



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
(Government of the People's Republic of Bangladesh)

ওয়েস্টার্ন ইকোনমিক করিডোর এন্ড রিজিওনাল এনহ্যান্সমেন্ট প্রোগ্রাম  
(Western Economic Corridor & Regional Enhancement Program)  
উইকেয়ার এআইআইবি প্রোগ্রাম  
(WeCARE-AIIB Program)

হাটিকুমরুল - বনপাড়া - ঝিনাইদহ সড়ক  
(Hatikumrul-Bonpara –Jhenaidah Road)  
ধাপ ১ (কুষ্টিয়া -ঝিনাইদহ -৬৬.৭ কিলোমিটার)  
Phase 1 (Kushtia-Jhenaidah-66.7 km)

পরিবেশগত প্রভাব নিরীক্ষণ (ইআইএ)  
Environmental Impact Assessment (EIA)

সড়ক ও জনপথ বিভাগ  
Roads and Highways Department (RHD)

জানুয়ারি ২০২১  
January 2021

## EXECUTIVE SUMMARY

### ভূমিকা

বাংলাদেশের পরিবহন ব্যবস্থার অন্যতম মাধ্যম হলো সড়ক পরিবহন। দেশের ৮০ শতাংশ যানবাহন সড়ক পথে চলাচল করলেও সড়কের মান এশিয়ান হাইওয়ে মানের সমতুল্য নয়। আধুনিক বৈচিত্র্যময় যানবাহন পরিচালনার জন্য বাংলাদেশের বেশিরভাগ রাস্তার নেটওয়ার্ককে উন্নত করা দরকার। বাংলাদেশের প্রধান প্রধান সড়ক ও মহাসড়ককে চার লেনে উন্নীত করা রোড মাস্টার প্ল্যান- ২০০৯ এর প্রধান লক্ষ্য।

মূল পরিবহন করিডোর এবং সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নতির লক্ষ্যে, এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (AIIB) ভারত, নেপাল, মায়ানমার, এবং চীনসহ প্রতিবেশী দেশগুলির সাথে উপ-আঞ্চলিক পরিবহন যোগাযোগ স্থাপনের জন্য বাংলাদেশ সরকারকে প্রযুক্তিগত এবং আর্থিক সহায়তা প্রদান করে আসছে।

প্রস্তাবিত উইকেয়ার-আরএইচডি প্রোগ্রামটি বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলে ২৬০ কিলোমিটার রাস্তা ব্যাপী নিম্নলিখিত অংশে বিভক্ত: i. ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকুমরুল (১৬০ কি.মি.); ii. যশোর - ঝিনাইদহ (৪৮ কি.মি.); এবং iii. নাভারন - সাতক্ষীরা-ভোমরা (প্রায় ৫২ কি.মি.), যেখানে AIIB আরএইচডির আওতাধীন জাতীয় মহাসড়কের (ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকুমরুল) ১৬০ কিলোমিটার (বাস্তবে ১৫০.৭ কি.মি.) অংশ বাস্তবায়নে অর্থায়ন করবে। এই কর্মসূচিটি দশ বছর মেয়াদে দুটি পর্যায়ে বাস্তবায়নের পরিকল্পনা করা হয়েছে। ১ম ধাপে এর প্রত্যাশিত সময়সীমা পাঁচ বছর এবং ২য় ধাপে এর সময়সীমা আরও পাঁচ বছর হবে বলে আশা করা হচ্ছে। প্রতিটি ধাপে প্রাইমারি, সেকেন্ডারি এবং টারশিয়ারী সড়ক অবকাঠামো, পরিপূরক অবকাঠামো ও পরিষেবা এবং বিনিয়োগের জন্য প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা বৃদ্ধি ও পরিবহন খাতের আধুনিকায়নের জন্য কারিগরী সহায়তা অন্তর্ভুক্ত থাকবে।

বিশ্বব্যাংক-অর্থায়নে বাস্তবায়িত ভোমরা-সাতক্ষীরা-নাভারন এবং যশোর-ঝিনাইদহ সড়ক করিডোর একটি আংশিক উন্নয়ন কর্মকাণ্ড হিসাবে বিবেচিত হবে। পরিবেশ এবং সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন, কার্যসম্পাদন এবং নথিপত্র AIIB'র পরিবেশ এবং সামাজিক কাঠামো (ESF) অনুসারে প্রস্তুত করা হবে। AIIB'র ব্যক্তিবর্গ এই কার্য সম্পাদন সমূহ ও নথিপত্র যথাযথ অনুসন্ধান/ মূল্যায়ন করেছে। পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন (EIA) ইঙ্গিত দেয় পরিবেশগত ঝুঁকি এবং প্রভাবগুলি মূলত নির্মাণ-সংক্রান্ত, বিপরীতমুখী এবং প্রকল্পের বিদ্যমান পদক্ষেপের মধ্যেই সীমিত, এবং যা প্রচলিত ও উন্নত প্রকৌশল দ্বারা বাস্তবায়ন করা যেতে পারে তার ইঙ্গিত দেয়।

