

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টর



চূড়ান্ত প্রতিবেদন-২০১২

“উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত)”
শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ (In-depth Monitoring)



প্রকৌশলী শৈলেন্দ্র নাথ সরকার
সিনিয়র সিভিল ইঞ্জিনিয়ার
ব্যক্তি পরামর্শক, আইএমইডি।

নির্বাহী সারসংক্ষেপ (Executive Summary)

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, সরকারের গণখাতে বাস্তবায়িত প্রকল্প সমূহ পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করে থাকে, যাতে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থাগুলো সমন্বয়ের মাধ্যমে প্রকল্প যথাযথ বাস্তবায়নে সময়চিত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে। প্রকল্প পরিবীক্ষণের মাধ্যমে আইএমইডি প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি, কাজের গুণগত মান এবং বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যাাদি বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে অবহিত করে গ্রহণীয় পদক্ষেপ নেয়ার পরামর্শ দিয়ে থাকে।

আইএমইডি সকল এডিপিভুক্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি ২০০৮ সাল থেকে এডিপি ভুক্ত সীমিত সংখ্যক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করে আসছে। একই ধারাবাহিকতায় চলতি ২০১১-২০১২ অর্থ বৎসরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এডিপিভুক্ত “ উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ লক্ষ্যে যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সিনিয়র সিভিল ইঞ্জিনিয়ার শৈলেন্দ্র নাথ সরকারকে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের নিমিত্ত ব্যক্তি পরামর্শক হিসাবে নিয়োগ দান করা হয়েছে। তৎপ্রেক্ষিতে পরামর্শকের কার্যপরিধি (TOR) মোতাবেক নিবিড় পরিবীক্ষণের কাজ পরিচালিত হয়েছে।

“উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য হচ্ছে, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন এই প্রকল্পের প্রকৃত অগ্রগতি নিরূপণ করা, প্রকল্প বাস্তবায়নে সমস্যাাদি চিহ্নিত করা, ইতোমধ্যে বাস্তবায়িত অবকাঠামো সমূহের সুফল সম্পর্কে ধারণা নেয়া এবং চিহ্নিত সমস্যার আলোকে সুপারিশ প্রদান করা।

উপরোক্ত উদ্দেশ্যের প্রতি লক্ষ্য রেখে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালিত হয়েছে। চুক্তির শর্তানুসারে পরিবীক্ষণ কার্যক্রম ৩ (তিন) মাসের মধ্যে সমাপ্তির বিধান ছিল। তবে এ কাজ ৩ (তিন) মাসের মধ্যে শেষ করা সুকঠিন। পরামর্শকের কার্যপরিধি অনুসারে তার কাজ হচ্ছে “উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত) ” শীর্ষক প্রকল্প এলাকায় ১৭টি জেলার মধ্যে ১২টি জেলায় প্রকল্পভুক্ত স্টীল ব্রীজ এবং আরসিসি ব্রীজের কাজ সরজমিন পরিদর্শন করে প্রকল্পের খাতওয়ারী ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতি যাচাই করা, নির্মিত/নির্মানাধীন সেতুগুলোর আইটেমওয়ারী কৃতকাজের পরিমাণ নিরূপণ করা, প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে সার্বিক সমস্যাাদি চিহ্নিত করা এবং এ সমস্যাাদি নিরসনে পদক্ষেপ গ্রহণের সুপারিশ করা, ডিপিপিতে উল্লেখিত সেতুসমূহ যথাস্থানে নির্মিত হচ্ছে কিনা যাচাই করা, বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক দাখিলকৃত অগ্রগতির প্রতিবেদন মাঠপর্যায়ের বাস্তব অগ্রগতির সহিত যাচাই করা, পিপিআর অনুসরণ করে ক্রয় কার্যক্রম পরিচালিত হয়েছে কিনা পরীক্ষা করা, প্রকল্প বাস্তবায়নে সার্বিক পর্যালোচনার মাধ্যমে চিহ্নিত সমস্যার বিপরীতে সমাধানের সুপারিশ করা

ইত্যাদি। TOR অনুসারে পরামর্শকের পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের জন্য ১২টি জেলা হচ্ছে, মুন্সিগঞ্জ, মানিকগঞ্জ, গোপালগঞ্জ, নারায়নগঞ্জ, রাজবাড়ী, ফরিদপুর, চাঁদপুর, নাটোর, সিরাজগঞ্জ, পাবনা, বগুড়া ও লক্ষ্মীপুর।

