



সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

সার-সংক্ষেপ

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

গবেষণায় বিশেষ সহযোগিতা

ফাহিম ফারজানা, রিসার্চ এসিস্টেন্ট - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি
তানজুম তুষী, রিসার্চ এসিস্টেন্ট - গবেষণা ও পলিসি, টিআইবি

যোগাযোগ

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

সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ

সার-সংক্ষেপ

১. ভূমিকা

১.১ প্রেক্ষাপট

উন্নয়ন ব্যয়কে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির অনুঘটক হিসেবে বিবেচনা করা হয়। মূলত অবকাঠামো উন্নয়ন, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি, দারিদ্র নিরসন ও সামাজিক নিরাপত্তা কর্মসূচির মতো বিভিন্ন কার্যক্রমে এই ধরনের ব্যয় করা হয়ে থাকে। ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত বছরপ্রতি মোট জাতীয় বাজেটে উন্নয়ন ব্যয় বরাদ্দ ছিল প্রায় ২৮ থেকে ৪১ শতাংশ। বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) সরকারের একটি গুরুত্বপূর্ণ স্বল্পমেয়াদি উন্নয়ন পরিকল্পনা - যার মাধ্যমে অধিকাংশ বাৎসরিক উন্নয়ন বরাদ্দ ব্যয় হয়ে থাকে। প্রকল্প সংখ্যা ও বরাদ্দ বিবেচনায় বিগত ১৫ বছরে (২০০৯-২০২৪) উন্নয়ন পরিকল্পনায় সবচেয়ে অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত কয়েকটি খাত হচ্ছে- 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 বিগত দেড় দশকে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীনে বৈদেশিক ঋণ ও বিনিয়োগ নির্ভর অতি উচ্চ বাজেটের মেগা প্রকল্পের পাশাপাশি দেশীয় অর্থায়নে বিপুল সংখ্যক সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প গৃহীত হয়। বিগত ২০১৪-১৫ অর্থ বছর থেকে পরিবহন ও যোগাযোগ খাত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে সর্বোচ্চ বরাদ্দপ্রাপ্ত খাত। এই সময়ে এই খাতে উল্লেখযোগ্য পরিমাণে উন্নয়ন বাজেট বরাদ্দ বৃদ্ধি (এডিপি'র ২১ থেকে ২৮ শতাংশ) করা হয়।

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের উন্নয়ন প্রকল্প

গত ২০২৩-২০২৪ অর্থবছরের সংশোধিত উন্নয়ন কর্মসূচিতে পরিবহন ও যোগাযোগ খাতে ২৫৮টি উন্নয়ন প্রকল্পে মোট ৬৩,২৬৩ কোটি টাকা বরাদ্দ দেওয়া হয়; যার মধ্যে সবচেয়ে বেশি বরাদ্দ পেয়েছিল সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগে ২০২৩-২৪ অর্থবছরে ১৫৮টি প্রকল্পে মোট ২৭,৮০৩ কোটি টাকা বরাদ্দ দেওয়া হয়। বিভাগ বা মন্ত্রণালয়ভিত্তিক বরাদ্দের মধ্যে যা দ্বিতীয় সর্বোচ্চ এবং প্রকল্পের সংখ্যার দিক থেকে সর্বোচ্চ। ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধিকাংশ উন্নয়ন প্রকল্প (১৪৫টি) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়, যার বরাদ্দের পরিমাণ ছিল ২৪,০৭৭ কোটি টাকা। ২০০৯-১০ অর্থবছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের এডিপি'র প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে মোট উন্নয়ন ব্যয়ের পরিমাণ ১৬৯,৪৫০ কোটি টাকা। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০টি জোন, ২২টি সার্কেল, ৬৫টি বিভাগীয় অফিসের (জেলা পর্যায়) মাধ্যমে সারাদেশের ২২,৪৭৬ কিলোমিটার সড়ক ও মহাসড়ক (জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়ক) উন্নয়নে এডিপি'র প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে।

বাংলাদেশে গুরুত্বপূর্ণ ও সর্বাধিক বরাদ্দপ্রাপ্ত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের কাজক্ষিত প্রত্যাশা পূরণের ক্ষেত্রে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ, অনিয়ম-দুর্নীতির অভিযোগ বিভিন্ন গণমাধ্যম ও প্রবন্ধ/গবেষণায় লক্ষ করা যায়। যার মধ্যে রয়েছে রাজনৈতিক বিবেচনায় উন্নয়ন কর্মসূচি গ্রহণ, পরিকল্পনা প্রণয়নের সময় উদ্দেশ্যমূলকভাবে প্রকল্প বাজেট অতিমূল্যায়ন, সড়ক নির্মাণ কার্যক্রমে অনিয়ম-দুর্নীতি, যথাসময়ে বরাদ্দকৃত বাজেট ব্যয় করতে না পারা, অর্থবছরের শেষ পর্যায়ে খুব দ্রুততার সাথে ব্যয়, বাস্তবায়িত প্রকল্প টেকসই না হওয়া ও ব্যবহারের অনুপযোগী হয়ে যাওয়া ইত্যাদি। 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 দ্বিগুণ বেশি।

