

## সিলেট-তামাবিল সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন এর সারসংক্ষেপ

### ১ প্রারম্ভিক

এই প্রতিবেদনটি ৫৬.২ কিলোমিটার দীর্ঘ সিলেট-তামাবিল সড়কের ৪-লেনে উন্নীতকরণ প্রকল্পের পরিবেশ ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন প্রতিবেদন। বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ আইন-১৯৯৭ এর আলোকে এবং এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক এর গাইডলাইন অনুসরণে এই প্রতিবেদন তৈরি করা হয়েছে। এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক-এর সম্মতিক্রমে ADB Good Practice Source book; Draft Working Document: November 2012 এর সুপারিশসমূহ অনুসরণ করে এই প্রতিবেদন করা হয়েছে।

সাধারণভাবে সড়কটিকে বিদ্যমান ২ লেন থেকে ৪ লেনে উন্নীতকরণ করা হবে। এই প্রক্রিয়ার কিছু স্থানে বিশেষত প্রস্তাবিত নতুন বাইপাসের ক্ষেত্রে কিছু পুনর্বাসন কার্যক্রম থাকবে যেমনঃ- ভূমি অধিগ্রহণ, দোকান ও সীমানা প্রাচীর বা ভবনের পুনর্বাসন ইত্যাদি। পুনর্বাসনের বাইরেও পরিবেশগত প্রভাব যেমনঃ গাছ অপসারণ, কৃষি জমির ব্যবহার, স্থানীয় পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার পরিবর্তন ইত্যাদি রয়েছে।

### ২ প্রকল্প এলাকা

প্রকল্পটি ঢাকা-নরসিংদী-সিলেট-তামাবিল জাতীয় মহাসড়ক-২ (N2) এর ২২৮.৩ কিলোমিটার থেকে ২৮৪.৪৫৭ কিলোমিটার পর্যন্ত ৫৬.২ কিমি দীর্ঘ। প্রকল্পটি সিলেট বিভাগের সিলেট জেলার মধ্য দিয়ে অতিক্রম করেছে।

প্রকল্পটির সার্বিক লক্ষ্য হচ্ছে নিম্নোক্ত সুবিধাসমূহ অর্জন - (ক) এটি সিলেট ও তামাবিলের মধ্যে একটি দ্রুতগামী, নিরাপদ ও অর্থনৈতিকভাবে সাশ্রয়ী যোগাযোগ স্থাপন করবে (খ) তামাবিল সীমান্ত দিয়ে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে উল্লেখযোগ্য পরিমাণ যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি সন্তুপ্ত হবে (গ) যানবাহন চলাচল বৃদ্ধির কারণে অর্থনীতিতে ইতিবাচক প্রভাব পরবে (ঘ) বাংলাদেশের অন্যান্য অঞ্চল থেকে এবং প্রয়োজ্য ক্ষেত্রে ভারতের পূর্বাংশ থেকে ঢাকার সাথে বাণিজ্যিক যানবাহন চলাচলের মাধ্যমে সড়ক করিডরের বর্ধিত ব্যবহার করে অর্থনৈতিক লাভের সম্ভাবনা সৃষ্টি হবে।

### ৩ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন

সড়ক প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নটি প্রাথমিক পরিবেশগত নিরীক্ষা এবং সম্ভাব্যতা যাচাই এর উপর ভিত্তি করে তৈরি করা হয়েছে।

বাংলাদেশ সরকারের আইন ও এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) -এর নীতিমালা আনুযায়ী কোন প্রকল্পের পরিকল্পনা ও নকশা প্রক্রিয়ার অংশ হিসেবে পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব সনাক্তকরণ ও মূল্যায়ন এবং প্রভাবসমূহকে সীমিত পর্যায়ে রাখতে পদক্ষেপ নেওয়া প্রয়োজন। এই বিষয়টি প্রভাব মূল্যায়ন প্রক্রিয়ার মাধ্যমে করা সম্ভব যা এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) এর ঋণ প্রক্রিয়া, প্রকল্প উন্নয়ন ও বাস্তবায়নের একটি অবিচ্ছেদ্য অংশ।