গত ২২ জানুয়ারী ২০১২ তারিখে চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হওয়ার সাথে সাথে তথ্য সংগ্রহকারীদের সহযোগে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম শুরু করা হয়। নিবিড় কার্যক্রমের মূল উদ্দেশ্য এবং পরামর্শকের কার্যপরিধি (TOR) এর প্রতি লক্ষ্য রেখে কার্যক্রমের প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (Inception Report) আইএমইডি এর অনুমোদন ক্রমে মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন কার্যক্রম চালানো হয়। ইন্সেসপশন রিপোর্ট এ উল্লেখিত Methodology অনুসরণ করেই নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। এলজিইডি এর প্রধান প্রকৌশলী জনাব ওয়াহিদুর রহমান এর সহিত তাঁর দপ্তরে আলোচ্য কার্যক্রম নিয়ে আলোচনা করা হয় এবং তিনি তাঁর দপ্তর হতে এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় সহযোগিতা প্রদানের আশ্বাস দেন। প্রকল্প পরিচালক জনাব আবুল বাশার এবং তাঁর দপ্তরে সিনিয়র সহকারী প্রকৌশলী সহ অন্যান্য কর্মকর্তা/কর্মচারীদের সহিত প্রকল্পের বিভিন্ন দিক নিয়া আলোচনা করা হয়। তাঁর দপ্তর হতে প্রকল্পের ডিপিপি সহ হালনাগাদ জেলাওয়ারী প্রকল্পের ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতির প্রতিবেদন সংগ্রহ করা হয়। প্রকল্প পরিচালক তাঁর দপ্তর হতে নিবিড় পরিবীক্ষণের বিষয়ে প্রয়োজনীয় সার্বিক সহযোগিতা প্রদানের আশ্বাস দেন। “উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য চুক্তি পত্রে উল্লেখিত কার্যপরিধি মোতাবেক আইএমইডি এর যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের উপ-পরিচালক, জনাব মুহাম্মদ জহুরুল ইসলাম পরিচালক, জনাব মোঃ জাহাঙ্গীর আলম এবং মহাপরিচালক জনাব মোঃ হাসানুর রহমান ঐর সহিত কাজের ব্যাপ্তি সতর্কতার সাথে পর্যালোচনা করে কাজ শুরু করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পটি ঢাকা, রাজশাহী ও চট্টগ্রাম বিভাগের ১৭টি জেলার ৬৭টি উপজেলায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। জেলাগুলোর তালিকা ১৩ নং পৃষ্ঠায় ক্রমিক নং-৪ এ দেয়া আছে। প্রকল্পটি বৌখ ভাবে জাপানি অনুদান ৮৬৪৯.৫৯ লক্ষ টাকা এবং জিওবি অর্থায়ন ২২০৪৮.৪১ লক্ষ টাকা সহ সর্বমোট ৩০৬৯৮.০০ লক্ষ টাকায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্প মেয়াদ ২০০৫-২০০৬ইং হতে ২০১২-২০১৩ পর্যন্ত ধরা হয়েছে। প্রকল্পে সর্বমোট ১৪৭টি ব্রীজ নির্মাণ করা হবে। এর মধ্যে ৯৬টি স্টীল ব্রীজ (৪৮৫৫মি:) যার সুপারস্ট্রাকচার অর্থাৎ (স্টীল ডেক, স্থাপন সহ) জাপানি অনুদানে সরবরাহ করা হয়েছে। এই ৯৬টি ব্রীজের সাবস্ট্রাকচার এবং বাঁকী ৫১টি সম্পূর্ণ আরসিসি ব্রীজ (৩১৪৯মি) জিওবি অর্থায়নে নির্মাণ করা হবে। TOR অনুসারে নিয়োজিত পরামর্শক প্রকল্প এলাকার ১৭টি জেলার মধ্যে ১২টি জেলায় বাস্তবায়িত/বাস্তবায়নাধীন ব্রীজের কাজ পরিদর্শন করেছেন। পরিদর্শনকৃত জেলাগুলোর তালিকা পৃ: নং ১১-১২ তে ৩ নং ক্রমিকে পরামর্শকের কার্য পরিধিতে উল্লেখ করা হয়েছে। ১২টি জেলায় মোট ৮৩টি স্টীল ব্রীজ (৪৩০০মি:) এবং ৩৫টি আরসিসি ব্রীজ(২১৭৭মি:) অর্থাৎ ১৮৮ব্রীজ এর কাজ সরজমিন পরিদর্শন করা হয়েছে। পরিদর্শনকৃত এ ১১৮টি ব্রীজের মধ্যে ২৩টি আরসিসি ব্রীজের কাজ চলমান আছে (বিস্তারিত পৃ:নং -৪১ ক্র:নং-৪.০তে সংযোজন করা আছে)।

যে সমস্ত ব্রীজের কাজ বেশি উর্দ্ধদরে প্রকিউর করা হয়েছে তার একটি তালিকা ৪২ নং পৃষ্ঠায় ক্রমিক নং-৫.০ তে দেয়া আছে। প্রকল্পের সার্বিক ভৌত অগ্রগতি ৯৩.৮৩% এবং আর্থিক আগ্রগতি ৮৩.৯৮%। প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত ভৌত এবং আর্থিক অগ্রগতির বিস্তারিত বিবরণ পৃষ্ঠা নং ৪৩ এ ক্রমিক নং -৬.০ তে দেয়া আছে।

স্টীল ব্রীজ গুলোর প্রায় ৭০শতাংশ ব্রীজের দুই প্রান্তে এ্যাভাটমেন্ট এর উপরের দুই পার্শ্বের রেলিং এবং স্টীল ট্রাসের মাঝে ফাঁকা জায়গায় (২.৫ ফুট) আরসিসির দেয়াল নির্মাণ করা হয় নাই। এর জন্য যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। এ ছাড়া ব্রীজ গুলোর প্রায় ৭০% এ্যাপ্রোচ রোড যথাযথ ভাবে নির্মাণ না করায় যানবাহন এবং জনগণের চলাচলে বিঘ্ন হচ্ছে। পরিদর্শিত ৩০ শতাংশ ব্রীজ রাস্তার বাঁকে নির্মিত হয়েছে। যার ফলে দুর্ঘটনার সমূহ সম্ভাবনা আছে। উদাহরণ স্বরূপ মানিকগঞ্জ জেলায় দৌলতপুর উপজেলায় দুইটি স্টীল ব্রীজের উপরে গাড়ী উঠার সময় রেলিং ভেঙ্গে ফেলেছে। এছাড়া আরো কয়েকটি জেলায় এ ধরনের ঘটনা ঘটেছে।

