ট্রান্সপারেন্সি ইন্টারন্যাশনাল বাংলাদেশ
দুর্নীতিবিরোধী সামাজিক আন্দোলন

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

মো. মোস্তফা কামাল, মো. জুলকারনাইন

৯ অক্টোবর ২০২৪

গবেষণার প্রেক্ষাপট

- উন্নয়ন ব্যয় অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির অনুঘটক হিসেবে বিবেচিত; অবকাঠামো উন্নয়ন, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, দারিদ্র্য নিরসন ও সামাজিক নিরাপত্তা কর্মসূচির মতো বিভিন্ন কার্যক্রমে এই ধরনের ব্যয় করা হয়
- ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত প্রতি অর্থবছরের মোট বাজেটে উন্নয়ন ব্যয় বরাদ্দ প্রায় ২৮-৪১ শতাংশ
- বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) সরকারের একটি গুরুত্বপূর্ণ স্বল্পমেয়াদি উন্নয়ন পরিকল্পনা, যার মাধ্যমে অধিকাংশ বার্ষিক উন্নয়ন বরাদ্দ ব্যয় হয়
- প্রকল্প সংখ্যা ও বরাদ্দ বিবেচনায় বিগত ১৫ বছরে (২০০৯-২০২৪) উন্নয়ন পরিকল্পনায় সবচেয়ে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত কয়েকটি খাত - পরিবহন ও যোগাযোগ, বিদ্যুৎ ও জ্বালানি, গৃহায়ন ও কমিউনিটি সুবিধাবলী, স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন খাত
- অর্থনৈতিক উন্নয়নকে গতিশীল করা, কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি, অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন ইত্যাদি যুক্তি দেখিয়ে ২০১৪ থেকে ২০১৮ সালের মধ্যে পরিবহন খাতে ১১টি মেগা প্রকল্প গ্রহণ
- ২০১৪-১৫ অর্থবছর থেকে পরিবহন ও যোগাযোগ খাত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে সর্বোচ্চ বরাদ্দপ্রাপ্ত খাত; এই সময়ে এই খাতে উল্লেখযোগ্য পরিমাণে উন্নয়ন বাজেট বরাদ্দ বৃদ্ধি (এডিপি'র ২১-২৮ শতাংশ)

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের উন্নয়ন প্রকল্প

- ২০২৩-২০২৪ অর্থ বছরের সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে ২৫৮টি উন্নয়ন প্রকল্পে মোট ৬৩,২৬৩ কোটি টাকা বরাদ্দ; যার মধ্যে সবচেয়ে বেশি বরাদ্দ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগে
- সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগে ২০২৩-২৪ অর্থ বছরে ১৫৮টি প্রকল্পে মোট ২৭,৮০৩ কোটি টাকা বরাদ্দ; বিভাগ বা মন্ত্রণালয়ভিত্তিক বরাদ্দের মধ্যে যা দ্বিতীয় সর্বোচ্চ এবং প্রকল্পের সংখ্যার দিক থেকে সর্বোচ্চ
- ২০২৩-২৪ অর্থ বছরে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধিকাংশ উন্নয়ন প্রকল্প (১৪৫টি) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে বাস্তবায়ন; বরাদ্দ ২৪,০৭৭ কোটি টাকা
- ২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে মোট উন্নয়ন ব্যয় ১,৬৯,৪৫০ কোটি টাকা
- সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০টি জোন, ২২টি সার্কেল, ৬৫টি বিভাগীয় অফিসের (জেলা পর্যায়) মাধ্যমে সারাদেশের ২২,৪৭৬ কিমি সড়ক ও মহাসড়ক (জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়ক) উন্নয়নে প্রকল্প বাস্তবায়ন

গবেষণার প্রেক্ষাপট...

- বাংলাদেশে গুরুত্বপূর্ণ ও সর্বাধিক বরাদ্দপ্রাপ্ত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের কাঙ্ক্ষিত প্রত্যাশা পূরণের ক্ষেত্রে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ, অনিয়ম-দুর্নীতির অভিযোগ বিভিন্ন গণমাধ্যম ও প্রবন্ধ/গবেষণায় লক্ষণীয়
  - রাজনৈতিক বিবেচনায় উন্নয়ন কর্মসূচি গ্রহণ
  - পরিকল্পনা প্রণয়নের সময় উদ্দেশ্যমূলকভাবে প্রকল্প বাজেটে অতিমূল্যায়ন
  - সড়ক নির্মাণ কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতি
  - বিশ্ব ব্যাংকের তথ্য অনুসারে বাংলাদেশের চার লেন সড়কের প্রতি কিলোমিটার নির্মাণ ব্যয় ২১-১০০ কোটি টাকা; যা প্রতিবেশী দেশগুলোর চেয়ে দুই থেকে নয় গুণ বেশি এবং ইউরোপের চেয়ে দুই গুণ বেশি
  - যথাসময়ে বরাদ্দকৃত বাজেট ব্যয় করতে না পারা; অর্থ বছরের শেষ পর্যায়ে খুব দ্রুততার সাথে ব্যয়
  - বাস্তবায়িত প্রকল্প টেকসই না হওয়া ও ব্যবহারের অনুপোযোগী হয়ে যাওয়া

গবেষণার যৌক্তিকতা

- বিশ্ব ব্যাংকের একটি প্রতিবেদন অনুযায়ী, সুপরিকল্পিতভাবে নির্মিত নিরাপদ সড়ক একটি দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও দারিদ্র বিমোচনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে; যদিও সারা বিশ্বে সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহে যোগসাজশপূর্ণ প্রতারণা ও দুর্নীতির অভিযোগ লক্ষণীয়
- গণমাধ্যমের বিভিন্ন প্রতিবেদন ও নিবন্ধে বাংলাদেশের সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে দুর্নীতির বিষয়গুলো উঠে আসলেও জাতীয় ও আঞ্চলিক পর্যায়ের সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রম সুশাসনের আলোকে নিবিড় গবেষণার ঘাটতি
- টিআইবি'র 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
- গুরুত্বপূর্ণ সেবাখাত ও জনগুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে টিআইবি'র অব্যাহত গবেষণা কার্যক্রমের অংশ হিসেবে বাংলাদেশের সবচেয়ে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করার উদ্দেশ্যে এই গবেষণার উদ্যোগ গ্রহণ

গবেষণার উদ্দেশ্য

সার্বিক উদ্দেশ্য

দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা

সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্য

- বাংলাদেশের সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে (পরিকল্পনা প্রণয়ন, বাস্তবায়ন ও বাস্তবায়ন-পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ) সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত করা
- প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতির প্রকৃতি ও মাত্রা বিশ্লেষণ করা
- প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসন নিশ্চিত করতে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের নিয়ন্ত্রণ ও তদারকির ভূমিকা পর্যালোচনা করা
- গবেষণার ফলাফলের ভিত্তিতে এসব চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণের উপায় চিহ্নিত করা

