ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

৯ অক্টোবর ২০২৪

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

গবেষণা উপদেষ্টা

ড. ইফতেখারুজ্জামান, *নির্বাহী পরিচালক, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)*
অধ্যাপক ড. সুমাইয়া খায়ের, *উপদেষ্টা - নির্বাহী ব্যবস্থাপনা, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)*

গবেষণা তত্ত্বাবধান ও সম্পাদনা
মুহাম্মদ বদিউজ্জামান, *পরিচালক - গবেষণা ও পলিসি, ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)*

গবেষণা ও প্রতিবেদন প্রণয়ন
মো. মোস্তফা কামাল, *রিসার্চ এসোসিয়েট - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি*
মো. জুলকারনাইন, *সিনিয়র রিসার্চ ফেলো - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি*

গবেষণা সহকারী
ফাহিম ফারজানা, *রিসার্চ এসিসটেন্ট (শর্ট টার্ম) - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি*
তানজুম তুষী, *রিসার্চ এসিসটেন্ট (শর্ট টার্ম) - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি*

কৃতজ্ঞতা
গবেষণার আওতাভুক্ত এলাকার জনগণ, নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি, গণমাধ্যমকর্মী, সংশ্লিষ্ট দপ্তরের কর্মকর্তা-কর্মচারী ও বিশেষজ্ঞ যারা তাঁদের মূল্যবান মতামত, অভিজ্ঞতা ও বিভিন্ন বিষয়ে তথ্য-উপাত্ত দিয়ে সহায়তা করেছেন তাঁদের সকলের প্রতি আন্তরিক ধন্যবাদ ও কৃতজ্ঞতা জ্ঞাপন করছি। গবেষণা সুষ্ঠুভাবে সম্পাদন করতে প্রয়োজনীয় দিকনির্দেশনা ও মতামত দিয়ে গবেষণা প্রতিবেদনটিকে সমৃদ্ধ করার জন্য টিআইবি'র নির্বাহী পরিচালক ড. ইফতেখারুজ্জামান, অধ্যাপক ড. সুমাইয়া খায়ের, উপদেষ্টা, নির্বাহী ব্যবস্থাপনা এবং টিআইবি'র পরিচালকবৃন্দের প্রতি আন্তরিক কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। গবেষণা প্রতিবেদনটি পর্যালোচনা ও সম্পাদনা এবং প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদানের জন্য গবেষণা ও পলিসি বিভাগের পরিচালক মুহাম্মদ বদিউজ্জামানের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। গবেষণা তথ্য সংগ্রহ, প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণের বিভিন্ন পর্যায়ে সহযোগীতা করেছেন গবেষণা ও পলিসি বিভাগের প্রাক্তন গবেষক রাবেয়া আক্তার কনিকা, গবেষণা সহকারী (স্বল্প মেয়াদি) ফাহিম ফারজানা, তানজুম তুষী, আসিফ বিন আলম সিয়াম, মো. রাশেদ খান, নুসরাত তাসনিম প্রমি, পূরয়িতা চাকমা ও মীর হুযাইফা আল মামদূহ। মাঠ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহ করতে সিভিক এনগেজমেন্ট বিভাগের সহকর্মীগণ এবং সংশ্লিষ্ট এলাকার এরিয়া কোঅর্ডিনেটর ও সচেতন নাগরিক কমিটি'র (সনাক) সদস্যগণ সহায়তা করেছেন তাদের সকলের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। গবেষণায় প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহে বিশেষ সহযোগিতা করেছেন আউটরিচ অ্যান্ড কমিউনিকেশন বিভাগের সহকর্মী কে. এম. রফিকুল আলম ও রিফাত রহমান। এছাড়া প্রতিবেদন প্রণয়নে গুরুত্বপূর্ণ মতামত ও প্রাসঙ্গিক তথ্য-উপাত্ত সরবরাহের জন্য অন্যান্য সহকর্মীদের প্রতিও কৃতজ্ঞতা জানাচ্ছি।

যোগাযোগ
ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি)
মাইডাস সেন্টার (৪র্থ ও ৫ম তলা)
বাড়ি # ৫, সড়ক # ১৬ (নতুন) ২৭ (পুরাতন), ধানমন্ডি, ঢাকা-১২০৯
ফোন: (+৮৮০-২) ৪১০২১২৬৭-৭০
ফ্যাক্স: (+৮৮০-২) ৪১০২১২৭২
ই-মেইল: info@ti-bangladesh.org
www.ti-bangladesh.org

সূচিপত্র

মুখবন্ধ ১

প্রথম অধ্যায়: ভূমিকা ৩

১.১ প্রেক্ষাপট ৩

১.২ পরোক্ষ তথ্য পর্যালোচনা: ৬

১.৩ গবেষণার যৌক্তিকতা ৮

১.৪ গবেষণার উদ্দেশ্য ৮

১.৫ গবেষণার আওতা ৯

১.৬ গবেষণার পদ্ধতি ৯

১.৭ বিশ্লেষণ কাঠামো ১০

দ্বিতীয় অধ্যায়: সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে অংশীজন কাঠামো ১১

২.১ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট অংশীজন কাঠামো ১১

তৃতীয় অধ্যায়: গবেষণা ফলাফল ১৫

৩. উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ১৫

৩.১ প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে আইন ও নীতি প্রতিপালনে চ্যালেঞ্জ ১৫

৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকি সক্ষমতার ঘাটতি ১৮

৩.৩ অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি ২০

৩.৪ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমে স্বচ্ছতার ঘাটতি ২২

৩.৫ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে জবাবদিহির ঘাটতি ২৩

৩.৬ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতি ২৪

চতুর্থ অধ্যায়: উপসংহার ৩১

৪.১ সার্বিক পর্যবেক্ষণ ৩১

৪.২ সুপারিশ ৩১

সংযুক্তি ১ ..... ৩৩

সওজ অধিদপ্তরের প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ঘুষের পরিমাণ প্রাক্কলন প্রক্রিয়া ৩৩

সংযুক্তি ২ ..... ৩৪

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত ৩৪

মুখবন্ধ

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠান ও খাতসমূহ এবং জনগণের জীবনকে দুর্নীতির প্রভাব থেকে মুক্ত রাখতে এবং সর্বস্তরে স্বচ্ছতা, জবাবদিহিতাসহ সুশাসন ও শুদ্ধাচার প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে গবেষণালব্ধ জ্ঞানভিত্তিক ও অংশগ্রহণমূলক সামাজিক আন্দোলনের মাধ্যমে পরিবর্তনের দাবী উত্থাপন ও অনুঘটকের ভূমিকা পালন করে আসছে। দুর্নীতির নিয়ন্ত্রণের জন্য একদিকে সুশাসনের কার্যকর চাহিদা তৈরি এবং অন্যদিকে প্রাতিষ্ঠানিক, আইনি ও প্রায়োগিক সামর্থ্য বৃদ্ধিতে অবদান রাখতে টিআইবি অধিপরামর্শমূলক ভূমিকা পালন করছে।

বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ উন্নয়ন পরিকল্পনা যার মাধ্যমে জাতীয় বাজেটের উল্লেখযোগ্য অংশ বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে। এই পরিকল্পনার অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে দেশের সার্বিক আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত ও নিশ্চিত করা। তবে অর্থনৈতিক উন্নয়নকে গতিশীল করা, উচ্চতর প্রবৃদ্ধি অর্জন, মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি, বাংলাদেশকে সমৃদ্ধশালী ও উন্নত অর্থনীতির দেশে রূপান্তর ইত্যাদি বিষয়সমূহকে যুক্তি হিসেবে দেখিয়ে বিগত দেড় দশকে পরিবহন ও যোগাযোগ, বিদ্যুৎ ও জ্বালানি, গৃহায়ন ও কমিউনিটি সুবিধাবলী, স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন খাতে বিশেষত সড়ক ও মহাসড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে বিপুল পরিমাণ উন্নয়ন বাজেট বরাদ্দ করা হয়। বিগত দেড় দশকে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীনে মূলত বৈদেশিক ঋণ ও বিনিয়োগ নির্ভর অতি উচ্চ বাজেটের মেগা প্রকল্পের পাশাপাশি দেশীয় অর্থায়নে বিপুল সংখ্যক সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প গৃহীত হয়। সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালনের সুযোগ থাকলেও এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে বহুমাত্রিক দুর্নীতি বিদ্যমান যা এই ভূমিকাকে বাধাগ্রস্ত করে।

জাতীয় ও স্থানীয় পর্যায়ে জনগুরুত্বপূর্ণ বিভিন্ন খাত, প্রতিষ্ঠান ও বিষয় নিয়ে টিআইবির গবেষণা ও অধিপরামর্শ কার্যক্রমের মধ্যে অবকাঠামো নির্মাণ অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়। টিআইবির পূর্বের গবেষণায় সংসদীয় আসনভিত্তিক থোক বরাদ্দ ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রম এবং ই-জিপি'র মাধ্যমে সরকারি ক্রয় কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করে এবং এই চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণে বহুমুখী অধিপরামর্শ কার্যক্রম পরিচালনা করছে। এরই ধারাবাহিকতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ ও উত্তরণের উপায় চিহ্নিত করার উদ্দেশ্য নিয়ে এই গবেষণাটি সম্পন্ন করা হয়েছে।

গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায়, সড়ক ও মহাসড়ক খাতে রাজনীতিবিদ, সংশ্লিষ্ট আমলা ও ঠিকাদারের ত্রিপাক্ষিক আঁতাতের মাধ্যমে উন্নয়ন কার্যক্রমের নীতি নির্ধারণ, সরকারি ক্রয় ব্যবস্থা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে করায়ত্ত করা হয়েছে। ফলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে স্বার্থের দ্বন্দ্ব এবং রাজনৈতিক দুর্বৃত্তায়নের মাধ্যমে আইনের লঙ্ঘন ও অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের সকল মানদণ্ডে ব্যাপক ঘাটতি চিহ্নিত হয়েছে। ত্রিপাক্ষিক যোগসাজশের মাধ্যমে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে অনিয়ম-দুর্নীতিকে প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ করা হয়েছে এবং কিছু দুর্নীতিবাজ রাজনীতিবিদ, কর্মকর্তা ও ঠিকাদার অবৈধভাবে বিপুল পরিমাণ নিয়মবহির্ভূত অর্থ উপার্জনের অবাধ সুযোগ করায়ত্ত করেছে। দুর্নীতির লক্ষ্যে উদ্দেশ্যপ্রণোদিতভাবে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। একদিকে অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে অতি উচ্চ ব্যয়ে এসকল প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে অন্যদিকে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হচ্ছে ও টেকসই হচ্ছে না যা প্রকল্পের কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত করছে এবং জাতীয় সম্পদের অপব্যবহার ও বিপুল অপচয় হচ্ছে।

গবেষণার আওতাভুক্ত এলাকার সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, পরিবেশ অধিদপ্তর, বন অধিদপ্তর, বিদ্যুৎ বিতরণকারী সংস্থা, বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ, পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, জেলা প্রশাসন, সম্ভাব্যতা সমীক্ষাকারী ও পরিবেশগত প্রভাব নিরীক্ষা প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা-কর্মচারী, সাংবাদিক, বিশেষজ্ঞ, জাতীয় ও স্থানীয়-পর্যায়ের ঠিকাদার, স্থানীয় জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় জনগণ ও গন্যমাণ্য ব্যক্তি যারা তাঁদের মূল্যবান মতামত, অভিজ্ঞতা ও বিভিন্ন বিষয়ে তথ্য ও পর্যবেক্ষণ তুলে ধরে এই গবেষণা প্রতিবেদনকে সমৃদ্ধ করতে সহায়তা করেছেন, তাঁদের সকলের প্রতি আন্তরিক ধন্যবাদ ও কৃতজ্ঞতা জ্ঞাপন করছি।

এই গবেষণাটি সম্পন্ন করেছেন টিআইবি'র গবেষক মো. মোস্তফা কামাল ও মো. জুলকারনাইন। গবেষণার ধারণাপত্র প্রণয়নে সহযোগিতা করেছেন টিআইবি'র প্রাক্তন গবেষক রাবেয়া আক্তার কনিকা। এই গবেষণায় স্বল্পমেয়াদী গবেষণা সহকারী হিসেবে ছিলেন ফাহিম ফারজানা ও তানজুম তুষী। এছাড়া গবেষণার বিভিন্ন পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ ও প্রক্রিয়াকরণে সহযোগিতা করেছেন স্বল্পমেয়াদী গবেষণা সহকারী আসিফ বিন আলম সিয়াম, মো. রাশেদ খান, নুসরাত তাসনিম প্রমি, পূরয়িতা চাকমা ও মীর হুযাইফা আল মামদূহ। গবেষণার আওতাভুক্ত এলাকার মাঠপর্যায়ে তথ্য সংগ্রহে সহায়তা করে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখেছেন টিআইবি'র সংশ্লিষ্ট সচেতন নাগরিক কমিটি (সনাক)

অফিসের এরিয়া কোঅর্ডিনেটরসহ অন্যান্য সহকর্মীগণ এবং সচেতন নাগরিক কমিটি'র (সনাক) সদস্যগণ। গবেষণার প্রয়োজনে বিশেষ তথ্য সংগ্রহে সহযোগিতা করেছেন আউটরিচ অ্যান্ড কমিউনিকেশন বিভাগের সহকর্মী কে. এম. রফিকুল আলম ও রিফাত রহমান। গবেষণার তত্ত্বাবধান এবং প্রতিবেদন সম্পাদনা ও পরিমার্জন করেছেন গবেষণা ও পলিসি বিভাগের পরিচালক মুহাম্মদ বদিউজ্জামান। অধ্যাপক ড. সুমাইয়া খায়ের, টিআইবি'র উপদেষ্টা, নির্বাহী ব্যবস্থাপনা এই গবেষণা কার্যক্রমের উপদেষ্টা হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রাসঙ্গিক তথ্য প্রদান, বিশ্লেষণ ও প্রতিবেদন প্রণয়নে সহায়তা ও গুরুত্বপূর্ণ মতামত প্রদানের জন্য গবেষণা ও পলিসি, আউটরিচ অ্যান্ড কমিউনিকেশন ও সিভিক এনগেজমেন্ট বিভাগ এবং সার্বিক সহায়তার জন্য অন্য সকল সহকর্মীদের প্রতি কৃতজ্ঞতা জানাই।

এই গবেষণার ফলাফল ও সুপারিশের আলোকে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও দপ্তরসমূহ এবং নীতি-নির্ধারণী পর্যায়সহ সকল অংশীজন কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করলে আমাদের প্রচেষ্টা সার্থক হবে। এবিষয়ে পাঠকের পরামর্শ সাদরে গৃহীত হবে।

ইফতেখারুজ্জামান
নির্বাহী পরিচালক

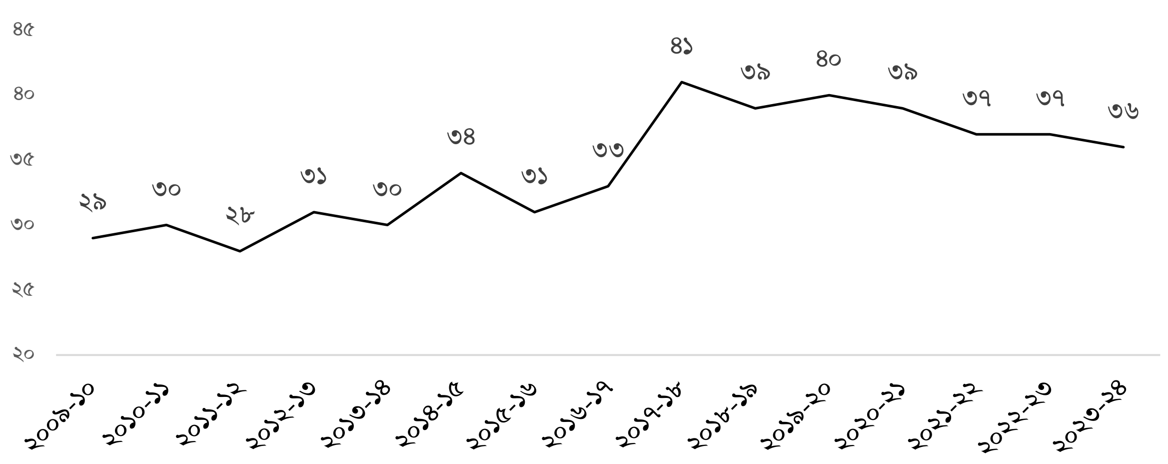
প্রথম অধ্যায়: ভূমিকা

১.১ প্রেক্ষাপট

রাষ্ট্র পরিচালনা, সামাজিক ও অর্থনৈতিক প্রয়োজনে একটি দেশের যে ব্যয় হয় তাকে সরকারি ব্যয় (Government Expenditure) বলা হয়। অবকাঠামো উন্নয়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা, এবং অন্যান্য খাতে বিনিয়োগের মাধ্যমে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি এবং সামাজিক উন্নয়নে সরকারি ব্যয় গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে।[১] সরকারি সেবা, রাষ্ট্রীয় বা অন্যান্য সংস্থাকে অনুদান বা ভর্তুকি, ও সামাজিক সুবিধা (কল্যাণমূলক ভাতা, পেনশন ইত্যাদি) প্রদান, এবং পণ্য, সেবা বা গণপূর্ত কাজের (সড়ক, সেতু, যন্ত্রপাতি, দালান-কোঠা ইত্যাদি) মাধ্যমে অভ্যন্তরীণ সম্পদের উন্নয়নে এই ব্যয় হয়ে থাকে। কিছু কিছু উন্নত দেশ তাদের মোট জিডিপির ৫০-৬০ শতাংশ পর্যন্ত অর্থ ব্যয় করে থাকে।[২] বাংলাদেশ সরকারি ব্যয়ে উন্নত দেশগুলোর থেকে পিছিয়ে রয়েছে, ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সরকারি ব্যয় ছিল জিডিপির ১৪ দশমিক ২ শতাংশ।[৩]

বাংলাদেশের জাতীয় বাজেটে প্রধানত দুই ধরনের ব্যয় থাকে - রাজস্ব বা পরিচালন ব্যয় (ভর্তুকি, প্রণোদনা, বেতন-ভাতা, পণ্য ও সেবা ক্রয় ইত্যাদি) এবং উন্নয়ন ব্যয়। ২০২৩-২৪ অর্থবছরের সংশোধিত জাতীয় বাজেটের (৭,১৪,৪১৮ কোটি টাকা) মোট পরিচালন ব্যয় ৪ লাখ ৫৩ হাজার কোটি টাকা। পরিচালন ব্যয়ের উল্লেখযোগ্য কয়েকটি খাতের বরাদ্দ হচ্ছে বেতন ও ভাতাদি (১৭ দশমিক ১৯ শতাংশ), পণ্য ও সেবা (৯ দশমিক ৮৮ শতাংশ), সুদ পরিশোধ (২৩ দশমিক ২৩ শতাংশ), এবং ভর্তুকি ও প্রণোদনা এবং চলতি হস্তান্তর (৪৪ দশকি ৭৬ শতাংশ)। এছাড়া ২০২৩-২৪ অর্থবছরের বার্ষিক উন্নয়ন বরাদ্দ ২ লাখ ৬০ হাজার কোটি টাকা যা মোট জাতীয় বাজেটের ৩৬ দশমিক ৪ শতাংশ।[৪] ২০০৯-১০ অর্থবছর থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত মোট জাতীয় বাজেটের প্রায় ২৮ থেকে ৪১ শতাংশ অর্থ উন্নয়ন বাজেট হিসেবে বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে (চিত্র ১)।[৫]

চিত্র ১: ২০০৯-২০২৪ অর্থবছরে দেশের মোট জাতীয় বাজেটে উন্নয়ন বরাদ্দের হার (%)



---

[১] Abhishek Kumar, William Joe, Chapter 3 - The Multiplier Effect of Developmental and Non-developmental Expenditure in India, Editor(s): Rama P. Kanungo, Chris Rowley, Anurag N. Banerjee, Changing the Indian Economy, Elsevier, 2018, Pages 37-53, ISBN 9780081020050, available at: https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102005-0.00003-4.

[২] International Monitoring Fund (IMF), IMF Datamapper, Government expenditure, percent of GDP, accessed on: 30 September 2024, available at: https://www.imf.org/external/datamapper/exp@FPP/BGD?zoom=BGD&highlight=BGD

[৩] অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ, অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০২৪, জুন ২০২৪, বিস্তারিত দেখুন: https://mof.portal.gov.bd/site/page/28ba57f5-59ff-4426-970a-bf014242179e/Bangladesh-Economic-Review-2024

[৪] প্রাগুক্ত

[৫] অর্থনৈতিক উপদেষ্টা অনুবিভাগ, অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বাংলাদেশ অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০০৯ থেকে ২০২৪ সালের প্রতিবেদনের তথ্য সংকলন ও বিশ্লেষণ, বিস্তারিত দেখুন: https://mof.gov.bd/site/page/44e399b3-d378-41aa-86ff-8c4277eb0990/Bangladesh-Economic-Review-Archive

বাংলাদেশে উন্নয়ন ব্যয়

বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ উন্নয়ন পরিকল্পনা যার মাধ্যমে জাতীয় বাজেটের উল্লেখযোগ্য অংশ বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে। এই পরিকল্পনার অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে দেশের সুষম উন্নয়ন, আয় বৃদ্ধি, দারিদ্র্য নিরসন ও কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, খাদ্যে স্বয়ংসম্পূর্ণতা অর্জন, সামাজিক নিরাপত্তা বেষ্টনী সম্প্রসারণ, মানব সম্পদ উন্নয়ন, শিক্ষা, স্বাস্থ্য, কৃষি, শিল্প ও অন্যান্য সেবা খাতে উন্নয়ন, বিদ্যুৎ ও জ্বালানী, পরিবহনসহ অন্যান্য যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়ন, তথ্য ও যোগাযোগ প্রযুক্তির প্রসার, জলবায়ু ও দুর্যোগ ঝুঁকি ব্যবস্থাপনা ও টেকসই পরিবেশ নিশ্চিতকরণ ইত্যাদি।[৬] ২০২৩-২৪ এই অর্থবছরের সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির (আরএডিপি) বরাদ্দ ছিল ২ লাখ ৪৫ হাজার কোটি টাকা এবং এই পরিকল্পনায় উল্লিখিত খাতভিত্তিক প্রকল্পের সংখ্যা ছিল **১**,৪৯৬টি (বিনিয়োগ প্রকল্প **১**,৩৪৫টি, কারিগরি সহায়তা প্রকল্প **১১**৫টি, সমীক্ষা প্রকল্প ৩৬টি)।[৭]

তবে অর্থনৈতিক উন্নয়নকে গতিশীল করা, উচ্চতর প্রবৃদ্ধি অর্জন, মাথাপিছু আয় বৃদ্ধি, বাংলাদেশকে সমৃদ্ধশালী ও উন্নত অর্থনীতির দেশে রূপান্তর ইত্যাদি বিষয়সমূহকে যুক্তি হিসেবে দেখিয়ে বিগত দেড় দশকে (২০০৯-২০২৪) পরিবহন ও যোগাযোগ, বিদ্যুৎ ও জ্বালানি, গৃহায়ন ও কমিউনিটি সুবিধাবলী, স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন খাতে বিশেষত সড়ক ও মহাসড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে বিপুল পরিমাণ উন্নয়ন বাজেট বরাদ্দ করা হয়।[৮] ২০১০ সাল থেকে ২০২৩ পর্যন্ত সময়ে পরিবহন, বিদ্যুৎ ও জ্বালানী খাতে প্রায় ২০টি মেগা প্রকল্প শুরু করা হয় যার মধ্যে **১**৩টি মেগা প্রকল্প ২০১৪-১৮ সালের মধ্যে শুরু হয়।[৯] বিশেষত সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীনে দেশীয় অর্থায়ন ও বৈদেশিক ঋণের অর্থে অতি উচ্চ বাজেটের মেগা প্রকল্পসহ বিপুল সংখ্যক সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়। সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করলেও বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগসাজশপূর্ণ দুর্নীতি বিদ্যমান যা এই ভূমিকাকে বাধাগ্রস্ত করে।

বাংলাদেশে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে উন্নয়ন ব্যয় বরাদ্দ

