



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

ওয়েস্টার্ন ইকোনমিক করিডোর এন্ড রিজিওনাল এনহ্যান্সমেন্ট প্রোগ্রাম

উইকেয়ার এআইআইবি প্রোগ্রাম

হাটিকুমরুল- বনপাড়া - ঝিনাইদহসড়ক

পর্যায় -১: (কুষ্টিয়া -ঝিনাইদহ -৬৬.৭ কিলোমিটার)

পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো (ইএসএমপিএফ)

সড়ক ও জনপথ বিভাগ

নভেম্বর-২০২০

## নির্বাচী সার-সংক্ষেপ

### ভূমিকা

এই নথিটিতে হাটিকুমরুল -বনপাড়া-ঝিনাইদহ এর প্রথম পর্যায়ে (লালন শাহ ব্রিজ, কুষ্টিয়া থেকে ঝিনাইদহ) ৬৬.৭ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো (ESMPF) বর্ণনা করা হয়েছে, যা প্রতিবেশী দেশসমূহের সাথে উপ-আঞ্চলিক পরিবহন যোগাযোগ স্থাপনের জন্য বাংলাদেশ সরকার (GoB) এর পশ্চিমাঞ্চলীয় অর্থনৈতিক করিডোর এবং আঞ্চলিক বিকাশ কর্মসূচিকে (WeCARE) সমর্থন করে। এই পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামোটি (ESMPF) সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের (MoRTB) আওতাধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (RHD) দ্বারা বাংলাদেশ সরকারের (GoB) আইনী নীতিমালা এবং এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (AIIB) এর পরিবেশগত এবং সামাজিক নীতিমালা (ESP) অনুসারে তৈরী।

প্রকল্প প্রস্তুতির এই পর্যায়ে প্রস্তাবিত রাস্তার প্রকল্প নকশার সম্পূর্ণ বিবরণ এখনো চূড়ান্ত হয়নি। পরবর্তী সময়ে প্রকল্পের চূড়ান্তনকশায় সর্কল পরিবেশ ও সামাজিক প্রভাবসমূহ পরিলক্ষিত হবে তার প্রভাব নিয়ন্ত্রণ ও নিরসনের জন্য এই পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামোটি তৈরি করা হয়েছে। ESMPF এর নীতিমালা অনুসারে প্রকল্পের জন্য একটি পরিবেশগত প্রভাব নিরীক্ষণ (EIA), একটি সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণ (SIA) এবং একটি পুনর্বাসন নীতিমালা কাঠামো (RPF) তৈরী করা হয়েছে। প্রকল্প প্রস্তুতির অংশ হিসাবে স্থানীয় জনগণের সাথে করা মতবিনিময় সভা থেকে প্রাপ্ত তথ্যসমূহ এই ESMPF এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

এই পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামোটি (ESMPF) AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ESF) এবং প্রযোজ্য GoB আইন ও বিধিমালাসহ সাথে সম্মতি রেখে প্রকল্পের উন্নয়ন, বাস্তবায়ন এবং পরিচালনার জন্য তৈরি করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রযুক্তিগত নকশার পরিবর্তনের কারণে যদি কোনো প্রভাব পরিলক্ষিত হয় যা এখন পর্যন্ত অজানা তাহলে এই নীতিমালা কাঠামোটি অনুসরণ করে সম্ভাব্য প্রভাব গুলো নিয়ন্ত্রণ ও নিরসন করা হবে। পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামোটিতে (ESMPF) প্রকল্পের তদারকি ও প্রতিবেদন সহ সামাজিক ও পরিবেশগত সুরক্ষার স্ক্রিনিং, পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব পরিচালনার জন্য নির্দিষ্ট ব্যবস্থা (নেতিবাচক এবং ইতিবাচক উভয় দিক) কীভাবে গ্রহণ করা যায় তার পদ্ধতি সমূহ বর্ণনা করা হয়েছে।

### প্রকল্পের বর্ণনা

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের WeCARE- প্রোগ্রামটি বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলে ২৬০ কি.মি অঞ্চলজুড়ে ব্যাপ্ত যা যথাক্রমে ১. ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকুমরুল (১৫৩.৫ কি.মি.) ২. যশোর - ঝিনাইদহ (৪৮.৫ কি.মি) এবং ৩. নাভারণ - সাতক্ষীরা - ভোমরা (প্রায় ৫২ কি.মি) করিডোর; যেখানে সড়ক ও জনপথ বিভাগ এর অধীনে AIIB জাতীয় মহাসড়কে (ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকুমরুল) ১৫৩.৫ কিলোমিটারের জন্য অর্থায়ন করবে এবং বাকী ২০৬.৫ কিলোমিটার AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক মানদণ্ড ১ (ESS১) অনুযায়ী সহযোগী সুবিধা হিসেবে বিশ্বব্যাংক দ্বারা অর্থায়িত হবে। এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (AIIB) হাটিকুমরুল-বনপাড়া-ঝিনাইদহ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পে অর্থায়ন করছে। এই উন্নয়ন প্রকল্পটি মূলত দুটি ধাপে বিভক্ত।

AIIB এর এই প্রকল্পটি দশ বছরে দুটি ধাপে কার্যকর করার পরিকল্পনা করা হয়েছে। প্রথম ধাপের প্রত্যাশিত সময়টি পাঁচ বছর এবং দ্বিতীয় ধাপের সময়কাল ও পাঁচ বছর হবে বলে আশা করা হচ্ছে। প্রতিটি ধাপে প্রাইমারী, সেকেন্ডারী এবং টারশিয়ারী সড়ক অবকাঠামোতে বিনিয়োগ, প্রয়োজনীয় উপকরণ সরবরাহ এবং প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা বৃদ্ধি ও পরিবহন খাতের আধুনিকায়নের জন্য সহায়তা অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

প্রকল্পটি (কুষ্টিয়া - ঝিনাইদহ) এর বনপাড়া - ঝিনাইদহ থেকে ৬৬.৭ কিলোমিটার অংশে বিদ্যমান দ্বি-লেন রাস্তাকে চার লেনে উন্নীত করবে। প্রকল্প এলাইনমেন্টের সাথে “স্মার্ট হাইওয়ে” কার্যকর করতে এবং দেশের ব্রডব্যান্ড সংযোগকে প্রসারিত করতে প্রধান সড়কের উভয় পাশে ধীরে চলমান যানবাহনের জন্য ট্রাফিক লেন যুক্ত করবে এবং অপটিক্যাল ফাইবার ক্যাবল (OFC) সরবরাহ করবে। প্রকল্পটির আওতায় রাস্তা নির্মাণ, ওএফসি (অপটিক্যাল ক্যাবল স্থাপন), পরামর্শ সেবা, প্রশিক্ষণ ও সক্ষমতা বৃদ্ধি, সরঞ্জাম ক্রয় এবং আইটিএস সিস্টেমে অর্থায়ন করবে।

## প্রকল্পের কম্পোন্যান্ট সমূহ

প্রকল্পের অঙ্গসমূহ নিম্নরূপঃ

**অঙ্গ ১- সিভিল ওয়ার্কস:** বনপাড়া-ঝিনাইদহ সড়কের কুষ্টিয়া থেকে বনপাড়া এর লালন শাহ সেতু পর্যন্ত ৬৬.৭ কিলোমিটার অংশের যানবাহন চলাচলের পথ (দ্বি-লেন রাস্তাকেকে চার লেনে) এবং ওএফসি স্থাপনের পূর্তকাজ (নোলা, হ্যান্ডহোলস, ম্যানহোল) এর উন্নয়ন।

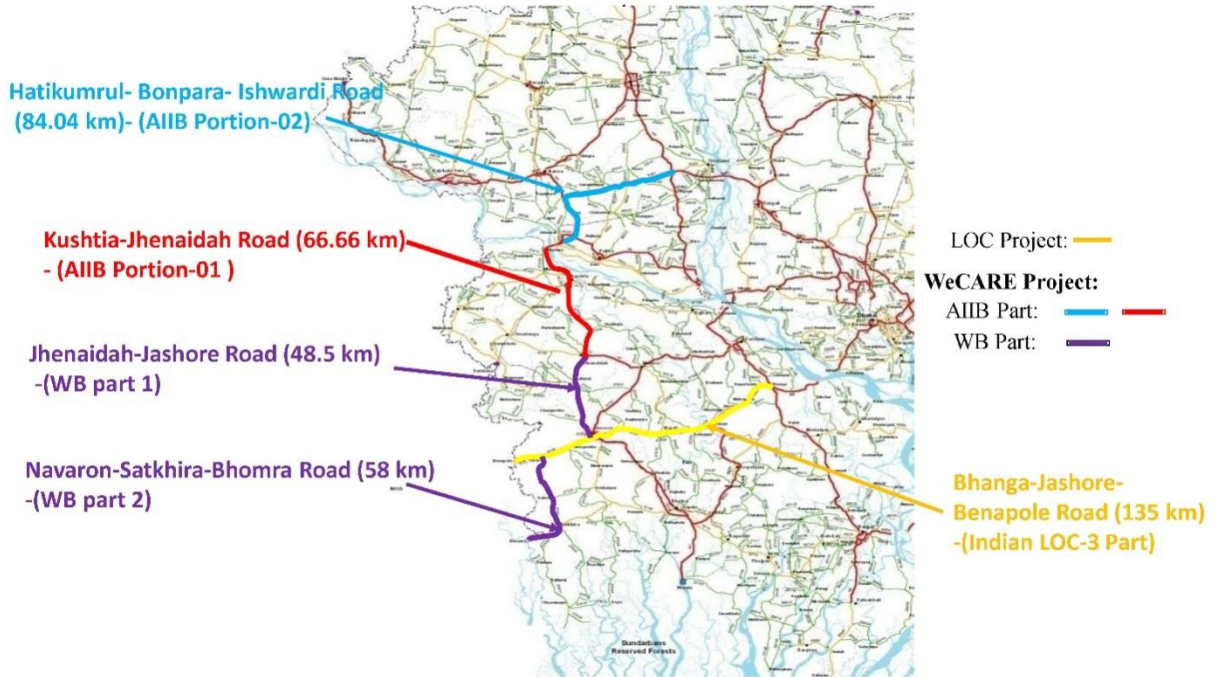
**অঙ্গ ২- নির্মাণ তদারকি ও প্রকল্প পরিচালনা:** নির্মাণচিত্রের পর্যালোচনা, অনুমোদন ও পূর্ণ-সময়ব্যাপী নির্মাণ তদারকির জন্য পরামর্শ সেবা।

