



পদ্মা সেতু, বিশ্বের বিস্ময়



বাণী

বাংলাদেশের আত্মনির্ভরশীলতা ও আত্মমর্যাদার প্রতীক ‘পদ্মা সেতু’র শুভ উদ্বোধন হচ্ছে জেনে আমি অত্যন্ত আনন্দিত। আমি এ প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে সংশ্লিষ্ট সকলকে জানাই আন্তরিক শুভেচ্ছা ও অভিনন্দন।

একটি দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নের অন্যতম পূর্বশর্ত হলো যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন। সরকারের ব্যাপক উন্নয়ন কর্মকাণ্ড গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ফলে দেশের যোগাযোগ ব্যবস্থায় অভূতপূর্ব উন্নতি সাধিত হয়েছে। বাস্তবায়িত হচ্ছে মোটোরেল, এলিভেটেড এক্সপ্রেসওয়ে, কর্ণফুলী টানেলসহ অনেক মেগা প্রকল্প। স্বপ্নের পদ্মা সেতু আজ উত্তাল পদ্মার বুকে জাতির গৌরবের প্রতীক হয়ে দাঁড়িয়ে আছে। এসব অর্জনের অগ্রভাগে থেকে নেতৃত্ব দিয়ে যাচ্ছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা। তাঁর সাহসিকতা, বলিষ্ঠ পদক্ষেপ এবং যুগোপযোগী সিদ্ধান্ত গ্রহণের ফলেই বাংলাদেশ সরকারের নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণ সম্ভব হয়েছে। এ সেতুর বাস্তবায়ন সম্পদ ব্যবস্থাপনা, স্বচ্ছতা, সক্ষমতা, জবাবদিহি ও দক্ষতার নিদর্শন হিসেবে বিশ্বদরবারে আমাদেরকে আত্মবিশ্বাসের সাথে মাথা উঁচু করে দাঁড়ানোর সাহস এনে দিয়েছে।

পদ্মা সেতুর সফল বাস্তবায়ন সরকার ও জনগণের ঐক্যবদ্ধ প্রচেষ্টার ফল। সব প্রতিবন্ধকতাকে জয় করে পদ্মা সেতু উদ্বোধনের মধ্য দিয়ে দেশের জনগণের দীর্ঘদিনের লালিত স্বপ্ন বাস্তবায়িত হলো। আমি আশা করি, ব্যবসাবাণিজ্য-বিনিয়োগ বৃদ্ধি ও শিল্পায়নের মাধ্যমে দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়নে এ সেতু গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

আমি পদ্মা সেতুর ন্যায় দেশের সকল মেগা প্রকল্পের সফল বাস্তবায়ন কামনা করছি।

জয় বাংলা।

খোদা হাফেজ, বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

মোঃ আবদুল হামিদ



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ

পদ্মা বহুমুখী সেতু প্রকল্প ও বাস্তবতা খন্দকার আনোয়ারুল ইসলাম মন্ত্রিপরিষদ সচিব

১৯৯৬ সালে আওয়ামী লীগ সরকার গঠন করার পর মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা জাপান সফর করেন। ১৯৯৭ সালের ওই সফরে তিনি পদ্মা এবং রূপসা নদীর উপর সেতু নির্মাণের প্রস্তাব করেন। জাপান সরকার দু’টি সেতুর নির্মাণে সহায়তা করতে রাজি হয়। যেহেতু পদ্মা অনেক খরস্রোতা বিশাল নদী, তাই জাপান পদ্মা নদীর উপর সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে সমীক্ষা শুরু করে। আর মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর অনুরোধে রূপসা নদীর উপর পূর্বেই সেতু নির্মাণ কাজ শুরু হয়। ২০০১ সালে সমীক্ষার তথ্য দেয়া হয়। জাপানের সমীক্ষায় মূলীপঞ্জের মাওয়া প্রান্তে পদ্মা সেতু নির্মাণের স্থান নির্বাচন করা হয়। এই সমীক্ষার ভিত্তিতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ৪ জুলাই ২০০১ সালে মাওয়া প্রান্তে পদ্মা সেতু নির্মাণের ভিত্তিপ্রস্তর স্থাপন করেন। বঙ্গবন্ধুর নির্দেশনায় গৃহীত যমুনা নদীর উপর নির্মিত সেতু (বঙ্গবন্ধু সেতু)-র পর দেশের মানুষ প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার প্রচেষ্টায় স্বপ্ন দেখা শুরু করে পদ্মা সেতুর।

পদ্মা সেতু নির্মাণের এই সূত্রপাতের পর প্রথমে Pre-Feasibility এবং পরবর্তীতে JICA-র অর্থায়নে Feasibility সম্পন্ন হলে পদ্মা সেতু নির্মাণ কাজ বাস্তব রূপ ধারণ করে। JICA-এই সেতু নির্মাণে Lead Partner হিসেবে অগ্রণী ভূমিকা পালন করে এবং আর্থিক ঋণ প্রদানের প্রস্তাব করে, সাথে যুক্ত হয় ADB ও IDB। পরবর্তীতে World Bank-ও সংযুক্ত হয়।

২০১০-১২ সময়ে ADB-র ঋণে সেতুর Detail Design ও Estimate-র জন্য আন্তর্জাতিক টেন্ডারের মাধ্যমে খ্যাতিমান প্রতিষ্ঠান AECOM MAUNSELL-কে নির্বাচন করা হয়। কিন্তু ইতোমধ্যে World Bank-র কিছু আপত্তি-অভিযোগ উপস্থাপনের কারণে বাংলাদেশের সাথে মতপার্থক্য সৃষ্টি হয়। পরবর্তীতে World Bank-র প্রস্তাবনায় বাংলাদেশ আপত্তি-অভিযোগ তদন্ত করে ও এর যৌক্তিক ভিত্তি নেই বলে তদন্ত প্রতিবেদন প্রদান করে। বিষয়টি World Bank সম্বন্ধিতর সাথে গ্রহণ না করে প্রকল্পে প্রতিশ্রুত ১.২ বিলিয়ন ডলার প্রদানের প্রস্তাব ফিরিয়ে নেয়। সেসঙ্গে JICA, ADB ও IDB তাদের ঋণ সহায়তা কর্মসূচি প্রত্যাহার করে।

স্বাভাবিকভাবেই বিষয়টি বাংলাদেশের সামনে চ্যালেঞ্জ হিসেবে দাঁড়ায়। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা দৃঢ় সংকল্প ও প্রত্যায় ব্যক্ত করে নিজস্ব অর্থে এই সেতু নির্মাণের ঘোষণা দেন। দেশের বিশেষজ্ঞ, কর্মকর্তা-কর্মচারী ও নেতৃবৃন্দের একটি বড়ো অংশ এতো বড়ো ও জটিল প্রকল্প World Bank সহ অন্যান্য উন্নয়ন সহযোগী ছাড়া বাস্তবায়ন সম্ভব নয় বলে মত পোষণ করেন। অনেকে আরও মতামত দেন যে, যেভাবেই হোক World Bank কে এই প্রকল্পে অর্থায়নে রাজি করানোর বিষয়ে বাংলাদেশের সর্বাত্মক প্রচেষ্টা নেয়া আবশ্যিক।

কিন্তু মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা দৃঢ়তার সাথে জানিয়ে দেন যে, এই সেতু বাংলাদেশের নিজস্ব অর্থায়ন ও ব্যবস্থাপনায় নির্মাণ হবে এতে কোন ব্যত্যয় করা হবে না। কারণ বাংলাদেশের তৎকালীন বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভ অনুপাতে পদ্মা সেতুর জন্য বৈদেশিক মুদ্রায় প্রতি মাসে যে বিল পরিশোধ করতে হতো (শর্বোচ্চ ৫০ মিলিয়ন ডলার) তা আমাদের বৈদেশিক মুদ্রার রিজার্ভকে কোন শঙ্কায় সম্মুখীন করার সম্ভাবনা ছিল না। অথচ এ বিষয়ে অনেকেই অকারণে আশঙ্কার ভবিষ্যত বাণী করেছেন।

