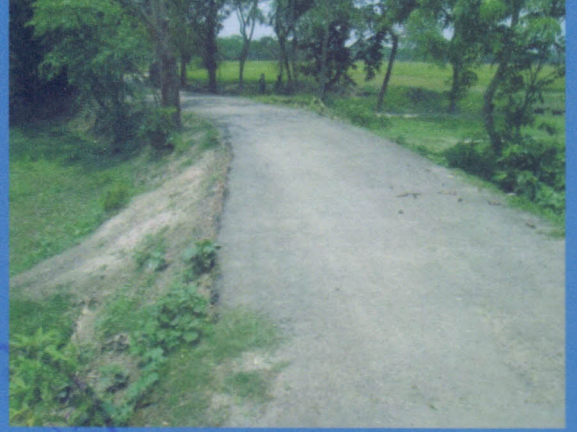




## নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

“পল্লী অবকাঠামো উন্নয়ন (জনগুরুত্বপূর্ণ গ্রামীণ যোগাযোগ এবং হাট বাজার উন্নয়ন ও পুনর্বাসন) ২য় অংশ” শীর্ষক প্রকল্প



যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টর  
বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

ব্যক্তি-পরামর্শক  
প্রকৌ: মোঃ মনিরুজ্জামান  
জুন, ২০১৫

## নির্বাচী সার-সংক্ষেপ

২০১৪-২০১৫ অর্থ বছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরের অধীনে বাস্তবায়নাধীন “পল্লী অবকাঠামো উন্নয়ন (জনগুরুত্বপূর্ণ গ্রামীণ যোগাযোগ এবং হাট বাজার উন্নয়ন ও পুনর্বাসন) ২য় অংশ” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়। এ লক্ষ্যে, একজন ব্যক্তি পরামর্শক নিয়োগ দেয়া হয়।

প্রকল্পটি স্থানীয় সরকার বিভাগের অধীন স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক ৯,৯৫০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে (সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে) জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১১ বাস্তবায়ন মেয়াদকাল নির্ধারণ করে গত ২৩-১০-২০০৫ তারিখে একনেক কর্তৃক বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডির সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ০২(দুই) বছর এবং স্থানীয় সরকার বিভাগ কর্তৃক ০১(এক) বছর পর্যন্ত সময় বৃদ্ধি করা হয়। এরপর নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য অত্যধিক হারে বৃদ্ধির কারণে কাজ সমাপ্তিতে বিলম্ব হয় এবং প্রকল্পটির মেয়াদ আরো ০২ (দুই) বছর অর্থাৎ জুন, ২০১৬ বৃদ্ধি করা হয়।

ডিপিপি অনুযায়ী প্রায় ৬০ টি জেলায়, ৩৬৩ টি উপজেলায় প্রকল্পটির বিস্তৃতি রয়েছে। প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হল গ্রামীণ যোগাযোগ অবকাঠামো উন্নয়নের মাধ্যমে গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করা এবং হাটবাজারগুলির ভৌত সুবিধাদির উন্নয়নের মাধ্যমে কৃষিপণ্যের ন্যায্যমূল্য নিশ্চিত করা ও কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধিতে উৎসাহ প্রদান এবং গ্রামীণ অবকাঠামোসমূহ উন্নয়ন ও পুনর্বাসনের মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্য স্বল্প মেয়াদী ও দীর্ঘ মেয়াদী কর্মের সুযোগ সৃষ্টি করা। প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহ হল - উপজেলা সড়ক নির্মাণ, ইউনিয়ন সড়ক নির্মাণ, গ্রামীণ সড়ক নির্মাণ, সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, গুরুত্বপূর্ণ হাট/বাজার উন্নয়ন এবং বৃক্ষরোপণ ও পরিচর্যা। মে ২০১৫ পর্যন্ত প্রকল্পটির বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি যথাক্রমে ৭৯.৭৩% এবং ৭৯.৬৬%।

প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের জন্য প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহ করা হয়। মাঠ পর্যায় থেকে ভৌত অবকাঠামোসমূহের পরিমাপ, কাজের বিবরণ, ক্রয়সংক্রান্ত তথ্য এবং বাস্তবায়নসংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এছাড়া আর্থিক অগ্রগতি, বরাদ্দ, ব্যয় ইত্যাদি সংগ্রহ করা হয়। অন্যদিকে প্রকল্পের কার্যক্রম বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে কি প্রভাব পড়েছে তা নির্ণয়ের প্রশ্নমালা প্রণয়ন করা হয়।

নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য ৭ টি বিভাগের ২৭ টি জেলার (মোট আওতাভুক্ত জেলার ৪৭%) ৫১ টি উপজেলা (মোট আওতাভুক্ত উপজেলার ১৪%) - কে প্রতিনিধিত্বকারী হিসাবে নির্বাচন করা হয়। প্রকল্পের আওতাভুক্ত যেসমস্ত উপজেলায় বেশি সংখ্যক ক্ষিম (১৫ টির বেশি) রয়েছে এমন ৫১ টি উপজেলা নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচন করা হয়। এছাড়া আলোচ্য প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম ২০১০ সালে পরিচালিত হয়। উক্ত নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের আওতায় পরিবীক্ষণকৃত এলাকাসমূহের মধ্য হতে বর্তমান সমীক্ষার ৩০% এলাকা (১৪ টি উপজেলা) নির্বাচন করা হয়।

ক্রয়সংক্রান্ত নথিসমূহের মধ্যে ২৯ টি নথিপপিআর ২০০৮ এর আলোকে বিস্তারিতভাবে যাচাই করা হয়। নথি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ক্রয়সংক্রান্ত কার্যক্রমের ক্ষেত্রে পপিআর ২০০৮ এর নিয়ম-কানুন অনুসরণ করা হয়েছে।

পরামর্শককর্তৃক মাঠ পর্যায়ে নির্ধারিত ২৭টি জেলার মধ্যে ২২টি জেলার ৩৯ টি উপজেলায় মোট ৭৩ টি স্কীমের কাজ সরেজমিনে পরিদর্শন করে দেখা হয়েছে। এসমস্ত স্কীমের মধ্যে ৫১ টি সড়ক, ২২ টি সেতু/কালভার্ট রয়েছে, যার মধ্যে ৫ টি সেতুর কাজ চলমান ছিল। ভৌত অবস্থার ক্ষেত্রে যে সকল অবকাঠামোসমূহ চলাচলের উপযোগী এবং নির্মাণ কাজের গুণগতমান ভাল এবং এখনই মেইন্টেইনেনস করার প্রয়োজনীয়তা নেই সে সকল ক্ষেত্রে “ভালো” বলা হয়েছে। যে সকল অবকাঠামো চলাচলের প্রায় অনুপযোগী হয়ে পড়েছে এবং দ্রুত মেইন্টেইনেনসের আওতায় আনা উচিত সেই সকল অবকাঠামোকে “মধ্যমমানের”, এবং যে সকল অবকাঠামো চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে সে সকল ক্ষেত্রে “খারাপ” অবস্থা বলা হয়েছে। পরিদর্শনকৃতবিসি, এইচবিবি এবং আরসিসি ধরনের মোট ৫১ টি সড়কের মধ্যে ৩৪ টি সড়কের অবস্থা ভালো। ১২ টি সড়কের অবস্থা মধ্যমমানের এবং ৫ টি সড়কের অবস্থা খারাপ। উল্লেখ্য, এই ১৭টি সড়কের সবগুলোই ৩ বছরের বেশি সময় আগে নির্মিত। সড়কগুলোর সীলকোট এবং কার্পেটিং উঠে গেছে এবং কিছু কিছু ক্ষেত্রে ড্রিউবিএম পর্যন্ত ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এই প্রকল্পের আওতায় নির্মিত আরসিসি সড়কের ভৌত অবস্থা ভাল পাওয়া গেছে।

মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনের সময় নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই এর জন্য নির্মিত অবকাঠামোর ক্ষেত্রে ভিজুয়াল অবজারভেশন এর পাশাপাশি কিছু টেস্ট করা হয়। যেমন, রাস্তার ক্ষেত্রে ডিসিপি টেস্ট করে বিভিন্ন লেয়ার এর কম্প্যাকশন যাচাই করা হয়। সেতু এবং কালভার্টের ক্ষেত্রে হ্যামার টেস্ট এর মাধ্যমে কংক্রিটের স্ট্রেন্থ যাচাই করা হয়। এছাড়া এলজিইডির নিজস্ব ল্যাবের টেস্ট রিপোর্টগুলো যাচাই করে দেখা হয়। ডিজাইন স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী অবকাঠামোসমূহের ভৌত পরিমাপগুলো সঠিক রয়েছে কিনা তা মাঠ পর্যায়ে মাপ-জোখ করে দেখা হয়। ডিসিপি টেস্টে কম্প্যাকশনের ফল ভাল পাওয়া গেলেও হ্যামার টেস্টের মাধ্যমে ২টি কাজে (সিলেট সদরের পিটারগঞ্জ বাজার রাস্তা হতে সতর মাঝপাড়া মসজিদ হয়ে বাদাঘাট পর্যন্ত সড়ক এবং ফেধুগঞ্জের ন্যাশনাল হাইওয়ে- উত্তর খিলপাড়া সড়কে সেতুর) স্পেসিফিকেশনের চেয়ে দুর্বল কংক্রিটের স্থাপনা পাওয়া গেছে। চলমান কাজের ক্ষেত্রে, স্টক ইয়ার্ডে সংরক্ষিত নির্মাণ সামগ্রীগুলো ভিজুয়ালি দেখা হয়। এক্ষেত্রে রডের গ্রেড, সিমেন্টের ব্র্যান্ড, পাথর বা খোয়ার গ্রেডেশন, বালির এফএম ইত্যাদি খতিয়ে দেখা হয়। এর পাশাপাশি সাইটে সাইট অর্ডার বুক মেইনটেইন করা হচ্ছে কিনা যাচাই করা হয়।

