AMELICA BD
12.12.18

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

নং-৩৫.০০.০০০০.০৩২.১৪.০০৩.১৮-৬৭৭ তারিখঃ ১২-১২-২০১৮

বিষয়ঃ "খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন মহাসড়কে নির্মিত সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ পুরাতন কংক্রিট সেতু/বেইলী সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ" শীর্ষক প্রকল্পের ওপর অনুষ্ঠিত অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি সভার কার্যবিবরণী প্রেরণ সংক্রান্ত।

গত ০৯ ডিসেম্বর ২০১৮ তারিখে "খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন মহাসড়কে নির্মিত সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ পুরাতন কংক্রিট সেতু/বেইলী সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ" শীর্ষক প্রকল্পের ওপর অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি'র সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার কার্যবিবরণী সদয় অবগতি ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য নির্দেশক্রমে এতদসংগে প্রেরণ করা হল।

সংযুক্তি: বর্ণনামতে।

(মোঃ সামীমুজ্জামান)
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, খুলনা জোন, খুলনা
৭। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
৮। উপ-প্রধান (পরিকল্পনা ও কার্যক্রম), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৯। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (পরিকল্পনা ও কার্যক্রম সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা
১০। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (খুলনা সড়ক সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, খুলনা
১১। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী (যশোর সড়ক সার্কেল), সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যশোর
১২। নির্বাহী প্রকৌশলী, খুলনা সড়ক বিভাগ, খুলনা
১৩। নির্বাহী প্রকৌশলী, যশোর সড়ক বিভাগ, যশোর

সদয় অবগতি ও কার্যার্থে অনুলিপি প্রেরণ করা হলঃ

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 (কার্যবিবরনীটি এ বিভাগের ওয়েব সাইটে প্রকাশের অনুরোধসহ)
৪। যুগ্মপ্রধান মহোদয়ের ব্যক্তিগত কর্মকর্তা, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
৫। উপপ্রধান মহোদয়ের ব্যক্তিগত কর্মকর্তা, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা
৬-৭। অফিস কপি/মাস্টার কপি

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
কার্যক্রম ও এডিপি শাখা

বিষয়: "খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন মহাসড়কে নির্মিত সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ পুরাতন কংক্রিট সেতু/বেইলী সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ" শীর্ষক প্রকল্পের উপর অনুষ্ঠিত অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি সভার কার্যবিবরণী

সভাপতি	:	মোঃ নজরুল ইসলাম সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
তারিখ	:	০৯-১২-২০১৮ খ্রিস্টাব্দ
সময়	:	বিকাল ০৩:২০ ঘটিকা
সভার উপস্থিতি	:	পরিশিষ্ট-ক

১. উপস্থাপনাঃ

১.১ সভাপতি সকলকে স্বাগত জানিয়ে সভার কার্যক্রম শুরু করেন। সভাপতির অনুমতিক্রমে যুগ্মপ্রধান জানান যে, "খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন মহাসড়কে নির্মিত সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ পুরাতন কংক্রিট সেতু/বেইলী সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ" শীর্ষক প্রকল্পটির মোট ৪০১.৯৩ কোটি টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২০ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে। খুলনা সড়ক জোনের আওতাধীন ০৮টি সড়ক বিভাগের (খুলনা, বাগেরহাট, সাতক্ষীরা, যশোর, নড়াইল, ঝিনাইদহ, কুষ্টিয়া ও চুয়াডাংগা) ৪৩টি ক্ষতিগ্রস্থ, সরু ও ঝুঁকিপূর্ণ বেইলী সেতুর স্থলে কংক্রিট সেতু নির্মাণ ও মহাসড়ক নেটওয়ার্কের মান উন্নয়নপূর্বক মহাসড়কে ঝুঁকি হ্রাস করে নিরাপত্তা বৃদ্ধি করার পাশাপাশি সময় ও ব্যয় সাশ্রয়ী এবং আরামদায়ক মহাসড়ক নেটওয়ার্ক প্রতিষ্ঠা করাই প্রকল্পটির মূখ্য উদ্দেশ্য। অভ্যন্তরীণ যাচাই কমিটি'র সভায় পর্যালোচনাপূর্বক যৌক্তিক অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক ব্যয় নির্ধারণার্থে সভায় উপস্থাপন করা হয়।

