



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

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রীজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত)
ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা

চূড়ান্ত রিপোর্ট



নির্বাচী সার-সংক্ষেপ

ঢাকা মেট্রোপলিটন এলাকায় সেবা ও যোগাযোগ অবকাঠামো এবং ট্রাফিক ব্যবস্থা উন্নয়নকল্পে বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক মগবাজার মৌচাক ইন্টারসেকশনে একটি ফ্লাইওভার নির্মিত হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ, নির্মাণ সময়, নির্মাণ সুবিধা, ইন্টারসেকশন সমূহের স্তরবিন্যাস, রেল ক্রসিং, ও আর্থিক পর্যালোচনা বিবেচনা সাপেক্ষে আলোচ্য ফ্লাইওভারটি মগবাজার ও মৌচাক ইন্টারসেকশন এবং এই দুইটি ইন্টারসেকশনের মধ্যে সংযোগ লিংক ইন্টারসেকশনে নিউ ইন্সটল রোড পর্যন্ত নির্মিত হয়েছে। যা এখন যানবাহন চলাচলে সর্বোত্তম ভূমিকা পালন করছে। ফ্লাইওভারটির মোট নির্মাণ দৈর্ঘ্য ৮৭০০ মিটার, এছাড়াও সঙ্গে ১০৫৪ মিটার র্যাম্প রয়েছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নির্দেশে ২০০০ সালের ফেব্রুয়ারীতে এই ফ্লাইওভারের ফিজিবিলিটি স্টাডির কাজ শুরু হয়। আগস্ট ২০০৫ এ এই ফিজিবিলিটি স্টাডির চূড়ান্ত রিপোর্ট দাখিল করা হয়। ফিজিবিলিটি স্টাডি রিপোর্টটি জুন, ২০১০ সালে অনুমোদিত হয় এবং স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর এ প্রকল্পের জন্য এক্সিকিউটিং এজেন্সি নিযুক্ত হয়। এই প্রকল্পের বিস্তারিত প্ল্যান অবকাঠামো ডিজাইন এবং ড্রইং দেশী বিদেশী পরামর্শক কর্তৃক সম্পন্ন হয়।

মার্চ ২০১১ সালে এলজিইডি কর্তৃক প্রণীত ৭৭২৭০.০০ লক্ষ টাকার ডিপিপি একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। সেপ্টেম্বর ২০১১ তে তিনটি প্যাকেজের জন্য দরপত্র আহ্বান করা হয়। যেমন ডব্লিউ ০৪, ডব্লিউ ০৫, এবং ডব্লিউ ০৬ অংশ। ডব্লিউ ০৪ এবং ডব্লিউ ০৬ প্যাকেজের কাজ দুইটি ২০১২ সালের নভেম্বর মাসে এবং ডব্লিউ ০৫ প্যাকেজটি নভেম্বর ২০১৩ সালে কাজের চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। তখন স্বাক্ষরিত চুক্তির মোট মূল্য ছিল ৭৫৫৮১.০০ লক্ষ টাকা। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ১৬ই ফেব্রুয়ারি, ২০১৩ সালে প্যাকেজ ডব্লিউ ০৪ এবং ডব্লিউ ০৬ কাজের উদ্বোধন করেন। এ দিকে ডব্লিউ ০৫ প্যাকেজের কাজ শুরু হয় জুন ২০১৪ তে। SMEC ইন্টারন্যাশনাল প্রাঃ লিমিটেড অন্য আরও ফার্মের সঙ্গে এই নির্মাণ কার্যের তদারকি উপদেষ্টা হিসেবে নিযুক্ত হন জুন ২০১২ সালে। এখানে উল্লেখ্য যে, এসএফডি এবং ওএফআইডি এর সঙ্গে যথাক্রমে ২০০ মিলিয়ন সৌদিরিয়াল (৫৩.৩৪ মিলিয়ন ইউ এস ডলার) এবং ইউ এস ডলার ২৮.০০ মিলিয়ন মূল্যের খসড়া ঋন চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৭৪%।

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরের ট্রাফিক ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি (সাতরাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ এবং মগবাজার রোড এবং রেল ইন্টারসেকশন) এবং ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি অধীনস্থ মগবাজার, মৌচাক এলাকায় ট্রাফিক জ্যাম হ্রাস করা। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে QA/QC যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে যার ফলস্বরূপ ফ্লাইওভারটি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং যানবাহন চলাচল করছে। প্রকল্পের অধীনে ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল ৪০ ডেসিমিয়াল যার প্রায় শতভাগ অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ভূমি অবকাঠামোর ক্ষেত্রে লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়েছে ৩০%। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ফ্লাইওভার নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৮৭০০ মিঃ যার শতভাগ অর্জন হয়েছে। প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১২১৮৮৯.৬৯ লক্ষ টাকার মধ্যে ১১৫২৬৭.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করার মাধ্যমে ভৌত অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে শতভাগ লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে ব্যয়ের শতকরা হার ৯৪.৫৬।

এই প্রকল্পের প্রধান তিনটি অঙ্গ হচ্ছে মগবাজার ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার (প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪), মৌচাক ইন্টারসেকশন (প্যাকেজ নং প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৫) এবং বাংলামটর- মগবাজার- মৌচাক ইন্টারসেকশন অংশ (প্যাকেজ নং প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৬)। এই প্রকল্পের অধীনে বিদ্যমান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্প কার্যক্রম মনিটর করেছে। প্রকল্প দপ্তর QA/QC শত প্রতিকূলতার মধ্যেও যথাযথভাবে নিশ্চিত করার সর্বোচ্চ চেষ্টা করেছে। তাছাড়া দেশি এবং বিদেশি পরামর্শকগণও QA/QC নিশ্চিতের দায়িত্বে ছিলেন। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে QA/QC যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে। যার ফলস্বরূপ ফ্লাইওভারটি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং এর মধ্য দিয়ে যানবাহন চলাচল করছে যা ঢাকা মহানগরে যানজট হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে।

এলজিইডি কার্যালয় থেকে ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ গুলোর আংশিক তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণের দপ্তর বদলি, এলজিইডি এর কার্যালয় স্থানান্তর ইত্যাদি কারণে এলজিইডি কর্তৃপক্ষ ক্রয় সংক্রান্ত সম্পূর্ণ তথ্য

প্রদান করতে পারেনি বিধায় এলজিইডি হতে প্রাপ্ত স্বল্প সংখ্যক তথ্য, আইএমইডি কর্তৃক প্রদত্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন, এলজিইডি এর অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ইত্যাদির রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়েছে।

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী এবং সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারী তথ্যগুলি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে এবং সেকেন্ডারী তথ্যগুলি আইএমইডি, এলজিইডি, ট্রাফিক পুলিশ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে।

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে সম্যক ধারণা লাভের জন্য প্রয়োজনীয় প্রাইমারী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য সংখ্যাগত এবং গুণগত জরিপ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। প্রশ্ন ও উত্তরের মাধ্যমে সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণপূর্বক প্রকল্পের সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ অঞ্চলে খানা পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। গুণগত জরিপের আওতায় খানা পর্যায়ে সুবিধাভোগীদের সাথে এফজিডি (ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন) করা হবে। গুণগত জরিপকালে প্রকল্প হতে সুবিধাভোগী বিভিন্ন যানবাহন চালক ও যাত্রী হতে ইন-ডেপথ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে কেআইআই (কি ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পের অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষন চেকলিষ্ট এর মাধ্যমে অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হতো এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতাই সর্বোচ্চ খুব বেশি যানজট ছিল এর পক্ষে মতামত এসেছে। প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে কি না এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতাই সর্বোচ্চ মতামত এসেছে যে যানজট হ্রাস পেয়েছে, যা মোট শতকরা ৮০.৯ শতাংশ। কেআইআই তে অংশগ্রহণকারী ডিএসসিসি (ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন), ডিএমপি (ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ), ডিটিসিএ (ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ) এর কর্মকর্তাবৃন্দ অবহিত করেছেন যে আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সাধারণ জনগন অনেক উপকৃত হয়েছে।

প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল ভৌত কর্মকান্ড শতভাগ বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং মোট ১২১৮৮৯.৬৯ লক্ষ টাকার মধ্যে ১১৫২৬৭.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার কারণগুলো হল প্রকল্প এলাকায় অবস্থিত আন্ডারগ্রাউন্ড ইউটিলিটি সার্ভিসের অবস্থান সম্পর্কে ধারণা না থাকা, স্কোপ অব ওয়ার্ক বৃদ্ধির মাধ্যমে ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, পূর্ত কাজের জন্য স্থানের অপ্রতুলতা ইত্যাদি। এ কারণে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে ২৪ মাসের পরিবর্তে ৬৯ মাস সময় ব্যয় হয় যা মূল ডিপিপি এর সময়কালের তুলনায় ২৮৭%।

ফ্লাইওভারের পূর্ণমাত্রার সুফল পেতে হলে ফ্লাইওভার থেকে নামার পর যানবাহন যেন অবাধে দ্রুত পার হতে পারে সেই ব্যবস্থা করতে হবে। এর মাধ্যমে ফ্লাইওভারের উপরে যানজট রোধ সম্ভব হবে। ফ্লাইওভারের নীচের অংশের প্রায় অধিকাংশ জায়গাতেই অবইধভাবে বিভিন্ন ছোট ছোট ব্যবসায়িক প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে, যা ফ্লাইওভারের নীচের রাস্তা এবং ফুটপাথের রাস্তা সংকীর্ণ করে দিয়েছে। তা অপসারণ করলে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসের ক্ষেত্রে ভূমিকা রাখবে।

সূচীপত্র

প্রথম অধ্যায়	প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের বিবরণ	২
১.২.১	বাস্তবায়নকাল	২
১.২.২	প্রকল্পের অর্থায়ন	২
১.৩	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	২
১.৪	প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৩
১.৫	প্রভাব মূল্যায়নের উদ্দেশ্য	৩
দ্বিতীয় অধ্যায়	প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কার্যপদ্ধতি	
২.১	সমীক্ষার কর্মপদ্ধতি	৫
২.২	সমীক্ষার এলাকা নির্ধারণ	৫
২.৩	নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ	৬
২.৪	গুণগত পদ্ধতির ব্যবহার	৮
২.৪.১.	ইন-ডেপ্‌থ ইন্টারভিউঃ সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে	৮
২.৪.২	সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে উত্তরদাতার নমুনা চয়ন	৮
২.৪.৩	দলীয় আলোচনা (এফজিডি)	৯
২.৪.৪	কি ইনফরমেন্টস্ ইন্টারভিউ (কেআইআই):	৯
২.৪.৫	প্রশ্নমালা ও চেকলিষ্ট	৯
২.৫	সমীক্ষা পরিচালনাও কর্ম পরিকল্পনা	১০
২.৫.১	সমীক্ষা পরিচালনা	১০
২.৫.২	মাঠ কর্মী এবং সুপারভাইজার প্রশিক্ষণ	১০
২.৫.৩	তথ্য সংগ্রহের উপকরণ প্রণয়ন (প্রশ্নমালা)	১০
২.৫.৪	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা	১১
২.৫.৫	জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা	১১
২.৫.৬	তথ্য বা ডাটা এডিটিং ও কোডিং	১১
২.৫.৭	তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ এবং রিপোর্ট তৈরি	১১
তৃতীয় অধ্যায়	প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি বিশ্লেষণ	
৩.১	প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি	১২
৩.১.১	প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি	১২
৩.১.২	প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি	১২
৩.২	প্রকল্পটির অঙ্গ-ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি	১৩
৩.৩	প্রকল্পের সময় ব্যবহারের অগ্রগতি	১৪
৩.৪	প্রকল্প বাস্তবায়ন অবস্থা	১৪

৩.৫	প্রকল্পের সময় এবং ব্যয় বৃদ্ধির কারণ	১৫
৩.৬	সমাপ্তির সময় বৃদ্ধির পরিমাণ	১৫
চতুর্থ অধ্যায়	প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কার্যক্রম সমূহের বর্তমান অবস্থা	১৬
পঞ্চম অধ্যায়	ক্রয় প্রক্রিয়া বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনা	
৫.১	ক্রয় প্রক্রিয়ার সার্বিক অবস্থা	১৯
৫.২	প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা বিশ্লেষণ	১৯
ষষ্ঠ অধ্যায়	SWOT Analysis	২৫
সপ্তম অধ্যায়	প্রকল্পের প্রভাব	
৭.১	খানা জরিপ থেকে প্রাপ্ত ফলাফল উপস্থাপন ও বিশ্লেষণ	২৭
৭.২	অংশগ্রহণকারীদের আর্থসামাজিক অবস্থা	২৯
৭.২.১	অংশগ্রহণকারীদের সামাজিক এবং জনসংখ্যাাত্মিক সাধারণ তথ্য	২৯
৭.২.২	উত্তরদাতার মূল পেশা	৩০
৭.২.৩	উত্তরদাতাদের সামাজিক এবং অর্থনৈতিক তথ্য	৩১
৭.২.৪	উত্তরদাতাদের ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য	৩১
৭.২.৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক	৩২
৭.২.৬	উত্তরদাতাদের বয়স এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক	৩৩
৭.৩	অবকাঠামো সংক্রান্ত প্রাপ্ত ফলাফল	৩৩
৭.৩.১	প্রকল্প বাস্তবায়নে উত্তরদাতাদের সরাসরি অংশগ্রহণের হার	৩৩
৭.৩.২	ফ্লাইওভারে যানজট	৩৫
৭.৩.৩	যানজটের বর্তমান অবস্থা	৩৬
৭.৩.৪	ফ্লাইওভার নির্মাণের পরে যানজটের অবস্থা	৩৭
৭.৩.৫	ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হওয়া	৩৭
৭.৪	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৩৮
৭.৪.১	ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	৩৮
৭.৪.২	ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য	৩৯
৭.৪.৩	ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার	৩৯
৭.৫	পরিবেশ ও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত	৪০
৭.৫.১	ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর নেতিবাচক প্রভাব	৪০
৭.৫.২	ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব	৪০
৭.৫.৩	ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার অবস্থা	৪১
৭.৫.৪	ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের পরিমাণ	৪১
৭.৫.৫	শব্দদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি	৪২
৭.৫.৬	ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের পরিমাণ	৪২

৭.৬	ইন-ডেপ্‌থ ইন্টারভিউ থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপস্থাপন	৪৪
৭.৬.১	সাধারণ যাত্রী হতে প্রাপ্ত তথ্য	৪৪
৭.৬.২	হালকা যানবাহন চালক থেকে প্রাপ্ত তথ্য	৪৬
৭.৬.৩	ভারী যানবাহন চালক হতে প্রাপ্ত তথ্য	৪৭
৭.৬.৪	যাত্রীবাহী বাস চালক হতে প্রাপ্ত তথ্য	৪৮
৭.৭	দলভিত্তিক আলোচনা (এফজিডি) থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপস্থাপন	৫১
৭.৮	কে আই আই থেকে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ	৫৪
৭.৯	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ	৫৫
৭.১০	অবকাঠামোগত চেকলিস্ট থেকে প্রাপ্ত ফলাফল	৫৭
অষ্টম অধ্যায়	সমীক্ষার পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশ	৫৯

সংযুক্তি-১: গুণগত ও সংখ্যাগত জরিপের সারণীসমূহ।

সংযুক্তি-২: প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট।

সংযুক্তি-৩: TOR।

Acronyms

DPP	Development Project Proforma/Proposal
DMP	Dhaka Metropolitan Police
DCC	Dhaka City Corporation
DTCA	Dhaka Transport Coordination Authority
FGD	Focus Group Discussion
GOB	Government Of Peoples Republic of Bangladesh
IDI	In-Depth Interview
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	Key Informant Interview
KFAED	Kuwait Fund for Arab Economic Development
LGED	Local Government Engineering Department
OFID	OPEC Fund for International Development
QA	Quality Assurance
QC	Quality Control
RDPP	Revised Development Project Proforma/Proposal
SCADA	Supervisory Control and Data Acquisition
SFD	Saudi Fund for Development
SWOT	Strength Weakness Opportunities and Threats
BRTC	Bureau of Research Testing and Consultation

প্রথম অধ্যায়

প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের আওতায় গৃহীত প্রকল্পের বিবরণ

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

ঢাকা বাংলাদেশের রাজধানী এবং প্রশাসনিক কেন্দ্রবিন্দু। বিগত কয়েক যুগ ধরে দ্রুত জনসংখ্যা বৃদ্ধির কারণে এমন পরিস্থিতির সৃষ্টি হয়েছে যে এই শহরটি তার নাগরিকদের প্রয়োজনমত নাগরিক সুবিধা দিতে পারছে না। তাছাড়া বিপুল পরিমাণে যান্ত্রিক ও অযান্ত্রিক যানবাহন একই সঙ্গে চলাচল করায় এই শহরে নিয়মিত ট্র্যাফিক জ্যাম সৃষ্টি হয়। বিগত কয়েক বছরে ঢাকা একটি ট্র্যাফিক জ্যামের শহরে পরিণত হয়েছে যা ঘন্টার পর ঘন্টা দীর্ঘায়িত হয়। যার ফলশ্রুতিতে মূল্যবান কর্মঘন্টা ও জ্বালানী তেলের অপচয় হয়।

এই ট্র্যাফিক জ্যাম শুধুমাত্র বর্ধিত যানবাহনের কারণেই নয়, এই বর্ধিত যানবাহনের চলাচলের জন্য ভৌত অবকাঠামোর অভাবও তার অন্যতম একটি কারণ।

সমমানের শহরের তুলনায় ঢাকার সড়ক ব্যবস্থা সর্বনিম্ন, যা শুধুমাত্র ৮% এবং যেখানে মানের হার হচ্ছে ২৫%। এই ট্র্যাফিক জ্যাম নগর জীবনের সবচেয়ে আশঙ্কাজনক সমস্যা যা দিন দিন খারাপ থেকে অধিকতর খারাপ হচ্ছে। বায়ু এবং শব্দ দূষণের প্রধান কারণ হিসেবে ও এই ট্র্যাফিক সমস্যাকে চিহ্নিত করা হয়েছে। অনিয়ন্ত্রিত ট্র্যাফিক জ্যাম এবং অতিরিক্ত যানবাহন দ্বারা বায়ু দূষণ নগরবাসীকে শারীরিক এবং আর্থিক ক্ষতির দিকে ঠেলে দিচ্ছে। তাই ঢাকা ট্রান্সপোর্ট বোর্ড কৌশলগত ট্রান্সপোর্ট প্ল্যানিং এর উপর একটি সমীক্ষা পরিচালনা করে। ঢাকা মেট্রোপলিটন এলাকার পরিবহন অবকাঠামো উন্নয়ন এবং ট্র্যাফিক জ্যাম নিরসনের জন্য ঢাকা আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রকল্প ফ্লাইওভার, আন্ডারপাস, বাস টার্মিনাল এবং পার্কিং এর জন্য ২০ টি অঞ্চল সনাক্ত করে। ফ্লাইওভার অঞ্চল হচ্ছে মৌচাক, খিলগাঁও, রাজারবাগ, মগবাজার, মালিবাগ, নিউমার্কেট, ইত্তেফাক, গোলাপশাহ মাজার, জিরো পয়েন্ট, বলদা গার্ডেন, যাত্রাবাড়ী মহাখালী উক্ত সমীক্ষার উপর ভিত্তি করে একটি ফ্লাইওভার মহাখালীতে এবং অন্য একটি খিলগাঁওয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত ফ্লাইওভার দুটি মানুষ ব্যবহার করে লাভবান হচ্ছে বলে প্রতীয়মান হয়।

২০০০ সালের ৯ ফেব্রুয়ারি অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ঢাকার বিভিন্ন স্থানে ফ্লাইওভার নির্মাণ নিয়ে আলোচনা হয়। উক্ত সভায় যৌথ প্রচেষ্টায় ফ্লাইওভার নির্মাণের ব্যপারে স্বিকল্পিত গৃহীত হয়েছিল। এরই ধারাবাহিকতায় এলজিইডি মৌচাক এবং মগবাজারে ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রস্তাব করে। ফ্লাইওভারের প্রয়োজনীয়তা অনুধাবন করে ইআরডি কেএফএইডি এর নিকট মগবাজার, মৌচাক এলাকায় ফ্লাইওভার নির্মাণের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনার জন্য কারিগরি সহযোগিতার অনুরোধ করে। উক্ত অনুরোধের পরিপ্রেক্ষিতে কেএফএইডি ২০,০০০০ কুয়েতি দিরহাম কারিগরি সহায়তার মাধ্যমে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা পরিচালনার জন্য অনুমোদন দেয়। পরবর্তীতে পরামর্শকগণ সম্ভাব্যতা প্রতিবেদন ইঞ্জিনিয়ারিং ডিজাইন এবং টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরী সমাপ্ত করেন। মগবাজার মৌচাক ফ্লাইওভার প্রকল্পটি উপরোল্লিখিত কারিগরি সহায়তার অধীনে পরিচালিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষার উপর ভিত্তি করে প্রস্তুত করা হয়েছে।

সেই অনুযায়ী ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য এলজিইডি ৪-৪-২০০৬ তারিখে ৫৬০ কোটি টাকা সমমূল্যের ডিপিপি প্রণয়ন করে। কেএফএইডি উক্ত প্রকল্প অর্থায়নে আগ্রহ প্রকাশ করে। প্রকল্পটি চূড়ান্ত করার সময় ইআরডি অগ্রাধিকার খাত পরিবর্তন করে। ইআরডি উক্ত প্রকল্পের পরিবর্তে শিকলবাহা ২২৫ মেগাওয়াট বিদ্যুৎকেন্দ্র অর্থায়নে গুরুত্বারোপ করে এবং কেএফএইডি ২২৫ মেগাওয়াট বিদ্যুৎকেন্দ্রে অর্থায়নে অনুরোধ করে। যার ফলস্বরূপ প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়।

এলজিইডি ২০০৯ সালে পুনরায় ইআরডি এর মাধ্যমে ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পের অর্থায়নের জন্য সহায়তার জন্য চেষ্টা শুরু করে। পরবর্তীতে এসএফডি এবং ওএফআইডি এর সঙ্গে যথাক্রমে ২০০ মিলিয়ন সৌদিরিয়াল (৫৩.৩৪ মিলিয়ন ইউ এস ডলার) এবং ইউ এস ডলার ২৮.০০ মিলিয়ন মূল্যের খসড়া ঋণ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৭৪%।

১.২ প্রকল্পের বিবরণ

- প্রকল্পের নাম : ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ](সংশোধিত)
- প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি এর মধ্যে মগবাজার-মৌচাক এলাকায়।
- উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : স্থানীয় সরকার, পল্লীউন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়
- বাস্তবায়নকারী সংস্থা : স্থানীয় সরকার ও প্রকৌশল অধিদপ্তর (এলজিইডি)

১.২.১ বাস্তবায়নকাল

টেবিল-১.১ বাস্তবায়নকাল

বাস্তবায়ন কাল ডিপিপি অনুসারে		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত সময়
মূল	সংশোধিত		
১	২	৩	৪
জানুয়ারি ২০১১ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩	জানুয়ারি ২০১১ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৭	মার্চ ২০১১ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৭	৪৫মাস

১.২.২ প্রকল্পের অর্থায়ন

টেবিল-১.২ প্রকল্পের অর্থায়ন

(jy UvKvq)

অনুমোদিত ব্যয়	মূল ডিপিপি অনুসারে	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে
ক) মোট	৭৭২৭০.০০	১২১৮৮৯.৬৯
খ) জিওবি	২০০৪৭.৩১	৪৪২৭৩.০১
গ) প্রকল্প সাহায্য	৫৭২২২.৬৯	৭৭৬১৬.৬৮

১.৩ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

- ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরের ট্র্যাফিক ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি (সাতরাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ এবং মগবাজার রোড এবং রেল ইন্টারসেকশন);
- ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি অধীনস্থ মগবাজার, মৌচাক এলাকায় ট্র্যাফিক জ্যাম হ্রাস করা।

১.৪ প্রকল্পের আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি

টেবিল-১.৩ প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

(jy

UvKvq)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ এবং লক্ষ্য			অর্থ ছাড়	ব্যয় ও আর্থিক অগ্রগতি		
	মোট	টাকা	পি.এ.		মোট	টাকা	পি.এ.
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১০-১১			-				-
২০১১-১২	১৮০৭.০০	১৮০৭.০০	-	১৮০৭.০০	১৮০৭.০০	১৮০৭.০০	-
২০১২-১৩	৩৪২৮.৭৭	২৪২৫.০০	১০০৩.০০	৩৪২৮.৭৭	৩৪২৮.৭৭	২৪২৫.০০	১০০৩.৭৭
২০১৩-১৪	১২৫০০.০০	২৫০০.০০	১০০০.০০	১২৫০০.০০	১২৪৯৮.৬	২৪৯৮.৬০	১০০০০.০০
২০১৪-১৫	২০৫০০.০০	৫৫০০.০০	১৫০০০.০০	২০৫০০.০০	২০৪৯৭.৬	৫৪৯৭.৬৩	১৫০০০.০০
২০১৫-১৬	২৭৫০০.০০	৫০০০.০০	২২৫০০.০০	২৭৫০০.০০	২৭৪৯৯.০০	৪৯৯৯.০০	২২৫০০.০০
২০১৬-১৭	৪২৬০৩.৯২	২৫৭২৪.০০	১৬৮৭৯.৯২	৪২৪৮৭.৪২	৪২৫৭৭.৬	২৫৭০১.৪	১৬৮৭৬.২
২০১৭-১৮	১৩৫৫০.০০	১৩১৭.০০	১২২৩৩.০০	১০৭৩৪.৫৪	৬৯৫৯.১৭	১১৪১.৬৩	৫৮১৭.৫৪
মোট	১২১৮৮৯.৬৯	৪৪২৭৩.০০	৭৭৬১৬.৬৯	১১৮৯৫৭.৭৩	১১৫২৬৭.৮	৪৪০৭০.২৬	৭১১৯৭.৫৪

১.৫ প্রভাব মূল্যায়নের উদ্দেশ্য

- উদ্যোগী মন্ত্রণালয়, বাস্তবায়নকারী সংস্থা, বাস্তবায়নকাল, প্রাক্কলিত ব্যয়, বছরভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলন, প্রকল্প এলাকা নির্বাচনে যৌক্তিকতা, প্রকল্পের উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধন, অর্থায়ন, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধ, প্রকল্পের পটভূমি ইত্যাদি সংশ্লিষ্ট সকল তথ্য পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের সার্বিক এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির (বাস্তব ও আর্থিক) তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ, বিশ্লেষণ, সারণী/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা করা;
- প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বিপরীতে অর্জিত অগ্রগতি, ফলাফল ও প্রভাব বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করা;
- প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে বিদ্যমান আইন ও বিধিমালা (পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগী গাইড লাইনস্ ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে কি না তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা (এক্ষেত্রে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও মূল্যায়ন পর্যালোচনা করা

- বাঞ্চনীয়। আরডিপি/ ডিপিপি-তে বর্ণিত ক্রয় কার্যক্রমের প্যাকেজসমূহ ভাঙা হয়েছে কিনা, ভাঙা হলে তার কারণ যাচাই এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে হয়েছে কিনা তা' পরীক্ষা করা;
- প্রকল্পের আওতায় সংগৃহিত পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুশঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা এবং TOR অনুযায়ী পরামর্শক সেবা অর্জিত হয়েছে কিনা তা' পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
 - প্রকল্পের আওতায় সংগৃহিত পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত BOQ অনুযায়ী পরিমাণ সংগ্রহ এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী গুণগতমান নিশ্চিত করা হয়েছে কিনা তা' পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
 - ডিপিপি/আরডিপিপিতে বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও অর্থ চাহিদার প্রাক্কলন যৌক্তিকতা এবং প্রকল্পের শুরু হতে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা। পরিকল্পনার সাথে ব্যত্যয় ঘটলে তা চিহ্নিত করে প্রতিকার পরামর্শ এবং ভবিষ্যতের জন্য সুপারিশ প্রদান করা;
 - বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমনঃ ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর, অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা এবং
 - প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণঃ এক্ষেত্রে সার্বিকভাবে চিহ্নিত সবলতা, এটি, দুর্বলতা বা অসঙ্গতি পর্যালোচনা ও এটি, দুর্বলতা উত্তোরণের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন করা।

দ্বিতীয় অধ্যায়

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার কার্যপদ্ধতি (Methodology)

২.১ সমীক্ষার কর্মপদ্ধতি

সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী এবং সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারী তথ্যগুলি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে এবং সেকেন্ডারী তথ্যগুলি আইএমইডি, এলজিইডি, ট্রাফিক পুলিশ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্যগুলি যাচাই বাছাই করে কম্পিউটারে সংরক্ষণ করা হয়েছে এবং পরবর্তীতে বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদন প্রস্তুতিতে ব্যবহার করা হয়েছে।

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মোচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে সম্যক ধারণা লাভের জন্য প্রয়োজনীয় প্রাইমারী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য সংখ্যাগত এবং গুণগত জরিপ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়েছে। প্রশ্ন ও উত্তরের মাধ্যমে সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণপূর্বক প্রকল্পের সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ অঞ্চলে খানা পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। গুণগত জরিপের আওতায় খানা পর্যায়ে সুবিধাভোগীদের সাথে এফজিডি (ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন) করা হবে। গুণগত জরিপকালে প্রকল্প হতে সুবিধাভোগী বিভিন্ন যানবাহন চালক ও যাত্রী হতে ইন-ডেপ্‌থ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে কেআইআই (কি ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পের অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষন চেকলিষ্ট এর মাধ্যমে অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.২ সমীক্ষা এলাকা নির্ধারণ

গবেষণার উদ্দেশ্য অনুযায়ী গবেষণা এলাকা নির্বাচন করা হয়। প্রকল্পের আউটপুট, আউটকাম এবং উদ্দেশ্য কতটুকু অর্জিত হয়েছে তা নির্ধারণ করা গবেষণার মূল উদ্দেশ্য। মগবাজার-মোচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার এর সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ অঞ্চল সমীক্ষা এলাকা নির্ধারণ করা হয়েছে এবং ফ্লাইওভার এর সীমানা অঞ্চল অনুযায়ী এলাকা ভিত্তিক বন্টন সারণী ২.১ এ দেওয়া হয়েছে

টেবিল ২.১ ফ্লাইওভার এর সীমানা অনুসারে প্রকল্প অঞ্চল

প্রকল্প এলাকা	অঞ্চল
ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি	সাতরাস্তা
	এফডিসি
	মগবাজার
	মোচাক
	শান্তিনগর
	মালিবাগ
	মগবাজার রোড এবং রেল ইন্টারসেকশন

যেহেতু প্রকল্পের উদ্দেশ্য ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরের ট্র্যাফিক ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি ও ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি অধীনস্থ মগবাজার, মৌচাক এলাকায় ট্র্যাফিক জ্যাম হ্রাস করা সেহেতু প্রকল্পের সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ সকল অঞ্চলে খানা পর্যায়ে নমুনা এলাকা নির্বাচন করা হয়েছে। এই নমুনা এলাকা থেকে খানা পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে এবং সারণী ৩.১ এ উল্লিখিত এলাকা থেকে সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রীদের থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্পের অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষন চেকলিষ্ট এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে কেআইআই (কি ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.৩ নমুনা-সংখ্যার আকার নির্ধারণ

প্রকল্প এলাকা থেকে নমুনা আকার নিম্নলিখিত ফর্মুলার মাধ্যমে নির্ণয় করা হয়েছে।

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} \cdot (d. eff)$$

Where,

$z=1.96$ (The value of the standard variation at 95% confidence level)

$n =$ sample size

$p =$ Proportion/probability of success = 0.5

$q = 1-p = 0.5$

$e =$ allowable margin of error (4%) or precision level = 0.04

$d. eff =$ design effect = 1.0 considering homogeneity of sample

উপরোক্ত মানগুলি ফর্মুলায় বসিয়ে দিলে $n=600$ পাওয়া যায়। প্রকল্প এলাকা থেকে খানা পর্যায়ে দৈব চয়নের মাধ্যমে নমুনা বাছাই করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

