



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

“জেলা সড়ক উন্নয়ন (ঢাকা জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ
(In-depth Monitoring) এর চূড়ান্ত প্রতিবেদন-২০১২



প্রকৌশলী শহীদুলহক
সিনিয়র সিভিল ইঞ্জিনিয়ার
ব্যক্তি পরামর্শক
আইএমইডি

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ, সরকারের এডিপিভুক্ত প্রকল্পসমূহ 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 গুণগতমান এবং বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যাাদি বাস্তবায়নকারী/বিভাগ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে অবহিত করে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেয়ার পরামর্শ দিয়ে থাকে।

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ সকল এডিপিভুক্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি ২০০৪ সাল থেকে এডিপিভুক্ত সীমিত সংখ্যক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করে আসছে। একই ধারাবাহিকতায় চলতি ২০১১-২০১২ অর্থ বছরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এডিপিভুক্ত “জেলা সড়ক উন্নয়ন (ঢাকা জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ লক্ষ্যে যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সিনিয়র সিভিল ইঞ্জিনিয়ার জনাব শহীদুলহককে ব্যক্তি পরামর্শক হিসেবে নিয়োগ দেয়া হয়। তৎপ্রেক্ষিতে কার্যপরিধি(TOR) মোতাবেক নিবিড় পরিবীক্ষণের কাজ পরিচালিত হয়েছে।

ব্যক্তি পরামর্শক চুক্তি স্বাক্ষরের পর ১৬ জানুয়ারী ২০১২ হতে কাজ আরম্ভ করেন এবং আইএমইডি-তে Inception Report দাখিল ও অনুমোদনের পরপরই ঢাকা জোনের ১২টি জেলায় প্রকল্পের পরিদর্শন কার্যক্রম শুরু করেন। প্রকল্প এলাকায় কার্যক্রম পরিদর্শন শুরু-করার অব্যবহিত পূর্বে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক জনাব মোঃ মফিজুল ইসলামের সাথে ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য সম্পর্কে আলোচনা করা হয়। প্রকল্প পরিচালকের অফিস থেকে প্রকল্পের ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতি প্রতিবেদন সংগ্রহ, মাঠ পর্যায়ে নির্বাহী প্রকৌশলীসহ তার অফিসের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের নিকট হতে প্রকল্প বাস্তবায়নের তথ্যাদি সরবরাহ সংক্রান্ত বিষয়ে আলোচনা করা হয়।

প্রকল্পের DPP পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের- ঢাকা, নরসিংদী, কিশোরগঞ্জ, ময়মনসিংহ, জামালপুর, টাঙ্গাইল, শেরপুর, নেত্রকোনা, মানিকগঞ্জ, গাজীপুর, নারায়নগঞ্জ, মুন্সিগঞ্জসহ মোট ১২টি জেলায় ৪০ টি উপ-প্রকল্প/সড়কে বাস্তবায়নাধীন আছে।

প্রকল্পের ৪০ টি সড়কে প্রধান কার্যক্রম হল ৭৬.৯৫ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ, রাস্তা নির্মাণে ১০.৬৮৭ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, রাস্তা প্রশস্তকরণ/উচ্চতা বৃদ্ধিকরণে ৩৪.৯৪৪ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১৭৮.৮২ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট, ১৮ কিঃমিঃ সড়ক পুনঃনির্মাণ, ৭২.৮৪১ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতিকরণ, ৪৬.৭৮ কিঃমিঃ রাস্তার প্রশস্ত বৃদ্ধিকরণ ও

হার্ডসোল্ডার নির্মাণ, ৩৪৭.৯৬১ কিঃমিঃ সাফেসিং (কার্পেটিং, সিলকোট), ২৪১ মিঃ (১০টি) সেতু নির্মাণ, ৮০৪.৫৫ মিঃ (১৫৭টি) কালভার্ট নির্মাণ, ২৬৬.৮ মিঃ পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ কাজ (ক) ২১৭৪৮ মিঃ আরসিসি প্যালাসাইডিং (খ) ৩৭১ লক্ষ বর্গমিটার সিসিরক ও জিওটেক্সটাইল (গ) ১৫৫৫০ মিঃ টো-ওয়াল/রিটেইনিং-ওয়াল/ড্রেন, নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ, সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, সার্ভে ও ডিজাইন এবং ২৮৬.০৬ কিঃমিঃ বৃক্ষরোপন।