**অঙ্গ ৩- সরঞ্জাম ক্রয়:** জেলা ও জাতীয় পর্যায়ে আরএইচডি এর সম্পদ পরিচালনার ক্ষমতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (O&M) এর প্রধান সরঞ্জামাদি এবং ইন্টেলিজেন্ট ট্রান্সপোর্টেশন সিস্টেম (ITS) এর সরঞ্জাম ক্রয়।

## প্রকল্পের অবস্থান

WeCARE প্রকল্পটি ১০ টি জেলাকে অন্তর্ভুক্ত করবে, এগুলো হচ্ছে, যশোর, ঝিনাইদহ, মাগুরা, সাতক্ষীরা, কুষ্টিয়া, পাবনা, নাটোর, চুয়াডাঙ্গা, মেহেরপুর ও সিরাজগঞ্জ। তবে AIIB অর্থায়নে বাস্তবায়িত প্রথম ধাপে কেবল ঝিনাইদহ-কুষ্টিয়া অংশই অন্তর্ভুক্ত। WeCARE প্রকল্পের AIIB এবং বিশ্বব্যাংক অংশের করিডোরটি চিত্র ক.২ এর সাথে নীচে দেখানো হয়েছে।

চিত্রঃ ক.২: WeCARE প্রকল্পের এআইআইবি এবং বিশ্বব্যাংক অংশের করিডোরের অবস্থান



AIIB অর্থায়িত প্রকল্পটির প্রথম ধাপ প্রায় ৬৬.৭ কিলোমিটার এবং এটি কুষ্টিয়া থেকে ঝিনাইদহ সড়ক করিডোরের লালনশাহ ব্রিজ (পশ্চিম পাশ) থেকে শুরু হবে। কুষ্টিয়া- ঝিনাইদহ রাস্তাটি লালনশাহ ব্রিজ (পশ্চিম পাশ) থেকে শুরু হয়ে ঝিনাইদহ - মাগুরা সড়ক দিয়ে ঝিনাইদহ যশোর রোড অতিক্রম করে ঝিনাইদহ চৌরাস্তার মোড়ে এসে শেষ হয়। পদ্মা নদীর উপরে অবস্থিত লালন শাহ সেতুটি নদীর পূর্বাঞ্চলের পাবনা জেলা ও পশ্চিমাঞ্চলের কুষ্টিয়া জেলাকে সংযুক্ত করেছে। কুষ্টিয়া থেকে ঝিনাইদহের রাস্তাটি জাতীয়

মহাসড়কের একটি অংশ (এন ৭০৪)। উক্ত রাস্তার অন্যান্য সেতুগুলো হলো : (i) ভেড়ামারা সেতু (রেল ক্রসিংয়ের নিকটবর্তী), (ii) বালিয়াপাড়া সেতু, কুষ্টিয়া, (iii) লক্ষীপুর সেতু, কুষ্টিয়া, (iv) তারাগঞ্জ সেতু এবং (v) ভিটে বাজার সেতু, শৈলকুপা, ঝিনাইদহ ইত্যাদি। কুষ্টিয়া - ঝিনাইদহ রাস্তাটি বৃহত্তর জাতীয় সড়ক সংযোগের মাধ্যমে কুষ্টিয়া ও ঝিনাইদহ জেলাকে বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকার সাথে সংযুক্ত করে।

### পরিবেশগতওসামাজিকব্যবস্থাপনানীতিমালাকাঠামো (ESMPF) এরযৌক্তিকতাওউদ্দেশ্য

AIIB-WeCARE প্রকল্পের প্রথম ধাপে প্রকল্প প্রণয়ন, নকশা, বাস্তবায়ন এবং পর্যবেক্ষণের সময় ব্যবহারিক নীতিমালা হিসাবে ব্যবহৃত হবে, বিশেষ করে এমন সব প্রভাবের ক্ষেত্রে যা এখনো জানা যায় নি বা দৃশ্যমান নয়। প্রকল্প সমর্থিত কার্যক্রমের পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন এবং পর্যবেক্ষণে পরিবেশ ও সামাজিক এ কীকরণ নিশ্চিত করণের জন্য প্রকল্প প্রস্তুতি এবং বাস্তবায়ন পর্যায়ে এই নথিটি অনুসরণ করা হবে। প্রস্তাবিত WeCARE প্রকল্পে পরিবেশ বান্ধব ব্যবস্থাপনা নিশ্চিত করার জন্য পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো (ESMPF) নিম্নলিখিত বিষয়ে নীতি মালা প্রদান করবে: বিনিয়োগ-পূর্বের কাজ / অধ্যয়ন (যেমন পরিবেশগত এবং সামাজিক স্ক্রিনিং, পরিবেশ গত এবং সামাজিক মূল্যায়ন, পরিবেশগত এবং সামাজিক পরিচালনার পরিকল্পনা ইত্যাদি) পরিবেশ ও সামাজিক বিবেচনার পর্যাপ্ত স্তর নিশ্চিত করার জন্য পদক্ষেপ, প্রক্রিয়া, পদ্ধতি এবং পদ্ধতি সরবরাহ করে এবং প্রকল্প চক্রের প্রতিটি বিনিয়োগের সংহত করণ; এবং AIIB পরিবেশগত ও সামাজিক নীতিমালা (ESP) অনুযায়ী প্রকল্পের প্রভাব এবং ঝুঁকি এড়াতে বা হ্রাস করতে বা হ্রাস করার জন্য অনুসরণ করা নীতি, উদ্দেশ্য এবং পদ্ধতির বর্ণনা ইত্যাদি। ESMPF এর কিছু গুরুত্বপূর্ণ উদ্দেশ্য নিচে দেওয়া হলো:

- ✓ প্রকল্পের যে সকল পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব এখনো জানা যায় নি তাদের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব গুলি সনাক্ত করা এবং উপযুক্ত প্রশমন ব্যবস্থা গ্রহণ করা,
- ✓ পরিবেশগত এবং সামাজিক ক্ষতিকর প্রভাব সনাক্ত করণের সাথে এ কী করণ করা এবং সেগুলি যেন পরিবেশগত ভাবে টেকসই এবং সামাজিক ভাবে কার্যকর করা হয় তা নিশ্চিত করার জন্য প্রকল্পের নকশা প্রয়োগের মাধ্যমে বাস্তবায়ন করা ;

### প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক ক্যাটাগরী

প্রকল্পের কুষ্টিয়া-ঝিনাইদহ সড়কের জন্য পরিচালিত সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণ (SIA) এবং পরিবেশগত প্রভাব নিরীক্ষণ (EIA) এর উপর ভিত্তি করে প্রকল্পটিকে ক্যাটাগরী "এ" হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে। আশঙ্কা করা যাচ্ছে যে, প্রকল্পের প্রধান সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাবসমূহ মূলত নির্মাণকালীন সময়ে ঘটবে এবং এগুলোর মধ্যে অন্যতম হচ্ছে: (i) সম্ভাব্য রাইট অব ওয়ে (ROW) বরাবর প্রায় ৮০,০০০ গাছ কাটা; (ii) করিডোর, নির্মাণ সামগ্রী পরিবহন রুট, প্রকল্পের অভ্যন্তর ও নির্মাণ এলাকার শ্রমিক ও স্থানীয়দের স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা; (iii) রাইট অব ওয়ে (ROW) এর সাথে শহর ও উপশহর কেন্দ্রগুলিতে জনসংখ্যার বহিঃপ্রকাশ, শব্দদূষণ, কম্পন, বায়ু দূষণ এবং ট্রাফিক সংশ্লিষ্ট ঝুঁকিতে পরিবহন রুট; (iv) সম্ভাব্য রাইট অব ওয়ে (ROW) বরাবর উল্লেখযোগ্য জমি অধিগ্রহণ; (v) প্রায় ১৭০০ টি আংশিক বা সম্পূর্ণরূপে বাস্তুচ্যুত হওয়া ঘরবাড়ি এবং কিছু মসজিদ, মন্দির, মাদ্রাসা ও কবরস্থান; (vi) ROW বরাবর ও বাজার, যেখানে কিছু গ্রামীণ রাস্তা, লজিস্টিক ও বাজার কাঠামো নির্মিত বা পুনর্বাসিত হবে সেখানে বিক্রেতা ও ব্যবসায়ীদের অর্থনৈতিক চ্যুতি; এবং (vii) নির্মাণ কাজের সাথে সম্পৃক্ত লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতা ও সড়ক দুর্ঘটনার ঝুঁকি বৃদ্ধি। প্রকল্পটি মূলত অদক্ষ শ্রমিকের প্রয়োজনে স্থানীয় শ্রমিক নিয়োগ করবে, তবে দক্ষ শ্রমিকরা দেশের অন্যান্য অঞ্চল থেকেও আসতে পারেন; সুতরাং, শ্রমিকদের এই আগমন থেকে সৃষ্ট মাঝারি থেকে বড় রকমের ঝুঁকিও অনেকটা অনুমেয়।