### EIA'র উদ্দেশ্য এবং ব্যাপ্তি

এই EIA উইকেয়ার-আরএইচডি প্রোগ্রামের AIIB এর অর্থায়নে ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকুমরুল রোড (১৫০.৭ কি.মি.) অংশের জন্য প্রস্তুত করা হয়েছে। এই EIA'র উদ্দেশ্য হল ঝিনাইদহ - বনপাড়া-হাটিকুমরুল রোডকে ২-লেন থেকে ৪-লেনে উন্নীতকরণের পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাবগুলি মূল্যায়ন করা এবং প্রশমিতকরণ শ্রেণিবিন্যাসের উপর ভিত্তি করে পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাবগুলি পরিচালনায় পরিমাপক গুলোকে বিকশিত করা। প্রকল্পটি দুটি ধাপে কার্যকর করা হবে: (i) ধাপ- ১: কুষ্টিয়া - ঝিনাইদহ রোড (৬৬.৬৬ কি.মি.); (ii) ধাপ- ২: হাটিকুমরুল-বনপাড়া - ইশ্বরদী রোড (৮৪.০৪ কি.মি.)

## লক্ষ্য

এই অধ্যয়নের লক্ষ্য হল প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সামাজিক ও পরিবেশগত সমস্যাগুলি বা বাধাগুলো চিহ্নিত করা, পাশাপাশি প্রস্তাবিত প্রকল্পের নির্মাণ সম্পর্কিত সমস্যাগুলির বর্তমান অবস্থার একটি মূল্যায়ন করা। এটি প্রকল্পের পরিবেশগতভাবে নেতিবাচক প্রভাবগুলি এড়ানো বা প্রশমিত করার উপায় সমূহকে বিবেচনার মধ্যে এনেছে। তদুপরি, প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ শুরু করার জন্য পরিবেশ অধিদপ্তর থেকে পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণের নিমিত্তে EIA বাধ্যতামূলক।

এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (AIIB) –এ উল্লেখিত দিকনির্দেশনা অনুসারে এই EIA প্রস্তুত করা হয়েছে যা অধ্যায় ২-এ সন্নিবেশিত করা হয়েছে। পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক অনুমোদিত টার্মস অফ রেফারেন্স (ToR) এই EIA প্রস্তুত করার জন্য একটি নীতিমালা হিসাবে ব্যবহৃত হয়েছিল। EIA'র অতিরিক্ত নির্দেশিকা এবং আপডেটগুলি AIIB এর নীতিমালা অনুসারে অনুরোধ করা হয়েছে। EIA'র ফরম্যাট AIIB'র পরিবেশ ও সামাজিক কাঠামো (ESF) ২০১৬ এ বর্ণিত AIIB'র সুপারিশ অনুসরণ করে তৈরি করা হয়েছে।

## পদ্ধতি

সমীক্ষা এলাকার পরিবেশগত মান এবং বাস্তবিত্য পর্যবেক্ষণের উদ্দেশ্যে সেকেন্ডারী তথ্যের প্রাপ্তিতে সীমাবদ্ধতা থাকায় পরামর্শক প্রস্তাবিত সড়কের পরিবেশগত সমস্যাগুলি মূল্যায়নের জন্য বেশ কয়েকটি পদ্ধতি এবং কৌশল ব্যবহার করা হয়েছে। এর মধ্যে পটভূমি তথ্যের প্রাথমিক পর্যালোচনা, GIS ম্যাপিং, রেকোনোস্যান্স জরিপ, স্টেকহোল্ডার এবং স্থানীয় জনসাধারণের সাথে পরামর্শ এবং পেশাদার উপদেশ অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। GIS টি বিশেষায়িত বিশ্লেষণ এবং উপস্থাপনার মাধ্যম হিসাবে ব্যবহৃত হয়েছে। মাঠ পর্যায়ের অনুসন্ধান শুরু করার পূর্বে, স্যাটেলাইট চিত্রগ্রহণের মাধ্যমে বিশ্লেষণটি পরিবেশগত ও সামাজিক মূল্যায়নের জন্য বিবেচিত হওয়া বিদ্যমান প্রশাসনিক অঞ্চল এবং অন্যান্য সীমানা / সীমাবদ্ধতাগুলি সনাক্ত করা ব্যবহৃত হয়েছে। প্রকল্পের সাথে সম্পর্কিত ভৌত, জৈবিক এবং আইনী বিষয়ের একটি পর্যালোচনা করা হয়েছে। ভৌত ও সামাজিক পরিবেশ, জীববৈচিত্র্য এবং সংরক্ষণের জন্য তাৎপর্যপূর্ণ স্থান সম্পর্কে মূল্যায়ন প্রস্তুত করার জন্য সেকেন্ডারি তথ্য সমূহ পর্যালোচনা করা হয়েছে। এই প্রাথমিক পর্যালোচনা তথ্যের অপ্রতুলতা সনাক্ত করতেও সহায়তা করেছিল, যার জন্য মাঠ সমীক্ষার মাধ্যমে অতিরিক্ত প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহের প্রয়োজন হবে। প্রকল্পের বিদ্যমান অবস্থার বিস্তারিত মূল্যায়ন করার জন্য ভৌত, জৈবিক এবং সাংস্কৃতিক পরিবেশের প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছিল। অঞ্চলে পরিবেশগত মানের মূল্যায়ন করা হয়েছে। নমুনা সংগ্রহ মূলত বায়ুর গুণাগুণ, শব্দ, জলাশয় গুলোর পানির গুণমান, ভূগর্ভস্থ পানির গুণমান, মাটির গুণমান, নদীর তলদেশের পলির গুণমান এবং অণুজীব নমুনায় সীমাবদ্ধ থেকেছে। ফলস্বরূপ বিদ্যমান অবস্থা সম্পর্কে তথ্যাবলী জানা যাবে যার সাথে পরবর্তীতে প্রকল্পের নির্মাণকালীন সময়ে সম্ভাব্য পরিবর্তন ও মাঠ পর্যায়ের পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যাবলীর তাৎপর্য ও পরিবর্তন সম্পর্কে তুলনা করা সম্ভব হবে। এই পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন প্রক্রিয়াটির অংশ হিসাবে বিস্তারিত ভাবে অংশীজনদের পরামর্শ নেওয়া হয়েছে। মাঠ জরিপের সময় আলোচনা করা হয়েছিল, যার মধ্যে ছিল কমিউনিটি ভিত্তিক কয়েকদফা SGD, KII এবং FGD অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