গবেষণার আওতা

- বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ এই গবেষণার আওতাভুক্ত
- নিবিড় অনুসন্ধান ও পর্যবেক্ষনের জন্য দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত প্রকল্পসমূহকে গুরুত্ব দিয়ে এক হাজার কোটি টাকার নিচের প্রকল্পসমূহ নির্বাচন; নীতি নির্ধারণ ও বাস্তবায়ন প্রক্রিয়ায় ভিন্নতার কারণে এই গবেষণায় বিদেশী অর্থায়নে বাস্তবায়িত বৃহৎ/মেগা প্রকল্পসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি
- ২০১৭-১৮ অর্থ বছর থেকে ২০২১-২২ অর্থ বছরের মধ্যে সমাপ্ত প্রকল্পসমূহ এই গবেষণার আওতাভুক্ত (এসব প্রকল্পের বাস্তবায়ন শুরুর সময় ২০১০-১১ থেকে ২০১৮-১৯ পর্যন্ত)
- এই গবেষণায় সড়ক নির্মাণ, সড়ক উন্নয়ন, সেতু নির্মাণ, সেতু উন্নয়ন (অনুর্ধ্ব ১৫০০ মি.) ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ সম্পর্কিত প্রকল্প পর্যবেক্ষণ
- সমাপ্ত প্রকল্প 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

➢ বিষয়বস্তু ও উদ্দেশ্য বিবেচনায় গুণগত গবেষণাপদ্ধতি ব্যবহার; কিছু ক্ষেত্রে সংখ্যাগত তথ্য-উপাত্ত ব্যবহার

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-পরিবহন 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) কর্ম-এলাকা থেকে প্রকল্পের ধরন, বরাদ্দ, মেয়াদ, প্রকল্প সমাপ্তির বছর, ভৌগোলিক 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
গবেষণা তথ্য সংগ্রহের সময়কাল		জুন ২০২৩ থেকে সেপ্টেম্বর ২০২৪

*গবেষণা তথ্য সংগ্রহের সময়কালে একাধিকবার যোগাযোগ করা সত্ত্বেও সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ও সওজ অধিদপ্তর থেকে প্রকল্প বিষয়ক প্রয়োজনীয় তথ্য সরবরাহ না করা

গবেষণার বিশ্লেষণ কাঠামো

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

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: অংশীজন কাঠামো

নীতি নির্ধারণী পর্যায়

- জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদ (এনইসি)
- জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদের নির্বাহী কমিটি (একনেক)

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটি

পরিকল্পনা, মূল্যায়ন ও তদারকি পর্যায়

- পরিকল্পনা বিভাগ
- পরিকল্পনা কমিশন
- অর্থ বিভাগ
- মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক কার্যালয়
- বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

বাস্তবায়ন পর্যায়

- সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগ
- সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ১০ জোন, ২২ সার্কেল, ৬৫ বিভাগীয় কার্যালয়

অন্যান্য অংশীজন: পরিবেশ অধিদপ্তর, নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ, স্থানীয় প্রশাসন, ঠিকাদার, জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় জনগণ ইত্যাদি

গবেষণার ফলাফল

(গবেষণায় প্রাপ্ত ফলাফল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল এলাকা, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও তাদের কার্যক্রমের ক্ষেত্রে সমানভাবে প্রযোজ্য নয়)

প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে নির্দেশনা অনুসরণে ঘাটতি

<table>
<tr><th>আইন/নীতি/নির্দেশনা</th><th>প্রায়োগিক চ্যালেঞ্জ/আইন অনুসরণে ঘাটতি</th></tr>
<tr><td colspan="2">সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা- ২০২২</td></tr>
<tr><td>১.৩.৩ পানির স্বাভাবিক প্রবাহ নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে হাওর অঞ্চলসহ নিচু অঞ্চলের পরিবেশ ও প্রতিবেশ রক্ষার্থে যথাপ্রয়োজন সাবমার্সিবল/এলিভেটেড রাস্তা নির্মাণ</td><td rowspan="3">▪ গবেষণার আওতাভুক্ত প্রকল্পের মধ্যে হাওর ও বিল এলাকায় বাস্তবায়িত চারটি প্রকল্পে 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 অবাধ বিচরণ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে, এবং মানুষের জীবন-জীবিকা ব্যাহত হচ্ছে</td></tr>
<tr><td>১.৩.৫ 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 থাকা</td></tr>
<tr><td>২০১৬ সালের পরিপত্রে নির্দেশনা না থাকলেও নির্বাহী আদেশে (২০১৬) ‘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</td></tr>
</table>

প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই: নির্দেশনা অনুসরণে ঘাটতি

আইন/নীতি/নির্দেশনা	প্রায়োগিক চ্যালেঞ্জ/আইন অনুসরণে ঘাটতি
সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬	
৪.১ পঁচিশ কোটি টাকার ঊর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করা (নির্দেশিকা-২০২২-এ পঞ্চাশ কোটি টাকা করা হয়)	▪ পঁচিশ কোটি টাকার নিচের প্রকল্পগুলোতে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, সম্ভাব্য ঝুঁকি চিহ্নিতকরণ ও সম্ভাব্যতা যাচাই করার ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা নেই ▪ যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা যাচাই, কারিগরি, পরিবেশগত, জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব, দুর্যোগ ঝুঁকি মূল্যায়ন না করায় পাঁচটি প্রকল্প নদী ও সাগরের ভাঙ্গন এবং প্রবল বৃষ্টিপাতের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে ▪ সম্ভাব্যতা যাচাই ও পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ যথাযথভাবে না হওয়ায় আটটি প্রকল্পের বিরূপ পরিবেশগত প্রভাব - জলপ্রবাহ বাধাগ্রস্ত, লবণাক্ততার কারণে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত, প্রাক্কলনের চেয়ে অধিক বা কম সংখ্যক যানবাহন চলাচল

সঠিক পরিকল্পনা ও সম্ভাব্যতা যাচাই না করায় যানজট নিরসনে নির্মিত রেল ওভারপাসের কারণে যানজট বৃদ্ধি, সংযোগ সড়ক না থাকায় সেতু দিয়ে স্বল্পসংখ্যক যান চলাচল এবং বিপুল ব্যয়ে নির্মিত সড়কে শুধু অল্পসংখ্যক অটোরিক্সা যাতায়াত

প্রকল্প বাস্তবায়নে পরিবেশ আইন লঙ্ঘন

আইন/নীতি/নির্দেশনা	আইন অনুসরণে ঘাটতি
পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ১৯৯৭ (বিধি ৭, তফসিল-১) স্থানীয় সড়ক ও ১০০ মিটারের নিচের সেতু 'কমলা খ' এবং আঞ্চলিক/জাতীয় সড়ক এবং ১০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতু 'লাল' শ্রেণিভুক্ত শিল্প **পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ২০২৩ (বিধি ৫, তফসিল ১)** ৫-১০ কিমি সড়ক নির্মাণ ও ১০০-৫০০ মি সেতু 'কমলা' এবং ১০ কিমি-এর উর্ধ্বের সড়ক নির্মাণ ও ৫০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতু লাল শ্রেণিভুক্ত শিল্প* উভয় ক্ষেত্রেই লাল ও কমলা শ্রেণিভুক্ত শিল্পের পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশ ছাড়পত্র গ্রহণ বাধ্যতামূলক	▪ গবেষণার অন্তর্ভুক্ত ২৫টি প্রকল্পের কোনোটিতেই পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়নি ▪ এক্ষেত্রে পরিবেশ অধিদপ্তর কোনো ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেনি

