

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

১.০ পটভূমি

১. বাংলাদেশের সড়কের ৭০ ভাগ যাত্রী ও ৬০ ভাগ পণ্য পরিবহণে ব্যবহার হয়ে থাকে। দেশে প্রায় ৩ লাখ ৭৫ হাজার কিলোমিটার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা রয়েছে (আনুমানিক সড়ক ঘণত্ব প্রতি ১০০ বর্গ কি.মি.তে ২৫০ কি.মি), যা কানেকটিভিটি বা সংযোগ উন্নয়নে অগ্রগতি নির্দেশ করে। দেশের মোট সড়কের ৯৪ ভাগই গ্রামীণ সড়ক এবং বাংলাদেশ গ্রামীণ সংযোগ সূচকে সর্বোচ্চ স্কোর অর্জনকারীদের অন্যতম। এই উন্নতি সত্ত্বেও সামগ্রিক সড়ক যোগাযোগের মান দুর্বল। মাত্র ২৭ শতাংশ গ্রামীণ সড়ক এবং ৪০ শতাংশ মূল সড়ক পাকা, যার অর্ধেক ভালো অবস্থায় আছে। বাংলাদেশের অধিকাংশ আন্তঃজেলা সড়ক ও মহাসড়কের বর্তমান অবস্থা এশিয়ান হাইওয়ের মানের নয়। ঝিনাইদহ থেকে যশোর সড়কের মানোন্নয়নে বাংলাদেশ সরকার ওয়েস্টার্ন ইকোনোমিক করিডোর অ্যান্ড রিজিওনাল এনহান্সমেন্ট(WeCare) কর্মসূচির মাধ্যমে দুই লেনের এই মহাসড়ককে চার লেনে উন্নীত করতে বিশ্বব্যাংককে অর্থায়নের অনুরোধ করেছে।

২. WeCare কর্মসূচি হচ্ছে বহু-পর্যায়ের অভিজ্ঞ (মাল্টি-ফেজড অ্যাপ্রোচ- এমপিএ), যা বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলের মোট ২৬০ কিলোমিটার সড়ক ২ লেন থেকে ৪ লেনে উন্নীত করা এবং এসব সড়কের নিরাপত্তা ও বৈশিষ্ট্য উন্নয়নে অর্থায়নের জন্য হাতে নেওয়া হয়েছে। এই এমপিএর প্রথম পর্যায়ে এই প্রকল্পের মাধ্যমে প্রায় ৪৮.৭ কি.মি. যশোর - ঝিনাইদহ সড়কের উন্নয়ন হবে। এই সড়ক নাটোর,পাবনা ও কুষ্টিয়ার সঙ্গে যশোর, খুলনা ও সাতক্ষীরা জেলাকে সংযুক্ত করবে।

২.০ ঝিনাইদহ-যশোর সড়কের বর্ণনা

৩. ঝিনাইদহ-যশোর সড়ক ঝিনাইদহর আল হেরা মোড় থেকে শুরু হয়ে যশোরের মুরলির মোড়ে শেষ হয়েছে। সড়কটির দৈর্ঘ্য প্রায় ৪৮ দশমিক ৭ কিলোমিটার। এই রুট বর্তমান এন-৭ জাতীয় মহাসড়কের সঙ্গে যুক্ত, যা পশ্চিম দিকে মাগুরার মধ্য দিয়ে এবং যশোরের দিকে দক্ষিণে ঘোরার আগে ঝিনাইদহের ওপর দিয়ে সবশেষে দক্ষিণ-পূর্বে খুলনা পর্যন্ত। এসব জেলা সড়ক, রেল ও নৌ পথে সংযুক্ত এবং সকল পথেই যাত্রী ও পণ্য পরিবহণ হয়ে থাকে। যশোরে সড়কটির শুরুর জায়গা থেকে বিমান বন্দর মাত্র ৫ কিলোমিটার দূরে। সড়কটি অনুভূমিক বিন্যাস উন্মুক্ত এবং ফ্রি-ফ্লোয়িং; অন্যদিকে কোনো কোনো জায়গায় সরু হয়ে গেছে। সরেজমিন পরিদর্শনে মহাসড়কের উভয় পাশে বিভিন্ন স্থাপনা পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। পর্যবেক্ষণের উদাহরণ হিসেবে বলা যায়, শুধু স্কুল, কলেজ, চিকিৎসা কেন্দ্র ও মিল-কারখানা নয়, যশোর ক্যান্টনমেন্টের একটি অংশ, বাজার, সেল ফোন টাওয়ার এবং ব্যবসা ও সরকার মালিকানাধীন স্থাপনাও এর মধ্যে রয়েছে।

৪. সড়কটি রেল লাইনের কাছাকাছি অবস্থিত এবং এই বৈশিষ্ট্যের কারণে অনেক চ্যালেঞ্জ রয়েছে। কিছু কিছু এলাকায় সড়ক ও রেললাইন সমান্তরালভাবে গেছে। ঝিনাইদহ-যশোর সড়ক বিভিন্ন জায়গায় রেললাইন অতিক্রম করেছে। সড়কটির দুই পাশে কৃষিজমি ও গাছপালা রয়েছে। গ্রাম ও ইউনিয়ন পর্যায় থেকে একাধিক ছোট ও আধা পাকা ছোট সংযোগ সড়ক এর সঙ্গে সংযুক্ত। সড়কটির বেশিরভাগই মসূন, তবে ৮ থেকে ১০টি জায়গার অবস্থা ঝুঁকিপূর্ণ বিবেচনা করা যেতে পারে। এই সড়কে সাধারণত বাস, ট্রাক, ব্যক্তিগত গাড়ি (কার), মোটরসাইকেল এবং

স্থানীয়ভাবে তৈরি তিন ও চার চাকার যানবাহন (নসিমন ও করিমন) চলাচল করে। ছোট যানবাহনের উপস্থিতি এই রুটে মাঝে মাঝে দুর্ঘটনা ঘটায়। এই সড়কের শালাভারা নামক অংশ বছরে অনেক দুর্ঘটনার কারণে কুখ্যাত। সড়কের পাশে বিভিন্ন জায়গায় নিয়মিতভাবে অস্থায়ী বাজার বসে, যা দুর্ঘটনার ঝুঁকি বাড়িয়ে দিচ্ছে।

৫. বর্তমানে সড়কটি প্রায় ৭ দশমিক ৫ থেকে ৮ মিটার পর্যন্ত চওড়া। ২ লেন থেকে ৪ লেনের মহাসড়কে উন্নীত করতে হলে প্রশস্ততা গ্রামীণ এলাকায় ৫০ থেকে ৬০ মিটার এবং শহর এলাকায় ৩০ থেকে ৪০ মিটার পর্যন্ত বাড়তে হতে পারে। কিছু কিছু এলাকায় বর্তমান রাস্তা এবং সওজের জায়গা মিলিয়ে রাস্তা প্রশস্ত করার পর্যাণ্ড জায়গা পাওয়া যাবে। তবে পুরো সড়কের চিত্র এমন নয় এবং সেজন্য জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন পড়বে। জমি অধিগ্রহণ ও পূর্ত কাজের জন্য অনিচ্ছাকৃত ভৌত (কৃষি জমি ও বসতভিটার ক্ষতি) ও অর্থনৈতিক স্থানচ্যুতি (আয় ও ব্যবসায়িক স্থাপনার ক্ষতি) হতে পারে এবং গাছপালা বিশেষত অনেক পুরানো গাছপালা কাটার কারণে পরিবেশের ক্ষতি হতে পারে। স্থানীয় পয়নিষ্কাশনের ধরণ এবং শ্রমিক ও স্থানীয় বাসিন্দাদের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তার ক্ষেত্রে পরিবর্তন হতে পারে।