খানা পর্যায়ে উত্তরদাতার নমুনা চয়ন

উল্লিখিত মগবাজার-মৌচাক (সমষ্টিত) ফ্লাইওভার এর সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ অঞ্চল অনুযায়ী এলাকা থেকে সিস্টেমটিক দৈবচয়ন পদ্ধতির মাধ্যমে নমুনা নির্বাচন করা হয়েছে। উপরোক্ত নমুনা চয়ন পদ্ধতিটি নিম্নের ছকের মাধ্যমে প্রদর্শন করা হলো।

ছক: নমুনা বাছাই প্রক্রিয়া

প্রকল্পের সীমানা
অঞ্চলে কেন্দ্র করে
০.৫ কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ
অঞ্চল



ফ্লাইওভার এর
সীমিত অঞ্চল



সিস্টেমেটিক
দৈবচয়ন পদ্ধতিতে
খানা নির্বাচন



উত্তরদাতা

২.৪ গুণগত পদ্ধতির ব্যবহার

সমীক্ষায় গুণগত পদ্ধতি হিসেবে দলীয় আলোচনা (এফজিডি), ইন-ডেপ্থ ইন্টারভিউ (আইডিআই) এবং কি ইনফরম্যান্ট ইন্টারভিউ (কেআইআই) ব্যবহার করা হয়েছে।

২.৪.১ ইন-ডেপ্থ ইন্টারভিউঃ সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে

প্রকল্প এলাকায় সরাসরি পর্যবেক্ষণ এর মাধ্যমে বিভিন্ন যানবাহন চালক ও যাত্রীদের কাছ থেকে ইন-ডেপ্থ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, যানবাহনের প্রকৃতি ও যাত্রীভেদে মোট ৪৫ টি নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়েছে। সাধারণ পর্যবেক্ষন দ্বারা মোট চার ধরনের গুপ থেকে ইন-ডেপ্থ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.৪.২ সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে উত্তরদাতার নমুনা চয়ন

বর্তমান সময়ে কোন ট্রাফিক সার্ভে রিপোর্ট বা যানবাহন চলাচলের ডাটাবেজ না থাকায় প্রতি গুপে নমুনা সংখ্যা গুণগত জরিপ চলাকালীন সময়ে সরাসরি পর্যবেক্ষন এর মাধ্যমে নির্বাচন করা হয়েছে। সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে গুপ নিম্নের সারণী ২.২ এ দেওয়া হলো।

টেবিল ২.২ সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী উত্তরদাতা ও সংখ্যা নির্বাচন

গুপ
হালকা যানবাহন চালক (সিএনজি, কার, মাইক্রোবাস)
ভারী যানবাহন চালক (যাত্রীবাহী বাস)
মালবাহী যান চালক (পিকআপ, ট্রাক, লরি)
সাধারণ যাত্রী

২.৪.৩ দলীয় আলোচনা (এফজিডি)

- ফ্লাইওভার এর ৭টি সীমানা নমুনা অঞ্চল থেকে ৭টি এফজিডি করা হয়েছে। এফজিডিতে ফ্লাইওভার ব্যবহারকারী খানা পর্যায়ের পুরুষ ও মহিলা উপস্থিত ছিলেন। প্রতি এফজিডিতে ৮-১০ জন মহিলা/ পুরুষ অংশগ্রহণ করেছে;
- প্রতিটি FGD প্রকল্প অঞ্চলের এমন একটি জায়গায় করা হয়েছে যাতে সকল অংশগ্রহণকারী উক্ত স্থানে সহজে আসতে পারে এবং অবাধে মতামত প্রদান করতে পারে। এফজিডি সভা একজন সঞ্চালক দ্বারা পরিচালিত হয়েছে যিনি প্রকল্প সম্পর্কিত বিষয়ের উপর সভায় আগত সকলকে মুক্তভাবে কথা বলার জন্য উৎসাহিত করেছেন;
- প্রস্তাবিত এফজিডি গুলো এফজিডি গাইডলাইন অনুসারে পরিচালিত হয়েছে এবং গাইডলাইন উল্লেখিত সূচক অনুযায়ী ধারাবাহিকভাবে আলোচনা করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.৪.৪ কি ইনফরমেন্টস্ ইন্টারভিউ (কেআইআই)

এলজিইডি, আইএমইডি, ট্রাফিক পুলিশ, এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থার কর্মকর্তাগণকে সম্পৃক্ত করে মোট ২০টি KII করা হয়েছে।

২.৪.৫ প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট

উক্ত প্রকল্প সংশ্লিষ্ট পণ্য, কার্য, সেবা কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে এলজিইডি প্রধান কার্যালয় হতে সহায়ক সকল তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পণ্য, কার্য ও সেবা পিপিআর ২০০৮ অনুযায়ী হয়েছে কি না এবং ভৌতকাজ ও স্থাপিত যন্ত্রাংশের গুণগতমান ঠিক আছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে এবং মূল রিপোর্টে উপস্থাপন করা হয়েছে। টেন্ডার প্রক্রিয়া ও তার মূল্যায়ন, চুক্তি সম্পাদন ও কার্যসম্পাদন ইত্যাদি সময়মত, গুণগত ও পরিমাণগত ভাবে হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতাধীন ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনার জন্য মোট ১৯টি প্যাকেজের মধ্যে ৮টি প্যাকেজের উপর সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে। উক্ত ৮ টি প্যাকেজের মধ্যে পণ্য ক্রয়ের উপর ২টি প্যাকেজ, কার্যের উপর ২টি প্যাকেজ, সেবার উপর ৪টি প্যাকেজ অর্থাৎ মোট ৮টি প্যাকেজ নির্বাচন করা হয়েছে। ক্রয়সংক্রান্ত তথ্যাদির যে সমস্ত বিষয় পর্যালোচনা করা হয়েছে সে সমস্ত বিষয়াদি উল্লেখ করে একটি চেকলিস্ট অন্তর্ভুক্ত করা হলো।

উল্লিখিত প্রত্যেক শ্রেণীর সমীক্ষার জন্য ১টি করে খসড়া প্রশ্নমালা তৈরী করা হয়েছে। প্রশ্নমালার ব্যপারে আইএমইডির মতামত নেওয়া হয়েছে। এগুলি একটি নন-সাম্পলড এলাকায় প্রি-টেস্ট করা হয়েছে। অতঃপর আইএমইডি এর মতামত ও প্রি-টেস্ট থেকে প্রাপ্ত ফিডব্যাক বিবেচনা করে প্রশ্নমালাগুলো চূড়ান্ত করা হয়েছে।

২.৫ সমীক্ষা পরিচালনা ও কর্ম পরিকল্পনা

২.৫.১ সমীক্ষা পরিচালনা

এই সমীক্ষা দলে ৪ জন পরামর্শক, ৭ জন সুপারভাইজার, ১৪ জন তথ্য সংগ্রহকারী, ১ জন কম্পিউটার অপারেটর, ২ জন ডাটা এন্ট্রি অপারেটর এবং ১ জন অফিস সহকারী কর্মরত ছিলেন।

২.৫.২ মাঠ কর্মী এবং সুপারভাইজার প্রশিক্ষণ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান মাঠ কর্মী এবং সুপারভাইজার নিয়োগের পর তাদের ৩ (তিন) দিনের প্রশিক্ষণ কর্মসূচীর ব্যবস্থা করেছেন। পরামর্শকগণ মাঠ কর্মী এবং সুপারভাইজার গণের প্রশিক্ষণ প্রদান করেছেন। উক্ত কর্মসূচিতে আইএমইডি হতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণও উপস্থিত ছিলেন।

২.৫.৩ তথ্য সংগ্রহের উপকরণ প্রণয়ন (প্রশ্নমালা)

সমীক্ষার উদ্দেশ্য, পরিধি, TOR, অনুযায়ী কর্মপদ্ধতির আলোকে প্রয়োজনীয় ও প্রাসঙ্গিক প্রশ্নমালা ও চেকলিষ্ট তৈরী করা হয়েছে। প্রশ্নমালা ও চেকলিষ্টসমূহ টেকনিক্যাল ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভায় আলোচনার মাধ্যমে চূড়ান্ত করা হয়েছে। তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের উপকরণসমূহ নিম্নরূপঃ

- খানা জরিপ প্রশ্নমালা;
- ইন-ডেপ্থ ইন্টারভিউ (আইডিআই);
 - হালকা যানবাহন চালক (সিএনজি, কার, মাইক্রোবাস)
 - ভারী যানবাহন চালক (যাত্রীবাহী বাস)
 - মালবাহী যান চালক (পিকআপ, ট্রাক, লরি)
 - সাধারণযাত্রী
- এফজিডি সভা পরিচালনার জন্য চেক লিষ্ট;
- অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিষ্ট;
- কী ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ চেকলিষ্ট;
- এলজিইডি কার্যালয় হতে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ থেকে দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহের চেকলিষ্ট।

২.৫.৪ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা

তথ্য সংগ্রহ চলাকালীন সময়ে পরামর্শকদল স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করেছেন। আনুমানিক ৪৫-৫০ জন স্থানীয় বিভিন্ন পেশাজীবী, স্থানীয় প্রশাসনিক কর্মকর্তা, সুবিধাভোগী, স্কুলের শিক্ষক, গণ্যমান্য ব্যক্তি, যাত্রী, চালক ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে উন্মুক্ত আলোচনার মাধ্যমে মূল্যায়ন সমীক্ষার প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণ পূর্বক মূল রিপোর্টে সন্নিবেশিত করা হয়েছে।

২.৫.৫ জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা

টেকনিক্যাল ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির অনুমোদনের পর খসড়া প্রতিবেদনটি জাতীয় পর্যায়ের কর্মশালায় উপস্থাপন করা হয়েছে। কর্মশালায় উপস্থিত বিভিন্ন দপ্তরের কর্মকর্তাগণ তাদের মূল্যবান মতামত ও সুপারিশ প্রদান করেছেন। এই সমস্ত মতামত ও সুপারিস মূল রিপোর্টে সন্নিবেশিত করে প্রতিবেদনটি চূড়ান্ত করা হয়েছে।

২.৫.৬ তথ্য বা ডাটা এডিটিং ও কোডিং

পূরণকৃত প্রশ্নমালা পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের অফিসে কোডিং, এডিটিং ও মাইক্রোসফট অফিস অ্যাক্সেস প্রোগ্রামে ডাটা এন্ট্রি করা হয়েছে।

২.৫.৭ তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ এবং রিপোর্ট তৈরি

তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ এবং রিপোর্ট তৈরির ক্ষেত্রে নিম্নোক্ত বিষয়ের প্রতি সতর্ক দৃষ্টি রাখা হয়েছে।

(১) সংগৃহীত ডাটার যথার্থতা এবং গ্রহণযোগ্যতা যথাযথভাবে বিশ্লেষণের জন্য উন্নত ডাটা এন্ট্রির সফটওয়্যার ব্যবহার করা হয়েছে।

(২) সংগৃহীত তথ্য বা ডাটা এসপিএসএস সফটওয়্যারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

তৃতীয় অধ্যায়

প্রকল্প বাস্তবায়ন অগ্রগতি বিশ্লেষণ

৩.১ প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি

৩.১.১ প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব অগ্রগতি বিশ্লেষণে দেখা যায়, প্রায় প্রতিটি অঙ্গের ১০০% অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। বিস্তারিত টেবিল ৩.১ এ দেয়া হয়েছেঃ-

টেবিল ৩.১: প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি

অঙ্গের বিবরণ	একক	লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন	অর্জন%
ভূমি অধিগ্রহণ	ডেসিম্যাল	৪০ ডেসিম্যাল	৪০ ডেসিম্যাল	১০০%
ভূমি অধিগ্রহণ/ অবকাঠামো	স্কয়ার মিঃ	৩৮৪৩.৭০ স্কয়ার মিঃ	১২৯০.০০ স্কয়ার মিঃ	৩৩%
ফ্লাইওভার নির্মাণ	মিঃ	৮৭০০ মিঃ	৮৭০০ মিঃ	১০০%

প্রকল্পের অধীনে ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছিল ৪০ ডেসিম্যাল যার প্রায় শতভাগ অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ভূমি অবকাঠামোর ক্ষেত্রে লক্ষ্যমাত্রা অর্জিত হয়েছে ৩০%। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ফ্লাইওভার নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা ছিল ৮৭০০ মিঃ যার শতভাগ অর্জন হয়েছে।

৩.১.২ প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি

টেবিল ৩.২ : প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি

(লক্ষ টাকায়)

বর্ণনা	অনুমোদিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	ব্যয় শতকরা হার (%)
মোট	১২১৮৮৯.৬৯	১১৫২৬৭.৮০	৯৪.৫৬
জিওবি	৪৪২৭৩.০০	৪৪০৭০.২৬	৯৯.৫৪
পি.এ.	৭৭৬১৬.৬৯	৭১১৯৭.৫৮	৯১.৭২

প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১২১৮৮৯.৬৯ লক্ষ টাকার মধ্যে ১১৫২৬৭.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করার মাধ্যমে ভৌত অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে শতভাগ লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে ব্যয়ের শতকরা হার ৯৪.৫৬%।

৩.২ প্রকল্পটির অঙ্গ-ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি

টেবিল ৩.৩ প্রকল্পটির অঙ্গ-ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা (আরডিপিপি অনুসারে)		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব পরিমাণ
	১	২	৩	৪	৫	৬
১	রাজস্ব					
ক	বেতন	এম/এম	২৫৫.০০	১২৯৬	১৮৩.৯৯	১১৫০
খ	ভাতা	এম/এম	২৩৫.৪৯	১২৯৬	১৬৬.৫৫	১১৫০
৩	সরবরাহ এবং পরিসেবা					
ক	অফিস ব্যবস্থাপনা	এল এস	২১৯.৬৫		১৭৭.২০	
খ	পরামর্শক সেবা	সংখ্যা	৫২০০.০০	৮	৫১৮৮.৮৬	৮
৪	উপকরণ রক্ষণাবেক্ষণ	এল এস	৫০.৮৮	এল এস	৫০.৮৮	-
	মোট রাজস্ব		৫৯৬১.০২		৫৭৬৭.৪৮	
৫	মূলধন					
ক	কম্পিউটার প্রিন্টার	সংখ্যা	৪.০০	৪	২.০০	২
খ	ডাবল কেবিন পিকাপ	সংখ্যা	৮৪.০০	২	৮৪.০০	২
গ	অফিস উপকরণ/ ফার্নিচার	সংখ্যা	৩০০.	এল এস	৩০০.	এল এস
৬	ভূমি অধিগ্রহণ	ডেসিম্যাল	১৩০০.০৭	৪০	১৩০০.০৭	৪০
৭	ভূমি অধিগ্রহণ/ পরিকাঠামো	বর্গঃ মিঃ	৩৩৭.৬০	৩৮৪৩.৭০	৩৩৭.৬০	১২৯০.০০
৮	ফ্লাইওভার নির্মাণ	মিটার	১১৪২০০.০০	৮৭০০.০০	১০৭৭৭৩.৬৫	৮৭০০.০০
	মোট মূলধন		১১৫৯২৮.৬৭	-	১০৯৫০০.৯৮	-
	সর্বমোট		১২১৮৮৯.৬৯		১১৫২৬৭.৮০	

উপরিউক্ত সারণী এ প্রদত্ত তথ্য বা ডাটা বিশ্লেষণ পূর্বক প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহের বাস্তব অগ্রগতির বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে নিম্নে আলোকপাত করা হলঃ

ফ্লাইওভার নির্মাণ

অনুমোদিত আর ডিপিপি অনুযায়ী মোট ৮৭০০ মিটার ফ্লাইওভার নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৮৭০০ মিটার ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হয়েছে (বাস্তব অগ্রগতি ১০০%)। উক্ত খাতে ১১৪২০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ১০৭৭৭৩.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে (আর্থিক অগ্রগতি ৯৪.৫%) ।

ভূমি অধিগ্রহণ

ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে ৪০ ডেসিম্যাল লক্ষমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৪০ ডেসিম্যাল ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে (বাস্তব অগ্রগতি ১০০%)। উক্ত খাতে ১৩০০.০৭ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ১৩০০.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে (আর্থিক অগ্রগতি ১০০%) ।

ভূমি অধিগ্রহণ/ পরিকাঠামো

পরিকাঠামো অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে ৩৮৪৩.৭০ বর্গমিটার লক্ষমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ১২৯০.০০ বর্গমিটার পরিকাঠামো অধিগ্রহণ করা হয়েছে (বাস্তব অগ্রগতি ৩৩%)। উক্ত খাতে ৩৩৭.৬০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ৩৩৭.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে (আর্থিক অগ্রগতি ১০০%)।

পরামর্শক সেবা

অনুমোদিত আর ডিপিপি অনুযায়ী মোট ৮টি পরামর্শক সেবার ক্রয়ের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৮টি পরামর্শক সেবা ক্রয় করা হয়েছে (বাস্তব অগ্রগতি ১০০%)। উক্ত খাতে ৫২০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ৫১৮৮.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে (আর্থিক অগ্রগতি ৯৯.৫)

৩.৩ প্রকল্পের সময় ব্যবহারের অগ্রগতি

টেবিল ৩.৪: প্রকল্পের সময় ব্যবহারের অগ্রগতি

ডি পি পি	মেয়াদ	বৃদ্ধি/হ্রাস (মূল প্রকল্পের তুলনায়)	অতিক্রান্ত সময়
মূল	জানুয়ারী ২০১১-ডিসেম্বর ২০১৩	-	১৩৩ %
সর্বশেষ সংশোধনী	জানুয়ারী ২০১১-জুন ২০১৭	+৩.৫ বছর	

৩.৪ প্রকল্প বাস্তবায়ন অবস্থা

প্রকল্পটি শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত একবার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্প প্রস্তাব সংশোধনের প্রধান কারণ ছিল ফ্লোপ অব ওয়ার্ক পরিবর্তন এবং বাস্তবসম্মত সময়ের মধ্যে প্রকল্প কার্যক্রম বাস্তবায়ন।

৩.৫ প্রকল্পের সময় এবং ব্যয় বৃদ্ধির কারণ

১। মূল নকশা/ডিজাইন এই ভিত্তির উপর তৈরি করা হয়েছিল যে মাটির নীচের ভিত্তির সঙ্গে ইউটিলিটি সার্ভিস সমূহের সমস্যা পরবর্তীতে বের করা হবে। পরবর্তীতে মাটি পরীক্ষার সময় দেখা যায় যে, পায়ারের ভিত্তির নীচে অধিকাংশ ক্ষেত্রে ইউটিলিটি সার্ভিসের অস্তিত্ব পাওয়া যায় যার মধ্যে ১৩২ কেভি উচ্চ ভোল্ট ইলেক্ট্রিক্যাল লাইন, হাই প্রেসার গ্যাস পাইপলাইন সমূহ, পানির পাইপলাইন সমূহ, স্ট্রম ওয়াটার পাইপলাইন সমূহ, টেলিফোনের লাইন সমূহ, অপটিক্যাল ফাইবার লাইন ইত্যাদি রয়েছে। এই সমস্যাগুলো নিয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ ও বিশেষজ্ঞ পর্যায়ে অনেক আলোচনা হয়েছে। এমনকি এ আলোচনা মন্ত্রী এবং প্রধানমন্ত্রী কার্যালয়ে ও অনুষ্ঠিত হয়েছে। সর্বসম্মত মতামত ছিল এই সকল ইউটিলিটি সার্ভিস সমূহ অপসারণ না করা, কারণ তা কারিগরি দিক থেকে জটিল ও স্পর্শকাতর ছিল। বিদ্যমান ইউটিলিটি সার্ভিস সমূহের এমন পরিস্থিতিতে ভিত্তির জন্য এককভাবে কোন ডিজাইন না করে অবস্থা ভেদে ভিন্ন ভিন্ন ভাবে তা করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। যাতে ভূগর্ভস্থ ইউটিলিটি সার্ভিস সমূহ অক্ষত থাকে। যার ফলে অনেক পাইল ক্যাপের নীচে অধিক পরিমাণ পাইল করতে হয়। এছাড়া বিশেষজ্ঞদের মতামত বিবেচনায় রেখে ফ্লাইওভারের পুনঃডিজাইন করা হয়েছিল পুনঃরায় ডিজাইন করার সময় STU (Shock Transmission Unit) এর ব্যবস্থা রাখা হয়েছিল যা অধিকতর ভূমিকম্প সহনীয় Plot Bearing এর চেয়ে এবং সে ক্ষেত্রে যানবাহন চলাচলের সুবিধার জন্য কম সংখ্যক Expansion joint বসানো হয়েছিল। যা ব্যয়বহুল ও সময় সাপেক্ষ প্রক্রিয়া ছিল।

২। মূল পরিকল্পনায় সোনার গাঁ এর দিকের Ramp BFDC এর সামনে রেলক্রসিং এর আগে নামানো ছিল। প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের নির্দেশে তা রেলক্রসিং এর পিছন পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়, এর কারণে ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য ৪৫০ মিটার বৃদ্ধি পায় এবং বাস্তবায়নে অধিক অর্থ ও সময় ব্যয় হয়।

৩। পূর্ত কাজের পরিমাণ ও সময়সীমা বৃদ্ধি পাওয়ায় পরামর্শক সেবার পরিমাণও বৃদ্ধি পায়।

৪। প্রস্তাব অনুযায়ী প্রকল্পের সময়সীমা বাড়ানোর ফলে রাজস্ব ও প্রকল্প পরিচালনার ব্যয় আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পেয়েছে।

৫। প্রয়োজনের প্রেক্ষিতে সরকার এসএফডি ও ডিএফআইডি কে প্রকল্প সাহায্য বৃদ্ধির জন্য অনুরোধ করেছিল। দুটি দাতা সংস্থার এই আবেদনের ভিত্তিতে সরেজমিনে পরিদর্শনের পর তা অনুমোদন করেন।

৩.৬ সমাপ্তির সময় বৃদ্ধির পরিমাণ

অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের সময়কাল ছিল ২০১১-২০১৩। তিনটি চুক্তির মধ্যে দুটি ২০১২ সালের শেষ দিকে প্রদান করা হয় যাতে ২০১৩ সালের প্রথম দিকে কাজ আরম্ভের কথা ছিল এবং তৃতীয় চুক্তিটি ২০১৩ সালের শেষ দিকে সম্পাদিত হয় এবং তাতে কাজ আরম্ভের সময় ছিল ২০১৪। এ অবস্থায় Planning Commission এ প্রকল্পের কাজ সম্পাদনের সময় ডিসেম্বর, ২০১৫ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছিল। উল্লেখিত এই সকল বর্ধিত পরিসর ও জটিলতাসমূহ বিবেচনায় রেখে প্রকল্পটির সময়সীমা জুন ২০১৭ পর্যন্ত বাড়ানোর প্রয়োজন হয়।

চতুর্থ অধ্যায় প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কার্যক্রম সমূহের বর্তমান অবস্থা

মগবাজার ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার (প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪)

চার লেনের ১ স্তরের ফ্লাইওভার মগবাজার ইন্টারসেকশন, এফডিসি ও রেলক্রসিং হয়ে হোটেল সোনারগাঁর দিকে একটি র‍্যাম্প নেমে গেছে এবং অন্য প্রান্তটি মালিবাগ ইন্টারসেকশনে নেমেছে, যার চুক্তিমূল্য ছিল ২১৫২৫.০০ লক্ষ টাকা এবং দৈর্ঘ্য ২.১০৫ কিঃমিঃ। এই প্রকল্পের অধীনে বিদ্যমান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্প কার্যক্রম মনিটর করেছে। প্রকল্প দপ্তর QA/QC শত প্রতিকুলতার মধ্যেও যথাযথভাবে নিশ্চিত করার সর্বোচ্চ চেষ্টা করেছে। তাছাড়া দেশি এবং বিদেশী পরামর্শকগণও QA/QC নিশ্চিতের দায়িত্বে ছিলেন। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে QA/QC যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে। ফ্লাইওভারে অবকাঠামোর ক্ষেত্রে পাইল, পাইল ক্যাপ, পায়ার, ক্যানটিলিভার, বীম, গার্ডার, আই গার্ডার, ডেক স্লাব, বিটুমিনাস কার্পেটিং, রেলিং, ইত্যাদি সঠিক অবস্থায় আছে এবং যথাযথভাবে কাজ করেছে। যার ফলস্বরূপ ফ্লাইওভারটি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং এর মধ্য দিয়ে যানবাহন চলাচল করছে যা ঢাকা মহানগরে যানজট হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছে। তবে কিছু কিছু জায়গায় কিছু ক্ষুদ্র ত্রুটি পরিলক্ষিত হয় যা অবকাঠামো চেকলিস্টের বিশ্লেষণে বর্ণনা করা হয়েছে।

চিত্র ৪.১-মগবাজার ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার



মৌচাক ইন্টারসেকশন (প্যাকেজ নং প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৫)

চার লেনের এক স্তরের ফ্লাইওভার মৌচাক ক্রসিং, মালিবাগ রেলগেইট এবং মালিবাগ ইন্টারসেকশন সঙ্গে দুই লেনের দুই স্তরে মৌচাক এবং মালিবাগ ইন্টারসেকশনের সাথে যুক্ত হয়েছে। যার চুক্তিমূল্য ছিল ৩৪৩৭০.০০ লক্ষ টাকা এবং দৈর্ঘ্য ৩.৯৩৭ কিঃমিঃ। এই প্রকল্পের অধীনে বিদ্যমান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্প কার্যক্রম মনিটর করেছে। প্রকল্প দপ্তর QA/QC শত প্রতিকূলতার মধ্যেও যথাযথভাবে নিশ্চিত করার সর্বোচ্চ চেষ্টা করেছে। তাছাড়া দেশি এবং বিদেশি পরামর্শকগণও QA/QC নিশ্চিতের দ্বায়িত্বে ছিলেন। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে QA/QC যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে। ফ্লাইওভারে অবকাঠামোর ক্ষেত্রে পাইল, পাইল ক্যাপ, পায়ার, ক্যানটিলিভার, বীম, গার্ডার, আই গার্ডার, ডেক স্লাব, বিটুমিনাস কার্পেটিং, রেলিং, ইত্যাদি সঠিক অবস্থায় আছে এবং যথাযথভাবে কাজ করেছে। যার ফলস্বরূপ ফ্লাইওভারটি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং এর মধ্য দিয়ে যানবাহন চলাচল করছে যা ঢাকা মহানগরে যানজট হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছে। তবে কিছু কিছু জায়গায় কিছু ক্ষুদ্র ত্রুটি পরিলক্ষিত হয় যা অবকাঠামো চেকলিস্টের বিশ্লেষণে বর্ণনা করা হয়েছে।

চিত্র ৪.২- মৌচাক ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার

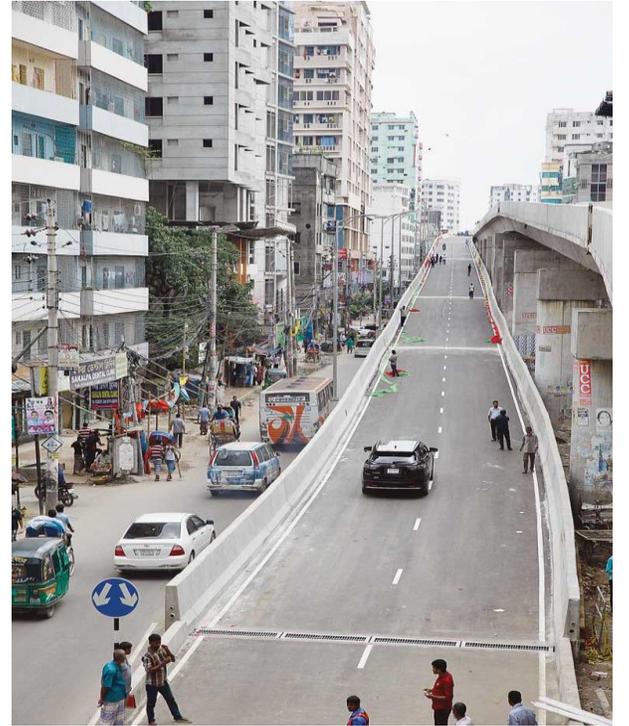


বাংলামটর- মগবাজার- মৌচাক ইন্টারসেকশন অংশ (প্যাকেজ নং প্যাকেজ নং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৬)

চার লেনের ১ স্তর ফ্লাইওভার জনকণ্ঠ হয়ে বাংলামটর থেকে ডব্লিউ ০৪ মগবাজার অংশের উপর একটা লুপের মাধ্যমে মগবাজার ইন্টারসেকশনের নিকট যুক্ত হয়েছে। একটা লেন ওয়ারলেস পর্যন্ত এসেছে এবং এই একই লেনটি পুনরায় ডাঃ সিরাজুল ইসলাম হাসপাতাল থেকে শুরু করে মৌচাক ইন্টারসেকশনের সঙ্গে যুক্ত হয়েছে।

অন্য ফ্লাইওভারটি মৌচাক ইন্টারসেকশন থেকে আরম্ভ করে বাংলামটর নেমেছে। যার চুক্তিমূল্য ছিল ১৯৯৮৪.০০ লক্ষ টাকা এবং দৈর্ঘ্য ছিল ২.২০৮ কিঃমি। এই প্রকল্পের অধীনে বিদ্যমান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থার নিবিড় পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রকল্প কার্যক্রম মনিটর করেছে। প্রকল্প দপ্তর QA/QC শত প্রতিকুলতার মধ্যেও যথাযথভাবে নিশ্চিত করার সর্বোচ্চ চেষ্টা করেছে। তাছাড়া দেশি এবং বিদেশি পরামর্শকগণও QA/QC নিশ্চিতের দ্বায়িত্বে ছিলেন। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে QA/QC যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়েছে। ফ্লাইওভারে অবকাঠামোর ক্ষেত্রে পাইল, পাইল ক্যাপ, পায়ার, ক্যানটিলিভার, বীম, গার্ডার, আই গার্ডার, ডেক স্লাব, বিটুমিনাস কার্পেটিং, রেলিং, ইত্যাদি সঠিক অবস্থায় আছে এবং যথাযথভাবে কাজ করেছে। যার ফলস্বরূপ ফ্লাইওভারটি কার্যকর অবস্থায় আছে এবং এর মধ্য দিয়ে যানবাহন চলাচল করছে যা ঢাকা মহানগরে যানজট হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে।

চিত্র ৪.৩- বাংলামটর- মগবাজার- মৌচাক ইন্টারসেকশন অংশ



পঞ্চম অধ্যায়
ক্রয় প্রক্রিয়া বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনা

৫.১ ক্রয় প্রক্রিয়ার সার্বিক অবস্থা

এলজিইডি কার্যালয় থেকে ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ গুলোর আংশিক তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণের দপ্তর বদলি, এলজিইডি এর কার্যালয় স্থানান্তর ইত্যাদি কারণে এলজিইডি কর্তৃপক্ষ ক্রয় সংক্রান্ত সম্পূর্ণ তথ্য প্রদান করতে পারেনি বিধায় এলজিইডি হতে প্রাপ্ত স্বল্প সংখ্যক তথ্য, আইএমইডি কর্তৃক প্রদত্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন, এলজিইডি এর অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ইত্যাদির রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়েছে। এই সব তথ্য এবং PCR এর বর্ণিত তথ্য পর্যালোচনা পূর্বক নিম্নোক্ত পাঁচটি প্যাকেজের উপর সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে

৫.২ প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা বিশ্লেষণ

ক) মগবাজার ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার নির্মাণ (প্যাকেজ- ডব্লিউ ০৪)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুসারে ক্রয় বিবরণ	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অর্থের উৎস	আনুমানিক ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	সম্ভাব্য তারিখ			বাস্তব তারিখ		
							দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি	দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
ক্রয়কারী কর্তৃপক্ষের নাম এবং কোড		জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি										
পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪	মগবাজার অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ	২১০৫.০০ মিঃ	আইসিটি	জিওবি, এসএফডি, ওএফআইডি	১৭৮৯২.৫০	২১২২৫.৮১	২২.০৩.২০১১	১৮.১১.২০১২	৩১.১২.২০১৫	২৩.০৩.২০১১	১৮.১২.২০১২	১৫-০৩-২০১৯

স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তরের অধীনে মগবাজার অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজের জন্য দরপত্র বিজ্ঞপ্তি জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় ২৩-০৩-২০১১ তারিখে। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। ওটিএম পদ্ধতিতে দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ০৯-০৫-২০১১ এবং অফিস চলাকালীন সময় ২.০০ ঘটিকার মধ্যে। উক্ত সময়ের মধ্যে মোট ২৬ টি দরপত্র জমা হয়। পাঁচ (৫) সদস্য বিশিষ্ট টেন্ডার ইভ্যালুয়েশন কমিটি (TEC) গঠন করা হয় যার মধ্যে ২ জন বহিঃ সদস্য নেওয়া হয়েছিল। ০৮-০৬-২০১২ ইং দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়, যেখানে ১২ টি দরপত্র রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকিউরমেন্টের নিয়ম ও প্রবিধান অনুসরণ না করায় ১৪ টি দরপত্র নন রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ২২-০৯-২০১১। Lowest Bidder কে Notification of Award প্রদান করা হয় এবং ১৮-১২-২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয় যা সম্ভাব্য তারিখ থেকে এক মাস পরে সম্পাদিত হয়। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ২১২২৫.৮১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় থেকে প্রায় ৩৩৩৩.৩১ লক্ষ টাকা বেশী।

খ) মৌচাক ইন্টারসেকশনের ফ্লাইওভার নির্মাণ (প্যাকেজ- ডব্লিউ ০৫)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুসারে ক্রয় বিবরণ	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অর্থের উৎস	আনুমানিক ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	সম্ভাব্য তারিখ			বাস্তব তারিখ		
							দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি	দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
ক্রয়কারী কতৃপক্ষের নাম এবং কোড		জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি										
পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪	মৌচাক অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ	৩৯৩৭.০০ মিঃ	আইসিটি	জিওবি, এসএফডি, ওএফআইডি	৩৫৫১৪.৬৬	৩৪৩৭০.০৮	০৫.০৩.২০১৩	২৯.১০.২০১৩	৩১.১২.২০১৬	৫.০৩.২০১৩	২৯.১০.২০১৩	১৫-০৬-২০১৭

স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তরের অধীনে মৌচাক অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজের জন্য দরপত্র বিজ্ঞপ্তি জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় ০৫-০৩-২০১৩ তারিখে। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। ওটিএম পদ্ধতিতে দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ০২-০৪-২০১৩ এবং অফিস চলাকালীন সময় ২.০০ ঘটিকার মধ্যে। উক্ত সময়ের মধ্যে মোট ১০ টি দরপত্র জমা হয়। পাঁচ (৫) সদস্য বিশিষ্ট টেন্ডার ইভ্যালুয়েশন

কমিটি (TEC) গঠন করা হয় যার মধ্যে ২ জন বহিঃ সদস্য নেওয়া হয়েছিল। ১১-০৪-২০১৩ ইং এবং ২৫-০৪-২০১৩ ইং দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়, যেখানে ৭ টি দরপত্র রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকিউরমেন্টের নিয়ম ও প্রবিধান অনুসরণ না করায় ৩ টি দরপত্র নন রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ২৯-০৫-২০১৩। Lowest Bidder কে Notification of Award প্রদান করা হয় এবং ২৯-১০-২০১৩ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয় যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ৩৪৩৭.০৮ লক্ষ টাকা যা আনুমানিক ব্যয় থেকে প্রায় ১১৪৪.৫৮ লক্ষ টাকা কম। চুক্তি অনুযায়ী কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ ছিল ২৯-১০-২০১৩ ইং।

গ) বাংলামটর- মগবাজার- মৌচাক ইন্টারসেকশন অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ (প্যাকেজ- ডব্লিউ ০৬)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুসারে ক্রয় বিবরণ	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অর্থের উৎস	আনুমানিক ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	সম্ভাব্য তারিখ			বাস্তব তারিখ		
	কার্য						দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি	দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
ক্রয়কারী কতৃপক্ষের নাম এবং কোড		জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি										
পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪	লিংক অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ	২২০৮.০০ মিঃ	আইসিটি	জিওবি, এসএফডি, ওএফআইডি	১৮৭৬৮.০০	১৯৯৮৪.৭৩	২২.০৩.২০১১	১৮.১১.২০১১	৩১.১২.২০১৬	২৩.০৩.২০১১	১৮.১১.২০১১	৩১-০১-২০১৭

স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তরের অধীনে লিংক অংশের ফ্লাইওভার নির্মাণ কাজের জন্য দরপত্র বিজ্ঞপ্তি জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় ২৩-০৩-২০১১ তারিখে। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। ওটিএম পদ্ধতিতে দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ০৯-০৫-২০১১ এবং অফিস চলাকালীন সময় ২.০০ ঘটিকার মধ্যে। উক্ত সময়ের মধ্যে মোট ২৯ টি দরপত্র জমা হয়। পাঁচ (৫) সদস্য বিশিষ্ট টেন্ডার ইভ্যালুয়েশন কমিটি (TEC) গঠন করা হয় যার মধ্যে ২ জন বহিঃ সদস্য নেওয়া হয়েছিল। ০৮-০৬-২০১১ ইং দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়, যেখানে ২৬ টি দরপত্র

রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকিউরমেন্টের নিয়ম ও প্রবিধান অনুসরণ না করায় ৩ টি দরপত্র নন রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। সিএস তৈরির তারিখ ছিল ০৮-০৬-২০১১ এবং কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ১৩-০৯-২০১১। Lowest Bidder কে Notification of Award প্রদান করা হয় এবং ১৮-১১-২০১১ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ১৯৯৮৪.৭৩ লক্ষ টাকা যা আনুমানিক ব্যয় থেকে প্রায় ১২১৬.৭৩ লক্ষ টাকা বেশি।

ঘ) নকশা এবং তত্ত্বাবধানে পরামর্শক সংস্থা(যদি প্রয়োজন হয়), তত্ত্বাবধান, জরিপ, সাব সয়েল ইনভেস্টিগেশন ও অন্যান্য(পরিবহণ, যন্ত্রপাতি, কম্পিউটার, ফটোকপি, অফিস ভাড়া, জ্বালানী, স্টেশনারী, ইসি ফি ইত্যাদি (প্যাকেজ- ডব্লিউ ০৮)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুসারে ক্রয় বিবরণ	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অর্থের উৎস	আনুমানিক ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	সম্ভাব্য তারিখ			বাস্তব তারিখ		
							দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি	দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
ক্রয়কারী কতৃপক্ষের নাম এবং কোড		জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি										
পিডি এম এফ পি, এস-০৮	নকশা এবং তত্ত্বাবধানে পরামর্শক সংস্থা(যদি প্রয়োজন হয়), তত্ত্বাবধান, জরিপ, সাব সয়েল ইনভেস্টিগেশন ও অন্যান্য(পরিবহণ, যন্ত্রপাতি, কম্পিউটার, ফটোকপি, অফিস ভাড়া, জ্বালানী, স্টেশনারী, ইসি ফি ইত্যাদি।	২২০৮.০০ মিঃ	আইসিটি	জিওবি, এসএফডি, ওএফআই ডি	১১৫৬.১২	১১৫৬.১২	১৬.০৩.২০১১	১২.১৬.২০১২	৩১.১২.২০১৩	১৬.০৩.২০১১	১২.০৬.২০১২	৩১-১২-২০১৩

স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তরের অধীনে নকশা এবং তত্ত্বাবধানে পরামর্শক সংস্থা (যদি প্রয়োজন হয়), তত্ত্বাবধান, জরিপ, সাব সয়েল ইনভেস্টিগেশন ও অন্যান্য(পরিবহণ, যন্ত্রপাতি, কম্পিউটার, ফটোকপি, অফিস ভাড়া, জ্বালানী, স্টেশনারী, ইসি ফি ইত্যাদি সেবার জন্য দরপত্র বিজ্ঞপ্তি জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় ১৬-০৩-২০১১ তারিখে। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। ওটিএম পদ্ধতিতে দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ১৮-০৪-২০১১ এবং অফিস চলাকালীন সময়ের মধ্যে। উক্ত সময়ের মধ্যে মোট ১৭ টি দরপত্র জমা হয়। দরপত্র খোলা হয় ১৮-০৪-২০১১ তারিখ বিকেল ৫.০০ ঘটিকায়। সাত (৭) সদস্য বিশিষ্ট টেন্ডার ইভ্যালুয়েশন কমিটি (TEC) গঠন করা হয় যার মধ্যে ২ জন বহিঃ সদস্য নেওয়া হয়েছিল। ১৫-০৫-২০১১ ইং এবং ০৩-১০-

২০১২ ইং তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়, যেখানে ৭ টি দরপত্র রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকিউরমেন্টের নিয়ম ও প্রবিধান অনুসরণ না করায় ১০ টি দরপত্র নন রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। সিএস তৈরির তারিখ ছিল ১৬-০৫-২০১১ এবং কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ২৯-০৬-২০১১। আর্থিক ও কারগরি প্রস্তাবের সমষ্টিতে সর্বোচ্চ নম্বরপ্রাপ্ত প্রতিষ্ঠান কে Notification of Award প্রদান করা হয় এবং ১২-০৬-২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ১১৫৬.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় হয় যা আনুমানিক ব্যয়ের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। চুক্তি অনুযায়ী কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ ছিল ১২-০৬-২০১২ ইং।

ঙ) নকশা পরীক্ষা/বক্স গার্ডার পুনরায় নকশা এবং মগবাজার মৌচাক প্রোজেক্টের বাছাইকৃত পিয়ারস, বিআরটিসি-বুয়েট(বাংলাদেশ ইউনিভার্সিটি অব ইঞ্জিনিয়ারিং এন্ড টেকনোলজি) দ্বারা চুক্তি নং. পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৪ এবং পিডি এম এম এফ পি, ডব্লিউ ০৯ (প্যাকেজ- ডব্লিউ ০৯)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুসারে ক্রয় বিবরণ	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অর্থের উৎস	আনুমানিক ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	সম্ভাব্য তারিখ			বাস্তব তারিখ		
							দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি	দরপত্রের আমন্ত্রণ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সমাপ্তি
১	সেবা	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
ক্রয়কারী কতৃপক্ষের নাম এবং কোড		জেলা নির্বাহী প্রকৌশলী, এলজিইডি										
পিডি এম এম এফ পি, এস-০৯	নকশা এবং তত্ত্বাবধানে পরামর্শক সংস্থা(যদি প্রয়োজন হয়), তত্ত্বাবধান, জরিপ, সাব সয়েল ইনভেস্টিগেশন ও অন্যান্য(পরিবহণ, যন্ত্রপাতি, কম্পিউটার,ফটোকপি, অফিস ভাড়া, জ্বালানী, স্টেশনারী, ইসি ফি ইত্যাদি।	২২০৮.০০ মিঃ	আইসিটি	জিওবি, এসএফডি, ওএফআই ডি	৩৭৯.৫০	৬৯৪.৮	১৬.০৩.২০১১	১২.১৬.২০১২	৩১.১২.২০১৩	১৬.০৩.২০১১	১২.০৬.২০১২	৩১-১২-২০১৫

স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তরের অধীনে কনসালটেন্সি সেবার জন্য দরপত্র বিজ্ঞপ্তি জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় ১৮-০৫-২০১৬ তারিখে। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। ওটিএম পদ্ধতিতে দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় ছিল ১২-০৬-২০১৬ এবং

অফিস চলাকালীন সময়ের মধ্যে। উক্ত সময়ের মধ্যে মোট ৫ টি দরপত্র জমা হয়। দরপত্র খোলা হয় ১২-০৬-২০১৬ তারিখ। সাত (৭) সদস্য বিশিষ্ট টেন্ডার ইভ্যালুয়েশন কমিটি (TEC) গঠন করা হয় যার মধ্যে ২ জন বহিঃ সদস্য নেওয়া হয়েছিল। ২১-০৮-২০১৬ ইং তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়, যেখানে ৫ টি দরপত্র রেসপনসিভ হিসেবে বিবেচিত হয়। সিএস তৈরির তারিখ ছিল ২১-০৮-২০১৬ এবং কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ ছিল ২৪-০৮-২০১৬। আর্থিক ও কারগরি প্রস্তাবের সমষ্টিতে সর্বোচ্চ নম্বরপ্রাপ্ত প্রতিষ্ঠান কে **Notification of Award** প্রদান করা হয় এবং ০৬-০৯-২০১৬ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। যা সম্ভাব্য তারিখের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ৬৯৪.৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয় যা আনুমানিক ব্যয় থেকে প্রায় ৩১৫.৩ লক্ষ টাকা বেশি ছিল। চুক্তি অনুযায়ী কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ ছিল ১২-০৬-২০১২ ইং।

ষষ্ঠ অধ্যায়

SWOT Analysis

সবল দিক

- প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে জনবলের সংস্থান পর্যাপ্ত ছিল;
- প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থার মতামত গ্রহন করে তা' অন্তর্ভুক্ত করার সর্বোচ্চ চেষ্টা করা হয়েছে;
- ফ্লাইওভার নির্মাণের পর নীচের রাস্তার ধারন ক্ষমতা পূর্বের ন্যায় রয়ে গেছে;
- নীচের ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা শৃঙ্খলার মধ্যে এসেছে;
- সরকারের রাজনৈতিক ও জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ছিল;
- আন্তর্জাতিক নিয়ম মেনে দরপত্রের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হলেও এ প্রকল্পের কোন ক্ষতিপূরণ দিতে হয়নি;
- আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন কনসালটেন্ট এ প্রকল্পে নিয়োজিত ছিল;
- আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন কন্ট্রাক্টর এ প্রকল্পে নিয়োজিত ছিল;
- বুয়েট এর খ্যাতিসম্পন্ন বিশেষজ্ঞ (BRTC) এ প্রকল্পের কনসালটেন্ট হিসেবে নিয়োজিত ছিল এবং
- সরকারের সার্বিক সহযোগিতা ছিল।

দুর্বল দিক

- প্রকল্পটিতে দুইজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্প চলাকালিন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্পের অগ্রগতির জন্য সহায়ক নয়;
- প্রকল্পের স্কেপ অব ওয়ার্ক নির্ধারণে কিছুটা ত্রুটি পাওয়া যায় যেমন- এফডিসি রেলক্রসিং এর আগে ফ্লাইওভারটি সমাপ্তকরনের সিদ্ধান্ত প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়ের নির্দেশনায় পরিবর্তিত হয়। এ সিদ্ধান্তটি আগে গ্রহণ করা হলে ফ্লাইওভারটি বাস্তবায়নে অনেক কম সময় প্রয়োজন হত;
- প্রকল্প বাস্তবায়ন শুরু করার আগে প্রকল্প এলাকায় অবস্থিত আন্ডারগ্রাউন্ড ইউটিলিটির অবস্থান সম্পর্কে নির্দিষ্ট ধারণা না থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে সময় এবং ব্যয় উভয় এ বৃদ্ধি পায়;
- এই প্রকল্পের বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় পি.এ অর্থের সংস্থান যথাসময়ে পাওয়া যায়নি এবং অর্থ ছাড়ের কারণে প্রকল্প কার্যক্রম বিলম্বিত হয়েছে;
- ইউটিলিটির কারণে ফাউন্ডেশন এর নতুন করে ডিজাইন ও ড্রইং করতে হয়েছে এবং এর জন্য ব্যয় ও সময় বৃদ্ধি পেয়েছে;
- প্রকল্প এলাকায় কোন বিকল্প রাস্তা না থাকায় একইসঙ্গে ট্রাফিক সচল রেখে নির্মাণ কাজ করতে হয়েছে। যার ফলে দৈনিক ৭ ঘণ্টার বেশী পূর্ণ উদ্যমে কাজ সম্পাদন করা সম্ভব হয়নি এবং
- দিনের বেলায় ট্রাফিক সচল রাখার কারণে নির্মাণ সংশ্লিষ্ট ভারি যানবাহন চলাচল করতে না পারায় কাজের ব্যয় ও সময় উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে।

সুযোগ

- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকাসহ প্রকল্প আসে পাশের এলাকার যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নতি হয়েছে;
- প্রকল্পটির ফলে প্রকল্প এলাকার ট্রাফিক ধারন ক্ষমতা এবং ভেহিক্যাল মুভিং ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পেয়েছে;
- সময় অপচয় হ্রাসের মাধ্যমে অধিক কর্মসম্পাদনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। যানজটের কারণে রাস্তায় ব্যয়কৃত সময়ের পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে;
- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যানজট হ্রাস পাওয়ায় মূল্যবান জ্বালানী তেলের অপচয় অনেক হ্রাস পেয়েছে এবং
- প্রকল্পটির সঠিক বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার অবকাঠামো উন্নয়ন হবে। যেমন- জমি, ক্ল্যাট ইত্যাদির দাম বৃদ্ধি পাবে।

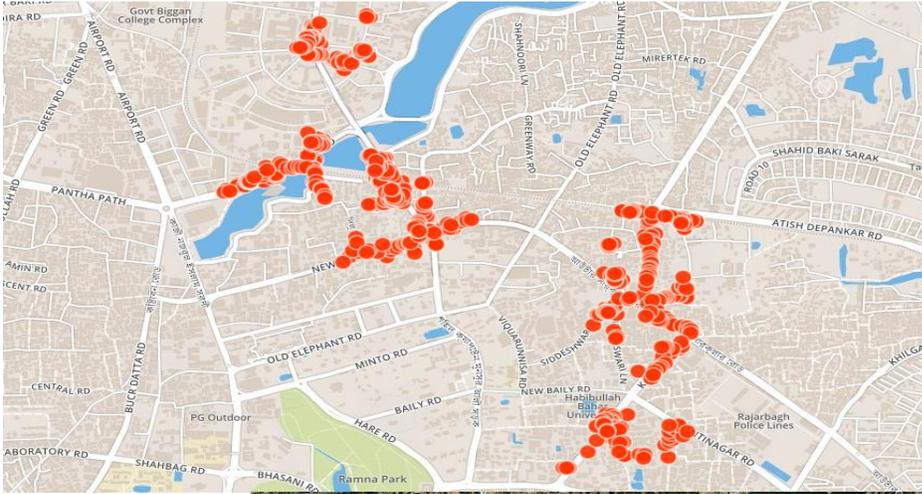
ঝুঁকিসমূহ

- প্রকল্প এলাকায় বিদ্যমান আন্ডারগ্রাউন্ড ইউটিলিটি সার্ভিস এর অবস্থান সঠিকভাবে জানা না থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে দুর্ঘটনার ঝুঁকি ছিল;
- প্রকল্প এলাকায় বিদ্যমান রাস্তা অধিক প্রশস্ত নয়। ট্রাফিক ডাইভারশনের জন্য প্রয়োজনীয় স্থান না থাকা প্রকল্পটির জন্য একটি অন্যতম ঝুঁকি ছিল এবং এই কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয় এবং
- প্রকল্প এলাকাটি সবচেয়ে জনবহুল এবং কর্মব্যস্ত এলাকা হওয়ায় উক্ত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন ছিল অধিক ঝুঁকিপূর্ণ।

সপ্তম অধ্যায় প্রকল্পের প্রভাব

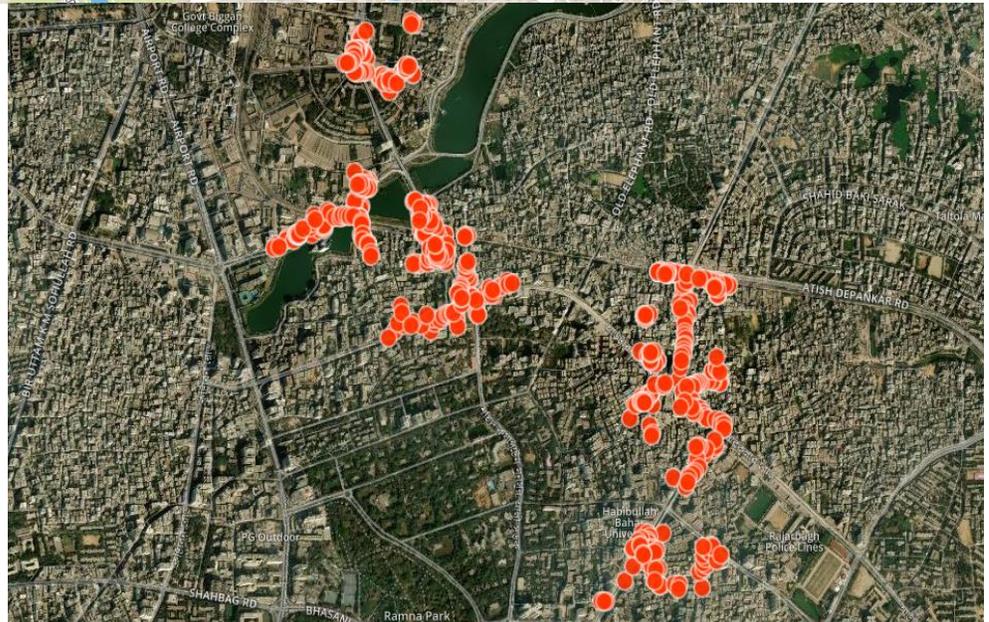
৭.১ খানা জরিপ থেকে প্রাপ্ত ফলাফল উপস্থাপন ও বিশ্লেষণ

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রীজ নির্মাণ [মগবাজার-মোচাক (সমবিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্পের প্রভাব সম্পর্কে সম্যক ধারণা লাভের জন্য খানা পর্যায়ে ৬০২ টি খানা হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্পের ৭টি সীমানা অঞ্চল কেন্দ্র করে ০.৫কিঃমিঃ ব্যাসার্ধ অঞ্চলে খানা পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। খানা পর্যায়ে জরিপের জন্য আধুনিক প্রযুক্তি হিসাবে ইন্টারনেট সার্ভার, ট্যাবের (TAB) মাধ্যমে অন-লাইন ডাটাকালেকশন কিট (On-line Data Collection Kit) সফটওয়্যার ব্যবহার করা হয়েছে এবং প্রতিটি খানার জিপিএস (GPS) সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে মূল্যায়নের ফলাফল ধারাবাহিকভাবে আলোচনা করা হল।

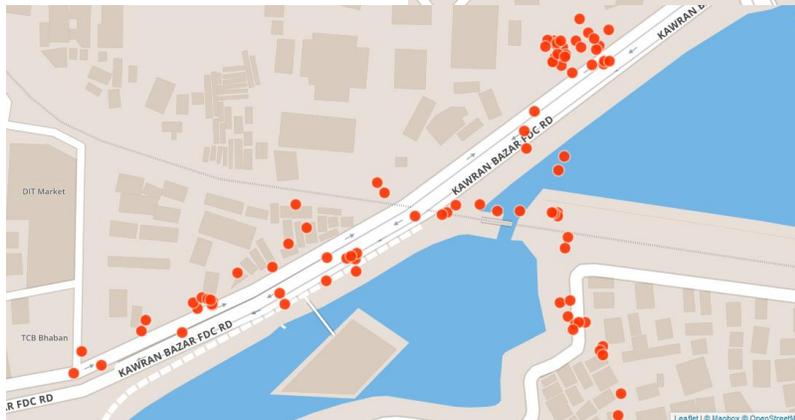


প্রকল্প এলাকায় খানা
জরিপের জিপিএস ম্যাপ

গুগল ম্যাপ হতে প্রকল্প
এলাকায় খানা জরিপের
জিপিএস ম্যাপ



প্রকল্পের বিভিন্ন সীমানা অঞ্চল অনুযায়ী খানা জরিপের জিপিএস ম্যাপ



৭.২. অংশগ্রহণকারীদের আর্থসামাজিক অবস্থা

৭.২.১ অংশগ্রহণকারীদের সামাজিক এবং জনসংখ্যাতাত্ত্বিক সাধারণ তথ্য

সারণি ১.১- অংশগ্রহণকারীদের সামাজিক এবং জনসংখ্যাতাত্ত্বিক সাধারণ তথ্য

বর্ননা	শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
উত্তরদাতার লিঙ্গ	পুরুষ	৫৬৩	৯৩.৫
	মহিলা	৩৯	৬.৫
বয়স (বছর)	১৫-৩৫	৩০৯	৫১.৩
	৩৬-৫৫	২৪৮	৪১.২
	৫৬-৭৫	৪৫	৭.৫
শিক্ষাগত যোগ্যতা	নিরক্ষর	৯৪	১৫.৬
	মাধ্যমিক এর নিচে	৩০১	৫০
	মাধ্যমিক বা সমমান	১০৮	১৭.৯
	উচ্চ মাধ্যমিক বা সমমান	৫৫	৯.১
	স্নাতক বা সমমান	৩০	৫
	স্নাতকোত্তর বা সমমান	১৪	২.৩
পরিবারের সদস্য সংখ্যা	২ ও তার নিচে	১০	১.৭
	৩-৫	৩৭৭	৬২.৬
	৬-৮	১৯৭	৩২.৭
	৯-১১	১৬	২.৭
	১২-১৫	১	০.২
	১৬-১৭	০	০
	১৮ এবং তার উর্ধ্বে	১	০.২

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রীজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পের (সংশোধিত) খানা জরীপে অংশগ্রহণকারীদের সামাজিক এবং জনসংখ্যাতাত্ত্বিক সাধারণ তথ্য বিবেচনা করলে দৃশ্যমান হয় যে প্রকল্প এলাকায় জরীপে অংশগ্রহণকারীদের সিংহভাগই পুরুষ। মোট পুরুষ অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা ৫৬৩ জন (৯৩.৫ শতাংশ) এবং মহিলা ৩৯ জন (সারণি ১.১)। জরীপে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিদের ৩ টি বয়সের শ্রেণী তথা ১৫ এবং ৫৫-৩৬ ,৩৫-বছরের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত উত্ ৭৫-৫৬তরদাতাদের শতকরা হার ছিল যথাক্রমে ৫১.৩, ৪১.২ এবং ৭.৫ শতাংশ।

জরীপে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিদের মধ্যে নিরক্ষর ব্যক্তিদের শতকরা হার ১৫.৬ শতাংশ। মাধ্যমিক বা তার নিচে শিক্ষিতদের হার মোট অংশগ্রহণকারীদের অর্ধেক (৫০ শতাংশ) প্রাথমিক শিক্ষিতদের শতকরা হার ৯.৫। মাধ্যমিক বা সমমান, উচ্চ-মাধ্যমিক বা সমমান এবং স্নাতক বা সমমানের শিক্ষার শতকরা হার যথাক্রমে ১৭.৯, ৯.১ এবং ৫ শতাংশ। স্নাতকোত্তর বা সমমান শিক্ষিত অংশগ্রহণকারীদের হার ছিল নিতান্তই নগন্য তথা শতকরা ২.৩ শতাংশ। জরীপে অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের পরিবারের সদস্য সংখ্যা ৩-৫ জনের শ্রেণীতে ছিল শতকরা ৬২.৬ শতাংশ এবং ৬-৮ জনের পরিবারের সদস্য ছিল শতকরা ৩২.৭ শতাংশের (সারণি ১.১)।

৭.২.২ উত্তরদাতার মূল পেশা

সারণি ১.২- উত্তরদাতার মূল পেশা

পেশার শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
গৃহিনী / গৃহস্থ	২১	৩.৫
ত্রিচক্র বিশিষ্ট ভ্যান চালক	১২	২.০
অটো রিক্সা চালক	৬	১.০
দর্জি	৬	১.০
হস্তশিল্প	২	০.৩
দিনমজুর	৪	০.৭
গৃহকর্মি	৬	১.০
চাকুরীজীবী	১৬৯	২৮.১
যন্ত্রাংশ মিস্ত্রি	৫	০.৮
ব্যবসা	২৬০	৪৩.২
ছাত্র	১৪	২.৩
ফেরিওয়াল	৭	১.২
দিনমজুরি	৩৯	৬.৫
গার্মেন্টস শ্রমিক	৩	০.৫
গাড়ী চালক	৩৪	৫.৬
রিক্সা চালক	১৩	২.২
অন্যান্য	১	০.২
মোট	৬০২	১০০

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পের (সংশোধিত)] খানা জরীপে অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের মধ্যে বেশ কয়েকটি শ্রেণী পেশার মানুষ লক্ষ্য করা গিয়েছে। উত্তরদাতাদের মধ্যে সর্বোচ্চ ছিল ব্যবসা শ্রেণীপেশার মানুষ, যার শতকরা হার ৪৩.২ শতাংশ এবং চাকুরীজীবী (২৮.১ শতাংশ)। আর অন্যান্য শ্রেণীপেশার মধ্যে উল্লেখযোগ্য হিসাবে উত্তরদাতাদের মধ্যে দিনমজুরি করেন ৬ শতাংশ, গাড়ি চালক ৫ শতাংশ, গৃহিনীদের শতকরা হার ছিল ৩.৫ শতাংশ। অন্যান্য শ্রেণীপেশার মানুষের সংখ্যা ছিল নগণ্য।

৭.২.৩ উত্তরদাতাদের সামাজিক এবং অর্থনৈতিক তথ্য

সারণী ১.৩- উত্তরদাতাদের সামাজিক এবং অর্থনৈতিক তথ্য

	আয়ের শ্রেণী (টাকা)	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
মাসিক আয়	৫০০০-২০০০০	৫৯১	৯৮.২
	২০০০০-৩৫০০০	৮	১.৩
	৩৫০০০-৫০০০০	১	০.২
	৬৫০০০-৮০০০০	১	০.২
	১১০০০০-১২৫০০০	১	০.২
মাসিক ব্যয়	১০০০-১০০০০	৫৬	৯.৩
	১০০০০-২০০০০	২৯৮	৪৯.৫
	২০০০০-৩০০০০	২০০	৩৩.২
	৩০০০০-৪০০০০	৩৩	৫.৫
	৪০০০০-৫০০০০	১৩	২.২
	৫০০০০-৬০০০০	১	০.২
	৬০০০০-৭০০০০	০	০
	৭০০০০-৮০০০০	১	০.২

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পের (সংশোধিত)] খানা জরীপে অংশগ্রহণকারী মোট ৬০২ জন উত্তরদাতাদের মধ্যে থেকে প্রাপ্ত সামাজিক এবং অর্থনৈতিক তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে মাসিক আয়ের ক্ষেত্রে ৫ টি শ্রেণী করা হয়েছে যার মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের শ্রেণীভুক্ত উত্তরদাতাদের সংখ্যা সবচেয়ে বেশী, যা শতকরা ৯৮.২ শতাংশ। বাকি ২০০০০-৩৫০০০ টাকা, ৩৫০০০-৫০০০০ টাকা, ৬৫০০০-৮০০০০ টাকা এবং ১১০০০০-১২৫০০০ টাকার শ্রেণীভুক্ত উত্তরদাতাদের শতকরা হার যথাক্রমে ১.৩, ০.২, ০.২ এবং ০.২ শতাংশ। মাসিক ব্যয় এর ক্ষেত্রে ১০০০০-২০০০০ শ্রেণীর হার শতকরা ৪৯.৫ শতাংশ এবং ২০০০০-৩০০০০ টাকা ব্যয়ভুক্ত শ্রেণীর হার শতকরা ৩৩.২ শতাংশ।