আর্থ-সামাজিক অবস্থা পরিবর্তনের চিত্র তুলে ধরার জন্য বাংলাদেশের ১১ টি জেলা হতে মোট ৯১৪ জনের কাছে থেকে বিভিন্ন অবকাঠামো ভিত্তিক আর্থ-সামাজিক পরিবর্তনের প্রেক্ষাপটের আলোকে প্রস্তুতকৃত প্রশ্নমালা অনুযায়ী তথ্য সংগ্রহ করা হয়। তথ্যসমূহ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, অধিকাংশ মানুষ মনে করেন প্রকল্পের অধীনে অবকাঠামোসমূহ নির্মাণের ফলে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। জরিপে প্রাপ্ত ফল অনুযায়ী প্রকল্প এলাকাসমূহে ৯৪.৯৯% মানুষ মনে করেন যে তারা এখন স্বল্প খরচে এবং স্বল্প সময়ে যাতায়াত করতে পারছেন। প্রকল্প এলাকার ৯৯.৮% মানুষ মনে করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসারের পাশাপাশি নতুন

নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে ফলে মানুষের আয় বেড়েছে। এছাড়া ৮৮% মানুষ মনে করেন পরিবহন ব্যবস্থা ভালো হবার দরুন কৃষি ক্ষেত্রে উৎপাদন বাড়ছে এবং সময়মত বাজারে কৃষিপণ্য পরিবহনের কারণে কৃষকেরা পণ্যের ন্যায্য মূল্য পাচ্ছেন।

প্রকল্পের দীর্ঘমেয়াদ এবং বিপুল বিস্তৃতি সঠিক সময়ে এবং সঠিকভাবে বাস্তবায়নের অন্তরায়, পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক প্রকল্পটির বিপরীতে অর্থ বরাদ্দ না পাওয়ায় মেয়াদ বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্প সংশোধনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। বাস্তবতার ভিত্তিতে প্রকল্পের স্কিম নির্ধারণ না করা, সংযোগ সড়ক ছাড়াই শুধুমাত্র সেতু ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে ফলে সংযোগ সড়ক ছাড়াই সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। কাজেই সেতু নির্মাণ করেও সুফল পাওয়া যাচ্ছে না। মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকৃত ১৫ টি সেতুর মধ্যে ৬ টির পাকা এপ্রোচ সড়ক পাওয়া গিয়েছে, ৭ টি সেতুর এপ্রোচ সড়ক কাঁচা এবং ২ টি সেতুর ক্ষেত্রে কাঁচা এপ্রোচ সড়কগুলো ক্ষতিগ্রস্ত ও যান-চলাচলের উপযুক্ত নয়। কিছু কিছু এলাকায় নির্মাণ কাজের গুণগতমান খারাপ বলে পরিলক্ষিত হয় যেমন খুলনা জেলার দিঘলিয়া উপজেলায় “অ্যাপেক্স হাই স্কুল মল্লিকপুর খেয়া ঘাট” সড়কটির কার্পেটিং করা হয়েছিল তার গ্রেডেশন ভাল না। সড়কের অনেক স্থানে এজ ড্র্যাক করেছে এবং কিছু কিছু জায়গায় পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া পিরোজপুর জেলার মঠবাড়িয়া উপজেলার “ঝাটাবুনিয়া চৌরাস্তা হয়ে নালি টুলাতলা” এবং “বুকাইতলা করিম হাওলাদার বাড়ী হতে সোনাখালি এলজিইডি সড়ক” এইচবিবি সড়ক দুটির নির্মাণে নিম্নমানের ইট ব্যবহৃত হওয়ার কারণে অনেকস্থানে ইট এবং এজিং ভেঙ্গে গেছে। আবার অনেকস্থানে ইট আলগা হয়ে গেছে ও ইট খোয়া গেছে। এছাড়া মৌলভিবাজার জেলার খামারী খালের উপর অফিসবাজার- দৌলতপুর সেতুর গার্ডার এর তলায় কিছু অংশে হোল রয়ে গেছে যাতে কংক্রিট ঢালাই হয়নি। এতে ভিতরের রড বের হয়ে থাকায় গার্ডার এর রডে মরিচা ধরে স্ট্রাকচারের ক্ষতি হবার সম্ভাবনা থাকে। আবার গাইবান্ধা উপজেলার “কালিতলা-কালুবাড়ী বাসাপাড়া সড়কে নালিয়া খাড়ির উপর ৩০ মি. দীর্ঘ আরসিসি গার্ডার সেতু” এর একদিকের এবাটমেন্টের আরসিসি ওয়ালে উইপহোল ব্লক অবস্থায় পাওয়া গেছে।