### জলবায়ু পরিবর্তন পর্যালোচনা

জলবায়ু ঝুঁকি এবং অভিযোজন (CRVA) একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান যেখানে AIIB'র প্রয়োজনীয়তা অনুসারে এবং পরবর্তী প্রকল্প অনুমোদনের উদ্দেশ্যে, অধ্যয়নটি প্রমাণ করতে হবে যে জলবায়ু বিবেচনাগুলি সড়ক প্রকল্পের বিস্তারিত নকশার সাথে সমন্বিত করা হয়েছে।

অভিযোজন হিসাবে প্রকল্প অঞ্চলে সেতুর নকশার উচ্চতা হাইড্রোলজিকাল বিশ্লেষণের ফলাফল অনুসারে পরিবর্তিত ভবিষ্যতের জলবায়ুর অধীনে বন্যার স্তরের বর্ধিত বৃদ্ধির সাথে মিল রেখে বিদ্যমান স্তর থেকে বিবেচনা করা হয়েছে। প্রস্তাবিত সেতুগুলি ৫০ বছরে ১ বার বন্যা প্রত্যাবর্তন এর জন্য নকশা করা হয়েছে। প্রকল্প অঞ্চলে সেতুর জন্য জলবায়ু পরিবর্তন অভিযোজন ধারণাটি ৫০ বছরের বন্যায় ১ টি (অর্থাৎ কোনো বৎসরে ৫০ বছরের বন্যার মাত্রা হওয়ার ২% সম্ভাবনা) রক্ষা করতে সেতুর নকশা গ্রহণ করে।



জলবায়ু পরিবর্তনের সাথে সামঞ্জস্য রেখে বিভিন্ন গবেষণার সংক্ষিপ্তসার হিসাবে এই প্রতিবেদনে স্বীকৃতি প্রদান করা হয়েছে যে তিনটি প্রধান নদী গঙ্গা, ব্রহ্মপুত্র এবং মেঘনা থেকে বাংলাদেশে প্রবাহ সাধারণত বর্ষার সময়কালে (মূলত বেসিন বৃষ্টিপাতের দ্বারা পরিচালিত) গড় বৃদ্ধি পাবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। এই বর্ধিত প্রবাহের ফলে, রাস্তা জুড়ে নিষ্কাশন কাঠামোগুলির মাধ্যমে জলবায়ু পরিবর্তনের আওতায় আরও অনেক পানি নিষ্কাশন করতে হবে।

### পরিবেশগত ও সামাজিক (ইএন্ডএস) ঝুঁকি এবং জমি ও সম্পদের উপর প্রভাব

প্রকল্পে হস্তক্ষেপের ধরণ রৈখিক এবং তাতে জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে। ভূমি অধিগ্রহণের ফলে শিরোনামধারী ও অবৈধ ভাবে বসবাসকারী উভয়ের জমি ই ক্ষতিগ্রস্ত হবে এবং সেই সাথে ব্যক্তি ও গোষ্ঠীসমূহের আয় ও জীবিকা নির্বাহের ধারা ও ব্যাহত হবে। ধারণা করা যাচ্ছে যে, প্রকল্পের নির্মাণ কাজের পর্যায়ে নির্মাণ শিবির, ম্যাটেরিয়াল স্ট্যাক ইয়ার্ড, হটমিক্স প্ল্যান্ট এবং সড়ক সম্প্রসারণের জন্য ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি স্থাপনের জন্য ও জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে।

জমির এই চাহিদা রাস্তা সংলগ্ন সরকারী জমি, ইচ্ছুক পক্ষের কাছ থেকে জমি ইজারা নিয়ে কিং বা ব্যক্তিগত জমি ক্রয়ের মাধ্যমে পূরণ করা হবে। সড়কের উন্নয়নের পাশাপাশি অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের ও সুযোগ তৈরি হবে। সেই সাথে পুনর্বাসন ও ক্ষতিপূরণ নীতি মালা প্রস্তুত করা হবে। অনৈচ্ছিক জমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন প্রক্রিয়াকে পরিচালনা করতে প্রস্তাবিত স্টেকহোল্ডার এনগেজমেন্ট প্ল্যান (SEP) অনুসারে প্রকল্পের সাথে জড়িত অংশীদারদের (স্টেকহোল্ডার) পরামর্শ প্রদান এবং তাদের প্রকল্পের সাথে অন্তর্ভুক্ত করা হবে। এছাড়াও, জীবিকার উপর প্রভাব পড়ার ক্ষেত্রে পর্যাপ্ত দক্ষতার প্রশিক্ষণ / অর্থনৈতিক পরামর্শের মাধ্যমে পুনর্বাসনের প্রয়োজন হবে। অবশেষে ঝুঁকিপূর্ণ দলগুলোর জন্য প্রয়োজনীয় সমাধান কল্পে আর এন্ড আর ব্যবস্থাপনার অংশ হিসেবে অতিরিক্ত সহায়তা অন্তর্ভুক্ত করা হবে।

২০১৯ সালের সম্ভাব্য তার সমীক্ষা অনুযায়ী, প্রায় ৪৭৭ একর ব্যক্তিগত জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হতে পারে। প্রকল্পটি ৫৯০৬ জনলোকের সমন্বয়ে গঠিত ১৬৬০ স্বত্তা (Entity) কে ক্ষতিগ্রস্ত করবে। প্রকল্পটি দ্বারা মোট ৫১ টি সাধারণ সম্পত্তি (CPR), সরকারী ও বেসরকারী সংস্থা ক্ষতিগ্রস্ত হবে। প্রকল্পটি প্রায় ৮০ হাজার সরকারী ও বেসরকারী মালিকানাধীন গাছকেও ক্ষতিগ্রস্ত করবে। মোট কথা, সমগ্র প্রকল্পটির জন্য জীবিকার উপর ইতিবাচক ও নেতিবাচক দুই ধরনের প্রভাবই পড়তে পারে।

- ✓ ক্ষতিগ্রস্ত স্বত্তা (Entity) মধ্যে শতকরা ৬৫ শতাংশ অবৈধ ভাবে বসবাসকারী।
- ✓ বিভিন্ন ধরনের জমি ক্ষতিগ্রস্ত হবে এবং এর মধ্যে কৃষি জমি সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হবে, আশা করা যায় যে এই ক্ষতির পরিমাণ শত করা প্রায় ৬৫ শতাংশের বেশী হবে।
- ✓ ১৫ ধরনের অবকাঠামো ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এর মধ্যে শতকরা ৫৫ শতাংশ স্থানান্তর যোগ্য এবং শতকরা ৪৫ শতাংশ স্থানান্তর যোগ্য।
- ✓ ক্ষতিগ্রস্ত কাঠামোর মধ্যে শতকরা ৯০ শতাংশ আবাসিক ও বাণিজ্যিক।
- ✓ প্রস্তাবিত রাইট অব ওয়ের (ROW) মধ্যে ২০ ধরনের সেকেন্ডারী অবকাঠামো চিহ্নিত করা হয়েছে যা ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।
- ✓ প্রায় ৮০ হাজার গাছ কাটার প্রয়োজন হতে পারে যে গুলোর প্রায় ৮৫ শতাংশ সরকারী জমির উপর।

