



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

ওয়েস্টার্ন ইকোনমিক করিডোর এন্ড রিজিওনাল এনহ্যান্সমেন্ট প্রোগ্রাম

উইকেয়ার এআইআইবি প্রোগ্রাম
হাটিকামরুল - বনপাড়া - ঝিনাইদাহ সড়ক

পর্যায়-১ (কুষ্টিয়া - ঝিনাইদাহ - ৬৬.৭ কিলোমিটার)

সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণ (এসআইএ)

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (আরএইচডি)

সেপ্টেম্বর - ২০২০

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

প্রকল্পের বর্ণনা

এই সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণটি (এসআইএ) সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের (এমওআরটিবি) আওতাধীন সড়ক ও জনপথ বিভাগ (আরএইচডি) দ্বারা বাংলাদেশ সরকারের (জিওবি) আইনী নীতিমালা এবং এশিয়ান ইনফ্রাস্ট্রাকচার ইনভেস্টমেন্ট ব্যাংক (এআইআইবি) এর পরিবেশগত এবং সামাজিক নীতি (ইএসপি) অনুসারে তৈরী।

উইকেয়ার - আরএইচডি প্রোগ্রামটি বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলে ২৬০ কি.মি অঞ্চলজুড়ে ব্যপ্ত যা যথাক্রমে ১.ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকামরুল (১৬০ কি.মি,) ২. যশোর - ঝিনাইদহ (৪৮ কি.মি) এবং ৩. নাভারণ - সাতক্ষীরা - ভোমরা (প্রায় ৫২ কি.মি) করিডোর; যেখানে এআইআইবি আরএইচডি এর অধীনে জাতীয় মহাসড়কে (ঝিনাইদহ - বনপাড়া - হাটিকামরুল) ১৬০ কিলোমিটারের জন্য অর্থায়ন করবে এবং বাকী ১০০ কিলোমিটার এআইআইবি এর পরিবেশগত ও সামাজিক মানদন্ড ১ (ইএসএস ১) অনুযায়ী সহযোগী সুবিধা হিসেবে বিশ্বব্যাংক দ্বারা অর্থায়িত হবে।

এআইআইবি এর এই প্রকল্পটি দশ বছরে দুটি ধাপে কার্যকর করার পরিকল্পনা করা হয়েছে। প্রথম ধাপের প্রত্যাশিত সময়টি পাঁচ বছর এবং দ্বিতীয় ধাপের সময়কালও 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 কে চার লেনে উন্নীত করবে। প্রকল্প এলাইনমেন্টের সাথে “স্মার্ট হাইওয়ে” কার্যকর করতে এবং দেশের ব্রডব্যন্ড সংযোগকে প্রসারিত করতে প্রধান সড়কের উভয় পাশে ধীরে চলমান যানবাহনের জন্য ট্রাফিক লেন যুক্ত করবে এবং অপটিক্যাল ফাইবার ক্যাবল (ওএফসি) সরবরাহ করবে। প্রকল্পটি রাস্তা নির্মাণ, ওএফসি, পরামর্শ সেবা, প্রশিক্ষণ ও সক্ষমতা বৃদ্ধি, সরঞ্জাম ক্রয় এবং আইটিএস সিস্টেমকে অর্থায়ন করবে।

নিরীক্ষণের অংশ হিসেবে, বনপাড়া - ঝিনাইদহ (৬৬.৭ কিমি) সড়কের প্রথম ধাপটিকে বেসলাইন ডাটা সংগ্রহের জন্য নির্ধারণ করা হয়। এটি উইকেয়ারে প্রকল্পের গঠন, নকশা, বাস্তবায়ন ও পর্যবেক্ষণের সময় ব্যবহার্য সরঞ্জাম হিসেবে ব্যবহৃত হবে। প্রকল্প সমর্থিত কার্যক্রমের পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন ও পর্যবেক্ষণে সামাজিক একীকরণ নিশ্চিতকল্পে প্রকল্প প্রস্তুতি ও বাস্তবায়নের সময় এই নথিটি অনুসরণ করা হবে। এআইআইবি এর ইএসএস ১-৩ এর প্রয়োজন অনুযায়ী সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাবসমূহ প্রশমনের প্রস্তুতি এবং বাস্তবায়নের জন্য নীতি ও উদ্দেশ্যসমূহ উইকেয়ার নির্ধারণ করবে। এর লক্ষ্য হচ্ছে শ্রমিক, স্থানীয় লোকজনসহ প্রকল্পের কারণে আক্রান্ত ব্যক্তিদের (পিএপি) উপর বিরূপ আর্থ সামাজিক প্রভাব, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সুবিধার কারণে সৃষ্ট প্রভাব ও ঝুঁকি যথাযথভাবে চিহ্নিত ও হ্রাস করা এবং প্রকল্পের হস্তক্ষেপের ফলে পিএপিগুলি যেন অনেক বেশী ক্ষতিগ্রস্ত না হয় তা নিশ্চিত করা।