প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৭৪.৩১ কোটি টাকার বিপরীতে চলতি অর্থ বছর অর্থাৎ ২০১১-১২ অর্থ বছরের আরএডিপিতে বরাদ্দ আছে ১৫.০০ কোটি টাকা, যার মধ্যে এপ্রিল, ২০১২ পর্যন্ত অবমুক্ত করা হয়েছে ৭.৫০ কোটি টাকা এবং ব্যয় করা হয়েছে ৭.৪৭ কোটি টাকা। অর্থাৎ চলতি অর্থবছরে প্রকল্পটির এডিপি অগ্রগতি ৪৯.৭৮%। অন্যদিকে এপ্রিল, ২০১২ পর্যন্ত প্রকল্পটির বিপরীতে ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ১২৮.৪১ কোটি টাকা, যা মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৩৪.৩১%। প্রকল্পটির মূল অনুমোদন মোতাবেক বাস্তবায়ন মেয়াদ জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ পর্যন্ত থাকলেও নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন অগ্রগতি মাত্র ৩৪.৩১% হওয়ায় প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে।

প্রকল্পের ক্রয়-বিষয়ক (প্রজেক্ট প্রকিউরমেন্ট) তথ্যাদি পর্যালোচনাকালে দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় গৃহীত সকল ক্রয় কার্যক্রম সরকারী বিদ্যমান ক্রয় নীতিমালা পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুসরণপূর্বক সম্পন্ন করা হয়েছে এবং হচ্ছে। তবে পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃংখলার ব্যত্যয় ঘটিয়ে অনুমোদিত ডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনা অনুসরণ না করে একটি প্যাকেজকে ভেঙে ছোট ছোট প্যাকেজে দরপত্র আহবানের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়েছে।

আলোচ্য প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ শেষে প্রাপ্ত পর্যবেক্ষণ (Findings) ও সুপারিশমালা (Recommendations) নিম্নে উল্লেখ করা হলোঃ

পরিবীক্ষণান্তে লক্ষণীয় বিষয়গুলো (Findings)ঃ

- ১ পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃংখলার ব্যত্যয় ঘটিয়ে অনুমোদিত DPP এর ক্রয় পরিকল্পনা মোতাবেক দরপত্র আহবান না করে একটি প্যাকেজকে ভেঙে ছোট ছোট লটে দরপত্র আহবান করা হয়েছে। ফলে কারিগরি ও আর্থিক দিক বিবেচনায় ভাল ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশ গ্রহণ করেনি। এতে করে স্থানীয় অস্বচ্ছল ও অনভিজ্ঞ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান সড়ক নির্মাণ কাজ করার কাজের মান Up to the mark হয়নি।
- ২ যে রাস্তাগুলি পরিদর্শন করা হয়েছে তার কোনটিতেই কাজ চলমান দেখা যায়নি। বিষয়টি সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণের সাথে আলোচনা হয়েছে, তারা জানিয়েছেন কিছু কিছু ঠিকাদার তাদের নির্ধারিত কাজ সমাপ্ত করেছেন ও বেশীর ভাগ ঠিকাদার অর্থ বরাদ্দের অপ্রতুলতায় তাদের বিল বকেয়া থাকায় তারা কাজ করছে না।

