

নির্ধারিত ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বিষয়ে সম্পাদিত গবেষণা

শিরোনাম

ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়ন: অর্জন ও প্রত্যাশা



বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

৬ জুন ২০২২



# ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়ন: অর্জন ও প্রত্যাশা

সুপারভাইজার

ড. গাজী মোঃ সাইফুজ্জামান  
অতিরিক্ত সচিব (প্রশাসন)  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গবেষক

মোঃ মাহবুবুর রহমান  
পরিচালক (উপসচিব)  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

সহ-গবেষক

রায়হান আহমেদ  
উপপরিচালক (সিনিয়র সহকারী সচিব)  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়



## সূচিপত্র

১.	ভূমিকা	৭
২.	ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের তালিকাভুক্তির প্রেক্ষাপট	৭
৩.	ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প তালিকাভুক্তির উদ্দেশ্য	৮
৪.	ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের বিবরণ	৮-১৮
৫.	ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন অগ্রগতি (এপ্রিল ২০২২ পর্যন্ত)	১৯-২১
৬.	গুরুত্বপূর্ণ ০৮টি চলমান ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মূল মেয়াদ এবং সর্বশেষ সংশোধিত মেয়াদ বিশ্লেষণ	২২
৭.	গবেষণা পদ্ধতি (Methodology)	২২
৮.	গবেষণা সীমাবদ্ধতা	২৩
৯.	তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ এবং ফলাফল পর্যালোচনা	২৩-২৫
১০.	SWOT এনালাইসিস	২৫-২৬
১১.	সার্বিক পর্যবেক্ষণ	২৬
১২.	সুপারিশ	২৭
১৩.	উপসংহার	২৭

## চিত্র তালিকা

১.	চিত্র-১	পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্প	৯
২.	চিত্র-২	রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র	১০
৩.	চিত্র-৩	২X৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্প (রামপাল)	১১
৪.	চিত্র-৪	ঢাকা ম্যাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্প	১২
৫.	চিত্র-৫	ঢাকা ম্যাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্প	১৩
৬.	চিত্র-৬	পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প	১৭
৭.	চিত্র-৭	দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমারের নিকটে গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ	১৮

## পাইচাট/ বার ডায়াগ্রাম

১.	পাই -১	পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি	৯
২.	পাই -২	রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি	১১
৩.	পাই -৩	২X৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্পের (রামপাল) ভৌত অগ্রগতি	১২
৪.	পাই -৪	পাই-৪: মাতারবাড়ি ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রাসুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রকল্পের (১ম সংশোধিত)	১৩
৫.	পাই -৫	ঢাকা ম্যাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি	১৪
৬.	পাই -৬	পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি	১৭
৭.	পাই -৭	দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমারের নিকটে গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি	১৮
৮.	বার-১	গুরুত্বপূর্ণ ০৮টি চলমান ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মূল মেয়াদ এবং সর্বশেষ সংশোধিত মেয়াদ বিশ্লেষণ	২৩



## ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প: অর্জন ও প্রত্যাশা

### ১. ভূমিকা

বাংলাদেশের পরিকল্পিত উন্নয়ন কার্যক্রমের আনুষ্ঠানিক যাত্রা শুরু হয় জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের নির্দেশনা এবং প্রত্যক্ষ তত্ত্বাবধানে প্রণীত প্রথম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনা (১৯৭৩-১৯৭৮) গ্রহণের মাধ্যমে। এ পরিকল্পনার আওতায় ১ম অর্থবছরে (১৯৭৩-১৯৭৪) বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আকার ছিল ৬৭৫ কোটি টাকা। যুদ্ধবিধ্বস্ত সদ্য স্বাধীন বাংলাদেশকে সোনার বাংলা গড়ার প্রত্যয়ে পরিকল্পিত উন্নয়ন যাত্রায় এগিয়ে নেয়ার লক্ষ্যে এটি ছিল জাতির পিতার দূরদর্শী চিন্তার সফল বীজ রোপণ। ঘাতকেরা ১৯৭৫ সালের ১৫ আগস্ট জাতির পিতাকে সপরিবারে নির্মমভাবে হত্যা করার মাধ্যমে তাঁর সোনার বাংলা গড়ার স্বপ্নকেও হত্যা করতে চেয়েছিল। পরবর্তীতে বাংলাদেশের অর্থনীতি দীর্ঘদিন একটি দুষ্চক্রে আর্ভিত হলেও মানুষকে সাথে নিয়ে লাড়াই-সংগ্রামের মধ্য দিয়ে জনগণের ভোটে নির্বাচিত হয়ে বঙ্গবন্ধুর সুযোগ্য কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা আবারও পরিকল্পিত উন্নয়নের দূরদর্শী সাহসী অভিযাত্রা শুরু করেন। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সফল ধারাবাহিক নেতৃত্বের ফলে বাংলাদেশ আজ উন্নয়নের মহাসড়কে দৃঢ়ভাবে এগিয়ে যাচ্ছে। এরই ধারাবাহিকতায় বর্তমানে ৮ম পঞ্চবার্ষিকী পরিকল্পনার আওতায় ২০২১-২০২২ অর্থবছরে সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আকার দাঁড়িয়েছে ২,২১,৩২১.১১ (দুই লক্ষ একশ হাজার তিন শত একশ কোটি এগার লক্ষ) টাকা এবং প্রকল্প সংখ্যা নির্ধারিত হয়েছে ১৭৭১ টি। দীর্ঘ পথ পরিক্রমায় শুধু যে টাকার আঙ্গিকে কিংবা প্রকল্প সংখ্যার মানদণ্ডে ব্যাপক প্রবৃদ্ধি হয়েছে তাই নয়, বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে অন্তর্ভুক্ত প্রকল্পের ধরন, বৈচিত্র্য, কারিগরি উৎকর্ষসহ বহুমাত্রিক বিচার্যে প্রকল্প প্রণয়ন, গ্রহণ এবং বাস্তবায়নেও নৈপুণ্যের ছাপ লক্ষ্য করা গিয়েছে।

২. **ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের তালিকাভুক্তির প্রেক্ষাপট:** মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর নির্দেশনার আলোকে ২০১৩ সালের ২২ মে অর্থ মন্ত্রণালয়ের অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ কর্তৃক জারিকৃত প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী দেশের জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের বাস্তবায়ন দ্রুততর করার লক্ষ্যে “Fast Track Project (FTP)” হিসেবে কতিপয় প্রকল্প চিহ্নিত করে পরিবীক্ষণের জন্য “Fast Track Project Monitoring Committee (FTPMC)” গঠন করা হয়। একইসাথে “Fast Track Project Monitoring Committee (FTPMC)” এর ১৬-০৬-২০১৩ তারিখের সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী মনিটরিং কমিটিকে FTPসমূহের বাস্তবায়নে সমস্যা চিহ্নিতকরণ ও সমস্যা সমাধানের সম্ভাব্য কর্মপন্থা নির্ধারণ এবং এ সংক্রান্ত সুপারিশ “Fast Track Project Monitoring Committee (FTPMC)” এর নিকট উপস্থাপনের জন্য Fast Track টাস্ক ফোর্স গঠন করা হয়। কমিটিসমূহ নিম্নরূপ:

প্রকল্পের নাম	সদস্য
(১) মুখ্য সচিব, প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়	সভাপতি
(২) সচিব, ভূমি মন্ত্রণালয়	সদস্য
(৩) সচিব, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ	সদস্য
(৪) সচিব, অর্থ বিভাগ	সদস্য
(৫) সচিব, অর্থসংসদ	সদস্য
(৬) সচিব, পরিকল্পনা বিভাগ	সদস্য
(৭) সচিব, চিহ্নিত Fast Track প্রকল্প সংক্রান্ত মন্ত্রণালয়/বিভাগ	সদস্য
(৮) সচিব, অর্থ বিভাগ, ইআইটি	সদস্য-সচিব

ক্রমিক নং	প্রকল্পের নাম	সদস্য
১)	Fast Track Project Monitoring Committee এর সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন মনিটরিং	সভাপতি
২)	Fast Track প্রকল্পপ্রকল্পসমূহ বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ	সদস্য
৩)	প্রকল্প বাস্তবায়নে সমস্যা চিহ্নিতকরণ ও সমস্যা সমাধানে প্রয়োজনীয় কর্মপন্থা নির্ধারণ	সদস্য
৪)	সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের বাস্তবায়নের অগ্রগতি ও সমস্যা সমাধানে কর্মপর্যায় সমন্বয় প্রকল্প Fast Track Project Monitoring Committee-এর নিকট উপস্থাপন	সদস্য

ক্রমিক নং	প্রকল্পের নাম	সদস্য
১)	প্রধানমন্ত্রী	সভাপতি
২)	মন্ত্রী, অর্থ মন্ত্রণালয়	সদস্য
৩)	মন্ত্রী, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়	সদস্য
৪)	মন্ত্রী, ভূমি মন্ত্রণালয়	সদস্য
৫)	মন্ত্রী, পরিবেশ ও বন মন্ত্রণালয়	সদস্য
৬)	মন্ত্রী/অতিরিক্ত মন্ত্রী, প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়	সদস্য
৭)	মন্ত্রিপরিষদ সচিব, মন্ত্রিপরিষদ বিভাগ	সদস্য
৮)	মুখ্য সচিব, প্রধানমন্ত্রীর কার্যালয়	সদস্য
৯)	সচিব, অর্থ বিভাগ	সদস্য

### ৩. ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প তালিকাভুক্তির উদ্দেশ্য:

প্রজ্ঞাপন থেকেই FTP হিসেবে তালিকা প্রণয়ন এবং এর কার্যক্রম গ্রহণের নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যে সুস্পষ্টভাবে প্রতিপাদ হয়েছে:

**প্রথমতঃ** দেশের জনগুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন দ্রুততর করা;

**দ্বিতীয়তঃ** তালিকাভুক্ত প্রকল্পসমূহকে নির্বাহী বিভাগের সর্বোচ্চ পর্যায় তথা মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর নেতৃত্বে আন্তঃমন্ত্রণালয়ের কমিটির মাধ্যমে মনিটরিং করা;

একইসাথে মনিটরিং কমিটিকে FTP সমূহের বাস্তবায়ন সমস্যা চিহ্নিতকরণ ও সমস্যা সমাধানের সন্ভাব্য কর্মপন্থা নির্ধারণ করে সে বিষয়ে FTPMC এর নিকট সুপারিশ করাই টাস্ক ফোর্স কমিটি গঠনের উদ্দেশ্য।

### ৪. ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের বিবরণ:

“Fast Track Project Monitoring Committee (FTPMC)” এর প্রথম সভা অনুষ্ঠিত হয় ১৬ জুন ২০১৩ সালে। সভায় মোট ০৬ টি প্রকল্পকে ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত করা হয়। প্রকল্পগুলোর নাম নিম্নরূপ:

১. পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্প
২. রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্প
৩. ২x৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্প (রামপাল)
৪. মাতারবাড়ি ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রকল্প
৫. ঢাকা মাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্প
৬. মহেশখালী দৈনিক ৫০০ এমএমসিএফ ক্ষমতাসম্পন্ন Floating Storage & Re-gasification Unit (FSRU) স্থাপন প্রকল্প

পরবর্তীতে কমিটির ৩য় সভায় সোনাদিয়া গভীর সমুদ্র বন্দর এবং পায়রা সমুদ্র বন্দরকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ২০১৬ সালের ২৭ এপ্রিল কমিটির ৪র্থ সভায় পদ্মা রেল সংযোগ প্রকল্প এবং দোহাজারি-রামু রেল সংযোগ প্রকল্প এ তালিকায় যুক্ত হলে ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্প সংখ্যা ১০টিতে উন্নীত হয়। কমিটির ৫ম সভা অনুষ্ঠিত হয় ১৯ জানুয়ারি ২০২০ তারিখে। এই সভায় সোনাদিয়া গভীর সমুদ্র বন্দরকে বাদ দেওয়া হয়, মাতারবাড়ি ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রজেক্ট এর স্থলে মহেশখালী-মাতারবাড়ি সমন্বিত অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রম (MIDI) অন্তর্ভুক্ত করা হয়। অন্যদিকে একই সভায় এমআরটি লাইন-১ ও লাইন-৫ কে Fast Track-ভুক্ত করে “ঢাকা মাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প (মেট্রোরেল,লাইন-৬)” এর নাম পরিবর্তন করে “ঢাকা মাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প” নামকরণ অনুমোদন করা হয়। সে অনুযায়ী Fast Track-ভুক্ত প্রকল্প সংখ্যা ০৯ টি। তবে অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট উইং হতে জানা যায় ইতোমধ্যে মহেশখালী দৈনিক ৫০০ এমএমসিএফ ক্ষমতাসম্পন্ন Floating Storage & Re-gasification Unit (FSRU) স্থাপন প্রকল্প সমাপ্ত হওয়ায় সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর উক্ত প্রকল্পকে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের তালিকা হতে বাদ দেওয়ার উদ্যোগ নেওয়া হবে।

এ পর্যন্ত “Fast Track Project Monitoring Committee (FTPMC)” এর সভা হয়েছে ০৫টি এবং সর্বমোট সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে ৫৬টি। অন্যদিকে ফাস্ট ট্র্যাক টাস্ক ফোর্স কমিটির সভা হয়েছে ১৬টি এবং সর্বমোট সিদ্ধান্ত হয়েছে ১৪১টি। বর্তমানে চলমান ০৯টি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের মধ্যে কয়েকটি প্রকল্প রয়েছে গুচ্ছ ধরনের অর্থাৎ একটি সমন্বিত ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত মেগা প্রকল্পের আওতায় অনেকগুলো প্রকল্প রয়েছে। আবার বেশ কয়েকটি প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিভুক্ত নয়। তালিকাভুক্ত ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের মধ্যে বর্তমানে চলমান গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পসমূহের বিবরণ নিম্নরূপ:-

#### ৪.১ পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত) প্রকল্প

পদ্মা বহুমুখী সেতু হল গঙ্গার প্রধান শাখা পদ্মা নদীর উপর নির্মিত একটি বহুমুখী সড়ক-রেল সেতু যা বাংলাদেশের নিজস্ব অর্থায়নে নির্মাণাধীন। সেতুটি মুন্সীগঞ্জকে শরীয়তপুর এবং মাদারীপুরের সাথে সংযুক্ত করে, এবং দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলকে উত্তর ও পূর্বাঞ্চলের সাথে সংযুক্ত করেছে। পদ্মা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ব্যয় ৩০১৯৩.৩৯ কোটি টাকা। বর্তমানে প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতি প্রায় শেষ পর্যায়ে। প্রকল্পটি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অধীনে বাস্তবায়িত হচ্ছে। সর্বশেষ সিদ্ধান্ত অনুযায়ী চলতি বছরের ২৫ জুন প্রকল্পটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া হবে। ঐ তারিখে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা স্বপ্নের পদ্মা সেতুর শুভ উদ্বোধন ঘোষণা করবেন।



