

নির্বাহী সারসংক্ষেপ

ঢাকার যানবাহন চলাচল সহজ করতে, হাতিরঝিল- রামপুরা- বনশ্রী আইডিয়াল স্কুল অ্যান্ড কলেজ শেখেরজাইগা- আমুলিয়া- ডেমরা মহাসড়ককে চার লেনের মহাসড়কে রূপান্তরিত করবে একটি পাবলিক- প্রাইভেট পার্টনারশিপ (PPP) প্রকল্প। এটি নতুন এক দীর্ঘমেয়াদী সম্পদ তৈরি করবে যা সরকারের ঢাকায় সড়ক পরিবহন সংযোগ উন্নত করার লক্ষ্য পূরণ করবে, এই প্রকল্প সড়কটি ক্রমবর্ধমান নগরের যানজট দূর করবে।

GoB প্রকল্পের শ্রেণীকরণ (ECR ১৯৯৭) অনুসারে এই প্রকল্পটি "লাল" শ্রেণীতে অন্তর্ভুক্ত, এজন্য একটি EIA রিপোর্ট তৈরি করতে হবে এবং DoE থেকে ECC সংগ্রহ হবে, যা ইতিমধ্যেই কর্তৃপক্ষ সংগ্রহ করেছে। এছাড়াও, AIIB এর ESF অনুযায়ী, এই প্রকল্পটিকে "ক্যাটাগরি এ" প্রকল্প হিসাবে শ্রেণীবদ্ধ করা হয়েছে (যা ESS 1 এবং 2 ডিগার করে) যার জন্য একটি পূর্ণাঙ্গ ESIA প্রয়োজন। কিন্তু AIIB এর সাথে আলোচনা সাপেক্ষে আলাদা EIA এবং SIA রিপোর্ট প্রস্তুত করা হয়েছে। অধিকন্তু, EPFI নিদেশিকা অনুসারে, প্রকল্পটি শ্রেণীবদ্ধ করা হয়েছে "ক্যাটাগরি এ" প্রকল্পে। GOB প্রবিধান এবং AIIB- এর ESF- এর মধ্যে একটি গুরুত্বপূর্ণ ব্যবধান হল এতে প্রকল্প- নির্দিষ্ট ES ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনাগুলির বিকাশের জন্য প্রয়োজনীয় বিধানগুলির অনুপস্থিতি।

চিটাগাং রোড (জাতীয় মহাসড়ক N1) এর একটি প্রজেক্টেড জংশন, প্রকল্পের হাইওয়ের শুরু পয়েন্ট নির্দেশ করে এবং রামপুরা ব্রিজ রোডের কাছে হাতিরঝিলের আরেকটি ইন্টারচেঞ্জ শেষ পয়েন্ট নির্দেশ করে। ১২.৪৯১ কিমি দৈর্ঘ্যের প্রোজেক্ট হাইওয়ে, এর সাথে একটি এলিভেটেড টোল রোড (রামপুরা ইন্টারচেঞ্জ সেকশন সহ), দৈর্ঘ্য ৮.৪১৪ কিমি এবং একটি 'এট-গ্রেড' টোল রোড যার দৈর্ঘ্য ৪.০৭৭ কিমি, রাজধানী ঢাকার সাথে চিটাগাং, সিলেট, নারায়ণগঞ্জ সহ বাংলাদেশের পূর্বাঞ্চলীয় জেলার একটি শক্তিশালী সংযোগ তৈরি করবে বলে আশা করা হচ্ছে। প্রকল্পটি তিনটি ইন্টারচেঞ্জ, একটি টোল প্লাজা, একটি চার লেন বিভক্ত অ্যাক্সেস-কন্ট্রোলড টোল রোড এবং দুই লেনের পরিষেবা রাস্তা (এক বা উভয় দিকে) নিয়ে গঠিত। অ্যাক্সেস-কন্ট্রোলড রোড নির্মাণ প্রাথমিকভাবে চিটাগাং রোড থেকে রামপুরা পর্যন্ত বর্তমান অ্যালাইনমেন্ট অনুসরণ করবে। প্রস্তাবিত টোল রোডের প্রতিটি দিকে ন্যূনতম প্রস্থ হবে ৯.৭ মিটার এবং প্রতিটি দিকে ৮.৬ মিটার (এলিভেটেড এর ক্ষেত্রে, ৯ কিলোমিটার দীর্ঘ) (এ- গ্রেড বিভাগে, ৪.৫ কিলোমিটার দীর্ঘ)। রামপুরা ব্রিজ, ডেমরা ও চিটাগাং রোডে গ্রেড-সেপারেটেড ফ্লাইওভার তৈরি করা হবে। এছাড়া নন্দীপাড়া ও শেখেরজাইগা সেতুর পাশে দুটি নতুন সেতু নির্মাণ করা হবে। বর্তমানে, বিদ্যমান রাস্তাটি খুবই ব্যস্ত এবং যানবাহনের মৌসুমী পরিমানের তারতম্যের তথ্য অনুসারে, নভেম্বর মাসে সর্বাধিক পরিমানে পৌঁছেছে (৯.৬৫%)।