রাজবাড়ী জেলায় পাংশা উপজেলার কোলীমোহর হাইস্কুলের নিকট ১০৫মিঃ দৈর্ঘ্যের একটি স্টীল ব্রীজ এবং বগুড়া জেলার সাজাহানপুর উপজেলায় রঙ্গিলা ঘাটে ৬৫মিঃ ব্রীজের ডেক সেটিং এর কাজ ঠিকমতো করা হয় নাই। পাংশা উপজেলায় ব্রীজটির ডেকসেটিং যথাযথ না করার ফলে স্টীল ডেকের সংযোগ স্থলে নির্মিত বীম বর্তমানে স্পীড ব্রেকার এর অনুরূপ কাজ করছে। এতে যানবাহন এবং জনসাধারণের চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হচ্ছে। রঙ্গিলা ঘাটে স্টীল ডেকের সংযোগ স্থলে আরসিসি বীম দ্বারা ফাঁকা জায়গা পূর্ণ না করার ফলে প্রায় ৭/৮ ইঞ্চি ফাঁকা আছে। তাছাড়া স্টীল ডেকগুলো সম উচ্চতায় বসানো হয় নাই। এতে যানবাহন এবং জনগণের চলাচলের সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে এবং ইতোমধ্যেই কয়েকটি দুর্ঘটনা ঘটেছে। স্টীল ব্রীজ নির্মাণের সবচেয়ে বড় একটি ত্রুটি হচ্ছে বড় বড় সেতু গুলো এক লেন বিশিষ্ট হওয়া (৩.৩৬মিঃ)। এর ফলে বর্তমানে যে সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে, ভবিষ্যতে রাস্তার অবস্থা ভালো এবং প্রয়োজনে প্রসস্ত হলে সমস্যা আরো ভয়াবহ হবে। কারণ ব্রীজ এ্যাপ্রোচে যানজট লেগেই থাকবে।

চাঁদপুর জেলার সদর উপজেলায় চারটি স্টীল ব্রীজ, এবং লক্ষ্মীপুর জেলার রায়পুর উপজেলায় ৮০মিঃ আরসিসি ব্রীজ হতে স্থানীয় জনগণ যথাযথ ভাবে উপকৃত হচ্ছে না। কারণ নির্মিত সেতুগুলো যানচলাচল উপযোগী রাস্তায় নির্মাণ করা হয় নাই। ২/১টি ব্যতিত স্টীল ব্রীজের কাজের মান ভালো।

সিরাজগঞ্জ জেলার চাটমোহর উপজেলায় করতোয়া নদীর উপর ৯৬মিঃ নির্মানাধীন আরসিসি ব্রীজ পরিদর্শন করা হয়েছে। পরিদর্শন কালে লক্ষ্য করা গেছে যে, সেতুটির দৈর্ঘ্য আরো প্রায় ১৫/২০ মিঃ বৃদ্ধি করার প্রয়োজন ছিল। ব্রীজের অবস্থানের পারিপার্শ্বিক অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে এবং স্থানীয় জনগণের সহিত আলোচনায় এটা অনুভূত হয়েছে। সমাপ্ত ব্রীজগুলোর কৃত কাজের মান ভালো বলে লক্ষ্য করা গেছে। নির্মানাধীন ব্রীজগুলো যথাসময়ে

শেষ করতে হলে অত্যন্ত দ্রুততার সাথে কাজ বাস্তবায়ন করতে হবে। ডিপিপিতে উল্লেখিত নির্দিষ্ট স্থানেই এবং নির্দিষ্ট দৈর্ঘ্য ঠিক রেখেই ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং হচ্ছে।

প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত দলিল পত্রাদি যথাযথ ভাবে পরীক্ষা করা এবং প্রতিটির তথ্যাদি যথাযথ ভাবে সংগ্রহ করা হয়েছে। উহা যাচাই বাছাই করে দেখা যায় যে, কয়েকটি জেলায় কিছু কিছু কাজ অত্যন্ত উর্দ্বদরে করানো ব্যতীত পিপিআর অনুসরণ করেই ক্রয় কার্যক্রম পরিচালিত হয়েছে/হচ্ছে। দেয় উর্দ্বদরের তালিকা ৪র্থ অধ্যায়ে ৫.০ ক্রমিকে দেয়া আছে। বিভিন্ন জেলায় কাজ পরিদর্শনকালীন সময় প্রতি জেলায় নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তরে নির্বাহী প্রকৌশলী সহ তাঁর দপ্তরের সহকারী প্রকৌশলী এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/কর্মচারীদের সাথে প্রকল্পের বিভিন্ন দিক নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে। উক্ত আলোচনায় কাজ বাস্তবায়নে সমস্যা এবং এর সমাধান সম্পর্কে ধারণা নেয়া হয়। প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে জেলা ভিত্তিক প্রাপ্ত তথ্যাদি ৩য় অধ্যায়ে সন্নিবেশিত করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্যতম মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে, যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করে কৃষি সম্প্রসারণ বিভাগের সরবরাহকৃত বীজ, কীটনাশক, সার এবং কৃষি কর্মকর্তাদের গবেষণা লব্ধ জ্ঞান কৃষকদের নিকট পৌঁছানোর ব্যবস্থা করে কৃষিজাত পণ্যের উৎপাদন বৃদ্ধিকর, অর্থনৈতিক উন্নয়নের ব্যবস্থাকরে কৃষকগণকে একাধিক ফসল উৎপাদনে আত্মহী করে তোলা, যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করে ছেলে মেয়েদের স্কুলে ভর্তি করার আগ্রহ সৃষ্টি করা, ক্লাসে ঝরে পরার হার কমিয়ে আনা, প্রত্যন্ত অঞ্চলে চিকিৎসা বঞ্চিত জনগোষ্ঠীর চিকিৎসার সুবিধা করে দেয়া ইত্যাদি। অর্থাৎ এক কথায় যাতায়াত ব্যবস্থার সুবন্দবস্ত করে গ্রামাঞ্চলের জনগণের অর্থনৈতিক উন্নয়নের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আর্থ সামাজিক প্রেক্ষাপটে কি প্রভাব পড়েছে সেটা যাচাই করার জন্য ৫(পাঁচ) প্রকারের প্রশ্নমালা তৈরী করা হয়েছে। প্রশ্নমালা গুলো পরিবহণ, কর্মসংস্থান, কৃষি, শিক্ষা ও স্বাস্থ্য/চিকিৎসা সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ বিষয়ক। ঐ প্রশ্নমালার উত্তর সংগ্রহ করার জন্য তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ করা হয়েছে। তারা নির্মিত ব্রীজ এলাকায় সরজমিনে অবস্থান করে প্রশ্নমালা মাফিক তথ্য সংগ্রহ করেছে। উক্ত সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণান্তে প্রকল্প বাস্তবায়নে জনগণের উপর কি প্রভাব পড়েছে সে বিষয়ে বিস্তারিত ধারাবাহিক ভাবে নিম্নে দেয়া হলো-

যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে কৃষকগণ কৃষি কাজে আধুনিক যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে কম খরচে বেশী জমি চাষ করতে পারছে। তারা জমিতে সহজেই কীটনাশক ও সার ব্যবহার করে জমিতে বেশী ফলন পাচ্ছে। পরিবহণ খরচ কম হওয়াতে কৃষকগণ তাদের উৎপাদিত পণ্যের ন্যায্য মূল্য পাচ্ছে। সার্বিক ভাবে এলাকার জীবন যাত্রার মান বৃদ্ধি পাচ্ছে। যে যে এলাকায় ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে সে সে এলাকায় লক্ষ্য করা গেছে যে অধিকাংশ স্কুলে (প্রাইমারী/হাই) ছাত্রদের চেয়ে ছাত্রী সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। এতে ধারণা করা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নারী শিক্ষার হার বৃদ্ধি পাচ্ছে। তাছাড়া সার্বিক ভাবে ক্লাসে ঝরে পরার হার যথেষ্ট হারে কমে যাচ্ছে এবং শিক্ষার হার

বৃদ্ধি পাচ্ছে। এলাকায় ব্রীজ নির্মাণ হওয়ার সাথে সাথে লক্ষ্য করা যাচ্ছে যে, এলাকার জনগণ বহুমুখী কর্মসংস্থানের সন্ধান পেয়েছে। ব্রীজ নির্মাণের ফলে নারী শ্রমিকদের মজুরী অনেকাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে, যদিও এখনো অনেক এলাকায় নারীরা পুরুষের চেয়ে কম মজুরীতেই কাজ করে। তবে বর্তমানে নারী শ্রমিককে পুরুষের মতো দূরবর্তী এলাকায় গিয়েও কাজ করতে দেখা যায়। ফলে নারী শ্রমিকদের চাহিদাও দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। অনেক জায়গায় লক্ষ্য করা গেছে যে ব্রীজ নির্মাণের সাথে সাথে ব্রীজের দুই পার্শ্বে ছোট বড় দোকান গড়ে উঠেছে। পরিবহণের সুবিধার জন্য ধনীরা পোলট্রি, হ্যাচারী, মাছ চাষের খামার ইত্যাদি স্থাপন করে বিভিন্ন ভাবে কর্মসংস্থানের মাধ্যমে আয় বৃদ্ধি করার উদ্যোগ নিয়েছে ও নিচ্ছে। এলাকার গরীব শ্রেণীর লোকজন বেশীর ভাগই বর্তমানে গ্রাম্য এলাকায় পরিবহণের প্রধান মাধ্যম রিক্সা/ভ্যান ইত্যাদি তৈরী করে উহার দ্বারা আয়বৃদ্ধির প্রয়াস পাচ্ছে যাতে এলাকার আর্থ সামাজিক প্রেক্ষাপটে যথেষ্ট প্রভাব পড়ছে।