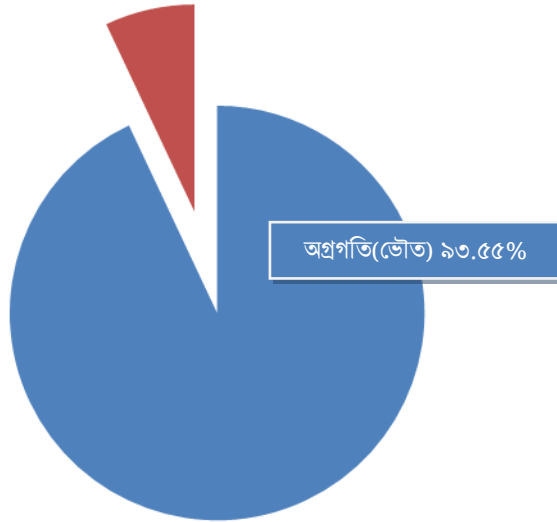


চিত্র-১ পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্প

পদ্মা বহুমুখী সেতু বাংলাদেশের ইতিহাসে সবচেয়ে চ্যালেঞ্জিং নির্মাণ প্রকল্পসমূহের মধ্যে অন্যতম হিসেবে বিবেচিত। এটি দ্বি-স্তরের ইস্পাত ট্রাসের উপর নির্মিত যার উপরের স্তরে একটি চার লেনের মহাসড়ক এবং নীচের স্তরে একটি একক-ট্রাক রেলপথ রয়েছে।

পদ্মা নদী পৃথিবীর উত্তাল বা খরস্রোতা নদীগুলোর মধ্যে একটি। জলপ্রবাহের দিক থেকে দক্ষিণ আমেরিকার আমাজনের পর এই নদীটি দ্বিতীয় অবস্থানে রয়েছে। এত উত্তাল নদীর ওপর আর কোনো সেতু এই পর্যন্ত নির্মিত হয়নি।

পদ্মায় পানির প্রবাহ প্রতি সেকেন্ডে ১.৪০ লাখ ঘনমিটার এবং এমন উত্তাল নদীর উপর সেতু নির্মাণ অবশ্যই একটি চ্যালেঞ্জিং কাজ। প্রকল্প পরিকল্পনা অনুযায়ী সেতুটি ৬.১৫ কিলোমিটার দীর্ঘ এবং ১৮.১০ মিটার প্রস্থ। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ১২ ডিসেম্বর, ২০১৫ সালে নদীর উভয় পাড়ের কাজের উদ্বোধন করেন। তিনি শরীয়তপুরের জাজিরা পয়েন্টে নদী প্রশিক্ষণের কাজ এবং মুন্সীগঞ্জের মাওয়ায় ৭ নম্বর পিলারের কাজের উদ্বোধন করেন।



পাই-১: পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত) প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি

**সম্ভাব্য অর্থনৈতিক প্রভাব:** (সম্ভাব্যতা সমীক্ষা, বিভিন্ন জাতীয় দৈনিকে প্রকাশিত বিশেষজ্ঞগণের বিশ্লেষণধর্মী নিবন্ধ অনুযায়ী)

- দক্ষিণাঞ্চলের ২১টি জেলার সঙ্গে ঢাকার যোগাযোগ ২ থেকে ৪ ঘণ্টা কমে যাবে;
- রাজধানীর সাথে সরাসরি যোগাযোগ, ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার, কাঁচামাল সরবরাহ এবং শিল্পায়ন সহজতর করতে সহায়তা করবে;
- ২১টি জেলায় গড়ে উঠবে ছোট-বড় শিল্প। কৃষির ব্যাপক উন্নতি হবে। কৃষকরা পণ্যের দাম ভালো পাবেন ফলে উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে;
- দক্ষিণের জেলাসমূহের বার্ষিক জিডিপি ২.০ শতাংশ এবং দেশের সামগ্রিক জিডিপি ১.২ শতাংশের বেশি বাড়তে সাহায্য করবে;

- সমন্বিত যোগাযোগ কাঠামোর উন্নতি হবে। দেশের দক্ষিণাঞ্চল ট্রান্স-এশিয়ান হাইওয়ে (N-8) এবং ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ের সাথে সংযুক্ত হবে;
- ভারত, ভুটান ও নেপালের সঙ্গে বাংলাদেশের আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে। সেতুর দুই পাশে গড়ে তোলা হবে অর্থনৈতিক অঞ্চল, হাইটেক পার্ক ও বেসরকারি শিল্প শহর। ফলস্বরূপ, বিনিয়োগ ও কর্মসংস্থান বাড়বে;
- মংলা ও পায়রা সমুদ্রবন্দর নতুন উদ্যমে চালু থাকবে;
- পর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটবে এবং দক্ষিণাঞ্চলের কুয়াকাটা সমুদ্র সৈকত, সুন্দরবন, ষাট গম্বুজ মসজিদ, টুঞ্জিপাড়ায় বঙ্গবন্ধুর মাজার, মাওয়া ও জাজিরায় পুরনো-নতুন রিসোর্টসহ নতুন-পুরনো পর্যটনকেন্দ্রগুলো দেশি-বিদেশি পর্যটকদের আকৃষ্ট করবে;
- সেতুর ওপর দিয়ে যানবাহন চলাচলের সংখ্যা প্রতি বছর ৭-৮ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে এবং ২০৫০ সাল নাগাদ ৬৭ হাজার যানবাহন চলাচল করবে।

## ৪.২ রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্প

বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয়ের আওতায় রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১৬ হতে ডিসেম্বর ২০২৫। প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১১৩০৯২.৯২১৮ কোটি টাকা যার মধ্যে ২২০৫২.৯২১৮ কোটি টাকা জিওবি। এপ্রিল ২০২২ সাল পর্যন্ত প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতি ৪৫% এবং আর্থিক অগ্রগতি ৪৫%।

১৯৬১ সালে বাংলাদেশে প্রথম পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। পাবনা জেলার ঈশ্বরদী উপজেলার পদ্মা নদী তীরবর্তী রূপপুর-কে দেশের প্রথম পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের স্থান হিসেবে নির্বাচন করা হয়। পরবর্তীতে স্বাধীন বাংলাদেশের প্রধানমন্ত্রী ও জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান ২০০ মেগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদনের একটি পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করেন।



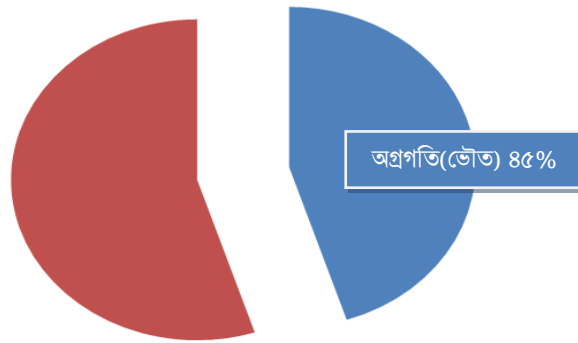
চিত্র-২ রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র

১৯৯৭ সালের ১৬ অক্টোবর তৎকালীন সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত সভায় রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। ২০০৮ সালে আওয়ামী লীগের নির্বাচনী ইশতেহারে রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের অঙ্গীকার করা হয়। সেই হিসেবে ২০০৯ সালে সরকার ভিশন-২০২১ বাস্তবায়নের লক্ষ্যে জ্বালানী ও বিদ্যুৎ খাতের উন্নয়নকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার প্রদান করে। ২০২১ সালের মধ্যে ২০,০০০ মেগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদন নিশ্চিত করতে যুগোপযোগী পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়। এরই ধারাবাহিকতায় গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার ও রাশিয়ান ফেডারেশনের মধ্যে ১৩ মে ২০০৯ তারিখে পারমাণবিক শক্তির শান্তিপূর্ণ ব্যবহার বিষয়ক একটি সমঝোতা স্বাক্ষর হয়। ১৫ মার্চ ২০১৭ তারিখে বাংলাদেশ ও রাশিয়ান ফেডারেশনের মধ্যে রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের স্পেস্ট ফুয়েল রাশিয়ায় ফিরিয়ে নিতে পারস্পরিক সহায়তা সংক্রান্ত একটি সহযোগিতা চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। ৩০ নভেম্বর ২০১৭, রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের ১ নং ইউনিটের প্রথম কংক্রিট ঢালাই এবং ১৪ জুলাই ২ নং ইউনিটের পারমাণবিক চুল্লি বসানোর কাজের উদ্বোধন করেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। এর মাধ্যমে বাংলাদেশ পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের পথে পা দিয়েছে এবং দেশ পারমাণবিক বিদ্যুৎ রূপে পদার্পণ করেছে। আশা করা যাচ্ছে ২০২৩-২৪ সাল নাগাদ এ কেন্দ্র উৎপাদিত বিদ্যুৎ যুক্ত হবে জাতীয় গ্রিডে।



রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের ক্ষেত্রে পারমাণবিক নিরাপত্তার বিষয়ে সর্বাধিক গুরুত্ব দেয়া হয়েছে, নির্বাচন করা হয়েছে রুশ ফেডারেশন নির্মিত বর্তমান প্রজন্মের সবচেয়ে নিরাপদ ও সর্বাধুনিক রি-অ্যাক্টর-ভিভিইআর-১২০০। রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র নির্মাণের ক্ষেত্রে দেশীয় ও আন্তর্জাতিক সব বাধ্যবাধকতা প্রতিপালন এবং আন্তর্জাতিক মানদণ্ড অনুসরণ করা হচ্ছে।

স্বল্প আয়তনের ঘনবসতিপূর্ণ দেশ হিসাবে বাংলাদেশ টেকসই ও দীর্ঘমেয়াদি বিদ্যুৎ উৎপাদনের জন্য পারমাণবিক উৎসের ওপর নির্ভর করা অনেকাংশেই সমীচীন। কারণ, পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের আয়ুষ্কাল সাধারণত ষাট বছর পর্যন্ত হয়ে থাকে। পরে তা আশি বছর পর্যন্ত বাড়ানো যায়। সেখানে জীবাশ্ম জ্বালানির বিদ্যুৎ কেন্দ্রের আয়ুষ্কাল সর্বোচ্চ পঁচিশ বছর হয়ে থাকে। তাই পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র স্থাপনের ব্যয় প্রাথমিকভাবে বেশি হলেও দীর্ঘদিন বিদ্যুৎ উৎপাদনের কারণে সাশ্রয়ী মূল্যে এ কেন্দ্র থেকে জনগণ বিদ্যুৎ পেয়ে থাকে। এদিকে ফুয়েল ব্যবহারের ক্ষেত্রেও পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র অনেক সাশ্রয়ী। যেমন এক গ্রাম ইউরেনিয়াম ব্যবহারে প্রায় চব্বিশ হাজার কিলোগ্রাম আওয়ার বিদ্যুৎ উৎপাদন করা যায়। অন্যদিকে সমপরিমাণ বিদ্যুৎ উৎপাদনে তিন টন কয়লার প্রয়োজন হয়। এদিকে রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র স্থাপনের জন্য যে পরিমাণ জায়গার প্রয়োজন হচ্ছে সে পরিমাণ স্থানে আমরা যদি সৌর প্যানেল বসাই, তাহলে মাত্র আট মেগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদন করা সম্ভব। অথচ দুটি রি-অ্যাক্টর থেকে রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ কেন্দ্রের উৎপাদন ক্ষমতা দুই হাজার চারশ মেগাওয়াট।



পাই-২: রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি

### ৪.৩ ২x৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্প (রামপাল)

বিদ্যুৎ বিভাগের অধীনে ২x৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার (রামপাল) প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। সর্বশেষ সংশোধনী অনুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ইউনিট ১- ৬৩ মাস(জুলাই ২০২২) এবং ইউনিট ২ – (নভেম্বর ২০২২)। এই প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬০০০.০০ কোটি টাকা। এপ্রিল ২০২২ সাল পর্যন্ত প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতি ৬৮% এবং আর্থিক অগ্রগতি ৬৮%।

মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রজেক্ট নামে রামপালে গড়ে উঠছে একটি অত্যাধুনিক তাপ বিদ্যুৎ কেন্দ্র। এটিও সরকারের আরেকটি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প। বিদ্যুৎ বিভাগ কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন এ প্রকল্পটির মেয়াদকাল নির্ধারিত রয়েছে এপ্রিল, ২০১৭ হতে জুন, ২০২২ পর্যন্ত এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬০০০ কোটি টাকা। প্রকল্পটি বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিভুক্ত নয়। প্রকল্পের আওতায় ২টি ইউনিটে মোট ১৩২০ মেগাওয়াট বিদ্যুৎ উৎপাদন করা হবে।



চিত্র-৩ ২x৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্প (রামপাল)

### প্রকল্পের উদ্দেশ্যের মধ্যে রয়েছে-

- সশস্ত্রী মূল্যে বিদ্যুৎ উৎপাদন;
- দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে নিরবচ্ছিন্ন বিদ্যুৎ উৎপাদন ও সরবরাহ;
- অবহেলিত দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের শিল্পের বিকাশ ও উন্নয়ন;
- অবহেলিত দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে কর্মসংস্থানের সুযোগ, শিক্ষা ও প্রাতিষ্ঠানিক এবং অবকাঠামোগত উন্নয়ন, স্বাস্থ্য নিরাপত্তা, জীবনমান উন্নয়ন, সামাজিক নিরাপত্তা, নগরায়ন ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের কৃষি, শিল্প, চিকিৎসা, বাণিজ্য এবং সামাজিক খাতের সম্প্রসারণ ও সমৃদ্ধি;
- প্রতি ইউনিট বিদ্যুৎ মূল্যের উপর ৩ পয়সা লেভি হিসেবে মোট টাকা সামাজিক দায়বদ্ধতা কর্মসূচি (সিএসআর) ও কমিউনিটি ডেভেলপমেন্ট (সিডি) এর আওতায় এলাকার উন্নয়নে ব্যয় করা হবে।



পাই-৩: ২X৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্পের (রামপাল) ভৌত অগ্রগতি

