



ASIAN DEVELOPMENT BANK

বাংলাদেশ: গ্রামীণ অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি

প্রকল্পের নাম	গ্রামীণ অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি
প্রকল্প নম্বর	৪৭২৪৩-০০৪
দেশ	বাংলাদেশ
প্রকল্পের অবস্থা	প্রস্তাবিত
প্রকল্পের ধরন/সহায়তা প্রদানের পদ্ধতি	ঋণ
অর্থায়নের উৎস/অর্থের পরিমাণ	<p>মঞ্জুরি: গ্রামীণ অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি</p> <p>পরে নির্দিষ্টকরণ করা হবে ৫০.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার</p> <p>ঋণ: গ্রামীণ অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচি</p> <p>এশীয় উন্নয়ন তহবিল ৫০.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার</p> <p>সাধারণ মূলধনী সম্পদ ১৩০.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার</p>
কৌশলগত এজেন্ডাসমূহ:	পরিবেশগতভাবে টেকসই প্রবৃদ্ধি অন্তর্ভুক্তিমূলক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি
পরিবর্তনের চালকসমূহ	সুশাসন ও সক্ষমতা উন্নয়ন অংশীদারিত্ব
খাত/উপখাত	পরিবহন - সড়ক পরিবহন (গ্রামীণ)
জেন্ডার বা লিঙ্গ সমতা ও মূলধারাকরণ	কার্যকর জেন্ডার মূলধারাকরণ
বর্ণনা	<p>প্রস্তাবিত গ্রামীণ সংযোগ কর্মসূচি'র (আরসিপি) মূল লক্ষ্য হবে বাংলাদেশের গ্রামীণ সড়ক পুনঃমেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থা উন্নত করা। এডিবি বাংলাদেশ সরকারকে গ্রামীণ সড়ক পুনর্বাসন ও রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিতে আগাম প্রকল্প পরিকল্পনার (পিডিএ) আওতায় সহায়তা করবে। আরসিপি কর্মসূচি খাতকে সহায়তা করবে, যার পরিকল্পনা তৈরিতে পিডিএ সাহায্য করেছিল। গত কয়েক দশকে বাংলাদেশের গ্রামীণ অবকাঠামোতে উল্লেখযোগ্য উন্নয়ন ঘটেছে। অনেক উন্নয়ন সত্ত্বেও গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থা দুর্বল রয়ে গেছে, ফলে গ্রামের মানুষের সরাসরি যোগাযোগ ও অর্থনৈতিক কাজে অংশগ্রহণ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। গ্রামীণ মানুষের শতকরা মাত্র ৪০ ভাগ সব-ঋতুতে ব্যবহারোপযোগী সড়ক ব্যবহার করতে পারে। উপজেলা পর্যায়ের প্রায় ৩৩% ও ইউনিয়ন পর্যায়ের ৮৪% রাস্তা এখনো কাঁচা। অগ্রসরমান</p>

অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধির কারণে গ্রামাঞ্চলে সড়ক পথে মালামাল পরিবহন বেড়ে গেছে, ফলে গ্রামের সড়কগুলোর অবস্থা আরও বেহাল হয়েছে। ৪০ শতাংশেরও বেশি গ্রামীণ সড়কের পুনঃনির্মাণ প্রয়োজন, কারণ এগুলোর অবস্থা রক্ষণাবেক্ষণেরও অনুপযোগী। পুনঃনির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণে অপরিপূর্ণ অর্থ বরাদ্দের কারণে (যা চাহিদার মাত্র ৩৫%) গ্রামীণ সড়ক যোগাযোগকে নড়বড়ে করে তুলেছে। দুর্বল নির্মাণ, রক্ষণাবেক্ষণ দক্ষতা, অতিরিক্ত পণ্যবোঝাই যান চলাচল এবং অতিমাত্রায় জলবায়ু-জনিত সমস্যার কারণে ব্যাপক পুনর্বাসন কাজ প্রয়োজন। গ্রামীণ সড়ক যোগাযোগ বন্যা ও অতি বৃষ্টিতে মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। জলবায়ু পরিবর্তনের জন্য অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ হওয়ায় দেশের গ্রামীণ অবকাঠামোকে অবশ্যই জলবায়ু-সহনশীল হতে হবে, যাতে দীর্ঘমেয়াদি বিনিয়োগ ব্যয় কাজে লাগে এবং এই ব্যয় থেকে প্রত্যাশিত সুফল নিশ্চিত হয়। এর প্রভাব হবে পিছিয়ে পড়া ও উন্নত এলাকার মধ্যে যোগাযোগ বৃদ্ধি। ফলাফল হবে গ্রামে বসবাসকারী মানুষের চলাচল বৃদ্ধি। প্রধান আউটপুট (১) গ্রামীণ অবকাঠামোর নিশ্চিত পুনঃমেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ; এবং (২) সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো শক্তিশালী করা। কর্মসূচির সুবিধাভোগী হবে সরকার, এলজিইডি, রাস্তা ব্যবহারকারী, পরিবহন মালিক ও চালক, ব্যবসায়ী, রাস্তা নির্মাণকারী কোম্পানি ও এলাকার জনগণ।

প্রকল্পের যৌক্তিকতা ও দেশ-ভিত্তিক/আঞ্চলিক কৌশলের সাথে সাম্যুজ্য প্রধান খাতগুলোর কর্মসূচি নিয়ে বাংলাদেশের একটি সুগঠিত মধ্যমেয়াদী বাজেট ফ্রেমওয়ার্ক বা কর্মকাঠামো (এমটিবিএফ) রয়েছে। এর লক্ষ্য হলো, প্রতি তিন বছরের বাজেট বরাদ্দ নিশ্চিত করার জন্য বার্ষিক বাজেট বরাদ্দসহ রাজস্ব ও উন্নয়ন বাজেটকে সরকারি নীতির অগ্রাধিকারসমূহের সাথে সংযুক্ত করা। ২০১৪ সালের গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাজেট বরাদ্দ ছিল ১৪৩ মিলিয়ন মার্কিন ডলার, যা ২০১১ সালের তুলনায় ৭৯% বেশি। ২০১৪ সালে রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের ৭৫% আসে রাজস্ব আয় থেকে, আর বাকি ২৫% আসে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি থেকে (মূলত উন্নয়ন অংশীদারদের অর্থায়নে)। এমটিবিএফ - এর আওতায় বরাদ্দের প্রতি আগ্রহ বাড়ায় গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে একটি কাঠামোগত ও ফলাফল-নির্ভর পদক্ষেপ গ্রহণের ভালো সুযোগ তৈরি হয়েছে। মন্ত্রণালয় ২০১৩ সালে গ্রামীণ সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতিমালা অনুমোদন করে। এই নীতিমালার লক্ষ্য হলো গ্রামের রাস্তাগুলোকে টেকসই উপায়ে সারা বছর চলাচলের উপযোগী রাখা। এতে যেসব বিষয়ের ওপর জোর দেওয়া হয়েছে, তাহলো (১) সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জমে থাকা কাজের পরিমাণ কমানো; (২) জলবায়ু-সহনশীল মানে উন্নত করে সড়কগুলোর পুনঃমেরামত; (৩) রক্ষণাবেক্ষণের দক্ষতা ও প্রাতিষ্ঠানিক সামর্থ্য উন্নত করা; (৪) সড়ক, সেতু/কালভার্ট ইত্যাদির জন্য একটি

সম্পূর্ণ ও নির্ভরযোগ্য তালিকা প্রতিষ্ঠা করা; (৫) এই তালিকা ও জিআইএস ডাটাবেজ- এর মধ্যে একটি সংযোগ স্থাপন করা; এবং (৬) সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণের মান উন্নত করা।