৬. এই প্রকল্পে ৫০টি বক্স কালভার্ট ও সেতু নির্মাণের প্রাক্কলন করা হয়েছে। এসব বক্স কালভার্ট ও সেতু ৫০ বছর ও ১০০ বছরের স্থায়ীত্বের মডেলে তৈরি করা হবে। আর যেসব জায়গায় বাজার রয়েছে সেখানে রাস্তার পাশে নর্দমা করার প্রয়োজন হতে পারে।

৩.০ পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন বা ইএসআইএর উদ্দেশ্য ও পরিধি

৭. যশোর-ঝিনাইদহ সড়ক ২ লেন থেকে ৪ লেনে উন্নীত করার প্রকল্পে পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি এবং প্রভাব মূল্যায়ন করতে এবং পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাব মোকাবেলায় পদক্ষেপ নিতে একটি পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব মূল্যায়ন (ইএসআইএ) প্রয়োজন। সওজ ২০১৫ সালে একই সড়কের জন্য পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন (ইআইএ) করেছিল। সওজের ইআইএ এই ইএসআইএর মাধ্যমে সময়োপযোগী করা হয়েছে এটা নিশ্চিত করতে যে, বর্তমান বাস্তবতার আলোকে বিশ্বব্যাংকের এনভায়রনমেন্টাল অ্যান্ড সোস্যাল ফ্রেমওয়ার্ক (ইএসএফ) এর শর্তগুলো এখানে পূরণ করা হয়েছে। বিশ্বব্যাংকের ইএসএফ এবং বাংলাদেশ সরকারের পরিবেশ সংরক্ষণ বিধি ১৯৭৭, ইআইএ গাইডলাইন ১৯৭৭ এবং অন্যান্য আইন ও নীতি অনুসরণ করে যশোর ঝিনাইদহ সড়কের একটি প্রাথমিক নকশার ওপর এই ইএসআইএ এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি) তৈরি করেছে। বিশ্বব্যাংকের বোর্ডে প্রকল্প অনুমোদনের পর যশোর ঝিনাইদহ সড়কের বিস্তারিত প্রকৌশল নকশার ওপর ভিত্তি করে এই ইএসআইএ চূড়ান্ত করা হবে।

৮. হালনাগাদ ইএসআইএ প্রতিবেদনে সর্বাধিক গুরুত্বপূর্ণ বৈশিষ্ট্যগুলো নিম্নরূপঃ

১. প্রকল্পের সাধারণ বর্ণনা এবং বিদ্যমান ভৌত, বস্তুগত ও আর্থ-সামাজিক অবস্থার বিবরণ।

২. পরিবেশগত ও সামাজিক দৃষ্টিভঙ্গির প্রেক্ষিতে প্রকল্পের বিভিন্ন বিকল্প বিশ্লেষণ, প্রকল্প নির্মাণের কারণে সংশ্লিষ্ট এলাকায় প্রাকৃতিক ও মানব পরিবেশে সম্ভাব্য ঝুঁকি ও প্রভাব চিহ্নিত ও মূল্যায়ন।

৩. অনথিভুক্ত বা অনুভূত পরিবেশগত বিষয় চিহ্নিত করতে এবং ব্যবস্থা নিতে স্থানীয়/স্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে আলোচনা এবং

৪. একটি পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনার (ইএসএমপি) মাধ্যমে তদারকি কাঠামোসহ প্রশমনের উদ্যোগগুলো চিহ্নিত করা।

৪.০ আইনি ও প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো

৯. ইএসআইএতে যশোর-ঝিনাইদহ সড়ক করিডোর প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক দিক সম্পর্কিত বর্তমান আইন ও নীতিগুলোর একটি পর্যালোচনা উপস্থাপন করা হয়েছে। সরকারের এ সম্পর্কিত আইন ও নীতির পাশাপাশি বিশ্বব্যাংকের পরিবেশ ও সামাজিক মানসমূহ (ইএসএস) এখানে উপস্থাপন করা হয়েছে। সরকারের আইন ও বিশ্বব্যাংকের ইএসএসের মধ্যে কোনো বৈসাদৃশ্য থাকলে তা সুরাহার প্রস্তাব রয়েছে। যেখানে বৈসাদৃশ্য আছে সেখানে কঠোর মানটিই অনুসরণ করা হবে।

৫.০ পরিবেশ ও সামাজিক ভিত্তিরেখা :

১০. প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প এলাকার পরিবেশের মানের বর্তমান বা বেসলাইন পরিস্থিতি ও রাস্তার প্রাথমিক নকশাকে ভিত্তি হিসেবে ধরা হয়েছে। বেসলাইন পরিবেশ মান মাঠ পর্যায়ের সমীক্ষার মাধ্যমে মূল্যায়ন করা হয়েছে। যেমন ওই এলাকার বাতাস, কোলাহল, পানি, জমি, আর্থ-সামাজিক পরিস্থিতি বিবেচনা করে পরিবেশের মান নির্ণয় করা হয়েছে।

১১. প্রকল্প অঞ্চল (যশোর থেকে ঝিনাইদহ সড়ক) দেশের দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চলে অবস্থিত। যদিও বাংলাদেশের অর্ধেকেরও কম অংশ গ্রীষ্মমন্ডলীয় অঞ্চলে রয়েছে। তবে হিমালয় পর্বত শ্রেণী পূর্ব বাংলার বেশিরভাগ স্থলভূমিতে গ্রীষ্মমন্ডলীয় সামস্টিক পরিবেশ তৈরি করেছে।