### ৪ শ্রেণিবিভাগ

র‍্যাপিড এনভায়রনমেন্টাল এ্যাসেসমেন্ট (আরইএ) এর মূল্যায়ন তালিকা অনুসারে সিলেট তামাবিল সড়কের (অনুচ্ছেদ ৫) উপর একটি পরিবেশগত নিরীক্ষা চালানো হয়। এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) গাইডলাইন অনুসারে প্রকল্পটি ক্যাটাগরি 'এ' এবং বাংলাদেশ সরকারের গাইডলাইন অনুসারে ক্যাটাগরি 'রেড'। এই পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নটি এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) এর ক্যাটাগরি 'এ' হিসেবে বিবেচিত হয়েছে এবং প্রকল্পের ইতিবাচক প্রভাব নিশ্চিত করার জন্য যাবতীয় নিরাসন ও নিয়ন্ত্রণমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। পরিবেশগত প্রভাব নির্ধারণে এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) ও বাংলাদেশ সরকার- উভয়েরই চাহিদা অনুসারে পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নের এর পাশাপাশি পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনাও প্রয়োজন।

### ৫ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নের উপাদানসমূহ

এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক এর গাইডলাইন অনুসরণে প্রকল্পের ধরণ বিবেচনায় সেবাগ্রাহকদের পরিবেশগত ও সামাজিক মূল্যায়ন কার্যক্রম গ্রহণ করতে হয়। আদিবাসীদের স্থায়ী বা অর্থনৈতিক স্থানচ্যুতি এড়ানোর অথবা সীমিত রাখার জন্য প্রকল্পের বিকল্প নকশা ও পরিকল্পনা প্রণয়ন বিবেচনায় নেয়া হয় এবং এর অন্তর্ভুক্তিতে পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা থাকে। এই প্রকল্প বাংলাদেশ সরকারের পরিবেশ অধিদপ্তরের "রেড" ক্যাটাগরিতে পড়েছে, সুতরাং পরিবেশ অধিদপ্তর থেকে ছাড়পত্র

দরকার হবে। পরিবেশ সংরক্ষণ আইন, ১৯৯৭ অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রাথমিক পরিবেশগত নিরীক্ষা সম্পন্ন করেছে এবং পরিবেশগত মূল্যায়ন প্রতিবেদনের কর্মপদ্ধতি পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

## ৬ প্রভাব, প্রশমন ও ব্যবস্থাপনা

সড়কের নকশা তৈরিতে পরিবেশগত প্রভাব কমিয়ে আনার ব্যবস্থা করা হয়েছে। ভৌগলিক বা পরিবেশগত সংবেদনশীল অথবা কোন বসতি এলাকা মধ্য দিয়ে সড়ক নির্মাণ এড়িয়ে যাওয়া হয়েছে।

সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার নির্মাণকালীন অধিকাংশ প্রভাব প্রশমনে ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন। নির্মাণ প্রকল্প, ডিপো এবং কর্মস্থল থেকে নির্গত ধূলা, শব্দ, ধোঁয়া এবং তরল পদার্থ প্রশমনে মানসম্মত ব্যবস্থা থাকবে। নদীর কাছাকাছি নির্মাণ কাজ নিয়ন্ত্রণে রাখা হবে এবং নদীদূষণ রোধ করা হবে। নির্মাণকাজে ব্যবহৃত পানি নির্ধারিত বেসিনে ফেলা হবে, যেখানে নিক্ষেপনের পূর্বেই জৈব বর্জ্য ব্যবস্থাপনা থাকবে। ময়লা ও পানি, পানি পরিশোধনাগারে নিয়ে যাওয়া হবে। কঠিন বর্জ্য প্রকল্প এলাকা হতে দূরবর্তী স্থানে নির্মিত অনুমোদিত বর্জ্য ব্যবস্থাপনাগারে পাঠানো হবে। এই প্রকল্প দ্বারা ভূ-গর্ভস্থ পানি দূষিত হওয়ার কোন সম্ভাবনা নেই, কেননা সড়ক নির্মাণকালে গভীর কোন খনন কাজের প্রয়োজন হবে না। নির্মাণকাজে কিংবা কর্মস্থলে ব্যবহৃত পানি কোন কূপ বা অন্য কোন সর্বজনীন উৎস থেকে যথাসম্ভব সীমিত পরিমাণে সংগ্রহ করা হবে। প্রকল্প এলাকায় পানি প্রাপ্যতার কোন সীমাবদ্ধতা নেই।

ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের আবশ্যিক শর্ত হিসাবে আধুনিক ও মানসম্মত নির্গমন উপযোগী যন্ত্রপাতি দ্বারা নির্মাণ এলাকার শব্দ ও ধোঁয়া নিয়ন্ত্রণ করা হবে এবং নির্মাণকালীন সঠিক ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে নির্মাণ সামগ্রীর রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে। দরপত্র আহ্বান করার সময়ে এ বিষয়ে সুস্পষ্ট নির্দেশনা দেয়া থাকবে। জনবসতিপূর্ণ কিংবা সংবেদনশীল এলাকায় রাতে কোন কাজ করা হবে না যাতে ওইসব এলাকার মানুষের জন্য কোন অসুবিধাজনক পরিস্থিতি তৈরি হয়। আবাসিক এলাকার নিকটবর্তী কোন এলাকায় নির্মাণ কাজ পরিচালনার ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণের সাথে আলোচনাপূর্বক অতিরিক্ত ব্যবস্থা; যেমনঃ শব্দ ব্যবস্থাপনা বা ইনসুলেটিং জানালা নির্মাণ করা হবে।

ঠিকাদার কর্তৃক পরিচালিত নয় এমন বিভিন্ন অস্থায়ী উৎস থেকে বিভিন্ন নির্মাণ সামগ্রী (পাথর, বালি, মাটি) সংগ্রহ করা হবে। তবে, পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা অনুসারে সকল বরোপিত অবশ্যই তদারকি পরামর্শকদের দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে যা আন্তর্জাতিক মানসম্মত হবে। প্রকল্পের সমস্ত রুট নির্মাণ কাজ শুরু করার আগেই নির্ধারণ করতে হবে এবং কোন সংবেদনশীল বিষয়ে বাধাগ্রস্ত করতে পারবে না।

প্রকল্প এলাকার নিকটে কোন বনাঞ্চল বা সংবেদনশীল এলাকা নেই। তবে, সড়ক পার্শ্ববর্তী বৃক্ষের ক্ষয়ক্ষতি হবে। সড়কটির ৪ লেন উন্নীতকরণ প্রকল্পে প্রায় ৪ হাজার বৃক্ষ নিধন হবে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নীতি অনুসারে সরকারের বন বিভাগের পরামর্শে বনায়ন কর্মসূচি গ্রহণ করা হবে। শুধু দুর্লভ দেশীয় প্রজাতির কিছু বৃক্ষ রাস্তার পাশে পুনঃরোপন করা হবে। সামাজিক বনায়ন আইন ২০০৪ এ নির্দেশিত বিশেষ গাছ রোপন করে বৃক্ষ নিধনের পরিবেশগত প্রভাব মোকাবেলা করা হবে।

সড়কের ৩ কিলোমিটার এলাকার মধ্যে দুটি সংরক্ষিত এলাকা রয়েছে (খাদিমনগর ন্যাশনাল পার্ক এবং টিলাগড় ইকো পার্ক), কিন্তু দুটির একটির উপরেও নেতিবাচক প্রভাব হওয়ার কোন সম্ভাবনা নেই।

