

এই অনূদিত প্রকল্প তথ্যপত্রটি ২৬ মে ২০১৪ তারিখের ইংরেজি সংস্করণের উপর ভিত্তি করে রচিত।



প্রকল্প তথ্যপত্র

প্রকল্প তথ্যপত্রে (পিডিএস) প্রকল্প বা কর্মসূচির তথ্যের সারসংক্ষেপ থাকে: পিডিএস একটি চলমান কার্যক্রম হওয়ায় এর প্রাথমিক সংস্করণে কিছু তথ্য অন্তর্ভুক্ত নাও থাকতে পারে। তবে সেগুলো পাওয়া মাত্রই যুক্ত করা হয়। প্রস্তাবিত প্রকল্প সংক্রান্ত তথ্য সম্ভাব্য ও নির্দেশনামূলক হয়ে থাকে।

পিডিএস তৈরির তারিখ	-
পিডিএস হালনাগাদ করা হয়	২০ মে ১৪
প্রকল্পের নাম	উপ- আঞ্চলিক রেলওয়ে সংযোগ, আখাউড়া- লাকসাম দ্বিমুখী প্রকল্প
দেশ	বাংলাদেশ
প্রকল্প/ কর্মসূচি নাম্বার	৪৬১৬৮- ০০১ (46168- 001)
অবস্থা	প্রস্তাবিত
ভৌগলিক অবস্থান	-
এই নথিপত্রে কোনো দেশের কর্মসূচি বা কৌশল তৈরি করা, কোনো প্রকল্পে অর্থায়ন, অথবা নির্দিষ্ট একটি অঞ্চল বা ভৌগলিক এলাকার উদাহরণ টানা বা সংজ্ঞায়ন করার সময়, ওই অঞ্চল বা এলাকার আইনি বা অন্য কোনো ধরনের মূল্যায়ন করা এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের উদ্দেশ্য নয়।	
খাত এবং/ অথবা উপখাত শ্রেণী বিভাজন	পরিবহন ও তথ্য যোগাযোগ প্রযুক্তি/ রেল পরিবহন (নগর বহিঃস্থ)
বিষয়ভিত্তিক শ্রেণী বিভাজন	অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি পরিবেশগতভাবে টেকসই হওয়া আঞ্চলিক সহযোগিতা ও মিথস্ক্রিয়া জলবায়ু পরিবর্তন
জেন্ডার মূলধারাকরণ শ্রেণী বিভাজন	-

অর্থায়ন

সহায়তার ধরণ/ ক্রিয়াপদ্ধতি	অনুমোদন সংখ্যা	অর্থায়নের উৎস	অনুমোদনকৃত অর্থের পরিমাণ (হাজারে)
কারিগরি সহায়তা	-	কারিগরি সহায়তা বিশেষ তহবিল	৪০০
ঋণ	-	সাধারণ মূলধনের উৎসসমূহ	৩৭০, ০০০
ঋণ	-	এশীয় উন্নয়ন তহবিল	১০৫, ০০০
-	-	সংশ্লিষ্ট অপর পক্ষ	১৮০, ০৭৫
মোট			৬৫৫,৪৭৫ মার্কিন ডলার

■ রক্ষাকবচ শ্রেণীবিভাজন

রক্ষাকবচ শ্রেণীবিভাজন সম্পর্কিত আরো তথ্যের জন্য অনুগ্রহ করে <http://www.adb.org/site/safeguards/safeguard-categories> ওয়েবসাইটটি দেখুন

পরিবেশগত	খ
অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন	ক
আদিবাসী জনগোষ্ঠী	গ

■ পরিবেশগত ও সামাজিক বিষয়সমূহের সার-সংক্ষেপ

পরিবেশগত দিকসমূহ

—

অনৈচ্ছিক পুনর্বাসন

—

আদিবাসী জনগোষ্ঠী

—

■ অংশীদারগণের যোগাযোগ, অংশগ্রহণ ও আলোচনা

প্রকল্প নকশাকালীন

দারিদ্র্য ও সামাজিক বিশ্লেষণের অংশ হিসেবে গোষ্ঠী বৈঠক ও সামাজিক ফোকাস গ্রুপ আলোচনার ব্যবস্থা করা হবে। প্রকল্পের নকশা এবং এর সম্ভাব্য প্রভাব বিষয়ে তথ্য বিতরণ করার পাশাপাশি মতামত পাওয়ার জন্য স্থানীয় পরামর্শমূলক সভায় স্বার্থ সংশ্লিষ্ট সব মহলের বিশেষ করে দরিদ্র ও সামাজিকভাবে বিচ্ছিন্ন গোষ্ঠীগুলির (যেমন নারী, আদিবাসী জনগণ ইত্যাদি) প্রতিনিধিদের অন্তর্ভুক্ত করতে হবে। অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্বার্থ সংশ্লিষ্ট মহল, যেমন সংশ্লিষ্ট সরকারি বিভাগসমূহ, স্থানীয় সরকারের প্রতিনিধি এবং এনজিওদের সাথেও পরামর্শ করতে হবে। সুরক্ষা পরিকল্পনার নথিপত্র প্রস্তুতির জন্য আদমশুমারি জরিপ, ও আর্থসামাজিক জরিপ চলার সময় ক্ষতিগ্রস্ত বসতবাড়ি ও সম্প্রদায়েরও মতামত নিতে হবে।