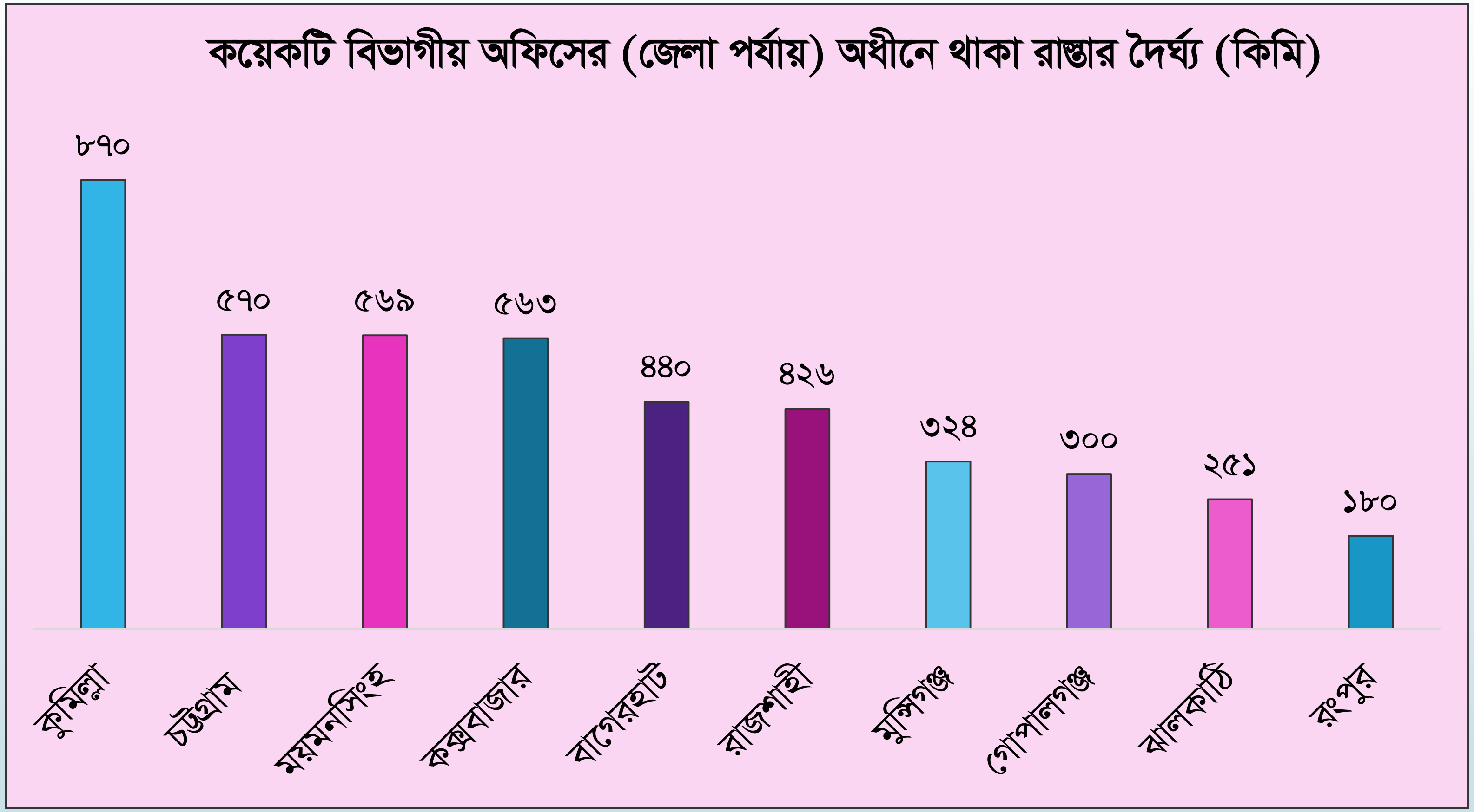
* উল্লেখ্য, সংশোধিত বিধিমালায় ১০০ মিটারের কম দৈর্ঘ্যের সেতু এবং ৫ কিমি এর কম দৈর্ঘ্যের সড়ককে কোনো শ্রেণিভুক্ত করা হয়নি

প্রকল্প বাস্তবায়নে আইন প্রতিপালন...

সেতু নির্মাণে বিধি লঙ্ঘন

আইন/নীতি/নির্দেশনা	প্রায়োগিক চ্যালেঞ্জ/আইন অনুসরণে ঘাটতি
অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০ (বিধি ৩, ৬)	
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 পরিবীক্ষণের মাধ্যমে এই বিষয়গুলো নিশ্চিত করবে	▪ গবেষণায় অন্তর্ভুক্ত ছয়টি সেতু নির্মাণ প্রকল্পের মধ্যে তিনটি প্রকল্পের ক্ষেত্রে নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ ▪ বিআইডব্লুউটিএ সেতু বিষয়ক ছাড়পত্র দিলেও কার্যক্রম চলাকালীন যথাযথভাবে তদারকি করেনি ▪ সর্বমোট কতগুলো সেতুর ক্ষেত্রে ছাড়পত্র দেওয়া হয়েছে সে বিষয়ক তথ্য প্রদান করা হয়নি; বিআইডব্লুউটিএ'র একটি জরিপের অন্তর্ভুক্ত ৯৯টি সেতুর মধ্যে ৮৫টি সেতুর যথাযথ উচ্চতা নিশ্চিত করা হয়নি যা নৌযান চলাচলে বাধার সৃষ্টি করছে ▪ বিধির লঙ্ঘন করে নির্মিত এসকল সেতুর যথাযথ সংস্কারের জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থের সংস্থান প্রয়োজন ▪ সওজ ও বিআইডব্লিউটিএ'র মধ্যে সমন্বয়হীনতা, দায়িত্বে অবহেলা ও রাজনৈতিক প্রভাবের কারণে এসম্পর্কিত বিধিবিধানের যথাযথ প্রতিপালন হয় না

প্রকল্প বাস্তবায়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকি সক্ষমতার ঘাটতি



- বিভাগীয় (জেলা) অফিসের আওতাভুক্ত সড়কের আয়তন বিবেচনায় জনবল কাঠামো তৈরি না করায় সড়ক পরিদর্শন, রক্ষণাবেক্ষণ, তদারকি, পরিবীক্ষণ সীমিত
- বিভাগীয় (জেলা অফিস) অফিসের জনবল কাঠামোর ভিন্নতা বিদ্যমান; পদ ও জনবল সংখ্যার বিক্ষিপ্ত বিন্যাস পরিলক্ষিত
- বিভাগীয় (জেলা) অফিসসমূহের এক-তৃতীয়াংশ প্রকৌশলী পদ খালি

অনেক এলাকায় জনবল ঘাটতির কারণে স্বল্প পরিমাণে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক যথাসময়ে রক্ষণাবেক্ষণ না করায় বড় ধরনের ক্ষতির সম্মুখীন হয় ও স্থায়িত্ব কমে যায়

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে জনবল ও বাজেট ঘাটতি

- পরিকল্পনা কমিশন, আইএমইডি, সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের একই কর্মকর্তাগণ চলতি দায়িত্বের পাশাপাশি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি, প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটি, মন্ত্রণালয়ভিত্তিক মনিটরিং টিমে প্রতিনিধিত্ব করা; আইএমইডি'র একটি ইউনিটের সাত জন কর্মকর্তার মাধ্যমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়সহ ছয়টি মন্ত্রণালয়ের সকল উন্নয়ন প্রকল্প পরিবীক্ষণ
- কিছু কিছু ক্ষেত্রে জনবল ঘাটতির কারণে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে দুই-তিন বছর লেগে যায়; বিলম্বের কারণে প্রাক্কলিত বাজেটে ঘাটতি দেখা যায় 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
- বাজেট ও দক্ষতার ঘাটতির কারণে অনেক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের পূর্বে যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয় না
- সম্ভাব্যতা যাচাই নিবিড়ভাবে না করা এবং পরিবেশ, জলবায়ু পরিবর্তন ও দুর্যোগ ঝুঁকি মূল্যায়ন না করায় প্রকল্পগুলো টেকসই হয় না; সড়ক ও সেতুতে রক্ষাপ্রদ কার্যক্রম গ্রহণ না করায় খুব দ্রুত প্রকল্পগুলো নষ্ট হয়ে যায়

