



নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা প্রতিবেদন

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” প্রকল্প



পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

জুন ২০২০

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য়
সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা প্রতিবেদন

পরামর্শকবৃন্দ

মোঃ নুরুল আমিন তালুকদার
টীমলিডার

মোঃ মাহবুব আলম
হাইড্রোগ্রাফার

হাসিবুন নাহার খানম শিলা
আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ

ইসমাইল হোসেন
পরিসংখ্যানবিদ

আবু সাদাত মোঃ সায়েম
সমীক্ষা সমন্বয়ক

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ

এস এম হামিদুল হক
মহাপরিচালক

মোঃ মাহবুবুর রহমান
পরিচালক

মুহাম্মদ মোস্তফা হাসান
উপ-পরিচালক

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

প্লট-৬২, রোড-১৪/১, ব্লক-জি, নিকেতন, গুলশান-১, ঢাকা-১২১২।

ফোন: + ৮৮০ ২ ৯৮৫৬৪৩৮, ৯৮৫৬৪৩৯, ফ্যাক্স: +৮৮০ ২ ৯৮৪০৯৭৩

ইমেইল: info@dtcltd.org, ওয়েবসাইট: www.dtcltd.org

জুন ২০২০

সূচিপত্র

অধ্যায়	বিষয়	পৃষ্ঠা
	ACRONYMS	iii
	নির্বাহী সারসংক্ষেপ	iv
প্রথম অধ্যায়	প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা	১-৭
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	১
১.৩	প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ	১
১.৪	প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন	২
১.৫	প্রকল্পটির প্রধান প্রধান কার্যক্রম	৩
১.৬	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা	৩
১.৭	প্রকল্পের কর্ম-পরিকল্পনা	৫
১.৮	ক্রয় কার্যক্রম	৫
১.৯	প্রকল্পের লগফ্রেম	৬
১.১০	টেকসইকরণ পরিকল্পনা	৭
দ্বিতীয় অধ্যায়	নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালন পদ্ধতি ও সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	৮-১৭
২.১	সমীক্ষার TOR	৮
২.২	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার পদ্ধতি	৮
২.৩	সমীক্ষা ডিজাইন	৯
২.৩.১	সরাসরি সাক্ষাৎকার	৯
২.৩.২	নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ	৯
২.৩.৩	প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়নের উপকারভোগীদের সংখ্যা	১১
২.৪	সমীক্ষা কাজে ব্যবহৃতব্য নির্দেশক/সূচকসমূহ	১৫
২.৫	তথ্য ব্যবস্থাপনা, প্রক্রিয়াকরণ এবং বিশ্লেষণ	১৬
২.৬	তথ্যের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ কৌশল	১৬
২.৭	কর্ম পরিকল্পনা	১৭
২.৭.১	সমীক্ষা টিমের কর্ম-পরিকল্পনা	১৭
২.৭.২	সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা	১৭
তৃতীয় অধ্যায়	ফলাফল পর্যালোচনা	১৮-৬৫
৩.১	প্রকল্পের অগ্রগতি	১৮
৩.১.১	প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন	১৮
৩.১.২	প্রকল্পের বছরভিত্তিক অর্থায়ন ও বরাদ্দ	১৮
৩.১.৩	অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি	১৯
৩.২	ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	২২
৩.২.১	প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২৩
৩.২.২	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/ চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের প্রক্রিয়া পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২৮
৩.২.৩	প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	২৯
৩.৩	প্রকল্প অঙ্গসমূহের কার্যকারিতা ও উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা	৩২
৩.৩.১	প্রকল্পের অঙ্গসমূহের বর্তমান অবস্থা	৩২
৩.৩.২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগফ্রেমের আলোকে আউটপুট পর্যায়ের অর্জন অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৩৯

অধ্যায়	বিষয়	পৃষ্ঠা
৩.৪	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা	৪০
৩.৪.১	প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ	৪০
৩.৪.২	জনবল নিয়োগ	৪০
৩.৪.৩	প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা বাস্তবায়ন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৪০
৩.৪.৪	আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন এবং বাস্তবায়ন অবস্থা বিশ্লেষণ	৪১
৩.৪.৫	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত সমস্যা	৪১
৩.৫	সমীক্ষা হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৪১
৩.৫.১	সংখ্যাগত বিশ্লেষণ	৪১
৩.৫.১.১	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের ব্যক্তিগত তথ্যাদি	৪১
৩.৫.১.২	চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণ	৪৩
৩.৫.১.৩	চলমান প্রকল্পের ড্রেজিং ও ডাইক নির্মাণ সম্পর্কে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের বিশ্লেষণ	৪৪
৩.৫.১.৪	কার্গো/ভেসেল চলাচল সম্পর্কিত উত্তরদাতাদের মতামত	৪৭
৩.৫.১.৫	জমি অধিগ্রহণ সম্পর্কে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের মতামত	৪৮
৩.৫.১.৬	নৌ-যান ব্যবহারকারী যাত্রী/ব্যবসায়ীদের উপর প্রকল্পের সম্পূর্ণ প্রভাব	৪৯
৩.৫.১.৭	সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের কৃষি কাজ সম্পর্কিত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫০
৩.৫.১.৮	চলমান প্রকল্পের ড্রেজিংয়ের ফলে মৎস্যজীবীদের উপকার সম্পর্কিত উত্তরদাতাদের মতামত	৫১
৩.৫.১.৯	আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সম্পর্কে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের তথ্যের বিশ্লেষণ	৫২
৩.৫.১.১০	জেন্ডার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বঞ্চিত গোষ্ঠীর চাহিদা পূরণ সম্পর্কিত তথ্য বিশ্লেষণ	৫৩
৩.৫.১.১১	সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের টেকসই পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫৪
৩.৫.২	সমীক্ষার গুণগত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫৫
৩.৫.২.১	এফজিডি হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫৫
৩.৫.২.২	কেআইআই হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৫৮
৩.৫.২.৩	কেস স্টাডির বিবরণ	৬২
৩.৫.২.৪	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ	৬৩
৩.৬	প্রকল্পের Exit Plan বিশ্লেষণ	৬৫
৩.৭	সম্পাদিত কার্যক্রমের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ	৬৫
চতুর্থ অধ্যায়	প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক পর্যালোচনা (SWOT Analysis)	৬৬-৬৮
৪.১	প্রকল্পের সবল দিকসমূহ	৬৬
৪.২	প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলো	৬৭
৪.৩	প্রকল্পের মাধ্যমে সৃষ্ট সুযোগসমূহ	৬৭
৪.৪	প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ	৬৮
পঞ্চম অধ্যায়	পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ	৬৯-৭১
ষষ্ঠ অধ্যায়	সুপারিশ ও উপসংহার	৭২-৭৩
৬.১	সুপারিশ	৭২
৬.২	উপসংহার	৭৩
পরিশিষ্ট		
পরিশিষ্ট-১	উপকারভোগীদের জন্য প্রশ্নাবলি	
পরিশিষ্ট-২	ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (এফজিডি) সভার গাইডলাইন	
পরিশিষ্ট-৩	মুখ্য ব্যক্তিবর্গের জন্য প্রশ্নাবলি	
পরিশিষ্ট-৪	প্রকল্প পরিচালকের জন্য প্রশ্নাবলি	
পরিশিষ্ট-৫	কেস স্টাডির জন্য চেকলিস্ট	
পরিশিষ্ট-৬	ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট	
পরিশিষ্ট-৭	বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত চেকলিস্ট	
পরিশিষ্ট-৮	বহুভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা	

ACRONYMS

BIWTA	:	Bangladesh Inland Water Transport Authority
DPP	:	Development Project Proposal
DTCL	:	Development Technical Consultants Pvt. Ltd.
FGD	:	Focus Group Discussion
GoB	:	Government of Bangladesh
IMED	:	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	:	Key Informant Interview
PD	:	Project Director
PPA	:	Public Procurement Act
PPR	:	Public Procurement Rules
PRA	:	Participatory Rural Appraisal
SC	:	Steering Committee
SPSS	:	Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)
TC	:	Technical Committee
TL	:	Team Leader
TOR	:	Terms of Reference

নিবাহী সার-সংক্ষেপ

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) মূলতঃ বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে অন্তর্ভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহ পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করে থাকে, যাতে করে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রকল্পসমূহ যথাযথভাবে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে পারে। আইএমইডি সকল এডিপিভুক্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি এডিপিভুক্ত প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করে আসছে। এরই ধারাবাহিকতায় চলতি অর্থ বছরে বাজেটের আওতায় নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন “বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধন)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়।

বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস এবং পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন, সময় ও জ্বালানী সাশ্রয়, পণ্য পরিবহন ব্যয় হ্রাস তথা সমগ্র উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করার লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক ১৪৫.০২ কোটি টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১৭ হতে জুন ২০২১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়িত হচ্ছে। বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণ করে দুই প্রান্তের মধ্যে ফেরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু হলে সড়ক পথের দূরত্ব স্থানভেদে প্রায় ১০০-১৭০ কি:মি: কমে যাবে। প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হলো বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহের উত্তর-পূর্ব ও উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট)টি জেলাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবিচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা।

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার আওতায় গঠিত টীম কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শন, আনুষ্ঠানিক ও অনানুষ্ঠানিক সাক্ষাৎকার, স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা ও প্রকল্প পরিচালকের সাথে আলোচনায় প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পের আওতায় ৫টি প্যাকেজের কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে, মোট ৫টি প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে এবং ২টি প্যাকেজের কাজ (সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক লাইন ও ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ ব্যবস্থাকরণ কাজ, স্টিল জেটি (সেট সহ) এবং স্টিল স্পাড নির্মাণ কাজ) এখনো শুরু করা হয়নি। প্রাপ্ত বিভিন্ন প্যাকেজের ক্রয় সংক্রান্ত নথিপত্র পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, মালামাল ও নির্মাণ সামগ্রী ক্রয় প্রক্রিয়ার জন্য নির্ধারিত PPA 2006 & PPR 2008 অনুসরণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের শুরু হতে মে ২০২০ পর্যন্ত প্রকল্পটির আর্থিক অগ্রগতি ৬২.৪০% (৯০.৪৯ কোটি টাকা) এবং বাস্তব অগ্রগতি ৭২.৫০%। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটির মেয়াদ ৩১ডিসেম্বর ২০১৯ পর্যন্ত হলেও সময়মত কাজ শেষ করা যায়নি। ২য় সংশোধিত প্রকল্পের মেয়াদ ৩০ জুন ২০২১ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, ঠিকাদারের মাধ্যমে ড্রেজিং কাজ (১০০%) সম্পন্ন হয়েছে, তবে প্রয়োজনীয় নাব্যতা না থাকায় বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং কাজ চলমান রয়েছে। ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং ইত্যাদি এবং বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ১৪ একর ভূমি অধিগ্রহণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অতিরিক্ত ১ (এক) একর করে উভয় পাড়ে মোট ২ (দুই) একর জমি অধিগ্রহণের কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি।

বিভিন্ন স্থাপনাদি ও পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ ৭৫% সম্পন্ন হয়েছে, ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য) ৭০% সম্পন্ন হয়েছে, বাউন্ডারি ও ফেন্সিং ওয়াল এবং পার্কিং ইয়ার্ড এর স্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ কাজ ৫৫% সম্পন্ন হয়েছে, অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাট এপ্রোচ, ড্রেনেজ সিস্টেম এবং ডিভাইডার নির্মাণ কাজ ২০% সম্পন্ন হয়েছে, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ ১০% সম্পন্ন হয়েছে। তবে সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন, ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থাকরণ কাজ, স্টিল জেটি (সেডসহ) এবং স্টিল স্পাড নির্মাণ কাজ এখনো শুরু হয় নি।

সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী শতকরা ৯৬ জন বলেন প্রকল্পের আওতায় ফেরি সার্ভিস চালু হলে যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু থাকবে। সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে শতকরা ১৬ জন কম সময়ে যাত্রী পরিবহন সুবিধা বাড়বে, ২৮% স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী পরিবহন সুবিধা বাড়বে, ২৭% ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ সহজতর হবে, ২৪% নারী ও শিশুসহ যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পাবে এবং ২.৪৮% উত্তরদাতা অন্যান্য সুবিধা পাওয়া যাবে বলে মতামত দেন।

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় (বিশ্লেষণে একাধিক উত্তর গৃহীত হয়েছে) দেখা যায় Dredged Spoil ৪৬.৩৩% প্রকল্প কর্তৃক নির্মাণকৃত ডাইকে ফেলা হয়েছে, ২৬.৬৭% নদীতে, ২৪.৩৩% নদীর পাড়ে ফেলা হয়েছে, ১.৬৭% কৃষি জমিতে ফেলা হয়েছে এবং ৬.০৩% অন্যান্য (ব্যক্তিগত বাড়ী, স্কুল, কলেজ, মসজিদ, মাদ্রাসা ভরাট কাজে) ফেলা হয়েছে। শতকরা ৫২ জন উপকারভোগী বলেন মাটির ডাইক তৈরির সময় বাঁশের পাইলিং ও তর্জার বেড়া নির্মাণ করা হয়নি, শতকরা ৩২ জন উপকারভোগী বলেন বাঁশের পাইলিং ও তর্জার বেড়া নির্মাণ করা হয়েছে এবং শতকরা ১৫ জন উপকারভোগী বিষয়টি সম্পর্কে অবগত নয়।

ফলাফল বিশ্লেষণে যে সকল পর্যবেক্ষণ পরিলক্ষিত হয়েছে সেগুলোর মধ্যে উল্লেখযোগ্য: প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথে একই সময়ে সড়ক বিভাগ কর্তৃক সংযোগ সড়ক নির্মাণ কাজ আরম্ভ হয়নি এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে এখনও পর্যন্ত বিদ্যুৎ সংযোগ পাওয়া যায়নি। ভালো মানের ডাইক, উন্নত মানের তরজার বেড়া, নিরাপদ দূরত্বে মাটি ফেলা ইত্যাদি কাজে অব্যবস্থাপনা পরিলক্ষিত হয়েছে। প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথেই পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের সমস্ত বাজেট শেষ হয়ে যাওয়া, ভৌত অবকাঠামো নির্মাণে সাটারিং কাজে বাঁশের খুটি ব্যবহার করা, তাছাড়া সাটারিং ঠিকমতো না হওয়ায় আনসার ব্যারাকের বীমে সঠিকভাবে ঢালাই হয়নি। প্রয়োজনীয় জনবলের অভাবে তদারকি কাজের ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়েছে। নদীর চ্যানেল চলাচলের জন্য চালু রাখার বিষয়টি প্রকল্প প্রণয়নের সময়েই চিন্তা করা উচিত ছিল, কারণ যমুনা নদীতে উজান থেকে যে বিপুল পরিমাণে Sediment আসে তা মাথায় রেখে নদীর চ্যানেল নির্ধারণ করা দরকার, প্রকল্পের Sustainability ও নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন ও চ্যানেল নিশ্চিতকরণে অবশ্যই নির্দিষ্ট নৌ রুট পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে।

চলমান এই প্রকল্পটি সমাপ্তের পর বেশ কিছু ভাল দিক পরিলক্ষিত হবে বলে স্থানীয় জনসাধারণ এবং প্রকল্পের সাথে সম্পর্কযুক্ত সংশ্লিষ্টরা মনে করেন, বিষয়গুলো হলো আন্তঃ আঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, দূরত্ব হ্রাস ও জ্বালানী সাশ্রয়, পণ্য পরিবহনে ও জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধি, নাব্যতা বৃদ্ধি, বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর চাপ কমবে, স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থান সৃষ্টি, ভ্রমণ পিপাসু জনগণ নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারবে। এছাড়া, স্থানীয় এবং বৃহত্তর রংপুর ও বৃহত্তর ময়মনসিংহ উত্তর-পূর্ব ও উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট)টি জেলার ২০ (বিশ) লাখ অধিবাসীর আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে ইতিবাচক প্রভাব পড়বে। প্রকল্পের অনেকগুলো দুর্বল দিক সমীক্ষার মাধ্যমে সনাক্ত করা হয়েছে সেগুলো হলো: স্টেকহোল্ডার এনালাইসিস ও সম্ভাব্যতা সমীক্ষা না করা, সমন্বয়হীনতা, ড্রেজিংয়ের পরিমাণ কম হওয়া, ড্রেজ Spoil এর ক্ষেত্রে অব্যবস্থাপনা, প্রকল্পের কাজের ধীরগতি ইত্যাদি।

প্রকল্পের প্রধান কম্পোনেন্টসমূহের অগ্রগতি সমীক্ষা এবং সামগ্রিক ‘সবল-দুর্বল-সুযোগ-ঝুঁকি বিশ্লেষণ শেষে কিছু সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে যাতে প্রকল্পটি কাজিত লক্ষ্য অর্জনে সক্ষম হয়। উল্লেখযোগ্য সুপারিশের মধ্যে রয়েছে বাহাদুরাবাদ এবং বালাশী ঘাটের নির্মাণাধীন অবকাঠামোগুলো সঠিকভাবে বাস্তবায়ন ও মনিটরিং করার জন্য বর্তমানে নিয়োজিত জনবলের অতিরিক্ত কারিগরি জ্ঞানসম্পন্ন বিআইডব্লিউটিএ’র একটি পর্যবেক্ষণ দল সার্বক্ষণিকভাবে নিয়োজিত করা, খননকৃত নদীর নাব্যতা সঠিক রাখা এবং ধারাবাহিক সুফল পেতে হলে সার্ভে অনুযায়ী প্রয়োজনীয় ড্রেজারের সংস্থান রেখে Continuous Dredging চালু রাখা একান্ত প্রয়োজন। উভয় ঘাটের সাথে সংযোগ সড়ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে বিদ্যুৎ সংযোগ স্থাপন করতে হবে। প্রতিটি ডাইককে টেকসই ও দৃশ্যমান করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। ডিপির সংস্থান অনুযায়ী মাটির ডাইক এবং তরজার বেড়া নির্মাণের মাধ্যমে Dredge Spoil সংরক্ষণ এবং তা রেজিস্টারভুক্ত করতে হবে। ফেরি পারাপারে জনসাধারণ এবং মালামালের জন্য যুক্তিসঙ্গত মাপের নিয়ন্ত্রণ করা যেতে পারে। বালাশী থেকে ফুটানির বাজার নৌ-পথের খাটিয়ামারী বাজারে ল্যান্ডিং স্টেশন করার মাধ্যমে এ এলাকার ৩টি ইউনিয়নের সংযোগ স্থাপনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে। উল্লেখিত সুপারিশগুলো বাস্তবায়িত হলে প্রকল্পটি সঠিক পথে বাস্তবায়ন হওয়া সম্ভব বলে পরামর্শক দল মনে করেন।

ভবিষ্যতে প্রকল্প ডিজাইনের ত্রুটি এড়ানো এবং বাস্তবায়ন পরিকল্পনা সঠিক ও সুনির্দিষ্টভাবে গ্রহণ করার জন্য নতুন প্রকল্প প্রণয়ন করার পূর্বে প্রকল্পের একটি পূর্ণাঙ্গ Feasibility Study/Baseline Survey রিপোর্ট প্রণয়ন করা উচিত এবং তার ওপর ভিত্তি করে যথাযথভাবে ডিপির প্রণয়ন করা যেতে পারে, ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে Performance Based Contract বিষয়টির উপর গুরুত্বারোপ করা যেতে পারে।

প্রথম অধ্যায়

প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

১.১ প্রকল্পের পটভূমি

বাংলাদেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে অবস্থিত জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলা দুইটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ জেলা। পাশাপাশি বৃহত্তর রংপুর ও বৃহত্তর ময়মনসিংহ উত্তর-পূর্ব ও উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট) টি জেলার ২০ (বিশ) লাখ অধিবাসীদের অর্থনৈতিক কর্মকান্ডের নিত্যসংগী হিসেবে এ জেলা দুইটির মাঝ দিয়ে যমুনা নদী প্রবাহিত হয়েছে। ফলে জেলা দুইটির লোকজনকে প্রতিদিন বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর দিয়ে দীর্ঘপথ পাড়ি দিয়ে আশেপাশের জেলাসমূহে এবং নিজেদের মধ্যে যাতায়াত ও মালামাল পরিবহন করতে হয়। এর ফলে তাদের অর্থ ও সময় অপচয়ের পাশাপাশি দীর্ঘ ভোগান্তি পোহাতে হয়। বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণ করা হলে বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ ও সিলেটসহ অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার ২য় মাধ্যম স্থাপিত হবে। ফলে বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে এবং পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটবে। অপরদিকে দুই প্রান্তের মধ্যে ফেরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু হলে সড়ক পথের দূরত্ব স্থানভেদে প্রায় ১০০-১৭০ কি:মি: কমে যাবে। সময় ও জ্বালানী সাশ্রয় হবে। পণ্য পরিবহন ব্যয় হ্রাস পাবে। কাজেই সমগ্র উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করার লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক গ্রহণ করা হয়েছে।

নৌপথ



- ❖ বাহাদুরাবাদ ঘাট জামালপুর জেলায় যমুনা নদীর বাম তীরে অবস্থিত।
- ❖ বালাশীঘাট গাইবান্ধা জেলায় যমুনা নদীর ডান তীরে অবস্থিত।
- ❖ বাহাদুরাবাদ থেকে বালাশীঘাট নৌপথের দৈর্ঘ্য প্রায় ২৩ কিলোমিটার।

১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হলো বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা।

১.৩ প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নে দেওয়া হলো:

১.	প্রকল্পের নাম	ঃ	বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত)।
২.	ক) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়	ঃ	নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।
	খ) বাস্তবায়নকারী সংস্থার নাম	ঃ	বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)।

৩.	প্রকল্প এলাকা	ঃ	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	স্থান	
			ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	বাহাদুরাবাদ ঘাট এলাকা	
			ওংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	বালাশী ঘাট এলাকা	
৪.	প্রকল্পের অর্থায়ন	ঃ	মূল ব্যয় (কোটি টাকা)	১ম সংশোধিত (কোটি টাকা)	২য় সংশোধিত (কোটি টাকা)	মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় বৃদ্ধি	
			ক) মোট	১২৪.৭৭	১৪২.৬০	১৪৫.৬২	(২০.৮৫ কোটি টাকা,
			খ) জিওবি (১০০%)	১২৪.৭৭	১৪২.৬০	১৪৫.৬২	১৬.৭১%)
৫.	প্রকল্পের মেয়াদকাল	ঃ	প্রকল্প শুরু তারিখ		প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ		
			ক) মূল	ঃ	০১ জুলাই, ২০১৭	৩১ ডিসেম্বর ২০১৯	
খ)	১ম সংশোধিত	ঃ	০১ জুলাই, ২০১৭	৩১ ডিসেম্বর ২০১৯			
গ)	২য় সংশোধিত	ঃ	০১ জুলাই, ২০১৭	৩০ জুন ২০২১			

তথ্যসূত্র: আরডিপিপি, ২০১৭

১.৪ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন

অনুমোদন: সমগ্র উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করার বিবেচনায় বালাশী ও বাহাদুরাবাদের মধ্যে ফেরী যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে নৌ পরিবহন মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়। এ লক্ষ্যে মোট ১২৪৭৭.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পের ডিপিপি গঠন করা হয়। ২৭.০৪.২০১৭ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে আলোচ্য প্রকল্পের ওপর প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটির (পিইসি) সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত সমূহের বিপরীতে গৃহীত ব্যবস্থাদির বিস্তারিত বিবরণ প্রস্তাবিত প্রকল্পে অন্তর্ভুক্তি নিশ্চিত করতঃ মোট ১২৪৭৭.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পের ডিপিপি পুনর্গঠন করা হয় এবং একনেক কর্তৃক ২৪-১০-২০১৭ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক অনুমোদন পায় ০৯-১১-২০১৭ তারিখে।

সংশোধন: আলোচ্য অনুমোদিত প্রকল্পের ডিপিপি ১ম পর্যায়ে সংশোধনের অন্যতম প্রধান কারণ হচ্ছে জমি অধিগ্রহণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের কয়েকগুণ জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়া। ডিপিপি প্রস্তুত করার সময় জেলা প্রশাসকের কার্যালয় হতে জমির মূল্য সংগ্রহ করে তা ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। সে আলোকে বাহাদুরাবাদ প্রান্তে জমি অধিগ্রহণ বাবদ ডিপিপিতে ১৪০.০০ লক্ষ টাকা এবং বালাশী প্রান্তের জমি অধিগ্রহণ বাবদ ডিপিপিতে ২৪৬.৪০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ জমি অধিগ্রহণ বাবদ সর্বমোট ৩৮৬.৪০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের সংস্থান রাখা হয়। কিন্তু অতি সম্প্রতি সরকার কর্তৃক নতুন আইনে জমির মূল্য অনেক বৃদ্ধি পায়। অপরদিকে জমির অবস্থান নদীর পাড়ে হওয়ায় ও ভাঙ্গনের কারণে নদীর তীর এলোমেলো থাকায় এবং সকল জমি ব্যক্তিমালিকানাধীন হওয়ায় ফেরিঘাটের সার্বিক সুবিধাদি প্রদানের লক্ষ্যে অতিরিক্ত ১ (এক) একর করে উভয় পাড়ে মোট ২ (দুই) একর জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত ডিজাইন সংশ্লিষ্ট পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ফেরিঘাটের সার্বিক সুবিধাদি প্রদানের লক্ষ্যে কিছু অবকাঠামোর পরিমাণ বৃদ্ধির জন্য সুপারিশ করেন। বাস্তবতার আলোকে সুপারিশকৃত অবকাঠামোর পরিমাণ বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়। পাশাপাশি PWD কর্তৃক প্রণীত বর্তমান ২০১৮ এর Schedule of Rates অনুযায়ী বিভিন্ন অঙ্গের কাজের প্রাক্কলন ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পের ডিপিপিটি ১ম পর্যায়ে সংশোধন করা হয়।

প্রকল্পে নিয়োজিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক ডেজিং এর পরিমাণ নির্ধারণ ও ব্যয় বৃদ্ধি, নতুন অবকাঠামো অন্তর্ভুক্তকরণ, প্রকল্পের কাজ তদারকির জন্য ১টি গাড়ী ও কেবিন ক্রুজার ক্রয়সহ প্রকল্পের মেয়াদ ১ বছর ৬ মাস অর্থাৎ জুন ২০১১ পর্যন্ত এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ১৪৫৬২.০০ লক্ষ টাকায় উন্নীত করে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন করা হয় যা মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৯/০৩/২০২০ তারিখে অনুমোদিত হয়েছে এবং ১৫/০৩/২০২০ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক প্রকল্পটি ১৪৫.০২ কোটি টাকা ব্যয়ে জুন ২০২১ পর্যন্ত মেয়াদে অনুমোদিত হয়।

ডিপিপি	অনুমোদনের তারিখ	প্রকল্পের মেয়াদকাল	প্রকল্প ব্যয় (কোটি টাকায়)
মূল	২৪/১০/২০১৭	০১ জুলাই, ২০১৭ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯	১২৪.৭৭
১ম সংশোধিত	১১/১০/২০১৮	০১ জুলাই, ২০১৭ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯	১৪২.৬০
২য় সংশোধিত	১৫/০৩/২০২০	০১ জুলাই, ২০১৭ হতে ৩০ জুন ২০২১	১৪৫.৬২