প্রকল্প সংখ্যা ও বরাদ্দকৃত অর্থ বিবেচনায় বিগত দেড় দশকে (২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪) উন্নয়ন পরিকল্পনায় সবচেয়ে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত কয়েকটি খাত হচ্ছে- পরিবহন ও যোগাযোগ, বিদ্যুৎ ও জ্বালানি, গৃহায়ন ও কমিউনিটি সুবিধাবলী, স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন, শিক্ষা, ও স্বাস্থ্য খাত। তবে ২০১৪-১৫ অর্থ বছর থেকে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতকে সবচেয়ে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়েছে। এই সময় থেকে মোট উন্নয়ন বরাদ্দের প্রায় **২১** থেকে ২৮ শতাংশ সড়ক পরিবহন ও যোগাযোগ অবকাঠামো নির্মাণে বরাদ্দ দেওয়ার প্রবণতা লক্ষ করা যায় (চিত্র ২)।[১০] অর্থনৈতিক উন্নয়নকে গতিশীল করা, কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি, অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন ইত্যাদি যুক্তি দেখিয়ে ২০১৪ থেকে ২০১৮ সালের মধ্যে পদ্মা সেতু, ঢাকা মাস র‍্যাপিড ট্রানজিট, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে, বিআরটি, সাসেক সড়ক সংযোগ প্রকল্প, কর্ণফুলি টানেল ইত্যাদিসহ সড়ক পরিবহন ও সেতু খাতে **১১**টি মেগা প্রকল্প গ্রহণ করা হয়।[১১]

[৬] পরিকল্পনা কমিশন, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি ২০২৩-২৪, বিস্তারিত দেখুন: https://plandiv.gov.bd/site/files/a289d29f-b9b0-416b-a16e-ead7f80abbd0/%E0%A6%8F%E0%A6%A1%E0%A6%BF%E0%A6%AA%E0%A6%BF-%E0%A7%A8%E0%A7%A6%E0%A7%A8%E0%A7%A9-%E0%A7%A8%E0%A7%AA

[৭] অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০২৪, প্রাগুক্ত।

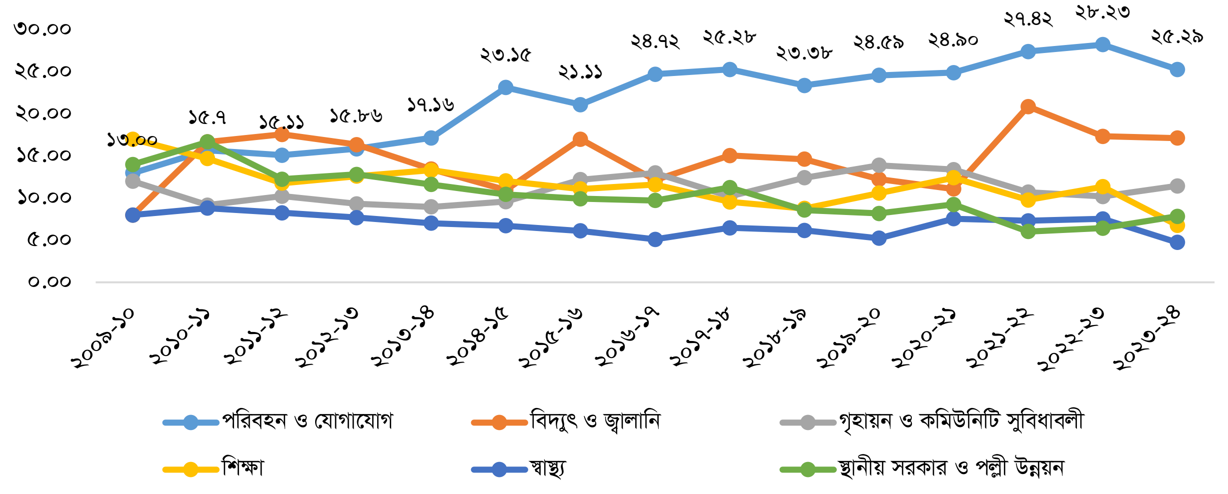
[৮] পরিকল্পনা কমিশন, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি, ২০২৩-২৪, প্রাগুক্ত

[৯] ড. দেব প্রিয় ভট্টাচার্য, ২০ মেগা প্রকল্পের পরিস্থিতি ও প্রবণতা, ৫ ডিসেম্বর ২০২৩, সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগ, ৫ অক্টোবর তারিখে সংগ্রহীত, বিস্তারিত দেখুন: https://cpd.org.bd/popular-write-ups/page/10/

[১০] অর্থনৈতিক সমীক্ষা ২০০৯ থেকে ২০২৪-এর তথ্য সংকলন ও বিশ্লেষণ।

[১১] ড. দেব প্রিয় ভট্টাচার্য, প্রাগুক্ত।

চিত্র ২: খাতভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন বরাদ্দের হার (%)



সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের উন্নয়ন প্রকল্প

২০২৩-২০২৪ অর্থ বছরের সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে ২৫৮টি প্রকল্পে মোট ৬৩,২৬৩ কোটি টাকা বরাদ্দ করা হয়, যার মধ্যে সবচেয়ে বেশি বরাদ্দ পেয়েছিল সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।[১২]

সারণি ১: ২০২৩-২০২৪ অর্থ বছরে পরিবহন খাতে মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক প্রকল্প সংখ্যা ও বরাদ্দ

মন্ত্রণালয়/বিভাগ	প্রকল্প সংখ্যা	মোট বরাদ্দ (কোটি টাকা)
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	১৫৮	২৭,৮০৩.৪৫
রেলপথ মন্ত্রণালয়	৩২	১৩,১১৭.৬২
নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়	৩০	৬,৫৫২.৯৫
সেতু বিভাগ	৮	৭,৪২১.৪৮
বেসরকারি বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়	৮	৬,২৬৪.৭২

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগে ২০২৩-২৪ অর্থ বছরে ১৫৮টি প্রকল্পে প্রায় ২৭,৮০৩ কোটি টাকা বরাদ্দ দেওয়া হয় যা বিভাগ বা মন্ত্রণালয়ভিত্তিক বরাদ্দের মধ্যে দ্বিতীয় সর্বোচ্চ এবং প্রকল্পের সংখ্যার দিক থেকে প্রথম।[১৩] এছাড়া একই অর্থ বছরে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধিকাংশ উন্নয়ন প্রকল্প (১৪৫টি) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের (সওজ অধিদপ্তর) মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয় এবং এই অর্থবছরে অধিদপ্তরের জন্য উন্নয়ন বরাদ্দের পরিমাণ ছিল ২৪,০৭৭ কোটি টাকা।[১৪] ২০০৯-১০ অর্থবছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে মোট ১,৬৯,৪৫০ কোটি টাকার উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়নে ২০০৯-১০ অর্থবছরে এডিপি'র বরাদ্দ ছিল ২,২৫৯ দশমিক ৪৮ কোটি টাকা। পরবর্তী অর্থবছরগুলোতে এডিপির উন্নয়ন বরাদ্দ ক্রমাগতভাবে বৃদ্ধি পেয়ে ২০২৩-২৪ অর্থবছরে এসে দাঁড়িয়েছে ২৪,০৭৭ দশমিক ৫৬ কোটি টাকা। এই দেড় দশকে প্রতিবছর ১১৮টি থেকে ১৪৬টি পর্যন্ত প্রকল্পে বরাদ্দ দেওয়া হয়েছে (সারণি ২)।[১৫]

[১২] পরিকল্পনা কমিশন, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি ২০২৩-২৪, বিস্তারিত দেখুন: https://plandiv.gov.bd/site/files/2c74d80d-e574-40e0-8f6e-a0a0bc586a2d/--RADP-2023-24, পৃষ্ঠা-১৪৭।

[১৩] প্রাগুক্ত

[১৪] সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ডাটাবেজ, অ্যানুয়াল ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম ডাটাবেজ, ২০ সেপ্টেম্বর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: https://www.rhd.gov.bd/Project%20Monitoring/ADPMain_New.asp

[১৫] সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ডাটাবেজ, অ্যানুয়াল ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম ডাটাবেজের তথ্য সংকলন ও বিশ্লেষণ। ২০ সেপ্টেম্বর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: https://www.rhd.gov.bd/Project%20Monitoring/ADPMain_New.asp

সারণি ২: ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের এডিপি বরাদ্দের পরিমাণ

অর্থবছর	মোট প্রকল্প	বরাদ্দকৃত অর্থ (কোটি টাকা)
২০০৯-১০	-*	২,২৫৯.৪৮
২০১০-১১	১৩৪	২,০৩০.২৪
২০১১-১২	১২১	২,৪৪০.৪৯
২০১২-১৩	১৪৯	৩,৩৮২.৮৬
২০১৩-১৪	১৪১	৩,৪৬৫.০৪
২০১৪-১৫	১২১	৩,৯৮৮.৫১
২০১৫-১৬	১২৬	৫,৯৯০.৩২
২০১৬-১৭	১২৩	৮,১৯৯.২৮
২০১৭-১৮	১১৮	১৪,১৪৪.৬৮
২০১৮-১৯	১৩৫	১৬,৬১৮.৮৫
২০১৯-২০	১৪৪	১৮,৬৮২.৯২
২০২০-২১	১৪৬	১৮,১১২.৯৯
২০২১-২২	১১৭	২৩,৪৪০.৮৬
২০২২-২৩	১৩২	২২,৬১৫.৮৫
২০২৩-২৪	১৪৫	২৪,০৭৭.৫৬
পনেরো অর্থ বছরে মোট বরাদ্দ		**১৬৯,৪৪৯.৯৩**

* ২০০৯-১০ অর্থ বছরে প্রকল্প সংখ্যা পাওয়া যায়নি

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০টি জোন, ২২টি সার্কেল, ৬৫টি ডিভিশনাল অফিসের মাধ্যমে সারাদেশের ২২,৪৭৬ কি.মি সড়ক (জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়ক), ৩,৫৪৮টি সেতু, ৮৫৬টি বেইলি ব্রিজ এবং ১৪,৮১৪টি কালভার্ট উন্নয়নে বিভিন্ন অর্থ বছরে বরাদ্দ এই বিপুল পরিমাণ ব্যয় হয়েছে।[১৬]

১.২ পরোক্ষ তথ্য পর্যালোচনা:

বাংলাদেশের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির (এডিপি) বরাদ্দকৃত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ নিয়ে সুনির্দিষ্টভাবে গবেষণার ঘাটতি রয়েছে। এসম্পর্কিত সুনির্দিষ্ট গবেষণা না থাকলেও বিভিন্ন গবেষণা ও প্রবন্ধে এবং সংবাদমাধ্যমে প্রকাশিত সংবাদে বাংলাদেশে সড়ক ও মহাসড়কসংশ্লিষ্ট উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের খণ্ড চিত্র পাওয়া যায়। এছাড়া বিশ্বব্যাংক ও আন্তর্জাতিক মুদ্রা তহবিলসহ (আইএমএফ) বিভিন্ন আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের বিভিন্ন প্রতিবেদনে সারা বিশ্বের সরকারি ব্যয় ও অবকাঠামোগত উন্নয়ন কার্যক্রমে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ উঠে আসে। এছাড়া কিছু কিছু প্রতিবেদনে বাংলাদেশ প্রসঙ্গেও সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পরিলক্ষিত হয়।

একটি দেশের অর্থনীতিকে শক্তিশালীকরণ ও নাগরিকদের জীবনমানের উন্নয়নে কী পরিমাণ সম্পদ ব্যয় করা হচ্ছে, তার সাথে সাথে এই সম্পদ কীভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে সেটাও গুরুত্বপূর্ণ। নিয়ন্ত্রণহীন সরকারি ব্যয় অর্থনৈতিক স্থিতিশীলতা এবং আর্থিক শৃঙ্খলার জন্য হুমকিস্বরূপ। আইএমএফ-এর একটি গবেষণায় দেখা যায়, ৮৫টি নিম্ন ও মধ্যম আয়ের দেশের দুই-তৃতীয়াংশের বেশি দেশে সরকারি ব্যয়ের নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা দুর্বল। নিয়ন্ত্রণ ঘাটতির কারণে অনেক দেশে সরকারি ব্যয় একটি সমস্যা হিসেবে বিদ্যমান।[১৭] দক্ষিণ আমেরিকা ও ক্যারিবিয় অঞ্চলের দেশসমূহের সরকারি ক্রয়ে প্রাক্কলিত বছরপ্রতি অপচয় (দুর্নীতিসহ) আঞ্চলিক জিডিপি'র ৪ দশমিক ৪ শতাংশ বা প্রায় ২৩ লাখ কোটি টাকা (মোট ব্যয়ের ১৬ শতাংশ)।[১৮] ইউরোপিয় ইউনিয়নভুক্ত দেশসমূহের বিভিন্ন কর্মসূচির বরাদ্দকৃত অর্থের ২০-৩০ শতাংশ (মোট জিডিপির ৬ শতাংশ) দুর্নীতির কারণে অপচয় হয়। সরকারি ব্যয়ে দুইভাবে অপচয় হতে পারে-প্রথমত সরকারি

---

[১৬] সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বার্ষিক উন্নয়ন প্রতিবেদন ২০২১-২২, এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েবসাইট থেকে ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত তথ্য। বিস্তারিত দেখুন: https://rhd.portal.gov.bd/site/page/b34dca5c-5352-4fd2-9533-715058f45951/-

[১৭] Sailendra Pattanayak, International Monetary Fund (IMF), Expenditure Control: Key Features, Stages, and Actors, March 2016, available at: https://www.imf.org/external/pubs/ft/tnm/2016/tnm1602a.pdf

[১৮] Alejandro Izquierdo, Carola Pessino, and Guillermo Vuletin, The Inter-American Development Bank, Better Spending for Better Lives: How Latin America and the Caribbean Can Do More with Less, September 2018, available at: https://www.iadb.org/en/news/government-spending-waste-costs-latin-america-and-caribbean-44-gdp-idb-study

কর্মকর্তাদের দুর্নীতির কারণে অর্থের অপচয় হতে পারে এবং দুর্বল প্রশাসন, সক্ষমতা ও দক্ষতার ঘাটতির কারণেও রাষ্ট্রীয় অর্থের অপচয় হয়ে থাকে। [১৯] অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনের সাথে সরকারি ব্যয়ে সুশাসন নিশ্চিতকরণের সম্পর্ক রয়েছে বলে বিভিন্ন গবেষণায় দেখানো হয়েছে। মানসম্মত অবকাঠামো শুধুমাত্র অর্থনৈতিক উন্নয়নের দিকেই নিয়ে যায় না বরং স্বচ্ছতা, জবাবদিহিতা ও সুশাসন নিশ্চিত করে অবকাঠামোর উন্নয়ন করা হলে তা অন্তর্ভুক্তিমূলক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির দিকে ধাবিত করে। এই অন্তর্ভুক্তিমূলক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর দারিদ্র বিমোচন এবং আয় বৈষম্য হ্রাস করার ক্ষেত্রে সুযোগ তৈরি করে দেয়।[২০]

বিশ্বব্যাংকের একটি প্রতিবেদনে দেখানো হয় সারা বিশ্বের সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ অন্যতম দুর্নীতিগ্রস্ত শিল্প যা বাংলাদেশের ক্ষেত্রেও প্রাসঙ্গিক। সড়ক নির্মাণ প্রকল্প দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করলেও বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগসাজশপূর্ণ দুর্নীতি বিদ্যমান। বিশ্ব ব্যাংকের উক্ত প্রতিবেদনে দেখানো হয়, বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে বাস্তবায়িত এক-চতুর্থাংশ সড়ক নির্মাণ প্রকল্পে এক বা একাধিক দুর্নীতি, প্রতারণা ও যোগসাজশের অভিযোগ পাওয়া গিয়েছে। এই প্রতিবেদনে বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নের ২৫টি সড়ক নির্মাণ প্রকল্পে ২৯টি অনিয়মের দৃষ্টান্ত দেখানো হয়, যার মধ্যে বাংলাদেশের একটি প্রকল্প রয়েছে। এসকল অনিয়মের মধ্যে রয়েছে প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে ঠিকাদার ও কর্মকর্তাদের মধ্যে যোগসাজশ, ঠিকাদারি কাজ পেতে জাল দলিল প্রদান এবং কাজের চেয়ে বেশি বিল উত্তোলন ইত্যাদি।[২১]

এছাড়া বিশ্ব ব্যাংকের অপর একটি প্রতিবেদনে দেখানো হয় যে, বাংলাদেশের চার লেন সড়কের প্রতি কিলোমিটার নির্মাণ ব্যয় ২১-১০০ কোটি টাকা যা প্রতিবেশী দেশগুলোর চেয়ে দুই থেকে নয় গুণ বেশি এবং ইউরোপের চেয়ে দ্বিগুণ বেশি। বিশ্ব ব্যাংকের এই প্রতিবেদনে দেখানো হয় যে, উন্নয়নশীল দেশগুলোর সড়ক নির্মাণে অতি উচ্চ ব্যয়ের অন্যতম কারণ হচ্ছে অপর্যাপ্ত টেন্ডার প্রতিযোগিতা, নির্মাণ কাজে দুর্নীতি, প্রকল্প বাস্তবায়নে ধীরগতি ইত্যাদি।[২২]

দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ও সর্বাধিক বরাদ্দপ্রাপ্ত খাতের মধ্যে সড়ক পরিবহন খাত অন্যতম। কিন্তু এই খাতের উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের কাঙ্ক্ষিত প্রত্যাশা পূরণ ও এর সুফল মানুষের কাছে পৌঁছে দেওয়ার ক্ষেত্রে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ, অনিয়ম-দুর্নীতির অভিযোগ বিভিন্ন গণমাধ্যমে প্রকাশিত সংবাদে লক্ষ করা যায়। যার মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে উন্নয়ন কর্মসূচির প্রায় ৪০ শতাংশ প্রকল্প রাজনৈতিক চাপে গ্রহণের অভিযোগ পাওয়া যায়। যার ফলে ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের ব্যক্তিবর্গের প্রভাবে কিছু বিশেষ এলাকার মানুষ এই প্রকল্প সুবিধা পেয়ে থাকে ও কিছু মানুষের ব্যক্তিগত লাভের সুযোগ করে দেওয়া হয়।[২৩]প্রকল্প পরিকল্পনা প্রণয়নের সময় উদ্দেশ্যমূলকভাবে প্রতিটি প্রকল্পের ২৫ থেকে ৩০ শতাংশ টাকা অতিমূল্যায়ন করা হয়।[২৪] এছাড়া যথাসময়ে বরাদ্দকৃত বাজেট ব্যয় না করে অর্থবছরের শেষ পর্যায়ে খুব দ্রুততার সাথে ব্যয় করা হয় এবং প্রতি অর্থবছর শেষে উন্নয়ন বাজেটের কিছু অংশ অব্যবহৃত থেকে যায়। উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের ৬০ থেকে ৬৫ শতাংশ বছরের শেষ ৫-৬ মাসে সম্পন্নের অভিযোগ রয়েছে। [২৫] এছাড়া বিভিন্ন গণমাধ্যমে সড়ক নির্মাণ কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতি, বাস্তবায়িত প্রকল্প টেকসই না হওয়া ও ব্যবহারের অনুপোযোগী হয়ে যাওয়া ইত্যাদি সংবাদ লক্ষ করা যায়।

---

[১৯] Alejandro Izquierdo, Carola Pessino, and Guillermo Vuletin, The Inter-American Development Bank, Better Spending for Better Lives: How Latin America and the Caribbean Can Do More with Less, September 2018, available at: https://www.iadb.org/en/news/government-spending-waste-costs-latin-america-and-caribbean-44-gdp-idb-study

[20] Professor Mustafizur Rahman, Good governance in public infrastructure implementation: An emergent priority, 25 January, 2022, the business standard, available at: https://www.tbsnews.net/supplement/good-governance-public-infrastructure-implementation-emergent-priority-361987

[২১] Messick, Richard.Curbing fraud, corruption, and collusion in the roads sector (English). Washington, D.C. : World Bank Group. accessed on: 15 August 2024, available at: http://documents.worldbank.org/curated/en/975181468151765134/Curbing-fraud-corruption-and-collusion-in-the-roads-sector

[২২] Kallol Mustafa, The Daily Star, The price of expensive development, 12 April 2023, available at: https://www.thedailystar.net/opinion/views/news/the-price-expensive-development-3295406?amp

[২৩] আবু কাওসার, সমকাল, রাজনৈতিক প্রকল্প দুর্নীতিকে উৎসাহিত করছে, ২৯ জানুয়ারি ২০২৪ তারিখে প্রকাশিত

[২৪] কাওসার রহমান, দৈনিক জনকণ্ঠ, উন্নয়ন প্রকল্পে দুর্নীতির নয়া কৌশল, ১১ ফেব্রুয়ারি ২০২২, বিস্তারিত দেখুন: https://www.dailyjanakantha.com/different-news/news/631078

[২৫] আবু কাওসার, সমকাল, রাজনৈতিক প্রকল্প দুর্নীতিকে উৎসাহিত করছে, ২৯ জানুয়ারি ২০২৪ তারিখে প্রকাশিত

১.৩ গবেষণার যৌক্তিকতা

টেকসই উন্নয়ন অভিষ্টের বিভিন্ন লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের ক্ষেত্রে অবকাঠামো উন্নয়ন অনুঘটক হিসেবে কাজ করে। বিশ্ব ব্যাংকের একটি প্রতিবেদনে বলা হয়, সুপরিকল্পিতভাবে নির্মিত নিরাপদ সড়ক একটি দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। টেকসই উন্নয়ন অভিষ্টসহ বাংলাদেশের বিভিন্ন পরিকল্পনায় সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নের গুরুত্ব তুলে ধরা হয়েছে। টেকসই উন্নয়ন অভিষ্টের লক্ষ্যমাত্রা ৯-এ অর্থনৈতিক ও মানবিক কল্যাণে সকলের জন্য সাশ্রয়ী ও ন্যায়সঙ্গত, প্রবেশগম্য, মানসম্মত, নির্ভরযোগ্য, টেকসই ও অভিঘাতসহনশীল আঞ্চলিক ও আন্তসীমান্ত সড়ক অবকাঠামো নির্মাণের কথা বলা হয়েছে।[২৬] যদিও বিদ্যমান গবেষণা ও প্রবন্ধে দেখা যায়, বিশ্বের অনেক দেশের মতো বাংলাদেশেও সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ অন্যতম দুর্নীতিগ্রস্ত খাত। সড়ক নির্মাণ প্রকল্প দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করলেও বাংলাদেশের প্রেক্ষাপটে এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগসাজশপূর্ণ দুর্নীতি বিদ্যমান।[২৭] অন্যদিকে, বিভিন্ন গণমাধ্যমের প্রকাশিত প্রতিবেদনে সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন ব্যয়ে অপচয় ও দুর্নীতির খণ্ড চিত্র উঠে আসলেও জাতীয় ও আঞ্চলিক পর্যায়ের সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রম সুশাসনের আলোকে বিশ্লেষণধর্মী নিবিড় গবেষণার ঘাটতি রয়েছে।

ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ (টিআইবি) দুর্নীতি প্রতিরোধ ও সুশাসন প্রতিষ্ঠায় সহায়ক পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে জাতীয় ও স্থানীয় পর্যায়ে জনগুরুত্বপূর্ণ বিভিন্ন খাত, প্রতিষ্ঠান ও বিষয় নিয়ে গবেষণা ও অধিপরামর্শ কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে যার মধ্যে অবকাঠামো নির্মাণ অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ একটি বিষয়। টিআইবি'র পূর্বের গবেষণায় সংসদীয় আসনভিত্তিক থোক বরাদ্দ[২৮] ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রম[২৯] এবং ই-জিপি'র মাধ্যমে সরকারি ক্রয় কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করে[৩০] এবং এই চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণে ধারাবাহিকভাবে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের সাথে অধিপরামর্শ কার্যক্রম পরিচালনা করে আসছে। টিআইবি'র এই অব্যাহত গবেষণা কার্যক্রমের অংশ হিসেবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাংলাদেশের সবচেয়ে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করার উদ্দেশ্য নিয়ে "সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ" শীর্ষক এই গবেষণাটি সম্পন্ন করা হয়েছে।

১.৪ গবেষণার উদ্দেশ্য

এই গবেষণার সার্বিক উদ্দেশ্য ছিল দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা। এছাড়া সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যগুলো ছিল -

১. বাংলাদেশের সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে (পরিকল্পনা প্রণয়ন, বাস্তবায়ন ও বাস্তবায়ন পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ) সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করা।

