

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ  
কার্যক্রম ও এডিপি শাখা  
[www.rthd.gov.bd](http://www.rthd.gov.bd)

সিনিয়র সিস্টেম এনালিস্ট	
◇ সিস্টেম এনালিস্ট (বিআরটিসি)/ সিনিয়র প্রোগ্রামার (সওজ)	
◇ প্রোগ্রামার (বিআরটিএ)	
◇ সহকারী প্রোগ্রামার (ডিএমটিসিএল)	
✓ সঃ মেঃ ইঞ্জিঃ (ডিটিসিএ/সওজ)	
◇ নথি	
ডায়েরি নং- ১৪৬	
তারিখ:- ১১.০৬.২০১৮	

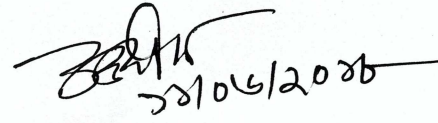
নং-৩৫.০০.০০০০.০৩২.১৪.০০৬.১৮-২৯১

তারিখঃ ১১-০৬-২০১৮

বিষয়ঃ “জরা-জীর্ণ অপ্রশস্ত ও গুরুত্বপূর্ণ পয়েন্টে বিদ্যমান বেইলী সেতু এবং আরসিসি সেতু প্রতিস্থাপন প্রকল্প (ঢাকা জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের উপর অনুষ্ঠিত অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি সভার কার্যবিবরণী প্রেরণ সংক্রান্ত।

উপর্যুক্ত বিষয়ে গত ৩১ মে ২০১৮ তারিখে অনুষ্ঠিত সভার কার্যবিবরণী এতদসঙ্গে প্রেরণ করা হল। উক্ত সভার কার্যবিবরণী সদয় অবগতি ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশক্রমে এতদসঙ্গে প্রেরণ করা হল।

সংযুক্তি: বর্ণনামতে।

  
১১/০৬/২০১৮

(তওহীদ আহমদ সজল)

সিনিয়র সহকারী প্রধান

ফোন-৯৫১৪২৬৬

E-mail: [sajalpol@gmail.com](mailto:sajalpol@gmail.com)

বিতরণ (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়) :

- ১। প্রধান প্রকৌশলী, সওজ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ২। অতিরিক্ত সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৩-৪। অতিরিক্ত সচিব (উন্নয়ন/বাজেট), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৫। যুগ্মপ্রধান, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৬। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা জোন, ঢাকা
- ৭। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ৮। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (পরিকল্পনা ও কার্যক্রম সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ৯। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (ঢাকা সড়ক সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ১০। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (নারায়নগঞ্জ সড়ক সার্কেল), বেইলী রোড, ঢাকা
- ১১। নির্বাহী প্রকৌশলী, ঢাকা সড়ক বিভাগ, ঢাকা
- ১২। নির্বাহী প্রকৌশলী, নারায়নগঞ্জ সড়ক বিভাগ, নারায়নগঞ্জ

সদয় অবগতির জন্য অনুলিপি (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়) :

- ১। মাননীয় মন্ত্রীর একান্ত সচিব, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
- ২। সচিব মহোদয়ের একান্ত সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
- ৩। সিনিয়র সিস্টেম এনালিস্ট, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ (কার্যবিবরণীটি এ বিভাগের ওয়েব সাইটে প্রকাশের অনুরোধসহ)
- ৪। উপপ্রধান মহোদয়ের ব্যক্তিগত কর্মকর্তা, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
- ৫-৬। অফিস কপি/মাস্টার কপি

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ  
বৈদেশিকসহায়তা শাখা

বিষয়: “জরা-জীর্ণ, অপ্রশস্ত ও গুরুত্বপূর্ণ পয়েন্টে বিদ্যমান বেইলী সেতু এবং আরসিসি সেতু প্রতিস্থাপন প্রকল্প (ঢাকা জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের উপর অনুষ্ঠিত অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি সভার কার্যবিবরণী