১.২ গবেষণার যৌক্তিকতা

সারা বিশ্বের সড়ক অবকাঠামো নির্মাণ অন্যতম দুর্নীতিগ্রস্ত খাত যা বাংলাদেশের ক্ষেত্রেও প্রাসঙ্গিক। 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। গণমাধ্যমের বিভিন্ন প্রতিবেদন ও নিবন্ধে বাংলাদেশের সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে দুর্নীতির বিষয়গুলো উঠে আসলেও জাতীয় ও আঞ্চলিক পর্যায়ে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন কার্যক্রম সুশাসনের আলোকে নিবিড় গবেষণার ঘাটতি রয়েছে। 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 অধিপারামর্শ 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।

১.৩ গবেষণার উদ্দেশ্য

এই গবেষণার সার্বিক উদ্দেশ্য হচ্ছে দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ পর্যালোচনা করা। সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যগুলোর মধ্যে রয়েছে 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 তদারকি ভূমিকা পর্যালোচনা করা এবং গবেষণার ফলাফলের ভিত্তিতে এসব চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণের উপায় চিহ্নিত করা।

১.৪ গবেষণার আওতা

বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ এই গবেষণার আওতাভুক্ত ছিল। নিবিড় অনুসন্ধান ও পর্যবেক্ষণের জন্য দেশীয় অর্থায়নে বাস্তবায়িত প্রকল্পসমূহকে গুরুত্ব দিয়ে এক হাজার কোটি টাকার নীচের প্রকল্পসমূহ নির্বাচন করা হয়েছিল। 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 (এই প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন শুরুর সময়কাল ২০১০-১১ থেকে ২০১৮-১৯ পর্যন্ত) ছিল। এই গবেষণায় সড়ক নির্মাণ, সড়ক উন্নয়ন, সেতু নির্মাণ, সেতু উন্নয়ন (অনুর্ধ্ব ১৫০০ মি.) ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ সম্পর্কিত প্রকল্প পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। 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 করা হয়েছে।

১.৫ 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। তথ্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে মুখ্য তথ্যদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে 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 ও সাংবাদিকদের মতামত, অভিজ্ঞতা ও বিভিন্ন বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। দলীয় আলোচনার মাধ্যমে গবেষণার আওতাভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়িত এলাকায় জনসাধারণ, গণ্যমান্য ব্যক্তি, জনপ্রতিনিধি ও সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের মতামত, অভিজ্ঞতা ও বিভিন্ন বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ২১টি বিভাগীয় দপ্তরের (জেলা পর্যায়) কর্মএলাকা থেকে প্রকল্পের ধরন, বরাদ্দ, মেয়াদ, প্রকল্প সমাপ্তির বছর, ভৌগলিক অবস্থান বিবেচনায় ২৫টি সমাপ্ত প্রকল্প নির্বাচন ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, একাধিকবার যোগাযোগ করা সত্ত্বেও সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সওজ অধিদপ্তর ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর থেকে প্রকল্প বিষয়ক প্রয়োজনীয় তথ্য সরবরাহ করা হয়নি। এই গবেষণায় জুন ২০২৩ থেকে সেপ্টেম্বর ২০২৪ পর্যন্ত সময়ে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

১.৬ গবেষণার বিশ্লেষণ কাঠামো

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক এডিপির উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন মূলত তিনটি ধাপে সম্পন্ন হয়-প্রকল্প প্রণয়ন, বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ। সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের এই ধাপগুলোর মধ্যে উল্লেখযোগ্য কার্যক্রমগুলোর মধ্যে রয়েছে 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 প্রতিরোধের আলোকে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসন পর্যালোচনা করা হয়েছে।

১.৭ সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: অংশীজন কাঠামো

একটি উন্নয়ন প্রকল্প কার্যকর ও দক্ষতার সাথে বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রতিটি ধাপে কিছু নিয়ম ও প্রক্রিয়া অনুসরণ করতে হয়। উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠানের জন্য সুনির্দিষ্ট দায়িত্ব ও কর্তব্যও নির্ধারণ করা আছে যা সুনির্দিষ্ট প্রশাসনিক প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সম্পন্ন করতে হয়। 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 অংশীজন হচ্ছে-

সারণি ১: সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: অংশীজন কাঠামো

পর্যায়	অংশীজনের নাম
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, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, অর্থ বিভাগ, মহা হিসাব নিরীক্ষক ও নিয়ন্ত্রক কার্যালয়
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

২. গবেষণার ফলাফল

গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের বিভিন্ন ধাপে সুশাসনের সুনির্দিষ্ট নির্দেশকের আলোকে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ চিহ্নিত হয়েছে যা নিম্নে আলোচনা করা হলো। উল্লেখ্য গবেষণায় প্রাপ্ত ফলাফল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল এলাকা, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও তাদের কার্যক্রমের ক্ষেত্রে সমানভাবে প্রযোজ্য নয়।