২. প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতির প্রকৃতি ও মাত্রা চিহ্নিত করে বিশ্লেষণ করা।

৩. প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসন নিশ্চিত করতে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের নিয়ন্ত্রণ ও তদারকির ভূমিকা পর্যালোচনা করা।

৪. গবেষণার ফলাফলের ভিত্তিতে এসব চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণের উপায় চিহ্নিত করা।

---

[২৬] Sustainable Development Goals; https://sdgs.un.org/goals/goal9#targets_and_indicators

[২৭] Messick, Richard.Curbing fraud, corruption, and collusion in the roads sector (English). Washington, D.C. : World Bank Group. accessed on: 15 August 2024, available at: http://documents.worldbank.org/curated/en/975181468151765134/Curbing-fraud-corruption-and-collusion-in-the-roads-sector

[২৮] Juliet Rossette, Governence Challenger in Implementation of the Infracstructre Development Project under Constituency-Based Block Allocation, Transparency International Bangladesh (TIB), 12 August 2020, available at: https://www.ti-bangladesh.org/articles/research/6117

[২৯] Nahid Sharmin and Shahzada M Akram, Local Government Engineering Department:Problems of Good Governance and Way Forward, Tramsparency International Bangladesh (TIB), 21 July 2013, available at: https://www.ti-bangladesh.org/articles/research/3961

[৩০] Mohammad Tauhidul Islam, Rifat Rahman, K.M. Rafiqul Alam, e-Government Procurement in Bangladesh: A Trend Analysis of Competitiveness (2012-2023), Tramsparency International Bangladesh (TIB), 21 July 2013, available at: https://www.ti-bangladesh.org/articles/research/6768

১.৫ গবেষণার আওতা

এই গবেষণায় বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। নিবিড় অনুসন্ধান ও পর্যবেক্ষনের জন্য দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত প্রকল্পসমূহকে গুরুত্ব দিয়ে শুধুমাত্র এক হাজার কোটি টাকার নীচের প্রকল্পসমূহ নির্বাচন করা হয়েছে। নীতি নির্ধারণ ও বাস্তবায়ন প্রক্রিয়ায় ভিন্নতার কারণে এই গবেষণায় বিদেশী অর্থায়নে বাস্তবায়িত বৃহৎ/মেগা প্রকল্পসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। ২০১৭-১৮ অর্থবছর থেকে ২০২১-২২ অর্থ বছরের মধ্যে যে সকল প্রকল্প সমাপ্ত হয়েছে এমন প্রকল্পসমূহ এই গবেষণার আওতাভুক্ত করা হয়েছে। উল্লেখ্য এই সময়কালে সমাপ্ত প্রকল্পসমূহ ২০১০-১১ থেকে ২০১৮-১৯ পর্যন্ত সময়ে এর বাস্তবায়ন কাজ শুরু করে। এই গবেষণায় সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের মধ্যে নতুন সড়ক নির্মাণ, সড়ক উন্নয়ন, নতুন সেতু নির্মাণ ও সেতু উন্নয়ন (উভয় ক্ষেত্রে অনুর্ধ্ব ১৫০০ মিটারের সেতু) এবং ওভারপাস নির্মাণ সম্পর্কিত প্রকল্প পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা, ধরন, বরাদ্দ ও ভৌগলিক অবস্থান বিবেচনায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০টি জোনের ১৩টি সার্কেলের ২১টি বিভাগীয় দপ্তরের (জেলা পর্যায়) আওতাধীন এলাকা থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নীতি নির্ধারণ ও বাস্তবায়ন প্রক্রিয়ায় ভিন্নতার কারণে এই গবেষণায় বিদেশী অর্থায়নে বাস্তবায়িত বৃহৎ/মেগা প্রকল্পসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি।

১.৬ গবেষণার পদ্ধতি

গবেষণায় বিষয়বস্তু ও উদ্দেশ্য বিবেচনায় গুণগত পদ্ধতি ব্যবহার করে এই গবেষণায় তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। তবে কিছু ক্ষেত্রে পরোক্ষ উৎস হতে সংগৃহীত সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ ও ব্যবহার করা হয়েছে। এই গবেষণায় প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

সারণি ৩: তথ্যের ধরন, তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি ও তথ্যের উৎস

তথ্যের ধরন	তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি	তথ্যের উৎস
প্রত্যক্ষ তথ্য	মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার (৭৩ জন)	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, পরিকল্পনা কমিশন, পরিবীক্ষণ, মূল্যায়ন ও নিরীক্ষাসংশ্লিষ্ট দপ্তর, পরিবেশ অধিদপ্তর, অভ্যন্তরীণ নৌ-চলাচল কর্তৃপক্ষ, বিদ্যুৎ বিতরণ কর্তৃপক্ষ, সম্ভাব্যতা সমীক্ষাকারী প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা, ঠিকাদার, বিশেষজ্ঞ, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, সাংবাদিকদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ
	দলীয় আলোচনা (১৩টি)	নির্বাচিত এলাকায় বাস্তবায়িত বিভিন্ন প্রকল্প এলাকার জনসাধারণ, গণ্যমান্য ব্যক্তি, জনপ্রতিনিধি ও সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সাথে দলীয় আলোচনা
	প্রকল্প পর্যবেক্ষণ (২৫টি)	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ২১টি বিভাগীয় দপ্তরের (জেলা পর্যায়) কর্মএলাকা থেকে প্রকল্পের ধরন, বরাদ্দ, মেয়াদ, প্রকল্প সমাপ্তির বছর, ভৌগলিক অবস্থান বিবেচনায় ২৫টি সমাপ্ত প্রকল্প পর্যবেক্ষণ
পরোক্ষ তথ্য	পরোক্ষ তথ্য পর্যালোচনা	সংশ্লিষ্ট দপ্তরের ওয়েবসাইটে প্রকাশিত তথ্য, এবং গণমাধ্যমে (প্রিন্ট ও ইলেক্ট্রনিক) প্রকাশিত প্রতিবেদন থেকে তথ্য সংগ্রহ ও পর্যালোচনা

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের পাঁচ অর্থবছরের (২০১৭-১৮ থেকে ২০২১-২২) বার্ষিক উন্নয়ন প্রতিবেদন থেকে সমাপ্ত প্রকল্প তালিকা সংগ্রহ করা হয়। উক্ত তালিকা থেকে প্রকল্প বরাদ্দ, বাস্তবায়নের মেয়াদ, প্রকল্প সমাপ্তির বছর, প্রকল্পের ধরন, ভৌগলিক অবস্থান বিবেচনায় ২৫টি সমাপ্ত প্রকল্প নির্বাচন করা হয়। গবেষণার আওতাভুক্ত প্রকল্পসমূহের মধ্যে মোট ছয় ধরনের প্রকল্প রয়েছে- নতুন সড়ক নির্মাণ, বিদ্যমান সড়কে উন্নয়ন, নতুন সেতু নির্মাণ, সেতু উন্নয়ন, ওভারপাস নির্মাণ এবং জোনভিত্তিক জেলা ও আঞ্চলিক সড়কের মানোন্নয়ন ও প্রশস্তীকরণ প্রকল্প (সারণি ৪)।

সারণি ৪: ধরন অনুযায়ী গবেষণায় নির্বাচিত প্রকল্পের সংখ্যা

প্রকল্পের ধরন	প্রকল্পের সংখ্যা
নতুন সড়ক নির্মাণ	৭
সড়ক উন্নয়ন	৫
নতুন সেতু নির্মাণ	৩
সেতু উন্নয়ন	৩
ওভার পাস	১
জোনভিত্তিক বরাদ্দ (মহাসড়ক যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ)	৬
মোট	**২৫**

তথ্য সংগ্রহের সময়কাল

এই গবেষণায় জুন ২০২৩ থেকে সেপ্টেম্বর ২০২৪ পর্যন্ত সময়ে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ তথ্য সংগ্রহ করা হয়। তবে জুন ২০২৩ থেকে ফেব্রুয়ারি ২০২৪-এর মধ্যে মাঠ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উল্লেখ্য একাধিকবার যোগাযোগ করা সত্ত্বেও সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর থেকে প্রকল্প পরিকল্পনা প্রস্তাব, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন, প্রকল্প বাজেট, প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন ইত্যাদিসহ প্রয়োজনীয় প্রকল্প তথ্য গবেষণা দলকে প্রদান করা হয়নি।

১.৭ বিশ্লেষণ কাঠামো

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূলত তিনটি ধাপ রয়েছে-প্রকল্প প্রণয়ন, বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ। সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের এই ধাপগুলোর মধ্যে যে কার্যক্রমগুলো রয়েছে তার মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন, সম্ভাব্যতা যাচাই, প্রস্তাব যাচাই-বাছাই, মূল্যায়ন, অনুমোদন, বাজেট বরাদ্দ, তহবিল ছাড়, দরপত্র ও ক্রয়াদেশ প্রদান, প্রকল্প বাস্তবায়ন, তদারকি, পরিবীক্ষণ, নিরীক্ষা, বাস্তবায়ন পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি। এসকল কার্যক্রম সুশাসনের ছয়টি নির্দেশক যথা আইন ও নীতির প্রতিপালন, সক্ষমতা ও কার্যকরতা, অংশগ্রহণ ও সমন্বয়, স্বচ্ছতা, জবাবদিহি, অনিয়ম-দুর্নীতি ইত্যাদির আলোকে ইতিপূর্বে উল্লিখিত প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসন পর্যালোচনা করা হয়েছে।

সারণি ৫: সুশাসনের নির্দেশক ও প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে পর্যবেক্ষণের বিষয়বস্তু

সুশাসনের নির্দেশক	প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে পর্যবেক্ষণের বিষয়বস্তু
আইন ও নীতির প্রতিপালন	প্রকল্প চাহিদা নিরূপণ, প্রকল্প চিহ্নিতকরণ, সম্ভাব্যতা যাচাই, ছাড়পত্র ও অনুমোদন গ্রহণ, দরপত্র, কার্যাদেশ প্রদান, কর্মপরিকল্পনা, কর্মসম্পাদন চুক্তি, নির্মাণ কাজে মানদণ্ড অনুসরণ ইত্যাদি বিষয়সংশ্লিষ্ট আইন ও নীতি
সক্ষমতা ও কার্যকরতা	সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, প্রকল্প মূল্যায়ন, বাস্তবায়ন ও তদারকি সক্ষমতা (জনবল, বাজেট, সময়), বাস্তবায়ন পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ, কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জন
অংশগ্রহণ ও সমন্বয়	উপকারভোগী ও অংশীজনের মতামত গ্রহণ, প্রকল্প অনুমোদনে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মতামত, সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মধ্যে সমন্বয়
স্বচ্ছতা	প্রকল্প প্রস্তাব, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, ছাড়পত্র, বাজেট, মেয়াদ, দরপত্র, ক্রয়াদেশ, কর্মসম্পাদন চুক্তি, ঠিকাদার, নিরীক্ষা, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন, প্রকল্প সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্তে অভিগম্যতা ও প্রকাশ
জবাবদিহি	প্রকল্প প্রস্তাব যাচাই-বাছাই, পরিদর্শন, মূল্যায়ন, অনুমোদন, প্রকল্প বাস্তবায়ন ও দরপত্র প্রক্রিয়ায় অভিযোগ, তদন্ত, গৃহীত ব্যবস্থা, অগ্রগতি মূল্যায়ন, পরিবীক্ষণ ও নিরীক্ষা ব্যবস্থা
অনিয়ম-দুর্নীতি	সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, প্রকল্প মূল্যায়ন, অগ্রাধিকার নির্ধারণ, অনুমোদন, দরপত্র ও কার্যাদেশ প্রদান, কাজের গুণগত মান, প্রকল্প বাজেট ও মেয়াদ বৃদ্ধি, রক্ষণাবেক্ষণ, ইত্যাদি ক্ষেত্রে সংঘটিত অনিয়ম-দুর্নীতির প্রকৃতি ও মাত্রা

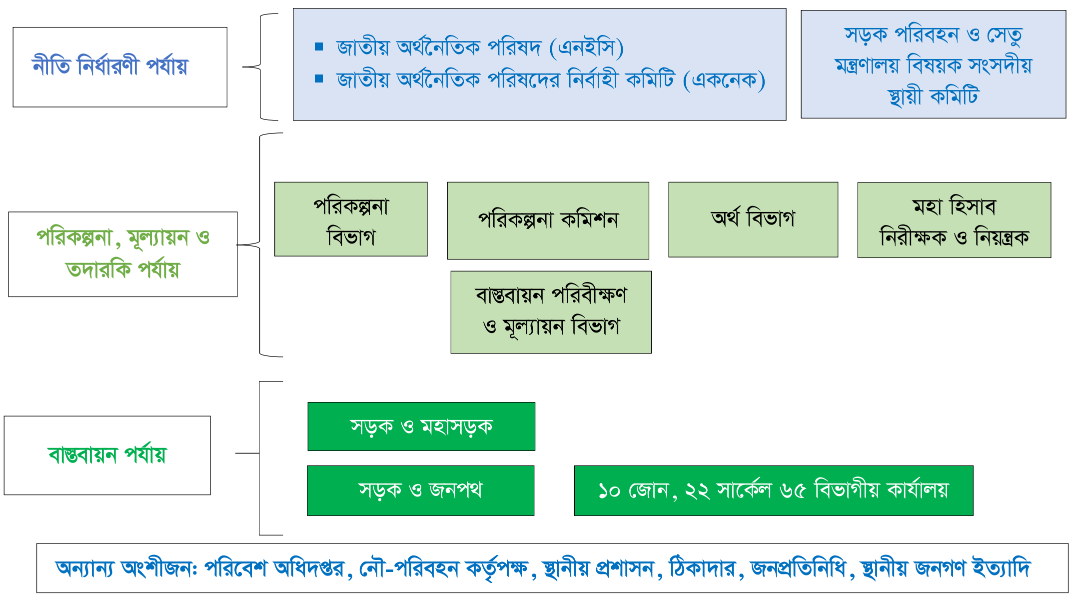
দ্বিতীয় অধ্যায়: সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে অংশীজন কাঠামো

একটি উন্নয়ন প্রকল্প কার্যকরভাবে ও দক্ষতার সাথে বাস্তবায়নের জন্য প্রতিটি ধাপে কিছু সুনির্দিষ্ট আইন, নীতি ও নিয়ন্ত্রণ ও তদারকি কাঠামো অনুসরণ করতে হয়। এছাড়া উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠানের জন্য সুনির্দিষ্ট দায়িত্ব ও কর্তব্য নির্ধারণ করা আছে যা সুনির্দিষ্ট প্রশাসনিক প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়ে থাকে।[৩১] এই অধ্যায়ে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট অংশীজন কাঠামো আলোচনা করা হলো।

২.১ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট অংশীজন কাঠামো

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় মূলত তিনটি ধাপে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অংশীজনরা তাদের নির্ধারিত ভূমিকা পালন করে থাকে। এই তিনটি ধাপ হচ্ছে নীতি নির্ধারণী পর্যায়, পরিকল্পনা, মূল্যায়ন ও তদারকি পর্যায় এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়। এই ধাপ অনুসারে প্রধান প্রধান অংশীজনদের ভূমিকা পর্যালোচনা করা হলো।

চিত্র ৩: সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: অংশীজন কাঠামো



জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি)

প্রধানমন্ত্রীসহ মন্ত্রী পরিষদের সকল সদস্য নিয়ে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি) গঠন করা হয়। ৯ সেপ্টেম্বর ২০২৪ তারিখে অন্তবর্তীকালীন সরকারের প্রধান উপদেষ্টাসহ সকল উপদেষ্টাদের নিয়ে বর্তমান এনইসি গঠন। এই পরিষদের কার্য পরিধির মধ্যে রয়েছে, সামগ্রিক অর্থনৈতিক উন্নয়ন কর্মকাণ্ড সম্পর্কিত নীতি ও কৌশল গ্রহণে দিকনির্দেশনা দেওয়া, দীর্ঘমেয়াদি ও মধ্যমেয়াদি পরিকল্পনা, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি, সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি ও কর্মপন্থা চূড়ান্তকরণ এবং অনুমোদন প্রদান, দীর্ঘমেয়াদি ও মধ্যমেয়াদি পরিকল্পনা, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি, সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি বাস্তবায়নের অগ্রগতি পর্যালোচনা, আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রয়োজনীয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ ও দিক-নির্দেশনা প্রদান এবং জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের দায়িত্ব পালনে সহায়ক বিবেচিত যে কোনও কমিটি গঠন।[৩২]

---

[31] Bangladesh Planning Commission, Government of the People's Republic of Bangladesh, Public Investment Management (PIM) Guideline, June 2023.

[৩২] মন্ত্রীপরিষদ বিভাগ, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি) গঠন, প্রজ্ঞাপন নং ০৪.০০.০০০০.৬১১.০৬.০০৪.২৪.১৫৯. https://cabinet.gov.bd/

জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটি (একনেক)

প্রধানমন্ত্রী, অর্থ মন্ত্রী, পরিকল্পনা মন্ত্রীসহ গুরুত্বপূর্ণ খাতসংশ্লিষ্ট ১৫ জন মন্ত্রী নিয়ে একনেক গঠিত। বর্তমানে প্রধান উপদেষ্টসহ ১৪ জন উপদেষ্টার সমন্বয়ে একনেক গঠিত। এই কমিটির কার্যপরিধির মধ্যে রয়েছে সকল বিনিয়োগ প্রকল্পের উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব (ডিপিপি) বিবেচনা ও অনুমোদন, সরকারি খাতে ৫০ (পঞ্চাশ) কোটি টাকার ঊর্ধ্বে মোট বিনিয়োগ ব্যয় সংবলিত প্রকল্পসমূহে প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটির (পিইসি) সভার সুপারিশ বিবেচনা ও অনুমোদন, উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়নের অগ্রগতি পর্যালোচনা, বেসরকারি উদ্যোগ, যৌথ উদ্যোগ অথবা অংশগ্রহণমূলক বিনিয়োগ কোম্পানিসমূহের প্রস্তাব বিবেচনা, দেশের অর্থনৈতিক পরিস্থিতি পরিবীক্ষণ এবং সামগ্রিক অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ও এর সঙ্গে সংশ্লিষ্ট নীতি-নির্ধারণী বিষয়সমূহ পর্যালোচনা এবং বৈদেশিক সহায়তার বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রা বিবেচনা ও অনুমোদন এবং উক্ত লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের অগ্রগতি পর্যালোচনা করা।[৩৩]

বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশন

বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশিন এর বিভিন্ন বিভাগের মাধ্যমে জাতীয় পরিকল্পনা ও নীতি কাঠামোর সাথে সামঞ্জস্য রেখে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) ও সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (আরএডিপি) প্রণয়ন করে থাকে। এছাড়া বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আকার নির্ধারণ এবং খাতওয়ারী সম্পদ বন্টন, বার্ষিক কারিগরী সহায়তা কর্মসূচি প্রণয়ন ও সংশোধন, সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে এডিপি বরাদ্দ অবমুক্তকরণের বিষয় বিশ্লেষণ এবং পরামর্শ প্রদান, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি বাস্তবায়ন পর্যালোচনা, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির জন্য বৈদেশিক সাহায্যের পরিমাণ নির্ধারণ, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি প্রস্ততকরণ, সংশোধন এবং অর্থবরাদ্দ ও পুনঃ অর্থবরাদ্দ সংক্রান্ত বিষয়, আন্তঃমন্ত্রণালয় এবং পরিকল্পনা কমিশন এর মধ্যে সমন্বয় সাধন, সামষ্টিক পরিকল্পনার সাথে সামঞ্জস্য রেখে খাতওয়ারি পরিকল্পনা প্রণয়ন, খাতওয়ারি পরিকল্পনার সাথে সামঞ্জস্য রেখে খাতভিত্তিক উন্নয়ন কর্মসূচির সমন্বয় সাধন, উন্নয়ন প্রকল্পের মূল্যায়ন, মন্ত্রণালয়ের সাথে পরামর্শ সাপেক্ষে খাতভিত্তিক এডিপি প্রণয়ন ইত্যাদি কাজ করে থাকে।[৩৪]

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের অধীনে থাকা আইএমইডির কার্যপরিধির মধ্যে অন্যতম হচ্ছে এডিপিভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন, প্রকল্পওয়ারি বাস্তবায়ন অগ্রগতির তথ্যসংগ্রহ এবং সংকলনের মাধ্যমে, এনইসি, একনেক, মন্ত্রণালয়সমূহ এবং সংশ্লিষ্ট অন্যান্যদের জন্য ত্রৈমাসিক, বার্ষিক এবং সাময়িক প্রতিবেদন প্রণয়ন, প্রকল্প বাস্তবায়ন বিষয়ে মন্ত্রণালয়/বাস্তবায়ন সংস্থাসমূহকে প্রয়োজনে বিশেষজ্ঞ এবং পরামর্শ সেবা প্রদান, স্পট ভেরিফিকেশনের মাধ্যমে প্রকল্পের বাস্তবায়ন অবস্থা জানার জন্য মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শন, প্রয়োজনে মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থাসমূহের মধ্যে সমন্বয় করে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমস্যা দূরীকরণের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ, প্রয়োজনের আলোকে, প্রকল্পের পরিদর্শন প্রতিবেদন সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ে পেশ, সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত বিষয়াদি ব্যবস্থাপনা ইত্যাদি।[৩৫]

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় অধীনস্থ দপ্তর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি), বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ), ঢাকা মাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভলপমেন্ট কোম্পানী (ডিএমটিসিএল) এবং ঢাকা বাস র‍্যাপিড ট্রানজিট কোম্পানী লিমিটেড (ডিবিআরটিসিএল) ইত্যাদি দপ্তরের এডিপি প্রণয়ন, উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব, কারিগরী সহায়তা প্রকল্প প্রস্তাব, কারিগরী প্রকল্প প্রস্তাব যাচাই-বাছাই ও মূল্যায়ন, কর্মসূচি ও প্রকল্পের অর্থ ছাড় প্রক্রিয়াকরণ, উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ করে থাকে।

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (সওজ)

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মূল লক্ষ্য হচ্ছে বাংলাদেশের জনগণকে একটি নিরাপদ, সাশ্রয়ী এবং সুষ্ঠুভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা সড়ক নেটওয়ার্ক প্রদান করা। ১৯৬২ সালে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রতিষ্ঠার পর সওজ অধিদপ্তর বাংলাদেশের প্রধান সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ করে আসছে। বর্তমানে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন সর্বমোট ২২,৪৭৬ কিলোমিটার মহাসড়ক রয়েছে। যার মধ্যে ১১০টি জাতীয় মহাসড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৩,৯৯১ কিলোমিটার, ১৪৭টি আঞ্চলিক মহাসড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৪,৮৯৭ কিলোমিটার এবং ৭৩৫টি জেলা মহাসড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৩,৫৮৮ কিলোমিটার। এছাড়া সওজ অধিদপ্তরের আওতায় ৩,৫৪৮টি সেতু, ৮৫৬টি বেইলি ব্রিজ এবং ১৪,৮১৪টি কালভার্ট রয়েছে। এসকল সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে বিভিন্ন অর্থবছরে এডিপির বরাদ্দকৃত অর্থ

---

[33] মন্ত্রীপরিষদ বিভাগ, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটি (একনেক) গঠন, প্রজ্ঞাপন নং ০৪.০০.০০০০.৬১১.০৬.০০৪.২৪.১৪৬ https://cabinet.portal.gov.bd

[৩৪] বাংলাদেশ পরিকল্পনা কমিশনের ওয়েবসাইট থেকে প্রাপ্ত তথ্য, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: https://plancomm.gov.bd/

[৩৫] আইএমইডি'র ওয়েবসাইট থেকে প্রাপ্ত তথ্য, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: https://imed.gov.bd/

ব্যয় উন্নয়ন কর্মসূচি বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৪টি উইংসহ মাঠ পর্যায়ের ১০টি জোন, ২২টি সার্কেল, ৬৫টি বিভাগ এবং ১২৯টি উপবিভাগের মাধ্যমে মহাসড়ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম পরিচালিত হচ্ছে।[৩৬] সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রম বাস্তবায়নে সড়ক ও মহাসড়ক অধিদপ্তরের প্রধান প্রধান কাজের মধ্যে রয়েছে-