২. আলোচনাঃ

২.১ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের উপপ্রধান (পরি: ও কার্য:) সভাকে অবহিত করেন যে, প্রকল্পের আওতায় রাজস্ব ব্যয় ১৮৯.৫৫ লক্ষ টাকা, যা মোট ব্যয়ের ০.৪৭%। মূলধন খাতের আওতায় ৪৩টি সেতু (১৯০০.৭১০ মিটার) নির্মাণ (২৫০৯০.০৩ লক্ষ টাকা), ভূমি অধিগ্রহণ ০.৭২০ হেক্টর (১৭৫৬.০৮ লক্ষ টাকা), সড়ক বাঁধ নির্মাণ ৪.৪৪০ লক্ষ ঘন মিটার (১৬৬৫.২৯ লক্ষ টাকা), সেতু এ্যাপ্রোচ নির্মাণ ৮.৯২০ কিলোমিটার (২৭৮৬.৯০ লক্ষ টাকা), সার্ফেসিং নির্মাণ ৮.৯২০ কিলোমিটার (১৪৪৯.১৯ লক্ষ টাকা), বিকল্প সড়ক নির্মাণ ৩.৫৬০ কিলোমিটার (২৭৩.১৩ লক্ষ টাকা), কনক্রিট ইউ ড্রেন ১৬১৯৬.০০০ মিটার (১৯১৪.১৭ লক্ষ টাকা), সসার ড্রেন ১৩৪০.০০০ মিটার (৪৭.৩৯ লক্ষ টাকা) এবং সাইড ড্রেন নির্মাণ ১০৪০.০০০ মিটার (৬১.৮৪ লক্ষ টাকা), রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে আরসিসি স্লোপ প্রটেকশন ৯০৩০৬.৭৬০ বর্গ মিটার (১৬৮৩.৯৯ লক্ষ টাকা), জিও টেক্সটাইল ৯০২০২.৬৬০ বর্গ মিটার (৭৯৫০.৬১ লক্ষ টাকা), টো ওয়াল নির্মাণ ২৪৮০.০০ মিটার (২১৩.৩৭ লক্ষ টাকা), আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল ৬৪০.০০ মিটার (৫০৩.০৫ লক্ষ টাকা), আরসিসি প্যালাসাইডিং ৩৪৬০.০০ মিটার (২৪১.৩৮ লক্ষ টাকা) এবং বল্লী প্যালাসাইডিং ৩৫৪৮.০০ মিটার (২৭০.১৯ লক্ষ টাকা) কাজ করা হবে। এছাড়াও ট্রাফিক সাইন-সিগনাল, সাইন পোষ্ট, রোড মার্কিং, কনক্রিট পোষ্ট/গাইড পোষ্ট, রিফলেক্টিং সিট, রিফলেক্টিং রোড স্টুডস, ইলেকট্রিফিকেশন, ইউটিলিটি শিফটিং ইত্যাদি সংগ্রহ/ক্রয়/কার্যক্রম সম্পন্ন করার প্রস্তাব রয়েছে।

২.২ সভাকে আরো অবহিত করা হয় যে, সেতুসমূহ প্রতিস্থাপনের ভিত্তি সম্পর্কে জানা প্রয়োজন। অর্থাৎ কী কী বৈশিষ্ট্যের ভিত্তিতে প্রতিস্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে, তা উল্লেখ করা প্রয়োজন। খুলনা সড়ক জোনের আওতায় বিভিন্ন সড়ক বিভাগে কোন শ্রেনীর সড়কে কতটি কি ধরণের 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 প্রশস্থতা এবং প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্থতা কতটুকু সে সকল তথ্যাদি ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে, যাতে ডিপিপি সংশোধন প্রস্তাব পরিহার করা যায়। প্রকল্পের উদ্দেশ্যে কোন কার্যক্রম উল্লেখ না করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়।

