

নির্বাহী প্রকৌশলীর কার্যালয় (সওজ) সড়ক বিভাগ, যশোর।		
নিঃ প্রঃ	বিঃ বিঃ কঃ	প্রঃ সংঃ
তারিখ: ২৬/৮/১৯		পৃঃ সংঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
নির্বাহী প্রকৌশলীর কার্যালয়, সওজ  
রোড ডিজাইন এন্ড স্ট্যান্ডার্ড বিভাগ  
এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।  
ফোন : ০২-৯১০৪৮১৯

১। ইং বিঃ ১৪-১, সওজ, যশোর।	২। ইং বিঃ ১৪-২, সওজ, যশোর।	৩। ইং বিঃ ১৪-৩, সওজ, যশোর।	৪। ইং বিঃ ১৪-৪, সওজ, যশোর।	৫। ইং বিঃ ১৪-৫, সওজ, যশোর।	৬। ইং বিঃ ১৪-৬, সওজ, যশোর।	৭। ইং বিঃ ১৪-৭, সওজ, যশোর।	৮। ইং বিঃ ১৪-৮, সওজ, যশোর।
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

স্মারক নং-আরডিএসডি/২০১৯- ৭৬

তারিখ : ২০/০৮/১৯

বিষয় : খুলনা জোনের অধীন যশোর সড়ক বিভাগের আওতাধীন “যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথমানে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের চলমান উন্নয়ন কাজ পরিদর্শন পূর্বক প্রতিবেদন দাখিল প্রসঙ্গে।

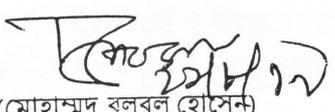
সূত্র : ১। সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, জিএফআরডি শাখা এর স্মারক নং- ৩৫.০০.০০০০.০৩৪.১৪.০০৫.১৬-৩১৭, তারিখ : ৩০-০৪-২০১৯ খ্রিস্টাব্দ  
২। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং, এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকার বেঃস্মারক নং- ৩৫.০১.০০০০.০০৫.২৫(১ম খন্ড).১৯.১২৪; তারিখ ০৮/০৮/২০১৯।

যথাযথ সম্মান সহকারে উপরোক্ত বিষয় ও সূত্রের প্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে, গত ২৩/০৪/২০১৯ তারিখে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের সভাপতিত্বে যশোর সড়ক বিভাগাধীন “যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথ মানে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় বিস্তারিত আলোচনান্তে কার্যবিবরণীর ক্রমিক নং ৭.৩ অনুযায়ী প্রস্তাবিত আইটেমের যৌক্তিকতা নির্ধারণের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন পূর্বক ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। প্রসঙ্গত পিএসসি সভার কার্যবিবরণীর ক্রমিক নং ৪.৩-এ উল্লেখ আছে রোড ডিজাইন ও সেফটি সার্কেলের কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শনপূর্বক রিজিড পেভমেন্ট এবং মূল সংক ও সংযুক্ত ফিডার সড়কের সংযোগস্থল পুনঃনির্মাণের প্রয়োজনীয় সংখ্যা/পরিমাণ নির্ধারণপূর্বক প্রণীত ডিজাইনের ভিত্তিতে সংযোগস্থল পুনঃনির্মাণের সংস্থান রাখতে হবে। তাছাড়া ক্রমিক নং- ৪.৪ এ সড়কে প্রয়োজন অনুযায়ী বাস-বে এবং শহর এলাকার বাইরে ট্রাক-বে এর সংস্থান রাখার বিষয়টি ও উল্লেখ রয়েছে।

সে প্রেক্ষিতে প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডায়েরী নং-৬৫৫৫(৩) তারিখ ১০/০৬/২০১৯ইং-এর মাধ্যমে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং বরাবর প্রেরণ করলে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং-এর স্মারক নং-৩৫.০১.০০০০.০০৫.২৫(১ম খন্ড).১৯.৯৮৩ তারিখ ১৭/০৬/২০১৯ এর মাধ্যমে একটি পরিদর্শন টীম গঠন করতঃ ১৮/০৬/২০১৯ হতে ২০/০৬/২০১৯ তারিখে পর্যন্ত উক্ত সড়কাংশ পরিদর্শনের নির্দেশনা প্রদান করেন। উক্ত নির্দেশনা মোতাবেক গঠিত কমিটির সদস্য হিসেবে রোড ডিজাইন ও স্ট্যান্ডার্ড বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী গত ১৯/০৬/২০১৯ তারিখে উক্ত সড়ক পরিদর্শন করেন। পরবর্তিতে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, রোড সেফটি বিভাগ পৃথক ভাবে ১০/০৭/২০১৯ তারিখে উক্ত সড়ক পরিদর্শন ও মাঠ পর্যায়ে হতে সংগৃহীত তথ্যাদির ভিত্তিতে সড়কের বর্তমান অবস্থার প্রেক্ষিতে ডিজাইনসহ একটি প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয় যা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং-এর ২-নং সূত্রস্থ স্মারকের মাধ্যমে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন বরাবর প্রেরণের নির্দেশনা প্রদান করেন।

ইহা তাঁর সদয় পরবর্তী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য এতদসঙ্গে প্রেরণ করা হলো।