## পরিবেশগত নীতি, আইনী এবং প্রশাসনিক ফ্রেমওয়ার্ক

প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের ইসিআর, ১৯৯৭ অনুসারে 'রেড ক্যাটাগরি' এবং AIIB'র ESF ২০১৬ অনুসারে 'ক্যাটাগরি এ' হিসাবে শ্রেণিবদ্ধ করা হয়েছে।

বাংলাদেশ সরকারের নির্দেশিকা অনুসারে প্রকল্পটির পরিবেশগত ছাড়পত্র সার্টিফিকেট (ECC) পাওয়ার জন্য সম্ভাব্যতা এবং বিশদ নকশা প্রনয়ন পর্যায়ে পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন (EIA) প্রতিবেদন জমা দিতে হবে। AIB'র পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ESF) এর জন্য আরো কিছু অতিরিক্ত বাধ্যবাধকতা প্রয়োজন, যার মধ্যে রয়েছে: (i) প্রকল্পের ঝুঁকি এবং ঝুঁকি প্রশমন ব্যবস্থা এবং প্রকল্পের নিশ্চয়তা; (ii) প্রকল্প পর্যায়ে ESMP এর নথি সম্বলিত অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (GRM); (iii) প্রকল্প দ্বারা প্রভাবিত এলাকার সংজ্ঞা; (iv) ভৌত ও সাংস্কৃতিক সম্পদের ক্ষতি প্রতিরোধ সংক্রান্ত বিশ্লেষণ; (v) জলবায়ু পরিবর্তন প্রশমন ও অভিযোজন; (vi) পেশাগত এবং সম্প্রদায় স্বাস্থ্য এবং সুরক্ষা প্রয়োজনীয়তা; (vii) জীব বৈচিত্র্য সংরক্ষণ এবং প্রাকৃতিক সম্পদের ব্যবস্থাপনা; (viii) পর্যাপ্ত পরামর্শ ও অংশগ্রহণ নিশ্চিত করণ; এবং (ix) ESMP বাস্তবায়নের সময়সূচী এবং (পরিমাপযোগ্য) পারফরম্যান্স সূচক অন্তর্ভুক্ত করণ করে।

## প্রকল্পের বর্ণনা

বনপাড়া-ঝিনাইদহ রোড জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের একটি গুরুত্বপূর্ণ লিঙ্ক। এই সড়কাংশের বাংলাদেশের রোড মাস্টার প্ল্যান ২০০৯ এর সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ। বিদ্যমান উন্নয়ন সড়কটি মূলত উভয় পাশে ২-লেন বিশিষ্ট সড়ক। ধীর গতি সম্পন্ন যানবাহন ট্র্যাফিক (SMVT) বা মোটরবিহীন ট্র্যাফিকের (NMT) জন্য সড়কটিতে আলাদা কোন লেনের সংস্থান নেই। সংকীর্ণ মোড়, স্থলবন্দরের চারপাশে ভারী ট্র্যাফিক চলাচল, রাস্তার পাশের পার্কিং, বাজার এবং জনবহুল এলাকার কারণে সড়কটির উপযোগীতা হ্রাস পাচ্ছে।