পরিবেশগত বেসলাইন তুলে ধরার জন্য, শারীরিক, জৈবিক এবং আর্থ-সামাজিক পরিবেশের অবস্থা বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকাটি দক্ষিণ- মধ্য জলবায়ু অঞ্চলে এবং এর উচ্চতা ৩ থেকে ১০ মিটার পর্যন্ত রয়েছে। প্রকল্প এলাকা যমুনা (নব্য ব্রহ্মপুত্র) এবং পুরাতন মেঘনা মোহনা প্লাবনভূমির অংশ। বায়ুর গুণমান, শব্দের স্তর, কম্পনের স্তর, মাটির গুণমান এবং নদীর তলদেশের পলির গুণমান মূল্যায়ন করা হয়েছে এবং জাতীয় ও আন্তর্জাতিক মান অনুসারে সেগুলি বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিশ্লেষণ অনুসারে, বেশিরভাগ স্ট্যান্ডার্ড অতিক্রম করেছে যার জন্য উপযুক্ত প্রশমন ব্যবস্থা প্রয়োজন (EMP- এ প্রস্তাবিত)। প্রকল্প এলাকাটি দুটি ECA (শীতলক্ষ্যা ও বালু নদী) সংলগ্ন। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নে এই প্রধান জলাশয়গুলির উপর নেতিবাচক প্রভাব পরবে না কারণ তারা প্রভাব অঞ্চলের বাইরে অবস্থিত। প্রকল্প এলাকাটি ভূমিকম্প, বন্যা ইত্যাদি ক্ষেত্রে ঝুঁকিপূর্ণ নয়। এছাড়াও, একটি বিশদ উদ্ভিদ- প্রাণী এবং

মৎস্য জরিপ করা হয়েছে এবং দেখা গেছে যে প্রকল্প এলাকায় এমন কোনো ক্রিটিকাল প্রজাতি নেই যার উপর নেতিবাচক প্রভাব পড়তে পারে। প্রকল্প এলাকার মধ্যে কোনো গুরুত্বপূর্ণ প্রজাতি বা গুরুত্বপূর্ণ আবাসস্থল নেই, জীববৈচিত্র্য ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা (BMP) এর প্রয়োজন নেই তাই প্রস্তুত করা হয়নি। অধিকন্তু, আর্থ- সামাজিক জরিপ অনুসারে, প্রকল্প এলাকায় মোট ২৮১০ জনগন ক্ষতিগ্রস্ত হবে যেখানে ৫৪% পুরুষ এবং ৪৬% মহিলা এবং জমির মালিক সমাজ বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হবেন (৭৫% HHS)।

বিকল্প বিশ্লেষণ তুলে ধরে যে, বিকল্প ৩ (একটি স্থানে রি-অ্যালাইনমেন্ট এবং এলিভেটেড ও গ্রেড সড়কের সংমিশ্রণ) তে সবনিম্ন প্রকল্প খরচ এবং সবনিম্ন পরিমাণে শারীরিক স্থানান্তর প্রয়োজন হবে কারণ এটি ডেমরা স্টাফ সার্কেলের কাছের অধিক জনবহুল বাণিজ্যিক জেলাগুলিকে এড়িয়ে যায়।