৭.২.৪ উত্তরদাতাদের ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য

সারণী ১.৪- উত্তরদাতাদের ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য

বিষয়বস্তু	শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
বাসস্থান মালিকানা	নিজস্ব মালিকানাধীন	৩৮	৬.৩
	ভাড়া	৫৬৪	৯৩.৭
প্রকল্পের আওতাভুক্ত এলাকা	সাত রাস্তা	৭৭	১২.৮
	এফডিসি	৭৯	১৩.১
	মগবাজার	১০৮	১৭.৯
	মৌচাক	৮৯	১৪.৮
	শান্তিনগর	৮৮	১৪.৬
	মালিবাগ	৮৬	১৪.৩
	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	৭৫	১২.৫

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পের (সংশোধিত)] খানা জরীপে অংশগ্রহণকারী মোট ৬০২ জন উত্তরদাতাদের মধ্যে থেকে প্রাপ্ত ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য হতে দেখা যায় বাসস্থান মালিকানার ক্ষেত্রে নিজস্ব মালিকানাধীন বাসস্থান আছে মাত্র ৬.৩ শতাংশ উত্তরদাতার এবং বাকি সব উত্তরদাতা (৯৩.৭ শতাংশ) ভাড়া বাড়িতে বসবাস করে থাকেন (সারণি-১.৪)।

উত্তরদাতাদের মধ্যে থেকে প্রাপ্ত ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য থেকে আরও দেখা যায় যে প্রকল্পের আওতাভুক্ত এলাকাসমূহ মোট ৭ টি এলাকায় বিভক্ত তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং। এলাকা ভিত্তি উত্তরদাতাদের বন্টনের শতকরা হারের দিক থেকে মগবাজার থেকে সর্বোচ্চ তথা ১৭.৯ শতাংশ উত্তরদাতা জরীপে অংশ নিয়েছেন। তাছাড়া সাত রাস্তা, এফডিসি, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং থেকে যথাক্রমে ১২.৮, ১৩.১, ১৪.৮, ১৪.৬ এবং ১৪.৩ শতাংশ উত্তরদাতা অংশ নিয়েছেন (সারণি-১.৪ দৃষ্টব্য)।

৭.২.৫ শিক্ষাগত যোগ্যতা এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

সারণী ১.৫- শিক্ষাগত যোগ্যতা এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

শিক্ষাগত যোগ্যতা	মাসিক আয়					মোট
	৫০০০-২০০০০	২০০০০-৩৫০০০	৩৫০০০-৫০০০০	৬৫০০০-৮০০০০	১১০০০০-১২৫০০০	
নিরক্ষর	৯৩	১	০	০	০	৯৪
	৯৮.৯%	১.১%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
মাধ্যমিক এর নিচে	৩০০	০	০	১	০	৩০১
	৯৯.৭%	০.০%	০.০%	০.৩%	০.০%	১০০.০%
মাধ্যমিক বা সমমান	১০৪	৪	০	০	০	১০৮
	৯৬.৩%	৩.৭%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
উচ্চ মাধ্যমিক বা সমমান	৫৪	১	০	০	০	৫৫
	৯৮.২%	১.৮%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
স্নাতক বা সমমান	২৯	১	০	০	০	৩০
	৯৬.৭%	৩.৩%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
স্নাতকোত্তর বা সমমান	১১	১	১	০	১	১৪
	৭৮.৬%	৭.১%	৭.১%	০.০%	৭.১%	১০০.০%

মালিবাগ-মৌচাক ফ্লাইওভার এর প্রভাব মূল্যায়নের খানা জরীপে অংশগ্রহণকারী মোট ৬০২ জন উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক (সারণি ১.৫) থেকে দেখা যায় যে শিক্ষাগত যোগ্যতার ক্ষেত্রে নিরক্ষর উত্তরদাতাদের আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৮.৯ শতাংশ। তেমনিভাবে মাধ্যমিক এর নিচে আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৯.৭ শতাংশ; মাধ্যমিক বা সমমানের আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৬.৩ শতাংশ; উচ্চ মাধ্যমিক বা সমমানের আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৮.২ শতাংশ।

স্নাতক বা সমমান শিক্ষাগত যোগ্যতার অন্তর্ভুক্ত আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ২০০০০-৩৫০০০ টাকার শ্রেণীর উপার্জনকারী উত্তরদাতাদের শতকরা হার ৩.৩ শতাংশ এবং বাকিদের আয়ের শ্রেণী ৫০০০-২০০০০ টাকার মধ্যে অবস্থিত। স্নাতকোত্তর বা সমমানের শিক্ষাগত যোগ্যতার অন্তর্ভুক্ত আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ২০০০০-৩৫০০০ এবং ৩৫০০০-৫০০০০ টাকার দু'টি শ্রেণীর উপার্জনকারী উত্তরদাতাদের শতকরা হার একই তথা ৭.১ শতাংশ এবং বাকিদের (৭৮.৬ শতাংশ) আয়ের শ্রেণী ৫০০০-২০০০০ টাকার মধ্যে অবস্থিত।

৭.২.৬ উত্তরদাতাদের বয়স এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

সারণী ১.৬- উত্তরদাতাদের বয়স এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

বয়সের শ্রেণী (বছর)	মাসিক আয়					মোট
	৫০০০-২০০০০	২০০০০-৩৫০০০	৩৫০০০-৫০০০০	৬৫০০০-৮০০০০	১১০০০০-১২৫০০০	
১৫-৩৫	৩০৪	৪	০	০	১	৩০৯
	৯৮.৪%	১.৩%	০.০%	০.০%	০.৩%	১০০.০%
৩৬-৫৫	২৪৩	৪	১	০	০	২৪৮
	৯৮.০%	১.৬%	০.৪%	০.০%	০.০%	১০০.০%
৫৬-৭৫	৪৪	০	০	১	০	৪৫
	৯৭.৮%	০.০%	০.০%	২.২%	০.০%	১০০.০%

মালিবাগ-মৌচাক ফ্লাইওভার এর প্রভাব মূল্যায়নের খানা জরীপে অংশগ্রহণকারী মোট ৬০২ জন উত্তরদাতাদের বয়স এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক (সারণি ১.৬) থেকে দেখা যায় যে বয়সের ক্ষেত্রে ১৫-৩৫ বছর বয়সী উত্তরদাতাদের আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৮.৪ শতাংশ (৩০৪ জন) তেমনিভাবে ৩৬-৫৫ বছর বয়সী উত্তরদাতাদের আয়ের শ্রেণীসমূহের মধ্যে ৫০০০-২০০০০ টাকা আয়ের হার সর্বোচ্চ শতকরা ৯৮ শতাংশ (২৪৩ জন) এবং ৫৬-৭৫ বছর বয়সী উত্তরদাতাদের মধ্যে সর্বোচ্চ শতকরা ৯৭.৮ শতাংশের (৪৪ জন) আয়ের শ্রেণী ৫০০০-২০০০০ টাকা।

৭.৩. অবকাঠামো সংক্রান্ত প্রাপ্ত ফলাফল

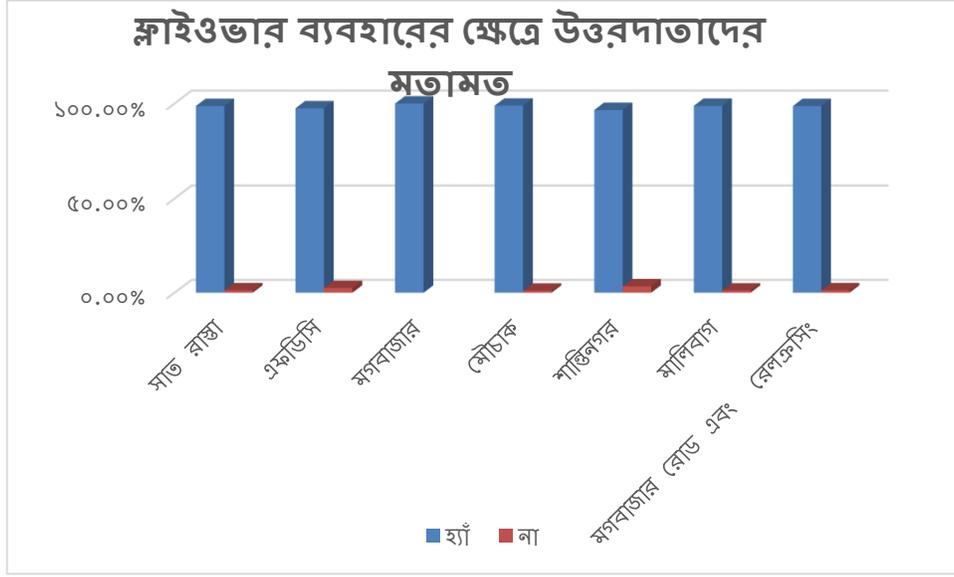
৭.৩.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে উত্তরদাতাদের সরাসরি অংশগ্রহণের হার

সারণী ২.১- প্রকল্প বাস্তবায়নে উত্তরদাতাদের সরাসরি অংশগ্রহণের হার

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ			০.৯%	২.২%	৩.৪%	২.৩%	৪.০%	১.৮%
না	১০০.০%	১০০.০%	৯৯.১%	৯৭.৮%	৯৬.৬%	৯৭.৭%	৯৬.০%	৯৮.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

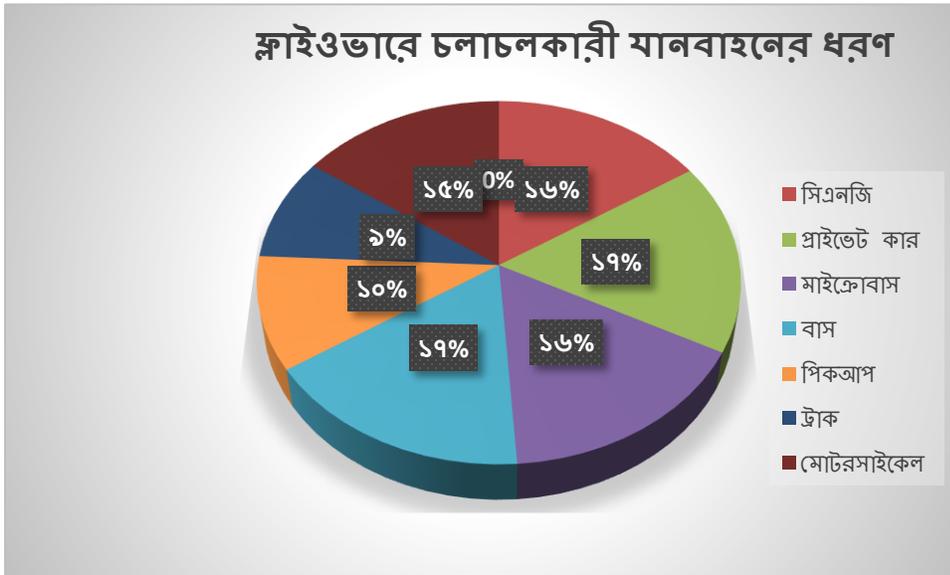
সারণি ২.১ থেকে দেখা যায় যে এলজিইডি কর্তৃক ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করার সময় আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ এই কাজের সাথে জড়িত ছিলেন কি সম্পর্কিত প্রশ্নের উত্তরে হ্যাঁ বলা মোট উত্তরদাতাদের শতকরা হার মাত্র ১.৮ শতাংশ এবং এর বিপক্ষে না বলা মোট উত্তরদাতাদের শতকরা হার ছিল ৯৮.২ শতাংশ। এর মধ্যে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকায় তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এ এলজিইডি কর্তৃক ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করার সময় আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ এই কাজের সাথে জড়িত ছিলেন কি এই প্রশ্নের উত্তরে নেতিবাচক উত্তরদাতাদের শতকরা হার ছিল যথাক্রমে ১০০.০%, ১০০.০%, ৯৯.১%, ৯৭.৮%, ৯৬.৬%, ৯৭.৭% এবং ৯৬.০%।

লেখচিত্র ২.১- ফ্লাইওভার ব্যবহারের ক্ষেত্রে উত্তরদাতাদের মতামত



প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকায় সীমানায় বর্তমানে আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করছেন কিনা এমন প্রশ্নের উত্তরে হ্যাঁ বলা মোট উত্তরদাতাদের শতকরা হার ছিল ৯৮.৫ শতাংশ এবং এর বিপক্ষে না বলা মোট উত্তরদাতাদের শতকরা হার ছিল ১.৫ শতাংশ। এর মধ্যে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকায় তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এ বর্তমানে আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করছেন কিনা এর জবাবে ইতিবাচক উত্তরদাতাদের শতকরা হার ছিল যথাক্রমে ৯৮.৭%, ৯৭.৫%, ১০০.০%, ৯৮.৯%, ৯৬.৬%, ৯৮.৮% এবং ৯৮.৭%। তাছাড়া ফ্লাইওভার ব্যবহার করেননি এরকম মত দিয়েছেন মাত্র শতকরা ১.৫ শতাংশ উত্তরদাতা (সারণী ২.২)।

লেখচিত্র ২.২- ফ্লাইওভারে চলাচলকারী যানবাহনের ধরণ



ফ্লাইওভারটিতে কি কি ধরনের যানবাহন বেশি চলাচল করে এমন প্রশ্নের উত্তরে সর্বোচ্চ ১৭ শতাংশ উত্তর এসেছে প্রাইভেট কারের পক্ষে। তাছাড়া অন্যান্য যানবাহন তথা সিএনজি, মাইক্রোবাস, বাস, পিকআপ, ট্রাক এবং মোটরসাইকেলের পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে শতকর ১৫.৭%, ১৬.২%, ১৬.৮%, ১০.১%, ৯.১% এবং ১৫.১% (সারণী ২.৩)

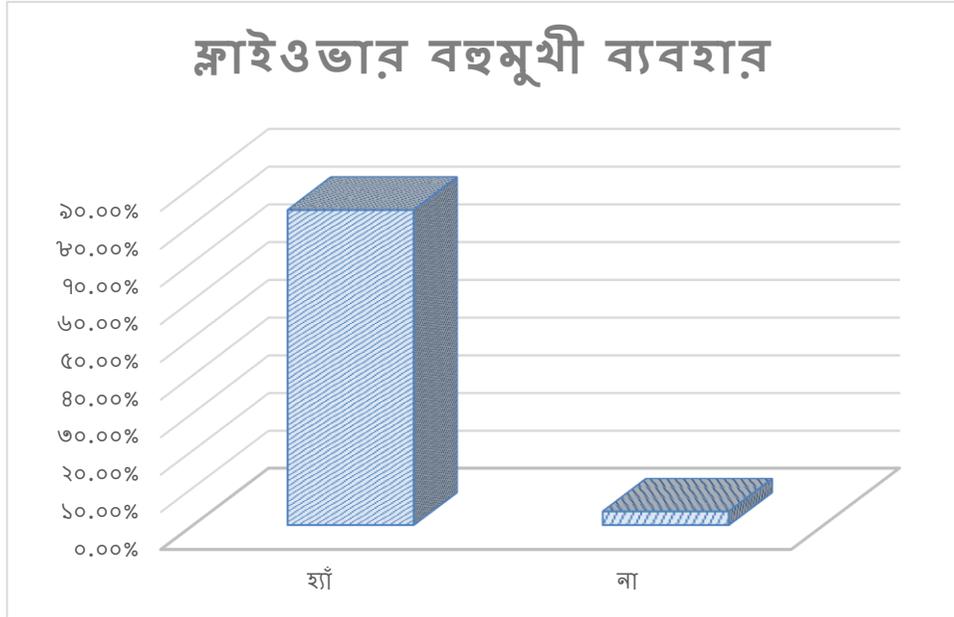
৭.৩.২ ফ্লাইওভারে যানজট

সারণী ২.২- ফ্লাইওভারে যানজট

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
খুব বেশি	৯৮.৭%	৯৪.৯%	৭৩.১%	৭৭.৫%	৯০.৯%	৯০.৭%	১০০.০%	৮৮.৪%
মোটামুটি	১.৩%	৫.১%	২৪.১%	২০.২%	৮.০%	৮.১%		১০.৫%
কম			২.৮%	২.২%	১.১%			১.০%
যানজট নেই						১.২%		.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হতো এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই সর্বোচ্চ খুব বেশি যানজট ছিল এর পক্ষে মতামত এসেছে (মোট ৮৮.৪ শতাংশ)। সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং প্রকল্প সীমানায় খুব বেশি যানজট ছিল এর পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে ৯৮.৭%, ৯৪.৯%, ৭৩.১%, ৭৭.৫%, ৯০.৯%, ৯০.৭% এবং ১০০.০%। এর ভেতর মগবাজার এবং মৌচাক প্রকল্প সীমানায় যথাক্রমে ২৪.২০ % এবং ১.২% মোটামুটি যানজটের পক্ষে এবং মালিবাগ প্রকল্প সীমানায় যানজট একেবারে নেই এর পক্ষে ১.২% মতামত এসেছে (সারণী ২.২)

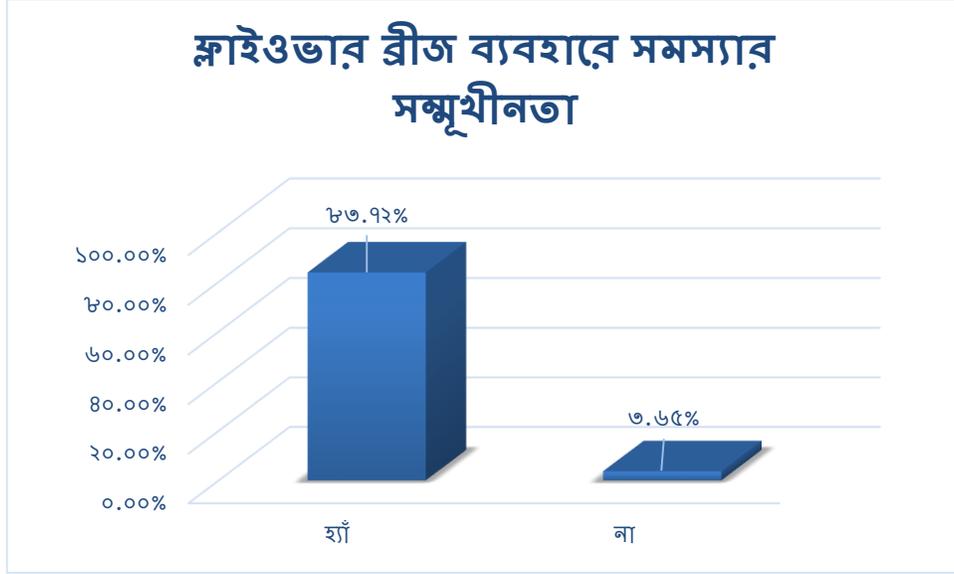
লেখচিত্র ২.৩- ফ্লাইওভার বহুমুখী ব্যবহার



প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভার ব্যবহারের উদ্দেশ্যসমূহের পক্ষে মতামতসমূহ প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই সর্বোচ্চ কর্মক্ষেত্রে যাওয়ার জন্য এর পক্ষে মতামত এসেছে (৮১.৯ শতাংশ)। তাছাড়া শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের যাওয়ার জন্য

সরকারি অফিস ও আদালতে যাওয়ার জন্য, হাসপাতালে যাওয়ার জন্য এবং ব্যক্তিগত কাজে যাওয়ার জন্য এর পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে ১৭.৩%, ৭.৮%, ২৯.৯% এবং ২.৫% (সারণী ২.৫)।

লেখচিত্র ২.৩- ফ্লাইওভার ব্রিজ ব্যবহারে সমস্যার সম্মুখীনতা



ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কি না এমন প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতাদের মধ্যে থেকে সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন বলে জানিয়েছেন মোট ২.৪৯ শতাংশ এবং সমস্যার সম্মুখীন হন নাই বা হচ্ছেন না বলে জানিয়েছেন ৯৭.৫১ শতাংশ (লেখচিত্র-২.৩)।

৭.৩.৩ যানজটের বর্তমান অবস্থা

সারণী ২.৩-যানজটের বর্তমান অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
খুব বেশি	১%৩.	৩৮%০.	২৫%০.	১%১.	২৭%৩.	৮%১.	১%৩.	১৫%১.
মোটামুটি	৭৯%২.	৩৫%৪.	৪৩%৫.	২৮%১.	৫২%৩.	৪৫%৩.	২৯%৩.	৪৪%৫.
কম	১৯%৫.	২৬%৬.	৩১%৫.	৭০%৮.	২০%৫.	৪৬%৫.	৬৯%৩.	৪০%৪.
মোট	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.	১০০%০.

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় বর্তমানে এই স্থানটিতে এখন যানজটের কি অবস্থা এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই সর্বোচ্চ মতামত এসেছে মোটামুটি যানজট এখনও আছে এর পক্ষে মতামত এসেছে মোট শতকরা ৪৪.৫ শতাংশ এবং তারপরেই কম যানজট এখনো বিদ্যমান এর পক্ষে মতামত এসেছে শতকরা মোট ৪০.৪ শতাংশ। এর ভেতরে মৌচাক এবং মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং প্রকল্প এলাকায় যানজট কম এর পক্ষে মত এসেছে যথাক্রমে

৭০.৮% এবং ৬৯.৩%। অপরদিকে এফডিসি প্রকল্প এলাকায় যানজট খুব বেশি এর পক্ষে মত এসেছে ৩৮.০%। এছাড়া সাত রাস্তা এবং শান্তিনগর এলাকায় মোটামুটি যানজট এর পক্ষে মত এসেছে যথাক্রমে ৭৯.২%, এবং ৫২.৩%।

৭.৩.৪ ফ্লাইওভার নির্মাণের পরে যানজটের অবস্থা

সারণী ২.৪-ফ্লাইওভার নির্মাণের পরে যানজটের অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৮৭.০%	৬৩.৩%	৮১.৫%	৯৬.৬%	৬১.৪%	৮৬.০%	৯০.৭%	৮০.৯%
না	১৩.০%	৩৬.৭%	১৪.৮%	৩.৪%	৩৮.৬%	১২.৮%	৯.৩%	১৮.৩%
জানা নেই			৩.৭%			১.২%		.৮%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে কি না এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই সর্বোচ্চ মতামত এসেছে যে যানজট হ্রাস পেয়েছে, যা মোট শতকরা ৮০.৯ শতাংশ এবং যানজটের চাপ কমে নাই বলে মতামত এসেছে শতকরা মোট ১৮.৩ শতাংশ। সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং প্রকল্প সীমানায় যানজটের চাপ কমেছে এই মত এসেছে যথাক্রমে ৮৭.০%, ৬৩.৩%, ৮১.৫, ৯৬.৬%, ৬১.৪%, ৮৬.০%, ৯০.৭%। অপরদিকে এফডিসি ও শান্তিনগর এলাকায় যানজট কমে নি এই পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে ৩৬.৭% এবং ৩৮.৬% (সারণী ২.৪)।

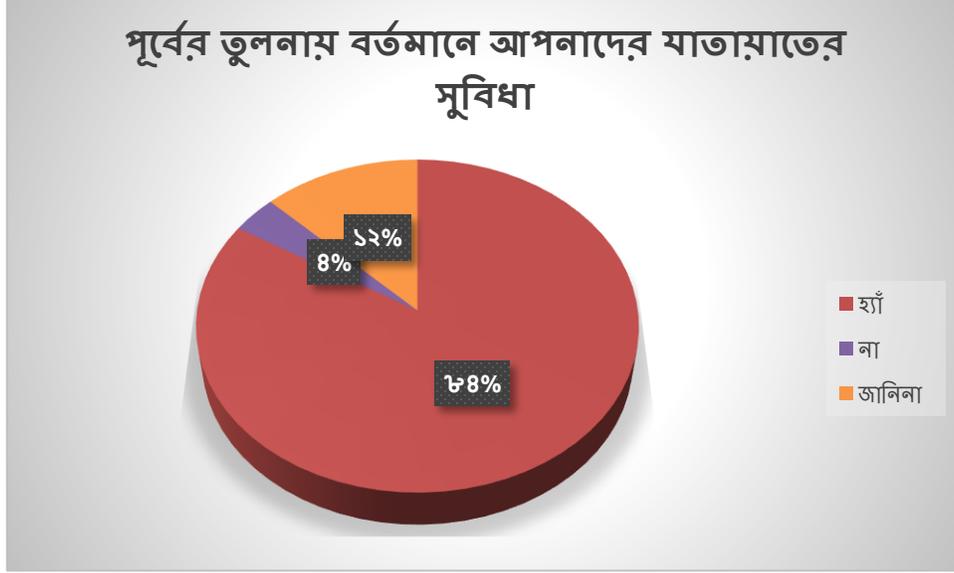
৭.৩.৫ ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হওয়া

সারণী ২.৫-ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হওয়া

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ		৩৪.২%	১.৯%					৪.৮%
না	১০০.০%	৬৫.৮%	৯৫.৪%	১০০.০%	৯৮.৯%	৯৭.৭%	১০০.০%	৯৪.২%
জানা নেই			২.৮%		১.১%	২.৩%		১.০%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সমীক্ষায় ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হয় কি না এমন প্রশ্নের জবাবে প্রকল্প সীমানার আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই সর্বোচ্চ মতামত এসেছে যে ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হয় না, যা মোট শতকরা ৯৪.২ শতাংশ এবং ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হয় বলে মতামত এসেছে শতকরা মোট ৪.৮ শতাংশ মাত্রের ভেতর এফডিসি ও মগবাজার প্রকল্প এলাকায় ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হয়না এর পক্ষে মত এসেছে যথাক্রমে ৩৪.২% এবং ১.৯%। উল্লেখ্য, শতকরা মাত্র ১ শতাংশ উত্তরদাতা এ সম্পর্কে কোন ধারণা রাখেনা (সারণী ২.৫)

লেখচিত্র ২.৪- পূর্বের তুলনায় বর্তমানে আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা



ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি না এমন প্রশ্নের উত্তরে অন্তরদাতাদের মধ্যে থেকে সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন বলে জানিয়েছেন মোট ২.৪৯ শতাংশ এবং সমস্যার সম্মুখীন হননি বা হচ্ছেন না বলে জানিয়েছেন ৯৭.৫১ শতাংশ (লেখচিত্র-২.৪)।

৭.৪ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

৭.৪.১ ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

সারণী ৩.১- ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৯৪.৮%	৮১.০%	৮৭.০%	৯৩.৩%	৭৯.৫%	৮৯.৫%	৯৪.৭%	৮৮.৪%
না	৫.২%	১৭.৭%	১৩.০%	৬.৭%	১৭.০%	১০.৫%	৫.৩%	১১.০%
জানা নেই		১.৩%			৩.৮%			.৭%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে কি না এমন প্রশ্নের জবাবে প্রকল্প সীমানার আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতাই তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এ সর্বোচ্চ মতামত এসেছে যে ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে, যার পরিমাণ মোট শতকরা ৮৮.৪ শতাংশ এবং ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়নি এ মতামত এসেছে মোট শতকরা ১১.০ শতাংশ। এর ভেতর এফডিসি ও শান্তিনগরে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়নি বলে মত এসেছে যথাক্রমে ১৭.৭% ও ১৭.০% এবং এই দুই এলাকার যথাক্রমে ১.৩% এবং ৩.৮% উত্তরদাতা এ সম্পর্কে কোন ধারণা রাখেন না (সারণী ৩.১)।

৭.৪.২ ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য

সারণী ৩.২- ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য

পরিসংখ্যান	ফ্লাইওভার চালু হবার পরে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য	ফ্লাইওভার চালু হবার পূর্বে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য
গড় মান	২১.২৫	৪১.৭৮
বিচ্যুতি	১১.৭৬৮	২৩.৩৯৯
নূন্যতম মান	৭	১০
সর্বোচ্চ মান	৬০	১৬০

সারণী ৩.২ থেকে ফ্লাইওভারে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্যের দুই ধরনের তথ্য পাওয়া যায়, তথা ফ্লাইওভার চালু হবার পরে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য এবং ফ্লাইওভার চালু হবার পূর্বে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য। ফ্লাইওভার চালু হবার পরে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্যের ক্ষেত্রে পরিসংখ্যানের গড় মান ২১.২৫, বিচ্যুতি ১১.৭৭, নূন্যতম মান ৭ এবং সর্বোচ্চ মান ৬০ পাওয়া যায়। ফ্লাইওভার চালু হবার পূর্বে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্যের ক্ষেত্রে পরিসংখ্যানের গড় মান ৪১.৭৮, বিচ্যুতি ২৩.৪০, নূন্যতম মান ১০ এবং সর্বোচ্চ মান ১৬০ প্রদর্শন করেছে।

৭.৪.৩ ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার

সারণী ৩.৩- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৯৪.৮%	৮২.৩%	৮০.৬%	৮৭.৬%	৬৪.৮%	৭৭.৯%	৯০.৭%	৮২.২%
না	৫.২%	১৭.৭%	১৩.৯%	১২.৪%	৩৫.২%	২২.১%	৯.৩%	১৬.৮%
জানা নেই			৫.৬%					১.০%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

মালিবাগ-মৌচাক ফ্লাইওভার এর প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার হয়েছে কি না এমন প্রশ্নের জবাবে প্রকল্প সীমানার ৭ টি এলাকাতেই তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এ সর্বোচ্চ মতামত এসেছে যে ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার হয়েছে, যার পরিমাণ মোট শতকরা ৮২.২ শতাংশ এবং ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার হয়নি বলে মতামত এসেছে শতকরা মোট ১৬.৮ শতাংশ, যার মধ্যে মালিবাগ এবং শান্তিনগরে নেতিবাচক মতামতের শতকরা হার ছিল যথাক্রমে ২২.১% এবং ৩৫.২%। এর ভেতর মগবাজার প্রকল্প এলাকার (৫.৩সারণী) উত্তরদাতার এ ব্যাপারে কোন ধারণা নেই %৬.৩)।

৭.৫ পরিবেশ ও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত

৭.৫.১ ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর নেতিবাচক প্রভাব

সারণী ৪.১- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর নেতিবাচক প্রভাব

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ								
না	৬৩.৬%	৭৯.৭%	৭৯.৬%	৯২.১%	৮৯.৮%	৯৫.৩%	৮১.৩%	৮৩.৪%
জানা নেই	৩৬.৪%	২০.৩%	২০.৪%	৭.৯%	১০.২%	৪.৭%	১৮.৭%	১৬.৬%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে কিনা, প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ পড়েছে বলে কোন উত্তরদাতাই মনে করেননি। অন্যদিকে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে এরকম কিছু জানা নেই এই মতামত দিয়েছে মোট ৮৩.৮ শতাংশ এবং জানা নেই বলে মতামত এসেছে শতকরা মোট ১৬.৬ শতাংশ।

তন্মধ্যে সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং প্রকল্প সীমানায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে এরকম কিছু জানা নেই এর পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে ৬৩.৬, ৭৯.৭%, ৭৯.৬%, ৯২.১%, ৮৯.৮%, ৯৫.৩%, ৮১.৩% এবং ৮৩.৪% (সারণী ৪.১)।

৭.৫.২ ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব

সারণী ৪.২- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৪২.৯%	৩৪.২%	৯.৩%	৩১.৫%	৫২.৩%	-	৬২.৭%	৩১.৭%
না	৩৩.৮%	৩০.৪%	৫৭.৪%	৫৯.৬%	২৭.৩%	৯৫.৩%	৩৪.৭%	৪৯.৩%
জানা নেই	২৩.৪%	৩৫.৪%	৩৩.৩%	৯.০%	২০.৫%	৪.৭%	২.৭%	১৮.৯%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে কিনা এই প্রশ্নে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ পরেছে বলে কোন উত্তরদাতাই মনে করেননি। অন্যদিকে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে এই মতামত দিয়েছে মোট ৩১.৭ শতাংশ এবং ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পরেনি বলে মতামত এসেছে মোট ৪৯.৩%। অন্যদিকে জানা নেই বলে মতামত এসেছে শতকরা মোট ১৮.৯ শতাংশ।

তন্মধ্যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পরেনি বলে মৌচাক ও মালিবাগের উত্তরদাতারা যথাক্রমে শতকরা ৫৯.৬% এবং ৯৫.৩% মতামত প্রদান করেছেন। আর ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর

ইতিবাচক প্রভাব পরেছে বলে মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এর উত্তরদাতারা শতকরা ৬২.৭% মতামত প্রদান করেছেন (সারণী ৪.২)।

