মহাসড়কের মোট ৪২.৩৫ দৈর্ঘ্য এর মধ্যে মূল ডিপিপিতে ২৭.০০ কিলোমিটার অন্তর্ভুক্ত ছিল।বাকি ১৫.৩৫ কিলোমিটার মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নয়নের লক্ষ্যে আলাদা প্যাকেজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়।

- নয়াপুর - আড়াইহাজার - নরসিংদী - রায়পুর মহাসড়কের ২৩ তম কিলোমিটার নরসিংদী সড়ক বিভাগের আওতায় ১ টি ২৮.৭৪ মিটার পিসি গার্ডার সেতু ও ২২ ও ২৩ তম কিলোমিটারে ২টি কালর্ভাট এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় ২য় কিলোমিটারে ২০.০০ মিটার কালর্ভাটের পরিবর্তে ২২.৩৬ মিটার সেতু নির্মানের প্রয়োজন হওয়ায় আলাদা প্যাকেজ অন্তর্ভুক্তকরন হয়েছে।

৫.১০ ক্রয় কার্যক্রম

৫.১০.১ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পূর্ত কাজ)

প্রকল্পের পূর্ত কাজ হিসাবে ১০ টি প্যাকেজের আওতায় ১৪৯.২৮ কিলোমিটার রাস্তা উন্নয়ন করা হয়। ১০ টি প্যাকেজের মধ্যে ২,৫,৬,৭,৮,৯ ও ১০ নং পূর্ত প্যাকেজ মূল কার্যাদেশ মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত করা হয়েছে। অবশিষ্ট পূর্ত প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত করতে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

- মূল ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ৮ টি প্যাকেজ ছিল। পরবর্তীতে ২ টি প্যাকেজ সংযোজন করে সংশোধিত ডিপিপিতে পূর্ত কাজের ১০ টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়।
- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০১ এ মাওনা-শ্রীপুর-গোশিংঙ্গা-হাতিরদিয়া-সম্মানিয়া সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ২৭ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ১৪/০৫/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৭ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ১২/১২/২০১৯ এ শেষ হয়।

- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০৩ এ টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ০+০০০ হতে ৯+৬০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ৯.৬০ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ১৮/০১/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৪ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ২২/০৫/২০১৯ এ শেষ হয়।
- প্যাকেজ ডাব্লিউপি-০৪ এ টঙ্গী-কালীগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাচঁদোনা সড়ক (চেঃ ৯+৬০০ হতে ২৪+৪০০) সড়ক প্রশস্তকরণ মজবুতিকরণ ও সাফের্সিং কাজের সংস্থান রাখা হয়, যার পরিমাণ ছিলো ৯.৬০ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি চুক্তি অনুযায়ী ৩০/০১/২০১৯ এ শেষ হওয়ার কথা থাকলেও ৭ মাস বৃদ্ধি পেয়ে ০৭/০৮/২০১৯ এ শেষ হয়।
- ১০ টি প্যাকেজের মধ্যে ২,৫,৬,৭,৮,৯ ও ১০ নং পূর্ত প্যাকেজ মূল কার্যাদেশ মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত করা হয়েছে। অবশিষ্ট প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত করতে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

৫.১০.২ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা (পণ্য)

- ৩টি প্যাকেজের দ্বারা পণ্য ক্রয় সম্পন্ন করা হয়, যার মধ্যে ছিলো- পে-লোডার (৫টন), ১টি ট্রাক ও ১টি গ্রেডার ক্রয় । সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মেকানিক্যাল উইংয়ের আওতায় Equipment Control Division বিদ্যমান আছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী মিতিসুবেসি পাজেরো ক্রয় পরিকল্পনা থাকলেও পরবর্তীতে কেনা হয়নি।

- প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত পণ্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ডিভিশনে একজন সহকারী প্রকৌশলীর তত্ত্বাবধানে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। ক্রয়কৃত যানবাহন বরাদ্ধকৃত ডিভিশনের নির্বাহী প্রকৌশলীর তত্ত্বাবধানে পরিচালিত হয়।

৫.১১ টেন্ডার প্রকাশের তথ্য

- পিপিআর ২০০৮, তফসিল-২, বিধি ৬১(৪) অনুযায়ী ৫ কোটি টাকার উপরের প্রাক্কলিত ব্যায়ের দরপত্রের ক্ষেত্রে ন্যূনতম ২৮ দিনের ব্যবধানে পত্রিকায় প্রকাশের বিধান রয়েছে। যা যথাযথ অনুসরণ করা হয়নি।

- পিপিআর ২০০৮, বিধি ৯৪(৩) অনুসারে টেন্ডার বিজ্ঞপ্তিটি বিভাগের নিজস্ব ওয়েব সাইটে প্রকাশ করার বিধান রয়েছে। যা যথাযথ অনুসরণ করা হয়নি।

- প্রতিটি প্যাকেজ পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী পত্রিকায় প্রকাশের ন্যূনতম সময়ের চেয়ে কম সময় দেয়া হয়েছে।

৫.১২ অডিট কার্যক্রম পর্যালোচনা

কোন অডিট আপত্তি পাওয়া যায়নি।

৫.১৩ উদ্দেশ্য অর্জন

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল সওজ এর ঢাকা জোনের আওতাধীন গাজীপুর, নরসিংদী ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের কয়েকটি আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের মান উন্নয়ন করা। সরজমিনে পরিদর্শন করে দেখা যায়, রাস্তা প্রশস্থ হয়েছে ও মান উন্নয়ন করা হয়েছে। সুতরাং এটা বলা যায় যে প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

৫.১৪ লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা

- প্রকল্পের লক্ষ্য হিসাবে শুধুমাত্র অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন উল্লেখ আছে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য হিসাবে শুধুমাত্র নিরাপদ এবং ব্যয় সাশ্রয়ী সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি উল্লেখ আছে। নির্দেশক গুলো যথার্থ প্রতিফলিত হয়েছে।

- প্রকল্পের আউটপুট ও ইনপুট একইরূপ যা ডিপিপির একটি সীমাবদ্ধতা বলা যায়। শুধুমাত্র আর্থিক বিনিয়োগ এবং পরিমাণ সমন্বয়ের জন্য অর্থ ও সময়সীমা উল্লেখ আছে। প্রকল্পটি অনুমোদিত প্রাক্কলিত মূল্যের মধ্যেই শেষ হয়েছে।

৫.১৫ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

সমীক্ষায় দেখা যায় যে, প্রকল্পটির কাজ বাস্তবায়নের সাথে জড়িত PSC এবং PIC-এর নির্দেশনা অনুযায়ী ও সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের তত্ত্বাবধানে প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে। দুই জন প্রকল্প পরিচালকের নেতৃতে প্রকল্পের কাজ সমূহ বাস্তবায়িত হয়েছে।সমীক্ষায় আরও দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বিদ্যমান জনবলের সক্রিয় অংশগ্রহণ ছিল।

৫.১৫.১ প্রকল্প পরিচালনায় অনুমোদিত কমিটি সমূহের কার্যক্রম

প্রকল্প পরিচালনার অংশ হিসাবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলীকে চেয়ারপার্সন করে ১১ সদস্য বিশিষ্ট একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি গঠন করা হয়। কমিটি কত সময় পরপর সভা অনুস্ঠান করবে তা কমিটির কর্মপরিচালনা পদ্ধতিতে লিপিবদ্ধ নেই (রেফারেন্স-মূল ডিপিপি পৃষ্ঠা-১৮)। প্রকল্পটি ২৮.৩.২০১৭ তারিখে একনেক কতৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি ২২.৫.২০১৯ তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কতৃক ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। সংশোধিত ডিপিপিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলীকে চেয়ারপার্সন করে ১১ সদস্য বিশিষ্ট একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি গঠন করা হয় যেখানে প্রতি তিনমাসে একবার কমিটির সভা করার কথা বলা হয়েছে।মূল ডিপিপি'এর অনুমোদিত সময়ের দুই বৎসর পরে সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা করার সময় নির্ধারিত হয় (রেফারেন্সঃ সংশোধিত ডিপিপি পৃষ্ঠা-৩৪)। মূল প্রকল্পটি প্রকল্প অনুমোদনের বিভিন্ন ধাপ অতিক্রম করে অনুমোদিত বলে এ ধরনের একটি ত্রুটি কারো নজরে আসে নি। এটি প্রকল্প দলিল প্রস্তুতের একটি দূর্বলতা।

৫.১৬ নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রন

স্থায়িত্বের জন্য নির্মাণ কাজের গুণগত মান নিশ্চিত কারা অতীব গুরুত্বপূর্ণ। কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রন অবকাঠামোর স্থায়ীত্ব এবংদীর্ঘ, ঝুঁকি মুক্ত ব্যবহার নিশ্চিত করে। সাধারণত অবকাঠামো নির্মাণের জন্য গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ/নিশ্চিয়তা বিধানে দরপত্র, চুক্তির দলিলপত্রে Specification বিশদ বর্ণনা থাকে। রাস্তা নির্মাণের জন্য ব্যবহৃত মালামাল এবং কৃত কাজের মান নিয়ন্ত্রণে পদ্ধতিগত বিষয়টি অনুসরণ করার উল্লেখ আছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান সমাপ্ত প্রকল্পটির কাজের ব্যবহৃত মালামাল ও সম্পাদিত কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে কিছু টেষ্ট এর নমুনা কপি পর্যবেক্ষণ করেছে। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, নির্মাণ কাজ চলাকালে ব্যবহৃত নির্মাণ সামগ্রীর কিছু উপকরন ঢাকা প্রকৌশল ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়ে (DUET) প্রেরণ ও রির্পোট গ্রহন করা হয়েছে।

পরামর্শক দল প্যাকেজ-০২ আওতায় নির্মিত রাস্তাটির মাঠ পর্যায়ে গুনগতমান সরজমিনে পরীক্ষার জন্য রাস্তার কার্পেটিংয়ের পুরুত্ব কোরকাটার ব্যবহার করে তিনটি স্থানে পরীক্ষা করা হয় এবং পুরুত্ব সঠিক পাওয়া যায়।

৫.১৭ পূর্ত কাজের বিবরণ

- **মাটির কাজ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ২০.০৯ ল: ঘ:মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ বাবদ ৪৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। সড়কটির প্রশস্তকরণে ২০.০৯ ল: ঘ:মি: মাটি কাজ বাবদ ৪৭৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা খরচ হয়েছে। সরজমিনে পরিদর্শনকালে মূল পেভমেন্টের দুইপাশে সফট সোল্ডারের কিছু কিছু স্থানে রেইনকোটে ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়। এছাড়া মূল পেভমেন্টের তুলনায় দুই পাশে মাটির বাধঁ (Soft Sholder) কিছুটা নিচু হয়েছে দেখা যায়।

- **ফেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-প্রশস্তকরণ ও সার্ফেসিং :** সংশোধিত ডিপিপিতে ১৩৭.৮৬ কি:মি: সড়কের পেভমেন্ট মজবুতিকরণের ১৩৪৯০.২১ লক্ষ টাকা, ১১৫.৪৪৬ কি:মি: সড়কের প্রশস্তকরণের জন্য ৬১০৭.০২ লক্ষ টাকা, ১৩৭.৮৬ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ২৩০১৯.৩৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ১৩৭.৮৬ কি:মি: সড়ক মজবুতিকরণের ও ১১৫.৪৬ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণে পুরো টাকাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্ট বাহ্যিক দৃষ্টিতে ভাল দেখা

যায়। তবে কয়েকটি স্থানে রেইনকাটে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে মূল পেভমেন্টের উপর ক্র্যাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া কয়েকটি জায়গায় পেভমেন্টে এইজিং/কোনা ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। পুরো সড়কের পেভমেন্ট পরীক্ষা - নিরীক্ষাপূর্বক পেভমেন্টে সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোল, ভেঙ্গে যাওয়া এইজিং/কোনা মেরামত /সংশোধন করা প্রয়োজন বলে মনে হয়।। অন্যদিকে দুইপাশের গাছ/লতাপাতা ঘাস এসে মূল পেভমেন্টের অংশ বিশেষ ঢেকে ফেলেছে দেখা যায়।

- **রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ:** ৭.৬ কি: মি: রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৭৪৭.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ করে এবং সরজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় যেখানে ড্রেনেজ ব্যবস্থার সমস্যা রয়েছে এবং জলাবদ্ধতার কারণে বিটুমিনাস লেয়ারের ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে সেসব বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ৭.৬ কি: মি: রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

- **২০ টি আরসিসি বক্স** কালভার্ট **(১২০.৯০ মি:):** সংশোধিত ডিপিপিতে ১২০.৯০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট (২০টি) নির্মাণ কাজের জন্য ১৪২৯.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বিদ্যমান সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ বক্স কালভার্টের স্থানে নতুন করে ২০টি কালভাট নির্মাণ করা হয়েছে।

- **৪টি (১২১.২৩ মি:) পিসি গার্ডার সেতু ও ৫টি (৮৯.৭৫ মি:) আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ :** সংশোধিত ডিপিপিতে ৪টি (১২১.২৩ মিটার) পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজের জন্য ২২৭১.৮৯ লক্ষ টাকা, ৮৯.৭৫ মি: আরসিসি গার্ডার সেতু নিমার্ণের জন্য ১৫২৭.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ঝুঁকিপূর্ণ ও সরু আরসিসি সেতু ও বেইলি ব্রিজের পরিবর্তে ৯ টি পিসি/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়।
- **ড্রেন নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ২২.৩২ কিলোমিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৩৩৪.০৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়ক সংশ্লিষ্ট অঞ্চলে এবং বাজার এলাকায় ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।

- **সাইন/ সিগন্যাল :** সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজের গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন-শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাঁক প্রভৃতি স্থানে ও যানবাহনের গতি নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি:মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। কিছু কিছু সাইন সিগন্যাল এবং কিছু সড়কাংশে রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়।

৫.১৮ গুণগত সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত প্রধান তথ্যসমূহ

- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের সময় ও ব্যয় কমেছে, পূর্বের তুলনায় জীবনমান আরামদায়ক হয়েছে, সড়কে যানজট কমেছে, এলাকার জনসাধারণ নির্বিঘ্নে চলাফেরা করতে পারছে। দুর্ঘটনার ঝুঁকি হাস পেয়েছে, যানবাহনের পরিচালনায় ব্যয় কমেছে এবং সার্বিকভাবে জনগণের সামাজিক ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

- রাস্তা উন্নয়নের ফলে এলাকার ছেলেমেয়েদের জন্য শিক্ষাঙ্গনে যাতায়াত সহজ হয়েছে, লোকজন দ্রুত ও সহজে স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াত করতে পারছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন।

- দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে প্রকল্পের অবদান আছে বলে আলোচকগণ মতামত দিয়েছেন। তাঁদের মতে দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে। এছাড়া এলাকায় দোকানপাট ক্ষুদ্র আকারে গড়ে উঠেছে, ফলে এলাকার কিছু লোকজনের কর্মসংস্থান হয়েছে।

- এই এলাকায় রাস্তার উন্নয়নের ফলে পরিবেশের উপর কিছু নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে যেমনঃ বায়ু দূষণের মাত্রা বেড়েছে, গাছ কাটা হয়েছে ইত্যাদি।

- সড়ক যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের পরিধি প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাচ্ছে। রাস্তার দুই পাশ ধরে অনেক শিল্প প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে। শিল্প কারখানার পণ্য পরিবহন সহজ হয়েছে।
- সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজের গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন-শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাঁক প্রভৃতি স্থানে ও যানবাহনের গতি নির্ধারণে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া বাঁক ও এ্যাপ্রোচ সড়ক অঞ্চলে গাইড পোষ্ট এবং কি:মি: ভিত্তিক কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। কিছু কিছু সাইন সিগন্যাল এবং কিছু সড়কাংশে রোড মাকিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং ও সাইন সিগন্যালের লেখা পুনরায় করা প্রয়োজন । এছাড়া কিছু কিছু গাইড পোস্ট ভেঙ্গে যাওয়া /হেলে পড়েছে দেখা যায়। এগুলো মেরামত করা প্রয়োজন।
- কিছু ড্রেনের মধ্যে ময়লা আবর্জনা এবং কয়েকটি ড্রেনের আউটলেট বন্ধ থাকায় পানি প্রবাহে বাধাঁ সৃষ্টি হচ্ছে দেখা যায়। সব সময় ড্রেনসমূহ যাতে কার্যকর থাকে সে বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন।
- বাহ্যিক দৃষ্টিতে সেতুসমূহ ভালো দেখতে পাওয়া যায়। তবে কিছু কিছু সেতুর কাজ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত এবং সেতুর রং নষ্ট হয়ে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো সংশোধন ও মেরামত করা একান্ত প্রয়োজন।
- উন্নত ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থার ফলে কৃষকদের উৎপাদিত পণ্যের সহজ বাজারজাতকরণ সম্ভব হয়েছে।
- প্রকল্পের দুর্বল দিক হচ্ছে ট্রাফিক পুলিশের ব্যবস্থা না থাকা ও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ভালো না।

৫.১৯ প্রকল্পের টেকসই পরিকল্পনা

প্রকল্পটি টেকসই করতে নিম্নলিখিত পরিকল্পনাসমূহ বাস্তবায়ন করা যেতে পারে-

- প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়িত রাস্তা সমূহে দুই পাশের মাটির অংশ (Off Pavement) নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় পরিচর্যা করা
- সড়কসমুহে জরুরী নিয়মিত ও সমায়ান্তর রক্ষণাবেক্ষন কাজ করা।
- নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সওজ দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে সড়ককে সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;
- প্রকল্পের স্থায়ীত্বকাল দীর্ঘায়িত করার জন্য যানবাহন চলাচলে অতিরিক্ত ভারবহন নিয়ন্ত্রণ করতে নির্দেশনা প্রদান করতে হবে
- নিয়মিত ট্রাকিক নজরদারী ও নিয়ন্ত্রণ করতে হবে;
- বড় যানবাহনের জন্য নীতিমালা প্রণয়ন করতে হবে
- যানবাহনের গতি নিয়ন্ত্রনের ব্যবস্থা গ্রহন করা;
- প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়িত রাস্তাসমূহের নিয়মিত রক্ষনাবেক্ষন ও সময়ান্তর রক্ষনাবেক্ষনের জন্য বিশেষ বরাদ্ধ প্রদানের ব্যবস্থা রাখা।
- নির্মিত অবকাঠামোসমূহ নিয়মিত রক্ষাণাবেক্ষণ করতে হবে;

৫.২০ টেকসইকরণ উন্নয়ন পরিকল্পনার সাথে সম্পৃক্ততা

[জাতিসংঘের টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যগুলি (Sustainable Development Goals) এর প্রতিলক্ষ্য রেখে বাংলাদেশ সরকার "গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন)" প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করেছে। প্রকল্পটি সরাসরি টেকসই উন্নয়ন লক্ষ্যের ৮, ৯ এবং ১১-এর (Goal 8, 9 & 11) সাথে বিন্যাসিত, যেমন- ৮নং লক্ষ্যে বলা হয়েছে "সকলের জন্য অন্তর্ভুক্তিমূলক এবং টেকসই অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি, কর্মসংস্থান এবং শোভন কাজ প্রচার করা । ৯নং লক্ষ্যে বলা হয়েছে, "স্থিতিস্থাপক অবকাঠামো তৈরি করা, টেকসই শিল্পায়নের প্রচার করা এবং উদ্ভাবনকে উৎসাহিত করা" এবং ১১নং লক্ষ্যে বলা হয়েছে, "শহরগুলিকে অন্তর্ভুক্ত, নিরাপদ, স্থিতিস্থাপক এবং টেকসই করা।"

৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার স্লোগান হলো; "সকলের সাথে সমৃদ্ধির পথে"। পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা হলো সরকারের উন্নয়নপরিকল্পনা ও বিনিয়োগের মূল ভিত্তি। এ পরিকল্পনার মাধ্যমে বিভিন্ন লক্ষ্য নির্ধারিত হয় এবং বিভিন্ন বিনিয়োগের ক্ষেত্র চিহ্নিত হয়। বর্তমানে ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার মেয়াদ জুলাই ২০২০ থেকে জুন ২০২৫ পর্যন্ত। ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনায় মানব স্বাস্থ্যের উন্নতি, কর্মসংস্থান সৃষ্টি, আয় বৃদ্ধি, জিডিপির প্রবৃদ্ধির ত্বরান্বিতকরণ, উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি, দারিদ্র্য হ্রাস ইত্যাদি বিষয়ের উপর কেন্দ্রীভূত। ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার ষষ্ঠ অধ্যায়ে পরিবহন ও যোগাযোগ উন্নয়ন উল্লেখ্য করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পটির ত্বরান্বিতকরণ, উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধি, দারিদ্র্য হ্রাস ইত্যাদিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। তাই বলা যায় আলোচ্য প্রকল্পটির বাস্তবায়ন ৮ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনার সফল বাস্তবায়নে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে।

অধ্যায় ৬
সুপারিশমালা ও উপসংহার

৬.১ সুপারিশমালা

প্রাপ্ত তথ্য ও উপাত্তের ভিত্তিতে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করে নিম্নলিখিত সুপারিশমালা উপস্থাপন করা হলো-

১. ভবিষ্যৎ প্রকল্প গ্রহণের সময় প্রকল্প অনুমোদনের পূর্বে সম্ভাব্যতা প্রতিবেদন প্রণয়নে উপকারভোগীদের মতামত গ্রহণের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন করা প্রয়োজন। **(সেকশন -৩.১.৪)**

২. উন্নয়ন প্রকল্পের কার্যক্রমের সাথে জনস্বার্থ জড়িত থাকে। প্রকল্প সঠিকভাবে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্প ব্যবস্থাপনার অংশ হিসাবে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রনালয়ের সচিবকে চেয়ারপারসন করে একটি স্টিয়ারিং কমিটি ও সংস্থা হিসাবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলীকে চেয়ারপারসন করে একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি করে যথাক্রমে প্রতি ৬ মাস ও ৩ মাস অন্তর প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিষয়ে সভা করার নির্দেশনা থাকলেও তা যথাযথভাবে পালন করা হয়নি। প্রকল্প সঠিক সময়ে ও সঠিকভাবে পালনের কথা বিবেচনা করে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রকল্পসমূহকে যথাযথ মনিটরিং করার জন্য স্টিয়ারিং কমিটি ও পিআইসি কমিটির নিয়মিত সভা করা প্রয়োজন। **(সেকশন- ৩.৪.২)**

৩. প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে অন্যতম গুরুত্বপূর্ন দলিল হল ডিপিপি (উন্নয়ন প্রকল্প ছক),যা প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রস্তুত করে থাকে। বর্নিত প্রকল্পটিতে মূল ডিপিপিতে কতগুলো মৌলিক বিষয়ে ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়েছে যেমন, রাস্তা নির্মানের আইটেমকে প্রকল্পের অঙ্গ হিসাবে দেখানো, বৎসর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনাকে গড় হিসাবে দেখানো, প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি কত সময় পরপর সভা করবে তা না দেখানো, আউট সোসিংয়ে জনবলের সংস্থান রাখা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন সহজ ও পরবর্তী ফলোআপ প্রকল্প তৈরী সহজ করার জন্য পরামর্শকের সংস্থান না রাখা ইত্যাদি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের ২৬ শে ফেব্রুয়ারি ২০১৯ সনের ডিপিইসি সভায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডিপিপি প্রনয়নের ক্ষেত্রে ব্যয় প্রাক্কলনে দক্ষতার পরিচয় দেয় নাই বলে উল্লেখ করা হয়েছে। বিষয়সমূহ বিবেচনা করে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও ডিপিপি প্রস্তুতির সহিত সংশ্লিষ্ট সকল কর্মকর্তাদের ডিপিপি প্রণয়নের খুঁটিনাটি বিষয়ের উপর অভিজ্ঞ পরামর্শকদের দিয়ে ধারাবাহিক প্রশিক্ষণ প্রদানের ব্যবস্থা গ্রহন করা প্রয়োজন। **(সেকশন- ৩.৪.২)**

৪. প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত প্রশস্থ রাস্তাসমূহে চলাচলকারী যাত্রীদের নিরাপত্তার কথা বিবেচনা করে যথাযথ রক্ষনাবেক্ষন, ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা ও সিগনালিং নিশ্চিত করা; **(সেকশন ৩.৬.৪)**

৫. প্রকল্প অনুমোদনের সময় একনেকের সিদ্ধান্ত অনুসরণ করে রাস্তার দুই পাশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নতুন প্রকল্প গ্রহন করে বৃক্ষ রোপণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা। **(একনেক শাখা-১ এর ৪.৫.২০১৭ তারিখের প্রকল্পের অনুমোদন পত্র।)**

৬. একটি প্রকল্পের মধ্যে উন্নয়ন প্রকল্প ছকে (ডিপিপি) প্রকল্পের অঙ্গ একটি গুরুত্বপূর্ন একটি বিষয়। প্রকল্পের অঙ্গের সাথে ক্রয় পরিকল্পনার সামঞ্জস্যতা আছে। প্রকল্পের অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের জন্য ক্রয় পরিকল্পনা তৈরী করতে হয়। রাস্তার আইটেমকে অঙ্গ হিসাবে দেখানোর ফলে প্রকল্পটিতে অঙ্গের সাথে ক্রয় পরিকল্পনার সামঞ্জস্যতা খুঁজে পাওয়া যায়না। বিষয়টির গুরুত্ব বিবেচনা করে উন্নয়ন প্রকল্প ছকে রাস্তার আইটেমকে অঙ্গের নাম হিসাবে ব্যবহার না করার বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কতৃক ব্যবস্থা গ্রহন করা প্রয়োজন ।**(সেকশন- ৩.১.৩)**

৭. প্রকল্প অনুমোদনের বিষয়ে একনেক সভায় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট আলোচনার কোন পর্যায়ে প্রকল্পে যে সকল অঙ্গ থাকে তার বাহিরেও আলোচনা হয়ে থাকে এবং একনেক সভার কার্যবিবরনীতে সিদ্ধান্ত আকারে সন্নিবেশিত হয়। এ ধরনের সিদ্ধান্তের বিষয়টি প্রকল্প অনুমোদনের চিঠিতে লিপিবদ্ধ থাকে যাহা বাস্তবায়নকারী সংস্থা ও মন্ত্রনালয় গুরুত্ব সহকারে অগ্রাধিকার দিয়ে বাস্তবায়ন করে থাকে। এই প্রকল্পের আঞ্চলিক রাস্তাসমূহে বৃক্ষ রোপনের সিদ্ধান্ত একনেক শাখা হইতে

লিখিতভাবে জানানোর পরেও কোন ব্যবস্থা গ্রহন করা হয় নাই। বিষয়টির গুরুত্ব অনুধাবন করে প্রকল্প অনুমোদন সংক্রান্ত একনেক শাখার প্রকল্প অনুমোদনের বাহিরেও একনেক কতৃক গৃহীত সিদ্ধান্ত পালনে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে অধিক যত্নবান হওয়া প্রয়োজন। **(সেকশন- ৫.৫)**

৮. সড়ক ও জনপথ কতৃক প্রশস্থকৃত ও মানউন্নীত রাস্তাসমূহের মধ্যে হাট-বাজার এলাকার মধ্যে বিভিন্ন সময়ে অস্থায়ী দোকান বসানোর ফলে পথচারীদের চলাচলে বিঘ্ন হওয়াসহ মাঝে মাঝে দূর্ঘটনা ঘটে। রাস্তার মধ্যে হাট-বাজারের বাহিরের দুই পাশের জমিতেও মানুষজন তাদের ইচ্ছামত যে কোন ধরনের অবকাঠামো তৈরীর ফলে আঞ্চলিক রাস্তার মান অনুসারে চলাচলকারী গাড়ী তার নির্দিষ্ট গতিতে চলার বিঘ্ন ঘটে। এই বিষয়টির সমূদয় সমাধান সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় নেই। বিষয়টি ভূমি ব্যবহারের সাথে সংশ্লিষ্ট এবং জাতীয় ভিত্তিক। বাংলাদেশের জন্য কোন " নগর ও গ্রাম পরিকল্পনা আইন" এবং " জাতীয় ভৌত পরিকল্পনা " নেই। এই দুইটি জাতীয় ভিত্তিক ভৌত অবকাঠামো সংক্রান্ত দলিলে ভূমি ব্যবহারকে জাতীয় ভিত্তিক প্রধান্য দেয়া হয়। বিষয়টির গুরুত্ব অনুধাবন করে প্রকল্পের আওতায় প্রশস্ত ও উন্নতীকৃত রাস্তার এলাইনমেন্টের হাট-বাজারে অস্থায়ী দোকানসহ রাস্তার পাশে বিভিন্ন স্থাপনা নির্মানে পথচারী ও চলাচলকারী যানবাহনের যাতায়াতের বিঘ্নের বিষয়টি নিরসনের জন্য ভৌত পরিকল্পনার আওতায় ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনা প্রণয়নের উদ্যোগ গ্রহন করা প্রয়োজন।

৯. সরজমিনে পরিদর্শণ করে দেখা যায়, কিছু কিছু জায়গায় রাস্তার বাঁকের জন্য দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়ে গেছে ও যানজট সৃষ্টি হয়। রাস্তার বাঁক সোজা করা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা অত্যন্ত জরুরী। বিশেষ করে আঞ্চলিক মহাসড়কে (মাওনা-শ্রীপুর-কাপাসিয়া-আড়াল-সন্মানিয়া-হাতিরদিয়া-মনোহরদি রাস্তা) ২টি বাঁক আছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন। **(সেকশন- ৫.৬)**

১০. পানি নিষ্কাশন বিশেষ করে বাজার এলাকায় ড্রেনেজ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা প্রয়োজন। **(সেকশন- ৩.৬.৪)**

৬.২ উপসংহার

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন বিভাগের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক **"গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথমান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন)'** শীর্ষক প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক পথের উন্নয়ন হয়েছে। প্রভাব মূল্যায়নের লক্ষ্য হলো উদ্দেশ্যের সাথে প্রান্তিককরণ করে ও যুক্তিসঙ্গত সময়সীমার মধ্যে সম্পন্ন হয়েছিল কিনা তা যাচাই করা। প্রকল্পটি কাজের মান, আর্থসামাজিক ও পরিবেশগত উন্নয়নে কতটুকু অবদান রেখেছে এবং সঠিকভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে। প্রভাব মূল্যায়নটি দুভাবে দেখার চেষ্টা করা হয়েছে, (১) ভৌত কাজের সমাপ্তি ও ফলাফল এবং (২) আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে তথা প্রকল্পের উপকারভোগীদের মাঝে কতটুকু প্রভাব নিশ্চিত করা সম্ভব হয়েছে তার মাত্রা। এছাড়া সমীক্ষার (পরিমানগত জরিপ ও গুণগত জরিপ) মাধ্যমে প্রকল্পটির অন্যতম সবল দিক, দুর্বল দিক, সম্ভাবনার দিক ও ঝুঁকির দিকসমূহ উন্মোচিত হয়েছে। প্রকল্পের নেতিবাচক দিকসমূহকে (দুর্বল দিক ও ঝুঁকির দিক) ইতিবাচক দিকে পরিবর্তন করার প্রক্রিয়া এবং সম্ভাবনার দিকসমূহকে বাস্তবায়ন করার প্রক্রিয়া প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে। নীতি নির্ধারক ও সংশ্লিষ্ট বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক ভবিষ্যতে সমজাতীয় প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা ও সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য যাত্রী এবং পণ্য পরিবহন বৃদ্ধি ও ত্বরান্বিত হয়েছে। চলাচল নিরাপদ হয়েছে এবং দূর্ঘটনার পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে। যাত্রী ও পণ্য পরিবহন বৃদ্ধি পাওয়ায় রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পেয়েছে-যা বাংলাদেশের জিডিপিতে আবদান রাখবে। সার্বিক বিবেচনায় প্রকল্পটির প্রভাব ইতিবাচক।

সংযুক্তি-০১

প্রধান প্রধান অঙ্গের বছর ভিত্তিক বাস্তব পরিকল্পনা ও অর্জন

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
(খ) মূলধন			--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--
		সম্পদ সংগ্রহ	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--
	৪১১২১০১	পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১০৪.০০	১.০০	১০৪.০০	০.০০১৬	--	--	--	১০৪.০০	১০০.০০%	০.১৬%
	৪১১২১০১	মিতিসুবেসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১০০.০০	১.০০	১০০.০০	০.০০১৬	--	--	--	--	--	--
	৪১১২১০১	ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	৩০.৪৫	১.০০	৩০.৪৫	০.০০০৫	--	--	--	৩০.৪৫	১০০.০০%	০.০৫%
	৪১১২১০১	গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১৭৯.৮০	১.০০	১৭৯.৮০	০.০০২৮	--	--	--	১৭৯.৮০	১০০.০০%	০.২৮%
		ভূমি ও অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	৪১৪১১০১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৬২২.১৭	২.৩১	১৪৩৭.২১	০.০০২৮	১৪০৬.০০	৯৭.৮৩%	২.২৩%	৩১.২১	২.১৭%	০.০৫%
		নির্মাণ ও পূর্ত						--	--	--			
	৪১১১৩০২	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	২৩৫.৬৯	২০.০৯	৪৭৩৫.৮৬	০.০৭৫০	--	--	--	১১৮৩.০৬	২৪.৯৮%	১.৮৭%
	৪১১১৩০২	ফেক্সিবল পেভমেন্ট						--	--	--			
	৪১১১৩০২	মজবুতিকরণ	কি:মি:	৯৭.৮৫	১৩৭.৮৬	১৩৪৯০.২১	০.২১৩৭	--	--	--	৪৫৮৬.৬৭	৩৪.০০%	৭.২৭%
	৪১১১৩০২	প্রশস্তকরণ	কি:মি:	৫২.৮৯	১১৫.৪৬	৬১০৭.১২	০.০৯৬৭	--	--	--	২১৩৭.৪৯	৩৫.০০%	৩.৩৯%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
	৪১১১৩০২	সারফেসিং (ডিডিবিএস বাইন্ডার	কি:মি:	১৬৬.৮৬	১৩৭.৯৬	২৩০১৯.৩৮	০.৩৬৪৬	--	--	--	৭৮২৬.৫৯	৩৪.০০%	১২.৪০%
	৪১১১৩০২	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কি:মি:	৬০৩.৯৯	৭.৮৬	৪৭৪৭.৩৩	০.০৭৫২	--	--	--	১৬১৪.০৯	৩৪.০০%	২.৫৬%
	৪১১১৩০৫	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	মি:	১১.৮২	১২০.৯০	১৪২৯.৩২	০.০২২৬	--	--	--	৫০০.২৬	৩৫.০০%	০.৭৯%
	৪১১১৩০৩	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মি:	১৮.৭৪	১২১.২৩	২২৭১.৮৯	০.০৩৬০	--	--	--	৭৯৫.১৬	৩৫.০০%	১.২৬%
	৪১১১৩০৩	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মি:	১৭.০২	৮৯.৭৫	১৫২৭.৪৬	০.০২৪২	--	--	--	৫৪৯.৮৯	৩৬.০০%	০.৮৭%
	৩৮২১১৯৯	প্রটেকটিভ ওর্য়াক	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--
	৩৮২১১৯৯	টো ওয়াল	ব: মি:	০.১৬	৩৪০০.০০	৫৪৬.০৭	০.০০৮৬	--	--	--	৭৯.৬৬	১৪.৫৯%	০.১৩%
	৩৮২১১৯৯	সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	ব: মি:	০.০২	১৯০০০.০০	২৮৭.৭৪	০.০০৪৬	--	--	--	৪৩.১৬	১৫.০০%	০.০৭%
	৩৮২১১৯৯	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মি:	০.০৮	৩৬৩৫.০০	২৮৩.৪৬	০.০০৪৫	--	--	--	৪২.৫২	১৫.০০%	০.০৭%
	৪১১১৩০৭	ড্রেন নির্মাণ	মি:	০.০৬	২২৩২৪.০০	১৩৩৪.০৫	০.০২১১	--	--	--	২০০.১১	১৫.০০%	০.৩২%
	৪১১১৩০২	সাইন, সিগন্যাল, কিtমিt পোষ্ট	থোক	--	--	৩৯৪.২৪	০.০০৬২	--	--	--	৫৯.১৪	১৫.০০%	০.০৯%
	৪১১১৩০২	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	--	--	১৯৮.৪০	০.০০৩১	--	--	--	২৯.৭৬	১৫.০০%	০.০৫%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০১ (২০১৬-২০১৭)			বছর ০২ (২০১৭-২০১৮)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
	৪১১১৩০২	জেনারেল সাইট ফ্যাসালিটিস	থোক	--	--	৪৫.৩৮	০.০০০৭	--	--	--	৬.৮১	১৫.০০%	০.০১%
	৩৮২১১৯৯	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	--	--	৮৫১.৯৫	০.০১৩৫	৭৯৪.০০	৯৩.২০%	১.২৬%	০.১৮	০.০২%	০.০০%
		উপমোট (খ)		--	--	৬৩১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২২০০.০০	--	৩.৪৮%	২০০০০.০০		৩১.৬৮%
		মোট (ক+খ)		--	--	৬৩১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২২০০.০০	--	৩.৪৮%	২০০০০.০০		৩১.৬৮%
(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি				--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
		ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি		--	--	৫.০০	০.০০০	--	--	--	--	--	--
(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি				--	--	--	--			--	--	--	--
		প্রাইস কন্টিনজেন্সি		--	--	৫.০০	০.০০০	--	--	--	--	--	--
		সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):		--	--	৬৩১২১.৩২	১.০০	২২০০.০০		৩.৪৮%	২০০০০.০০		৩১.৬৮%