সংযুক্তি : বর্ণনা মোতাবেক-পরিদর্শন প্রতিবেদন-১টি।

  
(মোহাম্মদ বুলবুল হোসেন)  
পরিচিতি নম্বর : ৬০২১৪৪  
নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ (চঃদাঃ)

অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ  
খুলনা জোন, খুলনা।

- অনুলিপি :
- ১। প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
  - ২। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং, এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।
  - ৩। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, রোড ডিজাইন এন্ড সেফটি সার্কেল, এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।
  - ৪। নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, যশোর সড়ক বিভাগ, যশোর।

## পরিদর্শন প্রতিবেদন।

বিষয় : খুলনা জ্বোনের অধীন যশোর সড়ক বিভাগের আওতাধীন “যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথমানে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের চলমান উন্নয়ন কাজ পরিদর্শন পূর্বক প্রতিবেদন দাখিল প্রসঙ্গে।

সূত্র : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, জিএফআরডি শাখা এর স্মারক নং- ৩৫.০০.০০০০.০৩৪.১৪.০০৫.১৬-৩১৭, তারিখ : ৩০-০৪-২০১৯ খ্রিস্টাব্দ।

### ১.০ পটভূমি :

গত ২৩/০৪/২০১৯ তারিখে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের সভাপতিত্বে যশোর সড়ক বিভাগাধীন “যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথ মানে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের পি এস সি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় বিস্তারিত আলোচনান্তে কার্যবিবরণীর ক্রমিক নং ৪.৩ অনুযায়ী প্রস্তাবিত আইটেমের যৌক্তিকতা নির্ধারণের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন পূর্বক ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। প্রসঙ্গত পিএসসি সভার কার্যবিবরণীর ক্রমিক নং ৪.৩-এ উল্লেখ আছে রোড ডিজাইন ও সেফটি সার্কেলের কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শনপূর্বক রিজিড পেভমেন্ট এবং মূল সড়ক ও সংযুক্ত ফিডার সড়কের সংযোগস্থল পুনঃনির্মাণের প্রয়োজনীয় সংখ্যা/পরিমাণ নির্ধারণপূর্বক প্রণীত ডিজাইনের ভিত্তিতে সংযোগস্থল পুনঃনির্মাণের সংস্থান রাখতে হবে। তাছাড়া ক্রমিক নং- ৪.৪ এ সড়কে প্রয়োজন অনুযায়ী বাস-বে এবং শহর এলাকার বাহিরে ট্রাক-বে এর সংস্থান রাখার বিষয়টি ও উল্লেখ রয়েছে।

সে প্রেক্ষিতে প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডায়েরী নং-৬৫৫৫(৩) তারিখ ১০/০৬/২০১৯ইং-এর মাধ্যমে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং বরাবর প্রেরণ করলে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং-এর স্মারক নং-৩৫.০১.০০০০.০০৫.২৫(১ম খন্ড).১৯.৯৮৩ তারিখ ১৭/০৬/২০১৯ এর মাধ্যমে একটি পরিদর্শন টিম গঠন করতঃ ১৮/০৬/২০১৯ হতে ২০/০৬/২০১৯ তারিখে পর্যন্ত উক্ত সড়কংশ পরিদর্শনের নির্দেশনা প্রদান করেন। উক্ত নির্দেশনা মোতাবেক গঠিত কমিটির সদস্য হিসেবে রোড ডিজাইন ও স্ট্যান্ডার্ড বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী গত ১৯/০৬/২০১৯ তারিখে উক্ত সড়ক পরিদর্শন করেন। পরবর্তিতে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, রোড সেফটি বিভাগ পৃথক ভাবে ১০/০৭/২০১৯ তারিখে উক্ত সড়ক পরিদর্শন করেন।

### ২.০ পর্যবেক্ষন:

পরিদর্শন কালে লক্ষ্য করা যায়-

(১) বর্ণিত সড়কটির বর্তমান প্রশস্ততা ৭.৩০ মিটার। বিদ্যমান সড়কের উভয় পাশে প্রয়োজনীয় মাটি ভরাট ও কম্পেকশন এর মাধ্যমে রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি করে ১০.৩০ মিটারে উন্নীতকরণ কাজ চলমান আছে। এছাড়া সড়কের উভয় পাশে ১.০০মিটার মাটির সোল্ডার এর কাজ চলমান আছে। সড়কটির বর্তমান Formation Level পুরাতন Formation Level থেকে গড়ে ২.৫০ফুট উচু করে নির্মাণ করা হচ্ছে। সড়কটির সাথে অনেকগুলো ফিডার সড়কের সংযোগ রয়েছে। Formation Level গড়ে ২.৫০ফুট উচু হওয়ায় ফিডার সড়কগুলোতে যানবাহন উঠা নামায় সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে। সে কারনে সড়কের সাথে যে সকল ফিডার সড়ক সংযোগ রয়েছে, সেগুলো পুনঃনির্মাণ করার প্রয়োজনীয়তা আছে।