১২. বছরের বেশিরভাগ মাসে যশোরে বাতাসের গড় গতিবেগ ঘন্টায় ৫ থেকে ১৯ কিলোমিটার। ১৫০০ মিলিমিটার থেকে ১৮০০ মিলিমিটার বৃষ্টিপাত হয়। ফলে গ্রীষ্মকালীন সময়ে সর্বোচ্চ তাপমাত্রা ৩৫ ডিগ্রি সেলসিয়াসের নিচে থাকে। প্রকল্প এলাকার বেশিরভাগ রাস্তা ও উচু জায়গাগুলোতে প্লাবনভূমি রয়েছে। প্রকল্প এলাকার ভূ-সংস্থান উত্তর থেকে দক্ষিণে ঢালু, যার উচ্চতা এম.এ.এম.এস থেকে ১১ এম.এ.এ.,এস। প্রকল্পের সড়ক বিন্যাস দেশের উত্তর-পশ্চিম ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে এবং মিঠাপানির সরবরাহের জন্য গঙ্গা নদীর ওপর নির্ভরশীল। পুরো সড়ক বিন্যাস গঙ্গা প্লাবনভূমি ফিজিওগ্রাফিক ইউনিটের ওপর দিয়ে গেছে। প্রকল্পের সড়ক এলাকার মাটির সাধারণ বৈশিষ্ট্য হচ্ছে চুনযুক্ত পলিমাটি ও চুনযুক্ত বাদামি প্লাবনভূমিও রয়েছে। স্থানীয় মাটির গুণাগুণ বেজলাইন স্টাটাসের মাধ্যমে চিহ্নিত করা হয়েছে। জরিপকালীন সময়ে সম্ভাব্য দুই জায়গা থেকে মাটির নমুনা সংগ্রহ করা হয়েছে। নমুনা ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয়ের ল্যাবরেটরিতে পাঠানো হয়।

১৩. প্রকল্পের সড়ক বিন্যাস বিভিন্ন জায়গায় ভৈরব, চিত্রা ও বেগবাতি নদী অতিক্রম করেছে। প্রকল্প এলাকা ঘিরে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক বিল (জলাশয়) ও খাল রয়েছে। এছাড়া প্রকল্প এলাকায় অসংখ্য পুকুর ও খানাখন্দ রয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ প্যারামিটার হিসেবে প্রকল্প এলাকার ভূ-উপরিস্থ পানির মান পরীক্ষা করা হয়েছে। প্রকল্পের যেসব জায়গায় সেতু করার প্রস্তাব করা হয়েছে (ভৈরব নদী, বেগবাতি নদী, বিশখালি নদী, চিত্রা নদী), মাঠ জরিপের সময় সেখান থেকে পানির নমুনা সংগ্রহ করা হয়েছে। নমুনা পরীক্ষায় দেখা গেছে, কয়েকটি বাদে সব প্যারামিটারে জাতীয়

মান বজায় রয়েছে। প্রকল্প এলাকার চত্বরের গভীর ভূগর্ভস্থ পানির টেবিলে দেখা গেছে, শুষ্ক মৌসুমে তা ১৫ থেকে ২০ মিটার ওঠানামা করে এবং বর্ষাকালে উপরিভাগ পর্যন্ত পৌঁছে যায়। অভ্যন্তরীণ, কৃষি ও শিল্পকাজে প্রকল্প এলাকার ভূগর্ভস্থ পানির অতিরিক্ত ব্যবহার করা হয় এবং শুষ্ক মৌসুমে এটি ৭ মিটারে নেমে আসে।

১৪. ভূমিকম্প অঞ্চল শ্রেণীকরণের হিসেবে প্রকল্প এলাকা জোন-৩ শ্রেণীভুক্ত যা নিম্ন ভূমিকম্প প্রবন। প্রকল্প এলাকা ঘূর্ণিঝড় ঝুঁকিপূর্ণ এলাকাতেও পড়েনি। প্রকল্প এলাকার পানি নিষ্কাশন বেশিরভাগ ক্ষেত্রে এই এলাকার নদীর পানির স্তরের ওপর নির্ভরশীল। এক কথায় প্রকল্প এলাকা ঘূর্ণিঝড় ও বন্যার ঝুঁকিমুক্ত।

১৫. প্রকল্প এলাকায় স্থানীয়ভাবে বায়ু দূষণ হয়, তবে তা তুলনামূলকভাবে পরিমিত। রাস্তার ধুলোবালি, ডিজেল ইঞ্জিনের কালো ধোয়া, নির্মাণকাজের ধুলোবালি, কৃষিজমি থেকে আবর্জনা, রান্না-বান্না ও পরিবহণ থেকে বায়ু দূষণ হয়।

১৬. বিশ্ব স্বাস্থ্য সংস্থার গাইডলাইনস ফর কমিউনিটি নয়েজ (১৯৯৯) অনুযায়ী, দৈনিক ৫০ ডেসিবল (ডিবি) বা তার বেশি মাত্রার শব্দ চাপ (সাইন্ড প্রেসার) সাধারণ মানুষের অস্বস্তির কারণ হতে পারে। ৮৫ ডিবির বেশি শব্দ চাপ মারাত্মক বিবেচনা করা হচ্ছে, যা মানুষের শ্রবণশক্তি অস্থায়ীভাবে নষ্ট করতে পারে। প্রকল্প এলাকার কম্পন মাত্রা নগণ্য। যদিও রাস্তার কাছাকাছি পরিবহণ চলাচলের সময় কম মাত্রার কম্পন হয়ে থাকে।

১৭. প্রকল্পটি মিশ্র উদ্ভিদের সমতল ভূমিতে অবস্থিত এবং ডুবে যাওয়ার সম্ভাবনা কম। আশেপাশে প্রধানত ধান, গম, তামাক, ভুট্টা, বাদাম, বিভিন্ন রবি শস্য ও সবজি চাষ হয়। প্রকল্পের রাস্তার পাশে জলজ উদ্ভিদও রয়েছে। প্রকল্প এলাকার কিছু পুকুর ও খানাখন্দ মাছ চাষ ও সংরক্ষণে ব্যবহার হয়। প্রকল্প এলাকায় প্রাকৃতিক জলাশয় নেই। ফলে এই সড়ক ৪ লেনে উন্নীত করা হলে স্থানীয় বা আঞ্চলিক পানি সম্পর্কিত বিষয়ে নেতিবাচক প্রভাব পড়বে না। এই সড়ক বা সড়ক থেকে ৫ কিলোমিটারের মধ্যে বড় ধরনের অবকাঠামো বা সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যের প্রতিষ্ঠান নেই। বিনাইদহর কালিগঞ্জ উপজেলার মাজরাত বাওড় কাছাকাছি পরিবেশের বিবেচনায় গুরুত্বপূর্ণ, তবে এই মহাসড়কের ৫ কিলোমিটারের বেশি দূরে এবং এই বাওড় ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। ফলে প্রস্তাবিত সড়ক উন্নয়ন কাজের ৫ কিলোমিটার আশেপাশে কোনো পরিবেশ সংক্রান্ত স্পর্শকাতর স্থান নেই।