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের দীর্ঘ-মেয়াদি পরিকল্পনা অনুযায়ী উন্নয়ন প্রকল্পের অগ্রাধিকার তালিকা প্রণয়ন, প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের পূর্বে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন, উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব (ডিপিপি) প্রণয়নের পূর্বে প্রকল্প বাস্তবায়ন এলাকা সরেজমিনে নিবিড় পরিদর্শন, ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে ভূমি জরিপ, অধিগ্রহণ ব্যয় প্রাক্কলন, অধিগ্রহণের পরিকল্পনা তৈরি, ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর, রক্ষাপ্রদ কাজ, সাইন, সিগন্যাল, ইত্যাদি কাজ সম্পন্ন করা। প্রকল্প শুরুর পূর্বে প্রকল্পের মেয়াদ, জনবল, নির্মাণ উপকরণ,যন্ত্রপাতি, ল্যাব ইকুইপমেন্ট, সাইট অফিস ও সাইটবুকসহ পরিবীক্ষণের বিষয়বস্তু সুনির্দিষ্ট করে ম্যানুয়েল প্রস্তুত করা। ম্যানুয়ালে বর্ণিত নির্দেশনার ভিত্তিতে পরিবীক্ষণ দল সাধারণ ম্যানুয়াল ও কারিগরি ম্যানুয়াল ব্যবহার করে প্রকল্প কাজ পরিবীক্ষণ করা। ঠিকাদারের সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি, জনবল, সাইট অফিস, টেস্টিং সরঞ্জাম ইত্যাদির সংস্থান, যাচাই ও পরীক্ষা করা এবং কাজ শুরুর পূর্বে সাইটে এইসব সুবিধার উপস্থিতি নিশ্চিত করা। কাজে বিলম্ব সৃষ্টিকারী, নিম্নমানের কাজ সম্পাদনকারী অথবা জনস্বার্থ বিঘ্ন করার জন্য দায়ী ঠিকাদার ও পরামর্শকের বিরুদ্ধে আইন অনুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণ করা। নিয়মিতভাবে প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ, ডাটাবেইজ তৈরি এবং হালনাগাদ করা। এছাড়া প্রকল্প কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণে কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স পরিকল্পনা ও নিরীক্ষা নির্দেশনা অনুসরণ করা, অধিদপ্তরের অভ্যন্তরীণ পরিবীক্ষণ নিশ্চিত করা, প্রকল্পভিত্তিক ও পিরিয়ডিক মেইনটেনেন্স প্রোগ্রামের (পিএমপি) অনলাইন পরিবীক্ষণ করা, প্রতিষ্ঠানের নিজস্ব যন্ত্রপাতি ক্রয় ও ল্যাবরেটরি টেস্টিং সুবিধা স্থাপন করা ইত্যাদি।[৩৭][৩৮]

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটি

বাংলাদেশের জাতীয় সংসদের সংসদীয় স্থায়ী কমিটিগুলো দেশের নির্বাহী ও আইন বিভাগের মধ্যে সেতুবন্ধ তৈরিতে সহায়তা করে। এই কমিটিগুলো সংসদের পক্ষে যেমন নির্বাহী বিভাগের কাজের পর্যালোচনা করে তেমনি প্রয়োজনীয় তদন্তসাপেক্ষে বিকল্প নির্দেশ প্রদান করতে পারে। সংসদীয় কমিটি ব্যবস্থার মধ্য দিয়ে সরকারের স্বচ্ছতা ও জবাবদিহি নিশ্চিত করার প্রচেষ্টা চালানো হয়। সংবিধানের ৭৬ অনুচ্ছেদ অনুসারে সংসদ সদস্যদের নিয়ে সংসদীয় স্থায়ী কমিটিসমূহ গঠন করা হয়ে থাকে।[৩৯] সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ও এর অধীনে থাকা সওজ অধিদপ্তরের কার্যক্রমের জবাবদিহিতা নিশ্চিত করার এখতিয়ার রাখে। সড়ক উন্নয়ন কর্মসূচির কার্যক্রম বিষয়ে বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয় হতে সম্পন্নকৃত নিরীক্ষা প্রতিবেদন এই কমিটির কাছে পেশ করা হয় নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ করা হয়।

বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়

ট্রান্সপোর্ট অডিট অধিদপ্তর বাংলাদেশের মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়ের অধীনে সতেরোটি নিরীক্ষা অধিদপ্তরের মধ্যে একটি। এই অধিদপ্তরের দায়িত্ব হল চারটি মন্ত্রণালয়/বিভাগ যেমন রেলপথ মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সেতু বিভাগ এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়, তাদের অধীনস্থ দপ্তরের নিরীক্ষা করা। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন কর্মসূচির বাস্তবায়ন কার্যক্রমের নিরীক্ষাও এই অধিদপ্তরের আওতাধীন। এই অধিদপ্তরের উদ্দেশ্য হল সরকারি ব্যয়ের ভ্যালু ফর মানি নিশ্চিত করার জন্য উল্লিখিত অফিসগুলির কার্যকর নিরীক্ষা পরিচালনা করা এবং অংশীজনদের কার্যক্রমে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে নির্ভরযোগ্য এবং বস্তুনিষ্ঠ তথ্য সরবরাহ করা।[৪০]

---

[৩৬] সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বার্ষির্কক উন্নয়ন প্রতিবেদন ২০২১-২২, এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েবসাইট থেকে ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত তথ্য। বিস্তারিত দেখুন: https://rhd.portal.gov.bd/site/page/b34dca5c-5352-4fd2-9533-715058f45951/-

[৩৭] পরিপত্র; পরিকল্পনা শাখা, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, স্বারক নং-৩৫.০০.০০০০.০৩৩.৩৪.০০৪.১৬-৫৬; বিষয়ঃ টেকসই সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ/উন্নয়নে প্রকল্প ও কর্মসূচি প্রণয়ন, অগ্রাধিকার নির্ধারণ, প্রকল্প বাস্তবায়ন ও মনিটরিং, তথ্য সংগ্রহপূর্বক ডাটাবেইজ তৈরি ও হালনাগাদকরণ, কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ, সড়ক নিরাপত্তা, গবেষণা এবং মেরামত/সংস্কার ও অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ বিষয় সম্পর্কিত; ১ মার্চ ২০২০

[৩৮] Road Transport and Highway Division, Road Master Plan;; https://www.rhd.gov.bd/RoadMasterPlan/RoadMasterPlan.pdf

[৩৯] Rabeya Akter Konika and Mohammad Abdul Hannan Shakhider, Parliament Watch: 11th National Parliament, Transparency International Bangladesh (TIB), 27 May 2024, available at: https://www.ti-bangladesh.org/articles/research/7002

[৪০] ট্রান্সপোর্ট অডিট অধিদপ্তরের ওয়েবসাইট থেকে প্রাপ্ত তথ্য, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: http://www.transportaudit.org.bd/Welcome/brief-introduction

পরিবেশ অধিদপ্তর

পরিবেশ অধিদপ্তর পরিবেশ সংরক্ষণ আইন অনুযায়ী বিভিন্ন শ্রেণীর শিল্প প্রতিষ্ঠার ক্ষেত্রে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র প্রদানের ক্ষেত্রে সরজেমিনে পরিদর্শন ও তদারকরি জন্য দ্বায়ত্বিপ্রাপ্ত। পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ১৯৯৭ অনুযায়ী সওজ অধিদপ্তরের আঞ্চলিক ও জাতীয় সড়ক নির্মাণ/পুণঃনির্মাণ/সম্প্রসারণ লাল ও কমলা শ্রেণীর অন্তর্ভূক্ত হওয়ায় পরিবেশ অধিদপ্তর থেকে এই সকল প্রকল্পের পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করার বাধ্যবাধকতা রয়েছে। [৪১]

বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)

অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০ বিধি মোতাবেক নির্ধারিত অভ্যন্তরীণ জলপথের শ্রেণী অনুযায়ী উলম্ব ও আনুভূমিক ছাড় নিশ্চিত করে সেতু নির্মাণ করতে হবে এবং বিআইডব্লিউটিএ-এর নিকট থেকে নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স নিতে হবে। বিআইডব্লিউটিএ পরিদর্শন ও পরিবীক্ষণের মাধ্যমে বিধিবিধান সঠিকভাবে পরিপালিত হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত করবে।[৪২]

ঠিকাদার

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট বিধিমালা ২০০৮-এ ঠিকাদার বলতে আইনের অধীনে কোনো কাজ সম্পাদনের জন্য ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদকারী ব্যক্তিকে বোঝানো হয়েছে। এই চুক্তির অধীনে ঠিকাদার পণ্য সংগ্রহ বা ভাড়া করা বা সংগ্রহ ও ভাড়ার মাধ্যমে পণ্য আহরণ এবং কার্য বা সেবা সম্পাদন করে থাকে। সড়ক ও জনপথের অধীনে তালিকাভুক্ত ঠিকাদারের সংখ্যা ১ হাজার ১০০ শত জন।[৪৩] পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন ও বিধি মোতাবেক এসকল ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন কর্মসূচির নির্মাণ কার্যক্রম বাস্তবায়ন করে থাকে।

এছাড়া সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্যান্য অংশীজনের মধ্যে রয়েছে স্থানীয় প্রশাসন, বিদ্যুৎ বিতরণসহ অন্যান্য পরিষেবা প্রতিষ্ঠান, বন অধিদপ্তর, ঠিকাদার, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় জনগণ ইত্যাদি। যারা প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে বিভিন্ন মাত্রায় অংশগ্রহণ করে থাকে। এসকল কাজের মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে সড়ক উন্নয়ন কাজ বাস্তবায়ন কালে সড়কে অবস্থিত ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর, জমি অধিগ্রহণ, সম্ভাব্যতা জরিপ ও প্রকল্প প্রণয়নে অংশগ্রহণ ও মতামত এবং পরামর্শ প্রদান ইত্যাদি।

[৪১] পরিবেশ অধিদপ্তর, পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা ২০২৩, বিস্তারিত দেখুন: https://doe.gov.bd/site/page/01a2d55d-75b8-417c-920b-ba58c0e11350/-

[৪২] বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ), অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০, বিস্তারিত দেখুন: https://biwta.gov.bd/site/page/536ee132-ef82-4950-beda-86905dc47a83/-

[৪৩] প্রথম আলো, সড়কে ১৫ ঠিকাদারের রাজত্ব, পেছনে ওবায়দুল কাদের, শেখ হেলাল, তারিক সিদ্দিক, ৫ অক্টোবর ২০২৪, বিস্তারিত দেখুন: https://www.prothomalo.com/bangladesh/mrz00m97z8

তৃতীয় অধ্যায়: গবেষণা ফলাফল

একটি দেশের অর্থনীতিকে শক্তিশালীকরণ ও নাগরিকদের জীবনমানের উন্নয়নে কী পরিমাণ সম্পদ ব্যয় করা হচ্ছে, তার সাথে সাথে এই সম্পদ কীভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে সেটাও গুরুত্বপূর্ণ। নিয়ন্ত্রণহীন সরকারি ব্যয় অর্থনৈতিক স্থিতিশীলতা এবং আর্থিক শৃঙ্খলার জন্য হুমকিস্বরূপ। বিশ্বের বিভিন্ন গবেষণায় দেখা যায়, প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ও দক্ষতার ঘাটতির কারণে রাষ্ট্রীয় অর্থের অপচয় হয়ে থাকে। এছাড়া অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনের সাথে সরকারি ব্যয়ে সুশাসন নিশ্চিতকরণের সম্পর্ক রয়েছে বলে বিভিন্ন গবেষণায় দেখানো হয়েছে। বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) বাংলাদেশের একটি গুরুত্বপূর্ণ উন্নয়ন পরিকল্পনা যার মাধ্যমে জাতীয় বাজেটের উল্লেখযোগ্য অংশ বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে। এই কর্মসূচির মাধ্যমে বিগত দেড় দশকে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীনে দেশীয় অর্থায়নে বিপুল সংখ্যক সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে। সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালনের সুযোগ থাকলেও এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে বহুমাত্রিক দুর্নীতি বিদ্যমান যা এই ভূমিকাকে বাধাগ্রস্ত করে। এই খাতের উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের কাঙ্ক্ষিত প্রত্যাশা পূরণ ও এর সুফল মানুষের কাছে পৌঁছে দেওয়ার ক্ষেত্রে অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের ঘাটতি অন্যতম চ্যালেঞ্জ। গবেষণার আওতাভুক্ত এলাকা, দপ্তর ও কার্যক্রম থেকে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসনের সুনিদিষ্ট নির্দেশকের আলোকে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করা হয়েছে যা এই অধ্যায়ে আলোচনা করা হলো। উল্লেখ্য গবেষণায় প্রাপ্ত ফলাফল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল এলাকা, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও তাদের কার্যক্রমের ক্ষেত্রে সমানভাবে প্রযোজ্য নয়।

৩. উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

৩.১ প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে আইন ও নীতি প্রতিপালনে চ্যালেঞ্জ

প্রকল্প প্রণয়ন থেকে শুরু করে প্রকল্প বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের পর্যন্ত বিভিন্ন ধাপে সুনিদিষ্ট কিছু আইন, বিধি-বিধান ও নির্দেশনা অনুসরণ করতে হয়। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রাসঙ্গিক এসকল বিধি-বিধানের অনুসরণের ক্ষেত্রে বেশ কিছু ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট নির্দেশনা অনুসরণে ঘাটতি

পরিকল্পনা কমিশনের সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০২২[৪৪] অনুযায়ী বাংলাদেশ ব-দ্বীপ পরিকল্পনা ২১০০, পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা, টেকসই উন্নয়ন অভীষ্ট কৌশল (এসডিজি) বিভিন্ন আন্তর্জাতিক সংস্থা কর্তৃক গৃহীত উন্নয়ন লক্ষ্যমাত্রা, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগের নীতি ও কৌশল বাস্তবায়নে অগ্রাধিকার, সরকারের অগ্রাধিকার ও দেশের সার্বিক অর্থনৈতিক অবস্থা বিবেচনায় প্রকল্প গ্রহণের কথা বলা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের টেকসই ফলাফল, পরিবেশ ও জলবায়ু পরিবর্তনসহ অন্যান্য ক্ষেত্রের প্রভাব বিশ্লেষণ প্রকল্প প্রস্তাবনায় সংযুক্ত করার নির্দেশনা রয়েছে।

এই নির্দেশনায় পানির স্বাভাবিক প্রবাহ নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে হাওর অঞ্চলসহ নিচু অঞ্চলের পরিবেশ ও প্রতিবেশ রক্ষার্থে যথাপ্রয়োজন সাবমার্সিবল/এলিভেটেড রাস্তা নির্মাণ (অনুচ্ছেদ ১.৩.৩), নদীর নাব্যতা, পানির স্বাভাবিক প্রবাহ যাতে বাধাগ্রস্ত না হয় ও নৌযান চলাচল বিঘ্নিত না হয় সেটি বিবেচনায় নিয়ে সেতু নির্মাণ; নদীর উপর যথাসম্ভব কম সংখ্যক সেতু নির্মাণের পরিকল্পনা করার নির্দেশনা রয়েছে (অনুচ্ছেদ ১.৩.৫)। এছাড়া হাওরসহ নিচু অঞ্চলে, কৃষি/আবাদি জমি অধিগ্রহণ করে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন বিষয়ে সুনির্দিষ্ট নির্দেশনা থাকলেও এসকল নির্দেশনা গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করা হয় না। ২০১৬ সালের প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকায় এই ধরনের নির্দেশনা না থাকলেও ২০১৬ সালের একটি নির্বাহী আদেশে[৪৫] 'হাওর, বাওর ও চর এলাকায় পানি প্রবাহ, জীব বৈচিত্র ও পরিবেশ রক্ষার লক্ষ্যে এলিভেটেড সড়ক নির্মাণ, পানি নিষ্কাশনে পর্যাপ্ত সংখ্যক ব্রিজ ও কালভার্ট রাখা ও নদী ও খালগুলোকে নাব্য রাখা'র নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল, সড়ক নির্মাণের ক্ষেত্রে পরবর্তীতে যা লঙ্ঘন করা হয়। গবেষণার আওতাভুক্ত প্রকল্পের মধ্যে হাওর ও বিল এলাকায় বাস্তবায়িত চারটি প্রকল্পে এই নির্বাহী আদেশ অনুসরণ করা হয়নি। উক্ত চারটি প্রকল্প হাওর, খাল, বিল এলাকার জলপ্রবাহ বিঘ্নিত করছে, জলবদ্ধতা ও বন্যা সৃষ্টি করছে, ফলে জীব বৈচিত্র্য ঝুঁকির মধ্যে পড়ছে, মাছের

[৪৪] পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০২২, জুন ২০২২, বিস্তারিত দেখুন: https://plandiv.gov.bd/site/view/categorized_office_order/

[৪৫] পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, একনেক সভায় মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক প্রদত্ত নির্দেশনা/অনুশাসন (২০০৯-২০১৯), ২১ জুন ২০১৬ তারিখে বানিয়াচং আজমিরিগঞ্জ সড়ক নির্মাণ প্রকল্প বিষয়ক আলোচনা প্রসঙ্গে নির্দেশনা, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন https://plandiv.gov.bd/site/files/9e49c3a3-8ba4-41f4-b9d7-9341762bb01f

অবাধ বিচরণ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে, এবং যা মানুষের জীবন-জীবিকা ব্যাহত করছে। হাওর অঞ্চলে বাস্তবায়িত একটি প্রকল্প সম্পর্কে একজন স্থানীয় নাগরিক বলেন,

> *"এই রাস্তাটা যে পরিমান জায়গা দখল করেছে তার সবটাই আবাদি ধানী জমি ছিল, খুব প্রডাক্টিভ। এই সড়ক নির্মাণের পর সারাদিনে এই রাস্তায় কি পরিমাণ যানবাহন চলাচল করে, মানুষ যাতায়াত করে তাতে আউটপুটটা কি সেটাও গবেষণার বিষয়। কোনো দিন কি এই প্রকল্পের টাকা উঠে আসবে?"*

প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের ক্ষেত্রে নির্দেশনা অনুসরণে ঘাটতি

পরিকল্পনা কমিশনের সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬-এ[৪৬] পঁচিশ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করার নির্দেশনা রয়েছে। ফলে পঁচিশ কোটি টাকার নিচের প্রকল্পগুলোতে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, সম্ভাব্য ঝুঁকি চিহ্নিতকরণ ও সম্ভাব্যতা যাচাই করার ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা ছিল না। নির্দেশিকা ২০২২-এ ২৫ কোটি টাকার সীমা বৃদ্ধি করে ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে অভিজ্ঞ, নিরপেক্ষ ও পেশাদারি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান/ব্যক্তি কর্তৃক আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করার কথা বলা হয়।[৪৭] সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনের গুরুত্বপূর্ণ অংশ (নির্বাহী সার-সংক্ষেপ, ব্যয় প্রাক্কলন, ডিজাইন/কনসেপচুয়াল ডিজাইন ইত্যাদি) ও সমীক্ষার সুপারিশ প্রকল্প প্রস্তাবের (ডিপিপি) সাথে সংযুক্ত করতে হয়। এছাড়া, প্রকল্পের গুরুত্ব/প্রকৃতি বিবেচনায় ৫০ কোটি টাকা পর্যন্ত প্রাক্কলিত ব্যয়ের বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বেও সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করার সুযোগ রাখা হয়েছে। সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় পরিবেশগত বিষয়, জলবায়ু সহনশীলতা ও দুর্যোগ ঝুঁকি নিরূপণ, অর্থনৈতিক প্রভাব, ঝুঁকি ও সংবেদনশীলতা ইত্যাদি বিষয় বিশ্লেষণ করা হয়। তবে প্রকৃতপক্ষে সম্ভাব্যতা জরিপ কার্যক্রমে ব্যাপক ঘাটতি থেকে যায়। যা প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বা বাস্তবায়ন পরবর্তী সময়ে সমস্যা তৈরি করে। সম্ভাব্যতা জরিপে ঘাটতি থাকা সম্পর্কে একজন নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন,

> *"আমাদের উন্নয়ন প্রকল্প পরিকল্পনা (ডিপিপি) প্রণয়নের ক্ষেত্রে একটা গ্যাপ বা চ্যালেঞ্জ হলো অপর্যাপ্ত সম্ভাব্যতা সমীক্ষা। হয় সম্ভাব্যতা সমীক্ষা যথাযথ হয় না অথবা সমীক্ষায় ঘাটতির কারণে পরবর্তীতে বাস্তবায়নে কিছু ঝামেলা তৈরি হয়।"*

নিম্ন মানের সম্ভাবতা জরিপ সম্পর্কে পরিকল্পনা কমিশনের একজন কর্মকর্তা বলেন,

> *"সড়কের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা করা হয় না, শ্রেফ হয় না। প্রকল্প প্রস্তাব (ডিপিপি) ও এর সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় যদি নম্বরিং করা হয় তাহলে দেখা যাবে যে, এগুলো ৫০-৬০ নম্বরের বেশি পাবে না। মানে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা এবং ডিপিপির মান এত খারাপ থাকে।"*

যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা যাচাই, কারিগরি, পরিবেশগত, জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব, দুর্যোগ ঝুঁকি মূল্যায়ন না করায় গবেষণার আওতাভুক্ত পাঁচটি প্রকল্প নদী ও সাগরের ভাঙ্গন এবং প্রবল বৃষ্টিপাতের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। অ্যাপ্রোচ সড়কে পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজ না রাখার কারণে একটি সড়কের পাশের মাটি ধসে যাওয়া প্রসঙ্গে সওজ-এর একজন কর্মকর্তা বলেন,

> *"আমাদের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সবসময় যথাযথ হয় না, হয়তো প্রাক্কলনে একপাশে বেশি রক্ষাপ্রদ কাজ ধরা হয়েছে, অন্যপাশে কম ধরা হয়েছে।"*

দেশের দক্ষিণাঞ্চলে লবণাক্ত এলাকায় সড়ক নির্মাণ কাজে নদী শাসন নিয়ে পরিকল্পনা করার ক্ষেত্রে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডকে সম্পৃক্ত করার প্রয়োজন থাকলেও তাদের সাথে প্রয়োজনীয় নূন্যতম পরামর্শ না করার অভিযোগ রয়েছে। ফলে এই অঞ্চলের রাস্তাগুলো দ্রুত নষ্ট হয়ে যায় এবং খুব ঘন-ঘন এর সংস্কারের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়।

সঠিক পরিকল্পনা ও সম্ভাব্যতা যাচাই না করায় যানজট নিরসনে নির্মিত একটি রেল ওভারপাসের কারণে উক্ত এলাকায় যানজট আরও বৃদ্ধি পেয়েছে। এই রেলওয়ে ওভারপাস সম্পর্কে একজন স্থানীয় নাগরিকের মন্তব্য,

> *"ফ্লাইওভারের নিচে দুই পাশে আট ফিট করে রাস্তা নেই। একটা প্রকল্প নেওয়ার আগে চিন্তাও করা হয় না যে দুইপাশে রাস্তা ও ফুটপাত লাগবে, যানবাহন চলাচলের জায়গা রাখতে হবে, এমন কিছু চিন্তাও তাদের থাকে না। তারা (সওজ) অনেকটা অনুরোধের ঢেঁকি গেলার মতন অবস্থা করে কাজ করে।"*

---

[৪৬] পরিকল্পনা বিভাগ, সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬, প্রাগুক্ত

[৪৭] পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০২২, জুন ২০২২, অনুচ্ছেদ ১.১.২ (পৃ: ১)

সম্ভাব্যতা জরিপের ঘাটতি সম্পর্কে জেলা পর্যায়ের একজন নাগরিক বলেন,

> *" সম্ভাব্যতা জরিপেই তো যত গণ্ডগোল। এক্ষেত্রে বিশেষায়িত জ্ঞানের সাথে সাথে স্থানীয় জ্ঞানও লাগবে, যা আমাদের বাংলাদেশে বিবেচনাই করা হয় না। স্থানীয় জ্ঞানগুলা আমাদের পন্ডিতগুলা কখনোই কাজে লাগায় না।"*

সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় প্রকল্পের অর্থনৈতিক প্রভাব সঠিকভাবে বিশ্লেষণ না করা এবং সঠিক পরিকল্পনায় তা বাস্তবায়ন না করায় বিপুল ব্যয়ে নির্মিত একটি সড়কে শুধু অল্পসংখ্যক অটোরিক্সা যাতায়াত করতে দেখা গিয়েছে। সড়কটিতে কোনো ভারী যানবাহন চলাচল করে না।