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০৩ (২০১৮-২০১৯)			বছর ০৪ (২০১৯-২০২০)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯	২০
(ক) রাজস্ব													
৪৮০০	সরবরাহ ও সেবা												
		উপ-মোট (ক) :											
(খ) মূলধন													
		সম্পদ সংগ্রহ											
	৪১১২১০১	পে লোডার সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	১০৪.০০	১.০০	১০৪.০০	০.০০১৬						
	৪১১২১০১	মিতিসুবেসি পাজেরো সংগ্রহ	সংখ্যা	১০০.০০	১.০০	১০০.০০	০.০০১৬	১০০.০০	১০০.০০%	১০০.০০%			
	৪১১২১০১	ট্রাক সংগ্রহ (৫ টন)	সংখ্যা	৩০.৪৫	১.০০	৩০.৪৫	০.০০০৫						
	৪১১২১০১	গ্রেডার সংগ্রহ	সংখ্যা	১৭৯.৮০	১.০০	১৭৯.৮০	০.০০২৮						
		ভূমি ও অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ											
	৪১৪১১০১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৬২২.১৭	২.৩১	১৪৩৭.২১	০.০০২৮						
		নির্মাণ ও পূর্ত											
	৪১১১৩০২	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	২৩৫.৬৯	২০.০৯	৪৭৩৫.৮৬	০.০৭৫০	১৯৫৪.০৪	৪১.২৬%	৩.১০%	১৫৯৮.৭৬	৩৩.৭৬%	২.৫৩%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০৩ (২০১৮-২০১৯)			বছর ০৪ (২০১৯-২০২০)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯	২০
	৪১১১৩০২	ফেক্সিবল পেভমেন্ট											
	৪১১১৩০২	মজবুতিকরণ	কি:মি:	৯৭.৮৫	১৩৭.৮৬	১৩৪৯০.২১	০.২১৩৭	৪৮৯৬.৯৫	৩৬.৩০%	৭.৭৬%	৪০০৬.৫৯	২৯.৭০%	৬.৩৫%
	৪১১১৩০২	প্রশস্তকরণ	কি:মি:	৫২.৮৯	১১৫.৪৬	৬১০৭.১২	০.০৯৬৭	২১৮৩.৩০	৩৫.৭৫%	৩.৪৬%	১৭৮৬.৩৩	২৯.২৫%	২.৮৩%
	৪১১১৩০২	সারফেসিং (ডিডিবিএস বাইন্ডার	কি:মি:	১৬৬.৮৬	১৩৭.৯৬	২৩০১৯.৩৮	০.৩৬৪৬	৮৩৫৬.০৩	৩৬.৩০%	১৩.২৪%	৬৮৩৬.৭৬	২৯.৭০%	১০.৮৩%
	৪১১১৩০২	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ	কি:মি:	৬০৩.৯৯	৭.৮৬	৪৭৪৭.৩৩	০.০৭৫২	১৭২৩.২৮	৩৬.৩০%	২.৭৩%	১৪০৯.৯৬	২৯.৭০%	২.২৩%
	৪১১১৩০৫	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি)	মি:	১১.৮২	১২০.৯০	১৪২৯.৩২	০.০২২৬	৫১০.৯৮	৩৫.৭৫%	০.৮১%	৪১৮.০৮	২৯.২৫%	০.৬৬%
	৪১১১৩০৩	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪ টি)	মি:	১৮.৭৪	১২১.২৩	২২৭১.৮৯	০.০৩৬০	৮১২.২০	৩৫.৭৫%	১.২৯%	৬৬৪.৫৩	২৯.২৫%	১.০৫%
	৪১১১৩০৩	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫ টি)	মি:	১৭.০২	৮৯.৭৫	১৫২৭.৪৬	০.০২৪২	৫৩৭.৬৭	৩৫.২০%	০.৮৫%	৪৩৯.৯১	২৮.৮০%	০.৭০%
	৩৮২১১৯৯	প্রটেকটিভ ওর্য়াক											
	৩৮২১১৯৯	টো ওয়াল	ব: মি:	০.১৬	৩৪০০.০০	৫৪৬.০৭	০.০০৮৬	২৫৬.৫৩	৪৬.৯৮%	০.৪১%	২০৯.৮৮	৩৮.৪৪%	০.৩৩%
	৩৮২১১৯৯	সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	ব: মি:	০.০২	১৯০০০.০০	২৮৭.৭৪	০.০০৪৬	১৩৪.৫২	৪৬.৭৫%	০.২১%	১১০.০৬	৩৮.২৫%	০.১৭%
	৩৮২১১৯৯	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মি:	০.০৮	৩৬৩৫.০০	২৮৩.৪৬	০.০০৪৫	১৩২.৫২	৪৬.৭৫%	০.২১%	১০৮.৪২	৩৮.২৫%	০.১৭%
	৪১১১৩০৭	ড্রেন নির্মাণ	মি:	০.০৬	২২৩২৪.০০	১৩৩৪.০৫	০.০২১১	৬২৩.৬৭	৪৬.৭৫%	০.৯৯%	৫১০.২৭	৩৮.২৫%	০.৮১%

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব কোড	ইকনমিক সাব কোডের বিবরণ (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					বছর ০৩ (২০১৮-২০১৯)			বছর ০৪ (২০১৯-২০২০)		
			একক	একক দর	ব্যয়			আর্থিক	বাস্তব		আর্থিক	বাস্তব	
					পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)		অংগের %	প্রকল্পের %		অংগের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯	২০
	৪১১১৩০২	সাইন, সিগন্যাল, কিt মিt পোষ্ট	থোক			৩৯৪.২৪	০.০০৬২	১৮৪.৩১	৪৬.৭৫%	০.২৯%	১৫০.৮০	৩৮.২৫%	০.২৪%
	৪১১১৩০২	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক			১৯৮.৪০	০.০০৩১	৯২.৭৫	৪৬.৭৫%	০.১৫%	৭৫.৮৯	৩৮.২৫%	০.১২%
	৪১১১৩০২	জেনারেল সাইট ফ্যাসালিটিস	থোক			৪৫.৩৮	০.০০০৭	২১.২২	৪৬.৭৫%	০.০৩%	১৭.৩৬	৩৮.২৫%	০.০৩%
	৩৮২১১৯৯	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক			৮৫১.৯৫	০.০১৩৫	৩১.৭৭	৩.৭৩%	০.০৫%	২৬.০০	৩.০৫%	০.০৪%
		উপমোট (খ)				৬৩১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২২৫৫১.৭৩		৩৫.৭২%	১৮৩৬৯.৫৯		২৯.১০%
		মোট (ক+খ)				৬৩১২১.৩২	০.৯৯৯৮	২২৫৫১.৭৩		৩৫.৭২%	১৮৩৬৯.৫৯		২৯.১০%
(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি													
		ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি				৫.০০	০.০০০	২.৭৫	৫৫.০০%	০.০০%	২.২৫	৪৫.০০%	০.০০%
(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি													
		প্রাইস কন্টিনজেন্সি				৫.০০	০.০০০	২.৭৫	৫৫.০০%	০.০০%	২.২৫	৪৫.০০%	০.০০%
		সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ):				৬৩১২১.৩২	১.০০	২২৫৫৭.২৩		৩৫.৭৩%	১৮৩৭৪.০৯		২৯.১০%

সূত্রঃ আরডিপিপি, ২০১৯

সংযুক্তি-০২
জরিপ ফলাফল

সারণী ০১: বয়স ও জেন্ডার অনুযায়ী পরিবারের মোট ও অর্থনৈতিকভাবে কর্মক্ষম সদস্য সংখ্যা

বয়স	উত্তরদাতা			অর্থনৈতিকভাবে কর্মক্ষম ব্যক্তি			শতকরা হার		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
১৮ বছর পর্যন্ত	২	১	৩	০	০	০	০	০	০
১৮ এর বেশী হতে ৩০ বছর পর্যন্ত	২৬	২৫	৫১	২৬	২৫	৫১	১৭	১৭	৩৪
৩০এর বেশী হতে ৫৯ বছর পর্যন্ত	৪০	৩৬	৭৬	৪০	৩৬	৭৬	২৭	২৪	৫১
৫৯ এর বেশী	১৬	৪	২০	০	০	০	০	০	০
মোট	**৮৪**	**৬৬**	**১৫০**	**৬৬**	**৬১**	**১২৭**	৪৪	৪১	৮৫

সারণী ০২: উত্তরদাতাদের শিক্ষার পর্যায়

শিক্ষা	শহর এলাকা			গ্রামীণ এলাকা			মোট			শতকরা হার		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
পড়ালেখা করেনি	২	০	২	৯	৬	১৫	১১	৬	১৭	৭	৬	১১
প্রাথমিক স্কুল পাশ	০	২	২	১৪	১০	২৪	১৪	১২	২৬	৯	১২	১৭
নিম্ন মাধ্যমিক পাশ	৫	৬	১১	১৬	১৪	৩০	২১	২০	৪১	১৪	২০	২৭
মাধ্যমিক পাশ	৬	২	৮	৬	১১	১৭	১২	১৩	২৫	৮	১৩	১৭
উচ্চ মাধ্যমিক পাশ	৭	৪	১১	৬	৪	১০	১৩	৮	২১	৯	৮	১৪
স্নাতক পাশ	৪	১	৫	৩	২	৫	৭	৩	১০	৫	৩	৭
মাস্টারস ও উচ্চতর পাশ	১	০	১	৭	২	৯	৮	২	১০	৫	২	৭
মোট	**২৫**	**১৫**	৪০	**৬১**	**৪৯**	১১০	৮৬	৬৪	১৫০	৫৭	৬৪	১০০

সারণী ০৩: উত্তরদাতাদের পেশা

পেশা	শহর এলাকা			গ্রামীণ এলাকা			মোট			শতকরা হার		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
কৃষক	০	১	১	৮	৪	১২	৮	৫	১৩	৫	৫	৯
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৫	২	১৭	১১	৯	২০	২৬	১১	৩৭	১৭	১১	২৫
চাকুরিজীবি	৪	১	৫	৪	১	৫	৮	২	১০	৫	২	৭
দোকানের কর্মচারী	২	০	২	৩	১	৪	৫	১	৬	৩	১	৪
পারিবারিক সাহায্যকারী	০	৭	৭	০	১৬	১৬	০	২৩	২৩	০	২৩	১৫
বড় ব্যবসা	২	০	২	৫	০	৫	৭	০	৭	৫	০	৫
বেকার	০	০		১	০	১	১	০	১	১	০	১
শিক্ষার্থী	০	১	১	৫	২	৭	৫	৩	৮	৩	৩	৫
শ্রমিক/মজুর	২	০	২	৭	৩	১০	৯	৩	১২	৬	৩	৮
হকার	০	০	০	৪	১	৫	৪	১	৫	৩	১	৩
গৃহিণী	০	৯	৯	০	৮	৮	০	১৭	১৭	০	১৭	১১
ড্রাইভার	৫	০	৫	৩	০	৩	৮	০	৮	৫	০	৫
অবসর	০	০	০	৩	০	৩	৩	০	৩	২	০	২
মোট	**৩০**	**২১**	**৫১**	**৫৪**	**৪৫**	**৯৯**	**৮৪**	**৬৬**	**১৫০**	৫৬	৬৬	১০০

সারণী ০৪ : খরচ, সময় ও নিরাপত্তা

পেশা	সংখ্যা	খরচ কমেছে			সময় কমেছে			নিরাপত্তা ও চলাচলের সাচ্ছন্দ বেড়েছে		
	মোট	কমেছে	কমেনি	জানিনা	কমেছে	কমেনি	জানিনা	হ্যাঁ	না	জানিনা
কৃষক	১২	৭	১	৪	৭	১	৪	৭	১	৪
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৯	১০	৪	৫	৮	৪	৫	৮	৬	৫
চাকুরিজীবি	২৩	১৩	৫	৫	১২	৫	৫	১২	৫	৫
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৮	১১	৯	৮	১০	১০	৮	৯	৯	৮
বড় ব্যবসা	১১	৯	২	০	৯	২	০	৯	২	০
বেকার	৬	৬	০	০	৭	০	০	৬	০	০
শিক্ষাথী	১৭	১১	৪	২	১০	৪	২	৭	৬	২
শ্রমিক/মজুর	১৩	৯	১	৩	৯	১	৩	৯	১	৩
হকার	৩	৩	০	০	৬	০	০	৬	০	০
অবসর	৬	৬	০	০	৬	০	০	৬	০	০
গৃহিণী	১০	১০	০	০	১০	০	০	১০	০	০
ড্রাইভার	২	২	০	০	২	০	০	৪	০	০
মোট	১৫০	**৯৭**	**২৬**	**২৭**	**৯৬**	**২৭**	**২৭**	**৯৩**	**৩০**	**২৭**

সারণী ০৫: ব্যবসার উন্নয়ন

পেশা	সংখ্যা	ব্যবসার উন্নয়ন হয়েছে			ব্যবসার উন্নয়নের বিবরণ								
	মোট	হ্যাঁ	না	জানি না	কোড -১	কোড -২	কোড -৩	কোড -৪	কোড -৫	কোড -৬	কোড-৭	কোড-৮	কোড-৯
কৃষক	১১	৫	৬	০	০	০	১	০	৩	১	০	০	৬
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৫	৬	৯	০	০	০	০	০	৭	১	১	১	৯
চাকুরিজীবি	২৩	১১	১২	০	০	২	০	২	৮	৪	১	০	৪
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৩	১৩	১০	০	০	২	১	৬	৫	২	২	১	১০
বড় ব্যবসা	১১	৮	৩	০	২	০	১	২	১		২	০	৩
বেকার	৬	৬	০	০	০	০	০	০	২	২	২	০	০
শিক্ষার্থী	১৭	১০	৭	০	০	২	০	০	৫	১	২	০	৭
শ্রমিক/মজুর	২৩	১১	১২	০	১	০	০	২	৬	১	১	০	৪
হকার	৩	২	১	০	০	০	১	০	১	০	০	০	১
অবসর	৬	৫	১	০	০	১	১	১	১	০	১	০	১
গৃহিণী	১০	৫	৫	০	০	০	০	১	৩	০	১	০	৫
ড্রাইভার	২	১	১	০	০	০	০	০	১	০	০	০	১
মোট	১৫০	**৮৩**	**৬৭**	**০**	**৩**	**৭**	**৫**	**১৪**	**৪৩**	**১২**	**১৩**	**২**	**৫১**

সারণী-০৬: চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে সহজ লভ্যতা

পেশা	সংখ্যা	চিকিৎসা, শিক্ষা ও পণ্য পরিবহণে পরিবর্তন হয়েছে			পরিবর্তণের বিবরণ		
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩
কৃষক	১১	৬	৫	০	৩	৩	১
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৯	১০	৯	০	৬	৪	৫
চাকুরিজীবি	২১	১২	৯	০	৫	৭	৯
পারিবারিক সাহায্যকারী	৩৪	১১	২৩	০	৬	৫	৩
বড় ব্যবসা	১১	৯	২	০	১	৮	৯
বেকার	৬	৬	০	০	২	৪	১
শিক্ষার্থী	৯	৮	১	০	৭	৪	১৩
শ্রমিক/মজুর	১৮	৯	৯	০	৮	৬	২
হকার	৩	৩	০	০	১	২	০
অবসর	৬	৫	১	০	৪	১	১
গৃহিণী	১০	১০	০	০	৬	০	৯
ড্রাইভার	২	২	০	০	১	১	২
মোট	১৫০	**৯১**	**৫৯**	**০**	**৫০**	**৪৫**	**৫৫**
কোড-১	কম খরচ, সময় কম লাগে						
কোড-২	সহজে যাতায়াত করা যায়						
কোড-৩	জানি না						

সারণী-০৭: বাস স্ট্যান্ডে আসা-যাওয়া, টিকেট ক্রয় ও উঁঠার ক্ষেত্রে সমস্যা

পেশা	সংখ্যা	বাস স্ট্যান্ডে আসা-যাওয়া, টিকেট ক্রয় ও উঁঠার ক্ষেত্রে সমস্যা			সমস্যার বিবরণ									
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩	কোড-৪	কোড-৫	কোড-৬	কোড-৭	কোড-৮	কোড-৯	কোড-১০
কৃষক	১১	৩	৮	০	০	০	১	০	০	০	০	০	২	৮
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৯	৩	১৬	০	০	০	০	০	১	১	০	০	১	১০
চাকুরিজীবি	৩৩	১০	২৩	০	২	০	২	০	০	০	১	১	৪	১৩
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৩	১১	১২	০	১	১	২	০	১	০	০	০	৬	২১
বড় ব্যবসা	১১	৫	৬	০	০	০	০	০	০	১	১	০	৪	৬
বেকার	৮	৩	৫	০	০	১	১	১	০	০	০	০	০	৩
শিক্ষার্থী	১২	৫	৭	০		১	০	০	১	১	০	০	০	৬
শ্রমিক/মজুর	১২	৬	৬	০	২	০	০	০	২	০	০	০	২	১৭
হকার	৩	২	১	০	০	০	১	০	০	০	০	০	১	১
অবসর	৬	২	৪	০	০	০	০	০	০	১	০	০	১	৪
গৃহিণী	১০	৫	৫	০	০	০	৪	০	০	০	১	০	০	৫
ড্রাইভার	২	১	১	০	০	০	১	০	০	০	০	০	০	১
মোট	১৫০	**৫৬**	**৯৪**	**০**	**৫**	**৩**	**১২**	**১**	**৫**	**৪**	**৩**	**১**	**২১**	**৯৫**
কোড-১	বাস স্ট্যান্ড দুরে হওয়ায় আসা-যাওয়ার ক্ষেত্রে রাতের বেলায় নিরাপত্তাজনিত সমস্যা হয়													
কোড-২	বাস স্ট্যান্ড দুরে হওয়ায় আসার জন্য বাড়তি অর্থ ব্যয় করতে হয়													
কোড-৩	বাস স্ট্যান্ড দুরে হওয়ায় আসার জন্য যানবাহন পাওয়া যায় না													
কোড-৪	আশেপাশের রাস্তা ভাল না জন্য সমস্যা হয়													
কোড-৫	টিকিট মাষ্টার না থাকা।													
কোড-৬	টিকেট পাওয়া যায় না													
কোড-৭	নামার আগে যাত্রী উঠে পরে													
কোড-৮	সময় বাড়াতে হবে।													
কোড-৯	সমস্যা নেই													
কোড-১০	জানি না													

সারণী-০৮: টিকেট ক্রয় ও উঁঠার ক্ষেত্রে সমস্যা

শিক্ষা	সংখ্যা	বাসে উঠার সমস্যা আছে			সমস্যার বিবরণ		
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩
কৃষক	১১	৩	৮	০	৪	১	৬
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৪	৩	১১	০	৬	০	১৩
চাকুরিজীবি	২২	১০	১২	০	৯	৩	২১
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৫	১১	১৪	০	৮	১	১৫
বড় ব্যবসা	১১	৫	৬	০	১	২	৮
বেকার	৬	৩	৩	০	১	০	৫
শিক্ষার্থী	১৭	৫	১২	০		০	১২
শ্রমিক/মজুর	২৩	৬	১৭	০	৩	০	১০
হকার	৩	২	১	০	০	১	২

শিক্ষা	সংখ্যা	বাসে উঠার সমস্যা আছে			সমস্যার বিবরণ		
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩
অবসর	৬	২	৪	০	২	০	৪
গৃহিণী	১০	৫	৫	০	২	০	৮
ড্রাইভার	২	১	১	০	১	০	১
মোট	১৫০	**৫৬**	**৯৪**	**০**	**৩৭**	**৮**	**১০৫**

কোড-১	মহিলাদের উঠতে সমস্যা হয়
কোড-২	ভীর বেশী হয়,উঠতে সমস্যা
কোড-৩	কোন সমস্যা নেই

সারণী-০৯: বাসে নিরাপত্তা

শিক্ষা	সংখ্যা	বাসে নিরাপত্তা আছে		
	মোট	হ্যাঁ	না	আছে তবে পর্যাপ্ত না অর্থাৎ সব গেট এ নেই
কৃষক	১১	৪	২	৫
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৯	৬	৩	১০
চাকুরিজীবি	২৭	১১	৪	১২
পারিবারিক সাহায্যকারী	২২	৮	৬	৮
বড় ব্যবসা	১১	৭	২	২
বেকার	৬	৩	১	২
শিক্ষার্থী	১৭	৫	২	১০
শ্রমিক/মজুর	১৬	৭	৩	৬
হকার	৩	২	০	১
অবসর	৬	৩	১	২
গৃহিণী	১০	৪	০	৬
ড্রাইভার	২	১	০	১
মোট	১৫০	**৬১**	**২৪**	**৬৫**