### শ্রম ও কাজের অবস্থার উপর পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি

বেসরকারী কাজ প্রকল্পের মূল কাজ, প্রয়োজনীয় সরঞ্জামাদি সরবরাহ ও অন্যান্য বাস্তবায়ন কারী সহযোগিতার জন্য সংস্থাগুলোর সাথে RHD চুক্তি করবে। প্রকল্পটিতে বিভিন্ন ধরনের শ্রমিক অন্তর্ভুক্ত রয়েছে, যেমন: স্থায়ী শ্রমিক, চুক্তি ভিত্তিক শ্রমিক (অভিবাসী শ্রমিক সহ), প্রাথমিক সরঞ্জাম সরবরাহকারী শ্রমিক (যারা পণ্য এবং উপকরণ সরবরাহ করে, যেমন আইটি পরিসেবা, ঠিকাদারের মাধ্যমে দেয়া সুরক্ষা পরিসেবা) ইত্যাদি। এক্ষেত্রে ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে: শিশু শ্রমের কর্মসংস্থান, নিয়োগকর্তা দ্বারা মজুরি প্রদান না করা; নিয়োগ কর্তার দ্বারা বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা যেমনঃ ক্ষতিপূরণ, বোনাস, মাতৃত্বকালীন সুবিধা ইত্যাদি প্রদান না করা; চাকরিতে বৈষম্য (উদাহরণ: কর্মের আকস্মিক সমাপ্তি, কাজের শর্ত, মজুরি বা সুবিধা) ইত্যাদি। রাস্তাটি যেহেতু আবাসিক এলাকার কাছাকাছি অবস্থিত এবং হাসপাতাল ও স্কুলের মতো সংবেদনশীল জায়গা সমূহের মধ্য দিয়ে যাবে সেহেতু এ ক্ষেত্রে লিঙ্গ ভিত্তিক সহিংসতার

সম্ভাবনা ও বেশ প্রবল ভাবে রয়েছে, শুধু তাই নয় এতে এইচআইভি / এইডস এবং অন্যান্য যৌনসংক্রমণ সম্পর্কিত স্বাস্থ্য ঝুঁকিও রয়েছে।

## পরিবেশগত ও সামাজিক নীতি, আইনী এবং প্রশাসনিক কাঠামো

পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো টি (ESMPF) প্রাসঙ্গিক আইন এবং নীতি সমূহের সংক্ষিপ্ত সার সরবরাহের পাশাপাশি AIIB এর পরিবেশগত এবং সামাজিক কাঠামো (ESF) উপস্থাপন করে যা তিনটি পরিবেশগত এবং সামাজিক মানদণ্ড (ESS) নিয়ে গঠিত। এই নীতিমালা কাঠামোটি প্রাসঙ্গিক সরকারী আইন ও AIIB-ESS এর মধ্যে থাকা বৈসাদৃশ্য সমূহ উপস্থাপন করে এবং পাশাপাশি এই বৈসাদৃশ্যগুলো কী ভাবে দূর করা যায় তার পরামর্শ দিয়ে থাকে।

প্রকল্পটি বাংলাদেশ পরিবেশ সংরক্ষণ বিধিমালা (ECR) ১৯৯৭ অনুসারে ‘রেড ক্যাটাগরি’ এবং AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ESF) ২০১৬ অনুসারে ‘ক্যাটাগরি এ’ হিসাবে শ্রেণিবদ্ধ করা হয়েছে। বাংলাদেশ সরকারের নির্দেশিকা অনুসারে প্রকল্পটির সম্ভাব্যতা এবং বিশদ নকশার পর্যায়ে যথাক্রমে পরিবেশগত ছাড়পত্র সার্টিফিকেট (ECC) পাওয়ার জন্য প্রকল্পটির পরিবেশগত প্রভাব নিরীক্ষণ (EIA) জমা দিতে হবে। AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ESF) এর জন্য অনেকগুলি অতিরিক্ত বিবেচনা প্রয়োজন, যার মধ্যে রয়েছে: (i) প্রকল্পের ঝুঁকি এবং স্বনির্ভর প্রশমন ব্যবস্থা এবং প্রকল্পের নিশ্চয়তা; (ii) পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (ESMP) নথিপত্রসহ প্রকল্প স্তরে অভিযোগ সমাধানের ব্যবস্থা; (iii) প্রকল্পের প্রভাব; (iv) ভৌত ও সাংস্কৃতিক সম্পদের ক্ষতি প্রতিরোধ বিশ্লেষণ; (v) জলবায়ু পরিবর্তন প্রশমন ও অভিযোজন; (vi) পেশাগত এবং সম্প্রদায় স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা প্রয়োজনীয়তা; (vii) জীব বৈচিত্র্য সংরক্ষণ এবং প্রাকৃতিক সম্পদ পরিচালনার প্রয়োজনীয়তা; (viii) পর্যাপ্ত পরামর্শ ও অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা; এবং (ix) পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা বাস্তবায়নের সময়সূচী এবং (পরিমাপযোগ্য) পারফরম্যান্স সূচক অন্তর্ভুক্ত করে তা নিশ্চিত করা।

প্রকল্পটি AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক মানদণ্ড ২ (ESS ২) সহ পরিবেশগত ও সামাজিক নীতি (ESP) এর সাথে মিল রেখে বিশ্বব্যাংক এর অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন, পরিবেশগত, স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা (EHS) নির্দেশিকা এবং সেই সাথে বাংলাদেশ সরকারের প্রাসঙ্গিক আইনের সমন্বয়ক্রমেই বাস্তবায়িত হবে। প্রকল্পের কম্পোন্যান্ট অনুদানের উৎস নির্বিশেষে এই ESMPF টি যে সকল কম্পোন্যান্ট এ অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন হয়েছে সে সকল কম্পোন্যান্ট এর জন্য প্রযোজ্য। যে সকল কার্যক্রমের ফলে প্রকল্পে প্রত্যক্ষ ও বস্তুগতভাবে অনৈচ্ছিক পুনর্বাসনের সম্ভাবনা রয়েছে সেসকল ক্ষেত্রেও এটি প্রযোজ্য। প্রকল্প কার্যকর করার জন্য এটি প্রয়োজনীয় তবে যদি প্রকল্পটির অস্তিত্ব না থাকে তাহলে এটি আর গৃহীত হবে না।

স্থাবর সম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হকুমদখল আইন, ২০১৭ (ARIPA ২০১৭) হচ্ছে বাংলাদেশের ভূমি অধিগ্রহণ ও হকুমদখলের জন্য বিশিষ্ট ডোমেইন পরিচালিত প্রধান আইন। ARIPA ২০১৭ এর ধারা ৪ থেকে ধারা ১৯ পর্যন্ত ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া ও ধারা ২০ থেকে ধারা ২৮ পর্যন্ত ভূমি হকুমদখল প্রক্রিয়া বিস্তারিতভাবে বর্ণনা করেছে। ARIPA ২০১৭ অনুযায়ী, এই ধরনের অধিগ্রহণের ফলে ক্ষতিগ্রস্ত জমি, কাঠামো, গাছ, ফসল এবং ঘাটে যাওয়া অন্য যেকোনো ক্ষতির জন্য ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে হবে। জেলা প্রশাসক (DC) ARIPA ২০১৭ এর ধারা ৪ (১) মোতাবেক অধিগ্রহণের বিজ্ঞপ্তি দেওয়ার তারিখে অধিগ্রহণকৃত সম্পদের মূল্য নির্ধারণ করবেন। স্থায়ী ফসল, অবকাঠামো এবং উপার্জনের ক্ষতি হ্রাসের জন্য ডিসিগণ সেখানে তাদের নির্ধারিত মূল্য শতকরা ২০০ ভাগ এবং আরও ১০০ ভাগ প্রিমিয়াম হিসেবে বৃদ্ধি করবেন। নির্ধারিত এমন ক্ষতিপূরণকে আইনের অধীনে নগদ ক্ষতিপূরণ (CCL) বলা হয়। যদি অধিগ্রহণকৃত জমি ভাড়াটে (বর্গাচাষী) দ্বারা আইনানুগভাবে লিখিত চুক্তির আওতায় ফসলের চাষ হয় তবে আইন অনুযায়ী বাধ্যতামূলকভাবে সেই ভাড়াটেদের চুক্তি অনুরূপ নগদ অর্থ প্রদান করতে হবে। ARIPA ২০১৭ এর ধারা ৪(১৩) অনুযায়ী জনসাধারণের কল্যাণে যদি কোনো সাধারণ সম্পত্তি অধিগ্রহণের প্রয়োজন পরে সেক্ষেত্রে তা অধিগ্রহণ করার অনুমতি আছে এবং তা বাস্তবায়নের জন্য উপযুক্ত জায়গায় অন্যত্র সমপরিমাণ সম্পদ প্রদান বা পুনরায় সে সকল সাধারণ সম্পত্তি নির্মাণ করে দিতে হবে।

যেহেতু AIIB এর পরিবেশগত এবং সামাজিক মানদণ্ড (ESS) কে এশিয়ার অবকাঠামোগত উন্নয়ন এবং আন্তঃসংযোগ বৃদ্ধি ও ফলাফল অর্জনের মৌলিক দিক হিসাবে বিবেচনা করে তাই পরিবেশ ও সামাজিক টেকসই সম্পর্কিত বিষয়গুলি সমাধানের জন্য AIIB’র পরিবেশগত এবং সামাজিক মানদণ্ড অনুসরণ করা হয়। এই তদারকির উদ্দেশ্য হলো প্রকল্পের উন্নয়নের ফলাফল অর্জনকে এমন একটি পদ্ধতির মাধ্যমে সহজ করে তোলা যা প্রকল্পের মধ্যে পরিবেশ ও সামাজিক পরিচালনকে একীভূত করে। AIIB’র

তিনটি পরিবেশগত ও সামাজিক মানদণ্ড (ESS) রয়েছে, যাতে পরিবেশগত ও সামাজিক প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কিত বিষয়গুলো বিশদ আকারে বর্ণনা করা হয়েছে। মানদণ্ড গুলো হলো :