ব্রীজ নির্মাণের ফলে পরিবহণের ক্ষেত্রে যথেষ্ট উন্নতি হয়েছে। যেখানে ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে সেখানে অবশ্যই নদী, খাল বা নিচু স্থান আছে। যখন ব্রীজ ছিল না তখন জনসাধারণ অত্যন্ত কষ্ট বা বেশী অর্থ ব্যয় করে ঐ স্থান পার হতো। এর জন্য দুই পার্শ্বে ছোট বড় বিপণন কেন্দ্রের প্রসার ঘটে নাই। কিন্তু ব্রীজ নির্মাণের পর পারাপারের সুবিধা হওয়ায় ছোট বাজারের কলেবর বৃদ্ধি পেয়ে বড় বাজারে রূপান্তরিত হয়েছে বা নতুন হাট/বাজার গড়ে উঠেছে। ফলে অর্থনৈতিক দিক উন্নত হয়েছে। পূর্বে যেখানে যানবাহন চলাচল করতো না সেখানে এখন ছোট বড় বিভিন্ন ধরনের যানবাহন চলাচল করে এবং মানুষের নিত্য প্রয়োজনীয় জিনিসপত্র সহজ লভ্য হওয়ায় বর্তমানে জীবন যাত্রার মান উন্নত হয়েছে। পরিবহণের সুবিধার কারণে এলাকার পচনশীল কৃষিপণ্য যেমন আলু, পিয়াজ, রসুন, ইত্যাদি অল্প খরচে দূরবর্তী হিমাগারে সংরক্ষণের সুবিধা হয়েছে। ফলশ্রুতিতে কৃষক তার উৎপাদিত পণ্যের ন্যায্য মূল্য পাচ্ছে। যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে পরিবহণ সহজতর হওয়ায় এলাকার চিকিৎসা ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। লক্ষ্য করা যায় যে পূর্বে যেখানে গ্রামাঞ্চলে কোন সাধারণ রোগের ঔষধ পাওয়া যেত না বা কোন ঔষধের দোকান ছিলনা সেখানে বর্তমানে প্রকল্প এলাকার আশেপাশে ঔষধের দোকান গড়ে উঠেছে। এ ছাড়া ব্রীজ নির্মিত হওয়ায় গ্রামের অনেক কঠিন রোগী এ্যাম্বুলেন্সে করে শহরের হাসপাতালে নেয়ার সুযোগ হয়েছে। এমনকি গ্রামে ঔষধের দোকানে ডাক্তারদের দেখাও মেলে। পূর্বে গর্ভবতী মহিলাদের গর্ভকালীন সময়ে ডাক্তারের পরামর্শ নেয়া বা প্রসবকালীন সময়ে ডাক্তারের প্রত্যক্ষ তত্ত্বাবধানের কোন সুব্যবস্থা ছিল না। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নের পর সে সমস্যার সমাধান হয়েছে। তাছাড়া শিশুদের টিকা বা তাদের চিকিৎসার সুবিধা হওয়ায় শিশুমৃত্যুর হার বর্তমানে কম লক্ষ্য করা যায় বলে গ্রাম্য জনসাধারণের নিকট হতে জানা যায়। যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতি হওয়ায় স্থানীয় কমিউনিটি ক্লিনিকগুলো যথাযথ ভাবে পরিচালিত হচ্ছে এবং উহার মাধ্যমে স্থানীয় জনসাধারণের স্বাস্থ্যসেবা নিশ্চিত হচ্ছে।

ফাইন্ডিংস্ (Findings) : ৩/৪ টি কাজ বাদে প্রকল্পের সার্বিক কাজের মান সন্তোষজনক। একই জেলায়, একই সময় এবং একই ধরনের কাজের কিছু কিছু দরপত্রের দেয় দরের অবিশ্বাস্য উর্দ্ধদর লক্ষ্যনীয়, (৪র্থ অধ্যায়ে ক্রমিক নং-৫.০ এ উর্দ্ধদরের তালিকা দ্রষ্টব্য)। উদহারণস্বরূপ বলা যায় যে মানিকগঞ্জ জেলায় দৌলতপুর-বাচামারা রাস্তায় জৈস্তা নামক স্থানে ৩০মি: ব্রীজ, দৌলতপুর-বাচামারা রাস্তায় জৈস্তা নামক স্থানে ৭০মি: ব্রীজ এবং দৌলতপুর-বাচামারা রাস্তায় বন্যা নামক স্থানে ৪০মি: স্টীল ব্রীজের দেয়দর যথাক্রমে ৮.৪৫% উর্দ্ধদর, ১৯.৯৯% উর্দ্ধদর এবং ০.০৩% নিম্ন দরে কাজ বাস্তবায়িত হয়েছে। এছাড়া একই জেলার দৌলতপুর উপজেলায় দৌলতপুর-জাফরগঞ্জ রাস্তায় ১১৫মি: স্টীল ব্রীজ, দৌলতপুর-বাচা মারা রাস্তায় ৭০মি: স্টীল ব্রীজ এবং কালীহাটি রাস্তায় তেপ্রাকুম খালের উপর ৭০মি: স্টীল ব্রীজের কাজ যথাক্রমে ১৯.৯৮% উর্দ্ধদর, ১৯.৯৯% উর্দ্ধদর, ৫.০৭% উর্দ্ধদরে প্রদান করা হয়েছে। উল্লেখ্য টেন্ডার মূল্যায়ণ কমিটির (TEC) সভায় উক্ত উর্দ্ধদর বাজারদরের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ আছে উল্লেখ করে টেন্ডার অনুমোদনের সুপারিশ করা হয়েছে যা পিপিআর এর বিধি ৯৮(২৭) এর সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ। তবে উল্লেখ করা প্রয়োজন যে দরপত্র গ্রহণের ৪বৎসর পর সমকালীন বাজার দর বর্তমানে আইটেম ভিত্তিক সঠিক ভাবে যাচাই করা সম্ভব নয়। প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজগুলো প্রকল্পের নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত করা কঠিন হবে। (৪র্থ অধ্যায়ে ক্রমিক নং-৪.০-এ অসমাপ্ত কাজের তালিকা দ্রষ্টব্য) প্রকল্পের ৯৬ টি স্টীল ব্রীজ এবং ৫১ টি আরসিসি ব্রীজের মধ্যে সরেজমিনে পরিদর্শনকৃত ৮৩ টি স্টীল ব্রীজ এবং ৩৫টি আরসিসি ব্রীজের মধ্যে ২৩টি আরসিসি ব্রীজের কাজ চলমান আছে। সমাপ্তকৃত সেতুগুলোর প্রায় ৭০% ব্রীজ-এ্যাপ্রোচ এর কাজ ঠিকমত না হওয়ায় জনগনের যাতায়াত এবং যান চলাচলে সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে, এ ছাড়া সমাপ্তকৃত স্টীল ব্রীজগুলোর দুই প্রান্তে এ্যাভাটমেন্টের উপর রেলিং এবং ব্রীজের ট্রাসের মাঝে ফাঁকা জায়গায় আরসিসি ওয়াল না থাকায় যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। নির্মিত প্রায় শতকরা ৩০% সেতু রাস্তার বাঁকে নির্মাণ করায় যানচলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হচ্ছে এবং দুর্ঘটনা ঘটছে। কয়েকটি স্টীল ব্রীজের (রাজবাড়ীর পাংশা উপজেলার, পাবনার বেড়া উপজেলায়, বগুড়ার জেলার সাজাহানপুর উপজেলায় ইত্যাদি), ডেক সেটিং ঠিক না হওয়ার জন্য জনসাধারণ এবং যান চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হচ্ছে। ব্রীজ বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের যথাযথ তদারকির অভাব এর মূখ্য কারণ। তাছাড়া এরূপ ঝুঁকিপূর্ণ ক্রটি মেরামত ব্যতিত ঠিকাদারের সমৃদয় বিল পরিশোধ করা সমীচীন হয়নি। চাঁদপুর জেলার সদর উপজেলায় ৪টি স্টীল ব্রীজ ও লক্ষ্মীপুর জেলার রায়পুর উপজেলায় ১টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণে জনসাধারণ পুরাপুরি সুফল পাচ্ছে না। কারণ দুই পাশে যান চলাচল উপযোগী রাস্তার উন্নয়ন করা হয় নাই। পাবনা জেলার চাটমোহর উপজেলায় করতোয়া নদীর উপর ৯৬মিঃ আরসিসি সেতুর উত্তর পার্শে আরো ১৫/২০ মিঃ দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করা প্রয়োজন ছিল বলে মনে হয়। জাপানি অনুদানে বাস্তবায়িত ব্রীজগুলো প্রস্তুত মাত্র একলেন (৩.৩৬ মিঃ)। অনেক বড় ব্রীজগুলোর জন্য এটা একটি সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে। ভবিষ্যতে ইহা আরো বড় সমস্যার সৃষ্টি করবে। প্রকল্প বাস্তবায়নের একটি বড় সমস্যা হচ্ছে স্কীম চলাকালীন সময় হঠাৎ করে নির্মাণ