প্রধানমন্ত্রীর এই ঘোষণা দেশ ও জাতির মধ্যে বিদ্বেষের মতো জাতীয়তাবোধ জন্মাত করে তোলে। সমগ্র জাতি একতাবদ্ধ হয়ে স্বর তোলে- পদ্মা সেতু আমাদের, আমাদের অর্থেই তা নির্মাণ হবে। এই পদ্মা সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে সমগ্র জাতি প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার পিছনে একতাবদ্ধ হয়। সেতু নির্মাণ এবং দেশ ও জাতির মর্যাদাবোধ একই সূত্রে গ্রথিত হয়।

বিশেষজ্ঞদের আলোচনায় এই মতও পোষণ করা হয় যে, নিজস্ব অর্থে এই সেতুর নির্মাণ কাজের ব্যয় নির্বাহ করা হলে যে ব্যাপক বৈদেশিক মুদ্রা ব্যয় হবে, তা আমাদের আমদানির স্বাভাবিক গতিকে ব্যাহত করবে এবং দেশের উন্নয়নের গতি বাধাপ্রাপ্ত হবে। কিন্তু কোন ভয়-ভীতি বা নেতিবাচক মতামতই আমাদের প্রধানমন্ত্রীকে দমাতে পারেনি বরং তিনি দৃঢ়ভাবেই সেতু নির্মাণের সিদ্ধান্তে অটল থেকেছেন। আর তারই ফলশ্রুতিতে সেতুটি উদ্বোধন হতে যাচ্ছে ইশাআল্লাহ।

তবে এজাতীয় ব্যাপক ও জটিল নির্মাণ কাজকে প্রথমেই আর্থিক ও ডিজাইন হিসেবে সুনির্দিষ্ট করে দেয়া সম্ভব নয়। পদ্মা সেতুও তার ব্যতিক্রম নয়। সে কারণেই ২০০৭, ২০১২, ২০১৬ ও ২০১৮-তে পদ্মা সেতু নির্মাণে Design ও Estimate পরিবর্তিত হয়েছে।

পরবর্তী পৃষ্ঠায় দ্রষ্টব্য



বাণী

বাংলাদেশের জন্য আজ এক গৌরবোজ্জ্বল ঐতিহাসিক দিন- প্রমত্তা পদ্মা নদীর উপর নির্মিত দেশের সর্ববৃহৎ ‘পদ্মা সেতু’ যান চলাচলের জন্য আজ খুলে দেওয়া হচ্ছে। চ্যালেঞ্জিং ‘পদ্মা বহুমুখী সেতু’ নির্মাণ প্রকল্প বাস্তবায়নে নিয়োজিত সর্বস্তরের দেশি-বিদেশি প্রকৌশলী, পরামর্শক, কর্মকর্তা-কর্মচারী, নিরাপত্তা তদারকিতে নিয়োজিত সেনাবাহিনী ও নির্মাণ শ্রমিকসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে তাঁদের অবদান ও অক্লান্ত পরিশ্রমের জন্য অভিবাদন জানাই। সেতুর দুই প্রান্তের জনগণ জমি প্রদানের মাধ্যমে এবং নানাভাবে প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়তা করায় তাঁদের প্রতি কৃতজ্ঞতা প্রকাশ করছি। ‘পদ্মা সেতু’ উদ্বোধনের এ মাহেন্দ্রক্ষণে দেশবাসীকে আমি আন্তরিক শুভেচ্ছা ও অভিনন্দন জানাচ্ছি।

বিশ্বব্যাপক পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্পে দুর্নীতির অভিযোগ এনে মামলা করে। কানাডা আদালত বিশ্বব্যাপক উত্থাপিত সকল অভিযোগ মিথ্যা, বানোয়াট ও ভিত্তিহীন বলে রায় দেয়। সকল দুর্নীতির অভিযোগ মিথ্যা প্রমাণিত হয়। আমরা ওয়ার্ল্ড ব্যাংকের ঋণ না দেওয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করি। বাংলাদেশ নিজস্ব অর্থায়নে সেতু নির্মাণের ঘোষণা দিলে জনগণের কাছ থেকে বিপুল সমর্থন পাই। জনতার শক্তি হৃদয়ে ধারণ করে সম্পূর্ণ নিজস্ব অর্থায়নে আজ আমরা স্বপ্নের পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করেছি। দেশবাসীর প্রতি কৃতজ্ঞতা জানাই। দুর্নীতিমুক্ত বীরের জাতি হিসেবে বাঙালি নিজেদের বিশ্বের বুকে প্রতিষ্ঠিত করেছে। সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি, জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর এতিহাসিক ৭ মার্চের ভাষণে বঙ্গবন্ধু উচ্চারণিত- ‘সাত কোটি মানুষকে দাবাবে রাখতে পারবা না’- এই চিরগ্রেরগার বাণীতে উজ্জীবিত হয়ে আমরা প্রমাণ করেছি আমাদের নিজস্ব সক্ষমতা।

পদ্মা সেতু নির্মাণের ফলে রাজধানীর সঙ্গে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের ২১ জেলার নিরবচ্ছিন্ন, শাস্রীয় ও দ্রুত যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হ’ল। বিপুল সম্ভাবনায় এই অঞ্চলের বহুমুখী উন্নয়নে এই সেতুর গুরুত্ব অপরিসীম। বিশেষ করে শিল্পায়ন ও পর্যটন শিল্পে অগ্রসর এ অঞ্চলের উন্নয়নে নতুন দ্বার উন্মোচিত হবে। টুলীপাড়াছড় জাতির পিতার সমাধি সৌধ, সুন্দরবন এবং কুরাকটা সমুদ্র সৈকতসহ নানা প্রত্নতাত্ত্বিক ও দর্শনীয় স্থানসমূহে পর্যটকের আগমন বৃদ্ধি পাবে। নদী বিধৌত উপকূলীয় অঞ্চলের কৃষি ও মৎস্য সম্পদ আহরণ এবং দেশব্যাপী দ্রুত বাজারজাতকরণে পদ্মা সেতু বিশেষ ভূমিকা পালন করবে।

আওয়ামী লীগ সরকারের আমলে ইতোমধ্যে এ অঞ্চলে প্রতিষ্ঠিত পায়রা সমুদ্রবন্দর, বৃহৎ নদীসমূহের উপর নির্মিত সেতু, রামপাল ও পায়রা বিদ্যুৎকেন্দ্রসহ মংলা সমুদ্রবন্দরের পূর্ণ ক্ষমতা ব্যবহারে পদ্মা সেতু যোগাযোগ ব্যবস্থায় সূতিকাগার হিসেবে কাজ করবে। এই অঞ্চলে অবস্থিত গুরুত্বপূর্ণ বেনাপোল, ভোমরা, দর্শনা প্রভৃতি স্থলবন্দরের মাধ্যমে আন্তর্দেশীয় বাণিজ্য বৃদ্ধি পাবে। এ সেতুর মাধ্যমে দুই প্রান্তে বিদ্যুৎ, গ্যাস, অপটিক্যাল ফাইবারসহ পরিষেবাসমূহের সংযোগ স্থাপিত হবে। পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সার্বিকভাবে দেশের উৎপাদন ১.২৩ শতাংশ বৃদ্ধি পাবে এবং প্রতিবছর ০.৮৪ শতাংশ হারে দারিদ্র্য নিরসনের মাধ্যমে আর্থসামাজিক উন্নয়নে এ সেতু অনন্য অবদান রাখবে।