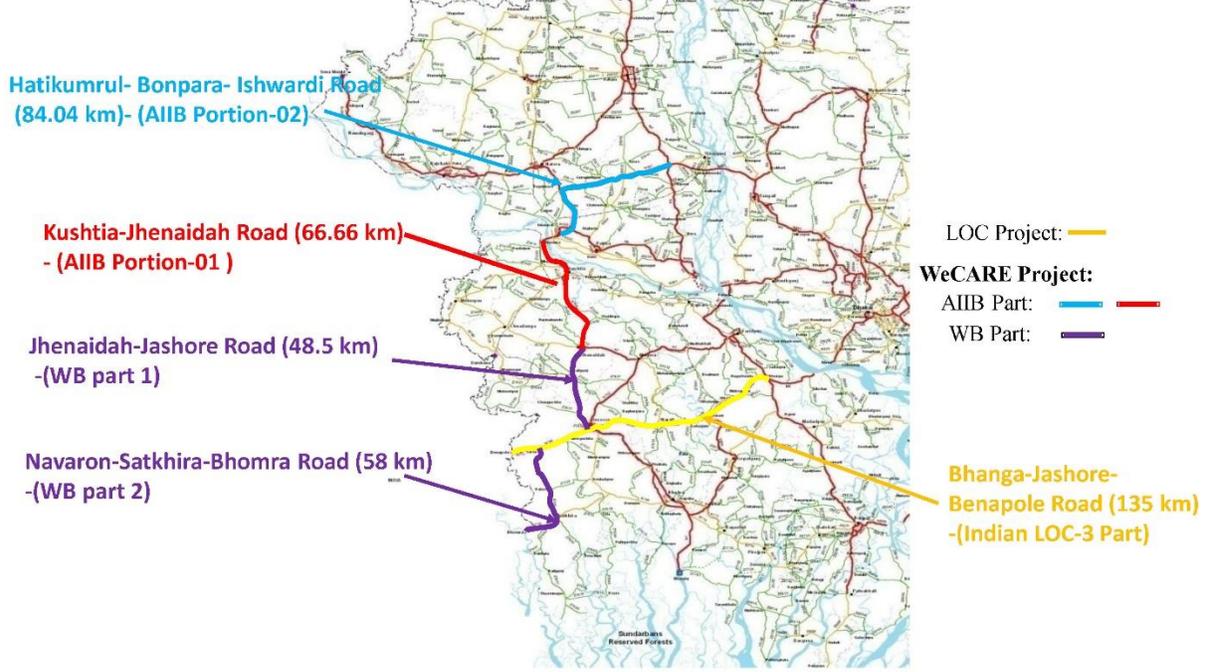
সম্ভাব্য ঝুঁকি ও প্রভাবসমূহ ২০১৯ সালের আরএইচডি কর্তৃক পরিচালিত আর্থ সামাজিক সমীক্ষার (এসইএস) নমুনার উপর ভিত্তি করে তৈরী, যা প্রস্তাবিত এআইআইবি অর্থায়িত রাস্তার করিডোরের নকশার ভিত্তিতে বিশ্লেষণ করা হয়।

এসআইএ টি বর্তমান স্থূল বাস্তবতার প্রেক্ষিতে এবং এআইআইবির পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ইএসএফ) এর চাহিদা নিশ্চিতকল্পে প্রস্তুত করা হয়েছে। এই এসআইএ টির প্রাথমিক নকশা এআইআইবির সংশ্লিষ্ট পরিবেশগত ও সামাজিক মানদন্ড (ইএসএস) ও বাংলাদেশ সরকারের সংশ্লিষ্ট আইন ও নীতির উপর ভিত্তি করে করা হয়। এই এসআইএ টি বনপাড়া - ঝিনাইদহ রোডের বিস্তারিত ইঞ্জিনিয়ারিং নকশার ভিত্তিতে হালনাগাদ ও চূড়ান্ত করা হবে, যা প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এআইআইবি বোর্ডের অনুমোদনের পর গৃহীত হবে।

