

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
কার্যক্রম ও এডিপি শাখা
www.rthd.gov.bd

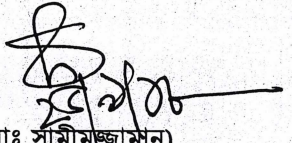
নং-৩৫.০০.০০০০.০৩২.১৪.০১৮.১৮-৫২৮

তারিখঃ ২৫-০৯-২০১৮

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

উপর্যুক্ত বিষয়ে গত ১৯ সেপ্টেম্বর 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।


(মোঃ সামীমুজাম্মান)
উপপ্রধান
ফোন-৯৫১৪২৬৬

বিতরণ (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়) :

- ১। প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ২। অতিরিক্ত সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৩-৪। অতিরিক্ত সচিব (বাজেট/উন্নয়ন), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৫। যুগ্ম-প্রধান, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৬। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ৭। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রংপুর জোন, রংপুর
- ৮। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (যান্ত্রিক উইং), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ৯-১০। উপ-প্রধান (পরিকল্পনা ও কার্যক্রম/সওজ জিওবি), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ১১। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (পরিকল্পনা ও কার্যক্রম সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ১২। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (যান্ত্রিক সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ১৩। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, বগুড়া সড়ক সার্কেল, বগুড়া
- ১৪। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (রোড ডিজাইন এন্ড সেফটি সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
- ১৫। নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক বিভাগ, লালমনিরহাট
- ১৬। নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক বিভাগ, বগুড়া
- ১৭। নির্বাহী প্রকৌশলী, প্রোগ্রামিং বিভাগ, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা

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

7

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

সভাপতি : মোঃ নজরুল ইসলাম
সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
তারিখ : ১৯-০৯-২০১৮ খ্রিস্টাব্দ
সময় : সকাল ১০:৩০ মিনিট
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 প্রতিস্থাপন প্রকল্প (রংপুর জোন)” শীর্ষক প্রকল্পটি মোট ৪৫৫৩০.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করে অক্টোবর ২০১৮ হতে জুন ২০২১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে। রংপুর সড়ক জোনের আওতাধীন লালমনিরহাট, জয়পুরহাট, কুড়িগ্রাম, নীলফামারী, বগুড়া, গাইবান্ধা ও ঠাকুরগাঁও সড়ক বিভাগের মহাসড়ক নেটওয়ার্কভুক্ত জরা-জীর্ণ, অপ্রশস্ত ও গুরুত্বপূর্ণ পয়েন্টে বিদ্যমান বেইলী সেতু প্রতিস্থাপন করে ২৮টি (১৫৩৩.০৫ মিটার) পিসি গার্ডার/আরসিসি গার্ডার সেতু এবং ১টি ১২.০০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, নিরবচ্ছিন্ন, নিরাপদ, আরামদায়ক, সময় ও ব্যয় সাশ্রয়ী মহাসড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করাই প্রকল্পটির মুখ্য উদ্দেশ্য। অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি’র সভায় পর্যালোচনাপূর্বক যৌক্তিক অঙ্গ ও অঙ্গাভিত্তিক ব্যয় নির্ধারণার্থে সভায় উপস্থাপন করা হয়।

২. আলোচনাঃ

২.১ উপপ্রধান সভাকে অবহিত করেন যে, প্রকল্পের আওতায় রাজস্ব ব্যয় ১২৬.০০ লক্ষ টাকা ধরা হয়েছে, যা মোট ব্যয়ের ০.২৮%। মূলধন খাতের আওতায় মহাসড়ক নির্মাণের জন্য পরিদর্শন যান ২টি (১৮০.০০ লক্ষ টাকা); এক্সকেভেটর ৩টি (২২৫.০০ লক্ষ টাকা); জমি এবং জমির উপরিস্থিত সম্পত্তি ১৪.৬৬৮ হেক্টর (৬৭৭৪.৩১ লক্ষ টাকা); সেতু এ্যাপ্রোচ মাটির কাজ ৫.৩০২ লক্ষ ঘন মিটার (১৯৩০.০০ লক্ষ টাকা); নতুন সড়ক নির্মাণ (সার্ফেসিংসহ) ৩.৭১৫ কিলোমিটার (১৩৬৯.১০ লক্ষ টাকা); সড়ক মজবুতকরণ (সার্ফেসিংসহ) ৩.২৫০ কিলোমিটার (৫৫৫.৭৫ লক্ষ টাকা); পিসি গার্ডার/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ ২৮টি ১৫৩৩.০৫ মিটার (২৮৪০৭.৪২ লক্ষ টাকা); আরসিসি বক্স কালভার্ট ১টি ১২.০০ মিটার (১২৬.০০ লক্ষ টাকা); বিদ্যমান বেইলী সেতু অপসারণ ১৩৭৬.৭১ মিটার (১২৩.৯০ লক্ষ টাকা); কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন (জিওটেক্সটাইল) ৫৭০০০.০০ বর্গ মিটার (১০২৬.০০ লক্ষ টাকা); কংক্রিট সিসি ব্লক (জিওটেক্সটাইল) ৬২৫০০.০০ বর্গ মিটার (১৬৮৭.৫০ লক্ষ টাকা); টো-ওয়াল ৫৭৭০ মিটার (৮৮৮.৫৮ লক্ষ টাকা); সসার ড্রেন (ক্রসড্রেন ও আর সিসি পিটসহ) 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। রংপুর 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। দ্বৈতত্যা পরিহারের উদ্দেশ্যে প্রস্তাবিত সেতুসমূহ অন্য কোন প্রকল্পে রয়েছে কি-না তা পরীক্ষা করে নিশ্চিত করা প্রয়োজন মর্মে সভায় একমত পোষণ করা হয়।