সভাপতি : মোঃ নজরুল ইসলাম  
সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ  
তারিখ : ৩১-০৫-২০১৮ খ্রিস্টাব্দ  
সময় : দুপুর ০১:৩০ ঘটিকা  
সভার উপস্থিতি : পরিশিষ্ট-ক

## ১. উপস্থাপনাঃ

১.১ সভাপতি সকলকে স্বাগত জানিয়ে সভার কার্যক্রম শুরু করেন। সভাপতির অনুমতিক্রমে উপপ্রধান জানান যে, “জরা-জীর্ণ, অপ্রশস্ত ও গুরুত্বপূর্ণ পয়েন্টে বিদ্যমান বেইলী সেতু এবং আরসিসি সেতু প্রতিস্থাপন প্রকল্প (ঢাকা জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটির মোট ৫৬৯০৩.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করে জুলাই ২০১৮ হতে জুন ২০২১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে। ঢাকা সড়ক জোনের আওতাধীন ঢাকা, গাজীপুর, মানিকগঞ্জ, নারায়নগঞ্জ ও মুন্সিগঞ্জ সড়ক বিভাগভুক্ত মহাসড়ক নেটওয়ার্কভুক্ত জরা-জীর্ণ, অপ্রশস্ত ও গুরুত্বপূর্ণ পয়েন্টে বিদ্যমান বেইলী সেতু এবং আরসিসি সেতু প্রতিস্থাপন করে ৬২টি (২৫৫৩.৩৭১ মিটার) পিসি গার্ডার/আরসিসি গার্ডার সেতু এবং ৩৯ মিটার আরসিসি স্লাব সেতু নির্মাণ করা; নিরবচ্ছিন্ন, নিরাপদ, আরামদায়ক, সময় ও ব্যয় সাশ্রয়ী মহাসড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করাই প্রকল্পটির মুখ্য উদ্দেশ্য। অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি’র সভায় পর্যালোচনাপূর্বক যৌক্তিক অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক ব্যয় নির্ধারণার্থে সভায় উপস্থাপন করা হয়।

## ২. আলোচনাঃ

২.১ উপপ্রধান সভাকে অবহিত করেন যে, প্রকল্পের আওতায় রাজস্ব ব্যয় ৩৮৪ লক্ষ টাকা, যা মোট ব্যয়ের ০.৬৭%। মূলধন খাতের আওতায় মহাসড়ক নির্মাণের জন্য প্রকৌশল যন্ত্রপাতি (টোটাল স্টেশন) ২৫ লক্ষ টাকা, ল্যাবরেটরী যন্ত্রপাতি (কোর কাটার, এক্সট্রাকশন মেশিন, ডিসিপি মেশিন, সিভ সেট, কংক্রিট ফ্রাসার ইত্যাদি) ৫০ লক্ষ টাকা; ভূমি অধিগ্রহণ ০.৬০ হেক্টর (১৯৪.০০ লক্ষ টাকা), ভূমি উন্নয়নসহ আবাসিক ভবন নির্মাণ ৩০০ লক্ষ টাকা; এপ্রোচ সড়কে মাটির কাজ ১০.২৯২ লক্ষ ঘন মিটার (৩১৮০.২৪ লক্ষ টাকা); ফ্লেসিবল পেভমেন্ট (এপ্রোচ সড়ক) নির্মাণ ১৩.৭০ কিলোমিটার (৩৫৬৬.৬০ লক্ষ টাকা); ডাইভারশন সড়ক নির্মাণ ৭.৯১৫ কিলোমিটার (৩৫১৯.৭২ লক্ষ টাকা); বিদ্যমান সেতু/কালভার্ট অপসারণ ৬০ কিলোমিটার (৬০০ লক্ষ টাকা); পিসি/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৫৯টি) ২৫১৪.৩৭১ কিলোমিটার (৩২৬৫৭.৫৯ লক্ষ টাকা); আরসিসি স্লাব সেতু নির্মাণ (৩টি) ৩৯ বর্গ মিটার (৫৩১ লক্ষ টাকা); ড্রেন নির্মাণ ১৮৪৬০ কিলোমিটার (৮৬৭.২৩ লক্ষ টাকা); রক্ষাপ্রদ কাজ ৭১৬৪.৮৫ লক্ষ টাকা; জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটি ৫০৫ লক্ষ টাকা; ইউটিলিটি শিফটিং ১৫১.৩৩ লক্ষ টাকা; সাইন-সিগনাল, গাইড পোস্ট, রোড স্ট্যাড, রোড মার্কিং ইত্যাদি সংগ্রহ/ক্রয়/কার্যক্রম সম্পন্ন করা হবে।