৭.৫.৩ ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার অবস্থা

সারণী ৪.৩- ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
বেড়েছে		১.৩%			১.১%	১.২%	২.৭%	.৮%
কমেছে	৮১.৮%	৬৯.৬%	৫৭.৪%	৫৫.১%	৮৫.২%	৫০.০%	৮২.৭%	৬৭.৯%
একই	১৮.২%	২৯.১%	৪২.৬%	৪৪.৯%	১৩.৬%	৪৮.৮%	১৪.৭%	৩১.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার অবস্থা সম্পর্কিত প্রশ্নে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনা কমেছে বলেই অধিকাংশ উত্তরদাতা মনে করেন (মোট শতকরা ৬৭.৯ শতাংশ)। অন্যদিকে ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে এই মতামত দিয়েছে মোট ৩১.২ শতাংশ।

তন্মধ্যে ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে বলে মগবাজার, মৌচাক এবং মালিবাগের উত্তরদাতারা যথাক্রমে শতকরা ৪২.৬%, ৪৪.৯% এবং ৪৮.৮% মতামত প্রদান করেছেন। (সারণী ৪.৩)।

৭.৫.৪ ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের পরিমাণ

সারণী ৪.৪- ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের পরিমাণ

শব্দদূষণের পরিমাণ	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
বেড়েছে	৫৭.১%	৬৫.৮%	২৩.১%	২৫.৮%	৪২.০%		৬৪.০%	৩৮.০%
কমেছে	২৭.৩%	১৬.৫%	২৫.৯%	৩২.৬%	৫১.১%	৫০.০%	২৯.৩%	৩৩.৪%
একই	১৫.৬%	১৭.৭%	৫০.৯%	৪১.৬%	৬.৮%	৫০.০%	৬.৭%	২৮.৬%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দদূষণ বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে এমন প্রশ্নে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের মাত্রা বাড়া (শতকরা ৩৮ শতাংশ) এবং কমা (৩৩.৪ শতাংশ) উভয়ের পক্ষেই মতামত পাওয়া গেছে।

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণের পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে এই মতামত দিয়েছে মোট ২৮.৬ শতাংশ। তন্মধ্যে ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের মাত্রা বা পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে বলে মগবাজার, মৌচাক এবং মালিবাগের উত্তরদাতারা যথাক্রমে শতকরা ৫০.৯%, ৪১.৬% এবং ৫০.০% মতামত প্রদান করেছেন। কিন্তু তন্মধ্যে ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের মাত্রা বা পরিমাণ আগের চাইতে বেড়েছে বলে সাত রাস্তা, এফডিসি এবং মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এর উত্তরদাতারা ৫৭.১%, ৬৫.৮% এবং ৬৪.০% মতামত দিয়েছেন (সারণী ৪.৪)।

৭.৫.৫ শব্দদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি

সারণী ৪.৫-শব্দদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি

শব্দদূষণের ফলাফল	উত্তরসমূহ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
উচ্চ রক্তচাপ	৫৫	৮.৯%
শ্রবণশক্তি হ্রাস	২২৪	৩৬.১%
ঘুমের ব্যাঘাত	১৯২	৩১.০%
কথোপকথনে প্রতিবন্ধকতা	১৪৩	২৩.১%
জীবনযাত্রার মান অবনয়ন	৬	১.০%
মোট	৬২০	১০০.০%

শব্দদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি কি কি আছে এমন প্রশ্নের উত্তরে সর্বোচ্চ ১৭ শতাংশ উত্তর এসেছে শ্রবণশক্তি হ্রাস পাওয়ার পক্ষে। তাছাড়া শব্দদূষণের ফলে অন্যান্য স্বাস্থ্যঝুঁকি তথা উচ্চ রক্তচাপ, ঘুমের ব্যাঘাত, কথোপকথনে প্রতিবন্ধকতা এবং জীবনযাত্রার মান অবনয়নের পক্ষে মতামত এসেছে যথাক্রমে শতকরা ৮.৯%, ৩১.০%, ২৩.১% এবং ১.০% (সারণী ৪.৫)।

৭.৫.৬ ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের পরিমাণ

সারণী ৪.৬- ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের পরিমাণ

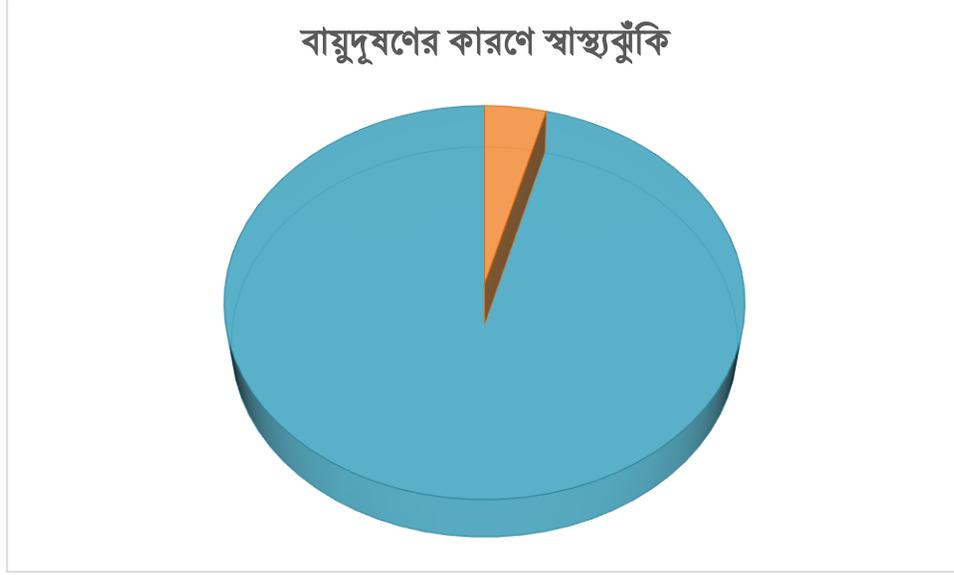
বায়ুদূষণের পরিমাণ	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
বেড়েছে	৬২.৩%	৬৪.৬%	২৩.১%	২৩.৬%	৩৮.৬%		৬৪.০%	৩৭.৭%
কমেছে	২৪.৭%	১৩.৯%	২৭.৮%	৩৭.১%	৫৪.৫%	৪৮.৮%	২৮.০%	৩৩.৯%
একই	১৩.০%	২১.৫%	৪৯.১%	৩৯.৩%	৬.৮%	৫১.২%	৮.০%	২৮.৪%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় বায়ুদূষণ বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে এমন প্রশ্নে প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের মাত্রা বাড়া (শতকরা ৩৭.৭% শতাংশ) এবং কমা (৩৩.৯ শতাংশ) উভয়ের পক্ষেই মতামত পাওয়া গেছে।

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় বায়ুদূষণের পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে এই মতামত দিয়েছে মোট ২৮.৪ শতাংশ। তন্মধ্যে ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের মাত্রা বা পরিমাণ অপরিবর্তিত বা একই আছে বলে মগবাজার, মৌচাক এবং মালিবাগের উত্তরদাতারা যথাক্রমে শতকরা ৪৯.১%, ৩৯.৩% এবং ৫১.২% মতামত প্রদান করেছেন।

কিন্তু তন্মধ্যে ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের মাত্রা বা পরিমাণ আগের চাইতে বেড়েছে বলে সাত রাস্তা, এফডিসি এবং মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এর উত্তরদাতারা ৬২.৩%, ৬৪.৬% এবং ৬৪.০% মতামত দিয়েছেন (সারণী ৪.৬)।

লেখচিত্র ৪.১-বায়ুদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি



বায়ুদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি কি কি আছে এমন প্রশ্নের উত্তরে সর্বোচ্চ ৯৫.৮ শতাংশ উত্তর এসেছে পরিবেশ দূষণের পক্ষে। তাছাড়া স্বাস্থ্য ঘটতি পক্ষে মতামত এসেছে শতকরা ৪.২ শতাংশ (লেখচিত্র-৪.১)।



৭.৬ ইন-ডেপ্‌থ ইন্টারভিউ থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপস্থাপন

এই প্রকল্পের সুবিধাভোগী হিসাবে যানবাহন চালক ও যাত্রী পর্যায়ে ৪টি গুপ থেকে মোট ৪৫ টি ইন-ডেপ্‌থ ইন্টারভিউ করা হয়েছে। তন্মধ্যে হালকা যানবাহন চালক (সিএনজি, কার, মাইক্রোবাস) থেকে ৯ জন, ভারী যানবাহন চালক (যাত্রীবাহী বাস) থেকে ৫ জন, মালবাহী যানচালক (পিকআপ, ট্রাক, লরি) থেকে ৬ জন এবং সাধারণ যাত্রী হতে ২৫ জনের নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

৭.৬.১ সাধারণ যাত্রী হতে প্রাপ্ত তথ্য

সাধারণ যাত্রীর নমুনার ভেতর উত্তর দাতার বয়স সর্বনিম্ন ২১ বছর এবং সর্বোচ্চ ৬৫ বছর, শিক্ষাগত যোগ্যতা সর্বনিম্ন চতুর্থ শ্রেণি পাশ এবং সর্বোচ্চ মাস্টার্স পাস, উত্তরদাতাদের ভিতর সর্বনিম্ন আয় ৪০০০ টাকা এবং সর্বোচ্চ আয় ৫০০০০ টাকা এবং তাদের মাসিক ব্যয় সর্বনিম্ন ৪০০০টাকা এবং সর্বোচ্চ আয় ৫০০০০ টাকা। সকল উত্তরদাতাই ভাড়া বাসায় জীবন যাপন করেন। আবাসস্থল সর্বনিম্ন এক কিলোমিটার এর ভিতরে এবং সর্বোচ্চ ১২ কিলোমিটার দূরে অবস্থান করছেন। বেশিরভাগ সময় যানবাহন ব্যবহারের ক্ষেত্রে ১৫ জন বলেছেন বাস ব্যবহার করেন ৩ জন বলেছেন মাইক্রোবাস ব্যবহার করেন এবং ৭ জন বলেছে মোটরসাইকেল ব্যবহার করেন। উত্তরদাতা সকলেই ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে থাকেন তন্মধ্যে ৯ জন প্রায়ই ব্যবহার করেন এবং ১৬ জন মাঝে মাঝে ব্যবহার করে থাকেন।

তারা সকলেই ব্যক্ত করেছেন যে, ফ্লাইওভার ব্যবহারের তারা কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন না এবং একই সাথে এটাও জানান যে, ফ্লাইওভার ব্যবহারে সকলেই খুব উপকার পাচ্ছেন। কোন ধরনের উপকার জিজ্ঞাসা করলে বেশির ভাগ উত্তরদাতা বলেছেন কমসময়ে যাতায়াত করতে পারছেন তারা। তবে কিছু জন বলেছেন মাঝে মাঝে ফ্লাইওভারের উপরে এবং নামার পথে খুব বেশি যানজট হয় ফলে ফ্লাইওভার ব্যবহার করে দ্রুত যাত্রা করে আসতে পারলেও নিচের যানজট তার সুফল দিতে পারছে না।

সকলেই ব্যক্ত করেন যে, ফ্লাইওভারটি ব্যবহারের উপযুক্ত আছে এবং একই সাথে এটাও বলেন যে, ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে প্রকল্প এলাকায় খুব বেশি যানজট হত যা বর্তমানে অনেক কমে এসেছে। তবে কেউ কেউ বলেছেন যতটা আশাব্যঞ্জক ছিলেন ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে ততটা আশা পূরণ হয়নি।

বর্তমানে ফ্লাইওভারটিতে কেমন যানজট হয় জিজ্ঞাসা করলে একজন বলেছেন খুব বেশি যানজট হয়, ১১ জন বলেছেন মোটামুটি যানজট হয়, ১২ জন বলেছেন কম যানজট হয় এবং শুধুমাত্র একজন বলেছেন যানজট হয় না। কোন কোন সময় বেশি যানজট হয় জিজ্ঞাসা করলে তারা বলেছেন সকালে অফিস শুরুর সময় এবং অফিস যখন ছুটি হয় সেই সময় খুব বেশি যানজট হয়।

বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নামার মুখে যানজট হয় কিনা জিজ্ঞাসা করলে ২৪ জন বলেছেন খুব বেশি যানজট হয়, একজন বলেছেন মোটামুটি যানজট হয়। সেই সাথে বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় যানজট হয় কিনা জিজ্ঞাসা করলে ১০ জন বলেছেন হ্যাঁ যানজট হয়, ১৪ জন বলেছেন যানজট হয় না এবং একজন কোন মন্তব্য করেনি। ফ্লাইওভারটি নিচের রাস্তায় কখন যানজট হয় জিজ্ঞাসা করলে সকলেই বলেছেন অফিস সময়ে এবং অফিস ছুটির পরে বেশি যানজট হয়। বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটিতে পানি জমে কিনা জিজ্ঞাসা করলে ১৮ জন বলেছেন পানি জমে না এবং ৭ বলেছেন ঠিক বলতে পারছেন না। অনুরূপভাবে বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটি নিচের রাস্তায় পানি জমে কিনা জিজ্ঞাসা করলে ১৮ জন বলেছেন পানি জমে না এবং ৭জন বলেছেন পানি জমে।

এই এলাকায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে যানজট হ্রাস পেয়েছে প্রশ্ন করা হলে ১৮ জন বলেছেন যানজট হ্রাস পেয়েছে, ৬ জন বলেছেন যানজট হ্রাস পায়নি এবং শুধুমাত্র একজন বলেছেন এই সম্পর্কে তিনি সঠিক মতামত দিতে পারছেন না। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা জানতে চাইলে ২৪ জন বলেছেন হ্যাঁ যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং একজন বলেছেন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পায় নি। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে প্রসঙ্গে ১৮ জন বলেছেন যানজটের চাপ কমেছে এবং ৭ জন বলেছেন যানজটের চাপ কমেনি। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে ভূমিকা রেখেছে কিনা এবং ঢাকা শহরের বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হয়েছে কিনা প্রসঙ্গে ১৮ জন বলেছেন ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে উপকার পেয়েছে এবং ৭জন বলেন তেমন কোন উপকার পায়নি এবং জনগণ উপকৃত প্রসঙ্গে ১৮ জন বলেছেন উপকার পেয়েছে, ৬ জন বলেন উপকার পাইনি এবং ১ জন বলেছেন ঠিক বলতে পারছেন না। যে ১৮ জন বলেছেন উপকার পেয়েছে তারা উপকার হিসাবে যাতায়াতের সময় কম লেগেছে বলে বেশিরভাগ জন মন্তব্য করেছেন।

প্রকল্প এলাকায় যানজটের ফলে পূর্বে প্রতিবারে গড়ে সময় লাগতো সর্বোচ্চ ১২০ মিনিট বলে বেশির ভাগ মানুষই তথ্য দিয়েছেন এবং বর্তমানে প্রতিবারে গড়ে সর্বনিম্ন ১৫মিনিটে প্রকল্প এলাকা যাতায়াত করতে পারছেন বলে জানান। প্রকল্প এলাকায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে জ্বালানি খরচ কমেছে বেড়েছে নাকি একইরকম আছে এই প্রসঙ্গে ২২জন বলেছেন জ্বালানি খরচ কমেছে এবং শুধু মাত্র তিনজন বলেছেন জ্বালানি খরচ একই রকম রয়েছে। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিদূপ প্রভাব পড়েছে কিনা জানতে চাইলে বেশির ভাগ মানুষই জানান পরিবেশের উপর তেমন কোন প্রভাব পড়েনি তবে কিছু মানুষ বলেছেন যে পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণ অনেক বেড়ে গিয়েছে। প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় সড়ক দুর্ঘটনা কমেছে কিনা জানতে চাইলে ১৯ জন জানান সড়ক দুর্ঘটনা কমেছে এবং ৬ জন জানান সড়ক দুর্ঘটনা পূর্বের মত একই রকম রয়েছে। শব্দ দূষণ এবং বায়ু দূষণ প্রসঙ্গে ২৫ জন উত্তরদাতার সকলেই বলেছেন বায়ু দূষণ এবং শব্দ দূষণ পূর্বের তুলনায় অনেকগুণ বেড়ে গিয়েছে।

৭.৬.২ হালকা যানবাহন চালক থেকে প্রাপ্ত তথ্য

প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী হিসাবে ৯ জন হালকা যানবাহন চালক এর সাথে ইন্টারভিউ করা হয়েছে তন্মধ্যে ৯ জন পুরুষ এবং তাদের মধ্যে সর্বনিম্ন বয়স ছিল ২৬ বছর এবং সর্বোচ্চ বয়স ছিল ৫০ বছর। উত্তরদাতাদের ভিতর শিক্ষাগত যোগ্যতা সর্বনিম্ন ছিল দ্বিতীয় শ্রেণি পাস এবং সর্বোচ্চ ছিল এসএসসি পাস। তাদের পরিবারের মাসিক আয় সর্বনিম্ন ছিল ১৫ হাজার টাকা এবং একজন জানিয়েছেন তার আয় সর্বোচ্চ ৩৫০০০ টাকা। উত্তরদাতা সকলেই ভাড়া বাসায় বসবাস করেন এবং তাদের আবাসস্থল প্রকল্প এলাকা থেকে দূরত্ব সর্বনিম্ন ২ কিলোমিটার এবং সর্বোচ্চ ১০ কিলোমিটার দূরেও কেউ কেউ বসবাস করেন। উত্তরদাতা ৯ জনের ভিতর মাইক্রোবাস চালিয়ে থাকেন দুইজন, সিএনজি চালিয়ে থাকেন চারজন এবং প্রাইভেট কার চালিয়ে থাকেন তিনজন।

উত্তরদাতা সকলেই ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করছেন তন্মধ্যে ৮ জন প্রায়শই ব্যবহার করে থাকেন এবং মাত্র একজন মাঝে মাঝে ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে থাকেন। ফ্লাইওভারটি ব্যবহারের কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে সকলেই বলেছেন কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন না এবং সাথে এ ও জানিয়েছেন যে, এই ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে তারা খুব উপকার পাচ্ছেন। ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কম সময়ে যাতায়াত করা যায় এবং জ্বালানি খরচ কমেছে বলে সকলেই মন্তব্য করেছেন। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে খুব বেশি যানজট হতো বলে সকলেই জানিয়েছেন। বর্তমানে ফ্লাইওভারটির কারণে তুলনামূলক যানজট কমেছে বলে জানিয়েছেন তবে ফ্লাইওভারটি থেকে নামার মুখের রাস্তায় খুব যানজট হয় বলে সকলে জানান। বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তাতে খুব যানজট হয় বলে কেউ কেউ জানিয়েছেন, তবে চারজন বলেছেন ফ্লাইওভারটির নিচে এখন আগের তুলনায় কম যানজট হয়। উত্তরদাতা সকলেই জানিয়েছেন যে স্কুল-কলেজ, অফিস শুরুর সময় এবং ছুটির সময় খুব বেশি যানজট হয়। বর্তমানে বর্ষায় ফ্লাইওভারটিতে এবং ফ্লাইওভারের নিচের রাস্তায় পানি জমেনা বলে উত্তরদাতা সকলেই জানিয়েছেন।

উত্তরদাতা সকলেই বলেছেন যে, ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে এবং এই এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং এও জানান যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে ও ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে এই ফ্লাইওভারটি অনেক ভূমিকা রাখছে। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হয়েছে কি বা কি কি উপকার পেয়েছে জানতে চাইলে তারা জানান ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সময় কমেছে, পূর্বের তুলনায় যানবাহন দুর্ঘটনা কমেছে এবং জ্বালানি খরচ কমেছে বলে জানিয়েছেন।

ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে পণ্য বাজারজাত করণে কোন সুবিধা পেয়েছে কিনা জানতে চাইলে সকলেই জানান পণ্য বাজারজাত করণে ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে জনগণ খুব উপকৃত হচ্ছে তারা কম সময় গন্তব্যে পৌঁছতে পারছে এবং জ্বালানি খরচ আগের তুলনায় অনেক কম লাগছে। পূর্বে এই স্থানটি পার হতে গড়ে সময় লাগতো ৬০ মিনিট থেকে ১২০

মিনিট যা বর্তমানে সর্বনিম্ন ২০ মিনিটে যাতায়াত করা যায়। পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব পড়েছে কিনা জানতে চাইলে সকলেই জানান তেমন উল্লেখযোগ্য কোন প্রকার বিরূপ প্রভাব পড়ে নাই তবে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দদূষণ এবং বায়ুদূষণ উভয়ই বেড়েছে যা সরকারের দৃষ্টি দেয়া উচিত বলে মনে করেন তারা

৭.৬.৩ ভারী যানবাহন চালক হতে প্রাপ্ত তথ্য

প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী ছয়জন ভারী যানবাহন চালক হতে ইন-ডেপথ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে সরাসরি তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উক্ত ৬জন ভারী যানবাহন চালক সকলেই পুরুষ এবং তন্মধ্যে সর্বনিম্ন বয়স ২৭বছর এবং সর্বোচ্চ ৩৩বছর বয়স। উত্তরদাতাদের মধ্যে মাসিক ব্যয় সর্বনিম্ন ১২হাজার টাকা এবং সর্বোচ্চ ৩০ হাজার টাকা এবং উক্ত উত্তরদাতাদের মাঝে পারিবারিক মাসিক আয় সর্বনিম্ন ১৫০০০টাকা এবং সর্বোচ্চ ৩০ হাজার টাকা। সকলেই ভাড়া বাসায় বসবাস করেন এবং প্রকল্প এলাকা থেকে আবাসস্থলে দূরত্ব সর্বনিম্ন ১/২ কিলোমিটার থেকে সর্বোচ্চ ৮ কিলোমিটার।

উত্তর দাতাদের মধ্যে দুইজন ট্রাক চালক, দুইজন পিকআপ চালক এবং দুইজন লরি চালক। উত্তরদাতা সকলেই মালবাহী যান চালক এবং বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিয়মিত ব্যবহার করছেন। ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলে জানান তারা কোনো সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন না এবং একইসাথে সকলেই জানান ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে তারা খুব উপকার পাচ্ছেন। উপকার গুলো কি কি জানতে চাইলে তারা ব্যক্ত করেন যে, পূর্বের তুলনায় এলাকায় যানজট কম হয়, তারা দূত গন্তব্যে পৌঁছাতে পারছেন এবং জ্বালানি খরচ অনেক কমেছে ও তুলনামূলক সময় অপচয় কম হয় যার ফলে তারা অতিরিক্ত কাজ করার সুযোগ পাচ্ছেন। এছাড়া তারা আরো জানান পূর্বের তুলনায় বর্তমানে এই প্রকল্প এলাকায় দুর্ঘটনার হার কমে এসেছে।

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হতো এই প্রশ্নের উত্তরে সকলেই বলেছেন খুব বেশি যানজট হতো এবং বর্তমানে ফ্লাইওভারটিতে কেমন যানজট হয় এই প্রশ্নের উত্তরে একজন জানান খুব বেশি যানজট হয় এবং বাকি পাঁচজন জানান দিনের বেলায় যানজট বেশি হয় তবে রাত্রে যানজট তুলনামূলক কম হয়। সেই সাথে তারা আরো জানান ফ্লাইওভার থেকে নামার মুখের রাস্তায় যানজট অনেক তীব্র হয়। ফ্লাইওভারের নিচের রাস্তাটিতে অনেক বেশি যানজট হয় তবে এই যানজট অফিস, স্কুল, আদালত শুরুর সময় এবং অফিস, স্কুল, আদালত ছুটির সময়। তবে অন্যান্য সময় তেমন যানজট থাকে না বলে জানায়। তাই সকলেই এই ফ্লাইওভারটি থেকে উপকার পাচ্ছেন বলে জানিয়েছেন।

বর্ষার সময় ফ্লাইওভারে এবং ফ্লাইওভারের নিচের রাস্তায় দীর্ঘক্ষণ পানি জমে না থাকলেও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ভালো না হওয়াতে নিচের রাস্তায় চলাচলে বিঘ্ন ঘটে থাকে। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে কিনা এই

প্রশ্নের উত্তরে একজন জানান হ্রাস পেয়েছে বাকি সকলেই জানান তুলনামূলক যানজট হ্রাস পায়নি এবং ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে সকলেই জানান প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা পূর্বের তুলনায় অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে। এই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে একজন বলেন চাপ কমেছে ২জন বলেছেন চাপ কমেনি এবং বাকিরা মন্তব্য করেছেন তারা ঠিক বলতে পারছেন না। উত্তরদাতা ৬ জনের মাঝে একজন মনে করেন এই প্রকল্পের ফলে ঢাকা শহরের যানজট হ্রাস পেয়েছে বাকি পাঁচ জন মনে করেন ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসের ক্ষেত্রে তেমন খুব বেশি ভূমিকা রাখতে পারে নি। প্রকল্প এলাকায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হচ্ছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলেই বলেছেন কিছু কিছু উপকার পেয়ে থাকলেও খুব বেশি উপকার পায়নি কারণ বর্তমানে যানবাহন সংখ্যা অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে তন্মধ্যে প্রাইভেট কারের সংখ্যা অনেক বেশি তাই রাস্তায় যানজটের চাপ এখনো বিদ্যমান রয়েছে।

ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে কি কি উপকার পাচ্ছেন এই প্রশ্নের উত্তরে সকলেই জানান রাস্তা পারাপার হতে সময় কম লাগে এবং জ্বালানি খরচ কমেছে বলে জানিয়েছেন। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পণ্য বাজারজাতকরণে কোন সুবিধা পেয়েছেন কিনা জানতে চাইলে উত্তরদাতা তিন জন বলেন সুবিধা পেয়েছেন এবং তিনজন বলেন সুবিধা পাননি। কি কি সুবিধা পেয়েছেন জানতে চাইলে তারা জানান পূর্বের তুলনায় বর্তমানে পণ্য ঠিক সময়ে গন্তব্যে পৌঁছাতে পারছেন বলে সময় অপচয় কম হয় এবং কাজের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে বলে জানিয়েছেন। পূর্বে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগতো এই ফ্লাইওভারটি পার হতে এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলে বলেছেন ৯০ মিনিট হতে ১২০ মিনিট সময় লাগতো এই এলাকা পার হতে বর্তমানে যা সর্বনিম্ন ২০মিনিটে পার হওয়া যায় আবার কখনও কখনও পূর্বের ন্যায় অধিক সময় লেগে যায়। নির্দিষ্টভাবে জ্বালানি খরচ কমেছে কিনা জানতে চাইলে উত্তরদাতাদের ভিতর তিনজন বলেছেন জ্বালানি খরচ কমেছে এবং বাকি তিনজন বলেছেন পূর্বের ন্যায় জ্বালানি খরচ একইরকম রয়েছে। উত্তরদাতা সকলেই জানান ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর তেমন কোন বিরূপ প্রভাব পড়ে নাই তবে প্রকল্প এলাকায় শব্দ দূষণ এবং বায়ু দূষণ পূর্বের তুলনায় অনেক গুণ বেড়ে গিয়েছে।

৭.৬.৪ যাত্রীবাহী বাস চালক হতে প্রাপ্ত তথ্য

প্রকল্পের সরাসরি সুবিধাভোগী ৫ জন যাত্রীবাহী বাস চালক হতে সরাসরি ইন-ডেপথ ইন্টারভিউ এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উত্তরদাতা সকলেই ছিলেন পুরুষ এবং তন্মধ্যে সর্বনিম্ন বয়স ২৫ বছর এবং সর্বোচ্চ বয়স ৩৫ বছর। উত্তরদাতাদের ভিতর পরিবারের মাসিক ব্যয় সর্বনিম্ন ১৬ হাজার টাকা এবং সর্বোচ্চ ২৫ হাজার টাকা, অন্যদিকে তাদের মাঝে পরিবারের মাসিক আয় সর্বনিম্ন ২০ হাজার টাকা এবং সর্বোচ্চ ৩৫ হাজার টাকা। উত্তরদাতা সকলেই ভাড়া বাসায়

বসবাস করেন এবং প্রকল্প এলাকা থেকে তাদের আবাসস্থল এর দূরত্ব সর্বনিম্ন দুই কিলোমিটার এবং সর্বোচ্চ ১০ কিলোমিটার।

বর্তমানে উত্তরদাতা সকলেই ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে থাকেন তন্মধ্যে পঁচজনই ব্যক্ত করেন যে তারা সকলেই প্রায়শই এই ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে থাকেন। ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলেই জানান তারা ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন না অন্যদিকে ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন উপকার পাচ্ছেন কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতাদের ভিতরে তিনজন জানান তারা উপকার পাচ্ছেন এবং বাকি দুইজন জানান তারা আশানুরূপ উপকার পাচ্ছেন না। যে তিনজন উত্তরদাতা বলেছেন তারা ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে উপকার পাচ্ছেন তারা সকলেই ব্যক্ত করেন তুলনামূলক বর্তমানে পূর্বের তুলনায় যাতায়াতের সময় কম লেগে থাকে। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হত এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলেই জানান যে, এই এলাকায় খুব বেশি যানজট হতো অপরদিকে বর্তমানে ফ্লাইওভারটিতে কেমন যানজট হয় এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলেই জানান বর্তমানে মোটামুটি যানজট হয়। কোন কোন সময় যানজট হয় এই প্রশ্নের উত্তরে তারা জানান সকালবেলা অফিস-স্কুল-কলেজ শুরুর সময় আনুমানিক সকাল ৮ ঘটিকা থেকে ১০ ঘটিকার সময় খুব বেশি যানজট হয় এবং বিকালবেলা যখন অফিস ছুটি হয় তখন আনুমানিক বিকাল ৫ ঘটিকা থেকে সন্ধ্যা ৮ ঘটিকা পর্যন্ত যানজট বেশি হয়ে থাকে। ফ্লাইওভারটি থেকে নামার পথে কেমন যানজট হয় এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলে জানান যে, ফ্লাইওভারের উপরে যতটা না যানজট হয় তার থেকে অনেক বেশি যানজট হয় ফ্লাইওভারটি থেকে নামার মুখে। কখনো কখনো আধা ঘন্টা থেকে এক ঘন্টা যানজট লেগে থাকে। বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় কেমন যানজট হয় এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলেই বলেন যে, অফিস-স্কুল শুরুর সময় এবং অফিস ছুটির সময় নিচের রাস্তাতেও অনেক যানজট হয়। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় কেমন যানজট হ্রাস পেয়েছে এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতাদের ভিতরে তিনজন জানান বর্তমানে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে অপরদিকে অন্য দুইজন বলেন কিছুটা যানজট হ্রাস পেয়েছে তবে তুলনামূলক জনগণ যতটা আশাব্যঞ্জক ততটা যানজট কমেনি। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে কিনা এবং ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে ভূমিকা রাখছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতাদের ভিতরে তিনজন জানান বর্তমানে এই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী রাস্তায় যানজট কিছুটা কমেছে এবং ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে ভূমিকা রাখছে অপরদিকে অন্য দুইজন জানান কিছুটা যানজট হ্রাস পেলেও আশানুরূপ ফলাফল পাওয়া যায়নি। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হয়েছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে তিনজন উত্তরদাতা জানান ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হয়েছে এবং তারা ব্যক্ত করেন পূর্বের তুলনায় বর্তমানে এই এলাকায় যানজট হ্রাসের কারণে জনগণ স্বল্প সময়ে যাতায়াত করতে পারছে এবং পূর্বের তুলনায় এই এলাকায় সড়ক দুর্ঘটনা কমেছে। অপরদিকে অন্য দুইজন বলেন ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ প্রকল্পের আশানুরূপ ফলাফল পাচ্ছে না।