সারণী-১০: ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ

শিক্ষা	সংখ্যা	সুপারিশ			সমস্যার বিবরণ								
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩	কোড-৪	কোড-৫	কোড-৬	কোড-৭	কোড-৮	কোড-৯
কৃষক	১১	১০	০	১	০	৫	২	১	০	০	২	০	১
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৯	১৫	০	০	৩	৪	০	১	৩	১	২	১	০
চাকুরিজীবি	৩৩	২১	০	২	০	৫	৯	৬	১	৩	২	১	২
পারিবারিক সাহায্যকারী	৪৫	২২	০	৭	১	৬	৫	১	৩	২	৩	৩	৪
বড় ব্যবসা	১১	১০	০	১	০	৫	১	০	১	১	১	১	১

শিক্ষা	সংখ্যা	সুপারিশ			সমস্যার বিবরণ								
	মোট	হ্যাঁ	না	জানিনা	কোড-১	কোড-২	কোড-৩	কোড-৪	কোড-৫	কোড-৬	কোড-৭	কোড-৮	কোড-৯
বেকার	৬	৬	০	০	০	৩	২	০	০	১	০	০	০
শিক্ষার্থী	১৭	১২	০	০	০	৩	৪	০	২	০	১	২	০
শ্রমিক/মজুর	২৩	১৯	০	৩	০	৫	৫	০	২	১	১	১	৩
হকার	৩	৩	০	০	০	২	০	০	০	০	০	১	০
অবসর	৬	৫	০	১	১	১	১	০	২	০	০	০	১
গৃহিণী	১০	৬	০	৪	০	২	০	০	৩	০	০	১	৩
ড্রাইভার	২	২	০	০	০	০	০	০	১	০	০	১	০
মোট	**১৮৬**	**১৩১**	**০**	**১৯**	**৫**	**৪১**	**২৯**	**৯**	**১৮**	**৯**	**১২**	**১২**	**১৫**

কোড-১	বাসের সংখ্যা বাড়াতে হবে
কোড-২	বাস চলাচলের পরিমাণ বাড়ানো দরকার
কোড-৩	অন্তনগর পরিবহন চালু করলে ভাল হয়
কোড-৪	নিরাপত্তা আরো বাড়াতে হবে
কোড-৫	যাত্রী ছাউনি নির্মাণ করতে হবে
কোড-৬	টিকেট অনলাইনে করতে হবে
কোড-৭	সময় মতো বাস চলাচল করতে হবে
কোড-৮	কাউন্টার চালু করা দরকার
কোড-৯	বলতে পারবো না

সারণী-১১: বয়স ও জেন্ডার অনুযায়ী পরিবারের মোট ও অর্থনৈতিকভাবে কর্মক্ষম সদস্য সংখ্যা

বয়স	পরিবার	উত্তরদাতা			মোট	গড়	অর্থনৈতিকভাবে কর্মক্ষম ব্যক্তি			শতকরা হার		
		পুরুষ	মহিলা	মোট	সদস্য সংখ্যা	সদস্য সংখ্যা	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
১৮ বছর পর্যন্ত	১০	৭	৩	১০	৪০	৪	০	০	০	০	০	০
১৮ এর বেশী হতে ৩০ বছর পর্যন্ত	৪০	২২	১৮	৪০	২০০	৫	২২	১৮	৪০	১৫	১২	২৭
৩০এর বেশী হতে ৫৯ বছর পর্যন্ত	৮৮	৪৮	৪০	৮৮	৪৪০	৫	৪৮	৪০	৮৮	৩২	২৭	৫৯
৫৯ এর বেশী	১২	১০	২	১২	৬০	৫	০	০	০	০	০	০
মোট	**১৫০**	**৮৭**	**৬৩**	**১৫০**	৭৪০	**৫**	**৭০**	**৫৮**	**১২৮**	৪৭	৩৯	৮৫

সারণী ১২: উত্তরদাতাদের শিক্ষার পর্যায়

শিক্ষা	শহর এলাকা			গ্রামীণ এলাকা			মোট			শতকরা হার		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
পড়ালেখা করেনি	৩	৩	৬	১০	৮	১৮	১৩	১১	২৪	৯	৭	১৬
প্রাথমিক স্কুল পাশ	৬	৭	১৩	১১	১৬	২৭	১৭	২৩	৪০	১১	১৫	২৭
নিম্ন মাধ্যমিক পাশ	১৩	৯	২২	১২	১১	২৩	২৫	২০	৪৫	১৭	১৩	৩০
মাধ্যমিক পাশ	৪	০	৪	১০	৫	১৫	১৪	৫	১৯	৯	৩	১৩
উচ্চ মাধ্যমিক পাশ	২	২	৪	৬	২	৮	৮	৪	১২	৫	৩	৮
স্নাতক পাশ	২	০	২	৫	২	৭	৭	২	৯	৫	১	৬
মাস্টারস ও উচ্চতর পাশ	০	০	০	০	১	১	০	১	১	০	১	১
মোট	**৩০**	**২১**	**৫১**	**৫৪**	**৪৫**	**৯৯**	**৮৪**	**৬৬**	**১৫০**	৫৬	৪৪	১০০

সারণী ১৩: উত্তরদাতাদের পেশা

পেশা	শহর এলাকা			গ্রামীণ এলাকা			মোট			শতকরা হার		
	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট	পুরুষ	মহিলা	মোট
কৃষক	২	০	২	৮	১	৯	১০	১	১১	৭	১	৭
ক্ষুদ্র ব্যবসা	২	১	৩	৭	৩	১০	৯	৪	১৩	৬	৩	৯
চাকুরিজীবি	৭	৩	১০	৮	৫	১৩	১৫	৮	২৩	১০	৫	১৫
পারিবারিক সাহায্যকারী	০	৮	৮	১	১৬	১৭	১	২৪	২৫	১	১৬	১৭
বড় ব্যবসা	২	০	২	৮	১	৯	১০	১	১১	৭	১	৭
বেকার	০	০	০	৩	৩	৬	৩	৩	৬	২	২	৪
শিক্ষার্থী	৫	১	৬	৭	৪	১১	১২	৫	১৭	৮	৩	১১
শ্রমিক/মজুর	৪	০	৪	১৬	৩	১৯	২০	৩	২৩	১৩	২	১৫
হকার	২	০	০	৩	০	৩	৫	০	৩	৩	০	২
অবসর	৩	০	৩	৩	০	৩	৬	০	৬	৪	০	৪
গৃহিণী	০	২	২	০	৮	৮	০	১০	১০	০	৭	৭
ড্রাইভার	০	০	০	২	০	২	২	০	২	১	০	১
মোট	**২৭**	**১৫**	**৪০**	**৬৬**	**৪৪**	**১১০**	৯৩	৫৯	১৫০	৬২	৩৯	১০০

সারণী ১৪: কতবার যাতায়াত করে

পেশা	সংখ্যা	দিনে			সপ্তাহে			মাসে			বছরে		
	মোট	১বার	২বার	২ বারের বেশী	১বার	২বার	২ বারের বেশী	১বার	২বার	২ বারের বেশী	১বার	২বার	২ বারের বেশী
কৃষক	১১	০	০	০	০	০	২	৩	৫	১	০	০	০
ক্ষুদ্র ব্যবসা	১৬	০	১	০	০	৩	২	৬	৩	১	০	০	০
চাকুরিজীবি	২৮	৩	৫	০	১	১	৪	৫	৬	২	১	০	০
পারিবারিক সাহায্যকারী	২২	০	০	০	২	২	০	৮	৪	২	২	২	০
বড় ব্যবসা	১১	১	২	০	২	৩	০	১	২	০	০	০	০
বেকার	৬	০	০	০	১	৩	০	১	০	১	০	০	০
শিক্ষার্থী	১৭	০	১	০	০	২	২	৭	৫	০	০	০	০
শ্রমিক/মজুর	১৮	১	২	০	০	৩	১	৫	৪	২	০	০	০
হকার	৩	০	১	০	০	০	১	১	০	০	০	০	০
অবসর	৬	০	০	০	১	১	১	০	১	১	০	০	১
গৃহিণী	১০	০	০	০	০	০	০	৮	০	০	২	০	০
ড্রাইভার	২	০	০	০	০	০	০	১	১	০	০	০	০
মোট	১৫০	**৫**	**১২**	০	**৭**	**১৮**	**১৩**	**৪৬**	**৩১**	**১০**	**৫**	**২**	**১**

সারণী-১৫: যাতায়াত সুবিধা, জীবনযাত্রার মান ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন

পেশা	সংখ্যা	যাতায়াত সুবিধা বেড়েছে			জীবনযাত্রার মান বেড়েছে			অর্থনৈতিকভাবে লাভবান হয়েছে		
		হ্যাঁ	না	জানিনা	হ্যাঁ	না	জানা	হ্যাঁ	না	জানিনা
অবসর	৩	৩	০	০	২	১	০	৩	০	০
কৃষক	১৩	১৩	০	০	৭	৩	৩	১০	১	২
ক্ষুদ্র ব্যবসা	২৪	২৪	০	০	১১	২০	৪	১৯	১০	১
গৃহিণী	২৫	২৫	০	০	৭	১	৩	১১	০	৩
চাকুরিজীবি	১০	১০	০	০	৯	০	১	১০	০	০
ড্রাইভার	৮	৮	০	০	৬	২	০	৬	২	০
দোকানের কর্মচারী	৬	৬	০	০	৬	০	০	৫	১	০
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৩	২১	২	০	৭	১৫	৮	১৯	৭	৭
বড় ব্যবসা	৭	৭	০	০	৭	০	০	৭	০	০
বেকার	১	১	০	০	১	০	০	১	০	০
শিক্ষার্থী	৮	৮	০	০	৭	০	১	৮	০	০
শ্রমিক/মজুর	১৭	১৭	০	০	৬	৭	০	৭	৪	১
হকার	৫	৫	০	০	৩	২	০	৫	০	০
মোট	**১৫০**	**১৪৮**	**২**	**০**	**৭৯**	**৫১**	**২০**	**১১১**	**২৫**	**১৪**

সারণী-১৬: অর্থনৈতিক উন্নয়ন

পেশা	সংখ্যা	অর্থনৈতিকভাবে লাভবান এর বিবরণ						
		কোড-১	কোড-২	কোড-৩	কোড-৪	কোড-৫	কোড-৬	কোড-৭
অবসর	২	০	২	০	০	০	০	০
কৃষক	৮	৪	১	০	০	০	০	৩
ক্ষুদ্র ব্যবসা	৩৯	২১	৭	০	০	০	০	১১
গৃহিণী	১৬	৩	৭	১	১		১	৩
চাকুরিজীবি	৪		৪	০	০	০	০	০
ড্রাইভার	৮	১	৫	০	০	০	০	২
দোকানের কর্মচারী	৬	৪	১	০	০	০	০	১
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৭	৯	৩	০	০	১	০	১৪
বড় ব্যবসা	৭	৩	৪	০	০	০	০	০
বেকার	১	১	০	০	০	০	০	০
শিক্ষার্থী	৮	২	৬	০	০	০	০	০
শ্রমিক/মজুর	১৯	৭	৭	০	০	০	০	৫
হকার	৫	৩	২	০	০	০	০	০
মোট	১৫০	**৫৮**	**৪৯**	**১**	**১**	**১**	**১**	**৩৯**

কোড-১	পণ্য পরবিহন সাশ্রয়ী হওয়ায় ব্যবসার সুযোগ বেড়েছে
কোড-২	স্টেশনে কেন্দ্রীক ব্যবসা ও কাজের সুযোগ বেড়েছে
কোড-৩	আায় বেড়েছে
কোড-৪	জমির দাম বেড়েছে
কোড-৫	যাতায়াতের সুবিধার জন্য অর্থনৈতিক ভাবে লাভবান হয়েছে
কোড-৬	জানিনা
কোড-৭	বলতে পারি না

সারণী-১৭: পরিবেশের উন্নয়ন

পেশা	সংখ্যা	পরিবেশের উন্নয়ন হয়েছে			শব্দ দূষণ			জলাধার ও গাছপালা পরিবর্তন হয়েছে		
		হ্যাঁ	না	জানিনা	কমেছে	কমেনি	জানিনা	হ্যাঁ	না	জানিনা
অবসর	৩	৩	০	০	৩	০	০	৩	০	০
কৃষক	১৩	৯	৩	১	৯	৩	১	৯	৩	১
ক্ষুদ্র ব্যবসা	৪০	২২	১৫	৩	১২	১১	৩	১১	১০	৩
গৃহিণী	১৪	১১	২	১	১১	২	১	১১	২	১
চাকুরিজীবি	১০	১০	০	০	১০	০	০	১০	০	০
ড্রাইভার	৮	৭	১	০	৭	১	০	৭	১	০
দোকানের কর্মচারী	৬	৫	১	০	৫	১	০	৫	১	০
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৩	৫	১৪	৪	৫	১৪	৪	৫	১৪	৪
বড় ব্যবসা	৭	৭	০	০	৭	০	০	৭	০	০
বেকার	১	১	০	০	১	০	০	১	০	০
শিক্ষার্থী	৮	৬	২	০	৬	২	০	৬	২	০
শ্রমিক/মজুর	১২	৭	৪	১	৭	৪	১	৭	৪	১
হকার	৫	৪	১	০	৪	১	০	৪	১	০
মোট	১৫০	**৯৭**	**৪৩**	**১০**	**৮৭**	**৩৯**	**১০**	**৮৬**	**৩৮**	**১০**

সারণী-১৮: কৃষিপণ্য বাজারজাতকরণ ও মানুষের চলাচল

পেশা	সংখ্যা	কৃষি পণ্যো বাজারজাত সহজ হয়েছে			মানুষের চলাচল পূর্বের চেয়ে বেড়েছে			মানুষের চলাচল ভবিষ্যতে বাড়বে		
		হ্যাঁ	না	জানিনা	হ্যাঁ	না	জানিনা	হ্যাঁ	না	জানিনা
অবসর	৩	২	১	০	২	১	০	২	১	০
কৃষক	১০	৩	৫	২	৩	৫	২	৩	৫	২
ক্ষুদ্র ব্যবসা	৩৭	১৭	৭	১৩	১০	৭	১০	১৫	৭	১১
গৃহিণী	১৬	১	৮	৭	১	৮	৭	১	৮	৭
চাকুরিজীবি	৭	২	২	৩	২	২	৩	২	২	৩
ড্রাইভার	৭	২	৫		২	৫		২	৫	
দোকানের কর্মচারী	৬	৪	১	১	৪	১	১	৪	১	১
পারিবারিক সাহায্যকারী	২৪	১১	৫	৮	১১	৫	৮	১১	৫	৮
বড় ব্যবসা	৭	৩	২	২	৩	২	২	৩	২	২
বেকার	১	১	০	০	১	০	৫	১	২	২
শিক্ষার্থী	৮	২	৪	২	২	৪	২	২	৪	২
শ্রমিক/মজুর	১৯	১১	৮	০	১১	৮	০	১১	৮	০
হকার	৫	৪	০	১	৪	৫	১	৪	০	১
মোট	১৫০	**৬৩**	**৪৮**	**৩৯**	**৫৬**	**৫৩**	**৪১**	**৬১**	**৫০**	**৩৯**

সারণী-২০: ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ

পেশা	সংখ্যা	ভবিষ্যত উন্নয়নের জন্য পরামর্শ										
		পরামর্শ -১	পরামর্শ -২	পরামর্শ-৩	পরামর্শ -৪	পরামর্শ -৫	পরামর্শ -৬	পরামর্শ -৭	পরামর্শ -৮	পরামর্শ -৯	পরামর্শ-১০	পরামর্শ-১১
অবসর	৩	০	১	২	০	০	০	০	০	০	০	০
কৃষক	১৩	০	১	৩	১	১	১	২	০	০	১	০
ক্ষুদ্র ব্যবসা	৬৬	৪	৩	৫	৩	১	২	২	২	০	২	১
গৃহিণী	২৫	১	২	১	২	৩	২	১	২	২	০	২
চাকুরিজীবি	১০	১	১	০	৩	২	১	০	১	০	০	১
ড্রাইভার	৮	১	২	১	১	১	০	১	১	০	০	০
দোকানের কর্মচারী	৬	১	১	০	১	০	১	১	১	০	০	০
পারিবারিক সাহায্যকারী	৪৩	১	৯	৭	৩	২	১	২	৩	১	১	০
বড় ব্যবসা	৭	২	২	০	১	০	১	১	০	০	০	০
বেকার	১	০	০	১	০	০	০	০	০	০	০	০
শিক্ষার্থী	৮	১	১	১	০	১	১	১	০	১	০	১
শ্রমিক/মজুর	১৯	২	৪	৪	২	২	০	১	০	২	২	০
হকার	৫	১	১	০	০	১	১	০	১	০	০	০
মোট	**২১৪**	**১৫**	**২৮**	**২৫**	**১৭**	**১৪**	**১১**	**১২**	**১১**	**৬**	**৬**	**৫**

পরামর্শ-১	আন্তজেলা বাস সার্ভিস চালু করতে হবে
পরামর্শ-২	বাস স্টেশন চালু করা দরকার
পরামর্শ-৩	বাস চলাচলের সংখ্যা বাড়াতে হবে
পরামর্শ-৪	টিকেট সংখ্যা বাড়াতে হবে
পরামর্শ-৫	ভাড়া কম হতে হবে
পরামর্শ-৬	তদারকি আরো বাড়াতে হবে
পরামর্শ-৭	ব্যবসায়কি পন্য আনা নেয়ার ব্যবস্থা
পরামর্শ-৮	নিরাপত্তা আরও বাড়ানো দরকার
পরামর্শ-৯	যাত্রী ছাউনি গুলোতে টয়লেটের অবস্থা ভালো করতে হবে
পরামর্শ-১০	ভাঙ্গা রাস্তা মেরামত করতে হবে
পরামর্শ-১১	বলতে পারবো না

সংযুক্তি ০৩ ফরম ১:বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রীদের জন্য প্রশ্নপত্র

তথ্য সংগ্রহ ছক - ১

তথ্য ছক নং- ০১০১ . . . . . .

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীত করণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী যাত্রীদের উপর জরিপ

ভূমিকা:

শুভ সকাল। আমার নাম . . . . । আমি একজন সাক্ষাৎকার গ্রহণকারী। আমি TROYEE associates নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। আমরা বর্তমানেসড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর কাজে সম্পৃক্ত আছি। আপনাকে ধন্যবাদ যে, আপনি এই মূল্যায়ন প্রক্রিয়ায় সাক্ষাৎকার প্রদান করতে সম্মত হয়েছেন। আমাদের মূল্যায়ন কাজের জন্য আপনার নিকট থেকে বস্তুনিষ্ট তথ্য প্রত্যাশা করছি। এর জন্য আমাদের প্রায় ২০ মিনিট সময় প্রয়োজন হবে। আপনাকে নিশ্চয়তা দেয়া হচ্ছে যে, আপনার প্রদত্ত সকল তথ্য শুধুমাত্র মূল্যায়নের কাজেই ব্যবহৃত হবে, অন্য কোন কাজে নয় এবং আপনার দেয়া সকল তথ্য সম্পুর্ণভাবে গোপন রাখা হবে। উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশনের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএিইডি) কর্তৃক চিঠি দ্বারা অনুমোদিত।

যাচাইকরণ তথ্য

যাচাইকারী	তারিখ	সূত্র
মাঠ তত্ত্বাবধায়ক		
গবেষণা সহকারী		
দলনেতা/প্রধান গবেষক		

বিভাগ-ক: সাক্ষাৎকার সম্পর্কিত মৌলিক তথ্য

ক.১. সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

ক.২ সুপারভাইজারের নাম : ..... ক.৩ স্বাক্ষর ও তারিখঃ.....

ক.৪ সাক্ষাৎকার গ্রহণ: শুরুর সময়: ..... ক.৫ শেষ সময: .....