### ৪.৪ মহেশখালী-মাতারবাড়ী সমন্বিত অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রম (MIDI):

মহেশখালী-মাতারবাড়ী সমন্বিত অবকাঠামো উন্নয়ন কার্যক্রমের (এমআইডিআই) আওতায় চিহ্নিত ৩৭টি প্রকল্পের মধ্যে নিম্নোক্ত ১৭টি প্রকল্পের কাজ চলমান রয়েছে (FTPNC এর ৫ম সভার কার্যবিবরণী অনুযায়ী)। ১. মাতারবাড়ী ২X৬০০ আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রজেক্ট, ২. সিপিজিসিবিএল- sembcorp JV ৭০০ মে:ও: আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রজেক্ট, ৩. সিপিজিসিবিএল-Sumitomo JV ১২০০ মে:ও: আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রজেক্ট, ৪. সিপিজিসিবিএল –Mitsui JV ৬০০ মে:ও এলএনজি বেসড পাওয়ার প্রজেক্ট, ৫. সিপিজিসিবিএল কোল ট্রান্সশিপমেন্ট টার্মিনাল, ৬. সিপিজিসিবিএল সোলার পাওয়ার প্রজেক্ট, ৭. মহেশখালী পাওয়ার হাব, ৮. মাতারবাড়ী-মদুনাঘাট ৪০০ কেভি ট্রান্সমিশন লাইন, ৯. ল্যান্ড বেইজড LNG টার্মিনাল, ১০. LPG টার্মিনাল, ১১. সিঙ্গেল পয়েন্ট ম্যুরিং (SPM), ১২. মাতারবাড়ী বিদ্যুৎ কেন্দ্র সংযোগ সড়ক নির্মাণ প্রকল্প, ১৩. মাতারবাড়ী বন্দর উন্নয়ন প্রকল্প, ১৪. ইকো ট্যুরিজম পার্ক নির্মাণ, ১৫. কনস্ট্রাকশন অব ডুয়েল গেজ রেল লিংক উইথ মহেশখালী এন্ড মাতারবাড়ী পাওয়ার প্লান্ট, ১৬. কক্সবাজার জেলাধীন ক্ষতিগ্রস্ত পোল্ডারসমূহের পুনর্বাসন প্রকল্প (১ম সংশোধিত), এবং ১৭. কক্সবাজার জেলার মহেশখালী উপজেলার ধলঘাটা-মাতারবাড়ী এলাকায় পোল্ডার নং-৭০ এর বিদ্যমান বাঁধ সুপারডাইকে উন্নীতকরণ।



চিত্র-৪ মাতারবাড়ী ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রা সুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রকল্প



বর্তমানে এখানে বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের প্রায় ২০টি প্রকল্পের কাজ চলমান। এর মধ্যে মাতারবাড়ি বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ, বন্দর নির্মাণ, এলএনজি ও এলপিগিজি টার্মিনাল নির্মাণ অন্যতম।



পাই-৪: মাতারবাড়ি ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রাসুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রকল্পের (১ম সংশোধিত) ভৌত অগ্রগতি

#### ৪.৫ ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প

সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট লিমিটেড কর্তৃক ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (মেট্রোরেল) প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। এই প্রকল্পের অধীনে ৬টি মেট্রোরেলের লাইন তৈরি করা হবে। বর্তমানে উত্তরা দিয়াবাড়ী হতে আগারগাঁও-মতিঝিল হয়ে কমলাপুর রেলস্টেশন পর্যন্ত লাইন-৬ এর কার্যক্রম চলছে। এই লাইন-৬ এর বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১২ হতে জুন ২০২৪ এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ২১৯৮৫.০৭ কোটি টাকা। এপ্রিল ২০২২ সাল পর্যন্ত প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতি ৬৮% এবং আর্থিক অগ্রগতি ৬৫% রাজধানীবাসীর যানজটের ভোগান্তি দূর করতে সরকার অগ্রাধিকারভিত্তিতে বাস্তবায়ন করছে মেট্রোরেল নামে পরিচিত ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প (লাইন-৬)। প্রকল্পটি বর্তমানে অনেকাংশেই দৃশ্যমান। বিশেষ করে উত্তরা হতে আগারগাঁও পর্যন্ত অংশের কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে। মেট্রোরেলের রুট প্রথমে উত্তরা হতে মতিঝিল পর্যন্ত নির্ধারিত থাকলেও পরবর্তীতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর দিকনির্দেশনা অনুযায়ী সংশোধন করে উত্তরা হতে কমলাপুর পর্যন্ত সম্প্রসারণ করা হয়।



চিত্র-৫ ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্প

বর্তমান সরকারের গৃহীত গুরুত্বপূর্ণ ও চ্যালেঞ্জিং মেগা প্রকল্পগুলোর মধ্যে ঢাকা মেট্রোরেল অন্যতম। বিশ্বের জনবহুল মেগা সিটি গুলোর মধ্যে ঢাকা অত্যধিক ঘনবসতিপূর্ণ। এর বর্তমান লোকসংখ্যা প্রায় দেড় কোটি। ঢাকার ভয়াবহ যানজট ও ট্রাফিক সমস্যা দূর করার জন্য মেট্রোরেল প্রকল্প সমন্বিত ও যুগান্তকারী পদক্ষেপ। বিশেষজ্ঞদের মতে, ঢাকার বিপুল সংখ্যক যাত্রী ও যানবাহনের চাপ সামাল দিতে মেট্রোরেলের মত গণপরিবহনই হতে পারে একটি কার্যকর বিকল্প ব্যবস্থা। তাই ঢাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার আধুনিকায়ন ও যানজট নিরসনে মেট্রোরেল ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

প্রায় ২০ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের রাজধানীবাসীর বহুল প্রতীক্ষিত স্বপ্নের মেট্রোরেল প্রকল্পের নির্মাণ কাজ মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন করেন ২৬ জুন ২০১৬ তারিখে। প্রথম পর্যায় উত্তরা থেকে আগারগাঁও পর্যন্ত ১২ কিলোমিটার নির্মাণ কাজের উদ্বোধন করেন ০২ আগস্ট ২০১৭ তারিখে। এই প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য জাপান সরকারের দাতা সংস্থা জাপান আন্তর্জাতিক সহযোগিতা সংস্থা জাইকার সঙ্গে ২০ ফেব্রুয়ারি ২০১৩ সালে বাংলাদেশ সরকারের ঋণচুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে।

বিপুল জনসংখ্যার রাজধানী শহরে যানজট নিরসনে কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা তথা স্ট্রাটেজিক ট্রান্সপোর্ট প্ল্যান নিয়েছে ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ)। ডিটিসিএ-এর তত্ত্বাবধানেই বাংলাদেশ সরকার ও জাইকার অর্থায়নে মেট্রোরেল প্রকল্প বাস্তবায়ন হচ্ছে। যথাসময়ে প্রকল্পের সমাপ্তিতে যাত্রী পরিবহন শুরু হলে মেট্রোরেল অর্থনৈতিক কর্মকান্ডকে গতিশীল করতে ব্যাপক ভূমিকা রাখবে। সরকার এ প্রকল্প হতে প্রচুর অর্থ উপার্জন করতে পারবে এবং জিডিপি বৃদ্ধি পাবে। তাছাড়া মেট্রোরেলের স্বস্তিদায়ক সেবার মাধ্যমে সাধারণ মানুষ স্বাস্থ্যদ্যে ও নিরাপদে চলাফেরা করতে পারবে। বিশেষ করে বৃদ্ধ, শিশু, প্রতিবন্ধী ও নারীরা দুর্বিষহ কষ্ট থেকে মুক্তি পাবে। যাত্রীরা নির্ধারিত স্থান থেকে ওঠানামা করার ফলে গড়ে উঠবে পরিচ্ছন্ন ও সুন্দর ঢাকা মহানগরী।

যানজটের কারণে বাংলাদেশে ব্যাপক অর্থনৈতিক ক্ষতি হয়। ২০১৮ সালে পরিচালিত বুয়েটের একটি সমীক্ষা অনুসারে, ঢাকা শহরের যানজটের জন্য বার্ষিক ৪.৪ বিলিয়ন ডলার খরচ হয়, যা জাতীয় বাজেটের ১০ শতাংশের চেয়েও বেশি। ২০১৭ সালের বিশ্বব্যাংকের প্রতিবেদন অনুযায়ী ঢাকায় যানজটের কারণে প্রতিদিন ৩.৮ মিলিয়ন কর্মঘণ্টা নষ্ট হচ্ছে। দুর্ঘটনা গবেষণা ইনস্টিটিউটের পরিচালক মোয়াজ্জেম হোসেনের মতে, ঢাকার যানজট ৬০ শতাংশ কমাতে পারলে বাংলাদেশ ২.৬ বিলিয়ন ডলার সাশ্রয় করতে পারে। এ ছাড়া ডেইলি স্টারের প্রতিবেদন অনুসারে, মেট্রো রেল প্রকল্পটি প্রতি বছর ২.৪ বিলিয়ন ডলার সাশ্রয় করবে যা জাতীয় জিডিপি ১.৫ শতাংশ এর সমান। তা ছাড়া মেট্রো রেল ঢাকার ১৫ মিলিয়নেরও বেশি মানুষের জন্য যাতায়াত সহজ করবে এবং দৈনন্দিন জীবনযাত্রাকে গতিশীল করবে, যা অর্থনীতিতে একটি বড় ইতিবাচক প্রভাব তৈরি করবে।

মেট্রো রেল পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রচুর লোকবলের প্রয়োজন হবে, যা বাংলাদেশে অনেক কাজের সুযোগ তৈরি করবে। ইউএনবির মতে, প্রতিটি মেট্রো রেলস্টেশনে একটি অপারেটিং রুম, টিকিট কাউন্টার, লাউঞ্জ, বর্জ্য ব্যবস্থাপনা প্ল্যান্ট, প্রার্থনার স্থান, অগ্নি নির্বাপক ব্যবস্থা, এসকেলেটর, লিফট এবং আরও অনেক কিছু থাকবে। তা ছাড়া, স্টেশনগুলোর আশপাশের বাণিজ্যিক কেন্দ্রগুলোতে ব্যবসা পরিচালনার জন্য একদল কর্মীর প্রয়োজন হবে। এসব কর্মসংস্থান আর্থিক কার্যকলাপ বৃদ্ধি করবে এবং শেষ পর্যন্ত জাতীয় অর্থনীতিতে অবদান রাখবে।

মেট্রো রেলের কারণে ট্রানজিট ব্যবস্থা বাড়বে এবং স্টেশনগুলোর আশপাশে অসংখ্য ব্যক্তিগতভাবে পরিচালিত ব্যবসা গড়ে উঠবে। এ ছাড়াও, উন্নত পরিবহণ পরিকাঠামোর কারণে নতুন সংস্থাগুলো বিকাশের সুযোগ পাবে, অন্যদিকে বর্তমান ব্যবসাগুলো উপকৃত হবে। সামগ্রিকভাবে, স্টেশন এবং রুটের কাছাকাছি স্থাপন করা এ ব্যবসাগুলো দেশের জিডিপিতে যথেষ্ট অবদান রাখবে। “Fast Track Project Monitoring Committee”(FTPMC) এর ৫ম সভায় এমআরটি লাইন-১ ও লাইন-৫ কে Fast Track-ভুক্ত করে “ঢাকা মাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প (মেট্রোরেল,লাইন-৬) এর নাম পরিবর্তন করে “ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রকল্প” নামকরণ অনুমোদন করা হয়।



পাই-৫: ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি

## ৪.৬ পায়রা গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ প্রকল্প

দেশের ক্রমবর্ধমান আমদানি-রপ্তানির চাহিদা মেটাতে নির্মিত হচ্ছে আধুনিক ও পরিবেশবান্ধব পায়রা সমুদ্রবন্দর। উন্নয়নের মহাসড়কে যোগ হতে যাচ্ছে অমিত সম্ভাবনাময় এক সমুদ্র বন্দর। মেরিটাইম বাংলাদেশের স্বপ্নদ্রষ্টা জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমান উপমহাদেশে সবার আগে দেশের জন্য নিজস্ব সমুদ্র এলাকা দাবি করেন। তারই সুযোগ্য কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার নেতৃত্বে সমুদ্র বিজয়ের মাধ্যমে মেরিটাইম বাংলাদেশের প্রকৃত যাত্রা শুরু হয়েছে। এরই ধারাবাহিকতায় পটুয়াখালীর কলাপাড়া উপজেলাস্থ আন্ধারমানিক নদীর উপকণ্ঠ ধরে রাবনাবাদ চ্যানেলের তীর বরাবর গড়ে ওঠা দেশের তৃতীয় এই সমুদ্রবন্দরটি মূলত লালুয়া, বালিয়াতলী, ধূলাসার, ধানখালী ও টিয়াখালী মৌজাব্যাপী বিস্তৃত হয়েছে। ২০১৩ সালের ১৯ নভেম্বর, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক ভিত্তিফলক উন্মোচনের মাধ্যমে বন্দরের কার্যক্রম শুরু হয়েছিল। সেই ধারায় অবকাঠামোগত উন্নয়ন নিশ্চিত হলে ২০১৬ সালের ১৩ আগস্ট সমুদ্রবন্দরটি প্রথমবারের মতো কন্টেইনার জাহাজ নোঙরের মাধ্যমে আনুষ্ঠানিক যাত্রা শুরু করে। বর্তমানে কন্টেইনার টার্মিনাল, বাল্ক টার্মিনাল, মাল্টিপারপাস টার্মিনাল, প্যাসেঞ্জার টার্মিনাল, ওয়াটার ট্রিটমেন্ট প্ল্যান্ট, বিদ্যুৎ প্ল্যান্ট, মডার্ন সিটি, বিমানবন্দর ও অর্থনৈতিক অঞ্চল গড়ে তোলাসহ ১৯টি কম্পোনেন্টের কাজ চলমান রয়েছে। ২০২৩ সালের মধ্যে পায়রা বন্দরকে বিশ্বমানের একটি আধুনিক বন্দর এবং ২০৩৫ সালের মধ্যে অর্থনীতির সহায়ক শক্তি হিসাবে গড়ে তোলার লক্ষ্যে এসব উন্নয়ন কার্যক্রম দ্রুত গতিতে এগিয়ে চলছে। মূলত উদ্বোধনের পর থেকেই সীমিত পরিসরে আমদানি-রপ্তানি কার্যক্রমসহ বন্দরে বহিঃনোজারে অপারেশনাল কার্যক্রম চলমান রয়েছে।