প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত সড়কটি ঢাকা-বনপাড়া-রাজশাহী জাতীয় মহাসড়ক (এন ৫০৭) এবং বনপাড়া চৌরাস্তা থেকে শুরু হয়ে ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা সড়ক হয়ে ঝিনাইদহ-যশোর সড়কের ঝিনাইদহ ৪-লেগ মোড়ে শেষ হয়েছে। পাকশীতে পদ্মা নদীর উপর অবস্থিত "লালন শাহ সেতু" এর উপর দিয়ে সড়কটি পার হবে। পদ্মা নদীর উপরের লালন শাহ সেতুটি পূর্বে পাবনা জেলা এবং নদীর পশ্চিম পাশে কুষ্টিয়া জেলাকে সংযুক্ত করেছে। প্রস্তাবিত রাস্তাটি উত্তরে বনপাড়া থেকে দক্ষিণ ঝিনাইদহের দিকে যায়। বনপাড়া থেকে দাশুরিয়া, ঈশ্বরদী পর্যন্ত রাস্তাটি একটি জাতীয় মহাসড়ক এন ৬। ঈশ্বরদী থেকে পাকশী পর্যন্ত এটি জাতীয় মহাসড়ক এন ৭০৫ এবং পাকশী থেকে ঝিনাইদহ পর্যন্ত জাতীয় মহাসড়ক এন ৭০৪। প্রকল্পের মাধ্যমে সম্পর্কিত হস্তক্ষেপের মধ্যে দ্বি-লেন থেকে ৪-লেন পর্যন্ত ১০১.৭ কিলোমিটার হাইওয়ে উন্নতি এবং মোট ১১০ টি জলবাহী কাঠামো রয়েছে যার মধ্যে ০১ টি প্রধান (> ১০০ মিটার) সেতু এবং ১০৯ ছোট থেকে মাঝারি সেতু এবং কালভার্ট রয়েছে। মোট ১০১.৭ কিমি মহাসড়ক ২ লেন হতে ৪ লেনে উন্নীত করার পাশাপাশি ১১০ টি স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হবে, যার মধ্যে ১ টি প্রধান সেতু (<১০০মি) ও অবশিষ্ট ১০৯ টি ছোট থেকে মাঝারি সেতু ও কালভার্ট, নতুন সড়ক নির্মাণের ক্ষেত্রে কেবলমাত্র ভৌত ও পরিবেশগত দিক বিবেচনায় "ডু নাথিং" বা কোন প্রকার কাজই না করা সুবিধাজনক, কেননা এতে করে নতুন সড়ক নির্মাণের সকল নেতিবাচক প্রভাব গুলোই এড়িয়ে যাওয়া যায়।

## বিকল্প পরিকল্পনা বিশ্লেষণ

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 পড়ে। তদুপরি, প্রকল্পে প্রতিবেশী দেশগুলির জন্যে একটি সাধারণ বন্দর হিসাবে বেনাপোল স্থলবন্দরটির কার্যকরীতা মান সম্পন্ন পর্যায়ে পৌঁছানোর জন্য প্রয়োজনীয় পরিবহণ অবকাঠামো নেই। এই অভিলক্ষ্যে পৌঁছাতে এই অঞ্চলের

সাথে বাংলাদেশের অন্যান্য অংশের সংযোগের জন্য নতুন মহাসড়ক ভূমিকা পালন করবে। অতএব, 'নো বিল্ড' বিকল্পটি গ্রহণযোগ্য নয় এবং এ জাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের সম্ভাব্য আর্থ-সামাজিক সুবিধাগুলি বিরূপ প্রভাবগুলির চেয়ে অনেক বেশি হয় আর এই বিরূপ প্রভাব গুলির প্রায় সবগুলিই গ্রহণযোগ্য স্তরে নিয়ন্ত্রণ ও হ্রাস করা যায়।

বনপাড়া- বিনাইদহ সড়কটি সওজ এর যথাযথ এলাইনমেন্ট ও মানে উন্নীত করতে বেশ কিছু জায়গায় স্বল্প দূরত্বের (<১০০০ মি) বাক সরলীকরণের প্রয়োজন হবে। এই ছোটখাট পুনর্নির্মাণের নির্বাচনের জন্য স্থানীয় পরিবেশের সর্বনিম্ন ব্যাঘাত নিশ্চিত করতে হবে (এবং জনবহুল অঞ্চল, ভূমি অধিগ্রহণ এবং পুনর্বাসনের ক্ষেত্রে ন্যূনতম প্রতিবন্ধকতা নিশ্চিত করতে হবে)। যেখানে রাস্তাটি বসতি অঞ্চলের মধ্য দিয়ে যায় এবং স্থানীয় পরিবেশের বিঘ্ন ঘটে বিশেষভাবে সেক্ষেত্রে কাজটি মীমাংসা করা একটু কঠিন হয়ে পড়ে।

## পূর্বানুমতি পরিবেশগত প্রভাব এবং প্রশমন ব্যবস্থা

### প্রাক-নির্মাণ পর্যায়

প্রস্তাবিত প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত সড়ক বাঁধ, সেতু / কালভার্ট, ফ্লাইওভার ইত্যাদি নির্মাণের ফলে প্রকল্প অঞ্চলের ভূমিরূপ কিছুটা হলেও পরিবর্তিত হবে, ভূমিরূপের দৃশ্যমান পরিবর্তন গুলো স্থায়ী প্রকৃতির হবে।

প্রভাবগুলি কাটিয়ে উঠতে নান্দনিক উপাদান (যেমন বৃক্ষরোপণ) নকশায় অন্তর্ভুক্ত করা উচিত। প্রস্তাবিত প্রকল্পের জন্য সড়কবাঁধ নির্মাণের জন্য, যেসব বাণিজ্যিক অবকাঠামো, সাংস্কৃতিক ও সম্প্রদায়গত সম্পদ (যেমন মসজিদ, ঈদগাহ, সমাধিস্থল, উপাসনালয়, স্কুল, কলেজ, হাসপাতাল/ ক্লিনিক ইত্যাদি) সড়কের রাইট অফ ওয়ে (আরওডব্লিউ) মধ্যে থাকবে তা সম্পূর্ণরূপে বা আংশিক ভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে। এ জন্যে জাতীয় আইনি কাঠামো এবং AIBB'র ESF অনুযায়ী যথাযথ ক্ষতিপূরণ প্রদানের ব্যবস্থা থাকা প্রয়োজন।