প্রকল্প বাস্তবায়নে পরিবেশ আইন লঙ্ঘন

পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ১৯৯৭ (বিধি ৭, তফসিল-১)-এ যেকোনো স্থানীয় সড়ক ও ১০০ মিটারের নিচের সেতু 'কমলা খ' শ্রেণীভুক্ত শিল্প এবং যেকোনো আঞ্চলিক/জাতীয় সড়ক এবং ১০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতু 'লাল' শ্রেণীভুক্ত শিল্প হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। এবং পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ২০২৩ (বিধি ৫, তফসিল ১)-এ ৫-১০ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ ও ১০০-৫০০ মিটার সেতু নির্মাণকে 'কমলা' শ্রেণীভুক্ত শিল্প এবং ১০ কিলোমিটারের উর্ধ্বের সড়ক নির্মাণ ও ৫০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতু নির্মাণকে 'লাল' শ্রেণীভুক্ত শিল্প হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। উল্লেখ্য, সংশোধিত বিধিমালায় ১০০ মিটারের কম দৈর্ঘ্যের সেতু এবং ৫ কিলোমিটারের কম দৈর্ঘ্যের সড়ককে কোনো শ্রেণীভুক্ত শিল্প হিসেবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। উভয় বিধিমালার ক্ষেত্রেই লাল ও কমলা শ্রেণীভুক্ত শিল্পের পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ বাধ্যতামূলক করা হয়েছে।[৪৮]

সড়ক ও সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালার বিধিবিধান লঙ্ঘন করা হয়েছে। গবেষণার অন্তর্ভুক্ত ২৫টি প্রকল্পের কোনোটিতেই পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়নি। গবেষণার পর্যবেক্ষণে দেখা গেছে, প্রকল্পগুলো পরিবেশের ওপর সরাসরি নেতিবাচক প্রভাব রাখছে বা রাখতে পারে এমন অনেক কাজ করা হয়েছে। যেমন - সড়কের দুই পাশে নির্বিচারে গাছ কাটা, নির্মিত সড়কের রক্ষাপ্রদ দেয়াল খালের ভিতর তৈরি করা, দুইটি হাওড়ের মধ্যে সড়ক পথ নির্মাণের মাধ্যমে পানি প্রবাহ ও স্বাভাবিক জীব বৈচিত্রকে বাধাগ্রস্থ করা বা হুমকির মুখে ফেলা, অপ্রশস্ত সেতু নির্মাণের মাধ্যমে পানিপ্রবাহ ও নৌযান চলাচলকে বাধাগ্রস্থ করা এবং বিলে পানি প্রবেশের চ্যানেল বন্ধ করে দেওয়া ইত্যাদি।

এছাড়া প্রতিবেশগত সংকটাপন্ন এলাকার সড়ক নির্মাণের সময় একটি পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন প্রতিবেদন (ইআইএ) তৈরি করতে হয়। এক্ষেত্রে পরিবেশ অধিদপ্তরকে সম্পৃক্ত করতে হয়। রাস্তা, কালভার্ট, সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়নের পাশাপাশি বাস্তুতন্ত্রের ওপর এর প্রভাবও মূল্যায়ন করতে হয়। এ উদ্দেশ্যে তৃতীয় পক্ষ বা কনসালট্যান্টের মাধ্যমে তৈরি পরিবেশগত প্রভাব সমীক্ষা প্রতিবেদনের ক্ষেত্রেও ঘাটতি লক্ষ করা যায়। এই প্রতিবেদন প্রণয়ন সম্পর্কে আইএমইডির একজন কর্মকর্তা বলেন,

> *"ওরা কি করে রিপোর্ট বানায় জানি না। ওরা টাকা খেয়ে রিপোর্ট বানায়। আপনি যেভাবে চাচ্ছেন সেভাবে ইআইএ করে দেওয়া হচ্ছে।"*

সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, ছাড়পত্র গ্রহণ না করা এবং পরিবেশের ক্ষতি করার ক্ষেত্রে পরিবেশ অধিদপ্তর কোনো ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করে না। জেলা পর্যায়ের পরিবেশ অধিদপ্তর কার্যালয়গুলো থেকে জানানো হয়, সড়ক উন্নয়ন কাজের জন্য সওজ থেকে তাদের কাছে কোনো অনুমোদন চায় না। সরকার যেহেতু এধরনের প্রকল্পকে অনেক গুরুত্ব দিয়ে থাকে সেহেতু পরিবেশের ক্ষতি হলেও অনেক সময় অনেক কিছু ছাড় দিতে হয়। হাওড়ের ভিতর রাস্তা নির্মাণের পরিবেশগত বিরূপ প্রভাব সম্পর্কে সাবেক পরিকল্পনা মন্ত্রী বলেছিলেন, *"হাওরের ভিতর রাস্তা করে আমরা নিজের পায়ে নিজেরা কুড়াল মেরেছি।"*[৪৯]

সেতু নির্মাণে বিধি লঙ্ঘন

অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০ (সংশোধন ২০১৮)- এ জলপথের গভীরতা অনুসারে অভ্যন্তরীণ জলপথ/নদীপথকে চারটি শ্রেনীভুক্ত করা হয়। বিধিমালার ৩ ও ৬ নং বিধিতে নির্ধারিত অভ্যন্তরীণ জলপথের শ্রেণী অনুযায়ী উলম্ব ও আনুভূমিক ছাড় নিশ্চিত করে সেতু নির্মাণ করা এবং বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ)-এর নিকট থেকে

---

[৪৮] পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তন মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার, পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ১৯৯৭ এবং পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ২০২৩, বিস্তারিত দেখুন: https://doe.gov.bd/site/page/42f46f96-b2c1-499a-8f5d-38464ea53743/-

[৪৯] মোশতাক আহমেদ, ডেইলি স্টার, হাওরের বুকে উন্নয়নের কুড়াল, ২৭ মে ২০২৩, বিস্তারিত দেখুন: https://bangla.thedailystar.net/opinion/views/news-482306

নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স নেওয়ার বাধ্যবাধকতা আরোপ করা হয়। এবং বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক এই স্থাপনা নির্মাণ কার্যক্রম পরিবীক্ষণের মাধ্যমে এই বিধিবিধানের প্রয়োগ নিশ্চিত করার কথা বলা হয়।[৫০]

সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬-এ ১০০ মিটারের বেশি দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজিক্যাল, মরফোলজিক্যাল, নেভিগেশনাল ও বেথিমেট্রিক সমীক্ষার সুপারিশ ডিপিপি'র সাথে অবশ্যই সংযুক্ত করার নির্দেশনা রয়েছে। এছাড়াও সমীক্ষায় নদীর বৈশিষ্ট্য, পানি প্রবাহ, নৌযান চলাচল, চরের গতিবিধি, ডুবোচরের এরিয়াল ভিউ ইত্যাদি বিষয় বিবেচনায় রাখতে নির্দেশনা দেওয়া হয়েছে। নদীর নাব্যতা, পানির স্বাভাবিক প্রবাহ ও নৌযান চলাচল বাঁধাগ্রস্ত না করে সেতু নির্মাণে ডিজাইন করা, নদীর উপর যথাসম্ভব কম সংখ্যক সেতু নির্মাণের পরিকল্পনা করার নির্দেশনা রয়েছে।

সওজ অধিদপ্তর ও ঠিকাদার কর্তৃক এসকল বিধিবিধান লঙ্ঘনের মাধ্যমে খালের তলদেশ খনন করে তার গভীরতা বৃদ্ধি করার মাধ্যমে সঠিক উচ্চতায় সেতু নির্মাণ হয়েছে দেখানোর অভিযোগ রয়েছে। এই বিষয়টি নিয়ে সওজ অধিদপ্তর এবং বিআইডব্লিউটিএ-এর তদারকির গাফলতি ছিল বলেও অভিযোগ রয়েছে। গবেষণায় অন্তর্ভুক্ত ছয়টি সেতু নির্মাণ প্রকল্পের মধ্যে তিনটি প্রকল্পের ক্ষেত্রে নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ করা হয়েছিল। বিআইডব্লিউটিএ সেতু বিষয়ক ছাড়পত্র দিলেও কার্যক্রম চলাকালে যথাযথভাবে তদারকি করেনি। সারাদেশে সর্বমোট কতগুলো সেতুর ক্ষেত্রে নেভিগেশনাল ছাড়পত্র দেওয়া হয়েছে বিআইডব্লুউটিএ সে বিষয়ক তথ্য প্রদান করতে পারেনি। বিআইডব্লিউটিএ'র একটি জরিপের অন্তর্ভুক্ত ৯৯টি সেতুর মধ্যে ৮৫টি সেতুর যথাযথ উচ্চতা নিশ্চিত করা হয়নি যা নৌযান চলাচলে বাধার সৃষ্টি করছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে। বিধির লঙ্ঘন করে নির্মিত এসকল সেতুর যথাযথ সংস্কারের জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থের সংস্থান প্রয়োজন।[৫১] সওজ ও বিআইডব্লিউটিএ'র মধ্যে সমন্বয়হীনতা, দায়িত্বে অবহেলা ও রাজনৈতিক প্রভাবের কারণে এসম্পর্কিত বিধিবিধানের যথাযথ প্রতিপালন হয় না।

৩.২ প্রকল্প বাস্তবায়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকি সক্ষমতার ঘাটতি

প্রকল্পের বাস্তবায়ন নিশ্চিত করার জন্য সংশ্লিষ্ট অংশীজন কর্তৃক যথাযথ তদারকি ইতিবাচক ভূমিকা রাখে। গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে সওজ অধিদপ্তরের জনবল সংকট বিদ্যমান।[৫২] সওজ-এর অধীনে সড়কের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেলেও জনবল বৃদ্ধি করা হয়নি। এ সম্পর্কে সওজ-এর একজন প্রকৌশলী বলেন,

> *"১৯৮৪ সালে যে জনবল কাঠামো হয়েছিল সেটাই এখনও চলছে। সেই সময় ছিল সাড়ে ৭ হাজার কিলোমিটার সড়ক, আর এখন প্রায় ২২ হাজার কিলোমিটার সড়ক।"*

গবেষণায় অন্তর্ভুক্ত ১৯টি বিভাগীয় দপ্তরের বিভিন্ন স্তরে মোট ৪,৮৭৫ জন কর্মকর্তা-কর্মচারীর পদ রয়েছে। কিন্তু এই পদগুলোর মধ্যে ২,৪৮৫টি পদ (প্রায় ৫১ শতাংশ) শূন্য রয়েছে। ওয়েবসাইট থেকে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, এই বিভাগগুলোতে নির্বাহী প্রকৌশলী পদ থেকে উপ-সহকারী প্রকৌশলী পর্যন্ত ৩১০টি প্রকৌশলী পদ রয়েছে। এর মধ্যে ১০৩টি (প্রায় ৩৩ শতাংশ) পদ শূন্য রয়েছে। অন্যদিকে, কর্মচারী স্তরে ৪,৫৮০টি পদের বিপরীতে ২,৩৯২টি (প্রায় ৫২ শতাংশ) পদ শূন্য রয়েছে। জনবল সংকট সম্পর্কে একজন নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন,

> *"আমাদের জনবলের ঘাটতি আছে। আমাদের অধীনে সর্বমোট ৪৮৯ কিলোমিটার রাস্তা আছে। আমার যে পরিমাণ মানুষ দরকার তার ১৮ শতাংশ জনবল আছে। বেশি পদ শূন্য থাকে তৃতীয় বা চতুর্থ শ্রেণীর ক্ষেত্রে।"*

জনবল সংকটের ফলে মাঠ-পর্যায়ে কাজ তদারকি করার জন্য অফিসগুলো প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে। যেমন, একই সাথে একাধিক জায়গায় কাজ চলমান থাকলে কংক্রিট তৈরি কিংবা কাস্টিং এর মতো গুরুত্বপূর্ণ কাজ তদারকিতে সরেজমিনে উপস্থিত থাকা সম্ভব হয় না। মাঠ-পর্যায়ে পর্যাপ্ত কর্মী না থাকায় সওজ অধিদপ্তরের জরুরিভিত্তিক রক্ষনাবেক্ষণ কাজ দ্রুততার সাথে করা সম্ভব হয় না। ফলে কোনো রাস্তায় স্বল্প সংখ্যক গর্ত (পটহোল) তৈরি হওয়ার সাথে সাথে দ্রুততার সাথে তা সংস্কার না করায় গর্তের সংখ্যা বৃদ্ধি পায় এবং গর্তগুলো চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে যায়।

---

[৫০] নৌপরিহবন মন্ত্রণালয়, অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০, বিস্তারিত দেখুন: https://biwta.gov.bd/site/page/536ee132-ef82-4950-beda-86905dc47a83/-

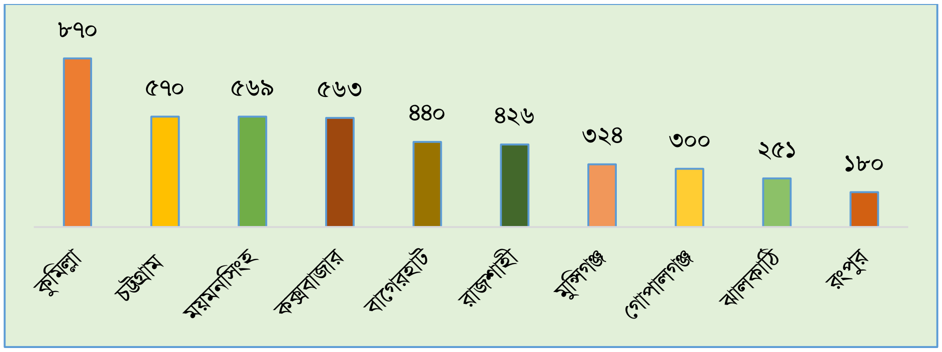
[৫১] Saddam Hossain, Prothom Alo, 85 out of 99 bridges in important waterways are low-height, 15 January 2023, available at: https://en.prothomalo.com/bangladesh/7mcffd8vml#:~:text=A%20survey%20by%20the%20Bangladesh,environment%2Dfriendly%20means%20of%20communication.

[৫২] Roads and Highways Department, Organization Structure, available at: http://www.rhd.gov.bd/PersonnelManagementSystem/ASP/Org/OrganisationStructure.asp

এছাড়া বিভিন্ন সড়ক বিভাগের আওতাধীন সড়কের দৈর্ঘ্য ও কর্মপরিধি তুলনামূলক বেশি হলেও জনবল কাঠামোতে অন্য বিভাগের মতোই হয়ে থাকে। এ সম্পর্কে একজন প্রকৌশলী বলেন,

> *"আমাদের সড়ক বিভাগে প্রায় ৯৫০ কিলোমিটার সড়ক। আর পার্শ্ববর্তী বিভাগে প্রায় ৩৩০ কিলোমিটার সড়ক আছে। পাশের বিভাগের চেয়ে আমাদের বিভাগে প্রায় তিন গুণ বেশি সড়ক থাকলেও এই দুই বিভাগে জনবল কাঠামো একই।"*

চিত্র ৪: কয়েকটি সড়ক বিভাগের (জেলা পর্যায়) অধীনে থাকা সড়কের দৈর্ঘ্য (কি. মি.)



সওজ-এর বিভিন্ন কার্যালয়ের আওতাধীন সড়কের আয়তন ও তাদের কর্মপরিধি বিবেচনায় জনবল কাঠামো তৈরি না করায় সড়ক পরিদর্শন, রক্ষণাবেক্ষণ, তদারকি, পরিবীক্ষণ সীমিত হয়ে যায়। সওজ অধিদপ্তরের ১৯টি বিভাগীয় (জেলা কার্যালয়) কার্যালয়ের জনবল সংক্রান্ত তথ্য বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় কর্মকর্তা পর্যায়ে (নির্বাহী প্রকৌশলী থেকে উপ-সহকারী প্রকৌশলী পর্যন্ত) সর্বনিম্ন জনবল রয়েছে লালমনিরহাট জেলায় (৮ জন) এবং সর্বোচ্চ সংখ্যক কর্মকর্তা রয়েছে সিলেট জেলায় (২৩ জন)। এছাড়া, বরিশাল, কুমিল্লা, চাঁদপুর, নাটোর, রংপুর, রাজশাহী, খুলনা, বাগেরহাট, গোপালগঞ্জ এবং হবিগঞ্জ বিভাগীয় কার্যালয়ে কর্মকর্তা-পর্যায়ের পদ রয়েছে ১৩-১৬টি। অন্যদিকে গাজীপুর, মুন্সীগঞ্জ, কিশোরগঞ্জ, ময়মনসিংহ, খাগড়াছড়ি, চট্টগ্রাম এবং কক্সবাজার বিভাগীয় কার্যালয়ে কর্মকর্তা পর্যায়ের পদ রয়েছে ১৮-২১টি।[৫৩]

ঠিকাদারের সক্ষমতায় ঘাটতি

কোনো কোনো সময় ঠিকাদারদের সক্ষমতার ঘাটতির কারণে প্রকল্পের কাজ মেয়াদকালের মধ্যে শেষ হয় না। এক্ষেত্রে সাব-কন্ট্রাক্টের মাধ্যমে কাজ নেওয়া ঠিকাদার নিজের অযোগ্যতার কারণে কাজ শেষ না করে পালিয়ে যাওয়ার ঘটনা গবেষণা উঠে এসেছে। একজন নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন,

> *"ঠিকাদারদের অনীহা, অবহেলা, অপেশাদার আচরণ, কাজ ফেলে রাখা, সক্ষমতার বেশি কাজ নেওয়ার ফলে প্রকল্পের কাজ মেয়াদকালের মধ্যে শেষ করা সম্ভব হয় না।"*

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে জনবল ও বাজেট ঘাটতি

পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের একই কর্মকর্তাগণ চলতি দায়িত্বের পাশাপাশি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি, প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটি, মন্ত্রণালয়ভিত্তিক মনিটরিং টিমে প্রতিনিধিত্ব করে থাকেন। আইএমইডি'র একটি ইউনিটের সাত জন কর্মকর্তার মাধ্যমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়সহ ছয়টি মন্ত্রণালয়ের সকল উন্নয়ন প্রকল্প পরিবীক্ষণ করা হয়ে থাকে।

প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে প্রকৃত অবস্থা সম্পর্কে ধারণা লাভ করা একটি গুরুত্বপূর্ণ ধাপ হলেও, এর জন্য প্রয়োজনীয় জনবল, সময় ও ব্যবস্থা গ্রহণ করা চ্যালেঞ্জিং হয়ে পড়ে। ফলে প্রকল্প দলিলে সন্নিবেশিত তথ্য-উপাত্তের দ্বৈততা ও অসামঞ্জস্য চিহ্নিত করা একটি বড় চ্যালেঞ্জ, যা প্রকল্পের গ্রহণযোগ্যতা ও সঠিকতা নির্ধারণে সমস্যার সৃষ্টি করে।

---

[৫৩] সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েবসাইটে বিদ্যমান সাংগঠনিক ডাটাবেজ, ১০ সেপ্টেম্বর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: http://www.rhd.gov.bd/PersonnelManagementSystem/ASP/Org/OrganisationStructure.asp

কিছু কিছু ক্ষেত্রে সওজ, সড়ক পরিবহন ও মহসড়ক বিভাগ ও পরিকল্পনা কমিশনে জনবল ঘাটতির কারণে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে দুই-তিন বছর লেগে যায়। উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব যাচাই-বাছাই প্রক্রিয়ায় একাধিক ধাপ এবং বিভিন্ন স্তরের যাচাই কমিটি কর্তৃক কালক্ষেপণ হওয়ায় যাচাই-বাছাই প্রক্রিয়া জটিল হয়ে যায়, যা প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব ঘটায়। বিলম্বের কারণে প্রাক্কলিত বাজেটের অবমূল্যায়ন ঘটে যা পরবর্তীতে বাজেট ও মেয়াদ বৃদ্ধির সুযোগ তৈরি করে। জনবল সংকটের কারণে পরিকল্পনা কমিশনের পক্ষে পরিদর্শনের মাধ্যমে সকল প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়ন করা সম্ভব হয় না। পরিকল্পনা কমিশন ও মন্ত্রণালয়ে কারিগরি বিষয়ে দক্ষ ব্যক্তি না থাকায় প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়নে দুর্বলতা থেকে যায়। বিনিয়োগ প্রকল্প মূল্যায়ন ও অনুমোদন পর্যায়ে কোনো প্রতিষ্ঠান কত সময়ের নিয়ে সংশ্লিষ্ট বিষয়গুলো পর্যালোচনা করবে তা সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকায় বিস্তারিত উল্লেখ করা আছে। নির্দেশিকা অনুযায়ী প্রকল্প যাচাই-বাছাই ও অনুমোদনে সর্বোচ্চ **১১২** কার্যদিবসের প্রয়োজন হলেও কিছু কিছু ক্ষেত্রে জনবল ঘাটতির কারণে এই দীর্ঘসূত্রতা দেখা দেয় এবং দুই বছরেরও বেশি সময় ব্যয়িত হওয়ার দৃষ্টান্তও গবেষণায় দেখা যায়। একজন নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন,

> *"এটা (ডিপিপি) পাস করতে এভারেজে দুই বছর লাগে। দুই বছরও লাগে বা বেশি লাগে।"*

কিছু ক্ষেত্রে প্রকল্পের অগ্রাধিকার নির্ধারণে পরিকল্পনা কমিশনের সাথে সওজ-এর মতপার্থক্য হয়ে থাকে।

সম্ভাব্যতা সমীক্ষার বাজেট ঘাটতি

বাজেট, দক্ষতা ও সমন্বয়ের ঘাটতির কারণে অনেক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের পূর্বে যথাযথ ও নিবিড়ভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা করা সম্ভব হয় না।

৩.৩ অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি

প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি

সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে এলাকাভিত্তিক চাহিদা নিরূপণ এবং অগ্রাধিকার নির্ধারণে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মধ্যে অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ের জন্য কিছু সুস্পষ্ট নির্দেশনা রয়েছে।[৫৪] এই নির্দেশনায় উন্নয়ন প্রকল্পের পরিকল্পনা ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে স্থানীয় জনগণ, স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠান, এবং অন্যান্য সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মতামত ও অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা এবং এলাকাভিত্তিক চাহিদা নিরূপণের জন্য স্থানীয় জনগণের প্রয়োজন ও অগ্রাধিকারকে গুরুত্ব দেওয়ার কথা বলা হয়েছে। এই প্রক্রিয়ায় উন্নয়ন প্রকল্পগুলি সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করতে স্থানীয় জনগণের মতামত সংগ্রহ ও তা বিশ্লেষণ করা এবং বিভিন্ন সরকারি ও বেসরকারি সংস্থার মধ্যে সমন্বয় সাধনের কথা বলা হয়েছে।

এছাড়া সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের একটি পরিপত্রে বলা হয় সওজ-এর দীর্ঘ মেয়াদি পরিকল্পনা অনুসরণ করে মহাসড়কের শ্রেণীর আলোকে অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে প্রকল্প তালিকা প্রণয়ন করতে হবে।[৫৫] কিন্তু প্রকৃতপক্ষে এসকল নির্দেশনা অনুরসণ না করে মন্ত্রী, প্রতিমন্ত্রী, সংসদ সদস্যসহ জনপ্রতিনিধিদের পক্ষ থেকে দেওয়া চাহিদার ভিত্তিতে প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার নির্ধারণ করা হয়ে থাকে।

সওজ অধিদপ্তরের অগ্রাধিকার তালিকা সম্পর্কে পরিকল্পনা কমিশনের একজন কর্মকর্তা বলেন,

> *"পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনায় সড়ক উন্নয়ন সম্পর্কে যা বলা রয়েছে তার বাস্তবায়নে ঘাটতি রয়েছে। তাদের কোনো অগ্রাধিকার তালিকা আছে বলে মনে হয় না, আর থাকলেও তা মান্য করা হয় না। স্থানীয় মন্ত্রী-এমপিরা সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের কাছে দাবি জানায়। এবং সেই অনুযায়ী সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় বা বিভাগ আমাদের কাছে চলে আসে। এসেই তারা আমাদের কাছে তদবির করা শুরু করে। এই কারণে আমাদের কোনো অগ্রাধীকার নেই।"*

প্রকল্প পরিকল্পনা গ্রহণের ক্ষেত্রে সুদূর প্রসারী পরিকল্পনা গ্রহণ করতে এবং এজন্য প্রকল্প পরিকল্পনা প্রণয়নের সময় পরিবেশ মন্ত্রনালয়, পানি উন্নয়ন বোর্ড, কৃষি বিভাগ ইত্যাদি বিভাগের উপস্থিতি নিশ্চিত করতে হয়। কিন্তু প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের সময় স্থানীয় সংসদ