প্রকল্পের অবস্থান

উইকেয়ার প্রকল্পটি ১০ টি জেলাকে অন্তর্ভুক্ত করবে, এগুলো হচ্ছে, যশোর, ঝিনাইদহ, মাগুরা, সাতক্ষীরা, কুষ্টিয়া, পাবনা, নাটোর, চুয়াডাঙ্গা, মেহেরপুর ও সিরাজগঞ্জ। উইকেয়ার প্রকল্পের এআইআইবি এবং ওয়ার্ল্ড ব্যাংক অংশের করিডোরটি চিত্র ইক্স -১ এ দেখানো হলো।

চিত্রঃ EX -১: উইকেয়ার প্রকল্পের এআইআইবি এবং বিশ্বব্যাংক অংশের করিডোরের অবস্থানঃ



এআইআইবি 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 (4 leg intersection) 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) ডিটে বাজার সেতু, শৈলকুপা, ঝিনাইদহ ইত্যাদি। কুষ্টিয়া - ঝিনাইদহ রাস্তাটি বৃহত্তর জাতীয় সড়ক সংযোগের মাধ্যমে কুষ্টিয়া ও ঝিনাইদহ জেলাকে বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকার সাথে সংযুক্ত করে।

সম্ভাব্য ঝুঁকি, প্রভাব ও শ্রেণীবিন্যাস

এআইআইবি ও আরএইচডি এই কর্মসূচীর পরিবেশগত ও সামাজিক (ইএমএস) ক্যাটাগরী নির্ধারণের জন্য যৌথভাবে এই নিরীক্ষণটি পরিচালনা করেছে। কর্মসূচীর প্রথম পর্যায়ে, রাস্তা প্রশস্তকরণের সাথে সম্পূর্ণ ঘরবাড়ি, মসজিদ, মন্দির, ও মাদ্রাসার ভূমি অধিগ্রহণপ্রক্রিয়া থাকবে যেগুলো আংশিক বা সম্পূর্ণভাবে বাস্তবায়িত হবে এবং যার ব্যক্তিও এড়িয়ে যাওয়ার মতো নয়। ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির তাদের জমি, ঘরবাড়ি ও জীবিকা হারাবেন এবং তাদের মধ্যে অনেকেরই পুনর্বাসনেরও প্রয়োজন হবে। এটিও প্রত্যাশিতই যে রাইট অব ওয়ের (আরওডব্লিউ) সাথে অবৈধভাবে জমি ব্যবহারকারী ব্যবসায়ীরাও ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

বনপাড়া - ঝিনাইদহ (৬৬.৭ কি.মি) অংশজুড়ে পরিচালিত ১৭১১ টি খানার (৫৯০৬ জন ব্যক্তি সমন্বিত) নমুনা সমীক্ষায় দেখা গেছে যে, ৮৭ জন মহিলাপ্রধান খানা সহ মোট ১০২ টি খানা ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে। প্রকল্পের জন্য ৪৭৭ একর ব্যক্তিগত জমি অধিগ্রহণের

প্রয়োজন হবে এবং সেই সাথে এটি ৪৫৬ টি আবাসিক খানা, ১১৩৯ টি রাস্তার পাশের দোকান ও ব্যবসাপ্রতিষ্ঠান এবং ৪৪ টি সাধারণ সম্পত্তিকেও (সিপিআর) ক্ষতিগ্রস্ত করবে। ঝুঁকিগ্রস্ত পিএপি (যেমন, বয়স্ক, প্রতিবন্ধী এবং মহিলাপ্রধান পরিবারসমূহ) এর উপর বিরূপ প্রভাব আরো উল্লেখযোগ্য হবে।