ক.৬ সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম, স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

যে মহাসড়কের বা নিকটবর্তী স্থান থেকে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে তা সংক্রান্ত

ক.৭ মহাসড়কের নাম:

ক.৮ গ্রাম/এলাকার/রাস্তার নাম:----------

ক.৮.২ ইউনিয়ন/ওয়ার্ড ---------- , ক.৮.৩ উপজেলা/থানা . . . . . .

ক.৮.৪ জেলা:----------

(প্রকল্পের আওতায় বাস স্টেশনগুলোর নিকটবর্তী এলাকার অধিবাসী, ক্ষুদ্র-ব্যবসায়ী, হকার প্রভৃতি বাস-এ চলাচলকারীদের ব্যক্তির উপর জরিপ/সাক্ষাৎকার গ্রহণ করতে হবে)

বিভাগ-খ: উত্তরদাতা সম্পর্কিত তথ্য

ক্র.নং	প্রশ্ন	বিকল্প	উত্তর
খ.১	বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী উত্তরদাতার নাম		
খ.২	বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী উত্তরদাতার ঠিকানা	গ্রাম/এলাকার/রাস্তার নামঃ	
		ইউনিয়ন/ওয়ার্ডঃ	
		উপজেলা/থানাঃ	
		জেলাঃ	
খ.৩	বাস/ গণপরিবহনে চলাচলকারী মোবাইল নম্বর		
খ.৪	শহর বা গ্রামীণ এলাকা?(পর্যবেক্ষণ করে)	১. গ্রামীণ এলাকা ২. শহর এলাকা	
খ.৫	অনুগ্রহ করে বলবেন আপনার বয়স কত?	(বছর)	
খ.৬	লিঙ্গ (পর্যবেক্ষণ করে)	১. মহিলা ২. পুরুষ	
খ.৭	শিক্ষা: আপনি কত দূর পর্যন্ত লেখাপড়া করেছেন?	১. লেখাপড়া করি নাই ২. প্রাথমিক ৩. নিম্ন মাধ্যমিক ৪. মাধ্যমিক ৫. উচ্চ মাধ্যমিক ৬. স্নাতক ৭. মাস্টার্স ও উচ্চতর	
খ.৯	আপনার পেশা কি?	১. চাকুরিজীবি, ২. ক্ষুদ্র ব্যবসা, ৩. বড় ব্যবসা, ৪. কৃষক, ৫. শ্রমিক/মজুর/দোকানের কর্মচারী ৬. হকার, ৭. বেকার, ৮. শিক্ষার্থী ৯. পারিবারিক সাহায্যকারী ১০. অন্যান্য	

বিভাগ-গ: বাসস্টেশনে চলাচল সম্পর্কিত তথ্য

গ.১ আপনি কোন বাস স্ট্যান্ড এ উঠেছেন এবং কোন বাস স্ট্যান্ড এ নামবেন?

গ.১.১.যাত্রা শুরুর বাস স্ট্যান্ড এ নাম: গ.১.২ যে বাস স্ট্যান্ড এ নামা হবে তার নাম:

গ.২ উপরোক্ত ২টি বাস স্ট্যান্ড এ দুরত্ব কত?

গ.২.১ ---------- কি.মি গ.২.১ বলতে পারি না

গ.৩ টিকিটের মুল্য কত?

গ.৩.১ ---------- টাকা গ.৩.২ বলতে পারি না

গ.৪ কত সময় লাগে/লাগবে?

গ.৪.১ ------- ঘণ্টা ---------- মিনিট গ.৪.২ জানা নেই

গ.৫ গাড়ী থেকে নেমে কোথায় যাবেন এবং কতদুরে যাবেন?

গ.৫.১ জায়গান নাম: গ.৫.২ যে বাস স্ট্যান্ড এ নামা হলো সেখান থেকে দূরত্ব (কি.মি):

গ.৬ উক্ত স্থানে যাওয়ার উদ্দেশ্য কি?

গ.৫.১ বাড়ীতে যাওয়া গ.৫.২ শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে পড়াতে গ.৫.৩ শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে পড়তে গ.৫.৪ অফিসে. ৫.৫ ব্যবসা প্রতিষ্ঠানে গ.৫.৬ আত্মীয়ের বাড়ীতে গ.৫.৭ শিল্প প্রতিষ্ঠানে গ.৫.৮ শ্রম বিক্রি করতে গ.৫.৯ ডাক্তার দেখাতে গ.৫.১০ রোগী দেখতে গ.৫.১১ অন্য কাজে (উল্লেখ করুন)

গ.৭ যাতায়াতের সংখ্যা/মাত্রা কি রকম?

গ.৭.১ প্রতিদিনে যাতায়াত করা হয় গ.৭.২ সপ্তাহে ১দিন গ.৭.৩ ১৫ দিনে ১দিন গ.৭.৪ মাসে ১দিন

গ.৭.৫ অনিদিষ্ট

গ.৮ সড়ক না হলে বা না থাকলে কিভাবে যেতেন?

গ.৮.১ রেলগাড়ীতে যেতাম গ.৮.২ সিএনজিতে যেতাম গ.৮.৩ অটো-রিকসায় যেতাম গ.৮.৪ রিকসায় যেতাম গ.৮.৫ হেটে যেতাম গ.৮.৬ যেতাম না গ.৮.৭ অন্যান্য পরিবহণ (উল্লেখ করুন):

গ.৯ ভাড়া কত হতো?

গ.৯১ রেলগাড়ীতে -------- টাকা গ.৯.২ সিএনজিতে ------ টাকা গ.৯.৩ অটো-রিকসায় ---------- টাকা; গ.৯.৪ রিকসায় ---- টাকা গ.৯.৫ হেটে ---- গ.৯.৬ যেতাম না গ.৯.৭ অন্যান্য পরিবহণ (উল্লেখ করুন): ----- টাকা; গ.৯.৮ বলতে পারি না

গ.১০ কত সময় লাগতো?

গ.১০.১ বাসে ---- ঘ. ----- মি. গ.১০.২ সিএনজিতে ---- ঘ. ----- মি. গ. ১০.৩ অটো-রিকসায় ---- ঘ. -- --মি গ.১০.৪ রিকসায় ---- ঘ. ----- মি. গ.১০.৫ হেটে ---- ঘ. ----- মি. গ.১০.৬ যেতাম না

গ.১০.৭ অন্যান্য পরিবহণ (উল্লেখ করুন): ---- ঘ. ----- মি.

গ.১২ এই বাস স্ট্যান্ড থেকে আপনি কত বছর যাবৎ বাস/ গণপরিবহনে চলাচল করছেন?

.....বছর

গ.১৩ এই স্টেশন থেকে আপনি বাস/ গণপরিবহনে একবারে কোন পর্যন্ত চলাচল করতে পারেন?

গ.৩ক. ..... পর্যন্ত, গ.৩খ. ..... পর্যন্ত, গ.৩গ. .....পর্যন্ত, গ.৩ঘ.

. . . . . .

গ.১৪ মহাসড়ক সংস্কারের ফলে বাস/ গণপরিবহনে চলাচলে আপনার পরিবহন নিরাপত্তা ও চলাচলের সাচ্ছন্দে কোন পরিবর্তন হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না; হ্যাঁ হলে, ১=বেড়েছে ২= কমেছে

গ.১৫ মহাসড়ক সংস্কারের ফলে সড়কটির বতমান অবস্থা কেমন ? (টিক চিহ্ন দিন)

1. সড়কটিতে স্বাচ্ছন্দ্য (comfortably) চলাচল করা যায়

2. সড়কটির উপরিভাগ (surface) চলাচলের উপযোগী;

3. সড়কটিতে কোনরকম) চলাচল করা যায়

গ.১৬ মহাসড়ক সংস্কারের ফলে বাস/ গণপরিবহনে চলাচলে ব্যবসার ধরনের কোন পরিবর্তন হয়েছে কি?

১= হ্যাঁ ২=না হ্যাঁহলে, কি ধরণের পরিবর্তন হয়েছে?

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

হ্যাঁ হলে, কিভাবে?.....

গ.১৮ আপনার জানা মতে এই অঞ্চলে সড়ক পথের ক্রসিং-এ নিরাপত্তা ব্যবস্থা আছে কি?

১=হ্যা, ২= আছে তবে পর্যাপ্ত না, ৩= না

গ.১৯ আপনার জানা মতে এই অঞ্চলে মহাসড়ক-এ দুর্ঘটনার সংখ্যা কেমন?

১= কখনোই ঘটেনি, ২= কদাচিৎ ঘটেছে, ৩= বেশ কয়েকটি ঘটেছে

গ.২০ মহাসড়ক সংস্কারের ফলে বাস/ গণপরিবহনে সম্পর্কে আপনার কোন মতামত, পরামর্শ থাকলে বলুন:

.....

.....

.....

সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ

ফরম ২ : এলাকায় বসবাসকারীদের জন্য প্রশ্নপত্র

তথ্য সংগ্রহ ছক -২

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় বাসস্টেশন এর নিকটবর্তী বসবাসকারীদের উপর জরিপ (খানা জরিপ)

ভূমিকা:

শুভ সকাল। আমার নাম . . . . । আমি একজন সাক্ষাৎকার গ্রহণকারী। আমি TROYEE associates নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। আমরা বর্তমানেসড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর কাজে সম্পৃক্ত আছি। আপনাকে ধন্যবাদ যে, আপনি এই মূল্যায়ন প্রক্রিয়ায় সাক্ষাৎকার প্রদান করতে সম্মত হয়েছেন। আমাদের মূল্যায়ন কাজের জন্য আপনার নিকট থেকে বস্তুনিষ্ট তথ্য প্রত্যাশা করছি। এর জন্য আমাদের প্রায় ২০ মিনিট সময় প্রয়োজন হবে। আপনাকে নিশ্চয়তা দেয়া হচ্ছে যে, আপনার প্রদত্ত সকল তথ্য শুধুমাত্র মূল্যায়নের কাজেই ব্যবহৃত হবে, অন্য কোন কাজে নয় এবং আপনার দেয়া সকল তথ্য সম্পুর্ণভাবে গোপন রাখা হবে। উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশনের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএিইডি) কর্তৃক চিঠি দ্বারা অনুমোদিত।

যাচাইকরণ তথ্য

যাচাইকারী	তারিখ	সূত্র
মাঠ তত্ত্বাবধায়ক		
গবেষণা সহকারী		
দলনেতা/প্রধান গবেষক		

বিভাগ-ক: সাক্ষাৎকার সম্পর্কিত মৌলিক তথ্য

ক.১. সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

ক.২ সুপারভাইজারের নাম : ..... ক.৩ স্বাক্ষর ও তারিখঃ.....

ক.৪ সাক্ষাৎকার গ্রহণ: শুরুর সময় : ..... ক.৫ শেষ সময়: .....

ক.৬ সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম, স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

যে বাস স্টেশন এর নিকটবর্তী এলাকা থেকে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে উক্ত স্টেশন সংক্রান্ত

ক.৭ বাস স্টেশনের নাম:

ক.৮ বাসস্টেশনের অবস্থান: ক.৮.১ গ্রাম/এলাকার/রাস্তার নাম:----------

ক.৮.২ ইউনিয়ন/ওয়ার্ড ---------- , ক.৮.৩ উপজেলা/থানা . . . . . .

ক.৮.৪ জেলা:----------

(প্রকল্পের আওতায় বাস স্টেশনগুলোর নিকটবর্তী এলাকায় বসবাসকারী অধিবাসী, ক্ষুদ্র-ব্যবসায়ী, হকার প্রভৃতি ব্যক্তির উপর জরিপ/সাক্ষাৎকার গ্রহণ করতে হবে)

বিভাগ-খ: উত্তরদাতা সম্পর্কিত তথ্য

ক্র.নং	প্রশ্ন	বিকল্প	উত্তর
খ.১	উত্তরদাতার নাম		
খ.২	উত্তরদাতার ঠিকানা	গ্রাম/এলাকার/রাস্তার নামঃ	
		ইউনিয়ন/ওয়ার্ডঃ	
		উপজেলা/থানাঃ	
		জেলাঃ	
খ.৩	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বর		
খ.৪	শহর বা গ্রামীণ এলাকা? (পর্যবেক্ষণ করে)	১. গ্রামীণ এলাকা ২. শহর এলাকা	
খ.৫	অনুগ্রহ করে বলবেন আপনার বয়স কত?	(বছর)	
খ.৬	লিঙ্গ (পর্যবেক্ষণ করে)	১. মহিলা ২. পুরুষ	
খ.৭	শিক্ষা: আপনি কত দূর পর্যন্ত লেখাপড়া করেছেন?	১. লেখাপড়া করি নাই ২. প্রাথমিক ৩. নিম্ন মাধ্যমিক ৪. মাধ্যমিক ৫. উচ্চ মাধ্যমিক ৬. স্নাতক ৭. মাস্টার্স ও উচ্চতর	
খ.৯	আপনার পেশা কি?	১. চাকুরিজীবি, ২. ক্ষুদ্র ব্যবসা, ৩. বড় ব্যবসা, ৪. কৃষক, ৫. শ্রমিক/মজুর/দোকানের কর্মচারী ৬. হকার, ৭. বেকার, ৮. শিক্ষার্থী ৯. পারিবারিক সাহায্যকারী ১০. অন্যান্য	
খ.১০	আয়: আপনার পারিবারিক মাসিক গড় আয় কত?	টাকা	
খ.১১	সঞ্চয়: আপনার পারিবারিক মাসিক/বাৎসরিক সঞ্চয় কত?	টাকা	
খ.১২	আপনার পরিবারের সদস্য সংখ্যা কত?	ব্যক্তি	

ক্র.নং	প্রশ্ন	বিকল্প	উত্তর
খ.১৩	আপনি এই ইউনয়িন-এ কত বছর বসবাস করছেন?	বছর	
খ.১৪	দূরত্ব: বাস স্টেশন থেকৈ আপনার বাড়ির দূরত্ব কত কি.মি?	কি.মি.	
খ.১৫	বাস স্টেশন থেকে আপনার ব্যবসা প্রতিষ্ঠান/ কর্মক্ষেত্রের দূরত্ব কত কি.মি?	কি.মি.	

বিভাগ-গ: প্রকল্প সংক্রান্ত উত্তরদাতার তথ্য

ক্র.নং	বিবরণ	কোড- ১	কোড -২	কোড -৩	কোড খন
প্রশ্ন: গ.১	আপনি কি গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) প্রকল্প সম্পর্কে অবগত আছেন?	হ্যাঁ	না	জানি না	
সড়কে নির্মিত বাস স্টেশন, ব্রীজ / কালর্ভাট সম্পর্কিত সম্পর্কিত তথ্য					
প্রশ্ন: গ.২	আপনি কি মনে করেন মহাসড়কটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে?	হ্যাঁ	না	ধারণা নেই	
প্রশ্ন: গ.২	আপনি কি মনে করেন মহাসড়কটি নির্মাণের বা সংস্কার হওয়ার ফলে প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে?	হ্যাঁ	না	ধারণা নেই	
প্রশ্ন: গ.২	আপনি জানেন কি এই মহাসড়ক বাস স্টেশনগুলো কতদিন আগে সংস্কার/মেরামত করা হয়েছে?	....বছর	.... মাস	জানি না	
প্রশ্ন: গ.২	আপনি কি মনে করেন যে এই মহাসড়ক নির্মাণের বা সংস্কার হওয়ার ফলে প্রকল্প এলাকার অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে?	হ্যাঁ	না	ধারণা নেই	
প্রশ্ন: গ.৪	সংস্কারের পর এই গতিপথে বাস চলাচলের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে কি? ?	হ্যাঁ	না	জানি না	ধারণা নেই
প্রশ্ন: গ.৪	আপনি কি মনে করেন যে এই মহাসড়ক নির্মাণের বা সংস্কার হওয়ার ফলে জনগণ উপকৃত হয়েছেও যানজট হ্রাস ভূমিকা রাখছে?	হ্যাঁ	না	জানি না	ধারণা নেই
প্রশ্ন: গ. ৫ (ক)	আপনার এলাকার নিকট নির্মিত সড়কে কোন ব্রীজ আছে কিনা ?	হ্যাঁ	না	জানি না	
(খ)	হ্যাঁ হলে, ব্রীজটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে কিনা ?	হ্যাঁ	না	বলতে পারি না	
প্রশ্ন: গ. ৬ (ক)	আপনার এলাকার নিকট নির্মিত সড়কে কোন কালর্ভাট আছে কিনা ?	হ্যাঁ	না	বলতে পারি না	
(খ)	হ্যাঁ হলে, কালর্ভাটের নীচ দিয়ে পানি চলাচল করে কিনা ?	হ্যাঁ	না	বলতে পারি না	
সামাজিক বিষয়ক					
প্রশ্ন: গ.৭	আপনি কি মনে করেন, মহাসড়ক সংস্কারের ফলে পূর্বের তুলনায় বাস/ গণপরিবহনে লোকজন	হ্যাঁ	না	জানি না	

ক্র.নং	বিবরণ	কোড- ১	কোড -২	কোড -৩	কোড খন
	যাতায়াত সুবিধা বেড়েছে?				
প্রশ্ন: গ.৮	গণপরিবহন চলাচল পুনরায় চালু হওয়ার ফলে কি এখানকার মানুষের সামাজিক জীবনযাত্রায় পরিবর্তন হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.৯	কি ধরণের পরিবর্তন হয়েছে বলে আপনার মনে হয়?	খুব ভালো	ভালো	মোটামুটি	
অর্থনৈতিক বিষয়ক					
প্রশ্ন: গ.১০	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে পণ্য পরিবহন আগের চেয়ে বেড়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১১	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে পণ্য পরিবহন খরচ পূর্বের চেয়ে তুলনামুলক কমেছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১২	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে এখানকার মানুষ অর্থনৈতিকভাবে আগের চেয়ে লাভবান হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১৩	অর্থনৈতিক কি ধরণের লাভবান হয়েছে বলে আপনার মনে হয়	ব্যবসা ও কাজেরসুযোগ বেড়েছে	পণ্য পরিবহন সাশ্রয়ী হওয়ায় ব্যবসা বেড়েছে	অন্যান্য	
প্রশ্ন: গ.১৪	আঞ্চলিক মহাসড়ক কি ধরণের পণ্য বেশি পরিবহন করা হয় ?				
জমি অধিগ্রহণ বিষয়ক					
প্রশ্ন: গ.১৪	সড়কটির নির্মাণের সময় আপনার পরিবারের কোন জমি অধিগ্রহণের করা হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১৪	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনার কি কি সম্পদ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে?	বাড়ি	ভিটা জমি	পতিত / ধানীজমি	পুকুর/ জলাশয়
		গাছপালা	দোকান বা ব্যবসায়িক স্থাপনা	ঝোপঝাড়	অন্যান্য
প্রশ্ন: গ.১৪	হ্যাঁ হলে, অধিগ্রহণকৃত জমির জন্যে পুনর্বাসন / ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কিনা?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১৪	আপনি কি আপনার ক্ষতিপূরনের সম্পূণ© পরিমাণ জানেন ?				
পরিবেশ বিষয়ক					
প্রশ্ন: গ.১৫	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে, পূর্বের তুলনায় অত্র এলাকার পরিবেশের উন্নতি হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১৬	উন্নতি হলে পরিবেশের কোন কোন উন্নতি হয়েছে বলে আপনি মনে করেন?				
	দূষণ (শব্দ/বায়ু/প্রভুতি)	কমেছে	কমেনি	জানি না	
	কৃষি জমির পরিবর্তনের অভিঘাতে জলাধার ও গাছপালা	কমেছে	কমেনি	জানি না	
প্রশ্ন: গ.১৬	(ক) আপনার এলাকার নিকট নির্মিত সড়কে কোন জলাবদ্ধতা আছে কিনা ?	হ্যাঁ	না	বলতে পারি না	
	হ্যাঁ হলে, জলাবদ্ধতা দূরীকরণে আপনার পরামশ?	কালর্ভাট নির্মাণ করা	ড্রেনেজ সিস্টেম চালু করা	খাল খননকরা	
কৃষি বিষয়ক					
প্রশ্ন:	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে এখানকার	হ্যাঁ	না	জানি না	

ক্র.নং	বিবরণ	কোড- ১	কোড -২	কোড -৩	কোড খন
গ.১৭	কৃষিপণ্য বাজারজাত করা আরো সহজলভ্য হয়েছে কি?				
প্রশ্ন: গ.১৮	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে ভবিষ্যতে এখানে সার-কিটনাশকসহ কৃষিপণ্য পাওয়া আরো সহজ হবে কি?	হবে	মনে হয় না	বলতে পারি না	
প্রশ্ন: গ.১৯	আঞ্চলিক মহাসড়কে ব্রীজ কালর্ভাট নির্মাণের ফলে কৃষি জমিতে সেচের জন্যে পানি প্রাপ্তিতে সুবিধা হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ. ২০	ব্রীজ কালর্ভাট নির্মাণের ফলে সড়কে উভয়ে পার্শ্বে পানি চলালের মাধ্যমে অতিরিক্ত পানি নিষ্কাশনের সুবিধা হয়েছে কি?	হ্যাঁ	না	প্রযোজ্য নহে	
অন্যান্য					
প্রশ্ন: গ. ২১	আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে চলাচল পূর্বের চেয়ে বৃদ্ধি পেয়েছে?	হ্যাঁ	না	জানি না	
প্রশ্ন: গ.২২	আপনার জানা মতে এই অঞ্চলে মহাসড়ক হওয়ার ফলে এ দুর্ঘটনার সংখ্যা কেমন?	কখনোই ঘটেনি	কদাচিৎ ঘটেছে	জানা নেই	
প্রশ্ন: গ.২২	কোন দূর্ঘটনা ঘটে থাকলে পরবর্তীতে নিরাপত্তা ব্যবস্থা বেড়েছে কি ?	হ্যাঁ	না	জানি না	

প্রশ্ন: গ.২৩: এই আঞ্চলিক মহাসড়ক সংস্কার হওয়ার ফলে এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নতির জন্য আপনার মতে কী কী

পদক্ষেপ নেয়া উচিত?