## ৭ ঐতিহ্যবাহী এলাকা

সড়ক প্রকল্পের পাশে এমন কোন উল্লেখযোগ্য জায়গা এবং স্থাপনা নেই যা ঐতিহাসিক এবং প্রত্নতাত্ত্বিকভাবে গুরুত্বপূর্ণ। প্রস্তাবিত সড়ক এলাকায় কয়েকটি মসজিদ ও মন্দির রয়েছে যা সামান্য বা পুরোপুরি সরিয়ে নিতে হবে এবং এজন্য প্রয়োজনীয় ক্ষতিপূরণ প্রদান পুনর্বাসন কাঠামোয় উল্লেখ রয়েছে। সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প এলাকার মধ্যে কোন পরিচিত অথবা নথিভুক্ত প্রত্নতাত্ত্বিক, ঐতিহাসিক অথবা স্থাপত্য অবকাঠামো অথবা এলাকা ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। নির্মাণকাজ চলাকালীন কোন পুরাকীর্তি পাওয়া গেলে তা প্রত্নতত্ত্ব বিভাগে নথিভুক্ত করা হবে। এই ক্ষেত্রে নির্মাণ কাজ সাময়িক বন্ধ রাখার প্রয়োজন হতে পারে। এক্ষেত্রে নির্মাণকর্ম চলাকালীন ‘সুযোগ প্রাপ্তি পদ্ধতি’ গ্রহণ করা হবে।

## ৮ অভিযোগ প্রতিকার পদ্ধতি (জিআরএম)

স্থানীয় জনগণ ও সংশ্লিষ্ট অংশীজনদের অভিযোগ গ্রহণ ও নিষ্পত্তি করতে সময় বেঁধে দেয়া হবে। ৪ স্তরে অভিযোগ প্রতিকার পদ্ধতি অভিযোগ গ্রহণ করবে; প্রকল্প এলাকা স্তর, স্থানীয় সড়ক প্রকল্প স্তর, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা স্তর এবং আইন-আদালত স্তর। অভিযোগ নিষ্পত্তি করতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিটে একটি কমিটি গঠন করবে।

## ৯ সামাজিক প্রভাব ও ব্যবস্থাপনা

প্রকল্পের দরুন বর্তমান বাসিন্দাদের মধ্যে প্রায় ১৯৪৮ জন বাস্তুচ্যুত হবে। এর মধ্যে ৮০০ (৪১.০৭%) জনের বার্ষিক আয় ১ লাখ টাকার বেশি এবং বার্ষিক আয় ২ লাখ টাকার বেশি এমন মানুষের সংখ্যা ৮৪৫ (৪৩.৩৮%)। ফলে বাস্তুচ্যুত মহিলাদেরকে সংরক্ষণ-ঋণ পদ্ধতির আওতায় নিয়ে আসার সুযোগ রয়েছে। ১৪৬১ জন বাস্তুচ্যুতদের ঋণ সুবিধাপ্রাপ্তির জন্য এনজিওর ঋণ কার্যক্রমে অন্তর্ভুক্ত করা হবে এবং এভাবে তাদেরকে আয়ের বিকল্প ব্যবস্থা করে দেয়া যেতে পারে যা পুনর্বাসন প্রক্রিয়ার একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ। সরকারের প্রচলিত নিয়ম মেনে এবং প্রকল্পের পুনর্বাসন প্রক্রিয়ায় বাস্তুচ্যুত ব্যক্তিদের ক্ষতিপূরণের ব্যবস্থা করা হবে।

## ১০ আদিবাসি গোষ্ঠী পরিকল্পনা কাঠামো

প্রকল্পের অ্যালাইনমেন্টে কোনো নৃগোষ্ঠী/আদিবাসী সম্প্রদায়ের উপস্থিতি নেই। সতর্কতা স্বরূপ আদিবাসীদের ক্ষতিপূরণের জন্য আদিবাসি গোষ্ঠী পরিকল্পনা কাঠামো প্রস্তুত করা হবে।