প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন

—

■ বর্ণনা

এই প্রকল্পের মূল লক্ষ্য হচ্ছে লাকসাম ও আখাউড়ার মধ্যে দ্বিতীয় রেল ট্র্যাক স্থাপন করার মাধ্যমে ঢাকা-চট্টগ্রাম করিডরে নিরবচ্ছিন্ন দ্বিমুখী রেলপথ সম্পূর্ণ করা এবং একইসঙ্গে ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে নেটওয়ার্কের চাহিদা অনুযায়ী বর্তমান ট্র্যাককে উন্নত করা। বাংলাদেশের দুটি গুরুত্বপূর্ণ মহানগর এলাকা হচ্ছে ঢাকা ও চট্টগ্রাম। দেশের প্রধান বাণিজ্যিক ও প্রশাসনিক কেন্দ্র ঢাকা; চট্টগ্রাম হচ্ছে

প্রধান সমুদ্র বন্দর, যেখান থেকে দেশের ৯০ শতাংশ আমদানি ও রপ্তানি হয়। বাংলাদেশের ১৪ কোটি ২০ লাখ জনগোষ্ঠীর এক-চতুর্থাংশের বেশি বসবাস করে এই ঢাকা-চট্টগ্রাম করিডরে। সরকারের ষষ্ঠ পঞ্চবার্ষিক পরিকল্পনা ২০১১-২০১৫-তে পুরো করিডরে দ্বিমুখী লাইন স্থাপনের কাজ শেষ করার মাধ্যমে ঢাকা-চট্টগ্রাম করিডরের সক্ষমতা বাড়ানোর বিষয়টিতে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার দেয়া হয়েছে, যা রেলওয়ের বাজার সম্প্রসারণের ক্ষেত্রেও গুরুত্বপূর্ণ। লাকসাম-আখাউড়া অংশের সামর্থ্য বাড়ানোর মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর ব্যবহার করে ভুটান, ভারত ও নেপালের সঙ্গে উপ-অঞ্চলিক বাণিজ্য সম্প্রসারণের জন্যও অতিরিক্ত ট্রেন চালানোর সুযোগ তৈরি হবে; এই প্রকল্পটি ট্রান্স-এশিয়ান রেলওয়ে (টিএআর) নেটওয়ার্কের একটি অংশ।

■ প্রকল্পের যৌক্তিকতা ও দেশ/আঞ্চলিক কৌশলের সঙ্গে এর সম্পর্ক

বাংলাদেশে রেলপথে ভ্রমণ অন্যান্য ধরনের পরিবহনের তুলনায় অনেক বেশি নিরাপদ, জ্বালানি সাশ্রয়ী, পরিবেশ-বান্ধব ও নির্ভরযোগ্য। যাত্রী জরিপ অনুযায়ী দূরপাল্লার বাসের তুলনায় রেলওয়ে পরিবহনে যাতায়াত অনেক বেশি আরামদায়ক। বিশেষ করে বাংলাদেশ রেলওয়ের (বিআর) পরিচালিত আন্তঃনগর (আইসি) ট্রেনগুলোর সেবা খুবই জনপ্রিয়। এ কারণে আন্তঃনগর ট্রেনগুলোতে যাত্রীর সংখ্যাও খুব বেশি থাকে, বিশেষ করে পূর্বাঞ্চলে (৯৮% এবং ঢাকা-চট্টগ্রাম করিডরে সাধারণত সব টিকেট বিক্রি হয়ে যায়। বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রায় ৪০% যাত্রী যাতায়াত করে আন্তঃনগর ট্রেনে, যা থেকে রেলওয়ের মোট আয়ের ৭৫% আসে। অপরিষ্কার রেললাইনের কারণে ঢাকা-চট্টগ্রাম রুটে আন্তঃনগর ট্রেনের উচ্চ চাহিদা পুরোপুরি মেটানো সম্ভব হচ্ছে না এবং রেলওয়ের আয়ের আকর্ষণীয় এই সম্ভাবনাময় এই বাজারটি ধরতে অতিরিক্ত ট্রেনও এ পথে চালু করা যাচ্ছে না।