২.২ উপপ্রধান সভাকে অবহিত করেন যে, সেতুসমূহ প্রতিস্থাপনের ভিত্তি সম্পর্কে জানা প্রয়োজন। অর্থাৎ কি বৈশিষ্ট্যের ভিত্তিতে প্রতিস্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে, তা উল্লেখ করা প্রয়োজন। ঢাকা সড়ক জোনের আওতায় বিভিন্ন সড়ক বিভাগে কোন শ্রেণীর সড়কে কতটি কি ধরনের সেতু আছে সে সম্পর্কীয় তথ্যাদি ডিপিপি’তে সন্নিবেশ করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়। তাছাড়া যে সকল সড়ক এলাইনমেন্ট সেতুসমূহ অবস্থিত সেসব সড়ক ও সেতুর বিদ্যমান প্রশস্ততা এবং প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্ততা কতটুকু সে সকল তথ্যাদি ডিপিপি’তে সন্নিবেশ করার জন্য বলা হয়। প্রস্তাবিত সেতুসমূহ অন্য কোন প্রকল্পে রয়েছে কি-না তা পরীক্ষা করে নিশ্চিত করা প্রয়োজন মর্মে সভায় একমত পোষণ করা হয়।

২.৩ সভায় আরো জানানো হয় যে, সেতুগুলো যে অবস্থানে নির্মাণ করা হবে তার নাম (নদী হলে নদীর নাম) উল্লেখ করা আবশ্যিক। একইসাথে সেতুসমূহ নির্মাণের বিষয়ে সার্ভে, স্ট্যাডি ও বিস্তারিত ডিজাইন প্রণয়ন সম্পন্ন করে ডিপিপি’তে ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে কি-না সে বিষয়ে নিশ্চিত করা দরকার। তা না হলে বার বার ডিপিপি সংশোধনের প্রশ্ন দেখা

দিবে। ১০০ মিটার বা তদুর্ধ্ব মিটারের সেতুসমূহের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্ট্যাডি রিপোর্ট এবং তদানুযায়ী ব্যয় প্রকল্প প্রণয়ন করার বিষয়ে পরামর্শ দেয়া হয়। অপ্রশস্ত সেতুসমূহ প্রশস্ত করার যৌক্তিকতা (যেমন- বিদ্যমান ও প্রাক্কলিত যানবাহনের সংখ্যা, সুবিধাপ্রাপ্ত জনসংখ্যা) সম্পর্কে সভায় পর্যালোচনা করা দরকার। যে সকল সেতু প্রশস্ত করা হয়েছে তার বাহিরে আর কোন সেতু রয়েছে কি-না যা প্রতিস্থাপন/পুনঃনির্মাণ করা দরকার সে বিষয়ে তথ্যাদি বিশ্লেষণ করে সভায় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা যেতে পারে।

২.৪ বেইলী সেতু প্রতিস্থাপন করে নতুন আরসিসি সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে প্রায়শই দেখা যায় এ্যাপ্রোচ সড়ক হতে অনেক উচুতে নির্মিত হয়। ফলে যানবাহন বিশেষ করে ভ্যান, রিক্সা, মোটর সাইকেল, সিএনজি অটোরিক্সা ইত্যাদি সেতু পারাপারে সমস্যা হয়। আবার সেতুর দুই প্রান্তের স্লোপিং ঠিক না থাকায় (অনেক খাড়া হওয়ায়) ভেঙ্গে যায়। ফলে মেরামত খাতের ব্যয় অনেক বৃদ্ধি পায়। সুতরাং এ বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে কারিগরী দিক থেকে উপযুক্ত ও টেকসই ডিজাইন প্রণয়ন করে সেতু নির্মাণ করা দরকার। সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে অধিকাংশ সময় টাইপ ডিজাইন অনুসরণ করা হয়, যাতে তেমন কোন নান্দনিকতা থাকে না। এ ক্ষেত্রে প্রত্যেক সড়ক বিভাগে ২-৩টি নান্দনিক সেতু নির্মাণের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত প্রকল্প পরিচালকের পদবীর পরিবর্তে গ্রেড উল্লেখ করা সমীচীন। এছাড়াও যন্ত্রপাতিসমূহ একটি প্যাকেজভুক্ত করার বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে।