দেশশ্রমিক জনগণের আস্থা ও সমর্থনের ফলেই আজকে উন্নয়নের এ নতুন অধ্যায় উন্মোচিত হয়েছে। আগামী দিনেও গণমানুষের আশা-আকাঙ্ক্ষা ও স্বপ্ন পূরণে আমরা আন্তরিকভাবে কাজ করে যাব। সকলের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় ক্ষুধা-দারিদ্র্যমুক্ত ও উন্নত-সমৃদ্ধ জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের আজীবন লালিত স্বপ্নের ‘সোনার বাংলাদেশ’ গড়ে তুলতে সক্ষম হব, ইশাআল্লাহ।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

শেখ হাসিনা



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার



সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

বাণী

সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের সুযোগ্য কন্যা বর্তমান বিশ্বের সফল রাষ্ট্রনায়ক মাননীয় প্রধানমন্ত্রী দেশরত্ন শেখ হাসিনার বলিষ্ঠ ও দৃঢ়দনী নেতৃত্বে জাতির আর্য্য ‘পদ্মা সেতু’ দৃশ্যমান বাস্তবতা। নান্দনিক এই অবকাঠামোটি উদ্বোধনের সেই বহু কাল্কিত মাহেন্দ্রক্ষণের অপেক্ষায় আমরা। আজ কোটি কোটি মানুষের স্বপ্ন পূরণের দিন।

‘পদ্মা সেতু’ প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার অদম্য সাহসের সোণালী ক্ষসল, তাঁর সত্যতা ও সাহসিকতার প্রতীক। এই সেতু শুধু বাঙালির সক্ষমতা প্রমাণের সেতু নয়,পুরো জাতিকে অপমানের প্রতিদোষ। দেশি-বিদেশি যুগান্তের জাল বোনা হয়েছিল পদ্মা সেতুর নির্মাণ ঠেকাতে। কিন্তু দেশপ্রপ্রেমি বলিয়ান বঙ্গবন্ধুকন্যা শেখ হাসিনাকে কেউ দমাতে পারেনি। বিশ্বব্যাপক তাদের অর্থায়নের প্রতিশ্রুতি প্রত্যাহার করে নিয়োজিত দুর্নীতির মিথ্যা অপবাদ দিয়ে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী আত্মবিশ্বাসের সঙ্গে চ্যালেঞ্জ ছুঁড়ে দিয়েছিলেন যে, সেতু নির্মাণের প্রতিপদে কোনো দুর্নীতি হয়নি। এরপর তিনি বৈদেশিক সাহায্য না নিয়ে নিজস্ব অর্থায়নে সেতু বাস্তবায়নের ঘোষণা দেন এবং বহুমুখী চ্যালেঞ্জে বিজয়ী হন। জনকল্যাণে নিবেদিত থেকে জাতীয় স্বার্থ বাস্তবায়নের স্বপ্ন তিনি দেখেছেন এবং তাঁর সেই সুন্দর স্বপ্ন আজ রূপকথা নয়। কারোই স্বার্থবাদী গোষ্ঠীর রক্তচক্ষুকে পরোয়া না করে জাতির পিতা যেভাবে স্বাধীন বাংলাদেশ প্রতিষ্ঠা করেছেন, বঙ্গবন্ধুকন্যাও পিতার আদর্শ সম্মুখ রেখে সব ধরনের চোখরাঙানি উপেক্ষা করে বঙ্গবন্ধুর অসমাপ্ত কাজ একের পর এক শেষ করে চলেছেন। পদ্মা সেতু তার উজ্জ্বল নিদর্শন।

মুক্তিযুদ্ধের মধ্য দিয়ে বাংলাদেশ স্বাধীনতা লাভের পর জাতির পিতা একটি শক্তিশালী যোগাযোগব্যবস্থা গড়ে তোলার ওপর বিশেষ গুরুত্বারোপ করেন। ১৯৭৩ সালের অক্টোবরে জাপান সফরকালে আধুনিক যোগাযোগব্যবস্থা গড়ে তোলার বঙ্গবন্ধু জাপান সরকারের সহযোগিতা কামনা করেন। তখনই যমুনা নদীর ওপর সেতু নির্মাণের বিষয়ে চুক্তিগত চুক্তি দেওয়া হয়। ১৯৯৮ সালের ২৩ জুন বঙ্গবন্ধুকন্যার হাত ধরেই যমুনা নদীর ওপর নির্মিত বঙ্গবন্ধু সেতুর উদ্বোধন করা হয়। বদলে যায় উত্তরাঞ্চলের মানুষের জীবন-সজ্জামের ভাগ্যের চাকা। এতদিন নদীপ্রধান দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের যাতায়াতের সিংহভাগ ছিল নৌপথ নির্ভর। সড়ক পথে দ্রুত যাতায়াতের মুখ্য বাধা ছিল বিশাল পদ্মা নদী। রেলপথেরও বাধা ছিল এই নদী। বঙ্গবন্ধু পদ্মা নদী পার হয়ে দক্ষিণাঞ্চলের মানুষের অধিকার আদায়ের জন্য চাব বেড়িয়েছেন। সেই নদীর বুক চিরে আজ পদ্মা সেতু দাঁড়িয়ে, যেন বঙ্গবন্ধুকেই অভিবাদন ও সালাম জানাচ্ছে।

উত্তাল পদ্মার বুকে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগের এক অভূতপূর্ব কারিগরি স্থাপনা ‘পদ্মা সেতু’। এই সেতু নির্মাণের ফলে এখানকার জনপদে ছড়িয়ে পড়বে উন্নয়নের আলো। পিছিয়ে পড়া দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চল অন্যান্য অঞ্চলের সমপাখারে চলে আসবে। এ সেতুকে কেন্দ্র করে দিন বদলের স্বপ্ন দেখছে দক্ষিণের জেলাগুলোর মানুষ। অর্থনীতিতে পদ্মা সেতুর প্রভাব বহুমাত্রিক। সেতুটি চালু হলে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানীর যোগাযোগ ব্যবস্থার বৈপ্লবিক পরিবর্তন আসবে। এতে মোট দেশজ উৎপাদন প্রবৃদ্ধি (জিডিপি) বাড়বে ১ দশমিক ২৩ শতাংশ। দারিদ্র্যের হার কমেবে ০.৮৪ শতাংশ।

ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে। কাঁচামালের সরবরাহ সহজলভ্য হবে। প্রসার ঘটবে শিল্পায়নের। বিপুল সংখ্যক বেকারের কর্মসংস্থান ঘটবে বলে আশা করা যাচ্ছে। নতুন মাত্রা পাবে দেশের পর্যটন খাত। পদ্মা সেতু এশিয়ান হাইওয়ের সঙ্গে সংযোগের একটা বড় লিংক, তাই আঞ্চলিক বাণিজ্যে এই সেতুর ভূমিকা অপরিসীম।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাত ধরে নিজস্ব অর্থায়নে নির্মিত ‘পদ্মা সেতু’র আজ শুভ উদ্বোধন হতে যাচ্ছে। এই আনন্দিত ও গৌরবময় মুহূর্তে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী তাঁর নিজস্ব নেতৃত্ব, বলিষ্ঠ এবং সমরোপযোগী সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে পদ্মা সেতু উপহার দিয়ে দেশ ও জাতিকে বিশ্বের বুকে মাথা উঁচু করে দাঁড়াবার উপলক্ষ এনে দিয়েছেন। সেজন্য দেশবাসীর পক্ষ থেকে অসীম শ্রদ্ধা, কৃতজ্ঞতাসহ ধন্যবাদ জ্ঞাপন করছি। বহু বছরের প্রচেষ্টায় দেশি-বিদেশি পরামর্শক, প্রকৌশলী, সরকারি কর্মকর্তা-কর্মচারী, নির্মাণ শ্রমিক,সর্বোপর বাংলাদেশের সর্বস্তরের জনগণের স্বতঃস্ফূর্ত সহযোগিতায় স্বপ্নের পদ্মা সেতু আজ বাস্তব। আমি সংশ্লিষ্ট সবাইকে সন্তোষজনক ধন্যবাদ ও অভিবাদন জানাচ্ছি। বিশেষ করে পদ্মা সেতুর জন্য মূলীপঞ্জ, মাদারীপুর, শরীয়তপুর-এই তিন জেলার জনগণকে, যারা তাদের নিজেদের বসতভিটা ছেড়ে দিয়েছেন প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার ডাকে সাড়া দিয়ে।