সামগ্রীর দাম (কোনটি ৩০% বা তার বেশী) বেড়ে যাওয়ায় প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে বাধাগ্রস্ত হওয়া। ক্রয় সংক্রান্ত দলিল পত্রাদি পরীক্ষান্তে লক্ষ্য করা গেছে যে পিপিআর এর নিয়মাবলী অনুসরণ করেই ক্রয় কার্যক্রম পরিচালিত হয়েছে। তবে উর্দুদরে প্রকিউরমেন্ট এর বিষয়ে কিছু প্রশ্নের উদ্বেক হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে প্রাপ্ত ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতি, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের দাখিলকৃত প্রতিবেদনের সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ। ব্রীজ নির্মাণের ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্দেশ্য বহুলাংশে পূরণ হয়েছে।

লক্ষ্য করা গেছে যে, যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে এলাকার কৃষি, শিক্ষা, কর্মসংস্থান ও স্বাস্থ্য/চিকিৎসা ক্ষেত্রে সাফল্য এসেছে এবং ফলশ্রুতিতে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

সুপারিশমালা (Recommendations) : বেশ কিছু ব্রীজের কাজ উর্দুদরে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। এই প্রবণতা রোধ করা প্রয়োজন। উচ্চ উর্দুদরে বাস্তবায়নকৃত স্কীমগুলোর তালিকা চতুর্থ অধ্যায়ে ক্রমিক নং-৫.০এ দ্রষ্টব্য। যতদিন পর্যন্ত পিপিআর এর বিধি ৯৮এর উপবিধি (২৭),(২৯) এবং (৩০) বলবৎ থাকবে ততদিন স্থানীয় লোকের সহযোগিতায় দরপত্রে অধিক দর হাকার একটি প্রবণতা থেকে যাবে। সরকারী অর্থের সাশ্রয়কল্পে এ সমস্ত বিধি বিধান পরিবর্তন/ সংশোধন করা যেতে পারে। ২০ মিঃ দৈর্ঘ্যের উপরের যে কোন ধরণের সেতু নির্মাণ অন্ততঃ দুই লেন বিশিষ্ট হওয়া প্রয়োজন। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বিষয়টি বিবেচনায় আনা দরকার। সর্বতঃ ভাবে নিবিড় পরিবীক্ষণের ক্ষেত্রে প্রকল্পে যথেষ্ট পরিমাণ চলমান স্কীমের কাজ থাকা প্রয়োজন বলে অনুভূত হয়েছে। অসমাপ্ত আরসিসি স্কীমগুলোর কাজ দ্রুততার সাথে বাস্তবায়নের পদক্ষেপ নিতে হবে। অন্যথায় প্রকল্পের নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে কাজ সমাপ্ত হবে না। প্রকল্পে প্রায় নির্মিত ৭০% ব্রীজ এ্যাপ্রোচ ঠিক মতো করা হয়নি। ঐ ব্রীজ গুলোর এ্যাপ্রোচ ঠিক করে দিতে হবে। নির্মিত ব্রীজ গুলোর এ্যাপ্রোচ রোড এর কাজ Specification মোতাবেক না করেই ঠিকাদারকে বিল প্রদানে যে অনিয়ম করা হয়েছে তার জন্য মন্ত্রণালয় ব্যবস্থা নিতে পারেন। ব্রীজ গুলোর এ্যাপ্রোচ না থাকায় জনগণ ব্রীজগুলোর পুরাপুরি সুফল হতে বঞ্চিত হচ্ছে। ব্রীজ এ্যাপ্রোচ পাকা করার জন্য প্রয়োজনে রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অর্থ সংস্থানের ব্যবস্থা রাখতে হবে।