গ্রাম্য রাস্তাগুলোর মধ্যে অনেক রাস্তার এক অংশ পাকা থাকলেও বাকি অংশ কাঁচা রয়ে গেছে। পরিদর্শনকৃত ৫২ টি সড়কের ক্ষেত্রে দেখা যায় ২১ টি সড়ক শেষ হয়েছে কোন একটা গ্রাম্য কাঁচা রাস্তায়। বাকি ৩১ টি সড়কের ক্ষেত্রে উভয় পাশে বিসি বা এইচবিবি সড়ক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বেশিরভাগ সড়কের উভয়পাশে মাটির শোল্ডার করা হলেও শোল্ডারগুলো অনেকক্ষেত্রে ধ্বংসে গেছে বা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। যথাযথ স্লোপ না থাকা এবং পুকুর বা খাল থাকলেও যথাযথ প্রোটেকশনের ব্যবস্থা না থাকার কারণে এই ক্ষতি হয়েছে যা রাস্তার দীর্ঘস্থায়িত্বের জন্যও ক্ষতিকর।

বাগেরহাটের মোড়লগঞ্জ উপজেলায় একটি সেতুতে পিলার হিসেবে ইস্পাতের স্ট্রাকচার ব্যবহার করা হয়েছে। উক্ত এলাকার পানি লবণাক্ত হওয়ায় ইস্পাতে মরিচা ধরে সেতুটির কাঠামো দুর্বল হয়ে পড়েছে। ব্রীজের উপরের আরসিসি অংশের অবস্থা ভাল হলেও স্টীল কলামগুলি লবণাক্ত পানির কারণে ক্ষয় হয়ে গেছে। লবণাক্ত পানির বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে সেতুটি নির্মাণ করলে এ অবস্থা এড়ানো যেত।

আরডিপিপি'তে উল্লেখ থাকলেও অনেক ক্ষিমের কাজ করা হয়নি। ডিপিপি এবং প্রতিটি জেলার অগ্রগতি প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে দেখা যায় খুলনা বিভাগে ৮৪%, বরিশাল বিভাগে ৮৫% ঢাকা বিভাগে ৯০% সিলেট বিভাগে ৮৪% রাজশাহী বিভাগে ৬৪% এবং রংপুর বিভাগে ৬৫% ক্ষিমের কাজ করা হয়েছে(বিস্তারিত পরিশিষ্ট ৫ অংশে দেখানো হলো)। যেহেতু প্রকল্পটির মেয়াদ আর এক বছর রয়েছে, অবশিষ্ট ক্ষিমগুলো গ্রহণ করা হলে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পসমূহ সমাপ্তির লক্ষ্যে মনিটরিং ব্যবস্থা জোরদার করতে হবে অন্যথায় আবারো সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হতে পারে। অন্যদিকে যেহেতু প্রকল্পটির মেয়াদ আর এক বছর রয়েছে, অবশিষ্ট ক্ষিমগুলোর মধ্যে যেসব ক্ষিম এক বছরের মধ্যে সম্পন্ন করা সম্ভব না সেসব ক্ষিম গ্রহণ করা এই মুহূর্তে যৌক্তিক হবে না।