১৮. একটি সামাজিক জরিপের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার স্থানীয় বাসিন্দাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থান তুলে ধরা হয়েছে। জরিপকারি দল যশোর ও বিনাইদহর ২০০ পরিবারের সাক্ষাৎকার নিয়েছে। পরিবারগুলোর মধ্যে ৫৫টি যশোরে এবং বাকী ১৪৫টি পরিবার বিনাইদহের। যাদের সঙ্গে জরিপকারি দল কথা বলেছে তাদের গড় বয়স ৩১ দশমিক ১৭ বছর। এদের মধ্যে ২২ ভাগ নিয়মিত স্কুলে যান। ১০ দশমিক ৪ ভাগ ক্ষুদ্রঋণ বিতরণকারী এনজিওর সাথে সম্পৃক্ত। ১৪ শতাংশ পরিবার বর্গাচাষী। ৬৭ দশমিক ৩৫ শতাংশ জানিয়েছে তাদের যে জমি আছে সেগুলোর তাদের বাড়ির পাশেই। পরিবারগুলোর জমির দাম গড়ে ১২ লাখ ৮৪ হাজার ৭৯৩ টাকা বা ১৫ হাজার মার্কিন ডলার। জরিপ করা পরিবারগুলোর ৩৯৩ জন জানিয়েছেন তারা তাদের নিজস্ব জমিতে বসবাস করেন। প্রায় ৬০ দশমিক ৫ শতাংশ পরিবার নিজস্ব ভিটায় বসবাস করেন। বর্তমানে পরিবারের সম্পদের গড় মূল্য ১৬ হাজার ৯০২ টাকা। জরিপে অংশগ্রহণকারীরা জোরালোভাবে বলেছেন, প্রকল্পে তাদের জমি ব্যবহার করলে তারা আপত্তি করবেন না। মাত্র ২ দশমিক ৫ ভাগ লোক জানিয়েছেন, তাদের জমি ব্যবহারে আপত্তি রয়েছে। জরিপে অংশ নেওয়া ৮০

ভাগ পরিবার মনে করে প্রকল্পে ওই এলাকার লোকজন সামগ্রিকভাবে উপকৃত হবেন। সামাজিক জরিপের সময় কোনো ক্ষুদ্র নৃতাত্ত্বিক জনগোষ্ঠীর কাউকে পাওয়া যায় নি।

১৯. জরিপে অংশগ্রহণকারীরা প্রকল্পের কাজ চলাকালে বাইরের শ্রমিক আসার কারণে স্থানীয়দের ওপর কোনো নেতিবাচক প্রভাব পড়বে না বলে মনে করেন। কারণ ওই শ্রমিকরা আলাদা ক্যাম্প থাকবেন এবং তাদের চলাচলে নিয়ন্ত্রণ আরোপ করা থাকবে। ৬৫ ভাগ পরিবারের মতামত হচ্ছে এই প্রকল্পের ফলে বাজার ক্ষতিগ্রস্ত হবে। আর ১৩ দশমিক ৫ শতাংশ পরিবার বলেছে, স্কুল ও মাদ্রাসা ক্ষতির মুখে পড়বে। নারীদের অবস্থান ও অধিকার নিয়ে এই জরিপে ১৬টি প্রশ্ন ছিল। এসব প্রশ্নের যে ধরনের জবাব পাওয়া গেছে তা থেকে জরিপকারী দল মনে করে এই অঞ্চলে নারীরা বৈষম্যের শিকার।

৬.০ ঝুঁকিতে থাকা গোষ্ঠী বা ভালনারবল গ্রুপস

২০. এ পর্যন্ত পরিচালিত সামাজিক বিশ্লেষণ থেকে দেখা গেছে, এই এলাকায় অনেক পরিবার বয়স, আয়, অক্ষমতা ও খাদ্য গ্রহণ বিবেচনায়্য সুরক্ষিত নয়। বাংলাদেশের দারিদ্র সীমা মাসিক ৫ হাজার টাকা আয় বা দৈনিক ২ ডলার আয়ের নিচে। ইএসআইএ প্রকল্প এলাকায় ৩৪টি পরিবার পেয়েছে যাদের মাসিক আয় ৫ হাজার টাকা বা তার নিচে। এই পরিবারগুলোকে ঝুঁকিপূর্ণ বা সুরক্ষিত নয় এমন ক্যাটাগরিতে ভাগ করা যেতে পারে। আর জরিপ থেকে দেখা গেছে ২১০ জন ব্যক্তি রয়েছে যারা মাসিক ৫ হাজার টাকা বা তার কম আয় করছেন। প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় তাদেরও অবস্থা আরও দুর্বল হতে পারে। এটা নির্ভর করবে প্রকল্পের বিভিন্ন পর্যায়ে লেনদেন ব্যয়ের ওপর (যেমন অতিরিক্ত ভ্রমণ ব্যয়, হারানো উপার্জনের অপচুরিনিটি কষ্ট, স্থানীয় শ্রমবাজারে একই কাজ না পাওয়া ইত্যাদি)। ১৬ শতাংশ পরিবার কোনো না কোনোভাবে খাদ্য ঘাটতিতে ভুগছে বলে চিহ্নিত করা হয়েছে। এই জরিপ থেকে ৬০ বছরের বেশি বয়স্ক ৬৮ জন ব্যক্তি পাওয়া গেছে যারা এই প্রকল্পের কারণে বেমানানভাবে ক্ষতির মুখে পড়তে পারেন। একইসঙ্গে ১২ জন প্রতিবন্ধী পাওয়া গেছে, তারাও ক্ষতির মুখে পড়বেন। জমি অধিগ্রহণের কারণে কিছু লোকের উল্লেখযোগ্য অংকের জমি (১০ শতাংশ) হারাতে হবে এবং এসব পরিবার ক্ষতির মুখে পড়বেন।

৭.০ বিকল্পের বিশ্লেষণ

২১. একটি বড় অবকাঠামো প্রকল্পের ফলে সংশ্লিষ্ট অঞ্চল এবং সেখানকার অর্থনীতির গতিপ্রকৃতি পরিবর্তনের সম্ভাবনা থাকে। তবে স্থানীয়দের ওপর বাহ্যিকভাবে কিছু নেতিবাচক প্রভাবও থাকে। পরিহার, ছোট করা অথবা প্রশমনের নীতি অনুযায়ী এই ইএসআইএ প্রকল্পের ডিজাইনে বিভিন্ন বিকল্প চিন্তা করেছে। প্রাথমিক ডিজাইন বা নকশায় তিনটি বিষয় বিবেচনা করা হয়েছে। কোনো প্রকল্প নেই এমন চিন্তা থেকেও বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

○ চার লেনের সড়কের প্রশস্ততা বাড়ানো এবং বাণিজ্যিক এলাকা ধ্বংস করে প্রয়োজনীয় সংযোগ; এভাবে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ করা হলে ওই এলাকার অর্থনৈতিক স্বাস্থ্যের ওপর নেতিবাচক প্রভাব পড়বে। ব্যাপক পরিমাণ অবকাঠামো স্থানান্তর হতে পারে। পথচারীসহ অন্যান্য সড়ক ব্যবহারকারীদের জন্য সড়ক নিরাপত্তার অবনতি হতে পারে।

০ বাইপাস : এই বিকল্প ব্যবস্থাও কৃষি জমি ও কৃষকদের ওপর নেতিবাচকভাবে প্রভাব ফেলবে। এটা শুধুমাত্র বড় কেন্দ্রগুলোতে ভাবা যেতে পারে। বাইপাস ব্যবস্থা স্থাপন করতে গেলে ব্যবসায় লোকসানের কারণে বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠানগুলো ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