আমি দৃঢ়ভাবে বিশ্বাস করি, দেশ উন্নয়নের মহাসড়ক বেয়ে ২০৪১ সালের মধ্যে বঙ্গবন্ধুর স্বপ্নের উন্নত সমৃদ্ধ আধুনিক সোনার বাংলায় রূপান্তরিত হবে। ‘ম্যাট বাংলাদেশ’ বিন্ধিত করবে গোটা বিশ্বকে। দেশের মানুষের জন্য পদ্মা সেতু নিছক একটি বড় অবকাঠামো নয়, এটি দুঃসাহসী একটি স্বপ্নের নাম। নিজস্ব অর্থায়নে সেতু নির্মাণে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী যে আত্মবিশ্বাসী সিদ্ধান্ত নিয়েছিলেন, তার সফল বাস্তবায়নের মাধ্যমে জাতীয় জীবনে যুক্ত হলো এক ঐতিহাসিক অর্জন। উন্নয়ন প্রকল্পে বিদেশি সাহায্য নির্ভরতার বিপরীতে এই সেতু দেশের জনগণের আস্থা ও বিশ্বাসের উদাহরণ হয়ে থাকবে।

জয় বাংলা, জয় বঙ্গবন্ধু

বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

ওবায়দুল কাদের এমপি



সচিব সেতু বিভাগ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

সর্বকালের সর্বশ্রেষ্ঠ বাঙালি জাতির পিতা বঙ্গবন্ধু শেখ মুজিবুর রহমানের স্বপ্ন ছিল দেশকে একটি নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ নেটওয়ার্কের আওতায় নিয়ে আসা। বঙ্গবন্ধুর স্বপ্নপূরণের সিঁড়ি বেয়ে তাঁরই সুযোগ্য জ্যেষ্ঠ কন্যা মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার হাত ধরে নিজস্ব অর্থায়নে নির্মিত ‘পদ্মা সেতু’র আজ শুভ উদ্বোধন হতে যাচ্ছে। এই গর্বিত শুভক্ষেণে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রজ্ঞাময় নেতৃত্ব ও বলিষ্ঠ পদক্ষেপকে সেতু বিভাগ ও বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষের পক্ষ থেকে কৃতজ্ঞচিত্তে আন্তরিক অভিনন্দন ও ধন্যবাদ জানাচ্ছি।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ২০০১ সালের ৪ জুলাই মাওয়ায় পদ্মা সেতুর ভিত্তি প্রস্তর স্থাপন করেন। ২০০৯ সালে দ্বিতীয় মেয়াদে ক্ষমতায় আসার পরপরই পদ্মা সেতু নির্মাণে পুনরায় পদক্ষেপ গ্রহণ করেন। শত প্রতিকূলতা, বাধা-বিপত্তি, বিশ্ব ব্যাংকের ভিত্তিহীন অভিযোগ ও দেশি-বিদেশি ষড়যন্ত্র উপেক্ষা করে পদ্মা সেতু নির্মাণে তিনি ছিলেন তাঁর পিতার মত আপোশহীন, অটল ও অবিরল। ২০১২ সালের ৮ জুলাই মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা মহান জাতীয় সংসদে নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণের ঘোষণা দেন। এই সাহসী ও যুগান্তকারী সিদ্ধান্তের পরিপ্রেক্ষিতে প্রশাসনিক ও কারিগরি সকল প্রক্রিয়া সম্পন্ন করে মূল সেতুর নির্মাণ কাজ শুরু হয়।

পদ্মা সেতু প্রকৌশল জগতে এক বিশ্বস্ম্য। দীর্ঘমেয়াদি জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব বিবেচনায় নিয়ে ১০০ বছরের স্থায়িত্বের জন্য পদ্মা সেতুর ডিজাইন করা হয়েছে। এ সেতুতে ব্যবহৃত হয়েছে বিশেষ ও যাবৎকালের সর্বদীর্ঘ পাইল, সম্পাদিত হয়েছে তীর সংরক্ষণের জন্য নদীশাসন সংক্রান্ত সর্বোচ্চ মূল্যমানের একক চুক্তি এবং ভূমিকম্প প্রতিরোধে যুক্ত হয়েছে বিশ্বের সর্ববৃহৎ ফ্রিকশন পেডুলাম ব্রিয়ারিং। সর্ববৃহৎ অবকাঠামো ‘পদ্মা সেতু’ বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতা সরকার, বিশেষজ্ঞ এবং প্রকৌশলীদের মেগা প্রকল্প বাস্তবায়নে আত্মবিশ্বাসী করে তুলেছে।

পদ্মা সেতু নির্মাণের জন্য ভূমি অধিগ্রহণের ফলে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলোর পুনর্বাসনের লক্ষ্যে সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আবাদিক ও বাণিজ্যিক প্লট প্রদান, আর্থিক সহায়তা প্রদানসহ তাদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নের জন্য প্রদান করা হয়েছে কর্মমুখী ও আয়বর্ধনমূলক বিভিন্ন প্রশিক্ষণ। পুনর্বাসন এলাকায় ৪টি প্রাথমিক বিদ্যালয় ও ৫টি স্বাস্থ্যকেন্দ্র স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রমের অংশ হিসেবে প্রকল্প এলাকায় ফলদ্র বনজ বৃক্ষে রোপণ করা হয়েছে। উদ্ভিদকূল ও প্রাণিকূল সংরক্ষণের জন্য প্রকল্প এলাকায় সরকার ‘পদ্মা সেতু বন্যপ্রাণি অভয়ারণ্য’ হিসেবে ঘোষণা করেছে। প্রকল্প এলাকার জীববৈচিত্রের ইতিহাস ও নমুনা সংরক্ষণের জন্য জাদুঘর প্রতিষ্ঠার পদক্ষেপও নেয়া হয়েছে।