#### প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সুপারিশসমূহ:

- সারাদেশে বিস্তৃত এত বড় প্রকল্পে একজন প্রকল্প পরিচালকের অধীনে এলাকাভিত্তিক উপপ্রকল্প পরিচালক নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে (অনুঃ ৮.১)।
- প্রতিটি সেতু নির্মাণের সাথে সাথে যথাযথ এ্যাপ্রোচ নির্মাণের বিষয়টি বিবেচনায় নিতে হবে। প্রকল্পটির আওতায় যে সকল সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়ক যথাযথভাবে নির্মাণ করা হয়নি, সেসকল এ্যাপ্রোচ দ্রুত নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ৮.৩)।
- প্রকল্পের শুরুদিকে নির্মিত যেসমস্ত অবকাঠামোসমূহের ভৌত অবস্থা খারাপ সেগুলো দ্রুত রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ৮.৪)।
- যে সকল ক্ষিমের নির্মাণ কাজের গুণগতমান যথাযথ হয়নি সে সকল কাজের সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং বাস্তবায়নধীন ও বাস্তবায়িতব্য প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান রক্ষার বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে (অনুঃ ৮.৫)।
- যে সকল সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কে যথাযথ গাইডওয়াল এবং গার্ডপোস্ট নির্মাণ করা হয়নি সেসকল এ্যাপ্রোচ সড়কে তা নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ৮.৬)।
- নির্মিত সড়কসমূহে যেসমস্ত অংশে শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ৮.৭)।
- কংক্রিট স্ট্রেংথ স্পেসিফিকেশনের চেয়ে কম পাওয়ার বিষয়টি স্থানীয় সরকার বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুঃ ৮.৮)।
- ডিপিপি সংস্থান থাকলেও কিছু কিছু ক্ষিম বাস্তবায়ন না হওয়ার কারণ যাচাইপূর্বক এ বিষয়ে স্থানীয় সরকার বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুঃ ৮.১০)।
- লবণাক্ততায় স্টীল ব্রিজ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার বিষয়টি খতিয়ে দেখতে হবে এবং সেতুটি যথাযথ পুনর্বাসনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ৮.১১)।

- আলোচ্য প্রকল্পের যে সকল স্কিমের সাথে কানেকটিভিটি বিবেচনা করা হয়নি সেসকল স্কিমের পূর্ণাঙ্গ কানেকটিভিটি পেতে অন্য প্রকল্পের আওতায় নতুন স্কিম গ্রহণের মাধ্যমে এসকল স্কিমের পূর্ণাঙ্গ কানেকটিভিটি নিশ্চিত করতে হবে (অনুঃ ৮.৯)।

#### সাধারণ সুপারিশসমূহ:

- ভবিষ্যতে কোন প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে গ্রোথ সেন্টার কিংবা প্রধান সড়ক হতে কানেকটিভিটির বিষয়টি বিবেচনায় নিতে হবে।
- প্রাকৃতিক দুর্যোগের ধরণ বিবেচনাপূর্বক (যেমন বন্যা, আইলা, সিডর ইত্যাদি) সড়ক বাঁধের উচ্চতা, সড়কের স্লোপ, সড়ক রক্ষাপ্রদকাজ, পর্যাপ্তব্রিজ কালভার্ট ইত্যাদির সংস্থান রেখে রোড ডিজাইন করতে হবে। এছাড়া হাট/বাজার/ গ্রোথ সেন্টারসহ যেসব এলাকায় পর্যাপ্ত ড্রেনেজ ফ্যাসিলিটিজি নেই সেসকল স্থানে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের পরিবর্তে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ করা যেতে পারে। (অনুঃ ৮.১২)।
- সেতু নির্মাণের সাথে সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক অন্তর্ভুক্তির বিষয়টি বিবেচনায় নিতে হবে। এক্ষেত্রে আলাদা আলাদা প্যাকেজ করা যাবে না।
- মাটির ধরণ বিবেচনায় নিয়ে যথাযথ সোল্ডার ও সড়ক বাঁধের স্লোপ মেইনটেইন করে সড়ক নির্মাণ করতে হবে। সড়ক বাঁধের মাটি ক্ষয়রোধকল্পে ঘাস ও বৃক্ষরোপণ করা যেতে পারে।
- ভবিষ্যতে বাস্তবায়িতব্য সড়ক ডিজাইনের ক্ষেত্রে প্রকৃত ট্রাফিক লোড (Load) বিবেচনা করে সড়ক ডিজাইন করার বিষয়টি স্থানীয় সরকার বিভাগ বিবেচনায় নিতে পারে।
- নির্মাণ কাজের গুণগত মান পরীক্ষার জন্য জেলা পর্যায়ের পাশাপাশি উপজেলা পর্যায়েও এলজিইডি'র টেস্টিং সুবিধা বৃদ্ধি করা যেতে পারে।