১.৫ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম

- ক) ড্রেজিং কাজ- ১৩৮.০০ লক্ষ ঘন মিটার।
 খ) বিভিন্ন স্থাপনাদি ও পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ- ৩৮৩৫.০০ বর্গমিটার ও ৩৩০০০.০০ বর্গমিটার।
 গ) ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন- ৫৩৬২ বর্গমিটার (১৯.২০ কোটি টাকা)।
 ঘ) জমি অধিগ্রহণ- ১৬ একর।
 ঙ) ভূমি উন্নয়ন- ২.৩৮ লক্ষ ঘনমিটার।

১.৬ অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

সারণী ১.১: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকা)

ক্রঃ নং	আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অংগের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয় (আরডিপিপি)	চলতি বছর ২০১৯-২০ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রা	
			আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫
ক)	রাজস্ব ব্যয়			
১.	পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা	০.০৫০০	-	-
২.	ক্ষতিপূরণ	০.০৩০০	-	-
৩.	সেবা ক্রয় (ডাইভার)	০.১০০০	-	-
৪.	সেবা ক্রয় (অফিস সহায়ক ও প্রহরী)	০.২৫০০	-	-
৫.	আপ্যায়ন ব্যয়	০.০৩০০	০.০১০০	-
৬.	হায়ারিং চার্জ	০.৫৮০০	০.২৩০০	-
৭.	শ্রমিক মজুরী	০.০৩০০	০.০১০০	-
৮.	ইন্টারনেট/ফ্যাক্স /টেলেক্স	০.০২০০	০.০১০০	-
৯.	মেশিন এবং সরঞ্জামাদির ভাড়া	০.০৩০০	-	-
১০.	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	০.১০০০	০.০২৫০	-
১১.	পণ্যের ভাড়া ও পরিবহন ব্যয়	০.০৩০০	-	-
১২.	অভ্যন্তরীণ ভ্রমণ ব্যয় (টিএ, ডিএ ইত্যাদি)	০.৩০০০	০.০৭৫০	-
১৩.	পেট্রোল, অয়েল এন্ড লুব্রিক্যান্ট	০.৪০০০	০.০৬০০	-
মুদ্রণ ও মনিহারী				
১৪	কম্পিউটার সামগ্রী	০.০৩০০	০.০১০০	-
১৫	মুদ্রণ ও বাঁধাই	০.১০০০	০.০৪০০	-
১৬	স্ট্যাম্প ও সীল	০.১০০০	০.০৪০০	-
১৭	অন্যান্য মনিহারি	০.০৩০০	০.০২০০	-
পেশাগত সেবা				
১৮	কনসালটেন্সি (ডিজাইন এবং ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট কাজ, নকশা প্রণয়ন, সয়েল টেস্ট ইত্যাদি)	০.৯০০০	০.৭৫০০	-
১৯	জরিপ (প্রকৌশল এবং হাইড্রোগ্রাফিক)	০.৫০০০	০.২৪০০	-
২০	সম্মানী ও পারিতোষিক	০.১০০০	০.০৫০০	-
২১	অনুষ্ঠান উৎসবাদি	০.১০০০	০.০৫০০	-

মেরামত ও সংরক্ষণ				
২২	মোটরযান	০.০৩০০	০.০২০০	-
২৩	আসবাবপত্র	০.০২০০	-	-
২৪	কম্পিউটার	০.০২০০	০.০১০০	-
২৫	অফিস সরঞ্জামাদি	০.০২০০	-	-
২৬	জলযান	০.০৫০০	-	-
২৭	অপত্যাশিত ব্যয়	০.০৫০০	০.০৫০০	-
উপ-মোট (রাজস্ব)		৪.০০০০	১.৭০০০	-
খ)	মূলধনিক ব্যয়			
বসবাসকারী ব্যতীত ভিন্ন ভবন				
২৮	ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।	৫৫.৬৭০০	২৪.৬৩২০	৭.৬৭%
২৯	বিআইডব্লিউটিএ অফিস, অয়েটিং সেড, স্টোররুম রেস্টরুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।	১৬.১৮০	১৩.১০০০	৮৫.০০%
৩০	ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাটসমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।	২.৫৪০০	১.৫০০০	৭০.০০%
৩১	পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ	৭.১০০০	৩.০৬০০	৪২.৫০%
৩২	পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রোটেকশন	২.৬৮০০	১.০০০০	৩৬.০০%
৩৩	অভ্যন্তরীণ রাস্তা এবং ফেরিঘাট এপ্রোচ নির্মাণ	৪.৪৮০০	২.০০০০	৪৪.৬৪%
৩৪	ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ	০.৬০০০	-	-
৩৫	বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল নির্মাণ	৩.২৫০	২.৫০০০	৭৬.৯২%
৩৬	ফেরিঘাট এলাকা প্রোটেকশন কাজ	১৯.২০০	২.০০০০	১০.৪০%
৩৭	স্টিল জেটি (সেডসহ) নির্মাণ	০.৯৬০০	-	-
৩৮	স্টিল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া ৩৭ মিঃ) নির্মাণ	০.৪৮০০	-	-
৩৯	পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার নির্মাণ।	০.৯০০০	-	-
৪০	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ।	০.৯৫০০	-	-
৪১	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন ও পানি সরবরাহ ব্যবস্থা।	০.৮০০০	-	-
৪২	গার্ডেনিং এন্ড বিউটিফিকেশন ব্যবস্থা	০.৩০০০	-	-
ভূমি উন্নয়ন				
৪৩	ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং	৭.৫৫০০	০.৯৯৯০	১৩.২৩%
যানবাহন সরঞ্জামাদি				
৪৪	গাড়ি (১টি ডাবল কেবিন পিক-আপ)	০.৫১০০	-	-
৪৫	জলযান (১টি কেবিন ক্রুজার)	১.৭০০০	-	-
৪৬	কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি সরবরাহ ও স্থাপন। (২টি কম্পিউটার, লেজার, প্রিন্টার, ইউপিএস, ল্যাপটপ, স্ক্যানার, ১টি	০.০৬০০	০.০১০২	১৭.০০%

	ফটোকপিয়ার ও অন্যান্য যন্ত্রাংশসহ)			
যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদি যা অন্যত্র শ্রেণীবদ্ধ নয়ঃ				
৪৭	অফিস সরঞ্জামাদি	০.০৪০০	০.০৪০০	১০০.০০%
৪৮	আসবাবপত্র ক্রয় (অফিস, ওয়েটিং শেড, রেস্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক)	০.৫০০০	-	-
ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্রয়ঃ				
৪৯	জমি অধিগ্রহণ বালাশী প্রান্তঃ ০৮ (আট) একর	৩.৫৫০০	২.৪৫৮৮	১৬.৯০%
	বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ ০৮ (আট) একর	১১.০০০		
উপ-মোট (মূলধন)		১৪১.০০০০	৫৩.৩০০০	-
(গ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	১.০০০০	-	-
(ঘ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	১.০০০০	-	-
সর্বমোট		১৪৫.০২০০	৫৫.০০০	৩৭.৯৩%

১.৭ প্রকল্পের কর্ম-পরিকল্পনা

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করার উদ্দেশ্যে বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। যমুনা নদীর দুই পাড়ের মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্প এলাকায় নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত হবে, অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেস্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাকসহ অন্যান্য অবকাঠামো নির্মিত হবে, ২টি ফেরিঘাট নির্মিত হবে, পার্কিং ইয়ার্ড নির্মিত হবে, অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মিত হবে, ড্রেনেজ ব্যবস্থা নির্মিত হবে, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন হবে, ছোট নৌ-যান বার্ডিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাড নির্মিত হবে, ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা, সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজসহ অন্যান্য কাজ সম্পন্ন হবে, গার্ডেনিং এবং বিউটিফিকেশন এর মাধ্যমে টার্মিনাল এলাকায় নদী তীর সৌন্দর্য বর্ধন করা হবে। ডিপিপিতে প্রকল্পটির বছরভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা ছিল না। তবে আরডিপিপিতে প্রকল্পের ২০১৯-২০২০ এবং ২০২০-২০২১ অর্থ বছরের অঙ্গভিত্তিক সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা দেওয়া হয়েছে যা পরিশিষ্ট- ৮ এ দেওয়া হয়েছে।

১.৮ ক্রয় কার্যক্রম (ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পরিকল্পনা)

এই প্রকল্পের অধীনে মোট ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৭৫.৯৮ লক্ষ টাকার পণ্য ক্রয়ের কথা রয়েছে, যার মধ্যে ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে মোট ৫১.০০ লক্ষ টাকার ১টি যানবাহন, ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৫০.০০ লক্ষ টাকার অফিস সরঞ্জাম এবং ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৪.৯৮ লক্ষ টাকার কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি ক্রয়ের কথা রয়েছে। অপরদিকে ৮টি প্যাকেজের মাধ্যমে মোট ১২৩৩৪.০০ লক্ষ টাকার পূর্তকাজ করার কথা রয়েছে এবং মোট ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৭০.০০ লক্ষ টাকার সেবা ক্রয়ের কথা উল্লেখ রয়েছে। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে বিস্তারিত তথ্য সংগ্রহ করে ক্রয়ের অগ্রগতি এবং ক্রয় প্রক্রিয়া সরকারি বিধিবিধান পিপিএ ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছে কি না তা পর্যালোচনার জন্য প্রতিটি প্রধান প্রধান আইটেমের বিস্তারিত তথ্য সিপিটিইউ এর ফরম্যাট অনুসরণে সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

১.৯ প্রকল্পের লগফ্রেম

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
লক্ষ্য (Goal)	* আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বাড়ানো, তাতে আঞ্চলিক অর্থনৈতিক উন্নয়নে সহায়ক হবে এবং আঞ্চলিক বৈষম্য	মূল্যায়নোত্তর প্রতিবেদন	-----

<p>অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহনসহ সার্বিক পরিবহন খাতে টেকসই প্রবৃদ্ধি</p>	<p>কমাতে সাহায্য করবে।</p> <p>* ফেরি সেক্টরে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি করতঃ শক্ত অবস্থান তৈরি করতে এবং উক্ত স্থানের প্রকৃত সুযোগ সুবিধা বাড়াতে অবশ্যই সহায়ক হবে।</p>											
<p>উদ্দেশ্য (Purpose) ফেরী সার্ভিসের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল প্রতিষ্ঠা করে সড়ক পরিবহন সেবার উন্নয়ন সাধন।</p>	<p>যমুনা নদীর দুই পাড়ের মধ্যে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন/ মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।</p>	<p>প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR)</p>	<p>অবকাঠামোগত ব্যাপক উন্নয়ন হবে।</p>									
<p>আউটপুট</p> <p>১) নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত হবে।</p> <p>২) ভূমি অধিগ্রহণ এবং তা উন্নয়ন হবে।</p> <p>৩) অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাকসহ অন্যান্য অবকাঠামো নির্মিত হবে।</p> <p>৪) ২টি ফেরিঘাট নির্মিত হবে।</p> <p>৫) পার্কিং ইয়ার্ড নির্মিত হবে।</p> <p>৬) অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মিত হবে।</p> <p>৭) ড্রেনেজ ব্যবস্থা নির্মিত হবে।</p> <p>৮) সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং নির্মিত হবে।</p> <p>৯) ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন হবে।</p> <p>১০) ছোট নৌ-যান বার্দিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাড নির্মিত হবে।</p> <p>১১) ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা, সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজসহ অন্যান্য কাজ সম্পন্ন হবে।</p> <p>১২) গার্ডেনিং এবং বিউটিফিকেশন এর মাধ্যমে টার্মিনাল এলাকায় নদী তীর সৌন্দর্য বর্ধন করা হবে।</p>	<p>১) নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল জুন'২০২১ নাগাদ নিশ্চিত করা হবে।</p> <p>২) ২ একর ভূমি অধিগ্রহণ এবং ০.৩০ লক্ষ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন কাজ জুন'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৩) ৩৮৩৫ বর্গমিটার বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেপ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণসহ। অন্যান্য অবকাঠামো ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৪) ২৯৮৬ বর্গমিটারের ২টি (লো/মিড/হাই) ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ জুন'২০২১ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৫) ৩৩০০০ বর্গমিটার পার্কিং ইয়ার্ড ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৬) ৬৪০০ বর্গমিটার অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৭) ১০০০ বর্গমিটার ড্রেনেজ ব্যবস্থা ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৮) ৫০০০ বর্গমিটার সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং কাজ ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>৯) ৩২০০ বর্গমিটার ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>১০) ২৪০ বর্গমিটার ছোট নৌ-যান বার্দিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাড নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>১১) ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা, সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজসহ অন্যান্য কাজ ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p> <p>১২) গার্ডেনিং এবং বিউটিফিকেশন এর মাধ্যমে নদী তীর সৌন্দর্য বর্ধন জুন'২১ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।</p>	<p>১। মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন (IMED-05)</p> <p>২। ত্রৈমাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন (IMED-03)</p> <p>৩। মাসিক এডিপি পর্যালোচনা সভা</p> <p>৪। পিএসসি ও পিআইসি সভা</p>	<ul style="list-style-type: none"> কার্য সম্পাদনের জন্য অনুকূল পরিবেশ নির্মাণ কাজের জন্য নির্মাণ সামগ্রীর সহজলভ্যতা 									
<p>ইনপুট</p> <p>১) ভূমি অধিগ্রহণ এবং তা উন্নয়ন করা।</p> <p>২) অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাকসহ অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ করা।</p> <p>৩) নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত করা।</p> <p>৪) ২টি ফেরিঘাট নির্মাণ করা।</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">লক্ষ টাকা</th> </tr> <tr> <th>ভূমি অধিগ্রহণ</th> <th>১৬ একর</th> <th>১৪৫৫.০০</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেপ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক,</td> <td>৩৮৩৫ বর্গ মিঃ</td> <td>১৬১৮.০০</td> </tr> </tbody> </table>	লক্ষ টাকা			ভূমি অধিগ্রহণ	১৬ একর	১৪৫৫.০০	বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেপ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক,	৩৮৩৫ বর্গ মিঃ	১৬১৮.০০	<p>১। মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন (আইএমইডি-০৫)</p> <p>২। ত্রৈমাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন (আইএমইডি-০৩)</p>	<ul style="list-style-type: none"> * কর্মসূচি অনুযায়ী তহবিল বন্টন। * সময়মত সাইট বুঝিয়ে দেয়া।
লক্ষ টাকা												
ভূমি অধিগ্রহণ	১৬ একর	১৪৫৫.০০										
বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, ষ্টোর রুম, রেপ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেপ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক,	৩৮৩৫ বর্গ মিঃ	১৬১৮.০০										

৫) পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ করা। ৬) অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা। ৭) ড্রেনেজ ব্যবস্থা নির্মাণ করা। ৮) সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং নির্মাণ করা। ৯) ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন করা। ১০) ছোট নৌ-যান বার্দিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাড নির্মাণ করা।	কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিসি অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।			৩। প্রকল্প কার্যালয় রেকর্ড
	ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরিরুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।	৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার	৫৫৬৭.০০	
	ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, ড্রেসিং এবং লেভেলিং।	২.৪৮ লক্ষ ঘনমিটার	৭৫৫.০০	
	ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ	২৯৮৬ বর্গমিটার	২৫৪.০	
	পার্কিং ইয়ার্ড	৩৩০০০ বর্গমিটার	৭১০.০০	
	পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রোটেকশন	৫৩৬২.৫০ বর্গমিটার	২৬৮.০০	
	অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড	৬৪০০ বর্গমিটার	৪৪৮.০০	
	ড্রেনেজ ব্যবস্থা	১০০০ বর্গমিটার	৬০.০০	
	সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং কাজ।	৫০০০ বর্গমিটার	৩২৫.০০	
	ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ	৩২০০ বর্গমিটার	১৯২০.০০	
	স্টীল জেটি (সেডসহ)	২৪০ বর্গমিটার	৯৬.০০	
	স্টীল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া, ৩৭ মিঃ লম্বা)	৪টি	৪৮.০০	
	পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার	১৫০০ মিটার	৯০.০০	
	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ	থোক	৯৫.০০	
	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় পানি সরবরাহ ব্যবস্থা ও ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন	থোক	৮০.০০	
	গার্ডেনিং এন্ড বিউটিফিকেশন ব্যবস্থা (২X১৫.০০ লক্ষ)	থোক	৩০.০০	
জলযান (১টি কেবিন ক্রুজার)	১টি	১৭০.০০		
মোট		১৪৫৬২.০০		

১.১০ টেকসইকরণ পরিকল্পনা

ডিপিপি বা ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে সুনির্দিষ্ট টেকসইকরণ পরিকল্পনা পাওয়া যায় নি। তবে ডিপিপিতে “প্রকল্পের সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই করার উপায় হিসেবে” বলা হয়েছে যে “নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির মাধ্যমে প্রকল্পের সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই করা যাবে”। এছাড়া ডিপিপিতে বলা আছে যে “বিআইডব্লিউটিএ” এর নিজেস্ব বর্তমান জনবল কাঠামো দ্বারা এর রক্ষণাবেক্ষণ পরিচালিত হবে। রক্ষণাবেক্ষণ খাতে প্রতি বছর ১২৫.০০ লক্ষ টাকার প্রয়োজন হবে যা বিআইডব্লিউটিএ’র লক্ষ রাজস্ব খাত থেকে ব্যয় বহন করা হবে। প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যন্ত্রপাতি/আসবাবপত্র/যানবাহন প্রকল্প শেষে BIWTA এর দাপ্তরিক কাজে ব্যবহার করা হবে।

দ্বিতীয় অধ্যায়

নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালন পদ্ধতি ও সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

২.১ সমীক্ষার ToR

১. প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন ও সংশোধনের অবস্থা, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়নসহ সকল প্রাসংগিক তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
২. প্রকল্পের সার্বিক ও বিস্তারিত অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণী এবং লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
৩. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ এবং প্রকল্প ফলপ্রসূ করার জন্য গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা তা পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান করা;
৪. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ের (Procurement) ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় আইন (পিপিএ-২০০৬), সরকারি ক্রয় বিধিমালা (পিপিআর-২০০৮) এবং উন্নয়ন সহযোগী প্রতিষ্ঠানের গাইডলাইন ইত্যাদি প্রতিপালন এবং গুণগত মান ও পরিমাণ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
৫. প্রকল্প দলিল অনুযায়ী প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগ, নিয়োগ পদ্ধতি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
৬. প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন: অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার অদক্ষতা এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
৭. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ ও মতামত প্রদান;
- ৭.১ নিরাপদ নৌ-চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটি সহায়ক হবে কি-না এ বিষয়ে মতামত প্রদান;
- ৭.২ ফেরি সার্ভিসের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিপূর্বক যমুনা নদীর দুই পারের মধ্যে সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা নির্ণয়;
৮. প্রকল্প সমাপ্তির পর এর মাধ্যমে গৃহীত কার্যক্রমসমূহের টেকসইকরণ পরিকল্পনা (Sustainability plan) বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;
৯. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি; (i) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্য, Focus Group Discussion (FGD) ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন করে মতামত গ্রহণের ভিত্তিতে ও বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিপন্থে বর্ণিত সুনির্দিষ্ট কাঠামো ও অনুমোদিত ইনসেপশন প্রতিবেদনের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও কর্মপদ্ধতি অনুযায়ী প্রতিবেদন প্রণয়ন ও ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান (বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ; (ii) জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে নিবিড় পরিবীক্ষণের ফলাফলসমূহ অবহিতকরণ ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ;

২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার পদ্ধতি

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় প্রকল্প এলাকার সকল ধরনের উত্তরদাতার অংশগ্রহণমূলক (Participatory Rural Appraisal) পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে, যেখানে প্রকল্প এলাকার উপকারভোগীদের মধ্যে যে কোন ব্যক্তি সমীক্ষা কার্যক্রমে অংশগ্রহণ করার জন্য সমানভাবে সুযোগ পান। এ পদ্ধতিটি প্রকল্প বাস্তবায়নের বর্তমান অবস্থা পরিবীক্ষণ, নদীর নাব্যতা বৃদ্ধি, বালাশী-বাহাদুরাবাদ নিরবিচ্ছিন্ন ফেরি চলাচল, যমুনার নদীর দুই পাড়ে সড়ক পরিবহন উন্নয়ন, যাত্রী চলাচল, ফেরি চলাচল, রেলওয়ের যাত্রী চলাচল, কার্গো চলাচল, জাহাজ চলাচল, কৃষকদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন, বাস চালক, যাত্রীদের চলাচল সময় ও কার্গো পরিবহনে কম সময় ইত্যাদি বিষয়ে মাঠ পর্যায় থেকে তথ্য সংগ্রহ এবং বিভিন্ন সেকেন্ডারি রেকর্ড/ডকুমেন্ট পর্যালোচনার কাজে সংশ্লিষ্ট সকল মহলকে সম্পৃক্ত করা।

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি সম্পাদনে আনুষ্ঠানিক ও অনানুষ্ঠানিক সাক্ষাৎকার যথা প্রশ্নাবলির মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ, ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন, প্রাথমিক ও সেকেন্ডারী তথ্য সংগ্রহ, রিপোর্ট পর্যালোচনা এবং প্রকল্প এলাকায় পরিদর্শন ইত্যাদি কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় ক্রয় প্যাকেজ সমূহের (মালামাল, নির্মাণ কাজ ও সেবা সমূহ) ক্রয় প্রক্রিয়া (দরপত্র আহবান, দরপত্র মূল্যায়ন, ক্রয় পদ্ধতি অনুমোদন, চুক্তিনামা সম্পাদন প্রভৃতি) বিদ্যমান ক্রয় নীতিমালার আলোকে করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করার জন্য নিম্ন বর্ণিত কর্মপদ্ধতি গ্রহণ করা হয়েছে।

২.৩ সমীক্ষা ডিজাইন

বর্তমান নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় তথ্য সংগ্রহের জন্য দুই ধরনের নমুনা সংগ্রহ পদ্ধতি যথা গুণগত (Qualitative) পদ্ধতি ও সংখ্যাগত (Quantitative) ব্যবহৃত হবে, যা নিম্নে বিস্তারিত উল্লেখ করা হলো:

ক) সংখ্যাগত বিশ্লেষণ

২.৩.১ সরাসরি সাক্ষাৎকার

প্রকল্প এলাকায় বসবাসরত সরাসরি প্রকল্প উপকারভোগী যথা- সাধারণ যাত্রী, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, ব্যবসায়ী, ফেরিতে বাসচালক, সাধারণ পণ্য ব্যবসায়ী, রেলওয়ে যাত্রী, নৌযানে চলাচলারত যাত্রী, নৌ-যান ব্যবসায়ী উত্তরদাতাদের নিকট হতে কাঠামোগত প্রশ্নাবলির মাধ্যমে প্রকল্পের কার্যক্রম ও এর প্রভাব সম্পর্কিত তথ্যাদি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে।

২.৩.২ নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ

সমীক্ষা দল সমীক্ষাটি বহুনিষ্ঠভাবে সম্পন্ন করার জন্য নিম্নলিখিত পদ্ধতিতে উপকারভোগীদের নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ করার পরিকল্পনা গ্রহণ করে। এ সমীক্ষা কার্যক্রমের জন্য Cluster Sampling ব্যবহার করা হয়েছে। নিম্নের পরিসংখ্যানের সূত্র ব্যবহার করে নমুনা সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়েছে:

Formula of Sample Determination Size:

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য নিম্নের সূত্রটি ব্যবহার করা হয়েছে

$$n = \frac{z^2 pq}{d^2} * deff$$

যেখানে,

n =নমুনা সংখ্যা

z = নমুনার সংখ্যা নির্ধারণের জন্য standardized normal deviate এর মান সাধারণত ১.৯৬ ব্যবহার করা হয়েছে। এর সাথে ৯৫% কনফিডেন্স ইন্টারভাল ব্যবহার করা হয়েছে যেখানে level of significance ৫%।

p = প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কিত Indicators তথ্য পাওয়া যায়নি, সুতরাং সমীক্ষা দল প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকায় সর্বোচ্চ পরিবর্তনশীলতা নির্ধারণ করে, সুতরাং প্রকল্পের বাস্তবায়নের প্রকল্প এলাকায় লোকজনের আয় বৃদ্ধি ৫০% পেয়েছে।

সুতরাং p=0.5, q=1-0.5=0.5

d= নমুনা আকার নির্ণয়ের Allowable margin of error। প্রচলিতভাবে, ৫% Allowable margin of error ব্যবহার হয়ে থাকে। তবে p এর মান কম বেশির উপরে Allowable margin of error হ্রাস বৃদ্ধি হতে পারে। এই সমীক্ষার জন্য ৪% নেওয়া হয়েছে। সুতরাং d= ০.০৪.

Deff = Design Effect = ১.৫

উপরের সূত্র ব্যবহার করে, নমুনার সংখ্যা নিম্নলিখিত হিসাবে পাওয়া:

$$n = [(1.96)^2 * (0.5) (0.5) / (0.04)^2] * 1.5$$

$n = 600.25 * 1.5 = 900.50 \sim 900$ জন।

সুতরাং, সম্পূর্ণ সংখ্যায় $n = 900$ জন প্রকল্প উপকারভোগী উত্তরদাতা।

নমুনায়নের বিন্যাস

নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের উদ্যোগে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” প্রকল্পের মাধ্যমে বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা। প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণসহ বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ ও সিলেটসহ অত্র অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন নিশ্চিত করা। প্রকল্প এলাকায় নৌ-পথে নৌযান সমূহের মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর, নদীর নাব্যতা উন্নয়নসহ যমুনার দুই পাড়ে সংশ্লিষ্ট নৌ-পথে কম সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে মালামাল ও যাত্রী পরিবহন করার লক্ষ্যে প্রায় ১০০-১৭০ কিঃমিঃ যাত্রা পথ কমে যাবে। সমগ্র উত্তর-পূর্বাঞ্চল এর সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হবে। পাশাপাশি উক্ত প্রকল্পের আওতায় সারা বছর ফেরি চলাচল নিশ্চিতকল্পে নিরাপদ নৌ-পথ চালু করলে রেলওয়ের ফেরি সার্ভিসও সারা বছর চলাচল করতে পারবে।

প্রকল্প এলাকার থেকে Cluster Sampling এর মাধ্যমে ০৯ টি ইউনিয়ন নেয়া হয়েছে। নমুনা ইউনিয়ন থেকে Probabilty Proportional to Size পদ্ধতি অনুসারে ৯০০ জন উপকারভোগীদের বিন্যাস করা হয়েছে।

সারণী ২.১: প্রকল্প বাস্তবায়ন এলাকা^১

বিভাগ	জেলা	উপজেলা নাম	ঘাটের নাম
রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	বালাশী ঘাট
ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	বাহাদুরাবাদ ঘাট

সারণী ২.২: প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়ন

বিভাগ	জেলা	উপজেলা নাম	ইউনিয়নের সংখ্যা ^২	নমুনা ইউনিয়নের সংখ্যা
রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	০৭	০৪
ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	০৮	০৫

সারণী ২.৩: প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়নের তালিকা

বিভাগ	জেলা	উপজেলা নাম	নমুনা ইউনিয়নের নাম
রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	কঞ্চিপাড়া
			উড়িয়া
			ফুলছড়ি
			ফজলুপুর
ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	বাহাদুরাবাদ
			চর আমখাওয়া
			চুকাইবাড়ী
			দেওয়ানগঞ্জ
			পার রামরামপুর

¹ ডিপিপি, বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

² Population & Housing Census 2011, BBS

প্রকল্প উপকারভোগী নমুনা সংখ্যা ৯০০ জনকে ০৯ টি ইউনিয়নে আনুপাতিক হারের ভিত্তিতে নমুনা প্রকল্প উপকারভোগীর সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়। নমুনা নির্ধারণের পর প্রত্যেকটি নমুনা এলাকা থেকে সাধারণ যাত্রী, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, ব্যবসায়ী, ফেরিতে বাসচালক, সাধারণ পণ্য ব্যবসায়ী, ফেরি চালক, রেলওয়ে যাত্রী, নৌযানে চলাচলারত যাত্রী, নৌ-যান ব্যবসায়ী এবং প্রকল্প থেকে উপকারভোগী ব্যক্তি Convenience Sampling এর ভিত্তিতে নির্বাচন করা হয়েছে। নিম্নে প্রকল্প উপকারভোগী উত্তরদাতাদের নমুনা নির্বাচন ও বিতরণের সার-সংক্ষেপ প্রদত্ত হলো:

২.৩.৩ প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়নের উপকারভোগীদের সংখ্যা

নমুনা উপকারভোগীর সংখ্যা আনুপাতিক হারে সংশ্লিষ্ট দুই উপজেলা নমুনা ইউনিয়নে আনুপাতিক হারে বিতরণ করা হয়।

$$ni = n \frac{Ni}{N} \text{ for } i = 01, 02 \dots\dots 14.$$

Where **Ni** is the Population (total number of population by union) in the ith union, **n** is the total sample size, **ni** is the ith sample size of the ith union and **N** is the total size of the population.