২.৩ সভায় আরো উল্লেখ করা হয় যে, সেতুগুলো যে স্থানে নির্মাণ করা হবে সে স্থানের নাম, নদী হলে নদীর নাম উল্লেখ করা আবশ্যক। 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 তদুর্দ্ধ মিটারের সেতুসমূহের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্ট্যাডি রিপোর্ট এবং তদানুযায়ী ব্যয় প্রাক্কলন করার বিষয়ে পরামর্শ দেয়া হয়। অপ্রশস্ত সেতুসমূহ প্রশস্থ করার যৌক্তিকতা (যেমন- বিদ্যমান ও প্রাক্কলিত যানবাহনের সংখ্যা, সুবিধাপ্রাপ্ত জনসংখ্যা) সম্পর্কে সভায় পর্যালোচনা করা হয়। যে সকল সেতু প্রস্তাব করা হয়েছে তার বাহিরে আর কোন সেতু রয়েছে কি-না যা প্রতিস্থাপন/পুনঃনির্মাণ করা দরকার সে বিষয়ে তথ্যাদি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, মাগুরা ও মেহেরপুর সড়ক বিভাগের কোন সেতু অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। এ বিষয়ে সওজ অধিদপ্তরের খুলনা জোনের প্রতিনিধি বলেন যে, মাগুরা সড়ক বিভাগের ০৪টি সেতু ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে, যা ব্যয় প্রাক্কলনে বিলম্ব হেতু অন্তর্ভুক্ত করা যায়নি। মেহেরপুর সড়ক বিভাগে ০১টি সেতু ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় ছিল তা অন্য কর্মসূচির মাধ্যমে উন্নয়নের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। সুতরাং মেহেরপুর সড়ক বিভাগের কোন সেতু অন্তর্ভুক্ত করার প্রয়োজন হবে না। তবে মাগুরা সড়ক বিভাগের সেতুসমূহ অন্তর্ভুক্ত করে পুনর্গঠিত ডিপিপি প্রণয়নের নির্দেশনা দেয়া হয়। উপরন্তু সেতুসমূহের মধ্যে কতটি কনক্রিট সেতুর পরিবর্তে ও কতটি বেইলী সেতুর স্থলে পুনঃনির্মাণ করা হবে তা স্পষ্টভাবে উল্লেখ করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়।

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।

২.৫ ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত প্রকল্প পরিচালকের পদবীর পরিবর্তে গ্রেড উল্লেখ করা সমীচীন। এছাড়াও যন্ত্রপাতিসমূহ একটি প্যাকেজভুক্ত করার বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে। প্রকল্পের আওতায় ০৮টি মোটর সাইকেল প্রস্তাব করা যেতে পারে মর্মে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। রাজস্ব খাতের আপ্যায়ণ, অনুষ্ঠান/উৎসব খাতসমুহ একইভূত করে অন্যান্য খাত হিসেবে প্রতিফলিত করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়। আলোচনায় প্রস্তাবিত সড়ক ও সেতুসমূহ জেলা পরিষদ হতে কোন সময়ে সওজ অধিদপ্তরে স্থানান্তরিত হয়েছে তা উল্লেখ করার জন্য নির্দেশনা প্রদান করা হয়।

২.৬ ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত ড্রেন নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ পুনঃপরীক্ষা করে প্রস্তাব করার এবং সরেজমিন সার্ভে করে এ খাতের কাজের পরিমাণ ও ব্যয় নির্ধারণ করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়। সওজ অধিদপ্তরের আওতাধীন মহাসড়কে সাইন, সিগনাল, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং, ডিরেকশনাল সাইন ইত্যাদি কাজের ঘাটতি রয়েছে। কাজেই এ খাতের কাজসমূহ আরো সুনির্দিষ্টভাবে কোন কোন মহাসড়কে কোন কোন চেইনেজে কি কি কাজ করা হবে তার বিস্তারিত বিবরণ ডিপিপি'তে থাকা আবশ্যক বলে একমত পোষণ করা হয়।

২.৭ 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। ইউটিলিটি সংস্থার সাথে সভা করে সরেজমিন দেখে ব্যয় প্রাক্কলন করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়।

২.৮ সভায় অবহিত করা হয় যে, ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি প্রকল্প বাস্তবায়নে অতিব গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এ প্রকল্পে মাত্র ০.৭২ হেক্টর (১.৭৮ একর) ভূমি অধিগ্রহণের প্রস্তাব করা হয়েছে, যা ভুল বলে প্রতীয়মান হচ্ছে। সংশ্লিষ্ট প্রতিনিধি জানান যে, প্রকৃতপক্ষে ভূমির পরিমাণ ২.৫৭ হেক্টর হবে। ভূমির চাহিদা প্রকৃতপক্ষে সরেজমিন পরিদর্শন করে নির্ধারণ করা হয়েছে কি-না সে সর্ম্পকে একটি বিবরণী ডিপিপি'তে সংযোজন করা দরকার।