প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি

- প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই, প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন ইত্যাদি ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাসহ অংশীজনের মতামত গ্রহণের নির্দেশনা থাকলেও অধিকাংশ প্রকল্প এলাকার জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় উপকারভোগী ও বিশেষজ্ঞদের সাথে আলোচনা ও পরামর্শ করা হয় না
  - একটি প্রকল্পে একজন পরিবেশ বিশেষজ্ঞ স্বপ্রণোদিত হয়ে পরিবেশগত প্রভাব মোকাবিলায় লিখিতভাবে কিছু পরামর্শ দিলেও তা উপেক্ষা করা হয়
- জমি অধিগ্রহণ ও ‘ইউটিলিটি’ অবকাঠামো স্থানান্তর কাজে সওজ, স্থানীয় প্রশাসন, পরিষেবা দপ্তরসমূহের মধ্যে সমন্বয়হীনতা
  - ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তরে দীর্ঘসূত্রতা, নির্দিষ্ট স্থানের বাইরে খুঁটি স্থাপন, ভূমি অধিগ্রহণ ও ‘ইউটিলিটি শিফটিং’-এর পূর্বেই ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদান; চারটি প্রকল্পে বৈদ্যুতিক খুঁটি না সরিয়েই রাস্তা নির্মাণ
  - অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্পে ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি সংশ্লিষ্ট প্রশাসনকে পূর্ব থেকে অবহিত করা হয় না

প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্ত প্রকাশে ঘাটতি

- "পাবলিক ডকুমেন্ট" হলেও প্রকল্প সংক্রান্ত বিস্তারিত নথি/প্রতিবেদন সওজ ও সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের ওয়েবসাইটে স্বপ্রণোদিতভাবে প্রকাশ করা হয় না
- প্রকল্প সমাপ্তির সাড়ে নয় মাসের মধ্যে প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নের কথা থাকলেও গবেষণার আওতাভুক্ত ২৫টি সমাপ্ত প্রকল্পের মধ্যে ১৯টি প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হলেও সাতটি প্রতিবেদন আইএমইডি'র ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে
- গবেষণা দলকে অধিকাংশ এলাকা ও দপ্তর থেকে প্রকল্প বিষয়ক তথ্য প্রদান করা হয়নি

প্রকল্প সংক্রান্ত 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 আংশিকভাবে উন্মুক্ত X উন্মুক্ত নয়

প্রকল্পের কার্যক্রম পরিদর্শন, তদারকি ও মূল্যায়ন কার্যক্রমে ঘাটতি

- আইএমইডি, প্রধান প্রকৌশলী মনিটরিং টিম, সওজ অধিদপ্তরের জোন/সার্কেলভিত্তিক টিমের সকল জেলার সকল প্রকল্প নিয়মিতভাবে পরিদর্শন করে না
- সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের মনিটরিং টিমগুলোকে চলমান প্রকল্প পরিবীক্ষণের জন্য মাসে ন্যূনতম একবার সরকারি ছুটির দিনে পরিদর্শনের নির্দেশনা এই কাজকে যথাযথ গুরুত্ব প্রদান না করার পরিচায়ক

মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রকের কার্যালয়ের নিরীক্ষা কার্যক্রমে ঘাটতি

- ট্রান্সপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেট কর্তৃক সীমিত পরিসরে সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের নিরীক্ষা কার্যক্রম পরিচালনা; কিছু ক্ষেত্রে নিরীক্ষা দলের প্রবেশগম্যতা বাধাগ্রস্তের অভিযোগ
    - সর্বশেষ সওজ-এর ২০১৯-২০ অর্থবছরে কার্যক্রম নিরীক্ষায় উন্নয়ন প্রকল্প ব্যয়কে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি
    - সওজ-এর ২৮টি কার্যালয়ে শুধু পরিচালন ব্যয় নিরীক্ষায় চিহ্নিত অনিয়ম-দুর্নীতির আর্থিক মূল্য ৩৪.২৬ কোটি টাকা; নিরীক্ষায় এই খাতের উন্নয়ন প্রকল্পে বিদ্যমান দুর্নীতির ব্যাপকতা উদঘাটন করতে পারেনি
- নিরীক্ষা কার্যক্রমে ধীরগতি - ২০১৯-২০ অর্থ বছরের সওজ অধিদপ্তরের নিরীক্ষা ২০২১ সালে সম্পন্ন করে ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সংসদীয় কমিটির কাছে প্রতিবেদন উপস্থাপন
- কিছু ক্ষেত্রে অডিট আপত্তি সম্পর্কে সওজ সন্তোষজনক জবাব দেয়নি; নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণের ওপর ভিত্তি করে কোনো ব্যবস্থা গ্রহণের দৃষ্টান্ত লক্ষ করা যায়নি

প্রকল্প বাস্তবায়নে জবাবদিহির ঘাটতি

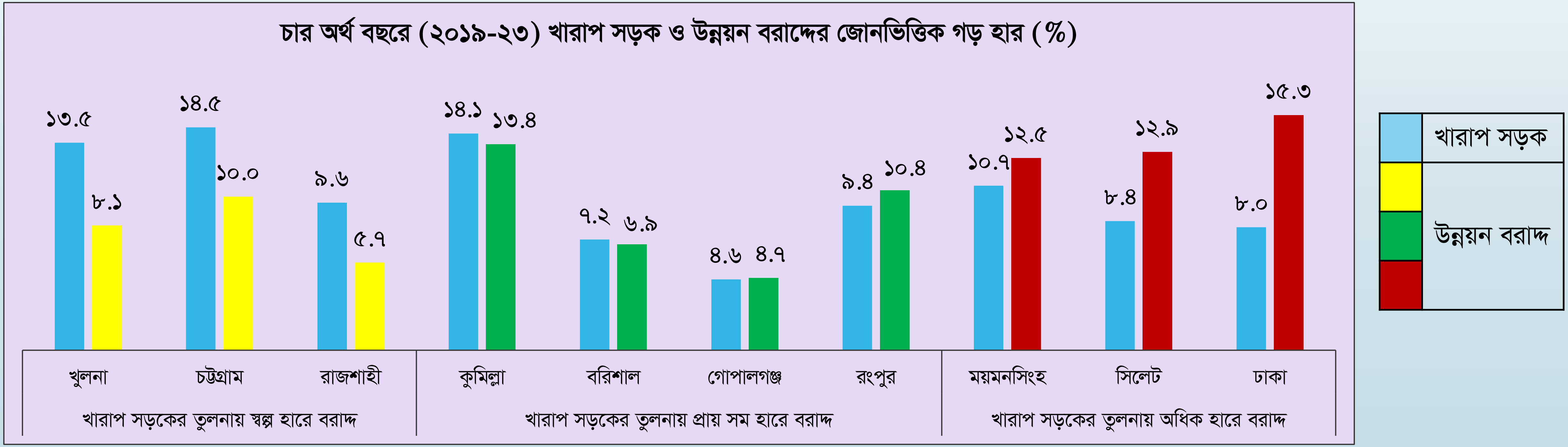
- প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্মকর্তা ও ঠিকাদারগণ সরাসরি ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের আনুকূল্য পাওয়ায় নিম্নমানের কাজ করা বা প্রকল্প বাস্তবায়নের ধীরগতির জন্য তাদেরকে জবাবদিহির আওতায় আনা হয় না
    - ইজিপি'র তথ্য অনুসারে সওজ-এর ঠিকাদারি কাজ পেতে জালিয়াতি করায় ২০২৪ সালের জানুয়ারি থেকে আগস্ট পর্যন্ত সময়ের মধ্যে ৩৫টি ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের ওপর বিভিন্ন মেয়াদে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হয়; তবে ২৬টি প্রতিষ্ঠানের নিষেধাজ্ঞার ক্ষেত্রে উচ্চ আদালতের স্থগিতাদেশ প্রদান
    - 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 কর্মকর্তা ঠিকাদারদের দুর্নীতির বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে না