এটি খুব গুরুত্বের সাথে লক্ষণীয় যে, এসআইএর জন্য সামাজিক জরিপ ও পরামর্শটি বর্তমান দ্বি-লেনের মহাসড়কের রাইট অব ওয়ের (আরওডব্লিউ) সম্ভাব্য নকশার পাশাপাশি পরিচালিত হয়েছিলো। রাস্তাটির প্রসারণের জন্য এলাইনমেন্ট ও নকশা চূড়ান্তকরণের সাথে সাথে এসআইএটি আরো হালনাগাদ করা প্রয়োজন হবে। স্থানীয়ভাবে বিশেষ দক্ষতাসম্পন্ন শ্রমিকের অভাব ও এর চাহিদার কারণে এটি আশা করা যায় যে, উল্লেখযোগ্যভাবে শ্রমিকেরও আগমন ঘটবে। এটি লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতার (জিবিভি)পাশাপাশি সামাজিক স্বাস্থ্য ও সুরক্ষার ঝুঁকি বাড়িয়ে তুলবে। আশঙ্কা করা যায় যে, এই ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তির পর্যাণ্ত পরামর্শ, যোগাযোগ ও প্রভাব প্রশমিত না করে বরং প্রকল্প ও প্রকল্পের কারণে এলাকার বাইরে থেকে আসা শ্রমিকদের বিরুদ্ধে বিক্ষুব্ধ হয়ে উঠবে। সাধারণত আরএইচডি এর ঠিকাদাররা তাদের কর্মীদের জন্য আচরণবিধি উন্নয়ন ও প্রয়োগে কাজ করে না। সর্বোপরি, প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট বিরূপ প্রভাবসমূহ পরিকল্পিতভাবে কমানোর জন্য পর্যাণ্ত সংস্থান ও দক্ষতা প্রয়োজন।

আবার প্রকল্প কার্যকরের সময় সম্ভাব্য প্রভাবসমূহের অধিকাংশই আবার ইতিবাচক হতে পারে। তবে অপরদিকে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় ক্রমবর্ধমান ট্রাফিক ও রাস্তাগুলির ব্যবহার দুর্ঘটনার ঝুঁকিও তৈরী করতে পারে। তদুপরি, এসকল ঝুঁকিসমূহ মোকাবিলা করার জন্য পর্যাণ্ত সংস্থান ও সামর্থ্য নেই। এসকল কারণে এই সামাজিক ঝুঁকিটিকে ক্যাটাগরি "A" হিসেবে চিহ্নিত করা হয়েছে।

সহযোগী সুবিধাসমূহ

এআইআইবি এর ইএসএস ১ অনুসারে, সহযোগী সুবিধাসমূহ হচ্ছে এমন কার্যক্রম যা প্রকল্প পরিচালনার চুক্তিতে প্রকল্পের বিবরণীতে অন্তর্ভুক্ত থাকে না তবে মক্লেলের (ক্লায়েন্ট) সাথে পরামর্শের পর ব্যাংক নির্ধারণ করে যে, (A) প্রকল্পের সাথে প্রত্যক্ষ ও বস্তুগতভাবে সম্পর্কিত; (B) প্রকল্পের সাথে সমকালীনভাবে সম্পাদিত বা পরিচালিত এবং (C) প্রকল্পটি কার্যকর করার জন্য প্রয়োজনীয় প্রকল্পের অস্তিত্ব না থাকলে এর নির্মাণ ও প্রসারণকার্য সম্পাদিত হবে না।

বিশ্বব্যাংক অর্থায়িত যশোর-ঝিনাইদহ (৪৮.৭ কিমি) প্রকল্প করিডোরের অংশটি এআইআইবি প্রকল্প করিডোরের একটি সহযোগী সুবিধা হিসেবে বিবেচিত হয়। বিশ্বব্যাংক ইএসএস (১-১০) অনুযায়ী ইএন্ডএস নিরীক্ষণ পরিচালনা করেছে এবং পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব নিরীক্ষণ (ইএসআইএ), পুনর্বাসন নীতি কাঠামো (আরপিএফ), পরিবেশ ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা কাঠামো (ইএসএমএফ) ও শ্রম পরিচালনার পদ্ধতি প্রস্তুত করেছে যার সাথে এআইআইবির ইএসএস (১-৩) এর সামঞ্জস্য রয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের সময়, সরকার বিশ্বব্যাংক ও এআইআইবি এর ইএসএস অনুসারে সকল প্রকল্প করিডোরের ইএন্ডএস ঝুঁকি ও এর প্রভাবসমূহ তদারকি ও পর্যবেক্ষণ করবে এবং সেই সাথে সমস্ত তদারকির রেকর্ড ও প্রকল্পের সাইটসমূহ বিশ্বব্যাংক ও এআইআইবি উভয় পক্ষের জন্যই সহজপ্রাপ্য কিনা তা নিশ্চিত করবে। বিশ্বব্যাংক এবং এআইআইবি যৌথ তদারকি মিশনও পরিচালনা করবে। বিশ্বব্যাংকের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রতিশ্রুতি পরিকল্পনা (ইএসসিপি)তে দুটি জিনিস অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। প্রথমত সরকারের প্রতিশ্রুতি অনুযায়ী এআইআইবি-অর্থায়িত কাজে পরিবেশগত ও সামাজিক কাঠামো (ইএসএফ) প্রয়োগ এবং দ্বিতীয়ত প্রকল্পের তদারকির সুবিধার্থে বিশ্বব্যাংক ও এআইআইবি কে সহায়তা প্রদান করা। প্রকল্প করিডোরকে সুরক্ষিত রাখার জন্য একটি একক অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (জিআরএম) থাকবে।