চিত্র-৬ পায়রা গভীর সমুদ্রবন্দর নির্মাণ প্রকল্প

পটুয়াখালীর কলাপাড়া উপজেলার রাবনাবাদ চ্যানেলের পোতাশ্রয় মুখ থেকে মাত্র ৫ কিলোমিটার অভ্যন্তরে শিপিং-বান্ধব বিস্তীর্ণ এলাকাটি সমুদ্রবন্দর নির্মাণের জন্য প্রকৃতি এবং ভৌগোলিকতার নিরিখে উপযুক্ত একটি অঞ্চল। তা ছাড়া বন্দর উন্নয়ন ও পরবর্তী সম্প্রসারণের জন্য এখানে প্রচুর পরিত্যক্ত জমি আছে। পাশাপাশি সার্বজনীন ও অর্থনৈতিক অঞ্চলসহ অন্যান্য অবকাঠামো গড়ে তোলার জন্যও রয়েছে পর্যাপ্ত পরিমাণ উন্মুক্ত স্থান। ফলে কন্টেইনার, বাল্ক, সাধারণ কার্গো, এলএনজি, পেট্রোলিয়াম ও যাত্রী টার্মিনাল নির্মাণের পাশাপাশি অর্থনৈতিক অঞ্চল, তৈরি পোশাক শিল্প কারখানা, ঔষধশিল্প, সিমেন্ট, কয়লাভিত্তিক বিদ্যুৎ কেন্দ্র, মৎস্য প্রক্রিয়াকরণ অঞ্চল, সার কারখানা, তৈল শোধনাগার ও জাহাজ নির্মাণ শিল্পসহ আরও নানাবিধ কর্মক্ষেত্র গড়ে তোলা সম্ভব হবে।

পায়রা সমুদ্রবন্দর প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ইপিজেড, এসইজেড, জাহাজ নির্মাণ এবং মেরামতি খাতে ব্যাপক কর্মক্ষেত্র তৈরি হবে। নতুন শিল্পাঞ্চল সৃষ্টির সুবাদে বন্দর সংলগ্ন জেলা বরিশাল, পটুয়াখালী এবং ভোলাসহ দেশের অন্যান্য জেলার মানুষের একদিকে কর্মসংস্থান হবে, অন্যদিকে দেশের অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ অগ্রগতি নিশ্চিত হবে। পোশাক শিল্পের মতোই গতিশীল হচ্ছে জাহাজ নির্মাণ শিল্প। ফলে এখানে জাহাজ নির্মাণ শিল্পের প্রসার ঘটবে। দেশে ছোট বড় মিলিয়ে প্রায় শতাধিক জাহাজ নির্মাণ কারখানা রয়েছে।

সড়ক পথের তুলনায় নৌপথে যাতায়াত ও মালামাল সরবরাহ অধিকতর সহজ ও সাশ্রয়ী বিধায় বরিশাল হয়ে খুলনা এবং মাদারিপুর অঞ্চলে সিমেন্টের ক্লিংকার এবং খাদ্যশস্য সরবরাহে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখতে পারবে এই পায়রা বন্দর। বাংলাদেশ, মিয়ানমার, ভারত এবং চীনের সমন্বিত উদ্যোগে দক্ষিণ এশিয়ার সামগ্রিক অর্থনৈতিক উন্নয়নের স্বার্থে গড়ে উঠছে ইকোনমিক করিডোর। সমুদ্রের সন্নিকটে নির্মিত বন্দর বলে প্রতিবেশী দেশগুলো ট্রানজিট সুবিধা গ্রহণ করতে আগ্রহী হয়ে উঠবে। এ ছাড়া ভৌগোলিক অবস্থানের সুবিধার কারণে সমুদ্রপথে সিল্করুটের ট্রানজিট পয়েন্ট হিসাবে পায়রা বন্দর একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ বন্দর হয়ে ওঠারও সম্ভাবনা রয়েছে।



## ৪.৭ পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

রেলপথ মন্ত্রণালয়ের অধীনে পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৯২৪৬.৮০ কোটি টাকা যার মধ্যে জিওবি ১৮২১০.৯১ কোটি টাকা। এপ্রিল ২০২২ সাল পর্যন্ত প্রকল্পটির ভৌত অগ্রগতি ৫৬% এবং আর্থিক অগ্রগতি ৫৫%। ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি প্রকল্পের নাম পদ্মা সেতু রেল সংযোগ প্রকল্প। উদ্যোগী মন্ত্রণালয়- রেলপথ মন্ত্রণালয়। বাস্তবায়নকারী সংস্থা বাংলাদেশ রেলওয়ে। প্রকল্প মেয়াদ ১ জানুয়ারি ২০১৬ হতে ৩০ জুন ২০২৪ পর্যন্ত। পদ্মা সেতুর ওপর দিয়ে ঢাকা হতে যশোর পর্যন্ত ১৬৯ কি. মি. ব্রডগেজ রেললাইন নির্মাণের মাধ্যমে জাতীয় ও আন্তঃদেশীয় রেল যোগাযোগ উন্নয়ন করার লক্ষ্যে পদ্মা সেতু রেল সংযোগ প্রকল্প নেয়া হয়েছে। ১৪ অক্টোবর, ২০১৮ এ স্বপ্নের ‘পদ্মা সেতু রেল সংযোগ নির্মাণ’ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ শুব উদ্বোধন করেন গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। প্রকল্পটি বাংলাদেশের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এর মাধ্যমে দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলের মানুষের যাতায়াত ব্যবস্থা ছাড়াও ট্রেনের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন সহজ হবে, দেশের অর্থনীতির উন্নয়ন ঘটবে।



চিত্র-৭ পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প

প্রকল্পের ভৌগোলিক অবস্থান- ঢাকার কমলাপুর রেলওয়ে স্টেশন হতে যশোরের রূপদিয়া ও সিঞ্জিয়া রেলওয়ে স্টেশন পর্যন্ত। লাইনটি কমলাপুর রেলওয়ে স্টেশন হতে গেভারিয়া স্টেশন হয়ে বিদ্যমান রেললাইনের পাশ দিয়ে পাগলা পর্যন্ত যাওয়ার পর বুড়িগঙ্গা নদী পার হয়ে কেরানীগঞ্জ, নিমতলা, শ্রীনগর, মাওয়া, পদ্মা সেতু, জাজিরা, শিবচর, ভাঙ্গা জংশন, নগরকান্দা, মুকসুদপুর, মহেশপুর, কাশিয়ানী, লোহাগড়া, নড়াইল, জামদিয়া ও পদ্মবিলা পর্যন্ত যাওয়ার পর একটি লাইন যশোরের দিকে রূপদিয়া স্টেশনের সঙ্গে এবং একটি লাইন খুলনার দিকে সিঞ্জিয়া স্টেশনের সঙ্গে সংযুক্ত হবে।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যের মধ্য রয়েছে-পদ্মা সেতু হয়ে ঢাকার সঙ্গে দেশের দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন; ঢাকা-যশোর করিডরে অপারেশনাল সুবিধাসমূহের উন্নয়নসহ সংক্ষিপ্ত রুটে বিকল্প রেল যোগাযোগ স্থাপন করা, বাংলাদেশের মধ্যে ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের আরেকটি উপ-রুট স্থাপন, মুন্সীগঞ্জ, শরীয়তপুর, মাদারীপুর ও নড়াইল জেলা নতুন করে রেলওয়ে নেটওয়ার্কের আওতাভুক্তকরণ, এ রুটে কন্টেইনার চলাচলের ক্ষেত্রে জাতীয়, আঞ্চলিক ও আন্তর্জাতিক ফ্রেট ও ব্রডগেজ কন্টেইনার ট্রেনসমূহ প্রয়োজনীয় স্পিডে ও লোড ক্যাপাসিটিসহ চালুকরণ, সম্পদের সদ্যবহার ও উৎপাদনশীলতা বৃদ্ধির মাধ্যমে অপারেশনাল দক্ষতা ও আর্থিক পারফরমেন্স বৃদ্ধি, যাত্রী সেবার মান উন্নয়ন এবং যাত্রী সুবিধা বৃদ্ধি। ভবিষ্যতে ওই রুটে দ্বিতীয় লাইন নির্মাণ এবং বরিশাল ও পায়রা গভীর সমুদ্রবন্দরকে এই রুটের সঙ্গে সংযুক্তির পরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য গণ-পরিবহন সুবিধা প্রবর্তনের মাধ্যমে আঞ্চলিক সমতা আনয়ন ও দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অবদান রাখা।

এই প্রকল্পের মাধ্যমে মেইন লাইন ১৬৯.০০ কি. মি., লুপ ও সাইডিং ৪৩.২২ কি. মি. ও ডাবল লাইন ৩.০০ কি. মি.সহ মোট ২১৫.২২ কি. মি. ব্রডগেজ রেল ট্র্যাক নির্মাণ করা হবে।

এতে ৬৬টি মেজর ব্রিজ, ২৪৪টি মাইনর ব্রিজ/কালভার্ট, ১টি হাইওয়ে ওভারপাস, ২৯টি লেভেল ক্রসিং ও ৪০টি আন্ডারপাস নির্মাণ করা হবে। ১৪টি নতুন স্টেশন বিস্তৃত নির্মাণ এবং ৬টি বিদ্যমান স্টেশনের উন্নয়ন ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ, ১০০টি ব্রডগেজ যাত্রীবাহী গাড়ি সংগ্রহ থাকছে। ওই প্রকল্পে ১৭৮৬ একর প্রাইভেট ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক ও জনপথ অধিদফতরের ২৩৫.১২১১ একর এবং বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষের ৪২.৬৫৮৭ একর ভূমি হস্তান্তর করা হচ্ছে।



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার কর্তৃক নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা নদীর ওপর মাওয়া-জাজিরা পয়েন্টে বহল আকাঙ্ক্ষিত পদ্মা সেতু বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষের অধীনে নির্মাণাধীন রয়েছে। দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের অনেক জেলাতেই রেল নেটওয়ার্ক নেই বিধায় সে অঞ্চলের জনগণ স্বল্প ব্যয়ে দ্রুত, নিরাপদ ও আরামদায়ক রেল পরিবহন সুবিধা হতে বঞ্চিত। দেশের আপামর জনগণের প্রাণের দাবি পদ্মা সেতুর নিচের ডেকে রেললাইন স্থাপনের সংস্থান রয়েছে।

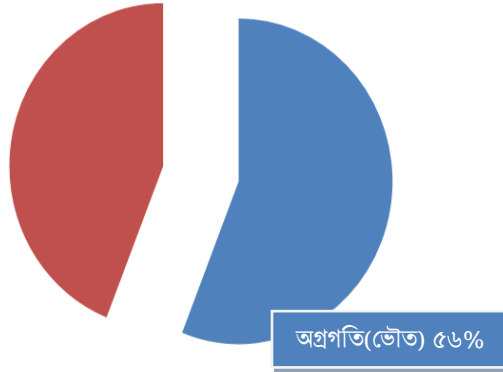
দেশের অভ্যন্তরীণ চাহিদা মেটাতে এবং দক্ষিণ এশীয় দেশসমূহের মধ্যে আন্তঃদেশীয় রেল যোগাযোগ উন্নয়নের লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে ২০০৯ সাল হতে বিভিন্ন উদ্যোগ গ্রহণ করে। ২০১১ সালে সরকারি অর্থায়নে একটি এলাইনমেন্ট সার্ভে পরিচালিত হয়। এরপর এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি) এর অর্থায়নে একটি কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের আওতায় আন্তর্জাতিক পরামর্শক দিয়ে এ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই, বিশদ ডিজাইন ও দরপত্র দলিল প্রণয়ন জুন, ২০১৫-তে সম্পন্ন হয়।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ২০১৪ সালের ০৬-১১ জুন গণচীন সফরের সময় রেল খাতে গণচীন সরকারের বিনিয়োগের বিষয়টি দুই দেশের মধ্যে স্বাক্ষরিত সমঝোতা স্মারকে অন্তর্ভুক্ত হয়। তাছাড়া, মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ২৩.১০.২০১৪ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় পরিদর্শনকালে পদ্মা সেতু উদ্বোধনের দিন হতে সেতুর ওপর দিয়ে ট্রেন চলাচলের কার্যক্রম গ্রহণের জন্য নির্দেশনা প্রদান করেন।

বাংলাদেশ সরকারের অনুরোধে গণচীন সরকার ১২ মে ২০১৫-তে পদ্মা সেতু রেল সংযোগ প্রকল্পের জন্য জিটুজি পদ্ধতিতে অর্থায়নে সম্মত হয় এবং চায়না রেলওয়ে গ্রুপ লি. নামক চীন সরকারের মনোনীত ঠিকাদারের সঙ্গে কমাশিয়াল নেগোসিয়েশনের জন্য আহ্বান জানায়। এরই ধারাবাহিকতায় চায়না রেলওয়ে গ্রুপ লি.-এর সঙ্গে ৮ আগস্ট ২০১৬ তারিখে কমাশিয়াল চুক্তিপত্র স্বাক্ষর হয়। দীর্ঘ অপেক্ষার পর মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সদয় হস্তক্ষেপে ২৭ এপ্রিল ২০১৭ তারিখে চীনা এক্সিম ব্যাংকের সঙ্গে ২৬৬৭.৯৪ মিলিয়ন মার্কিন ডলারের ঋণচুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। নির্মাণ চুক্তি গত ৩ জুলাই ২০১৮'তে কার্যকর হয়েছে।

পদ্মা সেতু রেল সংযোগ প্রকল্পের মাধ্যমে বাংলাদেশ প্রথমবারের মতো প্রবর্তন করতে যাচ্ছে- ২৩ কি. মি. এলিভেটেড ভায়াডাক্টে ব্যালাস্টবিহীন রেললাইন নির্মাণ। এলিভেটেড ভায়াডাক্টের ওপর ২টি প্ল্যাটফর্ম, ১টি মেইনলাইন ও ২টি লুপলাইনসহ রেলওয়ে স্টেশন নির্মাণ ও তাতে লিফট স্থাপন। প্রায় ১১ মিটার উঁচু রেললাইনের নিচ দিয়ে সড়কের জন্য আন্ডারপাস নির্মাণের মাধ্যমে উভয় পথে নিরবচ্ছিন্ন ও নিরাপদ চলাচল নিশ্চিত করা হবে। সফট সয়েল ড্রিটমেন্টের জন্য সিমেন্ট মিক্সপাইল ব্যবহার করা হচ্ছে। সেতুর এপ্রোচে ট্রানজিশনাল কার্ড নির্মাণ করা হচ্ছে। ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ কমানোর জন্য পুরো মাটি ঠিকাদার কর্তৃক বাইরে থেকে আনার ব্যবস্থাও অন্তর্ভুক্ত রয়েছে প্রকল্পে।

এ রেলপথ নির্মাণের ফলে ঢাকা-যশোর, ঢাকা-খুলনা ও ঢাকা-দর্শনার মধ্যকার দূরত্ব যথাক্রমে ১৮৪.৭২ কি. মি., ২১২.০৫ কি. মি. এবং ৪৪.২৪ কি. মি. হ্রাস পাবে। ফলে যাত্রার সময়ও হ্রাস পাবে। গণ-পরিবহন সুবিধা প্রবর্তনের মাধ্যমে আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসকরণ ও দক্ষিণ-পশ্চিম অঞ্চলে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অবদান রাখবে।



পাই-৬ পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি

#### ৪.৮ দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমারের নিকটে গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