ফলাফল-নির্ভর ইজারাদান (আরবিএল) গ্রামীণ অবকাঠামো কর্মসূচির কার্যকারিতা উন্নত করার একটি সঠিক পদ্ধতি, কারণ (১) এটি গ্রামীণ সড়ক ও সেতু পুনঃমেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে প্রতিষ্ঠানিক উন্নয়ন পরিকল্পনা তৈরি করে সামগ্রিক প্রেক্ষিত তৈরি করবে যাতে সরকারের গ্রামীণ সড়ক ও সেতু রক্ষণাবেক্ষণ নীতির সাথে তা আরো সামঞ্জস্যপূর্ণ হয়, (২) এটি বিনিয়োগকে উত্‌সাহিত করবে, (৩) সরকার আরবিএলকে, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ভালোভাবে সরকারি ব্যয় করার ক্ষেত্রে একটি ভালো হাতিয়ার হিসাবে বিচেনা করে; (৪) সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচিকে পদ্ধতিগত ও ফলাফল-নির্ভর করার জন্য এটি উন্নয়ন সমন্বয় ও সামঞ্জস্য বজায় রাখে; (৫) এটি রক্ষণাবেক্ষণের অর্থায়নের আবশ্যিকতা ও পরিমাণ বৃদ্ধি করে যাতে অন্যান্য উন্নয়ন অংশীদাররাও সুসংহতভাবে অংশ নিতে পারে; (৬) প্রকল্প বাস্তবায়নে কর্মীদের সময় সাশ্রয় করে এটি আদান-প্রদান ব্যয় কমাতে পারে; এবং (৭) এটি সরকারি কার্যপদ্ধতি ও প্রক্রিয়াগুলোকে উন্নত করতে সাহায্য করে। বাংলাদেশের গ্রামীণ অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প বিষয়ে এডিবি'র বিগত ও বর্তমান অভিজ্ঞতা আরবিএলকে সমর্থন করে। এডিবি'র অভিজ্ঞতা থেকে চিহ্নিত হয়েছে যে সরকারের অদক্ষ ও অকার্যকর কর্মপদ্ধতিই বেশিরভাগ প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণ। প্রস্তাবিত আরবিএল পরিচালিত হলে সরকারের নিয়ন্ত্রণাধীন গ্রামীণ সড়ক পুনঃমেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচির দক্ষতা ও কার্যকারিতা উন্নত হবে।

এডিবি এই কর্মসূচিতে (১) সরকারের গ্রামীণ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজের উন্নয়ন প্রচেষ্টায় সহযোগিতা ও উৎসাহ প্রদান করবে; (২) কর্মসূচির আকার সম্প্রসারণ করবে (৩) কর্মসূচির পরিকল্পনাও বাস্তবায়ন প্রস্তুতি উন্নত করবে; এবং (৪) উন্নয়ন সহযোগিতাকে ভারসাম্যপূর্ণ করবে। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনঃমেরামত কাজে সরকারের উন্নত প্রক্রিয়া ও কার্যপ্রণালী থেকে প্রাপ্ত জ্ঞান পরবর্তীতে অন্যান্য জেলাগুলোতেও প্রয়োগ করা যাবে।

প্রভাব	পিছিয়ে থাকা ও উন্নত অঞ্চলের মধ্যকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি (ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনা, ২০১১-২০১৫)।
ফলাফল	গ্রামের মানুষের চলাচল বৃদ্ধি।
আউটপুট	১. পুনর্বাসন ও রক্ষণাবেক্ষণকৃত গ্রামীণ সড়ক অবকাঠামো। ২. সড়ক রক্ষণাবেক্ষণে প্রাতিষ্ঠানিক প্রস্তুতি শক্তিশালীকরণ।
ভৌগলিক এলাকা	