২.১ প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে আইন ও নীতি প্রতিপালনে ঘাটতি

হাওর অঞ্চলসহ নিচু অঞ্চলে উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে নির্দেশনা অনুসরণ না করা

সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা- ২০২২-এ হাওর, বাওর, চর ও নিচু এলাকায় সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে পানির স্বাভাবিক প্রবাহ নিশ্চিতকরণে হাওর অঞ্চলসহ নিচু অঞ্চলের পরিবেশ ও প্রতিবেশ রক্ষার্থে যথাপ্রয়োজন সাবমার্সিবল/এলিভেটেড রাস্তা নির্মাণ এবং নদীর নাব্যতা, পানির স্বাভাবিক প্রবাহ যাতে বাধাগ্রস্ত না হয় ও নৌযান চলাচল বিঘ্নিত না হয় সেটি বিবেচনায় নিয়ে সেতু নির্মাণ ও নদীর উপর যথাসম্ভব কম সংখ্যক সেতু নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণের কথা বলা হয়েছে। ২০১৬ সালের পরিপত্র এ ধরনের নির্দেশনা না থাকলেও একই বছরে একটি নির্বাহী আদেশে হাওর, বাওর ও চর এলাকায় পানি প্রবাহ, জীব বৈচিত্র্য ও পরিবেশ রক্ষার লক্ষ্যে এলিভেটেড সড়ক নির্মাণ, পানি নিষ্কাশনে পর্যাপ্ত সংখ্যক ব্রিজ ও কালভার্ট রাখা ও নদী ও খালগুলোকে নাব্য রাখার নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল। তবে গবেষণার আওতাভুক্ত প্রকল্পের মধ্যে হাওর ও বিল এলাকায় বাস্তবায়িত চারটি প্রকল্পে এই ধরনের আদেশ অনুসরণ করা হয়নি। উক্ত প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়নের ফলে হাওর, খাল, বিল এলাকার জলপ্রবাহ বিঘ্নিত করেছে, জলবদ্ধতা ও বন্যা সৃষ্টি করেছে, জীব বৈচিত্র্য ঝুঁকির মধ্যে পড়েছে, মাছের অবাধ বিচরণ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে, মানুষের জীবন-জীবিকাকে ব্যাহত করেছে।

প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের ক্ষেত্রে নির্দেশনা অনুসরণে ঘাটতি

সরকারি খাতের উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা, ২০১৬-এ বলা হয়, পঁচিশ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করতে হবে (নির্দেশিকা-২০২২-এ পঞ্চাশ কোটি টাকা করা হয়)। পঁচিশ কোটি টাকার নীচের প্রকল্পগুলোতে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, সম্ভাব্য ঝুঁকি চিহ্নিতকরণ ও সম্ভাব্যতা যাচাই করার ক্ষেত্রে বাধ্যবাধকতা নেই। গবেষণায় দেখা যায়, যথাযথভাবে সম্ভাব্যতা যাচাই, কারিগরি, পরিবেশগত, জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব, দুর্যোগ ঝুঁকি মূল্যায়ন না করায় ৫টি প্রকল্প সমাপ্ত হওয়ার পাঁচ বছরের মধ্যেই নদী ও সাগরের ভাঙ্গন এবং প্রবল বৃষ্টিপাতের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়া সম্ভাব্যতা যাচাই ও পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ যথাযথভাবে না হওয়ায় ৮টি প্রকল্পের পরিবেশগত প্রভাব লক্ষ করা গেছে। এসকল প্রকল্পে জলপ্রবাহ বাধাগ্রস্ত করা, লবনাক্ততার কারণে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার বিষয়টি লক্ষ করা গেছে। এছাড়া

যথাযথ অর্থনৈতিক সম্ভাব্যতা নিরূপণ না করায় প্রাক্কলনের চেয়ে অধিক বা কম সংখ্যক যানবাহন চলাচল করছে। সঠিক পরিকল্পনা ও সম্ভাব্যতা যাচাই না করায় যানজট নিরসনে বাস্তবায়িত একটি রেল ওভারপাস প্রকল্পের কারণে যানজট আরও বৃদ্ধি পাওয়া, সংযোগ সড়ক না থাকায় সেতু দিয়ে স্বল্প সংখ্যক যান চলাচল করা এবং বিপুল ব্যয়ে নির্মিত সড়কে শুধুমাত্র অল্প সংখ্যক অটোরিক্সা যাতায়াতের দৃষ্টান্ত গবেষণায় লক্ষ করা যায়।

