গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৭

নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)
(২য় সংশোধিত)

জুন ২০১৮

নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন
চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)
(২য় সংশোধিত)

সমীক্ষক

প্রকৌশলী মোস্তাফিজুর রহমান
টিম লিডার

ড. কাজী আলমগীর কবির
পরিবেশ বিশেষজ্ঞ

মো: আনোয়ার হোসেন
আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ

ড. মুহাম্মদ রফিকুল ইসলাম
পরিসংখ্যানবিদ

মোঃ আশরাফুল আওয়াল
সমীক্ষা সমন্বয়ক

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ

জনাব মোহাম্মদ রফিকুল ইসলাম
মহাপরিচালক

জনাব মোঃ রফিকুল আলম
পরিচালক

জনাব মশিউর রহমান
উপ-পরিচালক

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৭
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

সমাহার কনসালটেন্টস্ লিঃ

বাড়ী # ৮১৭, সড়ক #০৪, বায়তুল আমান হাউজিং সোসাইটি , আদাবর, ঢাকা-১২০৭
ফোনঃ ৯১১৫৫৩৩, ই-মেইলঃ samaharwc@yahoo.com

জুন ২০১৮

সূচিপত্র

	বিষয়বস্তু	পৃষ্ঠা নং
	List of Abbreviations	
	নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	I- II
প্রথম অধ্যায়- প্রকল্পের বিবরণ		**১-৪**
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	বাঁধের পূর্ব অবস্থা	১
১.৩	প্রকল্পের পরিচিতি	২
১.৪	প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ	২
১.৫	বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্যসমূহ	৩
১.৬	প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির কারণসমূহ	৩
১.৭	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত গবেষণাসমূহ	৪
দ্বিতীয় অধ্যায়- নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতি		**৫-১৫**
২.১	নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কর্ম-পরিধি	৫
২.২	নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতিসমূহ	৬
২.৩	নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতির ফোকাস	৭
২.৪	সমীক্ষা এলাকা	৮
২.৫	সমীক্ষা পদ্ধতি	৯
২.৬	গুণগত তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি	১১
২.৭	মান নিয়ন্ত্রন প্রক্রিয়া	১৩
২.৮	তথ্য একত্রিকরণ এবং তথ্য প্রক্রিয়াকরণ	১৪
২.৯	তথ্য বিশ্লেষণ	১৫
তৃতীয় অধ্যায়- প্রকল্পের সার্বিক এবং অংগভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন		**১৬-৪৩**
৩.১	ব্রীজ নির্মাণ	১৬
৩.২	স্লুইচ গেট নির্মাণ	২১
৩.৩	স্লুইচ গেট দিয়ে পানি নিস্কাশন এলাকাসমূহ	৩৭
৩.৪	পুরাতন স্লুইচ গেট	৩৮
৩.৫	মাটি ভরাট কাজ	৩৯
৩.৬	পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন খরচ	৩৯
৩.৭	রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ	৪০
৩.৮	ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক	৪০
৩.৯	ভূমি অধিগ্রহণ	৪০
৩.১০	ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল	৪১
৩.১১	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি	৪১
৩.১২	প্রকল্পের কাজের গুণগত মান	৪৩

	বিষয়বস্তু	পৃষ্ঠা নং
চতুর্থ অধ্যায়- প্রকল্পের ক্রয়কার্য পর্যবেক্ষণ		**৪৪-৪৭**
৪.১	বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয়	৪৪
৪.২	প্রকল্পের ক্রয়কার্য সম্পর্কিত তথ্যাবলি	৪৫
৪.৩	প্রকল্পের কর্মকাণ্ডের অগ্রগতি	৪৬
পঞ্চম অধ্যায়- আর্থ-সামাজিক জরিপ		**৪৮-৫১**
৫.১	সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী নারী ও পুরুষ	৪৮
৫.২	পেশা	৪৯
৫.৩	ডশক্ষা	৪৯
৫.৪	আয়	৫০
ষষ্ঠ অধ্যায়- প্রকল্পের কার্যক্রম মূল্যায়ন		**৫২-৬২**
৬.১	বাঁধ নির্মাণ	৫২
৬.২	রাস্তা নির্মাণ	৫৩
৬.৩	ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন	৫৪
৬.৪	সেতু নির্মাণ	৫৬
৬.৫	স্লুইচ গেট নির্মাণ	৫৭
৬.৬	পরিবেশগত প্রভাব	৫৮
৬.৭	প্রকল্পের সার্বিক প্রভাব	৬০
সপ্তম অধ্যায়- গুণগত সমীক্ষার ফলাফল		**৬৩-৬৯**
৭.১	দলীয় আলোচনার ফলাফল	৬৩
৭.২	নিবিড় সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত ফলাফল	৬৬
৭.৩	কর্মশালা: স্থানীয় জনগোষ্ঠীর সাথে মতবিনিময়	৬৭
অষ্টম অধ্যায় - প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT Analysis)		**৭০-৭৩**
৮.১	প্রকল্পের সবল দিকসমূহ	৭০
৮.২	প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ	৭১
৮.৩	প্রকল্পের সুযোগ	৭২
৮.৪	প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ	৭২
৮.৫	প্রকল্পের Exit Plan	৭৩
নবম অধ্যায়- পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে চিহ্নিত সমস্যাসমূহ ও সুপারিশমালা		**৭৪-৭৫**
৯.১	পর্যবেক্ষণে ও পর্যালোচনায় প্রাপ্ত সমস্যাসমূহ	৭৪
৯.২	সমস্যার আলোকে সমাধানের জন্য সুপারিশমালা	৭৫
৯.৩	উপসংহার	৭৬
গ্রন্থপুঞ্জী		**৭৭**
পরিশিষ্ট-১ : পরিমাণগত আলোচনার সারণী		
পরিশিষ্ট-২ : মনিটরিং রিপোর্ট		
পরিশিষ্ট-৩ : প্রশ্নমালা		

List of Abbreviations

ADP	Annual Development Programme
BBS	Bangladesh Bureau of Statistics
DPP	Development Project Proforma/Proposal
EPZ	Export Processing Zone
FGD	Focus Group Discussion
GoB	Government of Bangladesh
IDI	In-depth Interview
IMED	Implementation Monitoring and Evaluation Division
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
LQAS	Lot Quality Assurance System
PP	Project Proposal
PPR-2008	Public Procurement Rule-2008
PPA-2006	Public Procurement Act-2006
RDPP	Revised Development Project Proposal
SAPROF	Structured Assessment of Protective Factors for Violence Risk
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences
SWOT	Strength Weakness Opportunity Threat
TEC	Tender Evaluation Committee
ToR	Terms of Reference

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বন্দর নগরী চট্টগ্রাম বাংলাদেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম নগরী এবং বাণিজ্যিক রাজধানী হিসেবে পরিচিত। দেশের আমদানি রপ্তানি বাণিজ্যের সিংহ্ভাগই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে সম্পন্ন হয়ে থাকে। প্রাকৃতিক দুর্যোগের ক্ষয়ক্ষতি হ্রাস করা, বিদেশী বিনিয়োগ উৎসাহিত করা, শহরের যানজট হ্রাস করা এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশের জন্য চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের কাজ হাতে নেয়া হয়। প্রকল্পের কাজ শুরু হয় জানুয়ারি ২০১১ সালে এবং ২য় সংশোধনীর মাধ্যমে কাজ শেষ হবে জুন ২০১৯ সালে। ২য় সংশোধনীর মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ২৪২,৬১৪.৯৫ লক্ষ টাকা।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ হচ্ছে উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমানো; উক্ত বাঁধের উপর রাস্তা নির্মাণ করে শহর থেকে ভারী যানবাহন এই বাইপাসের মাধ্যমে যাতায়াতের সুবিধা করে চট্টগ্রাম শহরের যানজট নিরসন করা এবং শহর ও উপকূলীয় বাঁধের মধ্যস্থিত এলাকাসমূহ উন্নয়নের মাধ্যমে আবাসন, বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে উৎসাহিত করা এবং যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি করে বিদেশী বিনিয়োগ আকৃষ্ট করে শিল্পের প্রসার ঘটানো।

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমটি বাংলাদেশের চট্টগ্রাম শহরের পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত পরিচালিত হয়। চূড়ান্ত নমুনা আকার ছিল ৬০০টি পরিবার। ৬০০ নমুনার মধ্যে ৫০০ নমুনা খানা থেকে (৪০০ জন পুরুষ এবং ১০০ জন মহিলা) এবং ১০০ নমুনা ব্যবসা প্রতিষ্ঠান থেকে নির্বাচন করা হয়। সমীক্ষায় পরিমাণগত তথ্য সংগ্রহ করার জন্য কাঠামোবদ্ধ প্রশ্নমালা ব্যবহার করা হয়েছে। গুণগত সমীক্ষা করার জন্য যেসব কৌশল অবলম্বন করা হয়েছে তা হলো, সংশ্লিষ্ট নথি/ডকুমেন্টস্ পর্যালোচনা, নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণের জন্য আধা-কাঠামোবদ্ধ প্রশ্নমালা, দলীয় আলোচনার জন্য নির্দেশিকা, স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার জন্য নির্দেশিকা এবং ভৌত-অবকাঠামো পর্যবেক্ষণের জন্য চেকলিস্ট ব্যবহার করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কর্মকাণ্ডসমূহের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, মাটি ভরাট কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৫৫.৯৬% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৩.৮৬% ব্যয় হয়েছে। পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়নের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩৫% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ২৪.৭৪% ব্যয় হয়েছে। রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ১.৬৬% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৫.৭১% ব্যয় হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৪১.২০% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৫২% ব্যয় হয়েছে । পুনর্বাসন খরচ এবং পুনর্বাসন বাবদ ক্ষতিপূরণের অর্থ-প্রায় শতভাগ ব্যয় হলেও পুনর্বাসন কাজ এখনো কিছুটা বাকী রয়েছে। প্রকল্পের আ্ওতায় ৫টি যানবাহন ক্রয় করার কথা ছিল যা ক্রয় করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের শতভাগই ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৩টি সেতু নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ২৫% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ১০% ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ১১টি স্লুইচ গেট নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৬০% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মাত্র ৩% ব্যয় হয়েছে। কম্পিউটার যন্ত্রপাতি ও ফটোকপি মেশিন ক্রয়ের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে লক্ষমাত্রার ৬০% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৫% ব্যয় হয়েছে। অফিসার এবং স্টাফদের জন্য বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৬২% এবং পরামর্শকদের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ২৭% ব্যয় হয়েছে। পুনর্বাসনের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৭৫% ব্যয় হয়েছে। সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৫৯% ব্যয় হয়েছে। ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরী কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩৬.৩৬% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৭.১৭% ব্যয় হয়েছে। সৌন্দর্য বর্ধনের কাজ এখনো শুরু হয়নি ফলে এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থ পুরোটাই অবশিষ্ট রয়েছে। কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় না করা হলে ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৬ ভাগ ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের বিভিন্ন নথিপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, এপ্রিল ২০১৮ পর্যন্ত প্রকল্পের মোট বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৭১% এবং মোট বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৯.৯৫% ব্যয় হয়েছে।

নিবিড় পরিবীক্ষণের আলোকে প্রাপ্ত সমস্যাসমূহ হচ্ছে, মাটি ভরাট কাজের জন্য সাগর পাড়ের মাটি ব্যবহার করা হচ্ছে। সাগরের পাড়ের মাটি সহজেই ধ্বসে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। বেড়ীবাঁধে উঠার জন্য কোন রাস্তা না থাকার জন্য এলাকাবাসীর যাতায়াতের সমস্যা হচ্ছে। সমুদ্রের ঢেউ থেকে বেড়ীবাঁধকে রক্ষার জন্য সমুদ্রের পাড়ের দিকে সিসি ব্লক দেয়া হবে যা সমুদ্রগর্ভে বিলীন হয়ে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। ফিডার রোড-২ নির্মাণ না করা হলে এলাকার জনগণের যাতায়াতের অসুবিধা হবে। অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ না করা হলে এলাকার জনগণের যাতায়াতের অসুবিধা হবে। খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত

হবেনা ফলে এলাকার জনগন জলাবদ্ধতার হাত থেকে মুক্তি পাবে না। সার্ভিস রোড না থাকায় এলাকাবাসীর যাতাযাতের অসুবিধা হচ্ছে। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিরা ক্ষতিপূরণের অর্থ এখনো পাননি ফলে তাদের মধ্যে ক্ষোভ বিরাজ করছে। প্রকল্পের আওতায় প্রায় ২০ থেকে ৩০ হাজার গাছ কাটা হয়েছে যার জন্য পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট হচ্ছে। প্রকল্পের আওতায় প্রায় ৫৬০ জন অস্থায়ী দোকানদার জীবিকা হারিয়েছেন যারা পূর্বে সাগর পাড়ে অস্থায়ী দোকান করে তাদের জীবিকা নির্বাহ করত। প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব হবেনা। প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব না হলে জাতীয় প্রবৃদ্ধি কম হতে পারে । সমুদ্রের পাড় হতে বাঁধ অনেক উঁচুতে অবস্থিত তাই পর্যটকরা সহজে সমুদ্রের পাড়ে যেতে পারবেনা। বর্তমানে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০ সেন্টিমিটার এবং বৃষ্টির পানির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে ৭% যার ফলে সমুদ্রের পাড়ের লোকালয়ে জলাবদ্ধতা সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে।

বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে সুপারিশসমূহ হলো, বেড়ীবাঁধ তৈরী করার জন্য সাগর পাড়ের মাটির পরিবর্তে অন্য কোন স্থানের মাটি ব্যবহার করা যেতে পারে। যাতায়াতের সুবিধার জন্য বেড়ীবাঁধে উঠার রাস্তা তৈরী করা যেতে পারে। সমুদ্রের ঢেউ থেকে বেড়ীবাঁধকে রক্ষার জন্য যে সিসি ব্লক দেয়া হবে তা ইন্টারলিংক করে দেয়া যেতে পারে। যাতায়াতের সুবিধার জন্য ফিডার রোড-২ ও অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ করা যেতে পারে। জলাবদ্ধতার হাত থেকে এলাকাবাসীকে রক্ষা করতে স্লুইচ গেট ও খালের সংযোগ স্থাপন করতে হবে। যাতায়াতের সুবিধার জন্য খালের পাশ দিয়ে সার্ভিস রোড করা যেতে পারে। অধিগ্রহণকৃত জমির মালিকদের দ্রুত ক্ষতিপূরণের অর্থ প্রদান করা যেতে পারে। পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষার জন্য বেড়ীবাঁধের দুইপাশে দৃষ্টিনন্দন এবং পরিবেশবান্ধব লক্ষাধিক গাছ পরিকল্পনা অনুযায়ী লাগানো যেতে পারে। প্রকল্পের আওতায় জীবিকা হারানো অস্থায়ী দোকানদারদের পুনর্বাসনের জন্য অস্থায়ী মার্কেট নির্মাণ করে দেয়া যেতে পারে। প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব না হলে জিডিপি গ্রোথ ব্যাহত হয়। প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করার জন্য বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠানকে অধিক জনবল নিয়োগ করতে হবে। পর্যটকরা যাতে বাঁধ থেকে সহজেই সমুদ্রের পাড়ে যেতে পারেন তার জন্য সংযোগ সড়কগুলোর বিপরীতে সিঁড়ির ব্যবস্থা করা যেতে পারে। পর্যটকদের বিশ্রামের জন্য পলিমার প্লাস্টিক দিয়ে তৈরী ছাতা এবং বসার জন্য বেঞ্চ এর ব্যবস্থা করা যেতে পারে। চট্টগ্রাম শহরকে রক্ষা করার জন্য ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি, বর্ধিত বৃষ্টির পানির রক্ষণাবেক্ষণ বিষয়সমূহ বিবেচনা করা করা প্রয়োজন।

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের কাজ উদ্দেশ্য অনুযায়ী সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, বিদেশী বিনিয়োগ বৃদ্ধি পাবে এবং বিভিন্ন ধরনের কল-কারখানা গড়ে উঠবে। বাঁধ নির্মাণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের হাত থেকে জনগণ রক্ষা পাবে। প্রকল্পটি শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা রাখবে এবং এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে। সর্বোপরী, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে পতেঙ্গা সমুদ্র সৈকত কক্সবাজারের মত একটি জনপ্রিয় পর্যটন কেন্দ্রে পরিনত হবে যা সরকারের রাজস্ব আয়ে ভুমিকা রাখবে।

প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিবরণ

১.১ প্রকল্পের পটভূমিঃ

বন্দর নগরী চট্টগ্রাম বাংলাদেশের দ্বিতীয় বৃহত্তম নগরী এবং বাণিজ্যিক রাজধানী হিসেবে পরিচিত। দেশের আমদানি রপ্তানি বাণিজ্যের সিংহভাগই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে সম্পন্ন হয়ে থাকে। প্রাকৃতিক দুর্যোগের ক্ষয়ক্ষতি হ্রাস করা, বিদেশী বিনিয়োগ উৎসাহিত করা, শহরের যানজট হ্রাস করা এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশের জন্য চট্টগ্রাম শহরের অবকাঠামো উন্নয়ন জরুরী।

চট্টগ্রাম শহরের বিদ্যমান ট্রাঙ্ক রোড সিস্টেমটি নগরীর যানবাহনের পরিমানের তুলনায় অপর্যাপ্ত এবং দীর্ঘস্থায়ী রাস্তার পাশাপাশি হাঁটাপথের অভাবের কারণে ট্রাফিক নিরাপত্তা সমস্যা রয়েছে। চট্টগ্রাম ইপিজেডে পরিচালিত একটি জরিপের মাধ্যমে জানা যায় যে, রাস্তা ও সেতুর অপর্যাপ্ততার কারণে শহরটিতে অবকাঠামোগত প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি হয়। এমতবস্থায়, বাংলাদেশের অন্যতম শিল্পনগরী চট্টগ্রাম শহরের উন্নয়নের জন্য একটি ট্রাঙ্ক রোড নির্মাণ অত্যাবশ্যক।

চট্টগ্রামে প্রকল্প প্রনয়নের জন্য জেবিআইসি একটি পরীক্ষামূলক (পাইলট) সমীক্ষা পরিচালনা করে, যার মাধ্যমে রাস্তাঘাটের সমস্যা সমাধানে এবং ভবিষ্যতের পরিকল্পনায় ট্রাঙ্ক সড়ক সংযোগ উন্নত করার সুপারিশ করা হয়। ট্রাঙ্ক সড়কটি দুটি রিং সড়ক এবং ছয়টি রেডিয়াল সড়ক নিয়ে গঠিত। প্রস্তাবিত ট্রাঙ্ক সড়কটি চট্টগ্রাম শহরের রিং সড়কগুলোর কেন্দ্রবিন্দু। সড়ক সেক্টরের অবকাঠামোগত প্রতিবন্ধকতা হ্রাসের ক্ষেত্রে রিং সড়ক নির্মাণ অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ চট্টগ্রাম সিটির আউটার রিং সড়কটি নির্মাণ করছে যা চট্টগ্রামের ট্রাঙ্ক সড়ক সংযোগের অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ অংশ। আউটার রিং সড়কটি বাঁধ সুরক্ষায় ভূমিকা রাখবে। এর উদ্দেশ্য হচ্ছে, শহরটির দুর্যোগ মোকাবেলার ক্ষমতা উন্নত করা এবং একই সাথে শহরের ট্রাফিক সংকোচন দূর করে অবকাঠামোগত প্রতিবন্ধকতা কমানো। এর ফলে বিদেশীরা বিনিয়োগে আকৃষ্ট হবে এবং অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি সাধিত হবে।

১.২ বাঁধের পূর্ব অবস্থাঃ

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বাঁধটির মালিকানা ছিল বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের। বঙ্গোপসাগরে সৃষ্ট জলোচ্ছ্বাস, ঘূর্ণিঝড় ইত্যাদির পানি চট্টগ্রাম শহরে অনুপ্রবেশ রোধে ষাটের দশকে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক এ উপকূলীয় বাঁধটি নির্মাণ করা হয়। ১৯৯১ সালে সাগরে সৃষ্ট ঘূর্ণিঝড়/ জলোচ্ছ্বাসে বাঁধটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হলে নব্বই এর দশকে বাঁধটির পুনর্বাসন করা হয়। কিন্তু ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস এবং সমুদ্রপৃষ্ঠের উচ্চতা বৃদ্ধির কারণে বাঁধটির অবস্থা ক্রমান্বয়ে হুমকির সম্মুক্ষিণ হচ্ছিল। শহরের জনগণের জানমালের নিরাপত্তা, অবকাঠামো রক্ষা এবং প্রচুর পরিমাণ শিল্প কারখানা ও প্রাকৃতিক সম্পদ রক্ষার বিষয়টি বিবেচনা করে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড প্রকল্পটি চিটাগাং উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বাস্তবায়নের জন্য চুক্তি স্বাক্ষর করে। জাইকা এবং সরকারের সহায়তায় প্রকল্পটির কাজ শুরু হয়। এই উপকূলীয় রিং সড়কটি বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক নির্মিত বাঁধের উপর নির্মাণ করা হচ্ছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পরে প্রকল্পের দায়িত্ব বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের কাছে হস্তান্তর করা হবে এবং চিটাগাং উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ ও বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড যৌথভাবে প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণের কাজে নিয়োজিত থাকবে।

১.৩ প্রকল্পের পরিচিতিঃ

০১. প্রকল্পের নাম ঃ চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)- ২য় সংশোধনী
০২. মন্ত্রণালয়/বিভাগ ঃ গৃহায়ন ও গণপূর্ত
০৩. বাস্তবায়নকারী সংস্থা ঃ চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
০৪. প্রকল্পের অবস্থান ঃ পতেঙ্গা হতে সাগরিকা, চট্টগ্রাম শহর, চট্টগ্রাম

ক. বাস্তবায়নকালঃ

বাস্তবায়নকাল	মূল বাস্তবায়নকাল	১ম সংশোধিত বাস্তবায়নকাল	২য় সংশোধিত বাস্তবায়নকাল	মন্তব্য
১. আরম্ভ	জানুয়ারি, ২০১১	জানুয়ারি, ২০১১	জানুয়ারি, ২০১১	মূল বাস্তবায়নকাল হতে সর্বশেষ অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ৫৪ মাস (১১২.৫০%) বেশি
২. সমাপ্তি	ডিসেম্বর, ২০১৪	জুন, ২০১৭	জুন, ২০১৯	

উৎস: আরডিপিপি-২০১৬

খ. প্রকল্পের ব্যয়ঃ (লক্ষ টাকায়)

প্রকল্পের ব্যয়	প্রাক্কলিত ব্যয়	১ম সংশোধনী	২য় সংশোধনী	মন্তব্য
মোট	৮৫,৬২৮.৬০	১৪৯,৬৩৫.৭১	২৪২,৬১৪.৯৫	প্রকৃত বরাদ্দ হতে সর্বশেষ বরাদ্দ ১৫৬,৯৮৬.৩৫ লক্ষ টাকা (১৮৩.৩৩%) বেশি যার মধ্যে জি ও বি এর টাকা ১৫৪,৪৯৪.৩৮ লক্ষ (৯৮.৪১%)
জি ও বি	১৭,৫১৭.৪২	৬৯,৮২৮.৮৭	১৭২,০১১.৮০	
প্রকল্প সাহায্য (জাইকা)	৬৮,১১১.১৮	৭১,৫৫৮.০০	৭০,৬০৩.১৫	

উৎস: টিওআর-২০১৭ এবং আরডিপিপি-২০১৬

গ. প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কর্মকাণ্ডসমূহঃ

- পরামর্শক নিয়োগ
- ভূমি অধিগ্রহণ
- পুনর্বাসন খরচ
- মাটি ভরাট
- সেতু নির্মাণ
- কালভার্ট নির্মাণ
- সরকারি ইউটিলিটি স্থানান্তর

১.৪ প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহঃ

- উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমানো;
- উক্ত বাঁধের উপর রাস্তা নির্মাণ করে শহর থেকে ভারী যানবাহন এই বাইপাসের মাধ্যমে যাতায়াতের সুবিধা করে চট্টগ্রাম শহরের যানজট নিরসন করা;

- শহর ও উপকূলীয় বাঁধের মধ্যস্থিত এলাকাসমূহ উন্নয়নের মাধ্যমে আবাসন, বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে উৎসাহিত করা এবং যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি করে বিদেশী বিনিয়োগ আকৃষ্ট করে শিল্পের প্রসার ঘটানো।

১.৫ বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্যসমূহঃ

- প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদিত কর্মপরিকল্পনা, অনুমোদিত/সংশোধিত বাজেট, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল, ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয়সহ প্রাসঙ্গিক সকল তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
- প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুযায়ী কর্মকাণ্ডগুলো বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা;
- প্রকল্প বাস্তবায়নের বাঁধাসমূহ চিহ্নিত করে তা নিরসনের উপায় এবং প্রকল্পের ফলাফলের ভিত্তিতে সুবিধাসমূহ সুদৃঢ় করার সুপারিশ প্রনয়ন করা;
- অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ (আইএমইডি) কর্তৃক অন্য কোন সংশ্লিষ্ট/নির্ধারিত কর্মকাণ্ড পরিচালনা করা।

১.৬ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির কারণসমূহঃ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের আরডিপিপি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, নিম্নলিখিত কারণে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

- **সমুদ্রপাড়ের সৌন্দর্য বৃদ্ধিঃ** সমুদ্রপাড়ের সৌন্দর্য বৃদ্ধির জন্য ২য় সংশোধনীতে ২,৪৫৮.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়। শিশুদের জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামো, পোষাক পরিবর্তন কক্ষ এবং পর্যটকদের জন্য পার্কিং স্থান নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ বরাদ্দ করা হয়।
- **ফিডার রোডের লেন সংখ্যা বৃদ্ধিঃ** প্রথম সংশোধিত ডিপিপিতে ফিডার রোড ৩ এর নির্মাণ ব্যয় বাবদ ৮,৬৪২.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। কিন্তু ২য় সংশোধনীতে ফিডার রোডটি ২ লেনের পরিবর্তে ৪ লেনের ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য ১২,৪৪৪.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ করা হয় যা পূর্বের বরাদ্দের চেয়ে ৩,৮০২.০০ লক্ষ টাকা বেশি।
- **ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩৬.৫৮ হেক্টর (৯০.৩৬১ একর) ভূমি অধিগ্রহণ করার কথা ছিল যার মধ্যে ২৫.৯৬ হেক্টর (৬৪.১৩১ একর) উপকূলীয় ও ফিডার রাস্তার জন্য এবং ১০.৬২ হেক্টর (২৬.২৩ একর) দুইটি পুনর্বাসন এলাকার জন্য। কিন্তু স্লোপের নক্শা পরিবর্তনের জন্য (১:৫ থেকে ১:৭) ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ উপকূলীয় রাস্তার জন্য ২৫.৯৬ হেক্টর থেকে বেড়ে ২৮.২৬৫ হেক্টর (৬৯.৮১ একর) হয়েছে।
- **অধিগ্রহণকৃত ভূমির মূল্য বৃদ্ধিঃ** অধিগ্রহণকৃত ভূমির পরিমাণ বৃদ্ধির সাথে ২০১৫ সালের মৌজা মূল্য হিসাবে ভূমির মূল্য নির্ধারণ করায় অধিগ্রহণকৃত ভূমির মূল্য ৪৯,৩১২.৫২ লক্ষ টাকা থেকে বেড়ে ৭,৫৫০১.১৮ লক্ষ টাকা হয়। ভূমির জন্য প্রথমে ২০১৩ সালের মৌজা মূল্য ধরা হয়েছিল।
- **মাটি ভরাট কাজে মূল্য বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পের আওতায় অধিগ্রহণকৃত জমির মধ্যে ১১টা পুকুর ভরাট করতে হয় যার জন্য মাটি ভরাট কাজের মূল্য ১০,৬১৩.৫২ লক্ষ টাকা থেকে বেড়ে ৩৪,৬৬৯.০৯ লক্ষ টাকা হয়েছে।

- **ইন্সিডেন্টাল কাজের ব্যয় বৃদ্ধিঃ** ইন্সিডেন্টাল কাজ বাবদ বরাদ্দ ছিল ১৮,৫৪৬.১১ লক্ষ টাকা। কিন্তু ষ্টিয়ারিং কমিটির সিদ্ধান্ত মোতাবেক বাঁধটিকে ঢেউ থেকে রক্ষার জন্য ০৫+৬২০ কি: মি: চেইনেজ হতে ১৫+০০ কি: মি: চেইনেজ পর্যন্ত স্লোপ প্রোটেকশনের অতিরিক্ত কাজ হাতে নেয়া হয়। ফলে ইন্সিডেন্টাল কাজ বাবদ ব্যয় ১৮,৫৪৬.১১ লক্ষ টাকা থেকে বেড়ে ২৩,০০২.৩৬ লক্ষ টাকা হয়।
- **ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল :** ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল প্রথম সংশোধনীতে প্রস্তাব করা হয়েছিল কিন্তু অর্থ বরাদ্দ না থাকায় বাদ দেওয়া হয়। পরবর্তীতে ষ্টিয়ারিং কমিটির সিদ্ধান্ত মোতাবেক ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরীর জন্য ২৩,০০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়।

১.৭ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত গবেষণাসমূহঃ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের আওতায় কোন গবেষণা কার্যক্রম সম্পাদিত না হলেও প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে নিম্নলিখিত গবেষণাসমূহ সম্পাদিত হয়-

সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষাঃ জাইকার অর্থায়নে SAPROF নামক একটি আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠান ২০০৮ সালে চিটাগাং আউটার সিটি রিং রোড প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা পরিচালনা করে। সম্ভাব্যতা যাচাই এর আলোকে তারা ৪টি ভাগে প্রধান সড়ক এবং ৩টি ফিডার রোড করার সুপারিশ করে। প্রধান সড়কের ৪টি ভাগের মধ্যে যানবাহন চলাচলের উপর ভিত্তি করে ১টি ভাগে ২ লেন এবং বাকি ৩টি ভাগে ৪ লেন করার সুপারিশ করে। সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষায় ফিডার রোডের প্রত্যেকটিতেই ৪ লেন করার সুপারিশ করা হয়।

প্রকল্পের সুবিধা সম্পর্কে সম্ভাবতা যাচাই সমীক্ষা থেকে জানা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে চলাচলের জন্য সময় এবং দূরত্ব কমার জন্য খরচ বাঁচবে। মসৃণ রাস্তার জন্য যানবাহনের জ্বালানী এবং মেরামত খরচ বাঁচবে। দূর্ঘটনার পরিমাণ কমবে এবং বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে।

পরীক্ষামূলক সমীক্ষাঃ সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা ছাড়াও ২০০৬ সালে জেবিআইসি একটি পরীক্ষামূলক (পাইলট) সমীক্ষা পরিচালনা করে, যার মাধ্যমে রাস্তাঘাটের সমস্যা সমাধানে এবং ভবিষ্যত পরিকল্পনায় ট্রাঙ্ক সড়ক সংযোগ উন্নত করার সুপারিশ করা হয়।

সেনসাস ও আর্থ-সামাজিক জরিপঃ সুশীলন নামক এনজিও ২০০৮ সালে সম্ভাব্য ক্ষতিগ্রস্ত ভূমি মালিকদের সেনসাস ও আর্থ-সামাজিক জরিপ সম্পন্ন করে। জরিপ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলের উপর ভিত্তি করে তারা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের জন্য একটি পুনর্বাসন পরিকল্পনা করেন।

দ্বিতীয় অধ্যায়: নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতি

২.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কর্ম-পরিধিঃ (ToR অনুযায়ী)

নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কর্ম-পরিধি নিম্নরূপ:

১. প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদিত কর্মপরিকল্পনা, অনুমোদিত/সংশোধিত বাজেট, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল, ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয়সহ প্রাসঙ্গিক সকল তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;

২. প্রকল্পের সার্বিক ও অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বাস্তব ও আর্থিক তথ্য সংগ্রহ করে তা সারণী/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও বিশ্লেষণ করা;

৩. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জণের পথে অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা এবং ফলপ্রসূ করার জন্য গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা তা পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান করা;

৪. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের জন্য দরপত্রের বিভিন্ন বিষয়াদির ক্ষেত্রে (দরপত্র আহ্বান, দরপত্র মূল্যায়ন, অনুমোদন পদ্ধতি, চুক্তি স্বাক্ষর ইত্যাদি) ক্রয় নীতিমালা পদ্ধতি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ এর নির্দেশনা অনুযায়ী করা হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা;

৫. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবার বর্তমান অবস্থা এবং প্রয়োজনীয়/সঠিক জনবল দ্বারা তার যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা;

৬. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যাবলী যেমন- অর্থায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধিসহ বিভিন্ন দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

৭. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা নিরুপণ ও বিশ্লেষণ করা এবং বিশেষ সফলতা যদি থাকে সে বিষয়ে আলোকপাত করা;

৮. বিভিন্ন পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত সার্বিক বাঁধাসমূহ পর্যালোচনা করা;

৯. প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ এবং দুর্বলতা ও চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রণয়ন করা;

১০. প্রকল্পের সম্ভাব্য বহির্গমন পরিকল্পনা সম্পর্কে পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান করা;

১১. এই প্রকল্পের এবং অন্যান্য প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলোর মিল এবং অমিলের বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করা;

১২. প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলোর গুণগতমান ও পরিমাণ অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপির নকশা অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা তা যাচাই করা;

১৩. প্রকল্প এলাকার একই ধরনের অন্যান্য প্রকল্পের সাথে তুলনামূলক পর্যালোচনা করা;

১৪. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত গবেষণাগুলো পরীক্ষা ও পর্যালোচনা করা;

১৫. প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন করা;

১৬. গবেষণায় প্রাপ্ত ফলাফল প্রচারের জন্য একটি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা ও একটি জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা এবং কর্মশালার তথ্যসমূহ একত্রিত করে রিপোর্ট চূড়ান্ত করা;

১৭. প্রকল্প এলাকা থেকে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে রিপোর্ট প্রস্তুত করা এবং কর্তৃপক্ষ কর্তৃক তার অনুমোদন নেওয়া;

১৮. বাংলা ও ইংরেজীতে রিপোর্ট প্রদান করা;

১৯. পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সুপারিশ প্রণয়ন করা;

২০. অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ (আইএমইডি) কর্তৃক অন্য কোন সংশ্লিষ্ট /নির্ধারিত কর্মকাণ্ড পরিচালনা করা।