০ ফ্লাইওভার (উড়াল সড়ক) : এই ব্যবস্থায় সড়কের প্রশস্ততা বাড়ানোর সুযোগ হতে পারে। যদিও এতে অনেক জমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনের প্রয়োজন পড়বে। অন্যদিকে ফ্লাইওভারের নিচে যেসব জমি ও ভবন থাকবে সেগুলোর পরিবেশগত মান খারাপ করবে এবং কিছু জমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনের দরকার হবে।

২২. সড়ক ও জনপথ বিভাগের মান অনুযায়ী যশোর ও ঝিনাইদহের বর্তমান সড়কটিকে অনেক জায়গায় অল্প দূরত্বে পুনর্বিন্যাস করতে হবে। এই ছোট ছোট পুনর্বিন্যাস স্থানীয় পরিবেশের ওপর ন্যূনতম নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে তবে জমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনের পরিমাণ কমাবে। সড়ক বিন্যাস সোজা করতে এই সড়কে ১০ জায়গায় ডাইভার্সন বা ছোট ডাইভার্সন আছে।

৭.১ নো প্রজেক্ট সিনারিও

২৩. প্রকল্পের রূপান্তরমুখী সংশ্লেষ বিবেচনায় বা কোনো কিছু নির্মাণ না করা গ্রহণযোগ্য উপায় নয়। প্রস্তাবিত প্রকল্পের মতো একটি অবকাঠামো প্রকল্পে কিছু নেতিবাচক প্রভাব থাকতে পারে। শক্তিশালী পরিবেশ ও সামাজিক উদ্যোগ নেওয়ার মাধ্যমে প্রকল্পের নেতিবাচক প্রভাব কমিয়ে আনা নিশ্চিত করা যাবে এবং ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলোর অবস্থার উন্নয়ন করা সম্ভব না হলেও ন্যূনতম পক্ষে আর্থ সামাজিকভাবে যে পর্যায়ে রয়েছে সেই অবস্থায় থাকার ব্যবস্থা করা হবে। সবশেষে প্রকল্পের সামগ্রিক সুবিধা এর ব্যয়কে ছাড়িয়ে যাবে।

৮.০ প্রত্যাশিত পরিবেশগত এবং সামাজিক প্রভাব এবং প্রশমন উদ্যোগ

২৪. প্রকল্পের বর্তমান নকশার ওপর ভিত্তি করে প্রতিটি প্রাসঙ্গিক মানের দ্বারা সম্ভাব্য পরিবেশগত এবং সামাজিক ঝুঁকি এবং প্রভাব প্রাথমিকভাবে মূল্যায়ন করা হয়েছে, যা এডিবি'র অর্থায়নে ২০১৫ সালে করা হয় এবং সেগুলো প্রশমনের বিভিন্ন উদ্যোগ প্রস্তাব করা হয়েছে। এই সড়কের চূড়ান্ত বিন্যাস নির্ধারিত হলে বিস্তারিত নকশা পর্যায়ে ইএসআইএ হালনাগাদ ও চূড়ান্ত করা হবে।

৮.১ পরিবেশগত এবং সামাজিক ঝুঁকি এবং প্রভাব

২৫. এই প্রকল্পে বিভিন্ন মানদণ্ডে সুরক্ষিত নয় (ভারনারবল) এমন ব্যক্তিকে সংজ্ঞায়িত করা হয়েছে। যেমন-নারী প্রধান পরিবার, শারীরিক প্রতিবন্ধী ব্যক্তি, মাসে ৫ হাজার টাকার নিচের আয়ের ব্যক্তি, বিধবা এবং ৬০ বছরের বেশি বয়স্ক ব্যক্তি, এমনকি তারা তালিকাভুক্ত জমির মালিক হলেও। এই গ্রুপে সেই সমস্ত কৃষকরাও অন্তর্ভুক্ত থাকবে যারা জমি অধিগ্রহণের পরে ক্ষুদ্র বা প্রান্তিক কৃষক হয়ে যাবে এবং আয়ের ক্ষেত্রে মাসে পাঁচ হাজার টাকা বা তার কম আয় থাকবে। সুবিধাবঞ্চিত ও শারীরিকভাবে প্রতিবন্ধী ব্যক্তিসহ স্থানীয় মানুষের প্রয়োজন ও উদ্বেগ বিবেচনা করা হয়েছে। আগেই বলা হয়েছে যে একটি সামাজিক জরিপের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকায় কিছু সুরক্ষিত নয় বা ঝুঁকিতে আছেন এমন লোক চিহ্নিত করা হয়েছে। এই প্রকল্প ব্যক্তি ও পরিবার পর্যায়ে ভালনারবল গ্রুপকে সুরক্ষার জন্য একটি বিশেষ অর্থনৈতিক প্যাকেজ নিশ্চিত করবে। এছাড়া জনসাধারণের সুবিধার্থে শৌচাগার, রাস্তায় আলো ও পানীয় জলের ব্যবস্থা করা হবে। এছাড়া নির্মাণকালীন রাস্তায় নিরাপত্তা বিশেষ করে হাসপাতাল, স্কুলের মত সামাজিক সংবেদনশীল জায়গা এবং বিশেষভাবে সক্ষম ব্যক্তিদের জন্য বিশেষ ব্যবস্থা করা হবে।

২৬. যশোর-ঝিনাইদহ সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নে সম্প্রসারিত ROW এর মধ্যে প্রয়োজনীয় জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে এবং এই প্রকল্পের কারণে ব্যক্তি, স্থাপনা ও পাবলিক ইউটিলিটির ভৌত ও অর্থনৈতিক স্থানান্তর ঘটবে। নির্মাণ সম্পর্কিত ঝুঁকি ও প্রভাব থাকবে, যার মধ্যে এ প্রকল্পের কর্মী ও স্থানীয় জনগণের স্বাস্থ্য ঝুঁকি উল্লেখযোগ্য। যানবাহন চলাচল বৃদ্ধির কারণে দূর্ঘটনা এবং সামাজিক কিছু বিষয় যেমন শ্রমিক অন্তর্ভুক্তি, শিশু শ্রম ও লিঙ্গ ভিত্তিক সহিংসতা বাড়তে পারে।

২৭. এই সড়ক উন্নয়নের ফলে উল্লেখযোগ্য পুঞ্জীভূত নেতিবাচক প্রভাব পড়বে না বলে এক মূল্যায়নে দেখা গেছে। কারণ কাজগুলো বর্তমান সড়কেই করা হবে। অবশ্য মানুষ বৃদ্ধি, কৃষি ও অ্যাকুয়া-কালচার উন্নয়ন, মহাসড়কের পাশে নতুন বসতি ও স্থাপনা স্থাপন, ভূমির পরিবর্তন ও অন্যান্য উন্নয়নের কারণে এই এলাকা ইতিমধ্যে পরিবর্তিত এবং মানুষ অনেক বছর ধরে অতিমাত্রায় বিরক্ত হয়ে আছে। এই মহাসড়কের উন্নয়ন কাজ হোক বা না হোক ভূমির ব্যবহার পরিবর্তন এবং ভূমির রূপান্তর ইতিমধ্যে ঘটেছে এবং তা অব্যাহত থাকবে কেননা পশ্চিমাঞ্চলে নগরায়ন ও উন্নয়ন হচ্ছে।