[৫৪] সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা ২০২২; প্রাগুক্ত, অনুচ্ছেদ ১.১.৩

[৫৫] পরিপত্র; পরিকল্পনা শাখা, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, স্বারক নং-৩৫.০০.০০০০.০৩৩.৩৪.০০৪.১৬-৫৬; বিষয়ঃ টেকসই সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ/উন্নয়নে প্রকল্প ও কর্মসূচি প্রণয়ন, অগ্রাধিকার নির্ধারণ, প্রকল্প বাস্তবায়ন ও মনিটরিং, তথ্য সংগ্রহপূর্বক ডাটাবেইজ তৈরি ও হালনাগাদকরণ, কাজের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ, সড়ক নিরাপত্তা, গবেষণা এবং মেরামত/সংস্কার ও অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ বিষয় সম্পর্কিত; ১ মার্চ ২০২০

সদস্যদের জানানো হলেও আর কোনো জনপ্রতিনিধি, সাধারণ জনগণ, সংশ্লিষ্ট বিভাগকে জানানো হয় না। প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার নির্ধারণে স্থানীয় জনগণের সাথে আলোচনা ও পরামর্শ করার চর্চা অনেক কম। উল্লেখ্য সড়ক প্রশস্তকরণ, নতুন সেতু নির্মাণের মতো প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রেও স্থানীয় জনগণের মতামত গ্রহণ না করার উদাহরণ রয়েছে। *একটি নিচু সেতু নির্মাণ প্রসঙ্গে একজন জনপ্রতিনিধি বলেন,*

> *"না। আমাদের মতামত নেয় নাই। মতামত নিলে তো বলতাম ব্রিজগুলো আরেকটু উচু করে করতে। আমি ১২ বছর ধরে ওয়ার্ড কাউন্সিলর। মতামত নিয়ে থাকলে অবশ্যই জানতাম।"*

আবার স্থানীয় জনগণের সাথে প্রকল্প বিষয়ে আলোচনা সভার আয়োজন করা হলেও সেখানে মূলত প্রকল্পের বিষয়ে পূর্ব থেকে গৃহীত সিদ্ধান্ত সম্পর্কে জনগণকে অবহিত করা হয়, যেখানে প্রকল্প সম্পর্কে স্থানীয়দের কোনো মতামত দেওয়ার সুযোগ রাখা হয় না। ইউনিয়ন পরিষদের সংরক্ষিত নারী সদস্য বলেন, *"সওজ অধিদপ্তরের নির্মাণ প্রকল্প নিয়ে আলোচনা, পরামর্শ অথবা তদারকির জন্য সহযোগীতা চেয়ে আমার এলাকার পুরুষ মেম্বারদের সাথে যোগাযোগ করা হলেও, আমার সাথে যোগাযোগ করা হয় না। নারী সদস্য হওয়ার কারণে হয়তো কম গুরুত্ব দেয়।"*

অন্যদিকে কিছু ক্ষেত্রে স্থানীয় উপকারভোগী ও বিশেষজ্ঞদের মতামত প্রদানের সুযোগ থাকলেও তাদের দেওয়া মতামত অগ্রাহ্য করার উদারহণ রয়েছে। একটি সড়ক নির্মাণ প্রকল্পে একজন পরিবেশ বিশেষজ্ঞ স্বপ্রণোদিত হয়ে পরিবেশগত প্রভাব মোকাবিলায় লিখিতভাবে কিছু পরামর্শ দিলেও তা উপেক্ষা করা হয় (হাওর এলাকার নির্মিত একটি ৩০ কি.মি. সড়কের ৩০ ভাগ সেতু/উড়াল সড়ক করার প্রস্তাব)।

সম্ভাব্যতা সমীক্ষার আওতায় প্রস্তাবিত প্রকল্প এলাকায় পরিবেশগত ও অর্থনৈতিক প্রভাব এবং আর্থিক বিষয়াদি বিশ্লেষণ করতে হয়। এই বিশ্লেষণগুলো সম্পন্ন করতে স্থানীয় উপকারভোগীসহ অন্যান্য অংশীজনদের সাথে আলোচনা করার নির্দেশনা দেওয়া থাকলেও[৫৬] মাঠ পর্যায়ে স্থানীয় উপকারভোগীদের সাথে আলোচনা বা মতবিনিময়ের চর্চা অনেক কম।

জমি অধিগ্রহণে অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি

জমি অধিগ্রহণের জন্য প্রয়োজনীয় জরিপ কাজ সম্পন্ন করতে হয়। জরিপে পরিকল্পিত সড়ক বা সেতুর নকশা অনুযায়ী প্রয়োজনীয় জমির পরিমাণ, কোন মৌজা ও দাগ নম্বর থেকে কি পরিমাণ জমি অধিগ্রহণ করতে হবে তার স্পেস মার্কিং, ট্রেসিং ও স্পেস ম্যাপ তৈরি করা হয় এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় থেকে অনুমোদন গ্রহণ করা হয়। এই জরিপের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার অবস্থিত বিভিন্ন ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তরের বিষয়টিও চিহ্নিত হয় এবং এগুলো স্থানান্তরের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের সাথে প্রয়োজনীয় যোগাযোগ শুরু করা হয়। ড্রইং/ডিজাইন সংক্রান্ত কার্যক্রম সম্পন্ন হওয়ার পরও প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতার অন্যতম কারণ হচ্ছে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত বিভিন্ন চ্যালেঞ্জ। জমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়ায় জটিলতা ও সমন্বয়হীনতার কারণে রাস্তায় অধিক সংখ্যক বাঁক থাকা, রাস্তা সরলিকরণ করতে না পারা বা পরিকল্পনা অনুসারে সড়কে যথাযথ প্রশস্ততা তৈরি না করে কাজ শেষ করা হয়। ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে মূল চ্যালেঞ্জগুলো হচ্ছে জমির মালিকানার একাধিক দাবিদার থাকা, স্থানীয় প্রভাবশালী রাজনৈতিক দলের নেতা কর্তৃক জমির ভুয়া দলিল তৈরি করে মালিকানা দাবি বা দখল করে নেওয়া, জমির মূল মালিক কর্তৃক মামলা দায়ের ইত্যাদি। ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতার কারণে মূল নির্মাণ কাজ বিলম্বিত হওয়ার উদাহরণ রয়েছে। একটি প্রকল্পে একজন ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদানের ৫ বছর ৯ মাস ১৬ দিন পর ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়। অন্যদিকে, গণপূর্ত অধিদপ্তর কর্তৃক মূল্যায়ন কাজ শেষ করতে পাঁচ মাসের অধিক সময় নেওয়ার উদাহরণ রয়েছে।

কিছু ক্ষেত্রে জমি অধিগ্রহণের সিদ্ধান্ত স্থানীয় নাগরিক সমাজের প্রতিনিধি, প্রকল্পের সুবিধাভোগী এবং স্থানীয় জনপ্রতিনিধিসহ অন্যান্য অংশীজনদের সাথে আলোচনা বা পরামর্শ করা হয় না। একটি এলাকায় সড়কের পাশে বসবাসরত কয়েকটি পরিবারকে কোনো নোটিশ না দিয়ে সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য সওজ অধিদপ্তরের নিয়োগপ্রাপ্ত ঠিকাদার কর্তৃক বাড়ি ভেঙ্গে দেওয়া হয়। সড়ক প্রশস্ত করার ক্ষেত্রে প্রভাবশালীদের স্থাপনা থাকায় এক পাশ থেকে কম জমি অধিগ্রহণ ও অন্যপাশ থেকে বেশি জমি অধিগ্রহণ করা হয়।

[৫৬] সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০২২; পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, প্রাগুক্ত, অনুচ্ছেদ ১.১.৩(পৃ: ২),

ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তরে সমন্বয়হীনতা

ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য সওজ অধিদপ্তর থেকে স্থানীয় বিদ্যুৎ বিতরণ কোম্পানীর কাছে আবেদন করতে হয়। আবেদনের প্রেক্ষিতে সওজ এবং বিদ্যুৎ বিতরণকারী প্রতিষ্ঠানের প্রকৌশলীগণ সরেজমিনে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন এবং কয়টি ইউটিলিটি অবকাঠামো কতটুকু স্থানান্তরিত হবে এবং কোথায় স্থানান্তরিত হবে তা চিহ্নিত করা হয়। পরবর্তীতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের নকশার ভিত্তিতে সওজ অধিদপ্তরকে ব্যয় প্রাক্কলন করে তার ভিত্তিতে বিদ্যুৎ বিতরণ প্রতিষ্ঠানকে মূল্য পরিশোধ সাপেক্ষে ইউটিলিটি স্থানান্তর করা হয়ে থাকে।

তবে ইউলিটি অবকাঠামো স্থানান্তরের ক্ষেত্রে বিদ্যুৎ বিতরণ সংস্থা ও সওজ-এর মধ্যে সম্বয়হীনতা লক্ষ করা যায়। বিদ্যুৎ বিতরণ সংস্থা কর্তৃক দীর্ঘসূত্রতা, সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক ইউটিলিটি স্থানান্তরের বাজেট না রাখা, স্থানান্তরের জন্য অর্থ পরিশোধ না করেই ইউটিলিটি স্থানান্তর করে নিতে বলা, অবহিত না করেই সওজ-এর জমিতে বৈদ্যুতিক খুঁটি স্থাপন, খুঁটিগুলো সঠিক জায়গায় স্থানান্তর হচ্ছে কিনা তা তদারকি না করা ইত্যাদি সমন্বয়হীনতা লক্ষ করা যায়। অনেক সময় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না হওয়ার কারণে ইউটিলিটি স্থানান্তরের কার্যক্রম শুরু করা যায় না। অন্য দিকে ইউটিলিটি স্থানান্তর সম্পন্ন না হওয়ায় ঠিকাদাররা কাজ শুরু করতে পারে না। অনেক ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি স্থানান্তর না করেই ঠিকাদারকে কার্যাদেশ দিয়ে দেওয়া হয়। জেলা প্রশাসন, সওজ অধিদপ্তর ও বিদ্যুৎ বিতরণকারী সংস্থার মধ্যে সমন্বয়হীনতার কারণে ইউটিলিটি স্থানান্তরে দেরি হয়, এ কারণে ঠিকাদারগণ সময় মতো কাজ সম্পন্ন করতে পারেন না। জমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি স্থান্তরের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলো একে অপরকে দোষারোপ করে থাকে।

সমন্বয়হীনতার কারণে কিছু ক্ষেত্রে ইউটিলিটি স্থানান্তর না করেই সড়ক নির্মাণ বা প্রশস্তকরণের কাজ সম্পন্ন করা হয়। কয়েকটি প্রকল্প এলাকা পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায়, সড়কের ভিতর বৈদ্যুতিক খুঁটি রেখেই সড়কের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। যা সড়ক দূর্ঘটনার ঝুঁকি তৈরি করছে।

সওজ ও বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিওটিএ) কাজে সমন্বয়হীনতা

বিআইডব্লিউটিএ'র প্রতিবেদন অনুযায়ী সওজ অধিদপ্তরের একাধিক সেতু জলপ্রবাহ ও নৌযান চলাচলের ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতা তৈরি করেছে। তবে নদী বা জলাধারের ওপর সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে সওজ অধিদপ্তর এবং বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক এর বাস্তবায়ন সমন্বিতভাবে তদারকি করা হয় না।

৩.৪ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমে স্বচ্ছতার ঘাটতি

প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্ত প্রকাশ না করা

সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প সংক্রান্ত বিস্তারিত নথি/প্রতিবেদন সওজ এবং সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের ওয়েবসাইটে স্বপ্রণোদিতভাবে প্রকাশ করা হয় না। সওজ, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তরের ওয়েবসাইটে প্রকল্পের মেয়াদ ও ক্রয়াদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের তথ্য পাওয়া যায় এবং প্রকল্প বাজেট, দরপত্র, প্রকল্পের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন প্রতিবেদন আংশিকভাবে পাওয়া যায়। তবে প্রকল্প প্রস্তাব, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন, পরিবেশগত ও নেভিগেশনাল ছাড়পত্র, প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয় না। প্রকল্প সমাপ্তির সাড়ে তিন মাসের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং পরবর্তী ছয় মাসের মধ্যে প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নের কথা থাকলেও গবেষণার আওতাভুক্ত **২৫টি** সমাপ্ত প্রকল্পের মধ্যে **১৯টি** প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে। এর মধ্যে ৭টি প্রতিবেদন আইএমইডি'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। এছাড়া গবেষণা দলকে অধিকাংশ এলাকা ও দপ্তর থেকে প্রকল্প বিষয়ক তথ্য প্রদান করা হয়নি।

সারণি ৬: প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্ত প্রকাশে ঘাটতি

প্রকল্প তথ্য	ওয়েবসাইটে প্রকাশ
প্রকল্পের মেয়াদ	✓
ক্রয়াদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি	✓
প্রকল্প বাজেট	আংশিক
দরপত্র	আংশিক
প্রকল্পের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন প্রতিবেদন	আংশিক
প্রকল্প প্রস্তাব	X
সম্ভাব্যতা সমীক্ষা	X
ছাড়পত্র	X
প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন	X
✓= সকলের জন্য উন্মুক্ত X = উন্মুক্ত নয় আংশিক = আংশিকভাবে উন্মুক্ত	

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক কোনো নির্মাণ প্রকল্পের চুক্তিপত্র বা কার্যাদেশের বিস্তারিত বিবরণী সর্বসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হয় না। এর ফলে চুক্তিপত্রে কী ধরণের বা কী পরিমাণে কাজ হবে, কী কী নির্মাণ সামগ্রী ব্যবহার করা হবে সে সম্পর্কিত তথ্য প্রকাশ করা হয় না।

৩.৫ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে জবাবদিহির ঘাটতি

প্রকল্পের কার্যক্রম পরিদর্শন, তদারকি ও মূল্যায়ন কার্যক্রমে ঘাটতি

প্রকল্প বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও তদারকি করার জন্য আইএমইডি, প্রধান প্রকৌশলীর পরিবীক্ষণ টিম, সওজ অধিদপ্তরের জোন/সার্কেলভিত্তিক একাধিক টিম রয়েছে। একসাথে অনেক প্রকল্প চলমান থাকায় এই টিমগুলো দৈবচয়নের ভিত্তিতে প্রকল্প পরিদর্শন করে থাকে। ফলে ৬৪টি জেলায় চলমান সকল প্রকল্প নিয়মিতভাবে পরিদর্শন করা সম্ভব হয় না। অন্যদিকে সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের পরিবীক্ষণ টিমগুলোকে চলমান প্রকল্প পরিবীক্ষণের জন্য মাসে ন্যুনতম একবার সরকারি ছুটির দিনে পরিদর্শনের নির্দেশনা প্রদান করা হয়। এই পরিদর্শন কাজকে কর্মকর্তাদের একটা নিয়মিত দায়িত্ব হিসেবে বিবেচনা না করে অতিরিক্ত কাজ হিসেবে বিবেচনার মাধ্যমে একভাবে পরিদর্শন কাজকে গুরুত্বহীন করা হয়েছে।

মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়ের নিরীক্ষা কার্যক্রমে ঘাটতি

মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়ের অধীনস্থ ট্রান্সপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেট কর্তৃক সীমিত পরিসরে সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের নিরীক্ষা কার্যক্রম পরিচালিত হয়। তবে প্রকল্পের সংখ্যার তুলনায় অপর্যাপ্ত জনবল থাকায় মহা হিসাব নিরীক্ষক কার্যালয় থেকে নিয়মিতভাবে সকল প্রকল্প নিরীক্ষা করা সম্ভব হয় না। ট্রান্সপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেটের সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের কার্যক্রমের নিরীক্ষা করতে ২০টি নিরীক্ষক পদ থাকলেও ৬টি পদ খালি রয়েছে।[৫৭] কিছু ক্ষেত্রে নিরীক্ষা দলের নিরীক্ষা কার্যক্রম পরিচালনার ক্ষেত্রে প্রবেশগম্যতা বাধাগ্রস্ত করার অভিযোগ রয়েছে। ট্রান্সপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেট কর্তৃক ২০১৯-২০ অর্থবছরে সওজ অধিদপ্তরের কার্যক্রম নিরীক্ষার আওতায় উন্নয়ন প্রকল্প ব্যয়কে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। এই নিরীক্ষার আওতায় সওজ-এর ২৮টি কার্যালয়ে শুধুমাত্র পরিচালন ব্যয় নিরীক্ষা করা হয়। এবং এই নিরীক্ষায় চিহ্নিত অনিয়ম-দুর্নীতির আর্থিক মূল্য ৩৪ দশমিক ২৬ কোটি টাকা। এই নিরীক্ষার মাধ্যমে এই খাতের উন্নয়ন প্রকল্পে বিদ্যমান দুর্নীতির ব্যাপকতা উদঘাটন করা সম্ভব হয়নি। এছাড়া তাদের নিরীক্ষা কার্যক্রমে ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়। সর্বশেষ সওজ অধিদপ্তরের ২০১৯-২০ অর্থবছরের কার্যক্রমের নিরীক্ষা ২০২১ সালে সম্পন্ন করা হয় এবং এই নিরীক্ষা

[৫৭] ট্রান্সপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেট, মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে দপ্তরের ওয়েবসাইট থেকে সংগৃহীত, বিস্তারিত দেখুন: http://www.transportaudit.org.bd/page/sector-2-roads-highways-division

প্রতিবেদন ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটির কাছে পেশ করা হয়।[৫৮] এই নিরীক্ষা কার্যক্রমের কিছু ক্ষেত্রে অডিট আপত্তি সম্পর্কে সওজ অধিদপ্তর সন্তোষজনক জবাব প্রদান করেনি। পরবর্তীতে এই নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণের ওপর ভিত্তি করে কোনো ব্যবস্থা গ্রহণের দৃষ্টান্তও লক্ষ করা যায়নি।

প্রকল্পের নির্মাণসংশ্লিষ্ট কাজে জবাবদিহির ঘাটতি

প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্মকর্তা ও ঠিকাদারগণ সরাসরি ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের আনুকূল্য পাওয়ায় নিম্নমানের কাজ করা বা প্রকল্প বাস্তবায়নের ধীরগতির জন্য তাদেরকে জবাবদিহির আওতায় আনা হয় না। ইজিপি'র তথ্য অনুসারে সওজ-এর ঠিকাদারি কাজ পেতে জালিয়াতির আশ্রয় গ্রহণ করায় ২০২৪ সালের জানুয়ারি থেকে আগস্ট পর্যন্ত সময়ের মধ্যে ৩৫টি ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের ওপর বিভিন্ন মেয়াদে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হয়। তবে এইসব প্রতিষ্ঠানের মধ্যে ২৬টি প্রতিষ্ঠানের নিষেধাজ্ঞার ক্ষেত্রে উচ্চ আদালতের স্থগিতাদেশ প্রদান করা হয়েছে।[৫৯] কয়েকজন ঠিকাদারের ওপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হলেও দুর্নীতির সাথে সম্পৃক্ত কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণের দৃষ্টান্ত নেই। কিছু ঠিকাদারের রাজনৈতিক প্রভাব ও উচ্চ পর্যায়ে যোগসাজশ থাকার কারণে সওজ-এর কর্মকর্তাগণ ঠিকাদারদের দুর্নীতির বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে না।

ক্ষমতাশীন রাজনৈতিক দলের আনুকূল্য থাকায় ঠিকাদার কর্তৃক চুক্তি অনুযায়ী কাজ না করা সত্ত্বেও সওজ কর্মকর্তাদের পক্ষে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করা সম্ভব হয় না। একজন কর্মকর্তা ঠিকাদারের কাজে ত্রুটি ধরায় তাকে মাঠ-পর্যায় থেকে অফিস পর্যায়ে বদলি করে দেওয়া হয়।

৩.৬ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার প্রণয়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা- ২০১৬-এ আঞ্চলিক বৈষম্য দূরীকরণ ও সকল অংশের সুষম উন্নয়ন নিশ্চিতকরণে তুলনামূলক অনগ্রসর/অনুন্নত এলাকাভিত্তিক প্রকল্প চিহ্নিতকরণে অগ্রাধিকার নির্ধারণের নির্দেশ প্রদান করা হয়েছে।[৬০] কিন্তু প্রকল্পের অগ্রাধিকার প্রণয়নে এলাকাভিত্তিক প্রয়োজনীয়তা, প্রকল্পের অর্থনৈতিক প্রভাব, প্রকল্পের কার্যকরতা, যোগাযোগ সুবিধা ইত্যাদি বিবেচনা না করে কয়েকজন মন্ত্রী, সংসদ সদস্য, রাজনীতিবিদ, উর্ধ্বতন কর্মকর্তার প্রভাবে কিছু এলাকায় অধিক বরাদ্দ প্রদান করা হয়। খুলনা, রাজশাহী ও চট্টগ্রাম জোনে বিগত চার অর্থবছরে খারাপ সড়কের গড় হার অনেক বেশি হলেও এসকল জোনে বছরভিত্তিক গড় বরাদ্দের হার খুবই কম। অন্যদিকে এই সময়ে সিলেট, ঢাকা ও ময়মনসিংহে জোনের খারাপ সড়কের হার কম হলেও বরাদ্দের পরিমাণ অন্যান্য জোনের চেয়ে অধিক। এছাড়া বিগত দুই অর্থ বছরে কুমিল্লায় সর্বোচ্চ হারে বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে।

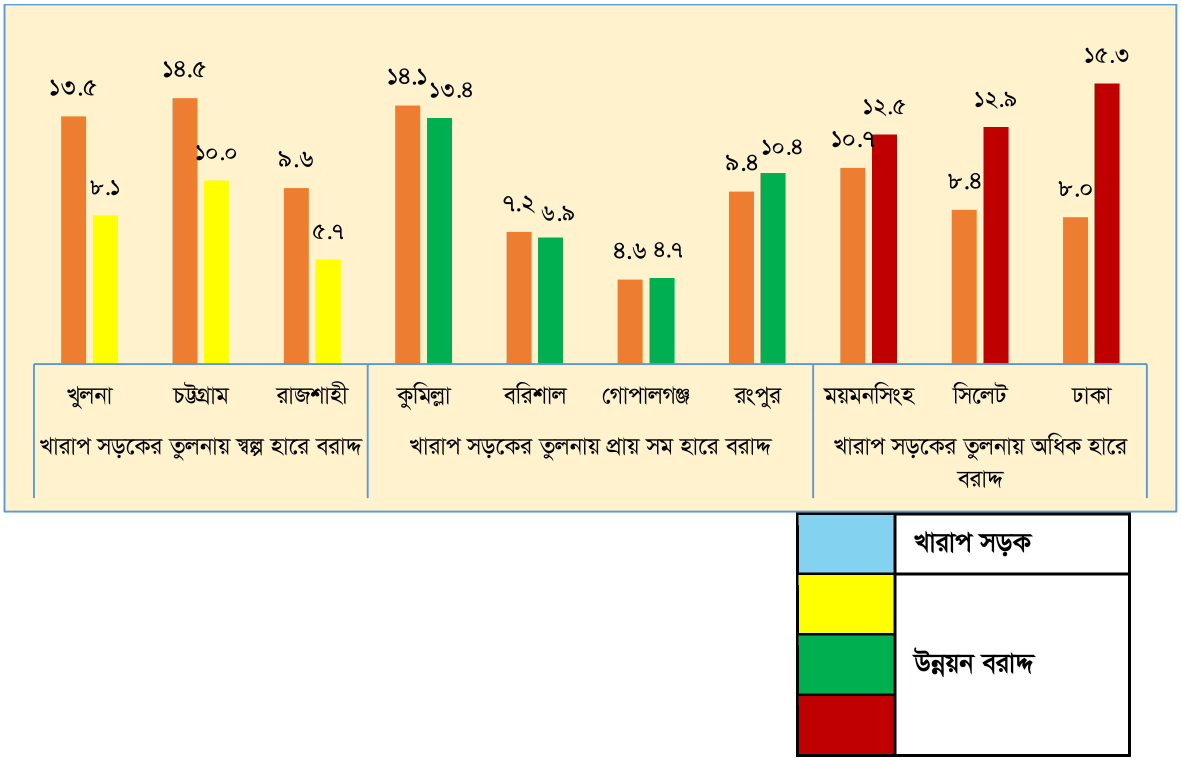
---

[৫৮] মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়, অডিট রিপোর্ট, ৫ অক্টোবর ২০২৪ তারিখে সংগৃহীত বিস্তারিত দেখুন: https://cag.org.bd/audit/compliance-audit-report