ইএসএস ১: পরিবেশগত এবং সামাজিক নিরীক্ষণ ও পরিচালনা; [ESS১]

ইএসএস ২: অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন; [ESS ২]

ইএসএস ৩: আদিবাসী জনগোষ্ঠী [ESS ৩]

ESS ২ অনুসারে, এমন কিছু ক্ষেত্র রয়েছে যেখানে অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন এড়ানোর কোনো বিকল্প পথ খুঁজে পাওয়া যায় না। এসব ক্ষেত্রে, পুনর্বাসনের কার্যক্রমটি টেকসই উন্নয়ন কর্মসূচী হিসাবে কল্পনা এবং পরিচালিত হয় কিনা AIIB'র Client-কে তা নিশ্চিত করতে হবে। অনৈচ্ছিক পুনর্বাসনের শিকার হওয়া ব্যক্তির প্রকল্পের সুবিধাসমূহ ভোগ করতে পারছে কিনা সে বিষয়টি নিশ্চিত করার জন্য Client-কে পর্যাপ্ত পরিমাণ সাহায্য প্রদান করতে হবে।

কোনো অনৈচ্ছিক পুনর্বাসনের ক্ষেত্রে ক্লায়েন্টকে পুনর্বাসনের পরিকল্পনা কাঠামো অথবা পুনর্বাসন পরিকল্পনা (RP) প্রস্তুত করতে হবে যা প্রকল্পের প্রভাবের পরিমাণ এবং মাত্রার সাথে সমানুপাতিক। প্রকল্পের প্রভাবের মাত্রাসমূহ (ক) অর্থনৈতিক এবং শারীরিক উভয় দিক থেকে স্থানচ্যুত ব্যক্তির সামগ্রিক সুযোগ-সুবিধা এবং (খ) ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির ক্ষতিপরিমাণকতটুকু তার উপর ভিত্তিক নির্ধারণ করা হয়। প্রকল্পের সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণের (SIA) জন্য প্রকল্পের সাথে সামাজিক ঝুঁকির একটি বিশদ বিশ্লেষণ যুক্ত হবে যা RP এর পরিপূরক প্রকল্প দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির (PAP) যাতে পূর্বের অবস্থা থেকে আরও খারাপ অবস্থানে না যায় এবং পুনর্বাসনের ফলে তাদের জীবনযাত্রার মানের যেন উন্নতি হয় সেজন্য প্রকল্পের RPF এবং RP যে সকল পন্থা অনুসরণ করে তা হলো: অনিচ্ছাকৃত পুনর্বাসনের সাথে সম্পর্কিত প্রভাবগুলি নিশ্চিত করা, পুনর্বাসনের সাথে সম্পর্কিত যে কোনো জমি অধিগ্রহণ, জমি ব্যবহারের মালিকানা বা অধিকার পরিবর্তন, যে কোনো স্থানচ্যুতি এবং পিডিপিগুলির জীবিকা পুনরুদ্ধারের প্রয়োজনীয়তা প্রশমন ইত্যাদি। এছাড়াও, ESS ২ এর চাহিদা অনুসারে Client পুনর্বাসনের পরামর্শ প্রক্রিয়াতে এই লোকদের অন্তর্ভুক্ত করবে।

### পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (ইএসএমপি)

এই অংশ প্রকল্পের পরিবেশগত এবং সামাজিক ব্যবস্থাপনার পরিকল্পনা (ESMP) উপস্থাপন করে। পরিবেশগত এবং সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (ESMP) একটি বিশদ সংস্করণ অবশ্যই পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন (ESIA) এ অন্তর্ভুক্ত করতে হবে এবং যদি WeCARE এর প্রথম ধাপে ESIA প্রয়োজন হয়; তবে পরবর্তী পর্যায়ের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়নেও (ESIA) অনুরূপ পরিবেশগত এবং সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (ESMP) বিশদ সংস্করণ অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।

পরিবেশগত এবং সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (ESMP) প্রাক-নির্মাণ, নির্মাণ এবং অপারেশন পর্যায়ে অনুসরণ করা হবে। ESMP তৈরি করার সময় সম্ভাব্য প্রশমন ব্যবস্থা গ্রহণের প্রস্তাব দেওয়ার জন্য মাঝারি এবং উল্লেখযোগ্য প্রভাবগুলি বিবেচনা করা হয়। যখন AIIBESF, ২০১৬ এবং পরিবেশ অধিদপ্তরের পরিবেশগত নির্দেশিকা এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বাংলাদেশ সরকারের আইনী প্রয়োজনীয়তা মেনে চলবে তখন পরিবেশগত মান, নীতিমালা, আইনী প্রয়োজনীয়তা মেনে চললে এবং সফল প্রশমন ব্যবস্থা হিসাবে বিবেচিত হবে। পরিবেশ অধিদপ্তরের এর নিজস্ব পরিবেশ মান এর অভাবে অন্যান্য প্রাসঙ্গিক আন্তর্জাতিক বা অন্যান্য স্বীকৃত প্রতিষ্ঠানের পরিবেশ মান প্রয়োগ করা হবে। পরিবেশগত পরিচালনার জন্য পরিবেশগত পর্যবেক্ষণ একটি অপরিহার্য সরঞ্জাম, কারণ এটি যৌক্তিক পরিচালনার সিদ্ধান্তের জন্য প্রাথমিক তথ্য সরবরাহ করে। পর্যবেক্ষণ কর্মসূচির উদ্দেশ্য হল প্রকল্পের গৃহীত লক্ষ্যগুলি অর্জন করা এবং জনগণের কাঙ্ক্ষিত সুবিধার ফলস্বরূপ তা নিশ্চিত করা। প্রশমন ব্যবস্থাগুলির কার্যকর বাস্তবায়ন নিশ্চিত করার জন্য একটি কার্যকর পর্যবেক্ষণ কর্মসূচির নকশা করা এবং পরিচালনা করা অপরিহার্য। এই প্রতিবেদনটি সরবরাহিত পরিবেশ প্রশমন ব্যবস্থা এবং তদারকি পরিকল্পনা অনুসারে মনিটরিং কার্যক্রম পরিচালিত হবে। যেহেতু প্রকল্পটি সম্ভাব্যতার পর্যায়ে রয়েছে তাই পরামর্শক পরিবেশগত তদারকি পরিকল্পনার পাশাপাশি পরিবেশ পর্যবেক্ষণ বাজেট প্রস্তুত করেননি। সমস্ত পরিবেশগত মান বিশদ নকশার পর্যায়ে পরিমাপ করা হবে এবং পরিবেশ পর্যবেক্ষণ বাজেট প্রস্তুত করা হবে।

প্রকল্পটির নির্বাহী সংস্থা হল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (RHD)। একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) প্রতিষ্ঠিত হবে যার নেতৃত্বে একজন প্রকল্প পরিচালক থাকবেন। প্রত্যেকটি PIU এর একটি পরিবেশগত ইউনিট থাকবে যিনি নির্মাণ তদারকি পরামর্শদাতার (CSC) কাছ থেকে সমর্থন পাবেন এবং পুনর্বাসন পরিকল্পনা বাস্তবায়নের জন্য একটি বেসরকারী সংস্থা সহায়তা করবে। পরিবেশ ও পুনর্বাসনের জন্য বিশেষজ্ঞরা ESMP বাস্তবায়ন নিরীক্ষণ এবং AIIB এবং বাংলাদেশ সরকারের উভয় প্রয়োজনীয়তা মেনে চলার জন্য পরামর্শদাতার একটি অংশ হবেন।

## বিকল্প পথগুলোর বিশ্লেষণ

বাস্তবিক ও পরিবেশগত দিক থেকে কোনো প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য ‘ডু-নাথিং’ দৃষ্টিভঙ্গি পছন্দনীয়, কারণ এটি একটি নতুন রাস্তার সাথে সম্পর্কিত যে কোনো প্রতিকূল প্রভাব সৃষ্টি করা এড়াতে পারে। প্রকল্পের বিকল্প পথ সবসময় গ্রহণযোগ্য হয় না কারণ এটি দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের সম্ভাবনাকে চরমভাবে হ্রাস করে। বড় সম্ভাবনা থাকা সত্ত্বেও শিল্প ও বাণিজ্যিক প্রবৃদ্ধি মূলত নিরাপদ এবং নির্ভরযোগ্য পরিবহন সুযোগের অভাবে পিছিয়ে রয়েছে। তদুপরি, প্রতিবেশী দেশগুলির একটি সাধারণ বন্দর সুবিধা হিসাবে বেনাপোল স্থলবন্দরটিতে এখনো প্রয়োজনীয় পরিবহণ অবকাঠামো নেই। বাংলাদেশের অন্যান্য অঞ্চলের নতুন হাইওয়ে এই অংশটি উপলব্ধি করতে সহায়তা করবে। অতএব, ‘নো বিল্ড’ বিকল্পটি গ্রহণযোগ্য নয় এবং এ জাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের সম্ভাব্য আর্থ-সামাজিক সুবিধাগুলি যাতে বিরূপ প্রভাবগুলি ছাড়িয়ে যায়, যার সবগুলিই গ্রহণযোগ্য স্তরে নিয়ন্ত্রণ ও হ্রাস করা যায়।