(২) মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে সড়কটির বিভিন্ন অবস্থানে মোট ৮০টি সংযোগ সড়ক নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে (সংযোগ সড়কের তালিকা সংযুক্ত)। এর মধ্যে চেইনেজ. ১৫২+২০০(R/S), ১৫৬+৮৭০ (L/S), ১৬৭+৩৪০(R/S), ১৭৬+০০০(R/S) এবং ১৭৯+২৩৫(R/S) এ ৫টি সংযোগ সড়ক নির্মাণের প্রয়োজন নেই মর্মে পরিদর্শন দল মনে করে। অবশিষ্ট সংযোগ সড়ক সহ সড়কের চেইনেজ. : ৪৮+০৫০(L/S), ১৪৮+০৫০(R/S), ১৪৮+৪৯০(L/S), ১৪৮+৮৪০(L/S), ১৪৮+৮৪০(R/S), ১৪৯+৫২০(L/S), ১৪৯+৮৭০(L/S) এবং

১৪৯+৮৭০(R/S) এ আরো অতিরিক্ত ৮টি সংযোগ সড়কে ইন্টারসেকশন উন্নয়ন/ নির্মাণ করার প্রয়োজন আছে মর্মে পরিদর্শন দল মনে করেন।

(২) মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে সড়কটির বিভিন্ন অবস্থানে মোট ৮০টি সংযোগ সড়ক নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে (সংযোগ সড়কের তালিকা সংযুক্ত)। এর মধ্যে চেইনেজ. ১৫২+২০০ (R/S), ১৫৬+৮৭০ (L/S), ১৬৭+৩৪০(R/S), ১৭৬+০০০(R/S) এবং ১৭৯+২৩৫(R/S) এ ৫টি সংযোগ সড়ক নির্মাণের প্রয়োজন নেই মর্মে পরিদর্শন দল মনে করে। অবশিষ্ট সংযোগ সড়ক সহ সড়কের চেইনেজ. ১৪৮+০৫০(L/S), ১৪৮+০৫০(জ/ঝ), ১৪৮+৪৯০(L/S), ১৪৮+৮৪০(L/S), ১৪৮+৮৪০(L/S), ১৪৯+৫২০(L/S), ১৪৯+৮৭০(L/S) এবং ১৪৯+৮৭০(R/S), এ আরো অতিরিক্ত ৮টি সংযোগ সড়কে ইন্টারসেকশন উন্নয়ন/ নির্মাণ করার প্রয়োজন আছে মর্মে পরিদর্শন দল মনে করেন।

(৩) মূল সড়কের ৭ (সাত) টি স্থানে রেল ক্রসিং রয়েছে। সড়কে চলাচলরত যানবাহনের সংখ্যা অর্থাৎ AADT' ১০(দশ) হাজারের অধিক বিধায় সকল স্থানে ওভারপাস নির্মাণ করা প্রয়োজন রয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। তাছাড়া কিছু স্থানে মূলসড়কে নিকটবর্তী দূরত্বে পার্শ্ববর্তী সংযোগ সড়ক দিয়ে রেল লাইন অতিক্রম করেছে, যা ঝুঁকিপূর্ণ।

### ৩.০ সুপারিশ:

সড়কের সংযোগস্থল উন্নয়ন/নির্মাণ এবং বাস/ট্রাক-বে নির্মাণ এর যৌক্তিকতা সহ নিম্নলিখিত মতামত/সুপারিশ প্রদান করা হল।

(১) মূল সড়কের গুরুত্বপূর্ণ স্থানে চেইনেজ ভিত্তিক মতামত/সুপারিশ নিম্নরূপ :

চেইনেজ কি:মি:	মতামত/সুপারিশ
১৪৮+০৫০ ও ১৪৮+৮৪০	বর্ণিত স্থানে সড়কের উভয় পাশে অন্য সংস্থা (এলজিইডি) এর দুটি পার্শ্ব সড়ক রয়েছে। উক্ত পার্শ্ব সড়কদ্বয় যানবাহন চলালের দিক দিয়ে গুরুত্বপূর্ণ হওয়ায় বর্ণিত স্থানে বাস-বে নির্মাণ করা প্রয়োজন (বাস-বে এর নকশা সংযুক্ত)। তাছাড়া সংযোগ সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণের ক্ষেত্রে টাইপ ডিজাইন (কপি সংযুক্ত) অনুসরণ করতে হবে।
১৫২+৮০০	বর্ণিত স্থান সংলগ্ন এলাকায় একটি বৃহৎ আকারে মাছের বাজার রয়েছে, ফলে অনেক ভারী ট্রাক থাকে। উক্ত স্থানে একটি ট্রাক-বে নির্মাণ করা প্রয়োজন। লে-বাই এর নকশা (কপি সংযুক্ত) এর দৈর্ঘ্য ট্রাক এর সংখ্যার সহিত সামঞ্জস্যপূর্ণ হতে হবে।
১৫৬+৯০০	বর্ণিত স্থানে অনেক যানবাহন থাকে এবং পার্শ্ব সড়ক (সওজ) এর যানবাহন/যাত্রী পরিবহন এর প্রয়োজনে বাস-বে প্রদান করা প্রয়োজন।
১৬১+৪০০ ১৬১+৯০০	বর্ণিত স্থানদ্বয়ে দুটি বাস-বে প্রদান করা প্রয়োজন কারণ অন্য সংস্থা (এলজিইডি) এর বিদ্যমান পার্শ্ব সড়ক সমূহ হতে যানবাহন/ যাত্রী কর্তৃক উক্ত বাস-বে এর ব্যবহার করা প্রয়োজন হবে।
১৬২+৮০০	বর্ণিত স্থানে অন্যসংস্থা (এলজিইডি) কর্তৃক নির্মিত একটি পার্শ্ব সড়ক মূল সড়কে Y আকারে মিলিত হওয়ায়, ঝুঁকিমুক্ত করার প্রয়োজনে জংশনটি T আকারে উন্নয়ন করতে হবে।
১৬৩+৭৫০	বর্ণিত স্থানে বিদ্যমান পার্শ্ব সড়কটিও মূলসড়কের সাথে সংযুক্ত টাইপ ডিজাইন অনুযায়ী বাস্তবায়ন করতে হবে।
১৬৫+৩০০	বর্ণিত স্থানে দুটি পার্শ্ব সড়ক একই সমতলে রয়েছে বিধায় যাত্রী পরিবহনের প্রয়োজনে বাস থামার জন্য