বাংলাদেশের জনগণের নিজস্ব অর্থে ভায়াডাক্সসহ ৯.৮৩ কি.মি. পদ্মা সেতুর সফল বাস্তবায়নের মাধ্যমে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী অপর সম্ভাবনার দ্বার উন্মুক্ত করে দিয়েছেন। পদ্মা সেতুর সড়ক ও রেলসংযোগের কারণে প্রথমবারের মত সমগ্র দেশ একটি সমন্বিত যোগাযোগকাঠামোর আওতায় চলে আসবে। তাছাড়া, এটি হবে Transnational Asian Highway Network এর অংশ, যা বাংলাদেশের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগসহ দক্ষিণ এশিয়ার দেশসমূহের যোগাযোগের ক্ষেত্রে নতুন দিগন্তের সূচনা করবে। পদ্মা সেতু বার্ষিক ০.৮৪% দারিদ্র্য হ্রাস এবং ১.২৩% জিডিপি প্রবৃদ্ধির হার বৃদ্ধির মাধ্যমে দেশের আর্থসামাজিক উন্নয়ন ও দারিদ্র্যমোচনে উল্লেখযোগ্য অবদান রাখাশ সংসদ দেশের পরিবহন নেটওয়ার্ক, রু-ইকোনমি এবং আঞ্চলিক অর্থনৈতিক উন্নয়নে বৈপ্লবিক পরিবর্তন আনবে।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর অসাধারণ নেতৃত্বের পদ্মা সেতু আজ দৃশ্যমান। বাংলাদেশের জনগণ আজ আনন্দিত ও উল্লসিত। এ আনন্দ অনুভূত শুধু পদ্মাগাড়েই নয়, ৮টি বিভাগসহ দেশের ৬৪টি জেলায় উৎসবমুখর পরিবেশে একযোগে পালিত হচ্ছে। দেশের সীমানা পেরিয়ে আন্তর্জাতিক পরিসরগ্লে কূটনৈতিক মিশনমুহুর্তে এই উদ্বোধনী অনুষ্ঠান উদযাপিত হচ্ছে। পদ্মা সেতু আমাদের আত্মমর্যাদা ও সক্ষমতার অতুলনীয় নিদর্শন। উত্তাল পদ্মা নদীর বুকে নির্মিত এই সেতু ইতিহাসের সবচেয়ে বড় চ্যালেঞ্জিং স্থাপনা হিসেবে যুগ যুগ ধরে সাক্ষ্য বহন করবে। বঙ্গবন্ধুর সোনার বাংলা গড়ার ক্ষেত্রে এই সেতুর ভূমিকা অনন্য। পদ্মা সেতু নির্মাণের সাথে সংশ্লিষ্ট সকলকে অপরিস্মেয় কৃতজ্ঞতা, ওচ্চেষ্টা ও অভিনন্দন জানাচ্ছি।

জয় বাংলা
বাংলাদেশ চিরজীবী হোক।

(স্বাক্ষর)

(মো.মনজুর হোসেন)

পদ্মা বহুমুখী সেতু প্রকল্প ও বাস্তবতা

(পূর্ববর্তী পৃষ্ঠার পর)

Padma Multipurpose Bridge Project

Comparison of 2007 DPP, 1st Revised DPP and 2nd Revised DPP

Original DPP	1st Revised	2nd Revised
- মূল্য ১০,১৬১.৭৫ কোটি টাকা - অনুমোদনের সময়- আগস্ট ২০০৭ - Based on Feasibility Studz - Report by JICA in 2003-2005. - সেতুর দৈর্ঘ্য-৫.৫৮ কিমি. (৬টি স্প্যানে Navigation Clearance সহ) - Exchange Rate 1 USD ~ ৯৯.১০ টাকা - DPP will be revised after Detail Design. - Keeping provision for future Railway single broad gauge. - Scour Depth (-) 37.6m. ৭1৪.1 Hector Land to be acquired (Cost-52৪.00 Crore).	- মূল্য- ২০,৫৭৭.২০ কোটি টাকা - অনুমোদনের সময়- জানুয়ারি, ২০১১ - সেতুর দৈর্ঘ্য-৬.১৫ কিমি. - Exchange Rate 1 USD ~ ৯৮.০০ টাকা - রেল সহ ছিল সেতু। - Scour Depth (-) 62 m. 1124.77 Hector Land to be acquired (Cost-944.72 Crore). - Extradosে এর পরিবর্ত ছিল সেতু। - Increased Railway loading (double stack Container) - Increased Seismic Loading - Provision for Gas and Electricity ৩টির স্থলে সব স্প্যানে Navigation Clearance থাকায় সেতুর উচ্চতা বৃদ্ধি। - সংযোগ সড়কের উচ্চতা বৃদ্ধি।	- মূল্য ২৮,৭৯৩.৩৯ কোটি টাকা - অনুমোদনের সময়- জানুয়ারি ২০১৬। - অতিরিক্ত ১.৩ কিমি. নদীশাসন। - Exchange Rate 1 USD ~ ৯৮.০০ টাকা 1530.54 Hector Land to be acquired (Cost-129৪.73 Crore). - প্রথম সংশোধনীর্তে আনুমানিক মূল্যের স্থলে Open Tender এ প্রাঙ্গ সংযোগ সড়ক, নদীশাসন, মূলসেতু ও Consultancy দরে DPP সংশোধন। - নতুন আইটেম সংযোজন-ESST ও Reverine Vessel সঙ্গ্রহ, মাওরা ও কেড্ডাকালি শেফরিট Shifting, ২ টি খানা বিচ্ছিন্ন নির্মাণ।

Special Revision of RDPP:

Date: 30 June 201৪

Additional Land Acquisition 1,162.67 Hectors

Cost- 1,400.00 Crore.

Total RDPP Cost: ৩0,193.39 Crore

বায় বৃদ্ধির যৌক্তিকতা

১. Infrastructure প্রকল্পের বায় নির্ধারণ করার জন্য প্রয়োজন হলো- Drawing, Design এবং Estimate। বিশেষভাবে পদ্মা সেতুর মতো Mega ও Complex প্রকল্পের Design Estimate করার জন্য প্রয়োজন আন্তর্জাতিক খ্যাতি ও ব্যাপক অভিজ্ঞতা সম্পন্ন একটি Consulting Firm নিয়োগ করা। কিন্তু ২০০৭ সালে তত্ত্বাবধায়ক সরকার এ জাতীয় কোন Design Estimate-র ভিত্তিতে সেতুর প্রকল্প প্রণয়ন করেনি, Feasibility Report-র উপর ভিত্তি করে DPP প্রণয়ন করেছে। অথচ Feasibility Report প্রকল্পের কোন Design বা Estimate প্রদান করেনা করে পদ্মা সেতুর Design কোন হবে, Type of Bridge কি হবে, Traffic Analysis এবং Economic/Financial Viability, IRR, Cost-Benefit analysis, Log Frame, NPV সম্পর্কে ধারণা প্রদান করে।

সে কারণে ২০০৭-এ প্রণীত প্রকল্পের বায়কে ধারণাকৃত বায় হিসেবে বিবেচনা করা যায়, তবে এটা কোন ভাবেই বাস্তব বায় নয়।

ক) ১ম সংশোধনীতে ২০১১ সালে সেতু নির্মাণের সার্বিক বায় ধরা হয়েছিল ২০,৫০৭.২০ কোটি টাকা। এই বায়টি বিবেচনার সময়ও Design ও Estimate চূড়ান্ত করা হয়নি। কিন্তু তখন World Bank, JICA, ADB ও IDB-র তরফ থেকে চুক্তি সম্পাদন করার বাধ্যবাধকতা ছিল। সেক্ষেত্রে DPP সংশোধনপূর্বক উন্নয়ন সহযোগীদেয়কে প্রকল্পের বায় অবহিত করতে হয়। তার ভিত্তিতেই World Bank, JICA, ADB ও IDB তাদের স্বগ্ন প্রস্তাব নিয়ে আসে এবং চুক্তিও স্বাক্ষর করে।

ক) প্রাথমিকভাবে সেতুর দৈর্ঘ্য সম্ভাব্য অনুমানভিত্তিক করা হয়েছিলো ৫.৫৮ কিলোমিটার।

খ) শুধু তিনটি স্প্যানের Navigation Clearance ধরা হয়েছিলো। অথচ পরবর্তীতে Design Final হওয়ার পর দেখা যায় যে পদ্মা নদীর মূলস্রোত প্রতি ২০/২২ বছরে এক পার থেকে অপর পার পর্যন্ত চলে যায়। তৎপরিপ্রক্ষিতে প্রকৌশলগত প্রকল্পের বায় অবহিত করতে হয়। তার ভিত্তিতেই Navigation Clearance রাখতে হয়েছে। সেজন্য সম্পূর্ণ ব্রিজইই মূল কাঠামো ১২.৫ মিটার থেকে ১৮.৩ মিটার উচ্চতায় নির্মাণ করতে হয়। ফলে স্বাভাবিকভাবেই সেতুর দৈর্ঘ্য Viaduct সহ ৯.৮৫ কিলোমিটারে উন্নীত হয়।