২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতিসমূহঃ

নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী এবং সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়। প্রাইমারী তথ্যগুলি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে এবং সেকেন্ডারী তথ্যগুলি আইএমইডি ও চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের অফিস থেকে সংগ্রহ করা হয়। চট্টগ্রাম শহরের পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত প্রকল্প এলাকা হিসেবে চিহ্নিত করে উক্ত এলাকা হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। সংগৃহীত তথ্যগুলি যাচাই বাছাই করে কম্পিউটারে সংরক্ষণ করা হয় এবং পরবর্তীতে বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদন প্রস্তুতে ব্যবহার করা হয়।

নিবিড় পরিবীক্ষণের কর্মপদ্ধতিসমূহ ছিল নিম্নরূপ:

- প্রকল্পের কার্যক্রম সম্পর্কে বিস্তারিত জানার জন্য বিভিন্ন তথ্যাদি পর্যালোচনা করা;
- প্রারম্ভিক প্রতিবেদন তৈরী করা এবং তা আইএমইডির সাথে শেয়ার করা;
- ডিপিপি/ আরডিপিপি ও মনিটরিং রিপোর্ট পর্যালোচনা করা;
- তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি চূড়ান্ত করা;
- তথ্য সংগ্রাহক নিয়োগ করা;
- তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান করা;
- প্রশ্নাবলী যাচাই করার জন্য প্রি-টেস্ট করা;
- প্রত্যক্ষ উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা;
- দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারী স্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে বৈঠক করা;
- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা;
- প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলো উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তার নিবিড় পরিবীক্ষণ করা
- তথ্য সংগ্রহ, তত্ত্বাবধান এবং সুপারভিশন করা;
- তথ্য বিশ্লেষণ করা;
- তথ্য সংগ্রহ করার সময় স্টেকহোল্ডার এবং সুবিধাভোগীদের সঙ্গে প্রকল্প এলাকার মধ্যে একটি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা;
- তথ্য লিপিবদ্ধ করা;
- খসড়া রিপোর্ট তৈরি করা এবং প্রচারের জন্য জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন করা;
- প্রতিবেদন উপস্থাপন এবং কর্মশালা হতে প্রাপ্ত তথ্য একত্রিত করে রিপোর্ট তৈরি করা;

- টেকনিক্যাল কমিটি, স্টিয়ারিং কমিটি ও কর্মশালার জন্য রিপোর্টের প্রয়োজনীয় কপি সরবরাহ করা;
- টেকনিক্যাল কমিটির নির্দেশনার আলোকে একটি চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন স্টিয়ারিং কমিটির নিকট জমা দেয়া এবং স্টিয়ারিং কমিটির মতামতের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন তৈরি করা;
- ৬০ (ষাট) কপি চূড়ান্ত রিপোর্ট (৪০ কপি বাংলায় এবং ২০ কপি ইংরেজিতে) মহাপরিচালক, মূল্যায়ন ও পরিবীক্ষণ, সেক্টর-৭ এর নিকট জমা প্রদান করা;
- অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অন্য কোন সংশ্লিষ্ট/নির্ধারিত কর্মকাণ্ড পরিচালনা করা।

২.৩ নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতির ফোকাসঃ

এই নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতির প্রধান ফোকাস ছিল প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলো উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তার নিবিড় পরিবীক্ষণ করা। এছাড়াও প্রকল্প ব্যয়, প্রকল্পের বাঁধাসমূহ, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে ক্রয় নীতিমালা পদ্ধতি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ, সঠিক জনবল দ্বারা প্রকল্পের যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ, প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা, অনুমোদিত ডিপিপি/ আরডিপিপির নকশা অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়ন ইত্যাদি বিষয় পর্যবেক্ষণ, পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে সুপারিশ প্রণয়ন করা।

নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতি কার্যকর করার উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় প্রাইমারী তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য পরিমাণগত এবং গুণগত জরিপ পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়। প্রশ্ন ও উত্তরের মাধ্যমে সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণপূর্বক স্টেকহোল্ডার এবং সুবিধাভোগীর সঙ্গে আলোচনা করে সঠিকভাবে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। যেহেতু প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমানো, উক্ত বাঁধের উপর রাস্তা নির্মাণ করে শহর থেকে ভারী যানবাহন এই বাইপাসের মাধ্যমে যাতায়াতের সুবিধা করে চট্টগ্রাম শহরের যানজট নিরসন করা এবং শহর ও উপকূলীয় বাঁধের মধ্যস্থিত এলাকাসমূহের উন্নয়নের মাধ্যমে আবাসন, বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে উৎসাহিত করা এবং যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি করে বিদেশী বিনিয়োগ আকৃষ্ট করে শিল্পের প্রসার ঘটানো, সেহেতু প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ ছাড়াও প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রমের প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়।

উক্ত বিষয়সমূহ বিবেচনা করে নিম্নোক্ত পদ্ধতি ব্যবহার করে নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয় যার মাধ্যমে জানা যায় যে প্রকল্প বাস্তবায়ন যথাযথ হচ্ছে কিনা এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনুযায়ী কোন পরিবর্তন হয়েছে কিনা -

- চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও প্রভাব জানার জন্য সুবিধাভোগীদের সাথে সরাসরি সাক্ষাৎকার;
- প্রকল্পের বিভিন্ন কর্মকাণ্ডসমূহ যেমনঃ প্রকল্প ব্যয়, প্রকল্পের বাঁধাসমূহ, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে ক্রয় নীতিমালা পদ্ধতি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ, সঠিক জনবল দ্বারা প্রকল্পের যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ, প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা, অনুমোদিত ডিপিপি/ আরডিপিপির নক্শা অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়ন ইত্যাদি বিষয়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে নিবিড় সাক্ষাৎকার;
- সুবিধাভোগী ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত তথ্য যাচাই ও ক্রস চেক করার জন্য স্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে দলীয় আলোচনা; এবং
- প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কর্মকাণ্ডসমূহ (সেতু নির্মাণ, স্লুইচ গেট নির্মাণ) বিভিন্ন প্রকার চেকলিস্টের মাধ্যমে পর্যবেক্ষণ করা।

২.৪ সমীক্ষা এলাকাঃ

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমটি বাংলাদেশের চট্টগ্রাম শহরের পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত পরিচালিত হয়। পাহাড়তলী, হালিশহর, বন্দর, ইপিজেড ও পতেঙ্গা এই ৫টি এলাকায় সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়। পাহাড়তলীর দক্ষিণ কাট্টলি, রূপসী আবাসিক, সিদ্দিক কমিশনারের বাড়ী, সিরাজ সাহেবের কলোনী ও জেলে পাড়া এলাকায়; হালিশহরের উত্তর হালিশহর চৌধুরী পাড়া ও আব্বাস পাড়া এলাকায়; বন্দরের কাজী পাড়া, আনন্দ বাজার, ধুমপাড়া (সাগর পাড়), চান্দার পাড়া, ওমর শাহ পাড়া ও বাকের আলী এলাকায়; ইপিজেডের আকমল আলী রোড (জেলে পাড়া) এলাকায়; পতেঙ্গার হোসেন আহম্মেদ পাড়া, খেজুর তলা, বার ফ্যামিলি, জাহাঙ্গীরের বাড়ী, ফুলছড়ি পাড়া ও চর পাড়া এলাকায় সমীক্ষা পরিচালিত হয়।

চিত্র ২.১ঃ মানচিত্রে প্রকল্প এলাকা

২.৫ সমীক্ষা পদ্ধতিঃ

বর্তমান সমীক্ষাটি করা হয় শুধুমাত্র প্রকল্প এলাকার তথ্য নিয়ে।

২.৫.১ প্রকল্পের তথ্য-উপাত্ত পর্যালোচনাঃ

প্রকল্পের তথ্য-উপাত্ত আইএমইডি ও চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের অফিস থেকে সংগ্রহ করা হয় এবং পর্যালোচনা করা হয়। সমীক্ষার কর্মপদ্ধতির অংশ হিসেবে প্রয়োজনীয় তথ্য প্রাইমারী এবং সেকেন্ডারী উৎস থেকে সংগ্রহ করা হয়। প্রাইমারী তথ্যগুলি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে এবং সেকেন্ডারী তথ্যগুলি আইএমইডি ও চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের অফিস থেকে সংগ্রহ করা হয়। সংগৃহীত তথ্যগুলি যাচাই বাছাই করে কম্পিউটারে সংরক্ষণ করা হয় এবং পরবর্তীতে বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদন প্রস্তুতে ব্যবহার করা হয়।

২.৫.২ প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহঃ

২.৫.২.১ সমীক্ষার নমুনা সংগ্রহঃ

বর্তমান সমীক্ষার নমুনা সংগ্রহের জন্য যে এলাকায় চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা) বাস্তবায়িত হয়েছে, সেখানে একটি নিয়মানুগ দৈবচয়ন স্যাম্পলিং (সিষ্টেমেটিক র‍্যানডম স্যাম্পলিং) করা হয় এবং উক্ত স্যাম্পলিং এর মাধ্যমে নমুনা সংগ্রহ করা হয়।

২.৫.২.২ নমুনা আকারঃ

নমুনা আকার নির্ধারণ করা হয়েছে নিম্নোক্ত পরিসংখ্যানগত সূত্র ব্যবহার করে-

$$\boldsymbol{n = \frac{\hat{p}\times(1-\hat{p})\times z^2_{\frac{\alpha}{2}}\times \text{deff}}{E^2}}$$

n= sample size

$z^2_{\frac{\alpha}{2}}$ = value (wich is 1.96 considering 5% level of significane for 95% confidence level)

p = estimated proportion of population (0.5 used for sample size calculation)

deff= design effect (1.5)

E= Error rate (5%)

$$n = \frac{0.5 \times (1-0.5) \times (1.96)^2 \times 1.5}{(0.05)^2} = 576\ (approx)$$

উপরোক্ত সূত্র মতে নমুনা সংখ্যা হবে ৫৭৬ যা চূড়ান্তভাবে ৬০০ ধরা হয়েছে।

২.৫.২.৩ নমুনা বন্টনঃ

- ToR অনুযায়ী প্রকল্প এলাকা (চট্টগ্রাম শহরের পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত) থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।
- পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত ওয়ার্ডগুলো থেকে নিয়মানুগ দৈবচয়নের মাধ্যমে প্রকল্পের উপকারভোগী নির্বাচন করা হয়।
- ৬০০ নমুনার মধ্যে ৫০০ নমুনা খানা থেকে এবং ১০০ নমুনা ব্যবসা প্রতিষ্ঠান থেকে নির্বাচন করা হয়।

২.৫.২.৪ পরিবার (খানা) থেকে উত্তরদাতা নির্বাচনঃ

- ৫০০ খানা নমুনার মধ্যে ৪০০ টি খানার উত্তরদাতা ছিল উক্ত খানার খানা প্রধান (পুরুষ উত্তরদাতা), এবং
- ৫০০ খানা নমুনার মধ্যে ১০০ টি খানার উত্তর দাতা ছিল খানা প্রধানের স্ত্রী (মহিলা উত্তরদাতা)। মহিলা উত্তরদাতা নির্বাচন করা হয় প্রতি ৫ম খানা হতে।

২.৫.৩ গুণগত পদ্ধতির ব্যবহারঃ

সমীক্ষায় পরিমাণগত পদ্ধতি ছাড়াও গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়, যেমন: দলীয় আলোচনা, প্রকল্পের কর্মকর্তাগণের সঙ্গে নিবিড় সাক্ষাৎকার এবং প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কর্মকাণ্ডসমূহ (সেতু নির্মাণ, স্লুইচ গেট নির্মাণ) বিভিন্ন প্রকার চেকলিস্টের মাধ্যমে পর্যবেক্ষণ করা।

❖ নিবিড় সাক্ষাৎকারঃ

চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে (প্রকল্প পরিচালক, প্রকৌশলী, হিসাবরক্ষন কর্মকর্তা, পুনর্বাসন কর্মকর্তা, শহর পরিকল্পনাবিদ, প্রধান পরিবেশগত ব্যবস্থাপনা কর্মকর্তা) নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহন করা হয়। সর্বমোট ১৫টি নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।

❖ দলীয় আলোচনা (এফজিডি)ঃ

প্রকল্পের সুবিধাভোগী ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত তথ্য যাচাই ও ক্রস চেক করার জন্য প্রকল্পের সুবিধাভোগী, কমিউনিটি নেতা, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও কর্মচারী, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, শিক্ষক, নারী সমাজের প্রতিনিধি, এনজিও কর্মী এবং স্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে দলীয় আলোচনা করা হয়। সর্বমোট ৬টি দলীয় আলোচনা করা হয় এবং দলীয় আলোচনাতে সর্বমোট ৫২ জন অংশগ্রহণকারী উপস্থিত ছিলেন।

❖ অবকাঠামো ও কর্মকাণ্ডসমূহ পর্যবেক্ষণঃ

প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কর্মকাণ্ডসমূহ (সেতু নির্মাণ, স্লুইচ গেট নির্মাণ) বিভিন্ন প্রকার চেকলিস্টের মাধ্যমে পর্যবেক্ষণ করা হয়।

❖ স্থানীয় পর্যায়ে ১টি কর্মশালাঃ

সমীক্ষা চলাকালীন সময়ে ১টি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা করা হয় যেখানে স্থানীয় পর্যায়ের প্রতিনিধি এবং প্রকল্পের সুবিধাভোগীদের সাথে প্রকল্প সম্পর্কে আলোচনা করা হয়। কর্মশালার স্থান ছিল স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর বেজ ক্যাম্প কনফারেন্স রুম, আনন্দবাজার, হালিশহর, চট্রগ্রাম।

২.৬ গুণগত তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতিঃ

যোগ্য ও অভিজ্ঞ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগের মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ নিশ্চিত করা হয়। তাছাড়া তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ প্রদান, তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতির প্রাক-পরীক্ষা, তথ্য সংগ্রহ তত্ত্বাবধান ও তথ্যমান যাচাইয়ের মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

নিচের সারণীতে পরিমাণগত ও গুণগত তথ্য সংগ্রহের উপকরণ, নমুনা এবং তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতির বর্ণনা করা হলো:

সারণী ২.১ঃ তথ্য সংগ্রহের পদ্ধতি এবং নমুনা

তথ্য সংগ্রহের প্রকার এবং তথ্য সংগ্রহ	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি এবং নমুনা	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ
পরিমাণগত পদ্ধতি		
প্রকল্পের সুবিধাভোগীর সাক্ষাৎকার	প্রকল্প এলাকা থেকে ৬০০ সুবিধাভোগীর সাক্ষাৎকার নেয়া হয় • ৬০০ নমুনার মধ্যে ৫০০ নমুনা খানা থেকে নির্বাচন করা হয় (৪০০ জন পুরুষ এবং ১০০ জন মহিলা) এবং • ১০০ নমুনা ব্যবসা প্রতিষ্ঠান থেকে নির্বাচন করা হয়	কাঠামোগত এবং মান সম্পন্ন প্রশ্নমালা
গুণগত পদ্ধতি		
ডিপিপি/আরডিপিপি পর্যালোচনা, মনিটরিং রিপোর্ট প্রাথমিকভাবে পর্যালোচনা করে দেখা হয় যে, প্রকল্পটি ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা বা কোন বিচ্যুতি আছে কিনা।	রিভিউ এর মাধ্যমে	মান সম্পন্ন চেকলিস্ট
চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের প্রকল্পের কর্মকর্তাগণের সঙ্গে নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।	• ১৫ টি নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণঃ ✓ প্রকল্প পরিচালক-১ জন ✓ প্রকল্পের প্রধান প্রকৌশলী-১ জন ✓ প্রকল্পের প্রকৌশলী-১ জন	আধা- কাঠামোগত উন্মুক্ত প্রশ্নমালা

তথ্য সংগ্রহের প্রকার এবং তথ্য সংগ্রহ	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি এবং নমুনা	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ
	✓ প্রধান হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা-১ জন ✓ সহকারী প্রকৌশলী -৪ জন ✓ উপ-সহকারী প্রকৌশলী -৩ জন ✓ প্রধান পুনর্বাসন কর্মকর্তা-১ জন ✓ সহকারী শহর পরিকল্পনাবিদ (পুনর্বাসন)-১ জন ✓ সহকারী শহর পরিকল্পনাবিদ (ভূমি অধিগ্রহণ)-১ জন ✓ প্রধান পরিবেশগত ব্যবস্থাপনা কর্মকর্তা-১ জন	
প্রকল্পের সুবিধাভোগী ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত তথ্য যাচাই ও ক্রস চেক করার জন্য প্রকল্পের সুবিধাভোগী, কমিউনিটি নেতা, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও কর্মচারী, জন প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, শিক্ষক, নারী সমাজের প্রতিনিধি, এনজিও কর্মী এবং সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে দলীয় আলোচনা করা হয়।	**৬ টি দলীয় আলোচনা ঃ** প্রত্যেক দলীয় আলোচনাতে গড়ে ৮-১০ জন অংশগ্রহণকারী উপস্থিত ছিলেন। দলীয় আলোচনাতে আলোচনার বিষয়সমূহ ছিলঃ ✓ প্রকল্পের কর্মকাণ্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা; ✓ প্রকল্পের বাঁধাসমূহ; ✓ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/ সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবার বর্তমান অবস্থা এবং প্রয়োজনীয়/ সঠিক জনবল দ্বারা তার যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে কিনা; ✓ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যাবলী এবং তা সমাধানের উপায়; ✓ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা; ✓ এই প্রকল্পের এবং অন্যান্য প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলোর মিল এবং অমিলের বিষয়;	দলীয় আলোচনার নির্দেশিকা দ্বারা

তথ্য সংগ্রহের প্রকার এবং তথ্য সংগ্রহ	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি এবং নমুনা	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ
	✓ একই ধরনের অন্যান্য প্রকল্পের সাথে তুলনামূলক পর্যালোচনা করা; ✓ প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব; ✓ প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ এবং দুর্বলতা ও চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় যথোপযুক্ত সুপারিশ ।	
অবকাঠামো ও কর্মকাণ্ডসমূহ পর্যবেক্ষণ	প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কর্মকাণ্ডসমূহ (সেতু নির্মাণ, স্লুইচ গেট নির্মাণ) পর্যবেক্ষণ করা।	মান সম্পন্ন পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট
স্থানীয় পর্যায়ে ১টি কর্মশালা করা হয় যেখানে স্থানীয় পর্যায়ের প্রতিনিধি এবং প্রকল্পের সুবিধাভোগীর সাথে প্রকল্প সম্বন্ধে আলোচনা করা হয়। কর্মশালার স্থান ছিল স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর বেজ ক্যাম্প কনফারেন্স রুম, আনন্দবাজার, হালিশহর, চট্রগ্রাম। এ কর্মশালায় উপকারভোগীদের সাথে প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, অগ্রগতি, কার্যকারিতা ও সফলতা নিয়ে আলোচনা করা হয়।	কর্মশালাটি নিম্নলিখিতভাবে পরিচালিত হয়- ● অংশগ্রহণকারীদের নিবন্ধন ● কর্মশালার কার্যক্রম শুরু ● উপকারভোগী ও বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারদের সাথে আলোচনা ● প্যানেল সেশন এবং সমাপ্তি ঘোষণা	কর্মশালা নির্দেশিকা

২.৭ মান নিয়ন্ত্রণ প্রক্রিয়াঃ

এলকিউএএস পদ্ধতিতে ৫% নমুনা প্রশ্নমালা পরীক্ষা করা হয় এবং ক্রস চেক করা হয়। মান নিয়ন্ত্রণ প্রক্রিয়াটি নিম্নলিখিত প্রধান তিনটি ধাপে সম্পন্ন হয়।

- ❖ গবেষণার নকশা প্রনয়নের সময়
- ❖ তথ্য সংগ্রহের সময় এবং
- ❖ তথ্য লিপিবদ্ধকরণের সময়

এছাড়াও মাননিয়ন্ত্রনের জন্য নিম্নলিখিত প্রক্রিয়া অনুসরণ করা হয়

- ➢ দক্ষ প্রশিক্ষণার্থী নিয়োগ;
- ➢ অভিজ্ঞ প্রশিক্ষক দ্বারা প্রশিক্ষণ প্রদান;
- ➢ মাঠ পর্যায়ে প্রাক নিরীক্ষণ;
- ➢ সুপারভাইজার কর্তৃক পূরণকৃত প্রশ্নপত্র যাচাই ও মাঠপর্যায়ে সংশোধন করা;

- প্রশ্নপত্র তথ্য সংগ্রহকারীদের দ্বারা ক্রস চেক করা;
- কোয়ালিটি কন্ট্রোল অফিসার কর্তৃক ৫% প্রশ্নপত্র যাচাই ও ভুল থাকলে তা সংশোধন করা;
- সমাহার এর পরামর্শকদলের এবং আইএমইডির কর্মকর্তাদের মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রম সরেজমিনে দেখা এবং প্রয়োজনে ভুল সংশোধন করা।

২.৮ তথ্য একত্রিকরণ এবং তথ্য প্রক্রিয়াকরণঃ

প্রতিটি প্রশ্নপত্রের তথ্যাবলী কম্পিউটারে এন্ট্রি করার পূর্বে পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে সম্পাদন ও কোড করা হয়। এরপর কম্পিউটার এসপিএসএস সফটওয়্যার এর মাধ্যমে তথ্যের সামঞ্জস্যতা পরীক্ষা করা হয়। তথ্য প্রক্রিয়াকরণের পুরো ব্যবস্থার মধ্যে রয়েছে সম্পাদনা, কোডিং, ক্রস চেক, ডাটা এন্ট্রি ও তথ্যের সামঞ্জস্যতার পরীক্ষা।

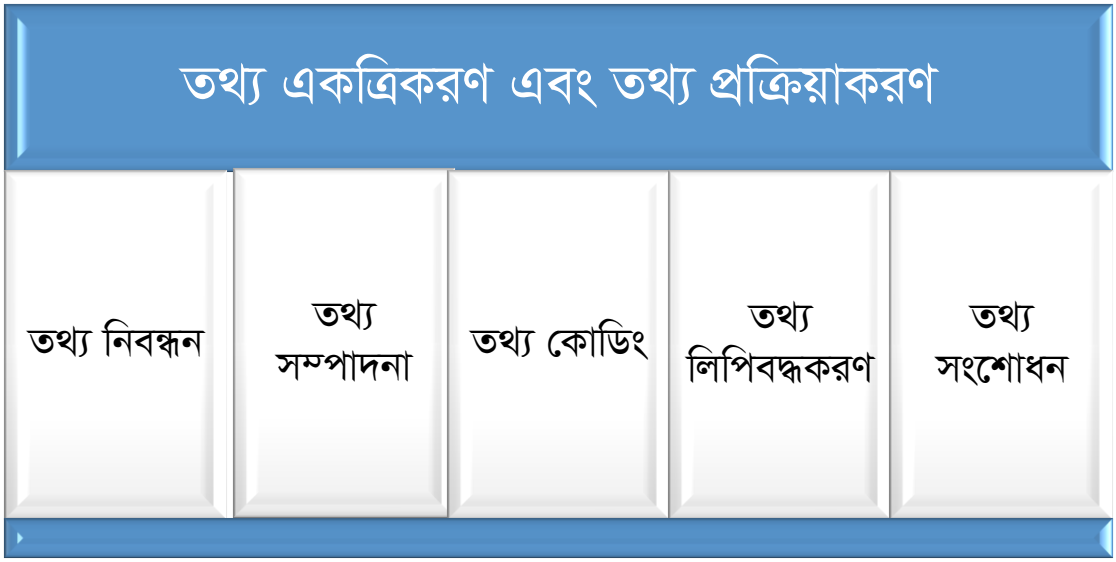
তথ্য রেজিস্ট্রেশন ঃ অফিসের রেজিস্ট্রেশন বিভাগ সমস্ত পূরণকৃত তথ্য যথাসময়ে রেজিস্ট্রেশন সম্পন্ন করে।

তথ্য সম্পাদনা ঃ সংগৃহীত তথ্যের মান পরীক্ষা করার জন্য প্রতিটি পূরণকৃত তথ্য ১০০% যাচাই করা হয়। কোন ত্রুটি সনাক্ত হলে মাঠ পর্যায়ে পুনরায় সাক্ষাৎকার নেওয়া হয় এবং তা সংশোধন করা হয়।

কোডিং ঃ প্রতিটি পূরণকৃত তথ্য কোড করা হয়। প্রতিটি প্রশ্নপত্রের জন্য আলাদা আলাদা কোডিং ম্যানুয়াল তৈরি করা হয়।

ডাটা এন্ট্রি ঃ একজন পরিসংখ্যানবিদ এর তত্ত্বাবধানে ডাটা এন্ট্রি পরিচালিত হয়। ডাটা এন্ট্রি করার আগে একটি ডাটা এন্ট্রি প্রোগ্রাম তৈরি করা হয়।

ডাটা সংশোধন ঃ ডাটা এন্ট্রি করার পর পরীক্ষা করা হয় এবং ভুলতথ্য সংশোধন করা হয়।



চিত্র ২.২ঃ তথ্য একত্রিকরণ এবং প্রক্রিয়াকরণের পর্যায়সমূহ

২.৯ তথ্য বিশ্লেষণঃ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ এর বিভিন্ন উপাদানসমূহঃ

- প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদিত কর্মপরিকল্পনা, অনুমোদিত/সংশোধিত বাজেট, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল, ডিপিপি/ আরডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয়সহ প্রাসঙ্গিক সকল তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের কর্মকাণ্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হবে কিনা তা পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ;
- প্রকল্পের বাঁধাসমূহ চিহ্নিত করে তা নিরসনের উপায় এবং প্রকল্পের ফলাফলের ভিত্তিতে সুবিধাসমূহ সূদৃঢ় করার সুপারিশ প্রণয়ন;
- প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের পথে অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে ক্রয় নীতিমালা পদ্ধতি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ এর নির্দেশনা অনুযায়ী করা হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবার বর্তমান অবস্থা এবং প্রয়োজনীয়/ সঠিক জনবল দ্বারা তার যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যাবলী বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা নিরুপণ ও বিশ্লেষণ করা এবং বিশেষ সফলতা যদি থাকে সে বিষয়ে আলোকপাত;
- প্রকল্পের কর্মকাণ্ডগুলোর গুণগতমান ও পরিমান অনুমোদিত ডিপিপি/ আরডিপিপির নকশা অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কিনা তা যাচাই;
- প্রকল্পের মাধ্যমে সংঘঠিত আর্থ-সামাজিক অবস্থা মূল্যায়ন; এবং
- প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ এবং দুর্বলতা ও চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রণয়ন পূর্বক প্রকল্প এলাকা থেকে প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে রিপোর্ট প্রস্তুত করা।

তৃতীয় অধ্যায়: প্রকল্পের আর্থিক এবং অংগভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন

সমীক্ষা চলাকালীন সময়ে সমাহার এর ফিল্ড সুপারভাইজারগন ও পরামর্শক দল সরেজমিনে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন এবং নির্মাণকাজ বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের সাথে কথা বলেন এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করেন। সমাহার এর পরামর্শক দল নির্মাণাধীন ৩টি ব্রীজ, ১১টি স্লুইচ গেট, মাটি ভরাট কার্যক্রম, সিসি ব্লক নির্মাণ কাজ, রাস্তা নির্মাণ কাজ ইত্যাদি সরেজমিনে পরিদর্শন করেন এবং কর্মকাণ্ডগুলোর বর্তমান অবস্থা নিয়ে এলাকাবাসীর সাথে মতবিনিময় করেন। প্রকল্প কর্তৃপক্ষের সাথে মতবিনিময় এর মাধ্যমে পরামর্শক দল জানতে পারেন যে, প্রকল্প এলাকার বাস্তব অবস্থার নিরীখে প্রকল্পের মেয়াদ নির্ধারণ করা হয়েছিল কিন্তু প্রকল্পের কাজ চলাকালিন অবস্থায় ২০১৬ সালে রোয়ানো নামক ঘূর্ণিঝড়ের কারণে প্রকল্পের কাজ অনেকাংশে বাঁধাগ্রস্ত হয়।

চিত্র ৩.১: ২০১৬ সালে রোয়ানো নামক ঘূর্ণিঝড়ের প্রভাব

সরেজমিনে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করে এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করে প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা সম্পর্কে নিম্নে বর্ণনা করা হলো-

৩.১ ব্রীজ নির্মাণ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)- ২য় সংশোধনী এর আওতায় ডিপিপি অনুযায়ী ২,৬১৫.১ বর্গমিটার ব্রীজ নির্মাণ করার কথা ছিল যার মোট আর্থিক মূল্য ১৯,৩০২.৮৩ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের আওতায় ৩টি ব্রীজের নির্মাণকাজ চলছে। সমাহার এর ফিল্ড সুপারভাইজারগন এবং পরামর্শক দল সরেজমিনে নির্মাণাধীন ৩টি ব্রীজ পরিদর্শন করেন এবং নির্মাণকাজ বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের সাথে কথা বলেন এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করেন। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নরুপ:

➢ আইসি ব্রীজ নং-১

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৪০ নং ওয়ার্ডের খেজুরতলা জেলেঘাট এলাকায় (চেইনেজ- ০৫+২৯০) আইসি ব্রীজ নং ১ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে ব্রীজের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার এবং উচ্চতা ১৮ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, ব্রীজটির দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার করা হলেও উচ্চতা ০.৪ মিটার বাড়িয়ে ১৮.৪ মিটার করা হয়েছে। আইসি ব্রীজ নং ১ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ১,০০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৬৭০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা কম। ব্রীজের জন্য ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার, ১টি পিয়ার ক্যাপ, ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট, ১৮টি গার্ডার, ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ করার কথা ছিল। ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার, ১টি পিয়ার ক্যাপ এবং ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হলেও ১৮টি গার্ডার, ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

চিত্র ৩.২: আইসি ব্রীজ নং ১, খেজুরতলা জেলেঘাট, বন্দর, চট্রগ্রাম

যে রাস্তায় ব্রীজটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ ব্রীজ নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। ব্রীজ নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। ব্রীজ ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, স্লুইচ গেট এবং রেগুলেটর নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৯০০ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৯৬০ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড আশাবাদী যে তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন ব্রীজটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে যার জন্য শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে।

➢ আইসি ব্রীজ নং-২

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ২৬ নং ওয়ার্ডের আর্টিলারি ট্রেনিং সেন্টার, হালিশহর এলাকায় (চেইনেজ- ১১+৮৩৩) আইসি ব্রীজ নং ২ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে ব্রীজের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার এবং উচ্চতা ১৮ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, ব্রীজটির দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার করা হলেও উচ্চতা ০.৪ মিটার বাড়িয়ে ১৮.৪ মিটার করা হয়েছে। আইসি ব্রীজ নং ২ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ১,০০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৬৭০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা কম। ব্রীজের জন্য ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার, ১টি পিয়ার ক্যাপ, ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট, ১৮টি গার্ডার, ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ করার কথা ছিল। ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার, ১টি পিয়ার ক্যাপ এবং ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট এর কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। ১৮টি গার্ডারের মধ্যে ১১টি গার্ডার তৈরী হয়েছে কিন্তু ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় ব্রীজটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ ব্রীজ নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। ব্রীজ নির্মাণ শুরু করার আগে ও যাতায়াত ব্যবস্থা ভাল ছিলনা। ব্রীজ ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি প্রতিরোধক দেয়াল, স্লুইচ গেট নির্মাণ, রেগুলেটর নির্মাণ এবং ব্লক নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৭০০ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়া এবং প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকার কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৭৬০ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড আশাবাদী যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন ব্রীজটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে যার জন্য শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে।

চিত্র ৩.৩: আইসি ব্রীজ নং ২, আর্টিলারি ট্রেনিং সেন্টার, হালিশহর, চট্রগ্রাম

➢ আইসি ব্রীজ নং-৩

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ১১ নং ওয়ার্ডের উত্তর কাট্রলি এলাকায় (চেইনেজ- ১৪+৩৪০) আইসি ব্রীজ নং ৩ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে ব্রীজের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার এবং উচ্চতা ১৮ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, ব্রীজটির দৈর্ঘ্য ৩৬ মিটার, প্রস্থ ২০.৭ মিটার করা হলেও উচ্চতা ০.৪ মিটার বাড়িয়ে ১৮.৪ মিটার করা হয়েছে। আইসি ব্রীজ নং ৩ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ১,০০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৬৭০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা কম। ব্রীজের জন্য ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার, ১টি পিয়ার ক্যাপ, ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট, ১৮টি গার্ডার, ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ করার কথা ছিল। ৪৪টি পাইল ওয়ার্ক, ১টি পাইল ক্যাপ, ১টি পিয়ার এবং ২টি অ্যাবাউটম্যান্ট এর কাজ শতভাগ শেষ হয়েছে। কিন্তু ১টি পিয়ার ক্যাপ, ১৮টি গার্ডার, ২টি ডেকস্লাব এবং ৭২ মিটার রেইলিং এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় ব্রীজটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ ব্রীজ নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই । ব্রীজ নির্মাণ কাজ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। ব্রীজ ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি প্রতিরোধক দেয়াল, স্লুইচ গেট নির্মাণ, রেগুলেটর নির্মাণ এবং ব্লক নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৭১০ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়া এবং স্থানীয়ভাবে চাঁদাবাজদের প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টির কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস ৫ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৭৭৫ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড আশাবাদী যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

চিত্র ৩.৪: আইসি ব্রীজ নং ৩, উত্তর কাট্রলি, ডাবলমুরিং, চট্রগ্রাম

সরেজমিনে নির্মাণাধীন ব্রীজটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে ফলে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, জমির দাম বৃদ্ধি পাবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে।

৩.২ স্লুইচ গেট নির্মাণ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)- ২য় সংশোধনী এর আওতায় ডিপিপি অনুযায়ী ৬৯৫৩.৬ বর্গমিটার কালভার্ট ও স্লুইচ গেট নির্মাণ করার কথা ছিল যার মোট আর্থিক মূল্য ৪,৩৫০.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের আওতায় কোন কালভার্ট নির্মাণ করা হয়নি কিন্তু ১১টি স্লুইচ গেট নির্মাণকাজ চলছে। সমাহার এর ফিল্ড সুপারভাইজারগন এবং পরামর্শক দল সরেজমিনে নির্মাণাধীন ১১টি স্লুইচ গেট পরিদর্শন করেন এবং নির্মাণকাজ বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের সাথে কথা বলেন এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করেন। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নরুপ:

➢ স্লুইচ গেট নং-১

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ১১ নং ওয়ার্ডের উত্তর কাট্রলির জেলেঘাটা এলাকায় (চেইনেজ- ১৪+৮০০) স্লুইচ গেট নং ১ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ১৩.৫৫ মিটার, প্রস্থ ১১৬ মিটার এবং উচ্চতা ৩.৬ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ১৩.৫৫ মিটার, প্রস্থ ১১৬ মিটার এবং উচ্চতা ৩.৬ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ১ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ১৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ২৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর বেজ ঢালাই এবং খনন কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ এবং প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ ৭০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ ২০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু উপরের ঢালাই, অ্যাপ্রোন তৈরী এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগেও যাতায়াত ব্যবস্থা খারাপ ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৪০ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে (রোয়ানো নামক সাইক্লোনের কারণে) সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস ৫ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩০৫ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড আশাবাদী যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। এছাড়াও এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.৫: স্লুইচ গেট নং-১, উত্তর কাট্রলি জেলেঘাট, ডাবলমুরিং, চট্রগ্রাম

➢ স্লুইচ গেট নং-২

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ১১ নং ওয়ার্ডের উত্তর হালিশহর এলাকায় (চেইনেজ- ১৩+৭৬০) স্লুইচ গেট নং ২ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১৩১.৬৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১৩১.৬৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ২ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ১৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ২৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর বেজ ঢালাই, খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ এবং প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ ২০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু উপরের ঢালাই, অ্যাপ্রোন তৈরী এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি বর্তমানে চলাচলের উপযোগী কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ করা হয়েছে। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্রীজ নির্মাণ এবং রাস্তা তৈরীর কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৯৬ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩৫৭ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা সংশ্লিষ্ট কাজে ব্যবহৃত সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি পর্যাপ্ত না থাকা, প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

চিত্র ৩.৬: স্লুইচ গেট নং-২, উত্তর হালিশহর, চট্রগ্রাম

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

➢ স্লুইচ গেট নং-৩

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ১১ নং ওয়ার্ডের উত্তর হালিশহর এলাকায় (চেইনেজ- ১৩+১৪৫) স্লুইচ গেট নং ৩ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১৩৭.৯৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১৩৭.৯৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৩ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ২৫০.০০ লক্ষ হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ১৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ এবং বেজ ঢালাই এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ ৭০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ, অ্যাপ্রোন তৈরী এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা খারাপ ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৩০৭ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩৬৬ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুস্প্রাপ্যতা, সংশ্লিষ্ট কাজে ব্যবহৃত সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি পর্যাপ্ত না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। তবে কাজের তদারকি যথাযথভাবে না হওয়ায় কাজ বিলম্ব হচ্ছে বলে পর্যবেক্ষণের সময় মনে হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, বেকারত্ব কমবে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.৭: স্লুইচ গেট নং-৩, উত্তর হালিশহর, চট্রগ্রাম

- **স্লুইচ গেট নং-৪**

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ২৬ নং ওয়ার্ডের আর্টিলারী, হালিশহর এলাকায় (চেইনেজ- ১২+৩১০) স্লুইচ গেট নং ৪ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ১১.৪ মিটার, প্রস্থ ১৩২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ১১.৪ মিটার, প্রস্থ ১৩২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৪ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় মাত্র ৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর শুধুমাত্র খনন কাজ শতভাগ এবং প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ ৭০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ, অ্যাপ্রোন তৈরী, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ, প্রতিরোধক কাজ, উপরের ঢালাই এর কাজ এবং বেজ ঢালাই এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

চিত্র ৩.৮: স্লুইচ গেট নং-৪, আর্টিলারী, হালিশহর, চট্রগ্রাম

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগেও যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৩১৮ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ১ মাস ২৭ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩৭৫ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুস্প্রাপ্যতা, সংশ্লিষ্ট কাজে ব্যবহৃত সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি পর্যাপ্ত না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। তবে কাজের তদারকি যথাযথভাবে না হওয়ায় কাজ বিলম্ব হচ্ছে বলে পর্যবেক্ষণের সময় মনে হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে এবং কর্মসংস্থান বাড়বে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

➢ স্লুইচ গেট নং-৫

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ২৬ নং ওয়ার্ডের চৌচালা এলাকায় (চেইনেজ- ১০+৬৪০) স্লুইচ গেট নং ৫ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৪৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৪৫ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৫ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ, বেজ ঢালাই এর কাজ, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি বর্তমানে চলাচলের উপযোগী কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ করা হয়েছে। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্রীজ নির্মাণ এবং রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৩০৪ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩৬৩ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড আশাবাদী যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সহজ হবে, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.৯: স্লুইচ গেট নং-৫, চৌচালা, ডাবলমুরিং, চট্রগ্রাম

➢ স্লুইচ গেট নং-৬

চট্রগ্রাম জেলার ডাবলমুরিং উপজেলার ৩৭ নং ওয়ার্ডের আনন্দবাজার এলাকায় (চেইনেজ- ০৯+৫২০) স্লুইচ গেট নং ৬ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০০.২ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০০.২ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৬ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ, বেজ ঢালাই এর কাজ, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য

ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৪৩ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩০২ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুস্প্রাপ্যতা, প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.১০: স্লুইচ গেট নং-৬, আর্টিলারী, হালিশহর, চট্রগ্রাম

➢ স্লুইচ গেট নং-৭

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৩৯ নং ওয়ার্ডের সিইপিজেড এলাকায় (চেইনেজ- ০৭+৯২০) স্লুইচ গেট নং ৭ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০৯.২৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৫ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০৯.২৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৫ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৭ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ৩০০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ১০০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ, বেজ ঢালাই এর কাজ এবং উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, উপরের ঢালাই এর কাজ ৭০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

চিত্র ৩.১১: স্লুইচ গেট নং-৭, সিইপিজেড, বন্দর, চট্রগ্রাম

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্লক নির্মাণ এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ৩০২ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২৮ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩৩০ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবেনা। কারণ হিসেবে তারা প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

➢ স্লুইচ গেট নং-৮

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৩৯ নং ওয়ার্ডের আকমল আলী এলাকায় (চেইনেজ- ০৫+৬১০) স্লুইচ গেট নং ৮ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৯.২৫ মিটার, প্রস্থ ১৩৮.৯৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৯.২৫ মিটার, প্রস্থ ১৩৮.৯৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৮ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় ২০০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ২০০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে স্লুইচ গেট এর খনন কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ এবং বেজ ঢালাই এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ ৮০ ভাগ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ ৩০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ এবং প্রতিরোধক কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্লক নির্মাণ এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৬৮ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ২ মাস বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩২৭ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড

আশাবাদী যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়ের মধ্যে পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত করতে পারবে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.১২: স্লুইচ গেট নং-৮, আকমল আলী, বন্দর, চট্রগ্রাম

➢ স্লুইচ গেট নং-৯

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৪০ নং ওয়ার্ডের খেজুরতলা এলাকায় (চেইনেজ- ০৩+৭৪০) স্লুইচ গেট নং ৯ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ৯ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় মাত্র ৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে স্লুইচ গেট এর শুধুমাত্র খনন কাজ এবং সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ ৭০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে। কিন্তু, উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ, অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ, বেজ ঢালাই এর কাজ, প্রতিরোধক কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্লক নির্মাণ এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৪০ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ১ মাস ২৮ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ২৯৮ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা ড্রেন নির্মাণ না হওয়া, সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুস্প্রাপ্যতা, প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। তবে কাজের তদারকি যথাযথভাবে না হওয়ায় ও কাজ বিলম্ব হচ্ছে বলে পর্যবেক্ষণের সময় মনে হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে এবং বিকল্প পথ হিসাবে রাস্তা ব্যবহৃত হবে এতে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হবে যার ফলে লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.১৩: স্লুইচ গেট নং-৯, খেজুরতলা, বন্দর, চট্রগ্রাম

➢ স্লুইচ গেট নং-১০

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৪১ নং ওয়ার্ডের মুসলিমাবাদ এলাকায় (চেইনেজ- ০২+৬৮০) স্লুইচ গেট নং ১০ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৮.৩ মিটার, প্রস্থ ১০২.৮৫ মিটার এবং উচ্চতা ৪.৩ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ১০ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় মাত্র ৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর শুধুমাত্র খনন কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ, সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ, অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ, বেজ ঢালাই এর কাজ, প্রতিরোধক কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ এখনো বাকী রয়েছে।

চিত্র ৩.১৪: স্লুইচ গেট নং-১০, মুসলিমাবাদ, বন্দর, চট্রগ্রাম

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে এবং চলাচলের জন্য বিকল্প কোন রাস্তা নাই। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্লক নির্মাণ এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৪৩ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ১ মাস ২৮ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩০১ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবে না। কারণ হিসেবে তারা ড্রেন নির্মাণ না হওয়া, প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। তবে কাজের তদারকি যথাযথভাবে না হওয়ায় ও কাজ বিলম্ব হচ্ছে বলে পর্যবেক্ষণের সময় মনে হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটবে। ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

➢ স্লুইচ গেট নং-১১

চট্রগ্রাম জেলার বন্দর উপজেলার ৪১ নং ওয়ার্ডের চরপাড়া, পতেঙ্গা এলাকায় (চেইনেজ- ০১+৪৬০) স্লুইচ গেট নং ১১ এর নির্মাণ কাজ চলছে। প্রাথমিকভাবে স্লুইচ গেট নির্মাণের নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা ছিল দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১১৫.০৪ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার। পর্যবেক্ষণ থেকে প্রাপ্ত ফলাফলে দেখা যায় যে, নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটের দৈর্ঘ্য ৬.১৫ মিটার, প্রস্থ ১১৫.০৪ মিটার এবং উচ্চতা ৫ মিটার অর্থাৎ স্লুইচ গেট নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্মিত হচ্ছে। স্লুইচ গেট নং ১১ এর নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় ধরা হয়েছিল ৪০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু প্রকৃত ব্যয় মাত্র ২৫০.০০ লক্ষ টাকা হবে বলে বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর পক্ষ থেকে জানানো হয় যা বরাদ্দকৃত ব্যয় থেকে ১৫০.০০ লক্ষ টাকা কম। সরেজমিনে স্লুইচ গেট এর নির্মাণকাজ পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, স্লুইচ গেট এর শুধুমাত্র খনন কাজ ও সিমেন্ট কনক্রিট এর কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে। এছাড়াও, বেজ ঢালাই এর কাজ ৫০ ভাগ সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু উলম্ব দেয়াল তৈরীর কাজ, অ্যাপ্রোন তৈরী, প্রি-কাস্ট পাইলের কাজ, প্রতিরোধক কাজ এবং উপরের ঢালাই এর কাজ বাকী রয়েছে।

যে রাস্তায় স্লুইচ গেটটি নির্মিত হচ্ছে সেটি চলাচলের উপযোগী নয় কারণ স্লুইচ গেট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে। স্লুইচ গেট নির্মাণ শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা একেবারেই চলাচলের অযোগ্য ছিল। স্লুইচ গেট ও রাস্তা নির্মাণের পাশাপাশি ফিডার রোড, প্রতিরোধক দেয়াল, ব্লক নির্মাণ এবং ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় ছিল ২৪৫ দিন কিন্তু প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়াসহ বিভিন্ন কারণে কাজ সম্পাদনের প্রকৃত সময় ১ মাস ২৮ দিন বাড়িয়ে ধরা হয়েছে ৩০৩ দিন। বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস লিমিটেড জানিয়েছে যে, তারা কাজটি বর্ধিত সময়েও সমাপ্ত করতে পারবেনা। কারণ হিসেবে তারা ড্রেন নির্মাণ না হওয়া, সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুষ্প্রাপ্যতা, প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা এবং প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। তবে কাজের তদারকি যথাযথভাবে না হওয়ায় ও কাজ বিলম্ব হচ্ছে বলে পর্যবেক্ষণের সময় মনে হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পটির কাজ এখনো চলমান তাই সার্বক্ষণিক যথাযথভাবে তদারকি করা হয়।

সরেজমিনে নির্মাণাধীন স্লুইচ গেটটি পরিদর্শন করে এবং এলাকার জনগনের সাথে কথা বলে মনে হয়েছে যে, এই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে শহরের যানজট কমবে। এছাড়াও, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, কর্মসংস্থান বাড়বে এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটবে। সর্বোপরী, ড্রেনগুলোর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

চিত্র ৩.১৫: স্লুইচ গেট নং-১১, চরপাড়া, পতেঙ্গা, চট্রগ্রাম

স্লুইস গেইট নির্মাণ বাবদ ব্যয় হ্রাসের কারণ সম্পর্কে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, প্রকল্পের কালভার্ট ও স্লুইস গেট নির্মাণ বাবদ পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের ডিজাইন অনুসারে ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে ৪,৭০৩.৭০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। কিন্তু পরবর্তীতে স্লুইস গেটের নক্শাসমূহ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক ভেটিং এর সময় স্লুইসসমূহের ভেন্ট সংখ্যা কমিয়ে দেয়, এতে করে ব্যয় হ্রাস পায়।

৩.৩ স্লুইচ গেট দিয়ে পানি নিস্কাশন এলাকাসমূহ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের একটি অন্যতম কর্মকাণ্ড হচ্ছে স্লুইচ গেট নির্মাণ। সমীক্ষার মাধ্যমে জানা যায় যে, প্রায় শতভাগ (৯৯.৩%) উত্তরদাতাই স্লুইচ গেট নির্মাণের পক্ষে মতামত দিয়েছেন। তাছাড়া স্লুইচ গেটের স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল বলে ৯৮.২% উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেন। নব্বই ভাগেরও বেশি উত্তরদাতা মনে করেন যে, ড্রেন দিয়ে পানি সঠিকভাবে স্লুইচ গেটে যাবে। সমাহার এর ফিল্ড সুপারভাইজারগন ও পরামর্শক দল সরেজমিনে স্লুইচ গেট নির্মাণাধীন প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন এবং এলাকাবাসী ও নির্মাণকাজ বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের সাথে কথা বলেন এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করেন। সরেজমিনে স্লুইচ গেট নির্মাণাধীন এলাকা পরিদর্শন করে এবং এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করে পরামর্শক দলের মনে হয়েছে যে, ড্রেন এর লেভেল, জোয়ারের সময় পানির লেভেলের চেয়ে নিচে রয়েছে। সুতরাং, জোয়ারের সময় স্লুইচ গেট বন্ধ করে পাম্পের মাধ্যমে ড্রেনের পানি নিস্কাশন করতে হবে। ১১টি স্লুইচ গেট নিবিড়ভাবে পরিবীক্ষণপূর্বক পরামর্শক দলের মনে হয়েছে যে, স্লুইচ গেটগুলো নিম্নলিখিত এলাকার পানি নিস্কাশন এবং জলাবদ্ধতা নিরসনে ভূমিকা রাখবে (সারণী ৩.১)।

সারণী ৩.১ঃ প্রকল্পের স্লুইচ গেটের অবস্থান এবং এলাকার পানি নিস্কাশনে ভূমিকা

স্লুইচ গেট	চেইনেজ	স্লুইচ গেটের অবস্থান	যে এলাকার পানি নিস্কাশনে ভূমিকা রাখবে
স্লুইচ গেট-১	১৪+৮০০	উত্তর কাট্টলী, জেলেঘাট	উত্তর কাট্টলী, দক্ষিণ কাট্টলী, পাহাড়তলী, সাগরিকা ও কর্ণেল হাট
স্লুইচ গেট-২	১৩+৭৬০	উত্তর হালিশহর	উত্তর হালিশহর
স্লুইচ গেট-৩	১৩+১৪৫	উত্তর হালিশহর	উত্তর হালিশহর, ফুল্লাতলী
স্লুইচ গেট-৪	১২+৩১০	আর্টিলারী, হালিশহর	হালিশহর
স্লুইচ গেট-৫	১০+৬৪০	চৌচালা	চৌচালা, চৌধুরী বাজার
স্লুইচ গেট-৬	০৯+৫২০	আনন্দবাজার	আনন্দবাজার, মুন্সিপাড়া, দামপাড়া
স্লুইচ গেট-৭	০৭+৯২০	সিইপিজেড	সিইপিজেড
স্লুইচ গেট-৮	০৫+৬১০	আকমল আলী	সিইপিজেড, সিমেন্ট ক্রসিং, নারিকেলতলা
স্লুইচ গেট-৯	০৩+৭৪০	খেজুর তলা	খেজুর তলা, স্টীল মিল এলাকা
স্লুইচ গেট-১০	০২+৬৮০	মুসলিমাবাদ	মুসলিমাবাদ, কাঠগড়, চরপাড়া
স্লুইচ গেট-১১	০১+৪৬০	চরপাড়া, পতেঙ্গা	পতেঙ্গা, চরপাড়া, কাঠগড়

৩.৪ পুরাতন স্লুইচ গেট

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)- ২য় সংশোধনী এর আওতায় নতুন করে **১১**টি স্লুইচ গেট নির্মাণকাজ চলছে। পানি উন্নয়ন বোর্ডের আওতায় প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ৭টি স্লুইচ গেট নির্মাণ করা হয়েছিল যা এখনো বিদ্যমান রয়েছে। তবে, বেশীরভাগ স্লুইচ গেট এর অবস্থা খারাপ এবং স্লুইচ গেট দিয়ে পানি লোকালয় থেকে নিস্কাশন হয় না।

চিত্র ৩.১৬: উত্তর কাট্রলি ও সিইপিজেড এলাকায় অবস্থিত পুরাতন ২টা স্লুইচ গেট

৩.৫ মাটি ভরাট কাজ

প্রকল্পের আওতায় ০১+৩০০ চেইনেজ হতে ১৩+০০০ চেইনেজ পর্যন্ত মাটি ভরাটের কাজ চলছে। সাগরের পাড় থেকে মাটি এনে বাঁধের উপর ফেলা হচ্ছে। প্রকল্পের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী ৫,৪১৬,৭৫৪ ঘনমিটার মাটি ভরাটের কাজ করার কথা ছিল যার বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩,০৩১,৫৪৬ ঘনমিটার (৫৫.৯৬%)। এ বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ৩৪,৬৬৯.০৯ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ১১,৭৩৯.৪৩ লক্ষ টাকা (৩৩.৮৬%) ব্যয় করা হয়েছে।

চিত্র ৩.১৭: মাটি ভরাটের কাজ, চৌচালা, ডাবলমুরিং, চট্রগ্রাম

৩.৬ পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন খরচ

প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন কাজের অংশ হিসেবে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের পুনর্বাসনের জন্য দুটি আশ্রয় কেন্দ্র নির্মার্ণের পরিকল্পনা রয়েছে। একটি আশ্রয় কেন্দ্র নির্মার্ণের স্থানে মাটি ভরাটের কাজ চলছে এবং অন্য আশ্রয় কেন্দ্রের জন্য নির্ধারিত জায়গাটির জমি অধিগ্রহণের প্রক্রিয়া চলছে। পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩৫%। এ বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ৩,৩২২.০০ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ৮২১.৭৭ লক্ষ টাকা (২৪.৭৪%) ব্যয় হয়েছে।

৩.৭ রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ

প্রকল্পের আওতায় ১৫.২ কি: মি: রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে। আরডিপিপি অনুযায়ী ৪৭৬,৯২৪.৯ বর্গমিটার রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ করার কথা ছিল যার বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ৭,৯৬৩.১১ বর্গমিটার (১.৬৬%)। এ বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ২১,৩৭৯.৬৪ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ১,২২০.৮০ লক্ষ টাকা (৫.৭১%) ব্যয় হয়েছে।

৩.৮ ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক

প্রকল্পের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ২৩,০০২.৩৩ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ৪,৩৬৪.৯৩ লক্ষ টাকা (১৮.৯৮%) ব্যয় করা হয়েছে। ২০১৮ সালের মার্চ মাস পর্যন্ত ১০০,০০০ বর্গমিটার ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক সম্পন্ন হয়েছে।

৩.৯ ভূমি অধিগ্রহণ

প্রকল্পের আওতায় ৩৮.৮৮৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার পরিকল্পনা রয়েছে। আরডিপিপি অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ৭,৯৬২.৬৮ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ৭,৯০৪.০৭ লক্ষ টাকা (৯৯.২৬ %) ব্যয় করা হয়েছে।

চিত্র ৩.১৮: প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ প্রদান

৩.১০ ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল

প্রকল্পের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী ৫,৫০০.০০ রানিংমিটার ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরীর কাজ করার কথা ছিল যার বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ২,০০০.০০ রানিংমিটার (৩৬.৩৬%)। এ বাবদ অর্থ বরাদ্দ ছিল ২৩,৪০০.০০ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ৮,৬৯৬.৮১ লক্ষ টাকা (৩৭.১৭%) ব্যয় হয়েছে।

চিত্র ৩.১৮: ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরীর কাজ, বন্দর, চট্রগ্রাম

সরেজমিনে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করে এলাকায় মাটি ভরাট, ড্রেন এর লেভেল, জোয়ারের সময় পানির লেভেল ইত্যাদি বিষয়সমূহ নিবিড়ভাবে পরিবীক্ষণপূর্বক সমাহার এর পরামর্শক দলের মনে হয়েছে যে, চট্টগ্রাম শহরকে রক্ষা করার জন্য সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি, বর্ধিত বৃষ্টির পানির রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি বিষয়সমুহ বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়ন করা উচিত। কারণ, বর্তমানে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০ সেন্টিমিটার এবং বৃষ্টির পরিমান বৃদ্ধি পেয়েছে ৭%।

৩.১১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কর্মকাণ্ডসমূহের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি সারণী ৩.২ এ তুলে ধরা হলো-

সারণী ৩.২ঃ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি (মার্চ ২০১৮ পর্যন্ত)

ক্রমিক নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য	বাস্তব অগ্রগতি	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)	মোট আর্থিক মূল্য (লক্ষ টাকা)	ব্যয়িত অর্থ (লক্ষ টাকা)	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)
১	মাটি ভরাট	৫,৪১৬,৭৫৪ ঘনমিটার	৩,০৩১,৫৪৬ ঘনমিটার	৫৫.৯৬	৩৪,৬৬৯.০৯	১১,৭৩৯.৪৩	৩৩.৮৬
২	পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন খরচ	-	-	৩৫.০০	৩,৩২২.০০	৮২১.৭৭	২৪.৭৪
৩	রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ	৪৭৬,৯২৪.৯ বর্গমিটার	৭,৯৬৩.১১ বর্গমিটার	১.৬৬	২১,৩৭৯.৬৪	১,২২০.৮০	৫.৭১

ক্রমিক নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য	বাস্তব অগ্রগতি	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)	মোট আর্থিক মূল্য (লক্ষ টাকা)	ব্যয়িত অর্থ (লক্ষ টাকা)	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)
৪	ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক	-	১০০,০০০ বর্গমিটার	-	২৩,০০২.৩৩	৪,৩৬৪.৯৩	১৮.৯৮
৫	ভূমি অধিগ্রহণ	২৫.৯৭ হেক্টর	১০.৭০ হেক্টর	৪১.২০	৫৬,৬১৮.৫৪	২৯,৩৩০.০১	৫২.১৫
৬	পুনর্বাসন খরচ	১০.৬২হেক্টর	১০.৫২ হেক্টর	৯৯.০০	১৮,৮৮২.৬	১৯,২৬০.২৫	১০০.০০
৭	ক্ষতিপূরণ	-	-	-	৭,৯৬২.৬৮	৭,৯০৪.০৭	৯৯.২৬
৮	যানবাহন	৫ টি	৫ টি	১০০.০০	১২২.৫০	১২২.৫০	১০০.০০
৯	সেতুনির্মাণ	২,৬১৫.১ বর্গমিটার	৩ টি নির্মাণাধীন	২৫.০০	১৯,৩০২.৮৩	২,০২৭.৭২	১০.৫০
১০	কালভার্ট ও স্লুইচ গেট নির্মাণ	৬,৯৫৩.৬ বর্গমিটার	১১টি নির্মাণাধীন	৬০.০০	৪,৩৫০.০০	১৫০.৫৮	৩.৪৬
১১	কম্পিউটার যন্ত্রপাতি ও ফটোকপি মেশিন	থোক	২টি কম্পিউটার , ২টি ল্যাপটপ, ১টি ফটোকপি মেশিন, ২টি প্রিন্টার ও ১টি স্ক্যানার	৬০.০০	১০.০০	৪.৪৬	৪৪.৬০
১২	অফিসারদের বেতন	থোক	-	-	৫০০.০০	০.০০	০.০০
১৩	স্টাফদের বেতন	থোক	-	-	২৫০.০০	০.০০	০.০০
১৪	সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ	থোক	-	-	৬,২৯৬.৫০	৩,৮৯২.৩৫	৬১.৮২
১৫	পরামর্শক	থোক	-	-	১০,৭০০.০০	২,৯২৬.৩৫	২৭.৩৫
১৬	এনজিও	থোক	-	-	৭৫০.০০	৫৬২.০০	৭৪.৯৩
১৭	সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	-	-	২,৭৭৫.৮৮	১,৬৩৪.৫৪	৫৮.৮৮
১৮	ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল	৫,৫০০.০০ রানিংমিটার	২,০০০.০০ রানিংমিটার	৩৬.৩৬	২৩,৪০০.০০	৮,৬৯৬.৮১	৩৭.১৭
১৯	সৌন্দর্যবর্ধন	১৬৫,০০০.০০ বর্গমিটার	-	-	২,৪৫৮.০০	০.০০	০.০০
২০	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	থোক	-	-	৫,০০০.০০	২,২৮২.৫৪	৪৫.৬৫
২১	কন্টিনজেন্সি	থোক	--	-	৮৬২.৩৬	০.০০	০.০০
	সর্বমোট				**২৪২,৬১৪.৯৫**	**৯৬,৯৪১.১১**	**৩৯.৯৫**

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কর্মকাণ্ডসমূহের বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি (সারণী ৩.২) পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, মাটি ভরাট কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৫৫.৯৬% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৩.৮৬% ব্যয় হয়েছে। পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়নের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩৫.০০% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ২৪.৭৪% ব্যয় হয়েছে। রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ১.৬৬% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৫.৭১% ব্যয় হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৪১.২০% এবং বরাদ্দকৃত অর্থের ৫২% ব্যয় হয়েছে। পুনর্বাসন খরচ এবং পুনর্বাসন বাবদ ক্ষতিপূরণের অর্থ-প্রায় শতভাগ ব্যয় হলেও পুনর্বাসন কাজ এখনো কিছুটা বাকী রয়েছে এবং উল্লেখযোগ্য সংখ্যক ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি এখনো ক্ষতিপূরণের অর্থ পাননি। প্রকল্পের আ্ওতায় ৫টি যানবাহন ক্রয় করার কথা ছিল যা ক্রয় করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের শতভাগই ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৩টি সেতু নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ২৫% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ১০% ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ১১টি স্লুইচ গেট নির্মাণ কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৬০% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মাত্র ৩% ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২টি কম্পিউটার, ২টি ল্যাপটপ, ১টি ফটোকপি মেশিন, ২টি প্রিন্টার ও ১টি স্ক্যানার কেনা হয়েছে যার বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে লক্ষ্যের ৬০% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৫% ব্যয় হয়েছে। অফিসার এবং স্টাফদের জন্য বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৬২% এবং পরামর্শকদের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ২৭% ব্যয় হয়েছে। সুশীলন নামক এনজিও প্রতিষ্ঠান পুনর্বাসনের কাজ করছে এবং তাদের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৭৫% ব্যয় হয়েছে। সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৫৯% ব্যয় হয়েছে। ইউটিলিটি স্থানান্তরের কাজ এখনো অনেক এলাকায় বাকী রয়েছে বলে সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্যে জানা যায়। ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরী কাজের বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৩৬.৩৬% এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৭.১৭% ব্যয় হয়েছে। সৌন্দর্যবর্ধনের কাজ এখনো শুরু হয়নি ফলে এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থ পুরোটাই অবশিষ্ট রয়েছে। কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় না করা হলে ও সরকারী বিধি মোতাবেক প্রাইস কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৬ ভাগ ব্যয় হয়েছে।

প্রকল্পের বিভিন্ন নথিপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, এপ্রিল ২০১৮ পর্যন্ত প্রকল্পের মোট বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৭১% এবং মোট বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৯.৯৫% ব্যয় হয়েছে।

৩.১২ প্রকল্পের কাজের গুণগত মান

প্রকল্পের কাজের গুণগত মান নিশ্চিত করার জন্য বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান স্পেকট্রা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড নিজস্ব টেস্টিং ল্যাব প্রতিষ্ঠা করেছে যেখানে ইট, বালু, সিমেন্ট ও অন্যান্য উপকরণ পরীক্ষা করা হয়। পরামর্শক ও বাস্তবায়নকারী সংস্থার প্রকৌশলীগণ পরীক্ষা করে উপকরণসমূহের গুণগত মান নিশ্চিত করেন।

চতুর্থ অধ্যায়: প্রকল্পের ক্রয়কার্য পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের জন্য দরপত্রের বিভিন্ন বিষয়াদির ক্ষেত্রে (দরপত্র আহ্বান, দরপত্র মূল্যায়ন, অনুমোদন পদ্ধতি, চুক্তি স্বাক্ষর ইত্যাদি) ক্রয় নীতিমালা পদ্ধতি পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ এর নির্দেশনা অনুযায়ী করা হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা হয়। তাছাড়া ডিপিপি/আরডিপিপি ও মনিটরিং রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়। এছাড়াও চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের প্রকল্পের সাথে সম্পর্কিত কর্মকর্তাগণের নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।

৪.১ বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয়ঃ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পে সর্বমোট সংশোধিত বাজেট ২৪২৬১৪.৯৫ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটি ২০১১-১২ অর্থ বছরে আরম্ভ হয়ে ২০১৮-১৯ অর্থ বছরে সমাপ্ত হওয়ার কথা রয়েছে। অর্থাৎ সর্বমোট ৮টি অর্থ বছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত হবে। সারণী ৪.১ পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায় যে, ৬টি অর্থ বছর অতিবাহিত হওয়ার পর ২০১৬-১৭ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রকল্পের সর্বমোট ব্যয় ৯১০৭৬.১৩ লক্ষ টাকা, যা প্রকল্পের সংশোধিত বরাদ্দকৃত অর্থের মাত্র ৩৭.৫৪% । প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে জানা যায় যে, ভূমি অধিগ্রহণ সংশ্লিষ্ট আইনি জটিলতার কারণে ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব হয় বিধায় প্রকল্পের কার্যক্রম পিছিয়ে পড়ে। তাছাড়া বর্ষা মৌসুমে মাটি ভরাট করে বাঁধ নির্মাণেও সমস্যা হয়, ফলে কাজের অগ্রগতি শ্লথ হয়ে যায়।

সারণী ৪.১ঃ প্রকল্পের বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয়

অর্থ বছর	বছর ভিত্তিক বরাদ্দ (লক্ষ টাকা)	বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয় (লক্ষ টাকা)	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)
২০১১-১২	১২২৬.১৮	১২২৬.১৮	১০০.০০
২০১২-১৩	১৮৯৩.৮৫	১৬৯৯.৫৯	৮৯.৭৪
২০১৩-১৪	৪০৭২৬.০৮	৪০২৪৬.১০	৯৮.৮২
২০১৪-১৫	১৫৭৭৩.৬১	১৫৭৪৬.৬৪	৯৯.৮৩
২০১৫-১৬	১৬৫৬৪.২১	১৬৫৬৪.২১	১০০.০০
২০১৬-১৭	৩০৯৮৪.৩৮	১৫৫৯৩.৪১	৫০.৩২
২০১৭-১৮	৮৩৯৩৪.৬১	-	-
২০১৮-১৯	৫১৫১২.০৩	-	-
সর্বমোট	**২৪২,৬১৪.৯৫**	**৯১,০৭৬.১৩**	**৩৭.৫৪**

৪.২ প্রকল্পের ক্রয়কার্য সম্পর্কিত তথ্যাবলিঃ

প্রকল্পের সবচেয়ে বেশী মূল্যের ক্রয়কার্য সম্পর্কিত তথ্যাবলি নিম্নে তুলে ধরা হলো-

১	ক্রয় পদ্ধতি	Open Tendering Method (OTM)
২	প্যাকেজের নাম	Civil works for Chittagong (Chattogram) City Outer Ring Road Project
৩	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	Joint Venture Company of Spectra Engineers Limited, Bangladesh and KNR Construction, India
৪	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়
৫	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
৬	প্রকল্পের নাম	চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প
৭	দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশকারী পত্রিকার নাম	দৈনিক আজাদী, দৈনিক পূর্বকোণ, দৈনিক সুপ্রভাত, দৈনিক জনকণ্ঠ, দৈনিক সমকাল, The People's View, The Independent, The New Age
৮	দরপত্র দলিল বিক্রয় শুরুর তারিখ	২২ আগষ্ট ২০১৩
৯	দরপত্র দলিল বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	১৮ নভেম্বর ২০১৩, বেলা ১২.০০ ঘটিকা
১০	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	১৮ নভেম্বর ২০১৩, বেলা ১২.০০ ঘটিকা
১১	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	১৯টি
১২	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৮ নভেম্বর ২০১৩ ইং, দুপুর ১.০০ ঘটিকা
১৩	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	৯টি
১৪	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	১০টি
১৫	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	০৩ ফেব্রুয়ারী ২০১৪ ও ১৭ ফেব্রুয়ারী ২০১৪
১৬	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	০৯ মার্চ ২০১৫
১৭	Notification of Award প্রদানের তারিখ	১৮ মার্চ ২০১৫
১৮	মোট চুক্তি মূল্য	৩,৮২২,০২৭,৪১৩.৮০ টাকা (৩৩,৪১৩,২৭৩.৫২ মার্কিন ডলার)
২৯	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১৯ মার্চ ২০১৫
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	০৫ মে ২০১৫

২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	০৬ মে ২০১৫
২২	সময় বৃদ্ধি হয়ে থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি	৩৬৫ দিন
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	০৪ মে ২০১৮

তাছাড়া নথিপত্র পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে, দরপত্র বিজ্ঞপ্তি সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয় এবং দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভায় অন্য সংস্থার প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত কার্যাদি ২০১৩ সালে শেষ হলেও আন্তর্জাতিক দরপত্র আহবান করায় এর বিভিন্ন প্রক্রিয়া অনুসরণ করায় কার্যাদেশ প্রদান করতে দেরি হয়।

৪.৩ প্রকল্পের কর্মকাণ্ডের অগ্রগতিঃ

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কর্মকাণ্ডসমূহের খাত অনুযায়ী টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয় এবং সে মোতাবেক অর্থ ব্যয় করা হয়। প্রকল্পের বাস্তবায়িত কর্মকাণ্ডগুলোর অগ্রগতি সারণী ৪.২ এ তুলে ধরা হলো-

সারণী ৪.২ঃ প্রকল্পের বাস্তবায়িক কর্মকাণ্ডের আর্থিক অগ্রগতি (মার্চ ২০১৮ পর্যন্ত)

নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী মোট আর্থিক মূল্য (লক্ষ টাকা)	ব্যয়িত অর্থ (লক্ষ টাকা)	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)
১	মাটি ভরাট	৩৪,৬৬৯.০৯	১১,৭৩৯.৪৩	৩৩.৮৬
২	পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়ন খরচ	৩,৩২২.০০	৮২১.৭৭	২৪.৭৪
৩	রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ	২১,৩৭৯.৬৪	১,২২০.৮০	৫.৭১
৪	ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক	২৩,০০২.৩৩	৪,৩৬৪.৯৩	১৮.৯৮
৫	ভূমি অধিগ্রহণ	৫৬,৬১৮.৫৪	২৯,৩৩০.০১	৫২.১৫
৬	পুনর্বাসন খরচ	১৮,৮৮২.৬	১৯,২৬০.২৫	১০০.০০
৭	ক্ষতিপূরণ	৭,৯৬২.৬৮	৭,৯০৪.০৭	৯৯.২৬
৮	যানবাহন	১২২.৫০	১২২.৫০	১০০.০০
৯	সেতু নির্মাণ	১৯,৩০২.৮৩	২,০২৭.৭২	১০.৫০
১০	কালভার্ট ও স্লুইচ গেট নির্মান	৪,৩৫০.০০	১৫০.৫৮	৩.৪৬
১১	কম্পিউটার যন্ত্রপাতি ও ফটোকপি মেশিন	১০.০০	৪.৪৬	৪৪.৬০
১২	অফিসারদের বেতন	৫০০.০০	০.০০	০.০০
১৩	স্টাফদের বেতন	২৫০.০০	০.০০	০.০০
১৪	সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ	৬,২৯৬.৫০	৩,৮৯২.৩৫	৬১.৮২
১৫	পরামর্শক	১০,৭০০.০০	২,৯২৬.৩৫	২৭.৩৫
১৬	এনজিও	৭৫০.০০	৫৬২.০০	৭৪.৯৩
১৭	সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর	২,৭৭৫.৮৮	১,৬৩৪.৫৪	৫৮.৮৮
১৮	ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল	২৩,৪০০.০০	৮,৬৯৬.৮১	৩৭.১৭

নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী মোট আর্থিক মূল্য (লক্ষ টাকা)	ব্যয়িত অর্থ (লক্ষ টাকা)	অগ্রগতির হার (শতকরা হিসেবে)
২৯	সৌন্দর্যবর্ধন	২,৪৫৮.০০	০.০০	০.০০
২০	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	৫,০০০.০০	২,২৮২.৫৪	৪৫.৬৫
২১	কন্টিনজেন্সি	৮৬২.৩৬	০.০০	০.০০
	সর্বমোট	**২৪২,৬১৪.৯৫**	**৯৬,৯৪১.১১**	**৩৯.৯৫**

প্রকল্পটির কার্যক্রম ২০১১ সালের জানুয়ারি মাসে শুরু হলেও প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর জন্য কার্যাদেশ প্রদান করা হয় ২০১৫ সালের মার্চ মাসে। সারণী ৪.২ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, মাটি ভরাট কাজের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের মাত্র ৩৩.৮৬% খরচ হয়েছে। পুনর্বাসন এলাকা উন্নয়নের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ২৪.৭৪% ব্যয় হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে জানা যায় যে, ২টি পুনর্বাসন এলাকার মধ্যে শুধুমাত্র ১টিতে মাটি ভরাটের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের মাত্র ৫.৭১% অর্থ ব্যয় হয়েছে। রাস্তা নির্মাণ কাজ শেষ হয়নি বিধায় পেভমেন্ট তৈরির বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৯৪ ভাগই অবশিষ্ট রয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ৫২% ব্যয় হয়েছে । প্রকল্প পরিচালক জানান যে, আইনি জটিলতার কারণে ভূমি অধিগ্রহণের কাজ পিছিয়ে রয়েছে। পুনর্বাসন খরচ এবং পুনর্বাসন বাবদ ক্ষতিপূরণের অর্থ-প্রায় শতভাগ ব্যয় হলেও পুনর্বাসন কাজ এখনো বাকী রয়েছে এবং উল্লেখযোগ্য সংখ্যক ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি এখনো ক্ষতিপূরণের অর্থ পাননি। যানবাহন বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের শতভাগই ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৩টি সেতু নির্মাণ কাজ চলছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ১০% ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ১১টি স্লুইচ গেট নির্মাণের কাজ চলছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মাত্র ৩% ব্যয় হয়েছে। বাস্তবায়নকারী সংস্থা জানায় যে, বেশীর ভাগ স্লুইচ গেটের কাজ নির্ধারিত সময়ে শেষ হবে না এবং কারণ হিসেবে প্রাকৃতিক দুর্যোগসহ সঠিক সময়ে বরাদ্দকৃত অর্থ না পাওয়ার কথা উল্লেখ করেছেন। কম্পিউটার যন্ত্রপাতি ও ফটোকপি মেশিন বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৫% ব্যয় হয়েছে। অফিসার এবং স্টাফদের জন্য বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৬২% এবং পরামর্শকদের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ২৭% ব্যয় হয়েছে। সুশীলন নামক এনজিও প্রতিষ্ঠান পুনর্বাসনের কাজ করছে এবং তাদের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৭৫% ব্যয় হয়েছে। সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৫৯% ব্যয় হয়েছে। ইউটিলিটি স্থানান্তরের কাজ এখনো অনেক এলাকায় বাকী রয়েছে বলে সমীক্ষা থেকে প্রাপ্ত তথ্যে জানা যায়। ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল তৈরীর কাজ চলমান এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের ৩৭ ভাগ ব্যয় হয়েছে। সৌন্দর্য বর্ধনের কাজ এখনো শুরু হয়নি ফলে এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থ-পুরোটাই অবশিষ্ট রয়েছে। কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত কোন অর্থ ব্যয় না করা হলে ও সরকারী বিধি মোতাবেক প্রাইস কন্টিনজেন্সি বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় ৪৬ ভাগ ব্যয় হয়েছে।

পঞ্চম অধ্যায়: আর্থ-সামাজিক জরিপ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পটিতে পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত ৬০০ জনের সাক্ষাৎকার সংগ্রহ করে আর্থ-সামাজিক জরিপ কাজ সম্পন্ন করা হয়। জরিপের জন্য উক্ত এলাকার ওয়ার্ডগুলোর মধ্যে নিয়মানুগ দৈবচয়নের মাধ্যমে ৪০০ জন পুরুষ খানা প্রধান উত্তরদাতা নির্বাচন করা হয়। এছাড়াও ১০০ জন মহিলা উত্তরদাতা নির্বাচন করা হয়। মহিলা উত্তরদাতা নির্বাচন করা হয় প্রতি ৫ম খানা হতে। এছাড়াও, ১০০ জনকে ব্যবসা প্রতিষ্ঠান থেকে উত্তরদাতা হিসেবে নির্বাচিত করা হয় যাদের মধ্যে ১৯ জন ছিলেন মহিলা উত্তরদাতা।

৫.১ সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী নারী ও পুরুষঃ

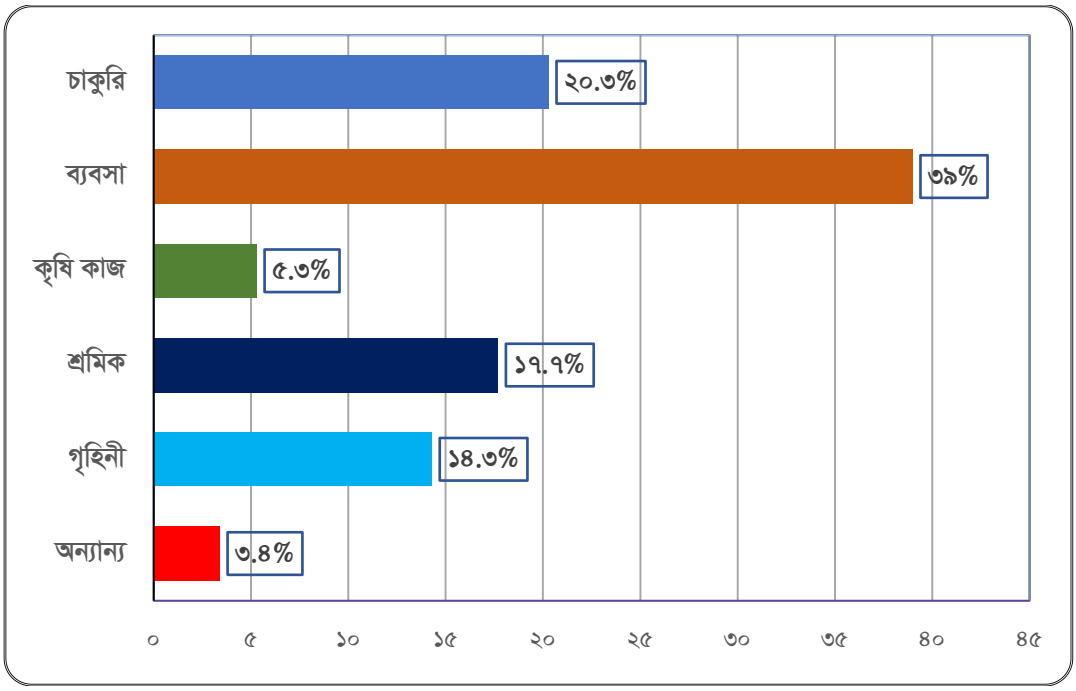
সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী পুরুষ ও নারীর সংখ্যা যথাক্রমে ৪৮১ ও ১১৯ জন, যা সর্বমোট নমুনার ৮০.২% ও ১৯.৮% (সারণী ৫.১)। এছাড়াও সারণী ৫.১ পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে, অধিকাংশ নারী-পুরুষের বয়সই ২১ বছর থেকে ৫০ বছরের মধ্যে (সর্বমোট ৭৪.৩%) এবং কোন অপ্রাপ্ত বয়স্ক নারী বা পুরুষকে উক্ত সমীক্ষায় নমুনা হিসেবে নির্বাচিত করা হয়নি।

সারণী ৫.১: সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী নারী ও পুরুষের সংখ্যা

বয়স	লিঙ্গ	সংখ্যা	শতকরা হার
১০ থেকে ২০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮	১.৩%
	নারী	৭	১.৭%
২১ থেকে ৩০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	১১৪	১৯%
	নারী	২৬	৪.৩%
৩১ থেকে ৪০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	১৫৬	২৬%
	নারী	৪৪	৭.৩%
৪১ থেকে ৫০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮১	১৩.৫%
	নারী	২৫	৪.২%
৫১ থেকে ৬০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮৫	১৪.২%
	নারী	১২	২%
৬০ বছরের অধিক	পুরুষ	২৫	৪.২%
	নারী	১	০.২%
মোট পুরুষ ও নারী	পুরুষ	৪৮১	৮০.২%
	নারী	১১৯	১৯.৮%
সর্বমোট		**৬০০**	**১০০%**

৫.২ পেশাঃ

সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী সদস্যদের মধ্যে সবচেয়ে অধিক সংখ্যক ব্যক্তি নিয়োজিত রয়েছেন ব্যবসা পেশায়, যা শতকরা ৩৯ ভাগ (চিত্রঃ ৫.১)। এ ছাড়াও রয়েছে চাকুরি ২০.৩%, শ্রমিক ১৭.৭%, গৃহিনী ১৪.৩%, কৃষি কাজ ৫.৩% ও অন্যান্য পেশার লোক ৩.৪% (ছাত্র, বেকার ও অবসরপ্রাপ্ত)।

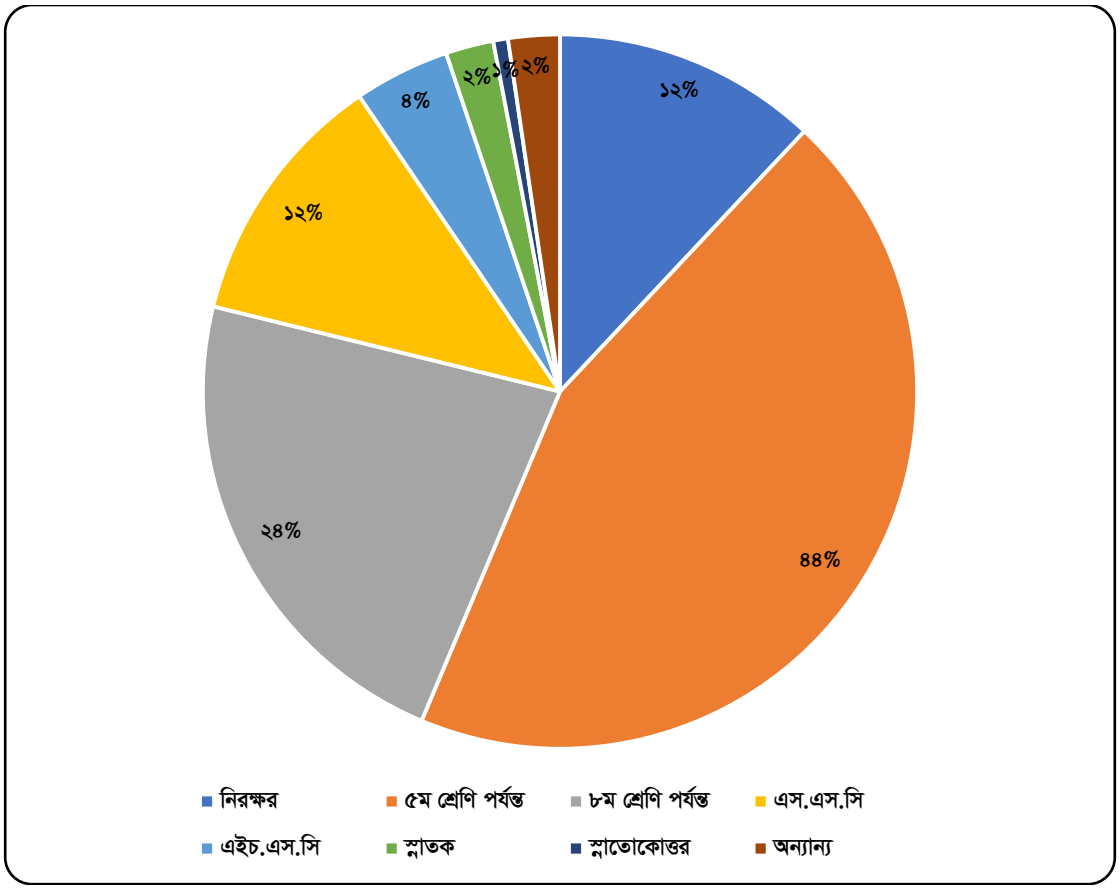


চিত্র ৫.১: প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের পেশা

গবেষণা এলাকায় মাত্র ৫.৩% লোক কৃষি কাজে নিয়োজিত, ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস প্রবন এলাকা হওয়ার উক্ত এলাকায় কম সংখ্যক লোক কৃষিতে নিয়োজিত বলে ধারণা করা যায়। তবে উপকূলীয় বাঁধ আরো শক্তিশালী করলে এবং লবনাক্ত পানি থেকে মানুষ মুক্তি পেলে কৃষি কাজে আরো অধিক সংখ্যক লোককে সম্পৃক্ত করা যাবে বলে আশা করা যাচ্ছে। তাছাড়া, প্রকল্প এলাকায় ৩৯% লোক ব্যবসায়ী, ফলে উক্ত এলাকায় বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে আরো ত্বরান্বিত করা সহজতর হবে বলে অনুমান করা যায়।

৪.৩ শিক্ষাঃ

চিত্র ৫.২ হতে দেখা যায় যে, প্রকল্প এলাকায় নিরক্ষর ১২%, ৫ম শ্রেণি পর্যন্ত লেখাপড়া ৪৪%, ৮ম শ্রেণি পর্যন্ত লেখাপড়া ২৪%, এস.এস.সি পর্যন্ত লেখাপড়া ১২%, এইচ.এস.সি পর্যন্ত লেখাপড়া ৪%, স্নাতক পর্যন্ত লেখাপড়া ২%, স্নাতোকোত্তর পর্যন্ত লেখাপড়া ১% এবং অন্যান্য ২%।



চিত্র ৫.২: প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের শিক্ষার হার

৪.৪ আয়ঃ

এ দেশের মানুষের মাথাপিছু গড় বার্ষিক আয় ১,৬১০ মার্কিন ডলার (বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো- ২০১৭)। সারনী ৫.২ বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, প্রকল্প এলাকায় ৩৯.৮% লোকের আয় মাথাপিছু গড় বার্ষিক আয়ের নিচে। গড় বার্ষিক আয়ের কাছাকাছি অবস্থান করছে ৪৩.৫% এবং এর উপরে অবস্থান করে মাত্র ১৬.৭% মানুষ।

সারণী ৫.২: প্রকল্প এলাকার জনগনের মাসিক আয়

মাসিক আয়	সংখ্যা	শতকার হার
১) ০-১০০০০ টাকা	২৩৯	৩৯.৮%
২) ১০০০১-২০০০০ টাকা	২৬১	৪৩.৫%

৩) ২০০০১-৩০০০০ টাকা	৭৬	১২.৭%
৪) ৩০০০১-৪০০০০ টাকা	১১	১.৮%
৫) ৪০০০১-৫০০০০ টাকা	৬	১.০%
৬) ৫০০০১-৬০০০০ টাকা	৩	০.৫%
৭) ৬০০০০+ টাকা	৪	০.৭%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

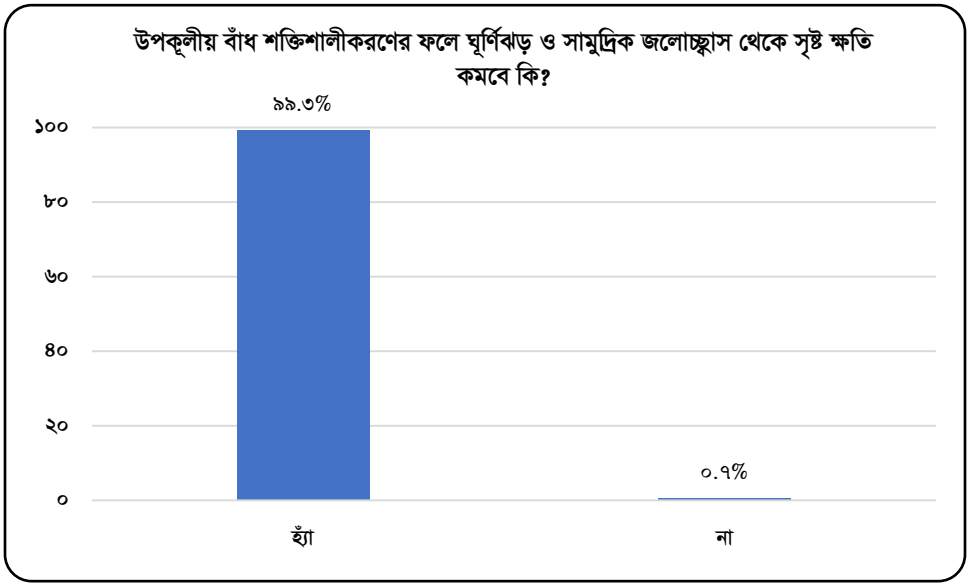
সারনী ৫.২ থেকে প্রতিয়মান হয় যে, প্রকল্প এলাকার প্রায় অর্ধেক জনসংখ্যার গড় আয় মাথাপিছু গড় বার্ষিক আয়ের নিচে। ধারণা করা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়ের ফলে উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমিয়ে এবং শহর ও উপকূলীয় বাঁধের মধ্যস্থিত এলাকাসমূহ উন্নয়নের মাধ্যমে আবাসন, বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে উৎসাহিত করে অত্র এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মানের উন্নয়ন করা যেতে পারে।

ষষ্ঠ অধ্যায়: প্রকল্পের কার্যক্রম মূল্যায়ন

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমটি বাংলাদেশের চট্টগ্রাম শহরের পতেঙ্গা হতে সাগরিকা পর্যন্ত পরিচালিত হয়। উক্ত গবেষণায় প্রকল্প এলাকায় ৬০০ জন উত্তরদাতার উপর সমীক্ষা কার্যক্রম পরিচালিত হয়। উত্তরদাতার কাছ থেকে বাঁধ, রাস্তা নির্মাণ, ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন, সেতু নির্মাণ, স্লুইচ গেট নির্মাণ ও পরিবেশগত প্রভাব নিয়ে মতামত সংগ্রহ করা হয়। উত্তরদাতার মতামতের ভিত্তিতে প্রকল্পের কার্যক্রম মূল্যায়ন করা হয়।

৬.১ বাঁধ নির্মাণঃ

প্রকল্প এলাকাটি একটি ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস প্রবণ এলাকা। প্রায় প্রতিবছরই উক্ত এলাকায় ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসে ব্যাপক ক্ষতি সাধিত হয়ে থাকে। উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে সৃষ্ট ক্ষতি কমানো যাবে বলে সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী অধিকাংশ উত্তরদাতারা মনে করেন।



চিত্র ৬.১ঃ বাঁধ নির্মাণের প্রয়োজনীয়তার উপর স্থানীয় জনসাধারণের মূল্যায়ন

চিত্র ৬.১ এ দেখা যায় যে, প্রায় শতভাগ (৯৯.৩%) উত্তরদাতাই বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে বলে মত প্রকাশ করেন। মাত্র ০.৭% উত্তরদাতা বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে সৃষ্ট ক্ষতি কমানো যাবেনা বলে মনে করেন। হয়তো ০.৭% জনসাধারণ বাঁধ শক্তিশালীকরণকে কম গুরুত্ব দিয়ে থাকতে পারেন।

বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমার প্রধান কারণ হিসেবে ৮৯.৩৩% সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতারা উল্লেখ করেন যে, বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধের উপর দিয়ে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না (সারণী ৬.১)। তাছাড়া ৭.৬৭% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন, বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধ ভেঙ্গে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না এবং ১.১৭% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন, বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে জলাবদ্ধতা থাকবে না।

সারণী ৬.১ঃ বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমার কারণসমূহ

কারণসমূহ	সংখ্যা	শতকরা হার
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধের উপর দিয়ে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না	৫৩৬	৮৯.৩৩%
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধ ভেঙ্গে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না	৪৬	৭.৬৭%
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে জলাবদ্ধতা থাকবে না	৭	১.১৭%
অন্যান্য	১১	১.৮৩%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

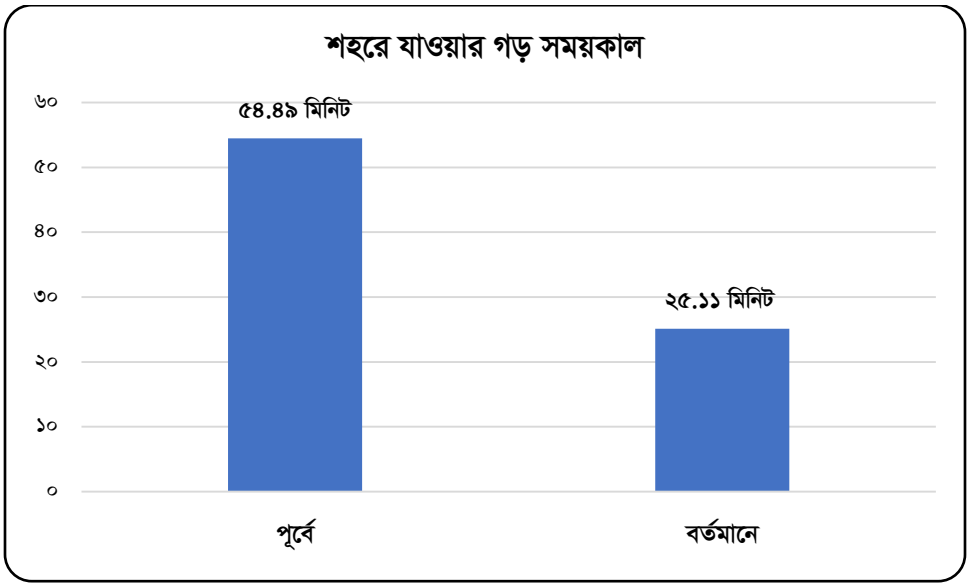
৬.২ রাস্তা নির্মাণঃ

রাস্তা নির্মাণ একটি এলাকার অর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের পূর্ব শর্ত। চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পটির মাধ্যমে রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে। সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী ৯১.৮৩% উত্তরদাতা মনে করেন রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সুবিধা হবে (সারণী ৬.২)। মাত্র ৮.১৭% উত্তরদাতার মন্তব্য হচ্ছে, রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াতের কোন সুবিধা হবেনা, সম্ভবত প্রকল্পের রাস্তা পুরোপুরি নির্মাণ হয়নি বা নির্মাণ কাজ শেষ হয়নি বলে এ ধরণের মন্তব্য পাওয়া গেছে।

সারণী ৬.২ঃ রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সুবিধার উপর উত্তরদাতার মন্তব্য

যাতায়াতের সুবিধা হবে	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৫৫১	৯১.৮৩%
না	৪৯	৮.১৭%
মোট	৬০০	১০০%

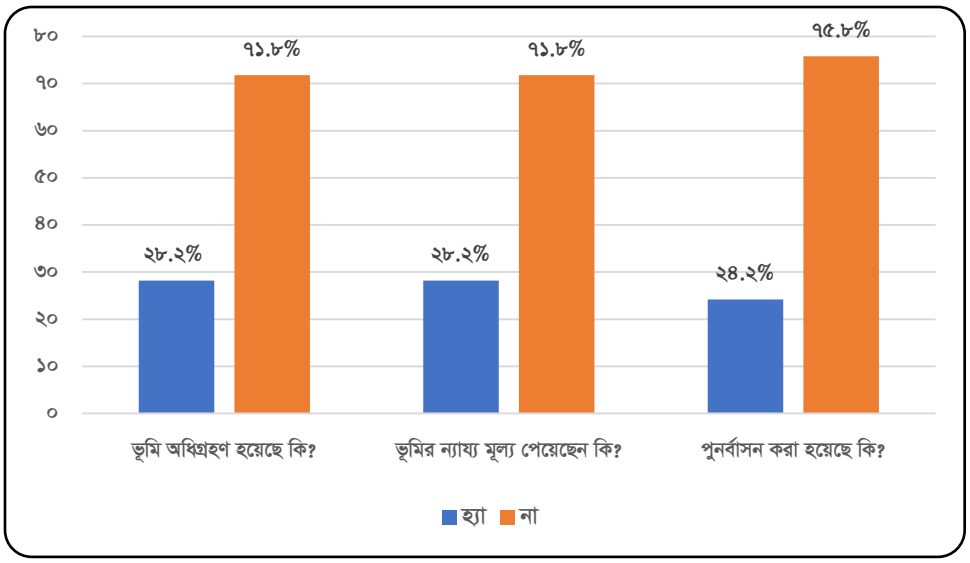
সমীক্ষার ফলাফল বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, রাস্তা নির্মাণের ফলে পূর্বের (প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার পূর্বে অর্থ্যাৎ ২০১৫ সালের পূর্বে) চেয়ে কম সময়ে শহরে যাওয়া যায়। চিত্র ৬.২ এ দেখা যায় যে, পূর্বে শহরে যাওয়ার গড় সময় প্রয়োজন হতো ৫৪.৪৯ মিনিট এবং বর্তমানে সময় লাগছে ২৫.১১ মিনিট। প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মাণের ফলে বর্তমানে সময় কম লাগছে। ধারণা করা যাচ্ছে, প্রকল্পের কাজ সম্পূর্ণ শেষ হলে সময় আরো কম লাগবে।



চিত্র ৬.২ঃ শহরে যাওয়ার সময়কাল

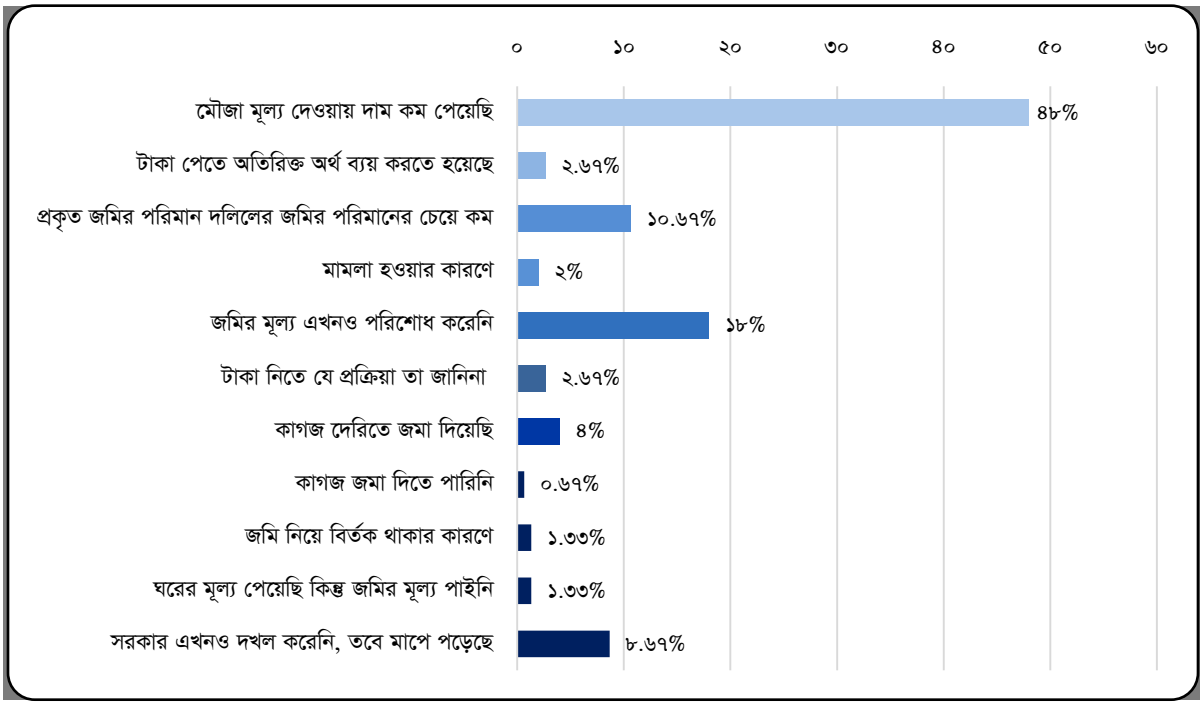
৬.৩ ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনঃ

যে সকল প্রকল্পে অবকাঠামো তৈরি করতে হয়, সেখানে ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন একটি গুরুত্বপূর্ণ কর্মকাণ্ড। চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের সমীক্ষায় দেখা যায় যে, ২৮.২% উত্তরদাতার ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। গড়ে প্রত্যেকের কাছ থেকে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে ৩৩.৮৬ শতাংশ করে। চিত্র ৬.৩ বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, অধিগ্রহণকৃত ব্যক্তিদের মধ্যে মাত্র ২৮.২% ব্যক্তি ন্যায্য মূল্য পেয়েছে এবং অধিকাংশ ব্যক্তিই (৭১.৮%) ন্যায্য মূল্য থেকে বঞ্চিত হয়েছে। এর কারণ হিসেবে ধারণা করা হয় যে, জনগন সাধারনত জমি রেজিস্ট্রি করার সময় বাজার মূল্য থেকে কম মূল্যে রেজিস্ট্রি করে থাকে। রেজিস্ট্রি মূল্যের গড় করে মৌজা মূল্য নির্ধারণ করা হয়। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি অধিগ্রহণকৃত জমির মূল্য বাবদ ১৯৮২ সালের অধ্যাদেশ অনুযায়ী মৌজা মূল্যের ১.৫ গুণ ক্ষতিপূরণ হিসেবে পেয়েছেন, যা বাজার মূল্য থেকে কম। তাই জনগণ মনে করে যে, তারা জমির ন্যায্য মূল্য প্রাপ্তি থেকে বঞ্চিত হচ্ছে।



চিত্র ৬.৩ঃ ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত মতামত

তাছাড়া উত্তরদাতারা জমির মূল্য কম পাওয়ার যে কারণ উল্লেখ করেন তাহলো (চিত্র ৬.৪)- মৌজা মূল্য দেওয়ায় দাম কম পেয়েছে ৪৮%, টাকা পেতে অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় করতে হয়েছে ২.৬৭%, প্রকৃত জমির পরিমান দলিলের জমির পরিমানের চেয়ে কম হয়েছে ১০.৬৭%, মামলা হওয়ার কারণে ২%, জমির মূল্য এখনও পরিশোধ করেনি ১৮%, টাকা নিতে যে প্রক্রিয়া তা জানেনা ২.৬৭%, কাগজ দেরিতে জমা দিয়েছেন ৪%, কাগজ জমা দিতে পারেননি ০.৬৭%, জমি নিয়ে বির্তক থাকার কারণে ১.৩৩%, ঘরের মূল্য পেয়েছে কিন্তু জমির মূল্য পায়নি ১.৩৩% এবং সরকার এখনও দখল করেনি তবে মাপে পড়েছে ৮.৬৭% ।

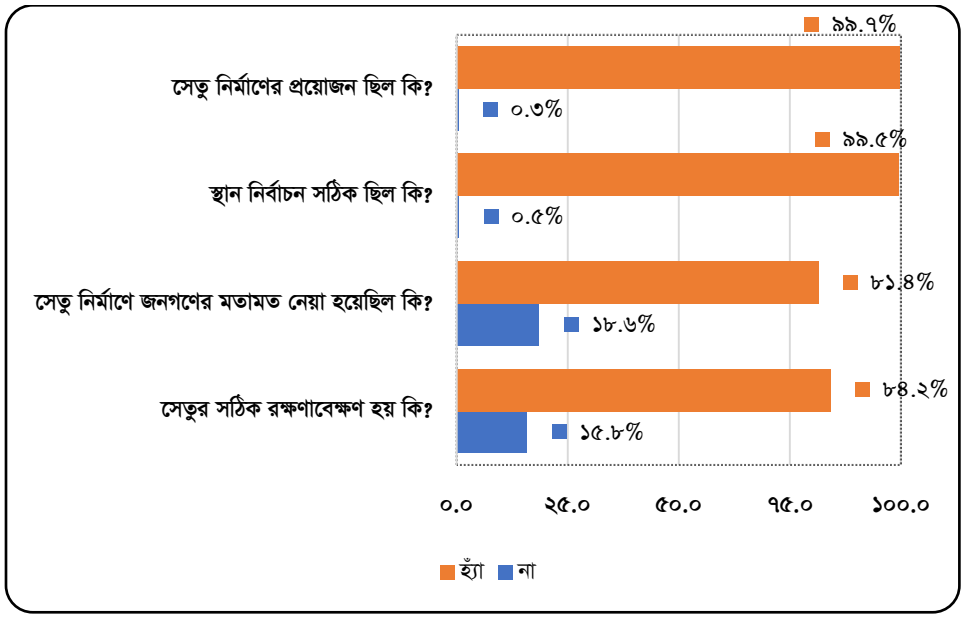


চিত্র ৬.৪ঃ জমির মূল্য কম পাওয়ার কারণসমূহ

চিত্র ৬.৩ অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার অধিকাংশ উত্তরদাতাই (৭৫.৮%) উল্লেখ করেন যে, তাদের পুনর্বাসন ঠিকমত করা হয়নি। প্রকল্প এলাকা পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, পুনর্বাসন কেন্দ্রটি নির্মাণাধীন রয়েছে। তাই এখন পর্যন্ত পুনর্বাসন করা সম্ভব হয়নি, যদিও ২৪.২% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন যে, তাদের পুনর্বাসন করা হয়েছে। এই পুনর্বাসন বলতে তাদের ব্যবসা প্রতিষ্ঠান/দোকান সরিয়ে অনত্র স্থাপন করাকে বুঝিয়েছেন।