প্রকল্পের 'রাইট অফ ওয়ে' এর মধ্যে রয়েছে পানি সরবরাহ পাইপলাইন, অপটিকাল ফাইবার, গ্যাস বিতরণ লাইন এবং বিদ্যুৎ বিতরণ লাইনসহ ট্রান্সফর্মার, টেলিফোন লাইন এবং মোবাইল নেটওয়ার্ক টাওয়ার ইত্যাদি রয়েছে। বিদ্যুৎ বিতরণ লাইন। এ সকল ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ব্যবহারকারীগণ সাময়িকভাবে অসুবিধার সম্মুখীন 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 দুর্ঘটনা বা কষ্ট এই লাইনগুলি স্থানান্তরের সময় না হয়। সড়ক বাঁধে মাটির কাজ করার, শ্রমিকদের যথাযথ প্রশিক্ষণের মাধ্যমে ও সচেতনতা তৈরি করতে হবে যেন সড়ক পার্শ্বস্থ বৈদ্যুতিক, টেলিফোন, গ্যাস এবং পানি সরবরাহ পাইপলাইনগুলি বিচ্ছিন্ন না হয়।

সড়কের রাইট অব ওয়ে তে গাছপালা অপসারণের ফলে কিছু বন্যপ্রাণীর আবাসস্থলের স্থায়ী / অস্থায়ীভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে। গাছপালা কাটার সময় এটি অবশ্যই নিশ্চিত করতে হবে যে কোনো বন্যজীব যেমন সাপ, বেজী, শিয়াল, কাঠবিড়ালি এবং অন্যান্য বন্যপ্রাণী আহত না হয় অথবা মারা না যায়। প্রকল্পের কর্মীদের দ্বারা কোনো ধরণের বন্যপ্রাণীর ক্ষতি এবং / বা হত্যা সম্পূর্ণরূপে নিষিদ্ধ করতে হবে। কোনো বিপন্ন প্রজাতির বা বিরল বন্যপ্রাণীর উপস্থিতির ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষকে যত তাড়াতাড়ি সম্ভব অবহিত করতে হবে।

পরিপক্ক গাছগুলির অপসারণ পরিবেশের বাস্তুগত ক্ষতির কারণ হবে, এ জন্য বাংলাদেশের বন বিভাগের (FD) নির্দেশনা অনুসারে গাছ পুনঃরোপনের উদ্যোগ নিতে হবে, (যেমন, নির্মাণকাজ শেষ হওয়ার পরে প্রতিটি গাছের জন্য কমপক্ষে দুটি গাছের চারা রোপণ করা)।

## নির্মাণ পর্যায়

ব্রিজ এবং কালভার্ট নির্মাণে পানি নিষ্কাশন ও ডাইভারশন সড়কের উপকরণ যথাযথভাবে ব্যবস্থাপনা না করা হলে জলাবদ্ধতা ও যানজট হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। সড়ক বাঁধ ভরাটের জন্য মাটি যথাযথভাবে সংরক্ষণ না করা হলে অনেক সময় ভূমি ক্ষয় বা পার্শ্বস্থ জলাশয় গুলো ভরাট হয়ে যেতে পারে।

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

নদী বা আশেপাশের জলাশয়গুলিতে কোনো প্রকার নির্মাণ বর্জ্য নিষ্কাশন নিষিদ্ধ করতে হবে, যথাযথভাবে উচিত সেতু এবং কালভার্ট নির্মাণ সাইটগুলিতে ও ভূমি ক্ষয় ঘটতে পারে। ঠিকাদারকে খননকৃত মাটি স্লোপ প্রোটেকশন ব্যবস্থা না নেওয়া হলে সড়কের ঢালে ভূমিক্ষয় হতে পারে। তাহলে যথাসম্ভব পুনরায় ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে যদি মাটি ভরাট করার জন্য উপযুক্ত হিসাবে বিবেচিত হয়। বাঁধ নির্মাণের ফলে রাস্তা কাটা, নির্মাণ ক্যাম্প, কর্মশালা এবং সরঞ্জাম ওয়াশিং ইয়ার্ড, ব্যাচিং প্ল্যান্ট, জ্বালানী এবং রাসায়নিক স্টোরেজের আশেপাশের মাটি দূষিত হতে পারে।

শুষ্ক মৌসুমে দিনে কমপক্ষে দুবার (সকাল ও বিকেলে) পানি স্প্রে করা প্রয়োজন। অবশিষ্টাংশ নির্মাণ বর্জ্য, গাছপালা বা অন্যান্য উপকরণ সাইটে পোড়া হবে না। কনভেয়র বেল্টগুলি তে উইল্ড বোর্ড লাগানো থাকবে এবং ধুলো নির্গমন হ্রাস করার জন্য পরিবাহক স্থানান্তর পয়েন্ট এবং হপার ডিসচার্জ অঞ্চলগুলি যথাযথভাবে আবদ্ধ থাকবে। ধূলা তৈরির সম্ভাবনা রয়েছে এমন সামগ্রী বহনকারী বেলতগুলো পুরোপুরি আবদ্ধ এবং বেল্ট ক্লিনার যুক্ত হতে হবে।