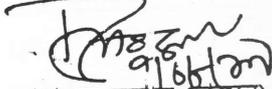
	শুধুমাত্র বাস-বে নির্মাণ করা প্রয়োজন।
১৬৬+০৪০	বর্ণিত স্থানে অন্য সংস্থা (এলজিইডি) এর পার্শ্ব সড়কটি একটি ব্যস্ততম সড়ক বিধায় মূল সড়কের সাথে টাইপ ডিজাইন অনুযায়ী সংযোগ প্রদান করতে হবে।
১৬৮+৬৪০	বর্ণিত স্থানে পার্শ্ব সড়কটি দু'টি জাতীয় মহাসড়ক-কে সংযুক্ত করেছে তবে মূল সড়কে Y আকারে মিলিত হওয়ায় তা নিরাপদ করতে T আকারে টাইপ ডিজাইন অনুযায়ী সংযোগ প্রদান করতে হবে। তাছাড়া যাত্রী পরিবহনের সুবিধার্থে একটি বাস-বে প্রদান করা প্রয়োজন।
১৭১+৫৯৫	বর্ণিত স্থানে একটি পার্শ্ব সড়ক রয়েছে যা পূর্বে সওজ এর থাকলেও বর্তমানে এলজিইডি এর তত্ত্বাবধানে রয়েছে। উক্ত ব্যস্ততম পার্শ্ব সড়কটির প্রবেশমুখে একটি রেল ক্রসিং রয়েছে, যা সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে গতি নিয়ন্ত্রক স্থাপন এবং প্রয়োজনীয় ডিজাইন করে নিরাপদ করতে হবে। বর্ণিত স্থানে বাস-বে প্রদান করাও প্রয়োজন।
১৭৩+৭০৭	বর্ণিত স্থানে অন্য সংস্থা (এলজিইডি) এর একটি পার্শ্ব সড়ক রয়েছে, যার প্রবেশমুখে একটি রেল ক্রসিং রয়েছে। ফলে গতি নিয়ন্ত্রক স্থাপন এবং প্রয়োজনে ডিজাইন করে সংযোগ প্রদান করা প্রয়োজন। তাছাড়া পার্শ্ব সড়কটি ব্যস্ততম সড়ক হওয়ায় বাস-বে নির্মাণ করা প্রয়োজন।
১৭৬+০০০	বর্ণিত স্থানে অনেক পন্যবাহী ট্রাক থামে, ফলে সড়কের পার্শ্বে ট্রাক-লেবাই নির্মাণ করা প্রয়োজন।
১৭৬+৩৫০	বর্ণিত স্থানে বিদ্যমান পার্শ্ব সড়কের প্রবেশমুখে একটি রেল ক্রসিং রয়েছে, যা খুবই ঝুঁকিপূর্ণ। পার্শ্ব সড়কটিও ব্যস্ততম হওয়ায় গতি নিয়ন্ত্রক স্থাপন এবং প্রয়োজনে তা ডিজাইনের মাধ্যমে সংযোগ নিরাপদ করা প্রয়োজন।
১৭৭+৮০০	বর্ণিত স্থানে বিভিন্ন বাসায়িক কর্মকান্ড এবং নদীবন্দর অবস্থিত হওয়ায় অনেক ট্রাক লোডিং-আনলোডিং এর প্রয়োজন হয়। ফলে বর্ণিত স্থানে ট্রাক-লেবাই নির্মাণ করা প্রয়োজন।
১৭৮+৬৫০	বর্ণিত স্থান সহ মূল সড়কে অবস্থিত ৭টি রেল ক্রসিং রয়েছে, ফলে উক্ত জাতীয় মহাসড়কের এ সকল স্থানে রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ করা প্রয়োজন। তাছাড়া উক্ত স্থানে Y আকৃতির ব্যস্ততম পার্শ্ব সড়কও T আকৃতিতে মূল সড়কের সাথে ডিজাইন অনুযায়ী সংযোগ প্রদান করা প্রয়োজন।
১৭৯+৬০০	বর্ণিত স্থানে দুটি পার্শ্ব সড়ক রয়েছে, যা ব্যস্ততম হওয়ায় সড়কের দু'পার্শ্বে বাস-বে প্রদান করা প্রয়োজন।
১৮৩+৮৮০	বর্ণিত স্থানে একটি পার্শ্ব সড়ক রয়েছে, যা যানবাহন চলাচলে ভিত্তিতে গুরুত্বপূর্ণ হওয়ায় ডিজাইন অনুযায়ী মূল সড়কের সাথে সংযোগ প্রদান করতে হবে। তাছাড়া বাস-বে প্রদান করাও প্রয়োজন।