এই সড়কে নতুন মূলধন বিনিয়োগ না থাকায় ভবিষ্যতে সব ধরনের গাড়ি চলাচলে চ্যালেঞ্জ থাকবে, যা ভবিষ্যতে আরও বাড়বে বলে ধারণা করা যায়। এসব কারণে এখানকার স্থানীয় জনগণের ওপর পরিবেশ ও সামাজিকভাবে উল্লেখযোগ্য অস্থিরতা সৃষ্টি করবে। এর ফলে শব্দ, কম্পন ও বায়ু দূষণ বাড়বে। এই প্রকল্পটি বাস্তবায়ন না করলেও তার সামাজিক প্রভাবও পড়তে পারে। সড়ক ব্যবহারকারী, স্থানীয় জনসাধারণ ও পথচারীদের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা ঝুঁকির বাড়বে। কারণ রাস্তা পারাপার আরও ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে উঠবে। যানজট বাড়বে এবং তা স্থানীয় অর্থনীতিতে নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে। এই সড়কের পাশে সামগ্রিকভাবে পরিবেশ ও সামাজিক অবস্থার অবনমন হবে। অন্যদিকে এ প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে সড়কটির উন্নয়ন হবে। ধীর গতির যানবাহন ও দ্রুত গতির যানবাহন আলাদা চলার সুবাদে স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তার উন্নতি হবে। গাড়ির গতিসীমা ও সিগন্যাল মানার বাধ্যবাধকতাসহ সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা সৃষ্টি করা হবে। ভ্রমণ সময় কমবে এবং সড়ক বাণিজ্য আরও বাড়বে ও দক্ষ হবে বলে আশা করা যায়।

২৮. প্রকল্পটি বাস্তবায়নের সময় বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলীয় করিডোরে একটি কৌশলগত পরিবেশ ও সামাজিক মূল্যায়নের উদ্যোগ নেওয়া হবে। পশ্চিমাঞ্চল করিডোরের অতীত, বর্তমান ও ভবিষ্যত উন্নয়নের সম্মিলিত প্রভাব পর্যালোচনায় এবং এই কর্মসূচির ভবিষ্যত ইএসআইএগুলোর জন্য এটি করা হবে।

৮.২ শ্রমিকদের ওপর পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি এবং কর্ম-পরিবেশ

২৯. পূর্ত কাজ, মূল কাজের এজেন্সি বা ফার্ম, মালামাল বা যন্ত্রপাতির প্রাথমিক সরবরাহকারী এবং অন্যান্য বাস্তবায়নকারী অংশীদারদের সঙ্গে সড়ক ও জনপথ বিভাগ চুক্তি করবে। প্রকল্পের শ্রমিকদের মধ্যে থাকবে সরাসরি শ্রমিক, চুক্তিভিত্তিক শ্রমিক (অভিবাসন শ্রমিকসহ), প্রাথমিক সরবরাহকারী শ্রমিক (যারা ঠিকাদারদের মাধ্যমে পণ্য ও অন্যান্য মালামাল, যেমন আইটি সেবা, নিরাপত্তা সেবা সরবরাহ করবে)

ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে: শিশু শ্রম, নিয়োগকর্তা কর্তৃক সুবিধা না দেওয়া (বেতন, বোনাস, মাতৃত্বকালীন সুবিধা না দেওয়া ইত্যাদি) নিয়োগে বৈষম্য, (যেমন-চাকুরিচ্যুত করা, কর্ম পরিবেশ, বেতন ও অন্যান্য সুবিধার ক্ষেত্রে)।

লিঙ্গভিত্তিক সহিংসতার আশংকাও রয়েছে, কারণ সড়কটি হাসপাতাল, স্কুলের মত সামাজিক স্পর্শকাতর এলাকা দিয়ে যাবে। এইচআইভি বা এইডস এবং অন্যান্য যৌন সংক্রমন সংক্রান্ত স্বাস্থ্য ঝুঁকি রয়েছে।

৮.৩ সম্পদের ব্যবস্থাপনা সম্পর্কিত পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি এবং দূষণ প্রতিরোধ ও ব্যবস্থা

৩০. সড়ক নির্মাণের কারণে আশপাশের অবকাঠামো, ওই এলাকার নর্দমার নকশা, জলাশয়, রাস্তার পাশের গাছপালা, ক্ষয় প্রবন এলাকা, বায়ু, পানি, কোলাহল ও মাটির মানের স্পর্শকাতর গ্রহিতাদের ওপর কি ধরনের ঝুঁকি সৃষ্টি ও নেতিবাচক প্রভাব ফেলবে তা মূল্যায়ন করা হয়েছে। একইসাথে ওই এলাকায় প্রাকৃতিক দূর্যোগ যেমন ভূমিকম্প, ভূমিকম্প ও বন্যার প্রভাব কি হবে তাও মূল্যায়ন করা হয়েছে। প্রতিকার ব্যবস্থা নেওয়া না হলে ধুলোবালির কারণে বায়ু দূষণ, শব্দ দূষণ ও পানি দূষণের প্রভাব মারাত্মক হবে।

৩১. এডিবি'র অর্থায়নে ক্লিন এয়ার এশিয়া-১৪ এবং ইনস্টিটিউট ফর ট্রান্সপোর্টেশন অ্যান্ড ডেভেলপমেন্ট পলিসির মাধ্যমে এই প্রকল্পের সম্ভাব্য গ্রীণ হাউজ গ্যাস(জিএইচজি) নির্গমন হিসাব করতে ট্রান্সপোর্ট ইমিশন ইভ্যালুয়েশন মডেল ফর প্রজেক্ট(টিইইএমপি) তৈরি করা হয়েছে।

৮.৪ স্থানীয়দের স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তায় পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাব

৩২. এই সড়কটিতে নির্মাণ সামগ্রী পরিবহণ করা হবে, যা স্থানীয় রাস্তা ব্যবহারকারীদের বিরক্তির কারণ হবে। এতে ঝুঁকি হচ্ছে- (১) অভিবাসী শ্রমিক আসবে, যা স্থানীয় মানুষদের অস্বস্তির কারণ হতে পারে এবং দ্বন্দ্বও সৃষ্টি করতে পারে। (২) নির্মাণ সংক্রান্ত যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি এবং জনবসতি অঞ্চলে সড়ক পথের প্রশস্ততা বৃদ্ধির ফলে স্কুল, ধর্মীয় স্থান, স্বাস্থ্য কেন্দ্র বা হাসপাতাল এলাকায় দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে। (৩) মাটির কাজের জন্য বেশি পরিমাণে ধুলোবালি ছড়াবে, শব্দ দূষণ সৃষ্টি হবে, যানবাহন চলাচলের দূষণ বাড়বে এবং অনেক গাড়ি অসল বসে থাকবে। (৪) রাস্তা খনন, কম্পন সরঞ্জাম ব্যবহার, নির্মাণকাজের ধ্বংসাবশেষ পরিচালনা ও নিষ্পত্তি এবং (৫) শিশু শ্রম ব্যবহারের আশংকা রয়েছে।