২০১০ সালে দোহাজারী থেকে রামু হয়ে কক্সবাজার ও রামু থেকে মিয়ানমারের কাছে গুনদুম পর্যন্ত ১২৮ কিলোমিটার রেলপথ নির্মাণ প্রকল্প নেওয়া হয়। মূল উদ্দেশ্য পর্যটন নগরী কক্সবাজারে যাতায়াত সহজ করা। পাশাপাশি মিয়ানমারসহ ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ের সঙ্গে বাংলাদেশকে যুক্ত করা। চট্টগ্রাম থেকে কক্সবাজার পর্যন্ত ১০০ কিলোমিটার রেলপথ নির্মাণে প্রথমে ব্যয় ধরা হয় ১ হাজার ৮৫২ কোটি টাকা। ২০১৬ সালে প্রকল্প প্রস্তাব সংশোধন করে ব্যয় বেড়ে দাঁড়ায় ১৮ হাজার ৩৪ কোটি টাকা। এতে ঋণ সহায়তা দিচ্ছে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক-এডিবি। ২০১৮ সালের জুলাইয়ে প্রকল্পটির নির্মাণকাজ শুরু হয়। চীনের ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠান চায়না রেলওয়ে ইঞ্জিনিয়ারিং করপোরেশন

(সিআরইসি) ও বাংলাদেশের তমা কনস্ট্রাকশন কোম্পানি এবং চায়না সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং কনস্ট্রাকশন করপোরেশন (সিসিইসিসি) ও বাংলাদেশের ম্যাক্স ইনফ্রাস্ট্রাকচার লিমিটেড পৃথক দুই ভাগে কাজটি করছে।



চিত্র-৮ দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমারের নিকটে গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েলগেজ ট্র্যাক নির্মাণ

বর্তমানে চট্টগ্রামের দোহাজারী-কক্সবাজার রেললাইন নির্মাণের কাজ এগিয়ে চলেছে। এ প্রকল্পের মূল লক্ষ্য পর্যটন শহর কক্সবাজার। সেখানে বছরে গড়ে ৬০ লাখ পর্যটকের যাতায়াত রয়েছে। কক্সবাজারে আন্তর্জাতিক বিমানবন্দর হচ্ছে। মহেশখালীর মাতারবাড়ীতে গভীর সমুদ্রবন্দর হচ্ছে। সড়কপথ সংস্কার হচ্ছে। আর সর্বশেষ যুক্ত হচ্ছে রেললাইন। এসব অবকাঠামো উন্নয়ন পর্যটন অর্থনীতিতে সুবাতাস বয়ে আনার পাশাপাশি বহুমাত্রিক অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের সূচনা করবে। রেললাইন চালু হলে সারা দেশের সঙ্গে কক্সবাজারের যোগাযোগের বহুমুখী পথের সূচনা হবে। এ অঞ্চলে উৎপাদিত পণ্য যেমন সহজে সারা দেশে নেওয়া যাবে, তেমনি সারা দেশ থেকে পণ্য কক্সবাজারে সাশ্রয়ীভাবে আনা যাবে। এতে উৎপাদকেরা লাভবান হবেন।

রেলপথ নির্মাণকাজে যুক্ত হয়েছেন স্থানীয় লোকজনও। এতে সাময়িক কর্মসংস্থান হয়েছে অনেকের। কেউ কেউ এখনই ক্ষুদ্র উদ্যোক্তা হওয়ার স্বপ্ন দেখছেন। এই কর্মযজ্ঞের পাশের গড়ে উঠছে ছোটো খাটো দোকানপাট। কক্সবাজারে এখন বছরজুড়েই পর্যটকেরা আসেন। তবে নভেম্বর থেকে মার্চ পর্যন্ত পর্যটকের আগমন বেশি। রেলের মতো নিরাপদ বাহন চালু হলে মৌসুমের বাইরেও পর্যটক বাড়বে। পর্যটক যত বাড়বে, তত বেচাকেনা বাড়বে। ক্ষুদ্র ও মাঝারি উদ্যোক্তাদের তৈরি পণ্যের বিক্রি বাড়বে, লেনদেনও বাড়বে। কক্সবাজারে যেতে এখন পর্যটকদের প্রধান ভরসা সড়কপথ। আকাশপথে আসা পর্যটকের সংখ্যা সীমিত। পর্যটন অর্থনীতি চাঙা থাকে মূলত শুল্ক মৌসুমে। রেলওয়ায়ে হলে সারা বছর পর্যটক ভ্রমণ করবে। পর্যটনের পর কক্সবাজারের অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ডের কয়েকটি খাত হলো লবণ, কৃষিপণ্য, মৎস্য ও শূটকি। এসব পণ্য কম খরচে আনা-নেয়ার সুযোগ তৈরি হবে। কৃষিপণ্য সহজে আনা-নেয়ার সুবিধা থাকলে কৃষকেরও দাম পাওয়ার সম্ভাবনা থাকে। টেকনাফ স্থলবন্দর দিয়ে আমদানি-রপ্তানি বাণিজ্যেও কিছুটা গতি আনতে পারে নতুন রেললাইন। রেল চালু হলে কক্সবাজারের সঙ্গে সারা দেশের বহুমুখী যোগাযোগের নতুন ক্ষেত্র তৈরি হবে।



পাই-৭ দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমার এর নিকট গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ প্রকল্পের (১ম সংশোধিত) ভৌত অগ্রগতি

৫. ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন অগ্রগতি (এপ্রিল ২০২২ পর্যন্ত):

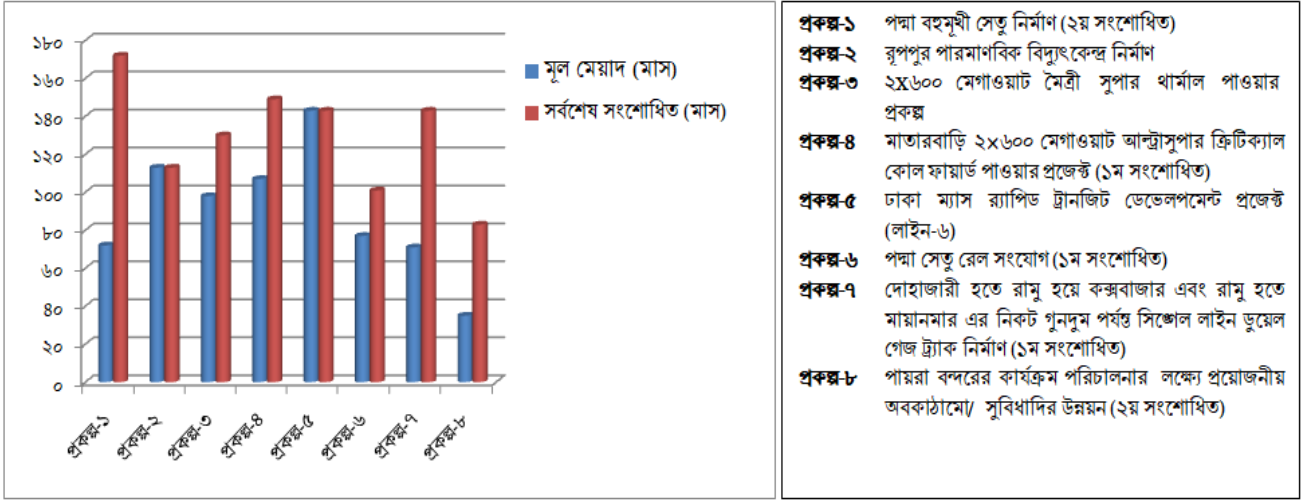
(কোটি টাকায়)

ক্র. নং	প্রকল্পের নাম	বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	বাস্তবায়নকাল		প্রকল্পের ব্যয়			ভৌত অগ্রগতি %	আর্থিক অগ্রগতি %
			মূল	সংশোধিত	জিওবি	ঋণ	মোট		
১.	পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত)	সেতু বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	২০০৭-০৮ হতে ২০১৪-১৫	১ম সংশোধিতঃ জানুয়ারি ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১৫। ২য় সংশোধিতঃ জানুয়ারি ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১৮। ১ম ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ডিসেম্বর ২০১৯। ২য় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০২১। ৩য় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০২৩।	৩০১৯৩.৩৯	-	৩০১৯৩.৩৯	৯৩.৫০	৯০.৫৫%
২.	বুপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্প	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি মন্ত্রণালয়	০১/০৭/১৬ হতে ৩১/১২/২৫	-	২২০৫২.৯১২৮	৯১০৪০.০০	১১৩০৯২.৯১২৮	৪৫%	৪৫%
৩.	২x৬০০ মেগাওয়াট মৈত্রী সুপার থার্মাল পাওয়ার প্রকল্প (রামপাল)	বিদ্যুৎ বিভাগ	ইউনিট ১ ৪৬ মাস (ফেব্রুঃ ২১) ইউনিট ২ ৫২ মাস (আগস্ট ২১)	ইউনিট ১ ৬৩ মাস (জুলাই ২২) ইউনিট ২ ৬৭ মাস (নভেম্বর ২২)	-	-	১৬০০০.০০	৬৮%	৬৮%
৪.	মাতারবাড়ি ২x৬০০ মেগাওয়াট আল্ট্রাসুপার ক্রিটিক্যাল কোল ফায়ার্ড পাওয়ার প্রজেক্ট (১ম সংশোধিত)	বিদ্যুৎ বিভাগ	১/৭/২০১৪ হতে ৩০/৬/২০২৩	০১/০৭/২০১৪- ৩১/১২/২০২৬	৬৪০৬.১৬	৪৩৯২১.০৩	৫১৮৫৪.৮৮	৪৩%	৩৩%
৫.	ঢাকা ম্যাস র্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬) (মেট্রোরেল) প্রকল্প	সড়ক পরিবহন ও মহসড়ক বিভাগ	জুলাই ২০১২ হতে জুন ২০২৪		৫৩৯০.৪৮	১৬৫৯৪.৫৯	২১৯৮৫.০৭	৬৮%	৬৫%
৬.	পদ্মা সেতু রেল সংযোগ (১ম সংশোধিত)	রেলপথ মন্ত্রণালয়	জানুয়ারি ২০১৬ হতে জুন ২০২২	জানুয়ারি ২০১৬ হতে জুন ২০২৪	১৮২১০.৯১	২১০৩৬.৬৯	৩৯২৪৬.৮০	৫৬.০০	৫৫%
৭.	দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার রামু হতে মায়ানমার এর	রেলপথ মন্ত্রণালয়	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৬	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০২২	৪৯১৯.০৮	১৩১১৫.৪০	১৮০৩৪.৪৮	৬০%	৩২%

ক্র. নং	প্রকল্পের নাম	বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	বাস্তবায়নকাল		প্রকল্পের ব্যয়			ভৌত অগ্রগতি %	আর্থিক অগ্রগতি %
			মূল	সংশোধিত	জিওবি	ঋণ	মোট		
১	২	৩	৪		৪			৫	৬
			মূল	সংশোধিত	জিওবি	ঋণ	মোট		
	নিকট গুনদুম পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন ডুয়েল গেজ ট্র্যাক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)								
৮	পায়রা গভীর সমুদ্র বন্দর	পায়রা বন্দর কর্তৃপক্ষ, নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়							
৮.১	প্রকল্পের নাম- পায়রা বন্দরের কার্যক্রম পরিচালনার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অবকাঠামো/ সুবিধাদির উন্নয়ন (২য় সংশোধিত)		১লা জুলাই ২০১৫ থেকে ৩০ জুন ২০২২	-	জিওবি- ৪,৩৭৪.৪৭ কোটি টাকা	-	৪,৩৭৪.৪৭ কোটি টাকা	৮২%	৭০%
৮.২	প্রকল্পের নাম- পায়রা সমুদ্র বন্দরের প্রথম টার্মিনাল ও আনুষাঙ্গিক সুবিধাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)		১ জানুয়ারী ২০১৯ থেকে ৩০ জুন ২০২৩	-	৪৫১৬.৭৫ কোটি টাকা	-	৪৫১৬.৭৫ কোটি টাকা	১৫%	১৩%
৮.৩	প্রকল্পের নাম- পায়রা বন্দরের রাবনাবাদ চ্যানেলের (ইনার ও আউটার চ্যানেল) জরুরি রক্ষণাবেক্ষণ ডেজিং		ডিসেম্বর ২০২০ – জুন ২০২২	-	-	-	১৮৪.২৮ কোটি টাকা(নিজস্ব অর্থায়নে)	৬৪%	৫৮%
৮.৪	ক্রিমের নামঃ পায়রা বন্দরের রাবনাবাদ চ্যানেলের ক্যাপিটাল ও মেইনটেনেন্স ডেজিং		(১ লা মে ২০২১- ৩০ এপ্রিল - ২০২৪)	-	-	-	মোট বরাদ্দঃ ৬,৫৩৫.২০ কোটি টাকা (জিওবি হতে বৈদেশিক মুদ্রায় ঋণ ৫৪৩০.২৬ কোটি এবং স্থানীয় মুদ্রায় অনুদান ১১০৪.৯৪ কোটি টাকা)	-	-
৮.৫	ড্রাই বাল্ক/ কোল টার্মিনাল নির্মাণ।		২০২০-২০২২	-	-	-	প্রাক্কলিত ব্যয় ২,২২০.৩৬ কোটি টাকা (২৭১.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার)	০%	০%

ক্র. নং	প্রকল্পের নাম	বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	বাস্তবায়নকাল		প্রকল্পের ব্যয়			ভৌত অগ্রগতি %	আর্থিক অগ্রগতি %
			মূল	সংশোধিত	জিওবি	ঋণ	মোট		
১	২	৩	৪		৪			৫	৬
৮.৬	প্রকল্পের নাম- পায়রা বন্দরের মাল্টিপারপাস টার্মিনাল নির্মাণ।		২০১৮-২০২১	-	৭৯৮.৩২ কোটি টাকা		৫,২০০.০০ কোটি টাকা (৬২১.২৭ মিলিয়ন মার্কিন ডলার) প্রকল্প সাহায্য: ৪৪০১.৬৮ কোটি টাকা	০%	০%
৯	<b>এল এন জি টার্মিনাল নির্মাণ ও গ্যাস পাইপ লাইন স্থাপন প্রকল্প</b>								
৯.১	মহেশখালীতে দৈনিক ৫০০ এমএমসিএফ ক্ষমতাসম্পন্ন Floating Storage & Re-gasification Unit (FSRU) স্থাপন LNG Terminal.	জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ বিভাগ	-	-	-	-	-	০%	০%
৯.২	আনোয়ারা-ফৌজদারহাট গ্যাস সঞ্চালন পাইপলাইন নির্মাণ প্রকল্প	জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ বিভাগ	এপ্রিল ২০১৬-ডিসেম্বর ২০১৭ পর্যন্ত	এপ্রিল ২০১৬-মার্চ ২০২০ পর্যন্ত	-	-	৭৩৯০৬	১০০%	৯৮%
৯.৩	মহেশখালী-আনোয়ারা গ্যাস সঞ্চালন সমান্তরাল পাইপলাইন নির্মাণ প্রকল্প।	জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ বিভাগ	জুলাই ১৬-ডিসেম্বর ১৮	জুলাই ১৬- জুন ২০২১	-	-	১৩১৪.৭২	১০০%	৯৫%
৯.৪	চট্টগ্রাম-ফেনী-বাখরাবাদ গ্যাস সঞ্চালন সমান্তরাল পাইপলাইন নির্মাণ প্রকল্প	জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ বিভাগ	জুলাই ২০১৬-জুন ২০১৯	জুলাই ১৬-ডিসেম্বর ২০২১	জিওবি- ১৭৪৪.৩২,		মোট বরাদ্দ- ২৪৭৯.৪১, প্রকল্প সাহায্য- ৭৩৪.৮৯, জিটিসিএল- ০.২০	৯২%	৯১%