[৫৯] National e-Government Procurement (e-GP) Portal, Government of the People's Republic of Bangladesh, Accessed on 5 October 2024, available at: https://www.eprocure.gov.bd/resources/common/DebarmentRpt.jsp

[৬০] পরিকল্পনা বিভাগ, সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬, প্রাগুক্ত

চিত্র ৫: চার অর্থবছরে (২০১৯-২৩) খারাপ সড়ক ও উন্নয়ন বরাদ্দের জোনভিত্তিক গড় হার (%)



কয়েকটি এলাকায় দেখা যায় কম গুরুত্বপূর্ণ সড়ক প্রকল্প প্রভাবশালী রাজনৈতিক ব্যক্তি ও মন্ত্রীদের মাধ্যমে অগ্রাধিকার পেয়েছে। প্রকল্পের চাহিদা বা অগ্রাধিকার নির্ধারণে অপর একটি চ্যালেঞ্জ হচ্ছে বেশিরভাগ ক্ষেত্রে বড়-বড় প্রকল্পগুলো প্রাধান্য পেয়ে থাকে।

প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার প্রণয়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের সময় বাংলাদেশে বিদ্যমান বিভিন্ন পরিকল্পনা, যেমন, প্রেক্ষিত পরিকল্পনা, পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা, টেকসই উন্নয়ন অভীষ্ট ইত্যাদি অনুসরণ করার কথা থাকলেও তা না করা। অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প অনেক বেশি দৃশ্যমান হওয়ায় এবং অনিয়ম-দুর্নীতির সুযোগ বেশি থাকায় বিগত দশ বছরে সড়ক ও যোগাযোগ খাতকে অগ্রাধিকার প্রদান ও অধিক উন্নয়ন বরাদ্দ দেওয়া হয়। উন্নয়ন প্রকল্প মূল্যায়নের সময় সুপারিশকৃত প্রকল্পকে অগ্রাধিকার প্রদানের জন্য পরিকল্পনা কমিশনের ওপর প্রভাব বিস্তার করা হয়। কয়েকজন মন্ত্রী, সংসদ সদস্য, সচিবদের সুপারিশের ভিত্তিতে এসকল প্রকল্পকে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়। যার তদবিরের জোর যত বেশি তার সুপারিশকৃত প্রকল্পকে তত অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়।

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়ন পর্যায়ে অনিয়ম-দুর্নীতি

কিছু কিছু ক্ষেত্রে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক খুবই নিম্ন মানের প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করা হয় এবং তাদের ইচ্ছে অনুযায়ী সম্ভাব্যতা যাচাই করা প্রতিষ্ঠান কর্তৃক 'ফরমায়েশি' সম্ভাব্যতা যাচাই প্রতিবেদন প্রণয়ন করে তা প্রকল্প প্রস্তাবের সাথে জমা দেওয়া হয়। মাত্র ২৪ ঘন্টা সময়ের মধ্যে উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের দৃষ্টান্ত লক্ষ করা গেছে। প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নে সওজ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা উইং এর সম্পৃক্ততা কম লক্ষ করা যায়। প্রকল্পের নিয়ন্ত্রণ নিজের হাতে রাখার জন্য সওজ অধিদপ্তরের বিভিন্ন পর্যায়ের কার্যালয় প্রধান কর্তৃক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করা হয়। কখনও কখনও পরিকল্পনা কমিশনে খুব দ্রুততার সাথে প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়নের চাপ আসে। কিছু ক্ষেত্রে প্রকল্প প্রস্তাব পরিকল্পনা কমিশনে পাঠানোর পূর্বেই সুপারিশ করা হয়। আবার কিছু ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশনের প্রকল্প অনুমোদন সভায় দ্রুততার সাথে প্রস্তাব উত্থাপন, ফাইলের অগ্রগতি, অবস্থান, ডিপিপি'র ওপর কমিশনের কর্মকর্তাদের মন্তব্য ও পর্যবেক্ষণ জানার জন্য সওজ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাগণ পরিকল্পনা কমিশনের কিছু কর্মচারীদের ২-১০ লাখ টাকা পর্যন্ত ঘুষ দেয়। এছাড়া প্রকল্প প্রণয়নের সময় অনিয়ম-দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টির লক্ষ্যে প্রকল্পে অতিরিক্ত ২৫-৩০ শতাংশ ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়ে থাকে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের স্থানীয় দপ্তর থেকে প্রকল্প প্রস্তাব তৈরির সময় দপ্তরের কোনো কোনো কর্মকর্তা, রাজনৈতিক নেতা, ও ঠিকাদাররা নিজেদের 'লাভের' অংশ নিশ্চিত করে রাখে। এ সম্পর্কে সওজ অধিদপ্তরের একজন কর্মকর্তা বলেন,

"এখানে অনিয়ম-দুর্নীতি শুরুই হয় ডিপিপি প্রনয়ণ থেকে।"

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নে দুর্নীতি সম্পর্কে একজন ঠিকাদার বলেন,

> *"একটি প্রকল্পে কোন কোন কাজ অতিরিক্ত হিসেবে ধরা আছে যা প্রকৃত পক্ষে বাস্তবায়ন করতে হবে না, বা কোন খাতে কত টাকা বাঁচানো যাবে, তা প্রকৌশলী ও ঠিকাদার আগে থেকেই জানে। আবার প্রকল্পে কোনো স্যালভেজ থাকলে, তার প্রকৃত পরিমাণ ও অর্থমূল্য কতো তা এই দুইজনই জানে। কোনো কোনো সময় বাজেটের কোন অঙ্গে কত ব্যয় ধরতে হবে, তা সওজ কর্মকর্তা ও ঠিকাদাররা নিজেরা বসে ঠিক করে নেয়।"*

কখনো কখনো কোনো প্রকল্পের ঠিকাদারি কাজ কে পাবে সেই সংক্রান্ত সিদ্ধান্তও ডিপিপি প্রনয়ণের সময় নেওয়া হয়ে যায়। একজন প্রকৌশলী বলেন,

> *"সওজ অধিদপ্তরের ডিপিপি দেখে আপনারা অনিয়ম-দুর্নীতি ধরতে পারবেন না। এখানে কাজের পরিমাণ বলা আছে এবং সেই কাজের রেট সিডিউল অনুযায়ী খরচ লেখা আছে। এটা দেখে কিছুই বের করতে পারবেন না। মূল বিষয়টা হচ্ছে কাজ কতটুকু ধরা হয়েছে এবং সেই পরিমাণ কাজ করা হয়েছে কিনা।"*

প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ/পদায়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকায় প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাদের অগ্রাধিকার দিয়ে পূর্ণকালীন, অভিজ্ঞ ও যোগ্য প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন থেকে সমাপ্তির পূর্বে পরিচালক বদলি না করা এবং একজন কর্মকর্তাকে একাধিক প্রকল্পের পরিচালক হিসেবে নিয়োগ না দেওয়ার নির্দেশনা থাকলেও[৬১] তা অমান্য করা হয়। গবেষাণা আওতাধীন সময়ের মধ্যে (২০১৭-২২ সাল) একই কর্মকর্তাকে একাধিক প্রকল্পে পূর্ণকালীন পরিচালক হিসেবে নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। গবেষণায় সওজ অধিদপ্তরের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তাকে সর্বোচ্চ ১২টি পর্যন্ত প্রকল্পের পরিচালক হিসেবে পদায়নের দৃষ্টান্ত পাওয়া যায়।

নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন না করা

উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে কর্মপরিকল্পনা ও সম্ভাব্যতা সমীক্ষা ছাড়াই প্রকল্প বাস্তবায়ন, জমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর না করেই অনৈতিক সুবিধার আশায় তড়িঘড়ি করে ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদান, একই ঠিকাদার কর্তৃক এক সাথে একাধিক প্রকল্প বাস্তবায়ন ইত্যাদি কারণে প্রকল্পের মেয়াদ ও বাজেট বৃদ্ধি হয়ে থাকে। উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকায় বিশেষ ক্ষেত্র ব্যতিরেকে একটি প্রকল্পের মেয়াদ সাধারণভাবে অনূর্ধ্ব তিন বছর এবং কোনো প্রকল্প দুই বারের অধিক সংশোধন না করার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। তবে বিগত পাঁচ বছরে (২০১৭-১৮ থেকে ২০২১-২২) সমাপ্ত হওয়া প্রকল্পসমূহের মধ্যে ৩৮ দশমিক ৮ শতাংশ প্রকল্প চার থেকে পাঁচ বছরের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে এবং পাঁচ বছরের বেশি সময় নিয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে ১৩ দশমিক ৭ শতাংশ প্রকল্প। এর মধ্যে একটি প্রকল্প সর্বোচ্চ ১৭ বছরে সমাপ্ত হয়েছে। দীর্ঘ সময় নিয়ে বাস্তবায়িত হওয়া প্রকল্পসমূহের প্রাথমিক প্রাক্কলিত বাজেটের চেয়ে পরবর্তীতে সর্বোচ্চ ৯৩ শতাংশ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি করা হয়েছে। এছাড়া সময়মতো ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন না হওয়ার কারণেও প্রকল্প দীর্ঘায়িত হয়। একটি প্রকল্পে একজন ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদানের ৫ বছর ৯ মাস ১৬ দিন পর ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়।

দরপত্র প্রক্রিয়ায় অনিয়ম-দুর্নীতি: যোগসাজশের মাধ্যমে কয়েকজন ঠিকাদারের একচ্ছত্র আধিপত্য প্রতিষ্ঠা

উন্নয়ন কাজের দরপত্রের শর্ত নির্ধারণের এখতিয়ার সওজ-এর সংশ্লিষ্ট দপ্তরের প্রকৌশলীদের দেওয়া থাকে। এক্ষেত্রে দরপত্রে এমনভাবে যোগ্যতার শর্ত নির্ধারণ করা হয় যা নির্দিষ্ট কিছু ঠিকাদারের রয়েছে। ঠিকাদারদের যোগ্যতা ৩০০ নম্বরের মধ্যে মূল্যায়ন করা হয়, যার মধ্যে রয়েছে - বিগত পাঁচ বছরের কাজের অভিজ্ঞতা ১৪০, চলমান কাজের সংখ্যা ৬০ এবং বিগত পাঁচ বছরে সম্পন্নকৃত কাজে ব্যয়িত টাকার মূল্যমানের ভিত্তিতে ১০০ নম্বর। কিছু ক্ষেত্রে মূল্যায়নে ঠিকাদাররা অভিজ্ঞতা বাড়াতে জালিয়াতির আশ্রয় গ্রহণ করে থাকে। সরকারি ক্রয় প্রক্রিয়ায় সীমাবদ্ধতার ক্ষেত্রে জেলা পর্যায়ের একজন ঠিকাদার বলেন,

> *"আমাদের জেলায় কয়েকশ ঠিকাদার আছে। সওজ অধিদপ্তরের কার্যাদেশ পাওয়ার জন্য যে যোগ্যতাবলী থাকতে হয়, তা আমাদের জেলার কারও নেই। সওজ অধিদপ্তরের কাজ আমরাই করি কিন্তু সেই কাজ আমরা পার্শ্ববর্তী জেলার একজন ঠিকাদারের লাইসেন্স ব্যবহার করে কার্যাদেশ নিয়ে থাকি।"*

---

[৬১] পরিকল্পনা বিভাগ, সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬, প্রাগুক্ত

৩০০ নম্বরের এই মূল্যায়ন পদ্ধতির আরেকটি দুর্বলতা হল এই প্রক্রিয়ায় যে ব্যক্তি সর্বোচ্চ নম্বর পেয়ে দরপত্রটি লাভ করেন তিনি পরবর্তী দরপত্র প্রাপ্তির প্রতিযোগিতায় নিয়ম অনুযায়ী এগিয়ে থাকেন। এই প্রসঙ্গে একজন নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন,

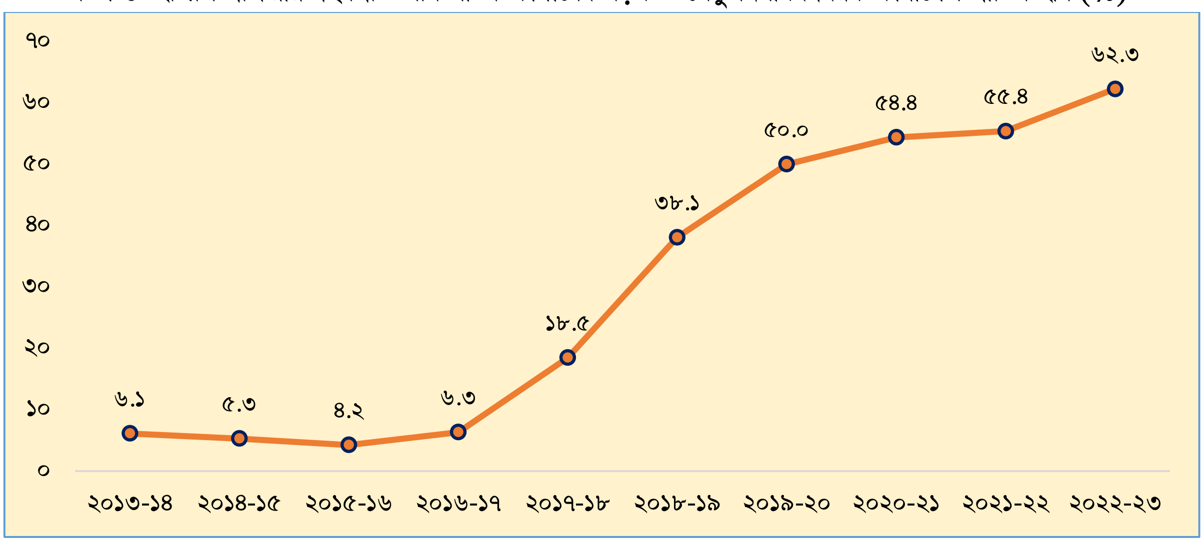
> *"এই প্রক্রিয়ার ফলে শক্তিশালী ঠিকাদাররা আরও শক্তিশালী, আর দুর্বল ঠিকাদাররা আরও দুর্বল হয়ে যাচ্ছে। পদ্ধতিটি আইনসিদ্ধ হলেও এটি অন্যদের জন্য ন্যায্য হচ্ছে না।"*

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট (সংশোধন) আইন, ২০১৬ অনুযায়ী উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির মাধ্যমে প্রকল্পের ঠিকাদার নিয়োগের উদ্দেশ্যে দরপত্র আহ্বান করা হয়। এই আইনের ধারা ৩১ অনুসারে উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির ক্ষেত্রে দাপ্তরিক (সওজ অধিদপ্তরের) প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে দরদাতার দর ১০ শতাংশ বেশি বা কম হলে দরপত্র প্রস্তাব বাতিল হবে। কিন্তু বিধিবদ্ধ এই পরিস্থিতিকে পুঁজি করে সওজ অধিদপ্তরের কিছু কর্মকর্তা যোগসাজশের মাধ্যমে কিছু ঠিকাদারের কাছে দাপ্তরিক প্রাক্কলিত দর ফাঁস করে দেয়।

দরপত্রে আবেদন করার যোগ্যতাসম্পন্ন ঠিকাদারগণ নিজেদের মধ্যে সমঝোতার ভিত্তিতে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে থাকেন যে কোন কোন প্রতিষ্ঠান দরপত্র প্রতিযোগিতায় অংশগ্রহণ করবে এবং কারা করবে না। কিছু ক্ষেত্রে রাজনৈতিক ব্যক্তিবর্গ ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা সম্ভাব্য দরদাতাদের দরপত্র জমাদানে বিরত থাকার নির্দেশ প্রদান করে থাকে। দরপত্র প্রদানে অনিয়ম-দুর্নীতির সাথে সওজ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাদের সম্পৃক্ত থাকার উদাহরণ সম্পর্কে একজন ঠিকাদার বলেন,

> *"নির্বাহী প্রকৌশলী ফোন করে ঠিকাদারদের বলেন যে এইবার আপনি দরপত্র দিয়েন না। পরে আরেকটি প্রকল্প আসছে, আপনি সেই দরপত্র অংশ নিবেন।"*

চিত্র ৬: ইজিপি প্রক্রিয়ায় বছরপ্রতি শীর্ষ পাঁচ ঠিকাদারের সড়ক ও সেতু নির্মাণ বিষয়ক কার্যাদেশ প্রাপ্তির হার (%)



ইজিপি প্রক্রিয়া ২০১৩-১৪ অর্থবছরে শীর্ষ পাঁচজন ঠিকাদার সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট কাজের ৬ দশমিক ১ শতাংশ কার্যাদেশ পেয়েছে। পরবর্তী অর্থবছরগুলোতে রাজনৈতিক প্রভাব ও যোগসাজশের মাধ্যমে বছরপ্রতি শীর্ষ পাঁচ ঠিকাদারের কার্যাদেশ প্রাপ্তির হার ক্রমাগত বৃদ্ধি পেয়েছে। সর্বশেষ ২০২৩-২৪ অর্থবছরে শীর্ষ পাঁচ ঠিকাদার সর্বোচ্চ ৬২ দশমিক ৩ শতাংশ কার্যাদেশ পেয়েছে। ২০১৩-১৪ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে শুধুমাত্র ইজিপি প্রক্রিয়ায় প্রায় সওজ অধিদপ্তর ৮০ দশমিক ৩ হাজার কোটি টাকার নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ প্রদান করে। দরপত্র প্রাপ্তির ক্ষেত্রে বিভিন্ন অর্থবছরে শীর্ষ পাঁচে থাকা ১৫টি ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান একক ও যৌথভাবে এর প্রায় ৫৭ হাজার কোটি টাকার নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ পেয়েছে যা ইজিপি প্রক্রিয়ায় প্রদত্ত নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ মূল্যের প্রায় ৭২ শতাংশ।

ঠিকাদার/দরপত্রদাতাকে কার্যাদেশ ও বিল প্রদানে ঘুষ বাণিজ্য

সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণের ঠিকাদারি কার্যাদেশ পেতে ঠিকাদার বা দরপত্রদাতাদের কার্যাদেশের মোট অর্থমূল্যের ৫-৬ শতাংশ টাকা ঘুষ দিতে হয়। এই ঘুষের টাকা প্রকল্প পরিচালকসহ সওজ অধিদপ্তর ও সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক

বিভাগের ক্রয়সংশ্লিষ্ট কার্যালয়ের ক্রয় কমিটি, দরপত্র উন্মুক্ত ও মূল্যায়ন কমিটির সদস্য ও কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মধ্যে শূন্য দশমিক ৫ শতাংশ থেকে ৩ শতাংশ হারে বণ্টন করা হয়।

সারণি ৭: ঠিকাদার/দরপত্রদাতাকে কার্যাদেশ ও বিল প্রদানে ঘুষ বাণিজ্য

প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপ	ঘুষের হার	ঘুষ গ্রহণকারী
ঠিকাদারি কার্যাদেশ প্রাপ্তি	৫-৬%	প্রকল্প পরিচালকসহ সওজ এবং সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কার্যালয়ের ক্রয় কমিটি, দরপত্র উন্মুক্ত ও মূল্যায়ন কমিটির সদস্য ও কর্মকর্তা-কর্মচারী (০.৫-৩% হারে বন্টন)
ঠিকাদারি কাজ সরেজমিনে পরিদর্শন ও বিল প্রাপ্তি	৬-৮%	প্রকল্প পরিচালকসহ সওজ এর বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারী (০.১৫-১.৫% হারে বন্টন)
উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ সংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে ১১-১৪% ঘুষ বাণিজ্য		

ঠিকাদারি কাজ শেষ হওয়ার পর কাজের বিল পেতে মোট কার্যাদেশ মূল্যের ৬ থেকে ৮ শতাংশ টাকা ঘুষ দিতে হয় যা প্রকল্প পরিচালকসহ সওজ অধিদপ্তরের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারী মাঝে শুন্য দশমিক ১৫ শতাংশ থেকে ১ দশমিক ৫ শতাংশ হারে বন্টন করা হয়। ঠিকাদারি কাজ পেতে এবং কাজের বিল পেতে সার্বিকভাবে মোট কার্যাদেশ মূল্যের ১১ থেকে ১৪ শতাংশ টাকা ঘুষ দিতে হয়। ২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি অনুসারে সওজ-এর উন্নয়ন প্রকল্পের মোট ব্যয় ১,৬৯,৪৪৯ দশমিক ৯৩ কোটি টাকা। এই মোট ব্যয়ের মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি অবকাঠামোট স্থানান্তর, বেতন, ভাতা, যানবাহন, স্টেশনারি, ইত্যাদি ব্যয় ব্যতীত উন্নয়ন প্রকল্পের শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত গড় ব্যয়ের হার ৭৫ শতাংশ। এসকল ব্যয় বাদে শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ ১,২৭,০৮৭ দশমিক ৪৫ কোটি টাকা। এভাবে ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারী কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে ১১-১৪ শতাংশ হারে মোট প্রাক্কলিত ঘুষের পরিমাণ ১৩,৯৮০ থেকে ১৭,৭৯২ কোটি টাকা।

প্রকল্প নির্মাণ কাজে ঠিকাদারদের অনিয়ম-দুর্নীতি

উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারি কাজের মোট চুক্তিমূল্যের ১০ থেকে ২০ শতাংশ অর্থ ঠিকাদার কর্তৃক দুর্নীতি করা হয়। ঠিকাদার, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী, কয়েকজন সংসদ সদস্য ও রাজনীতিবিদ এবং উচ্চ পদস্থ কর্মকর্তাদের মধ্যে দুর্নীতির এই টাকা ভাগাভাগী হয়। ২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি অনুসারে সওজ-এর উন্নয়ন প্রকল্পের মোট ব্যয় ১,৬৯,৪৪৯ দশমিক ৯৩ কোটি টাকা। এই মোট ব্যয়ের মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি অবকাঠামোট স্থানান্তর, বেতন, ভাতা, যানবাহন, স্টেশনারি, ইত্যাদি ব্যয় ব্যতীত উন্নয়ন প্রকল্পের শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত গড় ব্যয়ের হার ৭৫ শতাংশ। এসকল ব্যয় বাদে শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ ১,২৭,০৮৭ দশমিক ৪৫ কোটি টাকা। এভাবে ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারি কাজে ১০-২০ শতাংশ হারে মোট প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ১২,৭০৯ থেকে ২৫,৪১৭ কোটি টাকা।

ঠিকাদারী কাজের বিভিন্ন পর্যায়ে বহুমাত্রিক দুর্নীতি হয়ে থাকে। যেহেতু প্রকল্প পরিচালক, প্রকৌশলী, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা বিভিন্ন মাত্রায় ঘুষ নিয়ে থাকে সেহেতু তারা ঠিকাদারদের এই ধরনের অনিয়ম-দুর্নীতির সুযোগ করে দেয়। এই দুর্নীতির মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে- নির্মাণ কাজে নিম্নমানের উপকরণ ব্যবহার, বিভিন্ন উপকরণ কম দেওয়া, পাথরের ঘনত্ব কম দেওয়া, নিম্ন মানে বিটুমিন ব্যবহার বা কম দেওয়া, ট্যাক কোট বিটুমিন না দেওয়া, বরাদ্দ থাকলেও বৃক্ষরোপন না করা, রোড সেফটি সাইন, রক্ষাপ্রদ কাজ, আর্থ ওয়ার্ক, সার্ফেসিং না করা বা অর্ধসমাপ্ত রাখা, সড়কে উন্নয়ন কার্যক্রম চলাকালে প্রাপ্ত স্যালভেজ (পরিত্যক্ত উপকরণ) কম মূল্য দেখিয়ে বিক্রয়

বা পুনরায় ব্যবহার, ডাইভারসন রোড যথাযথভাবে না করে শুধুমাত্র মাটি ফেলে সড়ক নির্মাণ, রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রাখা বরাদ্দ যথাযথভাবে ব্যবহার না করা ইত্যাদি। একটি জেলার সওজ অধিদপ্তরের একজন কর্মচারী বলেন,