গ) সেতু নির্মাণের সময় এই DPP তে Scour Depth (মাটি স্রব যাওয়া) ধরা হয়েছিলো (-) ৩.৭৬ মিটার। কিন্তু Design সম্পন্ন হওয়ার পর দেখা যায় বাস্তব Scour Depth (-) ৬২ মিটার। ফলে স্বাভাবিকভাবেই পরবর্তীতে (-) ৬২ মিটারকে বিবেচনায় এনে Pile length পরিবর্তন করা হয়েছে। সেতু উন্নয়নের বায়ে এগুলোর নির্মাণ বায়ও সংযুক্ত রয়েছে।

ঘ) ২০০৭ সালে শুধু Road Bridge কে বিবেচনায় আনা হয়েছিলো। কিন্তু Design-এর পর এই সেতুতে Double Deck রেলব্রিজ, গ্যাস লাইন এবং বিদ্যুতের গ্রীড লাইনের টাওয়ার সংযুক্ত করা হয়েছে। ফলে স্বাভাবিকভাবেই বাস্তবসম্মত ভাবে বায় বেড়ে গিয়েছে।

৩. ২০০৭-র DPP-তে প্রয়োজনীয় জমি Acquisition ধরা হয়েছিলো ২,২৬৭.৭০ একর। কিন্তু Design সম্পন্ন হওয়ার পর জমির প্রয়োজন হয়েছে ৬,২৪১.৭০ একর।

৪. ২০০৭ এ ডলারের মূল্য ধরা হয়েছিলো ৬৯.১০ টাকা। কিন্তু ২০১৮ তে DPP সংশোধনের সময় (তখনকার ডলারের মূল্য হিসেবে) ধরা হয়েছে ৮০.০০ টাকা।

৫. ২০১৩ সালে পদ্মা ব্রিজ স্থলে ভয়াবহ Scouring (ভূমি ধ্বস)-র কারণে ১.৩ কিলোমিটার অতিরিক্ত নদীশাসন কার্যক্রম প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত করতে হয়।

৬. ২০১২ সালে Design Estimate ছাড়াই DPP সংশোধন করে বায় ধরা হয় ২০,৫০৭.২০ কোটি টাকা।

৭. ২০১৪-২০১৫-তে টেকার কার্যক্রম সম্পন্ন হওয়ার পর Actual Tender Cost এবং কিছু নতুন আইটেমসহ ২০১৬ তে DPP দ্বিতীয় বারের মত সংশোধন করা হয় এবং মোট বায় দাঁড়ায় ২৮,৭৯৩.৩৯ কোটি। (১ US Dollar = ৭৮ টাকা হিসেবে)

৮. পরবর্তীতে ২০১৭ সালে ভূমি অধিগ্রহণ আইন পরিবর্তিত হলে পুনরায় DPP সংশোধনের প্রয়োজন হয়। কারণ তখন অধিগ্রহণের জন্য হার ধরা হয় সাধারণ মূল্যের তিনগুন। জমি অধিগ্রহণের জন্য প্রকল্পের বায় বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় ৩০,১৯৯.৩৯ কোটি টাকা (১ US Dollar = ৮০ টাকা হিসেবে)। যা এখন পর্যন্ত প্রকল্প বায় হিসেবে গৃহীত।

*উল্লেখ্য যে, আমেরিকার সান ফ্রান্সিসকোর Oakland Bay Bridge নির্মাণ শুরু হয় ১৯৯৯-২০০০ সালে। তখন সেতুটির বায় ধরা হয় ১.০০ বিলিয়ন US Dollar। কিন্তু সেতুটি সম্পন্ন হয় ২০১৪ সালে এবং তখন এর বায় দাঁড়ায় ৬.৫ বিলিয়ন US Dollar। বিশেষজ্ঞদের বক্তব্য অনুসারে Design চূড়ান্ত না করেই প্রকল্প শুরু ও পরবর্তীতে Design Final করে প্রকল্প বাস্তবায়ন করায় বাস্তব অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে এই তারতম্য হয়। Design Final করে কাজ শুরু করলে সেক্ষেত্রে দীর্ঘ সূত্রিতার সম্ভবনা থাকে। সেসঙ্গে কাজ করার সময়ও Design-র পরিবর্তন আবশ্যক হতে পারে। তাহলেও Estimate-এ পার্থক্য হতে বাধ্য।

*২ হকিং-ম্যাকাও-জুহাই-র ৫৫ কিঃ (৮ কিঃমিঃ টোনেলসহ) সেতুটিও সুনির্দিষ্ট Estimate ও Design ছাড়াই কাজ শুরু হয়। পরবর্তীতে কাজ সম্পন্ন করার পরই এই সেতুতে বায় চূড়ান্ত করা হয় ১৮.৬ বিলিয়ন US Dollar-র অধিক।

৯. এই বিষয়গুলো পর্যালোচনা করলে দেখা যায় বিভিন্ন ব্যক্তির পক্ষ থেকে পদ্মা সেতু নির্মাণের খরচ ১০,০০০ কোটি টাকা বলে যে তথ্য উপস্থাপন করা হচ্ছে তা সত্যিকারভাবে কোন প্রাক্কলন নয় এবং বাস্তব সম্মত নয়।

১০. আমাদের মনে রাখতে হবে যে, পদ্মা সেতুর Design ও Estimate করেছে AECOM MAUNSELL নামক একটি অত্যন্ত আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন Consulting Firm। এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংক এই Firm নিয়োগ দিয়েছে এবং তাদের মাধ্যমে Design Estimate চূড়ান্ত করা হয়েছে।

১১. Design Estimate চূড়ান্ত করার পূর্বে আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন Expert-রা শ্রদ্ধেয় প্রয়াত অধ্যাপক ড. জামিলুর রেজা চৌধুরীর নেতৃত্বে AECOM MAUNSELL-র টিমকে ঢাকায় সাতদিন ব্যাপী Cross করে চূড়ান্ত করেছেন। সুতরাং এ ক্ষেত্রে যৌক্তিকতার বাইরে কোন বায়/কাজ অন্তর্ভুক্ত কোন সুযোগই ছিলনা। তাছাড়া AECOM MAUNSELL-র Design Team-এ Mr. Rabin Sam ও Kane Wheeler-র মতো জগতখ্যাত Designer-রা অন্তর্ভুক্ত ছিলেন।

১২. ADB, WB, JICA ও IDB-র সাথে চুক্তি হয়েছিলো যে- পদ্মার কোন Tender Tender Evaluation আমাদের সরকার কর্মকর্তারা করতে পারবে না। সে কারণে অধ্যাপক ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরীর সভাপতিত্বে আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন Expert-দের সমন্বয়ে Tender Evaluation কমিটি গঠন করা হয়। এই কমিটিই সবগুলো টেন্ডার মূল্যায়ন করে যেভাবে সুপারিশ করেছে সেভাবেই সরকার ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি বিবেচনা করে অনুমোদন দিয়েছে।



১৩. আমরা Tender Evaluation Committee-র সুপারিশ থেকে বিভিন্ন Component-এর বায় পর্যালোচনা করলে যা দেখতে পাই তা হলোঃ