৬.৪ সেতু নির্মাণঃ

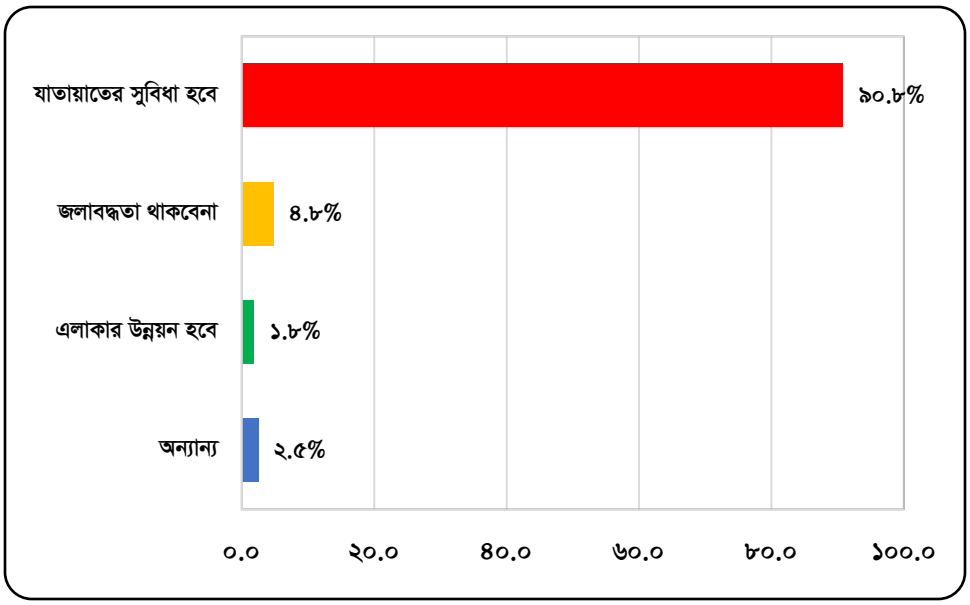
প্রকল্প এলাকায় সেতু নির্মাণের প্রয়োজনীয়তার ব্যাপারে প্রায় শতভাগ (৯৯.৭%) উত্তরদাতা হ্যাঁ-সূচক মতামত প্রকাশ করেন (চিত্র ৬.৫)। সমীক্ষায় সেতু নির্মাণের স্থানটিও সঠিক ছিল বলে উত্তরদাতারা (৯৯.৫%) মন্তব্য করেন।



চিত্র ৬.৫ঃ সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত মতামত

প্রায় এক পঞ্চমাংশ (১৮.৬%) উত্তরদাতা মনে করেন সেতু নির্মাণে বা সেতুর স্থান নির্বাচনে জনগণের মতামত নেয়া হয়নি। ধারণা করা হয় যে, এ সকল উত্তরদাতারা মতামত গ্রহণের সময় উপস্থিত ছিলেন না অথবা তাদেরকে মতামত গ্রহণের সময় সম্পৃক্ত করা হয়নি। সেতুর রক্ষণাবেক্ষণের ব্যাপারে ৮৪.২% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন যে, সেতুর রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে। প্রকৃত অর্থে সেতু তৈরির কাজ এখনো চলমান রয়েছে, বিধায় সাধারণ উত্তরদাতারা সেতু তৈরির প্রক্রিয়াটিকেই রক্ষণাবেক্ষণ বুঝিয়েছেন বলে ধারণা করা হচ্ছে।

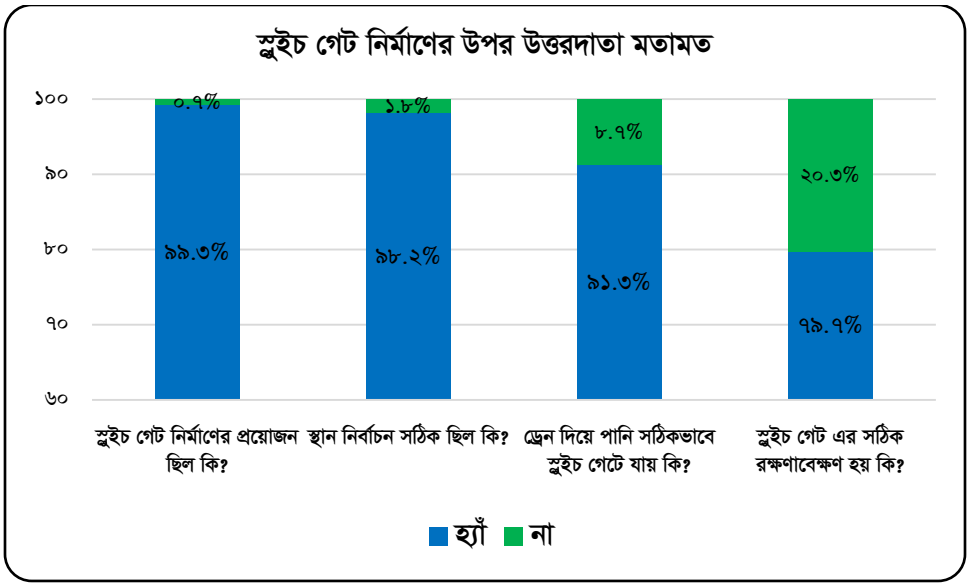
উত্তরদাতারা সেতু নির্মাণের ফলে যে সকল সুবিধা পাওয়া যাবে বলে উল্লেখ করেছেন তার মধ্যে যাতায়াতের সুবিধাকেই অধিক গুরুত্ব দিয়েছেন। কারণ একটি এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য ঐ এলাকার যাতায়াত ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন খুবই জরুরি। চিত্র ৬.৬ পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে, যাতায়াতের সুবিধা হবে উল্লেখ করেছেন ৯০.৮%, জলাবদ্ধতা থাকবেনা ৪.৮%, এলাকার উন্নয়ন হবে ১.৮% এবং অন্যান্য ২.৫%।



চিত্র ৬.৬ঃ সেতু নির্মাণের সুবিধাসমূহ

৬.৫ স্লুইচ গেট নির্মাণঃ

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের আরেকটি অন্যতম কর্মকান্ড হচ্ছে স্লুইচ গেট নির্মাণ। সেতু নির্মাণের মতো স্লুইচ গেট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তাকেও অধিক গুরুত্ব দিয়েছেন উত্তরদাতারা। প্রায় শতভাগ উত্তরদাতাই (৯৯.৩%) এর পক্ষে মতামত দিয়েছেন (চিত্র ৬.৭)।

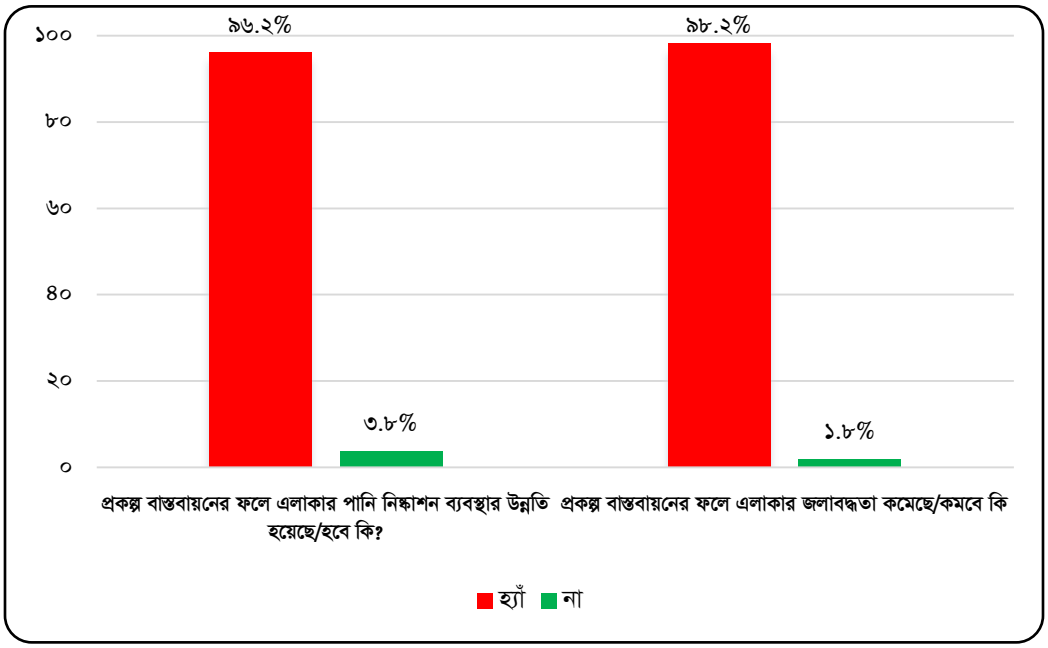


চিত্র ৬.৭ঃ স্লুইচ গেট নির্মাণ সংক্রান্ত মতামত

তাছাড়া চিত্র ৬.৭ পর্যবেক্ষণ করলে আরো দেখা যায় যে, স্লুইচ গেটের স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল বলে ৯৮.২% উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেন। নব্বই ভাগেরও বেশি উত্তরদাতা মনে করেন যে, ড্রেন দিয়ে পানি সঠিকভাবে স্লুইচ গেটে যাবে। কিন্তু ৮.৭% উত্তরদাতা এর বিপরীতে অবস্থান নেন, সম্ভবত স্লুইচ গেট পুরোপুরি তৈরি হয়নি বা চালু হয়নি বলে এ ধরনের মন্তব্য করেন। স্লুইচ গেটের রক্ষণাবেক্ষণের ব্যাপারে ৭৯.৭% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন যে, স্লুইচ গেটের রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে। প্রকৃত অর্থে স্লুইচ গেটের নির্মাণ কাজ এখনো চলমান রয়েছে, বিধায় সাধারণ উত্তরদাতা স্লুইচ গেটের নির্মাণ প্রক্রিয়াটিকেই রক্ষণাবেক্ষণ বুঝিয়েছেন বলে ধারণা করা হচ্ছে।

৬.৬ পরিবেশগত প্রভাব

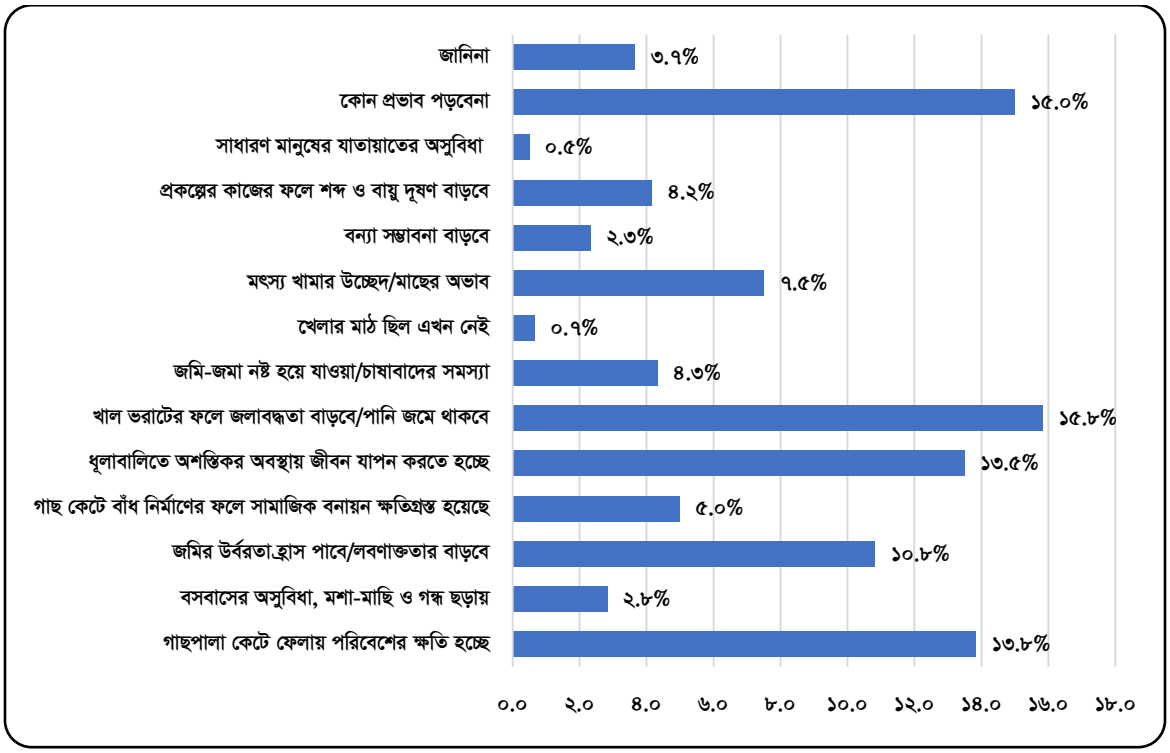
চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের সমীক্ষায় পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়। চিত্র ৬.৮ এ দেখা যায় যে, প্রকল্প এলাকার ৯৬.২% উত্তরদাতা মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নতি হবে পক্ষান্তরে ৩.৮% মনে করেন পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার কোন উন্নতি হবে না। তাছাড়া ৯৮.২% উত্তরদাতাই মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জলাবদ্ধতা কমে আসবে।



চিত্র ৫.৮ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ও জলাবদ্ধতা

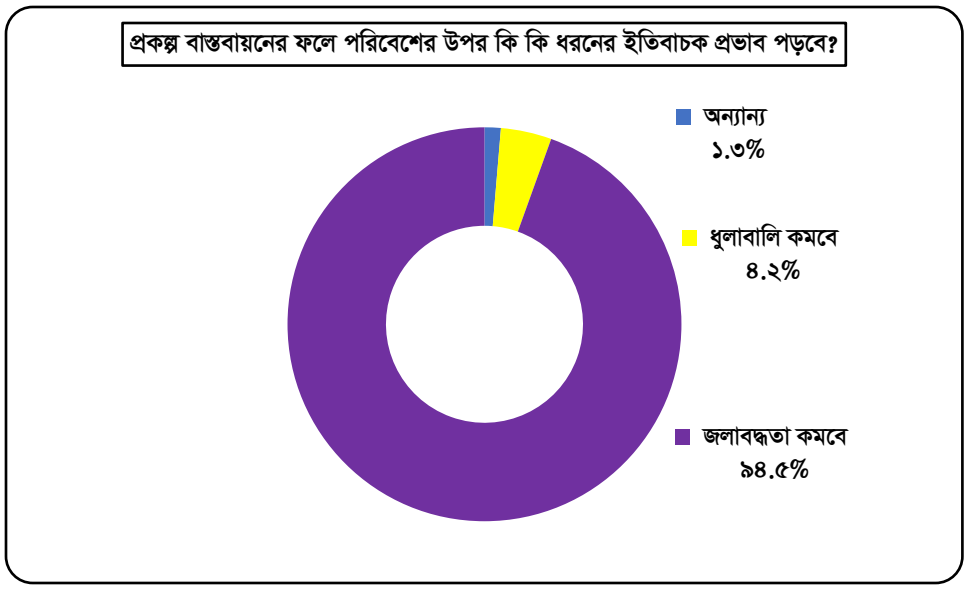
প্রকল্প বাস্তবায়নের সময়কালে অথবা প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে যে সকল সমস্যা হবে বলে উত্তরদাতা উল্লেখ করেছেন (চিত্র ৬.৯) তা হলো-গাছপালা কেটে ফেলায় পরিবেশের ক্ষতি হচ্ছে ১৩.৮%, বসবাসের অসুবিধা, মশা-মাছি ও গন্ধ ছড়াচ্ছে ২.৮%, জমির উর্বরতা হ্রাস পাবে/লবণাক্ততা বাড়বে ১০.৮%, গাছ কেটে বাঁধ নির্মাণের ফলে সামাজিক বনায়ন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে ৫.০%, ধূলাবালিতে

অস্বস্তিকর অবস্থায় জীবন যাপন করতে হচ্ছে ১৩.৫%, খাল ভরাটের ফলে জলাবদ্ধতা বাড়বে/পানি জমে থাকবে ১৫.৮%, জমি-জমা নষ্ট হয়ে যাওয়া/চাষাবাদের সমস্যা হবে ৪.৩%, খেলার মাঠ ছিল এখন নেই ০.৭%, মৎস্য খামার উচ্ছেদ/মাছের অভাব হচ্ছে ৭.৫%, বন্যার সম্ভাবনা বাড়বে ২.৩%, প্রকল্পের কাজের ফলে শব্দ ও বায়ু দূষণ বাড়বে ৪.২%, সাধারণ মানুষের যাতায়াতের অসুবিধা হবে ০.৫%, কোন প্রভাব পড়বেনা ১৫.০% এবং জানিনা ৩.৭%।



চিত্র ৬.৯ঃ প্রকল্পের বাস্তবায়নের ফলে সৃষ্ট সমস্যাসমূহ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সবচেয়ে বেশি যে সুবিধাটি পাওয়া যাবে বলে উত্তরদাতারা উল্লেখ করেছেন (৯৪.৫%) তা হলো জলাবদ্ধতা কমবে। এছাড়াও চিত্র ৬.১০ পর্যবেক্ষণে দেখা যায় ৪.২% উল্লেখ করেছেন ধূলাবালি কমবে, আর ১.৩% উল্লেখ করেছেন লোনা পানি থেকে মুক্তি পাওয়া যাবে, যানজট কমবে ও পরিবেশ সুন্দর হবে, যা অন্যান্যের মধ্যে দেখানো হয়েছে।



চিত্র ৬.১০ঃ প্রকল্পের ইতিবাচক প্রভাব

৬.৭ প্রকল্পের সার্বিক প্রভাবঃ

সমীক্ষার মাধ্যমে জানা যায় যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে জনসাধারণের অর্থনৈতিক সুবিধা বৃদ্ধি পাবে। উত্তরদাতারা উল্লেখ করেন, জনসাধারণের আয় বাড়বে ৭৯%, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে ১৬.২%, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে ৪% (সারণী ৬.৩)।

সারণী ৬.৩ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের অর্থনৈতিক সুবিধাসমূহ

অর্থনৈতিক সুবিধাসমূহ	সংখ্যা	শতকরা হার
আয় বাড়বে	৪৭৪	৭৯.০%
কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে	৯৭	১৬.২%
ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে	২৪	৪.০%
অন্যান্য	৫	০.৮%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে যাতায়াতেরও সুবিধা হবে। সারণী ৬.৪ পর্যবেক্ষণ করলে দেখা যায়, ৭০.৩% উত্তরদাতা উল্লেখ করেন যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে কম সময়ে যাতায়াত করা যাবে, ২১.৩% উল্লেখ করেন যাতায়াত খরচ কমবে, ৩.৫% উল্লেখ করেন সহজেই যানবাহন পাওয়া যাবে এবং ৩.৮% উল্লেখ করেন যানজট কমবে। কম সময়ে যাতায়াতের ব্যাপারটিকেই উত্তরদাতারা বেশি গুরুত্ব দিয়েছেন।

সারণী ৬.৪ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের সুবিধাসমূহ

যাতায়াতের সুবিধাসমূহ	সংখ্যা	শতকরা হার
কম সময়ে যাতায়াত করা যাবে	৪২২	৭০.৩%
যাতায়াত খরচ কমবে	১২৮	২১.৩%
সহজেই যানবাহন পাওয়া যাবে	২১	৩.৫%
যানজট কমবে	২৩	৩.৮%
অন্যান্য	৬	১.০%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে এলাকার জনসাধারণের কর্মসংস্থানেরও সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। প্রকল্প এলাকার ৮০.৫% উত্তরদাতা মনে করেন যে, প্রকল্পের ফলে ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে, ১৫.২% উত্তরদাতা মনে করেন, বিভিন্ন প্রকার কলকারখানা গড়ে উঠবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে, ৩.৭% উত্তরদাতা মনে করেন, আত্মকর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে এবং ০.৭% উত্তরদাতা মনে করেন, জায়গার মূল্য বাড়বে সাথে সাথে উপকূলের সৌন্দর্য বৃদ্ধি পাবে ফলে দর্শণার্থীর সংখ্যা বাড়বে (সারণী ৬.৫)।

সারণী ৬.৫ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের কর্মসংস্থানের সুবিধাসমূহ

কর্মসংস্থানের সুবিধাসমূহ	সংখ্যা	শতকরা হার
ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে	৪৮৩	৮০.৫%
বিভিন্ন প্রকার কলকারখানা গড়ে উঠবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে	৯১	১৫.২%
আত্মকর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে	২২	৩.৭%
অন্যান্য (জায়গার মূল্য বাড়বে, বীচের সৌন্দর্য বৃদ্ধি পাবে ফলে দর্শণার্থী বাড়বে)	৪	০.৭%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা বাণিজ্যেরও সুবিধা পাওয়া যাবে বলে উত্তরদাতারা মতামত প্রকাশ করেন। সারণী ৫.৬ থেকে প্রতীয়মান হয় যে, শতকরা আশি ভাগ উত্তরদাতাই মনে করেন, প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে যাতায়াত সুবিধা বাড়বে ফলে বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে, ১৪.৮% মনে করেন, পণ্য পরিবহন সহজ হবে এবং ২.৮% মনে করেন, পরিবহন খরচ কমবে।

সারণী ৬.৬ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের ক্ষেত্রে সুবিধাসমূহ

ব্যবসা বাণিজ্যের সুবিধাসমূহ	সংখ্যা	শতকরা হার
যাতায়াত সুবিধা বাড়বে ফলে বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে	৪৮০	৮০.০%
পণ্য পরিবহন সহজ হবে	৮৯	১৪.৮%
পরিবহন খরচ কমবে	১৭	২.৮%
অন্যান্য	১৪	২.৩%
মোট	**৬০০**	**১০০%**

সপ্তম অধ্যায়: গুণগত সমীক্ষার ফলাফল

সমীক্ষায় পরিমাণগত পদ্ধতি ছাড়াও গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার করা হয়, যেমন: দলীয় আলোচনা এবং প্রকল্পের কর্মকর্তাগণের সঙ্গে নিবিড় সাক্ষাৎকার। এছাড়াও স্থানীয় পর্যায়ে ১টি কর্মশালা করা হয় যেখানে উপকারভোগীদের সাথে প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, অগ্রগতি, কার্যকরিতা ও সফলতা নিয়ে আলোচনা করা হয়। নিম্নে গুণগত সমীক্ষায় প্রাপ্ত ফলাফল আলোচনা করা হলো-

৭.১ দলীয় আলোচনার ফলাফল

আলোচ্য নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রকল্পের আওতায় চট্টগ্রাম জেলার পতেঙ্গা থেকে সাগরিকা পর্যন্ত সর্বমোট ১৫.২ কিলোমিটারে অবস্থিত চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের আওতাধীন ৬টি ওয়ার্ডে মোট ৬টি দলীয় আলোচনা পরিচালিত হয়। ওয়ার্ডগুলো হচ্ছে ১১, ৩৭, ৩৮, ৩৯, ৪০ ও ৪১। সর্বমোট ৫২ জন অংশগ্রহণকারী আলোচনায় অংশগ্রহণ করেন। দলীয় আলোচনায় প্রকল্পের সুবিধাভোগী, কমিউনিটি নেতা, সিটি কর্পোরেশনের কাউন্সিলর, শিক্ষক, নারী সমাজের প্রতিনিধি, কৃষক, চাকরিজীবী, ধর্মীয় নেতা, ছাত্র, ব্যবসায়ী ও অন্যান্য পেশার লোকজন অংশগ্রহণ করেন। অংশগ্রহণকারীদের গড় বয়স ৩৯ বছর যার মধ্যে সর্বনিম্ন বয়স ২০ বছর এবং সর্বোচ্চ বয়স ৬০ বছর। দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা নিম্নোক্ত বিষয় আলোকপাত করেছেন।

- **প্রকল্পের কাজ শুরু সম্পর্কিত**

প্রকল্পের কাজ শুরু সম্পর্কে বিভিন্ন ওয়ার্ডের লোকজন বিভিন্ন রকম তথ্য প্রদান করেছেন। কোন এলাকার অংশগ্রহণকারীরা বলেছেন কাজ শুরু হয়েছিল ২০০৮ সালে আবার কোন এলাকার লোকজন বলেছেন কাজ শুরু হয়েছিল ২০১২ সালে। তবে সব এলাকার লোকজনই একমত পোষণ করেছেন যে কাজ শুরু হবার পর দীর্ঘদিন তা বন্ধ ছিল এবং পুনরায় কাজ শুরু হয় ২০১৬ সালে। কাজ শেষ হওয়া সম্পর্কে তাদের ভিন্নমত পাওয়া গেছে যেমন কোন এলাকার অংশগ্রহণকারীরা বলেছেন ২০১৮ সালের শেষে, কোন এলাকার অংশগ্রহণকারীরা বলেছেন কাজ শেষ হবে ২০১৯ সালের শেষে, আবার কোন এলাকার অংশগ্রহণকারী বলেছেন কাজ শেষ হবে ২০২০ সালে। প্রকৃতপক্ষে, আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ শেষ হবে ২০১৯ সালের জুন মাসে।

- **প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কর্মকাণ্ড সম্পর্কে তথ্য**

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা বলেন, প্রকল্পের আওতায় মাটি ভরাট, স্লুইচ গেট নির্মাণ ও ব্রীজ নির্মাণের কাজ চলছে তবে কোন কালভার্ট তৈরী হচ্ছে না। তারা জানান যে, সমুদ্রের পাড় থেকে মাটি এনে রাস্তা ভরাট করা হচ্ছে। ইউটিলিটি স্থানান্তর করা হয়েছে কিন্তু তা এখনও মেরামত করা হয় নাই। কিছু কিছু এলাকাতে পানি, গ্যাস ও বিদ্যুৎ নাই। অংশগ্রহণকারীরা অভিযোগ করেন, এলাকার অনেক লোকের জমি ও ভিটাবাড়ি এ প্রকল্পের আওতায় অধিগ্রহণ করা হয়েছে তবে তাদেরকে পুনর্বাসন করা হয়নি। জমির ন্যায্য মূল্য না দিয়ে দাম হিসেবে সামান্য কিছু টাকা প্রদান করা হয়েছে।

- **প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এলাকার অবস্থা**

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা বলেন যে প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এলাকার সার্বিক অবস্থা খুবই খারাপ ছিল। বন্যার পানি জমে থাকত। জলাবদ্ধতার কারণে যাতায়াত করা যেতনা। লবনাক্ত পানির জন্য ফসল নষ্ট হয়ে যেত। ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের কারণে ঘরবাড়ি নষ্ট হতো এবং মানুষের জীবন যাপন খুবই কষ্টকর ছিল। লবনাক্ত পানির জন্য গাছপালা নষ্ট হয়ে যেত। ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের সময়ে শ্রমজীবী জনগণ না খেয়ে দিন কাটাত।

- **প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে কিনা এ সম্পর্কে মতামত**

প্রকল্পের আওতায় ১৫ থেকে ২০ ফুট উঁচু করে সমুদ্রের পাড় বাধা হচ্ছে এর ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের সময় পানি এলাকার মধ্যে প্রবেশ করতে পারবে না। ফলে ফসলী জমি ও গাছপালা লবনাক্ত পানির ফলে সৃষ্ট ক্ষতি থেকে রক্ষা পাবে। জলাবদ্ধতা না থাকায় এলাকার মধ্যে চলাচলের সুবিধা হবে। রাস্তা তৈরী করায় শহরে যাতায়াতের সুবিধা হবে।

- **প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যানজট কমবে কিনা এ সম্পর্কে মতামত**

অংশগ্রহণকারীদের মতে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যানজট কমবে। বর্তমানে শহরে যেতে যানজটের কারণে অনেক সময় লাগে। প্রকল্পের আওতায় যে বেড়ীবাঁধ নির্মাণ করা হচ্ছে তার উপর দিয়ে রাস্তা তৈরী করা হচ্ছে যা শহরের সাথে যুক্ত হবে এবং এতে যানজট কমবে। অনেকে শহরে প্রবেশের বিকল্প পথ হিসাবে এ পথ ব্যবহার করবে। ফলে শহরের রাস্তায় যানবাহনের চাপ কম পড়বে যা শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা রাখবে।

- **প্রকল্পের কার্যাবলীর বর্তমান অবস্থা এবং রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থা**

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কার্যাবলী বর্তমানে পূর্ণ গতিতে এগিয়ে চলছে। স্লুইচ গেট নির্মাণ, বেড়ীবাঁধ নির্মাণ, ব্রীজ নির্মাণের কাজ দিনরাত চলছে। নির্দিষ্ট সময়ে কাজ সমাপ্ত করার জন্য তারা প্রয়োজনীয় জনবল দিয়ে কাজগুলো করছে। প্রকল্প এলাকায় কাজগুলো রক্ষণাবেক্ষণ এর জন্য কন্ট্রাক্টর এর লোক রয়েছে। আধুনিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে তারা প্রকল্পের কাজ করছে।

- **প্রকল্পের প্রধান প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর প্রয়োজনীয়তা**

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারী সকলেই একবাক্যে স্বীকার করেছেন যে, প্রকল্পের আওতায় যে কর্মকাণ্ডগুলো পরিচালিত হচ্ছে তা খুবই প্রয়োজন ছিল। কর্মকাণ্ডগুলো সঠিকভাবে সমাপ্ত হলে এলাকাবাসীর দুঃখ-দুর্দশা লাঘব হবে এবং তারা অর্থনৈতিকভাবে লাভবান হবে। এছাড়াও তাদের জমিতে ফসল ফলবে এবং ব্যবসা বাণিজ্যের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে। তাদের যাতায়াত সহজ হবে এবং শহরের সাথে যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে।

- **প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে অর্থনৈতিক সুবিধা**

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনগণ নিম্নলিখিত অর্থনৈতিক সুবিধা বৃদ্ধি পাবে বলে দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা মনে করেন।

- জাতীয় আয় বৃদ্ধি পাবে
- ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে
- আমদানী বাড়বে
- বিভিন্ন শ্রেণীর মানুষের কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি পাবে
- এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হিসেবে গড়ে উঠবে ।

➢ **প্রকল্প বাস্তবায়নে পরিবেশগত প্রভাব**

- **ইতিবাচক প্রভাবঃ** প্রকল্পের আওতায় স্লুইচ গেট নির্মাণ করার ফলে জলাবদ্ধতা কমবে ফলে পরিবেশ সুন্দর হবে। বেড়ীবাঁধ নির্মাণ করায় লবনাক্ত পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না, এতে ফসলী জমির চাষ বৃদ্ধি পাবে।
- **নেতিবাচক প্রভাবঃ বর্তমানে** বেড়ীবাঁধের নির্মাণ কাজ চলছে তাই ধুলাবালিতে এলাকার পরিবেশ নষ্ট হচ্ছে। প্রকল্পের আওতায় জমি অধিগ্রহণ করায় প্রচুর গাছ কাটা হয়েছে এতে পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট হচ্ছে বলে দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীরা মতামত প্রদান করেন।

➢ **প্রকল্পের বাঁধাসমূহ/সমস্যা**

- প্রকল্পের বাঁধাসমূহের মধ্যে অন্যতম হচ্ছে প্রকল্পের আওতায় যাদের জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে তাদের ন্যায্যমূল্য না দেওয়া এবং পুনর্বাসনের ব্যবস্থা না করা।
- স্লুইচ গেট তৈরী করা হচ্ছে কিন্তু খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত হবেনা।

➢ **প্রকল্পকে টেকসই করতে সুপারিশসমূহ**

- বেড়ীবাঁধ ততটুকু পরিমাণ উঁচু করা উচিৎ যতটুকু করলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের সময় পানি এলাকার মধ্যে প্রবেশ করতে পারবে না
- সার্ভিস সড়ক এর ব্যবস্থা করা
- দক্ষ ও সঠিক জনবল বৃদ্ধি করা
- অবকাঠামোগুলোর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত জনবল নিয়োগ করা
- বাঁধের দুই পাশে প্রচুর পরিমানে গাছ লাগানো
- স্লুইচ গেটের সাথে খালের সংযোগ করা।

চিত্র ৭.১: আনন্দবাজার, হালিশহর এলাকায় প্রকল্পের সুবিধাভোগীদের সাথে দলীয় আলোচনা

৭.২ নিবিড় সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত ফলাফল

চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষের প্রকল্প সংশ্লিষ্ঠ কর্মকর্তাগণের সঙ্গে (প্রকল্প পরিচালক, প্রকৌশলীগন, হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা, পুনর্বাসন কর্মকর্তা, শহর পরিকল্পনাবিদ, প্রধান পরিবেশগত ব্যবস্থাপনা কর্মকর্তা) আধা-কাঠামোগত প্রশ্নমালার মাধ্যমে মোট ১৫ টি নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়। নিবিড় সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত তথ্যগুলো এখানে সংক্ষেপে তুলে ধরা হলো-

নিবিড় সাক্ষাৎকারে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা মতামত প্রকাশ করেন যে, প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মিত হলে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হবে। এছাড়া স্লুইচ গেট নির্মিত হলে জলাবদ্ধতা নিরসন হবে। বাঁধ শক্তিশালী করণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে শহর রক্ষা পাবে। তারা আরও মতামত দেন যে, প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সম্পূর্ণভাবে সামঞ্জস্যপূর্ণ। প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন অবকাঠামো সম্পর্কে তারা বলেন যে, বর্তমানে রাস্তা, ক্রস রেগুলেটর, ব্রীজ এবং স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ চলমান। প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন অবকাঠামোসমূহের কোন সমস্যা নাই বলে নিবিড় সাক্ষাৎকারে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উল্লেখ করেন।