২০০৯-১০ অর্থবছরে চট্টগ্রাম বন্দরে ১২ লাখ ১০ হাজার ২০ ফুট কন্টেইনার ওঠা-নামা করেছে, যেগুলোর ৭৫% ছিল ঢাকামুখী। এই সংখ্যা প্রতি বছর ১৩% হারে বাড়ছে। সাম্প্রতিক বছরগুলোতে বাংলাদেশ রেলওয়ের মাধ্যমে চট্টগ্রাম বন্দর ও ঢাকার অভ্যন্তরীণ কন্টেইনার ডিপোর মধ্যে পরিবহন করা কন্টেইনারের সংখ্যা অনেক বেড়েছে। তবে বর্তমান সময় পর্যন্ত বাংলাদেশ রেলওয়ে চট্টগ্রাম বন্দর থেকে ঢাকাগামী কন্টেইনারগুলোর মাত্র ১০% পরিবহন করে। ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলওয়ে করিডরে রেললাইনের সীমাবদ্ধতার কারণে বাংলাদেশের রেলওয়ের উচ্চ আয়ের পণ্য পরিবহনের এ খাতে অংশীদারিত্ব বাড়াতে পারছে না।

এডিবি'র ২০০৬ সালে অনুমোদিত রেলওয়ে খাত বিনিয়োগ কর্মসূচি – এমএফএফ সংশ্লিষ্ট খাতের নীতিমালা এবং প্রাতিষ্ঠানিক ও সক্ষমতা বৃদ্ধি সংক্রান্ত একটি সংস্কার প্রকল্প, যা এখন চলমান। এই প্রকল্পের মূল লক্ষ্য রেলওয়েকে আরো বাণিজ্যিক দিকে মনোযোগী করে তোলা, এবং প্রশাসনের উন্নয়ন ঘটানো ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠা করা। এমএফএফের অনুমোদনের পর সরকার এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে অনুমোদিত সংস্কার প্রকল্প বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য অগ্রগতি অর্জন করেছে। সরকারি অনুমোদনের মধ্যে আছে (১) বাংলাদেশ রেলওয়েকে লাইনস অব বিজনেসে (এলওবি) পুনর্গঠন, যেখানে রেলওয়ের পরিচালনা ও ব্যবস্থাপনাকে ৬টি আলাদা এলওবিতে পরিষ্কারভাবে ভাগ করা হয়েছে – যাত্রী পরিবহন, পণ্য পরিবহন, অবকাঠামো ব্যবস্থাপনা, রেললাইনের ওপর দিয়ে চলাচলকারী যানবাহনসমূহ পরিচালনা, আর্থিক ও কর্পোরেট সেবাসমূহ; এবং (২) এলওবি-কাঠামোর ভিত্তিতে নতুন অ্যাকাউন্টিং কাঠামো। এটা কাঠামোটি এমনভাবে নকশা করা হয়েছে যেন এটি থেকে বাণিজ্যিক হিসাবরক্ষণের মান এবং রেলওয়ে শিল্পে আন্তর্জাতিক স্বীকৃত মানের সঙ্গে সঙ্গতি রেখে আর্থিক বিবরণী তৈরি করা যায়। সরকার একইসঙ্গে রেলপথ মন্ত্রণালয় প্রতিষ্ঠা করছে, যা এখন রেলওয়ে পরিবহন নীতিমালা তৈরির জন্য দায়বদ্ধ; এবং বর্তমান ভর্তুকিকে রেলওয়ে পরিবহনের সেবাসমূহের জন্য সেবার স্তর এবং শুল্ক ব্যয় কমানোর কারণে যে আর্থিক ব্যয় হয় তার ক্ষতিপূরণের জন্য যে বাধ্যবাধকতা সে বিষয়ে নির্দিষ্ট করে চুক্তি করতে সংশ্লিষ্ট অপরপক্ষের সাথে আলোচনা চালায়। চলমান এমএফএফের অধীনে আরো সংস্কার কর্মসূচি বাস্তবায়ন করা হচ্ছে।