বনপাড়া এবং ঝিনাইদহের মধ্যে বর্তমান সারিবদ্ধকরণের জন্য নকশার প্রান্তিককরণটি যেন RHD মান অনুসারে হয় তা নিশ্চিত করতে অসংখ্য সোজা সোজা স্বল্প দূরত্বের (<১০০০ মি) প্রয়োজন হবে। এই ছোটখাট পুনর্নির্মাণের নির্বাচনের জন্য স্থানীয় পরিবেশের সর্বনিম্ন ব্যাঘাত যাতে না হয় তা নিশ্চিত করতে হবে (এবং নির্মিত পরিবেশ, ভূমি অধিগ্রহণ এবং পুনর্বাসনের ক্ষেত্রে ন্যূনতম ঝামেলা নিশ্চিত করতে হবে)। যেখানে রাস্তাটি বসতি অঞ্চলের মধ্য দিয়ে যায় এবং স্থানীয় পরিবেশের বিঘ্ন ঘটে বিশেষভাবে সেক্ষেত্রে কাজটি মীমাংসা করা একটু কঠিন হয়ে পড়ে।

## সম্ভাব্য পরিবেশগত প্রভাব এবং প্রশমন ব্যবস্থা

### প্রাক-নির্মাণ পর্ব

প্রস্তাবিত প্রকল্প সম্পর্কিত কাঠামো যেমন বাঁধ, সেতু / কালভার্ট, ফ্লাইওভার ইত্যাদি নির্মাণের ফলে প্রকল্প অঞ্চলে ভূমিরূপ কিছুটা হলেও পরিবর্তিত হবে, ভূমিরূপে দৃষ্টিলব্ধ পরিবর্তন স্থায়ীভাবে থাকবে।

প্রভাবগুলি কাটিয়ে উঠতে নান্দনিক উপাদানগুলি (যেমন বৃক্ষরোপণ) নকশায় অন্তর্ভুক্ত করা উচিত। প্রস্তাবিত প্রকল্পের জন্য বেড়িবাঁধ নির্মাণের জন্য, বাণিজ্যিক অবকাঠামো, সাংস্কৃতিক ও সম্প্রদায়গত সম্পদ (যেমন মসজিদ, ঈদগাহ, সমাধিস্থল, মাজার, স্কুল, কলেজ, হাসপাতাল / ক্লিনিক ইত্যাদি) আঞ্চলিক সীমানার মধ্যে থাকবে / সম্পূর্ণরূপে প্রভাবিত হবে। জাতীয় আইনি কাঠামো এবং AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ESF) অনুযায়ী প্রথমে যথাযথ ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে হবে।

প্রকল্পের ‘রাইট অব ওয়ে’ এর মধ্যে রয়েছে পানি সরবরাহ পাইপলাইন, অপটিক্যাল ফাইবার, গ্যাস বিতরণ লাইন এবং ট্রান্সফর্মার, টেলিফোন লাইন এবং মোবাইল নেটওয়ার্ক টাওয়ার সহ বিদ্যুৎ বিতরণ লাইন। সেবাগুলির স্থানান্তর সাময়িকভাবে ব্যবহারকারীদের অসুবিধার কারণ হবে।

বৈদ্যুতিক ট্রান্সফরমার এবং ট্রান্সমিশন লাইনের স্থানান্তরে পর্যাপ্ত সুরক্ষা ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। শ্রমিকদের জন্য যথাযথ স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে যাতে কোন ঘটনা না ঘটে এই লাইনগুলি স্থানান্তরিত করতে হয়। সড়ক বাঁধ পূরণের সময়, শ্রমিকদের প্রশিক্ষণ ও সচেতন করে সড়ক পার্শ্ব বৈদ্যুতিক, টেলিফোন, গ্যাস এবং পানি সরবরাহ পাইপলাইনগুলি নিরবচ্ছিন্ন রাখা হবে।

রাইট অব ওয়ে তে গাছপালা আপসারণের ফলে কিছু বন্যপ্রাণী আবাসস্থলে বিরক্তির কারণে স্থায়ী / অস্থায়ীভাবে স্থানচ্যুত হবে। গাছপালা কাটার সময় এটি অবশ্যই নিশ্চিত করতে হবে যে কোনো বন্য প্রাণী যেমন সাপ, বেজী, শিয়াল, কাঠবিড়ালি এবং অন্যান্য



বন্যপ্রাণী আহত না হয় এবং মারা না যায়। প্রকল্পের কর্মীদের দ্বারা কোনও ধরণের বন্যপ্রাণীর ক্ষতি এবং / বা হত্যা নিষিদ্ধ করতে হবে। কোনো বিপন্ন / হুমকী বন্যপ্রাণী প্রজাতির উপস্থিতির ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষকে যত তাড়াতাড়ি সম্ভব অবহিত করতে হবে।

পরিপক্ক গাছগুলি অপসারণ পরিবেশের পরিবেশগত ক্ষতির কারণ হবে, বাংলাদেশের বন বিভাগের (FD) নির্দেশনা অনুসারে গাছ পুনর্বাসনের উদ্যোগ নিতে হবে, (উদাহরণস্বরূপ, নির্মাণকাজ শেষ হওয়ার পরে প্রতিটি গাছের জন্য কমপক্ষে দুটি গাছের চারা রোপণ করা উচিত) প্রকল্প)।

## নির্মাণ পর্ব

ব্রিজ এবং কালভার্ট নির্মাণে নিষ্কাশন ও খনন উপকরণ যথাযথভাবে পরিচালনা না করা হলে পানি নিষ্কাশনে জলাবদ্ধতা হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। সঠিকভাবে পরিচালিত না হলে ভরাট মাটির মজুতকরণ সংলগ্ন জলাধারের এবং ফসলের জমিতে ক্ষয় এবং পরবর্তী জমার কারণ হতে পারে।

বিদ্যমান নিষ্কাশন লাইনের সাথে বৃষ্টির পানির বা বর্জ্য পানির সংযোগের জন্য উপযুক্ত পলি সংগ্রহকারী এবং পলি মাটির সাথে স্থানীয় ডেনেজ লাইন স্থাপন করতে হবে। প্রকল্পের সাইটগুলি ভরাট করার জন্য উৎসের সংগ্রহণের জন্য ড্রেজিংয়ের প্রয়োজন হবে। নদী বা আশেপাশের জলাশয়গুলিতে নির্মাণ বর্জ্য নিষ্কাশন করা হলে নদীর পানি দূষিত হবে। উপরন্তু, দুর্ঘটনাক্রমে নির্মাণ সামগ্রী ছড়িয়ে তলদেশের পলির দূষিত হওয়ার ঝুঁকিও রয়েছে।

নদী বা আশেপাশের জলাশয়গুলিতে কোনো নির্মাণ বর্জ্য নিষ্কাশন নিষিদ্ধ করা উচিত। অবিলম্বে সুরক্ষা ব্যবস্থা না নেওয়া হলে প্রস্তাবিত রাস্তার ঢালুতে ক্ষয় হবে। সেতু এবং কালভার্ট নির্মাণ সাইটগুলিতে ক্ষয় ঘটতে পারে। যদি মাটি ভরাট করার জন্য উপযুক্ত হিসাবে বিবেচিত হয়। ঠিকাদারকে খননকৃত মাটি যথাসম্ভব পুনরায় ব্যবহার করতে হবে। বাঁধ নির্মাণের ফলে রাস্তা কাটা, নির্মাণ শিবির, কর্মশালা এবং সরঞ্জাম ওয়াশিং ইয়ার্ড, ব্যাচিং প্ল্যান্ট, জ্বালানী এবং রাসায়নিক সঞ্চয়স্থানের আশেপাশে মাটি দূষিত হতে পারে।

শুরু মৌসুমে দিনে পানি স্প্রে কমপক্ষে দুবার (সকাল ও বিকেলে) চালানো উচিত। ধ্বংসাবশেষ, নির্মাণ বর্জ্য, গাছপালা বা অন্যান্য উপকরণ সাইটে পোড়া হবে না। কনভেয়র বেল্টগুলি বায়ু বোর্ডের সাথে লাগানো হবে এবং ধুলো নির্গমন হ্রাস করার জন্য পরিবাহক স্থানান্তর পয়েন্ট এবং হপার স্রাব অঞ্চলগুলি আবদ্ধ থাকবে। ধূলা তৈরির সম্ভাবনা রয়েছে এমন সমস্ত বস্তু বহনকারী সামগ্রী পুরোপুরি বন্ধ থাকবে এবং বেল্ট ক্লিনারগুলির সাথে লাগানো থাকবে।