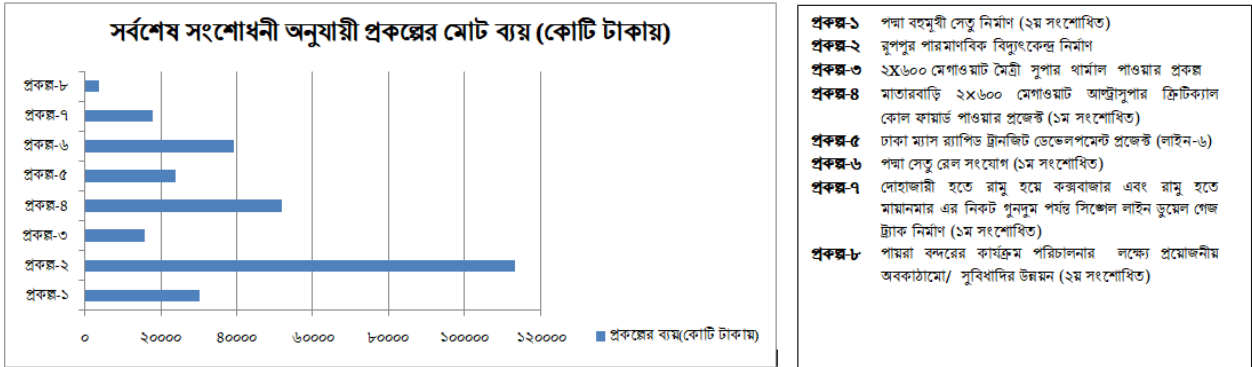
## ৬.১. গুরুত্বপূর্ণ ০৮টি চলমান ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মূল মেয়াদ এবং সর্বশেষ সংশোধিত মেয়াদ বিশ্লেষণ



বার-১: গুরুত্বপূর্ণ ০৮টি চলমান ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মূল মেয়াদ এবং সর্বশেষ সংশোধিত মেয়াদ বিশ্লেষণ

সারণী থেকে বুঝা যায় যে, ০৮টি ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মধ্যে ০২টি ( রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ প্রকল্প এবং ঢাকা ম্যাস র‍্যাপিড ট্রানজিট ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট (লাইন-৬)) ব্যতিত সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রেই নির্ধারিত মূল মেয়াদের তুলনায় সংশোধিত আকারে মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে। বাস্তবতার নিরিখে এ মেয়াদ বৃদ্ধির অনেকগুলো যৌক্তিক কারণ ছিল। তথ্য বিশ্লেষণ থেকে দেখা যায় সাধারণ কারণসমূহের মধ্যে রয়েছেঃ-কোভিড-১৯ মহামারী, ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতা, বৈদেশিক উৎস হতে অর্থ প্রাপ্তিতে বিলম্ব, অত্যাধুনিক টেকনোলজির সাথে খাপ-খাওয়ানো বিষয়ক সময়ক্ষেপণ, বৈদেশিক অর্থায়নের পরিবর্তে দেশীয় অর্থায়নে রূপান্তর, প্রতিকূল আবহাওয়ায় ভৌত কাজ সম্পাদনে সমস্যা ইত্যাদি।

## ৬.২ সর্বশেষ সংশোধনী অনুযায়ী প্রকল্পের মোট ব্যয় (কোটি টাকায়)



বার-২: সর্বশেষ সংশোধনী অনুযায়ী প্রকল্পের মোট ব্যয় (কোটি টাকায়)

সারণী হতে দেখা যায় সামগ্রিক ব্যয় বিবেচনায় ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের মধ্যে বৃহত্তম প্রকল্প হলো রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎকেন্দ্র নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্প তবে সম্পূর্ণ দেশীয় অর্থায়নে সবচেয়ে বড় ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প হলো পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্প।

## ৭. গবেষণা পদ্ধতি (Methodology):

ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বিষয়ক মনিটরিং কার্যক্রমের ওপর গবেষণা সম্পাদনের লক্ষ্যে প্রাইমারি এবং সেকেন্ডারি তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। প্রাইমারি তথ্য সংগ্রহের অংশ হিসেবে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের (প্রকল্প দপ্তর কর্মকর্তা, বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা) অনলাইন-অফলাইন মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ, প্রকল্প মনিটরিং এর সাথে সংশ্লিষ্ট আইএমইডি কর্মকর্তা সাথে Key Informant Interview (KII), অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সাথে আলোচনা করা হয়। একইসাথে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ পরিদর্শনের বাস্তব অভিজ্ঞতাভিত্তিক তথ্য-উপাত্ত ব্যবহার করা হয়েছে।

সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহের অংশ হিসেবে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প দপ্তর, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট শাখা, উদ্যোগী মন্ত্রণালয় এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থা হতে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প সংশ্লিষ্ট তথ্য- উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়।

উল্লেখ্য যে, গবেষণা কার্যক্রমটির মূল ফোকাস এরিয়া হলো ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের মনিটরিং কার্যক্রমকে বহুমাত্রিক দৃষ্টিকোণ থেকে বিশ্লেষণ করা। বিশেষত ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত নয় এমন প্রকল্প থেকে ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পের মনিটরিং ব্যবস্থাপনা কিভাবে ভিন্ন তা সুনির্দিষ্টকরণ করা পাশাপাশি এই ভিন্ন ব্যবস্থাপনার ফলে প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রক্রিয়ায় কি ধরনের প্রভাব পরেছে তা চিহ্নিত করা। একইসাথে বাস্তবায়ন প্রক্রিয়াকে আরও ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে সুনির্দিষ্ট সুপারিশ তুলে ধরা।

#### ৮. গবেষণা সীমাবদ্ধতা:

গবেষণা কার্যক্রমটি সম্পাদনের জন্য কোন আর্থিক বরাদ্দ না থাকায় প্রাথমিক ও সেকেন্ডারি উৎস হতে ডাটা সংগ্রহ, ডাটা প্রক্রিয়াকরণ, প্রতিবেদন প্রণয়নসহ সামগ্রিক কাজ সুচারুভাবে সম্পন্ন করা বেশ কষ্ট সাধ্য ছিল। এ ছাড়াও সময়ের স্বল্পতা থাকায় একটি কেস স্টাডি (একটি ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত এবং একটি সমজাতীয় ফাস্ট ট্র্যাক বহির্ভূত প্রকল্পের তুলনামূলক বিশ্লেষণকেন্দ্রিক) সম্পাদন সম্ভব হয়নি। পুরো গবেষণা কার্যক্রমটি সম্পাদনের জন্য জনবল এবং লজিস্টিকস এর স্বল্পতাও তীব্রভাবে অনুভূত হয়েছে। সর্বোপরি উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থায় ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প সংক্রান্ত ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা না থাকায় সেকেন্ডারি ডাটা সংগ্রহ করা কষ্ট সাধ্য ছিল।

#### ৯. তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ এবং ফলাফল পর্যালোচনা:

প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি উৎস হতে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্ত যথাযথ প্রক্রিয়ায় বিশ্লেষণ করে নিম্নবর্ণিত ফলাফলভিত্তিক পর্যবেক্ষণ প্রণয়ন করা হয়েছে।

৯.১ প্রকল্প বাস্তবায়নের ইতিহাস পর্যালোচনা করলে দেখা যায়, ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি শিপম্যান্ট, বন্দর ব্যবহারের মাধ্যমে যন্ত্রপাতি আমদানি, অর্থছাড় ইত্যাদি বিষয়ে নীতি নির্ধারণী সিদ্ধান্ত গ্রহণ বিলম্ব হলে বাস্তবায়নকারী সংস্থা ও উদ্যোগী মন্ত্রণালয়কে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হতে হয়। সকল ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প ভৌত অবকাঠামোভিত্তিক হওয়ায় উল্লিখিত আন্তঃমন্ত্রণালয়ভিত্তিক জটিলতাসমূহ এ সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রে আরও বেশি প্রাসঙ্গিক হয়ে উঠে। এক্ষেত্রে FTPMC এবং ফাস্ট ট্র্যাক টাস্ক ফোর্স এর মাধ্যমে দ্রুততার সাথে সমস্যা উত্তরণের দিক নির্দেশনা পাওয়া গিয়েছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নও দ্রুততর হয়েছে। FTPMC শুরু থেকে এপ্রিল, ২০২২ পর্যন্ত ০৫ টি সভার মাধ্যমে ৫ টি দিক নির্দেশনামূলক সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে এবং FTPTF (Fast Track Project Task Force) কমিটি গঠনের পর থেকে ১৬ টি সভার মাধ্যমে সমস্যা চিহ্নিতকরণ ও সম্ভাব্য কর্মপন্থা বিষয়ে ১৪১ টি সিদ্ধান্তের মাধ্যমে সুনির্দিষ্ট সুপারিশ প্রদান করেছে। প্রতিটি দিক নির্দেশনা FTP বাস্তবায়নে অত্যন্ত ইতিবাচক ভূমিকা রেখেছে, যা প্রকল্পসমূহের দ্রুততর বাস্তবায়নের পথ সুগম করেছে।

৯.২ FTP মনিটরিং এর ক্ষেত্রে ৪ স্তর ভিত্তিক মনিটরিং ব্যবস্থা কার্যকর রয়েছে।

**১ম স্তর:** প্রতিটি FTP এর নিজস্ব মনিটরিং ব্যবস্থা রয়েছে। এক্ষেত্রে প্রকল্পসমূহের মনিটরিং স্পেশালিষ্ট/মনিটরিং কনসালটেন্টগণ নিজ নিজ প্রকল্প মনিটরিং এর জন্য যথাযথ ম্যাথডোলজির আওতায় প্রকল্প বাস্তবায়নের অগ্রগতি, গুণগতমান এবং চ্যালেঞ্জসমূহ চিহ্নিত করে থাকেন এবং করণীয় বিষয়ে PMT (Project Management Team) কে রিপোর্ট করে থাকেন এবং প্রয়োজনীয় ডকুমেন্টেশন সংরক্ষণ করেন।

প্রকল্পের সাইট অফিসসমূহে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কাজ Display করা হয়। ফলে যে কোন কর্তৃপক্ষ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের সময়ে তা দেখতে পারেন। FTP বাস্তবায়ন কার্যক্রমের সাইট অফিসসমূহে সাইট অর্ডারবুক লিপিবদ্ধ করা হয় এবং মনিটরিং কর্মকর্তাগণ “সাইট অর্ডার বুক” এর নির্দেশনাসমূহ বাস্তবায়নের বিষয়টি ফলোআপ করে থাকেন।

**২য় স্তর:** বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/ বিভাগ নিয়মিতভাবে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করেন। বাস্তবায়নকারী সংস্থার কারিগরি বিশেষজ্ঞগণ বাস্তবায়ন কার্যক্রমের কারিগরি দিকসমূহ মনিটরিং করে থাকেন এবং কোন পর্যবেক্ষণ থাকলে সাইট অর্ডার বুক লিপিবদ্ধ করেন এবং মৌখিকভাবে অবহিত করে কাজটি সুচারুভাবে করার বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করে থাকেন। প্রকল্পের নিজস্ব মনিটরিং এবং সংস্থা পর্যায়ের মনিটরিং এর ক্ষেত্রে মূলত টেকনিক্যাল ইস্যুগুলোকেই বেশি প্রধান্য দেয়া হয়, তবে এ পর্যায়ে মনিটরিং রিপোর্টগুলোর ডকুমেন্টেশনের ক্ষেত্রে কিছুটা ঘাটতি প্রতীয়মান হয়েছে অর্থাৎ প্রতিটি মনিটরিং কার্যক্রমের একটি সুনির্দিষ্ট রিপোর্ট প্রণয়ন এবং তা সংরক্ষণের বিষয়ে আরও পদক্ষেপ গ্রহণের সুযোগ রয়েছে। সংস্থা পর্যায়ের পরিবীক্ষণের পাশাপাশি মন্ত্রণালয়/বিভাগের উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ নিয়মিতভাবেই প্রকল্প এলাকায় বাস্তবায়ন কার্যক্রম পরিদর্শন করে থাকেন, এ সকল পরিদর্শন প্রতিবেদন যথাযথভাবে জারি করা এবং সংরক্ষণের প্রয়োজন রয়েছে।

**৩য় স্তর:** বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিভুক্ত যে কোন উন্নয়ন প্রকল্প পরিবীক্ষণ করে থাকে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ। সে অনুযায়ী FTPসমূহকে IMED নির্ধারিত মেথডোলজির আওতায় নিয়মিত পরিবীক্ষণ করে থাকে। IMED প্রকল্প পরিবীক্ষণের জন্য