ঢাকা থেকে চট্টগ্রাম পর্যন্ত ৩২৭ কিলোমিটার দীর্ঘ রেললাইনের মধ্যে প্রায় ২১৩ কিলোমিটারে এখন পর্যন্ত একটি মাত্র লাইন আছে, যার কারণে এই রুটে ট্রেনের সংখ্যা বাড়ানো সম্ভব হচ্ছে না। টঙ্গী-ভৈরব বাজার অংশের ৬৮ কিলোমিটার রেলপথে দু'টি লাইন বসানোর কাজে অর্থায়ন উৎস হলো এডিবি'র ঋণ ২৩১৬/২৮৪৫, এবং চিনকি আস্তানা-লাকসাম অংশের ৬১ কিলোমিটার রেলপথের দু'টি লাইন বসানোর কাজে অর্থায়ন করেছে জাপান ইন্টারন্যাশনাল কোঅপারেশন এজেন্সি (জাইকা)। দু'টি প্রকল্পই বাস্তবায়নধীন এবং ২০১৫ সালের মধ্যে কাজ শেষ হওয়ার কথা রয়েছে। অ্যাগ্রোচ রেললাইনসহ দ্বিতীয় ভৈরব সেতু এবং দ্বিতীয় তিতাস সেতু নির্মাণে অর্থায়নের বিষয়ে আগ্রহ প্রকাশ করেছে ভারত সরকার। এছাড়া আখাউড়া-আমারতলা রেললাইন নির্মাণে অর্থায়নেও আগ্রহ দেখিয়েছে ভারত। এই অর্থায়ন ঋণ সহায়তা আকারে দেয়া হবে। এই রেললাইন ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলওয়ে করিডরের সঙ্গে ভারতের ত্রিপুরা রাজ্যকে যুক্ত করবে। সেক্ষেত্রে লাকসাম ও আখাউড়ার মধ্যে একমাত্র একক লাইনটি এই গুরুত্বপূর্ণ করিডরের বাধা হয়ে দেখা দিচ্ছে। এমএফএফ প্রস্তুত করার সময় লাকসাম-আখাউড়া অংশের অর্থায়ন করার কথা ছিল বিশ্বব্যাংকের। প্রকল্প নকশা, সংস্কার কর্মসূচিতে বিলম্ব এবং প্রকল্প নকশার জন্য ঋণ সংকটের কারণে বাংলাদেশে রেলওয়ে প্রকল্পে আর্থিক সহায়তা পুনর্নবায়ন করেনি বিশ্বব্যাংক।

বাংলাদেশ সরকার তাই লাকসাম- আখাউড়া অংশের ৭১ কিলোমিটার অংশে দ্বিমুখী লাইন বসানোর প্রকল্পে অর্থায়ন করার জন্য এডিবিকে অনুরোধ করে।

ঢাকা- চট্টগ্রাম করিডরের সক্ষমতা বাড়ানোর মূল বাধা দূর করার গুরুত্ব, প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় বাকি অর্থ এবং চলমান এমএফএফের অধীনে অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ অবকাঠামো নির্মাণে বিনিয়োগের ব্যাপারগুলো বিবেচনায় নিয়ে ২০১৪ সালে অনুমোদনের জন্য একটি প্রকল্প ঋণ প্রক্রিয়াধীন করা হবে। টিএ- লোন ২৬৮৮- বিএএন: সাবরিজিওনাল ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট প্রিপারেটরি ফ্যাসিলিটি, রেইল কম্পোনেন্ট- এর অধীনে বিস্তারিত নকশা এবং দরপত্র নথি প্রস্তুতির কারণে এই প্রকল্প প্রস্তুত করার বিষয়টি অগ্রাধিকারে থাকবে।

উন্নয়ন প্রভাব

ঢাকা- চট্টগ্রাম করিডরে কার্যকর ও নিরাপদ পরিবহন ব্যবস্থা

প্রকল্পের ফলাফল

ফলাফলের বিবরণ

ফলাফলের ভিত্তিতে অগ্রগতি

ঢাকা- চট্টগ্রাম করিডরে উন্নত রেল পরিবহন সক্ষমতা

—

ফলাফল ও বাস্তবায়ন অগ্রগতি

প্রকল্পের ফলাফলের বিবরণ

বাস্তবায়ন অগ্রগতির অবস্থা
(ফলাফল, কার্যক্রম ও ইস্যুসমূহ)

১. লাকসাম- আখাউড়া দ্বিমুখী প্রকল্প সম্পন্ন ২. প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সক্ষমতা বৃদ্ধি

—

উন্নয়ন লক্ষ্য সমূহের অবস্থা

প্রাসঙ্গিক পরিবর্তনসমূহ

—

—

ব্যবসায়িক সুযোগসমূহ

প্রথম তালিকাভুক্তির তারিখ

—

পরামর্শক সেবাসমূহ

—

ক্রয়

—

ক্রয় ওপরামর্শক বিজ্ঞপ্তিসমূহ

<http://www.adb.org/projects/46168-001/business-opportunities>

■ যোগাযোগ ও হালনাগাদের বিবরণী

এডিবি'র দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা	মার্কাস রোজেনার (mroesner@adb.org)
এডিবি'র দায়িত্বপ্রাপ্ত বিভাগ	দক্ষিণ এশিয়া বিভাগ
এডিবি'র দায়িত্বপ্রাপ্ত ডিভিশন	পরিবহন ও যোগাযোগ বিভাগ, এসএআরডি
বাস্তবায়নকারী সংস্থা	–

■ লিঙ্কসমূহ

প্রকল্প ওয়েবসাইট	http://www.adb.org/projects/46168-001/main
প্রকল্প উপাত্তসমূহের তালিকা	http://www.adb.org/projects/46168-001/documents