নির্মাণ প্রক্রিয়া চলাকালীন শব্দদূষণ যেমন যন্ত্র ও প্রক্রিয়া দ্বারা নির্মিত হবে যেমন নির্মাণ মেশিন এবং সরঞ্জামাদি পরিচালনা: ট্রাক, বুলডোজার, খননকারক, কংক্রিট মিক্সিং স্টেশন, মাটি সমতলকরণ এবং জেনারেটর অপারেশন ইত্যাদি। নির্ধারিত ব্যাচটি (উপ-ঠিকাদারদের কাজ সহ) নিশ্চিত করার জন্য সমস্ত যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করুন। সাইটটি চালু থাকুক বা বন্ধ থাকুক, কোনও অপপ্রয়োজনীয় বা অত্যধিক শোরগোল সৃষ্টি করা যাবে না।

যদি পিচ, জ্বালানী, তেল এবং রাসায়নিকগুলির মতো নির্মাণ সামগ্রী ভালভাবে সংরক্ষণ না করা হয় তবে সেগুলি পানির দূষণের কারণ হতে পারে। সেতু নির্মাণের ফলে ভূগর্ভস্থ পানির স্তর এবং মানের ক্ষতি হতে পারে। ঠিকাদাররা পানি দূষণ নিয়ন্ত্রণ সম্পর্কিত বাংলাদেশে জাতীয় আইন এবং অন্যান্য বিধি মেনে চলবে।

শ্রমিকদের কাছে বাস্তবায়ন নীতি স্থাপন এবং প্রয়োগকরণ, যাতে মাছ এবং বন্যপ্রাণী ধরা বা শিকার করা এবং বন্যপ্রাণীর পণ্য গ্রহণ করা না হয়। জীব বৈচিত্র্যের গুরুত্ব এবং টেকসই উন্নয়নের সাথে এর সম্পর্কিত তথ্য সহ পরিবেশ প্রশিক্ষণ প্রকল্প কর্মীদের জন্য ব্যবস্থা করা হবে। জলাশয়গুলি নিয়ে যে কোনও নির্মাণ / প্রকৌশল সংক্রান্ত কাজের জন্য বিদ্যমান পানির প্রবাহ যথাসম্ভব যথাযথভাবে বজায় রাখতে ব্যবস্থা গ্রহণ করা দরকার। তদুপরি, মৎস্য আবাসস্থল রক্ষার জন্য সেতু ও কালভার্ট সাইটগুলিতে ভাঙন এবং পলিমাটি নিয়ন্ত্রণে রাখতে হবে। সেতু নির্মাণের ফলে পানির উত্থানে জলবায়ু প্রাণীর আবাস হ্রাস হতে পারে, পানিতে দ্রবীভূত অক্সিজেন এবং অনুজীবের অস্থায়ী খাদ্য উৎস হ্রাস পেতে পারে।

নিকটস্থ জলাশয়ে বা নদীর পানিতে বর্জ্য ফেলা যাবেনা। উর্বর জমি যেখানে বর্তমানে দুটি বা ততোধিক ফসল জন্মায বা যে জমিতে এর সম্ভাবনা রয়েছে, সেই জমি যথাসম্ভব বাদ দিতে হবে। অকৃষি খাস জমি সহজলভ্য হলে অগ্রাধিকার হিসাবে বিবেচনা করা উচিত।

সংলগ্ন জমির উপরিভাগ সংরক্ষণ করা যেতে পারে কারণ এগুলি সবচেয়ে উর্বর এবং ফসল উৎপাদনের জন্য উপযুক্ত। নির্মাণকাজ করার সময় সাধারণ সুরক্ষার প্রয়োজনীয়তা এবং প্রযোজ্য সতর্কতার অভাবে এবং মেশিন ও সরঞ্জামাদি পরিচালনা, সরঞ্জামাদি ব্যবহার এবং যানবাহন চালানো ইত্যাদির কারণে পেশাগত স্বাস্থ্যের ঝুঁকির সম্ভাবনা বেশি থাকে যেমন: সাধারণ নিরাপত্তা প্রয়োজনীয়তার অভাব এবং সাবধানতার অভাব।

### যানবাহন চলাচল পর্ব

প্রস্তাবিত রাস্তার আশেপাশের বসতিগুলি সরাসরি প্রভাবিত হবে যা সামান্য নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে। রাস্তার সাথে সংযুক্ত কাঠামো, যেমন ফ্লাইওভার, সেতু, ইত্যাদি ভূমিরূপে সামান্য নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে। প্রস্তাবিত করিডোর বরাবর গাছ রোপনের মাধ্যমে এটি প্রশমিত করা যেতে পারে। নতুন কাঠামো যেমন ফ্লাইওভার, সেতু এবং কালভার্ট নির্মাণের পাশাপাশি রাস্তার পাশের বৃক্ষরোপণ প্রকল্পের এলাকার নান্দনিকতার দৃষ্টিভঙ্গিকে উন্নত করবে। বনপাড়া-ঝিনাইদহ সড়ক নির্মাণের পর ট্রাফিকের পরিমাণ বাড়বে যা স্থানীয় জনগণের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে।

রাস্তা পারাপারের সময় বন্যপ্রজাতিগুলির সাথে গাড়ির সংঘর্ষ হতে পারে যা তাদের আঘাত / বা মৃত্যুর কারণ হতে পারে। রাস্তায় চলমান যানবাহন থেকে উৎপন্ন ধূলিকণা এবং বিষাক্ত গ্যাস দ্বারা রাস্তা বরাবর অঞ্চলের পরিবেষ্টিত বায়ুর গুণমান হ্রাস পাবে যা কাঠামোগত ব্যবস্থার মাধ্যমেও কমানো সম্ভব নয়।

চালকের ক্লান্তির কারণেও দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। গতি সীমাবদ্ধতা প্রয়োগ করে এবং ট্র্যাফিক লঙ্ঘনকারীদের উপর জরিমানা আরোপের মাধ্যমে রাস্তার সুরক্ষা নিশ্চিত করা হবে। কিছু জায়গায়, গ্রামগুলির বিভক্তি বা কর্মস্থলে যাওয়ার ক্ষেত্রে বাসিন্দাদের বাধা এড়ানো কঠিন। স্থানীয় বাসিন্দাদের দৈনন্দিন কাজকর্ম, উৎপাদন কার্যক্রম ইত্যাদি উল্লেখযোগ্যভাবে প্রভাবিত হবে। বিশদ নকশা অধ্যয়নের সময়, উপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণের মাধ্যমে সম্প্রদায়গুলির বিভাজন এড়াতে প্রচেষ্টা নেয়া হয়েছে।

এছাড়াও স্থানীয় বাসিন্দা ও স্থানীয় যানবাহনের জন্য বেশ কয়েকটি ক্রস স্ট্রীকচার (আন্ডারপাস এবং ওভারপাস) নকশা করা হবে। আন্ডারপাস /ওভারপাসের অবস্থানগুলি স্থানীয় অঞ্চলের বিদ্যমান এবং ভবিষ্যতের অবস্থার ভিত্তিতে এবং স্থানীয় সম্প্রদায়ের সাথে পরামর্শের ফলাফলের ভিত্তিতে সাবধানতার সাথে নির্ধারিত হবে। প্রস্তাবিত প্রকল্পটি আরও নতুন ব্যবসায়ের সুযোগ যেমন নতুন পেট্রোল পাম্প এবং হোটেলগুলিকে প্রসার করবে। সড়ক ও সেতু / কালভার্টের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে।

### অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (GRM)

ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের উদ্বেগ ও অভিযোগসমূহ গ্রহণ ও পর্যালোচনা করে তা নিরসনের জন্য একটি চার স্তরবিশিষ্ট অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (GRM) প্রতিষ্ঠিত হবে। অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থার ধাপ ১ সর্বাধিক গুরুত্বপূর্ণ এবং AIIBর দৃষ্টিতে মাঠ পর্যায়ের অভিযোগ নিরসন কমিটির কার্যকারিতাও সর্বাধিক তাৎপর্যপূর্ণ।

স্বাভাবিক সম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হকুমদখল আইন, ২০১৭ (ARIPA) আইনী প্রক্রিয়ার শুরুতে জমির মালিকদের আপত্তির অনুমতি দেয়। একবার আপত্তি শুনানো ও তার নিষ্পত্তি হয়ে গেলে, ভূমির মালিকরা প্রক্রিয়াটির পরবর্তী পর্যায়ে যে অভিযোগগুলি আনতে পারেন সেগুলো সমাধান করার কার্যত আর কোনো ব্যবস্থা নেই। যেহেতু আইনটি তাদের স্বীকৃতি দেয় না, তাই অধিগ্রহণকৃত জমির বিষয়ে আইনী শিরোনামধারী নয় এমন লোকদের অভিযোগ গ্রহণ করার এবং সমাধান করারও কোনো ব্যবস্থা নেই। অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থার উদ্দেশ্য হচ্ছে প্রকল্পের সাথে জড়িত সামাজিক এবং পরিবেশগত উদ্বেগগুলি কমানো এবং এগুলো সমাধানের জন্য নির্দিষ্ট সময়সীমার মধ্যে একটি স্বচ্ছ প্রক্রিয়া প্রদান করা। বিগত প্রকল্পগুলির অভিজ্ঞতা অনুসারে, অভিযোগগুলিতে মূলত ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিরা অধিগ্রহণকৃত জমির মালিকানা ও উত্তরাধিকার নিয়ে বিরোধ, জরিপে (সেনসাস) বাদ পড়া সম্পদ, ক্ষতিগ্রস্ত সম্পদের মূল্যনির্ধারণ, ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ, শব্দদূষণ, দুর্ঘটনা, লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতা ও অন্যান্য সামাজিক এবং পরিবেশগত সমস্যার কথা উল্লেখ ছিল।