১.

২.

সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ

ফরম ৩: বাস বা গণপরিবহন ব্যবহারকারীদের জন্য প্রশ্নপত্র

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

তথ্য সংগ্রহ ছক -৩

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায়

বাস বা গণপরিবহন ব্যবহারকারীদের উপর জরীপ

বাস স্টেশনের অবস্থান: ---------- গ্রাম:---------- ইউনিয়ন----------

উপজেলা:---------- জেলা:----------

বাস স্টেশনের নাম:----------

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

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

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

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

(বাস গণনা জরীপ যে সকল স্টেশনে করা হবে, সেই সকল স্টেশনেবাস ব্যবহারকারীদের উপর জরীপ করতে হবে)

বাস স্টেশনের অবস্থান: ---------- গ্রাম:---------- ইউনিয়ন----------

উপজেলা:---------- জেলা:----------

বাস স্টেশনের নাম:----------

সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....

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

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

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর স্বাক্ষর ও তারিখঃ .....

১. বাস বা গণপরিবহন ব্যবহারকারী উত্তরদাতার নামঃ ..... মোবাইল নং:

২. বয়সঃ..... (পূর্ণ বছর)

৩. লিঙ্গ: ক. পুরুষ খ. মহিলা গ. হিজড়া (তৃতীয় লিঙ্গ)

৪. পেশাঃ.....

৫. শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ.....

৬. আপনি কত বছর যাবৎ বাস স্টেশনটি ব্যবহার করছেন?.....বছর

৭. আপনি কত ঘন ঘন বাস স্টেশনটি ব্যবহার করেন? ..... বার দিনে/সপ্তাহে/মাসে

৮. বাস স্টেশনটি তৈরী/মেরামতের পর যাতায়ত ও পরিবহন খরচের পরিবর্তন হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

হ্যাঁ হলে, ১=বেড়েছে ২= কমেছে

৯. বাস স্টেশনটি তৈরী/মেরামতের ফলে ব্যবসার ধরনের কোন পরিবর্তন হয়েছে কি?

১= হ্যাঁ ২=না

হ্যাঁ হলে, কি ধরণের পরিবর্তন হয়েছে?

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

১১. বাস স্টেশনটি তৈরী/মেরামতের ফলে যোগযোগ সহজ হয়েছে কি? ১= হ্যাঁ ২=না

হ্যাঁ হলে, কিভাবে?.....

১২. অন্য কোন সেবা যেমন: চিকিৎসা, শিক্ষা, পণ্য পরিবহন ইত্যাদি সহজলভ্য হয়েছে কি?

১= হ্যাঁ ২=না

হ্যাঁ হলে, কিভাবে?.....

১৩. বাস স্টেশনটি দুর্ঘটনা প্রবণ কি না? ১= হ্যাঁ ২=না

১৪. বাস স্টেশনটি সর্ম্পকে আপনার মতামত বলুন:

.....
.....

.....

.....

সহযোগীতা করার জন্য আপনাকে ধন্যবাদ

ফরম ৪:দলীয় আলোচনার জন্য নির্দেশিকা **(FGD)**

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

তথ্য সংগ্রহ ছক -৪

তথ্য ছক নং- ০২০১ . . . . . .

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় প্রকল্পের সুফলভোগীদের দলীয় আলোচনার নির্দেশিকা

অংশগ্রহণকারী: প্রকল্প কর্মকর্তা, মাঠ পর্যায়ের কর্মকর্তা ও কর্মচারী, স্থানীয় নের্তৃবৃন্দ, গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, এবং সংশ্লিষ্ট অংশীজন

[প্রতি FGD-তে অংশগ্রহণকারী ১০- ১২ জন]

উপজেলা : ..... কোড নং : .....

জেলা : ..... কোড নং : .....

এফজিডি সমন্বয়কারীর নামঃ ..... সহায়তাকারীর নামঃ .....

দলীয় আলোচনার স্থানঃ ..... তারিখ: .....

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.						
২.						
৩.						
৪.						
৫.						
৬.						
৭.						

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
৮.						
৯.						
১০.						
১১.						
১২.						

দলীয় আলোচনার মূল বিষয়বস্তুঃ

১. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কে আপনাদের অভিজ্ঞতা বর্ণনা করুন?

২. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়নকৃত মহাসড়ক সংস্কার/নির্মাণ করায় নিয়মিত চলাচলের ক্ষেত্রে স্থানীয় জনগোষ্ঠীর কী কী সুবিধা হয়েছে বলে আপনি মনে করেন?

৩. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়নকৃত মহাসড়ক সংস্কার/নির্মাণ করায় নিয়মিত চলাচলের ফলে স্থানীয় মানুষের ব্যবসা-বাণিজ্য ও কর্মসংস্থান বৃদ্ধি এবং আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে কী ধরনের ভূমিকা রাখছে?

৪. প্রকল্পের মাধ্যমে এই এলাকায় মহাসড়ক উন্নয়নের ফলে পরিবেশের উপর কোনো ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে কি?

৫. উক্ত প্রকল্পের মাধ্যেমে বাস্তবায়নকৃত কার্যক্রম আপনাদের এলাকার উপর কি ধরনের প্রভাব পড়েছে আলোচনা করুন।

- ✓ যাতায়াত ও পণ্য পরিবহন সহজ ও সাশ্রয়ী হয়েছে
- ✓ যাত্রী চলাচলে দূর্ঘটনার আশঙ্কা কমেছে ও নিরাপত্তা বেড়েছে
- ✓ ব্যবসা পণ্য, কৃষিপণ্যসহ পণ্য পরিহন বেড়েছে
- ✓ ব্যবসা পণ্য, কৃষিপণ্যসহ পণ্য/মালামাল পরিবহণ খরচ
- ✓ শিল্প কারখানার মালামাল পরিবহন সহজতর হওয়া
- ✓ কর্মসংস্থানের কোন পরিবর্তন

৬. আঞ্চলিক মহাসড়ক অত্র এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হলে জনগণের যাতায়াত খরচ কেমন পরিবর্তন হতে পারে বলে আপনি মনে করেন?

১. একই থাকবে ২. বাড়বে ৩. কমবে ৪. অন্যান্য

৭. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট নির্মাণ বা সংস্কার হওয়ার ফলে সমাপ্ত হওয়ার কারণে আন্ত আÃলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে বলে আপনি মনে করেন কিনা?

৮. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট, নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার কারণে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) অথ©নৈতিক উন্নয়ন কমকান্ড বৃদ্ধি পেয়েছে বলে আপনি মনে করেন কিনা?

৯. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট, নির্মিত হওয়ার ফলে আপনার এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি বা হ্রাস পেয়েছে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা?

১০. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট এর কারণে জলবায়ু পরিবর্তনের উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি হবে বলে আপনি মনে করেন কিনা?

১১. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট নির্মাণের ফলে আপনার এলাকার জনগনের স্বাস্থ্য সেবা গ্রহণ সহজতর ও দ্রুত হবে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা?

১২. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট নির্মাণ কাজের জমি অধিগ্রহণে আপনার জানামতে জমির মালিক কোনোভাবে হয়রানির শিকার হয়েছে কিনা?

১৩. আঞ্চলিক মহাসড়ক, ব্রীজ, কালভাট নির্মাণ করার কারণে সড়ক পথে দুর্ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে বলে আপনি মনে করেন কিনা?

সহযোগিতা করার জন্য আপনাদের ধন্যবাদ

ফরম ৫: নিবিড় সাক্ষাৎকারের জন্য প্রশ্নপত্র

তথ্য সংগ্রহ ছক -৫

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় প্রকল্পের সুফলভোগীদের দলীয় আলোচনার নির্দেশিকা

নিবিড় সাক্ষাৎকার প্রশ্নমালা

টার্গেট গ্রুপ: প্রকল্প পরিচালক, সহকারী প্রকৌশলী, উপ-সহকারী প্রকৌশলী।

ভূমিকা:

শুভ সকাল। আমার নাম . . . . । আমি একজন সাক্ষাৎকার গ্রহণকারী। আমি TROYEE associates নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। আমরা বর্তমানে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর কাজে সম্পৃক্ত আছি। আপনাকে ধন্যবাদ যে, আপনি এই মূল্যায়ন প্রক্রিয়ায় সাক্ষাৎকার প্রদান করতে সম্মত হয়েছেন। আমাদের মূল্যায়ন কাজের জন্য আপনার নিকট থেকে বস্তুনিষ্ট তথ্য প্রত্যাশা করছি। এর জন্য আমাদের প্রায় ২০ মিনিট সময় প্রয়োজন হবে। আপনাকে নিশ্চয়তা দেয়া হচ্ছে যে, আপনার প্রদত্ত সকল তথ্য শুধুমাত্র মূল্যায়নের কাজেই ব্যবহৃত হবে, অন্য কোন কাজে নয় এবং আপনার দেয়া সকল তথ্য সম্পুর্ণভাবে গোপন রাখা হবে। উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশনের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএিইডি) কর্তৃক চিঠি দ্বারা অনুমোদিত।

ক. প্রথম ভিজিট: ১. সফল হয়েছে ২. সফল হয়নি

খ. দ্বিতীয় ভিজিট: ১. সফল হয়েছে ২. সফল হয়নি

গ. তৃতীয় ভিজিট: ১. সফল হয়েছে ২. সফল হয়নি

কেস নং : | | | | |

বিভাগ: ..... কোড নং : .....

জেলা: ..... কোড নং : .....

উপজেলা: ..... কোড নং : .....

ওয়ার্ড:..... কোড নং : .....

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

সুপারভাইজারের নাম : ..... তারিখ: .....

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

উত্তরদাতার তথ্য

নামঃ.....

বর্তমান পদবীঃ.....

প্রকল্প পরিচালক পদে যোগদানের তারিখঃ.....

মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থাঃ .....

প্রকল্পের সাথে সম্পর্কঃ .....

ফোনঃ.....

সেকশন ১: প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্যাবলি

১. প্রকল্পের নিম্নলিখিত বিষয়ে আপনি কি জানেন?

ক্র.ম.	বিষয়		মন্তব্য
ক.	প্রকল্প ব্যয়	সংশোধিত প্রকল্প ব্যয়	
খ.	বাস্তবায়নকাল	সংশোধন অনুযায়ী বাস্তবায়ন কাল	
গ.	বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয়	সংশোধন অনুযায়ী ব্যয়	

২. ক্রয় সম্পর্কিত কাজ ডিপিপি এবং প্রকিউরমেন্ট নীতিমালা অনুযায়ী সম্পন্ন করা হচ্ছে/হয়েছে কি?

১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানি না

২.১ উত্তর হ্যাঁ হলে, কী কী ধরনের ক্রয় প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়েছিল?

ক.	
খ.	
গ.	

২.২ উত্তর না হলে, কারণগুলো কি কি?

ক.	
খ.	
গ.	
ঘ.	
ঙ.	

২.৩ দরপত্রে কতটি করে প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করেছিল?

ক্র.নং.	দরপত্র প্যাকেজের নাম	দরপত্র দাখিলকৃত	কোন কোন প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছিল
ক.			
খ.			
গ.			

ক্র.নং.	দরপত্র প্যাকেজের নাম	দরপত্র দাখিলকৃত	কোন কোন প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছিল
ঘ.			
ঙ.			

৩. পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী কার্য/মালামাল/সেবা/ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলি:

ক্র.মি.	বিবরণ	মন্তব্য
১।	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	
২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৩।	প্রকল্পের নাম	
৪।	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	
৫।	দরপত্র প্রকাশকারী পত্রিকার নাম	
৬।	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	
৭।	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	
৮।	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	
৯।	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	
১০।	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	
১১।	সিএস তৈরির তারিখ	
১২।	সিএস অনুমোদনের তারিখ	
১৩।	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৪।	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৫।	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	
১৬।	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	
১৭।	NOA প্রদানের তারিখ	
১৮।	মোট চুক্তি মূল্য	
১৯।	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	
২০।	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	
২১।	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	
২২।	সময় বৃদ্ধি হয়ে থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং কারণ	
২৩।	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
২৪।	চুড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	
২৫।	চুড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	

৩.১: প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পরীক্ষা

ক্র.নং.	খাত/বিবরণ	মন্তব্য
১	দরপত্র দলিল যথাসময়ে প্রণীত হয়েছে কিনা?	
২	দরপত্র বিজ্ঞপ্তি যথাসময়ে পত্রিকায় এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	
৩	দরপত্র দাখিলে যথাযথ সময় দেয়া হয়েছে কিনা?	

৪	দরপত্র যথাযথভাবে মূল্যায়ন করা হয়েছে কিনা?	
৫	দরপত্র মূল্যায়নের বিলম্ব হয়েছে কিনা?	
৬	দরপত্র মূল্যায়নে অন্য সংস্থার প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন কিনা এবং তাদের মতামত বিবেচিত হয়েছে কিনা?	
৭	দরপত্র ফ্রন্ট লোডেড ছিল কিনা?	
৮	দরপত্রে অযৌক্তিক কাটা-ছেড়া ছিল কিনা?	
৯	যথাযথ কর্তৃপক্ষ দরপত্রে অনুমোদন করেছে কিনা?	
১০	দরপত্রে বিষয়ে কোন অভিযোগ ছিল কিনা যদি থেকে থাকে যথাযথ কর্তৃপক্ষ তা নিষ্পত্তি করেছে কিনা?	

৪. প্রকল্পের জনবল সম্পর্কিত তথ্য (কতটি পদ ছিল, কতজন নিয়োগ পেয়েছে, অর্গানোগ্রাম ইত্যাদি)

---

৫. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত নিম্নলিখিত সমস্যাবলী বিষয়ে আপনি কি জানেন?

ক্র.নং.	বিষয়	মন্তব্য
ক.	অর্থায়নে বিলম্ব	
খ.	পণ্য, কায© ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব	
গ.	প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান	
ঘ.	প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি	

৬. প্রকল্পের কর্মকান্ডগুলোর গুনগত মান ও পরিমান অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপির নকশাঁ অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কি?

১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা

৬.১ উত্তর না হলে, কারণগুলো কি কি?

ক.	
খ.	
গ.	
ঘ.	
ঙ.	

৭. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান কর্মকান্ড গুলোর কার্যকারিতা সর্ম্পকে আপনার মতামত কি?

---

৮. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের পথে অগ্রগতি ফলপ্রসু করার জন্য গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা এ সর্ম্পকে আপনার মতামত কি?

---

৯. প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কর্মকান্ডগুলোর অগ্রগতি সম্পর্কিত বিষয়:

ক্র. নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য	যে পরিমান করা হয়েছে	ব্যয়িত অর্থ	মন্তব্য
১	পে লোডার সংগ্রহ (5 টন)				
২	মিতসুবিসি পাজেরো সংগ্রহ				
৩	ট্রাক সংগ্রহ (5 টন)				
৪	গ্রেডার সংগ্রহ				
৫	ভূমি ও অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ				
৬	ভূমি অধিগ্রহণ				
৭	নির্মাণ ও পূত©				
৮	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ				
৯	ফেকিPবল পেভমেন্ট				
১০	মজবুতীকরণ				
১১	প্রশস্তকরণ				
১২	সার্ফেসিং (ডিডিবিএস-বাইন্ডার/ ওয়ারিং কোস©)				
১৩	রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ				
১৪	আরসিসি বকP কালভাট নির্মাণ (20টি)				
১৫	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (4 টি)				
১৬	আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (5 টি)				
১৭	প্রটেকটিভ ওয়াক©				
১৮	টো ওয়াল				
১৯	সিসি ব্লকসহ জিও টেকPটা্ইল				
২০	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং				
২১	ড্রেন নির্মাণ				
২২	সাইন, সিগন্যাল, কিt মিt পোষ্ট ও রোড মাকিং©				
২৩	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ				
২৪	জেনারেল সাইট ফ্যাসালিটিস				
২৫	ইউটিলিটি অপসারণ				

১০. (ক) সড়কটির নির্মাণের সময় জমি অধিগ্রহণের করা হয়েছে?

.....

.....

(খ) হ্যাঁ হলে, অধিগ্রহণকৃত জমির জন্যে পুনর্বাসন / ক্ষতিপূরণ করা হয়েছে কিনা?

.....

.....

১১. সড়কটির উন্নয়ন কাজে এলাকার দরিদ্র মহিলারা অংশগ্রহণ করেছেন কি?

.....

.....

১২. প্রকল্প বাস্তবাযনের সময় স্থানীয় জনসাধারণের মতামত নেওয়া হয়েছিল কি?

১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা

১২.১ উত্তর হ্যাঁ হলে, কিভাবে ?

.....

.....

১৩. অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থার সাথে কিভাবে সমন্বয় করা হয়?

.....

.....

১৪.এই প্রকল্পের এবং অন্যান্য প্রকল্পের কর্মকান্ডগুলোর ভিন্নতা এবং অভিন্নতার বিষয়ে আপনার মতামত কি?

.....

.....

.....

১৬. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কি কি ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে?

.....

.....

১৭. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কি কি নেতিবাচক প্রভাব পড়েছে?

.....

.....

১৮. প্রকল্পের সবল (Strength) দিকগুলো কি কি?