২.৫ ডিপিপি'র অনুচ্ছেদ ৯ এ প্রাক্কলিত ব্যয়ের সার-সংক্ষেপে ডেন নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজের একক কিলোমিটারে উল্লেখ করা হয়েছে। কাজের পরিমাণ অনেক বেশী পরিলক্ষিত হচ্ছে বিধায় কাজের একক মিটারে হবে কি-না তা পরীক্ষা করে অন্তর্ভুক্ত করা দরকার। জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস খাতে ৫.০৫ কোটি টাকা প্রস্তাব করা হয়েছে। এ ব্যয় হাসকৃত আকারে প্রস্তাব করা সমীচীন ও যুক্তিযুক্ত। এ খাত ডিপিপি'তে প্রস্তাব করা হলে কোথায় কোথায় এসব ফ্যাসিলিটিস সৃষ্টি করা হবে তা সুনির্দিষ্টভাবে ডিপিপি'তে উল্লেখ থাকা স্বচ্ছতার অনুকূল হবে। সওজ অধিদপ্তরের আওতাধীন মহাসড়কে সাইন, সিগনাল, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি কাজের ঘাটতি রয়েছে। কাজেই এ খাতের কাজসমূহ আরো সুনির্দিষ্টভাবে কোন কোন মহাসড়কে কোন কোন চেইনেজে কি কি কাজ করা হবে তার বিস্তারিত বিবরণ থাকা আবশ্যিক।

২.৬ ইউটিলিটি শিফটিং এর ক্ষেত্রে ব্যয় প্রাক্কলন খোক হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত সার্ভের ভিত্তিতে এ ব্যয় ধরা হয়েছে কি-না সে বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন এবং এ বিষয়ে একটি প্যারা/সংযোজনী থাকা দরকার। অন্যথায় বার বার এ খাতের ব্যয় পরিবর্তনের জন্য ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়। একইভাবে ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এ প্রকল্পে মাত্র ০.৬০ হেক্টর (১.৪৮ একর) ভূমি অধিগ্রহণের প্রস্তাব করা হয়েছে। ভূমির চাহিদা প্রকৃতপক্ষে সরেজমিন পরিদর্শন করে নির্ধারণ করা হয়েছে কি-না সে সম্পর্কে একটি বিবরণী ডিপিপি'তে সংযোজন করা দরকার। ২.৭ অনুচ্ছেদ ২৪.৩ এ সংযোজিত তথ্য সুনির্দিষ্ট হয়নি। এ ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণে কারিগরী দিক/কলাকৌশল এমন হতে হবে যাতে বন্যায় সেতু ক্ষতিগ্রস্ত না হয়। এছাড়া জলবায়ু পরিবর্তনের ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণ কার্যক্রম কোনরূপ নেতিবাচক ভূমিকা রাখবে কি-না সে ধরনের তথ্য সন্নিবেশ করতে হবে। অনুচ্ছেদ ২৪.৯ এ আঞ্চলিক বৈষম্য সম্পর্কে যে তথ্য সংযোজন করা হয়েছে তা আরেকটু ব্যাখ্যা করে বলা দরকার। ২৬ নম্বর অনুচ্ছেদে ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ও এসডিজির ২০৩০ এর কোন উদ্দেশ্য/লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে সহায়ক হবে সে বিষয়টি স্পষ্ট করে লেখা দরকার। যেমন- সেতু নির্মাণকালে যথাযথ নিয়ম অনুসরণে যদি স্লোপিং ঠিক রাখা যায়, সেতুতে বৃষ্টির পানি জমে না থাকে সে ব্যবস্থা করা যায়, এক্সেল লোড কন্ট্রোল করা যায়, তাহলে টেকসই হবে। ডিপিপি'র পৃষ্ঠা ২২১-২২৯ পর্যন্ত সেতুসমূহের তালিকা সংযোজন করা হয়েছে। এ তালিকায় নির্মাণকাল কলামে কয়েকটি সেতুর নির্মাণকাল উল্লেখ করা হলেও অধিকাংশেরই নির্মাণ কাল দেয়া হয়নি। এক্ষেত্রে নির্মাণকাল উল্লেখ করা কিংবা সেতুর বয়স উল্লেখ করা যেতে পারে। বিদ্যমান সেতুর বিদ্যমান দৈর্ঘ্য দেয়া হলেও প্রশস্ততা উল্লেখ নেই, যা দেয়া দরকার। বিদ্যমান সেতুসমূহ কোন ধরনের (বেইলী, পিসি গার্ডার, আরসিসি গার্ডার ইত্যাদি) উল্লেখ করা দরকার। ডিপিপি'র ৩ নম্বর পৃষ্ঠায় ১০ নম্বর ক্রমিকের শিরোনাম নেই, যা উল্লেখ করা দরকার। মূলত এ অনুচ্ছেদটি লগফ্রেম সংশ্লিষ্ট। লগফ্রেমের ইমপুট সারিতে তথ্য সন্নিবেশ করার পরামর্শ দেয়া হয়।

