

## “সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসনের চ্যালেঞ্জ”

### শীর্ষক গবেষণা প্রতিবেদনের ওপর কিছু প্রশ্ন ও উত্তর

#### প্রশ্ন ১: টিআইবি কেন এই গবেষণাটি পরিচালনার উদ্যোগ নিয়েছে?

**উত্তর:** 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 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।

#### প্রশ্ন ২: এই গবেষণার উদ্দেশ্য কি?

**উত্তর:** 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।

#### প্রশ্ন ৩: এই গবেষণার পদ্ধতি এবং তথ্যের উৎস কী?

**উত্তর:** 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।

#### প্রশ্ন ৪: এই গবেষণার তথ্য সংগ্রহের সময়কাল কী?

**উত্তর:** এই গবেষণায় জুন ২০২৩ থেকে সেপ্টেম্বর ২০২৪ পর্যন্ত সময়ে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ উভয় উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

#### প্রশ্ন ৫: গবেষণার পরিধি কতটুকু?

**উত্তর:** বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনায় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়িত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ এই গবেষণার আওতাভুক্ত ছিল। এই গবেষণায় 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 গুরুত্ব 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।

#### প্রশ্ন ৬: গবেষণায় বিশ্লেষিত তথ্যের নির্ভরযোগ্যতা ও যথার্থতা কতটুকু?

**উত্তর:** এ গবেষণায় বিশ্লেষিত তথ্যের নির্ভরযোগ্যতা ও যথার্থতা যাচাইয়ে গুণগত গবেষণার বিভিন্ন-পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে। বিশেষ করে বিভিন্নসূত্র থেকে সংগৃহীত তথ্যের মধ্যে সামঞ্জস্যতা বিধান, বিভিন্নস্তর ও পর্যায়ে ক্রস চেকসহ সম্ভাব্য সকল সূত্রসমূহ থেকে যাচাই ও বাছাই করা হয়েছে এবং প্রত্যেক ক্ষেত্রে একাধিক উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে।

#### প্রশ্ন ৭: গবেষণায় কী কী বিষয় পর্যালোচনা করা হয়েছে?

**উত্তর:** এই গবেষণায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে সড়ক ও মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের তিনটি ধাপে (প্রকল্প প্রণয়ন, বাস্তবায়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ) সংঘটিত বিভিন্ন কার্যক্রম যথা প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, প্রকল্প প্রস্তাব যাচাই-বাছাই, মূল্যায়ন, অনুমোদন, বাজেট বরাদ্দ, তহবিল ছাড়, দরপত্র ও ক্রয়াদেশ প্রদান, প্রকল্প বাস্তবায়ন, তদারকি, পরিবীক্ষণ, নিরীক্ষা, বাস্তবায়ন পরবর্তী রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি সুশাসনের ছয়টি নির্দেশক যথা আইন ও নীতির প্রতিপালন, সক্ষমতা ও কার্যকরতা, অংশগ্রহণ ও সমন্বয়, স্বচ্ছতা, জবাবদিহি, অনিয়ম-দুর্নীতি প্রতিরোধের আলোকে প্রকল্প বাস্তবায়নে সুশাসন পর্যালোচনা করা হয়েছে।

#### প্রশ্ন ৮: এই গবেষণার সার্বিক পর্যবেক্ষণসমূহ ও মন্তব্য কী কী?

**উত্তর:** সড়ক ও মহাসড়ক খাতে রাজনীতিবিদ, সংশ্লিষ্ট আমলা ও ঠিকাদারের ত্রিপাক্ষিক আঁতাতের মাধ্যমে উন্নয়ন কার্যক্রমের নীতি নির্ধারণ, সরকারি ক্রয় ব্যবস্থা ও প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে ক্রয়ক্রম 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 ক্রয়ক্রম করেছে। দুর্নীতির লক্ষ্যে উদ্দেশ্যপ্রণোদিতভাবে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। একদিকে অনিয়ম-দুর্নীতির কারণে অতি উচ্চ ব্যয়ে এ সকল প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হচ্ছে, অন্যদিকে নির্মিত সড়ক ও সেতুর মান খারাপ হচ্ছে ও টেকসই হচ্ছে না- যা প্রকল্পের কাজক্ষত উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত করছে এবং জাতীয় সম্পদের অপব্যবহার ও বিপুল অপচয় হচ্ছে।

#### প্রশ্ন ৯: এ গবেষণায় প্রাপ্ত তথ্য সকলের জন্য সমানভাবে প্রযোজ্য কি?

**উত্তর:** গবেষণায় প্রাপ্ত ফলাফল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল এলাকা, সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও তাদের কার্যক্রমের ক্ষেত্রে সমানভাবে প্রযোজ্য নয়।

#### প্রশ্ন ১০: টিআইবি কর্তৃক প্রকাশিত প্রতিবেদন কি সকলের জন্য উন্মুক্ত?

**উত্তর:** টিআইবি স্বপ্রণোদিতভাবে তথ্য প্রকাশের নীতি অবলম্বন করে থাকে। টিআইবির কাঠামো, ব্যবস্থাপনা, কর্মকৌশল ও পরিকল্পনা, চলতি কার্যক্রম, প্রতিবেদন ও মূল্যায়ন, সকল পলিসি-সংক্রান্ত নথি, বাজেট, অর্থ ও হিসাব-সম্পর্কিত সকল তথ্য জনগণের জন্য উন্মুক্ত ও টিআইবির ওয়েবসাইটে পাওয়া যায়। এ ছাড়া, জনগণের তথ্য অধিকারের অংশীজন হিসেবে এবং তথ্য অধিকার আইন ২০০৯ অনুসারে টিআইবির তথ্য সরবরাহের জন্য নির্ধারিত তথ্য কর্মকর্তা রয়েছেন। এ প্রতিবেদন সম্পর্কে আরো বিস্তারিত জানতে চাইলে ফোন বা ইমেইলের মাধ্যমে উক্ত তথ্য কর্মকর্তার সঙ্গে যোগাযোগ করা যেতে পারে- মোবাইল: ০১৭১৪-০৯২৮২৩, ই-মেইল: [info@ti-bangladesh.org](mailto:info@ti-bangladesh.org)

\*\*\*\*\*