- ৩ অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক ভূমি অধিগ্রহণ জুন ২০১০ এর মধ্যে সম্পন্ন করার লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও পরিদর্শনকাল পর্যন্ত বেশীর ভাগ রাস্তায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়নি।
- ৪ ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার জন্য বেশ কয়টি সড়ক গাড়ী চলাচল অনুপযোগী। টাঙ্গাইলে কালিহাতি-রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়ক, জামালপুরে মুক্তাগাছা-পিয়ারণুর বাজার-কার্নিল সড়ক, গাজীপুরে কালিগঞ্জ-তুমুলীয়া-উলুখোলা সড়ক, নারায়ণগঞ্জ জেলার ডুলতা-বুগগঞ্জ-বেরাইদ-বাড্ডা সড়কটি ভূমি অধিগ্রহণ না হওয়ায় কাজ করা সম্ভব হচ্ছে না।
- ৫ গাজীপুরের লাখপুর-কামারগাঁও-ঘাগুটিয়া-মাঠখোলা সড়কটি লাখপুর ব্রহ্মপুত্র নদের তীরে। রাস্তাটি কাপাসিয়া উপজেলা অথবা অন্য কোন Road Network এর সাথে যুক্ত করা গেলে রাস্তাটি নির্মাণের প্রকৃত সুফল পাওয়া যেত।
- ৬ গাজীপুরের কালিগঞ্জ-তুমুলীয়া-উলুখোলা রাস্তাটি শহরতলীতে অবস্থিত। জমি অধিগ্রহণ না হওয়ায় রাস্তাটি উলুখোলা পর্যন্ত সংযোগ স্থাপন সম্ভব হচ্ছে না।
- ৭ ঢাকার আব্দুল্লাপুর-তেরমুখ-রায়েরদিয়া-উলুখোলা (আজমপুর সংযোগসহ) সড়কটির শেষ প্রান্ত বালু নদী পার হয়ে উলুখোলা পর্যন্ত। বালু নদীতে ব্রিজ নির্মাণ না হওয়া পর্যন্ত উলুখোলার সাথে সংযোগ সম্পূর্ণ হচ্ছে না।
- ৮ নরসিংদীর নরসিংদী(দরিনবিপুর)-করিমপুর-জগৎপুর-আলেকবালী (বাঙ্গারামপুর) সড়কটি নরসিংদী থেকে দরিনবিপুর পর্যন্ত RHD-র কোন সংযোগ সড়ক নাই। মাঝ খানে মেঘনা নদীর একটি শাখা আছে। রাস্তাটি মেঘনা নদীর চর এলাকাতে নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এ রাস্তা দিয়ে তেমন কোন যানবাহন চলতে দেখা যায়নি। রাস্তাটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের হওয়ার যৌক্তিকতা পাওয়া যায়নি। এছাড়া সদ্য নির্মিত রাস্তাটির বেশীর ভাগ অংশে সাইড স্লোপসহ রাস্তার উপরিভাগ ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। রাস্তাটির কোথাও ১:২ স্লোপে মাটির কাজ করা না হলেও এ হিসেবে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে বিল পরিশোধ করা হয়েছে। আবার সড়কটিতে বেইস টাইপ-১ এর কাজ না করেই ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে বেইস টাইপ-১ এর বিল পরিশোধ করা হয়েছে, যা আর্থিক শৃংখলা পরিপন্থি। সরকারের আর্থিক সীমাবদ্ধতা ও গুরুত্ব বিবেচনায় এ মুহূর্তে এ রাস্তাটির জন্য সড়ক বিভাগের কোন অর্থ ব্যয় করা সমীচীন হবে না।
- ৯ টাঙ্গাইলের কালিহাতি-রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়কটির রতনগঞ্জে বংশাই নদীর উপর একটি ব্রিজের ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে Approach তৈরি না হওয়ায় রাস্তাটির Connectivity যথাযথ হচ্ছে না। ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি অসমাপ্ত সেতু প্রকল্পের আওতায়।
- ১০ ময়মনসিংহের নলিতাবারি-বরুয়াজানী-বাঘাইলতা-হালুয়াঘাট সড়ক (ময়মনসিংহ অংশ) হালুয়াঘাট রাস্তায় অর্থ বরাদ্দের অভাবে বেশির ভাগ অংশে Pavement নির্মাণ না হওয়ায় নলিতাবাড়ির সাথে যোগাযোগ ভাল হচ্ছে না। বর্ষাকালে সড়কটি যোগাযোগের অনুপযোগী হয়ে যায়।
- ১১ নেত্রকোনার নেত্রকোনা বিরিসিরি রাস্তায় দুটি ব্রিজ নির্মাণ না হওয়ায় যোগাযোগ বিঘ্নিত হচ্ছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১টি ৩০ মিটারের ছোট ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান থাকলেও প্রকল্পের বাইরে কংশ নদীতে ১টি বড় ব্রিজ প্রয়োজন। তাছাড়া জামালপুরের বক্সিগঞ্জ-বালিগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কটি কিছু Bridge/Culvert নির্মাণ না হওয়ায় সড়ক যোগাযোগ বিঘ্নিত হচ্ছে।