২.৯ অনুচ্ছেদ ২৪.৩ এ সংযোজিত তথ্য সুনির্দিষ্ট হয়নি। এ ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণে কারিগরী দিক/কলাকৌশল এমন হতে হবে যাতে বন্যায় সেতু ক্ষতিগ্রস্থ না হয়। এছাড়া জলবায়ু পরিবর্তনের ক্ষেত্রে সেতু নির্মাণ কার্যক্রম কোনরূপ নেতিবাচক ভূমিকা রাখাবে কি-না সে ধরণের তথ্য সন্নিবেশ করার এবং দক্ষিণাঞ্চলের মাটি ও পানির গনাগুন/লবনাক্ততা ইত্যাদি বিবেচনায় নির্মাণ কৌশল নির্ধারণ করার জন্য পরামর্শ দেয়া হয়। 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। 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 করা যুক্তিযুক্ত 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। সেতুসমূহের তালিকায় নির্মাণকাল উল্লেখ করার জন্য নির্দেশনা দেয়া হয়। 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।

২.১০ প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল এপ্রিল ২০১৯ হতে জুন ২০২১ নির্ধারণ করার পক্ষে সভায় ঐক্যমত পোষণ করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্যাকেজওয়ারী বিভাজন আলোচনায় উল্লেখ করা হয় যে, বাগেরহাট সড়ক বিভাগের আওতাধীন সেতুসমূহের জন্য ০৩টি প্যাকেজ এবং মাগুরা সড়ক বিভাগ অন্তর্ভুক্ত করে অন্য ০৭টি সড়ক বিভাগের প্রতিটির জন্য ০১ করে মোট ০৮টি প্যাকেজসহ ১১টি প্যাকেজে বিভক্ত করা কারিগরী দিক থেকে যুক্তিযুক্ত ও সমীচীন বলে অভিমত ব্যক্ত করা হয়।

৩. সিদ্ধান্ত :

৩.১ সেতুসমূহ প্রতিস্থাপনের ভিত্তি অর্থাৎ কী কী বৈশিষ্ট্যের ভিত্তিতে প্রতিস্থাপনের সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে, সুস্পষ্টভাবে ডিপিপি'তে উল্লেখ করতে হবে।

৩.২ খুলনা সড়ক জোনের আওতায় বিভিন্ন সড়ক বিভাগে কোন শ্রেনীর সড়কে কতটি কি ধরণের সেতু আছে সে সম্পর্কীয় তথ্যাদি ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.৩ ডিপিপি বার বার সংশোধন পরিহার করার লক্ষ্যে যে সকল সড়ক এলাইনমেন্টে সেতুসমূহ অবস্থিত সেসব সড়ক ও সেতুর বিদ্যমান প্রশস্থতা এবং প্রস্তাবিত সেতুর প্রশস্থতা কতটুকু সে সকল তথ্যাদি ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.৪ প্রকল্পের উদ্দেশ্যে কোন কার্যক্রম উল্লেখ করা যাবে না।

৩.৫ সেতুগুলো যে স্থানে নির্মাণ করা হবে সে স্থানের নাম, নদী হলে নদীর নাম উল্লেখ করতে হবে। সেতুসমূহ নির্মাণের বিষয়ে সার্ভে, স্ট্যাডি ও বিস্তারিত ডিজাইন প্রণয়ন সম্পন্ন করে ডিপিপি'তে ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে কি-না সে বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে।

৩.৬ ১০০ মিটার বা তদুর্দ্ধ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতুসমূহের ক্ষেত্রে হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্ট্যাডি রিপোর্ট এবং তদানুযায়ী ব্যয় প্রাক্কলন করতে হবে।

৩.৭ অপ্রশস্ত সেতুসমূহ প্রশস্থ করার যৌক্তিকতা (যেমন- বিদ্যমান ও প্রাক্কলিত যানবাহনের সংখ্যা, সুবিধাপ্রাপ্ত জনসংখ্যা) সম্পর্কে ডিপিপি'তে বিবরণ সন্নিবেশ 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 বিশ্লেষণ করে একটি বিবরণ ডিপিপি'তে অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। মাগুরা সড়ক বিভাগের ঝুঁকিপূর্ণ সেতুসমূহ অন্তর্ভুক্ত করে পুনর্গঠিত ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে।

৩.৯ সেতুসমূহের মধ্যে কতটি কনক্রিট সেতুর পরিবর্তে ও কতটি বেইলী সেতুর স্থলে পুনঃনির্মাণ করা হবে তা স্পষ্টভাবে উল্লেখ করতে হবে।

৩.১০ 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 [illegible] সেতু নির্মাণ করতে হবে।