যে সকল ব্রীজ (প্রায় ৩০%) রাস্তার বাঁকে নির্মাণ করা হয়েছে, সেগুলোর এ্যাপ্রোচ সোজা করতে যদি জমি অধি-গ্রহণের প্রয়োজন হলে সেটা করা দরকার। অন্যথায় দুর্ঘটনার সমূহ সম্ভাবনা আছে। ব্রীজ নির্মাণ কালে ব্রীজের এ্যলাইনমেন্ট তির্যক ভাবে নির্ধারণ করলেও এ সমস্যার কিছুটা সমাধান হতো। যে সেতু গুলোর দুই প্রান্তে এ্যাবাটমেন্টের রেলিং এবং ট্রাসের মধ্যে আরসিসি দেয়াল দেয়া হয় নাই সে স্থানে সড়ক দেয়াল দেয়া দরকার। অন্যথায় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। বগুড়া জেলার রঙ্গিলা ঘাটে ৬৫ মিঃ সেতুর ডেক এবং রাজবাড়ী জেলায় পাংশা উপজেলার ১০৫ মিঃ সেতুর ডেক রি-সেটিং করে যানবাহান এবং জনসাধারণের স্বাভাবিক চলাচলের সুযোগ করে দিতে হবে। অন্যথায় সেতু নির্মাণের সুফল থেকে জনগণ বঞ্চিত হবে।

চাঁদপুর জেলার সদর উপজেলায় কানুদন্তি-বড়দিয়া রাস্তায় নির্মিত ৪টি স্টীল ব্রীজ এবং লক্ষ্মীপুর জেলার রায়পুর উপজেলায় নির্মিত ৮০ মিঃ আরসিসি ব্রীজের সুফল যাতে জনগণ পেতে পারে সেজন্য সংশ্লিষ্ট রাস্তার উন্নয়ন যত দ্রুত করা হয় ততই ভাল। পাবনা জেলার চাটমোহর উপজেলায় নির্মাণাধীন করতোয়া নদীর উপর ৯৬ মিঃ আরসিসি সেতুটির স্থায়িত্ব নিশ্চিত হতে বিশেষজ্ঞ প্রকৌশলী কর্তৃক নির্মাণ স্থল পরিদর্শন পূর্বক তাদের মতামতের ভিত্তিতে সেতুটির উত্তর পার্শ্বে যথাযথভাবে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ অথবা ব্যাংক প্রটেকশনের পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে হঠাৎ নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য অবিশ্বাস্য ভাবে বেড়ে গেলে প্রকল্প বাস্তবায়ন যাতে বাধাগ্রস্ত না হয় তার জন্য সরকারের তরফ থেকে কার্যকরী পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে।

১০.০ Findings এর প্রেক্ষিতে সুপারিশমালা (Recommendations):

১. পিপিআর এর বিধি ৯৮-এর উপবিধি (২৭),(২৯) এবং (৩০) অনুসারে স্থানীয় লোকের সহযোগিতার দরপত্রে অধিক দর হাঁকার একটি প্রবণতা রয়ে যায়। সরকারী অর্থের সাশ্রয়কল্পে এ সমস্ত বিধি বিধি পরিবর্তন/ সংশোধন করা যেতে পারে।
২. নির্মিত ব্রীজ গুলোর প্রায় ৭০% ব্রীজ এ্যাপ্রোচ রোড এর কাজ Specification মোতাবেক করা হয়নি। কিছু কিছু ক্ষেত্রে এ্যাপ্রোচ রোডের কাজ Specification অনুযায়ী না করেই ঠিকাদারকে বিল প্রদানের বিষয়ে যে অনিয়ম করা হয়েছে তার জন্য মন্ত্রণায় ব্যবস্থা গ্রহণ করিতে পারেন। ব্রীজ গুলোর এ্যাপ্রোচ না থাকায় জনগণ ব্রীজগুলোর পুরাপুরি সুফল হতে বঞ্চিত হচ্ছে। ব্রীজ এ্যাপ্রোচ পাকা করার জন্য প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণ খাতে অর্থ সংস্থানের ব্যবস্থা রাখতে হবে।
৩. বগুড়া জেলার সাজাহানপুর উপজেলায় রঙ্গিলা ঘাটে ৬৫মি: স্টীল ব্রীজের ডেক পুনঃসেটিং করতে হবে এবং দুই স্প্যানের মাঝে এ্যাপ্রোচ ব্র্যাকেট দিয়ে আরসিসি বীম ঢালাই করতে হবে। ঝুঁকিপূর্ণ ক্রটি মেরামত ছাড়াই ঠিকাদারকে কেন বিল পরিশোধ করা হয়েছে সে বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের নিকট ব্যাখ্যা চাওয়া যেতে পারে। নির্মাণ কাজ বাস্তবায়ন কালে সুপারভিশন ঠিকমতো হলে এ সমস্যা পরিহার করা যেতো।
৪. রাজবাড়ী জেলার পাংশা উপজেলায় কোলীমোহর হাইস্কুলের নিকট ১০৫মি: দৈর্ঘ্যের স্টীল ব্রীজের ডেক পুনরায় ঠিকমতো সেটিং করতে হবে, অন্যথায় ব্রীজের উপর দিয়ে জনসাধারণ এবং যানবাহন চলাচলে বিপন্ন সৃষ্টি হবে। এমনকি বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটানোর সম্ভাবনা আছে। যথাযথ ভাবে কাজ তদারকী না করা হলে এমনটি হতে থাকবে।
৫. পাবনা জেলার বেড়া উপজেলায় ৫০মি: সেতুর দুইটি স্প্যানের সংযোগ স্থলে ৭ইঞ্চির মতো আরসিসি বীম যথাযথ ভাবে নির্মাণ করতে হবে।
৬. নির্মিত প্রায় ৭০% স্টীল ব্রীজ গুলোর উভয় পার্শ্বে এ্যাবাটমেন্ট এর রেলিং এবং স্টীল ট্রাসের ফাঁকা প্রায় ২.৫ফুট স্থানে আরসিসি দেয়াল নির্মাণ করা দরকার। তা না হলে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। রক্ষণাবেক্ষণ খাত হতে অর্থ সংস্থানের মাধ্যমে এ কাজ সমাপ্ত করা যেতে পারে।
৭. চাঁদপুর জেলার সদর উপজেলায় কানুদস্তি-বড়দিয়া রাস্তায় (প্রায় ৪কি:মি:দীর্ঘ) নির্মিত ৪টি স্টীল ব্রীজকে জনগণের পুরোপুরি উপকারে আনতে হলে রাস্তাটির উন্নয়ন করতে হবে। অন্যথায় ব্রীজের উপর দিয়ে যানবাহন চলাচল সম্ভব হবে না।