## ১১ গণ আলোচনা

২০১৪ সালে পুনর্বাসন কাঠামো গড়ে তোলার সময় একবার এবং পুনরায় ২০১৯ সালের আগস্ট এ পুনর্বাসন কর্ম পরিকল্পনা-এর প্রস্তুতির সময় বিভিন্ন সম্প্রদায়ের সাথে পরামর্শ কার্যক্রম পরিচালিত হয়েছিল। অংশীদারগণ গণআলোচনা এবং ফোকাস গ্রুপ আলোচনা এর মাধ্যমে প্রাথমিক পরিবেশগত নিরীক্ষা/ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন প্রস্তুতিতে সম্পৃক্ত হয়েছেন। পরবর্তী সময়ে প্রাপ্ত তথ্য প্রাথমিক পরিবেশগত নিরীক্ষা/ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নে সন্নিবেশিত করা হয়েছে এবং প্রকল্পের পরিকল্পনা ও উন্নয়নে সেগুলো কাজে লাগানো হয়েছে। এই প্রকল্পের সাথে অংশীদারগণের সম্পূর্ণ সম্পৃক্ততা এবং প্রকল্পের উন্নয়ন ও বাস্তবায়নে তাদের অংশগ্রহণ নিশ্চিত করতে এই পরামর্শ প্রদান প্রক্রিয়া চলমান থাকবে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় তা সম্প্রসারণ করা হবে। যেকোন অভিযোগ দ্রুত নিষ্পত্তির জন্য প্রাথমিক পরিবেশগত নিরীক্ষা/ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নে একটি অভিযোগ প্রতিকার পদ্ধতির উল্লেখ রয়েছে।

## ১২ পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা

পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন প্রতিবেদন তৈরিতে ও কার্যক্রম পরিচালনার সময়কালের জন্য একটি পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে যা সড়ক ও জনপথ দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে। পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা -এর অংশ হিসাবে একটি নিরীক্ষণ কার্যক্রমও প্রস্তুত করা হয়েছে। এই পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা দরপত্রের সাথে সংযুক্ত করা হবে এবং এটি কর্মচুক্তির অংশ হিসাবে বিবেচ্য হবে। ঠিকাদারগণ কর্মস্থলে পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনার দায়িত্বে স্থায়ী কর্মচারী নিয়োগ করবেন। এসকল কর্মচারী, তত্ত্বাবধায়ন প্রকৌশলী এবং পরিবেশগত ও সামাজিক বিশেষজ্ঞ, এবং স্থানীয় প্রশাসনের কাছে জবাবদিহি করবে। কার্যক্রম পরিচালনার সময়ে শব্দ, বায়ু দূষণ, পানির মান ও অন্যান্য নির্দেশকসমূহ পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা-এর নিরীক্ষণ পরিকল্পনা অনুসারে নিয়মিতভাবে পর্যবেক্ষণ করা হবে। সংবেদনশীল জায়গাগুলোতেও শব্দ ও বায়ু দূষণ তেমন কোন প্রভাব ফেলতে পারবে না। পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা বাস্তবায়নের খরচ ধরা হয়েছে ২২.৫৮৮৫ মিলিয়ন টাকা (০.২৭ মিলিয়ন আমেরিকান ডলার)।

পূর্ত কাজের জন্য ঠিকাদার (ক) পরিবেশ ও সামাজিক প্রভাব নিয়ন্ত্রনে একটি কার্যপদ্ধতি প্রস্তুত করবে (খ) পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনাতে অন্তর্ভুক্ত সকল পর্যবেক্ষণ ও প্রশমন পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করবে; এবং (গ) সুরক্ষা পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদনে উল্লিখিত যেকোন সংশোধনমূলক বা প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; এসকল সুরক্ষা পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদন পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন ও পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা -এর বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণে নিয়োগকর্তা নিজে নিয়মিতভাবে প্রস্তুত করবে। পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিচালনার জন্য ঠিকাদার অর্থ ব্যয় করবে।