ফ্লাইওভার ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে জ্বালানি খরচ কমেছে কিনা এই প্রশ্নের উত্তরে উত্তরদাতা সকলে জানান পূর্বের তুলনায় বর্তমানে তাদের জ্বালানি খরচ কমেছে। ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর তেমন কোন বিরূপ প্রভাব পড়েনি এবং বর্তমানে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় প্রকল্প এলাকায় সড়ক দুর্ঘটনা কমেছে বলে সকলেই জানান তবে পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণ এবং বায়ু দূষণ বেড়েছে বলে সকলেই মন্তব্য করেন।

৭.৭ দলভিত্তিক আলোচনা (এফজিডি) থেকে প্রাপ্ত তথ্য উপস্থাপন

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পক্ষ থেকে মালিবাগ-মৌচাক ফ্লাইওভার প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন বিষয়ক সমীক্ষার ক্ষেত্রে উক্ত প্রকল্পের আওতাভুক্ত মোট ৭ টি এলাকা তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এ সাথে ৭ টি দলগত আলোচনা (FGD) করে মতামত সংগ্রহ করা হয়।

প্রতি এফজিডিতে ৮-১০ জন মহিলা/ পুরুষ অংশগ্রহণ করেছেন। অংশগ্রহণকারীদের অবহিত করা হয় যে, দেশ তথা জনগণের আর্থসামাজিক উন্নয়ন ও অগ্রগতির অন্যতম ভিত্তি উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা, সরকার দেশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে ব্যাপক কার্যক্রম গ্রহণ করেছে এবং ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে মৌচাক মগবাজার ফ্লাইওভার নির্মাণ করেছে। তাদেরকে আরও বলা হয় যে তাদের এলাকায় নির্মিত উপরোক্ত প্রকল্পের ফ্লাইওভারের প্রভাব মূল্যায়ন এর জন্য তাদের কাছ থেকে মূল্যবান তথ্য সংগ্রহ করা হবে।

এই অধ্যায়ে উল্লিখিত এফজিডিগুলো এই প্রকল্পের জন্য সুনির্দিষ্ট এফজিডি গাইডলাইন অনুসারে পরিচালিত হয়েছে এবং গাইডলাইন উল্লিখিত সূচক অনুযায়ী ধারাবাহিকভাবে আলোচনা করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে এই প্রকল্পের উপরে ৭ টি এলাকা তথা সাত রাস্তা, এফডিসি, মগবাজার, মৌচাক, শান্তিনগর, মালিবাগ ও মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং এলাকা থেকে করা ৭ টি এফজিডি থেকে থেকে প্রাপ্ত তথ্যের সার-সংক্ষেপ উপস্থাপন করা হল।



প্রতিটি এফজিডি প্রকল্পের আওতাভুক্ত এলাকা সমূহের সুবিধাজনক স্থানসমূহে করা হয়েছে। এর ফলে সকল অংশগ্রহণকারী উক্ত স্থানসমূহে সহজে আসতে পেরেছে এবং অবাধে মতামত প্রদান করতে পেরেছে। দলভিত্তিক আলোচনা সভা একজন সঞ্চালক দ্বারা পরিচালিত হয়েছে যিনি প্রকল্প সম্পর্কিত বিষয়ের উপর সভায় আগত সকলকে মুক্তভাবে কথা বলার জন্য উৎসাহিত করেছেন। উল্লেখ্য, এই এফ জি ডি সমূহে নারী এবং পুরুষদের অংশগ্রহণ সমানভাবে নিশ্চিতকরণের চেষ্টা করা হয়েছে। সেই সাথে সকল ধরনের শ্রেণীপেশার ও আয়ের শ্রেণীর মানুষ, সকল বয়সের মানুষ এবং নিরক্ষর থেকে উচ্চশিক্ষিত অংশগ্রহণকারী নিশ্চিত করারও চেষ্টা করা হয়েছে।

এফজিডি কৃত এলাকাসমূহে ফ্লাইওভারটি নির্মাণ কাজ বাস্তবায়িত হওয়াতে উত্তরদাতারা সন্তুষ্ট কি না এমন প্রশ্নের জবাবে অধিকাংশ উত্তরদাতাই সন্তুষ্ট প্রকাশ করেছেন। বিশেষ করে মালিবাগ, মগবাজার রেল ক্রসিং এর দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা বলেন বিপুল পরিমাণে যানবাহন একই সঙ্গে চলাচল করায় এই সব এলাকায় নিয়মিত ট্র্যাফিক জ্যাম সৃষ্টি হত। তারা জানিয়েছেন যে, বিগত কয়েক বছরে ঢাকা একটি ট্র্যাফিক জ্যামের শহরে পরিণত হয়েছে যা ঘন্টার পর ঘন্টা দীর্ঘায়িত হয়। যার ফলশ্রুতিতে মূল্যবান কর্মঘন্টা ও জ্বালানী তেলের অপচয় হত। ফ্লাইওভারের কারণে এসব কিছুটা

হলেও হাস পেয়েছে বলে তারা অভিমত ব্যক্ত করেন। তবে তন্মধ্যে কিছু সংখ্যক মানুষ মনে করেন যে ফ্লাইওভারের ফলে যানজট বেড়েছে বৈ কমেনি। এর কারণ জানতে চাওয়া হলে তারা ফ্লাইওভারের উপরে ঘন্টার পর ঘন্টা জ্যাম লেগে থাকার অভিজ্ঞতার কথা জানান।

এলজিইডি কর্তৃক ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করার সময় এফজিডিতে অংশগ্রহণকারীর বা তার পরিবারের কেউ এই কাজের সাথে জড়িত ছিলেন কি সম্পর্কিত প্রশ্নের উত্তরে অংশগ্রহণকারীর বা তার পরিবারের কেউ এই কাজের সাথে জড়িত ছিলেন বলে অধিকাংশ উত্তরদাতা জানিয়েছেন। এর মধ্যে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকার মগবাজার, মৌচাক, মালিবাগ ও মগবাজার রোডের এফজিডিতে অংশ নেওয়া ব্যক্তিগণের কেউ কেউ শ্রমিক হিসাবে পুরোসময় আবার কেউ কেউ স্বল্প সময় চুক্তিভিত্তিক কাজ করেছেন বলে জানিয়েছেন। সেই সংখ্যা নগন্য বলেই বিবেচনা করা যায়।

অন্যদিকে কিভাবে জড়িত ছিলেন এবং মহিলারা সম্পৃক্ত থাকলে তাদের অংশগ্রহণ কতটুকু ছিল এমন প্রশ্নের জবাবে আলোচনায় অংশগ্রহণকারী মহিলারা জানান তারা অধিকাংশই জড়িত ছিলেন না বা অংশগ্রহণ করেননি। মোট ৩ জন মহিলা পাওয়া যায়, যাদের মধ্যে ২ জনই মগবাজারের এফজিডিতে অংশ নিয়েছেন যে তারা পরোক্ষভাবে কিছু সময় যোগালীর কাজে সহায়তা করেছিলেন। তবে সেই সংখ্যা নিতান্তই অপ্রতুল।

৭ টি দলগত আলোচনার মধ্যে ফ্লাইওভারটি তে কি কি ধরনের যানবাহন বেশি চলাচল করে জানতে চাইলে অংশগ্রহণকারীগণ প্রশ্নের উত্তরে সর্বোচ্চ সংখ্যকই বলেছেন প্রাইভেট কারের, সি এন জি, বাসএবং পিক আপের কথা। তাছাড়া অন্যান্য যানবাহন তথা মাইক্রোবাস, ট্রাক এবং মোটরসাইকেলের পক্ষে মতামত বেশি দিয়েছেন মালিবাগের অংশগ্রহণকারীগণ। তন্মধ্যে শান্তিনগর এবং এফডিসি এর অংশগ্রহণকারীগণ মোটরসাইকেলের পেছনে উত্তর দেওয়ার যুক্তি হিসাবে বিভিন্ন ভাড়া চালিত মোটরযানের স্মার্টফোন অ্যাপের প্রসঙ্গটি সামনে আনেন।

ফ্লাইওভারটির নির্মাণকাজ স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ভাবে করা হয়েছে কি এই বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করতে বললে দুই ধরনের মতই পাওয়া যায়। ৭ টি প্রকল্প সীমানার এলাকাতেই উভয় মতই এসেছে যে প্রকল্পের নির্মাণকাজ স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়নি এবং স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণভাবে করা হয়েছে। যারা নেতিবাচক মতামত দিয়েছেন, দলগত আলোচনার ক্ষেত্রে তারা চাহিদা নিরূপণ ঠিকমত হয়নি বলে মতামত দেন। তবে যদি শতকরা হিসেব করা হয়, সেক্ষেত্রে ইতিবাচক মতামত প্রদানকারীর শতকরা হার ৬০ শতাংশের বেশি ছিল।

ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে এলাকায় কোন পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব পড়েছে কি না এমন প্রশ্নের জবাবে দলগত আলোচনায় আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকাতেই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে বলে এফজিডিতে অংশগ্রহণকারীগণের কেউই মনে করেননি। তবে কয়েকজন প্রকল্পের দরুন পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে এরকম কিছু জানা নেই বলে মতামত দিয়েছে।

প্রভাব-মূল্যায়ন সমীক্ষার এফজিডিতে অংশ নেওয়া ব্যক্তির জানিয়েছেন যে পূর্বে যাতায়াত বা পণ্য বাজারজাতকরণে যাতায়াতে যে সময় লাগতো, ফ্লাইওভারের কারণে তা অনেকটাই কমে এসেছে। এর মধ্যে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকার মগবাজার, মৌচাক, মালিবাগ ও মগবাজার রোডের এফজিডিতে অংশ নেওয়া ব্যক্তিগণ এই মতামতের পেছনে জোর দিয়েছেন।

ফ্লাইওভার ব্যবহারের উদ্দেশ্য সমূহ জানতে চাওয়া হলে এফজিডিতে অংশ নেওয়া ব্যক্তির জানিয়েছেন সর্বোচ্চ কর্মক্ষেত্রে যাওয়ার জন্য ফ্লাইওভার ব্যবহার করে থাকেন। তাছাড়া প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৭ টি এলাকার মধ্যে মৌচাক, এফডিসি ও মগবাজার রোডের এফজিডি থেকে শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের যাওয়ার জন্য, সরকারি অফিস ও আদালতে যাওয়ার জন্য,

হাসপাতালে যাওয়ার জন্য এবং ব্যক্তিগত কাজে যাওয়ার জন্য এর পক্ষে বেশ কয়েকটি মতামত এসেছে। তারা আরও জানান, আগের চাইতে কিছু হলেও যাতায়াতে কম সময় লাগছে, তবে বিপরীত মতামতও পাওয়া গিয়েছে যে আগের তুলনায় যানজট বৃদ্ধি পেয়েছে।

এফজিডিতে অংশগ্রহণকারীগণের নিকট থেকে ফ্লাইওভারের সাথে সম্পর্কিত সমস্যা বা যে কোন নেতিবাচকতা আছে কিনা এবং সেই অনুযায়ী তাদের সুপারিশমূলক মতামত জানতে চাইলে দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারীগণের কাছ থেকে জানা যায় যে, সার্বিকভাবে ঢাকার যানজট কমাতে ফ্লাইওভার ভূমিকা রাখছে সেটি সত্যি, কিন্তু এটি গণ-পরিবহন সম্প্রসারণের পরিকল্পনার সাথে খানিকটা বিপরীত হয়ে দাঁড়াচ্ছে।

অংশগ্রহণকারীগণের কেউ কেউ বলেছেন নকশায় ত্রুটি সংশোধন এবং ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য বাড়ানোর কারণে মালিবাগ-মগবাজার ফ্লাইওভারের নির্মাণকাজ অনেক দীর্ঘায়িত হয়েছে এবং খরচও বেড়েছে। মালিবাগ এবং মৌচাক এলাকার কয়েকজন অংশগ্রহণকারী এই মতামত দিয়েছেন যে, এই ফ্লাইওভার তৈরীর সুফল মূলত পাচ্ছে ছোট এবং ব্যক্তিগত গাড়ি বা প্রাইভেট কার। গণ পরিবহনগুলো ফ্লাইওভার কমই ব্যবহার করে এবং ফ্লাইওভারগুলোর কারণে নিচের রাস্তাগুলো সঙ্কুচিত হয়ে যাওয়ায় সেখানেও যানজটের পরিমাণ আবার বেড়ে যাচ্ছে, সেদিকে খেয়াল দেওয়া জরুরী বলে তারা জানান।

এফজিডি সমূহ থেকে অধিকাংশ অংশগ্রহণকারীরা জানান যে যেখানে সেখানে গাড়ি পার্কিং ছিল যানজটের অন্যতম কারণ। এ সমস্যা সমাধান হওয়ার জন্যে ফ্লাইওভার ভালো একটি প্রকল্প যা যানজট কমাচ্ছে বলে তারা মনে করেন। কয়েকজন বলেছেন যে এই ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হচ্ছে, তা কয়েক কিলোমিটার দীর্ঘ। আবার এই ফ্লাইওভার বরাবর নিচের রাস্তাটিতে ফ্লাইওভারের পিলারের জন্যে যান চলাচল করতে পারছেন না। ফলে যেই রাস্তার ওপর ফ্লাইওভার নির্মিত হয়েছে, সেই রাস্তায় একটি বিরাট অংশে গাড়ি চলাচল করতে পারছেন না। ফ্লাইওভার নির্মাণের কারণে রাস্তার ব্যবহার উপযোগিতা কমে যাচ্ছে অনেকাংশেই। ফলে যানজট নিরসনের জন্যে কাজিফত ফলাফল পাওয়া যাচ্ছে না। তাই তারা এই সমস্যা সমাধানে সরকারের কাছে আবেদন করেছেন।

সবশেষে, সকল দলগত আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা এহেন প্রকল্পের জন্যে সরকারকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন এবং সাথে সাথে নগর বিকেন্দ্রীকরণ করে রাজধানীর যানজট কমানোর সমাধান কল্পে সরকারের প্রতি আবেদন জানান। তারা বলেন যে সর্বাধিক গুরুত্বপূর্ণ বিষয়টি যেটির প্রতি সরকারের গুরুত্ব দেওয়া উচিত, তা হল, ট্রাফিক আইনের যথাযথ বাস্তবায়ন করা এবং জনসাধারণ তথা তাদেরই মেনে চলা উচিত এবং আইন অমান্যে যথাযথ শাস্তির ব্যবস্থা করা।

ফ্লাইওভার প্রকল্প ব্যবস্থা উন্নয়নের টেকশই করনের ক্ষেত্রে কি পদক্ষেপ নেওয়া যেতে পারে এমন প্রশ্নের জবাবে শেষে তারা



বলেন যে পরিশেষে সরকারের দায়িত্ববোধ এবং তার সাথে সাথে সকলের একান্ত আন্তরিকতা, নিবেদন ও ঐকান্তিক প্রচেষ্টা এধরনের প্রকল্প দ্বারা যানজট নিরসনে ভূমিকা রাখতে ও সকলের মূল্যবান সময় বাঁচাতে পারে।

৭.৮ কে আই আই থেকে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ

এই প্রকল্প সমাপ্তির পরে সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী ও সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রাইমারী তথ্যগুলো সরাসরি এবং সেকেন্ডারী তথ্য গুলো আইএমইডি, এলজিইডি, ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। সেকেন্ডারী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য গুণগত জরিপ ব্যবহার করা হয়েছে। গুণগত জরিপের আওতায় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থা থেকে কেআইআই (কি ইনফরমেন্টস ইন্টারভিউ) এর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। কেআইআই তে অংশগ্রহণকারী ডিএসসিসি (ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন), ডিএমপি (ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ), ডিটিসিএ (ঢাকা পরিবহণ সমন্বয় কর্তৃপক্ষ) এর কর্মকর্তাবৃন্দ অবহিত করেছেন যে প্রকল্পের ফলে সাধারণ জনগন অনেক উপকৃত হয়েছে।

উক্ত কেআইআই থেকে নিম্নের ফলাফল পাওয়া যায়

মগবাজার-মৌচাক ফ্লাইওভার প্রকল্পের কারণে ট্রাফিক জ্যাম উল্লেখযোগ্য পরিমাণ হ্রাস পেয়েছে বলে প্রতিয়মান হয় না। অফপিক আওয়ার এ ফ্লাইওভার এ ট্রাফিক এর গতি বৃদ্ধি পেয়েছে কিন্তু পিক আওয়ার এ ট্রাফিক জ্যামে কার্যকর প্রভাব নাই। ট্রাফিক ব্যবস্থা সমন্বয়ের ক্ষেত্রে ফ্লাইওভার নির্দিষ্ট কিছু ইন্টারসেকশনের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ও কার্যকর হলেও সমগ্র ট্রাফিক ব্যবস্থাপনায় ফ্লাইওভার এর প্রভাব নগণ্য। তবে ট্রাফিক ব্যবস্থাপনায় ফ্লাইওভারটির সুফল পেতে ফ্লাইওভার পরবর্তী রাস্তাসমূহ ও এর উভয় পার্শ্বের পরবর্তী ২টি ইন্টারসেকশনের সক্ষমতা বৃদ্ধি একান্ত প্রয়োজন। যা উক্ত ফ্লাইওভার প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন করা হয়নি। ফ্লাইওভারটি রক্ষণাবেক্ষণ ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তর করা হয়। এক্ষেত্রে ফ্লাইওভার মেইনটেনেন্স ম্যানুয়াল অনুসরণ এবং নিয়মিত সরজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে মেরামত করা হবে। এ প্রকল্পের ফলে ট্রাফিক জ্যাম আপাত দৃষ্টিতে অনেকটা নিয়ন্ত্রিত হয়েছে বলে মনে করা হচ্ছে। ট্রাফিক ট্রানজিটের ক্ষেত্রে ফ্লাইওভারটি সম্পূর্ণ নিরাপদ। ফ্লাইওভারের উপরের ট্রাফিক সিগন্যাল নিয়ন্ত্রন ব্যবস্থাও নিরাপদ। ফ্লাইওভারে কোন রকম দুর্ঘটনা ঘটলেই ঢাকা মেট্রোপলিটন পুলিশ তাৎক্ষণিক ব্যবস্থা গ্রহন করে এবং তা নিয়ন্ত্রণ করে।

৭.৯ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত ফলাফল বিশ্লেষণ

ভেনাস কম্পালটিং প্রাইভেট লিমিটেড ০৫-০৩-১৯ তারিখে মগবাজারে একটি স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা আয়োজন করে। উক্ত কর্মশালায় আইএমইডি থেকে কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। উপকারভোগী বিভিন্ন শ্রেণী পেশার মানুষ কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন এবং অবাধে তাদের প্রাপ্তি-অগ্রগতি, আশা আকাঙ্ক্ষা এবং কাজের মান উন্নয়নে বিভিন্ন সুপারিশ করেন। কর্মশালায় ডাক্তার, শিক্ষক, প্রকৌশলী, গৃহিণী, ছাত্র, সাংবাদিক, ব্যবসায়ী, যানবাহন চালক, ইত্যাদি শ্রেণী পেশার মানুষ উপস্থিত ছিলেন।

কর্মশালায় আগত জনাব বুলবুল শিকদার বলেন, রাজারবাগ ও শান্তিনগর থেকে সাতরাস্তা যাওয়ার কোন রাস্তা নেই। এ ব্যাপারে তিনি কার্যকর পদক্ষেপ আশা করেন।

জনাব রাশেদুল ইসলাম বলেন, বাংলামোটর এবং রাজারবাগ নামার মুখে অনেক জ্যাম সৃষ্টি হয়। এ ব্যাপারে তিনি কার্যকর পদক্ষেপ প্রত্যাশা করেন।

জনাব সাইফুল ইসলাম বলেন, ফ্লাইওভার এর উপরে ও নীচে অনেক পানি জমে। জ্যামের জন্য একবারে কোথাও যাওয়া যায় না। ফ্লাইওভার এর নকশা পরিবর্তনের পরেও তেমন পরিবর্তন দেখা যায়নি। গাড়ি দুই লেন এ উঠলেও নামার লেন একটি। ট্রাফিক সার্ভে তে ত্রুটি ছিল যার কারণে সমস্যা হয়েছে বলে তিনি মনে করেন।

ইমাম মঞ্জুর মাওলা বলেন, ফ্লাইওভারের পানি নিষ্কাশন লাইন দৃশ্যমান। সৌন্দর্য বর্ধনে বিশেষ কোন কাজ করা হয়নি। অনেক সময় উপর থেকে নীচে পথচারী ও যাত্রীদের গায়ে পানি পড়ে।

ফাতেমা বেগম বলেন, যানজট উল্লেখযোগ্য পরিমাণে হ্রাস পায়নি। তাছাড়া ফ্লাইওভার এর লাইট জ্বলে না এবং পানির জন্য অনেক সমস্যা হয়।

সৈয়দ সিরাজুল ইসলাম বলেন, ফ্লাইওভার এর নীচের পিলারের মাঝখানের জায়গা মানুষ ডাস্টবিন হিসেবে ব্যবহার করে। সাতরাস্তা থেকে মৌচাক নামার সময় দুইটি বড় বড় ডাস্টবিন রাখা আছে। ডাস্টবিনের কারনেও অনেক যানজট হয়।

সারওয়ারি সুলতানা বলেন, জ্যাম উল্লেখযোগ্য পরিমাণে কমে নাই। ঢাকায় সুযোগ সুবিধা বেশী থাকার কারণে ঢাকার উপরে মানুষের চাপ অনেক বেশী। দেশের সব জায়গায় যদি সমান সুযোগ সুবিধা থাকতো তাহলে ঢাকার উপরের চাপ অনেক কমে যেত।

আমীর হোসেইন বলেন, ফ্লাইওভারে নামা ও ওঠার মোড়েই বাস থেকে যাত্রী ওঠা-নামা করে। বাস ড্রাইভার বেশী যাত্রী পাওয়ার আশায় মোড়েই বাস থামায় ফলে অনেক জ্যামের সৃষ্টি হয়। নির্দিষ্ট বাস স্টপ থাকা দরকার। সব বাস ফ্লাইওভারের নীচ দিয়ে যায়। ওয়্যারলেস এর মোড়ের দুইটি ডাস্টবিনের জন্য অনেক জ্যাম এর সৃষ্টি হয়।

আল-কাসীর বলেন, নির্দিষ্ট বাস স্টপ দেওয়া দরকার

মিরাজ ইসলাম বলেন, ফ্লাইওভার এর কারণে মানুষ কম বেশী উপকৃত হয়েছে। বাসের যাত্রী ওঠা নামার কারণে যানজট বেশী হয়। নীচে রিক্সার কারণে যানজট সৃষ্টি হয়। যত্রতত্র রিক্সা দাঁড়ানোর কারণে যানজট বেশী হয় এবং অফিস ছুটির সময়ে যানজট বেশী। যেহেতু মানুষ বেড়েছে তাই যানজট বেড়েছে। যদি ফ্লাইওভার না থাকত তাহলে যানজট হয়ত আরো ভয়াবহ হত। ফ্লাইওভারের কারণে মানুষ উপকৃত হয়েছে।

রাশেদা হক বলেন, রাস্তাঘাট পরিষ্কার করা উচিত এবং ফ্লাইওভারের নীচে বাগান করা উচিত বা খাস লাগানো বলে তিনি মনে করেন।

চালক মোহাম্মদ জমির উদ্দিন মনে করেন, সাত রাস্তা থেকে মৌচাক নামার রাস্তা অনেক সরু।

সুফিয়া রহমান, সেঞ্চুরী আর্কেডের সামনেই ম্যানহোলের অনেক বড় গর্ত সৃষ্টি হওয়ায় পানি জমে থাকে, ঐ গর্তে বড় গাড়ী পরলে অনেক শব্দ দূষণ হয়, এই গর্তের একটি ব্যবস্থা করা উচিত বলে তিনি মনে করেন। ফুটপাতে অনেক যায়গায় ঢাকনা নেই। ঢাকনার নীচে পাথরের কারণে পানি জমে থাকে, ফুটপাতে অনেক চায়ের দোকান যার কারণে অনেক সমস্যা হয়। নীচের রাস্তা অবৈধ দখলের ফলে রাস্তা সংকুচিত হওয়ায় মহিলাদের চলাচলে অনেক সময় পুরুষের সাথে ধাক্কা লাগায় সমস্যা হয় এবং ছিনতাই এর ঘটনাও ঘটে। ফ্লাইওভারে নীচে পার্কিং এর ব্যবস্থা করা এবং নীচের দখল রোধ করার ব্যপারে তিনি গুরুত্ব আরোপ করেন

জনাব সোহেল বলেন, তার ব্যবসার অবস্থা মন্দা। ফ্লাইওভার এর নীচে দোকান হওয়ার কারণে এবং গাড়ী পার্কিং সুবিধা না থাকায় দূর থেকে কোন ক্রেতা আসে না। বর্ষাকালে অনেক পানি জমে। পথচারীর অনেক সমস্যা হয়। রাস্তায় গর্ত হয়ে পানি জমে থাকে, সেই পানি বাস বা বিভিন্ন যানের কারণে পথচারীর গায়ে এসে পড়ে। মগবাজার ও রাজারবাগ মোড় এ আন্ডারপাস করার ব্যাপারে তিনি মতামত দেন।

৭.১০ অবকাঠামোগত চেকলিস্ট থেকে প্রাপ্ত ফলাফল

এলজিইডি এর আওতাধীন ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রীজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষার অন্যতম কর্ম-পরিধি হলো প্রধান প্রধান কাজসমূহ পর্যবেক্ষণ করা এবং তার কার্যকারিতা সম্পর্কে মন্তব্য প্রদান করা। এ লক্ষ্যে প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ অনুযায়ী উড়াল সেতু সরেজমিনে পরিদর্শন করে প্রকল্পের মূল উড়াল সেতু, এপ্রোচ সড়কের বাঁধ ও পেভমেন্ট এবং সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রমের প্রতিবেদনের উড়াল সেতু-ভিত্তিক উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। প্রাপ্ত পর্যবেক্ষণগুলো নিম্নে বর্ণনা করা হল

সেতুর বর্তমান অবস্থা

মগবাজার মৌচাক ফ্লাইওভারটি ৩০০ এর অধিক পায়ারের উপর ভিত্তি করে ৮.৭ কিঃমিঃ বিস্তৃত এবং তা মগবাজার, শান্তিনগর, রাজারবাগ, মৌচাক, মালিবাগ এলাকার যানজট হ্রাসে বাস্তব ভূমিকা রাখছে। প্রকল্পটি নির্মাণের সময় তা তিনটি অংশে (ডব্লিউ ০৪- ৪৭.৬০%; ডব্লিউ ০৫- ২৮.৯০%; এবং ডব্লিউ ০৬-১৭.৪০%) বিভক্ত করা হয়। এই ফ্লাইওভারটির নির্মাণ কাজ কাস্ট ইন সিটু আর সি সি বোর্ড পাইলের উপর ভিত্তি করে গড়ে উঠেছে। এখানে সুপার স্ট্রাকচারের কাজে পি সি ও আর সিসি বক্স গার্ডার ও প্রিকাস্ট প্রিন্টেসড আর সিসি আই গার্ডার এর ব্যবহার হয়েছে। তাছাড়া ও লনগিচুডন্যাল ফোর্সকে ট্রান্সফার করতে পট বিয়ারিং এবং সক ট্রান্সমিশন ইউনিট (STU) ব্যবহার করা হয়েছে। যা ভূমিকম্পের সময় অবকাঠামোকে রক্ষা করবে।

উড়াল সেতু

অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং চেকলিস্ট অনুযায়ী সরেজমিনে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত অনুযায়ী দেখা যায় যে সেতুর সার্বিক অবস্থা বর্তমানে ভালো। তবে কিছু কিছু জায়গায় বিচ্যুতি রয়েছে যেমন; সেতুর ঢালাই কাজে একটি honey comb দৃশ্যমান হয় এবং সেতুর বিভিন্ন জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায়। উড়াল সেতুর পর্যবেক্ষণ সমূহ নিম্নরূপ

- উড়াল সেতুর Structure এ Concrete এর কাজের মান (Workmanship) দৃশ্যতাঃ ভাল;
- মৌচাক থেকে মালিবাগ মোড়ের দিকে যেতে একটি স্থানে প্যারাপেট দেয়ালে Honey-Comb দৃশ্যমান হয়;
- উড়াল সেতুর উচ্চতা (Vertical Clearance) AASHTO specifications অনুযায়ী ঠিক আছে;
- উড়াল সেতুর নিচে যান চলাচলের জন্য প্রশস্ত রাস্তা আছে;
- উড়াল সেতুর কোন অংশে কোন সূক্ষ্ম-ফাটল (Hair-crack) পরিলক্ষিত হয় না;
- উড়াল সেতুর বিভিন্ন স্প্যানের জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায়;
- উড়াল সেতুর Bearing এ কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয় না;
- উড়াল সেতুর র্যাম্প (ramp) রিটেনিং ওয়াল (retaining wall) করা হয়েছে এবং তা টেকশই আছে;
- উড়াল সেতুর ডেক-স্ল্যাবের উপরিভাগ ভাল আছে।

উড়াল সেতুর র্যাম্প ও পেভমেন্ট এর বর্তমান অবস্থাঃ উড়াল সেতুর র্যাম্প ও পেভমেন্ট এর সার্বিক ও বর্তমান অবস্থা ভালো। তবে হলি ফ্যামিলি হাসপাতালের মোড়ে র্যাম্প এ একটি গর্ত পরিলক্ষিত হয়। পর্যবেক্ষণ সমূহ নিম্নরূপ

- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের পেভমেন্টের উপর দিয়ে যানবাহন স্বাচ্ছন্দে চলাচল করছে;
- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেসে মাঝে মাঝে যানবাহন ধাক্কা খায়;
- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের ঢাল সঠিক আছে;

- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেসে কোনরূপ সূক্ষ্ম ফাটল নেই;
- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেসে গর্ত নেই।

সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রমঃ সরেজমিনে সড়কের ডিজাইন এবং সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত আইটেমসমূহ পর্যবেক্ষণ করা হয়। এ সমস্ত আইটেম পর্যবেক্ষণ করে সন্তোষজনক অবস্থায় পাওয়া গেছে। পর্যবেক্ষণ সমূহ নিম্নরূপ

- উড়াল সেতুর উভয় প্রান্তে, সেতুতে এবং এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সাইন সিগন্যাল এবং সকল নিরাপত্তা নির্দেশক পর্যাপ্ত পরিমাণে আছে;
- এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের বাঁকের বাহিরের পার্শে অতি উচ্চতা হিসাবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে;
- উড়াল সেতুর রেলিং-এ রিফ্লেক্টরি সাইন স্থাপন করা হয়েছে;
- সেতুর এ্যাপ্রোচ রোড মার্কিং করা হয়েছে।

অন্যান্য তথ্য যা সংগ্রহ করা হয়েছে

১. উড়াল সেতুর পাইলিং এর সময় Integrity Test করা হয়েছিল। ফলাফল সন্তোষজনক।
২. উড়াল সেতুর পাইলিং এর সময় Load Test করা হয়েছিল। ফলাফল সন্তোষজনক।
৩. পাইলিং কাজে C30 মানের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে এবং এর পরীক্ষার ফলাফল সন্তোষজনক।
৪. উড়াল সেতুর সুপার-স্ট্রাকচারে প্রয়োজনভেদে C40 ও C50 মানের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে এবং পরীক্ষার ফলাফল সন্তোষজনক।
৫. উড়াল সেতুর বিয়ারিং প্যাড বাংলাদেশের বুয়েট এবং ইন্ডিয়ান MAGEBA ল্যাবরেটরিতে তে পরীক্ষা করা হয়েছিল। ফলাফল সন্তোষজনক।

উড়াল সেতুর উন্নত ডিজাইন, নান্দনিকতা ও পারিপার্শ্বিক সৌন্দর্য বৃদ্ধিকরণ সংক্রান্ত