> *"ঠিকাদারদের কাজে অবহেলা, ত্রুটি সম্পর্কে আমরা কিছু বলতে পারি না। আমাদের সেই ক্ষমতা নেই।"*
>
> – সওজ অধিদপ্তরে মাঠ পর্যায়ের একজন কর্মকর্তা

প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার প্রণয়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন নির্দেশিকা-২০১৬-এ আঞ্চলিক বৈষম্য দূরীকরণ ও সকল অংশের সুষম উন্নয়ন নিশ্চিতকরণে তুলনামূলক অনগ্রসর/অনুন্নত এলাকাভিত্তিক প্রকল্প চিহ্নিতকরণে অগ্রাধিকার নির্ধারণের নির্দেশ

- অগ্রাধিকার প্রণয়নে এলাকাভিত্তিক প্রয়োজনীয়তা, প্রকল্পের অর্থনৈতিক প্রভাব, প্রকল্পের কার্যকরতা, যোগাযোগ সুবিধা ইত্যাদি বিবেচনা করা হয় না; কয়েকজন মন্ত্রী, সংসদ সদস্য, রাজনীতিবিদ, উর্ধ্বতন কর্মকর্তার প্রভাবে কিছু জোনে অধিক বরাদ্দ
- বিগত চার অর্থ বছরে জোনভিত্তিক খারাপ সড়কের গড় হারের তুলনায় খুলনা, রাজশাহী ও চট্টগ্রাম জোনে গড় বরাদ্দের হার খুবই কম, এবং সিলেট, ঢাকা ও ময়মনসিংহে জোনে অধিক বরাদ্দ; অন্যদিকে বিগত দুই অর্থ বছরে কুমিল্লায় সর্বোচ্চ বরাদ্দ



প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার প্রণয়নে অনিয়ম-দুর্নীতি...

- প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নে বাংলাদেশে বিদ্যমান বিভিন্ন দীর্ঘ মেয়াদি পরিকল্পনা অনুসরণ করা হয় না
- অবকাঠামোগত 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
- অগ্রাধিকার প্রণয়নের ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশনের ওপর প্রভাব বিস্তার; মন্ত্রী, সংসদ সদস্য, সচিবদের সুপারিশের ভিত্তিতে প্রকল্পকে অগ্রাধিকার প্রদান করা হয়

> *“প্রকল্প প্রস্তাব অনুমোদনে যার তদবিরের জোর বেশি তারটাকে অগ্রাধিকার দেওয়া হয়।”*
>
> – পরিকল্পনা কমিশনের একজন কর্মকর্তা

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়ন পর্যায়ে অনিয়ম-দুর্নীতি

- কিছু কিছু ক্ষেত্রে খুবই নিম্ন মানের প্রকল্প প্রস্তাব ও 'ফরমায়েশি' সম্ভাব্যতা যাচাই প্রতিবেদন প্রণয়ন; ২৪ ঘন্টার মধ্যে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের নজির রয়েছে
- প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নে সওজ-এর পরিকল্পনা উইং-এর সম্পৃক্ততা কম; প্রকল্পের নিয়ন্ত্রণ নিজের হাতে রাখার জন্য সওজ-এর বিভিন্ন পর্যায়ের কার্যালয় প্রধান কর্তৃক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন
- কখনো কখনো খুব দ্রুততার সাথে প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়নের চাপ আসে; প্রকল্প প্রস্তাব পাঠানোর পূর্বেই সুপারিশ চলে আসে
- কিছু ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশনের প্রকল্প অনুমোদন সভায় দ্রুততার সাথে প্রস্তাব উত্থাপন এবং গোপনে প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়ন সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ করতে সওজ-এর কোনো কোনো কর্মকর্তা পরিকল্পনা কমিশনের কিছু কর্মচারীদের ২-১০ লাখ টাকা পর্যন্ত ঘুষ দেয়
- প্রকল্প প্রণয়নের সময় অনিয়ম-দুর্নীতির সুযোগ সৃষ্টির লক্ষ্যে অতিরিক্ত প্রকল্প ব্যয় প্রাক্কলন; এক্ষেত্রে কখনো কখনো প্রাক্কলিত বাজেটের ২৫-৩০% অতিরিক্ত প্রাক্কলন

প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ/পদায়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

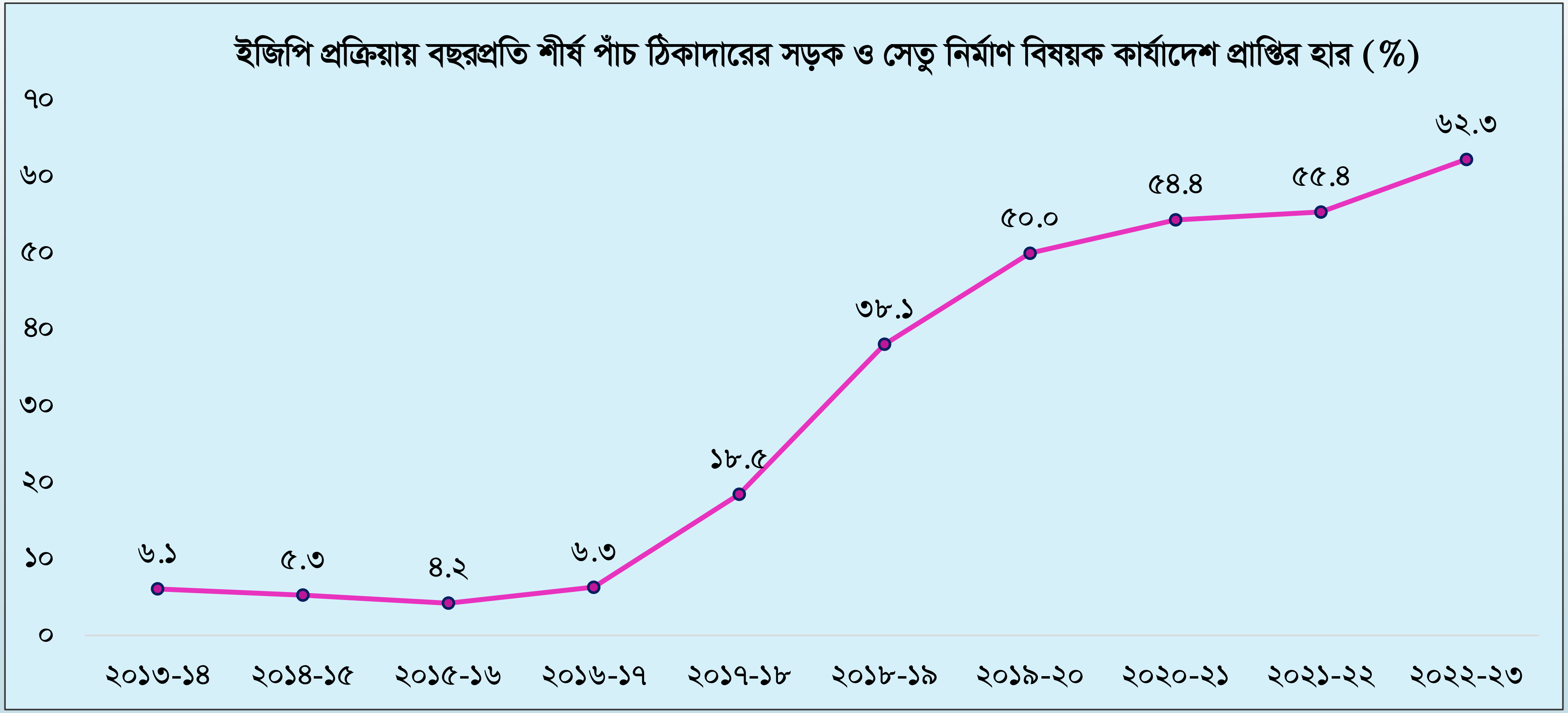
- বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাদের অগ্রাধিকার দিয়ে পূর্ণকালীন অভিজ্ঞ ও যোগ্য প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন থেকে সমাপ্তির পূর্বে পরিচালক বদলি না করা এবং একজন কর্মকর্তাকে একাধিক প্রকল্পের পরিচালক হিসেবে নিয়োগ না দেওয়ার নির্দেশনা অমান্য
- গবেষণার আওতাধীন সময়ের মধ্যে (২০১৭-২২) একই কর্মকর্তাকে একাধিক প্রকল্পে পূর্ণকালীন পরিচালক হিসেবে নিয়োগ; বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তাকে সর্বোচ্চ ১২টি পর্যন্ত প্রকল্পের পরিচালক হিসেবে পদায়ন

নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন না করা

- 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
  - বিশেষ ক্ষেত্র ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ সাধারণভাবে অনূর্ধ্ব তিন বছর এবং কোনো প্রকল্প দুইবারের অধিক সংশোধন না করার বিধান থাকলেও -
    - বিগত পাঁচ বছরে সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের ৩৮.৮% চার থেকে পাঁচ বছরের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে, এবং ১৩.৭% প্রকল্প পাঁচ বছরের বেশি সময় নিয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে; সর্বোচ্চ ১৭ বছরে একটি প্রকল্প সমাপ্ত
    - প্রকল্পসমূহের প্রাথমিক প্রাক্কলিত বাজেটের চেয়ে পরবর্তীতে সর্বোচ্চ ৯৩% ব্যয় বৃদ্ধি
  - একটি প্রকল্পে একজন ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদানের ৫ বছর ৯ মাস ১৬ দিন পর ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়

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

- দরপত্রে এমনভাবে ঠিকাদারদের যোগ্যতা ও উপযুক্ততার শর্ত নির্ধারণ করা হয় যা নির্দিষ্ট কিছু ঠিকাদারের রয়েছে এবং কিছু ক্ষেত্রে অভিজ্ঞতা বাড়াতে জালিয়াতির আশ্রয় গ্রহণ ও পছন্দের ঠিকাদার নিয়োগে প্রাক্কলিত দর ফাঁস করা হয়
- কিছু ক্ষেত্রে রাজনৈতিক ব্যক্তিবর্গ ও ঊর্ধ্বতন কর্মকর্তা সম্ভাব্য দরদাতাদের দরপত্র জমাদানে বিরত থাকার নির্দেশ দেন
- সমঝোতা ও যোগসাজশের মাধ্যমে গত দশ বছরে শীর্ষ ঠিকাদার হিসেবে ১৫টি ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের আধিপত্য বিস্তার



২০১৩-১৪ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থ বছর পর্যন্ত সময়ে শুধু ইজিপি প্রক্রিয়ায় ১৫টি ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের মোট ৫৭ হাজার কোটি টাকার সড়ক/সেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ প্রাপ্তি; যা উক্ত সময়ে ইজিপি প্রক্রিয়ায় প্রদত্ত নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ মূল্যের প্রায় ৭২%

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 বণ্টন)
ঠিকাদারি কাজ সরেজমিনে পরিদর্শন ও বিল প্রাপ্তি	৬-৮%	প্রকল্প পরিচালকসহ সওজ এর বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তা-কর্মচারী (০.১৫-১.৫% হারে বণ্টন)

২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে সওজ-এর উন্নয়ন প্রকল্পের ঠিকাদারি কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে সওজ ও সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ে ১৩,৯৮০-১৭,৭৯২ কোটি টাকার ঘুষ বাণিজ্য (প্রাক্কলিত)

উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে কার্যাদেশের মোট অর্থ মূল্যের ১১-১৪% ঘুষ বাণিজ্য

প্রকল্প নির্মাণ কাজে অনিয়ম-দুর্নীতি

- সড়ক ও সেতু নির্মাণ ও উন্নয়ন কাজে ঠিকাদার কর্তৃক চুক্তিমূল্যের ১০-২০% দুর্নীতি; ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ সময়ে প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ১২,৭০৯-২৫,৪১৭ কোটি টাকা
- ঠিকাদার, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী, কয়েকজন সংসদ সদস্য ও রাজনীতিবিদ এবং উচ্চপদস্থ কর্মকর্তাদের মধ্যে দুর্নীতির টাকা ভাগাভাগি
- ঠিকাদারগণ নির্মাণ কাজে নিম্নমানের উপকরণ ব্যবহার করে বা বিভিন্ন উপকরণ কম দেন; সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক/ প্রকৌশলীরা এই অনিয়ম-দুর্নীতির সুযোগ করে দেন
  - পাথরের ঘনত্ব কম দেওয়া, নিম্ন মানের বিটুমিন ব্যবহার বা কম দেওয়া, ট্যাক কোট বিটুমিন না দেওয়া
  - বরাদ্দ থাকলেও বৃক্ষরোপণ, রোড সেফটি সাইন, রক্ষাপ্রদ কাজ, আর্থ ওয়ার্ক এবং সার্ফেসিং না করা/অর্ধসমাপ্ত রাখা; একটি প্রকল্পে বৃক্ষরোপণে ৭৪ লাখ টাকা বরাদ্দ থাকলেও একটি গাছও লাগানো হয়নি
  - সড়কে উন্নয়ন কার্যক্রম চলাকালে প্রাপ্ত স্যালভেজ (পরিত্যক্ত উপকরণ) কম মূল্য দেখিয়ে বিক্রয় বা পুনরায় ব্যবহার
  - ডাইভারশন রোড যথাযথভাবে না করে শুধু মাটি ফেলে সড়ক নির্মাণ
  - রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বরাদ্দ যথাযথভাবে ব্যবহার না করা

প্রকল্প নির্মাণ কাজে অনিয়ম-দুর্নীতি...

- নির্মিত সড়কের স্থায়িত্বকাল সাধারণত ২০ বছর ধরা হলেও অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে গবেষণার আওতাভুক্ত (১-৫ বছরের মধ্যে সমাপ্ত) সকল প্রকল্পে সংস্কারের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে
  - দুইটি সড়ক ও একটি সেতুতে পুনরায় দরপত্রের মাধ্যমে বড় ধরনের সংস্কার কাজ করতে হয়েছে
  - নতুন নির্মিত ও মানোন্নয়ন করা সড়কগুলোর মধ্যে ছোট ছোট গর্ত, উঁচু-নিচু হয়ে যাওয়া, দেবে যাওয়া, পানি জমে থাকা, রোড সেফটি সাইন না থাকা/অস্পষ্ট থাকা/দৃশ্যমান না থাকা
- অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হয় ও এগুলো টেকসই হয় না, যা সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নের কাঙ্ক্ষিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যর্থ করেছে