কিছু প্রভাব, যেমন, বায়ু দূষণ এবং শব্দ, অবশিষ্ট প্রভাব হিসেবে গণ্য হবে কারণ প্রশমন সত্ত্বেও অপারেশনের সময় সম্পূর্ণরূপে প্রশমিত হতে পারে না। ইতিবাচক প্রভাব যেমন বৃহত্তর কর্মসংস্থান এবং ব্যবসায়িক সম্ভাবনার পাশাপাশি স্থানীয় অর্থনীতিকে উন্নতকরণ, এই অবশিষ্ট প্রভাবগুলিকে ব্যাপকভাবে অফসেট করবে। এটি লক্ষ করা উচিত যে প্রকল্পের বায়ুর গুণমান এবং শব্দের প্রভাবগুলি শেষ পর্যন্ত বর্তমান ট্র্যাঞ্জেস্টোরির (কোন প্রকল্প বিকল্প নেই) অধীনে বিকাশ হতে পারে এমন পরিস্থিতির উন্নতির প্রতিনিধিত্ব করতে পারে। উদাহরণস্বরূপ, ট্রান্সপোর্ট এমিশন ইভালুয়েশন মডেল ফর প্রজেক্ট (TEEMP) অনুমান করে যে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করলে প্রস্তাবিত হাইওয়েতে ৩৩.৩২% CO নির্গমন কমাতে অবদান রাখবে।

যে ধরণের কাজ করা হবে এবং কোথায় করা হবে তার উপর ভিত্তি করে প্রকল্পের জন্য শ্রম ঝুঁকি চিহ্নিত করা যেতে পারে। শ্রমিকদের শ্রম সম্পর্কিত ঝুঁকি বিশেষ করে কোভিড-১৯।

ক্রমবর্ধমান নগরায়ণ এবং শিল্পের অনিয়ন্ত্রিত প্রসারের কারণে সমুদ্র বন্দরের মাধ্যমে বিদেশ থেকে সহজতর উপকরণ আমদানির ফলে প্রকল্প অঞ্চলের চারপাশের পরিবেশ সবচেয়ে বেশি ঝুঁকিতে রয়েছে। এই সমস্যাটির সমাধানের জন্য একটি সক্রিয় বহু-স্টেকহোল্ডার পরিকল্পনা পদ্ধতি তৈরি করতে হবে, এতে RHD, পৌর কর্পোরেশন (ঢাকা উত্তর, ঢাকা দক্ষিণ এবং নারায়ণগঞ্জ) এবং পৌরসভা সাথে অন্তর্ভুক্ত থাকবে। যদিও সাফল্যের কোন নিশ্চয়তা নেই, তবে এই প্রচেষ্টাটি দ্রুত এবং দৃঢ় সংকল্পের সাথে শুরু হলে সফল প্রশমনের একটি উল্লেখযোগ্য সম্ভাবনা রয়েছে। এটি উল্লেখ করা উচিত যে ভূমি ব্যবহার বিধি বাস্তবায়ন শেষ পর্যন্ত একটি রাজনৈতিক প্রক্রিয়া, এবং সফলতা বা ব্যর্থতা আগ্রহী পক্ষ এবং সুবিধাভোগীদের আপেক্ষিক ক্ষমতার উপর নির্ভর করবে। উপর্যুক্ত সমস্ত তথ্য বিবেচনায় নেওয়ার পরে, এটি বিশ্বাস করা হয় যে প্রস্তাবিত প্রকল্প বিনিয়োগ থেকে প্রত্যাশিত প্রভাবগুলি মাত্রা, তীব্রতা বা জটিলতার স্তরে পৌঁছায় না যা আরও গভীর গবেষণা এবং বিশেষায়িত কৌশল প্রশমন সৃষ্টি র নিশ্চয়তা দেয়। এই প্রকল্পের বিনিয়োগগুলিকে সঠিকভাবে পরিবেশের জন্য “A বিভাগ”- এর অধীনে শ্রেণীবদ্ধ করা হয়েছে। আনুমানিক পরিবেশ পর্যবেক্ষণ খরচ নীচে উপস্থাপন করা হয়েছে।

পর্যায়	খরচের পরিমাণ (BDT)
প্রাক-নির্মাণ	১,৪৯৫,০০০
নির্মাণ (৩ বছর)	১,৩৯,০৫৬,০০০
অপারেশন (প্রতি বছর)	১,৩২২,০০০
প্রতিষ্ঠা ও প্রশিক্ষণ (প্রতি বছর)	৪০০,০০০