সারণী ২.৪: প্রকল্প এলাকার ইউনিয়ন ভিত্তিক জনসংখ্যার সংখ্যা

বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	নমুনা ইউনিয়নের নাম	ইউনিয়নভিত্তিক জনসংখ্যা
রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	কঞ্চিপাড়া	২৭০৬৭
			উড়িয়া	১৭০৫৭
			ফুলছড়ি	২৪৯৩০
			ফজলপুর	২২৫৭৮
ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	চর আমখাওয়া	৩৯৬২৭
			চুকাইবাড়ী	৭১৯৩
			দেওয়ানগঞ্জ	২০৬০৮
			পার রামরামপুর	৩৬৭৬২
			বাহাদুরাবাদ	৩৭৫২০
			মোট	২৩৩৩৪২

সারণী ২.৫: প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়নের উপকারভোগীদের বিন্যাস

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	নমুনা ইউনিয়নের নাম	উপকারভোগীদের সংখ্যা
১	রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	কঞ্চিপাড়া	১০৪
২				উড়িয়া	৬৬
৩				ফুলছড়ি	৯৬
৪				ফজলপুর	৮৭
৫	ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	চর আমখাওয়া	১১৩
৬				চুকাইবাড়ী	৬৮
৭				দেওয়ানগঞ্জ	৭৯
৮				পার রামরামপুর	১৪২
৯				বাহাদুরাবাদ	১৪৫
মোট নমুনা উপকারভোগীর সংখ্যা					৯০০

খ) গুণগত বিশ্লেষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় নিম্নোক্ত উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছেঃ

সেকেন্ডারি ডকুমেন্ট পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ

- সেকেন্ডারি ডকুমেন্ট থেকে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পরামর্শক দল বাস্তবায়নকারী সংস্থা যথা BIWTA, IMED এবং অন্যান্য প্রতিষ্ঠানের এবং বিভিন্ন কর্মকর্তার সহযোগিতার মাধ্যমে কার্য সম্পাদন করা হয়েছে।
- পরামর্শক প্রকল্পের বাস্তব এবং আর্থিক অর্জন সমূহ পর্যালোচনা করেছেন। বাস্তবায়িত প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি যেমনঃ
 - ক) বছর অনুযায়ী প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের মূল ও প্রকৃত খরচের তুলনা
 - খ) অঙ্গ অনুযায়ী বাস্তবায়িত প্রকল্পের ব্যয়
 - গ) কার্য সম্পাদন ব্যয়
- মালামাল, নির্মাণ সামগ্রী ও সেবা ক্রয় প্রক্রিয়া পর্যালোচনা করা।

ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) : গুণগত বিশ্লেষণের জন্য নমুনা প্রকল্প এলাকায় বালাশী ঘাটে ৪টি ও বাহাদুরাবাদ ঘাটে ৪টি মোট ০৮ টি এফজিডি (FGD) করা হয়েছে। প্রত্যেক FGD-তে ন্যূনতম ১০ জন অংশগ্রহণকারী এবং সমজাতীয় ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে (কার্গো চালক, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, ফেরি যাত্রী এবং ব্যবসায়ী ব্যক্তি) এফজিডি (FGD) করা হয়েছে। এফজিডি উত্তরদাতাদের কাছ থেকে এফজিডি গাইডলাইনস-এর মাধ্যমে প্রকল্পের কর্মকান্ড ও এর প্রভাব সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রতিটি FGD প্রকল্প এলাকার এমন একটি জায়গায় করা হয়েছে যাতে অংশগ্রহণকারী উক্ত স্থানে সহজে আসতে পারে এবং অবাধে মতামত প্রদান করতে পারে। এফজিডি উত্তরদাতাদের ছবি অডিও ও ভিডিও উভয়ভাবে ধারণ করাসহ সর্বমোট ০৮ টি FGD করার ফলে প্রায় ৮০ জন অংশগ্রহণকারী মতামত দিতে পেরেছে। এফজিডিগুলো এফজিডি গাইডলাইন (পরিশিষ্ট-২) অনুসারে পরিচালিত করা হয়েছে।

মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার (KII): প্রকল্প বাস্তবায়নের সাথে সাথে সম্পৃক্ত মুখ্য ব্যক্তিবর্গ তথা প্রকল্প পরিচালক, সংশ্লিষ্ট জেলা পর্যায়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা/প্রকৌশলী, জেলা প্রশাসকের কার্যালয় এবং বিআইডব্লিউটিএ-এর হেড অফিস-এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সাথে কেআইআই পরিচালনা করা হয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ-এর হেড অফিসে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সম্পৃক্ত মুখ্য ব্যক্তিবর্গ তথা প্রকল্প পরিচালক ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সাথে ২টি KII সম্পন্ন করা হয়েছে। নমুনা সংশ্লিষ্ট বিআইডব্লিউটিএ কর্মকর্তার এবং ফেরি চালক/অপারেটর কাছ থেকে নমুনা এলাকা থেকে ০৪ টি KII সম্পন্ন করা হয়েছে এভাবে মোট ১১টি KII সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে KII পরিচালনা করার জন্য একটি KII checklist ব্যবহার করাসহ KII গুলোতে অংশগ্রহণকারীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণকালে প্রকল্পের পরিকল্পনা, উদ্দেশ্য অনুসারে বাস্তবায়ন, অর্জন ও প্রধান প্রধান কর্মকান্ডগুলোর বর্তমান কার্যকর অবস্থা; প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন সংক্রান্ত খুঁটিনাটি বিষয়; প্রকল্পের মালামাল, ক্রয় প্রক্রিয়া ও আর্থিক ব্যয়; প্রকল্প বাস্তবায়ন, ব্যবস্থাপনা এবং প্রকল্পের সবল (Strength), দুর্বল (Weakness), সুযোগ (Opportunity) ও ঝুঁকি (Threat) বিশ্লেষণ এবং প্রকল্প উন্নয়নে সুপারিশসহ খুঁটিনাটি বিষয়গুলো প্রাধান্য পেয়েছে।

কেস স্টাডি: উপকারভোগীদের জীবনযাত্রার উপর প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট সুফল ও ক্ষতিকর দিক সম্পর্কিত তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রকল্প এলাকায় মোট ০৮টি কেস স্টাডি করা হয়েছে। এর মধ্যে পুরুষ ও মহিলা উভয়ই অন্তর্ভুক্ত ছিলেন যারা প্রকল্পের মাধ্যমে সরাসরি উপকৃত হয়েছেন বা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন।

বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ : পরামর্শক ও মাঠকর্মী প্রকল্প কার্যক্রম ও বর্তমান অবস্থা সরাসরি পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ করেছেন। খননকৃত এলাকা ও নদীর গভীরতা সরাসরি পরিমাপ করে যাচাই করা হয়েছে। এছাড়া খননের দুরত্ব ও পরিমাণ এবং ড্রেজিং ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান ইত্যাদি পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। ভূমি উন্নয়ন, পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ, ফেরিঘাট নির্মাণ, ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মাণ, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ ও পরিদর্শন করা হয়েছে।

ক্রঃ নং	প্রকল্প কাজের নাম	যাচাইয়ের মাধ্যম
১	ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ	সরাসরি পরিমাপ করে খননকৃত এলাকা ও নদীর গভীরতা সরাসরি পরিমাপ করে যাচাই করা হয়েছে। এছাড়া খননের দুরত্ব ও পরিমাণ এবং ড্রেজিং ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান ইত্যাদি পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।
২	বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, অয়েটিং সেড, স্টোররুম রেস্টরুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেট সহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।	বামপাশে বর্ণিত কাজসমূহের অগ্রগতি চেকলিষ্টের মাধ্যমে সরাসরি পর্যবেক্ষণ করে তথ্য নেয়া হয়েছে। এক্ষেত্রে নির্মাণকৃত প্রত্যেকটি কাজসমূহের বিপরীতে গুণগতমান পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।
৩	ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।	বামপাশে বর্ণিত কাজসমূহের অগ্রগতি চেকলিষ্টের মাধ্যমে সরাসরি পর্যবেক্ষণ করে তথ্য নেয়া হয়েছে। এক্ষেত্রে নির্মাণকৃত প্রত্যেকটি কাজসমূহের বিপরীতে গুণগতমান পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।
৪	পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ ও নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার নির্মাণ।	
৫	পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রোটেকশন কাজ	
৬	অভ্যন্তরীণ রাস্তা এবং ফেরিঘাট এপ্রোচ নির্মাণ	
৭	ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ, বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল নির্মাণ	
৮	ফেরিঘাট এলাকা প্রোটেকশন কাজ	
৯	স্টিল জেট (সেডসহ) নির্মাণ	
১০	স্টিল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া ৩৭ মিঃ) নির্মাণ	
১১	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ।	
১২	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন ও পানি সরবরাহ ব্যবস্থা।	
১৩	জমি অধিগ্রহণ, ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং ইত্যাদি।	প্রকল্প এলাকার জনগণের কাছ থেকে সরাসরি প্রশ্নাবলির মাধ্যমে জমি অধিগ্রহণ ও মূল্য প্রাপ্তি বিষয়ে তথ্য নেয়া হয়েছে।

SWOT বিশ্লেষণঃ উপকারভোগীর কাছ থেকে সমীক্ষার প্রশ্নাবলির মাধ্যমে প্রকল্পের সবল (Strength), দুর্বল (Weakness), সুযোগ (Opportunity) ও ঝুঁকি (Threat) বিশ্লেষণের জন্য তথ্য সংগ্রহ করা, তাছাড়া এফজিডি ও কেআইআই এর মাধ্যমেও SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিভিন্ন প্রশ্নাবলি থেকে প্রাপ্ত তথ্যগুলো সমন্বয় করে খসড়া প্রতিবেদনে সংযোজন করা হয়েছে।

সকল প্রকার স্টেকহোল্ডারদের উপস্থিতিতে মাঠ পর্যায়ে কর্মশালা

স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালাটির স্থান নির্ধারণের জন্য প্রকল্প এলাকার উপর স্টাডি করে বিভিন্ন নির্দেশক যেমন প্রকল্প এলাকার Vulnerability; প্রকল্পের কাজ এর পরিধি প্রভৃতি বিষয় বিবেচনাপূর্বক কর্মশালার স্থান নির্বাচন করা হয়। আইএমইডি-এর কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা সাপেক্ষে কর্মশালার স্থান চূড়ান্তকরণ করা হয়। স্টেকহোল্ডারদের মধ্যে কর্মশালায় উপস্থিত ছিলেন প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারী সব ধরনের উপকারভোগী জনগণ (মহিলা ও পুরুষ) যেমন কৃষি ফসল, মৎস্য চাষী, নৌপথের যাত্রী, ব্যবসায়ী, সারেং, স্থানীয় নেতৃবৃন্দ, শিক্ষক, ছাত্র, সামাজিক প্রতিনিধি ইত্যাদিসহ সংশ্লিষ্ট জেলা/উপজেলা পর্যায়ে বিআইডাব্লিউটিএ-এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলী ও কর্মকর্তাগণ। এছাড়াও আইএমইডির কর্মকর্তাবৃন্দ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালায় উপস্থিত ছিলেন। স্টেকহোল্ডারদের সাথে যেসব বিষয়বস্তু নিয়ে আলোচনা করা হয়েছে সেগুলো নিম্নে উপস্থাপন করা হলো:

- এলাকার প্রয়োজনীয়তার সাথে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা
- বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা সম্পর্কিত
- জমি অধিগ্রহণ
- ড্রেজিং কাজ
- পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ
- ফেরিঘাট নির্মাণ ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মাণ
- ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ
- প্রকল্প প্রণয়নে স্থানীয় জনপ্রতিনিধি বা জনগণের মতামত প্রতিফলিত হয়েছে কি না
- প্রকল্পের আওতায় প্রধান প্রধান কর্মকাণ্ডগুলো বর্তমানে কার্যকর অবস্থা;
- পণ্য বাজারজাতকরণ ও যাত্রীবাহী নৌযান সমূহের নির্বিঘ্ন চলাচল
- কৃষি ফসল ও মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি
- প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় কর্মসংস্থান সৃষ্টি
- প্রকল্প কর্মকাণ্ডের ফলে অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি
- প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ
- প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট সুযোগ ও ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ
- অন্য এলাকায় একই রকম আরো উন্নত প্রকল্পের জন্য সুপারিশ।

সারণী-২.৬ সংক্ষেপে নমুনা উত্তরদাতার সংখ্যা এবং ধরন

কার্যক্রম	অংশগ্রহণকারী/ উত্তরদাতা	উত্তরদাতার সংখ্যা	উত্তরদাতার ধরন
ক. সংখ্যাগত সমীক্ষা			
ক-১. উপকারভোগী সমীক্ষা: (প্রশ্নাবলি ব্যবহার করে সরাসরি সাক্ষাৎকার)	উপকারভোগী	৯০০	প্রকল্প এলাকায় বসবাসকারী উপকারভোগী জনগণ (মহিলা ও পুরুষ) যেমন স্থানীয় কৃষক, মৎস্যজীবী, মৎস্য ব্যবসায়ী, কার্গো ব্যবসায়ী, নৌ-যান যাত্রী, চাকুরীজীবী, পরিবহন শ্রমিক, জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক ইত্যাদি।
খ. গুণগত সমীক্ষা			
খ-১: এফ জি ডি	মোট ০৮ টি এফজিডি প্রতিটি এফজিডি তে ১০ জন অংশগ্রহণকারী	৮০	সমজাতীয় ব্যক্তিবর্গ যেমন কার্গো চালক, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, যাত্রী এবং ব্যবসায়ী।
খ-২: মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার	প্রকল্প বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার সাথে সম্পৃক্ত মুখ্য কর্মকর্তা/ ব্যক্তিবর্গ	১১	বিআইডব্লিউটিএ-এর হেড অফিস, প্রকল্প পরিচালক, সংশ্লিষ্ট জেলা/উপজেলা পর্যায়ে বিআইডব্লিউটিএ-এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলী এবং পরিকল্পনা কমিশন ও আইএমইডি-এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ
খ-৩: কেস স্টাডি	প্রকল্প এলাকার উপকারভোগী	০৮	কার্গো চালক, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, ভেসেল যাত্রী এবং ব্যবসায়ী ব্যক্তি
খ-৪: বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং সমীক্ষা দল		খননকৃত এলাকা ও নদীর গভীরতা যাচাই করা হয়েছে। এছাড়া খননের দূরত্ব ও পরিমাণ এবং ড্রেজিং ম্যাটেরিয়াল কোথায় ফেলা হয় তা পরিদর্শন ও পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ, ফেরিঘাট নির্মাণ, ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড নির্মাণ, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ পর্যবেক্ষণ (চেকলিষ্ট অনুসারে) করা হয়েছে।

২.৪ সমীক্ষা কাজে ব্যবহৃতব্য নির্দেশক/সূচকসমূহ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কাজের উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য বিভিন্ন সূচক বা নির্দেশক ব্যবহার করা হয়েছে নিম্নে প্রদত্ত হলো:

সারণী-২.৭ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কাজে ব্যবহৃত নির্দেশক/সূচক

শ্রেণীবিন্যাস	নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার নির্দেশক (Indicator)
ডেমোগ্রাফিক বৈশিষ্ট্যসমূহ	নাম, লিঙ্গ, ধর্ম, বৈবাহিক অবস্থা, পেশা, শিক্ষা ও বয়স।
জমি অধিগ্রহণ এবং ড্রেজিং	প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে এলাকার জনগণ কীভাবে উপকৃত হচ্ছে। প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে আপনার এলাকার জনগণ কোন ভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে কি না ড্রেজিং এর মাটি কোথায় ফেলা হয়েছে জমি অধিগ্রহণের সময় এবং খরচ
ফেরি/নৌ-যান ব্যবহারকারী চালক/যাত্রীদের উপর প্রভাব সংক্রান্ত	জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা সারা বছর ধরে নৌ-যান চলাচলের ব্যবস্থা স্কুল/ কলেজের ছেলে-মেয়েদের যাতায়াতের সুবিধা নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধীদের যাতায়াতের সংখ্যা
যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে ফেরি সার্ভিস	নদীর নাব্যতা (ফেরি পরিবহনের) সুযোগ বৃদ্ধি সারা বছর ধরে ফেরিতে যাত্রী চলাচলের ব্যবস্থা ফেরিতে বাস পরিবহনে সময় ও খরচ ফেরিতে পণ্য পরিবহনে সময় ও খরচ
ফেরি সেক্টরে যানবাহন চলাচল	জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা সারা বছর ধরে ফেরি চলাচলের ব্যবস্থা নারী, শিশু ও প্রতিবন্ধীদের যাতায়াতের সংখ্যা
ব্যবসায়ীদের উপর প্রকল্পের প্রভাব	নদীর নাব্যতা (নৌ- পরিবহনের) সুযোগ বৃদ্ধি সারা বছর ধরে নৌ-যান চলাচলের ব্যবস্থা পণ্য পরিবহনে সময় ও খরচ
কৃষির উপর প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত	প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে ফসল চাষে সেচের আওতাধীন জমির পরিমাণ বৃদ্ধি প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে একই জমিতে বৎসরে ফসল চাষের সংখ্যা (নিবিড়তা) প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে কৃষি ফসল চাষের মাধ্যমে আয়
মৎস্যজীবীদের উপর প্রভাব সংক্রান্ত	প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে মাছের উৎপাদন ও শ্রমিকের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে এলাকায় মাছ বাজারজাতকরণের সুযোগ- সুবিধা
আর্থ- সামাজিক উন্নয়ন সংক্রান্ত	প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে অত্র এলাকার ভূমিহীন ও গরীব পরিবারের কর্মসংস্থান ও আয় প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি
পরিবেশ উন্নয়ন সংক্রান্ত	প্রকল্প কর্মকান্ডের ফলে পরিবেশের উপর কোন প্রকার বিরূপ প্রভাব প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে প্রকল্পের প্রভাব
প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ	প্রকল্পের সবল দিকসমূহ চিহ্নিত করা; প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ চিহ্নিত করা; প্রকল্পের কারণে কি ধরনের সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে বা হতে পারে; প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ;
সুপারিশমালা	প্রকল্পের প্রভাব উন্নয়নে সুনির্দিষ্ট মতামত; প্রকল্পের সবচেয়ে ভাল দিকগুলো অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে অনুসরণ করার সুপারিশ প্রদান।

২.৫ তথ্য ব্যবস্থাপনা, প্রক্রিয়াকরণ এবং বিশ্লেষণ

গুণগত ফলাফল ও সঠিক বিশ্লেষণের জন্য পূরণকৃত প্রশ্নাবলি খসড়া উপাত্ত হিসেবে বিবেচনা করা হবে। ডাটা কালেকশনের জন্য নিম্নের কার্যক্রমগুলো গ্রহণ করা হবে:

প্রশ্নাবলি সম্পাদনা ও কোডিং: প্রতিটি প্রশ্নাবলি কম্পিউটারে এন্ট্রি করার পূর্বেই সম্পাদনা ও কোডিংয়ের কাজ করা হবে। কোডিং কাজ সরাসরি পরামর্শকের তত্ত্বাবধানে সম্পন্ন করা হবে।

কম্পিউটারে ডাটা এন্ট্রি: সম্পাদিত ও কোডিং তথ্য প্রশ্নাবলি অনুযায়ী ডাটা অপারেটরের মাধ্যমে কম্পিউটারের নির্দিষ্ট সফটওয়্যারে এন্ট্রি করা হবে। SPSS/MS Access নামক কম্পিউটার প্যাকেজ ডাটা এন্ট্রির জন্য ব্যবহার করা হবে।

তথ্য বিশ্লেষণ (Data Analysis): উপাত্ত যা মাঠপর্যায় সমীক্ষার মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে তা সামষ্টিক বিশ্লেষণ করা হবে। পরামর্শক এ কাজের জন্য MS Access এবং SPSS কম্পিউটার প্রোগ্রাম ব্যবহার করবেন। প্রাথমিক উপাত্ত টেবিল সমস্ত প্রধান সূচকের জন্য তৈরি করা হবে। কিন্তু সেকেন্ডারী বিশ্লেষণের তথ্য ও প্রাথমিক বিশ্লেষণের উপাত্তের সাথে তুলনাপূর্বক বিস্তারিত টেবিল, বর্ণনা ও বিশ্লেষণ করা হবে।

২.৬ তথ্যের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণ কৌশল

প্রিপারেশন স্টেজ

- ToR অনুসারে বিশেষজ্ঞ দল গঠন;
- নিবিড় পরিবীক্ষণের লক্ষ্যে সঠিক সার্ভে পদ্ধতি প্রণয়ন;
- তথ্য সংগ্রহ প্রশ্নমালা প্রণয়ন; FGD Format, গাইড লাইন ইত্যাদি;
- তথ্য সংগ্রহকারীদের জন্য মান সম্পন্ন প্রশিক্ষণ;
- সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের সঙ্গে আলোচনা সাপেক্ষে প্রশ্নমালা প্রি-টেস্টিং ও চূড়ান্তকরণ।

ইমপ্লিমেন্টেশন স্টেজ

- পরিকল্পনা ও সময়সীমা অনুযায়ী মাঠ পর্যায় প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ;
- পরামর্শক টিম কর্তৃক মাঠ পরিদর্শন;
- পরামর্শক কর্তৃক তথ্য সংগ্রহের কার্যক্রমের অবিচ্ছিন্ন মনিটরিং;
- পরামর্শক কর্তৃক মাঠ পর্যায় কার্যক্রমের তত্ত্বাবধায়ন;
- পিডি, মাঠপর্যায় কর্মকর্তা ও সংশ্লিষ্ট স্টেকহোল্ডারদের সাথে নিবিড় পর্যালোচনা সভা;
- তথ্য সংগ্রহ কার্যক্রমের চেকিং এবং ক্রস চেকিং;

ডকুমেন্টেশন স্টেজ

- সংগৃহীত তথ্যের ৫% চেক করা হয়েছে;
- লজিক্যাল কনসিসটেন্সি চেকিং টেকনিক ব্যবহার করা হয়েছে;
- SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে;
- সমীক্ষা ফাইন্ডিংস তুলে ধরার জন্য জাতীয় পর্যায়ের ওয়ার্কশপের আয়োজন করা হয়েছে;
- চূড়ান্ত প্রতিবেদনের গুণগত মান রক্ষা;

তৃতীয় অধ্যায়

ফলাফল পর্যালোচনা

৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি

প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন নির্ভর করে প্রকল্পের সামগ্রিক কার্যক্রমের উপর। যেহেতু প্রকল্পের কার্যক্রম কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি হয়নি সুতরাং এর উদ্দেশ্য অর্জনও আশানুরূপ হয়নি। যে সকল কারণে কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি লাভ করেনি তা হলোঃ মূল ডিপিপিতে অসঙ্গতি ও সংশোধন, জমি অধিগ্রহণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের কয়েকগুণ জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়া, রাজস্ব ব্যয়ের কিছু কিছু আইটেম ডিপিপি প্রস্তুতের সময় অসাবধানতাবশতঃ প্রকল্পে অর্ন্তভুক্ত না করা, ফেরিঘাটের সার্বিক সুবিধাদি প্রদানের লক্ষ্যে কিছু অবকাঠামোর পরিমাণ বৃদ্ধি। এই সকল কারণে প্রকল্পের কার্যক্রম কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি হয়নি।

নিচে প্রকল্পের কাজের সর্বশেষ অগ্রগতির অবস্থা দেওয়া হয়েছে।

৩.১.১ প্রকল্পের অর্থ বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন

প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন বিশ্লেষণ করলে দেখা যায় যে, প্রকল্পটির অধিকাংশ অঞ্জের আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা প্রতিপালন করা সম্ভব হয়নি। ২০১৯-২০২০ অর্থবছরে আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করার চেষ্টা করা হলেও মার্চ ২০২০ হতে করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের কারণে প্রকল্প কার্যক্রম ব্যাহত হয়। ২০২০-২০২১ অর্থবছরের মধ্যে প্রকল্প কার্যক্রম সম্পন্ন করার জন্য একটি নির্দিষ্ট কর্ম-পরিকল্পনা প্রয়োজন। নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে বাস্তবায়ন সম্পন্ন করার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক একটি কর্ম-পরিকল্পনা প্রস্তাব রাখা হয়েছে যা অনুচ্ছেদ-৫.১৮ তে দেওয়া হয়েছে। বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক নিরলশ প্রচেষ্টার মাধ্যমে এ কর্ম-পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করলে নির্দিষ্ট সময়ে বাস্তবায়ন সম্ভব হবে এবং প্রকল্পটি উদ্দেশ্য অর্জনে সক্ষম হবে।

৩.১.২ প্রকল্পের বছরভিত্তিক অর্থায়ন ও বরাদ্দ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ এবং অগ্রগতি:

(কোটি টাকা)

অর্থ বছর	ডিপিপি বরাদ্দ	এডিপি বরাদ্দ	ছাড়	ব্যয়
২০১৭-২০১৮	৪.০৭০০	৪.০৭০০	৪.০৭০০	৪.০৬৪৭
২০১৮-২০১৯	৪৭.২০০০	৪৭.৫৫০০	৪৭.৫৫০০	৪৭.২০২৯
২০১৯-২০২০	৬৯.২৬০০	৫৫.০০০০	৪২.৯৮০০ (২য় কিস্তি মার্চ'২০ পর্যন্ত)	৩৯.২২ (মার্চ'২০ পর্যন্ত)
২০২০-২০২১	২৫.০৯০০	৩৮.৪০০০		

বছরভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ ও ব্যয় পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের প্রথম বছরে ২০১৭-২০১৮ অর্থবছরে বরাদ্দ ছিল ৪.০৭০০ কোটি টাকা এবং ছাড় হয়েছিল ৪.০৭০০ কোটি টাকা। প্রকল্পের আওতায় ব্যয় হয়েছিল ৪.০৬৪৭ কোটি টাকা যা এডিপি বরাদ্দের ৯৯.৭৫%। অপরদিকে (২০১৮-২০১৯) অর্থবছরে ডিপিপিতে মোট ৪৭.২০০০ কোটি টাকা বরাদ্দ থাকলেও এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ ও অর্থ ছাড় হয়েছে ৪৭.৫৫০০ কোটি টাকা যার প্রায় সম্পূর্ণ অর্থ ব্যয় হয়। এ অর্থবছরে (২০১৯-২০২০) ডিপিপিতে মোট ৬৯.২৬০০ কোটি টাকা বরাদ্দ থাকলেও এডিপিতে ৫৫.০০০০ কোটি বরাদ্দ ধরা হয়েছে। মে ২০২০ পর্যন্ত অর্থ ছাড় হয়েছে ৪২.৯৮০০ কোটি টাকা, ছাড়কৃত অর্থের মাত্র ৩৯.২২ কোটি টাকা মে ২০২০ পর্যন্ত খরচ করা সম্ভব হয়েছে, যা ছাড়কৃত অর্থের ৯১.২৫%।

৩.১.৩ অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি

প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি (মে ২০২০ পর্যন্ত)

(কোটি টাকা)

ক্রমিক নং	বর্ণনা	সর্বমোট টাকা	বাস্তব অর্জন (% মোট প্রকল্প)
০১.	১) মূল	১২৪.৭৭	-
	২) ১ম সংশোধিত	১৪২.৬০	-
	৩) ২য় সংশোধিত	১৪৫.০২	-
০২.	সামষ্টিক অগ্রগতি (জুন/১৯)	৫১.২৭	৩৫.৩৫%
০৩.	মে (২০২০) মাসে অগ্রগতি	৩.০৬৪৯	৫.৫৭%
০৪.	মে (২০২০) মাস পর্যন্ত এ বছরে অগ্রগতি	৩৯.২২১৭	৭১.৩১%
০৫.	প্রকল্প শুরু হতে মে (২০২০) মাস পর্যন্ত অগ্রগতি	৯০.৪৯	৬২.৪০%
০৬.	মে (২০২০) মাস পর্যন্ত অর্থ ছাড়	৪২.৯৮	৪৯.৮৬%

তথ্যসূত্র: মাসিক অগ্রগতি রিপোর্ট, মে ২০২০

সারণী ৩.১: অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি পর্যালোচনা (মে ২০২০ পর্যন্ত)

(কোটি টাকা)

ক্রঃ নং	আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অংগের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয়	জুন, ২০১৯ অর্থ বছর পর্যন্ত ক্রমপঞ্জিত অগ্রগতি		চলতি বছর ২০১৯- ২০ অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রা		২০১৯-২০ অর্থবছরের মার্চ পর্যন্ত অগ্রগতি	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
ক)	রাজস্ব ব্যয়							
১.	পরিকল্পার পরিচ্ছন্নতা	০.০৫০০	-	-	-	-	-	-
২.	ক্ষতিপূরণ	০.০৩০০	-	-	-	-	-	-
৩.	সেবা ক্রয় (ড্রাইভার)	০.১০০০	-	-	-	-	-	-
৪.	সেবা ক্রয় (অফিস সহায়ক ও প্রহরী)	০.২৫০০	-	-	-	-	-	-
৫.	আপায়ন ব্যয়	০.০৩০০	০.০০৯৬	-	০.০১০০	-	০.০০৬৯	-
৬.	হায়ারিং চার্জ	০.৫৮০০	০.০৪৩১	-	০.২৩০০	-	০.০৭৬০	-
৭.	শ্রমিক মজুরী	০.০৩০০	-	-	০.০১০০	-	-	-
৮.	ইন্টারনেট/ফ্যাক্স /টেলেক্স	০.০২০০	০.০০১০	-	০.০১০০	-	-	-
৯.	মেশিন এবং সরঞ্জামাদির ভাড়া	০.০৩০০	-	-	-	-	-	-
১০.	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	০.১০০০	০.০৪৯৭	-	০.০২৫০	-	-	-
১১.	পণ্যের ভাড়া ও পরিবহন ব্যয়	০.০৩০০	-	-	-	-	-	-
১২.	অভ্যন্তরীণ ভ্রমণ ব্যয় (টিএ, ডিএ ইত্যাদি)	০.৩০০০	০.১১৭৫	-	০.০৭৫০	-	০.০৩১৯	-
১৩.	পেট্রোল, অয়েল এন্ড লুব্রিক্যান্ট	০.৪০০০	০.০৩০৭	-	০.০৬০০	-	০.০২০৪	-
মুদ্রণ ও মনিহারী								
১৪	কম্পিউটার সামগ্রী	০.০৩০০	০.০০৭১	-	০.০১০০	-	-	-
১৫	মুদ্রণ ও বাঁধাই	০.১০০০	০.০২১২	-	০.০৪০০	-	০.০১৮৪	-

১৬	স্ট্যাম্প ও সীল	০.১০০০	০.০১৩৭	-	০.০৪০০	-	-	-
১৭	অন্যান্য মনিহারি	০.০৩০০	০.০০৩৭	-	০.০২০০	-	-	-
পেশাগত সেবা								
১৮	কনসালটেন্সি (ডিজাইন এবং ডেজিং সংশ্লিষ্ট কাজ, নকশা প্রণয়ন, সয়েল টেস্ট ইত্যাদি ক) পূর্তকর্ম সংশ্লিষ্ট খ) ডেজিং সংশ্লিষ্ট	০.৯০০০	০.৬৫০০	-	০.৭৫০০	-	-	-
১৯	জরিপ (প্রকৌশল এবং হাইড্রোগ্রাফিক)	০.৫০০০	০.১৫৩১	-	০.২৪০০	-	০.০৯০২	-
২০	সম্মানী ও পারিতোষিক	০.১০০০	০.০৪৫৫	-	০.০৫০০	-	০.০১০৪	-
২১	অনুষ্ঠান উৎসবাদি	০.১০০০	-	-	০.০৫০০	-	-	-
মেরামত ও সংরক্ষণ								
২২	মোটরযান	০.০৩০০	০.০০২৫	-	০.০২০০	-	০.০০২৬	-
২৩	আসবাবপত্র	০.০২০০	-	-	-	-	-	-
২৪	কম্পিউটার	০.০২০০	-	-	০.০১০০	-	০.০০২১	-
২৫	অফিস সরঞ্জামাদি	০.০২০০	-	-	-	-	-	-
২৬	অপত্যাশিত ব্যয়	০.০৫০০	-	-	-	-	-	-
উপ-মোট (রাজস্ব)		৪.০০০০	১.১৪৮৪	-	১.৭০০০	-	০.২৫৮৯	-
খ)	মূলধনিক ব্যয়							
বসবাসকারী ব্যক্তি ভিন্ন ভবন								
২৭	ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি চ্যানেল তৈরির জন্য ডেজিং কাজ। ক) বালাশী প্রান্ত : ১১.৩৫ ল: ঘন মিঃ (খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ ১১.২৫ ল: ঘন মিঃ মোট : ৩০.০০ ল: ঘন মিঃ	৫৫.৬৭০০	৩১.০৩৮০	৯২.৩৩ %	২৪.৬৩২০	৭.৬৭%	৩৮.৯৬২৮	৭০.০০ %
২৮	বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, অয়েটিং সেড, স্টোররুম রেস্টরুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ। সর্বমোট=৩৮৩৫ বর্গমিঃ	১৬.১৮০	-	-	১৩.১০০০	৮৫.০০%		
২৯	ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাটসমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)। ক) বালাশী প্রান্তঃ রো-রো লো- ওয়াটার ফেরিঘাটঃ ৭২৫ বর্গ মিঃ রো-রো মিড- ওয়াটার ফেরিঘাটঃ ৩৮৪ বর্গ মিঃ রো-রো হাই- ওয়াটার ফেরিঘাটঃ ৩৮৪ বর্গ মিঃ = ১৪৯৩ বর্গ মিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ = ১৪৯৩ বর্গ মিঃ সর্বমোট= ২৯৮৬ বর্গমিঃ	২.৫৪০০	-	-	১.৫০০০	৭০.০০%		
৩০	পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ	৭.১০০০	-	-	৩.০৬০০	৪২.৫০%		

	ক) বালাশী প্রান্তঃ = ১৬৫০০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ = ১৬৫০০ বর্গমিঃ = ৩৩০০০ বর্গমিঃ								
৩১	পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রোটেকশন ক) বালাশী প্রান্তঃ = ২৭৫০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=২৬১২.৫০ বর্গমিঃ = ৫৩৬২.৫০ বর্গমিঃ	২.৬৮০০	-	-	১.০০০	৩৬.০০%	-	-	-
৩২	অভ্যন্তরীণ রাস্তা এবং ফেরিঘাট এপ্রোচ নির্মাণ ক) বালাশী প্রান্তঃ = ৪০০০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=২৪০০ বর্গমিঃ = ৬৪০০ বর্গমিঃ	৪.৪৮০০	-	-	২.০০০	৪৪.৬৪%	-	-	-
৩৩	ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ। ক) বালাশী প্রান্তঃ = ৫০০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=৫০০ বর্গমিঃ = ১০০০ বর্গমিঃ	০.৬০০০	-	-	-	-	-	-	-
৩৪	বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল নির্মাণ ক) বালাশী প্রান্তঃ = ২৫০০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=২৪৫০ বর্গমিঃ = ৪৯৫০ বর্গমিঃ	৩.২৫০	-	-	২.৫০০০	৭৬.৯২%	-	-	-
৩৫	ফেরিঘাট এলাকা প্রোটেকশন কাজ ক) বালাশী প্রান্তঃ = ১৬০০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=১৬০০ বর্গমিঃ = ৩২০০ বর্গমিঃ	১৯.২০০	-	-	২.০০০	১০.৪০%	-	-	-
৩৬	স্টিল জেট (সেডসহ) নির্মাণ ক) বালাশী প্রান্তঃ = ১২০ বর্গমিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=১২০ বর্গমিঃ = ২৪০ বর্গমিঃ	০.৯৬০০	-	-	-	-	-	-	-
৩৭	স্টিল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া ৩৭ মিঃ) নির্মাণ ক) বালাশী প্রান্তঃ = ০২টি খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=০২ টি = ০৪টি	.৪৮০০	-	-	-	-	-	-	-
৩৮	পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার নির্মাণ। ক) বালাশী প্রান্তঃ = ৭৫০ মিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ=৭৫০ মিঃ = ১৫০০ মিঃ	০.৯০০০	-	-	-	-	-	-	-
৩৯	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ।	০.৯৫০০	-	-	-	-	-	-	-
৪০	সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন ও পানি সরবরাহ ব্যবস্থা।	০.৮০০০	-	-	-	-	-	-	-
৪১	গার্ডেনিং এন্ড বিউটিফিকেশন ব্যবস্থা	০.৩০০০	-	-	-	-	-	-	-
ভূমি উন্নয়ন									
৪২	ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং	৭.৫৫০০	৬.৪৩০৩	৮৯.৩১%	০.৯৯৯০	১৩.২৩%	-	-	-

	ক) বালাশী প্রান্তঃ : ১.১৯ ল: ঘন মিঃ খ) বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ : ১.১৯ ল: ঘন মিঃ মোটঃ ২.৩৮ লঘমিঃ							
যানবাহন সরঞ্জামাদি								
৪৩	গাড়ি (১টি ডাবল কেবিন পিক-আপ)	০.৫১০০	০.৫১০০	১০০%	-	-	-	-
৪৪	জলযান (১টি কেবিন ক্রুজার)	১.৭০০০	-	-	-	-	-	-
৪৫	কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি সরবরাহ ও স্থাপন। (২টি কম্পিউটার, লেজার, প্রিন্টার, ইউপিএস, ল্যাপটপ, স্ক্যানার, ১টি ফটোকপিয়ার ও অন্যান্য যন্ত্রাংশসহ)	০.০৬০০	০.০৪৯৮	৮৩.০০ %	০.০১০২	১৭.০০ %	-	-
যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদি যা অন্যত্র শ্রেণীবদ্ধ নয়ঃ								
৪৬	অফিস সরঞ্জামাদি	০.০৪০০	-	-	০.০৪০০	১০০.০০%	-	-
৪৭	আসবাবপত্র ক্রয় (অফিস, ওয়েটিং শেড, রেস্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক ইত্যাদির জন্য)	০.৫০০০	-	-	-	-	-	-
ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্রয়ঃ								
৪৮	জমি অধিগ্রহণ বালাশী প্রান্তঃ ০৮ (আট) একর	৩.৫৫০০	১২.০৯১১	৮৩.১০%	২.৪৫৮৮	১৬.৯০%	-	-
	বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ ০৮ (আট) একর	১১.০০০						
উপ-মোট (মূলধন)		১৪১.০০০০	৫০.১১৯২	-	৫৩.৩০০০	-	৩৮.৯৬২৮	-
(গ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	০.০১০০	-	-	-	-	-	-
(ঘ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	০.০১০০	-	-	-	-	-	-
সর্বমোট		১৪৫.০২০০	৫১.২৬৭৬	৩৫.৯৫ %	৫৫.০০০০	৩৭.৯৩%	৩৯.২২১৭	২৭.০৫ %

তথ্যসূত্র: মাসিক অগ্রগতি রিপোর্ট, মে, ২০২০

অগ্রগতি বিশ্লেষণ: মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন-মে ২০২০ পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে, জুন ২০১৯ পর্যন্ত প্রকল্পটির সামষ্টিক আর্থিক অগ্রগতি ৫১.২৭ কোটি টাকা, যা প্রকল্পের মূল ব্যয়ের ৩৫.৯৫%। ২০১৯-২০ অর্থ বছরে প্রকল্পটির অনুকূলে মোট বরাদ্দ রয়েছে ৫৫.০০ কোটি টাকা। মে ২০২০ পর্যন্ত অর্থ ছাড় হয়েছে ৪২.৯৮ কোটি টাকা, যা চলতি অর্থ বছরে বরাদ্দকৃত অর্থের ৭৮.১৫%। মে ২০২০ পর্যন্ত এ বছরে প্রকল্পটির আর্থিক অগ্রগতি ৩৯.২২ কোটি টাকা যা এ বছরে বরাদ্দকৃত অর্থের ৭১.৩১% ও ছাড়কৃত অর্থের ৯১.২৬% এবং মার্চ ২০২০ পর্যন্ত প্রকল্পের মোট বাস্তব অগ্রগতি ৬২.৪০%। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহের বাস্তব অগ্রগতি ৬০-৭০%। তবে কিছু কার্যক্রমের বাস্তব অগ্রগতি ২০-৩০% এবং কিছু অঙ্গের কাজ এখনো শুরু করা হয়নি। জমি অধিগ্রহণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের কয়েকগুণ জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ার কারণে সময়মতো জমি অধিগ্রহণ করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পের অগ্রগতির ক্ষেত্রে আরো যত্নবান ও নিবিড় তদারকির প্রয়োজন।

৩.২ ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

ক্রয় পরিকল্পনা ও সর্বশেষ অগ্রগতি নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প অফিস হতে সংগ্রহ করে প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে। সিপিটিইউ এর ফরম্যাটের অনুলিপি সংযুক্তিতে প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে এবং প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/ চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের প্রক্রিয়া পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এছাড়া উপরোক্ত দ্রব্যাদির ব্যবহার এবং বর্তমান অবস্থাও পর্যালোচনা করা হয়েছে। একইসাথে মালামাল ক্রয়ে নিরীক্ষা আপত্তি আছে কি না এবং নিরীক্ষা আপত্তির বিষয়ে কি কি ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে সে বিষয়েও আলোকপাত করা হয়েছে।

৩.২.১ প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

এই প্রকল্পের অধীনে মোট ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৭৫.৯৮ লক্ষ টাকার পণ্য ক্রয়ে কথা রয়েছে, যার মধ্যে ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে মোট ৫১.০০ লক্ষ টাকার ১টি যানবাহন ক্রয় করা হয়েছে, ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৫০.০০ লক্ষ টাকার অফিস সরঞ্জাম ক্রয় করা হবে, ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৪.৯৮ লক্ষ টাকার কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি ক্রয় করা হয়েছে এবং ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৭০.০০ লক্ষ টাকা মূল্যের একটি কেবিন ক্রুজার জলযান ক্রয় করার কথা রয়েছে। অপরদিকে ৮টি প্যাকেজের মাধ্যমে মোট ১২৩৩৪.০০ লক্ষ টাকার পূর্তকাজ করা হয়েছে/হচ্ছে এবং মোট ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৭০.০০ লক্ষ টাকার সেবা ক্রয় করা হয়েছে। আরডিপিপির ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে কি না তা পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে পর্যালোচনা করা হয়েছে। বিশ্লেষণে দেখা যায়, ১টি ডাবল কেবিন পিকআপ ক্রয়, কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক সরঞ্জামাদি ক্রয়, ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ডেসিং ইত্যাদি, পূর্তকর্ম সংশ্লিষ্ট কনসালটেন্সি (ডিজাইন সংশ্লিষ্ট নক্সা প্রণয়ন, সয়েল টেস্ট ইত্যাদি কাজ), কনসালটেন্সি (ডেজিং সংশ্লিষ্ট ইত্যাদি কাজ) কার্যক্রমে পুরোপুরি ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে। অন্যদিকে ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ডেজিং কাজ ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে কিন্তু ডেজিং কাজ সমাপ্ত হয়েছে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯ তারিখে। অর্থাৎ ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী তিন মাস বেশি সময় লেগেছে। জুলাই ২০১৯ সালে হঠাৎ করে নদীর পানির অস্বাভাবিক বৃদ্ধির ফলে কাজ বন্ধ রাখার কারণে ডেজিং কাজ সমাপ্ত করতে তিন মাস বেশি সময় লেগেছে। মোট ১২টি প্যাকেজের মাধ্যমে ক্রয় করা হয়েছে তন্মধ্যে ৪টি প্যাকেজের ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে। সারণী ৩.২ এ প্রকল্প দলিল অনুযায়ী প্রতিটি প্যাকেজের ক্রয় পরিকল্পনা এবং প্রাপ্তি প্যাকেজের বাস্তব অবস্থা ছক আকারে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

সারণী-৩.২ মোট ক্রয় পরিকল্পনা (২য় সংশোধিত) ডিপিপি অনুযায়ী

(লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			মন্তব্য
								দরপত্র আহ্বান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
পণ্য-০১	০১ (এক) টি ডাবল কেবিন পিকআপ (ক্যানপিসহ) ক্রয়।	সংখ্যা	০১টি	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৫১.০০	৩০ জুলাই ২০১৮	১৭ সেপ্টেম্বর ২০১৮	২৯ অক্টোবর ২০১৮	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
পণ্য-০২	কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক যন্ত্রপাতি সরবরাহ ও স্থাপন (২টি কম্পিউটার, লেজার প্রিন্টার, ইউপিএস, ল্যাপটপ, স্ক্যানার, ১টি ফটোকপিয়ার ও অন্যান্য যন্ত্রাংশসহ)।	সেট	০১	কোটেসন পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৪.৯৮	১৫ মার্চ ২০১৮	১০ মে ২০১৮	২২ মে ২০১৮	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
পণ্য-০৩	আসবাবপত্র ক্রয় (অফিস, ওয়েটিং রুম, রেস্ট রুম, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক ইত্যাদির জন্য)।	থোক	থোক	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৫০.০০	জানুয়ারী ২০১৯	জানুয়ারী ২০১৯	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে আসবাবপত্র ক্রয়ের কথা থাকলেও অবকাঠামোর পূর্ত কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় এ প্যাকেজের কার্যক্রম এখনো শুরু করা হয়নি।
পণ্য-০৪	জলযান (১টি কেবিন ক্রুজার) ক্রয়	সংখ্যা	০১টি	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১৭০.০০	জানুয়ারী ২০২০	মার্চ ২০২০	জুন ২০২০	করোনা ভাইরাসের কারণে ক্রয় কার্যক্রম এখনো শুরু হয়নি, তাই ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি।
ক্রয়কৃত পণ্যের মোট মূল্য							২৭৫.৯৮				

(কোটি টাকা)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি টাকা)	দাপ্তরিক ব্যয় প্রাক্কলন (কোটি টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			মন্তব্য	
									দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ		
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	
পূর্ত কাজ-০১	লট-০১	বাহাদুরাবাদ প্রান্তঃ ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।	ঘনমিটার	১৫.০০ লক্ষ ঘনমিটার	সরাসরি চুক্তি পদ্ধতি	বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ	জিওবি	২৭.৮৩	২৯.৯৪	১১ এপ্রিল ২০১৮	১০ জুলাই ২০১৮	সেপ্টেম্বর ২০১৯	প্রকল্প দলিল অনুযায়ী চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে কিন্তু ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হয়েছে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯ তারিখে। অর্থাৎ তিন মাস বেশি সময় লেগেছে
	লট-০২	বালাশী প্রান্তঃ ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।	ঘনমিটার	১৫.০০ লক্ষ ঘনমিটার	সরাসরি চুক্তি পদ্ধতি	বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃপক্ষ	জিওবি	২৭.৮৩	২৯.৯৪	১১ এপ্রিল ২০১৮	১০ জুলাই ২০১৮	সেপ্টেম্বর ২০১৯	
পূর্ত কাজ-০২	লট-০১	ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং ইত্যাদি (বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্ত)।	ঘনমিটার	২.১৮ লক্ষ ঘনমিটার	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৬.৪৩	৭.১৫	০৬ মে ২০১৮	২০ জুন ২০১৮	২০ ডিসেম্বর ২০১৮	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
	লট-০২	ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং ইত্যাদি (বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্ত)।	ঘনমিটার	০.৩০ লক্ষ ঘনমিটার	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১.১১	৭.১৪	জানুয়ারী ২০২০	ফেব্রুয়ারী ২০২০	এপ্রিল ২০২০	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে, লট-০২ এর কাজ চলমান
পূর্ত কাজ-০৩	-----	পার্কিং ইয়ার্ড এবং বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, স্টোর রুম, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ডাইভার সেড (টয়লেটসহ) রেষ্টুরেন্ট, ওয়েব্রিজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ও কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।	বর্গমিটার	৩৩০০০ বর্গমিটার এবং ৩৮৩৫ বর্গমিটার	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	২৩.২৮	২৩.২৮	অক্টোবর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে বর্ণিত পূর্ত কাজ সম্পন্ন করার কথা থাকলেও ০৩ মার্চ ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় এবং ০৩ মার্চ ২০২০ তারিখের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়নি।
পূর্ত	-----	ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট	বর্গমিটার	২৯৮৬	উন্মুক্ত দরপত্র	সংস্থা প্রধান	জিওবি	২.৫৪	২.৫৪	অক্টোবর	ডিসেম্বর	ডিসেম্বর	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পূর্ত কাজ	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (কোটি টাকা)	দাঙ্কিত ব্যয় প্রাক্কলন (কোটি টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			মন্তব্য
									দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
কাজ-০৪	সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।		বর্গমিটার	পদ্ধতি					২০১৮	২০১৮	২০১৯	হয়নি। ০৭ এপ্রিল ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় এবং ০৭ এপ্রিল ২০২০ তারিখের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়নি।
পূর্ত কাজ-০৫	লট-০১ বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল এবং পার্কিং ইয়ার্ড এর স্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ কাজ।	থোক	থোক	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৫.৯৩	৫.৯৩	অক্টোবর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ০৭ এপ্রিল ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয় এবং ০৭ এপ্রিল ২০২০ তারিখের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়নি।
	লট-০২ অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাট এপ্রোচ, ড্রেনেজ সিস্টেম এবং ডিভাইডার নির্মাণ কাজ।	থোক	থোক	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৫.৯৮	৫.৯৮	অক্টোবর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৮	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ১৮ সেপ্টেম্বর ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়
পূর্ত কাজ-০৬	---- স্টীল জেটি (সেডসহ) এবং স্টীল স্পাড নির্মাণ কাজ।	থোক	থোক	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	১.৪৪	১.৪৪	জানুয়ারি ২০১৯	মার্চ ২০১৯	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ০৫ সেপ্টেম্বর ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়
পূর্ত কাজ-০৭	---- সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন এবং ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ ব্যবস্থা করণ কাজ।	থোক	থোক	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	১.৭৫	১.৭৫	জানুয়ারি ২০১৯	মার্চ ২০১৯	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ০১ সেপ্টেম্বর ২০১৯ তারিখে ৩৬৫ দিনের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়
পূর্ত কাজ-০৮	----- ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ।	বর্গমিটার	৩২০০ বর্গমিটার	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	১.২০	১.৯২	জানুয়ারি ২০১৯	মার্চ ২০১৯	ডিসেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়নি। ১৮ সেপ্টেম্বর ২০১৯ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়
পূর্ত কাজের মোট ক্রয় মূল্য							১০৫.৩২	১১৭.০১				

প্যাকেজ নং	ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা সেবা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			মন্তব্য
								দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
সেবা- ০১	লট-০১ কনসালটেন্সি (ডিজাইন সংশ্লিষ্ট নক্সা প্রণয়ন, সয়েল টেষ্ট ইত্যাদি কাজ)। পূর্তকর্ম সংশ্লিষ্ট	থোক	--	গুণগত মান ও ব্যয়ভিত্তিক নির্বাচন পদ্ধতি (QCBS)	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৩১.০২	০৩ এপ্রিল ২০১৮	০৬ জুন ২০১৮	১২ সেপ্টেম্বর ২০১৮	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
	লট-০২ কনসালটেন্সি (ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট ইত্যাদি কাজ)। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট	থোক	--	একক উৎসভিত্তিক নির্বাচন পদ্ধতি (SSS)	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৫৮.৫৬	২০ আগস্ট ২০১৮	২৫ নভেম্বর ২০১৮	২৫ নভেম্বর ২০১৯	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে। একক উৎস ভিত্তিক নির্বাচন পদ্ধতির বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক জানান, নৌ- পথের ড্রেজিং কাজ পরামর্শক হিসেবে একমাত্র সিইজিআইএস বিশেষায়িত হওয়ায় SSS পদ্ধতিতে CEGIS কে নির্বাচন করা হয়।
	লট-০৩ কনসালটেন্সি (ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট ইত্যাদি কাজ)। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট	থোক	--	একক উৎস ভিত্তিক নির্বাচন পদ্ধতি (SSS)	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৮০.৪২	জানুয়ারী ২০২০	ফেব্রুয়ারী ২০২০	জুন ২০২১	
সেবা- ০২	- প্রকৌশল জরিপ কাজ	থোক	-	সীমিত দরপত্র পদ্ধতি (বিভিন্ন লট)	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	২০.০০	-	-	জুন ২০২১	
সেবা- ০৩	- হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ কাজ	থোক	-	বিআইডব্লিউটিএ	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৩০.০০	-	-	জুন ২০২১	
সেবা- ০৪	- হায়ারিং চার্জ (মাইক্রো)	থোক	-	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৫৮.০০	২৮ মার্চ ২০১৯	২৪ এপ্রিল ২০১৯	জুন ২০২১	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
সেবা- ০৫	- সেবা ক্রয় (ড্রাইভার এবং অফিস সহায়ক ও নিরাপত্তা প্রহরী)	থোক	-	উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি	সংস্থা প্রধান	জিওবি	৩৫.০০	জানুয়ারী ২০২০	ফেব্রুয়ারী ২০২০	জুন ২০২১	ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে
সেবার মোট ক্রয় মূল্য							৩১৩.০০				