আইনী ও প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো

এসআইএটি প্রকল্পের সামাজিক দিকগুলির সাথে সম্পৃক্ত বিদ্যমান আইন এবং নীতিগুলির একটি পর্যালোচনা উপস্থাপন করে। প্রাসঙ্গিক আইন এবং নীতিসমূহের সংক্ষিপ্তসার সরবরাহের পাশাপাশি, এই এসআইএটি এআইআইবির পরিবেশগত এবং সামাজিক কাঠামো (ইএসএফ) উপস্থাপন করে যা তিনটি পরিবেশগত এবং সামাজিক মানদণ্ড (ইএসএস) নিয়ে গঠিত। এই এসআইএ প্রাসঙ্গিক সরকারী আইন ও এআইআইবি-ইএসএস-এর মধ্যে থাকা বৈসাদৃশ্যসমূহ উপস্থাপন করে এবং পাশাপাশি এই বৈসাদৃশ্যগুলো দূরীকরণে প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করে। এসআইএটি বাংলাদেশ শ্রম আইন ২০০৬, শ্রম বিধি ২০১৫ এবং সেই সাথে শ্রমজীবীদের কাজের পরিস্থিতি, পেশাগত স্বাস্থ্য ও সুরক্ষার সাথে সম্পৃক্ত এআইআইবি এর ইএসএস ১ বিশ্লেষণ করে।

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 শিরোনামহীন উভয়ের জমিই ক্ষতিগ্রস্ত হবে এবং সেই সাথে ব্যক্তি ও গোষ্ঠীসমূহের আয় ও জীবিকা নির্বাহের ধারাও ব্যহত হবে। ধারণা করা যাচ্ছে যে, প্রকল্পের নির্মাণকাজের পর্যায়ে নির্মাণ শিবির, ম্যাটেরিয়াল স্টক ইয়ার্ড, হট মিক্স প্ল্যান্ট এবং সড়ক সম্প্রসারণের জন্য ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি স্থাপনের জন্যও জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে।

জমির এই চাহিদা রাস্তা সংলগ্ন সরকারী জমি, ইচ্ছুক পক্ষের কাছ থেকে জমি ইজারা নিয়ে কিংবা ব্যক্তিগত জমি ক্রয়ের মাধ্যমে পূরণ করা হবে। সড়কের উন্নয়নের পাশাপাশি অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডেরও সুযোগ তৈরি হবে। সেই সাথে পুনর্বাসন ও ক্ষতিপূরণ নীতিমালা প্রস্তুত করা হবে। অনৈচ্ছিক জমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন প্রক্রিয়াকে পরিচালনা করতে প্রস্তাবিত স্টেকহোল্ডার এনগেজমেন্ট প্ল্যান (এসইপি) অনুসারে প্রকল্পের সাথে জড়িত অংশীদারদের (স্টেকহোল্ডার) পরামর্শপ্রদান 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 সমাধানকল্পে আরএন্ডআর ব্যবস্থাপনার অংশ হিসেবে অতিরিক্ত সহায়তা অন্তর্ভুক্ত করা হবে।

২০১৯ সালের সম্ভাব্যতার সমীক্ষা অনুযায়ী, প্রায় ৪৭৭ একর ব্যক্তিগত জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হতে পারে। প্রকল্পটি ৫৯০৬ জন লোকের সমন্বয়ে গঠিত ১৬৬০ টি এনটিটিকে ক্ষতিগ্রস্ত করবে। প্রকল্পটি দ্বারা মোট ৫১ টি সাধারণ সম্পত্তি (সিপিআর), সরকারী ও বেসরকারী সংস্থা ক্ষতিগ্রস্ত হবে। প্রকল্পটি প্রায় ৮০ হাজার সরকারী ও বেসরকারী মালিকানাধীন গাছকেও ক্ষতিগ্রস্ত করবে। মোটকথা, সমগ্র প্রকল্পটির জন্য জীবিকার উপর ইতিবাচক ও নেতিবাচক দুই ধরনের প্রভাবই পড়তে পারে।