## ১৩ বিকল্পসমূহ বিশ্লেষণ

পূর্বের আলোচনা হতে; সম্ভাব্যতা যাচাই-এর মূলনীতি হল বর্তমান ২ লেনের জায়গা কাজে লাগানো এবং মহাসড়ক ৪ লেনে সম্প্রসারিত করা। অধিকাংশ সড়কের অংশের জন্য পর্যাপ্ত জায়গা থাকায় প্রস্তাবিত সড়ক বেশীরভাগ ক্ষেত্রেই বর্তমান অবস্থান অনুসারেই হয়েছে। তবে কিছুসংখ্যক জায়গায় সড়কের অবস্থান পরিবর্তনের প্রস্তাব করা হয়েছে যা প্রতিবেদনের পঞ্চম অধ্যায়ে উল্লেখ করা হয়েছে। সার্বিকভাবে, মূল অবস্থানের এই পরিবর্তনে কিছু পরিবেশগত (সেই সাথে পুনর্বাসন) সুবিধা রয়েছে।

## ১৪ বাস্তবায়ন পদ্ধতি

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর বাস্তবায়নকারী সংস্থা হিসেবে কাজ করবে। সওজ উন্নয়ন পরিকল্পনায় কর্মদক্ষতার মাপকাঠি বিষয়ে ঠিকাদারকে সহযোগীতা ও দিকনির্দেশনা প্রদান করবে। বাস্তবায়নের কাজ দেখাশোনা করবে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ। পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কাজ হবে- (ক) বিস্তারিত প্রকৌশল নকশা, চুক্তির কাগজপত্র প্রস্তুতি ও সুরক্ষার বিষয়াদি নিশ্চিত করা; (খ) প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রশাসনিক সহযোগীতা নিশ্চিত করা; (গ) নির্মাণকাজ তত্ত্বাবধায়নে সহযোগীতা প্রদান করা; (ঘ) স্থানীয় সরকারকে শক্তিশালী করা, প্রয়োজনীয় গবেষণা/জরিপ পরিচালনা করা এবং (ঙ) পানি, পয়ঃনিষ্কাশন ব্যবস্থা ও কঠিন বর্জ্য ব্যবস্থাপনার কাজে আচরণগত পরিবর্তনে সচেতনতা বৃদ্ধি করা।

## ১৫ উপসংহার ও সুপারিশ

প্রকল্পের নির্মাণ ও কার্যক্রম পরিচালনার সময়ে পরিবেশগত প্রভাব থাকবে। প্রশমন ব্যবস্থার কার্যকরী প্রয়োগ এবং পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনায় উল্লিখিত কার্যক্রম পরিচালনা করা গেলে এই প্রকল্প পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব ফেলবে না। এখানে উল্লেখ করা প্রয়োজন যে, পরিবেশগত সুবিধা যেরকম গুরুত্বসহকারে দেখতে হবে, তেমনিভাবে এর মধ্য দিয়ে বাংলাদেশের পূর্বাঞ্চলে বহুসংখ্যক জনসাধারণ ও শিল্পকেন্দ্রসমূহের মধ্যে সকল আবহাওয়ায় উপযোগী একটি যোগাযোগের সড়ক তৈরী হবে।

পরিশেষে এই সিদ্ধান্তে উপনীত হওয়া যায় যে, প্রকল্পটি সম্পন্ন হওয়ার পরে যাতায়াত খরচ সাশ্রয় হবে এবং যানবাহনের জ্বালানী ব্যবহার কমবে। প্রকল্পের সড়কের পার্শ্ববর্তী অঞ্চলে আর্থ-সামাজিক অবস্থারও উন্নতি হবে। পূর্তকাজ বাস্তবায়নের সময় বাতাসের গুণগত মান, শব্দ, পানির প্রবাহ ও মাটির উপরে এর নেতিবাচক প্রভাব খুবই সামান্য থাকবে। এসকল প্রভাব যথাযথভাবে পর্যবেক্ষণ করা হবে এবং সর্বাধিক প্রশমনের ব্যবস্থা করা হবে। এখন পর্যন্ত এই সড়কটি দ্বারা সৃষ্ট কোন সার্বিক, বৃহৎ, বহুমুখী বা অপরিবর্তনীয় নেতিবাচক প্রভাব সনাক্ত করা যায়নি।