২.৭ সভায় উল্লেখ করা হয় যে, গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীন কালিয়াকৈর এর চাঁপাই বেইলী সেতুটি এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত করা প্রয়োজন। এ সেতুটি অন্তর্ভুক্তির জন্য সভায় একমত পোষণ করা হয়।

### ৩. সিদ্ধান্ত :

৩.১ সেতুসমূহ প্রতিস্থাপনের ভিত্তি সম্পর্কে অর্থাৎ কি বৈশিষ্ট্যের ভিত্তিতে প্রতিস্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে সে বিষয়ে ডিপিপি'তে উল্লেখ করতে হবে।

৩.২ ঢাকা সড়ক জোনের আওতায় বিভিন্ন সড়ক বিভাগে কোন শ্রেণীর সড়কে কতটি কি ধরনের সেতু আছে সে সম্পর্কীয় তথ্যাদি ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.৩ যে সকল সড়ক এলাইনমেন্টে সেতুসমূহ অবস্থিত সেসব সড়ক ও সেতুর বিদ্যমান প্রশস্ততা এবং প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্ততা কতটুকু সে তথ্যাদি ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করা আবশ্যিক।

৩.৪ প্রস্তাবিত সেতুসমূহ অন্য কোন প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত রয়েছে কি-না তা পরীক্ষা করে নিশ্চিত করতে হবে।

৩.৫ সেতু যে অবস্থানে নির্মাণ করা হবে তার নাম (নদী হলে নদীর নাম) উল্লেখ করা আবশ্যিক। একইসাথে সেতুসমূহ নির্মাণের বিষয়ে সার্ভে, স্ট্যাডি ও বিস্তারিত ডিজাইন প্রণয়ন সম্পন্ন করে ডিপিপি'তে ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে কি-না সে বিষয়ে নিশ্চিত করা আবশ্যিক।

৩.৬ ১০০ মিটার বা তদুর্ধ্ব মিটারের দৈর্ঘ্যবিশিষ্ট সেতুসমূহের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজি ও মরফোলজিক্যাল স্ট্যাডি রিপোর্ট ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে এবং তদানুযায়ী ব্যয় প্রাক্কলন করতে হবে।