ময়মনসিংহের মুক্তাগাছা-পিয়ারপুর বাজার-কার্নিল সড়ক (ময়মনসিংহ অংশ) বর্তমানে এলজিইডি'র আওতাধীন বিধায় সড়কটি এ প্রকল্প থেকে বাদ দেয়া যায়।

- ১২ বেশীর ভাগ কন্ট্রাক্টেই নিম্নদর। খুব কম সংখ্যক কন্ট্রাক্টে উদ্ধদর হয়েছে। যেখানে অধিকাংশ কন্ট্রাক্টে নিম্নদর সেখানে উদ্ধদর হওয়াটা সিভিকিট হতে পারে। Fair competition হলে নিম্নদর হতে পারে তবে খুব বেশী নিম্নদর যেমন (-)৪৮.২৫% নিম্নদরে মান সম্পন্ন কাজ পাওয়া কঠিন হতে পারে। তবে এও ঠিক উদ্ধদর হলেই কাজের মান ভাল হবে তা নিশ্চিত করে বলা যায় না। সঠিক তদারকিই কাজের মান ভাল হতে পারে।
- ১৩ প্রকল্পটির বিপরীতে পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। ফলে দরপত্রও কম অর্থের জন্য হয়েছে। ডিপিপিতে যে পরিমাণ কাজের অনুমোদন চাওয়া হয়েছে, মাঠ পর্যায়ের সঠিক তথ্যের ভিত্তিতে তা করা হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়নি। মাঠ পর্যায়ের তথ্য উপাত্ত আরো সঠিক হওয়া বাঞ্ছনীয়। মাঠ পর্যায়ের প্রকৃত তথ্যের ভিত্তিতে ডিপিপি প্রণয়নপূর্বক প্রকল্প গ্রহণ করা উচিত। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপি'র পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের বিষয়টি সর্বাধিক গুরুত্ব দেয়া উচিত।
- ১৪ আলোচ্য প্রকল্পের মাত্র ৩ বছর বাস্তবায়নাধীনকালে এ পর্যন্ত মোট ১৫ জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রমসমূহ প্রকল্প পরিচালকের পক্ষ হতে সঠিকভাবে পরিবীক্ষণসহ সঠিক কর্মপরিকল্পনা গ্রহণের মাধ্যমে প্রকল্পটি সম্পন্নের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি। এছাড়া সরকারী উন্নয়ন প্রকল্পে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ ও বদলীর বিষয়ে সুনির্দিষ্ট নীতিমালা থাকলেও আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে তা যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়নি।
- ১৫ প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরে সমন্বিত বাস্তবায়ন অগ্রগতিসহ কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। ফলে প্রকল্পটি অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নির্ধারণ করা কঠিন হয়েছে।

সুপারিশমালা (Recommendations) :