বেড়ীবাঁধের উপর রাস্তা নির্মাণের জন্য সাগর পাড়ের মাটি ব্যবহার করা হচ্ছে যা সহজেই ধ্বসে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। এ প্রসঙ্গে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পরামর্শ অনুযায়ী সাগরের বাঁধ হতে ১০০০ ফুট দূর থেকে রাস্তা নির্মাণের জন্য মাটি সংগ্রহ করা হচ্ছে। জোয়ারের ফলে সাগর হতে পলি মাটি এসে পুনরায় তা ভরাট হয়ে যাচ্ছে। এত করে ভবিষ্যতে ক্ষতির সম্ভাবনা নেই।

প্রকল্প কর্মকর্তারা জানান যে, সমুদ্রপাড়ের সৌন্দর্য বৃদ্ধির জন্য যে অর্থ বরাদ্দ করা হয়েছে তা দিয়ে শিশুদের জন্য প্রয়োজনীয় অবকাঠামো, পোষাক পরিবর্তন কক্ষ এবং পর্যটকদের জন্য পার্কিং স্থান নির্মাণের পরিকল্পনা রয়েছে। তারা আরো জানান যে,

পর্যটকরা যাতে বাঁধ থেকে সমুদ্র পাড়ে যেতে পারেন তার ব্যবস্থা করা হবে এবং পর্যটকদের বিশ্রামের জন্য সিমেন্ট দিয়ে তৈরী ছাতার ব্যবস্থা করা হবে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় স্থানীয় জনসাধারণের মতামত নেওয়া হয়েছিল বলে নিবিড় সাক্ষাৎকারে কর্মকর্তারা উল্লেখ করেন। সংশ্লিষ্ট এলাকা সংলগ্ন জনপ্রতিনিধিসহ স্থানীয় জনসাধারণের সাথে মতবিনিময় সভার মাধ্যমে তারা মতামত নিয়েছিল। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য সংস্থার সাথে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ সরাসরি যোগাযোগ এবং পত্র আদান প্রদানের মাধ্যমে সমন্বয় করে থাকেন। এই প্রকল্পের সাথে অন্যান্য প্রকল্পের কর্মকান্ডগুলোর মিল ও অমিল এর বিষয়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান যে, চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পের মূল কাজটি হলো সুউচ্চ বাঁধ নির্মাণ করা যা অন্যান্য প্রকল্পের সাথে মিল নাই।

প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাব সম্পর্কে কর্মকর্তারা জানান যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি হবে, দারিদ্র্য হ্রাস পাবে, বিদেশী বিনিয়োগ বৃদ্ধি পাবে এবং এতে এলাকার লোকজনের কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে। প্রকল্পের আওতায় প্রায় এক লক্ষ গাছ লাগানো হবে যার মাধ্যমে পরিবেশের উন্নয়ন ঘটবে বলে কর্মকর্তারা আশাবাদ ব্যক্ত করেন। তারা মনে করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কোন নেতিবাচক প্রভাব পড়বে না। প্রকল্পের ঝুঁকি সম্পর্কে তাদের মতামত হচ্ছে, ভূমি অধিগ্রহণ সংশ্লিষ্ট আইনি জটিলতায় ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব হচ্ছে। ফলে, নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা তাদের পক্ষে কঠিন হবে। প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহের মধ্যে অন্যতম হচ্ছে মাটি ভরাট করে বাঁধ নির্মাণ করা। বর্ষা মৌসুমে মাটি ভরাট কাজ শ্লথ হয়ে যায়। এতে নির্দিষ্ট সময়ে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন করা নিয়ে তারা আশঙ্খা প্রকাশ করেন। প্রকল্পের কার্যক্রম গতিশীল রাখতে কর্মকর্তারা প্রকল্পের অনুকূলে সঠিক সময়ে প্রকল্পের অর্থ বরাদ্ধ নিশ্চিত করতে হবে বলে মনে করেন।

৭.৩ কর্মশালা: স্থানীয় জনগোষ্ঠীর সাথে মতবিনিময়

সমাহার কনসালটেন্টস লিঃ এর পরামর্শক দল ও আইএমইডির টেকনিক্যাল সহায়তায় ৮ এপ্রিল ২০১৮ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালার আয়োজন ও পরিচালনা করা হয়। স্পেকটা ইঞ্জিনিয়ারস্ লিমিটেড এর বেজ ক্যাম্প কনফারেন্স রুম, আনন্দবাজার, হালিশহর, চট্রগ্রাম-এ কর্মশালাটি অনুষ্ঠিত হয়। কর্মশালায় আইএমইডি এর পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৭ এর মহাপরিচালক জনাব মোহাম্মদ রফিকুল ইসলাম, উপ-পরিচালক জনাব মশিউর রহমান, চিটাগাং আউটার রিং রোড প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক জনাব কাজী হাসান বিন শামস এবং প্রকল্পের বিভিন্ন শ্রেণী ও পেশার সুবিধাভোগী স্টেকহোল্ডারগণ উপস্থিত ছিলেন। কর্মশালায় সমাহার কনসালটেন্টস লিঃ এর পরামর্শক, আইএমইডি এর মহাপরিচালক এবং প্রকল্প পরিচালক নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, এর পরিধি ও ব্যাপ্তি, নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পদ্ধতি ইত্যাদি সম্পর্কে সংক্ষেপে উপস্থিত সকলকে ধারণা প্রদান করেন এবং অংশগ্রহণকারীদের প্রকল্পের চলমান কার্যক্রম মূল্যায়নে তাদের নিজস্ব মতামত স্বাধীনভাবে প্রকাশের আহবান জানান। প্রকল্পের চলমান বিভিন্ন কর্মকাণ্ড নিয়ে উপস্থিত অংশগ্রহণকারীদের সাথে মতামত বিনিময় হয়। প্রকল্পের দুর্বল ও সবল দিক এবং প্রকল্পটিকে কিভাবে আরো সামনে এগিয়ে নিয়ে যাওয়া যায়, এ ব্যাপারেও মতামত বিনিময় হয়।

কর্মশালায় নিম্নবর্ণিত গুরুত্বপূর্ণ বিষয়গুলো অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে থেকে উত্থাপিত হয়েছে।

- ✓ রিং রোড চট্টগ্রামের অর্থনীতিসহ জাতীয় অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।
- ✓ বেড়ীবাঁধ তৈরী করার জন্য সাগর পাড়ের মাটি ব্যবহার করা হচ্ছে। সাগরের পাড়ের মাটি সহজেই ধ্বসে যাবে। সুতরাং, অন্য কোন স্থানের মাটি বেড়ীবাঁধে ব্যবহার করা উচিত।
- ✓ প্রায় ৫০০০ জেলে পরিবার রয়েছে এলাকাটিতে তাদের যাতায়াতের জন্য পার্শ্ব রাস্তা তৈরীর ব্যবস্থা করতে হবে।
- ✓ সমুদ্রের পাড় রক্ষার জন্য যে সিসি ব্লক দেওয়া হচ্ছে তা ইন্টারলিংক করে দিতে হবে নইলে ব্লক সমুদ্রে বিলীন হয়ে যাবে।
- ✓ সংযোগ সড়ক থেকে বেড়ীবাঁধে উঠার সুযোগ থাকতে হবে নতুবা এলাকাবাসী বেড়ীবাঁধের সুফল থেকে বঞ্চিত হবে।
- ✓ আনন্দবাজার ইলিশ মাছের বাজার হিসেবে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। তাই আনন্দবাজারে কিছু শেড নির্মাণ করা দরকার যাতে ইলিশ মাছ বেচাকেনায় কোন সমস্যা না হয়।
- ✓ ফিডার রোড-২ এবং অ্যাপ্রোচ রোড প্রকল্পের আওতায় আনা উচিত এবং অবিলম্বে এর কাজ শুরু করা উচিত।
- ✓ প্রকল্পের আওতায় যে ফ্লাইওভার করার পরিকল্পনা করা হয়েছে তা এমনভাবে করা উচিৎ যেন যানজট কমে এবং নগরবাসী এর মাধ্যমে সবচেয়ে বেশী সুফল পায়।
- ✓ ভবিষ্যতে নগরীতে মেট্রোরেল করার পরিকল্পনা সরকারের রয়েছে। সুতরাং, ফ্লাইওভার এর ডিজাইন করা উচিত মেট্রোরেল এর বিষয়টা মাথায় রেখে।
- ✓ খালের পাশ দিয়ে সার্ভিস রোড নির্মাণ করতে হবে।
- ✓ বেড়ীবাঁধ নির্মাণে যাদের জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে তাদের অনেকেই ক্ষতিপূরণের টাকা এখনো পায়নি। এ ব্যাপারে প্রকল্প পরিচালকের সহযোগিতা কামনা করেন স্থানীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারী অধিকাংশ জনগণ।
- ✓ স্লুইচ গেট ১১টা তৈরী করা হচ্ছে। আরো বেশী স্লুইচ গেট প্রয়োজন বলে উপস্থিত অংশগ্রহণকারীরা মনে করেন।
- ✓ বেড়ীবাঁধের দুইপাশেই অধিক পরিমান গাছ লাগানোর জন্য অনুরোধ করেন অংশগ্রহণকারীরা।
- ✓ রাশমনিঘাট এলাকায় আন্ডারপাস দরকার বলে অংশগ্রহণকারীরা জানান।
- ✓ যারা সাগরের পাড়ে অস্থায়ী দোকান করে জীবিকা নির্বাহ করত তাদের জন্য একটা মার্কেট করে তাদের পুনর্বাসনের ব্যবস্থা করার দাবী জানান উপস্থিত দোকান মালিক সমিতির সভাপতি।
- ✓ এলাকাবাসী জানান, রিং রোডকে কেন্দ্র করে সাংস্কৃতিক বিনোদন কেন্দ্র, তেল সেক্টর ও অর্থনৈতিক জোন গড়ে উঠছে যা জাতীয় অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

চিত্র ৭.২: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা, আনন্দবাজার, হালিশহর, চট্রগ্রাম

অষ্টম অধ্যায়: প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT Analysis)

আলোচ্য নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত সকল তথ্য বিশ্লেষণ সাপেক্ষে যে সকল গুরুত্বপূর্ণ মতামত ও সিদ্ধান্ত জানা গেছে, তা যথেষ্ট বাস্তবধর্মী। প্রতিটি প্রকল্পেরই যেমন সাফল্য আছে তেমনি রয়েছে তার সীমাবদ্ধতা। বর্তমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকেও সেটি পরিলক্ষিত হয়েছে।

বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত সমস্ত তথ্য উপাত্তের উপর ভিত্তি করে নিম্নে প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ যেমন তুলে ধরা হলো তেমনি প্রকল্পটি টেকসইকরণের জন্য সুপারিশমালা উপস্থাপন করা হলো:

৮.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ

আলোচ্য নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত বর্তমান প্রকল্পের সবল দিকগুলো হলো-

- **ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে :** প্রকল্পের আওতায় বাঁধ উঁচু করা হচ্ছে যার ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের ফলে সাগরের পানি লোকালয়ে প্রবেশ করতে পারবে না। এতে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্টি ক্ষতি কমবে।
- **যানজট কমবে :** প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তাটি শহরে প্রবেশের বিকল্প পথ হিসেবে ব্যবহৃত হবে ফলে শহরের যানজট কমবে।
- **যাতায়াত সহজ হবে :** প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে বাঁধের রাস্তাটি একবারেই ব্যবহারের অযোগ্য ছিল। প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মাণের কাজ চলছে। রাস্তা নির্মিত হলে যাতায়াত সহজ হবে।
- **জলাবদ্ধতা কমবে :** বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক নির্মিত ৭টি স্লুইচ গেট দিয়ে এলাকার পানি সাগরে প্রবেশ করতে পারত না। এতে, এলাকায় জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হতো। প্রকল্পের আওতায় ১১টি স্লুইচ গেট নির্মাণকাজ চলছে। স্লুইচ গেটের নির্মাণ শেষ হলে এলাকার জলাবদ্ধতা কমবে।
- **ফসলের উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে :** ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের সময় সাগরের লবনাক্ত পানি এলাকায় প্রবেশ করায় ফসলের ক্ষতি সাধিত হতো। বাঁধ উঁচু করায় লবনাক্ত পানি ফসলী জমিতে প্রবেশ করতে পারবে না তাই ফসলের উৎপাদন বাড়বে।
- **ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে :** প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়িত হলে এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে কারণ যাতায়াত সহজ হবে ফলে অনেকেই ব্যবসার দিকে আগ্রহী হবে।
- **লোকজন আর্থিক ভাবে লাভবান হবে:** প্রকল্পের কাজ সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে এলাকাটি পর্যটন কেন্দ্র হিসেবে বিবেচিত হবে এবং এতে এলাকার লোকজন আর্থিকভাবে লাভবান হবে।

- **পণ্য পরিবহন সহজ হবে :** প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে যাতায়াত ব্যবস্থা খুবই খারাপ ছিল ফলে বিভিন্ন প্রকার পণ্য পরিবহন করতে সময়, শ্রম এবং অর্থের অপচয় হতো। প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মিত হওয়ায় পরিবহন সুবিধা বাড়বে ফলে পণ্য পরিবহন সহজ হবে।
- **কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে :** এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটায় এলাকার জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে।
- **নতুন কলকারখানা গড়ে উঠবে:** যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি ঘটায় লোকজন বিনিয়োগে আগ্রহী হবে ফলে এলাকায় নতুন কলকারখানা গড়ে উঠবে।
- **জীবনযাত্রার মান উন্নত হবে:** প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে এলাকার লোকজনের জীবনযাত্রার মান উন্নত হবে।

৮.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ

আলোচ্য নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত বর্তমান প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলো হলো-

- **ক্ষতিগ্রস্তদের জমির ন্যায্য মূল্য না দেওয়া:** প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কর্মকান্ড বাস্তবায়নের জন্য জমি অধিগ্রহন করা হয়েছে। সমীক্ষা থেকে জানা যায় যে, উল্লেখযোগ্য সংখ্যক লোক জমির ন্যায্য মূল্য পায় নাই।
- **ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসনের ব্যবস্থা না করা :** প্রকল্পের মাধ্যমে যাদের কাছ থেকে জমি অধিগ্রহন করা হয়েছে তাদের পুনর্বাসন করার কথা ছিল। কিন্তু এখনো ক্ষতিগ্রস্তদের প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসনের ব্যবস্থা করা হয়নি। প্রকৃতপক্ষে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতার কারণে পুনর্বাসন প্রক্রিয়া বিলম্বিত হচ্ছে।
- **খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না করা:** প্রকল্পের আওতায় স্লুইচ গেট নির্মাণের মাধ্যমে এলাকার জলাবদ্ধতা নিরসনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে কিন্তু খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত হবেনা ফলে এলাকার জনগন জলাবদ্ধতার হাত থেকে মুক্তি পাবে না।
- **পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা না থাকা :** প্রকল্পের আওতায় এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা উন্নত করার কোন পরিকল্পনা না থাকায় লোকালয়ের পানি খালে আসবে না ফলে এলাকার জলাবদ্ধতা নিরসন পুরোপুরি হবে না।
- **জনগণের ভোগান্তি :** প্রকল্পের আওতায় রাস্তার কাজসহ বিভিন্ন কর্মকাণ্ড বাস্তবায়িত হওয়ায় প্রচুর ধুলাবালির সৃষ্টি হচ্ছে। এ ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ না করায় এলাকার জনগণের শ্বাসকষ্ট বাড়ছে।
- **কৃষি জমি হ্রাস :** প্রকল্পের আওতায় কৃষি জমি অধিগ্রহণ করায় কৃষি জমির পরিমান কমে যাচ্ছে।
- **বেড়ীবাঁধে উঠার ব্যবস্থা না থাকা :** বেড়ীবাঁধে উঠার জন্য কোন সড়ক নির্মিত না হওয়ায় জেলেদের সাগরে মাছ ধরতে যেতে অসুবিধা হচ্ছে।
- **পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট :** প্রকল্পের আওতায় প্রায় ২০,০০০-৩০,০০০ বিভিন্ন প্রজাতির গাছ কেটে ফেলা হয়েছে। এতে এলাকার পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট হচ্ছে।

- **গবাদি পশু-পাখির চারণভূমি বিলীন :** প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্প গ্রহনের পূর্বে বাঁধের পার্শ্ববর্তী লোকালয়ের কাছে বিভিন্ন পশু-পাখি বিচরণ করত। প্রকল্পের আওতায় সেসব জমিতে নির্মাণ কাজ চলায় গবাধি পশু-পাখির চারণভূমি বিলীন হয়ে যাচ্ছে।

৮.৩ প্রকল্পের সুযোগ

প্রকল্পের আওতায় ১৫ থেকে ২০ ফুট উঁচু করে সমুদ্রের পাড় বাঁধা হচ্ছে এর ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছাসের সময় পানি এলাকার মধ্যে প্রবেশ করতে পারবে না। ফলে ফসলী জমি ও গাছপালা লবনাক্ত পানির ফলে সৃষ্ট ক্ষতি থেকে রক্ষা পাবে। স্লুইচ গেট নির্মাণের ফলে জলাবদ্ধতা থাকবেনা এবং জলাবদ্ধতা না থাকায় এলাকার মধ্যে চলাচলের সুবিধা হবে। বেড়ীবাঁধ উঁচু করায় শহরে যাতায়াতের সুবিধা হবে। শহরে প্রবেশের বিকল্প পথ হিসেবে অনেকে এ পথ ব্যবহার করবে ফলে শহরের রাস্তায় চাপ কম পড়বে যা শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা রাখবে। এছাড়া প্রকল্পের কাজ সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে প্রকল্পের আওতায় নিম্নলিখিত সুযোগ সৃষ্টি হবে-

- বিভিন্ন ধরনের কল-কারখানা গড়ে উঠাসহ ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে
- পর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটবে
- বিদেশী বিনিয়োগ বৃদ্ধি পাবে
- আমদানী ও রপ্তানী বাড়বে
- বিভিন্ন শ্রেণীর মানুষের কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি পাবে
- অর্থনৈতিক জোন গড়ে উঠবে
- ইলিশ মাছের বাজার সৃষ্টি হবে
- শস্য ভান্ডার গড়ে উঠবে

৮.৪ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অধিকাংশ ব্যক্তিবর্গ প্রকল্পের কোন ঝুঁকি নাই উল্লেখ করলেও অনেকে নিম্নলিখিত ঝুঁকির আশংকা প্রকাশ করেছেন।

প্রকল্পের আওতায় স্লুইচ গেট নির্মাণের মাধ্যমে এলাকার জলাবদ্ধতা নিরসনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে কিন্তু খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত হবেনা ফলে এলাকায় স্থায়ী জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হবে। প্রকল্পের আওতায় প্রায় ২০,০০০-৩০,০০০ বিভিন্ন প্রজাতির গাছ কেটে ফেলা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় প্রচুর গাছ লাগানো না হলে পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট হবে। প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহনের কাজ বিভিন্ন আইনী জটিলতায় বিলম্ব হচ্ছে। এর ফলে পুনর্বাসনের জন্য আশ্রয়কেন্দ্র নির্মাণসহ অন্যান্য অনেক কর্মকান্ড পিছিয়ে যাচ্ছে। ভূমি অধিগ্রহনের কাজ তাড়াতাড়ি শেষ না হলে প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কর্মকাণ্ডগুলো যথাসময়ে শেষ করা সম্ভব হবেনা বলে নিবিড় সাক্ষাৎকারে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা আশঙ্কা প্রকাশ করেন।

৮.৫ প্রকল্পের Exit Plan

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্পটির কার্যক্রম সম্পন্ন হওয়ার পর রাস্তা ও বাঁধের রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব চট্রগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (সিডিএ) এর উপর প্রদান করা যেতে পারে। স্লুইচ গেট রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডকে প্রদান করা যেতে পারে। তাছাড়া এলাকার সুবিধাভোগীদের সমন্বয়ে রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা কমিটি গঠন করা যেতে পারে, যা সিটি কর্পোরেশনের স্থানীয় ওয়ার্ড কাউন্সিলরের সমন্বয়ে পরিচালিত হবে। উক্ত কমিটি প্রকল্পের আওতায় নির্মিত অবকাঠামোসমূহ তদারকি করবে এবং এ সংক্রান্ত অগ্রগতির তথ্যাদি সময়ে সময়ে চট্রগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ ও বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডকে অবহিত করবে।

নবম অধ্যায়: পর্যবেক্ষনের ভিত্তিতে চিহ্নিত সমস্যাসমূহ ও সুপারিশমালা

এই নিবিড় পরিবীক্ষণের লক্ষ্য হচ্ছে প্রকল্পের কর্মকাণ্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা পরিবীক্ষণ করা। এছাড়াও প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কার্যাবলী পর্যবেক্ষণ, অবকাঠামোসমূহ রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থা, প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর কার্যকারিতা, অনুমোদিত ডিপিপি নকশা অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়ন ইত্যাদি বিষয় পর্যবেক্ষণ, পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করে সুপারিশ প্রণয়ন করা। নিবিড় পরিবীক্ষণের আলোকে প্রাপ্ত সমস্যাসমূহ নিম্নে উল্লেখ করা হলো-

৯.১ পর্যবেক্ষণে ও পর্যালোচনায় প্রাপ্ত সমস্যাসমূহ

- প্রকল্পের আওতায় ১৩.২ কিঃ মিঃ এলাকায় মাটি ভরাটের কাজ চলছে। পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, ভরাট কাজের জন্য সাগর পাড়ের মাটি ব্যবহার করা হচ্ছে। সাগর পাড়ের মাটি সহজেই ধ্বসে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।
- প্রকল্প এলাকায় উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জনগোষ্ঠীসহ প্রায় ৫০০০ জেলে পরিবার বাস করে। প্রায় ১৫ থেকে ২০ ফুট উঁচু বেড়ীবাঁধ নির্মাণের ফলে বেড়ীবাঁধ পার হয়ে জেলেদের মাছ ধরতে যেতে হয়। বেড়ীবাঁধে উঠার জন্য কোন রাস্তা না থাকায় তাদের যাতায়াতে সমস্যা হচ্ছে।
- বর্তমান প্রকল্পের আওতায় সমুদ্রের ঢেউ থেকে বেড়ীবাঁধকে রক্ষার জন্য সমুদ্রের পাড়ের দিকে সিসি ব্লক দেয়া হবে। বর্তমানে সিসি ব্লক নির্মাণের কাজ চলছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বেও সিসি ব্লক দেয়া হয়েছিল যা সমুদ্রগর্ভে বিলীন হয়ে গেছে।
- প্রকল্পের আওতায় ফিডার রোড-২ নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। কিন্তু প্রকল্প ব্যয় সংকোচনের জন্য পরবর্তীতে ফিডার রোড-২ নির্মাণের পরিকল্পনা বাদ দেয়া হয়। ফিডার রোড-২ নির্মাণ না করা হলে এলাকার জনগণের যাতায়াতের অসুবিধা হবে।
- প্রকল্পের আওতায় অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। কিন্তু প্রকল্প ব্যয় সংকোচনের জন্য পরবর্তীতে অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণের পরিকল্পনা বাদ দেয়া হয়। অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ না করা হলে এলাকার জনগণের যাতায়াতের অসুবিধা হবে।
- বর্তমান প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে স্লুইচ গেট নির্মাণের মাধ্যমে এলাকাবাসীকে জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা করা। প্রকল্পের আওতায় স্লুইচ গেট নির্মাণ করা হলেও খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত হবেনা ফলে এলাকার জনগন জলাবদ্ধতার হাত থেকে মুক্তি পাবে না।
- সার্ভিস রোড না থাকায় এলাকাবাসীর যাতায়াতের অসুবিধা হচ্ছে।
- নিবিড় পরিবীক্ষণের সমীক্ষা থেকে দেখা যায় যে, উল্লেখযোগ্য সংখ্যক উত্তরদাতা তাদের অধিগ্রহণকৃত জমির ক্ষতিপূরণের অর্থ এখনো পাননি। ফলে তাদের মধ্যে ক্ষোভ বিরাজ করছে।
- প্রকল্পের আওতায় প্রায় ২০ থেকে ৩০ হাজার বিভিন্ন প্রজাতির গাছ কাটা হয়েছে যার জন্য পরিবেশের ভারসাম্য নষ্ট হচ্ছে।

- প্রকল্পের আওতায় প্রায় ৫৬০ জন অস্থায়ী দোকানদার জীবিকা হারিয়েছেন যারা পূর্বে সাগর পাড়ে অস্থায়ী দোকান করে তাদের জীবিকা নির্বাহ করত।
- প্রকল্পের সময় ২বার বৃদ্ধি পেয়েছে এবং পর্যবেক্ষণে মনে হয়েছে যে, প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব হবেনা। প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব না হলে জাতীয় প্রবৃদ্ধি কম হতে পারে।
- সমুদ্রের পাড় হতে বাঁধ অনেক উঁচুতে অবস্থিত তাই পর্যটকরা সহজে সমুদ্রের পাড়ে যেতে পারবেনা।
- বর্তমানে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০ সেন্টিমিটার এবং বৃষ্টির পরিমান বৃদ্ধি পেয়েছে ৭% যার ফলে সমুদ্র পাড়ের লোকালয়ে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হচ্ছে।

৯.২ সমস্যার আলোকে সমাধানের জন্য সুপারিশমালা

বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণ থেকে প্রাপ্ত সমস্যার আলোকে সমাধানের জন্য নিম্নলিখিত সুপারিশসমূহ উপস্থাপন করা হলো, যা ভবিষ্যতে প্রকল্পের কার্যক্রমকে গতিশীল ও টেকসই করবে।

১. **ভরাট কাজে মাটির ব্যবহারঃ** প্রকল্পের আওতায় ১৩.২ কিঃ মিঃ এলাকায় মাটি ভরাটের কাজ চলছে। ভরাট কাজের জন্য সাগর পাড়ের মাটি ব্যবহার করা হচ্ছে। সাগরের পাড়ের মাটি সহজেই ধ্বসে যায়। সুতরাং, সাগর পাড়ের মাটির পরিবর্তে অন্য কোন স্থানের মাটি ব্যবহার করা যেতে পারে।

২. **বেড়ীবাঁধে উঠার রাস্তা তৈরীঃ** প্রকল্প এলাকায় উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জনগোষ্ঠীসহ প্রায় ৫০০০ জেলে পরিবার বাস করে। প্রায় ১৫ থেকে ২০ ফুট উচু বেড়ীবাঁধ নির্মাণের ফলে বেড়ীবাঁধ পার হয়ে জেলেদের মাছ ধরতে যেতে হয়। বেড়ীবাঁধে উঠার রাস্তা না থাকায় তাদের যাতায়াতের সমস্যা হচ্ছে। প্রকল্পের আওতায় ফ্লাইওভার নির্মাণের পরিকল্পনা থাকলেও এলাকার জনগণসহ জেলেদের যাতায়াতের সুবিধার জন্য বেড়ীবাঁধে উঠার রাস্তা তৈরী করা যেতে পারে।

৩. **ইন্টারলিংক সিসি ব্লকঃ** বর্তমান প্রকল্পের আওতায় সমুদ্রের ঢেউ থেকে বেড়ীবাঁধকে রক্ষার জন্য সমুদ্রের পাড়ের দিকে সিসি ব্লক দেয়া হবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বেও সিসি ব্লক দেয়া হয়েছিল যা সমুদ্রগর্ভে বিলীন হয়ে গেছে। বর্তমানে যে সিসি ব্লক দেয়া হবে তা ইন্টারলিংক করে দেয়া যেতে পারে ফলে সিসি ব্লকগুলো সমুদ্রে বিলীন হওয়ার হাত থেকে রক্ষা পাবে।

৪. **ফিডার রোড-২ নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ফিডার রোড-২ নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। কিন্তু প্রকল্প ব্যয় সংকোচনের জন্য পরবর্তীতে ফিডার রোড-২ নির্মাণের পরিকল্পনা বাদ দেয়া হয়। এলাকার জনগণের যাতায়াতের সুবিধার জন্য ফিডার রোড-২ নির্মাণের পরিকল্পনা করা যেতে পারে।

৫. **অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। কিন্তু প্রকল্প ব্যয় সংকোচনের জন্য পরবর্তীতে অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণের পরিকল্পনা বাদ দেয়া হয়। এলাকার জনগণের যাতায়াতের সুবিধার জন্য অ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণের পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করা যেতে পারে।

৬. **স্লুইচ গেট ও খালের সংযোগ স্থাপনঃ** বর্তমান প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে স্লুইচ গেট নির্মাণের মাধ্যমে এলাকাবাসীকে জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা করা। প্রকল্পের আওতায় স্লুইচ গেট নির্মাণ করা হলেও খালের সাথে স্লুইচ গেটের সংযোগ না

থাকায় সহজেই পানি নিষ্কাশিত হবেনা ফলে এলাকার জনগন জলাবদ্ধতার হাত থেকে মুক্তি পাবে না। সুতরাং, জলাবদ্ধতার হাত থেকে এলাকাবাসীকে রক্ষা করতে স্লুইচ গেট ও খালের সংযোগ স্থাপন করা যেতে পারে।

৭. **সার্ভিস রোড নির্মাণঃ** এলাকাবাসীর যাতায়াতের সুবিধার জন্য খালের পাশ দিয়ে সার্ভিস রোড করা যেতে পারে।

৮. **দ্রুত ক্ষতিপূরণের অর্থ প্রদানঃ** নিবিড় পরিবীক্ষণের সমীক্ষা থেকে দেখা যায় যে, উল্লেখযোগ্য সংখ্যক উত্তরদাতা তাদের অধিগ্রহণকৃত জমির ক্ষতিপূরণের অর্থ এখনো পাননি। ফলে তাদের মধ্যে ক্ষোভ বিরাজ করছে। প্রকল্পের কার্যক্রম নির্বিঘ্নে সম্পাদনের জন্য দ্রুত ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের ক্ষতিপূরণের অর্থ প্রদান করা যেতে পারে।

৯. **বৃক্ষরোপনঃ** প্রকল্পের আওতায় প্রায় ২০ থেকে ৩০ হাজার বিভিন্ন প্রজাতির গাছ কাটা হয়েছে। পরিবেশের ভারসাম্য রক্ষার জন্য বেড়ীবাঁধের দুইপাশে দৃষ্টিনন্দন এবং পরিবেশবান্ধব লক্ষাধিক গাছ পরিকল্পনা অনুযায়ী রোপন করা যেতে পারে।

১০. **অস্থায়ী মার্কেট নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় জমি অধিগ্রহণের কারণে প্রায় ৫৬০ জন অস্থায়ী দোকানদার জীবিকা হারিয়েছেন। তাদের পুনর্বাসনের জন্য সম্ভব হলে অস্থায়ী মার্কেট নির্মাণ করে দেয়ার বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে।

১১. **প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করার জন্য অধিক জনবল নিয়োগঃ** প্রকল্পের সময় ২বার বৃদ্ধি পেয়েছে এবং পর্যবেক্ষণে মনে হয়েছে যে, প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব হবেনা। প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা সম্ভব না হলে জিডিপি প্রবৃদ্ধি ব্যাহত হয়। প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করার জন্য বাস্তবায়নকারী প্রতিষ্ঠান অধিক জনবল নিয়োগ করতে পারে।

১২. **পর্যটকদের সুবিধা প্রদানঃ** পর্যটকরা যাতে বাঁধ থেকে সহজেই সমুদ্রের পাড়ে যেতে পারেন তার জন্য সংযোগ সড়কগুলোর বিপরীতে সিঁড়ির ব্যবস্থা করা যেতে পারে এবং পর্যটকদের বিশ্রামের জন্য পলিমার প্লাস্টিক দিয়ে তৈরী ছাতা এবং বসার জন্য বেঞ্চ এর ব্যবস্থা করা যেতে পারে ।

১৩. **চট্টগ্রাম শহর রক্ষার্থে ব্যবস্থা ঃ** বর্তমানে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০ সেন্টিমিটার এবং বৃষ্টির পরিমান বৃদ্ধি পেয়েছে ৭%। চট্টগ্রাম শহরকে রক্ষার জন্য ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে সমুদ্রের পানির উচ্চতা বৃদ্ধি, বৃষ্টির পানি রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়সমূহ অত্যন্ত গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করা প্রয়োজন।

৯.৩ উপসংহার

চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)- ২য় সংশোধনী এর কাজ বর্তমানে চলমান রয়েছে, যা শেষ হবে ২০১৯ সালের জুন মাসে। উদ্দেশ্য অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে, বিদেশী বিনিয়োগ বৃদ্ধি পাবে এবং বিভিন্ন ধরনের কল-কারখানা গড়ে উঠবে। উঁচু বাঁধ নির্মাণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাসের হাত থেকে জনগণ রক্ষা পাবে। তাছাড়া লবণাক্ত পানি এলাকার মধ্যে প্রবেশ করতে পারবে না ফলে ফসলী জমি ও গাছপালা লবনাক্ত পানির ফলে সৃষ্ট ক্ষতি থেকে রক্ষা পাবে। প্রকল্পটি শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা রাখবে এবং এলাকার লোকজন জলাবদ্ধতার হাত থেকে রক্ষা পাবে। সর্বোপরি, প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে পতেঙ্গা সমুদ্র সৈকত কক্সবাজারের মত একটি জনপ্রিয় পর্যটন কেন্দ্রে পরিনত হবে যা সরকারের রাজস্ব আয়ে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

গ্রন্থপুঞ্জী

1. RDPP. 2016. Revised Development Project Proposal (RDPP) of "Chittagong City Outer Ring Road Project (From Patenga to Sagorica)", Chittagong Development Authority, Ministry of Housing and Public Works, Government of the People's Republic of Bangladesh

2. Monthly Environmental Health & Safety Report, January 2018, Civil Works for Chittagong City Outer Ring Road Project, SEL-KNR JV

3. IMED Project Monitoring Report of "Chittagong City Outer Ring Road Project. (From Patenga to Sagorica)" by Dr. Ranjit Kumar Sarker

4. PPA. 2006. Public Procurement Act-2006. Ministry of Law, Government of the People's Republic of Bangladesh

5. PPR. 2008. Public procurement Rule-2008, Ministry of Law, Justice and Parliamentary Affairs, Government of the People's Republic of Bangladesh

6. Bangladesh Bureau of Statistics-2017. Government of the People's Republic of Bangladesh

7. ToR. 2017. Terms of References of "Chittagong City Outer Ring Road Project. (From Patenga to Sagorica)", Request for Proposal, Proposal Package No:16, IMED, Ministry of Planning, Government of the People's Republic of Bangladesh

পরিশিষ্ট-১: পরিমাণগত আলোচনার সারণী

পরিশিষ্ট-১: পরিমাণগত আলোচনার সারণী

সারণী ১: উত্তরদাতার বয়স

বয়স	লিঙ্গ	সংখ্যা	%
১০ থেকে ২০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮	১.৩
	নারী	৭	১.৭
২১ থেকে ৩০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	১১৪	১৯
	নারী	২৬	৪.৩
৩১ থেকে ৪০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	১৫৬	২৬
	নারী	৪৪	৭.৩
৪১ থেকে ৫০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮১	১৩.৫
	নারী	২৫	৪.২
৫১ থেকে ৬০ বছর পর্যন্ত	পুরুষ	৮৫	১৪.২
	নারী	১২	২
৬০ বছরের অধিক	পুরুষ	২৫	৪.২
	নারী	১	০.২
মোটপুরুষ ও নারী	পুরুষ	৪৮১	৮০.২%
	নারী	১১৯	১৯.৮%
সর্বমোট		**৬০০**	**১০০.০%**

সারণী ২: উত্তরদাতার পেশা

পেশা	সংখ্যা	%
চাকুরী	১২২	২০.৩
ব্যবসা	২৩৪	৩৯.০
কৃষি কাজ	৩২	৫.৩
শ্রমিক	১০৬	১৭.৮
গৃহিনী	৮৬	১৪.৩
অন্যান্য	২০	৩.৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩ঃ উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা

শিক্ষা	সংখ্যা	%
নিরক্ষর	৭২	১২.০
৫ম শ্রেণি পর্যন্ত	২৬৬	৪৪.৩
৮ম শ্রেণি পর্যন্ত	১৩৫	২২.৫
এস.এস.সি	৭০	১১.৭
এইচ.এস.সি	২৬	৪.৩
স্নাতক	১৩	২.২
স্নাতোকোত্তর	৪	০.৭
অন্যান্য	১৪	২.৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৪ঃ উত্তরদাতার মাসিক আয়

মাসিক আয়	সংখ্যা	%
০-১০০০০ টাকা	২৩৯	৩৯.৮
১০০০১-২০০০০ টাকা	২৬১	৪৩.৫
২০০০১-৩০০০০ টাকা	৭৬	১২.৭
৩০০০১-৪০০০০ টাকা	১১	১.৮
৪০০০১-৫০০০০ টাকা	৬	১.০
৫০০০১-৬০০০০ টাকা	৩	০.৫
৬০০০০+ টাকা	৪	০.৭
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৫ঃ উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৯৬	৯৯.৩
না	৪	০.৭
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৬ঃ বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমার কারণ গুলো কি কি?