প্রকল্প বাস্তবায়নে পরিবেশ আইন লঙ্ঘন

পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ১৯৯৭-এ স্থানীয় পর্যায়ের যে কোনো সড়ক ও ১০০ মিটারের নীচের সেতুকে ‘কমলা খ’ শ্রেণীর শিল্প এবং যেকোনো আঞ্চলিক ও জাতীয় সড়ক ও ১০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতুকে ‘লাল’ শ্রেণীভুক্ত শিল্প হিসেবে বর্ণনা করা হয়েছে। পক্ষান্তরে সংশোধিত পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা, ২০২৩-এ ৫ থেকে ১০ কিলোমিটারের সড়ক ও ১০০ থেকে ৫০০ মিটার সেতু নির্মাণকে ‘কমলা’ শ্রেণীর শিল্প এবং ১০ কিলোমিটারের উর্ধ্বের সড়ক ও ৫০০ মিটারের উর্ধ্বের সেতু নির্মাণকে লাল শ্রেণীভুক্ত শিল্প হিসেবে নির্ধারণ করা হয়েছে। উভয় বিধিমালাতেই লাল ও কমলা শ্রেণীভুক্ত শিল্প নির্মাণের ক্ষেত্রে পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করা বাধ্যতামূলক করা হয়েছে। সেই হিসেবে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পগুলোতে এই ছাড়পত্র গ্রহণ বাধ্যতামূলক হলেও গবেষণার অন্তর্ভুক্ত ২৫টি প্রকল্পের কোনোটিতেই পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ, অবস্থানগত ও পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ করা হয়নি এবং এক্ষেত্রে পরিবেশ অধিদপ্তরও কোনো ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেনি। উল্লেখ্য যে, সংশোধিত পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালায় ১০০ মিটারের কম দৈর্ঘ্যের সেতু এবং ৫ কিলোমিটারের কম দৈর্ঘ্যের সড়ক নির্মাণকে কোনো শ্রেণীভুক্ত শিল্প করা হয়নি।

সেতু নির্মাণে বিধি লঙ্ঘন

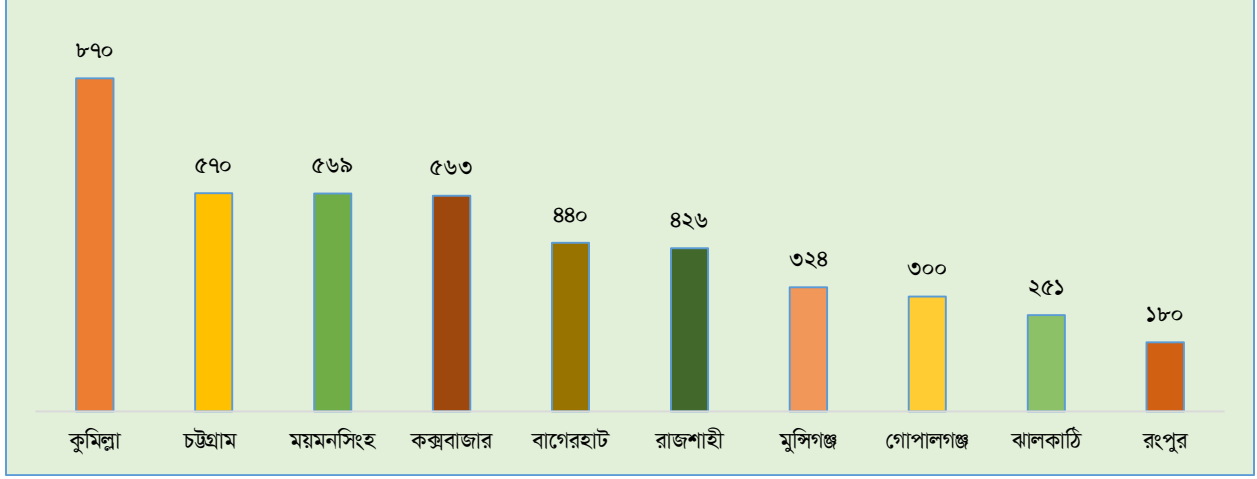
অভ্যন্তরীণ জলপথ ও তীরভূমিতে স্থাপনাদি নির্মাণ নিয়ন্ত্রণ বিধিমালা, ২০১০ (সংশোধন ২০১৮)-এ জলপথের গভীরতা অনুসারে অভ্যন্তরীণ জলপথ/নদীপথকে চারটি শ্রেণীভুক্ত করা হয়। এবং বিধিতে নির্ধারিত অভ্যন্তরীণ জলপথের শ্রেণী অনুযায়ী উল্লম্ব ও আনুভূমিক ছাড় নিশ্চিত করে সেতু নির্মাণ করা এবং বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-কর্তৃপক্ষের (বিআইডব্লিউটিএ)-এর নিকট থেকে নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স নেওয়ার বাধ্যবাধকতা আরোপ করা হয় এবং বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক এই স্থাপনা নির্মাণ কার্যক্রম পরিবীক্ষণের মাধ্যমে এই বিধিবিধানের নিশ্চিত করার কথা বলা হয়। তবে গবেষণার আওতাভুক্ত ছয়টি সেতু নির্মাণ প্রকল্পের মধ্যে তিনটি প্রকল্পের ক্ষেত্রে নেভিগেশনাল ক্লিয়ারেন্স গ্রহণ করা হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ সেতু বিষয়ক ছাড়পত্র দিলেও কার্যক্রম চলাকালীন সময়ে যথাযথভাবে তদারকি করে না। দেশে সর্বমোট কতগুলো সেতুর ক্ষেত্রে এই ছাড়পত্র দেওয়া হয়েছে সে বিষয়ক তথ্য বিআইডব্লিউটিএ প্রদান করেনি। তবে বিআইডব্লিউটিএ’র একটি জরিপে অন্তর্ভুক্ত ৯৯টি সেতুর মধ্যে ৮৫টি সেতুর যথাযথ উচ্চতা নিশ্চিত করা হয়নি বলে উল্লেখ করা হয়, যা নৌযান চলাচলে বাধার সৃষ্টি করেছে। বিধির শর্ত মেনে এসকল সেতুর যথাযথ সংস্কারের জন্য বিপুল পরিমাণ অর্থের সংস্থান প্রয়োজন। সওজ এবং বিআইডব্লিউটিএ’র মধ্যে সমন্বয়হীনতা, দায়িত্ব অবহেলা ও রাজনৈতিক প্রভাবের কারণে এসম্পর্কিত বিধিবিধানের যথাযথ প্রতিপালন করা হয় না।