৮. পাবনা জেলার চাটমোহর উপজেলায় করতোয়া নদীর উপর নির্মাণাধীন ৯৬ মিঃ আরসিসি সেতুটির স্থায়ীত্ব নিশ্চিত হতে বিশেষজ্ঞ প্রকৌশলী কর্তৃক নির্মাণ স্থল পরিদর্শন পূর্বক তাদের মতামতের ভিত্তিতে সেতুটির উত্তর পার্শ্ব যথাযথভাবে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ অথবা ব্যাংক প্রটেকশনের পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে। তবে প্রকল্প পরিচালক জনাব আবুল বাশার উল্লেখ করেন যে, বিশেষজ্ঞ প্রকৌশলী দ্বারাই আলোচ্য ব্রীজের ডিজাইন সহ ব্যাংক প্রটেকশন এবং রিটেইনিং ওয়ালের ডিজাইন, যেটা করা হয়েছিল, তা যথাযথ ভাবে ব্রীজের স্থায়ীত্বের প্রতি লক্ষ্য রেখেই করা হয়েছিল এবং সে ভাবেই ব্রীজের কাজ এগিয়ে চলছে। বর্তমানে সেতুর উত্তর পার্শ্ব যথাযথ ভাবে পাইলিং করে রিটেইনিং ওয়াল এবং ব্যাংক প্রটেকশনের ব্যবস্থা নেয়া হচ্ছে যা যথেষ্ট কার্যকরী।
৯. লক্ষ্মীপুর জেলার রায়পুর উপজেলায় ৮০মি: দৈর্ঘ্যের আরসিসি ব্রীজটিকে যানবাহন চলাচলের উপযোগী করতে হলে সেতুটির উভয় পার্শ্ব মোট ৪কি:মি: রাস্তার উন্নয়ন করতে হবে। ঐ রাস্তাটি বর্তমানে কাটা, সরু এবং ভাঙ্গা।
১০. ২০মি: দৈর্ঘ্যের উপরের যে কোন ধরনের সেতু নির্মাণে অন্তত: দুই লেন বিশিষ্ট হওয়া প্রয়োজন। ভবিষ্যতে বিষয়টির প্রতি দৃষ্টি রেখে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে।
১১. প্রায় ৩০শতাংশ ব্রীজ রাস্তার কড়া বাঁকে নির্মাণ করা হয়েছে, যেমন- লক্ষ্মীপুর জেলার সদর উপজেলায় মহেন্দ্রখালের উপর ৩৫মি: স্টীল ব্রীজটি (ডিপিপি নং-৬৭) রাস্তার ৯০ ডিগ্রী কোণে নির্মাণ করা হয়েছে। যার ফলে ব্রীজটির উপর দিয়ে কোন যানবাহন চলাফেরা করতে পারে না। উক্ত ব্রীজ গুলোর এ্যাপ্রোচ রোড সোজা করতে প্রয়োজনে জমি অধিগ্রহণ করা যেতে পারে। উল্লেখ্য, দৌলতপুর জেলায়, দৌলতপুর বাচা মারা সড়কে (ডিপিপি ক্রমিক নং-২৮) নির্মিত ৪০মি: ব্রীজের এ্যাপ্রোচ সড়কে কড়া বাঁক থাকায় ট্রাকের থাকায় ব্রীজের একাংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। ব্রীজ নির্মাণ কালে ব্রীজের এ্যালাইনমেন্ট কিছুটা পরিবর্তন করে রাস্তার সহিত তির্যক ভাবে নির্মাণের ব্যবস্থা নিলে কিছু লাভ হতো।
১২. প্রকল্পের অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করতে অসমাপ্ত আরসিসি ব্রীজ গুলোর কাজ দ্রুততর সাথে বাস্তবায়নের পদক্ষেপ নিতে হবে (ক্রমিক নং-৪.০ তে ৪১ পৃ: অসমাপ্ত কাজের তালিকা দ্রষ্টব্য)।
১৩. নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতায় প্রকল্প নির্বাচন কালে প্রকল্পে যথেষ্ট পরিমাণ চলমান স্কীম আছে কিনা যাচাই করা প্রয়োজন।