দুভাবে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ করে। প্রথমত: IMED'র নিজস্ব ফরমেট ০১,০২,,০৩,,০৪,০৫ অনুযায়ী প্রকল্প দপ্তর হতে নিয়মিতভাবে স্টেটিক ও ডায়নামিক ডাটা সংগ্রহ করা হয়। দ্বিতীয়ত: প্রকল্প পরিবীক্ষণের অংশ হিসেবে সরেজমিনে প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম পরিদর্শন করে পরিদর্শন কর্মকর্তা নানা ধরনের প্রাথমিক ডাটা সংগ্রহ করেন। উল্লেখিত তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ করে নির্ধারিত ছক অনুযায়ী প্রতিবেদন প্রণয়ন করে তা যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের পর জারি করা হয়। এ প্রতিবেদনটি সংশ্লিষ্ট সকল স্টেক হোল্ডারের নিকট যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য প্রেরণ করা হয়। FTP সমূহের ক্ষেত্রে এ প্রক্রিয়াটিকে আরও গুরুত্ব প্রদান করে Close মনিটরিং এর উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। সে অনুযায়ী প্রতি অর্ধবছরে প্রতিটি FTP ৩ বার করে পরিদর্শনের আওতায় এনে প্রতিবেদন প্রণয়ন ও জারির উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ প্রতিবেদনে টেকনিক্যাল ইস্যুর পাশাপাশি প্রসেস মনিটরিং ইস্যুকেও গুরুত্ব দেয়া হয়। IMED এর প্রতিটি মনিটরিং কার্যক্রমের বিপরীতে সুনির্দিষ্ট প্রতিবেদন প্রণীত হয়, যথাযথ প্রক্রিয়ায় জারি করা হয় এবং সংরক্ষণ করা হয়। আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে দেখা যায় বাস্তবায়ন পর্যায়ে উদ্ভূত চ্যালেঞ্জ উত্তরণের ক্ষেত্রে আইএমইডি কিছু সুনির্দিষ্ট সুপারিশ তুলে ধরেছে। IMED কর্তৃক FTP সমূহের মনিটরিং কার্যক্রমকে অত্যন্ত গুরুত্ব দিয়ে APA এর টার্গেট এ অর্ন্তভুক্ত করা হয়েছে। IMED এর সকল FTP মনিটরিং প্রতিবেদন নিয়মিতভাবে FTPMC এর নিকট প্রেরণ করা হয় এবং প্রতিবেদন এর সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা ও মন্ত্রণালয়ের কার্যক্রম ফলোআপ করা হয়। আইএমইডি'র অধিকাংশ সুপারিশের ক্ষেত্রে বাস্তবায়নকারী সংস্থা, প্রকল্প দপ্তর এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয় কর্তৃক পরিপালন প্রতিবেদন দাখিল করা হয়েছে, তবে সবগুলো সুপারিশ এবং পর্যবেক্ষণ পরিকল্পনা সংক্রান্ত ডকুমেন্ট আইএমইডিতে যথাসময়ে প্রেরণ করা হয় নি, অর্থাৎ পরিপালন সংক্রান্ত রিপোর্টগুলো যথাযথ ভাবে কমিউনিকেট করা হয় নি, আবার পরিপালন সংশ্লিষ্ট ডকুমেন্ট পর্যালোচনা করে দেখা যায়, অনেকক্ষেত্রেই সুপারিশ বাস্তবায়নের তথ্যসমূহ সুনির্দিষ্ট নয়। FT প্রকল্পের মর্যাদা এবং গুরুত্ব অনুসারে পরিপালন সংক্রান্ত ডকুমেন্ট আরও Smart (Specific, Measurable, Achievable, Relevant & Time-based) হওয়া বাঞ্ছনীয়।

৪র্থ স্তর: FTPMC ও ফাস্ট ট্র্যাক টার্ক ফোর্স ফাস্ট ট্রাক প্রকল্প মনিটরিং এর সর্বোচ্চ পর্যায়ের স্তর। এ স্তরে প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট যে কোন জটিলতা বা চ্যালেঞ্জ উত্তরণের দিক নির্দেশনা পাওয়া যায় এবং সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নে তড়িৎ ফলাফল পাওয়া যায়। ৪ স্তরের মনিটরিং ব্যবস্থা কার্যকর হওয়ায় যে কোন সাধারণ উন্নয়ন প্রকল্পের তুলনায় FTP সমূহ দ্রুততর সময়ের মধ্যে চ্যালেঞ্জ থেকে উত্তরণ নিশ্চিত করতে পারে। ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট সকল স্টেক হোল্ডার সাধারণ প্রকল্পের তুলনায় অত্যন্ত সজাগ এবং দায়িত্ব পালনে আন্তরিক থাকে বলে প্রতীয়মান হয়।

- ৯.৩ FTP সমূহ অর্থায়নের দিক থেকে (পদ্মা বহুমুখী সেতু ব্যতিত), বিশেষায়িত হিউমেন রিসোর্সের দিক, প্রযুক্তিগত দিক থেকে, যন্ত্রপাতি, ইকুইপমেন্টের দিক থেকে অন্য দেশ ও সংস্থার ওপর নির্ভরশীল থাকায় যে কোন বৈশ্বিক সংকট FTP সমূহের বাস্তবায়নকে প্রভাবিত করে থাকে।
- ৯.৪ কোভিড-১৯ পরিস্থিতি FTP সমূহকে বৈদেশিক শ্রম শক্তি প্রবাহের ক্ষেত্রে, যন্ত্রপাতি এবং ভারী মেশিনারিজ আমদানির ক্ষেত্রে বড় ধরনের চ্যালেঞ্জ সৃষ্টি করেছে। এ সকল চ্যালেঞ্জ প্রকল্প মনিটরিং ব্যবস্থাপনার সাধ্যের আওতার মধ্যে ছিল না। তা সত্ত্বেও সংশ্লিষ্ট সকলের আন্তরিকতা থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে সময়ক্ষেপণকে সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখা সম্ভব হয়েছে। একইভাবে বৈশ্বিক সামরিক ও বানিজ্যিক উত্তেজনার ফলে পরিবহণ ব্যয় বৃদ্ধি, জ্বালানি ব্যয় বৃদ্ধিজনিত কারণে ইকুইপমেন্ট সময়মত পৌঁছানোর মতো বিষয়গুলো প্রকল্প বাস্তবায়নে চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন করে তোলে। এ বিষয়টিও সর্বোচ্চ মনিটরিং এবং দ্রুত সিদ্ধান্ত নেওয়ার মাধ্যমে উত্তরণ ঘটানো সম্ভব হয়েছে।
- ৯.৫ FTP সমূহ হাইটেক প্রযুক্তি সমৃদ্ধ হওয়ায় বাস্তবায়নকারী সংস্থাসমূহের জন্য এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতা পূর্ব থেকে ছিল না। ফলে বিদেশী বিশেষজ্ঞদের সাথে দেশীয় বিশেষজ্ঞগণের Adapt (খাপ খাওয়ানোতেও) হতে কিছুটা সময় লেগেছে, যা প্রকল্প বাস্তবায়নেও প্রভাব ফেলেছে।
- ৯.৬ Fast Track (FT) প্রকল্পসমূহ গ্রহণের পূর্বে প্রতিটির ক্ষেত্রে Technical Assistance (TA) প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়। এ সকল TA প্রকল্পের আওতায় সংশ্লিষ্ট FT প্রকল্পের অর্থনৈতিক, কারিগরি, সামাজিক এবং পরিবেশগত সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়। ফলে বাস্তবায়ন পর্যায়ে টেকনিক্যাল চ্যালেঞ্জ কম হয়েছে, তবে পরিবেশগত Assessment এর ক্ষেত্রে সময়ের পরিক্রমায় পরিবর্তিত পরিস্থিতিতে বাস্তবায়নোত্তর Follow up assessment করা যেতে পারে সেক্ষেত্রে হালনাগাদ পরিবেশগত প্রভাব জানা যাবে। ডকুমেন্ট পর্যালোচনা করে দেখা যায় টেকনিক্যাল, ফিন্যান্সিয়াল এবং এনভায়রনমেন্টাল ফিজিবিলিটি সম্পন্ন করা হলেও প্রকল্প এলাকার অবস্থান, ভূপ্রকৃতি, জলবায়ু ও পরিবেশগত বৈচিত্রের সাথে খাপ খাওয়ানোর লক্ষ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়েও ডিজাইনগত এবং টেকনিক্যাল ইস্যুজনিত বাস্তবায়ন কৌশলে পরিবর্তন আনয়নের প্রয়োজন হয়। ফলে প্রকল্প সংশোধনের আবশ্যিকতা দেখা দেয়, যে কারণে কাজের পরিমাণ ও ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্পের মেয়াদও দীর্ঘায়িত হয়।
- ৯.৭ FTP সমূহের দ্রুত বাস্তবায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগসমূহে কোন ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নেই। যে কোন তথ্য উপাত্ত সরবরাহ কিংবা আন্তঃমন্ত্রণালয় যোগাযোগের জন্য ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা থাকলে কাজটি সহজতর হয়। যদিও সংস্থা এবং মন্ত্রণালয়ের সংশ্লিষ্ট ডেস্ক এবং উইং হতে এ ধরনের সমন্বয়ের কাজগুলো সম্পাদন করা হয়ে থাকে।



- ৯.৮ FTPMC এবং ফাস্ট ট্র্যাক টাস্ক ফোর্স কমিটিতে প্রয়োজনে সদস্য কো-অপ্ট করার সুযোগ রয়েছে। এ ক্ষেত্রে পরিকল্পনা বিভাগের সংশ্লিষ্ট সদস্যকে (অর্থ্যাৎ ভৌত সেক্টর এবং শিল্প ও শক্তি সেক্টরের সদস্য), কো-অপ্ট করা হলে মনিটরিংসহ বাস্তবায়ন পর্যায়ের সমস্যা নিরসনের ক্ষেত্রে তাদের গুরুত্বপূর্ণ মতামত পাওয়া যেতে পারে। উল্লেখ্য যে, সংশ্লিষ্ট সেক্টরের সম্মানিত সদস্যগণ প্রকল্প অনুমোদন পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখেন।
- ৯.৯ FTP পরিবীক্ষণের লক্ষ্যে বিভিন্ন পর্যায়ে অনেকগুলো কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করা হলেও ডিজিটাল প্রযুক্তি তথা ICT এর প্রয়োগে কিছুটা সীমাবদ্ধতা লক্ষ্য করা গিয়েছে। প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন এলাকার গুরুত্বপূর্ণ স্থানসমূহে ক্লোজ সার্কিট ক্যামেরা সংযোগের মাধ্যমে সার্বক্ষণিক অনলাইন মনিটরিং এর ব্যবস্থার পাশাপাশি, রিয়েলটাইম ডাটা সম্বলিত ডিজিটাল ড্যাশবোর্ড স্থাপন করা হলে এবং মাননীয় প্রধানমন্ত্রী (FTPIC এর সভাপতি) এবং সকল সম্মানিত সদস্যগণের অফিসে অনলাইন ড্যাশবোর্ডের মাধ্যমে রিয়েল টাইম ডাটা প্রদর্শনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হলে FTP সমূহের রিয়েলটাইম মনিটরিং ব্যবস্থা আরও সমৃদ্ধ হতে পারে।
- ৯.১০ সবগুলো FT প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য প্রকল্প ডকুমেন্টে প্রকিউরমেন্ট স্পেশালিস্টের সংস্থান ছিল। ফলে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা (Annual Procurement Plan-APP) প্রণয়ন, টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরি, চুক্তি সম্পাদন, চুক্তি ব্যবস্থাপনাসহ ক্রয় সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যক্রম সুচারুভাবে সম্পাদন হয়েছে এবং চলমান রয়েছে। উল্লেখ্য যে FT প্রকল্প সমূহের ক্রয় কার্যক্রম একই মডেলিটি অনুযায়ী হয় নাই। বিভিন্ন FT প্রকল্পের ক্রয়ের ধরণ, অর্থায়নের উৎসভিত্তিক ভিন্নতার জন্য সংশ্লিষ্ট পৃথক পৃথক আইন/নীতি কাঠামোর আওতায় ক্রয় সম্পন্ন হচ্ছে। এ ক্ষেত্রে বিষয়ভিত্তিক বিশেষজ্ঞ থাকায় ক্রয় কার্যক্রম নিয়ে বড় ধরনের দীর্ঘসূত্রিতা সৃষ্টি হয় নাই।
- ৯.১১ প্রতিটি FT প্রকল্পই এমন ইউনিক ধরনের যে, বাংলাদেশে ইতোপূর্বে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতা অত্যন্ত সীমিত থাকায় এ জাতীয় FT প্রকল্প বাস্তবায়নসংশ্লিষ্ট কার্যক্রম পাইওনিয়ার হয়ে থাকবে। ফলে এসকল প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিটি অভিজ্ঞতাকে ডকুমেন্টেশনের মাধ্যমে প্রদর্শন করা যেতে পারে। প্রতিটি প্রকল্প এলাকায় একটি Display Center/ জাদুঘর/ আর্কাইভস স্থাপনের মাধ্যমে, প্রকল্পের ডকুমেন্ট, মডেল ডিজাইন, চুক্তিসমূহ, বাস্তবায়ন পর্যায়ের ফটোগ্রাফসহ যাবতীয় তথ্য, ডকুমেন্ট নিদর্শন সমূহকে Display করার ব্যবস্থা করা যেতে পারে। পদ্মা সেতু প্রকল্পের কম্পোনেন্টে এ বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত থাকলেও অন্যান্য FT প্রকল্পেও বিষয়টি সম্পূর্ণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যায়।

## ১০. সবল, দুর্বল, সম্ভাবনা ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ (SWOT ANALYSIS):

ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প সমূহের যে সকল অভ্যন্তরীণ অনুঘটক প্রকল্প বাস্তবায়নে ইতিবাচক অবদান রাখছে, সেগুলো সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের Strengths (সবল দিকসমূহ) হিসেবে বিবেচিত একইভাবে অভ্যন্তরীণ কিছু অনুঘটক প্রকল্প বাস্তবায়নের পথে অন্তরায় হিসেবে বিবেচিত হয় যা প্রকল্প সমূহের Weakness (দুর্বল দিকসমূহ) হিসেবে বিবেচিত হয়ে থাকে। তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ করে প্রাপ্ত Strengths এবং Weakness গুলো নিম্নরূপ-

### ১০.১ STRENGTHS বা সবল দিকসমূহ:

- ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনে বাস্তবায়ন কার্যক্রম সংশ্লিষ্ট সকল স্টেক হোল্ডারের সমন্বিত অঙ্গীকার অন্যতম সবল দিক হিসেবে বিবেচিত। প্রকল্পের নীতি নির্ধারক, বাস্তবায়নকারী, অভ্যন্তরীণ অর্থায়নকারী প্রতিষ্ঠানসমূহের দৃঢ় অঙ্গীকার ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়নে অত্যন্ত ইতিবাচক ভূমিকা রাখছে। ভূমি অধিগ্রহণ, অর্থ ছাড়, ইউটিলিটি স্থানান্তরসহ বিভিন্ন কার্যক্রমে সকল পক্ষের আন্তরিক উদ্যোগের ফলে জটিলতা এবং সময়ক্ষেপণ তুলনামূলকভাবে কম হয়েছে।
- চার (৪) স্তর বিশিষ্ট মনিটরিং ব্যবস্থা কার্যকর থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হচ্ছে। প্রকল্প দপ্তর, বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়ের টেকনিক্যাল মনিটরিং, আইএমইডির নিয়মিত মনিটরিং এবং FTPMC কমিটির মনিটরিং ও ফলোআপের ফলে যথাযথ বাস্তবায়ন সহজতর হচ্ছে।
- ব্যক্তি, সামাজিক প্রতিষ্ঠান এবং গণমাধ্যমের নিবিড় সংশ্লিষ্টতা থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিটি ধাপে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা রক্ষিত হচ্ছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের ডকুমেন্টেশন মানুষের নিকট তুলে ধরা সম্ভব হচ্ছে।
- প্রতিটি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের সুনির্দিষ্ট এবং Indepth Feasibility Study থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম সুপরিকল্পিতভাবে এগিয়ে যাচ্ছে।