- ১ অনুমোদিত DPP এর প্যাকেজ অনুযায়ী দরপত্র আহ্বান না করে একটি প্যাকেজ ভেঙে ছোট ছোট লটে দরপত্র আহ্বান করা পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃংখলা পরিপন্থী কাজ হয়েছে। অনুমোদিত DPP অনুযায়ী দরপত্র আহ্বান করার বিষয়টি নিশ্চিত করার পাশাপাশি বিষয়টি খতিয়ে দেখা যেতে পারে।
- ২ প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সৃষ্ট তদারকির মাধ্যমে কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করতে হবে।
- ৩ কিছু গুরুত্বপূর্ণ রাস্তা যেগুলিতে Traffic বেশি সেগুলি প্রশস্তকরণ করার জন্য প্রয়োজন হলে ভূমি অধিগ্রহণ করা যেতে পারে।
- ৪ কাজের মান Drawing ও Specification অনুযায়ী আরও সঠিক হওয়া উচিত। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়কের কাজে যতটা গুরুত্বের সাথে তদারকি করা হয়, জেলা সড়ক উন্নয়নে সেরকম গুরুত্ব দিয়ে তদারকি করা হচ্ছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়নি। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নাধীন সড়ক নির্মাণ কাজের গুণগতমান নিশ্চিতের জন্য সওজ অধিদপ্তরকে আরও উদ্যোগী হতে হবে।

- ৫ চর ও হাওড় এলাকায় জেলা সড়কের Design ও Specification অন্যান্য জেলা সড়কের মত Typical না হয়ে মাঠ পর্যায়ের তথ্য উপাত্ত অনুযায়ী ভিন্ন Design ও Specification হতে পারে। অন্যথায় ঐসব এলাকায় রাস্তা টেকসই হবে না। ঐসব এলাকায় রক্ষাপ্রদ কাজের Design ও Specification ভিন্নতর হতে পারে।
- ৬ রাস্তায় কম বাঁক থাকা বাঞ্ছনীয়। রাস্তায় ঘন ঘন বাঁক থাকার কারণে দুর্ঘটনা ঘটার সম্ভাবনা থাকে। রাস্তার Alignment ঠিক করার ক্ষেত্রে Vertical ও Horizontal Alignment বিশেষভাবে বিবেচ্য। এছাড়া রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট নির্ধারণে লাইন, Grade, রাস্তায় চলাচলকারী Vehicle এর Speed, sight distance, passing এর সুযোগ ইত্যাদি বিবেচনা করা সমীচীন।
- ৭ Road Safety এর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে। Sign, Signal, Street lighting যথাযথ স্থাপন করতে হবে।
- ৮ কয়েকটি সড়ক এক সাথে নিয়ে বড় প্যাকেজ তেরী করা যেতে পারে। বড় প্যাকেজ হলে ভাল আর্থিক ও কারিগরি দিক বিবেচনায় ভাল মানের ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কাজ করতে আগ্রহী হয়, যাদের রাস্তা/ব্রীজ নির্মাণের প্রয়োজনীয় পর্যাপ্ত যন্ত্রপাতিসহ দক্ষ জনবল আছে। এতেকরে সড়ক নির্মাণ কাজের গুণগতমান পাশাপাশি প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতিও নিশ্চিত করা যায়।
- ৯ উপজেলা দেশের তৃণমূল পর্যায়ে বিভিন্ন উন্নয়ন কাজে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। পল্লী এলাকার রাস্তাগুলি উপজেলার সাথে অথবা জেলা সড়কের সাথে সংযোগ স্থাপন করে। উপজেলার সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নে প্রকল্পটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। দেশের সার্বিক উন্নয়ন কর্মকাণ্ডে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সর্বাঙ্গে প্রয়োজন। জেলা সড়ক উন্নয়ন উপজেলাকে জেলা সদর অথবা RHD Road Network এর সাথে যুক্ত করে। ফলে দেশের সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নে প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ।
- ১০ Existing রাস্তায় প্রকল্পের কাজ কম করে সেখানে Routine Maintenance, Periodic Maintenance এর আওতায় বেশীরভাগ কাজ করানো যেতে পারে। তাহলে নতুন রাস্তা নির্মাণে অর্থ বরাদ্দ বেশী দেওয়া যায় এবং যার ফলশ্রুতিতে বেশীর ভাগ এলাকা যোগাযোগ ব্যবস্থায় আওতায় আওতায় আসবে।
- ১১ রাস্তার যেখানে দোকান পাট ও বাড়ীঘর আছে বিশেষ ভাবে শহর ও বাজার এলাকায় সেখানে Side drain থাকা প্রয়োজন। অন্যথায় বর্ষাকালে বৃষ্টির পানি রাস্তায় জমা হয়ে রাস্তাকে ক্ষতিগ্রস্ত করে। শহরতলীর পুরানো রাস্তায় সম্ভবত: Foundation তথা Sub Grade পর্যায়ে যথাযথ Compaction নাই যার ফলশ্রুতিতে বর্ষা কালে রাস্তার উপরিভাগ টেকসই হয় না। ঐসব রাস্তা Reconstruction করা যেতে পারে।
- ১২ অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক প্রকল্পের বিপরীতে এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে।
- ১৩ উপ-প্রকল্প প্রণয়নে আরও বিস্তারিত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহের জন্য মাঠ পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নির্দেশ দেওয়া যেতে পারে।
- ১৪ প্রতিটি সড়ক বিভাগে একটি করে Laboratory থাকা প্রয়োজন। যাতে করে Sieve Analysis, ACV, TFV, Concrete Crushing Strength(Cylinder/Cube), Atterberg Limit, Mix Design for Concrete different Classes, Mix Design for Pavement different Layers, MDD, FDD Test এগুলি জেলা পর্যায়ে করা যায়।