- ✓ ক্ষতিগ্রস্ত এনটিটির মধ্যে শতকরা ৬৫ শতাংশ শিরোনামহীন।
- ✓ বিভিন্ন ধরনের জমি ক্ষতিগ্রস্ত হবে এবং এর মধ্যে কৃষিজমি সবচেয়ে বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হবে, আশা করা যায় যে এই ক্ষতির পরিমাণ শতকরা প্রায় ৬৫ শতাংশের বেশী হবে।
- ✓ ১৫ ধরনের অবকাঠামো ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এর মধ্যে শতকরা ৫৫ শতাংশ স্থানান্তরযোগ্য নয় ও শতকরা ৪৫ শতাংশ স্থানান্তরযোগ্য।
- ✓ ক্ষতিগ্রস্ত কাঠামোর মধ্যে শতকরা ৯০ শতাংশ আবাসিক ও বাণিজ্যিক।
- ✓ প্রস্তাবিত রাইট অব ওয়ের (আরওডব্লিউ) মধ্যে ২০ ধরনের সেকেন্ডারী অবকাঠামো চিহ্নিত করা হয়েছে যা ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।
- ✓ প্রায় ৮০ হাজার গাছ কাটার প্রয়োজন হতে পারে যোগুলোর 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 বাস্তবায়নকারী সহযোগিতার জন্য সংস্থাগুলোর সাথে আরএইচডি চুক্তি করবে। প্রকল্পটিতে বিভিন্ন ধরনের শ্রমিক অন্তর্ভুক্ত রয়েছে, যেমন: স্থায়ী শ্রমিক, চুক্তিভিত্তিক 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: শিশুশ্রমের কর্মসংস্থান, নিয়োগকর্তা দ্বারা মজুরি প্রদান না করা; নিয়োগকর্তার দ্বারা বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা যেমনঃ ক্ষতিপূরণ, বোনাস, মাতৃত্বকালীন সুবিধা ইত্যাদি প্রদান না করা; চাকরিতে বৈষম্য (উদাঃ কর্মের আকস্মিক সমাপ্তি, কাজের শর্ত, মজুরি বা সুবিধা) ইত্যাদি। রাস্তাটি যেহেতু আবাসিক এলাকার কাছাকাছি অবস্থিত এবং হাসপাতাল ও স্কুলের মতো সংবেদনশীল জায়গাসমূহের মধ্য দিয়ে যাবে সেহেতু এক্ষেত্রে লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতার সম্ভাবনাও বেশ প্রবলভাবে রয়েছে, শুল্ক তাই নয় এতে এইচআইভি / এইডস এবং অন্যান্য যৌন সংক্রমণ সম্পর্কিত স্বাস্থ্য ঝুঁকিও রয়েছে।

সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (এসএমপি)

প্রকল্পের সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাবসমূহ কমানোর জন্য একটি সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (এসএমপি) নকশা তৈরী করা হয়। এই পরিকল্পনাটি প্রশমন ব্যবস্থা, সক্ষমতা বৃদ্ধি, দায়িত্ব ও প্রতিবেদন প্রক্রিয়া ও বাজেটের সমন্বয়ে তৈরী হয়। এছাড়াও প্রকল্প পর্যায়ে