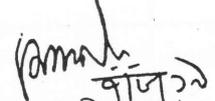
(২) সড়কের মোট  $(৮০+৮) = ৮৮$ টি পার্শ্ব সড়ক এর মধ্যে ৫টি পার্শ্ব সড়ক ব্যতীত (সংযোগ সড়কের তালিকায় প্রদর্শিত) মোট ৮৩টি পার্শ্ব সড়ক মূল সড়কের সাথে সংযোগস্থলে একই লেভেলে না থাকায় সংযোগ স্থল নির্মাণ/উন্নয়ন করার প্রয়োজন আছে। তবে উপরে বর্ণিত (১) নং দফায় বর্ণিত গুরুত্বপূর্ণ স্থানে বিদ্যমান পার্শ্ব সড়ক ব্যতীত অন্যান্য অপেক্ষাকৃত কম গুরুত্বপূর্ণ অন্য সংস্থা এর পার্শ্ব সড়ক মূল সড়কে সংযোগ প্রদানের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে সওজ এর অনুমোদিত টাইপ ডিজাইনটি অনুসরণের অনুরোধ জানানো যেতে পারে। এ সকল সড়কে উন্নয়ন বিলম্ব হবে অনুমিত হলে মূল সড়কের সাথে পার্শ্ব সড়কের ঢাল ৩% রেখে উন্নয়ন করা যেতে পারে। তবে সেক্ষেত্রে মূল সড়কের প্রবেশের পূর্বে পার্শ্ব সড়কে গতি নিয়ন্ত্রক স্থাপন করতে হবে।

(৩) প্রতিটি সংযোগ সড়কের জন্য আলাদাভাবে ডিজাইন প্রণয়ন করা সম্ভব সাপেক্ষ কাজ। তাছাড়া পেভমেন্টের স্ট্রাকচারাল ডিজাইন প্রণয়নের জন্য তথ্যাদি যেমন বিদ্যমান পেভমেন্ট-এর লেয়ারের পুরুত্ব, সাবগ্রেড CBR, ট্রাফিক

ডাটা না থাকায় ডিজাইন প্রণয়ন করা সম্ভব নয়। ফলে এক্ষেত্রে একটি Typical Design অনুসরণ করার জন্য একটি পেভমেন্ট সেকশনের বর্ণনা প্রদান করা হলো।

- সড়কের দৈর্ঘ্য : ৩% স্লোপ ধরে মূল সড়ক ও সংযোগ সড়কের উচ্চতার পার্থক্য অনুযায়ী সড়কের দৈর্ঘ্য নির্ধারণ করতে হবে।
- প্রস্থ : সংযোগ সড়কের বিদ্যমান প্রশস্ততা।
- লেয়ার : ৫০মিঃমিঃ ওয়ারিং কোর্স + ১৫০মিঃমিঃ এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১+১৫০মিঃমিঃ সাব-গ্রেড+৩০০মিঃমিঃ আইএসজি + সাবগ্রেড উচ্চতার পার্থক্য অনুযায়ী প্রয়োজন হলে।
- অন্যান্য : যদি মূল সড়ক ও সংযোগ সড়কের উচ্চতার পার্থক্য ৩৫০মিঃমিঃ-এর বেশী হয় তবে বিদ্যমান সংযোগ সড়ক উঠিয়ে সাবগ্রেড/আইএসজি লেভেল হতে পুনঃনির্মাণ করতে হবে। যদি উচ্চতার পার্থক্য ৩৫০মিঃমিঃ থেকে ১০০ মিঃমিঃ এর মধ্যে হয় হয় তবে বিদ্যমান সড়ক Scarify করে সাব-বেইজ /স্বেইজ টাইপ-১ লেয়ার হতে কাজ করতে হবে। যদি উচ্চতার পার্থক্য ১০০মিঃমিঃ এর কম হয় হয় তবে শুধু বিটুমিনাস লেয়ারের কাজ করা যেতে পারে।

  
(মোহাম্মদ বুলবুল হোসেন)  
নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ  
রোড ডিজাইন এন্ড স্ট্যান্ডার্ড বিভাগ,  
এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।

  
(মোহাম্মদ শাহীন সরকার)  
নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ  
রোড সেফটি বিভাগ  
এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।