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির কিছু সচিত্র দৃষ্টান্ত

প্রকল্প বাস্তবায়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

- প্রতিষ্ঠিত ঠিকাদারদের লাইসেন্স ভাড়া নেওয়া, কোনো ঠিকাদারের প্রাপ্ত কার্যাদেশ ক্রয়, নিয়মবহির্ভূতভাবে সাব-কন্ট্যাক্ট নেওয়া, প্রতিযোগী ঠিকাদারের সাথে সমঝোতা বা স্থানীয় পর্যায়ের রাজনৈতিক চাঁদাবাজি ইত্যাদি ক্ষেত্রে কার্যাদেশের মোট অর্থমূল্যের দুর্নীতি ২-৬%

উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণসংশ্লিষ্ট 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 চাঁদাবাজি ইত্যাদি ক্ষেত্রে দুর্নীতি	২-৬%
উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ কাজে সার্বিক দুর্নীতির হার	**২৩-৪০%**

২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থ বছরে সওজ-এর অধীনে বাস্তবায়িত উন্নয়ন প্রকল্পের নির্মাণ কাজে প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ২৯,২৩০-৫০,৮৩৫ কোটি টাকা

সার্বিক পর্যবেক্ষণ

- সড়ক ও মহাসড়ক খাতে রাজনীতিবিদ, সংশ্লিষ্ট আমলা ও ঠিকাদারের ত্রিপক্ষীয় আঁতাতের মাধ্যমে উন্নয়ন কার্যক্রমের নীতি নির্ধারণ, সরকারি ক্রয় ব্যবস্থা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে করায়ত্ত করা হয়েছে
- সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের বিভিন্ন পর্যায়ে স্বার্থের দ্বন্দ্ব এবং রাজনৈতিক দুর্বৃত্তায়নের মাধ্যমে আইনের লঙ্ঘন ও অনিয়ম-দুর্নীতিসহ সুশাসনের সকল সূচকে ব্যাপক ঘাটতি লক্ষ করা গেছে
- ত্রিপক্ষীয় যোগসাজশের মাধ্যমে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে অনিয়ম-দুর্নীতির প্রাতিষ্ঠানিকীকরণ করা হয়েছে, এবং কিছু দুর্নীতিবাজ রাজনীতিবিদ, কর্মকর্তা ও ঠিকাদারের অবৈধভাবে বিপুল পরিমাণ অর্থ উপার্জনের অবাধ সুযোগ তৈরি করা হয়েছে
- দুর্নীতির লক্ষ্যে উদ্দেশ্যপ্রণোদিতভাবে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়নের ফলে আঞ্চলিক বৈষম্য বৃদ্ধি পেয়েছে এবং দেশের তুলনামূলক অনগ্রসর/অনুন্নত এলাকার উন্নয়নকে বাধাগ্রস্ত হয়েছে
- অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে একদিকে অতি উচ্চ ব্যয়ে সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে, অন্যদিকে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হচ্ছে ও টেকসই হচ্ছে না, যা প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত করছে এবং জাতীয় সম্পদের বিপুল পরিমান অপব্যবহার ও অপচয় হচ্ছে

সুপারিশ...

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. 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

৩. সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়নের 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

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

৫. প্রকল্পসংশ্লিষ্ট সকল ধরনের ক্রয় কার্যক্রম ই-জিপি প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করতে হবে

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

সুপারিশ...

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

৮. সওজ-এর বিভিন্ন পর্যায়ের কার্যালয়ের কাজের পরিধি বিবেচনাসাপেক্ষে জনবল কাঠামো সংস্কার করতে হবে

৯. সওজ-এর সক্ষমতা ও সংশ্লিষ্ট সড়কের প্রয়োজনীয়তা বিবেচনাসাপেক্ষে উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে

১০. 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

১১. সংশ্লিষ্ট অংশীজন ও বিশেষজ্ঞদের মতামত গ্রহণসাপেক্ষে সড়ক ও মহসড়ক নির্মাণে পরিবেশ সংরক্ষণ, বিশেষত সংরক্ষিত বনাঞ্চল ও প্রতিবেশগত সংকটাপন্ন এলাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা সংস্কার করতে হবে এবং এর কঠোর প্রয়োগ নিশ্চিত করতে হবে

১২. পরিবেশ অধিদপ্তর ও বিআইডব্লিউটিএ'র ছাড়পত্র গ্রহণের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট বিধিবিধান অনুসারে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণ করতে হবে

সুপারিশ...

১৩. প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়ন, প্রকল্পের কার্যক্রম পরিবীক্ষণ ও নিরীক্ষার ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের জনবল ও কারিগরি সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে হবে

১৪. উন্নয়ন প্রকল্প নিরীক্ষা ও পরিবীক্ষণ কার্যক্রমকে যথাযথ গুরুত্ব দিয়ে পরিদর্শনের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে এবং সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনার মাধ্যমে বছরব্যাপি পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করতে হবে; প্রকল্পের মধ্যবর্তীকালীন মূল্যায়নের ব্যবস্থা করতে হবে

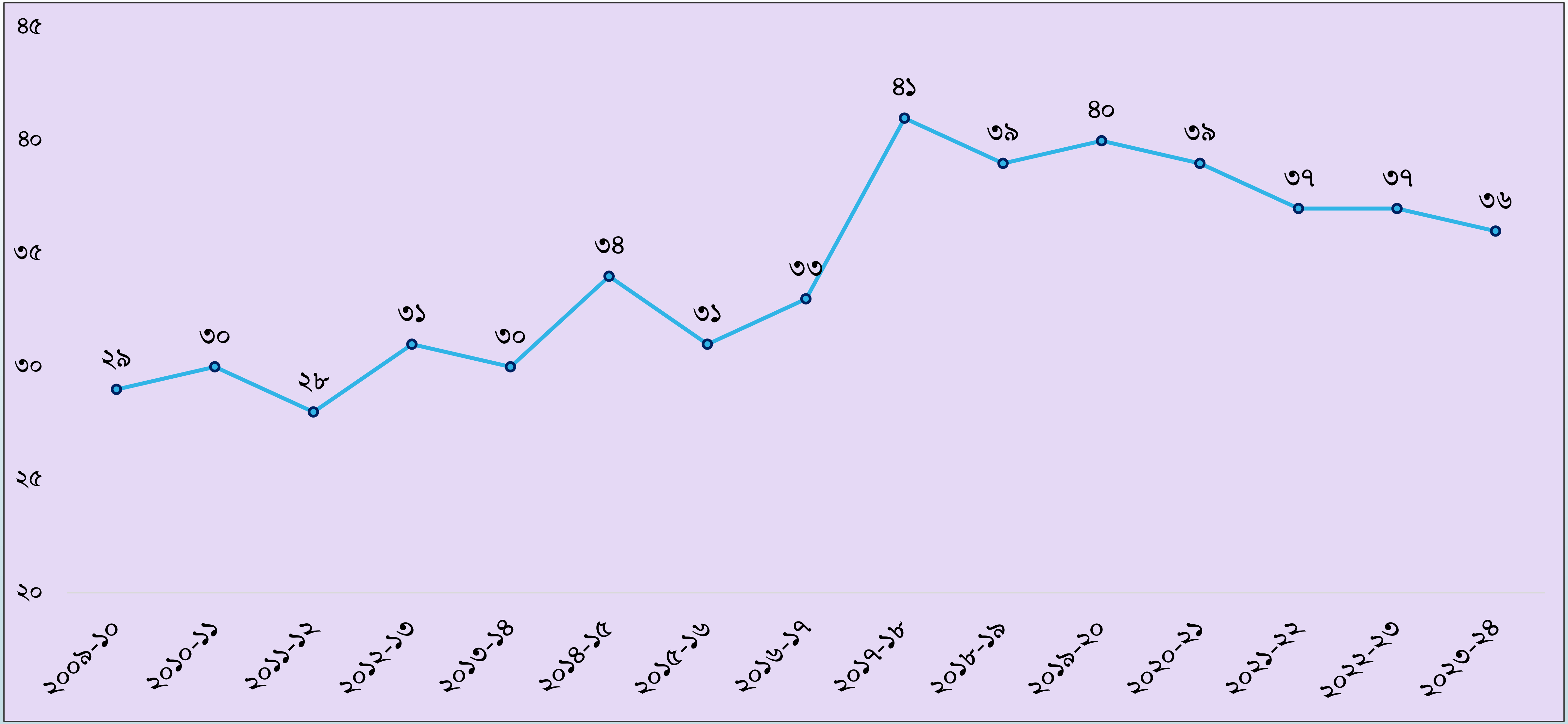
১৫. দরপত্র প্রক্রিয়ায় ঠিকাদার নির্বাচন করার ক্ষেত্রে পূর্বের কাজের গুণগত মান বিবেচনায় নিতে হবে; অনিয়ম-দুর্নীতি, কাজ অসমাপ্ত রাখা, ঠিকাদারি লাইসেন্স ভাড়া দেওয়া বা অবৈধভাবে সাব-কন্ট্রাক্ট দেওয়া ইত্যাদি ক্ষেত্রে ঠিকাদারদের কালো তালিকাভুক্ত করতে হবে