২.২ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সক্ষমতার ঘাটতি

প্রকল্প বাস্তবায়ন, রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকি সক্ষমতার ঘাটতি

সওজ-এর বিভাগীয় দপ্তরের (জেলা পর্যায়) আওতাভুক্ত সড়কের আয়তন ভিন্ন। কোনো বিভাগের আওতায় ৮৭০ কিলোমিটার থাকলেও কোনো বিভাগের আওতায় ১৮০ কিলোমিটার। বিভাগীয় দপ্তরগুলোতে জনবল কাঠামো তৈরি করার ক্ষেত্রে দপ্তরগুলোর কার্যপরিধি বিবেচনা না করায় যে সকল বিভাগের কাজের আওতা বড় তাদের সড়ক পরিদর্শন, রক্ষণাবেক্ষণ, তদারকি, পরিবীক্ষণ সীমিত হয়ে যায়। সওজ-এর মাঠ পর্যায়ের বিভাগীয় দপ্তরগুলোর বিদ্যমান জনবল কাঠামো বিশ্লেষণে দপ্তরভেদে জনবল কাঠামোর ভিন্নতা লক্ষ করা যায়। এক্ষেত্রে পদ ও জনবল সংখ্যার বিক্ষিপ্ত বিন্যাস পরিলক্ষিত হয়। এছাড়া বিভাগীয় অফিসসমূহের এক-তৃতীয়াংশ প্রকৌশলী পদ শূন্য রয়েছে।

চিত্র ১: কয়েকটি বিভাগীয় কার্যালয়ের (জেলা পর্যায়) অধীনে থাকা রাস্তার দৈর্ঘ্য (কি. মি.)



অনেক এলাকায় জনবল ঘাটতির কারণে স্বল্প পরিমাণে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক যথাসময়ে রক্ষণাবেক্ষণ না করায় বড় ধরনের ক্ষতির সম্মুখীন হয় এবং যার ফলে এই সড়ক বা সেতুর স্থায়ীত্ব কমে যায়।

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে জনবল ও বাজেট ঘাটতি

পরিকল্পনা কমিশন, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), এবং সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের একই কর্মকর্তাগণ চলতি দায়িত্বের পাশাপাশি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি, প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটি, মন্ত্রণালয়ভিত্তিক পরিবীক্ষণ দলে প্রতিনিধিত্ব করে থাকে। আইএমইডির একটি ইউনিটের ৭ জন কর্মকর্তার মাধ্যমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়সহ ৬টি মন্ত্রণালয়ের সকল উন্নয়ন প্রকল্প পরিবীক্ষণ করা হয়ে থাকে। কিছু কিছু ক্ষেত্রে সওজ, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ও পরিকল্পনা কমিশনে জনবল ঘাটতির কারণে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও মূল্যায়নে দুই-তিন বছর লেগে যায়। বিলম্বের কারণে প্রাক্কলিত বাজেটে ঘাটতি দেখা যায় এবং পরবর্তীতে বাজেট ও মেয়াদ বৃদ্ধির সুযোগ তৈরি করে। এছাড়া জনবল সংকটের কারণে পরিকল্পনা কমিশনের পক্ষে পরিদর্শনের মাধ্যমে সকল প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়ন করা সম্ভব হয় না। পরিকল্পনা কমিশন ও সড়ক ও সেতু মন্ত্রণালয়ে কারিগরী বিষয়ে দক্ষ লোক 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 এবং এর ফলে সড়ক ও সেতুতে রক্ষাপ্রদ কার্যক্রম গ্রহণ না করায় খুব দ্রুত প্রকল্পগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়।

২.৩ উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে অংশগ্রহণ ও সমন্বয়ে ঘাটতি