**“যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথমানে উন্নীতকরণ”**

**শীর্ষক প্রকল্পের চলমান উন্নয়ন কাজের সংযোগ সড়কের তালিকা**

ক্র: নং	চেইনেজ.	সাইট	নির্মাণকারী সংস্থা	পার্শ্বসড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	ক্র: নং	চেইনেজ.	সাইট	নির্মাণকারী সংস্থা	পার্শ্বসড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন
১	১৪৮+০৫০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২২	১৫৬+৩২০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
২	১৪৮+০৫০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৩	১৫৬+৫৭০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৩	১৪৮+৪৯০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৪	১৫৬+৮৭০	R/S	RHD	পরিদর্শন টিম সুপারিশ করেন নাই।
৪	১৪৮+৮৪০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৫	১৫৭+২৯০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৫	১৪৮+৮৪০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৬	১৫৭+৬৭০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৬	১৪৯+৫২০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৭	১৫৮+১২০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৭	১৪৯+৮৭০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৮	১৫৮+১১০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৮	১৪৯+৮৭০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল (নতুন সংযোজন)	২৯	১৫৮+৩০০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৯	১৫১+৫৪০	L/S	পৌর সভা	সুপারিশ করা হ'ল	৩০	১৫৯+১৬০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১০	১৫১+৫৪০	R/S	পৌর সভা	সুপারিশ করা হ'ল	৩১	১৫৯+৩৬০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১১	১৫২+০৫০	R/S	পৌর সভা	সুপারিশ করা হ'ল	৩২	১৬০+০৬০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১২	১৫২+২০০	R/S	পৌর সভা	পরিদর্শন টিম সুপারিশ করেন নাই।	৩৩	১৬০+০৬০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৩	১৫২+৪০০	L/S	পৌর সভা	সুপারিশ করা হ'ল	৩৪	১৬০+৩৯০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৪	১৫২+৮০০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৩৫	১৬০+৫০০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৫	১৫২+৮০০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৩৬	১৬১+১২০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৬	১৫৩+০০০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৩৭	১৬১+১০০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৭	১৫৩+২৭০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৩৮	১৬১+১২০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৮	১৫৪+৫৭০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৩৯	১৬২+১৫০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
১৯	১৫৫+২২০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৪০	১৬২+১০০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
২০	১৫৫+৫৪০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৪১	১৬৩+৩১০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল
২১	১৫৬+১৫০	L/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৪২	১৬৩+৫২০	R/S	এল,জি,ই,ডি	সুপারিশ করা হ'ল




**“যশোর-খুলনা জাতীয় মহাসড়কের যশোর অংশ (পালবাড়ী হতে রাজঘাট অংশ) যথাযথমানে উন্নীতকরণ”**

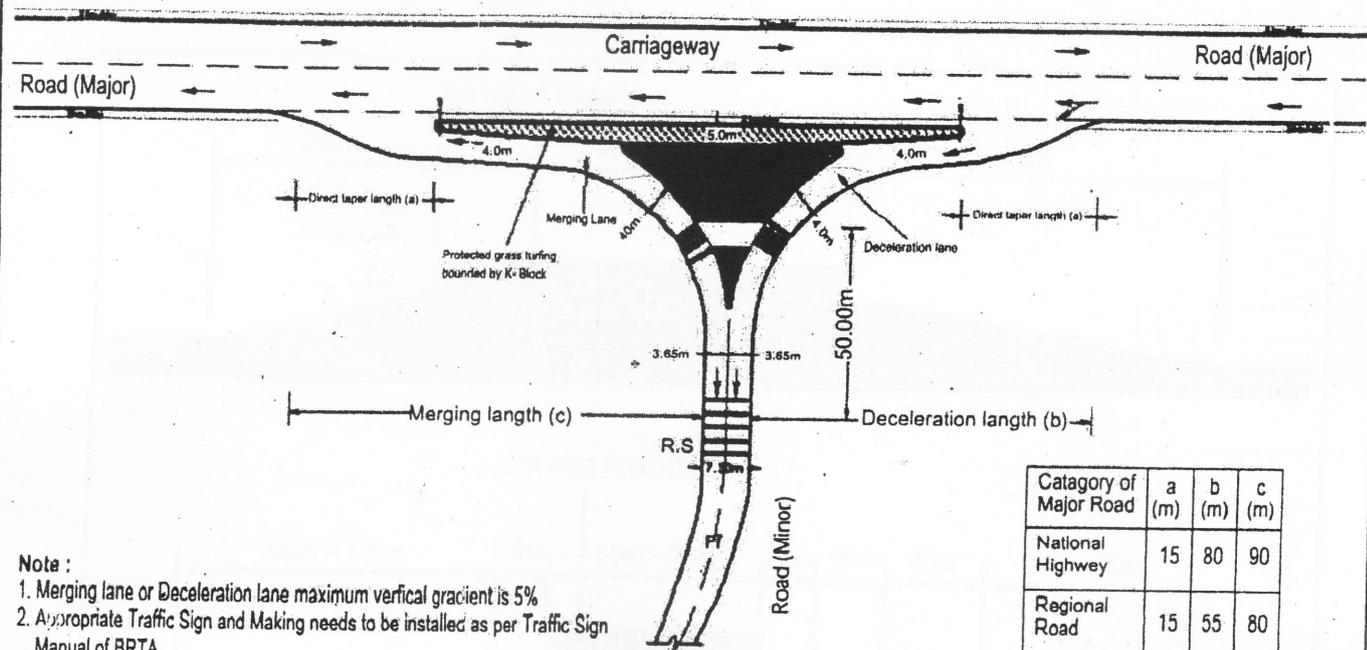
**শীর্ষক প্রকল্পের চলমান উন্নয়ন কাজের সংযোগ সড়কের তালিকা**