.....

.....

১৯. প্রকল্পের দুর্বল (Weakness) দিকগুলো কি কি?

.....

.....

২০. প্রকল্পের আওতায় সুযোগ সমূহ কি কি?

.....

.....

২১. প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কি কি?

.....

.....

২২. প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার কি কি বিষয়সমূহের অধিক দৃষ্টি প্রদান করা প্রয়োজন ?

.....

.....

ফরম ৬: স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালা

(Local Level Consultation Workshop)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

তথ্য সংগ্রহ ছক -৬

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় কনসালটেশন ওয়ার্কশপ (০১টি)

অংশগ্রহণকারী: এর জেলা ও উপজেলা পর্যায়ের কর্মকর্তা ও কর্মচারীবৃন্দ, বাস পরিচালনাকারী মালিক/অপারেটর/সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ, সাধারন ব্যবসায়ী ও অন্যান্য পেশার ব্যক্তিবর্গ, উপকারভোগী, সুবিধাভোগী

জেলা : ..... কোড নং : .....

উপজেলা : ..... কোড নং : .....

মতবিনিময় সভা সমন্বয়কারীর নামঃ .....সহায়তাকারীর নামঃ.....

মতবিনিময় সভার স্থানঃ ..... তারিখ: .....

মতবিনিময় সভায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.						
২.						
৩.						
৪.						
৫.						

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
৬.						
৭.						
৮.						
৯.						
১১.						
১২.						
১৩.						
১৪.						
১৫.						
১৬.						
১৭.						
১৮.						
১৯.						
২০.						
২১.						
২২.						
২৩.						
২৪.						

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
২৫.						
২৬.						
২৭.						
২৮.						
২৯.						
৩০.						
৩১.						
৩২.						
৩৩.						
৩৪.						
৩৫.						

১. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত গাজীপুর, নারায়ণগঞ্জ ও নরসিংদী জেলার গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) শীর্ষক প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের অভিজ্ঞতা বর্ণনা করুন?

২. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়িত মাটির ডাইক, মাটি ভরাট, খনন, মাটি রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত বিষয়ে মতামত।

৩. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কৃষি পন্য বাজারজাতকরণ, ব্যবসা বাণিজ্য তথা এলাকার মানুষের অর্থনৈতিক সুবিধা সর্ম্পকে আলোচনা।

৪. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের (বনায়ন, বন্যা, জলাবদ্ধতা ও ভূমিধ্বস) উপর কোন প্রভাব পড়েছে কিনা এ বিষয়ে মতামত।

৫. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়নকৃত ফলে স্থানীয় জনগোষ্ঠীর কী কী সুবিধা হয়েছে বলে মনে করেন?

৬. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়নকৃত ফলে স্থানীয় মানুষের সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে কী ধরনের ভূমিকা রাখছে?

৭. প্রকল্পের মাধ্যমে বাস্তবায়নকৃত ফলে পরিবেশের উপর কোনো ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে কি?

৮. এই দুর্বল দিকগুলো কী কী?

৯. উক্ত প্রকল্পের মাধ্যেমে বাস্তবায়নকৃত কার্যক্রম আপনাদের এলাকার উপর কি ধরনের প্রভাব পরেছে আলোচনা করুন।

a. যাতায়াত ও পণ্য পরিবহন সহজ ও সাশ্রয়ী হয়েছে

b. যাত্রী চলাচলে দূর্ঘটনার আশঙ্কা কমেছে ও নিরাপত্তা বেড়েছে

c. ব্যবসা পণ্য, কৃষিপণ্যসহ পণ্য পরিহন বেড়েছে

d. ব্যবসা পণ্য, কৃষিপণ্যসহ পণ্য/মালামাল পরিবহণ খরচ

e. শিল্প কারখানার মালামাল পরিবহন সহজতর হওয়া

f. কর্মসংস্থানের কোন পরিবর্তন

১০.প্রকল্পের কার্যক্রম আরো গতিশীল করার ক্ষেত্রে আপনাদের পরামর্শ কি?

সহযোগীতা করার জন্য আপনাদের ধন্যবাদ

ফরম ৭: প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রমের চেকলিষ্ট

তথ্য সংগ্রহ ছক -৭

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় (পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী) মালামাল, কার্য ও সেবা ক্রয় এবং আর্থিক ক্ষমতা বন্টন সংক্রান্ত পরিবীক্ষণ ছক

(প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক/ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা)

ক্রমিক	বিবরণ	প্রকৃত	মন্তব্য
(ক) দরপত্র আহবান সংক্রান্ত			
১.	প্যাকেজ / দরপত্র নং		
২.	কাজের ধরণঃ মালামাল/কার্য/সেবা		
৩.	দরপত্র অনুযায়ী প্যাকেজের নাম		
৪.	প্রতিটি প্যাকেজে কতটি করে লট আছে		
৫.	ক্রয় পদ্ধতি		
৬.	দরপত্র পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে কিনা। প্রকাশের তারিখ ও পত্রিকার নাম (পত্রিকার কপি সরবরাহ করুন)		
৭.	দরপত্র (১ কোটি টাকার উর্ধ্বে) সিপিটিউ এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে কিনা।		
(খ) দরপত্র দাখিল সংক্রান্ত			
৮.	দরপত্র দাখিলের তারিখ কত ছিল?		
৯.	কতগুলো দরপত্র বিক্রয় করা হয়েছে?		
১০.	কতগুলো দরপত্র জমা পড়েছে?		
১১.	পুন:দরপত্র আহবান করা হয়েছিল কিনা		
(গ) দরপত্র উন্মুক্তকরণ ও মূল্যায়ন সংক্রান্ত			
১২.	'দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি'র কতজন সদস্য সমন্বয়ে গঠিত হয়েছিল?		
১৩.	'দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি'র কতজন সদস্য দরপত্রউন্মুক্তকরণের সময় উপস্থিত ছিলেন ?		
১৪.	দরপত্র মূল্যায়নে কমিটি হতে ০১ (এক) জন সদস্য 'দরপত্র উন্মুক্ত কমিটি'-তে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল কিনা ?		
১৫.	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটিতে অত্র দপ্তরের বাইরের দপ্তর হতে ০২ (দুই) জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত ছিলেন কিনা ?		
১৬.	কত তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন শেষ করা হয়েছে।		

ক্রমিক	বিবরণ	প্রকৃত	মন্তব্য
১৭.	উপযুক্ত(Responsive) দরদাতার সংখ্যা কত ?		
১৮.	দরপত্র মূল্যায়ন রিপোর্ট কত তারিখে যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট জমা দেয়া হয়েছিল ?		
১৯.	কত তারিখে দরপত্র চূড়ান্ত ভাবে অনুমোদিত হয়েছে?		
২০.	দরপত্র Delegation of Financial Power অনুযায়ী যথাযথ কর্তৃপক্ষ অনুমোদিত হয়েছে কিনা?		
(ঙ) কার্যাদেশ প্রদান সংক্রান্ত			
২১.	কত তারিখে Notification of Award জারি করা হয়েছে?		
২২.	Initial Tender Validity Period এর মধ্যেContract Award করা হয়েছে কিনা?		
২৩.	Contract AwardCPTU-এর Website এ প্রকাশ করা হয়েছিল কিনা?		
২৪.	প্রাক্কলিত মূল্য (টাকা		
২৫.	উদ্ধৃ দর (টাকা)		
২৬.	চুক্তিমূল্য (টাকা)		
২৭.	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ?		
২৮.	বাস্তবে কাজ সমাপ্তির তারিখ উল্লেখ করুন।		
২৯.	কাজ সমাপ্তিতে বিলম্ব হয়ে থাকলে Liquidated Damage আরোপ হয়েছে কিনা?		
৩০.	কাজটির মূল ঠিকাদার (প্রথম কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদার) কর্তৃক সমাপ্ত হয়েছিল কিনা?		
৩১.	প্রথম ঠিকাদার পরিবর্তন হলে কারণ, গৃহীত ব্যবস্থা এবং পরিবর্তনের প্রক্রিয়া বর্ননা করুন এবং পুনঃটেন্ডার কর হলে পৃথক ফরম ব্যবহার করুন।		
(চ) বিল প্রদান সংক্রান্ত			
৩২.	প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক কাজটি সম্পূর্ণভাবে সমাপ্ত মর্মে প্রত্যায়নের তারিখ কত?		
৩৩.	ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিলের পরিমাণ ও দাখিলের তারিখ কত?		
৩৪.	কর্তনকৃত আয়কর+ভ্যাট এর পরিমাণ কত		
৩৫.	কর্তনকৃত আয়কর+ভ্যাট ট্রেজারীতে জমা দেয়া হয়েছে কিনা?		
(ছ) দরপত্রের গ্রহণ যোগ্যতা ও স্বচছতা সংক্রান্ত			
৩৬.	দরপত্র প্রক্রিয়াকরণের কোন পর্যায়ে কোন ধরনের অনিয়ম হয়েছে, এ বিষয়ে আপনি কিছু জানেন কিনা?		

ক্রমিক	বিবরণ	প্রকৃত	মন্তব্য
৩৭.	কোন অনিয়ম হয়ে থাকলে তা কোন পর্যায়ে এবং কি ধরনের অনিয়ম হয়েছে সে বিষয়ে কিছু জানেন কিনা?		
৩৮.	দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ/কার্যাদেশ প্রদান বিষয়ে কোন ধরনের অভিযোগ ছিল কিনা।		
৩৯.	অভিযোগের কারণে কোন দরপত্রের Award Notification করতে হয়েছে কিনা?		
৪০.	কোন অভিযোগ থাকলে উহা মিটানো হয়েছে কিনা?		

সংযুক্তি- ৪

একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রনালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী	সংশ্লিষ্ট মন্ত্রনালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ	মন্ত্রনালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন	জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ	ভূমি অধিগ্রহণের সম্ভাব্যতা যাচাই	ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা	ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ	৪ ধারার নোটিশ জারী	যৌথ তদন্ত		নথি ভূমি মন্ত্রনালয়ে (i) প্রেরণ এবং ভূমি মন্ত্রনালয় কর্তৃক (ii) চূড়ান্ত অনুমোদন	জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ	৭ ধারার নোটিশ জারী	চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)	চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা)	চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ	৮ ধারার নোটিশ জারী	বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা
									শুরু	সম্পন্ন								
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯
২৮-০৩-২০১৭ খ্রিঃ			উপসচিব সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয় জিএফডিপি অধিশাখা এর স্মারক নং ৩৫.০০.০০০০.০২১.০৩১.০০৮, ২০১৭-৮৭৩ তাং ১০-০৮-২০১৭ খ্রিঃ এর মাধ্যমে প্রশাসনিক জারি করা হয়।	অত্র দপ্তর স্মারক নং-১৯২২ তাং২৭-০৮-২০১৭ খ্রিঃ মাধ্যমে জেলা প্রশাসক, গাজীপুর বরাবর অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়।	৩০-০৮-২০১৭ খ্রিঃ সম্ভাব্যতা যাচাই হয়।	২৫-১০-২০১৭ খ্রিঃ জেলা ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়।	এল.এ.কেস নং-০৪/২০১৭-২০১৮; যা ৩০-১০-২০১৭ খ্রিঃ রুজু হয়।	১৯-১১-২০১৭ খ্রিঃ ৪ ধারার নোটিশ জারী হয়।	২০-১১-২০১৭ খ্রিঃ	২৩-১১-২০১৭ খ্রিঃ	-	-	২৮-১০-২০১৯	জেলা প্রশাসক গাজীপুর স্মারক নং-০৫.৪১.৩৩০০.০১১.০০.০২৪-১৭-৯৪ (সং) তাং ২৫-০৩-২০২০ খ্রিঃ এর মাধ্যমে চূড়ান্ত প্রাক্কলন পত্র প্রেরণ করা হয়।	উপসচিব সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয় জিএফডিপি অধিশাখা এর স্মারক নং৩৫.০০.০০০০.০২১.০৩১.০০৮, ২০১৭-৩২৮তাং ২১-০৬-২০২০ খ্রিঃ এর মাধ্যমে চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন দেওয়া হয়।	৩০-০৬-২০২০ খ্রিঃ	১৪-০৯-২০২০ খ্রিঃ	০১-০২-২০২১ খ্রিঃদখল হস্তান্তর সম্পূর্ণ হয়েছে এবং ১০-০৬-২০২১ খ্রিঃঅধিগ্রহণ কর্তৃক ভূমির গেজেট প্রকাশিত হয়েছে।

সূত্রঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ২০২৩ ও আরডিপিপি, ২০১৯

সংযুক্তি- ৫

(অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ)

Economic Analysis:

Taka In lakh

Sl. No	Year	Cost (Economic)				Total Cost	Income from Toll	Opp. Cost of Toll	Time Saving	Health benefit	Total Benefit	12% Discount Factor	Discounted Value at 12%		40% Discount Factor	Discounted Value at 40%	
		Investment		Operating									Total Cost	Total Benefit		Total Cost	Total Benefit
		Present Value	Account Value	Present Value	Account Value												
1	2016-17	2200.00	1980.00	0.00	0.00	1980.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.893	1767.86	0.00	0.7143	1414.286	0.00
2	2017-18	20000.00	18000.00	0.00	0.00	18000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.797	14349.49	0.00	0.5102	9183.673	0.00
3	2018-19	25000.00	22500.00	0.00	0.00	22500.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.712	16015.06	0.00	0.3644	8199.708	0.00
4	2019-20	0.00	0.00	621.27	559.15	559.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.636	355.35	0.00	0.2603	145.550	0.00
5	2020-21	0.00	0.00	652.34	587.10	587.10	10087.34	10950.00	1002.22	17258.07	39297.63	0.567	333.14	22298.53	0.1859	109.163	7306.78
6	2021-22	0.00	0.00	684.95	616.46	616.46	10591.71	11497.50	1012.24	17430.65	40532.10	0.507	312.32	20534.82	0.1328	81.872	5383.08
7	2022-23	0.00	0.00	719.20	647.28	647.28	11121.29	12072.38	1022.36	17604.96	41820.99	0.452	292.80	18917.69	0.0949	61.404	3967.33
8	2023-24	0.00	0.00	755.16	679.64	679.64	11677.36	12675.99	1032.59	17781.01	43166.95	0.404	274.50	17434.41	0.0678	46.053	2925.01
9	2024-25	0.00	0.00	792.92	713.63	713.63	12261.22	13309.79	1042.91	17958.82	44572.75	0.361	257.34	16073.38	0.0484	34.540	2157.33
10	2025-26	0.00	0.00	832.57	749.31	749.31	12874.29	13975.28	1053.34	18138.41	46041.32	0.322	241.26	14824.07	0.0346	25.905	1591.72
11	2025-27	0.00	0.00	874.19	786.77	786.77	13518.00	14674.05	1063.88	18319.79	47575.71	0.287	226.18	13676.88	0.0247	19.429	1174.84
12	2027-28	0.00	0.00	917.90	826.11	826.11	14193.90	15407.75	1074.52	18502.99	49179.15	0.257	212.04	12623.06	0.0176	14.571	867.45
13	2028-29	0.00	0.00	963.80	867.42	867.42	14903.60	16178.14	1085.26	18688.02	50855.01	0.229	198.79	11654.66	0.0126	10.929	640.72
14	2029-30	0.00	0.00	1011.99	910.79	910.79	15648.78	16987.04	1096.11	18874.90	52606.83	0.205	186.37	10764.40	0.0090	8.196	473.42
15	2030-31	0.00	0.00	1062.59	956.33	956.33	16431.21	17836.40	1107.07	19063.65	54438.33	0.183	174.72	9945.68	0.0064	6.147	349.93
16	2031-32	0.00	0.00	1115.72	1004.15	1004.15	17252.77	18728.22	1118.15	19254.28	56353.42	0.163	163.80	9192.46	0.0046	4.610	258.74
17	2032-33	0.00	0.00	1171.50	1054.35	1054.35	18115.41	19664.63	1129.33	19446.83	58356.19	0.146	153.56	8499.25	0.0033	3.458	191.39
18	2033-34	0.00	0.00	1230.08	1107.07	1107.07	19021.18	20647.86	1140.62	19641.29	60450.96	0.130	143.96	7861.02	0.0023	2.593	141.61
19	2034-35	0.00	0.00	1291.58	1162.42	1162.42	19972.24	21680.25	1152.03	19837.71	62642.23	0.116	134.97	7273.19	0.0017	1.945	104.82
20	2035-36	0.00	0.00	1356.16	1220.54	1220.54	20970.86	22764.26	1163.55	20036.08	64934.75	0.104	126.53	6731.58	0.0012	1.459	77.61

Sl. No	Year	Cost (Economic)				Total Cost	0.00	0.00	0.00	0.00	Total Benefit	12% Discount Factor	Discounted Value at 12%		40% Discount Factor	Discounted Value at 40%	
		Investment		Operating									Total Cost	Total Benefit		Total Cost	Total Benefit
		Present Value	Account Value	Present Value	Account Value												
21	2036-37	0.00	0.00	1423.97	1281.57	1281.57	22019.40	23902.48	1175.18	20236.44	67333.50	0.093	118.62	6232.36	0.0009	1.094	57.48
22	2037-38	0.00	0.00	1495.17	1345.65	1345.65	23120.37	25097.60	1186.93	20438.81	69843.71	0.083	111.21	5772.06	0.0006	0.821	42.59
23	2038-39	0.00	0.00	1569.93	1412.93	1412.93	24276.39	26352.48	1198.80	20643.20	72470.87	0.074	104.26	5347.48	0.0004	0.615	31.57
24	2039-40	0.00	0.00	1648.42	1483.58	1483.58	25490.21	27670.10	1210.79	20849.63	75220.73	0.066	97.74	4955.70	0.0003	0.462	23.40
25	2040-41	0.00	0.00	1730.84	1557.76	1557.76	26764.72	29053.61	1222.90	21058.13	78099.35	0.059	91.63	4594.06	0.0002	0.346	17.36
26	2041-42	0.00	0.00	1817.39	1635.65	1635.65	28102.95	30506.29	1235.13	21268.71	81113.08	0.053	85.91	4260.12	0.0002	0.260	12.88
27	2042-43	0.00	0.00	1908.25	1717.43	1717.43	29508.10	32031.60	1247.48	21481.39	84268.58	0.047	80.54	3951.66	0.0001	0.195	9.55
28	2043-44	0.00	0.00	2003.67	1803.30	1803.30	30983.50	33633.19	1259.95	21696.21	87572.85	0.042	75.50	3666.61	0.0001	0.146	7.09
29	2044-45	0.00	0.00	2103.85	1893.47	1893.47	32532.68	35314.84	1272.55	21913.17	91033.25	0.037	70.78	3403.12	0.0001	0.110	5.27
30	2045-46	0.00	0.00	2209.04	1988.14	1988.14	34159.31	37080.59	1285.28	22132.30	94657.48	0.033	66.36	3159.47	0.0000	0.082	3.91
31	2046-47	0.00	0.00	2319.50	2087.55	2087.55	35867.28	38934.62	1298.13	22353.62	98453.65	0.030	62.21	2934.09	0.0000	0.062	2.91
32	2047-48	0.00	0.00	2435.47	2191.92	2191.92	37660.64	40881.35	1311.11	22577.16	102430.26	0.027	58.32	2725.53	0.0000	0.046	2.16
33	2048-49	0.00	0.00	2557.24	2301.52	2301.52	39543.68	42925.41	1324.22	22802.93	106596.25	0.024	54.68	2532.49	0.0000	0.035	1.61
34	2049-50	0.00	0.00	2685.11	2416.60	2416.60	41520.86	45071.68	1337.47	23030.96	110960.97	0.021	51.26	2353.73	0.0000	0.026	1.19
35	2050-51	0.00	0.00	2819.36	2537.42	2537.42	43596.90	47325.27	1350.84	23261.27	115534.28	0.019	48.06	2188.17	0.0000	0.019	0.89
36	2051-52	0.00	0.00	2960.33	2664.30	2664.30	45776.75	49691.53	1364.35	23493.88	120326.51	0.017	45.05	2034.76	0.0000	0.015	0.66
37	2052-53	0.00	0.00	3108.35	2797.51	2797.51	48065.58	52176.11	1377.99	23728.82	125348.51	0.015	42.24	1892.57	0.0000	0.011	0.49
38	2053-54	0.00	0.00	3263.76	2937.39	2937.39	50468.86	54784.91	1391.77	23966.11	130611.66	0.013	39.60	1760.75	0.0000	0.008	0.37
39	2054-55	0.00	0.00	3426.95	3084.26	3084.26	52992.31	57524.16	1405.69	24205.77	136127.93	0.012	37.12	1638.49	0.0000	0.006	0.27
40	2055-56	0.00	0.00	3598.30	3238.47	3238.47	55641.92	60400.37	1419.75	24447.83	141909.87	0.011	34.80	1525.08	0.0000	0.005	0.20
41	2056-57	0.00	0.00	3778.21	3400.39	3400.39	58424.02	63420.39	1433.95	24692.31	147970.66	0.010	32.63	1419.83	0.0000	0.003	0.15
42	2057-58	0.00	0.00	3967.12	3570.41	3570.41	61345.22	66591.41	1448.28	24939.23	154324.14	0.009	30.59	1322.14	0.0000	0.003	0.11
43	2058-59	0.00	0.00	4165.48	3748.93	3748.93	64412.48	69920.98	1462.77	25188.62	160984.85	0.008	28.68	1231.43	0.0000	0.002	0.08
44	2059-60	0.00	0.00	4373.75	3936.38	3936.38	67633.10	73417.03	1477.40	25440.51	167968.03	0.007	26.88	1147.19	0.0000	0.001	0.06
45	2060-61	0.00	0.00	4592.44	4133.20	4133.20	71014.76	77087.88	1492.17	25694.91	175289.72	0.006	25.20	1068.92	0.0000	0.001	0.05