প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই, প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন ইত্যাদি ক্ষেত্রে মাঠ প্রশাসন এবং মাঠ পর্যায়ের সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তরের কর্মকর্তাসহ অংশীজনের মতামত গ্রহণের নির্দেশনা থাকলেও অধিকাংশ প্রকল্প এলাকার জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় উপকারভোগী, বিশেষজ্ঞ ও অন্যান্য দপ্তরের সাথে আলোচনা ও পরামর্শ করা হয় না। গবেষণার আওতাভুক্ত একটি প্রকল্প বাস্তবায়নের শুরুতে একজন পরিবেশ বিশেষজ্ঞ স্বপ্রণোদিত হয়ে পরিবেশগত প্রভাব মোকাবিলায় লিখিতভাবে কিছু পরামর্শ দিলেও তা উপেক্ষা করা হয়। এছাড়া জমি অধিগ্রহণ ও 'ইউটিলিটি' অবকাঠামো স্থানান্তর কাজে সওজ, স্থানীয় প্রশাসন, পরিবেশ দপ্তরসমূহের মধ্যে সমন্বয়হীনতা লক্ষ করা গেছে। 'ইউটিলিটি' অবকাঠামো স্থানান্তরের ক্ষেত্রে দীর্ঘসূত্রিতা, নির্দিষ্ট স্থানের বাইরে অন্যত্র খুঁটি স্থাপন, 'ইউটিলিটি' অবকাঠামো স্থানান্তরের পূর্বেই ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদান; ৪টি প্রকল্পে বৈদ্যুতিক খুঁটি না সরিয়েই রাস্তা নির্মাণ ইত্যাদি সমস্যাগুলো পরিলক্ষিত হয়। অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি সংশ্লিষ্ট প্রশাসনকে পূর্ব থেকে অবহিত করা হয় না।

২.৪ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমে স্বচ্ছতার ঘাটতি

প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য-উপাত্ত প্রকাশ না করা

সওজ অধিদপ্তরের উন্নয়ন প্রকল্প সংক্রান্ত বিস্তারিত নথি/প্রতিবেদন সওজ ও সড়ক পরিবহন 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।

২.৫ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে জবাবদিহির ঘাটতি

প্রকল্পের কার্যক্রম পরিদর্শন, তদারকি ও মূল্যায়ন কার্যক্রমে ঘাটতি

উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম পরিদর্শন, তদারকি ও মূল্যায়ন ঘাটতি বিদ্যমান। আইএমইডি, প্রধান প্রকৌশলী মনিটরিং টিম, সওজ অধিদপ্তরের জোন/সার্কেলভিত্তিক টিম সকল জেলার সকল প্রকল্প নিয়মিতভাবে পরিদর্শন করে না। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের মনিটরিং টিমগুলোকে চলমান প্রকল্প পরিবীক্ষণের জন্য মাসে ন্যূনতম একবার শুধুমাত্র সরকারি ছুটির দিনে পরিদর্শনের নির্দেশনা প্রদান। 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 ট্রাসপোর্ট অডিট ডিরেক্টরেট কর্তৃক সীমিত পরিসরে সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগের নিরীক্ষা কার্যক্রম পরিচালিত হয়। কিছু ক্ষেত্রে নিরীক্ষা দলের প্রবেশগম্যতা বাধাধ্বস্তের অভিযোগও পাওয়া যায়। ট্রাসপোর্ট 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 প্রতিবেদন ২০২৩-২৪ অর্থবছরে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় বিষয়ক সংসদীয় স্থায়ী কমিটির কাছে পেশ করা হয়। 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

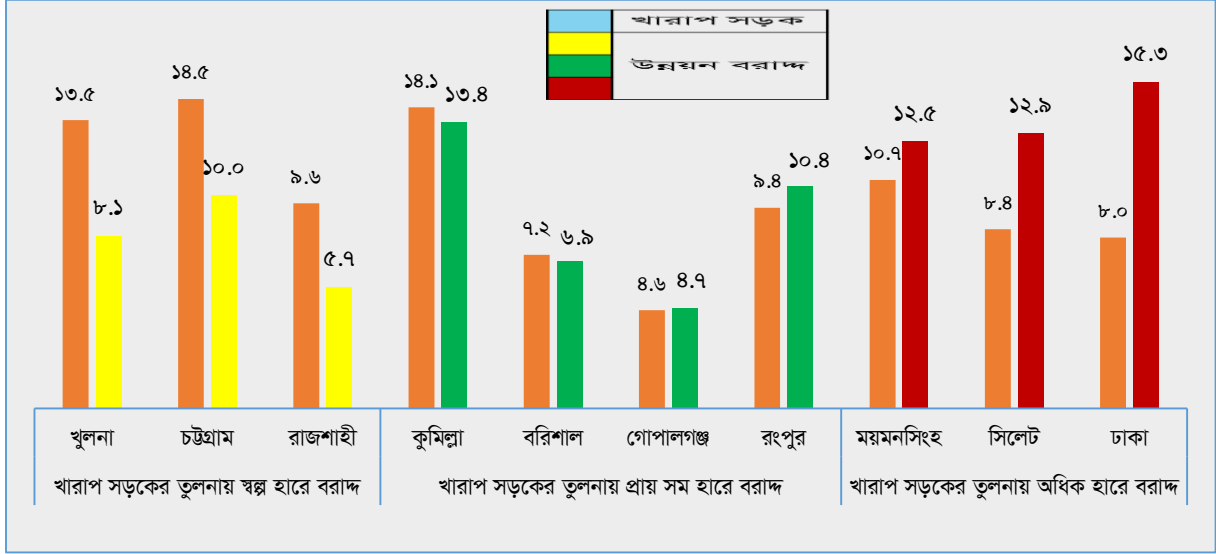
প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কিছু কর্মকর্তা ও ঠিকাদারগণ সরাসরি ক্ষমতাসীন রাজনৈতিক দলের আনুকূল্য পাওয়ায় তারা নিম্নমানের কাজ করে থাকে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের ধীরগতি লক্ষ করা যায়। কিন্তু এজন্য তাদেরকে জবাবদিহির আওতায় নিয়ে আসা হয় না। ইজিপি'র তথ্য অনুসারে সওজ-এর ঠিকাদারী কাজ পেতে জালিয়াতি করায় ২০২৪ সালের জানুয়ারি থেকে আগস্ট পর্যন্ত সময়ের মধ্যে ৩৫টি ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের ওপর বিভিন্ন মেয়াদে নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হয়। যদিও ২৬টি প্রতিষ্ঠানের নিষেধাজ্ঞার ক্ষেত্রে উচ্চ আদালত কর্তৃক স্থগিতাদেশ প্রদান করা হয়েছে। কয়েকজন ঠিকাদারের ওপর নিষেধাজ্ঞা আরোপ করা হলেও দুর্নীতির সাথে সম্পৃক্ত কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণের দৃষ্টান্ত লক্ষ করা যায়নি। কিছু ঠিকাদারদের রাজনৈতিক প্রভাব ও উচ্চ পর্যায়ে যোগসাজশ থাকার কারণে সওজ-এর কিছু কর্মকর্তাদের সদীচ্ছা থাকলেও অনেক সময় ঠিকাদারদের দুর্নীতির বিরুদ্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে না।