সুরক্ষা বিভাগসমূহ

পরিবেশ

বি

বাধ্যতামূলক বসতি স্থানান্তর	বি
আদিবাসী জনগোষ্ঠী	বি

পরিবেশগত ও সামাজিক দিকসমূহের সারমর্ম

পরিবেশগত
দিকসমূহ
বাধ্যতামূলক
বসতি স্থানান্তর
আদিবাসী
জনগোষ্ঠী

স্টেকহোল্ডারদের যোগাযোগ, অংশগ্রহণ ও পরামর্শ প্রদান

প্রকল্প নকশাকালে কর্মসূচির সুবিধাভোগী সরকারসহ, এলজিইডি, রাস্তা ব্যবহারকারী, পরিবহন মালিক ও চালক, ব্যবসায়ী, রাস্তা নির্মাণকারী কোম্পানি ও এলাকার জনগণ। জনগণের ওপর কর্মসূচির কোনো নেতিবাচক প্রভাব নেই। বিনিয়োগ অংশের আওতায় কার্যক্রম নকশাকালে সুবিধাভোগীদের সাথে পরামর্শ করা হবে।

প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কর্মসূচির নকশাকালে প্রাথমিক স্টেকহোল্ডার যেমন অর্থ মন্ত্রণালয়, এলজিইডি ইতিমধ্যেই সম্পৃক্ত হয়েছে এবং দরিদ্র, ঝুঁকিপূর্ণ ও প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর প্রতি প্রয়োজনীয় মনোযোগ দেওয়া হয়েছে। দরিদ্র ও প্রান্তিক জনগোষ্ঠীকে রাস্তা পুনঃমেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণে যুক্ত করা হবে। তাদের রাস্তা মেরামতকালে ও তথ্য বিতরণকালে কাজে নিয়োগ করা হবে।

কাজের সুযোগসমূহ

পরামর্শ নির্ধারণ করা হবে

সেবাসমূহ

ক্রয় নির্ধারণ করা হবে

দায়িত্বপ্রাপ্ত রেজাউল কে. খান
এডিবি কর্মকর্তা

এডিবির দায়িত্বপ্রাপ্ত বিভাগ দক্ষিণ এশীয় বিভাগ

এডিবির দায়িত্বপ্রাপ্ত ডিভিশন পরিবেশ, প্রাকৃতিক সম্পদ ও কৃষি বিভাগ, এসএআরডি

দায়িত্বপ্রাপ্ত স্থানীয় সরকার বিভাগ, স্থানীয় সরকার ও পল্লী উন্নয়ন মন্ত্রণালয়
সংস্থাসমূহ বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

সময়সূচি

ধারণা বা কনসেপ্ট-এর ছারপত্র	০৩ জুন ২০১৫
তথ্য অনুসন্ধান	১৫ জুন ২০১৬ থেকে ৩০ জুন ২০১৬
এমআরএম	১৬ আগস্ট ২০১৬
অনুমোদন	৩১ আগস্ট ২০১৬
সর্বশেষ পর্যালোচনা মিশন	-
সর্বশেষ পিডিএস হালনাগাদকরণ	২৪ আগস্ট ২০১৫

প্রকল্প তথ্য পত্রে প্রকল্প বা কর্মসূচির তথ্যাবলীর সারমর্ম থাকে। কারণ পিডিএস একটি চলমান কাজ; এর প্রাথমিক সংকলনে কিছু কিছু তথ্য অন্তর্ভুক্ত নাও থাকতে পারে; তবে তথ্য হাতে এলে তা অন্তর্ভুক্ত করা হয়। প্রস্তাবিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে তথ্য সম্ভাব্য ও নির্দেশনামূলক।

এডিবি এই পিডিএস-এর তথ্য সম্পর্কে কোনোরকম নিশ্চয়তা দান করেনা; সাধারণভাবে তথ্য প্রদান করাই এর উদ্দেশ্য। এডিবি মানসম্মত তথ্য প্রদানের চেষ্টা করলেও প্রদত্ত তথ্য ‘ঠিক যেমন’ তেমনভাবেই দেয়া হয়। তথ্যের বিপন্ন-উপযুক্ততা, নির্ভুলতা, সম্পূর্ণতা, কোন বিশেষ উদ্দেশ্যে ব্যবহারের উপযুক্ততা, বা তথ্যের স্বত্বাধিকার সম্পর্কে কোন নিশ্চয়তা দেয়া হয়না।