### ১০.২ WEAKNESSES বা দুর্বলতা

- উচ্চতর প্রযুক্তি এবং দেশীয় প্রকৌশলীদের অনভিজ্ঞতা: সবগুলো ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট রয়েছে উচ্চতর প্রযুক্তি। এ ধরনের প্রযুক্তি ব্যবহার বাংলাদেশের প্রকৌশলীদের জন্য বেশিরভাগ ক্ষেত্রেই নতুন অভিজ্ঞতা হওয়ায় খাপ খাইয়ে নেয়ার ক্ষেত্রে কিছুটা সময় লেগেছে এবং দক্ষতা অর্জনেও সময় লেগেছে। ফলে যথসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে অন্তরায় সৃষ্টি হয়েছে। তবে প্রকল্পের শুরুর্তে এ ধরনের সমস্যা থাকলেও সময় অতিবাহিত হওয়ার সাথে সাথে তা কাটিয়ে উঠা সম্ভব হয়েছে।

- অতিমাত্রায় বিদেশী পরামর্শকের উপর নির্ভরতা: প্রতিটি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পেই বিভিন্ন ক্যাটাগরিতে নিয়োজিত রয়েছে বহু সংখ্যক বিদেশী পরামর্শক। পরামর্শকদের নিয়মিত উপস্থিতি, পরামর্শ সেবা প্রাপ্তি, পরামর্শক থেকে অব্যাহতি নেয়া ইত্যাদি বিষয়ে নানা ধরনের চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হতে হয়েছে প্রায় সবগুলোই ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পকে। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজে বিঘ্নতা দেখা দিয়েছে।

### ১০.৩ OPPORTUNITIES বা সম্ভাবনা

যে সকল বহিস্থ: অনুঘটক প্রকল্পের বাস্তবায়নকে আরো ত্বরান্বিত করে সেগুলো Opportunity বা সম্ভাবনা হিসেবে বিবেচিত হয়।

- ভারী মেশিনারিজ এবং যন্ত্রপাতিসমূহ নৌপথে পরিবহন: প্রায় সবগুলো ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পেই ব্যবহৃত ভারী মেশিনারিজ এবং যন্ত্রপাতি বন্দর হতে খালাসের পর নৌপথের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকায় পৌঁছানো সম্ভব হয়েছে। এর ফলে নাব্যতা রক্ষাজনিত ব্যয়ের মাধ্যমে জনদুর্ভোগ এড়িয়ে সহজেই মেশিনারিজসমূহ পরিবহন করা সম্ভব হয়েছে।
- সাধারণ মানুষের সমর্থন: সাধারণ মানুষ অত্যন্ত ইতিবাচক দৃষ্টিভঙ্গি নিয়ে সকল ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়নে সমর্থন যুগিয়েছে এবং সাধ্যমতো সহযোগিতা করেছে। ফলে মেট্রোরেল প্রকল্পের মত জনবহুল এলাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে মানুষের দুর্ভোগ স্বত্বেও সমর্থন ও সহযোগিতার কমতি ছিল না।

### ১০.৪ THREATS বা ঝুঁকি

প্রকল্পের ডিপিপিতে বিবেচিত হয়নি এরূপ কোনো বহিস্থ: অনুঘটক প্রকল্পের কাজকে বিঘ্ন ঘটালে সেগুলো THREATS বা ঝুঁকি হিসেবে বিবেচিত হয়।

- কোভিড-১৯ সংক্রমণ: সারা বিশ্বে কোভিড-১৯ সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ায় ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের বৈদেশিক পরামর্শক এবং বিদেশী শ্রমিকদের যাতায়াতে বিঘ্নতা দেখা দেয়। প্রথমত উৎস দেশে সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ার ফলে বিশেষজ্ঞগণ সেই দেশ থেকে বের হতে পারেননি আবার বাংলাদেশে সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ায় এ দেশে প্রবেশ করতে সমস্যা হয়েছে। অর্থাৎ দুভাবে কোভিড-১৯ সংক্রমণ প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজে বিঘ্ন সৃষ্টি করে। তাছাড়া কোভিড-১৯ সংক্রমণের ফলে দেশে লকডাউনজনিত কারণে, কাজের স্বাভাবিক গতি বাঁধা প্রাপ্ত হয়েছে। ফলে এই External Factor টি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যাপক ঝুঁকি সৃষ্টি করেছিল, কেননা প্রযুক্তি, যন্ত্রপাতি, শ্রমশক্তি, পরামর্শক ইত্যাদির দিক থেকে এ প্রকল্প গুলো ব্যাপকভাবে বিদেশ নির্ভর। ফলে সংক্রমণ বেড়ে যাওয়ায় সকল ধরনের আন্তর্জাতিক প্রবাহেই ঝুঁকি তৈরি করে।
- আবহাওয়াগত বাস্তবতা এবং ভৌগোলিক অবস্থানজনিত জটিলতা: পদ্মাসেতু, পদ্মারেল সংযোগ সেতু, পায়রা বন্দরসহ বেশ কয়েকটি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ অনুকূল আবহাওয়া এবং ইতিবাচক ভৌগোলিক অবস্থান এর উপর নির্ভরশীল থাকায় বর্ষাকালে এবং পানির নীচে মাটির ভূ-প্রকৃতিগত অবস্থান অনেক ক্ষেত্রেও ঝুঁকির সৃষ্টি করেছে। ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নে কিছুটা বিঘ্ন দেখা দেয় এবং সময়ক্ষেপণ হয়।

### ১১.০ সার্বিক পর্যবেক্ষণ:

ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের তথ্য-উপাত্তভিত্তিক ফলাফল বিশ্লেষণ এবং SWOT এনালাইসিস থেকে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণসমূহ নিম্নরূপ:

- ১১.১ ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত প্রকল্পসমূহ অন্যান্য সাধারণ প্রকল্পের তুলনায় ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি শিপম্যান্ট, বন্দর ব্যবহারের মাধ্যমে যন্ত্রপাতি আমদানি, অর্থছাড় ইত্যাদি বিষয়ে দ্রুততর নীতি নির্ধারণী সিদ্ধান্ত পাওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নে উল্লুত জটিলতা এড়ানো সম্ভব হয়েছে।
- ১১.২ চার (৪) স্তর বিশিষ্ট মনিটরিং ব্যবস্থা কার্যকর থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নে গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হচ্ছে। প্রকল্প দপ্তর, বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়ের টেকনিক্যাল মনিটরিং, আইএমইডির নিয়মিত মনিটরিং এবং FTPMC কমিটির মনিটরিং ও ফলোআপের ফলে যথাযথ বাস্তবায়ন সহজতর হচ্ছে।
- ১১.৩ কোভিড-১৯সহ অন্যান্য বৈশ্বিক সঙ্কট ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়নকে অপরাপর সাধারণ প্রকল্পের তুলনায় বেশিমাাত্রায় প্রভাবিত করেছে।
- ১১.৪ FTP সমূহের দ্রুত বাস্তবায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগসমূহে কোন ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নেই। যে কোন তথ্য উপাত্ত সরবরাহ কিংবা আন্তঃমন্ত্রণালয় যোগাযোগের জন্য ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা থাকলে কাজটি সহজতর হয়।

- ১১.৫ সবগুলো ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট রয়েছে উচ্চতর প্রযুক্তি। এ ধরনের প্রযুক্তি ব্যবহার বাংলাদেশের প্রকৌশলীদের জন্য বেশিরভাগ ক্ষেত্রেই নতুন অভিজ্ঞতা হওয়ায় খাপ খাইয়ে নেওয়ার ক্ষেত্রে কিছুটা সময় লেগেছে এবং দক্ষতা অর্জনেও সময় লেগেছে।
- ১১.৬ প্রায় সবগুলো ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পেই ব্যবহৃত ভারী মেশিনারিজ এবং যন্ত্রপাতি বন্দর হতে খালাসের পর নৌপথের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকায় পৌঁছানো সম্ভব হয়েছে। এর ফলে নাব্যতা রক্ষাজনিত ব্যয়ের মাধ্যমে জনদুর্ভোগ এড়িয়ে সহজেই মেশিনারিজসমূহ পরিবহন করা সম্ভব হয়েছে।
- ১১.৭ পদ্মাসেতু, পদ্মারেল সংযোগ সেতু, পায়রা বন্দরসহ বেশ কয়েকটি ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ অনুকূল আবহাওয়া এবং ইতিবাচক ভৌগোলিক অবস্থান এর উপর নির্ভরশীল থাকায় বর্ষাকালে এবং পানির নীচে মাটির ভূ-প্রকৃতিগত অবস্থান অনেক ক্ষেত্রেও ঝুঁকির সৃষ্টি করেছে। ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নে কিছুটা বিলম্ব দেখা দেয় এবং সময়ক্ষেপণ হয়।
- ১১.৮ ব্যক্তি, সামাজিক প্রতিষ্ঠান এবং গণমাধ্যমের নিবিড় সংশ্লিষ্টতা থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিটি ধাপে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা রক্ষিত হচ্ছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের ডকুমেন্টেশন মানুষের নিকট তুলে ধরা সম্ভব হচ্ছে।
- ১১.৯ ফাস্ট ট্র্যাক হিসেবে তালিকাভুক্ত সকল প্রকল্পই ভৌত অবকাঠামোভিত্তিক। নিঃসন্দেহে প্রকল্পগুলোর বাস্তবায়ন অত্যন্ত চ্যালেঞ্জিং ছিল, কিন্তু ফাস্ট ট্র্যাকভুক্ত হওয়ার ফলে বাস্তবায়ন প্রক্রিয়া সহজ হয়েছে। এ সকল ভৌত অবকাঠামোভিত্তিক প্রকল্পের পাশাপাশি আশ্রয়ণ প্রকল্প, আমার বাড়ি আমার খামার প্রকল্পসহ শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসংশ্লিষ্ট জনসম্পৃক্তিমূলক আর্থ-সামাজিক সেक्टरের গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পকে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পের তালিকাভুক্ত করা হলে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নে আরও গতি সঞ্চারিত হতো বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১২.০ সুপারিশ:**
- ১২.১. ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহের পরিধি বিস্তৃত করে ‘আশ্রয়ণ’ প্রকল্পের ন্যায় আর্থ-সামাজিক সেक्टरের (শিক্ষা ও স্বাস্থ্য খাতের) গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প তালিকাভুক্ত করা যেতে পারে।
- ১২.২. FTP পরিবীক্ষণের লক্ষ্যে ডিজিটাল প্রযুক্তি তথা Information Communication Technology (ICT) এর প্রয়োগ বৃদ্ধির অবকাশ রয়েছে। প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন এলাকার গুরুত্বপূর্ণ স্থানসমূহে ক্রোজ সার্কিট ক্যামেরা সংযোগের মাধ্যমে সার্বক্ষণিক অনলাইন মনিটরিং এর ব্যবস্থা করা যায়। পাশাপাশি, রিয়েলটাইম ডাটা সম্বলিত ডিজিটাল ড্যাশবোর্ড স্থাপনের মাধ্যমে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী (FTPIC এর সভাপতি) এবং সকল সম্মানিত সদস্যগণের অফিসে অনলাইন ড্যাশবোর্ডের মাধ্যমে ডাটা প্রদর্শনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হলে FTPসমূহের রিয়েলটাইম মনিটরিং ব্যবস্থা আরও সমৃদ্ধ হতে পারে।
- ১২.৩. FTPMC এবং ফাস্ট ট্র্যাক টাস্ক ফোর্স কমিটিতে প্রয়োজনে সদস্য কো-অপ্ট করার সুযোগ রয়েছে। এ ক্ষেত্রে পরিকল্পনা বিভাগের সংশ্লিষ্ট সেक्टरের সদস্যকে কো-অপ্ট করা হলে মনিটরিংসহ বাস্তবায়ন পর্যায়ের সমস্যা নিরসনের ক্ষেত্রে তাঁদের গুরুত্বপূর্ণ মতামত পাওয়া যেতে পারে। এ ছাড়াও পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তন বিষয়ক মন্ত্রণালয়ের সচিবকে ফাস্ট ট্র্যাক টাস্ক ফোর্স কমিটিতে কো-অপ্ট করা যায়, কেননা প্রতিটি FT প্রকল্পের সাথেই পরিবেশের বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হিসেবে বিবেচিত।
- ১২.৪. FTP সমূহের দ্রুত বাস্তবায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগসূহে কোন ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নেই। যে কোন তথ্য উপাত্ত সরবরাহ কিংবা আন্তঃমন্ত্রণালয় যোগাযোগের জন্য ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা থাকলে কাজটি সহজতর হয়। ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা, মন্ত্রণালয়সহ অন্যান্য স্টেক হোল্ডার প্রতিষ্ঠানে ফোকাল পয়েন্ট কর্মকর্তা নিয়োগ করা প্রয়োজন।
- ১২.৫. প্রতিটি FT প্রকল্প ইউনিক ন্যাচারের হওয়ায় এসকল প্রকল্প বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতাকে ডকুমেন্টেশনের মাধ্যমে প্রদর্শন করা যেতে পারে। প্রতিটি প্রকল্প এলাকায় একটি Display Center/ জাদুঘর/ আর্কাইভস স্থাপনের মাধ্যমে, প্রকল্পের ডকুমেন্ট, মডেল ডিজাইন, চুক্তিসমূহ, বাস্তবায়ন পর্যায়ের চ্যালেঞ্জ উত্তরণের অভিজ্ঞতা এবং ফটোগ্রাফসহ যাবতীয় তথ্য, ডকুমেন্ট নিদর্শন সমূহকে Display করার ব্যবস্থা করা যেতে পারে। পদ্মা সেতু প্রকল্পের কম্পোনেন্টে এ বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত থাকলেও অন্যান্য FT প্রকল্পেও বিষয়টি সম্পূর্ণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যায়।
- ১৩. উপসংহারঃ**
- বাংলাদেশকে স্বল্পোন্নত দেশ থেকে উন্নয়নশীল দেশে উত্তরণের যে যাত্রা শুরু করেছিলেন মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা, তারই ভিত্তি হিসেবে কাজ করেছে ফাস্ট ট্র্যাক প্রকল্পসমূহ। এটি ছিল পরিকল্পিত উন্নয়নের এক সাহসী অভিযাত্রা। এ সকল প্রকল্পের সফল বাস্তবায়নের পথ ধরেই অর্জিত হবে রূপকল্প-২০৪১, বাংলাদেশ পৌঁছাবে উন্নত দেশের কাতারে। জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের স্বপ্নের সোনার বাংলা গড়ে তোলার মাধ্যমেই আসবে চূড়ান্ত সাফল্য।