৩.১১ 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।

৩.১২ ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত প্রকল্প পরিচালকের পদবীর পরিবর্তে গ্রেড উল্লেখ করতে হবে।

৩.১৩ যন্ত্রপাতিসমূহ একটি প্যাকেজভুক্ত করতে হবে। প্রকল্পের আওতায় ০৮টি মোটর সাইকেল প্রস্তাব করা যেতে পারে।

৩.১৪ রাজস্ব খাতের আপ্যায়ণ, অনুষ্ঠান/উৎসব খাতসমুহ একীভূত করে অন্যান্য খাত হিসেবে প্রতিফলিত করতে হবে।

৩.১৫ প্রস্তাবিত সড়ক ও সেতুসমূহ জেলা পরিষদ হতে কোন সময়ে সওজ অধিদপ্তরে স্থানান্তারিত হয়েছে তা স্পষ্টভাবে পুনর্গঠিত ডিপিপি'তে উল্লেখ করতে হবে।

৩.১৬ ডিপিপি'তে প্রস্তাবিত ড্রেন নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ পুনঃপরীক্ষা করে প্রস্তাব করার এবং সরেজমিন সার্ভে করে এ খাতের কাজের পরিমাণ ও ব্যয় নির্ধারণ করতে হবে।

৩.১৭ সওজ অধিদপ্তরের আওতাধীন মহাসড়কে সাইন, সিগনাল, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং, ডিরেকশনাল সাইন ইত্যাদি কাজের ঘাটতি রয়েছে। কাজেই এ খাতের কাজসমূহ আরো সুনির্দিষ্টভাবে কোন কোন মহাসড়কে কোন কোন চেইনেজে কি কি কাজ করা হবে তার বিস্তারিত বিবরণ ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.১৮ ইউটিলিটি শিফটিং এর ক্ষেত্রে ব্যয় প্রাক্কলন থোক হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে ইউটিলিটি সংস্থার সাথে প্রকৃত সার্ভের ভিত্তিতে এ ব্যয় ধরা হয়েছে কি-না সে বিষয়টি নিশ্চিত করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে একটি প্যারা/সংযোজনী ডিপিপি'তে রাখতে হবে।

৩.১৯ ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি প্রকল্প বাস্তবায়নে অতিব গুরুত্বপূর্ণ বিষয় বিধায় এ প্রকল্পে মাত্র ০.৭২ হেক্টর (১.৭৮ একর) ভূমি অধিগ্রহণের প্রস্তাব সংশোধন করে ২.৫৭ হেক্টর করা যেতে পারে। ভূমির চাহিদা প্রকৃতপক্ষে সরেজমিন পরিদর্শন করে পুনঃনির্ধারণ করে এ সম্পর্কিত একটি বিবরণী ডিপিপি'তে সংযোজন করতে হবে।

৩.২০ আলোচনা অংশের ২.৯ অনুচ্ছেদ এর বর্ণনা অনুযায়ী ডিপিপি'র অনুচ্ছেদ ২৪.৩, ২৪.৯, ২৬ ও ৩০ ইত্যাদি পুনঃলিখন করতে হবে।

৩.২১ ডিপিপি'র ৩ নম্বর পৃষ্ঠায় ১০ নম্বর ক্রমিকের শিরোনাম নেই, যা উল্লেখ করতে হবে।

৩.২২ প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল এপ্রিল ২০১৯ হতে জুন ২০২১ নির্ধারণ করতে হবে।

৩.২৩ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বাগেরহাট সড়ক বিভাগের আওতাধীন সেতুসমূহের জন্য ০৩টি প্যাকেজ হবে এবং মাগুরা সড়ক বিভাগ অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। বাগেরহাট ব্যতিত অন্য ০৮টি সড়ক বিভাগের প্রতিটির জন্য ০১ করে মোট ০৮টি প্যাকেজসহ ১১টি প্যাকেজে বিভক্ত করতে হবে।

৩.২৪ উপরের আলোচনা ও সিদ্ধান্ত ছাড়াও কারিগরী দিক থেকে যুক্তিযুক্ত ও টেকসই সেতু নির্মাণ কাজের সাথে জড়িত এমন বিষয়াদি পুনঃপরীক্ষা করে পুনর্গঠিত ডিপিপি'তে সন্নিবেশ করতে হবে।

৩.২৫ উপরিউক্ত সিদ্ধান্ত ক্রম ৩.১ থেকে ৩.২৪ অনুযায়ী ডিপিপি পুনর্গঠন করে মন্ত্রণালয়ে দাখিল 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