নির্মাণ প্রক্রিয়া চলাকালীন সময়ে মেশিন এবং সরঞ্জামাদি যেমন: ট্রাক, বুলডোজার, এসক্যাভেটর, কংক্রিট মিক্সিং স্টেশন, মাটি সমতলকরণ এবং জেনারেটর অপারেশন ইত্যাদি পরিচালনার জন্য শব্দ দূষণ হতে পারে। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান (অধীনস্থ সাব-ঠিকাদারসহ) –কে নিজ খরচে এমন ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে যে, অন-সাইট বা অফ-সাইট কোন কাজ ই যেন অতিরিক্ত শব্দ দূষণ না হয়।

যদি অ্যাসফাল্ট, জ্বালানী, তেল এবং রাসায়নিক দ্রব্যাদির মতো নির্মাণ সামগ্রী ভালাভাবে সংরক্ষণ না করা হয় তবে সেগুলি বৃষ্টির পানির সাথে ধুয়ে পানি দূষণের কারণ হতে পারে। সেতু নির্মাণের ফলে ভূগর্ভস্থ পানির স্তর এবং গুণগতমানের ক্ষতি হতে পারে। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে পানি দূষণ নিয়ন্ত্রণ সম্পর্কিত বাংলাদেশের জাতীয় আইন এবং অন্যান্য বিধি মেনে চলতে হবে।

শ্রমিকদের জন্য আচরণ বিধিমালা বাস্তবায়ন (যেমন) প্রনয়ন ও প্রয়োগ করতে হবে। মাছ এবং বন্যজীব ধরা বা শিকার করা যাবে না এবং বন্যজীব খাদ্য হিসেবে গ্রহণ করা যাবে না ইত্যাদি। প্রকল্প কর্মীদের জন্য জীব বৈচিত্র্যের গুরুত্ব এবং টেকসই উন্নয়নের সাথে এর সম্পর্কিত তথ্য সম্বলিত পরিবেশ প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করতে হবে। জলাশয়গুলির উপর যে কোনো নির্মাণ / প্রকৌশল সংক্রান্ত

কাজের জন্য বিদ্যমান পানির প্রবাহ যথাসম্ভব যথাযথভাবে বজায় রাখতে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। তদুপরি, মৎস্য আবাসস্থল রক্ষার জন্য সেতু ও কালভার্ট সাইটগুলিতে ভাঙন এবং পলিভরাট নিয়ন্ত্রণে রাখতে হবে। সেতু নির্মাণের পানির ফলে স্বচ্ছতা, দ্রবীভূত অক্সিজেনে পরিমাণ, বিদ্যমান অনুজীব পরিমাণ হ্রাস পাওয়ায় মাছের আবাসস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।

নিকটস্থ জলাশয়ে বা নদীর পানিতে বর্জ্য ফেলা যাবেনা। উর্বর জমি যেখানে বর্তমানে দুটি বা ততোধিক ফসল জন্মায় বা যে সকল জমিতে এ রকম চাষাবাদের সম্ভাবনা রয়েছে, সেই সকল জমি যথাসম্ভব বাদ দিইয়ে যেতে হবে। অকৃষি খাস জমি সহজলভ্য হলে অগ্রাধিকার হিসাবে সেরকম জমিই বিবেচনা করা উচিত।

প্রকল্প সংলগ্ন জমির উপরিভাগ সংরক্ষণ করতে হবে কেননা সেগুলিই সবচেয়ে উর্বর এবং ফসল উৎপাদনের জন্য উপযুক্ত। নির্মাণকাজ করার সময় সাধারণ সুরক্ষার এবং প্রয়োজনীয় সতর্কতার অভাবে মেশিন ও সরঞ্জামাদি পরিচালনা, সরঞ্জামাদি ব্যবহার, যানবাহন চালানো ইত্যাদির কারণে শ্রমিকদের পেশাগত স্বাস্থ্যের ঝুঁকির সম্ভাবনা বেশি থাকে।

### অপারেশন পর্যায়

প্রস্তাবিত রাস্তার আশেপাশের বসতিগুলি সরাসরি নেতিবাচকভাবে প্রভাবিত হবে। রাস্তার সাথে সংযুক্ত কাঠামো সমূহ, যেমন ফ্লাইওভার, সেতু, ও আনুষঙ্গিক স্ট্রাকচার সমূহ 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 নান্দনিকতাকে উন্নত করবে। বনপাড়া-ঝিনাইদহ সড়ক নির্মাণের পর ট্রাফিকের পরিমাণ বাড়ার ফলে যা স্থানীয় জনগণের উপর নেতিবাচক প্রভাব পড়তে পারে।

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 অবকাঠামোগত নির্মাণের মধ্যে দিয়ে এই বায়ু দূষণ রোধ করা সম্ভব নয়।