ক্র: নং	চেইনেজ.	সাইট	নির্মাণকারী সংস্থা	পার্শ্বসড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	ক্র: নং	চেইনেজ.	সাইট	নির্মাণকারী সংস্থা	পার্শ্বসড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন
৪৩	১৬৬+০৪০	L/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৬৬	১৭৭+৫৪০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৪৪	১৬৭+৩৪০	R/S	এল, জি, ই, ডি	পরিদর্শন টিম সুপারিশ করেন নাই।	৬৭	১৭৭+৭৪০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৪৫	১৬৭+৪৪০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৬৮	১৭৭+১২০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৪৬	১৬৭+৮২০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৬৯	১৭৮+১৮০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৪৭	১৬৮+০৪০	R/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭০	১৭৮+৬২০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৪৮	১৬৮+৬৪০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭১	১৭৮+৬৫০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৪৯	১৭০+৮৯০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭২	১৭৯+২৩৫	R/S	পৌরসভা	পরিদর্শন টিম সুপারিশ করেন নাই।
৫০	১৭১+৫৯৫	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৩	১৭৯+৫৯০	L/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫১	১৭১+৯৫০	L/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৪	১৭৯+১২০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৫২	১৭১+৯৮০	R/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৫	১৭৯+৮০০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৩	১৭৩+৬৯০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৬	১৮০+১০০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৪	১৭৪+০০০	R/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৭	১৮০+১৫০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৫	১৭৪+৩৫০	L/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৮	১৮০+৬৬০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৬	১৭৫+৫৯৫	L/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৭৯	১৮০+৮৬০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৭	১৭৫+১৩৫	L/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮০	১৮১+০০০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৮	১৭৫+৫৬০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮১	১৮১+৬১০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৫৯	১৭৬+০০০	R/S	এল, জি, ই, ডি	পরিদর্শন টিম সুপারিশ করেন নাই।	৮২	১৮১+১৫৫	L/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৬০	১৭৬+০৮০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৩	১৮২+৭০০	R/S	পৌরসভা	সুপারিশ করা হ'ল
৬১	১৭৬+১০০	R/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৪	১৮৩+২৮০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৬২	১৭৬+৩৫০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৫	১৮৩+১২০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৬৩	১৭৬+৬৮০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৬	১৮৩+৭৪২	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৬৪	১৭৭+০০০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৭	১৮৩+১৮০	R/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল
৬৫	১৭৭+৪৪৫	R/S	এল, ডি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল	৮৮	১৮৩+১৮০	L/S	এল, জি, ই, ডি	সুপারিশ করা হ'ল

ER

৫

### MAJOR-MINOR T JUNCTION (TYPE DESIGN)



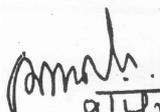
**Note :**

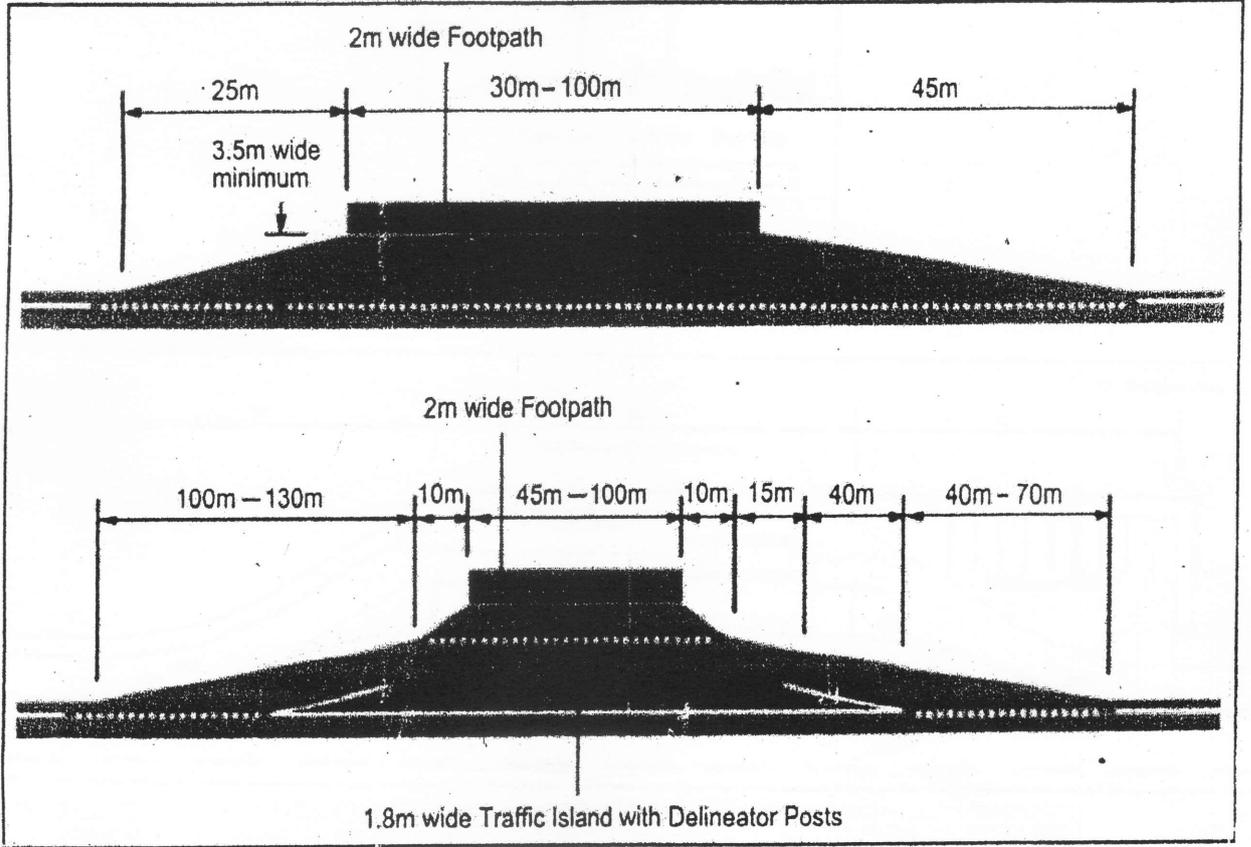
1. Merging lane or Deceleration lane maximum vertical gradient is 5%
2. Appropriate Traffic Sign and Making needs to be installed as per Traffic Sign Manual of BRTA