২.৩ সভায় আরো উল্লেখ করা 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। অনুমোদনভিত্তিক কোন ব্যয় প্রাক্কলন করা যাবে না মর্মে পরামর্শ দেয়া হয়। ১০০ মিটার বা তদুর্ধ্ব মিটারের সেতুসমূহের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্ট্যাডি রিপোর্ট এবং তদানুযায়ী ডিজাইন ও ব্যয় প্রাক্কলন করার বিষয়ে পরামর্শ দেয়া হয়। অপ্রশস্ত সেতুসমূহ প্রশস্ত করার যৌক্তিকতা (যেমন- বিদ্যমান ও প্রাক্কলিত যানবাহনের সংখ্যা, ধরণ, সুবিধাপ্রাপ্ত জনসংখ্যা) সম্পর্কে সভায় পর্যালোচনা করা দরকার। যে সকল সেতু প্রস্তাব 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। এ প্রেক্ষিতে সভায় মত প্রকাশ করা হয় যে, এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত সেতুর বাইরে স্থানীয় জনগন বা জন প্রতিনিধিদের নিকট থেকে যদি সেতুর প্রতিস্থাপন/পুনঃনির্মাণ চাহিদা থেকে থাকে, তা যাচাই করে বাস্তবতার নিরীখে বা প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা অনুযায়ী এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত 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) ভেঞ্জে 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।

২.৫ ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি প্রকল্প বাস্তবায়নে গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এ প্রকল্পে ১৪.৬৬৮ হেক্টর 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। ভূমির মূল্য সর্বশেষ আইন অনুযায়ী হয়েছে কি-না তা নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়া, নতুন এলাইনমেন্টে নির্মিতব্য সেতুসমূহ যথাসম্ভব সোজা হওয়া এবং সাইন-সিগন্যাল খাতে পর্যাপ্ত বরাদ্দের সংস্থান রাখা প্রয়োজন।

২.৬ 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 রাখাবে কি-না সে ধরনের তথ্য সন্নিবেশ করতে হবে। উত্তরাঞ্চলের সাম্প্রতিক বন্যা পরিস্থিতি বিবেচনায় রেখে ডিজাইন করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়। অনুচ্ছেদ ২৪.৯ এ আঞ্চলিক বৈষম্য সম্পর্কে যে তথ্য সংযোজন করা হয়েছে তা আরেকটু ব্যাখ্যা করে বলা 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 ৫২-৫৯ পর্যন্ত সেতুসমূহের তালিকা সংযোজন করা হয়েছে। এ তালিকায় সেতুসমূহের নির্মাণকাল/বয়স/রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ (টো-ওয়াল, রিটেইনিং ওয়াল, কংক্রীট স্লোপ), ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ, বিদ্যমান ও প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্ততা, ব্যয় প্রাক্কলন ইত্যাদি তথ্যাদি সন্নিবেশ করা দরকার। ডিপিপি'র ৩ নম্বর পৃষ্ঠায় ১০ নম্বর ক্রমিকের শিরোনাম নেই, যা উল্লেখ করা দরকার। মূলত এ অনুচ্ছেদটি লগফ্রেম সংশ্লিষ্ট।

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 রংপুর 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 বা এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত সেতুর বাইরে স্থানীয় জনগন বা জন প্রতিনিধিদের নিকট থেকে যদি সেতুর প্রতিস্থাপন/পুনঃনির্মাণ চাহিদা থেকে থাকে, তা যাচাই করে বাস্তবতার নিরীখে বা প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা অনুযায়ী এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত 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।

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

৩.১২নতুন এলাইনমেন্টে নির্মিতব্য সেতুসমূহ যথাসম্ভব সোজা হওয়া এবং সাইন-সিগন্যাল খাতে পর্যাপ্ত বরাদ্দের সংস্থান রাখা প্রয়োজন।

৩.১৩ 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।

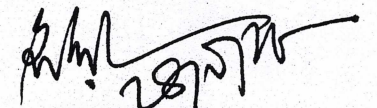
৩.১৪ অনুচ্ছেদ ২৪.৯ এ আঞ্চলিক বৈষম্য সম্পর্কে যে তথ্য সংযোজন করা হয়েছে তা আরেকটু ব্যাখ্যা করে সুস্পষ্টভাবে লেখা প্রয়োজন।

৩.১৪ 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।

৩.১৫ ডিপিপি'র পৃষ্ঠা ৫২-৫৯ পর্যন্ত সেতুসমূহের তালিকা সংযোজন করা হয়েছে। সেতুসমূহের নির্মাণকাল/বয়স/রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ (টো-ওয়াল, রিটেইনিং ওয়াল, কংক্রীট স্লোপ), ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ, বিদ্যমান ও প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্ততা, ব্যয় প্রাক্কলন ইত্যাদি তথ্যাদি সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.১৬ 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