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বায় সারাংশ			
(২১ জুন ২০২২ পর্যন্ত)			
ভৌত ৯৪,৫০% ও আর্থিক ৯১.৮৫%			
মূল সেতু -ভৌত ৯৯.৫০% ও আর্থিক ৯৮.৩৯%, নদীশাসন-ভৌত ৯৪% ও আর্থিক ৮৯.১০%			
অঙ্গভিত্তিক বিবরণ	সহশ্রেণিত ডিপিটির অঙ্গভিত্তিক বরাদ্দ	বায় (কোটি টাকা)	
১	২	৩	
মূল সেতুর বায়	১২,১৩৩.৩৯ কোটি টাকা (৪০০ কেজি ট্রাপমিশন লাইন টাওয়ার ও গ্যাস লাইনের বায় বাবদ ১,০০০ কোটি টাকাসহ)	১১,৯৩৮.৬৩	
নদীশাসন কাজ	৯,৪০০.০০ কোটি টাকা (সিলোহাইড্রো, WDB, BIWTAসহ)	৮,৭০৬.৯১	
আগ্রোচ সড়ক	১,৯০৭.৯৮ কোটি টাকা (২টি টোল প্লাজা, ২টি খানা বিচ্ছিন্ন ও ৩টি সার্ভিস এরিয়াসহ)	১,৮৯৫.৫৫	
পুনর্বাসন বায়	১,৫১৫.০০ কোটি টাকা	১,১১৬.৭৬	
ভূমি অধিগ্রহণ	২,৬৯৮.৭৩ কোটি টাকা	২,৬৯৮.৭৩	
পরিবহণ	২২৯.০৩ কোটি টাকা	২৬.৭২	
অন্যান্য (বেতন ভাতা, পরামর্শক, সেনা নিরাপত্তা ইত্যাদি)	২,৪০৯.৫৬ কোটি টাকা	১৩৪৮.৭৮	
প্রকল্পের মোট অনুমোদিত বায়	৩০,১৯৩.৩৯ কোটি টাকা	২৭,৭৩২.০৮ (৯১.৮৫%)	

১৪. এখানে উল্লেখযোগ্য হলো, কিছু Component ২০১২, কিছু ২০১৩, কিছু ২০১৪ এবং কিছু ২০১৫-তে শুরু হয়েছে। কিন্তু Tender Evaluation কমিটি প্রতিটি Component-এ যে বায় সুপারিশ করেছে কোন ক্ষেত্রেই এখনো সে বায় অতিক্রম করেনি বরং কোন কোন Component-এ কিছু কম বায় হয়েছে।

১৫. বিশেষ করে Main Bridge-র বায় ১২,১৩৩.৩৯ কোটি এবং River Training-র বায় ৮,৭০৭.৮১ কোটি টাকা Tender Evaluation কমিটি সুপারিশ করেছিলো। কাজ শুরু ৮ বছর পরে যখন সেতু সমাপ্ত হচ্ছে তখনো এই দুই প্রধান Component-র বায় বৃদ্ধি পায়নি। এ ধরনের সাফল্য যেকোন বিচারেই অত্যন্ত কৃত্তিত্বপূর্ণ অর্জন হিসেবে বিবেচিত হবে।

১৬. পদ্মা সেতুর পুরো কাজটি আন্তর্জাতিক Contract Provision-এ পরিচালিত ও তত্ত্বাবধান করা হয়েছে। এটা FIDIC (International Federation of Consulting Engineers) Contract বলে আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত। এই FIDIC Contract-র ও সর্বোচ্চ পর্যায় হচ্ছে FIDIC GOLD। পদ্মা সেতুর কাজে FIDIC GOLD-র বিধান অনুসরণ করা হয়েছে। এই বিধান অনুসারে কোন কাজ তত্ত্বাবধান করলে পৃথিবীর সর্বোচ্চ পর্যায়ের সতর্কতা অবলম্বন করা হয়। পদ্মা সেতুতে এই সতর্কতাগুলো পুরোপুরি মেনে চলা হয়েছে।

১৭. সেতু নির্মাণ এবং নদীশাসনের পুরো কাজটি তত্ত্বাবধান করেছে আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন Supervisnment Korean Expressway Corporation। তার বাইরেও Management Consultant হিসেবে কাজ করেছে H.P. Randal (বঙ্গবন্ধু সেতুর Supervision Consultant)। Supervision-র ক্ষেত্রে পদ্মা সেতুতে Consultant-র কাজকেও পৃথকভাবে তত্ত্বাবধান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পের পুরো কাজটির তত্ত্বাবধানে ভারসাম্য রক্ষিত হয়েছে।

১৮. প্রকল্প বাস্তবায়নে টেকনিক্যাল বিষয়ে মতামত গ্রহণের জন্য আন্তর্জাতিকভাবে অত্যন্ত স্বনামধন্য Expert-র সমন্বয়ে একটি International Panel of Expert নিয়োগ দেয়া হয়। এই Panel নিয়মিতভাবে জামিলুর রেজা চৌধুরী এই Pannel of Expert-র সভাপতি ছিলেন। এই Pannel নিয়মিতভাবে



পদ্মা সেতুর নদী শাসন

সেতু নির্মাণের Technical বিষয়গুলো পর্যালোচনা করে মতামত দিয়েছেন এবং সেগুলো যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়েছে। এই প্যানেলে Dr. Claus Austin Field, Dr. Ishihara, Dr. Fujimoto, Dr. Carvalho-র মতো আন্তর্জাতিকভাবে অত্যন্ত খ্যাতিমান বিশেষজ্ঞরা অন্তর্ভুক্ত ছিলেন। সেসঙ্গে সান ফান্সিসকো ওকল্যান্ড সেতু নির্মাণের অগ্রণী ভূমিকা পালনকারী প্রকৌশলী Dr. Awal কেও অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ফলে Technical বিষয়ের অনিশ্চয়তাসমূহ দূর করা সম্ভব হয়।

১৯. আরো উল্লেখ্য যে পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ চলাকালে বেশ কয়েকবার অনিশ্চয়তার সম্মুখীন হতে হয়। সেক্ষেত্রে Design-এ কিছু পরিবর্তন আনতে হয়েছে। তবে এই পরিবর্তনের সব বিষয়গুলোই AECOM প্রণীত Design-এ ইঙ্গিত দেয়া ছিলো। এই পরিবর্তনগুলো করার সময়ও সর্বোচ্চ সতর্কতা অবলম্বন করা হয়েছে এবং FIDIC Provision পূরাপুরি মেনে চলা হয়েছে। শুধু তাই নয়, এসব পরিবর্তনের ক্ষেত্রে Supervision Consultant ও Management Consultant-র বাইরে Independent Consultant নিয়োগ দিয়ে তাদের কাছ থেকে 3rd Party opinion-র উপর International Panel of Expert-দের মতামত নিয়ে সবকিছু চূড়ান্ত করা হয়েছে।

২০. এই সেতু নির্মাণে ৪টি ইঞ্জিনিয়ারিং safety-কে বিবেচনায় নেওয়া হয়েছে। এগুলো হলো:

ক. রিখটার স্কেলের ৮ মাত্রার ভূমিকম্প

খ. ৬২ মিটার Scouring

গ. সমস্ত সেতুতে over loaded ট্রাক ও ট্রেন

ঘ. ৫,০০০ মেঃ টনের জাহাজ নদীর Pier-এ ধাক্কা মারা, এই চারটি একসাথে ঘটলেও তা সহ্য করার ক্ষমতা সেতুর থাকবে ইনশাআল্লাহ।