Category of Major Road	a (m)	b (m)	c (m)
National Highway	15	80	90
Regional Road	15	55	80
Zila Road	5	50	70

Dimension Chart

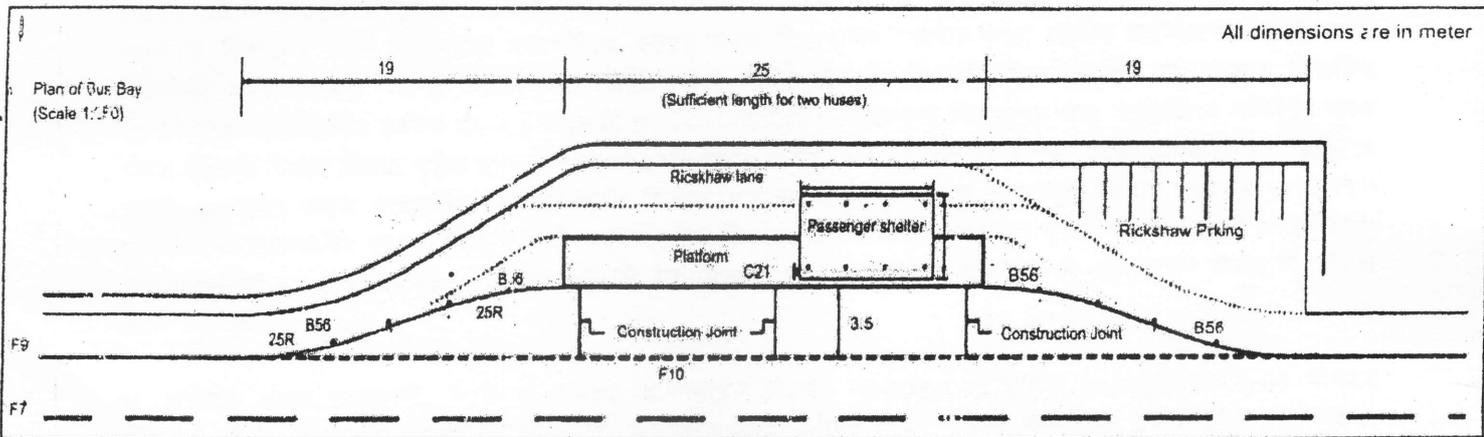
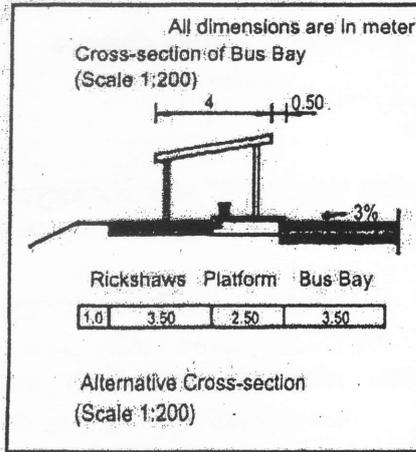
চিত্র-৬ : মূল (Major) সড়কের সাথে পার্শ্ব (Minor) সড়কের Service lane সম্বন্ধ T-Junction

  
 মোহাম্মদ শাহীন সরকার  
 পাসপোর্ট নম্বর ৬০১৯২১  
 নির্মাণী প্রকৌশলী, সড়ক  
 রোড সেকশন বিভাগ  
 এলেনবাগী, তেজগাঁও, ঢাকা।



চিত্র-১৬ : সড়ক পাশে লে-বাই/পার্কিং বে স্থাপন

*Amirul*  
 আমিরুল  
 (মোহাম্মদ শাহীন সরকার)  
 পরিচিতি নম্বর ৬০১৯২১  
 নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক  
 রোড সেকটি বিভাগ  
 এডমিনিস্ট্রাটী, ঢাকা।



চিত্র-১৭ : বাস-বে এর নকশা (যাত্রী-ছাউনী ও অযান্ত্রিক লেনসহ)

*(Signature)*  
৯/৫/১৯

(মোহাম্মদ শাহীন সরকার)  
পরিচিতি নম্বর ৬০১৯২১  
নির্বাহী প্রকৌশলী, সওদাগর  
রোড সেকটি বিভাগ  
এলসেবাড়ী, ডেঙ্গলীও, ঢাকা।