চালকের ক্লাস্তির কারণেও দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। গতি সীমাবদ্ধতা প্রয়োগ করে এবং ট্র্যাফিক আইন লঙ্ঘনকারীদের উপর জরিমানা আরোপের মাধ্যমে যান মালের নিরাপত্তা নিশ্চিত করা যাবে। কিছু জায়গায়, গ্রামগুলির বিভক্তি বা কর্মস্থলে যাওয়ার জন্য বাসিন্দাদের বিপত্তি এড়ানো কঠিন। স্থানীয় বাসিন্দাদের দৈনন্দিন কাজকর্ম, উৎপাদন কার্যক্রম ইত্যাদি উল্লেখযোগ্যভাবে প্রভাবিত হবে। বিস্তারিত নকশা প্রনয়নের সময়, উপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণের মাধ্যমে সম্প্রদায়গুলির বিভাজন এড়াতে প্রচেষ্টা করতে হবে।

এছাড়াও স্থানীয় বাসিন্দা ও স্থানীয় যানবাহন চলাচলের জন্যে কয়েকটি ক্রস স্ট্রাকচার (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 প্রচার করবে। সড়ক ও সেতু / কালভার্টের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে।

### তথ্য উন্মোচন, পরামর্শ এবং অংশীদারি

EIA সহ প্রকল্প সুরক্ষা দলিলগুলি জনসাধারণের কাছে পরবর্তীকালে PIU/RSEC দ্বারা নথিভুক্ত মন্তব্যসমূহ এবং পরামর্শগুলির রেজিস্টারগুলি সহজলভ্য করা হবে। PIU প্রকল্পের উন্নয়নের অংশ হিসাবে প্রস্তুত করা কোনো অতিরিক্ত সুরক্ষামূলক মূল্যায়ন উপকরণগুলির প্রকাশের জন্য অনুরূপ পদ্ধতির প্রয়োগ অব্যাহত রাখবে।

প্রকল্পটি উন্নয়নের অংশ হিসাবে প্রস্তুত করা কোনো অতিরিক্ত পরিবেশ ও সামাজিক মূল্যায়ন সামগ্রীর প্রকাশের জন্য প্রকল্প পরিচালকও একই ধরনের পদ্ধতির প্রয়োগ অব্যাহত রাখবে। AIIB অনুসারে বাংলায় EIA এবং ইংরেজি পর্যালোচনার জন্য সহজলভ্য করা হবে। অন্যান্য পরিবেশ ও সামাজিক নথিগুলির সাথে EIA একসাথে উন্মুক্ত সাইটে প্রকাশ করা হবে এবং একই সময়ে সুবিধাভোগীদের পর্যালোচনার জন্য সহজলভ্য থাকবে।

সুরক্ষার দলিলগুলির ই-নথি সমূহ প্রকল্পের ওয়েবসাইটে (<http://www.rhd.gov.bd>) রাখা হবে। এটি সুবিধাভোগীদের সকল উন্নয়ন কাজে এবং পরামর্শ প্রক্রিয়াতে তাদের জড়িত হওয়ার সুযোগ করে দেবে। ওয়েবসাইটটি একটি অন-লাইন প্রতিক্রিয়া বৈশিষ্ট্য সহ সজ্জিত করা হবে যা পাঠকদের প্রকাশিত সামগ্রীর সাথে তাদের মন্তব্য রাখতে সক্ষম করবে।

### **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 রিটার্ন পিরিয়ডে এর জন্য নকশা করা হয়েছে। প্রকল্প অঞ্চলে সেতুর জন্য জলবায়ু পরিবর্তন অভিযোজন ধারণাটি ৫০ বছরের বন্যায় ১ টির (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 কাঠামোগুলিকে জলবায়ু পরিবর্তনের আওতায় আরও অনেক পানি নিষ্কাশন করতে হবে।

### **পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (ESMP)**

একটি ESMP প্রকল্পের পরিবেশগত এবং সামাজিক ঝুঁকি এবং প্রভাবগুলি হ্রাস করার জন্য ডিজাইন করা হয়েছে। ESMP পূর্বনির্মাণ, 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 AIIB'র ESF, ২০১৬ এবং পরিবেশ অধিদপ্তরের পরিবেশগত নির্দেশিকা এবং অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বাংলাদেশ সরকারের আইনী প্রয়োজনীয়তা মেনে চলবে তখন পরিবেশগত মান, নীতিমালা, আইনী প্রয়োজনীয়তা মেনে চললে এটি 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 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 বিভাগ (RHD)। একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) প্রতিষ্ঠিত হবে যার নেতৃত্বে একজন প্রকল্প পরিচালক থাকবেন। PIU'র প্রত্যেকটির 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 AIB এবং বাংলাদেশ সরকারের উভয় প্রয়োজনীয়তা মেনে চলার জন্য পরামর্শদাতার একটি অংশ হবেন।

### **অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (GRM)**

প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির উইকেয়ার প্রকল্পে AIB'র অর্থায়িত নির্মাণ কার্যক্রমের জন্য এবং অন্য কোনো স্টেকহোল্ডার যে কোনো সময়ে প্রকল্পের অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (GRM) ব্যবহার করে মন্তব্য বা অভিযোগ জমা দিতে পারবেন।