> *"সড়ক নির্মাণ কাজে ঠিকাদাররা ঠিক মতো নির্মাণ উপকরণ ব্যবহার করে না। দেখা যায়, পাথরের ঘনত্ব ৫০% দেওয়ার কথা থাকলেও সেখানে তারা ৩০-৪০% ঘনত্ব দিয়ে থাকে। আমরা মেশিন প্রেসে বিটুমিন দিতে বললেও তারা হ্যান্ড প্রেসে বিটুমিন দিয়ে থাকে। আমরা ঠিকাদারদের কাছে ১০০% সঠিক কাজ চাইলে তারা সর্বোচ্চ ৭০% কাজ করে এবং তাকে ১০০% আকারে সাজিয়ে দেখায় এবং এরপর পুরো বিল চায়।"*

গবেষণায় অন্তর্ভুক্ত তিনটি সেতু প্রকল্পের অ্যাপ্রোচ সড়কের মাটি ধসে যাওয়ার মূল কারণগুলো হচ্ছে যথাযথভাবে "আর্থ-ওয়ার্ক" না করা, ভরাটকৃত মাটি রোলার দিয়ে "কম্প্যাকশন" না করা, সড়কের ধারগুলো (সোল্ডার) বেশি খাড়াভাবে তৈরি করা এবং অ্যাপ্রোচ রোডের রক্ষাপ্রদ কাজ যথাযথ না হওয়া।

আবার ডিপিপিতে উল্লেখ এবং বাজেটে বরাদ্দ থাকলেও বৃক্ষরোপণ, রোড সেফটি সাইন, রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন না করা। হাওড়ের একটি সড়কের উভয় পার্শ্বে বৃক্ষ রোপনের জন্য ৭৩ লক্ষ ৩০ হাজার টাকা বাজেট থাকলেও সড়কের কোনো অংশে কোনো বৃক্ষ রোপন কার্যক্রম দেখা যায়নি।

সড়কে উন্নয়ন কার্যক্রম চলাকালে প্রাপ্ত স্যালভেজ (পরিত্যক্ত উপকরণ) কম মূল্য দেখিয়ে বিক্রয় বা পুনরায় ব্যবহার করা হয়। একটি জেলা সড়ক নির্মাণের সময় পেভমেন্টের পুরাতন যে ঢালাইগুলো ছিল তা মেশিন দিয়ে তুলে পুনরায় রোলার দিয়ে চেপে সড়কে বসিয়ে তার ওপর নতুন ঢালাই দেওয়া হয়।

একটি সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজে সেতু সংলগ্ন নদী থেকে বালু উত্তোলন করে তা প্রকল্পের কাজে ব্যবহার করা হয়। এর পাশাপাশি এই সেতুর নির্মাণ কাজে মরা পাথর ব্যবহার করা হয়েছে।

গবেষণায় অন্তর্ভুক্ত একটি সেতু প্রকল্পে অ্যাপ্রোচ রোডের একটি বড় অংশ ভেঙ্গে গিয়ে অনেক বড় গর্তের সৃষ্টি হয়। ঘটনাটি রক্ষণাবেক্ষণের পিরিয়ডের মধ্যে সংঘটিত হলেও এই মেরামত কাজের জন্য পুনরায় দরপত্র আহবান করে ৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে সংস্কার কাজটি করা হয়, যেখানে এই কাজটি ঠিকাদার কর্তৃক বিনা-খরচে করে দেওয়ার চুক্তিটি তখনো কার্যকর ছিলো।

রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বরাদ্দ অর্থের যথাযথ ব্যবহার হয় না। কোনো কোনো সময় প্রকল্পের টাকা যেন ফেরত না যায় সে জন্য অপ্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করা হয়ে থাকে। সড়ক বিভাগ কর্তৃক অর্থবছরের একদম শেষ দিকে রাতের বেলায় একটি নতুন নির্মিত সড়কে প্রয়োজন না থাকা সত্ত্বেও রিভাইজড ওয়ার্ক দেখিয়ে বিটুমিন দিয়ে ঢালাইয়ের কাজ করে। প্রতি বছর জুন 'ক্লোজিং'-এর সময় অব্যবহৃত বাজেটের কিছু টাকা ফেরত দেওয়া হয়। বাকি টাকা রিভাইজড ওয়ার্কের নামে রেখে দেওয়া হয়। রেখে দেওয়া এই টাকা মাস্টার-বুকে অ্যাপ্রোচ রোড বৃষ্টিতে ভেঙ্গে গিয়েছে উল্লেখ খরচ দেখানো হয়, কিন্তু প্রকৃত অর্থে কোনো কাজই করা হয় না। রেখে দেওয়া এই টাকা সওজ অধিদপ্তর অফিস ও ঠিকাদারের মধ্যে ৫০-৫০ ভাগ হয়।

প্রকল্পসংশ্লিষ্ট সড়ক ও সেতু নির্মাণ কাজে ঠিকাদারের দুর্নীতির পাশাপাশি প্রতিষ্ঠিত ঠিকাদারদের লাইসেন্স ভাড়া নেওয়া, কোনো ঠিকাদারের প্রাপ্ত কার্যাদেশ ক্রয় করা, নিয়মবহির্ভূতভাবে সাব-কন্ট্যাক্ট নেওয়া, প্রতিযোগী ঠিকাদারের সাথে সমঝোতা বা স্থানীয় পর্যায়ের রাজনৈতিক চাঁদাবাজি ইত্যাদি ক্ষেত্রে মোট ঠিকাদারি কাজের অর্থে ২ থেকে ৬ শতাংশ দুর্নীতি হয়ে থাকে।

চুক্তিবদ্ধ ঠিকাদারগণ কার্যাদেশ প্রাপ্তির পর অবৈধভাবে সাব-কন্ট্রাক্টে বা লাইসেন্স ভাড়া দেওয়ার মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ করিয়ে নেওয়ার চর্চা রয়েছে। আর্থিক ও কারিগরি সক্ষমতার দিক থেকে দুর্বল ঠিকাদাররা কার্যাদেশ পাওয়া ঠিকাদারদের "পারমিশন" নিয়ে সাব-কন্ট্রাক্টর হিসেবে কাজ করে থাকে। "পারমিশন" বা সাব-কন্ট্রাক্ট দেওয়ার ক্ষেত্রে কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদার কয়েকটি বিষয় বিবেচনা করে থাকে; যার মধ্যে রয়েছে - সাব-কন্ট্রাক্টরের আগে কাজ করার অভিজ্ঞতা আছে কিনা, তার পরিচিতি ও রাজনৈতিক প্রভাব কেমন ইত্যাদি। অনেক সময় মূল ঠিকাদারগণ সাব-কন্ট্রাক্টে কাজ দিতে বাধ্য হয়। একটি জেলায় সওজ অধিদপ্তরের যেকোনো প্রকল্পের কাজ স্থানীয় জেলা পরিষদের চেয়ারম্যানের প্রভাবে থাকা একজন ঠিকাদার বাইরের অন্য কোনো ঠিকাদারকে জেলায় কাজ করতে দেয় না। প্রভাবশালী এই ঠিকাদার মূল ঠিকাদারকে তার কাছে সাব-কন্ট্রাক্টে কাজ বিক্রি করতে বাধ্য করেন। আবার অনেক ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান আছে যাদের দরপত্রে অংশগ্রহণ করার মূল কারণ হচ্ছে দরপত্র পেলে সেই লাইসেন্স বিক্রয় করে অর্থ আয় করা।

প্রকল্প বাস্তবায়নে সার্বিক অনিয়ম-দুর্নীতি

নির্মাণ কাজের কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে রাজনীতিবিদ, ঠিকাদার ও উচ্চ পর্যায়ের কর্মকর্তাদের ত্রিপক্ষীয় আঁতাতের মাধ্যমে ঘুষ, দুর্নীতি, দরপত্র লাইসেন্স ভাড়া, কার্যাদেশ বিক্রয়, সমঝোতা, স্থানীয় পর্যায়ের রাজনৈতিক চাঁদাবাজী ইত্যাদি ক্ষেত্রে সার্বিকভাবে উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতুসংশ্লিষ্ট নির্মাণ কাজের কার্যাদেশের অর্থমূল্যের ২৩ থেকে ৪০ শতাংশ অর্থ দুর্নীতি হয়ে থাকে।

সারণি ৮: উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ সংশ্লিষ্ট ব্যয়ে সার্বিক দুর্নীতি

দুর্নীতির ক্ষেত্র	ঘুষ ও দুর্নীতির হার
নির্মাণ কাজের কার্যাদেশ প্রাপ্তি ও ঠিকাদারের বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে ঘুষ	১১-১৪%
নির্মাণ কাজে রাজনীতিবিদ, ঠিকাদার ও উচ্চ পর্যায়ের কর্মকর্তাদের ত্রিপক্ষীয় আঁতাতের মাধ্যমে দুর্নীতি	১০-২০%
দরপত্র লাইসেন্স ভাড়া/কার্যাদেশ বিক্রয়/সমঝোতা/স্থানীয় পর্যায়ের রাজনৈতিক চাঁদাবাজী ইত্যাদি ক্ষেত্রে দুর্নীতি	২-৬%
উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ কাজে সার্বিক দুর্নীতির হার	**২৩-৪০%**

২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি অনুসারে সওজ-এর উন্নয়ন প্রকল্পের মোট ব্যয় ১,৬৯,৪৪৯ দশমিক ৯৩ কোটি টাকা। এই মোট ব্যয়ের মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি অবকাঠামোট স্থানান্তর, বেতন, ভাতা, যানবাহন, স্টেশনারি, ইত্যাদি ব্যয় ব্যতীত উন্নয়ন প্রকল্পের শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত গড় ব্যয়ের হার ৭৫ শতাংশ। এসকল ব্যয় বাদে শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ ১,২৭,০৮৭ দশকি ৪৫ কোটি টাকা। ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারী কাজে ২৩-৪০ শতাংশ হারে মোট প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ২৯,২৩০ থেকে ৫০,৮৩৫ কোটি টাকা (সংযুক্তি ১)।

নির্মিত সড়কের স্থায়ীত্বকাল সাধারণত ২০ বছর ধরা হলেও[৬২] অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে গবেষণা আওতাভুক্ত সদ্য সমাপ্ত (১-৫ বছরের মধ্যে সমাপ্ত) প্রকল্পসমূহে সংস্কারের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে। এসকল নতুন নির্মিত সড়কের মধ্যে দুইটি সড়ক ও একটি সেতুতে পুনরায় দরপত্রের মাধ্যমে বড় ধরনের সংস্কার কাজ করতে হয়েছে। নতুন নির্মিত সড়কগুলোর মধ্যে ছোট ছোট গর্ত তৈরি, উঁচু-নিচু হয়ে যাওয়া, দেবে যাওয়া, পানি জমে থাকা, রোড সেফটি সাইন না থাকা ইত্যাদি সমস্যা দেখা দিয়েছে। অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হয়েছে এবং টেকসই হচ্ছে না যা এই উন্নয়ন প্রকল্পের কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যর্থ করেছে।

[৬২] Roads and Highways Department, Road Master Plan, 2009, page-87, available at: https://www.rhd.gov.bd/RoadMasterPlan/RoadMasterPlan.pdf

চতুর্থ অধ্যায়: উপসংহার

৪.১ সার্বিক পর্যবেক্ষণ

সড়ক ও মহাসড়ক খাতে রাজনীতিবিদ, সংশ্লিষ্ট আমলা ও ঠিকাদারের ত্রিপাক্ষিক আঁতাতের মাধ্যমে উন্নয়ন কার্যক্রমের নীতি নির্ধারণ, সরকারি ক্রয় ব্যবস্থা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে করায়ত্ত করা হয়েছে। ফলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে স্বার্থের দ্বন্দ্ব এবং রাজনৈতিক দূর্বৃত্তায়নের মাধ্যমে আইনের লঙ্ঘন ও অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের সকল মানদণ্ডে ব্যাপক ঘাটতি চিহ্নিত হয়েছে। ত্রিপাক্ষিক যোগসাজশের মাধ্যমে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে অনিয়ম-দুর্নীতিকে প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ করা হয়েছে এবং কিছু দুর্নীতিবাজ রাজনীতিবিদ, কর্মকর্তা ও ঠিকাদার অবৈধভাবে বিপুল পরিমাণ নিয়মবহির্ভূত অর্থ উপার্জনের অবাধ সুযোগ করায়ত্ত করেছে। দুর্নীতির লক্ষ্যে উদ্দেশ্যপ্রণোদিতভাবে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। একদিকে অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে অতি উচ্চ ব্যয়ে এসকল প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে অন্যদিকে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হচ্ছে ও টেকসই হচ্ছে না যা প্রকল্পের কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত করছে এবং জাতীয় সম্পদের অপব্যবহার ও বিপুল অপচয় হচ্ছে।

৪.২ সুপারিশ

গবেষণার প্রাপ্ত ফলাফলের আলোকে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমে বিদ্যমান সুশাসনের চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরসহ সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও দপ্তরসমূহের কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য নিম্নোক্ত সুপারিশ প্রস্তাব করা হলো-

১. সকল সরকারি কার্যক্রমে ব্যক্তিস্বার্থ চরিতার্থতা, স্বজনপ্রীতি ও অনিয়ম-দুর্নীতি প্রতিরোধে "স্বার্থের দ্বন্দ্ব আইন" প্রণয়ন করতে হবে; সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নসংশ্লিষ্ট বিধি-বিধানে এই আইনের প্রতিফলন নিশ্চিত করতে হবে।

২. সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়নসংশ্লিষ্ট কার্যক্রমে রাজনীতিবিদ, কর্মকর্তা ও ঠিকাদারদের ত্রিপাক্ষিক আঁতাত চক্র নির্মূল করতে এবং বিদ্যমান অনিয়ম-দুর্নীতি প্রতিরোধে স্বার্থের দ্বন্দ্বমুক্ত, নিরপেক্ষ ও বিশেষজ্ঞ ব্যক্তিদের সমন্বয়ে একটি টাস্কফোর্স গঠন করতে হবে। উক্ত টাস্কফোর্সের মাধ্যমে-

   - সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়নসংশ্লিষ্ট সিদ্ধান্ত গ্রহণ প্রক্রিয়া করায়ত্ত করা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে বিদ্যমান অনিয়ম-দুর্নীতির সাথে সম্পৃক্ত রাজনীতিবিদ, কর্মকর্তা ও ঠিকাদারদের চিহ্নিত করে তাদের বিরুদ্ধে কঠোর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
   - পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন ও বিধিসহ (ক্রয় পদ্ধতি, দরপত্র মূল্যায়ন প্রক্রিয়া ইত্যাদি) উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নসংশ্লিষ্ট আইন ও বিধিবিধান পর্যালোচনা করে সরকারি ক্রয়ে উন্মুক্ত প্রতিযোগিতার ক্ষেত্রে প্রতিবন্ধকতা তৈরি ও সরকারি ক্রয়সহ প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রতিটি ধাপে অনিয়ম-দুর্নীতির ঝুঁকি সৃষ্টি করে এমন বিধিবিধান চিহ্নিত ও সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

৩. সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল কর্মকর্তা-কর্মচারীর সম্পদ বিবরণী বার্ষিক ভিত্তিতে বাধ্যতামূলকভাবে প্রকাশ এবং হালনাগাদ করতে হবে। জমাকৃত সম্পদ বিবরণী যাচাইয়ের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং কোনো প্রকার অসঙ্গতি পাওয়া গেলে যথাযথ আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহন করতে হবে।

৪. সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল কর্মপরিকল্পনা সংস্কার করে এর যথাযথ বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হবে এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়নসংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা-কর্মচারীদের কঠোরভাবে নৈতিক আচরণবিধি অনুসরণ করতে হবে।

৫. সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতির সাথে জড়িত ব্যক্তিদের অবস্থান ও পরিচয় নির্বিশেষে আইনানুগভাবে দৃষ্টান্তমূলক জবাবদিহি নিশ্চিত করতে হবে। দুর্নীতির দায়ে অভিযুক্ত ব্যক্তিদের শুদ্ধাচার পুরস্কার, পদোন্নতি প্রদানসহ বিভিন্নভাবে পুরস্কৃত করা বা সুরক্ষা দেওয়া হতে বিরত থাকতে হবে।

৬. সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রমের সকল পর্যায়ে স্বার্থের দ্বন্দ্বমুক্ত ও স্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ, পরিকল্পনা প্রণয়ন, প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়ন, নিয়োগ, বদলি ও পদায়ন করতে হবে।

৭. অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন, কার্যকর মূল্যায়ন ও যথাযথ ব্যবস্থাপনা নিশ্চিতে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মতামত নিয়ে প্রাসঙ্গিক আইন ও বিধি-বিধানের সাথে সামঞ্জস্য রেখে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা সংস্কার করতে হবে।

৮. চলমান প্রকল্পসমূহ বিশেষ করে মেগা প্রকল্পসমূহের প্রকল্প প্রস্তাবনা ও বাজেট যাচাই-বাছাই সাপেক্ষে অপ্রয়োজনীয় বরাদ্দ চিহ্নিত করে প্রকল্প প্রস্তাব ও বাজেট সংশোধন করতে হবে।

৯. স্থানীয় জনগণের মতামত নিয়ে সড়ক ও মহাসড়কের প্রকৃত অবস্থা যাচাইসাপেক্ষে রোড মাস্টার প্ল্যান অনুযায়ী উন্নয়ন প্রকল্পের অগ্রাধিকার নির্ধারণ করতে হবে।

১০. সকল উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে দক্ষ, অভিজ্ঞ ও বিশেষজ্ঞ কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষার বাধ্যবাধকতার বিধান করতে হবে।

১১. উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের প্রতিটি ধাপে সংশ্লিষ্ট আইন, বিধি-বিধান ও নির্দেশিকার কঠোর বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হবে।

১২. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বিভিন্ন পর্যায়ের কার্যালয়ের কাজের পরিধি বিবেচনাসাপেক্ষে জনবল কাঠামো সংস্কার করতে হবে।

১৩. সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সক্ষমতা ও সংশ্লিষ্ট সড়কের প্রয়োজনীয়তা বিবেচনাসাপেক্ষে উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে।

১৪. উন্নয়ন প্রকল্পসংশ্লিষ্ট সকল প্রকার সরকারি ক্রয়ের ক্ষেত্রে দরপত্র প্রক্রিয়ায় স্বচ্ছতা নিশ্চিত করতে হবে। এক্ষেত্রে সব ধরনের ক্রয় ই-জিপির মাধ্যমে করতে হবে এবং স্বার্থের সংঘাত, দলীয় প্রভাব এবং অন্যান্য অনিয়ম থেকে এই প্রক্রিয়া যেন মুক্ত থাকে তা নিশ্চিত করতে হবে।

১৫. দরপত্র প্রক্রিয়ায় ঠিকাদার নির্বাচন করার ক্ষেত্রে পূর্বের কাজের গুণগত মান বিবেচনায় নিতে হবে। অনিয়ম-দুর্নীতি, কাজ অসমাপ্ত রাখা, ঠিকাদারি লাইসেন্স ভাড়া দেওয়া বা অবৈধভাবে সাব-কন্ট্রাক্ট দেওয়া ইত্যাদি ক্ষেত্রে ঠিকাদারদের কালো তালিকাভুক্ত করতে হবে।

১৬. উন্নয়ন প্রকল্প নিরীক্ষা ও পরিবীক্ষণ কার্যক্রমকে যথাযথ গুরুত্ব দিয়ে সংশ্লিষ্ট দপ্তরসমূহের জনবল ও কারিগরি সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে হবে, পরিদর্শনের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে, এবং সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনার মাধ্যমে বছরব্যাপি পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে।

১৭. সড়ক ও সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে (বিশেষত সংরক্ষিত বনাঞ্চল ও প্রতিবেশগত সংকটাপন্ন এলাকায়) পরিবেশগত প্রভাব নিরূপন, অবস্থানগত ছাড়পত্র ও পরিবশগত ছাড়পত্র গ্রহণের ক্ষেত্রে যথাযথভাবে সংশ্লিষ্ট বিধি-বিধানের অনুসরণ করতে হবে। এসকল ক্ষেত্রে পরিবেশ অধিদপ্তরের তদারকির উদ্যোগ নিতে হবে।

১৮. সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ) নিকট থেকে সংশ্লিষ্ট বিধি-বিধান অনুসারে যথাযথ প্রক্রিয়ায় নেভিগেশনাল ছাড়পত্র গ্রহণ করতে হবে। সেতু নির্মাণকাজ চলাকালে বিআইডব্লিউটিএ'র তদারকি বৃদ্ধি করতে হবে।

১৯. প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে জমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর বিষয়ে স্থানীয় প্রশাসন ও সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের প্রাথমিক সম্মতি নিতে হবে এবং সময় নির্দিষ্ট করে কর্মপরিকল্পনা তৈরি করতে হবে।

২০. প্রকল্প সম্পর্কিত সকল তথ্য-উপাত্ত স্বপ্রণোদিতভাবে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের ওয়েবসাইটে নিয়মিতভাবে প্রকাশ করতে হবে।

২১. সড়ক ও মহসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রমে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহি বৃদ্ধির লক্ষ্যে গণশুনানির মতো জনগণের অংশগ্রহণমূলক কার্যক্রম নিশ্চিত করতে হবে। শুনানিতে উত্থাপিত অভিযোগ একটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে নিরসনের জন্য যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং এ সম্পর্কিত তথ্য ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে।

২২. সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীন সকল প্রতিষ্ঠানে অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থার অংশ হিসেবে 'গ্রিভেন্স রিড্রেস সিস্টেম (জিআরএস)' সহজ করাসহ বিরোধ নিষ্পত্তিতে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া জবাবদিহি নিশ্চিতে

- সংশ্লিষ্ট সকল অফিসে অভিযোগ বাক্স স্থাপন করতে হবে। এছাড়া ইমেইল, ওয়েবসাইট ইত্যাদির মাধ্যমে অভিযোগ গ্রহণের ব্যবস্থা করতে হবে।
- অভিযোগ লিপিবদ্ধ করার রেজিস্টার সংরক্ষণ করতে হবে। দ্রুততার সাথে অভিযোগগুলো নিয়ে পর্যালোচনা ও অভিযোগ সমাধানে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- জমাকৃত অভিযোগ নিরসনে গৃহীত পদক্ষেপ ও ফলাফল সম্পর্কিত হালনাগাদ তথ্য নিয়মিত ওয়েবসাইটে/নোটিশ বোর্ডে প্রকাশ করতে হবে।

*****

সংযুক্তি ১
সওজ অধিদপ্তরের প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ঘুষের পরিমাণ প্রাক্কলন প্রক্রিয়া

১. ২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি অনুসারে সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্পের মোট ব্যয় ১,৬৯,৪৪৯.৯৩ কোটি টাকা

২. ৪৮টি উন্নয়ন প্রকল্প ব্যয় বিশ্লেষণ; ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর, বেতন, ভাতা, যানবাহন, স্টেশনারি, ইত্যাদি ব্যয় ব্যতীত উন্নয়ন প্রকল্পের শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত গড় ব্যয়ের হার ৭৫%

৩. শুধুমাত্র সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ {১,৬৯,৪৪৯.৯৩ x (৭৫÷১০০)} = ১,২৭,০৮৭.৪৫ কোটি টাকা

৪. সড়ক বা সেতু নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজে সার্বিকভাবে দুর্নীতির হার ২৩-৪০%

২৩% হারে প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ {১২৭,০৮৭.৪৫ x (২৩÷১০০)} = ২৯,২৩০ কোটি টাকা

৪০% হারে প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ {১২৭,০৮৭.৪৫ x (৪০÷১০০)} = ৫০,৮৩৫ কোটি টাকা

৫. ২০০৯-২০২৪ সাল পর্যন্ত সময়ে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ২৯,২৩০ থেকে ৫০,৮৩৫ কোটি টাকা

সংযুক্তি ২

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত

পুকুরের মধ্য দিয়ে ড্রেইন তৈরি

ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর না করা

নতুন সড়ক ধসে যাওয়া

বৃক্ষরোপণ করার কথা থাকলেও না করা; যানবাহনের ব্যবহার খুবই কম

নতুন ব্রিজের রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় মাটি ধসে যাওয়া

আরসিসি স্ল্যাব ও পিলার ব্যবহার না করে গাছের গুঁড়ি ও টিন ব্যবহার

নতুন ব্রিজের ড্রেইনের স্ল্যাব ভাঙা

নতুন সেতুর সংযোগ সড়ক ধসে যাওয়া

সড়কের নির্মাণ কাজ সমাপ্ত না করে প্রকল্প সমাপ্ত করা