২.৬ 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 সুসম উন্নয়ন নিশ্চিতকরণে তুলনামূলক অনগ্রসর/অনুন্নত এলাকাভিত্তিক প্রকল্প চিহ্নিতকরণে অগ্রাধিকার নির্ধারণের নির্দেশ প্রদান করা হয়েছে। 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 ময়মনসিংহ জোনের খারাপ সড়কের হার কম হলেও বরাদ্দের পরিমাণ অন্যান্য জোনের চেয়ে অধিক। এছাড়া বিগত দুই অর্থ বছরে কুমিল্লায় সর্বোচ্চ হারে বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে।

চিত্র ২: চার অর্থবছরের (২০১৯-২৩) খারাপ সড়ক ও উন্নয়ন বরাদ্দের জোনভিত্তিক গড় হার (%)



প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও অগ্রাধিকার প্রণয়নে অনিয়ম-দুর্নীতি

প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের সময় বাংলাদেশে বিদ্যমান বিভিন্ন পরিকল্পনা, যেমন, শ্রেণিকৃত 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 ঘণ্টা 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 এবং গোপনে প্রকল্প প্রস্তাব মূল্যায়ন সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহ করতে 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।

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 তা অমান্য করা হয়। গবেষণা 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।

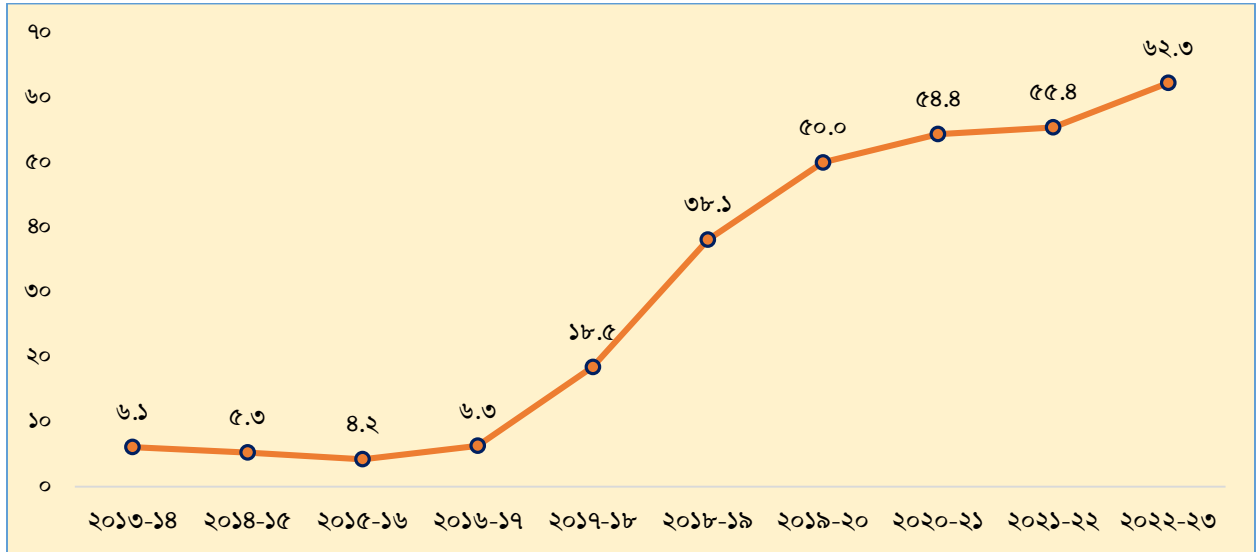
নির্ধারিত সময়সীমার মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন না করা