৮.৫ ভূমি অধিগ্রহণ, ভূমি ব্যবহারে নিয়ন্ত্রণ ও অনিচ্ছাকৃত পুনর্বাসনের ওপর পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ঝুঁকি ও প্রভাব

৩৩. সড়কে হস্তক্ষেপ হবে রৈখিক এবং জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে। প্রাথমিক হিসেবে এই সড়কের জন্য বিনাইদহ এলাকায় ১০৬ দশমিক ২৯ হেক্টর এবং যশোর এলাকায় ১৪৮ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ প্রয়োজন পড়বে। জমি অধিগ্রহণের ফলে জমির মালিকানা আছে এবং মালিকানাবিহীন- উভয় ধরনের ব্যক্তিই ক্ষতিগ্রস্ত হবে। এতে ব্যক্তি ও গোষ্ঠীর আয় ও জীবনযাত্রা ব্যহত হবে। সড়ক নির্মাণকালীন সময়ে নির্মাণ শিবির বা ক্যাম্প, সরঞ্জাম রাখার ইয়ার্ড বা উঠান, হট মিক্স প্লান্ট স্থাপন এবং সড়ক সম্প্রসারণের মেশিনারিজের জন্যও জমি অধিগ্রহণ করা লাগবে। রাস্তার পাশে থাকা সরকারি জমি বা স্বেচ্ছায় লিজ দিতে চায় এমন ব্যক্তির জমি বা বেসরকারি পর্যায় থেকে কিনে নিয়ে এই জমির চাহিদা মেটানো যেতে পারে। এই সড়ক উন্নয়নের সাথে সাথে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড ও অন্যান্য সুযোগ সৃষ্টি হবে। পুনর্বাসন কর্ম-পরিকল্পনা (আরএপি) আরএপি এবং তার জন্য উপযুক্ততার কাঠামো তৈরি করা হবে। অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসনে অনিচ্ছুকদের সাথে পরামর্শ করা হবে এবং তাদেরকে প্রস্তাবিত স্টেকহোল্ডার এনগেজমেন্ট প্লানে সম্পৃক্ত করা হবে। একইসাথে জীবনযাত্রা ও পুনর্বাসনের প্রভাব মোকাবেলায় দক্ষতা ও আর্থিক সহযোগিতা দেওয়ার দরকার হবে। সর্বশেষ ঝুঁকিপূর্ণ গোষ্ঠীগুলোকে বহুমুখী উদ্যোগের মাধ্যমে অতিরিক্ত সহযোগিতা করা হবে, যা আর অ্যান্ড আর পদক্ষেপের অংশ।

৮.৬ সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যের সঙ্গে যুক্ত পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি

৩৪. প্রাথমিক সমীক্ষা অনুযায়ী এই রাস্তার আশপাশে কোনো সাংস্কৃতিক ঐতিহ্য নেই, ফলে প্রকল্পটি সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যকে প্রভাবিত করবে বলে মনে হয় না। কিছু মাদ্রাসা ও কবরস্থান ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে, এগুলো স্থানান্তর করা হবে, যা আরএপিতে উল্লেখ রয়েছে। এইসএমপিতে সম্ভাব্য সাংস্কৃতিক ঐতিহ্যের একটি প্রক্রিয়া (**Chance Find**) সংযুক্ত করা হবে এবং ঠিকাদারদের সঙ্গে চুক্তি করার সময় এ বিষয়ে একটি ধারা অন্তর্ভুক্ত হবে।

৮.৭ জীববৈচিত্র্য সংরক্ষণ এবং জীবিত প্রাকৃতিক সম্পদের টেকসই ব্যবস্থাপনার সাথে সম্পৃক্ত পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি

৩৫. উদ্ভিদের ওপর প্রভাব : সড়ক নির্মাণের জন্য এর আশপাশের গাছপালা কাটা পড়বে। বেজলাইন জরিপে দেখা গেছে, মানুষের হস্তক্ষেপের কারণে প্রকল্প এলাকা কম বৈচিত্র্যপূর্ণ। ইকোলোজিক্যাল তদন্তেও পরিবেশের জন্য স্পর্শকাতর তেমন কিছুই উপস্থিতি পাওয়া যায়নি। এই করিডোরের মধ্যে কোনো বিরল, বিপন্ন এবং হুমকিতে থাকা প্রজাতিও নেই। এই সড়ক থেকে ৫ কিলোমিটারের বেশি দূরে মারজোত বাওড় আছে, যা সড়ক নির্মাণের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হবে না।

৩৬. প্রাণীকুলের ওপর প্রভাব: এই প্রকল্প করিডোরের ১০ কিলোমিটারের মধ্যে কোনো জাতীয় উদ্যান বা বন্যপ্রাণীর অভয়ারণ্য নেই। প্রকল্প করিডোরের ওপর জীববৈচিত্র্য তদন্ত অনুযায়ী প্রকল্প করিডোরে টিকটিকি(**Varanus Bengalensis**) এবং ময়ূরের (**Pavo Cristatus**) এর উপস্থিতি দেখা যায়নি।

৯.০ স্টেকহোল্ডার সম্পৃক্তকরণ ও তথ্য প্রকাশ :

৩৭. স্থানীয় জনগণসহ অন্যান্য স্টেকহোল্ডারদের অর্থবহ পরামর্শের মাধ্যমে প্রকল্পে অংশগ্রহণ নিশ্চিত করা হয়েছে। প্রক্রিয়ার শুরুর দিকে অংশীদারদের সম্পৃক্ততা সবচেয়ে কার্যকর হিসেবে বিবেচিত হয়। পরামর্শকে একটি অন্তর্ভুক্তিমূলক প্রক্রিয়া হিসেবে বিবেচনা করা হয় এবং ধারণা করা হয় এটি প্রকল্প পরিক্রমায় চলতে থাকবে। কার্যকর ও অর্থবহ আলোচনা একটি শক্তিশালী ও সহানুভূতিশীল সম্পর্কের উন্নয়ন ঘটায়, যা প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ব্যবস্থাপনায় অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। বর্তমানে চিহ্নিত স্টেকহোল্ডারদের মধ্যে রয়েছে অর্থায়নকারী এজেন্সি, প্রকল্পের নকশা, পরিকল্পনা ও বাস্তবায়নের সাথে সম্পৃক্ত সরকারি এজেন্সি, প্রকল্প দ্বারা ইতিবাচক বা নেতিবাচক বা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে প্রভাবিত ব্যক্তিবর্গ (প্রজেক্ট অ্যাফেক্টেড পারসনস -পিএপিস)। স্থানীয় এনজিওসহ অন্যান্য স্বার্থসংশ্লিষ্টরা এতে সম্পৃক্ত। সওজের কর্মকর্তারা ও পরামর্শকদের নিয়ে গঠিত প্রক্রিয়ার প্রকল্প দল ১. স্থানীয় জনগণ ২. বিভিন্ন বিভাগ ও খাতের কর্মকর্তা ৩. কমিউনিটি নেতা ৪. ইউনিয়ন পরিষদ চেয়ারম্যান এবং ৫. লিঙ্গ সমতার জন্য নারী প্রতিনিধিদের সঙ্গে আট জায়গায় এই প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক প্রভাব নিয়ে আলোচনা করেছে। এসব পরামর্শ সভা থেকে জানা গেছে জনগণ প্রস্তাবিত প্রকল্প সম্পর্কে পুরোপুরি অবহিত নন। একটি সভায় পরামর্শক প্রকল্প প্রকৃতি সম্পর্কে জানালে অংশগ্রহণকারীরা প্রকল্পের নকশার বিষয়ে মতামত দেন। স্থানীয় জনগণ ক্ষতিপূরণ সম্পর্কে প্রশ্ন তোলেন এবং প্রকল্পের পরামর্শকরা তাদের জানান যে, ক্ষতিপূরণ সরকারের বিধি বিধান ও বিশ্বব্যাংকের নিয়ম অনুযায়ী পরিশোধ করা হবে। শ্রমিক অন্তর্ভুক্তি, ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট এবং কর্মীদের পেশাগত স্বাস্থ্য ও নিরাপত্তা নিয়ে মতামত জানান। সকল অংশীদারই অন্য জেলা থেকে শ্রমিক নেওয়ার বিষয়ে ইতিবাচক মত দিয়েছেন এবং কর্মীদের নিরাপত্তার জন্য পর্যাপ্ত নিরাপত্তা সরঞ্জাম দেওয়ার অনুরোধ করেছে। পাশাপাশি ট্রাফিক ব্যবস্থাপনার জন্য বড় ধরনের উদ্যোগ নিতে অংশীদাররা অনুরোধ জানিয়েছেন।