প্রশ্ন	সংখ্যা	%
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধের উপর দিয়ে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবে না	৫৩৬	৮৯.৩
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধ	৪৬	৭.৭

প্রশ্ন	সংখ্যা	%
ভেঙ্গে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবেনা		
বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে জলাবদ্ধতা থাকবেনা	৭	১.২
অন্যান্য	১১	১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৭ঃ রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৫১	৯১.৮
না	৪৯	৮.২
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৮ঃ শহরে যাওয়ার সময়কাল (পূর্বে কত ছিল ও বর্তমানে কত)

প্রশ্ন	গড় সময় (মিনিট)
পূর্বে	৫৪.৪৯
বর্তমানে	২৫.১১

সারণী ৯ঃ প্রকল্পের আওতায় আপনার কোন ভূমি অধিগ্রহণ হয়েছে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	১৬৯	২৮.২
না	৪৩১	৭১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ১০ঃ ভূমি অধিগ্রহণ করা হলে, কতটুকু পরিমান?

সংখ্যা	জমির পরিমান (শতাংশ)	%
১২	২	৭.১
১	২.৫	০.৬
৮	৩	৪.৭
১৮	৪	১০.৭
১৩	৫	৭.৭
১৪	৬	৮.৩
২	৭	১.২

সংখ্যা		জমির পরিমান (শতাংশ)	%
১৯		৮	১১.২
৩		৯	১.৮
২২		১০	১৩.০
১১		১২	৬.৫
২		১৩	১.২
২		১৪	১.২
৩		১৬	১.৮
১		১৭	০.৬
১০		২০	৫.৯
২		২২	১.২
৩		৩০	১.৮
২		৩৬	১.২
৭		৪০	৪.১
২		৫০	১.২
২		৮০	১.২
২		১০০	১.২
২		১২০	১.২
৩		২০০	১.৮
২		৮০০	১.২
১		১২০০	০.৬
মোট	**১৬৯**	**২৮২৬.৫**	**১০০.০**
জমি অধিগ্রহণ ৩৩.৮৬ শতাংশ (গড়ে)			

সারণী ১১ঃ অধিগ্রহণকৃত ভূমির ন্যায্যমূল্য পেয়েছেন কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	১৬৯	২৮.২
না	৪৩১	৭১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ১২ঃ অধিগ্রহণকৃত ভূমির ন্যায্যমূল্য না পেলে, কেন?

উত্তর	সংখ্যা	%
মৌজা মূল্য দেওয়ায় দাম কম পেয়েছি	৭২	৪৮.০০
টাকা পেতে অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় করতে হয়েছে	৪	২.৬৭
প্রকৃত জমির পরিমান দলিলের জমির পরিমানের চেয়ে কম	১৬	১০.৬৭
মামলা হওয়ার কারণে	৩	২.০০

উত্তর	সংখ্যা	%
জমির মূল্য এখনও পরিশোধ করেনি	২৭	১৮.০০
টাকা নিতে যে প্রক্রিয়া তা জানিনা	৪	২.৬৭
কাগজ দেরিতে জমা দিয়েছি	৬	৪.০০
কাগজ জমা দিতে পারিনি	১	০.৬৭
জমি নিয়ে বির্তক থাকার কারণে	২	১.৩৩
ঘরের মূল্য পেয়েছি কিন্তু জমির মূল্য পাইনি	২	১.৩৩
সরকার এখনও দখল করেনি, তবে মাপে পড়েছে	১৩	৮.৬৭
মোট	**১৫০**	**১০০.০০**

সারণী ১৩ঃ প্রকল্পের আওতায় আপনাকে পুনর্বাসন করা হচ্ছে/হয়েছে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	১৪৫	২৪.১৭
না	৪৫৫	৭৫.৮৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০০**

সারণী ১৪ঃ আপনার এলাকায় সেতু নির্মাণের প্রয়োজন ছিল কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৮৯	৯৮.২
না	১১	১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ১৫ঃ সেতু নির্মাণের জন্য স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৮৮	৯৮.০
না	১২	২.০
মোট	৬০০	**১০০.০**

সারণী ১৬ঃ সেতু নির্মাণ ও সেতুর স্থান নির্বাচনে স্থানীয় জনগনের মতামত নেয়া হয়েছিল কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৪৮১	৮০.২
না	১১৯	১৯.৮

উত্তর	সংখ্যা	%
মোট	৬০০	১০০.০

সারণী ১৭ঃ স্থানীয় জনগনের মতামত নেয়া হলে, কিভাবে?

উত্তর	সংখ্যা	%
স্থানীয় পর্যায়ে জনসাধারনের সাথে মতবিনিময় সভা করে	৩২৩	৬৭.২
স্থানীয় জন প্রতিনিধি ও গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার মাধ্যমে	১৫৬	৩২.৪
অন্যান্য	২	০.৪
মোট	৪৮১	১০০.০

সারণী ১৮ঃ সেতু নির্মাণের ফলে কি কি সুবিধা হবে/হয়েছে?

উত্তর	সংখ্যা	%
যাতায়াতের সুবিধা হবে	৫৪৫	৯০.৮
জলাবদ্ধতা থাকবেনা	২৯	৪.৮
এলাকার উন্নয়ন হবে	১১	১.৮
অন্যান্য	১৫	২.৫
মোট	৬০০	১০০.০

সারণী ১৯ঃ সেতুর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ হয় কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৪৯৫	৮২.৫
না	১০৫	১৭.৫
মোট	৬০০	১০০.০

সারণী ২০ঃ স্লুইচ গেট নির্মাণের প্রয়োজন ছিল কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৯৬	৯৯.৩
না	৪	০.৭
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২১ঃ স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৮৯	৯৮.২
না	১১	১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২২ঃ স্লুইচ গেট এর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ হয় কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৪৭৮	৭৯.৭
না	৮৬	১৪.৩
নতুন তৈরী	২৯	৪.৮
জানা নেই	৭	১.২
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২৩ঃ সরকারি গ্যাস, বিদ্যুৎ, পানির সুবিধাসমূহ স্থানান্তর করা হচ্ছে/হয়েছে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	২৪৭	৪১.২
না	৩৫৩	৫৮.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২৪ঃ সরকারি গ্যাস, বিদ্যুৎ, পানির সুবিধাসমূহ স্থানান্তর করতে কোন সমস্যা হয়েছিল/হবে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	১৩৮	৫৫.৯
না	১০৯	৪৪.১
মোট	২৪৭	১০০.০

সারণী ২৫ঃ হ্যাঁ হলে, কি ধরণের সমস্যা হয়েছিল/হবে?

প্রশ্ন	সংখ্যা	%
সময় অনেক বেশী লাগে	১০২	৭৩.৯
সঠিক ভাবে স্থানান্তর করা সম্ভব হয়নি	৩৪	২৪.৬
অন্যান্য	২	১.৫
মোট	**১৩৮**	**১০০.০**

সারণী ২৬ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে/হবে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৭৭	৯৬.২
না	২৩	৩.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২৭ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জলাবদ্ধতা পূর্বের তুলনায় কমেছে/কমবে কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৫৮৯	৯৮.২
না	১১	১.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২৮ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর কি কি ধরনের ইতিবাচক প্রভাব পড়বে?

উত্তর	সংখ্যা	%
জলাবদ্ধতা কমবে	৫৬৭	৯৪.৫
ধুলাবালি কমবে	২৫	৪.২

অন্যান্য	৮	১.৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ২৯ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর কি কি ধরনের নেতিবাচক প্রভাব পড়বে?

উত্তর	সংখ্যা	%
গাছপালা কেটে ফেলায় পরিবেশের ক্ষতি হচ্ছে	৮৩	১৩.৮
বসবাসের অসুবিধা, মশা-মাছি ও গন্ধ ছড়ায়	১৭	২.৮
জমির উর্বরতা হ্রাস পাবে/লবণাক্ততার বাড়বে	৬৫	১০.৮
গাছ কেটে বাঁধ নির্মাণের ফলে সামাজিক বনায়ন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে	৩০	৫.০
ধূলাবালিতে অশস্তিকর অবস্থায় জীবন যাপন করতে হচ্ছে	৮১	১৩.৫
খাল বরাটের জলাবদ্ধতা বাড়বে/পানি জমে থাকবে	৯৫	১৫.৮
জমি-জমা নষ্ট হয়ে যাওয়া/চাষাবাদের সমস্যা	২৬	৪.৩
খেলার মাঠ ছিল এখন নেই	৪	০.৭
মৎস্য খামার উচ্ছেদ/মাছের অভাব	৪৫	৭.৫
বন্যা সম্ভাবনা বাড়বে	১৪	২.৩
প্রকল্পের কাজের ফলে শব্দ ও বায়ু দূষণ বাড়বে	২৫	৪.২
সাধারণ মানুষের যাতায়াতের অসুবিধা	৩	০.৫
কোন প্রভাব পড়বেনা	৯০	১৫.০
জানিনা	২২	৩.৭
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩০ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের অর্থনৈতিক কি কি সুবিধা হবে/হয়েছে?

উত্তর	সংখ্যা	%
আয় বাড়বে	৪৭৪	৭৯.০
কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে	৯৭	১৬.২
ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে	২৪	৪.০
অন্যান্য	৫	০.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩১ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের কি সুবিধা হবে/হয়েছে?

উত্তর	সংখ্যা	%
কম সময়ে যাতায়াত করা যাবে	৪২২	৭০.৩
যাতায়াত খরচ কমবে	১২৮	২১.৩
সহজেই যানবাহন পাওয়া যাবে	২১	৩.৫
যানজট কমবে	২৩	৩.৮
অন্যান্য	৬	১.০
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩২ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের কর্মসংস্থানের কি কি সুযোগ হবে/হয়েছে?

উত্তর	সংখ্যা	%
ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে	৪৮৩	৮০.৫
বিভিন্ন প্রকার কলকারখানা গড়ে উঠবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে	৯১	১৫.২
আত্মকর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে	২২	৩.৭
অন্যান্য	৪	০.৭
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩৩ঃ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের ক্ষেত্রে কি কি সুবিধা হবে/হয়েছে?

উত্তর	সংখ্যা	%
যাতায়াত সুবিধা বাড়বে ফলে বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে	৪৮০	৮০.০
পন্য পরিবহন সহজ হবে	৮৯	১৪.৮
পরিবহন খরচ কমবে	১৭	২.৮
অন্যান্য	১৪	২.৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩৪ঃ আপনার মতে প্রকল্পের সবল দিকগুলি কি কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
ব্রীজ/সেতু হচ্ছে	৪৮	৮.০
সুইচগেইট/কালবার্ট হচ্ছে	১৩	২.২
পর্যটন কেন্দ্র হতে পারে	২১	৩.৫
আয়ের সুযোগ হবে/বাড়বে/জীবনযাত্রার মান উন্নত হবে	১৮৪	৩০.৭
শহরের জ্যাম কম হবে/যাতায়াত সহজ হবে/খরচ কমবে	১৯৭	৩২.৮
বাধেঁর উপর রাস্তা নির্মাণ হওয়ার ফলে বাধেঁর শক্তি বৃদ্ধি হয়েছে	৭	১.২
জলোচ্ছাসের পরিমাণ কমবে/জলাবদ্ধতা কমবে	৩৪	৫.৭
পণ্য পরিবহনে সহজ হবে	৮	১.৩
ঘূর্ণিঝড় থেকে মুক্তি পাবো	১	০.২
কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে	৩১	৫.২
ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সুবিধা/কলকারখানা হবে	৩৫	৫.৮
সবল দিক নেই	৮	১.৩
জানা নেই	১৩	২.২
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩৫ঃ আপনার মতে প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলি কি কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
বসতবাড়ি উচ্ছেদ	২০	৩.৩
খেলার মাঠ ছিল এখন নেই	১০	১.৭
উচ্ছেদকৃত ব্যক্তিদের সঠিক ক্ষতিপূরণ এবং পূর্ণবাসনের অভাব	৪৮	৮.০
ধুলাবালির কারণে শ্বাস-বন্ধ হয়েছে/খুব অসুবিধা হচ্ছে	৩১	৫.২
খালবদ্ধ করায় পানি জমে থাকবে/সঠিক রক্ষনাবেক্ষন না করলে জলাবদ্ধতা বাড়তে পারে	১২৮	২১.৩

উত্তর	সংখ্যা	%
বন্যার পরিমান বাড়বে	১৫	২.৫
জমি-জমা নষ্ট/কৃষি জমি নষ্ট/ জমির উর্বরতা হ্রাস	৪৯	৮.২
ব্যবসা করতে সমস্যা/জেলেদের মাছ ধরতে সমস্যা/মাছ চাষ করতে পারছেনা	৭৩	১২.২
গাছ-পালা উজাড়/পরিবেশ দূষিত হচ্ছে	২২	৩.৭
গবাদি পশু-পাখি চড়ানো নিষেধ	২	০.৩
রাস্তা-ঘাট সরু/ভালো করেনি	৪৫	৭.৫
বেড়িবাধেঁর ব্যবহার করতে না দেওয়া	১০	১.৭
র্দুবল দিক নেই	১২৪	২০.৭
জানা নেই	২৩	৩.৮
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩৬ঃ আপনার মতে প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কি কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
লবন পানির কারণে রাস্তা ভেঙ্গে যেতে পারে/ব্লক কম ফেললে	২২	৩.৭
বেশি ব্লক না ফেললে বাধঁ ভেঙ্গে যাওয়ার সম্ভাবনা হতে পারে/উচু করতে হবে	৬৬	১১.০
রক্ষণাবেক্ষনের অভাব হলে জলাবদ্ধতা হবে পারে	১১১	১৮.৫
রড-সিমেন্ট এর পরিমানমত না দিলে	৪২	৭.০
ধুলাবালির পরিমাণ বাড়বে	৭	১.২
রাস্তার প্রশস্ততা কম/বেড়িবাধ প্রশস্ত হতে হবে	২৯	৪.৮
ব্রীজ/কালর্বাট ভেঙ্গে যেতে পারে	৩১	৫.২
গ্যাস লাইনে বিস্ফোরণ হলে বড় ধরনের ক্ষতি হবে	৭	১.২
বন্যা সৃষ্টি হতে পারে	৯	১.৫
প্রকল্পের আশে-পাশে বাড়ী ঘর ঝুকিপূর্ণ হতে পারে	১৫	২.৫
গাছ-পালা কম থাকার কারণে ঝুঁকি বাড়বে গাছ পালা লাগানো উচিত	৪	০.৭

ঝুঁকি নেই	২২৫	৩৭.৫
জানা নেই	৩২	৫.৩
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

সারণী ৩৭ঃ ভবিষ্যতে প্রকল্পের কার্যক্রম গতিশীল করতে আপনার পরামর্শ কি?

উত্তর	সংখ্যা	%
প্রকল্প ভবিষ্যত কার্যক্রম আরোও গতিশীল করা হোক/শক্তিশালী করতে হবে	৬৬	১১.০
পর্যবেক্ষণ এবং তদারকির মাধ্যমে কাজ দ্রুত সম্পাদন করতে হবে	১৪৪	২৪.০
সঠিকভাবে রক্ষণাবেক্ষন করতে হবে	৯৪	১৫.৭
গাছপালা লাগাতে হবে	৪২	৭.০
ওভারব্রীজ করতে হবে/বাধেঁর পাশে ট্রেনের ব্যবস্থা/আন্ডারগাউন্ড করতে হবে	১০	১.৭
খাল খনন করতে হবে	৯	১.৫
পার্ক করলে ভালে হতো/পর্যটন এলাকা/বন্দর	৭	১.২
আশ্রয় কেন্দ্র নির্মাণ করতে হবে	২	০.৩
এলাকার মানুষ যাতে রাস্তায় চলাচল করতে পারে তা নিশ্চিত করা	২০	৩.৩
প্রকল্পের পাশে কলকারখানা স্থাপন/কর্মসংস্থান সৃষ্টি করা	৩৪	৫.৭
আবাসন সুবিধা প্রদান	১৭	২.৮
বেড়িবাঁধ যাতে না ভাঙ্গে সেজন্য পাইলিং করলে মজবুত হবে	১৫	২.৫
পরামর্শ নেই	১২৭	২১.২
জানা নেই	১৩	২.২
মোট	**৬০০**	**১০০.০**

পরিশিষ্ট-২: মনিটরিং রিপোর্ট

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
শেরেবাংলা নগর, ঢাকা

প্রকল্প পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

প্রকল্প পরিদর্শনের তারিখঃ ১৩/১২/২০১৭
প্রকল্প পরিদর্শনকারী কর্মকর্তার নামঃ ড. রনজিৎ কুমার সরকার

চলমান প্রকল্প

ক. প্রকল্পের মৌলিক তথ্যঃ

১. প্রকল্পের নাম : চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড
২. প্রকল্পের ধরণ: বিনিয়োগ।
৩. ক. অর্থায়নের উৎস: জিওবি
খ. উন্নয়ন সহযোগী: জাইকা

৪. ক. উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ: গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়
খ. বাস্তবায়নকারী সংস্থা: চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ

৫. প্রাক্কলিত ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অনুমোদন সংক্রান্ত:

(লক্ষ টাকা)

প্রকল্প পর্যায়	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়				বাস্তবায়নকাল	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন		কারণ (বুলেট আকারে)
	মোট	জিওবি	প্রকল্প সাহায্য	অন্যান্য"			ব্যয় (%)	সময় (%)	
মূল	৮৫৬২৮.৬০	১৭৫১৭.৪২	৬৮১১১.১৮		জানুয়ারি ২০১১ হতে ডিসেম্বর ২০১৪	২৮/০৪/২০১১			
১ম সংশোধিত	১৪৯৬৩৫.৭১	৬৯৮২৮.৮৭	৭১৫৫৮.২৩	৮২৪৮.৬১	জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৭	০৩/০৩/২০১৪	৬৪০০৭.১১ (৭৪.৭৫%)	২.৫ বছর ৬২.৫০%	ক
২য় সংশোধিত	২৪২৬১৪.৯৫	১৭২০১১.৮০	৭০৬০৩.১৫	০.০০	জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৯	২২/০২/২০১৭	৯২৯৭৯.২৪ (৬২.১৩%)	২.০ বছর ৩০.৭৭%	খ.
মুল অনুমোদিত প্রকল্পের সাথে ২য় সংশোধনীর পার্থক্য							১৫৬৯৮৬.৩৫ ১৮৩.৩৩%	৫৪ ১১২.৫০%	

ক. ১ম বার মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ:

*অধিগ্রহণতব্য জমির পরিমাণ ৮৮.৬৭ একর হতে ১১১.১৫ একরে অর্থাৎ ২২.৪৮ একর বৃদ্ধি;
*জমি অধিগ্রহণ বাবদ অনুমোদিত ব্যয় ১৪০০০.০০ লক্ষ টাকা হতে ৪৯৩১২.৫২ লক্ষ টাকায় অর্থাৎ ৩৫৩১২.৫২ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি;
*অবকাঠামোগত ক্ষতিপূরণ ব্যয় ১০০.০০ লক্ষ হতে ৭৯৬২.৬৮ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৭৮৬২.৬৮ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি;
*ইউটিলিটি স্থানান্তরের ব্যয় ১৩৬১.৬৪ লক্ষ টাকা হতে ২৭৭৫.৮৮ লক্ষ টাকায় অর্থাৎ ১৪১৪.২৪ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি।

1

খ. ২য় বার মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ:

- প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের চূড়ান্তকৃত এলাইনমেন্ট এর কিছু কিছু অংশে জমি অধিগ্রহণ থোক বাদ রয়ে যায় এবং পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক ডিজাইন ভেটিং কালে বাঁধের ঢাল ১ঃ৫ হতে ১ঃ৭ এ পরিবর্তন করায় নতুন করে জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়। এছাড়া জেলা প্রশাসক অফিস কর্তৃক দাখিলকৃত প্রাক্কলন অনুসারে অনুমোদিত ডিপিপি তে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ যে বরাদ্দ ছিল তার পরিমাণ **বৃদ্ধি;**
- স্টিয়ারিং কমিটির সিদ্ধান্ত অনুসারে প্রকল্পের ৫.৫০ কিঃমিঃ হতে ১৫.২০ কিঃমিঃ পর্যন্ত বাঁধের ঢাল বরাবর C.C. Block **দ্বারা পিচিং কাজের অন্তর্ভুক্তি;**

প্রাথমিকভাবে প্রকল্পে নিয়োজিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নক্শা চূড়ান্তকালে প্রকল্পের আওতায় নির্মীয়মান রাস্তার মধ্যে ০.৪৮-৪.২০ কিঃমিঃ রাস্তার সমুদ্র সংলগ্ন অংশে Wave Deflected Wall নির্মাণের প্রস্তাব অন্তর্ভুক্ত ছিল, কিন্তু ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদনকালে তা বাদ দেওয়া হয়। স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশ এবং গুরুত্ব বিবেচনা করে **পুনরায় অন্তর্ভুক্তি;**

ভৌগলিক অবস্থানগত কারণে প্রকল্পটি সাগর তীরে অবস্থিত হওয়ায় পর্যটকদের আকৃষ্ট করার **লক্ষ্যে** পর্যটন শিল্পের বিকাশের জন্য সৌন্দর্য বর্ধণ কাজ **অন্তর্ভুক্তি**।

৬. প্রকল্প এলাকা

বিভাগ	জেলা	উপজেলা	সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভা	সমগ্র বাংলাদেশ
চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম সদর	চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন	-

৭. প্রকল্পের লক্ষ্য/উদ্দেশ্য/আউটপুট/কার্যক্রম:

বিষয়	বিবরণ
লক্ষ্য	বন্যা ও সামুদ্রিক জলোচ্ছাস থেকে বাণিজ্যিক রাজধানী চট্টগ্রামকে রক্ষা করা ও পরিবহন নেটওয়ার্ক প্রমোট করা;
উদ্দেশ্য	• উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে বন্যা ও সামুদ্রিক জলোচ্ছাস থেকে চট্টগ্রাম শহরকে রক্ষা করা; • উক্ত বাঁধের উপর রাস্তা নির্মাণ করে শহর থেকে ভারী যানবাহন বাইপাস করার মাধ্যমে চট্টগ্রাম শহরের যানজট নিরসন করা; • শহর ও উপকূলীয় বাঁধের মধ্যস্থিত এলাকাসমূহের উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প, বাণিজ্য ও পর্যটন শিল্পকে উৎসাহিত করা এবং বিদেশী বিনিয়োগের পরিমাণ বৃদ্ধি করা।
আউটপুট	১৫.২০ কিঃমিঃ দীর্ঘ ও ২০.৫০ মিটার হতে ২৪.৫০ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট শহর রক্ষাকারী বাঁধ কাম রাস্তা নির্মাণ; ১.২০ কিঃমিঃ দীর্ঘ, ২৪.৪৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ফিডার রোড নির্মাণ; ০.৯৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ ১৫.৬০ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ফিডার রোড-৩ নির্মাণ;
কার্যক্রম	• ভূমি অধিগ্রহণ; • ভূমি উন্নয়ণ; পুসর্বাসন; পেভমেন্ট নির্মাণ; রাস্তা নির্মাণ; • ব্রীজ, কালভার্ট ও স্লুইচ গেট; টোল সেন্টার নির্মাণ; • বনায়ন এবং পাবলিক ইউটিলিটি স্থানান্তর

৮. প্রকল্প পরিচালকের তথ্য:

ক্র. নং	নাম ও মোবাইল	পদবী ও দপ্তর	দায়িত্বকাল	দায়িত্বের ধরণ	এ প্রকল্পের ডিপিপি প্রনয়ন করেছেন(হ্যাঁ/না	অন্য প্রকল্পে জড়িত (প্রকল্প সংখ্যা)
০১	কাজী হাসান বিন শামস ০১৮১৬২৭৮২১২	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	জানুয়রী' ২০১১	সার্বক্ষণিক	হ্যাঁ	না

খ. প্রকল্পের অগ্রগতি সম্পর্কিত

৯.১ বছর ওয়ারী বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি:

(লক্ষ টাকা)

বিবরণ	ডিপিপি/	গত জুন, ২০১৭ পর্যমন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি				চলতি অর্থবছরে বরাদ্দ সেপ্টেম্বর ২০১৭ পর্যমন্ত অগ্রগতি			
	আডিপিপি	বাস্তব		আর্থিক		বাসম্মব		আর্থিক	
অর্থবছর	প্রা. ব্যয়	প্রাক্কলিত (%)	অর্জিত (%)'	মোট বরাদ্দ	মোট ব্যয় (%)	প্রাক্কলিত (%)	অর্জিত (%)	মোট বরাদ্দ	মোট ব্যয় (%)
২০১০-১১	০.০০			০.০০	০.০০				
২০১১-১২	১২২৬.১৮			৩০০০	১৪২৬.১৮ ৪৭.৫৩৯				
২০১২-১৩	১৮৯৩.৮৫			২১০০	১৬৯৯.৫৯ ৮০.৯৩				
২০১৩-১৪	৪০৭২৬.২৮			৪১২০০	৪০২৪৬.১ ৯৭.৬৮৫				
২০১৪-১৫	১৫৭৭৩.৬১			১৬০০০	১৫৭৪৬.৬৪ ৯৮.৪২				
২০১৫-১৬	১৬৫৬৪.২১			২১২০০	১৭০৬৫.৪২ ৮০.৫০				
২০১৬-১৭	৩০৯৮৪.৩৮			১৯০০০	১৫৫৯৩.৪১ ৮২.০৭				
২০১৭-১৮	৮৩৯৩৪.৬১							৪৭০০০.০০	১০০০০.০০ ২১.২৮
২০১৮-১৯	৫১৫১২.০৩								
মোট	২৪২৬১৫.১৫			১০২৫০০.০০	৯২২৬৪.৪৮ ৯০.০১			৪৭০০০.০০	১০০০০.০০ ২১.২৮

৯.২ সেপ্টেম্বর, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি: বাস্তব অগ্রগতি গণনা করা হয়নি। আর্থিক অগ্রগতি ৬৮.৪০%

১০. অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতির তথ্য : পরিশিষ্ট-ক

গ. পরিদর্শন সম্পর্কিত তথ্য

১১. পরিদর্শিত এলাকা : চিটাগাং সিটি আউটার রিং রোড, চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন

১২.১ পরিদর্শিত কম্পোনেন্ট ও কাজের অগ্রগতি :

ভুমি অধিগ্রহণ: প্রকল্পের আওতায় ৩৫.৪৩৫ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণের টার্গেট ছিল । এর মধ্যে ৪০% ভুমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

মাটি ভরাট: প্রকল্পের আওতায় ৬১৬৬৭৫৪ ঘনমিটার মাটি ভরাট টার্গেট ছিল । এর মধ্যে ৪৯৩৩৪০৩ ঘনমিটার মাটি ভরাট হয়েছে। অর্থাৎ ৮০% কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

পেভমেনট কাজ: ৩৭৭২১৪বর্গমিটার পেভমেনট কাজ করার কথা ছিল। এর মধ্যে ৯৪৩০৪ বর্গমিটার পেভমেন্ট কাজ করা হয়েছে। যা মোট কাজের ২৫%।

কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন কাজ: মোট ৩৭৪২৭০ বর্গমিটার কাজ করার টার্গেট এর বিপরতে ৪০% অর্থাৎ ১৪৯৭০৮ বর্গমিটার প্রোটেকশন কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

ব্রীজ: মোট ২২৪৬২.৫৪ বর্গমিটার ব্রীজ নির্মাণের টার্গেটের বিপরীতে ১৭৯৭০ বর্গমিটার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে যা মোট টার্গেটের ৮০%।

স্লুইচ গেট: মোট ২০১০০ মিটার স্লুইচ গেটের টার্গেটের বিপরীতে ৬০৩০ মিটার স্লুইচ গেটের কাজ সম্পন্ন হয়েছে যা মোট টার্গেটের ৩০%।

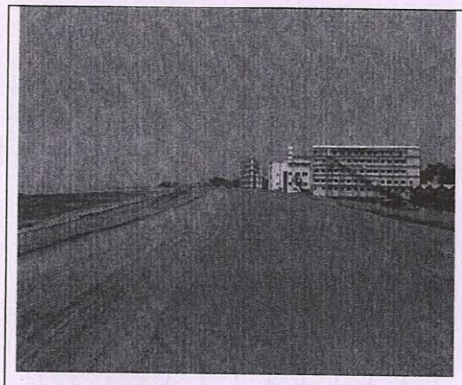
১২.২ পরিদর্শিত কম্পোনেন্ট ও কাজের গুণগত মান :

ইট, বালি, সিমেন্ট ও অন্যান্য মেট্রিয়ালস টেষ্টের জন্য কন্ট্রাক্টার এর টেষ্টিং ল্যাব রয়েছে যেখানে এসব পরীক্ষা করা হয়। পরামর্শক ও বাস্তায়নকারী সংস্থার প্রকৌশলীগণ পরীক্ষা করে গুণগত মান নির্ণয় করেন।

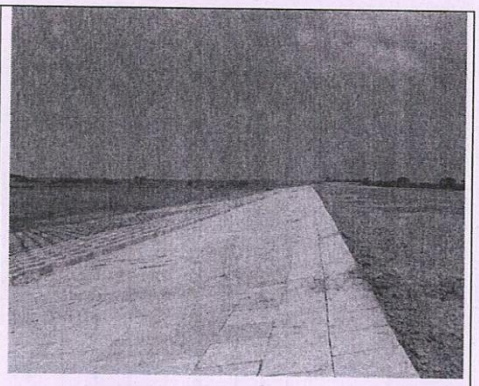
১৩. প্রকল্পের সবল ও দূর্বল বিষয়াদি

সবল বিষয়াদি	দূর্বল বিষয়াদি	মন্তব্য
প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে চট্টগ্রাম শহরকে ক্ষয়-ক্ষতির হাত হতে রক্ষা করবে। যাতায়াতের সময় ও খরচ হ্রাস করবে।	জমি অধিগ্রহণে জটিলতা ও সময় ক্ষেপন ডকুমেনটশন সঠিকভাবে রাখা হয়নি।	বাধের স্লোপ ১:৫ এর পরিবর্তে ১:৭ করায় এবং বাস্তব চাহিদার প্রেক্ষিতে ভুমি অধিগ্রহণযোগ্য জমির পরিমাণ বেড়েছে। এ বিষয়টি প্রাথমিক অবস্থায় করাই শ্রেয় ছিল। প্রকল্পের ডিপিপি প্রকল্পের মুল দলিল যা সার্বক্ষণিকভাবে কাজের জন্য ও পরিবীক্ষণ কাজের জন্য প্রয়োজন। এজন্য কোন পরিদর্শনকারী পরির্দর্শনে গেলে সেট স্পটে সরবরাহ করা প্রয়োজন।

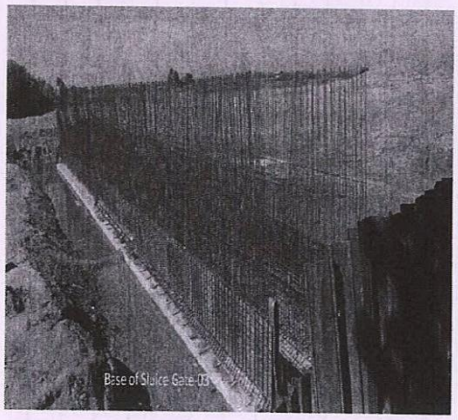
১৪. প্রকল্প পরিদর্শনের স্থির চিত্র:



চিত্র-১: পেভমেন্ট কাজ



চিত্র-১: কনক্রিট স্লোপ প্রেটেকশন কাজ



চিত্র-১: স্লুইচ গেটের বেস

চিত্র-১: ওয়েভ প্রটেকশন ওয়াল নির্মাণ কাজ

১৫. অন্যান্য (যদি থাকে):

১৬. আইএমইডির সুপারিশ:

১৬.১ সেপ্টেম্বর, ২০১৭ পর্যন্ত প্রকল্পটির আর্থিক অগ্রগতি ৬৮.৪০%, বাস্তব অগ্রগতি গণনা করা হয়নি। প্রকল্পটির বাকী কাজ যথাযথ কর্ম-পরিকল্পনা সঠিকভাবে প্রণয়ন করে যথাসময়ে কার্যক্রম সমাপ্ত করার বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;