৩.২.২ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/ চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের প্রক্রিয়া পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/ চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের প্রক্রিয়া পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। এছাড়া উপরোক্ত দ্রব্যাদির ব্যবহার এবং বর্তমান অবস্থাও পর্যালোচনা করা হয়েছে। একইসাথে মালামাল ক্রয়ে নিরীক্ষা আপত্তি আছে কি না এবং নিরীক্ষা আপত্তির বিষয়ে কি কি ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে সে বিষয়েও আলোকপাত করা হয়েছে। মোট ১৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে ক্রয় করা হয়েছে এবং প্রায় সবগুলোর তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে তন্মধ্যে দৈবচয়নের ভিত্তিতে কয়েকটি প্যাকেজের বিস্তারিত তথ্য পর্যালোচনা করা হয়েছে এবং সারণীতে সম্পাদিত ও চলমান কাজের অবস্থা ছক আকারে দেওয়া হয়েছে।

১. বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক সুবিধাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে পার্কিং ইয়ার্ড এবং বিআইডব্লিউটএ অফিস, ওয়েটিং সেড, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রিজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারি ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, প্রেয়ার রুম নির্মাণ কাজ

বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক সুবিধাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে পার্কিং ইয়ার্ড এবং বিআইডব্লিউটএ অফিস, ওয়েটিং সেড, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রিজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারি ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, প্রেয়ার রুম নির্মাণ কাজটির জন্য e-GP-তে OTM পদ্ধতি অনুসরণে গত ১২.১২.১৮ তারিখে The Financial Express ও The New Nation এবং ১৩.১২.১৮ তারিখে দৈনিক আমাদের সময় পত্রিকায় দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। পত্রিকায় ছাড়াও বিআইডব্লিউটি ও সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ নির্ধারণ করা হয়েছিল ০১.০১.২০১৯ ইং তারিখের দুপুর ১২.১৫ টা পর্যন্ত। দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও খোলার তারিখ ছিল ০১.০১.২০১৯ ইং। দরপত্র খোলার ঐদিনই Bid opening sheet সংশ্লিষ্ট সকলের কাছে ফ্যাক্স যোগে পাঠান হয়। এই প্যাকেজের অধীনে মোট ২টি দরপত্র গৃহীত হয় যার মধ্যে রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ২ টি। কাজটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত মূল্য ২৩,২৭,৯৮,৯০০.৬৮৭ টাকা। e-GP system এর নিয়মানুযায়ী দরপত্র মূল্যায়নের সর্বনিম্ন দরদাতা হিসেবে SS Rahman International বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান হিসেবে বিবেচিত হয়। যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান SS Rahman International এর সাথে গত ০৩.০৩.২০১৯ তারিখে কাজটির জন্য ২০,৯৫,১৯,০১০.৬১৯ টাকায় ৩৬৫ দিনের মেয়াদে চুক্তিনামা সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ০৫.০৩.২০১৯ তারিখ বাহাদুরাবাদ এলাকায় এবং ০৩.০৪.১৯ তারিখে বালাশী এলাকায় কাজের সাইট বুঝিয়ে দেওয়া হয় এবং তদানুযায়ী কাজটি আরম্ভ করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পটির ২য় সংশোধনী অনুমোদিত হওয়ার পূর্বে প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ডিসেম্বর ২০১৯ পর্যন্ত থাকায় দরপত্র আহ্বানের সময় উক্ত কাজটির সময়কাল ৩৬৫ দিন বিবেচনায় দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং তদানুসারে চুক্তি অনুযায়ী কাজটির সময়কাল ৩৬৫ দিন ধরে চুক্তিনামা সম্পাদন করা হয়। বর্তমানে প্রকল্পের কাজটি চলমান রয়েছে।

চুক্তি অনুযায়ী গত ২৩-০৫-২০২০ তারিখ উক্ত কাজটির সময়সীমা শেষ হবে বিধায় ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান SS Rahman International কাজটির সময়সীমা ৩৬৫ দিন বৃদ্ধির জন্য ২৬-০৪-২০২০ তারিখ একটি আবেদন দাখিল করেন। কাজটির সময়সীমা বৃদ্ধির কারণ হিসেবে উল্লেখ করেন- জুলাই ২০১৯ সালে হঠাৎ করে নদীর পানির অস্বাভাবিক বৃদ্ধির ফলে গাইবান্ধা ও জামালপুর জেলার অধিকাংশ এলাকার রাস্তাঘাটসহ পাশাপাশি প্রকল্প এলাকার আশেপাশের এলাকাগুলো সম্পূর্ণরূপে পানিতে তলিয়ে যায়। শুধুমাত্র প্রকল্প এলাকা দুটি জেগে থাকে। ফলে আশেপাশের এলাকার লোকজন প্রকল্প এলাকায় আশ্রয় গ্রহণ করেন। এছাড়া ড্রেজিং কাজের সাথে সমন্বয় করে ফেরিঘাট নির্মাণের প্রয়োজন হয়ে থাকে এবং ফেরিঘাটের সংরক্ষণ ও সমন্বয় কাজও একইভাবে করা হয়ে থাকে। যার কারণে প্রায়ই কাজ বন্ধ রাখতে হয়। অপরদিকে প্রকল্প এলাকার কাজসমূহ চলমান অবস্থায় হঠাৎ করে নোভেল করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের কারণে বর্তমান প্রকল্প এলাকার কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে। কবে নাগাদ পুনরায় কাজসমূহ আরম্ভ করা যাবে তা অনিশ্চয়তার মধ্যে রয়েছে। এমতাবস্থায়, আলোচ্য প্যাকেজের কাজগুলো সুষ্ঠু ও সুন্দরভাবে সম্পাদনের লক্ষ্যে উক্ত কাজটির সময়সীমা ২৩-০৫-২০২০ তারিখ হতে ২২-০৫-২০২১ তারিখ পর্যন্ত অর্থাৎ ৩৬৫ দিন বৃদ্ধি করা প্রয়োজন বলে চিঠিতে উল্লেখ করা হয় যা বর্তমানে অনুমোদনের জন্য প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।

২. ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)

প্রকল্পের আওতায় বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য) e-GP-তে OTM পদ্ধতি অনুসরণে গত ২৯.০১.১৯ তারিখে The New Nation, দৈনিক আমাদের সময় ও দৈনিক ইনকিলাব পত্রিকায় দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। পত্রিকায় ছাড়াও বিআইডব্লিউটি ও সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ নির্ধারণ করা হয়েছিল ১৮.০২.২০১৯ ইং তারিখের বিকাল ০৪.৫০ টা পর্যন্ত। দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও খোলার তারিখ ছিল ১৮.০২.২০১৯ ইং। দরপত্র খোলার ঐদিনই Bid opening sheet সংশ্লিষ্ট সকলের কাছে ফ্যাক্স যোগে পাঠান হয়। এই প্যাকেজের অধীনে মোট ৫টি দরপত্র গৃহীত হয় যার মধ্যে রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা ছিল ৪ টি। কাজটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত মূল্য ২,৫৩,৯৭,৯৭৪.৯২৯ টাকা। e-GP system এর নিয়মানুযায়ী দরপত্র মূল্যায়নের সর্বনিম্ন দরদাতা হিসেবে SS Rahman International বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান হিসেবে বিবেচিত হয়। যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান S S Rahman International এর সাথে গত ০৭.০৪.২০১৯ তারিখে কাজটির জন্য ২,২৮,৫৮,১৭৭.৪৩৭ টাকায় ৩৬৫ দিনের মেয়াদে চুক্তিনামা সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ২৩.০৫.২০১৯ তারিখে কাজের সাইট বুঝিয়ে দেওয়া হয় এবং তদানুযায়ী কাজটি আরম্ভ করা হয়। বর্তমানে প্রকল্পের কাজটি চলমান রয়েছে। পর্যালোচনায় দেখা যায়, বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য) e-GP এর মাধ্যমে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করে করা হয়েছে।

৩. সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন, ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ

প্রকল্পের আওতায় বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন, ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ e-GP-তে OTM পদ্ধতি অনুসরণে গত ০৮.০৫.১৯ তারিখে দৈনিক কালের কণ্ঠ, বাংলাদেশ টুডে, দৈনিক ইনডিপেন্ডেন্ট এবং দৈনিক মানবকণ্ঠ পত্রিকায় দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। পত্রিকায় ছাড়াও বিআইডব্লিউটি ও সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে দরপত্র আহ্বানের বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ নির্ধারণ করা হয়েছিল ১৯.০৫.২০১৯ ইং তারিখের দুপুর ০১.৪২ টা পর্যন্ত। দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও খোলার তারিখ ছিল ১৯.০৫.২০১৯ ইং। দরপত্র খোলার ঐদিনই Bid opening sheet সংশ্লিষ্ট সকলের কাছে ফ্যাক্স যোগে পাঠান হয়। এই প্যাকেজের অধীনে মোট ২টি দরপত্র গৃহীত হয় এবং ২টি দরপত্রই রেসপনসিভ হয়। কাজটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত মূল্য ১,৭৪,৯৯,৯৬৬.৯৮৬ টাকা। e-GP system এর মূল্যায়নের মাধ্যমে মেসার্স বেলাল ব্রাদার্স বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান হিসেবে বিবেচিত হয়। যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বিজয়ী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান মেসার্স বেলাল ব্রাদার্স এর সাথে গত ০১.০৯.২০১৯ তারিখে কাজটির জন্য ১,৫৭,৪৯,৯৭০.২৮৮ টাকায় ৩৬৫ দিনের মেয়াদে চুক্তিনামা সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে কাজের সাইট বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি দেখে এর কার্যক্রম এখনো শুরু হয়নি। বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ২ একর জমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না হওয়া এবং বাহাদুরাবাদে বিদ্যুৎ সংযোগ না পাওয়া এবং ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন, ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহের কাজ এখনো শুরু হয়নি। তবে প্রকল্প পরিচালক জানান নোভেল করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাব কমলেই এ কার্যক্রম হাতে নেওয়া হবে। পর্যালোচনায় দেখা যায়, বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য) e-GP এর মাধ্যমে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করে করা হয়েছে।

৩.২.৩ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প থেকে প্রাপ্ত বিভিন্ন নির্মাণ উপকরণের ল্যাবরেটরি পরীক্ষার রিপোর্ট/ফলাফল বিশ্লেষণ করে যায় যে প্রায় প্রতিটি উপকরণ সরকার কর্তৃক স্বীকৃত প্রতিষ্ঠান BUET থেকে পরীক্ষা করানো হয়েছে/হচ্ছে এবং বিল দেওয়ার পূর্বে প্রকল্প অফিস কর্তৃক গুণগত মান সম্পর্কে নিশ্চিত হয়ে বিল সত্যায়িত করে তবে বিল প্রদান করা হয়েছে/হচ্ছে। প্রকল্পেটি বাস্তবায়নে গুণগত মান বজায় রাখার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান সিইজিআইএস-কে নিয়োগ করে সার্বক্ষণিক ড্রেজিং কাজ মনিটরিং করা হচ্ছে। CEGIS কর্তৃক প্রি এবং পোস্ট সার্ভে করে এবং তাদের নির্ণয়কৃত Dredged Volume এর ভিত্তিতে ঠিকাদারের বিল পরিশোধ করা হয়েছে। ক্রয়কৃত পণ্যসমূহ ক্রয়চুক্তির নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ক্রয় করা হয়েছে বলে পর্যবেক্ষণে প্রতীয়মান হয়।

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত এবং চলমান কাজের অবস্থাঃ

(লক্ষ টাকা)

চুক্তির বিবরণ	চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা)	ঠিকাদারের নাম	চুক্তির তারিখ	সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি		মন্তব্য
					আর্থিক	বাস্তব (%)	
ইতোমধ্যে সম্পাদিত কাজ সমূহ							
১. কনসালটেন্সি (ডিজাইন সংশ্লিষ্ট নক্সা প্রণয়ন, সয়েল টেষ্ট ইত্যাদি কাজ)।	৩১.০২৪	একিউম্যান আর্কিটেক্টস এন্ড প্ল্যানার্স লিমিটেড	০৬/০৬/২০১৮	১২/০৯/২০১৮	৩১.২০৪	১০০%	সম্পন্ন হয়েছে
২. ০১ (এক) টি ডাবল কেবিন পিকআপ ট্রয়।	৫০.৯৯৫	এজি অটোমোবাইলস লিমিটেড	১৭/০৯/২০১৮	১৯/১০/২০১৮	৫০.৯৯৫	১০০%	সম্পন্ন হয়েছে
৩. ভূমি উন্নয়ন, কম্পেকশন, লেভেলিং, ড্রেসিং ইত্যাদি	৬৪৩.১২৭	ওয়েল- এসএসআরআই (জেভি)	২০/০৬/২০১৮	২০/১২/২০১৮	৬৪৩.০২৮	১০০%	সম্পন্ন হয়েছে
৪. বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ভূমি অধিগ্রহণ।	-		-	-	১২০৯.১১	১০০%	৩১-০১-২০১৯ বাহাদুরাবাদ এবং ০৭-০৩-২০১৯ বালাশী প্রান্তে ৭.০০ একর কনুতর ১৪.০০ একর জমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়েছে।
৫. বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ড্রেজিংয়ের কাজ।	২৭৮৩.৭৫	মেসার্স ডকইয়ার্ড এন্ড ইঞ্জিনিয়ারিং ওয়ার্কস লি: বাংলাদেশ নৌবাহিনী	১০/০৭/২০১৮	৩১/১২/২০১৯	৫৪৩২.৩৮	১০০%	বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজিং বিভাগের তত্ত্বাবধানে ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং কাজ সম্পন্ন সম্ভব হয়েছে। উক্ত ড্রেজিং কাজ CEGIS কর্তৃক মনিটরিং করা হয়েছে।
লট-০১: বালাশী প্রান্তে ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।							
লট-০২: বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং কাজ।							
৬. ড্রেজিং কাজের জন্য পরামর্শ	৫৮.৫৬৪	সিইজিআইএস	২১/১১/২০১৮	৩১/১২/২০১৯	৩৮.২৮০	১০০%	সম্পন্ন হয়েছে
বর্তমান চলমান কাজ সমূহ							
৭. পার্কিং ইয়ার্ড এবং বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, স্টোর রুম, রেস্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট	২০৯৫.১৯০	এস এস রহমান ইন্টারন্যাশনাল	০৩/০৩/২০১৯	৩৬৫ দিন	৭৫৭.৪৪	৭৫.০০%	কাজ চলমান রয়েছে

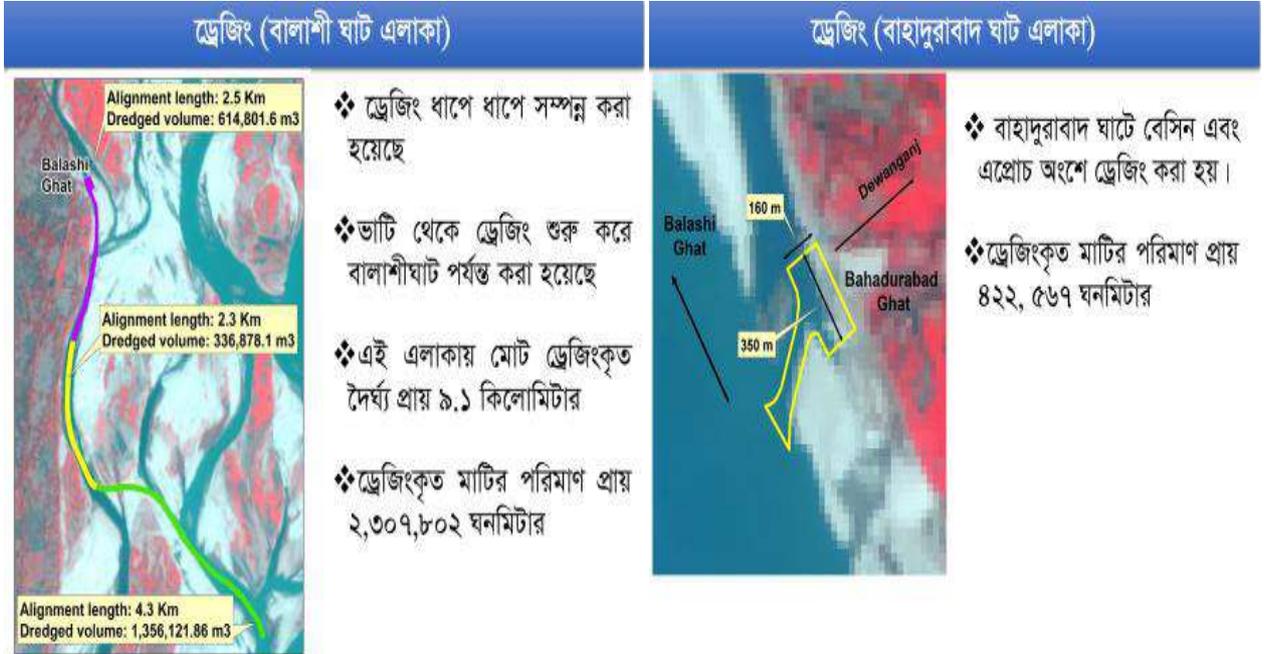
চুক্তির বিবরণ	চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা)	ঠিকাদারের নাম	চুক্তির তারিখ	সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি		মন্তব্য
					আর্থিক	বাস্তব (%)	
কমপ্লেক্স, ডাইভার সেড (টয়লেটসহ) রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রিজ কন্ট্রোল রুম, সাব- স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ও কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিসি অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।							
৮. ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সময় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।	২২৮.৫৮১	এস এস রহমান ইন্টারন্যাশনাল	০৭/০৪/২০১৯	৩৬৫ দিন	৭২.৬২৬	৭০.০০%	ইতোমধ্যে দুই প্রান্তে দুই স্টেজে দুইটি করে ফেরিঘাট নির্মাণ করা হয়েছে।
৯. লট নং -০১ বাউন্ডারী ও ফেসিং ওয়াল এবং পার্কিং ইয়ার্ড এর প্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ কাজ।	৫৩৩.৬৮০	এস এস রহমান ইন্টারন্যাশনাল	২৪/০৩/২০১৯	৩৬৫ দিন		৫৫.০০%	কাজ চলমান রয়েছে
১০। লট নং -০২ অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাট এপ্রোচ, ড্রেনেজ সিস্টেম এবং ডিভাইডার নির্মাণ কাজ।	৫৩৯.১৯৮	এসএসআরআই- জেই জেভি।	১৮/০৯/২০১৯	৩৬৫ দিন	-	২০.০০%	কাজ চলমান রয়েছে
১১) ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ।	১৭২৭.৯৯৯	এসএসআরআই- জেই জেভি।	১৮/০৯/২০১৯	৩৬৫ দিন	-	১০.০০%	কাজ চলমান রয়েছে
শীঘ্রই কাজ শুরু করা হবে							
১২) সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন এবং ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ ব্যবস্থাকরণ কাজ।	১৫৭.৪৯৯	মেসার্স বেগলাল ব্রাদার্স	০১/০৯/২০১৯	৩৬৫ দিন	-	-	করোনা ভাইরাসের कारणे কাজটি আরম্ভ করা সম্ভব হয়নি।
১৩) স্টীল জেটি (সেডসহ) এবং স্টীল স্পাড নির্মাণ কাজ।	১৯.৫৯৯	এস.কে ইন্টারন্যাশনাল	০৫/০৯/২০১৯	৩৬৫ দিন	-	-	
১৪) জলযান (১টি কেবিন ক্রুজার) ক্রয়	১৭০.০০	-	-	-	-	-	করোনা ভাইরাসের कारणे ক্রয় কার্যক্রম এখনো শুরু হয়নি

৩.৩ প্রকল্প অঙ্গসমূহের কার্যকারিতা ও উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা

৩.৩.১ প্রকল্প অঙ্গসমূহের বর্তমান কার্যকর অবস্থা

৩.৩.১.১ বালাশী ঘাট হতে বাহাদুরাবাদ ঘাট পর্যন্ত ড্রেজিং কাজ

যমুনা নদী হিমালয়ের উত্তর থেকে উৎপন্ন হয়েছে। এটি চীন ও ভারত এর উপর দিয়ে প্রবাহিত হয়ে রংপুর জেলার কাউনিয়ার নিকট নুনখোয়ার দিয়ে বাংলাদেশে প্রবেশ করে পাবনার বেড়ায় পদ্মা সাথে মিশেছে। যমুনা নদীর প্রবাহ সব সময় থাকে। এটি বাংলাদেশের একটি প্রধান নদী যেখানে গড় পানি প্রবাহ প্রায় ৬৭০০০ ঘন মিঃ/সেকেন্ড যা মিসিসিপি নদীর তিন গুণ। বাংলাদেশে যমুনা নদীর দৈর্ঘ্য ২২০কি:মি:। প্রস্থ স্থানভেদে ৯-১৬ কি.মি। নদীর তলদেশ মূলত: পলন ভূমি। নদীর তলদেশে Slope গড়ে উজানে ৮.৫ সে. মি/কি:মি ও ভাটিতে ৬.৫ সে.মি/কি.মি। বাহাদুরাবাদে বার্ষিক পানির গড় প্রবাহ ২০০০০ মি^৩/সেকেন্ড। ২০১০-২০১৮ সাল পর্যন্ত নদীর Rate of Erosion ১৬৩০ হে:/বছর এবং Rate of Accretion ১৩৯০ হে:/বছর। ২০০০ হতে ২০১০ সাল পর্যন্ত বাহাদুরাবাদ ঘাট ১৫৩০ মিটার এবং বালাশী ঘাট ২৫০মি: Shift হয়েছে। তবে এখন বাহাদুরাবাদ ঘাট Shift এর প্রবণতা কমে গেছে। (সূত্র: CEGIS Report 2019).



বালাশীঘাট-বাহাদুরাবাদ নৌপথটি যমুনা নদীতে অবস্থিত এবং বিগত শতকের শেষের দিকেও গাইবান্ধা থেকে জামালপুর হয়ে ময়মনসিংহ যেতে নৌপথটি ব্যবহৃত হত। নাব্যতা সংকটের কারণে নৌপথটি বর্তমানে অচল। তবে স্থানীয় লোকজন সীমিত পরিসরে ছোট নৌকা দিয়ে গাইবান্ধা থেকে জামালপুর যাতায়াত করে থাকে। সরাসরি সড়ক যোগাযোগ না থাকায় এই নৌপথটি রংপুর বিভাগ থেকে ময়মনসিংহ বিভাগ তথা রাজধানী ঢাকার সঙ্গে যোগাযোগের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। সম্প্রতি বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ এই নৌপথের নাব্যতা পুনরুদ্ধার ও ফেরি চলাচল শুরু করার জন্য প্রকল্প গ্রহণ করেছে। বালাশী ঘাট হতে বাহাদুরাবাদ ঘাট পর্যন্ত ড্রেজিং কাজ ঠিকাদারের মাধ্যমে ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার করার সংস্থান ছিল যা ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে। কাবিলপুর, মানিককর, খাদিয়ামারী, চর বুলবুলি, উরিয়া, রসুলপুর, কুচখালী (ফুলছড়ি উপজেলা) এবং ফুটানি বাজার (দেওয়ানগঞ্জ উপজেলা) পয়েন্টে ড্রেজিং করা হয়। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক Dredged Spoil Management System এর আওতায় নির্দেশিত স্থান যেমন- বেসিনের মাটি নদীর তীর হতে দূরবর্তী স্থানে এবং চ্যানেলের মাটি উঁচু চরে মাটির ডাইক ও তরজা বেড়া দ্বারা ডাইক নির্মাণ করে ফেলা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক প্রি এবং পোস্ট সার্ভে অনুযায়ী বিল পরিশোধ করা হয়েছে। খননের পূর্বে ড্রেজিং পয়েন্টগুলোতে প্রয়োজনীয় নাব্যতা ছিল না তবে খননের পরে পরামর্শক দল কর্তৃক বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায় স্থানভেদে ৭ থেকে ১১.৫ ফুট গভীরতা পাওয়া গিয়েছে। নদীর গভীরতা নির্ণয়ে দৈর্ঘ্য মাপার টেপ, রশি ও রশির সঙ্গে 'ভর' (ইট) বেঁধে নদীর গভীরতা নির্ণয় করা হয়। এটি হাইড্রোগ্রাফি সার্ভের একটি স্থানীয় পদ্ধতি।



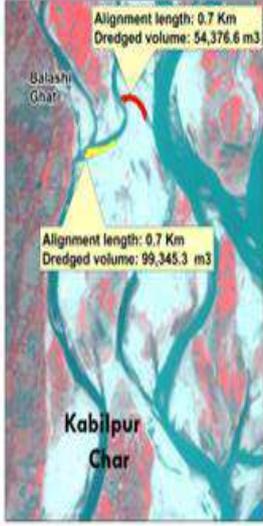
ছবিঃ বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে পরামর্শক দলের রশির সঙ্গে 'ভর' (ইট) বেঁধে নদীর গভীরতা নির্ণয়

খনন পয়েন্ট থেকে ডেজিং ম্যাটেরিয়াল ৪০০ ফুট থেকে প্রায় ২ কি:মি পর্যন্ত দূরত্বে ফেলা হয়েছে এবং অধিকাংশ ম্যাটেরিয়াল নদীর চরে ফেলা হয়েছে। কুচখালী ও ফুটানী বাজারে যথাক্রমে ডাইক নির্মাণ করে এবং নদীর পাড়ে ফেলা হয়েছে। নিম্নে ডেজিং পয়েন্টের নামসহ খননের গভীরতা, দূরত্ব, ম্যাটেরিয়াল ফেলার দূরত্ব ও স্থান ছক আকারে দেয়া হলোঃ

ডেজিং পয়েন্ট	এলাকার নাম			নদীর গভীরতা		খননকৃত এলাকার দূরত্ব	খনন পয়েন্ট থেকে ম্যাটেরিয়াল ফেলার দূরত্ব	ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান
	ইউনিয়ন	উপজেলা	জেলা	খননের পূর্বে	খননের পরে			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
কাবিলপুর	ফজলপুর	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	৪ ফুট	৯ ফুট	-	৪০০ ফুট	নদীর চরে
মানিককর	ফজলপুর	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	৫ ফুট	৮ ফুট	-	৫০০ ফুট	চরে
খাদিয়ামারী	ফজলপুর	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	৩ ফুট	৭ ফুট	-	৫০০ ফুট	চরে
চর বুলবুলি	ফজলপুর	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	২ ফুট	৭ ফুট	-	৬০০ ফুট	চরে
উরিয়া	উরিয়া	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	চর	৯ ফুট	-	৭০০ ফুট	চরে
রসুলপুর	কাঞ্চিপাড়া	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	৪ ফুট	৮ ফুট	৩২০০ ফুট	৬০০ ফুট	নদীর চরে
কুচখালী	ফজলপুর	ফুলছাড়ি	গাইবান্ধা	চর	৮ ফুট	২০০০ ফুট	৭০০ ফুট	ডাইক
ফুটানি বাজার	চুকাইবাড়ি	দেওয়ানগঞ্জ	জামালপুর	চর	১১.৫ ফুট	প্রায় ১ কি.মি.	১/২ কি.মি.	নদীর পাড়