এরই পরিপ্রেক্ষিতে RHD অভিযোগ-নিরসন ব্যবস্থার মাধ্যমে সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব নিরূপণ ও প্রশমিতকরণের জন্য একটি পুনর্বাসন কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করবে। এই পুনর্বাসন কর্মপরিকল্পনায় গৃহীত নির্দেশিকাগুলির প্রয়োগে যে কোনো অনিয়ম সম্পর্কে অভিযোগের সমাধানের জন্য একটি পদ্ধতি প্রতিষ্ঠা করবে। পরিবেশগত ও সামাজিক উপাদানসমূহের বিষয়ে মতামত গ্রহণ ও ক্লাউডভিত্তিক বহুমুখী উপায় উদ্ভাবনের জন্য RHD একজন পরামর্শদাতা নিয়োগেরও পরিকল্পনা করছে। এই পদ্ধতিটিও অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থার সাথে যুক্ত হবে।

প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিসহ স্থানীয় স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে অভিযোগ প্রাপ্তি ও এই অভিযোগসমূহ সমাধানের জন্য অভিযোগ নিরসন কমিটি (GRC) গঠন করা হবে। অভিযোগ নিরসন কমিটির সদস্যদের দক্ষতার সাথে ও কার্যকরভাবে অভিযোগ নিষ্পত্তি করার সামর্থ্য অর্জনের জন্য RHD পর্যাপ্ত প্রশিক্ষণ প্রদান করবে। জরিপের (সেনসাস) উপর ভিত্তি করে এটি বলা যায় যে, প্রক্রিয়াটি অত্যন্ত আন্তরিকতার সাথে ও দ্রুত সমস্যার সমাধান করবে, এতে করে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির ব্যয়বহল ও সময়ক্ষেপণকারী আইনী প্রক্রিয়া থেকে রক্ষা পাবে। পদ্ধতিটি অবশ্য কোনো ব্যক্তির আইন-আদালতের দ্বারস্থ হওয়ার অধিকারকে খর্ব করবে না। এক্ষেত্রে চার স্তরবিশিষ্ট অভিযোগ নিরসনের ব্যবস্থা থাকবে; যেমনঃ প্রথমত স্থানীয় পর্যায়ে (উপজেলা), দ্বিতীয়ত জেলা পর্যায়ে, তৃতীয়ত PIU পর্যায়ে (প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট) ও সবশেষে মন্ত্রণালয় পর্যায়ে।

### পরামর্শ এবং অংশগ্রহণ

প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো স্টেকহোল্ডার এবং প্রকল্পের সমর্থকদের মধ্যে দ্বি-মুখী যোগাযোগের জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন। এই বিষয়টিকে সামনে রেখে, স্থানীয় জনগণের সাথে পরামর্শ সভা এবং প্রকল্পে অংশ নেওয়ার প্রক্রিয়াটি ২০১৯ সালে শুরু হয়েছিল এবং সমস্ত অধ্যয়ন এবং মূল্যায়ন করার পরে এটি এখন একটি অবিচ্ছেদ্য অংশ হয়ে দাঁড়িয়েছে। RHD এই সময়কালে, কৃষক, ব্যবসায়ী, ক্ষতিগ্রস্ত আবাসিক অবকাঠামোর মালিক, রাস্তার পাশে দোকান মালিক, কর্মচারী, পরিবহন মালিক, অপারেটর, শিল্প মালিক ও কর্মচারী, দুঃস্থ-দরিদ্র সম্প্রদায়ের মানুষ, মহিলা গুপসহ বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারদের সাথে ২টি পরামর্শ সভা এবং ১০ টি ফোকাস গ্রুপ ডিসকাসন (FGD) করেছে। রাস্তা সারিবদ্ধকরণের পাশাপাশি মূল জায়গাগুলোতে (ইউপি অফিস, মার্কেট সেন্টারগুলি ইত্যাদি) বড় আকারের পরামর্শ সভারও আয়োজন করা হয়েছে। RHD প্রতিনিধি, স্থানীয় সরকারের কর্মকর্তা (ইউনিয়ন পরিষদ / উপজেলা / জেলা স্তর), এলাকার গণ্যমান্যনেতাদেরও ব্যক্তিগতভাবে সাক্ষাৎকারনেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন (এসআইএ) প্রতিবেদনে এর বিশদ বর্ণনা করা হয়েছে।

এই পরামর্শ বা আলোচনা সত্ত্বেও, পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামোটি (ESMPF) প্রকাশ করার এবং স্থানীয় লোকজনের প্রকল্প সম্পর্কে প্রতিক্রিয়া জানতে চাওয়ার উদ্দেশ্যে জনগণের সাথে নতুন দফায় পরামর্শ বা মতবিনিময় সভার আয়োজন করা হবে। পরামর্শ বা মতবিনিময় সভায় AIIB এর পরিবেশগত ও সামাজিক নীতিমালা (ESP) প্রয়োগের বিষয়ে লোকজনকে অবহিত করা, প্রকল্পের চূড়ান্ত ক্ষেত্র, অস্থায়ী ও স্থায়ী প্রভাবগুলির বর্ণনা, ক্ষতিপূরণ ও ক্ষতিপূরণপাওয়ারযোগ্যতা, অভিযোগ প্রক্রিয়া, জমি অধিগ্রহণের তফসিল, বিভিন্ন সংস্থার ভূমিকা, RPF এর চূড়ান্তকরণে অংশগ্রহণের সুযোগ এবং প্রকল্পের সাথে জড়িত অন্যান্য বিষয়ে আলোচনা করা হবে। প্রকল্প দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি এবং অন্যান্য মূল স্টেকহোল্ডারকে এই পরামর্শগুলি সম্পর্কে অবহিত করা হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করার জন্য কার্যক্রমের আগে পরামর্শের সময়সূচী এবং স্থান জনসমক্ষে ঘোষণা করা হবে। কোভিড -১৯ সম্পর্কে বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থা এবং AIIB এর বিধিনিষেধের সাথে সামঞ্জস্য রেখে এই নীতিমালার জন্য সংক্রমণ ঝুঁকি হ্রাস করার লক্ষ্যে সামাজিক দূরত্ব বজায় রেখে অথবা প্রয়োজন অনুসারে ব্যক্তিগতভাবে পরামর্শ নেওয়া হবে।

ইংরেজি ও বাংলা ভাষায় পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো(ESMPF) এর খসড়া ও চূড়ান্ত অনুলিপি সমূহ প্রকল্প এলাকা ও অনলাইনে নিম্নোক্ত স্থানসমূহে পাওয়া যাবে:

১. স্থানীয় RHD কার্যালয়
২. স্থানীয় ইউনিয়ন চেয়ারম্যানদের কার্যালয়
৩. RHD প্রকল্প অফিস
৪. সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসক কার্যালয়
৫. AIIB'র প্রকল্প ওয়েব সাইট

## ৬. RHD'র প্রকল্প ওয়েব সাইট

পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো(ESMPF) এবং প্রকল্পের সামগ্রিক অবস্থা সম্পর্কে জনগণের প্রতিক্রিয়া সমূহ নিম্নোক্ত মাধ্যমে জানানো যাবে:

১. ওয়েবসাইট: <http://www.rhd.gov.bd>
২. ইমেল: [pd.WeCARE@rhd.gov.bd](mailto:pd.WeCARE@rhd.gov.bd)
৩. টেলিফোন নম্বর: ০২-৪৮৩২২৬৫৭; +৮৮০১৭৩০৭৮২৯১২
৪. ঠিকানা: ১৩২/৪ নিউ বেইলি রোড, ঢাকা -১০০০

## উপসংহার

প্রকল্পটি নির্মাণ এবং পরিচালনার সময় কালে প্রকল্প এলাকায় যদি কোনো পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব পরিলক্ষিত হয় তবে তা নিরসন ও নিয়ন্ত্রণের জন্য এই পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা নীতিমালা কাঠামো (ESMPF) টি ব্যবহার করা হবে। প্রস্তাবিত রাস্তাটি দেশের বাণিজ্য কার্যক্রমকে বাড়িয়ে তুলবে এবং মসৃণ ও নিরাপদ ভ্রমণ করিডোর সরবরাহ করবে। আশা করা যায় যে, এই ESMPF টি তে বর্ণিত নিরসন ব্যবস্থা গুলির বাস্তবায়ন কার্যকর এবং নিয়মিত পর্যবেক্ষণ করলে প্রকল্পটির উপর সম্ভাব্য পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব নিয়ন্ত্রণ ও নিরসন করা সম্ভব হবে। তাছাড়া RPF, SIA এবং EIA তে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে। অতএব, এই প্রকল্পের মাধ্যমে যানজটের সম্ভাবনা হ্রাস সহ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির মাধ্যমে পরিবেশ ও আর্থ - সামাজিক অবস্থার উন্নতি হবে বলে ও আশা করা যাচ্ছে।