৩.৭ অপ্রশস্ত সেতুসমূহ প্রশস্ত করার যৌক্তিকতা (যেমন- বিদ্যমান ও প্রাক্কলিত যানবাহনের সংখ্যা, সুবিধাপ্রাপ্ত জনসংখ্যা) সম্পর্কে উল্লেখ করতে হবে।

৩.৮ যে সকল সেতু প্রস্তাব করা হয়েছে তার বাহিরে আর কোন সেতু রয়েছে কি-না যা প্রতিস্থাপন/পুনঃনির্মাণ করা দরকার সে বিষয়ে তথ্যাদি ডিপিপি'তে উল্লেখ করতে হবে।

৩.৯ বেইলী সেতু প্রতিস্থাপন করে নতুন আরসিসি সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে প্রায়শই দেখা যায় এ্যাপ্রোচ সড়ক হতে অনেক উচুতে নির্মিত হয়। ফলে যানবাহন বিশেষ করে ভ্যান, রিক্সা, মোটর সাইকেল, সিএনজি অটোরিক্সা ইত্যাদি সেতু পারাপারে সমস্যা হয়। আবার সেতুর দুই প্রান্তের স্লোপিং ঠিক না থাকায় (অনেক খাড়া হওয়ায়) ভেঙ্গে যায়। ফলে মেরামত খাতের ব্যয় অনেক বৃদ্ধি পায়। সুতরাং এ বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে কারিগরী দিক থেকে উপযুক্ত ও টেকসই ডিজাইন প্রণয়ন করে সেতু নির্মাণ করতে হবে।

৩.১০ সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে অধিকাংশ সময় টাইপ ডিজাইন অনুসরণ করা হয়, যাতে তেমন কোন নান্দনিকতা থাকে না। এ ক্ষেত্রে প্রত্যেক সড়ক বিভাগে ২-৩টি নান্দনিক সেতু নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

৩.১১ ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত প্রকল্প পরিচালকের পদবীর পরিবর্তে গ্রেড উল্লেখ করা সমীচীন। এছাড়াও যন্ত্রপাতিসমূহ একটি প্যাকেজভুক্ত করার বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে।

৩.১২ ডিপিপি'র অনুচ্ছেদ ৯ এ প্রাক্কলিত ব্যয়ের সার-সংক্ষেপে ডেন নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজের একক কিলোমিটারে উল্লেখ করা হয়েছে। কাজের পরিমাণ অনেক বেশী প্রতীয়মান হওয়ায় কাজের একক মিটারে হবে কি-না তা পরীক্ষা করে ডিপিপি'তে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।

৩.১৩ জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস খাতে ৫.০৫ কোটি টাকা প্রস্তাব করা হয়েছে। এ ব্যয় হ্রাসকৃত আকারে প্রস্তাব করা সমীচীন ও যুক্তিযুক্ত। এ খাত ডিপিপি'তে প্রস্তাব করা হলে কোথায় কোথায় এসব ফ্যাসিলিটিস সৃষ্টি করা হবে তা সুনির্দিষ্টভাবে ডিপিপি'তে উল্লেখ করতে হবে।

৩.১৪ সওজ অধিদপ্তরের আওতাধীন মহাসড়কে সাইন, সিগনাল, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি কাজের ঘাটতি রয়েছে। কাজেই এ খাতের কাজসমূহ আরো সুনির্দিষ্টভাবে কোন কোন মহাসড়কে কোন কোন চেইনেজে কি কি কাজ করা হবে তার বিস্তারিত বিবরণ থাকা আবশ্যিক।

১৫ ইউটিলিটি শিফটিং এর ক্ষেত্রে ব্যয় প্রাক্কলন থোক হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত সার্ভের ভিত্তিতে এ ব্যয় ধরা হয়েছে কি-না সে বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন এবং এ বিষয়ে একটি প্যারা/সংযোজনী থাকা দরকার। অন্যথায় বার বার এ খাতের ব্যয় পরিবর্তনের জন্য ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়।

৩.১৬ ভূমির চাহিদা প্রকৃতপক্ষে সরেজমিন পরিদর্শন করে নির্ধারণ করে তাঁর বিবরণী ডিপিপি'তে সংযোজন করতে হবে।