যমুনা নদী একটি **Dynamic** এবং **Unpredictable River**। **Morphological** কারণে প্রতিনিয়ত এর গতি প্রকৃতি পরিবর্তিত হয়ে থাকে। বর্ষা মৌসুমে এ নদীটি প্রবল রুদ্ধমূর্তী ধারণ করে। পাশাপাশি প্রতিনিয়ত নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হয়ে থাকে। তাছাড়াও এই নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতা দেশের অন্যান্য নদী হতে অনেক বেশি। মূল ডিপপিপিতে প্রস্তাবিত ফেরিঘাট এবং রেলওয়ের ফেরিঘাটসহ ডেজিং করার জন্য ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার ডেজিং পরিমাণ নির্ধারণ করা ছিলো যা সম্পন্ন হয়েছে। কিন্তু প্রতিনিয়ত নদীর গতিপথ পরিবর্তন ও পলি পড়ার কারণে খননকৃত জায়গা ভরাট এবং ঘন ঘন চ্যানেল পরিবর্তনের ফলে বর্তমানে রেলঘাটসহ খনন করতে প্রায় ৫০.০০ লক্ষ ঘনমিটার ডেজিং প্রয়োজন হবে বলে **CEGIS** কর্তৃক প্রতিবেদন দেয়া হয়। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে প্রতীয়মান হয় যে, অন্যান্য নদীর চেয়ে এ নদীতে ডেজিং করা অনেক বেশি চ্যালেঞ্জিং। পাশাপাশি ভরাট প্রবণতা এবং **Siltation** হার বেশি। তাই ফেরি চলাচলের স্বার্থে ন্যূনতম পরবর্তী দুই বছর সংরক্ষণ খনন কাজ পরিচালনা করতে হবে।

বিকল্প নদীপথ (বালাশী ঘাট এলাকা)



- ❖ লাল চিহ্নিত অংশ দ্রুত ভরাট হওয়ায় একটি বিকল্প চ্যানেল বিবেচনা করা হয়
- ❖ রসুলপুরে দুটি স্থানে প্রায় ১.৪ কিলোমিটার ড্রেজিং করা হয়
- ❖ এখানে ড্রেজিংকৃত মাটির পরিমাণ প্রায় ১৫৩,৭২২ ঘনমিটার

নতুন বিকল্প নৌপথ



- ❖ An alternative channel is considered for route development (approximate length 31 km)
- ❖ Probable required dredged volume is 35,00,000 m³ (approx.) based on hydrographic survey chart of December 2019

বর্তমানে নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হওয়ার কারণে নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা মোতাবেক আলোচ্য প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং সম্পন্ন হওয়ায় পরবর্তী প্রয়োজনীয় ড্রেজিং এর কাজ বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ডেজার দ্বারা রাজস্ব বাজেটের আওতায় সম্পন্ন করার লক্ষ্যে ইতোমধ্যে ৬টি ডেজার নিয়োজিত করা হয়েছে এবং প্রায় ৬/৭ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং সম্পন্ন হয়েছে। বর্তমানে বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ডেজার দ্বারা রাজস্ব বাজেটের আওতায় ৬টি ডেজার দ্বারা ড্রেজিং কাজ চলমান রয়েছে এবং পরবর্তীতে তা অব্যাহত থাকবে বলেও আশা করা যায়।



ছবি: খননকৃত স্থানে স্থানীয় জনগণের সাথে আলোচনায় পরামর্শক দল



ছবি: বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ডেজারের দ্বারা খনন



ছবি: নদীর চরে মাটি ফেলা হচ্ছে



ছবি: ডাইকে মাটি ফেলার জন্য প্রস্তুতি



ছবি: তরজার বেড়া দ্বারা নির্মিত ডাইকে মাটি ফেলা হচ্ছে

৩.৩.১.২ প্রকল্প অবকাঠামোগুলোর বাস্তব অগ্রগতি

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী এক পাড়ে ৮ (আট) একর করে উভয় পাড়ে মোট ১৬ (ষোল) একর জমি অধিগ্রহণের সংস্থান রয়েছে। বালাশী ও বাহাদুরাবাদ উভয় ঘাটে ৭ একর করে ১৪ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। বালাশী এলাকায় বাকী ১.০০ একর এবং বাহাদুরাবাদ এলাকায় ১.০০ একর জমি অধিগ্রহণের জন্য যথাক্রমে জেলা প্রশাসক গাইবান্ধা ও জেলা প্রশাসক জামালপুর মহোদয়গণকে গত ২০/০৫/২০১৯ তারিখ অনুরোধ জানিয়ে প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়। বালাশী এলাকায় জমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া একেবারেই প্রাথমিক পর্যায়ে রয়েছে তবে বাহাদুরাবাদ এলাকায় অগ্রগতি দৃশ্যমান। জমি অধিগ্রহণ বিষয়ে জেলা প্রশাসক গাইবান্ধা ও জেলা প্রশাসক জামালপুর মহোদয়গণকে তাগিদ প্রদান করা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান।



ছবি: বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ঘাটে স্থাপিত বিভিন্ন অবকাঠামোর ছবি

প্রকল্প অবকাঠামোগুলোর কার্যক্রম চলমান রয়েছে, কোন অবকাঠামোরই কাজ সমাপ্ত হয়নি। বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, স্টোর রুম, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেষ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো ডিসেম্বর'২০২০ নাগাদ সম্পন্ন হওয়ার কথা, বাস্তবে ডিসেম্বর ২০২০ এর মধ্যে সম্পন্ন সম্ভব নয় বলে প্রতীয়মান হয়েছে। এসব কার্যক্রমের অগ্রগতি ৫০-৯০%। কিছু কার্যক্রমের কাজ কেবল শুরু হয়েছে এবং কিছু কার্যক্রম এখনো শুরু হয় নি। আইএমইডি ও পরামর্শক দল মাঠ পর্যায়ে ভৌত অবকাঠামোর কাজ পরিদর্শন করেন।



ছবি: মাঠ পর্যায়ে বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে জনাব মোঃ মাহবুবুর রহমান, পরিচালক, জনাব মুহাম্মদ মোস্তফা হাসান, উপ পরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮, আইএমইডি, প্রকল্প কর্মকর্তা, পরামর্শক দল এবং ডিটিসিএল টিম।

পরিদর্শনে দেখা যায় যে, অবকাঠামো নির্মাণের ক্ষেত্রে সাটারিং কাজে বাঁশের খুঁটি ব্যবহার করা হয়েছে। তাছাড়া সাটারিং ঠিকমতো না হওয়ায় আনসার ব্যারাকের বীমে সঠিকভাবে ঢালাই হয়নি। এসব ক্ষেত্রে আরোও যত্নবান ও নিবিড় তদারকির প্রয়োজন ছিলো। সারণী ৩.৩ এ প্রকল্প অবকাঠামোগুলোর অগ্রগতি দেয়া হয়েছে।



ছবি: বিভিন্ন অবকাঠামোর ছবি, যেখানে সাটারিং কাজে বাঁশের খুঁটি ব্যবহার করা হয়েছে

সারণী ৩.৩: বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে প্রাপ্ত প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ ও অবকাঠামোগুলোর অগ্রগতি

কাজের ধরন	কাজের অগ্রগতি (হয়েছে/হয়নি)		অগ্রগতি না হওয়ার কারণ		অগ্রগতি হয়ে থাকলে তার পরিমাণ		মন্তব্য	
	বালাসী	বাহাদুরাবাদ	বালাসী	বাহাদুরাবাদ	উলাসী	বাহাদুরাবাদ	উলাসী	বাহাদুরাবাদ
ভূমি অধিগ্রহণ	৭ একর হয়েছে, ১ একর হয়নি	৭ একর হয়েছে, ১ একর হয়নি	১ বছর পার হলেও জেলা প্রশাসক গাইবান্ধা ও জেলা প্রশাসক জামালপুর জমি বুঝিয়ে দেওয়া হয় নি, জেলা প্রশাসক মহোদয়কে এ ব্যাপারে তাগিদ দেওয়া হয়েছে।		৯০%	৯০%	জমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া একেবারেই প্রাথমিক পর্যায়ে রয়েছে	বাহাদুরাবাদ এলাকায় অগ্রগতি দৃশ্যমান।
বিআইডব্লিউটিএ অফিস	হয়েছে	হয়েছে	জনবল স্বল্পতার কারণে অগ্রগতি কম	-	৫৬%	৬০%	-	-
ওয়েটিং সেড	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৮৫%	-	-
স্টোর রুম	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৭০%	-	-
রেস্ট রুম	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৪৩%	৬৫%	-	-
পাম্প হাউজ	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯২%	৬৫%	-	-
টোল বুথ	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৮০%	-	-
পাইলট হাউজ	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৬২%	৭০%	-	-
পুলিশ ব্যারাক	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৭০%	-	-
টয়লেট নির্মাণ	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৭০%	-	-
ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ)	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৬০%	-	-
রেস্টুরেন্ট	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৮৮%	৯০%	-	-
ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম	হয়নি	হয়নি	অন্যের দখলে ছিল	রাস্তা তৈরি না হওয়ার কারণে	০%	-	প্রক্রিয়াধীন রয়েছে	প্রক্রিয়াধীন রয়েছে
সাব-স্টেশন রুম	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৮৩%	৭০%	-	-
ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯১%	৯০%	-	-
আনসার ব্যারাক	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৯০%	৮৫%	-	-
কর্মচারী ব্যারাক	হয়েছে	হয়নি	-	ড্রয়িং এ নেই	৪৫%	-	ছাদ ঢালাই সমাপ্ত	নাই
জেনারেটর রুম	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৮২%	৭৫%	-	-
গ্যারে	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৭৮%	৬৫%	-	-
পেয়ার রুম নির্মাণ	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৫০%	৬৫%	-	-
ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন,	হয়েছে	হয়েছে	-	-	৮০%	৭০%	-	-

কাজের ধরন	কাজের অগ্রগতি (হয়েছে/হয়নি)		অগ্রগতি না হওয়ার কারণ		অগ্রগতি হয়ে থাকলে তার পরিমাণ		মন্তব্য	
ড্রেসিং এবং লেভেলিং								
ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সময় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)	হয়নি	হয়নি	ক্রমান্বয়ে কাজ শুরু হবে	কাজ শুরু করার জন্য মালামাল আনা হয়েছে	০%	০%	ক্রমান্বয়ে কাজ হচ্ছে	ক্রমান্বয়ে কাজ হচ্ছে
পার্কিং ইয়ার্ড	হয়নি	হয়েছে	ক্রমান্বয়ে কাজ শুরু হবে	-	০%	৫০%	ক্রমান্বয়ে কাজ হচ্ছে	-
পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রটেকশন	হয়নি	হয়নি	-	পানির লেভেলের জন্য হয় নি	৫০%	০%	ক্রমান্বয়ে কাজ শুরু হবে	স্লোপ হয়েছে প্রটেকশন হয়নি
অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড	হয়েছে	১ টি হয়েছে ২টি হয়নি	-	পর্যায়ক্রমে হবে	১০০%	৩৫%	-	সড়ক বিভাগ, জামালপুর কর্তৃক উক্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণ সংক্রান্ত একটি ডিপিপি অনুমোদন প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।
ড্রেনেজ ব্যবস্থা	হয়নি	হয়নি	পার্কিং এর সাথে সম্পর্কিত	পার্কিং এর সাথে সম্পর্কিত	০%	০%	-	-
সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং কাজ	হয়নি	হয়েছে	পর্যায়ক্রমে হবে	-	৪০%	৭০%	-	-
ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ	হয়নি	হয়েছে	পর্যায়ক্রমে হবে	-	০%	৮০%	-	-
স্টীল জেটি (সেডসহ)	হয়নি	হয়নি	পর্যায়ক্রমে হবে	টেন্ডার না পাওয়ার কারণে	০%	০%	-	-
স্টীল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া, ৩৭ মিঃ লম্বা)	হয়নি	হয়নি	পর্যায়ক্রমে হবে	পর্যায়ক্রমে হবে	০%	০%	-	-
পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার	হয়নি	হয়নি	ইয়ার্ড হওয়ার পর হবে	ইয়ার্ড হওয়ার পর হবে	০%	০%	-	-
সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা ও ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন	হয়নি	হয়নি	পর্যায়ক্রমে হবে	পর্যায়ক্রমে হবে	০%	০%	-	বিদ্যুৎ সংযোগ বিষয়ে স্থানীয় বিদ্যুৎ অফিসে তাগিদ দেয়া হয়েছে

৩.৩.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা আউটপুট পর্যায়ের অর্জন অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য	লগফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা	বাস্তব অগ্রগতি (মার্চ ২০ পর্যন্ত)	উদ্দেশ্য অর্জন
রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা।	১) নিরাপদ নৌ চলচাল বেসিন এবং চ্যানেল জুন' ২০২১ নাগাদ নিশ্চিত করা হবে।	১০০.০০%	প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ড্রেজিং কাজ ১০০% সম্পন্ন হয়েছে। বর্তমানে রাজস্ব খাতের আওতায় বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং কাজ চলমান রয়েছে।
	২) ২ একর ভূমি অধিগ্রহণ এবং ০.৩০ লক্ষ ঘনমিটার ভূমি উন্নয়ন কাজ ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ৭.০০ একর করে মোট ১৪.০০ একর জমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করে হস্তান্তর করা হয়। অতিরিক্ত ২ (দুই) একর জমির অধিগ্রহণের কাজ প্রক্রিয়াধীন আছে।	জেলা প্রশাসক, গাইবান্ধা ও জামালপুর এর কার্যালয়ে প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। তবে ধীরগতির প্রক্রিয়ার কারণে দীর্ঘ সময়ক্ষেপণ হচ্ছে। ফলে সময়মতো জমি অধিগ্রহণ সম্ভব না হলে উদ্দেশ্য অর্জন ব্যাহত হবে।
	৩) ৩৮৩৫ বর্গমিটার বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, স্টোর রুম, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোল বুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ), রেষ্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	৮২.০০%	এ অংশের ভৌত অবকাঠামোগুলোর বাস্তব অগ্রগতি তুলনামূলক ভালো হলেও বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে মনে হয়েছে ডিসেম্বর ২০২০ এর মধ্যে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নয়। করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে। যার ফলে যথা সময়ে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নাও হতে পারে। উদ্দেশ্য অর্জন ব্যাহত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।
	৪) ২৯৮৬ বর্গমিটারের ২টি (লো/মিড/হাই) ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ জুন' ২০২১ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	৭০.০০%	করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে। যথাসময়ে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নাও হতে পারে।
	৫) ৩৩০০০ বর্গমিটার পার্কিং ইয়ার্ড ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	৩৫.০০%	করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে। যথাসময়ে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নাও হতে পারে।
	৬) ৬৪০০ বর্গমিটার অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	২০.০০%	বাস্তব অগ্রগতি কম, ডিসেম্বর ২০২০ এর মধ্যে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নয়। করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে।
	৭) ১০০০ বর্গমিটার ড্রেনেজ ব্যবস্থা ডিসেম্বর' ২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	--	করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে।
	৮) ৫০০০ বর্গমিটার সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং কাজ ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	৬৫.০০%	করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে।
	৯) ৩২০০ বর্গমিটার ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ ডিসেম্বর' ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	১০.০০%	বাস্তব অগ্রগতি কম, ডিসেম্বর ২০২০ এর মধ্যে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নয়। করোনা ভাইরাসের কারণে বর্তমানে

			কাজসমূহ বন্ধ রয়েছে।
	১০) ২৪০ বর্গমিটার ছোট নৌ-যান বার্ডিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাড নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	-	চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে। করোনা ভাইরাসের কারণে কাজটি আরম্ভ করা সম্ভব হয়নি।
	১১) ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা, সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজসহ অন্যান্য কাজ ডিসেম্বর ২০২০ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	-	চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে। করোনা ভাইরাসের কারণে কাজটি আরম্ভ করা সম্ভব হয়নি।
	১২) গার্ডেনিং এবং বিউটিফিকেশন এর মাধ্যমে টার্মিনাল এলাকায় নদী তীর সৌন্দর্যবর্ধন জুন ২০২১ নাগাদ সম্পন্ন করা হবে।	-	প্রকল্পের আওতায় অন্যান্য সকল অবকাঠামো নির্মাণ কাজ সম্পন্ন শেষ পর্যায়ে আলোচ্য সৌন্দর্যবর্ধন কাজ হাতে নেয়া হবে।

বিশেষ দৃষ্টব্য: প্রকল্পের পার্কিং ইয়ার্ড এর সাথে অনেকগুলো কাজ সম্পর্কিত। তাই কয়েকটি কাজের বাস্তব অগ্রগতি দেখানো হয়নি।

৩.৪ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা

৩.৪.১ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ

প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব বর্তমান জনবল কাঠামো দ্বারা প্রকল্পের কাজ পরিচালিত হচ্ছে। নির্বাহী প্রকৌশলী (পুর) পদের নিচে নন এমন একজন কর্মকর্তা তার দায়িত্বের অতিরিক্ত হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালনপূর্বক প্রকল্পের সঠিক বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার কাজ করবেন বলে ডিপিপিতে নির্দেশনা রয়েছে। সে অনুযায়ী মোঃ নিজাম উদ্দিন পাঠান, নির্বাহী প্রকৌশলী গত ০৪-০২-২০১৮ ইং তারিখ হতে অদ্যাবধি প্রকল্প পরিচালক হিসেবে অতিরিক্ত দায়িত্ব পালন করছেন।

৩.৪.২ জনবল নিয়োগ

আলোচ্য প্রকল্পের জন্য কোন পূর্ণকালীন জনবল নিয়োগ করা হয়নি। ডিপিপিতে জনবলের কোন কাঠামো নাই। ডিপিপি অনুযায়ী কর্তৃপক্ষের নিজস্ব কর্মকর্তা ও কর্মচারী দ্বারা প্রকল্পের কাজ চলমান রয়েছে। বিআইডব্লিউটিএ'র একজন সহকারী প্রকৌশলী (পুর) ও ২ জন উপ-সহকারী প্রকৌশলী (পুর), ২ জন কারিগরী সহকারী (পুর) সমন্বয়ে প্রকল্প কার্যক্রম বাস্তবায়িত হচ্ছে। পাশাপাশি অন্যান্য সহায়ক স্টাফ প্রকল্প পরিচালককে তার কাজে সাহায্য করছেন। তবে প্রয়োজনীয় জনবলের অভাব রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়েছে। তদারকি কাজের অভাব পরিলক্ষিত হয়েছে। সেক্ষেত্রে অস্থায়ী ভিত্তিতে কর্মকর্তা/ কর্মচারী নিয়োগ করা যেতে পারে।

৩.৪.৩ প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা বাস্তবায়ন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন শুরুর প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা আহ্বান করা হয়নি। এ ব্যাপারে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প পরিদর্শন করে প্রকল্পের কার্যক্রম যথাসময়ে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ডিপিপিতে বর্ণিত নির্দেশনা মোতাবেক নিয়মিত পিআইসি ও স্টিয়ারিং সভা আহ্বান করা সমীচীন হবে মর্মে সুপারিশ প্রদান করেন। প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে মোট ৩টি প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা যথাক্রমে ১০-০৯-২০১৮, ১৯-১২-২০১৮, ২৮-০৮-২০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত হয় এবং মোট ২টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা যথাক্রমে ২৫-০৭-২০১৮, ১৪-০২-২০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত হয়। পিআইসি ও স্টিয়ারিং সভা হতে প্রকল্প অবকাঠামো নির্মাণ, ড্রেজিং, জমি অধিগ্রহণসহ বিভিন্ন বিষয়ে সুপারিশ প্রদান করা হয়। প্রকল্প পরিচালক জানান, প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা সিদ্ধান্তসমূহকে প্রাধান্য দিয়ে প্রকল্প কার্যক্রম সম্পাদন করা হচ্ছে।

৩.৪.৪ আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন এবং বাস্তবায়ন অবস্থা বিশ্লেষণ

আইএমইডি কর্মকর্তা কর্তৃক প্রকল্পটি গত ১৮/০৯/২০১৮ এবং ২৬/০১/২০১৯ ইং তারিখে মোট ২বার পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্প পরিদর্শনকালে বাস্তবায়নের ব্যত্যয়, অসঙ্গতিসহ বিভিন্ন বিষয়ের পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদনে তুলে ধরা হয়। প্রতিবেদনে ভূমি উন্নয়ন, জমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ, ক্রয় প্রক্রিয়া, অবকাঠামো নির্মাণ সংক্রান্ত, ডেজিং ও ডাইক নির্মাণ, পিআইসি ও স্টিয়ারিং সভা আহ্বান ও সুপারিশ বাস্তবায়নসহ বিভিন্ন বিষয়ে সুপারিশ প্রদান করা হয়। প্রকল্প পরিদর্শন কর্মকর্তা জানান, প্রদানকৃত সুপারিশের অধিকাংশ সুপারিশ বাস্তবায়ন করা হয়নি।

৩.৪.৫ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত সমস্যা

১. প্রকল্প বাস্তবায়ন অদক্ষতাঃ পরামর্শক দল কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করে দেখা যায় যে, ভৌত কাজের গুণগত কাজের তদারকির অভাব রয়েছে। এক্ষেত্রে প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় আরোও গতিশীল ও দায়িত্বশীলতা আনয়নের পরামর্শ দেয়া যেতে পারে।
২. প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধিঃ ভূমি অধিগ্রহণের জন্য এবং ভৌত কাজ নতুন সংযোজনের ফলে প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে এগুলো প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে নিরূপণ করা যেত। ২য় সংশোধনী ইতোমধ্যে অনুমোদন করা হয়েছে, যার মেয়াদ ও ব্যয় আরোও বৃদ্ধি করা হয়েছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান মনে করে প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি হলে প্রকল্পের সুফল কাম্বিত সময়ে মধ্যে পাওয়া থেকে উপকারভোগীরা বঞ্চিত হয়। তাই ২য় সংশোধনীর সময়ের মধ্যে এই প্রকল্পের কাজ অবশ্যই শেষ করতে হবে।

৩.৫ সমীক্ষা হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি সম্পাদনে আনুষ্ঠানিক ও অনানুষ্ঠানিক সাক্ষাৎকার যথা প্রশ্নাবলির মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ, ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন, প্রাথমিক ও সেকেন্ডারী তথ্য সংগ্রহ, রিপোর্ট পর্যালোচনা এবং প্রকল্প এলাকায় পরিদর্শন ইত্যাদি কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে। সংখ্যাগত বিশ্লেষণ ও গুণগত বিশ্লেষণ হতে প্রাপ্ত তথ্য নিম্নে উপস্থাপন করা হলো।

৩.৫.১ সংখ্যাগত বিশ্লেষণ

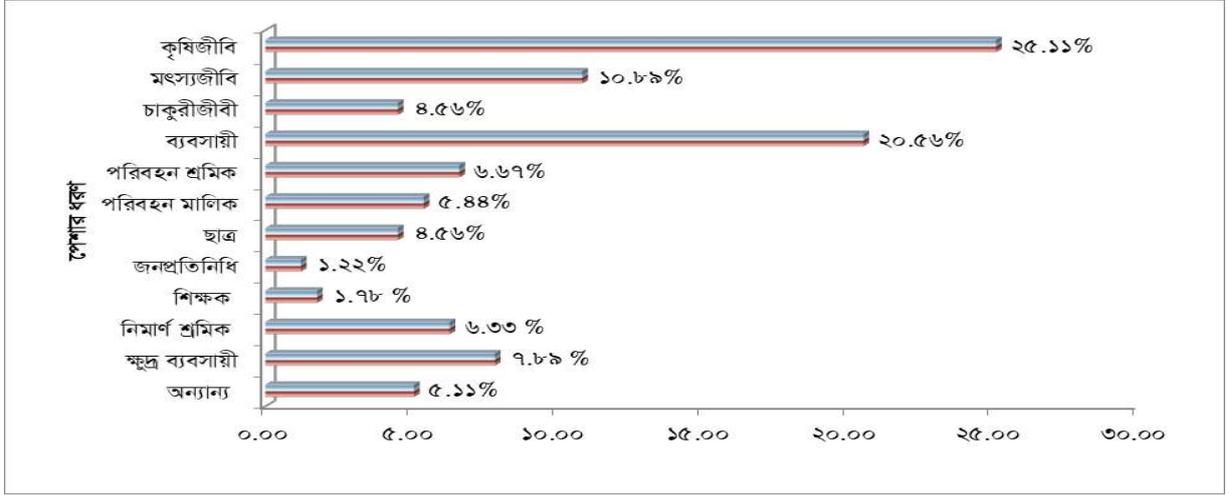
“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত) প্রকল্প এলাকার নমুনা ইউনিয়ন থেকে ৯০০ জন উত্তরদাতাদের সাথে সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি পরিচালনা করা হয়েছে। উত্তরদাতাদের কাছ থেকে অনুমোদিত প্রশ্নাবলির মাধ্যমে প্রকল্পের বিভিন্ন উন্নয়ন সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকায় বসবাসরত সরাসরি প্রকল্প উত্তরদাতা যথা-সাধারণ যাত্রী, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, ব্যবসায়ী, ফেরিতে বাসচালক, সাধারণ গণ্য ব্যবসায়ী, রেলওয়ে যাত্রী, নৌযানে চলাচলরত যাত্রী, নৌ-যান ব্যবসায়ী উত্তরদাতা এবং জনসাধারণের নিকট হতে কাঠামোগত প্রশ্নাবলির মাধ্যমে প্রকল্পের কার্যক্রম ও এর প্রভাব সম্পর্কিত তথ্যাদি সরাসরি সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে।

৩.৫.১.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের ব্যক্তিগত তথ্যাদি

ক. পেশার ধরন

নিবিড় পরিবীক্ষণে উত্তরদাতাদের প্রধান পেশা সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করা হয়। প্রাপ্ত তথ্য থেকে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পে উত্তরদাতাদের পেশা ছিল কৃষিজীবী ২৫.১১%, মৎস্যজীবী ১০.৮৯%, চাকুরি ৪.৫৬%, ব্যবসায়ী ২০.৫৬%, পরিবহন শ্রমিক ৬.৬৭%, পরিবহন মালিক ৫.৪৪%, ছাত্র ৪.৫৬%, জনপ্রতিনিধি ১.২২%, শিক্ষক ১.৭৮% নির্মাণ শ্রমিক ৬.৩৩%, ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী ৭.৮৯% এবং অন্যান্য ৫.১১%। উত্তরদাতাদের মধ্যে কৃষিজীবী এবং ব্যবসায়ী শ্রেণির অংশগ্রহণ সবচেয়ে বেশি। লেখচিত্র-১ বিশ্লেষণে প্রকল্পটিতে বিভিন্ন পেশার উত্তরদাতাদের অংশগ্রহণ দেখানো হয়েছে।