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 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 প্রকল্পের সড়ক নির্মাণ সংক্রান্ত দরপত্রে এমনভাবে ঠিকাদারদের যোগ্যতা ও উপযুক্ততার শর্ত নির্ধারণ করা হয় যা শুধুমাত্র নির্দিষ্ট কিছু ঠিকাদারের রয়েছে। আবার কিছু ক্ষেত্রে দরপত্রে অংশগ্রহণ করার জন্য অভিজ্ঞতা বাড়াতে ঠিকাদাররা জালিয়াতির আশ্রয় গ্রহণ করে থাকে। সওজ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাগণ তাদের পছন্দের ঠিকাদারকে কার্যাদেশ দিতে প্রাক্কলিত দর ফাঁস করে দেয়। নিজেদের মনোনীত ঠিকাদারদের সড়ক নির্মাণসংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ পাইয়ে দিতে কিছু ক্ষেত্রে রাজনৈতিক ব্যক্তিবর্গ ও উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণ সম্ভাব্য দরদাতাদের উক্ত কাজে দরপত্র জমাদানে বিরত থাকার নির্দেশ দিয়ে থাকে। ঠিকাদারদের মাঝে সমঝোতা ও যোগসাজশের মাধ্যমে গত দশ বছরে শীর্ষ ১৫টি ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান সওজ অধিদপ্তরের ক্রয় ব্যবস্থা করায়ত্ত করে আধিপত্য প্রতিষ্ঠা করেছে।

চিত্র ৩: ইজিপি প্রক্রিয়ায় বছর প্রতি 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। এভাবে ২০১৩-১৪ অর্থ বছর থেকে ২০২৩-২৪ পর্যন্ত সময়ে শুধুমাত্র ইজিপি প্রক্রিয়ায় দরপত্র প্রাপ্তির ক্ষেত্রে বিভিন্ন অর্থবছরে শীর্ষ পাঁচে থাকা ১৫টি ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান একক ও যৌথভাবে প্রায় ৫৭ হাজার কোটি টাকার সড়ক/সেতু 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 বন্টন করা হয়।

সারণি ২: 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 শূন্য 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। এভাবে ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারি কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে মোট প্রাক্কলিত ঘুষের পরিমাণ ১৩,৯৮০ থেকে ১৭,৭৯২ কোটি টাকা।

প্রকল্পের সড়ক ও সেতুসংশ্লিষ্ট নির্মাণ কাজে 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। এভাবে ২০০৯-১০ থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারি কাজে মোট প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ১২,৭০৯ থেকে ২৫,৪১৭ কোটি টাকা। ঠিকাদারি 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। নির্মিত সড়কের স্থায়ীত্বকাল সাধারণত ২০ বছর ধরা হলেও 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 কাজিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যর্থ করেছে।

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

উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক/সেতু নির্মাণে সার্বিক দুর্নীতি

নির্মাণ কাজের কার্যাদেশ ও বিল প্রাপ্তির ক্ষেত্রে ঘুষ, রাজনীতিবিদ, ঠিকাদার ও উচ্চ পর্যায়ের কর্মকর্তাদের ত্রিপক্ষীয় আঁতাতে মাধ্যমে 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 ৩: 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 আঁতাতে 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 থেকে ২০২৩-২৪ অর্থবছর পর্যন্ত সময়ে সওজ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত এডিপির উন্নয়ন প্রকল্পের সড়ক ও সেতু নির্মাণসংশ্লিষ্ট ঠিকাদারী কাজে মোট প্রাক্কলিত দুর্নীতির পরিমাণ ২৯,২৩০ থেকে ৫০,৮৩৫ কোটি টাকা।

৩ সার্বিক পর্যবেক্ষণ

সড়ক ও মহাসড়ক খাতে রাজনীতিবিদ, সংশ্লিষ্ট আমলা ও ঠিকাদারের ত্রিপক্ষীয় আঁতাতে 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। ত্রিপক্ষীয় 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 কাজিত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত করছে এবং জাতীয় সম্পদের অপব্যবহার ও বিপুল অপচয় হচ্ছে।

৪ 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. উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিটি ধাপে সংশ্লিষ্ট আইন, বিধি-বিধান ও নির্দেশিকার কঠোর বাস্তবায়ন নিশ্চিত 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. অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন, কার্যকর মূল্যায়ন ও যথাযথ ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করে সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের মতামত নিয়ে প্রাসঙ্গিক আইন ও বিধি-বিধানের সাথে সামঞ্জস্য রেখে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন নির্দেশিকা সংস্কার 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।
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 মহাসড়ক 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 বিধি-বিধান অনুসারে যথাযথ প্রক্রিয়া অনুসরণ করতে হবে।
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।