প্রকল্প পরিচালক পদ্মা বহুমুখী সেতু নির্মাণ প্রকল্প বাংলাদেশ সেতু কর্তৃপক্ষ সেতু বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনার বলিষ্ঠ সিদ্ধান্তের পরিপ্রেক্ষিতে নিজস্ব অর্থায়নে বাস্তবায়িত দেশের সর্ববৃহৎ সেতু ‘পদ্মা সেতু’। এতকাল যে নদী কোটি মানুষের অবাধ যাতায়াতের ক্ষেত্রে প্রাকৃতিক প্রতিবন্ধকতা হিসেবে বিদ্যমান ছিল, সেই উত্তাল পদ্মা নদীর উভয় তীরের মধ্যে একটি নিরাপদ, নির্ভরযোগ্য ও টেকসই যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠিত হলো পদ্মা সেতু নির্মাণের মাধ্যমে। দেশের জনগণের দীর্ঘ আকাঙ্ক্ষিত স্বপ্নের ও গর্বের পদ্মা সেতু উদ্বোধনের মাধ্যমে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের ২১টি জেলার নিরবচ্ছিন্ন ও কার্যকর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার ফলে দেশের তিন কোটিরও অধিক জনগণ প্রত্যক্ষভাবে উপকৃত হবে। সেতুটি নির্মাণের ফলে বার্ষিক ০.৮৪% দারিদ্র্য হ্রাস পাবে এবং জাতীয় জিডিপি ১.২৩% হারে বৃদ্ধি পাবে। দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের জেলাগুলো থেকে ঢাকার দূরত্ব হ্রাস পাবে এবং যাতায়াতের সময় যথেষ্ট কমে যাবে।

পদ্মা নদী পৃথিবীর দ্বিতীয় বৃহত্তম খরস্রোতা নদী। আমাজনের পরেই পদ্মা নদীর অবস্থান। ভারতের উত্তর ও উত্তর-পূর্ব অঞ্চলসহ চীন থেকেও পানিপ্রবাহ এই পদ্মা নদীতে এসে বঙ্গোপসাগরে মিশেছে। বর্ষায় উজান থেকে আসা ঢলে এই নদীর স্রোতের গতিবেগ প্রায় ৪.৫ মিটার/সেকেন্ড।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা ২০০১ সালের ৪ জুলাই মাওয়া প্রান্তে পদ্মা সেতুর ভিত্তি প্রস্তর স্থাপন করেন। ২০০৯ সালে পুনরায় ক্ষমতায় এসে বাংলাদেশ সরকার এ সেতু নির্মাণকে সর্বোচ্চ অগ্রাধিকার হিসেবে প্রকল্পটি অনুমোদন করেন এবং একটি জাতীয় অগ্রাধিকার প্রকল্প হিসেবে চিহ্নিত করে দ্রুত বাস্তবায়নের পদক্ষেপ গ্রহণ করেন। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক এর অর্থায়নে পদ্মা সেতুর ডিজাইন প্রণয়ন কাজ ২০১১ সালে সম্পন্ন হয়। ২০১২ সালের ০৮ জুলাই মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা নিজস্ব অর্থায়নে পদ্মা সেতু নির্মাণের ঘোষণা দেন। এই সাহসী ও যুগান্তকারী সিদ্ধান্তের ফলে সকল প্রক্রিয়া সম্পন্ন করে ২৬ নভেম্বর, ২০১৪ সালে স্বপ্নের এ সেতুর নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়।

পদ্মা সেতুর কাঠামো দুই স্তর বিশিষ্ট। উপরের স্তরে চার লেনের সড়ক পথ ও নিচের স্তরে রয়েছে একটি ডুয়েলগেজ রেলপথ। সেতুতে আরও থাকছে গ্যাস পাইপলাইন, ফাইবার অপটিক ক্যাবল এবং ০২ কিলোমিটার ভাটিতে আলাদাভাবে নির্মিত ৪০০ কেজি বৈদ্যুতিক লাইনের জন্য ৭টি গ্রাউন্ডফর্ম, মূল সেতুর দৈর্ঘ্য ৬.১৫ কিমি, প্রস্থ ২১.৬৫ মিটার। ভায়াডাক্সসহ সেতুর মোট দৈর্ঘ্য ৯.৮৩ কিলোমিটার। সেতুর সুরক্ষার জন্য উভয় প্রান্তে নদীশাসন কাজ রয়েছে, যার দৈর্ঘ্য ১৬.২১ কিলোমিটার। এ প্রকল্পের নদীশাসন কাজের মূল্যমান বিশ্বের সর্ববৃহৎ একক চুক্তি হিসেবে বিবেচিত। সেতু নির্মাণ কাজে ভূমি অধিগ্রহণের ফলে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলোকে পুনর্বাসন পরিকল্পনার আওতায় আধুনিক সুযোগ-সুবিধাসহ ০৭ টি পুনর্বাসন এলাকা নির্মিত হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় জীববৈচিত্র্যের নমুনা সংরক্ষিত রাখার ব্যবস্থা থাকবে। এছাড়াও থাকবে সেতু নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত সরঞ্জামাদির নমুনা এবং অবকাঠামোগত বিভিন্ন অঙ্গের রেল্পিকা। উদ্ভিদকূল ও প্রাণিকূল সংরক্ষণের জন্য প্রকল্প এলাকাকে ঘিরে ঘোষিত হয়েছে ‘পদ্মা সেতু বন্যপ্রাণী অভয়ারণ্য’।

সেতু নির্মাণে ০৪টি নতুন বিশ্বরেকর্ড সৃষ্টি হয়েছে। সারা বিশ্বে প্রথমবারের মতো সম্পাদন করা হয়েছে এমন ০৩ টি বিষয় এবং বাংলাদেশে ০৭ টি নতুন বিষয় প্রথমবারের মতো ব্যবহৃত হয়েছে। প্রায় ৩০ হাজার কোটি টাকা ব্যয়ে নির্মিত এ সেতুটি প্রকৌশলগত বিনিমানে চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার ক্ষেত্রে ভবিষ্যত প্রজন্মের কাছে শিক্ষণীয় ও অনুসরণীয় এক বাস্তব উদাহরণ হয়ে থাকবে। শতাব্দীর পর শতাব্দী এ পদ্মা সেতু টিকে থাকুক নতুন প্রজন্মের মাঝে সাহসের প্রতীক হয়ে। পদ্মা সেতু উদ্বোধনের এ আনন্দখন মুহূর্তে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনাকে তাঁর বলিষ্ঠ ও সম্যোপযোগী সিদ্ধান্তের জন্য কৃতজ্ঞতা ও অভিনন্দন জানাই। অভিনন্দন জানাই সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় মন্ত্রী, মন্ত্রিপরিষদ সচিব, সেতু বিভাগের সচিব মহোদয়কে। আমরা কৃতজ্ঞ বরণ্য দেশি-বিদেশি বিশেষজ্ঞ প্যানেলের সম্মানিত সদস্যবৃন্দের কাছে, যাদের মূল্যবান পরামর্শ বিভিন্ন প্রতিকূলতা মোকাবিলায় আমাদের পাথেয় হয়েছিল। বিশেষভাবে কৃতজ্ঞ মরমম ড. জামিলুর রেজা চৌধুরী স্যারের কাছে যার অভাবনীয় মেধা ও প্রজ্ঞা আমাদের কঠিনতম সময়ে দিশা হয়েছিল। আমরা আরও কৃতজ্ঞতা জানাই এ বিশাল কর্মযজ্ঞের সাথে সম্পৃক্ত দেশি-বিদেশি পরামর্শক, প্রকৌশলী, সেতু বিভাগ, বাংলাদেশে সেতু কর্তৃপক্ষ ও পদ্মা সেতু প্রকল্পের সকল কর্মচারীসহ সংশ্লিষ্ট সরকারি কর্মচারী, নির্মাণ শ্রমিক সর্বোপরি বাংলাদেশের স্বতঃস্ফূর্ত জনগণ যাদের সহযোগিতায় স্বপ্নের পদ্মা সেতু আজ বাস্তবে রূপলাভ করেছে।

জয় বাংলা

বাংলাদেশ চিরজীবী হোক

(স্বাক্ষর)

(মোঃ শফিকুল ইসলাম)

২১. চারটি রেকর্ড প্রচেষ্টা গ্রহণঃ পৃথিবীতে সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে পদ্মা সেতুতে চারটি বিষয় অন্তর্ভুক্ত হয়েছে যা পূর্বে