৩.১৭ অনুচ্ছেদ ২৪.৩ এ সংযোজিত তথ্য সুনির্দিষ্ট হয়নি। এ ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণে কারিগরী দিক/কলাকৌশল এমন হতে হবে যাতে বন্যায় সেতু ক্ষতিগ্রস্ত না হয়। এছাড়া জলবায়ু পরিবর্তনের ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণ কার্যক্রম কোনরূপ নেতিবাচক ভূমিকা রাখবে কি-না সে ধরনের তথ্য সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.১৮ অনুচ্ছেদ ২৪.৯ এ আঞ্চলিক বৈষম্য সম্পর্কে যে তথ্য সংযোজন করা হয়েছে তা আরেকটু ব্যাখ্যা করে বলা দরকার। ২৬ নম্বর অনুচ্ছেদে ৭ম পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ও এসডিজির ২০৩০ এর কোন উদ্দেশ্য/লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে সহায়ক হবে সে বিষয়টি স্পষ্ট করে লেখা প্রয়োজন।

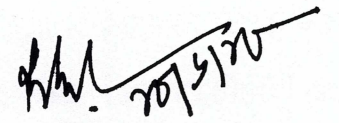
৩.১৯ অনুচ্ছেদ ৩১ এ প্রকল্পের সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই করার উপায় সম্পর্কে যে তথ্য দেয়া হয়েছে তা আংশিক। তবে প্রকল্পের আউটকাম হিসেবে যা তৈরি হবে তা টেকসই করার জন্য এমন কি কি কারিগরী ব্যবস্থা নেয়া দরকার এবং নেয়া হবে সে সম্পর্কে তথ্য সন্নিবেশ করতে হবে। যেমন- সেতু নির্মাণকালে যথাযথ নিয়ম অনুসরণে যদি স্লোপিং ঠিক রাখা যায়, সেতুতে বৃষ্টির পানি জমে না থাকে সে ব্যবস্থা করা যায়, এক্সেল লোড কন্ট্রোল করা যায়, তাহলে টেকসই হবে।

৩.২০ ডিপিপি'র পৃষ্ঠা ২২১-২২৯ পর্যন্ত সেতুসমূহের তালিকা সংযোজন করা হয়েছে। এ তালিকায় নির্মাণকাল কলামে কয়েকটি সেতুর নির্মাণকাল উল্লেখ করা হলেও অধিকাংশেরই নির্মাণ কাল দেয়া হয়নি। এক্ষেত্রে নির্মাণকাল উল্লেখ করা কিংবা সেতুর বয়স উল্লেখ করা যেতে পারে। বিদ্যমান সেতুর বিদ্যমান দৈর্ঘ্য দেয়া হলেও প্রশস্ততা উল্লেখ নেই, যা দেয়া দরকার। বিদ্যমান সেতুসমূহ কোন ধরনের (বেইলী, পিসি গার্ডার, আরসিসি গার্ডার ইত্যাদি) উল্লেখ করতে হবে।

৩.২১ ডিপিপি'তে প্রকল্পের আওতায় গাজীপুর সড়ক বিভাগের অধীন কালিয়াকৈর এর চাঁপাই বেইলী সেতু অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। তদসঙ্গে এই সেতুর সংশ্লিষ্ট তথ্যাদি (প্রশস্ততা, দৈর্ঘ্য, স্থানের নাম ইত্যাদি) ডিপিপি'তে সংযুক্ত করতে হবে।

৩.২২ ডিপিপি'র ৩ নম্বর পৃষ্ঠায় ১০ নম্বর ক্রমিকের শিরোনাম নেই, যা উল্লেখ করা দরকার। মূলত এ অনুচ্ছেদটি লগফ্রেম সংশ্লিষ্ট। লগফ্রেমের ইমপুট সারিতে তথ্য সন্নিবেশ করতে হবে।

৪. অতঃপর আর কোন আলোচ্য বিষয় না থাকায় সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করা হয়।



(মোঃ নজরুল ইসলাম)

সচিব

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