১৬. প্রকল্প সম্পর্কিত সকল তথ্য-উপাত্ত নিয়মিতভাবে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের ওয়েবসাইটে প্রকাশ করতে হবে

ধন্যবাদ

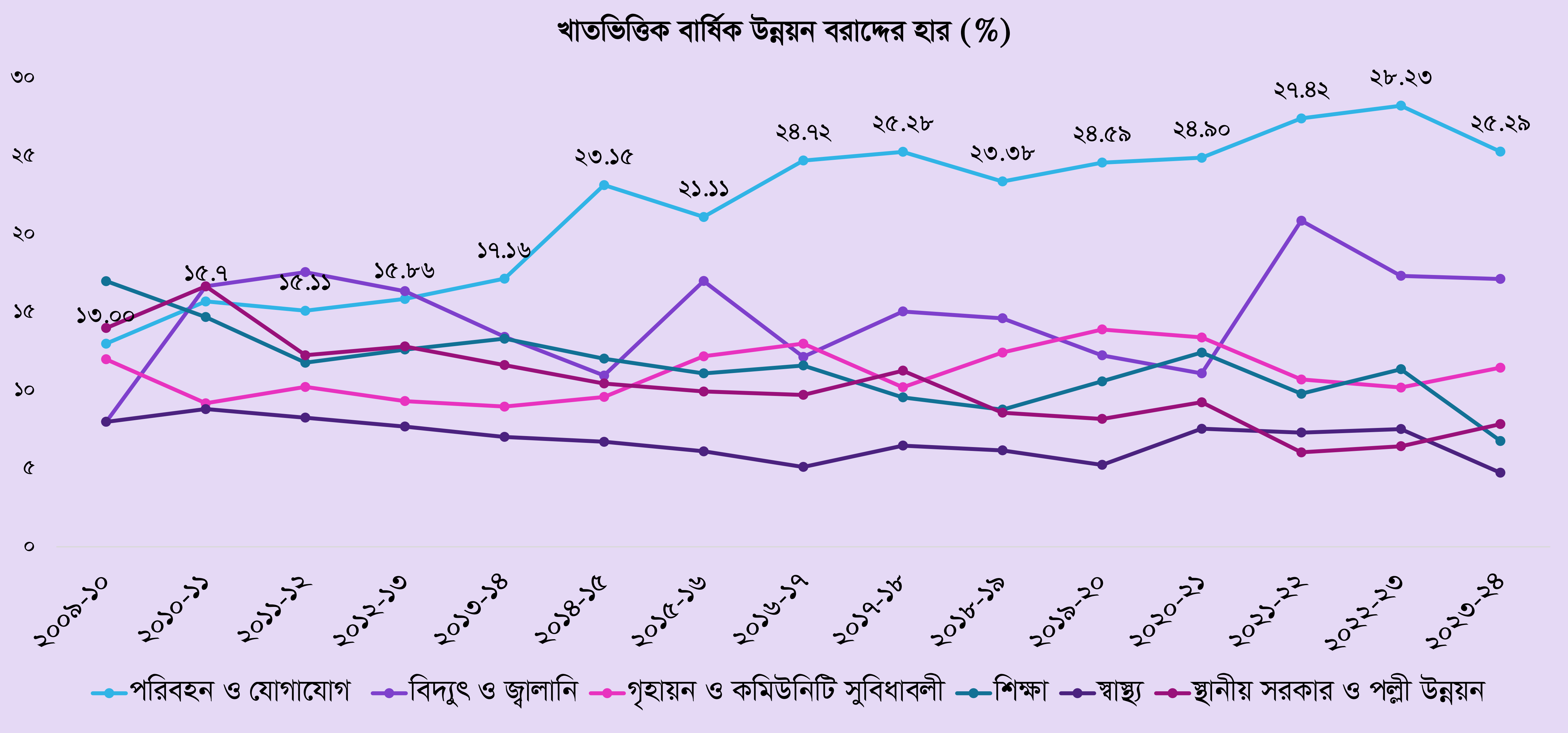
২০০৯-২০২৪ অর্থবছরে দেশের মোট বাজেটে উন্নয়ন বরাদ্দের হার

দ্বিতীয় স্লাইডের দ্বিতীয় বুলেটের লিংক



২০০৯-২০২৪ অর্থবছরে খাতভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন বরাদ্দের হার

দ্বিতীয় স্লাইডের ষষ্ঠ বুলেটের লিংক



২০০৯-২০২৪ অর্থবছরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের উন্নয়ন বরাদ্দের পরিমাণ

তৃতীয় স্লাইডের চতুর্থ বুলেটের লিংক

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

অর্থবছর	মোট প্রকল্প	বরাদ্দকৃত অর্থ (কোটি টাকা)
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

সওজ-এর প্রকল্প বাস্তবায়নের নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ঘুষের পরিমাণ প্রাক্কলন প্রক্রিয়া

৩১তম স্লাইডের লিংক

১. ২০০৯-১০ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি অনুসারে সওজ-এর উন্নয়ন প্রকল্পের মোট ব্যয় ১৬৯,৪৪৯.৯৩ কোটি টাকা

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

৩. শুধুমাত্র নির্মাণ/উন্নয়ন সংক্রান্ত কাজের প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ {১৬৯,৪৪৯.৯৩ x (৭৫÷১০০)} = ১২৭,০৮৭.৪৫ কোটি টাকা

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

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

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

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত

৩০তম স্লাইডের লিংক

পুকুরের মধ্য দিয়ে ড্রেইন তৈরি

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

ইউটিলিটি অবকাঠামো স্থানান্তর না করা

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

নতুন সড়ক ধসে যাওয়া

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

বৃক্ষরোপণ করার কথা থাকলেও না করা যানবাহনের ব্যবহার খুবই কম

নতুন ব্রিজের রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় মাটি ধসে যাওয়া

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

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

নতুন ব্রিজের ড্রেইনের স্ল্যাব ভাঙা

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

নতুন সেতুর সংযোগ সড়ক ধসে যাওয়া

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের ঘাটতির সচিত্র দৃষ্টান্ত...

৩০তম স্লাইডের লিংক

সড়কের কাজ অসমাপ্ত রেখেই প্রকল্প সমাপ্ত দেখানো