Economic Analysis:

Taka In lakh

Sl. No	Year	Cost (Economic)				Total Cost	0.00	0.00	0.00	0.00	Total Benefit	12% Discount Factor	Discounted Value at 12%		40% Discount Factor	Discounted Value at 40%	
		Investment		Operating									Total Cost	Total Benefit		Total Cost	Total Benefit
		Present Value	Account Value	Present Value	Account Value												
46	2061-62	0.00	0.00	4822.06	4339.86	4339.86	74565.50	80942.27	1507.09	25951.86	182966.72	0.005	23.63	996.19	0.0000	0.001	0.03
47	2062-63	0.00	0.00	5063.17	4556.85	4556.85	78293.77	84989.38	1522.16	26211.38	191016.70	0.005	22.15	928.59	0.0000	0.001	0.03
48	2063-64	0.00	0.00	5316.33	4784.69	4784.69	82208.46	89238.85	1537.38	26473.50	199458.19	0.004	20.77	865.74	0.0000	0.000	0.02
49	2064-65	0.00	0.00	5582.14	5023.93	5023.93	86318.88	93700.80	1552.76	26738.23	208310.67	0.004	19.47	807.29	0.0000	0.000	0.01
50	2065-66	0.00	0.00	5861.25	5275.12	5275.12	90634.83	98385.84	1568.28	27005.61	217594.56	0.003	18.25	752.92	0.0000	0.000	0.01
51	2071-72	0.00	0.00	6154.31	5538.88	5538.88	95166.57	103305.13	1583.97	27275.67	227331.33	0.003	17.11	702.33	0.0000	0.000	0.01
52	2072-73	0.00	0.00	6462.03	5815.82	5815.82	99924.90	108470.38	1599.81	27548.43	237543.52	0.003	16.04	655.25	0.0000	0.000	0.01
53	2073-74	0.00	0.00	6785.13	6106.62	6106.62	104921.14	113893.90	1615.81	27823.91	248254.76	0.002	15.04	611.42	0.0000	0.000	0.00
54	2074-75	0.00	0.00	7124.38	6411.95	6411.95	110167.20	119588.60	1631.96	28102.15	259489.91	0.002	14.10	570.62	0.0000	0.000	0.00
55	2075-76	0.00	0.00	7480.60	6732.54	6732.54	115675.56	125568.03	1648.28	28383.17	271275.04	0.002	13.22	532.62	0.0000	0.000	0.00
56	2076-77	0.00	0.00	7854.63	7069.17	7069.17	121459.34	131846.43	1664.77	28667.00	283637.54	0.002	12.39	497.23	0.0000	0.000	0.00
57	2077-78	0.00	0.00	8247.37	7422.63	7422.63	127532.31	138438.75	1681.41	28953.67	296606.14	0.002	11.62	464.25	0.0000	0.000	0.00
58	2078-79	0.00	0.00	8659.73	7793.76	7793.76	133908.92	145360.69	1698.23	29243.21	310211.05	0.001	10.89	433.52	0.0000	0.000	0.00
59	2079-80	0.00	0.00	9092.72	8183.45	8183.45	140604.37	152628.72	1715.21	29535.64	324483.94	0.001	10.21	404.88	0.0000	0.000	0.00
60	2080-81	0.00	0.00	9547.36	8592.62	8592.62	147634.59	160260.16	1732.36	29831.00	339458.10	0.001	9.57	378.19	0.0000	0.000	0.00
	Sum	**47200.00**	**42480.00**	**188069.04**	**169262.13**	**211742.13**	**2898579.49**	**3146463.33**	**74746.55**	**1287123.81**	**7406913.18**	**8.32**	37674.36	**291023.91**	**2.50**	**19379.87**	**27834.22**
																	8454.35

PV of Total Revenue at 12% = 291023.91

PV of Total Cost at 12% = 37674.36

Net Present Value(NPV) at 12% = 253349.55

BCR PV of Total Revenue 291023.91 **7.72**

PV of Total Expenditure 37674.36

Internal Rate of Return(IRR) = 12+ (253349.55 / 244895.20) **x (40-12)**

12+ 1.03 **x** **28.00**

12+ 28.97

= 40.97

Assumptions;

1. Costs and benefits have been forcasted over a 50 yrs horizon, i.e life considered
2. Annual operating cost 710.77 Lakh and increasing 10% per year
3. Income from tax collection incresing 5 % over year
4. Income from rent- car parking, multipurpose halll etc incresing 5 % over year
5. Income from rent saving incresing 1 % over year
6. Income from time saving incresing 1 % over year

সংযুক্তি-৬

এফজিডি অংশগ্রহণকারী

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় প্রকল্পের সুফলভোগীদের দলীয় আলোচনা

উপজেলা : গাজীপুর কোড নং : .....

জেলা : গাজীপুর কোড নং : .....

এফজিডি সমন্বয়কারীর নামঃ মোঃ নজরুল **সহায়তাকারীর নামঃ** মোঃ কামরুল ইসলাম ও মোস্তাফিজ

দলীয় আলোচনার স্থানঃ সড়ক ভবন, গাজীপুর **তারিখ:** ১৭/০৪/২০২৫

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.	মোঃ মোঃ কারীবুল আলম	৪০	নির্বাহী প্রকৌশলী গাজীপুর সড়ক বিভাগ	০১৭৬০৭৮২৫৯৯	[illegible]
২.	মোঃ শুক্ল লাল	৬৫	TL	০১৭১১৩৬৯৩৩৫	[illegible]
৩.	মোঃ কামরুল আজাদ নিমা	৩২	বিভাগীয় প্রকৌশলী গাজীপুর সড়ক বিভাগ	০১৭৬০৭৪২৬০০	[illegible]
৪.	তন্ময় চক্রবর্তী	২৭	সহঃ প্রকৌশলী এল জিইডি	০১৭৪৭৬১৭০২২	[illegible]
৫.	মোকতাদির মোঃ মিহাব	৩০	প্রশাসনিক কর্মকর্তা পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি জামালপুর	০১৭৪৪৬২৪৬৭২	[illegible]
৬.	মোঃ মিজানুর রহমান	৫৪	স্থানীয় [illegible]	০১৭১১,২৪৯৪৭২	[illegible]
৭.	মোঃ জাহিদ হোসেন	৫৬	ব্যবসায়ী	০১৭১৬০৪৩৬৬০	[illegible]
৮.	মোঃ সনির হোসেন চৌধুরী	৫২	সমাজসেবক	০১৭১১৬৬১৭৭১	[illegible]
৯.	মোহাম্মদ মহসীন মোল্লা	৪৭	SAE BRT	০১৭১২০৯৩৯৫৬	[illegible]
১০.	মোঃ তরিকুল ইসলাম	৪৭	চেয়ারম্যান [illegible]	০১৮১৩০৩৯৯৩০	[illegible]

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১১.	Sanjida Sharmin	30	Urban Planner	01797547504	Sanjida
১২.	Md. Shahin yousuf	30	GIS & RS expert	01784393904	Shahin
১৩.	Md. Majhatul Islam	41	District census officer	01932816377	[illegible]

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় প্রকল্পের সুফলভোগীদের দলীয় আলোচনা

উপজেলা : ..... কোড নং : .....

জেলা : ..... কোড নং : .....

এফজিডি সমন্বয়কারীর নামঃ মো: শাহিন ইউসুফ **সহায়তাকারীর নামঃ** রুবেল

দলীয় আলোচনার স্থানঃ আরাইহাজার উপজেলা পরিষদ **তারিখ:** ০১/০৫/২০২৫

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.					
২.	ইফতিয়ার আহমেদ	৩৩	UNO, Araihazar	01717373672	
৩.	মুজাহিদুর রহমান খোকন	৩৩	চেয়ারম্যান	01711006366	
৪.	মো: মাহাবুবুর হোসেন	৫৭	SDE Roads & High.	01730782607	
৫.	মোসাম মোহাম্মদ	৭৬	Rtd SDE(RHD)	01715524503	
৬.	মোহাম্মদ শহীদ মিয়া	৩৫	SAE, Road & High	01717-024302	
৭.	মোঃ নজরুল ইসলাম	৪১	SAE, LGED Araihazar	01712-962501	
৮.	মো: মোকাদ্দস মোল্লা	৫০	SAE LGED Araihazar	01710058655	
৯.	মো: সিরাজুল ইসলাম	২০	চেয়ারম্যান প্রতিনিধি	01765453210	
১০.	মোঃ আবু তাহের মাস্টার	৬৪	PIO	01700716757	

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১১.	মোঃ আঃ কাদির	৪৩	কার্য সহকারী RHD	01727613327	
১২.	হোসাইন জনতীর	৩২	Mosque Wtee Accts কর্মী	01789665389	
13	এম এ হাসানুর রকিব	২৬	ইঞ্জিঃ MHL	01674834512	
14	মোঃ বদিউর ইসলাম	২৫	সুপার MHL	01759979230	
15	মোঃ আরিফ হোসেন	৩০	সুপার-M-H	01859434406	
16	মোঃ আব্দুজ্জামান	৩৮	ভিজিবল পল্লী বিদ্যুৎ	01769400211	

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন এর আওতায় প্রকল্পের সুফলভোগীদের দলীয় আলোচনা

উপজেলা : নরসিংদী ..... কোড নং : .....

জেলা : নরসিংদী ..... কোড নং : .....

এফজিডি সমন্বয়কারীর নামঃ মো: কাইন ইউসুফ সহায়তাকারীর নামঃ ফজলে রেজা মুন্না

দলীয় আলোচনার স্থানঃ নরসিংদী রেওয়া অফিস তারিখ: ০৯/০৫/২০২৩

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.	মো: শাহাবউদ্দীন আহমেদ	৫৭	উপ-নির্বাহী প্রকৌ:	01715-120051	
২.	জীবন কুমার বড়ুয়া	৫৯	উপসহকারী নির্বাহী প্রকৌশলী	01769400664	
৩.	মো. সিরাজুল	৪৫	গার্ডেনার	01902600847	
৪.	মো: হযরত আলী	৬০	ঘ	01815422498	
৫.	মো: রনি প্রধান	২৬	শ্রমিক	01972600480	
৬.	সৈয়দ শফিকুল ইসলাম	৩০	চেয়ারম্যান	01712184423	০৯.০৫.২৩
৭.	মো: কামরুজ্জামান	৫২	ঠিকাদার	01922010850	
৮.	মো: কাইয়ুম			01868826449	
৯.	মো: মেহেদী হাসান	৩০	SAE, RHD	01884909301	Mehedi 09.05.23
১০.	মো: কাইয়ুম	২৭		01725120302৯	মো: কাইয়ুম

ক্র.	নাম	বয়স	পদবী	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১১.	মোঃ ফোরকানউদ্দিন	৫৫	কার্য সহকারী	01928707555	
১২.	মোঃ ওয়ালিউল্লাহ	৩১	ইলেকট্রিশিয়ান	01726687993	
১৩.	মোঃ শামীম	৩৪	ইউ আর ডি	01911586778	
১৪.	মোঃ আমিনুল ইসলাম	৫৫	অফিস সহকারী	01795651688	
১৫.	মোঃ রনি প্রধান	২৬	শ্রমিক	01926699896	
১৬.	মোঃ শুভেন্দু	৩৫	ড্রাইভার	01712[illegible]	
১৭.	মোঃ মিঠুন মিয়া	৩১	ড্রাইভার	01953990431	
১৮.	[illegible]	৩৫	[illegible]	01721759[illegible]	
১৯.	মোঃ রিদুয়ান	১৮	student	01970[illegible]	
২০	মোঃ [illegible]	২২	শ্রমিক	01921403388	
২১	মোঃ ইউনুস মিয়া	২৪	ড্রাইভার	01726749255	ইউনুস
২২	মোঃ জুয়েল রানা	২৭	ড্রাইভার	01757609325	
২৩	মতিব মিয়া	১৮	শ্রমিক	01690271253	
২৪	মোঃ [illegible]	৩৭	মালি	01946626266	
২৫	মোঃ শহিদুল মিয়া	৫৮		01868826[illegible]	শহিদুল মিয়া
২৬	বাবুল মিয়া	৬৫	অফিস সহায়ক	01915923[illegible]	
২৭	মনির মিয়া	৪৫	ড্রাইভার	01719637625	মনির
২৮	মোঃ [illegible]	৫০	চৌকিদার	01956[illegible]	
২৯	কালাম মিয়া	৫৭	ড্রাইভার	01760901602	
৩০	জাফর মিয়া	৫৮	শ্রমিক	01489889357	

কর্মশালায় অংশগ্রহণকারী সদস্য

গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ প্রকল্প (ঢাকা জোন) (১ম সংশোধন) **প্রভাব মূল্যায়ন** (Impact Evaluation)

ক্রমিক	নাম	পদবী	মোবাইল নং	ইমেল	স্বাক্ষর
১	মোহাম্মদ মাসুম	ADC, Revenue, নরসিংদী	01762-687003	masumbcsjr@yahoo.com	
২	মো: হাবিবুল ইসলাম	EE, RHD, Narsingdi	01730782603	eenar@rhd.gov.bd	
৩	[illegible]	[illegible]	01711110394		
৪	মো: হুমায়ুন কবীর শাহ	সহকারী সমন্বয়ক (প্রকল্প)	01740987990	hshah.nsd@gmail.com	
৫	[illegible]	সভাপতি-[illegible]	01711337988.		13.5.23
৬	হলধর দাস	[illegible]	01710-198592	haladhar1961@gmail.com	
৭	[illegible]	[illegible]	01911288020		
৮	মো: [illegible]	[illegible]	01922[illegible]		[illegible]
৯	[illegible]	[illegible]	01716-061306		[illegible]
১০	[illegible]	[illegible]	01[illegible]		[illegible]
১১	[illegible]	[illegible]	01715-134082	ajkenkhajkhaboo@gmail.com	
১২	[illegible]	[illegible]	01715-120051		
১৩	মো: [illegible] আরেফীন	[illegible] নরসিংদী প্রেসক্লাব	01748-968691	aledin.nsd@gmail.com	
১৪	মো: [illegible]	[illegible]	01716-721090	ssntcsnilpur@gmail.com	
১৫	মো: মেহেদী হাসান	SAE, RHD, Narsingdi	01884909301	mhrhd17@gmail.com	Mehedi
১৬	মো: হায়দার আলী	SSO, HS	01677080165	haiderali.diu@gmail.com	
১৭	মো: জহিরুল ইসলাম	DAO	01923101873	Jahirulislam2013@gmail.com	
১৮	মো: আতিক [illegible]	SAE, RHD, Gazipur	01737888827	rhdatik@gmail.com	
১৯	সুজল কুমার সরকার	SDE, Narsingdi, RHD	01730782604	sajol36rhd@gmail.com	
২০	মো: তামিম আহমেদ নিশু	SDE, Gazipur, RHD	01730782600	sdejoydebpur@gmail.com	

২১	MD. Nayem Miah	Administration Officer	01811847990	nayemmiah@gmail.com	
২২	Shorary Afroz	Social Services officer	01726064010	shorary ittad@yahoo.com	
২৩	M S Iqbal Ahamed	Vice-Chairman, Municipal	01711-833802	msiqbalahamed@gmail.com	
২৪	Shabiqul Islam	AC (L), Raipura	01762-687016	shabiqul184@gmail.com	
২৫	Md. Nazmul Hasan	AC(L), Belabo	01682-057666	nazmul.emon16@gmail.com	
২৬	HELAL UDDIN	AC(L), SHIBPUR	01762-687013	smhelaluddin@gmail.com	
২৭	[illegible]	সহকারী কমিশনার (ভূমি), পলাশ	01762-687012	allandepalash@gmail.com	
২৮	রেহানা মজুমদার	সহকারী কমিশনার	01955910878	rehanamojumder.ul@gmail.com	
২৯	মোহী হাসান	সহকারী কমিশনার (ভূমি)	01712569351	mohidifes@gmail.com	
৩০	মোঃ নিজাম উদ্দিন	সিনিয়র সহকারী কমিশনার	01710-428905	cvasu.nizam@gmail.com	
৩১	[illegible]	সিনিয়র সহকারী কমিশনার	01795286447	tamin.eee08@gmail.com	
৩২	সামিউল বারেক খান	SDE	01730782608	samiul169@gmail.com	
৩৩	পিন্টু চন্দ্র বর্মন	AE, LGED, Narsingdi	01913157427	pinto05ce@gmail.com	
৩৪	মো: [illegible]		01814282330		
৩৫	মো: [illegible]		01[illegible]		
৩৬	মো: রনি মিয়া		01716377418		
৩৭	মো: মোস্তাফিজুর		01724419991		
৩৮	মোঃ [illegible]		01815[illegible]		
৩৯	[illegible]		01[illegible]		
৪০	মো: [illegible]		01710363834		
৪১	মো: [illegible]		01718930111		
৪২	মো: [illegible]		01725123027		
৪৩	মো: [illegible]		01902600847		
৪৪					
৪৫					
৪৬					

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান

ত্রয়ী এসোসিয়েটস

হোমটেক এলিগ্যান্ট, লেভেল-০৫, প্লট ০৪, রোড ০২, ব্লক বি,মহানগর প্রকল্প, হাতিরঝিল, পূর্ব রামপুরা, ঢাকা-১২১৯।
ফোন নম্বর: ০১৭১১-১৩৪৫৭০; ০১৭১১-৫৬০৩৫৫
E-mail: troyeeassociates@gmail.com ; info@troyee.com.bd;www.troyee.com.bd