সড়ক ও জনপথ বিভাগ (সওজ) প্রয়োজনীয় তথ্য প্রকাশ করতে সকল ষ্টেকহোল্ডারদের সঙ্গে আলাপ আলোচনা করেছে। প্রকল্পের সম্ভাব্য ঝুঁকি ও প্রভাব এবং সুযোগ সম্পর্কে জানতে এই খসড়া ইএসআইএ প্রকাশ করা হয় ২০১৯ সালের নভেম্বরে। সওজ ষ্টেকহোল্ডারদের এসব তথ্য এভাবে দিয়েছে যে, প্রকল্পের নকশা সম্পর্কে তাদের সাথে অর্থপূর্ণ আলোচনা হতে পারে। প্রকল্পের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে এমন বিভিন্ন গ্রুপের কথা মাথায় রেখে এসব তথ্য স্থানীয় ভাষায় এমনভাবে প্রকাশ করা হয়েছে যা সাংস্কৃতিকভাবে যথাযথ। সড়কটির বিস্তারিত নকশা প্রণয়ন পর্যায়ে ইএসআইএ হালনাগাদ ও চূড়ান্ত করার সময় আরও আলোচনা করা হবে।

১০. পরিবেশগত ও সামাজিক ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (ইএসএমপি)

৩৯. প্রকল্পের পরিবেশগত ও সামাজিক ঝুঁকি ও প্রভাব মোকাবেলায় একটি ইএসএমপির নকশা করা হয়েছে। এর মধ্যে রয়েছে সাধারণ নির্মাণ প্রভাব এবং স্পর্শকাতর রিসেপ্টরসের ওপর স্থানভিত্তিক প্রভাব, প্রশমন পদক্ষেপ, তদারকি, সক্ষমতা বৃদ্ধি, দায়িত্ব এবং রিপোর্টিং পদ্ধতি ও বাজেট। এছাড়া ইএসএমপি প্রকল্প পর্যায়ে জিবিডি ইস্যু মোকাবেলায় পদক্ষেপ নেবে। যেকোনো ভূমি অধিগ্রহণ এবং অনৈচ্ছিক ভূমি দখল সম্পর্কিত ভৌত ও অর্থনৈতিক স্থানচ্যুতি মোকাবেলায় প্রকল্পের চূড়ান্ত বিন্যাস এবং বিস্তারিত নকশা শেষ হলে একটি পৃথক পুনর্বাসন পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হবে। মোবাইলাইজেশনের আগে ইএসএমপি ঠিকাদারদের কাছে সি-ইএসএমপি প্রণয়নের জন্য দায়বদ্ধ, যা নির্মাণ কাজ শুরুর আগে অনুমোদিত হবে। ঠিকাদারদের সি-ইএসএমপির মধ্যে থাকতে হবে ওএইচএস পরিকল্পনা, পানি ও বর্জ্য ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, আন্তঃপ্রবাহ ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, শ্রমিক শিবির ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, সিএইচ পরিকল্পনা, ট্রাফিক ব্যবস্থাপনা ও সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, ধার নেওয়া এলাকার ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা, নির্মাণ উপকরণ সংগ্রহ পরিকল্পনা এবং সাইট পুনরুদ্ধার পরিকল্পনা। এসব পরিকল্পনা সরকার ও বিশ্বব্যাংকের মান ও গাইডলাইন অনুসারে তৈরি হবে। অনুমোদিত সি-ইএসএমপি নির্দিষ্ট সময় অন্তর পর্যালোচনা করা হবে (তবে ৬ মাসের নিচে নয়) এবং সময়মত হালনাগাদ করা হবে। এই প্রকল্পের বাস্তবায়নকারী সংস্থা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর(সওজ)।

১১ প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো

৪০. সওজ একটি প্রকল্প বাস্তবায়নকারী ইউনিট (পিআইইউ) স্থাপন করবে, যার নেতৃত্বে থাকবেন একজন পূর্ণকালীন ব্যবস্থাপক। এই ইউনিটের সহায়তায় থাকবেন পরিবেশ বিশেষজ্ঞ, সামাজিক উন্নয়ন বিশেষজ্ঞ কাম জনসংযোগ কর্মকর্তা, স্বাস্থ্য নিরাপত্তা ও শ্রম বিশেষজ্ঞ, ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন বিশেষজ্ঞ। সওজের পরিবেশ ও সামাজিক বিভাগ এই প্রকল্পের আওতায় শক্তিশালী করা হবে। পরিবেশ ও সমাজ বিশেষজ্ঞরা ইএসএমপি বাস্তবায়ন তদারকিতে সিএসসির অংশ হিসেবে কাজ করবেন এবং সরকার ও বিশ্বব্যাংকের চাহিদা অনুযায়ী কমপ্লয়েন্স নিশ্চিত করবেন।

১২. অভিযোগ নিষ্পত্তি কৌশল

৪১. ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের উদ্বেগ, আপত্তি ও অভিযোগ গ্রহণ, পর্যালোচনা ও নিষ্পত্তি সহজ করতে একটি জিআরএস প্রণীত হবে। এর লক্ষ্য হলো প্রকল্পের সম্পর্কিত সামাজিক ও পরিবেশগত উদ্বেগ শোনা এবং নিষ্পত্তির জন্য সময় আবদ্ধ এবং স্বচ্ছ কৌশল হাতে নেওয়া।