১৬.২ প্রকল্পের ডিপিপি ও অগ্রগতি সংশ্লিষ্ট কাগজপত্রাদি পরিদর্শনকারীর কাজের সুবিধার্থে প্রকল্প এলাকায় রাখার ও সরবরাহের বিষয়ে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ যথা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৬.৩ সুপারিশ অনুচ্ছেদ ১৬.১-১৬.২ এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা যথাশীঘ্র আইএমইডিকে অবহিত করা যেতে পারে।

২৭/১২/১৮

(ড. রনজিৎ কুমার সরকার)
পরিচালক, সেক্টর-০১

পরিশিষ্ট-৩: প্রশ্নমালা

ফরম-১

চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)

খানা জরিপ প্রশ্নমালা

ভূমিকা: আস্‌সালামু আলাইকুম। আমার নাম ---------। আমি সমাহার নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আইএমইডি এর পক্ষ থেকে মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্যে এসেছি । আমরা বর্তমানে চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)" প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে সম্পৃক্ত আছি। এই নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য হচ্ছে, প্রকল্পের কর্মকান্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা দেখা, প্রকল্পের বাঁধাসমূহ চিহ্নিত করে তা নিরসনের উপায় বের করা এবং প্রকল্পের মাধ্যমে সুবিধাভোগীদের কি কি পরিবর্তন হয়েছে সে বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা। আমরা এ সম্পর্কে আপনার মূল্যবান মতামত সংগ্রহের জন্য এসেছি। এ প্রসঙ্গে আপনি আপনার মূল্যবান বক্তব্য প্রদানের মাধ্যমে এই গবেষণায় অবদান রাখতে পারেন। আপনার মতামত শুধু মাত্র গবেষণার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে। আপনার অনুমতি পেলে আমি সাক্ষাৎকার শুরু করতে পারি।

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

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

কেস নংঃ | | | | |

উত্তরদাতার ধরনঃ **১. প্রাপ্ত বয়স্ক পুরুষ** **২. প্রাপ্ত বয়স্ক মহিলা**

বিভাগ: ..... **কোড নং : .....**

জেলা: ..... **কোড নং : .....**

উপজেলা: ..... **কোড নং : .....**

ওয়ার্ড নং : ..... **কোড নং : .....**

মহল্লা : ..... **কোড নং : .....**

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

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

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

সাধারণ তথ্যাবলি

উত্তরদাতার তথ্যঃ	
নাম	
পিতা/স্বামীর নাম	
মাতার নাম	
মোবাইল নম্বর	
এনআইডি নং	

সেকশন ১ঃ উত্তরদাতার আর্থ-সামাজিক অবস্থা সংক্রান্ত

উত্তরদাতার আর্থ-সামাজিক অবস্থা	
১. বয়স	----------বছর
২. লিঙ্গ	১) পুরুষ ২) নারী ৩) তৃতীয় লিঙ্গ
৩. পেশা	১) চাকুরি ২) ব্যবসা ৩) কৃষি কাজ ৪) শ্রমিক ৫) গৃহিনী ৬) অন্যান্য ---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৪. শিক্ষাগত যোগ্যতা	১) নিরক্ষর ২) ৫ম শ্রেণি পর্যন্ত ৩) ৮ম শ্রেণি পর্যন্ত ৪) এস.এস.সি ৫) এইচ.এস.সি ৬) স্নাতক ৭) স্নাতোকোত্তর ৮) অন্যান্য ---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৫. মাসিক আয়	১) ০-৫০০০ টাকা ২) ৫০০১-১০০০০ টাকা ৩) ১০০০১-২০০০০ টাকা ৪) ২০০০১-৩০০০০ টাকা ৫) ৩০০০১-৪০০০০ টাকা ৬) ৪০০০১-৫০০০০ টাকা ৭) ৫০০০১-৬০০০০ টাকা ৮) ৬০০০০+ টাকা

সেকশন ২ঃ প্রকল্পের বাঁধ ও রাস্তা সম্পর্কে তথ্যাবলি

বাঁধ ও রাস্তা সংক্রান্ত	
৬. উপকূলীয় বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
৬.১. হ্যাঁ হলে কিভাবে?	১. বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধের উপর দিয়ে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবেনা ২. বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে বাঁধ ভেঙ্গে সহজেই পানি এলাকায় প্রবেশ করতে পারবেনা ৩. বাঁধ শক্তিশালীকরণের ফলে জলাবদ্ধতা থাকবেনা ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৭. রাস্তা নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
৭.১. হ্যাঁ হলে, পূর্বে শহরে যেতে কতটুকু সময় লাগত?	--------- মিনিট
৭.২. বর্তমানে শহরে যেতে কতটুকু সময় লাগে?	--------- মিনিট

সেকশন ৩ঃ ভূমি অধিগ্রহণ ও পুর্নবাসন সংক্রান্ত তথ্যাবলি

ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন সংক্রান্ত	
৮. প্রকল্পের আওতায় আপনার কোন ভূমি অধিগ্রহণ হয়েছে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
৮.১ হ্যাঁ হলে, কতটুকু পরিমান?	---------- শতাংশ
৮.২ ভূমির ন্যায্যমূল্য পেয়েছেন কি?	১. হ্যাঁ ২. না
৮.২.১ না পেলে, কেন?	১. মৌজা মূল্য দেওয়ায় দাম কম পেয়েছি ২. টাকা পেতে অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় করতে হয়েছে ৩. প্রকৃত জমির পরিমান দলিলের জমির পরিমানের চেয়ে কম হওয়ায় মূল্য কম পেয়েছি ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৯. প্রকল্পের আওতায় আপনাকে পুনর্বাসন করা হচ্ছে/হয়েছে কি ?	১. হ্যাঁ ২. না
৯.১ হ্যাঁ হলে, কিভাবে পুনর্বাসন করা হচ্ছে/হয়েছে?	১. প্রকল্পের আওতায় নির্মিত আশ্রয় কেন্দ্রে ২. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ৪ঃ সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত তথ্যাবলি

সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত	
১০. আপনার এলাকার আশেপাশে প্রকল্পের আওতায় কতটি সেতু নির্মাণ করা হচ্ছে/হয়েছে?	১.-------- টি ২. জানিনা
১১. সেতু নির্মাণের প্রয়োজন ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
১২. স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
১৩. সেতু নির্মাণ ও স্থান নির্বাচনে স্থানীয় জনগনের মতামত নেয়া হয়েছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
১৩.১ হ্যাঁ হলে, কিভাবে?	১. স্থানীয় পর্যায়ে জনসাধারনের সাথে মতবিনিময় সভা করে ২. স্থানীয় জন প্রতিনিধি ও গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার মাধ্যমে ৩. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
১৪. সেতু নির্মাণের ফলে কি সুবিধা হবে/হয়েছে?	১. যাতায়তের সুবিধা হবে ২. জলাবদ্ধতা থাকবেনা ৩.এলাকার উন্নয়ন হবে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
১৫. সেতুর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ হয় কি?	১. হ্যাঁ ২. না
১৫.১ হ্যাঁ হলে, কতদিন পর পর করা হয়?	১. মাসিক ২. ৬ মাস অন্তর ৩. এক বছর অন্তর/বাৎসরিক ৪. মাঝে মাঝে করা হয়/প্রয়োজন মোতাবেক ৫. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
১৫.২ রক্ষণাবেক্ষণ কাজে অর্থের সংস্থান হয় কিভাবে?	১. সরকারী তহবিল হতে ২. চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ হতে ৩. স্থানীয়ভাবে চাঁদা সংগ্রহ ও স্বেচ্ছাশ্রমের মাধ্যমে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ৫ঃ স্লুইচ গেট সংক্রান্ত তথ্যাবলি

স্লুইচ গেট নির্মাণ সংক্রান্ত	
১৬. আপনার এলাকার আাশেপাশে প্রকল্পের আওতায় কতটি স্লুইচ গেট নির্মাণ করা হচ্ছে/হয়েছে?	১.-------- টি ২. জানিনা
১৭. স্লুইচ গেট নির্মাণের প্রয়োজন ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
১৮. স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না

স্লুইচ গেট নির্মাণ সংক্রান্ত	
১৯. স্লুইচ গেট দিয়ে পানি সঠিকভাবে ড্রেনে যায় কি?	১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা
২০. স্লুইচ গেট এর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ হয় কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২০.১ হ্যাঁ হলে, কতদিন পর পর করা হয়?	১. মাসিক ২. ৬ মাস অন্তর ৩. এক বছর অন্তর/বাৎসরিক ৪. মাঝে মাঝে করা হয়/প্রয়োজন মোতাবেক ৫. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
২০.২রক্ষণাবেক্ষণ কাজে অর্থের সংস্থান হয় কিভাবে?	১. সরকারী তহবিল হতে ২. চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ হতে ৩. স্থানীয়ভাবে চাঁদা সংগ্রহ ও স্বেচ্ছাশ্রমের মাধ্যমে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ৬ঃ কালভার্ট সংক্রান্ত তথ্যাবলি

কালভার্ট নির্মাণ সংক্রান্ত	
২১. আপনার এলাকার আশেপাশে প্রকল্পের আওতায় কতটি কালভার্ট নির্মাণ করা হচ্ছে/হয়েছে?	১.-------- টি ২. জানিনা
২২. কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজন ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৩. স্থান নির্বাচন সঠিক ছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৪. কালভার্ট নির্মাণ ও স্থান নির্বাচনে স্থানীয় জনগনের মতামত নেয়া হয়েছিল কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৪.১ হ্যাঁ হলে, কিভাবে?	১. স্থানীয় পর্যায়ে জনসাধারনের সাথে মতবিনিময় সভা করে ২. স্থানীয় জন প্রতিনিধি ও গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার মাধ্যমে ৩. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
২৫. কালভার্ট এর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ হয় কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৫.১ হ্যাঁ হলে, কতদিন পর পর করা হয়?	৬. মাসিক ৭. ৬ মাস অন্তর ৮. এক বছর অন্তর/বাৎসরিক ৯. মাঝে মাঝে করা হয়/প্রয়োজন মোতাবেক ১০. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
২৫.২রক্ষণাবেক্ষণ কাজে অর্থের সংস্থান হয় কিভাবে?	৫. সরকারী তহবিল হতে ৬. চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ হতে ৭. স্থানীয়ভাবে চাঁদা সংগ্রহ ও স্বেচ্ছাশ্রমের মাধ্যমে ৮. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ৭ঃ সরকারি ইউটিলিটি স্থানান্তর সংক্রান্ত

সরকারি ইউটিলিটি পুর্নস্থাপন	
২৬. সরকারি গ্যাস, বিদ্যুৎ, পানির সুবিধাসমূহ স্থানান্তর করা হচ্ছে/হয়েছে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৭. সরকারি গ্যাস, বিদ্যুৎ, পানির সুবিধাসমূহ স্থানান্তর করতে কোন সমস্যা হয়েছিল/হবে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৭.১ হ্যাঁ হলে, কি ধরণের সমস্যা হয়েছিল/হবে?	১. সময় অনেক বেশী লাগে ২. সঠিক ভাবে স্থানান্তর করা সম্ভব হয়নি ৩. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ৮ঃ পরিবেশগত প্রভাব

পরিবেশগত প্রভাব	
২৮. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে/হবে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
২৯. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জলাবদ্ধতা পূর্বের তুলনায় কমেছে/কমবে কি?	১. হ্যাঁ ২. না
৩০. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর কি কি ধরনের ইতিবাচক প্রভাব পড়বে?	১. জলাবদ্ধতা কমবে ২. ধুলাবালি কমবে ৩. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৩১. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর কি কি ধরনের নেতিবাচক প্রভাব পড়বে?	১. ২. ৩.

সেকশন ৯ঃ প্রকল্পের প্রভাব

প্রকল্পের প্রভাব	
৩২. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের অর্থনৈতিক কি কি সুবিধা হবে/হয়েছে?	১. আয় বাড়বে ২. কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে ৩. ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

প্রকল্পের প্রভাব	
৩৩. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াতের কি সুবিধা হবে/হয়েছে?	১. কম সময়ে যাতায়াত করা যাবে ২. যাতায়াত খরচ কমবে ৩. সহজেই যানবাহন পাওয়া যাবে ৪. যানজট কমবে ৫. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৩৪. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার জনসাধারণের কর্মসংস্থানের কি কি সুযোগ হবে/হয়েছে?	১. ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে ২. বিভিন্ন প্রকার কলকারখানা গড়ে উঠবে এবং তাতে জনসাধারণের কর্মসংস্থান হবে ৩. আত্নকর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)
৩৫. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের ক্ষেত্রে কি কি সুবিধা হবে/হয়েছে?	১. যাতায়াত সুবিধা বাড়বে ফলে বিভিন্ন প্রকার ব্যবসা বানিজ্যের সুযোগ সৃষ্ঠি হবে ২. পন্য পরিবহন সহজ হবে ৩. পরিবহন খরচ কমবে ৪. অন্যান্য---------- (নির্দিষ্ট করুন)

সেকশন ১০ঃ প্রকল্প সম্পর্কে উত্তরদাতার মতামত

উত্তরদাতার মতামত	
৩৬. আপনার মতে প্রকল্পের সবল দিকগুলি কি কি ?	
৩৭. আপনার মতে প্রকল্পের দূর্বল দিকগুলি কি কি?	
৩৮. আপনার মতে প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কি কি?	
৩৯. ভবিষ্যতে প্রকল্পের কার্যক্রম গতিশীল করতে আপনার পরামর্শ কি?	

(ধন্যবাদ দিয়ে সাক্ষাৎকার গ্রহণ শেষ করুন)

ফরম-২

চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)

নিবিড় সাক্ষাৎকার প্রশ্নমালা

টার্গেট গ্রুপ: প্রকল্প পরিচালক, প্রকল্পের প্রধান প্রকৌশলী, প্রকল্পের প্রকৌশলী, প্রধান হিসাবরক্ষন কর্মকর্তা, সহকারী প্রকৌশলী, উপ-সহকারী প্রকৌশলী, প্রধান পুর্নবাসন কর্মকর্তা, সহকারী শহর পরিকল্পনাবিদ (পুর্নবাসন), সহকারী শহর পরিকল্পনাবিদ (ভূমি অধিগ্রহণ), প্রধান পরিবেশগত ব্যবস্থাপনা কর্মকর্তা।

ভূমিকা: আস্সালামু আলাইকুম। আমার নাম ---------। আমি সমাহার নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আইএমইডি এর পক্ষ থেকে মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণেরউদ্দেশ্যে এসেছি । আমরা বর্তমানে চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)" প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে সম্পৃক্ত আছি। এই নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য হচ্ছে, প্রকল্পের কর্মকান্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা দেখা, প্রকল্পের বাঁধাসমূহ চিহ্নিত করে তা নিরসনের উপায় বের করা এবং প্রকল্পের মাধ্যমে সুবিধাভোগীদের কি কি পরিবর্তন হয়েছে সে বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা। আমরা এ সম্পর্কে আপনার মূল্যবান মতামত সংগ্রহের জন্য এসেছি।এ প্রসঙ্গে আপনি আপনার মূল্যবান বক্তব্য প্রদানের মাধ্যমে এই গবেষণায় অবদান রাখতে পারেন। আপনার মতামত শুধু মাত্র গবেষণার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে। আপনার অনুমতি পেলে আমি সাক্ষাৎকার শুরু করতে পারি।

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

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

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

কেস নংঃ | | | | |

বিভাগ: ..... কোড নং : .....
জেলা: ..... কোড নং : .....
উপজেলা: ..... কোড নং : .....
ওয়ার্ড:..... কোড নং : .....

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নাম : ..... **সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ: .....**
সুপারভাইজারের নাম : ..... **তারিখ: .....**
সাক্ষাৎকার গ্রহণ: শুরুর সময়: ..... **শেষ সময়: .....**

উত্তরদাতার তথ্য

নামঃ.....

বর্তমান পদবীঃ.....

বর্তমান পদে যোগদানের তারিখঃ.....

মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থাঃ .....

প্রকল্পের সাথে সম্পর্কঃ .....

ফোনঃ.....

এনআইডিনংঃ.....

সেকশন ১ঃ প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্যাবলি

১. প্রকল্পের নিম্নলিখিত বিষয়ে আপনি কি জানেন?

ক্রম.	বিষয়	মন্তব্য
ক.	প্রকল্প ব্যয়	
খ.	বাস্তবায়নকাল	
গ.	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক বরাদ্দ	
ঘ.	বরাদ্দ অনুযায়ী ব্যয়	

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

১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা

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

ক.	
খ.	
গ.	
ঘ.	
ঙ.	

২.২ উত্তর না হলে, কারণগুলো কি কি?

ক.	
খ.	
গ.	
ঘ.	
ঙ.	

২.৩ দরপত্রে মোট কয়টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করেছিল?

ক্রম.	কার্যাদেশের নাম	প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা
ক.		
খ.		
গ.		
ঘ.		
ঙ.		

২.৪ কোন কোন প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছিল?

---

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

১।	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	
২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৩।	প্রকল্পের নাম	
৪।	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	
৫।	দরপত্র প্রকাশকারী পত্রিকার নাম	

৬।	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	
৭।	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	
৮।	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	
৯।	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	
১০।	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	
১১।	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১২।	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	
১৩।	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	
১৪।	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ	
১৫।	সিএস তৈরির তারিখ	
১৬।	সিএস অনুমোদনের 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।	সময় বৃদ্ধি হয়ে থাকলে, কতদিন বৃদ্ধি এবং কারণ	
২৩।	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
২৪।	চুড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	
২৫।	চুড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	

৩.১ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম মূল্যায়ন

ক্রমিক	খাত/বিবরণ	মন্তব্য
১	দরপত্র দলিল যথাযথভাবে প্রণীত হয়েছে কিনা?	
২	দরপত্র বিজ্ঞপ্তি যথাসময়ে পত্রিকায় এবং প্রযোজ্য ক্ষেত্রে সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	
৩	দরপত্র প্রণয়নে যথাযথ সময় দেখা হয়েছে কিনা?	
৪	দরপত্র যথাযথভাবে মূল্যায়ন করা হয়েছে কিনা?	
৫	দরপত্র মূল্যায়নের অযথা বিলম্ব হয়েছে কিনা?	
৬	দরপত্র মূল্যায়নে অন্য সংস্থার প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন কিনা এবং তাদের মতামত বিবেচিত হয়েছে কিনা?	
৭	দরপত্র ফ্রন্ট লোডেড ছিল কিনা?	
৮	দরপত্রে অযৌক্তিক কাটা-ছেড়া ছিল কিনা?	
৯	যথাযথ কর্তৃপক্ষ দরপত্র অনুমোদন করেছে কিনা?	
১০	দরপত্রের বিষয়ে কোন অভিযোগ ছিল কিনা যদি থেকে থাকে যথাযথ কর্তৃপক্ষ তা নিষ্পত্তি করেছে কিনা?	

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

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

ক্রম.	বিষয়	মন্তব্য
ক.	অর্থায়নে বিলম্ব	
খ.	পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব	
গ.	প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান	
ঘ.	প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি	

৬. প্রকল্পের কর্মকান্ডগুলোর গুনগতমান ও পরিমান অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপির নকশা অনুযায়ী বাস্তবায়িত হয়েছে কি?
১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা

৬.১ উত্তর না হলে, কারণগুলো কি কি?

ক.	
খ.	
গ.	
ঘ.	
ঙ.	

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

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

৯. প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কর্মকান্ডগুলোর অগ্রগতি সম্পর্কিত বিষয়:

ক্র. নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য	যে পরিমান করা হয়েছে	ব্যয়িত অর্থ	মন্তব্য
১	মাটি ভরাট				
২	পুর্নবাসন এলাকা উন্নয়ন খরচ				
৩	রাস্তার পেভমেন্ট নির্মাণ				
৪	ইনসিডেন্টাল ওয়ার্ক				
৫	ভূমি অধিগ্রহণ				
৬	পুনর্বাসন খরচ				
৭	ক্ষতিপূরণ				
৮	যানবাহন				
৯	সেতু নির্মাণ				
১০	কালভার্ট ও স্লুইচ গেট নির্মান				
১১	টোল সেন্টার নির্মাণ				
১২	কম্পিউটার যন্ত্রপাতি ও ফটোকপি মেশিন				
১৩	অফিসারদের বেতন				
১৪	স্টাফদের বেতন				
১৫	সাপ্লাই ও সার্ভিস খরচ				
১৬	পরামর্শক				
১৭	এনজিও				
১৮	সরকারী ইউটিলিটি স্থানান্তর				
১৯	ঢেউ প্রতিরোধক দেয়াল				
২০	সৌন্দর্যবর্ধন				

ক্র. নং	কাজের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্য	যে পরিমান করা হয়েছে	ব্যয়িত অর্থ	মন্তব্য
২১	প্রাইস কন্টিনজেন্সি				
২২	কন্টিনজেন্সি				

১০. প্রকল্পের আওতায় নির্মিত/নির্মানাধীন অবকাঠামো এখন কী অবস্থায় আছে?

১১. প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নকৃত অবকাঠামোসমূহের বর্তমান সমস্যাগুলো কী কী?

১২. প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় স্থানীয় জনসাধারণের মতামত নেওয়া হয়েছিল কী?
১. হ্যাঁ ২. না ৩. জানিনা

১২.১ উত্তর হ্যাঁ হলে, কিভাবে?

১৩. অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থার সাথে কিভাবে সমন্বয় করা হয়?

১৪. এই প্রকল্পের এবং অন্যান্য প্রকল্পের কর্মকান্ড গুলোর মিল এবং অমিলের বিষয়ে আপনার মতামত কি?

১৫. প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক সর্ম্পকে বলুন

১৬. প্রকল্পের বিশেষ সফলতা (যদি থাকে) বিষয়ে বলুন

১৭. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কি কি ইতিবাচক প্রভাব পড়বে?

১৮. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কি কি নেতিবাচক প্রভাব পড়বে?

১৯. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত গবেষনাগুলো বিষয়ে আপনি কি জানেন?

২০. এই প্রকল্পের সম্ভাব্য বহির্গমন পরিকল্পনা (Exit Plan) সম্পর্কে আপনার মতামত কি?

২১. প্রকল্পের সবল (Strength) দিকগুলো কী কী?

২২. প্রকল্পের দুর্বল (Weakness) দিকগুলো কী কী?

২৩. প্রকল্পের কি কি সুযোগ রয়েছে?

২৪. প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ কী কী?

২৫. প্রকল্পের কার্যক্রম সামনে এগিয়ে নিয়ে যাওয়ার জন্য বা প্রকল্পকে আগামীতে গতিশীল রাখতে কী কী করা প্রয়োজন বলে আপনি মনে করেন ?

(ধন্যবাদ দিয়ে সাক্ষাৎকার গ্রহণ শেষ করুন)

ফরম-৩

চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)

দলীয় আলোচনার নির্দেশিকা:ওয়ার্ড পর্যায়ে

(FGD Guideline at Ward Level)

অংশগ্রহণকারী: প্রকল্পের সুবিধাভোগী, কমিউনিটি নেতা, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও কর্মচারী, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, শিক্ষক, নারী সমাজের প্রতিনিধি, এনজিও কর্মী এবং সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডার

[প্রতি FGD-তে অংশগ্রহণকারী কমপক্ষে ৮ জন]

জেলা :..... কোড নং : .....
উপজেলা : ..... কোড নং : .....
ওয়ার্ড :..... কোড নং : .....

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

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

দলীয় আলোচনায় অংশগ্রহণকারীদের পরিচিতি

ক্র.	নাম	বয়স	লিঙ্গ	পেশা	স্বাক্ষর
১					
২					
৩					
৪					
৫					
৬					
৭					
৮					
৯					
১০					

Roles of Facilitating Team:

১. এফজিডি সেশনটির নির্ধারিত সময় এক থেকে দুই ঘণ্টা।
২. দলীয় আলোচনার জন্য দুইজন কাজ করবে এফজিডি সমন্বয়কারীকে সহযোগিতা করার জন্য একজন সহায়তাকারী থাকবে।
৩. এফজিডি সমন্বয়কারী সমগ্র সেশনটি পরিচালনা করবে, সহায়তাকারী আলোচনায় উঠে আসা মতামত ও তথ্য সমূহ সুস্পষ্টভাবে লিপিবদ্ধ করবে ।
৪. দলীয় আলোচনার মাধ্যমে সকলে যাতে সক্রিয়ভাবে সুস্পষ্ট মতামত প্রদান করতে পারে সেজন্য এফজিডি সমন্বয়কারী সহায়তা করবে।
৫. দলীয় আলোচনার সময় এফজিডি সমন্বয়কারী অংশগ্রহণকারীদের অনুমতিক্রমে আলোচনা ক্যাসেট প্লেয়ারে রেকর্ড করতে হবে।

The Process:

১. সমন্বয়কারী অংশগ্রহণকারীদের স্বাগত জানিয়ে সেশন শুরু করবে।
২. সমন্বয়কারী অংশগ্রহণকারীদের সকলকে নিয়ে **U** আকৃতিতে বসার ব্যবস্থা করবেন।
৩. সমন্বয়কারী প্রথমে দলগত আলোচনায় বর্তমান গবেষণার উদ্দেশ্য নিয়ে আলোচনা করবেন এবং অংশগ্রহণকারীদের মতামত নেবেন।
৪. সমন্বয়কারীর এফজিডি গাইড লাইন অনুযায়ী সুস্পষ্টভাবে অংশগ্রহণকারীদের মতামতের ভিত্তিতে আলোচনার সকল তথ্য বের করে আনবে।
৫. সমন্বয়কারীর উদ্দেশ্য থাকবে গঠনমূলক আলোচনার মাধ্যমে গবেষণার উদ্দেশ্যের সবল ও দুর্বল দিকসহ গবেষণার উদ্দেশ্যকে আরো কার্যকরী করার জন্য সুপারিশমালা মতামতের ভিত্তিতে বের করে আনা।
৬. সমন্বয়কারী আলোচনার শেষে ক্রমান্বয়ে সমগ্র সেশনটি অংশগ্রহণকারীদের উদ্দেশ্যে পড়ে শোনাবেন যাতে করে আলোচনার কোন অংশ বাদ না যায় বা ভুল না হয়।

পরিশেষে সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সমন্বয়কারী এফজিডি সেশনটি শেষ করবেন

দলীয় আলোচনার মূল বিষয়বস্তুঃ

প্রশ্ন ১: আপনারা কি জানেন ‘‘চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)” শিরোনামে একটি প্রকল্প কবে থেকে আপনাদের এলাকায় শুরু হয়েছে?

.....

.....

প্রশ্ন ২: প্রকল্পের প্রধান কর্মকান্ডগুলো (ভূমি অধিগ্রহন, পুনর্বাসন , মাটিভরাট, সেতু নির্মান, সরকারি ইউটিলিটি স্থানান্তর) উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কি? না হলে, কোন কোন কর্মকান্ডগুলো উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছেনা? কেন হচ্ছেনা?

.....

.....

প্রশ্ন ৩: প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এলাকার কী অবস্থা ছিলো?

.....

.....

.....

প্রশ্ন ৪: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ঘূর্ণিঝড় ও সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস থেকে সৃষ্ট ক্ষতি কমবে কী? কিভাবে?

.....

.....

প্রশ্ন ৫: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যানজট কমবে কী? কিভাবে ?

.....

.....

প্রশ্ন ৬: প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য কার্য ও সেবার বর্তমান অবস্থা কি? প্রয়োজনীয়/ সঠিক জনবল দ্বারা তার যথাযথ রক্ষনাবেক্ষন হচ্ছে কি?

.....

.....

প্রশ্ন ৭: প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান কর্মকান্ডগুলোর প্রয়োজন ছিল কি? কতটুকু প্রয়োজন ছিল? কেন প্রয়োজন ছিল?

.....

.....

প্রশ্ন ৮: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে অর্থনৈতিক কী কী সুবিধাদি বৃদ্ধি পাবে?

.....

.....

প্রশ্ন ৯: প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশগত কী কী প্রভাব পড়বে (ইতিবাচক ও নেতিবাচক)?

.....

.....

প্রশ্ন ১০: প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাঁধাসমূহ কী কী? কিভাবে এই বাঁধাসমূহ অতিক্রম করা যায় ?

.....

.....

প্রশ্ন ১১: প্রকল্পের সবল দিকগুলো কী কী?

.....

.....

প্রশ্ন ১২: প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলো কী কী?

.....

.....

প্রশ্ন ১৩: প্রকল্পকে টেকসই করতে কী কী পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে ।

.....

.....

ফরম-৪

চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড প্রকল্প (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)

পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট

ভূমিকা: আস্সালামু আলাইকুম। আমার নাম ---------। আমি সমাহার নামক গবেষণা প্রতিষ্ঠান এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আইএমইডি এর পক্ষ থেকে মাঠ পর্যায়ে নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্যে এসেছি । আমরা বর্তমানে চিটাগং সিটি আউটার রিং রোড (পতেঙ্গা হতে সাগরিকা)" প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজে সম্পৃক্ত আছি। এই নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য হচ্ছে, প্রকল্পের কর্মকান্ড উদ্দেশ্য অনুযায়ী বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা দেখা, প্রকল্পের বাঁধাসমূহ চিহ্নিত করে তা নিরসনের উপায় বের করা এবং প্রকল্পের মাধ্যমে সুবিধাভোগীদের কি কি পরিবর্তন হয়েছে সে বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা। আমরা এ সম্পর্কে আপনার মূল্যবান মতামত সংগ্রহের জন্য এসেছি। এ প্রসঙ্গে আপনি আপনার মূল্যবান বক্তব্য প্রদানের মাধ্যমে এই গবেষণায় অবদান রাখতে পারেন। আপনার মতামত শুধু মাত্র গবেষণার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে। আপনার অনুমতি পেলে আমি সাক্ষাৎকার শুরু করতে পারি।

কেস নংঃ | | | | |

বিভাগ: ..... **কোড নং : .....**

জেলা: ..... **কোড নং : .....**

উপজেলা: ..... **কোড নং : .....**

ওয়ার্ড নং: ..... **কোড নং : .....**

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

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

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

পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট- ব্রীজ/কালভার্ট

ক. ব্রীজ **খ. কালভার্ট**

১. বাস্তবায়িত/নির্মানাধীন ব্রীজ/কালভার্টের নাম : .....

২. ব্রীজ/কালভার্ট এর পরিমাপ : দৈর্ঘ্য ..... মিটার প্রস্থ ..... মিটার

৩. স্প্যান : .....মিটার

৪. যে রাস্তায় ব্রীজ/কালভার্টটি নির্মিত হচ্ছে/হয়েছে সেটি চলাচলের উপযোগী কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. না হলে, রাস্তাটির বর্তমান অবস্থা বর্ণনা করুন

১. রাস্তাটিতে আরো ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণের দরকার থাকায় এখনও চলাচলের উপযোগী হয়নি
২. নির্মিত/ নির্মানাধীন ব্রীজ/কালভার্টটি পরিকল্পনা মাফিক না করায় চলাচলের উপযোগী হয়নি
৩. বিগত ঘূর্ণিঝড় / সামুদ্রিক জলোচ্ছ্বাস/বন্যা/অতি বৃষ্টিতে রাস্তাটি ভেঙ্গে যাওয়ায় চলাচলের উপযোগী নাই
৪. রাস্তাটি মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণ না হওয়ায় চলাচলের উপযোগী নয়
৫. রাস্তাটি প্রয়োজনের তুলনায় প্রশস্থ কম হওয়ায় যান্ত্রিক/অযান্ত্রিক যানবাহন চলাচলের উপযোগী নয়
৬. রাস্তাটি জনবহুল/গুরুত্বপূর্ণ এলাকায় না হওয়ায় চলাচল খুবই কম
৭. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) .....

৫. ব্রীজ/কালভার্ট নির্মান শুরু করার আগে যাতায়াত ব্যবস্থা কেমন ছিল?

১. ভালো ২. খারাপ ৩. মোটামুটি ৪. একেবারেই চলাচলের অযোগ্য

৬. প্রকল্পে কি কি কাজ করা হচ্ছে/হয়েছে? (সংক্ষেপে প্রধান কাজগুলো উল্লেখ করুন)

.....

.....

.....

৭. মোট ব্যয় (টাকা): নির্ধারিত বরাদ্দকৃত ব্যয় : .....টাকা

প্রকৃত ব্যয় : .....টাকা

৮. ক. কাজটি শেষ হতে কতদিন সময় লাগবে? .....দিন .....মাস .....বছর

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

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

৯. কাজটি কি নির্দিষ্ট সময়ে শেষ হবে/হয়েছে কী? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. না হলে, কেন?

১. সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারদের কাজে অবহেলা
২. সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য প্রয়োজনীয় মালামালের দুষ্প্রাপ্যতা
৩. প্রয়োজনীয় মালামালের অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধি
৪. সংশ্লিষ্ট কাজে ব্যবহৃত সরঞ্জামাদি ও যন্ত্রপাতি পর্যাপ্ত না থাকা
৫. প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকা
৬. সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের অসহযোগিতা
৭. স্থানীয়ভাবে চাঁদাবাজ, দুষ্কৃতকারী ও টাউটদের প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি
৮. প্রাকৃতিক বিপর্যয়ে সমস্যার সৃষ্টি হওয়া
৯. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) .....

১০. কাজটি পরিকল্পনা মাফিক সম্পূর্ণরূপে সমাপ্ত হবে/হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. না হলে, কেন?

১. পরিকল্পনা সঠিক হয়নি
২. প্রয়োজনীয় টাকার সংস্থান ছিল না
৩. কাজটি সম্পন্ন করতে প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি
৪. প্রকল্পটির প্রয়োজন ছিল না
৫. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) .....

১১. প্রকল্পটির কাজের মান ভাল কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. না হলে, কি কি খারাপ?

১. ব্যবহৃত মালামাল ভাল না
২. অদক্ষ শ্রমিক দ্বারা কাজ করানো হচ্ছে
৩. কাজের তদারকি অপ্রতুল
৪. কাজের মাপ সঠিক না
৫. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) .....

১২. প্রকল্পটি যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয় কি? ১. হ্যাঁ ২. না

ক. হ্যাঁ হলে, কতদিন পর পর করা হয়?

৬. মাসিক
৭. ৬ মাস অন্তর
৮. এক বছর অন্তর/বাৎসরিক
৯. মাঝে মাঝে করা হয়/প্রয়োজন মোতাবেক

১৩. রক্ষণাবেক্ষণ কাজে অর্থের সংস্থান হয় কিভাবে?

১. সরকারী তহবিল হতে
২. চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ হতে
৩. স্থানীয়ভাবে চাঁদা সংগ্রহ ও স্বেচ্ছাশ্রমের মাধ্যমে
৪. অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন) .....

১৪. প্রকল্পটি সম্পর্কে পর্যবেক্ষনকারীর মন্তব্য (বিস্তারিত লিখুন)

.....

.....

.....