- ১৫ ভূমি অধিগ্রহণের পরিকল্পনা নেওয়ার সময় বিভিন্ন প্রয়োজনীয় দিক বিবেচনা রাখতে হবে যাতে ভূমি অধিগ্রহণের সময় জটিলতা না হয়। মাঠ পর্যায়ের তথ্য উপাত্ত যেমন নদী-নালা, বিভিন্ন স্থাপনার সঠিক বিবরণ সন্নিবিষ্ট থাকবে। জমির ক্রয় বিক্রয়ের হাল নাগাদ সঠিক তথ্য থাকা উচিত।
- ১৬ ভূমি অধিগ্রহণে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের আরো গুরুত্ব দেওয়ার নির্দেশ দেওয়া যেতে পারে। রাস্তা নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়নে সময়মত ভূমি অধিগ্রহণ অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। রাস্তা নির্মাণে ক্ষতিগ্রস্তদের পুনর্বাসন ও যথোপযুক্ত ক্ষতিপূরণ নিশ্চিত করতে হবে।
- ১৭ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। এ জাতীয় বৃহৎ প্রকল্পের ক্ষেত্রে সরকারী বিদ্যমান নীতিমালা অনুসরণ করে পূর্ণকালীন ও পূর্ণমুয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করার বিষয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ১৮ নরসিংদী ও নারায়নগঞ্জ সড়ক বিভাগের নিম্ন মানের নির্মাণ কাজ করা এবং নরসিংদী সড়ক বিভাগের আওতায় দুটি রাস্তায় বেইস টাইপ-১ এর কাজ করা না হলেও এ বাবদ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে বিল পরিশোধের বিষয়টি খতিয়ে দেখা যেতে পারে।
- ১৯ প্রতিটি সড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদনের ফরমেট/পেপার সাইজ একই রকম হওয়া উচিত। যাতে প্রকল্প পরিচালকের অফিসে পুরো প্রকল্পের অগ্রগতি কমপাইল করা সহজ হয়। অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতির একটি সফট কপি এবং অপরটি হার্ড কপি আকারে প্রকল্প পরিচালকের অফিসে প্রেরণ করা যেতে পারে। কাজের সঠিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নির্ণয় পদ্ধতি অনুসরণ করা যেতে পারে যাতে সঠিক অগ্রগতি প্রতিফলিত হয়।