GRM ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি, সম্প্রদায়ের সদস্য, নাগরিক সমাজ, মিডিয়া, দুর্বল ব্যক্তি এবং অন্যান্য আগ্রহী পক্ষগুলি সহ সমস্ত অভ্যন্তরীণ, বাহ্যিক, আঞ্চলিক এবং আন্তর্জাতিক স্টেকহোল্ডারদের জন্য অ্যাক্সেসযোগ্য হবে। বহিরাগত স্টেকহোল্ডাররা উইকেয়ার-এআইআইবি প্রকল্পের সামগ্রিক পরিচালনা ও বাস্তবায়নের জন্য অভিযোগ, প্রতিক্রিয়া, প্রশ্ন, পরামর্শ, বা এমনকি প্রশংসা জমা দেওয়ার জন্য জিআরএম ব্যবহার করতে পারেন। GRMএর উদ্দেশ্য একটি দক্ষ, সময়োপযোগী এবং ব্যয়বহুল উপায়ে সমস্যা এবং অভিযোগগুলি সমাধান করা। বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬ এবং শ্রম বিধি ২০১৫ এর নির্দেশাবলী অনুসরণ করে মজুরদের জন্য পৃথক জিআরএম প্রস্তাব করা হয়েছে।

**COVID-19**-এর সময়, যদি অভিযোগ উত্থাপন করা হয় তবে ওয়েবসাইট, ইমেল, ফোন এবং অন্যান্য উপযুক্ত যোগাযোগ পদ্ধতিগুলির /মাধ্যমগুলির মাধ্যমে অভিযোগ জমা দেওয়ার বিভিন্ন বিকল্প থাকবে, যা রেকর্ড করা হবে এবং সেই অনুযায়ী ব্যবস্থা নেওয়া হবে। **COVID-19** এবং উল্লেখযোগ্য পুনর্বাসনের সাথে সম্পর্কিত সামাজিক-দূরত্বের সীমাবদ্ধতা / উচ্চ সংক্রমণ ঝুঁকি।

মাল্টিচ্যানেল ক্লাউড GRM সিস্টেমটি প্রতিষ্ঠিত হবে সর্বোত্তম উদাহরণ এবং অভ্যাসের মাধ্যমে এবং প্রকল্প-ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের প্রকল্পের কর্মীদের সাথে শারীরিকভাবে যোগাযোগ করার প্রয়োজনীয়তা হ্রাস করতে। এই মহামারী চলাকালীন কীভাবে অভিযোগ বাড়ানো যায় সে সম্পর্কে বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারদের নিয়ে একটি প্রশিক্ষণ কার্যক্রমের ব্যবস্থা করা হবে।

### **উপসংহার এবং সুপারিশমালা**

প্রকল্পটি নির্মাণ এবং পরিচালনার সময়কালে বেশ কয়েকটি পরিবেশ ও সামাজিক প্রভাব ফেলবে। পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনায় বর্ণিত নিরসন ব্যবস্থাগুলির কার্যকর বাস্তবায়ন এবং পর্যবেক্ষণের প্রয়োজনীয়তাগুলি ধরে নিয়ে, প্রকল্পটির বিরূপ পরিবেশগত প্রভাব পড়বে বলে আশা করা যায় না। পরিবেশ ও সামাজিক সুবিধাগুলি গুরুত্বপূর্ণ হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে বলেও এটি উল্লেখ করা উচিত; একটি সর্ব-আবহাওয়া পরিবহন রুট বাংলাদেশের পশ্চিমে প্রধান জনসংখ্যা এবং শিল্প কেন্দ্রগুলিকে সংযুক্ত করবে। যানজটের সম্ভাবনা হ্রাস পাবে যা বৃদ্ধি পাওয়ায় যানবাহনের নির্গমন হ্রাস পাবে এবং আরও নিয়মিত গতি এবং রাস্তা সংলগ্ন বায়ু মানের উন্নতি হবে।

প্রস্তাবিত রাস্তাটি দেশের বাণিজ্য কার্যক্রমকে বাড়িয়ে তুলবে এবং মসৃণ ও নিরাপদ ভ্রমণ করিডোর সরবরাহ করবে। প্রকল্পের সামগ্রিক ইতিবাচক প্রভাব এবং কিছু নেতিবাচক প্রভাব থাকবে। এই নেতিবাচক প্রভাবগুলির বেশিরভাগই মূলত নির্মাণ সম্পর্কিত এবং ESMP এর সফল প্রয়োগের মাধ্যমে হ্রাস করা যায়। উল্লেখযোগ্য নেতিবাচক প্রভাবগুলির জন্য কিছু অবশিষ্ট প্রভাব থাকবে যা ESMP তে প্রস্তাবিত পরিবেশ বর্ধনের ব্যবস্থা দ্বারা ক্ষতিপূরণ হবে। দীর্ঘমেয়াদী এবং উল্লেখযোগ্য প্রতিকূল পরিবেশগত প্রভাবগুলি অবশ্য প্রকল্পের অপারেশন পর্যায়ে কল্পনা করা হয়নি। অতএব, প্রকল্পটি পরিবেশগত ও সামাজিকভাবে কার্যকর সম্ভব এই শর্তাবলী যে প্রকল্পটি কার্যকর করার সময় প্রশমন ব্যবস্থা যথাযথভাবে প্রয়োগ করা হয়।