মোট পাঁচটি (০৫) ফোকাস গ্রুপ আলোচনা সভা সম্পাদিত হয়েছে, এর আউটপুট সন্তোষজনক এবং অংশগ্রহণকারীরা যত তাড়াতাড়ি সুবিধাজনকভাবে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ শুরু করার জন্য এবং ক্ষতিগ্রস্ত লোকদের যথাযথভাবে ক্ষতিপূরণ দেওয়ার আহ্বান জানিয়েছে। এই আলোচনার সময় উত্থাপিত প্রধান বিষয়গুলি ছিল বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি, ড্রেনেজ সমস্যা এড়ানো, ক্ষতিগ্রস্ত পক্ষগুলির জন্য পর্যাপ্ত ক্ষতিপূরণ প্রদান করা। প্রতিক্রিয়া হিসাবে, সংস্থাটি একটি বৃক্ষরোপণ কর্মসূচি পরিচালনা করবে যেখানে মোট ১৭৪৬০টি গাছ প্রতিস্থাপন করা হবে। এছাড়াও, কোম্পানি যথাযথ ক্ষতিপূরণ নিশ্চিত করবে এর জন্য সম্পূর্ণ পুনর্বাসন কর্ম পরিকল্পনা (RAP) প্রস্তুত করা হয়েছে। এছাড়া ড্রেনেজ সমস্যা মাথায় রেখে এরই মধ্যে নকশা প্রণয়ন করা হয়েছে। এছাড়াও, EMP বিভাগগুলিতে প্রস্তাবিত প্রশমনমূলক ব্যবস্থাগুলি প্রকল্পের নির্মাণ এবং বাস্তবায়নের সময় কঠোরভাবে অনুসরণ করা হবে যা যথাযথ কর্তৃপক্ষ (RHD, PIU) দ্বারা পর্যবেক্ষণ করা হবে। তাছাড়া, EIA, RAP, SEP'র নথি সমূহ RHD, AIIB এবং কোম্পানির ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হবে।

একটি ত্রি- স্তরীয় অভিযোগ প্রতিকার প্রক্রিয়া (GRM) প্রস্তাবিত হয়েছে এবং এটি নিয়মিত পর্যবেক্ষণেরও পরামর্শ দেওয়া হয়েছে। প্রকল্প পরিচালক সামাজিক ও পরিবেশগত বিশেষজ্ঞদের সহায়তায়, স্টেকহোল্ডারদের সম্পৃক্ততার প্রচেষ্টার অগ্রগতি এবং ফলাফল সম্পর্কে ত্রৈমাসিক এবং বার্ষিক AIIB- কে রিপোর্ট করবেন, যেখানে স্টেকহোল্ডার-সম্পর্কিত কার্যকলাপগুলি ব্যাপকভাবে আলোচনা করা হবে।

প্রকল্পটির নির্বাহী সংস্থা হল সড়ক ও জনপথ বিভাগ (RHD)। একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট (PIU) প্রতিষ্ঠিত হবে যার নেতৃত্বে থাকবেন একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প ব্যবস্থাপক। PIU একটি পরিবেশগত ইউনিট থাকবে, এই ইউনিটটিকে পুনর্বাসন পরিকল্পনা বাস্তবায়নে একটি বেসরকারী সংস্থা সহায়তা করবে। পরিবেশ ও পুনর্বাসনের জন্য সেফগার্ড বিশেষজ্ঞরা PIU এর অংশ হয়ে EMP বাস্তবায়ন নিরীক্ষণ করবেন এবং বাংলাদেশের প্রয়োজনীয়তা অনুসারে AIIB এবং সরকার উভয়ের সাথে সমঝতা নিশ্চিত করবে।

EMP, সেইসাথে এর পর্যবেক্ষণ এবং প্রশমন পরিকল্পনা, প্রকল্পের কার্যক্রমের চুক্তি স্বাক্ষরে উল্লেখ করা আবশ্যিক। চুক্তির নথিতে বলা হয়েছে যে কোম্পানি কনস্ট্রাকশন এনভায়রনমেন্টাল ম্যানেজমেন্ট প্ল্যান (CEMP) এর মাধ্যমে EMP- এর প্রয়োজনীয়তা বাস্তবায়নের জন্য দায়ী, যার মধ্যে EMP- এর বিশদ বিবরণ এবং সেইসাথে যেকোন প্রকল্প সুনির্দিষ্ট তথ্য যা এখনও অজানা, যেমন borrow-pit গুলির অবস্থান অন্তর্ভুক্ত করবে। এটি করার মাধ্যমে, এটি নিশ্চিত করা হয় যে ঠিকাদার (কোম্পানি) প্রকল্পের পরিবেশগত স্ট্যান্ডার্ড এবং এর সকল প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কিত ব্যয় সমূহের সম্পর্কে সচেতন।