নির্মিত উড়াল সেতুটির কাঠামোগত নান্দনিকতা পরিলক্ষিত হচ্ছে না। উড়াল সেতু এলাকায় সরেজমিনে পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, উড়াল সেতুর নীচে বিভিন্ন স্থানে নানবিধ অনুমোদিত স্থাপনা যেমন; চায়ের দোকান, বস্তি, রিকশা ভ্যান ইত্যাদি, পুরাতন ইলেক্ট্রনিক্স মালামাল বিক্রয় ইত্যাদি কার্যক্রম চলমান রয়েছে। তাছাড়া বিভিন্ন স্থানে পানি নিষ্কাশনের পাইপ ভেঙে রয়েছে। এ সমস্ত বিষয় উড়াল সেতুর এলাকার সৌন্দর্য বর্ধনের ক্ষেত্রে প্রধান অন্তরায়। এসমস্ত বিষয়ের বিরুদ্ধে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহন করা গেলে উড়াল সেতু এলাকার সৌন্দর্য অনেকাংশে বৃদ্ধি পাবে।

অন্যান্য পর্যবেক্ষণ

১. মগবাজার মোড়ে রাজ্জাক প্লাজার সামনে বৃষ্টির পানি নির্গমনের পাইপ ভেঙে গেছে।
২. মগবাজার গুলফেশা প্লাজার সামনে রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে রেলিং এ কনক্রিট কিছুটা আলগা অবস্থায় আছে।
৩. মগবাজার ওয়ারলেস মোড়ে ফ্লাইওভারের নীচের সড়কে কয়েকটি ডাস্টবিন ফেলে রাখা হয়েছে। এ কারণে ফ্লাইওভারের সরু রাস্তা আরও সরু হয়ে পড়েছে এবং এখানে জ্যাম বাড়ছে।
৪. ফ্লাইওভারের উপরে কয়েকটি স্থানে বিটুমিনাস পেভমেন্ট উঠে গেছে।

অষ্টম অধ্যায়

সমীক্ষার পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশ

প্রকল্প কাজের অগ্রগতি

প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি এবং পিসিআর এ সন্নিবেশিত তথ্যের ভিত্তিতে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুযায়ী সকল ভৌত কর্মকান্ড শতভাগ বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং মোট ১২১৮৮৯.৬৯ লক্ষ টাকার মধ্যে ১১৫২৬৭.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের সময়সীমা ও ব্যয় বৃদ্ধি

প্রকল্পের মূল প্রস্তাবনায় সম্পূর্ণ কাজ ৩৬ মাসে সমাপ্ত করার কথা ছিল অর্থাৎ প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ ছিল ৩১ ডিসেম্বর ২০১৩। প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত দুইবার সময় বৃদ্ধি করা হয়েছিল। দুই মেয়াদে প্রকল্পটির সময় বৃদ্ধি করে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৫ পর্যন্ত করা হয়েছিল। প্রকল্পটি প্রথমবার সংশোধন করা হয় এবং প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি করা হয়। প্রথম সংশোধনের সময় প্রকল্পটির ব্যয় ও বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্পটি যথাসময়ে বাস্তবায়িত না হওয়ায় প্রকল্পটির মেয়াদকাল দ্বিতীয়বারের মত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত দ্বিতীয় বারের মত সেপ্টেম্বর ২০১৭ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার এবং ব্যয় প্রধান কারণ সমূহ হল, ভূগর্ভস্থ ইউটিলিটি সার্ভিস সম্পর্কে ধারণা না থাকা, ফ্লোপ অব ওয়ার্ক পরিবর্তন, ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য পরবর্তীতে বৃদ্ধি, নির্মাণ কাজে অধিক সময় ব্যয় ইত্যাদি। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করতে ৩৬ মাসের পরিবর্তে ৬৯ মাস সময় ব্যয় হয়। এ ক্ষেত্রে অতিক্রান্ত সময় মূল সময়ের তুলনায় ৯১%।

প্রকল্পের সমাপ্ত কাজের বর্তমান অবস্থা

উক্ত প্রকল্পের তিনটি অংশের (মগবাজার অংশ, মৌচাক অংশ এবং লিংক অংশ) সবগুলোই বর্তমানে কার্যকর অবস্থায় রয়েছে।

ক্রয় প্রক্রিয়া

এলজিইডি কার্যালয় থেকে ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজ গুলোর ৫টির সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণের দপ্তর বদলি, এলজিইডি এর কার্যালয় স্থানান্তর ইত্যাদি কারণে এলজিইডি কর্তৃপক্ষ ক্রয় সংক্রান্ত সম্পূর্ণ তথ্য প্রদান করতে পারেনি বিধায় এলজিইডি হতে প্রাপ্ত স্বল্প সংখ্যক তথ্য, আইএমইডি কর্তৃক প্রদত্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন, এলজিইডি এর অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা ইত্যাদির রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়েছে। এই সব তথ্য এবং PCR এর বর্ণিত তথ্য পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, সরকারি ক্রয় বিধিমালা অনুসারে নমুনা প্যাকেজগুলোর ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা হয়েছে।

পুনর্বাসন

প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য যে সব জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন ছিল তাদের যুক্তিসংগত ক্ষতিপূরণ দেওয়া হয়েছিল। দলিলাদি পর্যালোচনা করে জমির সঠিক মালিককে ক্ষতিপূরণ দেওয়া হয়েছিল মর্মে জানা যায়।

রক্ষণাবেক্ষণ

ফ্লাইওভারটি কিছু ত্রুটি সহকারে সিটি কর্পোরেশনের কাছে হস্তান্তর করা হয়। এছাড়া ফ্লাইওভারটির রক্ষণাবেক্ষণে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের কর্মকর্তাদের মাঝে প্রয়োজনীয় জনবল ও যন্ত্রপাতির অভাব পরিলক্ষিত হয়। নিয়মিত ও মানসম্মত রক্ষণাবেক্ষণ না হলে ফ্লাইওভারটির আয়ুষ্কাল হ্রাস পাবে।

প্রকল্পের কর্ম পরিকল্পনা

প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পের পরিকল্পনা গ্রহণে দূরদর্শিতা যথেষ্ট অভাব পরিলক্ষিত হয়েছে। ফ্লাইওভারটি এফডিসি রেলগেটে এর আগে সমাপ্ত করার পরিকল্পনা ফ্লাইওভারটির কর্মপরিকল্পনা গ্রহণে ক্ষেত্রে অদূরদর্শিতাকেই প্রকাশ করে।

শব্দদূষণ

ফ্লাইওভারটির কারণে যানবাহনের দ্রুতগতি এবং হর্নের কারণে কিছুটা শব্দ দূষণের সৃষ্টি হয়েছে।

প্রয়োজনীয় জনবলের অভাব

প্রকল্পটি রক্ষণাবেক্ষণে সিটি কর্পোরেশনের বিদ্যমান জনবলের আকার, শক্তি, সামর্থ্য অপরিপূর্ণ হওয়ার কারণে প্রকল্পের অঙ্গ সমূহের যথাযথ পরিচর্যা হচ্ছে না। সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্য হতে প্রতীয়মান হয় যে, জনবল পরিপূর্ণ না হওয়ায় প্রকল্পের অঙ্গসমূহের মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা গুলো ঠিকমত পরিচালনা করতে সমস্যা হচ্ছে।

ফ্লাইওভার থেকে নামার রাস্তার অবস্থা

ফ্লাইওভার থেকে নামার সময় সরু রাস্তার কারণে অনেক সময় যানজট হয়। এ ছাড়া যত্রতত্র বাস থামিয়ে যাত্রী উঠা নামা করানোর কারণে যানজট সৃষ্টি হয়।

ফ্লাইওভার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা

ফ্লাইওভারের পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা পরিপূর্ণ নয়। বৃষ্টি হলে নীচের রাস্তা দিয়ে চলাচলকারী পথচারী এবং রিক্সাযাত্রীদের গায়ে পানি পড়ে।

ফ্লাইওভারে বাতি না থাকা

ফ্লাইওভারে বাতি না থাকায় যান চলাচলে কিছুটা সমস্যা হয়।

ফ্লাইওভারে সৌন্দর্য বিষয়ক

ফ্লাইওভারের কাঠামোগত সৌন্দর্য আরও কিছুটা বাড়ালে তা পথচারীর জন্য দৃষ্টিনন্দন হত। ফ্লাইওভার এলাকার সৌন্দর্য রক্ষা এবং সৌন্দর্য বর্ধনে যথাযথ কর্তৃপক্ষের কার্যকরী পদক্ষেপ ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়। ফ্লাইওভারের নীচে নানাবিধ অস্থায়ী অবৈধ স্থাপনা গড়ে উঠেছে যা নান্দনিকতার ক্ষেত্রে একটি প্রধান অন্তরায়।

যানজট হ্রাস

প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় যানজট উল্লেখযোগ্য পরিমাণে হ্রাস পেয়েছে। এতে মানুষের মূল্যবান কর্মঘণ্টা অপচয় হওয়া থেকে বেচে যাচ্ছে এবং মানুষ পূর্বের তুলনায় একই সময়ে অধিক কর্ম সম্পাদন করতে পারে।

জ্বালানী খরচ কম

অতীতে প্রকল্প এলাকার যানবাহন নিয়ে দীর্ঘক্ষণ একই জায়গায় বসে থাকতে হত। এতে প্রচুর জ্বালানী ব্যয় হত। উক্ত প্রকল্পের ফলে যানবাহন চলাচল পূর্বের তুলনায় সহজতর হয়েছে এবং এর কারণে পূর্বের তুলনায় এখন মূল্যবান জ্বালানী তেলের অপচয় অনেকাংশে হ্রাস পেয়েছে।

সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস

সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা এলাইনমেন্ট একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ। সেহেতু ফ্লাইওভারের প্রতিটি র্যাম্পের সঙ্গে সংযোগ সড়ক সোজাভাবে সংযুক্ত করা হয়েছে এবং সেই সঙ্গে ভারটিক্যাল এলাইনমেন্ট এর ক্ষেত্রেও সড়ক ও জনপথ বিভাগের জ্যামিটিক্যাল ডিজাইন স্ট্যান্ডার্ড, ২০০৫ অনুসরণ করা হয়েছে। যাতে যান্ত্রিক যান সমূহ সহজে উঠা-নামা করতে পারে। তাছাড়াও পথচারীর রাস্তা পারাপারের জন্য যথাযথ স্থানে জেরা ক্রসিং রাখা হয়েছে। যা সড়ক দুর্ঘটনা কমাতে সাহায্য করে।

বিভিন্ন ফ্লাইওভারের তুলনামূলক ব্যয়

ঢাকা মহানগরীর এবং মহানগরীর বাহিরে বিভিন্ন ফ্লাইওভারের তুলনায় আলোচ্য মগবাজার মৌচাক ফ্লাইওভারের ব্যয় তুলনামূলক কম।

বিভিন্ন ফ্লাইওভার তৈরির তুলনামূলক ব্যয় নিম্নে দেওয়া হলঃ

ক্রমিক নং	ফ্লাইওভারের নাম	মোট দৈর্ঘ্য (মিটার)	কাজ সমাপ্তির সময়	ব্যয় প্রতি মিটার (লক্ষ টাকা)	কর্তৃপক্ষ
	১	২	৩	৪	৫
১	ভুলতা ফ্লাইওভার	৬৬১	সমাপ্ত প্রায়	২৫.১৮	সড়ক ও জনপথ
২	হানিফ ফ্লাইওভার	১১,৮০০	নভেম্বর, ২০১৪	২০.১৫	সিটি কর্পোরেশন, ঢাকা
৩	বনানী ফ্লাইওভার	৪৮২	জানুয়ারি, ২০১৩	১৬.২৬	বাংলাদেশ সেনাবাহিনী
৪	মগবাজার-মৌচাক ফ্লাইওভার	৮৭০০	সেপ্টেম্বর, ২০১৭	১৩.১২	এলজিইডি

অবকাঠামো সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ

অবকাঠামো ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত তথ্য মতে ফ্লাইওভারের সার্বিক অবস্থা ভালো এবং ফ্লাইওভারের ভৌত অবস্থা গুণগত মান সম্মত। ফ্লাইওভারের সাইন, সিগন্যাল, নিরাপত্তা নির্দেশক ইত্যাদি পর্যাপ্ত পরিমাণে রয়েছে। তবে কিছু কিছু স্থানে ফ্লাইওভারে জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায়, রাস্তায় গর্ত এই ধরনের কিছু ত্রুটি রয়েছে। যা নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে মেরামত করা প্রয়োজন।

সুপারিশসমূহ

প্রকল্পটিকে টেকসই করার লক্ষ্যে সমীক্ষায় প্রাপ্ত পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে নিম্নোক্ত সুপারিশ সমূহ প্রণয়ন করা হল

প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রাক্কলন

প্রকল্পের প্রাক্কলন প্রস্তুতির ক্ষেত্রে ভবিষ্যতে প্রারম্ভিকভাবে আরও বাস্তবধর্মী ও সকল ক্ষেত্রকে অন্তর্ভুক্তির প্রয়োজন। তাতে প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তব ভিত্তিক ব্যয়ের ব্যাপক ব্যবধান অনেকাংশে হ্রাস পাবে।

পরিবেশ উন্নয়ন ও সৌন্দর্য বর্ধন

ফ্লাইওভারের নীচের অংশে সড়ক দ্বীপের পরিবেশ কোথাও মানসম্পন্ন নয়। এই পরিবেশ উন্নয়ন ও তা বজায় রাখার ক্ষেত্রে যথাযথ নীতিমালা প্রণয়ন ও অর্থ বরাদ্দের প্রয়োজন। ভবিষ্যতে ফ্লাইওভারের কাঠামো আরও সুন্দর হওয়া প্রয়োজন।

রক্ষণাবেক্ষণ

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ফ্লাইওভারের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব সিটি কর্পোরেশনের। ডেইলি, বুটিন ও পিরিওডিক রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে যথাযথ উদ্যোগ ও প্রয়োজনীয় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজগুলো দক্ষতার সাথে সময়মত সম্পন্ন করার জন্য প্রশিক্ষিত জনবলের প্রয়োজন। বুয়েট কর্তৃক সিটি কর্পোরেশনের জনবল কে ফ্লাইওভার রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বুয়েট এ প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়েছে। এ বিষয়ে বুয়েট কর্তৃক প্রণীত ম্যানুয়াল দেওয়া হয়েছে। সুফলভোগী কর্তৃক প্রকল্পের দীর্ঘস্থায়ী প্রাপ্তি তথা প্রকল্পের স্থায়িত্বশীলতার জন্য বাস্তবায়ন পরবর্তী পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (operation and Maintenance) যে কোন অবকাঠামোগত প্রকল্পের একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বিষয়।

SCADA পদ্ধতি চালুকরণ

ট্রাফিক জ্যাম আরও হ্রাসের ক্ষেত্রে SCADA সিস্টেম এর সহায়তা নেওয়া যেতে পারে।

প্রকল্প বাস্তবায়নে সময়সীমা সংক্রান্ত

প্রকল্প ব্যয় ও সময়সীমা বৃদ্ধি রোধকল্পে সরকারের বিভিন্ন সংস্থা কর্তৃক প্রস্তাবিত বিভিন্ন প্রকল্প মূল প্রস্তাবনা অনুযায়ী সম্পন্ন করার জন্য সময়মত কঠোর তদারকিসহ সঠিক প্রদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন। এর ফলে প্রকল্প ব্যয়ের মূল লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করা সম্ভব হবে।

ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত করণীয়

বিভিন্ন দপ্তরের মাধ্যমে যে কোন প্রকল্প সমাপ্তির পর ক্রয় সংক্রান্ত দলিল ও কাগজপত্র প্রকল্প কার্যালয় থেকে সংগ্রহ করে প্রধান কার্যালয়ে শূন্যস্থান কর্মকর্তার অধীনে সংরক্ষণের ব্যবস্থা করা যেতে পারে (সম্ভব হলে স্ক্যান করে ডিজিটাল আকারে)। প্রয়োজনে এগুলো সংরক্ষণের জন্য আলাদা শাখা চালু করা যাতে পারে।

অত্র এলাকায় ট্রাফিক আইনের যথাযথ বাস্তবায়ন

স্লাইওভারের পূর্ণমাত্রার সুফল পেতে হলে স্লাইওভার থেকে নামার পর যানবাহন যেন অবাধে পার হতে পারে সেই ব্যবস্থা করতে হবে। এ ক্ষেত্রে স্লাইওভার থেকে নামার পরবর্তী ট্রাফিক সিগন্যালসমূহ বেশিরভাগ সময় সচল রাখার চেষ্টা করতে হবে। ট্রাফিক আইনের যথাযথ প্রয়োগের মাধ্যমে স্লাইওভার এলাকার উপরে এবং নীচের অংশে পিক আওয়ার এ ট্রাফিক জ্যাম আরও কিছু হ্রাস করা সম্ভব।

অবৈধ দখল উচ্ছেদ

স্লাইওভারের নীচের অংশের প্রায় অধিকাংশ জায়গাতেই অবৈধভাবে বিভিন্ন ছোট ছোট ব্যবসায়িক প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠেছে, যা স্লাইওভারের নীচের রাস্তা এবং ফুটপাথের রাস্তা সংকীর্ণ করে দিয়েছে। তা অপসারণ করলে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসের ক্ষেত্রে ভূমিকা রাখবে।

স্লাইওভারের বিদ্যুৎ বাতি

স্লাইওভারের উপরে বিদ্যুৎ বাতি না থাকার কারণে রাতের বেলায় দুর্ঘটনা ঘটানোর সম্ভাবনা বেড়ে যায়। ভবিষ্যতে বৈদ্যুতিক তার চুরি বন্ধ ব্যবস্থা গ্রহন সাপেক্ষে রাতে আলোর ব্যবস্থা নিশ্চিত করতে হবে।

সার্ফেস ড্রেন

সার্ফেস ড্রেনের ডিসচার্জ পাইপ অনেকাংশে ভাঙা/খোয়া যাওয়া অবস্থায় পরিলক্ষিত হয়। এক্ষেত্রে ভবিষ্যতে Embaded পাইপ ব্যবস্থা এর সমাধান হতে পারে। ইহা ছাড়াও সার্ফেস ড্রেনের মাধ্যমে পানি যথাযথভাবে নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ব্যবস্থা প্রণয়ন করা অপরিহার্য।

সাউন্ড ব্যারিয়ার ওয়াল

স্লাইওভার সংলগ্ন আবাসিক এলাকায় শব্দ দূষণ রোধকল্পে সাউন্ড ব্যারিয়ার ওয়াল ব্যবহার করা যেতে পারতো।

সংযুক্তিঃ

সারণি ১.১- অংশগ্রহণকারীদের সামাজিক এবং জনসংখ্যাতাত্ত্বিক সাধারণ তথ্য

বর্ণনা	শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
উত্তরদাতার লিঙ্গ	পুরুষ	৫৬৩	৯৩.৫
	মহিলা	৩৯	৬.৫
বয়স (বছর)	১৫-৩৫	৩০৯	৫১.৩
	৩৬-৫৫	২৪৮	৪১.২
	৫৬-৭৫	৪৫	৭.৫
শিক্ষাগত যোগ্যতা	নিরক্ষর	৯৪	১৫.৬
	মাধ্যমিক এর নিচে	৩০১	৫০
	মাধ্যমিক বা সমমান	১০৮	১৭.৯
	উচ্চ মাধ্যমিক বা সমমান	৫৫	৯.১
	স্নাতক বা সমমান	৩০	৫
	স্নাতকোত্তর বা সমমান	১৪	২.৩
পরিবারের সদস্য সংখ্যা	২ ও তার নিচে	১০	১.৭
	৩-৫	৩৭৭	৬২.৬
	৬-৮	১৯৭	৩২.৭
	৯-১১	১৬	২.৭
	১২-১৫	১	০.২
	১৬-১৭	০	০
	১৮ এবং তার উর্ধ্বে	১	০.২

সারণি ১.২- উত্তরদাতার মূল পেশা

পেশার শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
গৃহিনী / গৃহস্থ	২১	৩.৫
ত্রিচক্র বিশিষ্ট ভ্যান চালক	১২	২.০
অটো রিক্সা চালক	৬	১.০
দর্জি	৬	১.০
হস্তশিল্প	২	০.৩
দিনমজুর	৪	০.৭
গৃহকর্মি	৬	১.০
চাকুরীজীবী	১৬৯	২৮.১
যন্ত্রাংশ মিস্ত্রি	৫	০.৮
ব্যাবসা	২৬০	৪৩.২
ছাত্র	১৪	২.৩
ফেরিভাড়া	৭	১.২
দিনমজুরি	৩৯	৬.৫

গার্মেন্টস শ্রমিক	৩	০.৫
গাড়ী চালক	৩৪	৫.৬
রিক্সা চালক	১৩	২.২
অন্যান্য	১	০.২
মোট	৬০২	১০০

সারণী ১.৩- উত্তরদাতাদের সামাজিক এবং অর্থনৈতিক তথ্যঃ

	আয়ের শ্রেণী (টাকা)	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
মাসিক আয়	০০০	৫৯১	৯৮.২
	২০০০০-৩৫০০০	৮	১.৩
	৩৫০০০-৫০০০০	১	০.২
	৬৫০০০-৮০০০০	১	০.২
	১১০০০০-১২৫০০০	১	০.২
মাসিক ব্যয়	১০০০-১০০০০	৫৬	৯.৩
	১০০০০-২০০০০	২৯৮	৪৯.৫
	২০০০০-৩০০০০	২০০	৩৩.২
	৩০০০০-৪০০০০	৩৩	৫.৫
	৪০০০০-৫০০০০	১৩	২.২
	৫০০০০-৬০০০০	১	০.২
	৬০০০০-৭০০০০	০	০
	৭০০০০-৮০০০০	১	০.২

সারণী ১.৪- উত্তরদাতাদের ভৌগলিক এবং বাসস্থান সংক্রান্ত তথ্য

বিষয়বস্তু	শ্রেণী	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
বাসস্থান মালিকানা	নিজস্ব মালিকানাধীন	৩৮	৬.৩
	ভাড়া	৫৬৪	৯৩.৭
প্রকল্পের আওতাভুক্ত এলাকা	সাত রাস্তা	৭৭	১২.৮
	এফডিসি	৭৯	১৩.১
	মগবাজার	১০৮	১৭.৯
	মৌচাক	৮৯	১৪.৮
	শান্তিনগর	৮৮	১৪.৬
	মালিবাগ	৮৬	১৪.৩
	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	৭৫	১২.৫

সারণী ১.৫- শিক্ষাগত যোগ্যতা এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

শিক্ষাগত যোগ্যতা	মাসিক আয়					মোট
	৫০০০-২০০০০	২০০০০-৩৫০০০	৩৫০০০-৫০০০০	৬৫০০০-৮০০০০	১১০০০০-১২৫০০০	
নিরক্ষর	৯৩	১	০	০	০	৯৪
	৯৮.৯%	১.১%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
মাধ্যমিক এর নিচে	৩০০	০	০	১	০	৩০১
	৯৯.৭%	০.০%	০.০%	০.৩%	০.০%	১০০.০%
মাধ্যমিক বা সমমান	১০৪	৪	০	০	০	১০৮
	৯৬.৩%	৩.৭%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
উচ্চ মাধ্যমিক বা সমমান	৫৪	১	০	০	০	৫৫
	৯৮.২%	১.৮%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
স্নাতক বা সমমান	২৯	১	০	০	০	৩০
	৯৬.৭%	৩.৩%	০.০%	০.০%	০.০%	১০০.০%
স্নাতকোত্তর বা সমমান	১১	১	১	০	১	১৪
	৭৮.৬%	৭.১%	৭.১%	০.০%	৭.১%	১০০.০%

সারণী ১.৬- উত্তরদাতাদের বয়স এবং মাসিক আয়ের মধ্যে সম্পর্ক

বয়সের শ্রেণী (বছর)	মাসিক আয়					মোট
	৫০০০-২০০০০	২০০০০-৩৫০০০	৩৫০০০-৫০০০০	৬৫০০০-৮০০০০	১১০০০০-১২৫০০০	
১৫-৩৫	৩০৪	৪	০	০	১	৩০৯
	৯৮.৪%	১.৩%	০.০%	০.০%	০.৩%	১০০.০%
৩৬-৫৫	২৪৩	৪	১	০	০	২৪৮
	৯৮.০%	১.৬%	০.৪%	০.০%	০.০%	১০০.০%
৫৬-৭৫	৪৪	০	০	১	০	৪৫
	৯৭.৮%	০.০%	০.০%	২.২%	০.০%	১০০.০%

সারণী ২.১- প্রকল্প বাস্তবায়নে উত্তরদাতাদের সরাসরি অংশগ্রহণের হার

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ			০.৯%	২.২%	৩.৪%	২.৩%	৪.০%	১.৮%
না	১০০.০%	১০০.০%	৯৯.১%	৯৭.৮%	৯৬.৬%	৯৭.৭%	৯৬.০%	৯৮.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ২.২- ফ্লাইওভার ব্যবহারের ক্ষেত্রে উত্তরদাতাদের মতামত

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৯৮.৭%	৯৭.৫%	১০০.০%	৯৮.৯%	৯৬.৬%	৯৮.৮%	৯৮.৭%	৯৮.৫%
না	১.৩%	২.৫%		১.১%	৩.৪%	১.২%	১.৩%	১.৫%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ২.৩- ফ্লাইওভারে চলাচলকারী যানবাহনের ধরণ

যানবাহনের ধরণ	উত্তরদাতার সংখ্যা	শতকরা হার
সিএনজি	৫৪৮	১৫.৭%
প্রাইভেট কার	৫৯২	১৭.০%
মাইক্রোবাস	৫৬৭	১৬.২%
বাস	৫৮৬	১৬.৮%
পিকআপ	৩৫৪	১০.১%
ট্রাক	৩১৭	৯.১%
মোটরসাইকেল	৫২৬	১৫.১%
মোট	৩৪৯০	১০০.০%

সারণী ২.৪- ফ্লাইওভারে যানজট

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
খুব বেশি	৯৮.৭%	৯৪.৯%	৭৩.১%	৭৭.৫%	৯০.৯%	৯০.৭%	১০০.০%	৮৮.৪%
মোটামুটি	১.৩%	৫.১%	২৪.১%	২০.২%	৮.০%	৮.১%		১০.৫%
কম			২.৮%	২.২%	১.১%			১.০%
যানজট নেই						১.২%		.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ২.৫- ফ্লাইওভার বহুমুখী ব্যবহার

ফ্লাইওভার ব্যবহারের উদ্দেশ্যসমূহ	উত্তরসমূহ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
শিক্ষাপ্রতিষ্ঠানের যাওয়ার জন্য	১৯১	১৭.৩%
সরকারি অফিস ও আদালতে যাওয়ার জন্য	৮৬	৭.৮%
হাসপাতালে যাওয়ার জন্য	৩৩১	২৯.৯%
কর্মক্ষেত্রে যাওয়ার জন্য	৪৬৪	৪১.৯%
ব্যক্তিগত কাজে যাওয়ার জন্য	২৮	২.৫%
কেনাকাটা করতে যাওয়ার জন্য	৪	.৪%
দর্শনীয় স্থানাদি দর্শনে যাওয়ার জন্য	৩	.৩%
মোট	১১০৭	১০০.০%

সারণী ২.৬-যানজটের বর্তমান অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
খুব বেশি	১.৩%	৩৮.০%	২৫.০%	১.১%	২৭.৩%	৮.১%	১.৩%	১৫.১%
মোটামুটি	৭৯.২%	৩৫.৪%	৪৩.৫%	২৮.১%	৫২.৩%	৪৫.৩%	২৯.৩%	৪৪.৫%
কম	১৯.৫%	২৬.৬%	৩১.৫%	৭০.৮%	২০.৫%	৪৬.৫%	৬৯.৩%	৪০.৪%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ২.৭-ফ্লাইওভার নির্মাণের পরে যানজটের অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৮৭.০%	৬৩.৩%	৮১.৫%	৯৬.৬%	৬১.৪%	৮৬.০%	৯০.৭%	৮০.৯%
না	১৩.০%	৩৬.৭%	১৪.৮%	৩.৪%	৩৮.৬%	১২.৮%	৯.৩%	১৮.৩%
জানা নেই			৩.৭%			১.২%		.৮%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ২.৮-ফ্লাইওভারের নিচু অংশের বর্ষাকালে নিমজ্জিত হওয়া

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ		৩৪.২%	১.৯%					৪.৮%
না	১০০.০%	৬৫.৮%	৯৫.৪%	১০০.০%	৯৮.৯%	৯৭.৭%	১০০.০%	৯৪.২%
জানা নেই			২.৮%		১.১%	২.৩%		১.০%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৩.১- ফ্লাইওভারের কারণে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৯৪.৮%	৮১.০%	৮৭.০%	৯৩.৩%	৭৯.৫%	৮৯.৫%	৯৪.৭%	৮৮.৪%
না	৫.২%	১৭.৭%	১৩.০%	৬.৭%	১৭.০%	১০.৫%	৫.৩%	১১.০%
জানা নেই		১.৩%			৩.৪%			.৭%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৩.২- ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য

পরিসংখ্যান	ফ্লাইওভার চালু হবার পরে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য	ফ্লাইওভার চালু হবার পূর্বে ভ্রমণের সময়ের পার্থক্য
গড় মান	২১.২৫	৪১.৭৮
বিচ্যুতি	১১.৭৬৮	২৩.৩৯৯
নূন্যতম মান	৭	১০
সর্বোচ্চ মান	৬০	১৬০

সারণী ৩.৩- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবারের সদস্যদের চলাচলের ক্ষেত্রে উপকার

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৯৪.৮%	৮২.৩%	৮০.৬%	৮৭.৬%	৬৪.৮%	৭৭.৯%	৯০.৭%	৮২.২%
না	৫.২%	১৭.৭%	১৩.৯%	১২.৪%	৩৫.২%	২২.১%	৯.৩%	১৬.৮%
জানা নেই			৫.৬%					১.০%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.১- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর নেতিবাচক প্রভাব

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ								
না	৬৩.৬%	৭৯.৭%	৭৯.৬%	৯২.১%	৮৯.৮%	৯৫.৩%	৮১.৩%	৮৩.৪%
জানা নেই	৩৬.৪%	২০.৩%	২০.৪%	৭.৯%	১০.২%	৪.৭%	১৮.৭%	১৬.৬%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.২- ফ্লাইওভারের কারণে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
হ্যাঁ	৪২.৯%	৩৪.২%	৯.৩%	৩১.৫%	৫২.৩%	-	৬২.৭%	৩১.৭%
না	৩৩.৮%	৩০.৪%	৫৭.৪%	৫৯.৬%	২৭.৩%	৯৫.৩%	৩৪.৭%	৪৯.৩%
জানা নেই	২৩.৪%	৩৫.৪%	৩৩.৩%	৯.০%	২০.৫%	৪.৭%	২.৭%	১৮.৯%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.৩- ফ্লাইওভার চালুর পরে সড়কদুর্ঘটনার অবস্থা

মতামত	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
বেড়েছে		১.৩%			১.১%	১.২%	২.৭%	.৮%
কমেছে	৮১.৮%	৬৯.৬%	৫৭.৪%	৫৫.১%	৮৫.২%	৫০.০%	৮২.৭%	৬৭.৯%
একই	১৮.২%	২৯.১%	৪২.৬%	৪৪.৯%	১৩.৬%	৪৮.৮%	১৪.৭%	৩১.২%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.৪- ফ্লাইওভার চালুর পরে শব্দদূষণের পরিমাণ

শব্দদূষণের পরিমাণ	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলক্রসিং	
বেড়েছে	৫৭.১%	৬৫.৮%	২৩.১%	২৫.৮%	৪২.০%		৬৪.০%	৩৮.০%
কমেছে	২৭.৩%	১৬.৫%	২৫.৯%	৩২.৬%	৫১.১%	৫০.০%	২৯.৩%	৩৩.৪%
একই	১৫.৬%	১৭.৭%	৫০.৯%	৪১.৬%	৬.৮%	৫০.০%	৬.৭%	২৮.৬%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.৫- শব্দদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি

শব্দদূষণের ফলাফল	উত্তরসমূহ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
উচ্চ রক্তচাপ	৫৫	৮.৯%
শ্রবণশক্তি হ্রাস	২২৪	৩৬.১%
ঘুমের ব্যাঘাত	১৯২	৩১.০%
কথোপকথনে প্রতিবন্ধকতা	১৪৩	২৩.১%
জীবনযাত্রার মান অবনয়ন	৬	১.০%
মোট	৬২০	১০০.০%

সারণী ৪.৬- ফ্লাইওভার চালুর পরে বায়ুদূষণের পরিমাণ

বায়ুদূষণের পরিমাণ	প্রকল্প এলাকা							মোট
	সাত রাস্তা	এফডিসি	মগবাজার	মৌচাক	শান্তিনগর	মালিবাগ	মগবাজার রোড এবং রেলফ্রসিং	
বেড়েছে	৬২.৩%	৬৪.৬%	২৩.১%	২৩.৬%	৩৮.৬%		৬৪.০%	৩৭.৭%
কমেছে	২৪.৭%	১৩.৯%	২৭.৮%	৩৭.১%	৫৪.৫%	৪৮.৮%	২৮.০%	৩৩.৯%
একই	১৩.০%	২১.৫%	৪৯.১%	৩৯.৩%	৬.৮%	৫১.২%	৮.০%	২৮.৪%
মোট	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%	১০০.০%

সারণী ৪.৭-বায়ুদূষণের কারণে স্বাস্থ্যঝুঁকি

বায়ুদূষণের ফলাফল	উত্তরসমূহ	
	সংখ্যা	শতকরা হার
স্বাস্থ্য ঘাটতি	১০	৪.২%
পরিবেশ দূষণ	২২৬	৯৫.৮%
মোট	২৩৬	১০০.০%

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

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্পের
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।

Beneficiary Questionnaire

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্পের
উপকারভোগীদের মূল্যায়ন জরিপ।

জরিপ ও সমীক্ষার উদ্দেশ্য

আসসালামু আলাইকুম,

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) প্রকল্প
নির্মাণ কাজ স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের অধীনে এলজিইডি কর্তৃক ঢাকা মহানগরের
মগবাজার মৌচাক এলাকায় জানুয়ারী ২০১১ থেকে সেপ্টেম্বর ২০১৭ পর্যন্ত ১২১৮৮৯.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়ন
করা হয়। আমরা গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও
মূল্যায়ন বিভাগের পক্ষ থেকে উপরোক্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন বিষয়ক সমীক্ষার কাজে এ প্রকল্প সম্পর্কে
আপনাদের মতামত সংগ্রহ করতে এসেছি। আপনারা অবহিত আছেন যে, দেশ তথা জনগণের আর্থসামাজিক
উন্নয়ন ও অগ্রগতির অন্যতম ভিত্তি উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা। সরকার দেশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে
ব্যাপক কার্যক্রম গ্রহণ করেছে এবং ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে মৌচাক মগবাজার ফ্লাইওভার নির্মাণ
করেছে। আপনাদের এলাকায় নির্মিত উপরোক্ত ফ্লাইওভারের প্রভাব মূল্যায়ন এর জন্য আমরা আপনাদের কাছ
থেকে মূল্যবান তথ্য সংগ্রহ করব। আপনার গুরুত্বপূর্ণ মতামত প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক বের করতে এবং
ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সরকারকে সহযোগিতা করবে।

ID			
----	--	--	--

ভেনাস কনসাল্টিং প্রাইভেট লিমিটেড
ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সমন্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত)
খানা জরীপ প্রশ্নমালা

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও আইডি		Date			
সুপারভাইজারের নাম ও আইডি		Date			

জরীপে অংশগ্রহণকারীর অনুমতি গ্রহণঃ

ওয়ার্ডঃ

এলাকাঃ

Section A: সাধারণ তথ্যাবলী

Q. #	Question	Answer	Code
A1	উত্তরদাতার নাম		
A2	উত্তরদাতার পিতা/ স্বামীর নাম		
A3	উত্তরদাতার মোবাইল ফোন নম্বর		
A4	লিঙ্গ	১= পুরুষ ২= মহিলা	
A5	উত্তরদাতার বয়স	বছর	
A6	উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা (সর্বোচ্চ শ্রেণী পাশ)	শ্রেণী	
A7	উত্তরদাতার মূল পেশাঃ	১= ছোটব্যবসা, ২= মঝারি ব্যবসা/দোকান ৩= ছাত্র/ছাত্রী, ৪= সরকারী চাকুরী, ৫= বেসরকারী চাকুরী, ৬= অবসরপ্রাপ্ত, ৭= গৃহিণী/বেকার, ৮= অন্যান্য...(লিখুন)	
A8	পরিবারের সদস্য সংখ্যা কতজন?		
A9	পরিবারের মাসিক ব্যয় টাকা	
A10	পরিবারের মাসিক আয় টাকা	
A11	আবাসস্থলের মালিকানা	১= নিজস্ব, ২= ভাড়া, ৩= অন্যান্য...(লিখুন)	
A12	আপনার আবাসস্থল প্রকল্প সীমানার কোন অঞ্চলে?	১= সাতরাস্তা, ২= এফডিসি, ৩= মগবাজার, ৪= মৌচাক, ৫= শান্তিনগর, ৬= মালিবাগ, ৭= মগবাজার রোড এবং রেল ইন্টারলোকেশন	

Section B: অবকাঠামো সংক্রান্ত তথ্য (ফ্লাইওভার, যানজট হ্রাস, যানবাহন ধারন সক্ষমতা বৃদ্ধি সম্পর্কিত)

B1	এলজিইডি কর্তৃক ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করার সময় আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ এই কাজের সাথে জড়িত ছিলেন কি?	১=হ্যাঁ ২=না	
B2	বর্তমানে আপনি বা আপনার পরিবারের কেউ ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করছেন কি?	১=হ্যাঁ ২=না	
B3	আপনি বেশির ভাগ সময় কোন ধরনের যানবাহন চালান বা ব্যবহার করেন?	১=সিএনজি, ২=প্রাইভেট কার, ৩= মাইক্রোবাস, ৪=বাস, ৫=পিকআপ, ৬= ট্রাক, ৭=মোটরসাইকেল, ৮=অন্যান্য	
B4	ফ্লাইওভারটি তে কি কি ধরনের যানবাহন বেশি চলাচল করে?	১=সিএনজি, ২=প্রাইভেট কার, ৩= মাইক্রোবাস, ৪=বাস, ৫=পিকআপ, ৬= ট্রাক, ৭=মোটরসাইকেল, ৮=অন্যান্য	
B5	ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে আপনি বা আপনারা কোন কোন স্থানে যাতায়াত করেন?	১=স্কুল-কলেজ-মাদ্রাসায়, ২=সরকারি অফিস-আদালতে, ৩=হাসপাতালে, ৪= কর্মস্থলে, ৫=অন্যান্য উল্লেখ করুন...	
B6	ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B7	হ্যাঁ হলে কি কি ধরনের		
B8	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হতো?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হতো না	
B9	বর্তমানে ফ্লাইওভারটিতে কেমন যানজট হয়?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হয় না	
B10	কোন কোন সময়ে যানজট হয়ে থাকে উল্লেখ করুন		
B11	বর্তমানে ফ্লাইওভারটি থেকে নামার মুখে কেমন যানজট হয়?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হয় না	
B12	বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় কেমন যানজট হয়?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হয় না	
B13	কোন কোন সময়ে যানজট হয়ে থাকে উল্লেখ করুন		
B14	বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটিতে পানি জমে কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B15	পানি জমে থাকলে ফ্লাইওভারটিতে চলাচলে বিঘ্ন ঘটে কি না?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B16	বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় পানি জমে কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	

B17	পানি জমে থাকলে থাকলে ফ্লাইওভারটির নিচে চলাচলে বিঘ্ন ঘটে কি না?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B18	আপনি কি মনে করেন ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B19	আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকার জনগণ উপকৃত হয়েছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B20	হ্যাঁ হলে কি কি উপকৃত হয়েছে তা উল্লেখ করুন		
B21	না হলে কারণ উল্লেখ করুন		

Section C: যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, বাজারজাতকরণ ইত্যাদি

C1	ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
C2	হ্যাঁ হলে কিভাবে?		
C3	যাতায়াতের ক্ষেত্রে পূর্বের তুলনায় সময়ের পার্থক্য (পূর্বে)	পূর্বে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগতোমিনিট	
C4	যাতায়াতের ক্ষেত্রে পূর্বের তুলনায় সময়ের পার্থক্য (বর্তমানে)	বর্তমানে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগছেমিনিট	
C5	ফ্লাইওভার ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে আপনার পরিবারের মহিলারা যাতায়াতে সুবিধা পাচ্ছে কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	

Section D: পরিবেশ ও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত তথ্য

D1	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়েছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
D2	হ্যাঁ হলে কি কি?		
D3	আপনার মতে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে দৃশ্যমান পরিবেশগত ইতিবাচক প্রভাব দেখা যাচ্ছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
D4	হ্যাঁ হলে কি কি?		
D5	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় পূর্বের তুলনায় সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে	
D6	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণ বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে	

D7	শব্দ দূষণ বেড়ে থাকলে কি কি ক্ষতি হচ্ছে বলে আপনি মনে করেন?	১= উচ্চ চাপ, ২=শ্রবণশক্তি ক্ষতি, ৩=ঘুম ব্যাঘাত, ৪= কথোপকথন বিঘ্ন ৫= জীবনের মানকে হ্রাস করে, ৬=অন্যান্য উল্লেখ করুন...
D8	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় পূর্বের তুলনায় বায়ু দূষণ বেড়েছে,কমেছেনা একইরকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে
D9	বায়ু দূষণ বেড়ে থাকলে কি কি ক্ষতি হচ্ছে বলে আপনি মনে করেন?	১= স্বাস্থ্যহীনতা, ২= পরিবেশ দূষিত হয়, ৩=অন্যান্য উল্লেখ করুন...

আপনাকে ধন্যবাদ

ID

ভেনাস কনসাল্টিং প্রাইভেট লিমিটেড
ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মোচাক (সম্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত)
সুবিধাভোগী যানবাহন চালক ও যাত্রী প্রশ্নমালা

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও আইডি		Date			
সুপারভাইজারের নাম ও আইডি		Date			

জরীপে অংশগ্রহণকারীর অনুমতি গ্রহণঃ

ওয়ার্ডঃ

এলাকাঃ

Section A: সাধারণ তথ্যাবলী

Q. #	Question	Answer	Code
A1	উত্তরদাতার নাম		
A2	উত্তরদাতার পিতা/ স্বামীর নাম		
A3	উত্তরদাতার মোবাইল ফোন নম্বর		
A4	লিঙ্গ	১= পুরুষ ২= মহিলা	
A5	উত্তরদাতার বয়স	বছর	
A6	উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা (সর্বোচ্চ শ্রেণী পাশ)	শ্রেণী	
A7	পরিবারের মাসিক ব্যয়টাকা	
A8	পরিবারের মাসিক আয়টাকা	
A9	আবাসস্থলের মালিকানা	১= নিজস্ব, ২=ভাড়া, ৩= অন্যান্য...(লিখুন)	
A10	প্রকল্প এলাকা থেকে আপনার আবাসস্থলের দূরত্ব কত কিঃ মিঃ? কিঃ মিঃ	
A11	আপনি বেশিরভাগ সময় কোন ধরনের যানবাহন চালান বা ব্যবহার করেন?	১=সিএনজি, ২=প্রাইভেট কার, ৩= মাইক্রোবাস, ৪=বাস, ৫=পিকআপ, ৬= ট্রাক, ৭=মোটরসাইকেল, ৮=অন্যান্য	
A12	প্রকল্প ব্যবহারে আপনি কোন ধরনের আরোহী?	১=হালকা যানবাহন চালক, ২= ভারী যানবাহন চালক ৩=মালবাহী যান চালক, ৪= সাধারণ যাত্রী	

Section B: অবকাঠামো সংক্রান্ত তথ্য (ফ্লাইওভার, যানজট হ্রাস, যানবাহন ধারণ সক্ষমতা বৃদ্ধি সম্পর্কিত)

B1	বর্তমানে আপনি ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করছেন কি?	১=হ্যাঁ ২=না	
B2	কত ঘন ঘন ব্যবহার করেন?	১= প্রায়শই ২= মাঝে মাঝে ৩= কখনো কখনো	
B3	ফ্লাইওভারটি তে কি কি ধরনের যানবাহন বেশি চলাচল করে?	১=সিএনজি, ২=প্রাইভেট কার, ৩= মাইক্রোবাস, ৪=বাস, ৫=পিকআপ, ৬= ট্রাক, ৭=মোটরসাইকেল, ৮=অন্যান্য	
B4	ফ্লাইওভারটি ব্যবহার করে আপনি বা যাত্রীরা কোন কোন স্থানে যাতায়াত করেন?	১=স্কুল-কলেজ-মাদ্রাসা, ২=সরকারি অফিস-আদালতে, ৩=হাসপাতালে, ৪= কর্মস্থলে, ৫=বাস স্ট্যান্ডে ৬=অন্যান্য উল্লেখ করুন...	
B5	ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন রকম সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন বা হচ্ছেন কি ?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানিনা	
B6	হ্যাঁ হলে কি কি ধরনের		
B7	ফ্লাইওভারটি ব্যবহারে কোন উপকার পাচ্ছেন কি ?	১=হ্যাঁ ২=না	
B8	হ্যাঁ হলে কি কি ধরনের		
B9	ফ্লাইওভারটি সাথে নির্মিত উভয় প্রান্তে সড়কের অবস্থা কেমন?	১=ব্যবহার উপযুক্ত আছে, ২=ব্যবহার উপযুক্ত নেই	
B10	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের আগে এই স্থানটিতে কেমন যানজট হতো?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হতো না	
B11	বর্তমানে ফ্লাইওভারটিতে কেমন যানজট হয়?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হয় না	
B12	হ্যাঁ হলে কোন কোন সময়ে যানজট হয়ে থাকে উল্লেখ করুন		
B13	বর্তমানে ফ্লাইওভারটি থেকে নামার মুখে কেমন যানজট হয়?	১=খুব বেশি ২=মোটামুটি ৩=কম ৪=যানজট হয় না	
B14	বর্তমানে ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় যানজট হয় কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	

B15	হাঁ হলে কোন কোন সময়ে যানজট হয়ে থাকে উল্লেখ করুন		
B16	বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটিতে পানি জমে কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B17	পানি জমে থাকলে থাকলে ফ্লাইওভারটিতে চলাচলে বিঘ্ন ঘটে কি না?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B18	বর্ষার সময় ফ্লাইওভারটির নিচের রাস্তায় পানি জমে কিনা?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B19	পানি জমে থাকলে থাকলে ফ্লাইওভারটির নিচে চলাচলে বিঘ্ন ঘটে কি না?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B20	আপনি কি মনে করেন ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় যানজট হ্রাস পেয়েছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B21	আপনি কি মনে করেন ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B22	আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকার পার্শ্ববর্তী অন্যান্য রাস্তায় যানজটের চাপ কমেছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B23	আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরের যানজট হ্রাসে ভূমিকা রাখছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B24	আপনি কি মনে করেন যে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে ঢাকা শহরে বসবাসকারী জনগণ উপকৃত হচ্ছে?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
B25	হ্যাঁ হলে কি কি উপকৃত হয়েছে তা উল্লেখ করুন		
B26	নাহলে কারণ উল্লেখ করুন		

SectionC: যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, বাজারজাতকরণ ইত্যাদি

C1	ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে আপনাদের যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না	
C2	হ্যাঁ হলে কিভাবে?		
C3	ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে পণ্য বাজারজাতকরণে আপনাদের কোনো সুবিধা হয়েছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানি না ৪=প্রযোজ্য নয়	
C4	হ্যাঁ হলে কি কি ধরনের সুবিধা হয়েছে		

C5.1	যাতায়াত বা পণ্য বাজারজাতকরণে পূর্বের তুলনায় সময়ের পার্থক্য	পূর্বে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগতোমিনিট	
C5.2		বর্তমানে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগছেমিনিট	
C6	ফ্লাইওভার ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে জ্বালানি খরচ কমেছে, বেড়েছে নাকি একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একইরকমআছে	

SectionD: পরিবেশ ও দুর্ঘটনা সম্পর্কিত তথ্য

D1	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পড়ছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানিনা	
D2	হ্যাঁ হলে কি কি?		
D3	আপনার মতে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে দৃশ্যমান পরিবেশগত ইতিবাচক প্রভাব দেখা যাচ্ছে কি?	১=হ্যাঁ ২=না ৩=জানিনা	
D4	হ্যাঁ হলে কি কি?		
D5	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে ৪=জানি না	
D6	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণ বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে	
D7	ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় বায়ু দূষণ বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?	১=বেড়েছে ২=কমেছে ৩=একই রকম আছে	

আপনাকে ধন্যবাদ

ভেনাস কনসাল্টিং প্রাইভেট লিমিটেড

ঢাকা মহানগরীতে ফ্লাইওভার ব্রিজ নির্মাণ [মগবাজার-মৌচাক (সম্বিত) ফ্লাইওভার নির্মাণ] (সংশোধিত) দলভিত্তিক আলোচনা (FGD) এর চেকলিস্ট

আলোচনার স্থানঃ -----

তারিখঃ-----

পাড়া/ মহল্লাঃ----- ওয়ার্ডঃ-----

প্রকল্পের সীমানা অঞ্চলঃ ১= সাতরাস্তা, ২= এফডিসি, ৩= মগবাজার, ৪= মৌচাক, ৫= শান্তিনগর, ৬= মালিবাগ,
৭= মগবাজার রোড এবং রেল ইন্টারসেকশন

অংশগ্রহণকারীর নাম		মূল পেশা	মোবাইল ফোন	স্বাক্ষর
১।				
২।				
৩।				
৪।				
৫।				
৬।				
৭।				
৮।				
৯।				
১০।				
১১।				
১২।				

ভূমিকাঃ আমরা গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনস্থ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পক্ষ থেকে উপরোক্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন বিষয়ক সমীক্ষার কাজে এ প্রকল্প সম্পর্কে আপনাদের মতামত সংগ্রহ করতে এসেছি। আপনারা অবহিত আছেন যে, দেশ তথা জনগণের আর্থসামাজিক উন্নয়ন ও অগ্রগতির অন্যতম ভিত্তি উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা। সরকার দেশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে ব্যাপক কার্যক্রম গ্রহণ করেছে এবং ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে মৌচাক মগবাজার ফ্লাইওভার নির্মাণ করেছে। আপনাদের এলাকায় নির্মিত উপরোক্ত ফ্লাইওভারের প্রভাব মূল্যায়ন এর জন্য আমরা আপনাদের কাছ থেকে মূল্যবান তথ্য সংগ্রহ করব।

প্রশ্ন সমূহঃ

১. আপনাদের এলাকায় ফ্লাইওভারটি নির্মাণ কাজ বাস্তবায়িত হওয়াতে আপনারা কি সন্তুষ্ট?
২. আপনাদের জানামতে এই ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়নের সঙ্গে এই এলাকার জনগণ কোন ভাবে জড়িত ছিলেন কি?
৩. কিভাবে জড়িত ছিলেন এবং মহিলারা সম্পৃক্ত থাকলে তাদের অংশগ্রহণ কতটুকু ছিল?
৪. নির্মিত এই ফ্লাইওভারটির কার্যকারিতা সম্পর্কে আপনাদের মতামত দিন
৫. আপনাদের মতে এই ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে অত্র এলাকার জনগণ কোন ধরনের উপকার পাচ্ছে কি বা সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছে কি?

উপকার পেলে কিভাবে তা ব্যক্ত করুন.....

সমস্যার সম্মুখীন হলে বলুন.....

৬. ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে এই এলাকায় পূর্বের তুলনায় যানজট কমেছে কি?

৭. বর্তমানে এই এলাকায় রাস্তায় যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বেড়েছে বলে আপনারা মনে করেন কি?

৮. ফ্লাইওভারটির নির্মাণকাজ স্থানীয় চাহিদার সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ভাবে করা হয়েছে কি এই বিষয়ে মতামত ব্যক্ত করুন

৯. ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে এলাকায় কোন পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব পড়েছে কি?

১০. ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় বায়ু দূষণ বেড়েছে, কমেছে না একই রকম আছে?

১১. ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় শব্দ দূষণ বেড়েছে, কমেছে না একই রকম আছে?

১২. ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় পূর্বের তুলনায় সড়ক দুর্ঘটনা বেড়েছে কমেছে না একই রকম আছে?

১৩. ফ্লাইওভার ব্যবস্থা উন্নয়নের ফলে পূর্বের তুলনায় বর্তমানে জ্বালানি খরচ কমেছে, বেড়েছে নাকি একই রকম আছে?

১৪. যাতায়াত বা পণ্য বাজারজাতকরণে পূর্বের তুলনায় সময়ের পার্থক্য-

পূর্বে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগতো.....মিনিট

বর্তমানে প্রতিবারে গড়ে কত সময় লাগছে.....মিনিট

প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা
অবকাঠামোর ইঞ্জিনিয়ারিং পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট

প্রকল্পের নাম	:	
মন্ত্রণালয়	:	
বাস্তবায়ন সংস্থা	:	
অর্থায়ন	:	
উড়াল সেতু সংযোগ এলাকা	:	
উড়াল সেতুর ধরনঃ (পিসি গার্ডার/ বক্স গার্ডার/ আরসিসি)	:	
উড়াল সেতুর দৈর্ঘ্য	:	
ওয়ার্ড	:	
ইউনিয়ন/এলাকা	:	
জেলা	:	

(ক) উড়াল সেতুঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
১	উড়াল সেতুর Structure এ Concrete এর কাজের মান (Workmanship) দৃশ্যতাঃ ভাল কিনা?		
২	উড়াল সেতুর ঢালাই কাজে কোন Honey-Comb আছে কিনা?		

৩	উড়াল সেতুর উচ্চতা (Vertical Clearance) AASHTO specifications অনুযায়ী ঠিক আছে কি না?		
৪	উড়াল সেতুর নিচে যান চলাচলের জন্য প্রশস্ত রাস্তা আছে কি না		
৫	উড়াল সেতুর কোন অংশে কোন সূক্ষ্ম-ফাটল (Hair-crack) আছে কিনা?		
৬	উড়াল সেতুর বিভিন্ন স্প্যানের জয়েন্টে যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?		
৭	উড়াল সেতুর Bearing এ কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হচ্ছে কিনা?		
৮	উড়াল সেতুর র্যাম্প (ramp) রিটেনিং ওয়াল (retaining wall) করা হয়ে থাকলে তা টেকসই আছে কিনা?		
৯	উড়াল সেতুর ডেক-স্ল্যাবের উপরিভাগ ভাল আছে কিনা বা রক্ষণাবেক্ষণ হয় কিনা?		

(খ) উড়াল সেতুর র্যাম্প ও পেভমেন্টঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা	
		হ্যাঁ (১)	না (২)
১	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের পেভমেন্টের উপর দিয়ে যানবাহন স্বাচ্ছন্দে চলাচল করছে কিনা		
২	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেস উঁচু নিচু কিনা কিংবা যানবাহন ধাক্কা খায় কিনা?		
৩	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের ঢাল সঠিক আছে কিনা?		
৪	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেসে কোনরূপ সূক্ষ্ম ফাটল আছে কিনা?		
৫	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেসে গর্ত আছে কিনা?		
৬	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেস ভাল আছে কিনা বা রক্ষণাবেক্ষণ হয় কিনা?		

(গ) সড়ক নিরাপত্তামূলক কার্যক্রমঃ

ক্রমিক নং	যাচাইতব্য আইটেম	বর্তমান অবস্থা

		হ্যাঁ (১)	না (২)
১	উড়াল সেতুর উভয় প্রান্তে, সেতুতে এবং এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সাইন সিগন্যাল পর্যাপ্ত কিনা কিংবা সকল নিরাপত্তা নির্দেশক আছে কিনা?		
২	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের বাঁকের বাহিরের পার্শে অতি উচ্চতা হিসাবে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে কিনা?		
৩	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের বাঁকে সড়কের প্রশস্ততা সোজা অংশের তুলনায় বেশী চওড়া হিসেবে নির্মাণ করা হয়েছে কিনা?		
৪	উড়াল সেতুর এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের বাঁকে বৃক্ষরোপণ ইত্যাদির ফলে যানবাহনের দৃষ্টি-সীমায় প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হচ্ছে কিনা?		
৫	উড়াল সেতুর কিংবা এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের একই স্থানে বারংবার দুর্ঘটনা হয় এমন দুর্ঘটনা প্রবন স্পট আছে কিনা?		
৬	এ্যাপ্রোচ র্যাম্পের সারফেস ভাল আছে কিনা বা রক্ষণাবেক্ষণ হয় কিনা?		
৭	সাইন-সিগন্যাল পর্যাপ্ত কিনা? ক/ উড়াল সেতুর রেলিং-এ রিল্লেক্টরি সাইন স্থাপন করা হয়েছে কিনা? খ/ সেতুর এ্যাপ্রোচ রোড মার্কিং করা হয়েছে কিনা?		

(ঘ) অন্যান্য তথ্য যা সংগ্রহ করে সমীক্ষায় অন্তর্ভুক্ত করা হবেঃ

সংস্থার নামঃ

তথ্য প্রদানকারীর নামঃ

তথ্য প্রদানকারীর পদবীঃ

১.১. উড়াল সেতুর পাইলিং এর সময় Integrity Test করা হয়েছিল কিনা? করা হলে ফলাফল কেমন?

১.২. উড়াল সেতুর পাইলিং এর সময় Load Test করা হয়েছিল কিনা?

১.৩. পাইলিং কাজে কংক্রিটের শক্তি (Concrete Strength) এর পরীক্ষা ফলাফল কেমন?

১.৪. উড়াল সেতুর সুপার-স্ট্রাকচারের কংক্রিট শক্তির ফলাফল কেমন?

১.৫. উড়াল সেতুর বেয়ারিং প্যাড ল্যাবরেটরিতে পরীক্ষা করা হয়েছিল কিনা? কোন ল্যাবরেটরিতে পরীক্ষা করা হয়েছিল? ফলাফল কেমন?

.....
.....

২.০ উড়াল সেতুর উন্নত ডিজাইন, নান্দনিকতা ও পারিপার্শ্বিক সৌন্দর্য বৃদ্ধিকরণ সংক্রান্ত (নমুনা সংখ্যা -১৬)

২.১ নির্মিত উড়াল সেতুটির কাঠামোগত নান্দনিকতা পরিলক্ষিত হচ্ছে কি?

২.২ কি ধরনের পদক্ষেপ করলে উড়াল সেতু ও উড়াল সেতু এলাকার সৌন্দর্য বৃদ্ধি পাবে?

.....
.....

২.৩ উড়াল সেতুর নান্দনিক কাঠামো ডিসাইন এ কোনরূপ সীমাবদ্ধতা আছে কিনা?

.....
.....

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের নামঃ

সাক্ষর ও তারিখঃ

KII এর জন্য চেকলিস্ট

সংস্থার নামঃ

উত্তরদাতার নামঃ

উত্তরদাতার পদবীঃ

DTCA (Dhaka Transport Coordination Authority)

১/ মগবাজার-মৌচাক ফ্লাইওভার প্রকল্পের কারণে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাস পেয়েছি কি? উত্তর হ্যাঁ হলে কি পরিমান?

২/ র্যাপিড ম্যাস ট্রানজিট এর কোন সুবিধা হয়েছে কি? উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরনের?

৩/ উক্ত প্রকল্পের কারণে উল্লেখযোগ্য পরিমাণে সময় ঘণ্টার সঞ্চয় হচ্ছে কি? উত্তর হ্যাঁ হলে কি পরিমান?

৪/ ঢাকা মহানগরের ট্রাফিক ব্যবস্থা সম্বন্ধের ক্ষেত্রে উক্ত প্রকল্প কতটা গুরুত্বপূর্ণ ও কার্যকর?

DMP (Dhaka Metropolitan Police)

১/ ট্রাফিক ট্রানজিট এর ক্ষেত্রে এর ফ্লাইওভার ব্যবহার কতটা নিরাপদ?

২/ ফ্লাইওভারের উপরে মোড়ে ট্রাফিক নিয়ন্ত্রন ব্যবস্থা কতটা নিরাপদ?

৩/ কর্মঘণ্টার অপচয় রোধে এর ফ্লাইওভার কতটা কার্যকর?

৪/ ফ্লাইওভারের উপর কোন দুর্ঘটনা ঘটলে তাৎক্ষণিক উদ্ধারের ব্যবস্থা কি কি?

৫/ যান চলাচলে গৃহীত পদক্ষেপ কি কি?

DCC (Dhaka City Corporation)

১/ Routine রক্ষনাবেক্ষনে DCC এর ভূমিকা কি?

২/ Periodic রক্ষনাবেক্ষনে DCC এর ভূমিকা কি?

৩/ এ প্রকল্পের ফলে ট্রাফিক জ্যাম নিয়ন্ত্রন হয়েছে কি? হলে কি পরিমাণে?

৪/ এই ফ্লাইওভার এর মাধ্যমে কর্মঘণ্টার অপচয় রোধ হচ্ছে কি?

৫/ এই ফ্লাইওভারের মাধ্যমে মহানগরীর নাগরিকদের নাগরিক সুবিধা নিশ্চিত হচ্ছে কি?

এলজিইডি প্রধান অফিস থেকে প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহকার চেকলিষ্ট

উত্তর দাতা সম্পর্কীয় তথ্য

১। নাম :

২। পদবী :.....

৩। বয়স : বছরে

৪। লিঙ্গ : ১=পুরুষ ২=মহিলা

পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলী

১	মন্ত্রনালয় /বিভাগ	
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৩	প্রকল্পের নাম	
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যমে (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	
৬	দরপত্র প্রকৃতি	
৭	দরপত্র বিক্রয়শুরুর তারিখ	
৮	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	
৯	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	
১০	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	
১১	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	

১২	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৩	নন রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৪	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	
১৫	কার্য বিবরণী অনুমোদনের তারিখ	
১৬	সিএস তৈরীর তারিখ	
১৭	(Notification of award) প্রদানের তারিখ	
১৮	মোট চুক্তি মূল্য	
১৯	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	
২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	
২২	সময়বৃদ্ধি থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং কারন	
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
২৪	চূড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	

২৫	চূড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	
----	--------------------------------------	--

২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারী ক্রয় নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা?	
২৭	না হলে কেন করা হয়নি?	
২৮	পণ্যগুলোর গুণগত মানের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি ঘটেছিল কিনা ?	
২৯	হয়ে থাকলে কেন?	
৩০	দরপত্রে উল্লেখিত মূল্য অপেক্ষা অধিক ব্যয় হয়েছিল কিনা?	
৩১	হয়ে থাকলে কেন?	
৩২	ক্রয়কৃত পণ্যের ওয়ারেন্টি ছিল কি?	
৩৩	থাকলে কত দিন?	

৩৪	ওয়ারেন্টির সময়ের মধ্যে পণ্যগুলোর কোন ক্রটিধরা পড়েছিল কিনা?	
৩৫	ক্রটি হয়ে থাকলে সেবামান কেমন ছিল?	
৩৬	কার্য সম্পাদনে মূল স্পেসিফিকেশন থেকে কোন বিচ্যুতি ঘটেছে কিনা?	
৩৭	ঘটলে কেন?	
৩৮	নির্মাণের সময় প্রয়োজনীয় মালামাল যথাযথ সংখ্যায় ক্রয় এবং ব্যবহার করা হয়েছে কিনা?	
৩৯	ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছিল কিনা কিভাবে হয়েছিল প্রতি শতক কত টাকা?	

৪০। এই প্রকল্পের মালামাল সংগ্রহ করার ক্ষেত্রে লক্ষণীয় দুর্বল ও সফলতার বিষয়গুলি উল্লেখ করুন

১.....

২.....

৩.....

তথ্য প্রদানকারির নামঃ

স্বাক্ষরসহ সীল ও তারিখঃ

ফোনঃ