লিঙ্গাভিত্তিক সহিংসতা সমাধানকল্পেও এসএমপি ব্যবস্থা গ্রহণ করে। প্রকল্পের বিস্তারিত নকশা করার সময় একটি আলাদা পুনর্বাসন নীতিমালা তৈরী করা হবে। যখন চূড়ান্ত এলাইনমেন্ট এবং নকশার কাজ শেষ হবে তখন এ নীতিমালাটি যে কোনো ধরনের জমি অধিগ্রহণ, শারীরিক ও অর্থনৈতিক বাস্তবায়ন যা অনৈচ্ছিকভাবে জমি দেওয়ার সাথে যুক্ত আছে এরকম সমস্যা সমাধান করবে। এসএমপি ঠিকাদারকে একত্রিত করার পূর্বে সি-ইএসএমপি প্রস্তুত করার জন্য বাধ্য করে যা অবকাঠামোগত কার্যক্রম শুরু করার পূর্বেই অনুমোদিত হবে। ঠিকাদারের সিইএসএমপি-তে বাংলাদেশ সরকার ও এআইআইবির মান ও নির্দেশিকা অনুযায়ী পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা (ওএইচএস) পরিকল্পনা, পানি ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, প্রবাহমান শ্রমিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, শ্রমিক শিবির পরিচালনা পরিকল্পনা, সিএইচএস পরিকল্পনা, ট্রাফিক ও সড়ক সুরক্ষা ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, ধার সংক্রান্ত ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা ও স্থান পুনরুদ্ধার সংক্রান্ত ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত থাকবে। এসকল পরিকল্পনা অবকাঠামোগত কার্যক্রম শুরু করার পূর্বেই পিআইইউ এবং আরএইচডি কর্তৃক পর্যালোচিত ও অনুমোদিত হবে। অনুমোদিত সি-ইএসএমপিটি পর্যায়ক্রমিকভাবে পর্যালোচিত হবে (প্রতি ছয় মাসের কম সময় ধরে নয়) এবং নির্দিষ্ট সময় অন্তর অন্তর তা হালনাগাদ করা হবে। প্রকল্পটির নির্বাহী সংস্থা হ'ল সড়ক ও জনপথ বিভাগ (আরএইচডি)। একজন পূর্ণাঙ্গ প্রকল্প পরিচালকের নেতৃত্বে ও পরিবেশ বিশেষজ্ঞ, সমাজ উন্নয়ন বিশেষজ্ঞ এবং স্বাস্থ্য ও সুরক্ষা বিশেষজ্ঞের সহায়তায় একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (পিআইইউ) প্রতিষ্ঠিত হবে। প্রকল্পের আওতায় আরএইচডি এর পরিবেশগত ও সামাজিক চক্রকে সমর্থন ও আরো জোরদার করা হবে। পরিবেশ ও সামাজিক বিশেষজ্ঞরা এআইআইবি এবং বাংলাদেশ সরকার উভয়ের চাহিদা অনুযায়ী ইএমপি / এসএমপি বাস্তবায়ন প্রক্রিয়া পর্যবেক্ষণ এবং তা পরিপূর্ণভাবে মেনে চলা হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত করতে সিএসসিতে অংশগ্রহণ করবেন।

অভিযোগ নিরসন ব্যবস্থা (জিআরএম)

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

স্বাবর সম্পত্তি অধিগ্রহণ ও হকুমদখল আইন, ২০১৭ (এআরআইপিএ) 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 কোনও 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। জিআরএমের 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 ব্যক্তির অধিগ্রহণকৃত জমির মালিকানা ও উত্তরাধিকার নিয়ে বিরোধ, শুমারিতে (সেনসাস) বাদ পড়া সম্পদ, ক্ষতিগ্রস্ত সম্পদের মূল্যনির্ধারণ, ক্ষতিপূরণ নির্ধারণ, শব্দদূষণ, দুর্ঘটনা, লিঙ্গাভিত্তিক সহিংসতা ও অন্যান্য সামাজিক এবং পরিবেশগত সমস্যার কথা উল্লেখ ছিল।

এরই পরিপ্রেক্ষিতে আরএইচডি 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 আরএইচডি একজন পরামর্শদাতা নিয়োগেরও পরিকল্পনা করছে। এই পদ্ধতিটিও জিআরএমের সাথে যুক্ত হবে।

এই প্রকল্পের সামাজিক / পুনর্বাসন এবং পরিবেশগত সমস্যার অভিযোগসমূহ নিয়েও জিআরএম কাজ করবে। প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিসহ স্থানীয় স্টেকহোল্ডারদের কাছ থেকে অভিযোগ প্রাপ্তি ও এই অভিযোগসমূহ সমাধানের জন্য অভিযোগ নিরসন কমিটি (জিআরসি) গঠন করা হবে। জিআরসি-র সদস্যদের দক্ষতার সাথে ও কার্যকরভাবে অভিযোগ নিষ্পত্তি করার সামর্থ্য অর্জনের জন্য আরএইচডি 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 পিআইইউ পর্যায়ে (প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট) ও সবশেষে মন্ত্রণালয় পর্যায়ে।