লেখচিত্র -১: উত্তরদাতাদের পেশার ধরন

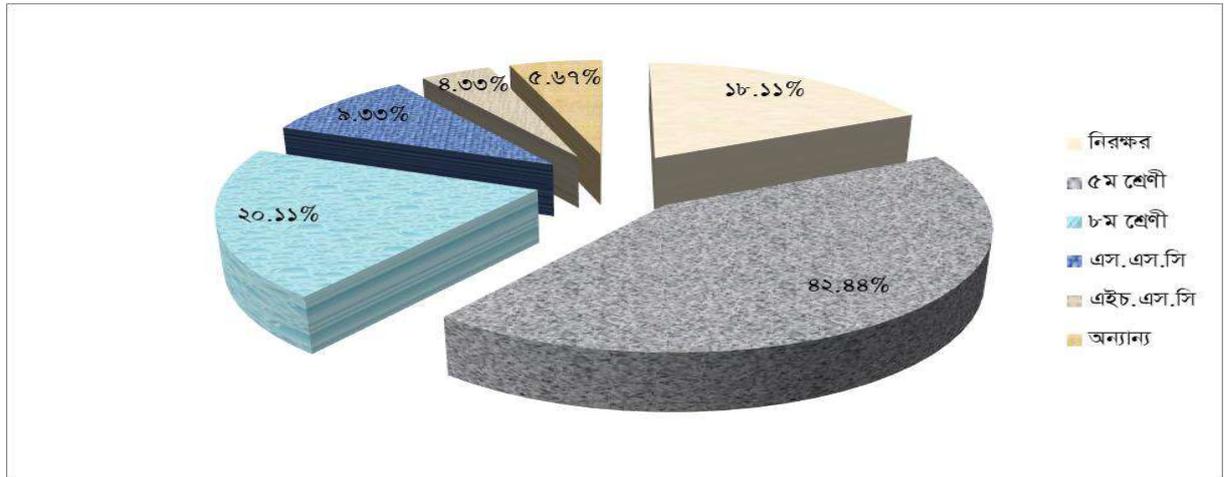


উত্তরদাতাদের পেশা বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, সমীক্ষায় সর্বোচ্চ ২৫.১১% উত্তরদাতা কৃষিজীবী এবং ২০.৫৬% উত্তরদাতা ব্যবসায়ী।

খ. শিক্ষাগত যোগ্যতা

নিবিড় সমীক্ষায় উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়, শতকরা ১৮ জন উত্তরদাতাদের নিরক্ষর, ৪২ জন উত্তরদাতাদের ৫ম শ্রেণী পর্যন্ত সম্পন্ন, শতকরা ২০ জন উত্তরদাতাদের ৮ম শ্রেণী পর্যন্ত, শতকরা ৯জন উত্তরদাতাদের এস.এস.সি, শতকরা ৮ জন উত্তরদাতাদের এইচ.এস.সি এবং প্রায় ৬% অন্যান্য বিষয়ে (কারিগরি, বৃত্তিমূলক, ডিপ্লোমা ইত্যাদি) সম্পন্ন করেছেন। সংখ্যাগত বিশ্লেষণে পাওয়া যায় উত্তরদাতাদের মধ্যে বেশিরভাগ প্রাথমিক শিক্ষা পেয়েছেন ৫ম শ্রেণী সম্পন্ন করেছেন। লেখচিত্র-২ এবং সারণি-৩.৪ তে বর্ণনা করা হয়েছে।

লেখচিত্র ২: শিক্ষাগত যোগ্যতা



সারণি ৩.৪: উত্তরদাতাদের নারী ও পুরুষের শিক্ষাগত যোগ্যতা

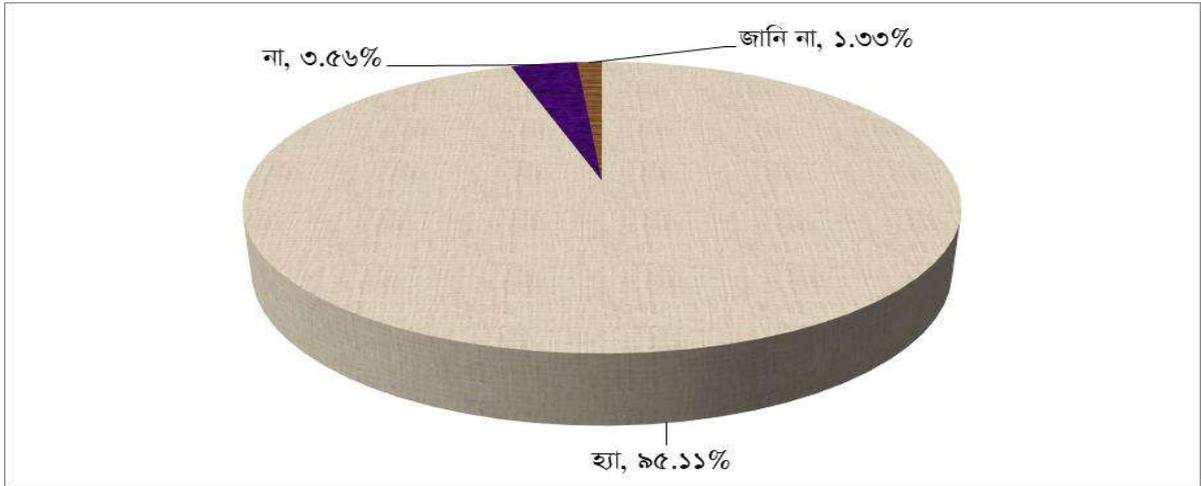
শিক্ষাগত যোগ্যতা	সংখ্যা	%
নিরক্ষর	১৬৩	১৮.১১
৫ম শ্রেণী	৩৮২	৪২.৮৮
৮ম শ্রেণী	১৮১	২০.১১
এস.এস.সি	৮৪	৯.৩৩
এইচ.এস.সি	৩৯	৮.৩৩
অন্যান্য (কারিগরি, বৃত্তিমূলক, ডিপ্লোমা, স্নাতক, স্নাতকোত্তর ইত্যাদি)	৫১	৫.৬৯

উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উত্তরদাতাদের মধ্যে বেশিরভাগই (৪২.৪৪%) ৫ম শ্রেণি পর্যায়ের শিক্ষিত।

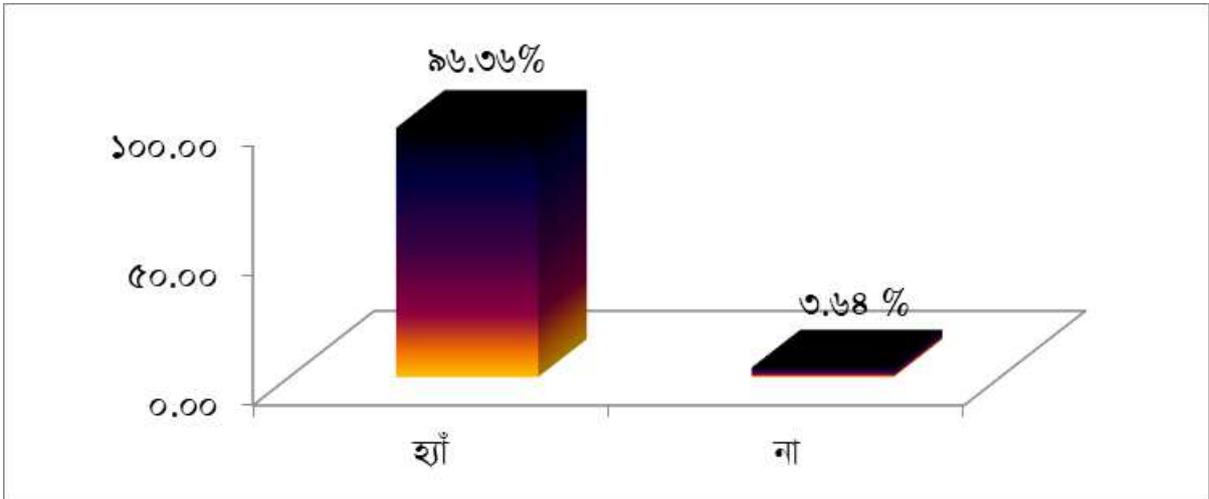
৩.৫.১.২ চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, শতকরা ৯৫ জন উত্তরদাতা চলমান প্রকল্পের আওতায় ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে অবগত আছেন, শতকরা প্রায় ৪ জন উত্তরদাতা প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে অবগত না এবং শতকরা ১ জন উত্তরদাতা প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে জানি না মতামত দিয়েছেন। বিশ্লেষণ দেখা যায় যে, বিভিন্ন নমুনা এলাকার অধিকাংশ উত্তরদাতা চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ বিষয়ে অবগত (লেখচিত্র-৩)। যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিসের গুরুত্ব রয়েছে উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণ থেকে পাওয়া যায়। সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী শতকরা ৯৬ জন প্রকল্পের আওতায় ফেরি সার্ভিস চালু হলে যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু থাকবে এবং প্রকল্পটির গুরুত্ব রয়েছে। লেখচিত্র-৪ তে উল্লেখ করা হয়েছে।

লেখচিত্র -৩: ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে উত্তরদাতাদের মতামত



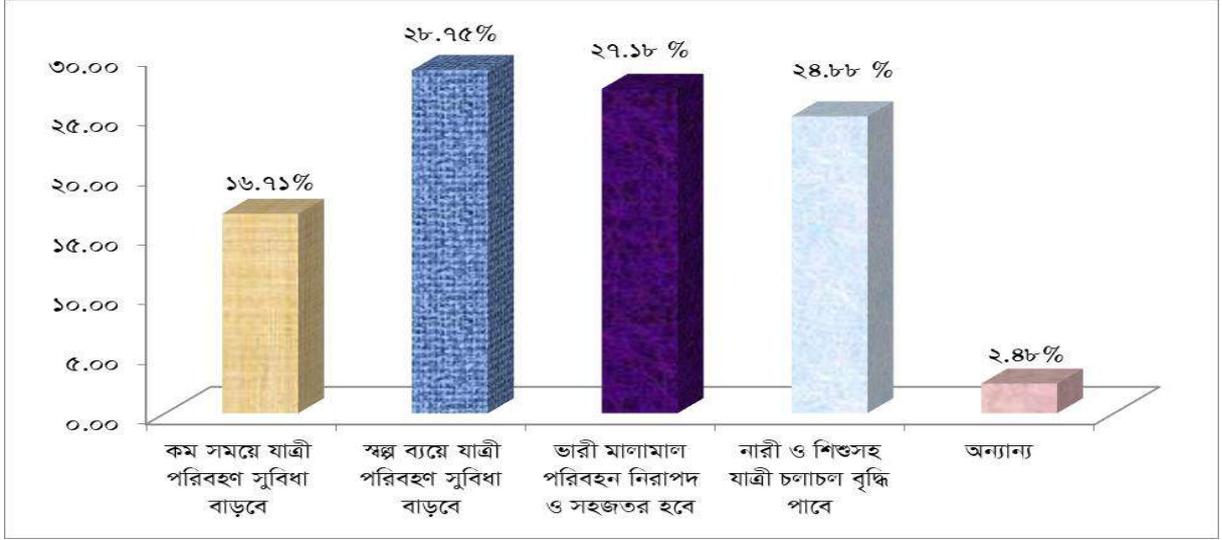
লেখচিত্র -৪: যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিসের গুরুত্ব



নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে (একাধিক উত্তর গ্রহণ করা হয়েছে) দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় ফেরিসার্ভিস চালু হলে প্রকল্প এলাকা থেকে বিভিন্নভাবে উপকৃত হবে। সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে শতকরা ১৬ জন কম সময়ে যাত্রী পরিবহন সুবিধা বাড়বে, ২৮% স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী পরিবহন সুবিধা বাড়বে, ২৭% ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ সহজতর হবে, ২৪% নারী ও শিশুসহ যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পাবে এবং ২.৪৮% উত্তরদাতা অন্যান্য সুবিধা পাওয়া যাবে। লেখচিত্র-৫ তে পাওয়া যায় যে, ফেরিসার্ভিস চালু হলে কম সময়ে পরিবহন সুবিধা পাওয়া

যাবে। গুণগত বিশ্লেষণে পাওয়া যায়, এফজিডি আলোচনা পাওয়া যায়, ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকায় যাতায়াত খরচ কমবে, সময় কম লাগবে, পরিবহনে হয়রানী কমবে এবং পণ্য পরিবহন সুবিধা হবে।

লেখচিত্র -৫: ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকার উপকার সম্পর্কিত তথ্য



নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে আরও দেখা যায় যে, শতকরা ৯৯ জন উত্তরদাতা বলেন ফেরি সার্ভিস চালু হলে আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে, শতকরা ৯৭ উপকারভোগী বলেন ফেরি সার্ভিস চালু হলে আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে এবং শতকরা ৯৩ জন উপকারভোগী বলেন ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি পাবে (সারণি-৩.৫)। গুণগত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন বৃদ্ধি পাবে। নিরাপদ যোগাযোগের জন্য ফেরিঘাট সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং প্রোটেকশন এবং ছোট নৌ-যান বাদিৎ উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাদ নির্মাণের প্রয়োজন আছে।

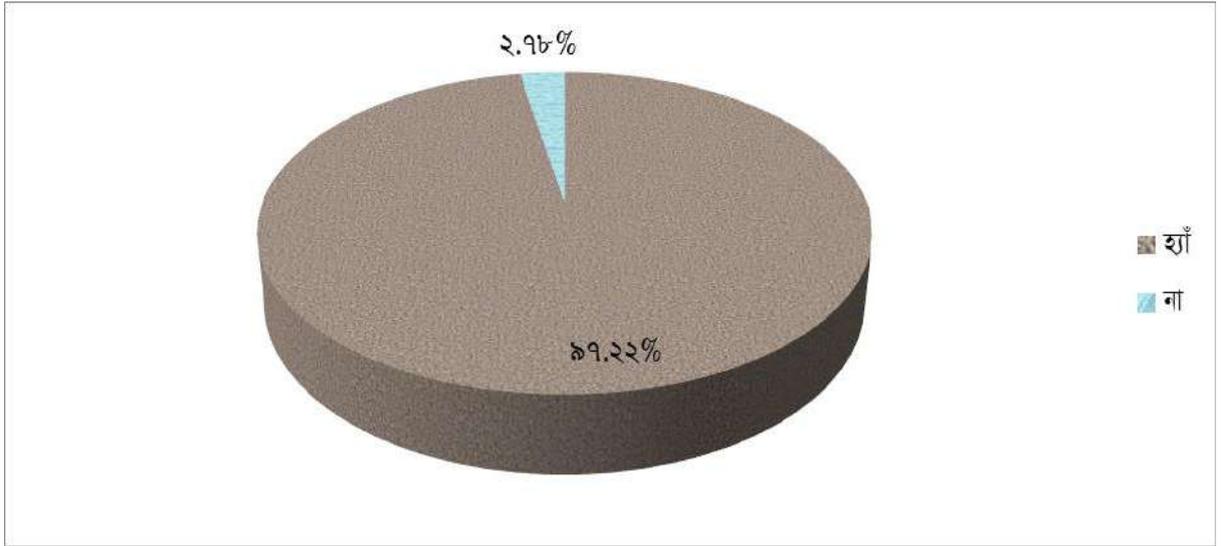
সারণি -৩.৫: ফেরি সার্ভিস চালু সম্পর্কিত তথ্য

ফেরি সার্ভিস চালু সম্পর্কিত	সংখ্যা	%
ফেরি সার্ভিস চালু হলে আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি		
হ্যাঁ	৮৯৭	৯৯.৬৭
হাঁ	৩	০.৩৩
ফেরি সার্ভিস চালু হলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর নির্ভরতা সম্পর্কিত তথ্য		
হ্যাঁ	৮৭৯	৯৭.৬৭
হাঁ	২১	২.৩৩
ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি		
হ্যাঁ	৮৩৯	৯৩.২২
হাঁ	৬১	৬.৭৮

৩.৫.১.৩ চলমান প্রকল্পের ডেজিং ও ডাইক নির্মাণ কাজ সম্পর্কে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় উত্তরদাতাদের তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, শতকরা ৯৭ জন উত্তরদাতা চলমান প্রকল্পের ডেজিং কাজ সম্পর্কে অবগত আছেন, শতকরা প্রায় ৩ জন উপকারভোগী প্রকল্পের ডেজিং কাজ সম্পর্কে অবগত না।

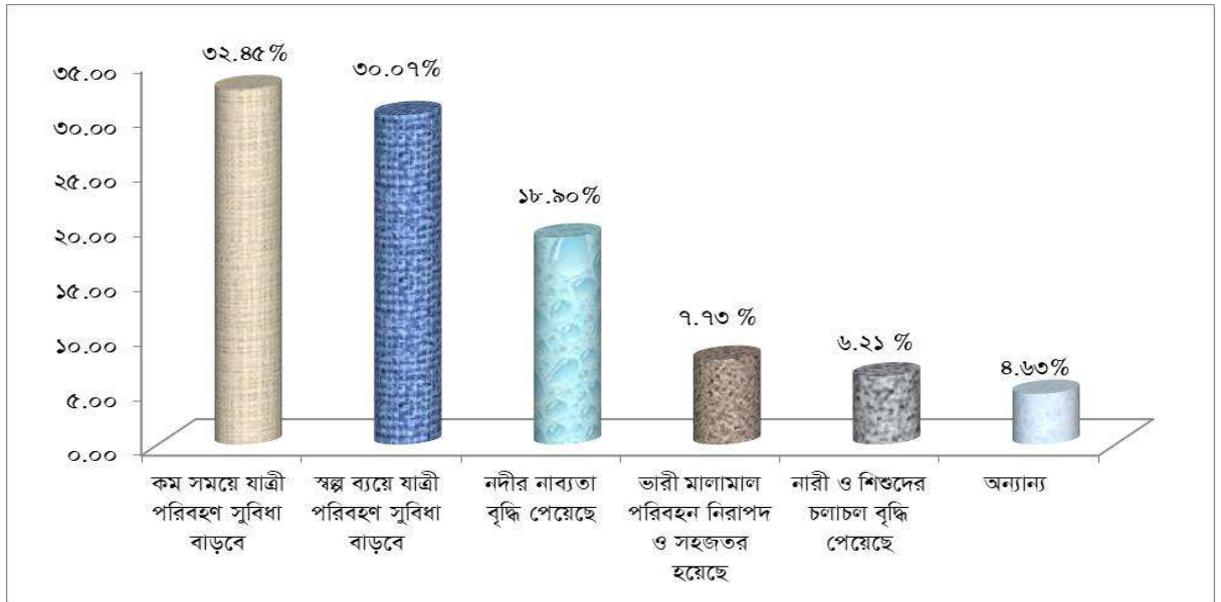
লেখচিত্র-৬: চলমান প্রকল্পের ডেজিং কাজ সম্পর্কিত তথ্য



ক. ডেজিং এর ফলে উপকার সম্পর্কিত তথ্য

প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা বিশ্লেষণে (একাধিক উত্তর গৃহীত হয়েছে) দেখা যায়, ৩২.৪৫% উত্তরদাতা বলেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কম সময়ে যাত্রী পরিবহণ, ৩০.০৭% স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী পরিবহণ সুবিধা বেড়েছে, ১৮.৯০% উত্তরদাতা বলেন নদীর নাব্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে, ৭.৭৩% উত্তরদাতা বলেন ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হয়েছে, ৬.২১% উত্তরদাতা বলেন নারী ও শিশুদের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে এবং শতকরা ৪ জন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নদী পথে অন্যান্য সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে (লেখচিত্র-৭)। সারণি-৩.৬ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে শতকরা ৩৪ জন উত্তরদাতা বলেন যে ডেজিং এর ফলে বন্যাকালীন সময়ে নদীর তীরবর্তী ফসলী জমি ও স্থাপনা ভাঙ্গন কবলতি হওয়ার সম্ভাবনা হ্রাস পেয়েছে, শতকরা ৫৪ জন উত্তরদাতা বলেন ফসলী জমি ও স্থাপনা ভাঙ্গন হ্রাস পায়নি এবং ১১ জন উক্ত সম্পর্কে অবগত নয়।

লেখচিত্র-৭: প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে এলাকায় সুবিধা সম্পর্কিত তথ্য



সারণি-৩.৬: ড্রেজিংয়ের ফলে বন্যাকালীন সময়ে নদীর তীরবর্তী ফসলী জমি ও স্থাপনা ভাঙ্গন কবলিত হওয়ার সম্ভাবনা হ্রাস

ড্রেজিং এর ফলে বন্যাকালীন সময়ে নদীর তীরবর্তী ফসলী জমি ও স্থাপনা ভাঙ্গন হ্রাস সম্পর্কিত তথ্য	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৩০৮	৩৪.২২
না	৪৮৭	৫৪.১১
জানি না	১০৫	১১.৬৭
মোট উত্তরদাতার সংখ্যা	৯০০	১০০.০

খ. ড্রেজিং করার মাধ্যম ও স্থান সম্পর্কে উত্তরদাতাদের মতামত

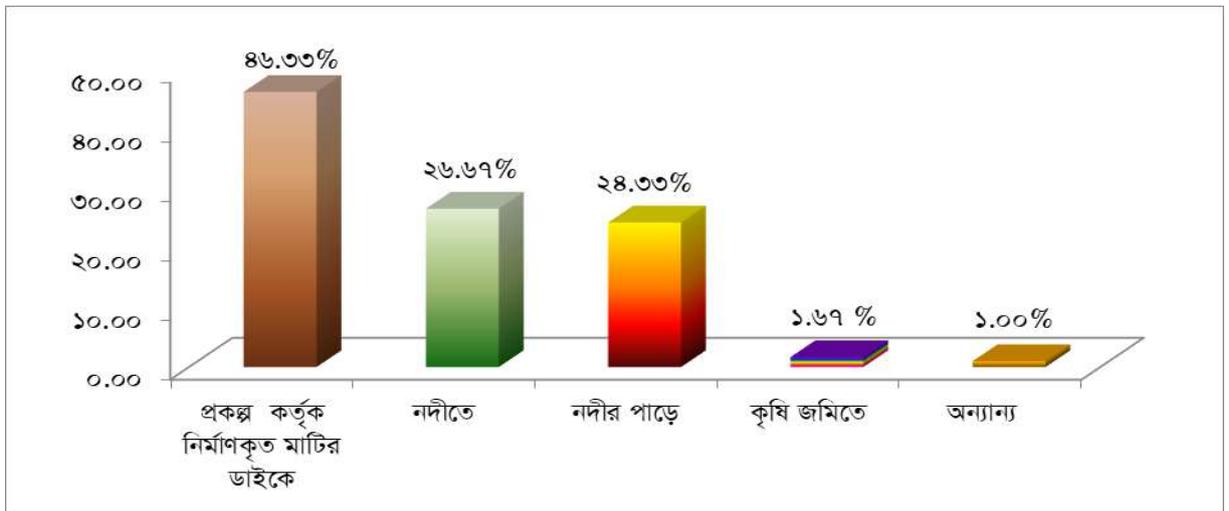
সারণি-৩.৬ থেকে দেখা যায় যে, ড্রেজিং এর মাধ্যম হিসাবে ৯৭% ডেজারের মাধ্যমে, ২.৬৭% ডেজার ও এক্সক্যাভেটরের মাধ্যমে এবং ৫% এক্সক্যাভেটরের মাধ্যমে ব্যবহার করা হয়েছে।

সারণি-৩.৬: ড্রেজিং করার মাধ্যম

ড্রেজিং করার মাধ্যম	সংখ্যা	%
ডেজারের মাধ্যমে	৮৭৩	৯৭
ডেজার ও এক্সক্যাভেটরের মাধ্যমে	২৪	২.৬৭
এক্সক্যাভেটরের মাধ্যমে	৩	০.৩৩
মোট	৯০০	১০০

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় (বিশ্লেষণে একাধিক উত্তর গৃহীত হয়েছে) দেখা যায় Dredged Spoil ৪৬.৩৩% প্রকল্প কর্তৃক নির্মাণকৃত ডাইকে ফেলা হয়েছে, ২৬.৬৭% নদীতে, ২৪.৩৩% নদীর পাড়ে ফেলা হয়েছে, ১.৬৭% কৃষি জমিতে ফেলা হয়েছে এবং ৬.০৩% অন্যান্য (ব্যক্তিগত বাড়ি, স্কুল, কলেজ, মসজিদ, মাদ্রাসা ভরাট কাজে) ফেলা হয়েছে। (লেখচিত্র-৮)। শতকরা ৫২ জন উপকারভোগী বলেন মাটির ডাইক তৈরির সময় বাঁশের পাইলিং ও তর্জার বেড়া নির্মাণ করা হয়নি, শতকরা ৩২ জন উপকারভোগী বলেন বাঁশের পাইলিং ও তর্জার বেড়া নির্মাণ করা হয়েছে এবং শতকরা ১৫ জন উপকারভোগী বিষয়টি সম্পর্কে অবগত নয় (লেখচিত্র-৯)। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বালাশী প্রান্তে Dredged Material নদীর মধ্যে উচু চরে ডাইক এবং তর্জার বেড়া নির্মাণ করে তার মধ্যে প্রতিস্থাপিত করা হচ্ছে। উল্লেখ্য যে, যমুনা নদী তার গতিপথ প্রতিনিয়ত পরিবর্তন করছে। ফলে এখন যেখানে চর রয়েছে আগামীতে সেখানে ঐ চর নাও থাকতে পারে এবং অন্য কোথাও নতুন করে চর জেগে উঠতে পারে।

লেখচিত্র -৮: Dredged Spoil ফেলার স্থান



লেখচিত্র-৯: মাটির ডাইক তৈরির সময় বাঁশের পাইলিং ও তর্জার বেড়া নির্মাণ



নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় দেখা যায়, প্রকল্প এলাকায় উত্তরদাতাদের মতামত দেখা যায় যে, শতকরা ৩৮ জন বলেন যে ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত জমি এলাকাসীরা উপকার হয়েছে এবং ড্রেজিংকৃত মাটি এলাকার বিভিন্ন উপকারে ব্যবহার হয়েছে: কৃষি কাজে (৩৫.৯৪%), রাস্তা নির্মাণ (২৯.৮৯%), মাঠ ভরাট (১.৭৪%), শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জায়গা ভরাট (২৯.৯৬%) এবং অন্যান্য (২.৬১%) (সারণি-৩.৭)।

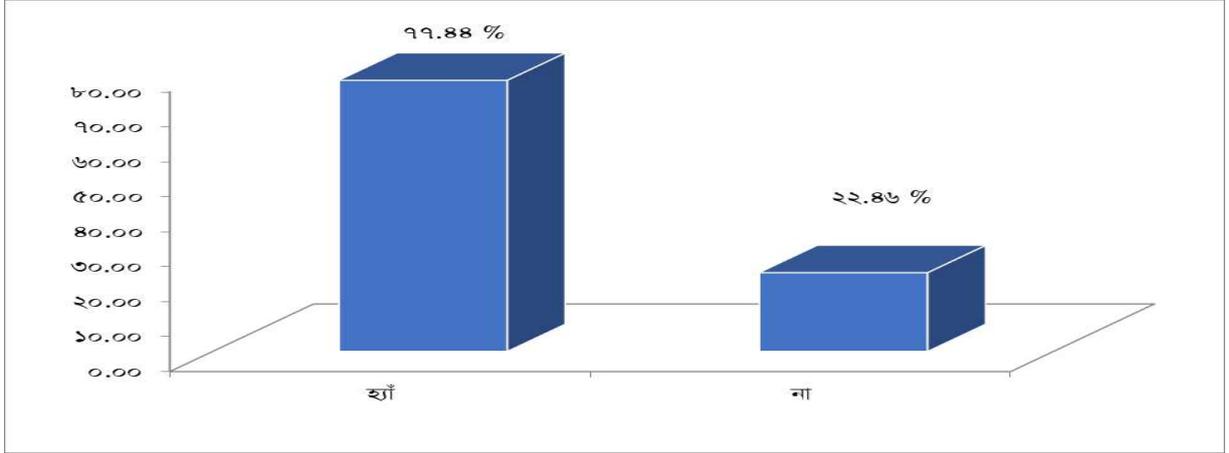
সারণি ৩.৭ : ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত জমি এলাকাসীরা উপকার

ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত জমি এলাকাসীরা উপকার	সংখ্যা	%
হ্যাঁ	৩৪৫	৩৮.৩৩
না	৫৫৫	৬১.৬৭
ভরাটকৃত স্থান		
কৃষি কাজে	১২৪	৩৫.৯৪
রাস্তা নির্মাণ	১০৩	২৯.৮৬
মাঠ ভরাট	৬	১.৭৪
শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জায়গা ভরাট	১০৩	২৯.৮৬
অন্যান্য	৯	২.৬১

৩.৫.১.৪ কার্গো/ভেসেল চলাচল সম্পর্কিত উত্তরদাতাদের মতামত

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় দেখা যায় (লেখচিত্র-১০), প্রকল্প এলাকায় উত্তরদাতাদের মতামত দেখা যায় যে, শতকরা ৭৭ জন বলেন যে, নৌ-পথ খননের ফলে কার্গো/ভেসেল চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে এবং শতকরা প্রায় ২৩ জন বলেন যে, নৌ-পথ খননের ফলে কার্গো/ভেসেল চলাচল বৃদ্ধি পায়নি। কিন্তু গুণগত বিশ্লেষণে পাওয়া যায় যে, যদি নদীতে পর্যাপ্ত পানি থাকে তাহলে সারা বছর নৌযান চলাচল অব্যাহত থাকবে। পরিবহন সুবিধা বৃদ্ধি পাওয়ায় সহজে এপার ওপার করতে পারায় ফসল বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা বাড়বে এবং পরিবহন শ্রমিক বাড়বে। সারণি-৩.৮ তে বিভিন্ন নৌ-যান চলাচলের বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, পণ্যবাহী নৌ-যান এবং যাত্রীবাহী নৌ-যান বেশি চলাচল করতে পারবে।

সারণি-১০: নৌ-পথ খননের ফলে কার্গো/ ভেসেল চলাচল বৃদ্ধি



সারণি ৩.৮: নৌ-যান সহজে চলাচল

নৌ-যানের ধরণ	সংখ্যা	%
পণ্যবাহী নৌ-যান	৬১৩	৪৭.৫৫
যাত্রীবাহী নৌ-যান	৪৭৭	৩৭.০০
কার্গো	৭০	৫.৪৩
মাছ ধরার ট্রলার	৯৫	৭.৩৭
অন্যান্য	৩৩	২.৫
	১২৮৯	১০০.০০

বিশ্লেষণে একাধিক উত্তর গৃহীত হয়েছে

৩.৫.১.৫ জমি অধিগ্রহণ সম্পর্কে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের মতামত

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় দেখা যায় (সারণি-৩.৯), শতকরা ৫৭ জন উত্তরদাতা প্রকল্প বাস্তবায়নে যে ভূমি অধিগ্রহণ বিষয়ে অবগত এবং ৪২ জন শতকরা বিষয়টি সম্পর্কে জানে না। শতকরা ১১ জন উত্তরদাতার ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ পেতে অসুবিধা হয়েছে এবং ৮৮ জন উত্তরদাতা ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ পেতে কোনো অসুবিধা হয়নি। সেকেন্ডারি বিশ্লেষণে দেখা যায় ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়াটি সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসক কর্তৃক সম্পন্ন করা হয়েছে। জেলা প্রশাসক কর্তৃক ভূমি মালিকদের জমির মূল্য প্রদান করা হয়ে থাকে। ভূমি অধিগ্রহণকৃত মূল্য সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসক এর ব্যাংক হিসাব বরাবর পে-অর্ডার এর মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে।

লেখচিত্র-১১ এ দেখা যায় যে, শতকরা ৯৪ জন ভূমি অধিগ্রহণকৃত জমির ন্যায্য মূল্য পেয়েছেন। ফুটানি বাজারের এফজিডি আলোচনায় পাওয়া যায়, ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। অর্থ পেতে কোন অসুবিধা হয় নি। অধিগ্রহণকৃত মূল্য পে-অর্ডার এর মাধ্যমে পরিশোধ করা করা হয়েছে।

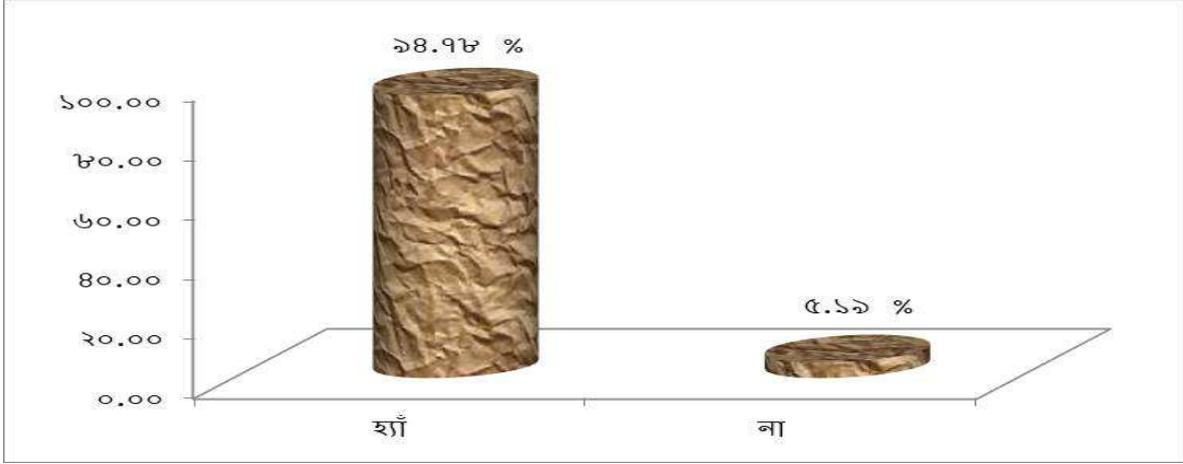
ভূমি অধিগ্রহণকৃত জমির ন্যায্য মূল্য না পাওয়ার কারণ হিসেবে জমি সংক্রান্ত কাগজ ঠিক না থাকা (৭১.৪৩%) এবং প্রক্রিয়াধীন (২৮.৫৭%) বলে উল্লেখ করেছেন (লেখচিত্র-১২)।

সারণি ৩.৯: ভূমি অধিগ্রহণ এবং উন্নয়ন

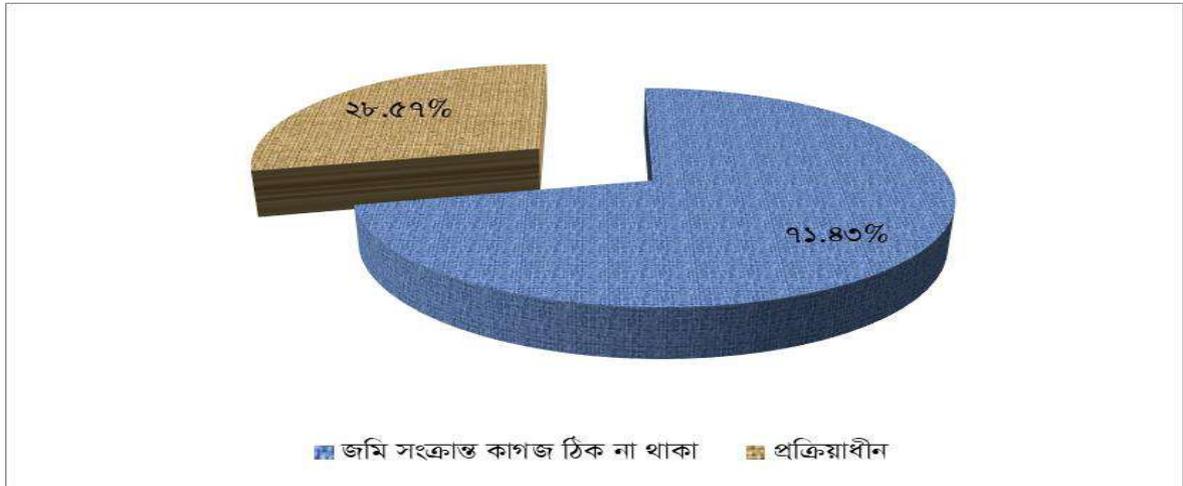
ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত তথ্যবালী	সংখ্যা	%
প্রকল্প বাস্তবায়নে যে ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত		
হ্যাঁ	৫১৬	৫৭.৩৩
না	৩৮৪	৪২.৬৭
ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ পেতে অসুবিধা সম্পর্কিত		
হ্যাঁ	১০১	১১.২২

না	৭৯৯	৮৮.৭৮
ভূমি অধিগ্রহণ অভিযোগ নিরসনের জন্য কোন কমিটি গঠন সম্পর্কিত		
হ্যাঁ	৭৩	৮.১১
না	৮২৭	৯১.৮৯

লেখচিত্র-১১: ভূমি অধিগ্রহণকৃত জমির ন্যায্য মূল্য



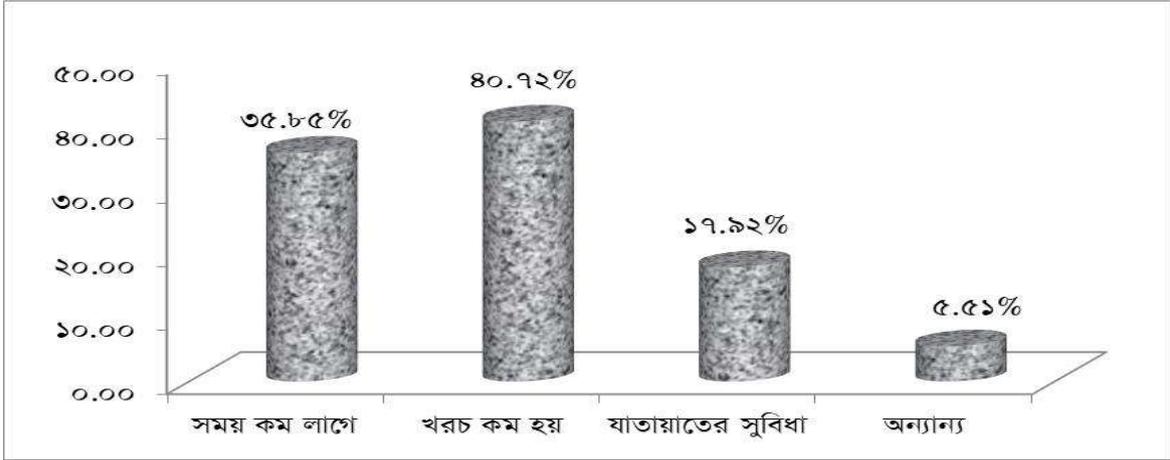
লেখচিত্র-১২: ভূমি অধিগ্রহণকৃত জমির ন্যায্য মূল্য না পাওয়ার কারণ



৩.৫.১.৬ নৌ-যান ব্যবহারকারী যাত্রী/ব্যবসায়ীদের ওপর প্রকল্পের সম্ভাব্য সম্পূর্ণক প্রভাব

সমীক্ষায় (বিশ্লেষণে একাধিক উত্তর গৃহীত হয়েছে) দেখা যায় যে স্কুল/কলেজে ছেলে-মেয়েদের এবং জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধি হয়েছে। অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের মধ্যে শতকরা ৩৫ জন বলেন প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় যাতায়াত সময় কম লাগে, শতকরা ৪০ জন বলেন খরচ কম হয় এবং শতকরা ১৭ জন বলেন পূর্বের তুলনায় যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে (লেখচিত্র-১৩)। ৯৭% উত্তরদাতা বলেন জনগোষ্ঠীর নিয়মিত যাতায়াত বেড়েছে, প্রায় ৯৫% উপকারভোগী বলেন নদীপথে ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে শতকরা ৯৭ জন উপকারভোগী বলেন ড্রেজিং এর ফলে নদীর পানি প্রবাহ বৃদ্ধি পেয়েছে (সারণি-৩.১০)। গুণগত বিশ্লেষণে পাওয়া যায় যে, ভ্রমণ পিপাসুরা কেবল মাত্র বর্ষা মৌসুমে আসে। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায় যে, বালাশী ঘাট হতে বাহাদুরাবাদ ঘাট পর্যন্ত জনগণ ইঞ্জিনচালিত নৌকা/ ছোট ছোট কার্গোর মাধ্যমে যাতায়াত ও সীমিত পরিসরে পণ্য পরিবহন করছে। তবে ড্রেজিং কাজ এবং অবকাঠামোর কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় পর্যবেক্ষণে বড় ভেসেল যাতায়াত করতে দেখা যায় নি।

লেখচিত্র-১৩: স্কুল/কলেজের শিক্ষার্থী, জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা



সারণি-৩.১০: বিভিন্ন শ্রেণীর জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা

বিভিন্ন শ্রেণীর জনসাধারণের মতামত	সংখ্যা	%
জনসাধারণের নিয়মিত যাতায়াত		
হ্যাঁ	৮৭৮	৯৭.৫৬
না	২২	২.৪৪
ডেজিং এর ফলে নদীর পানি প্রবাহ বৃদ্ধি		
হ্যাঁ	৮৮১	৯৭.৮৯
না	১৯	২.১১
ভ্রমন পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য্য উপভোগ		
হ্যাঁ	৮৪৭	৯৪.১১
না	৫৩	৫.৮৯

৩.৫.১.৭ সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের কৃষি কাজ সম্পর্কিত তথ্যের বিশ্লেষণ

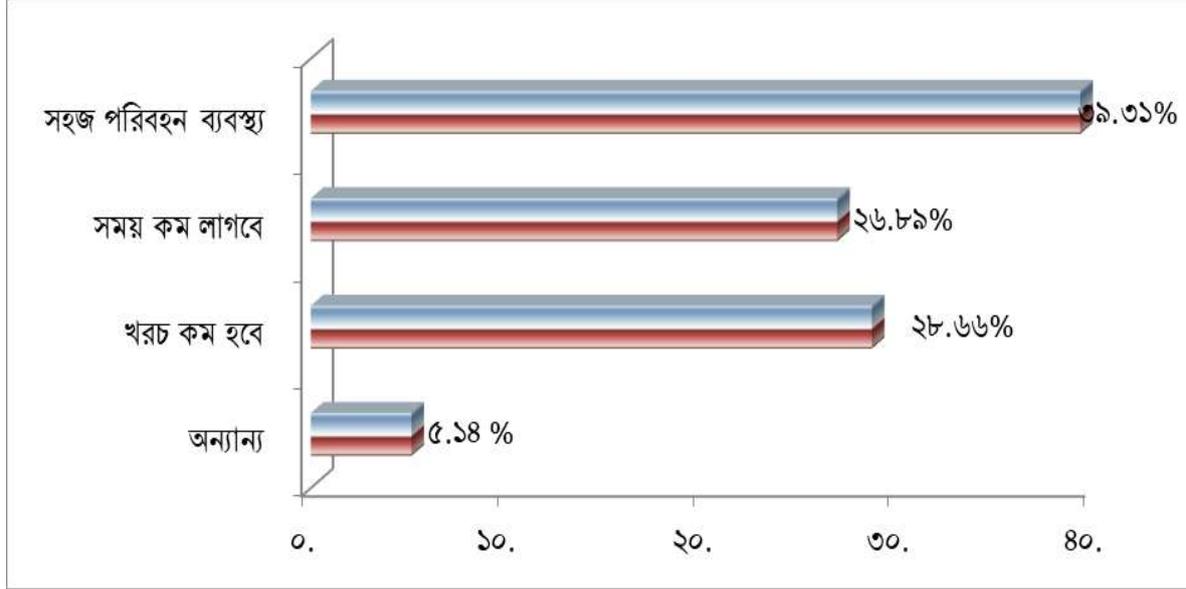
শতকরা ৭৪ জন উত্তরদাতা কৃষকের মতে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ফেরি সার্ভিস চালুর পর সেচের আওতাভুক্ত আবাদি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ার সম্ভাবনা বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ২৫% উত্তরদাতা বলেন বৃদ্ধি পায়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কৃষি শ্রমিকের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। ৬৭.৫৫% উত্তরদাতা মতে কৃষক সারা বছর চাষের কাজ পেয়ে থাকেন, ৩.৪৫% উত্তরদাতার মতে সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং ২.০৫% উত্তরদাতার অন্যান্য কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে (সারণি-৩.১১)। প্রকল্প কার্যক্রমের ফলে শতকরা ৩৯ জন উত্তরদাতা বলেন নদী খননের কারণে সহজ পরিবহণ ব্যবস্থা উন্নয়ন ঘটেছে। ফলে এলাকায় ফসলের বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা বেড়েছে, শতকরা ২৬ জন বলেন পূর্বের তুলনায় কম সময় লাগে, ২৮ জন বলেন খরচ কম হয় এবং ৬ জন উত্তরদাতা অন্যান্য সুবিধার বিষয় উল্লেখ করেন (লেখচিত্র-১৪)। উড়িয়া ইউনিয়ন, বালাসী ঘাট, গাইবান্ধা এফজিডিতে উত্তরদাতাদের সংগে আলোচনা করে জানা যায় যে, নদী সঠিকভাবে খনন হলে সারা বছর ফেরি সার্ভিস চলাচল করবে। পণ্যবাহী গাড়ীর মাধ্যমে সহজেই উৎপাদিত ফসল বাজারজাতকরণের সুযোগ হবে। মাছ সহজেই ফেরির মাধ্যমে স্থানান্তর করা যাবে। শ্রমিকের চাহিদা বৃদ্ধি পাবে এবং কম খরচে বিভিন্ন জায়গায় বাজারজাত করা যাবে।

সারণি-৩.১১: ফেরি সার্ভিস চালুর পর সেচের আওতাভুক্ত আবাদি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়া সম্ভাবনা

ফেরি সার্ভিস চালুর পর সেচের আওতাভুক্ত আবাদি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়া সম্ভাবনা	%
হ্যাঁ	৭৪.২২
না	২৫.৭৮
ফেরি সার্ভিস চালুর পর পরিবহন সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়ায় কৃষি শ্রমিকের কর্মসংস্থান	%
সারা বছর চাষের কাজ থাকবে	৬৭.৫৫

সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ	৩০.৪০
অন্যান্য	২.০৫

লেখচিত্র -১৪: ফেরি সার্ভিস চালু পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া এবং ফসলের বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা



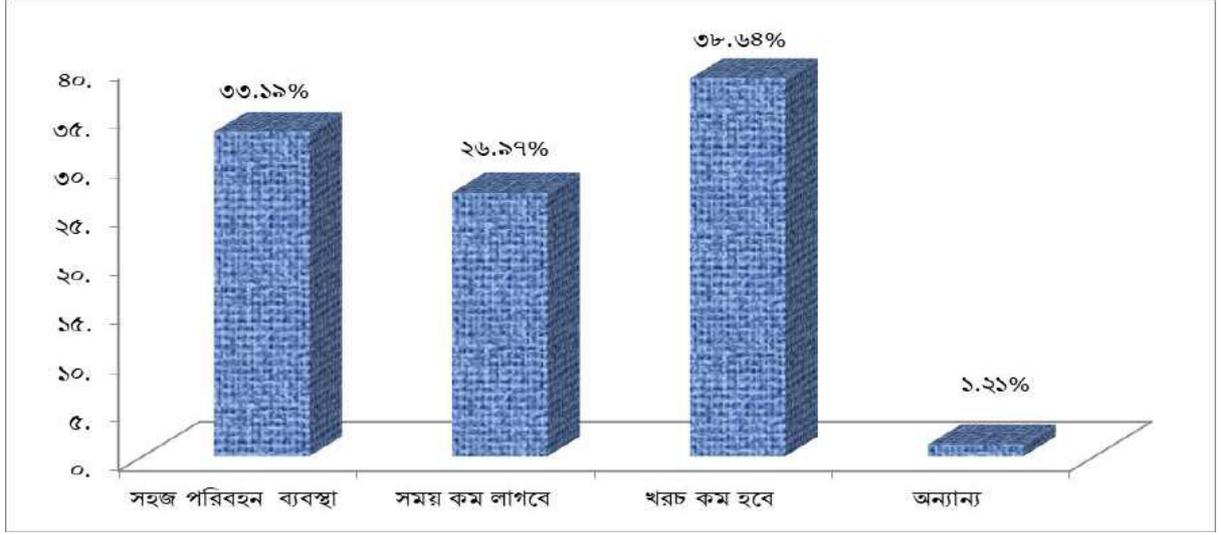
৩.৫.১.৮ চলমান প্রকল্পের ডেজিংয়ের ফলে মৎস্যজীবীদের উপকার সম্পর্কিত উত্তরদাতাদের মতামত

নিবিড় সমীক্ষায় দেখা যায় যে, খননের ফলে নদীর পানি ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে। শতকরা ৮১ জন উত্তরদাতা বলেন মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ১৮ জন বলেন মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পায়নি। ৭৩.২২% উত্তরদাতার মতে চলমান প্রকল্পের ডেজিং ফলে সারা বছর ধরে মৎস্য আহরণের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। চলমান প্রকল্পের ডেজিং এর কারণে মৎস্য শ্রমিকের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রায় ৬২.৩৩% উত্তরদাতার মতে মৎস্যজীবীরা সারা বছর মাছ আহরণ এর কাজ করে থাকেন এবং ৩৭.৬৭% উত্তরদাতার মতে সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে (সারণি-৩.১২)। শতকরা ৩৩.১৯% জন উপকারভোগী বলেন খননের ফলে এলাকায় মৎস্য বাজারজাতকরণের সহজ পরিবহন সুযোগ-সুবিধা বেড়েছে, শতকরা ২৬.৯৭% উত্তরদাতার মতে পরিবহনে কম সময় লাগে, ৩৮.৬৪ জন উত্তরদাতার মতে খরচ কম হয় এবং ১.২১% উত্তরদাতার অন্যান্য সুবিধার বিষয় উল্লেখ করেন (লেখচিত্র-১৫)।

সারণি -৩.১২: চলমান প্রকল্পের ডেজিং কাজ ও মৎস্যজীবীদের উপকার সম্পর্কিত তথ্য

নিরাপদ নৌ চলাচল এবং চ্যানেল নিশ্চিত করার ফলে নদীর পানি ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি	%
হ্যাঁ	৮১.৭৮
না	১৮.২২
সারা বছর ধরে মৎস্য আহরণ	
হ্যাঁ	৭৩.২২
না	২৬.৭৮
চলমান প্রকল্পের ফলে মৎস্য শ্রমিকের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি	
সারা বছর মাছ আহরণ করা যাবে	৬২.৩৩
সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ	৩৭.৬৭

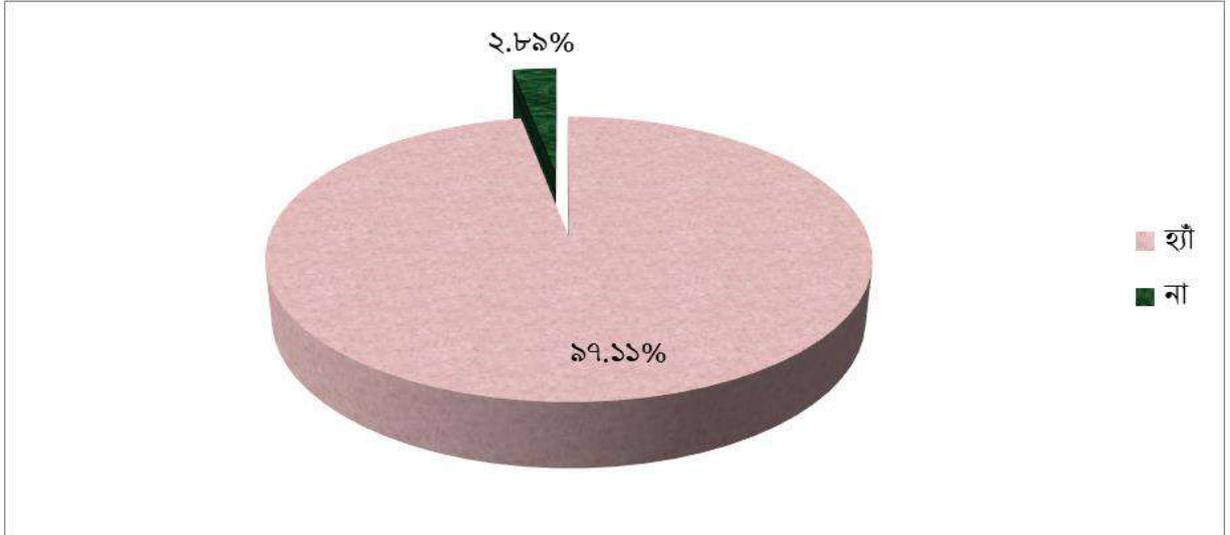
লেখচিত্র-১৫: নদী খননের ফলে এলাকায় মাছ বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা



৩.৫.১.৯ আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সর্পকে সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের তথ্যের বিশ্লেষণ

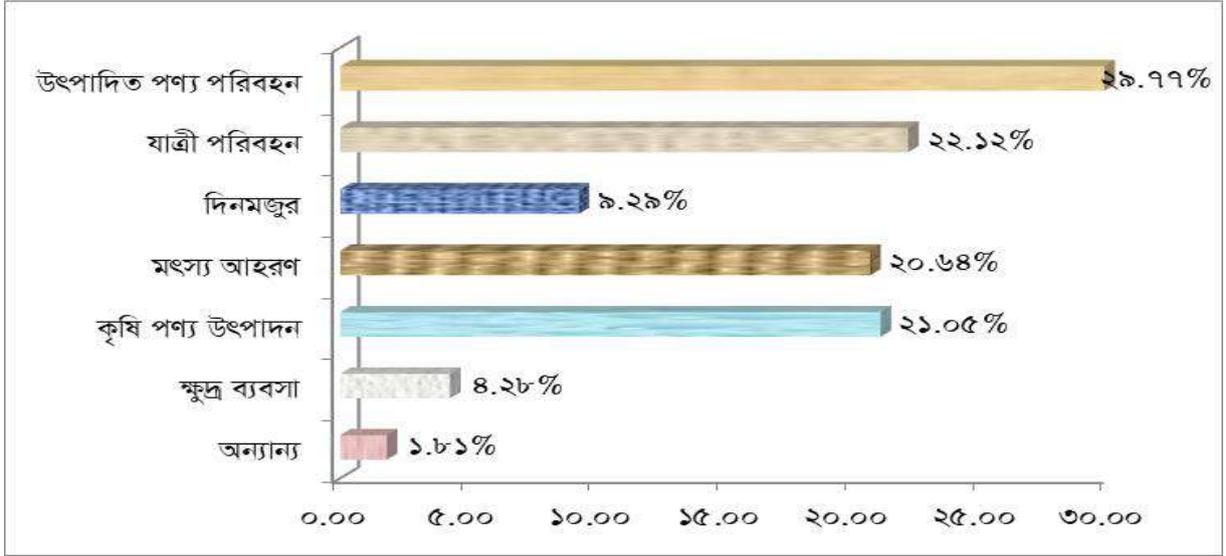
প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে অত্র এলাকার কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধিতে ভূমিকা রাখছে। ৯৭.১১% উত্তরদাতার মতে চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পণ্য/মালামাল পরিবহণ/ সরবরাহের ক্ষেত্রে বালাশী-বাহাদুরাবাদ ফেরিবিট যথেষ্ট ভূমিকা রাখবে বলে মনে করেন এবং ২.৮৯% উত্তরদাতা কোন ভূমিকা নাই (লেখচিত্র-১৬)।

লেখচিত্র-১৬: পণ্য/মালামাল পরিবহণ/ সরবরাহের ক্ষেত্রে বালাশী-বাহাদুরাবাদ ফেরিবিট ভূমিকা

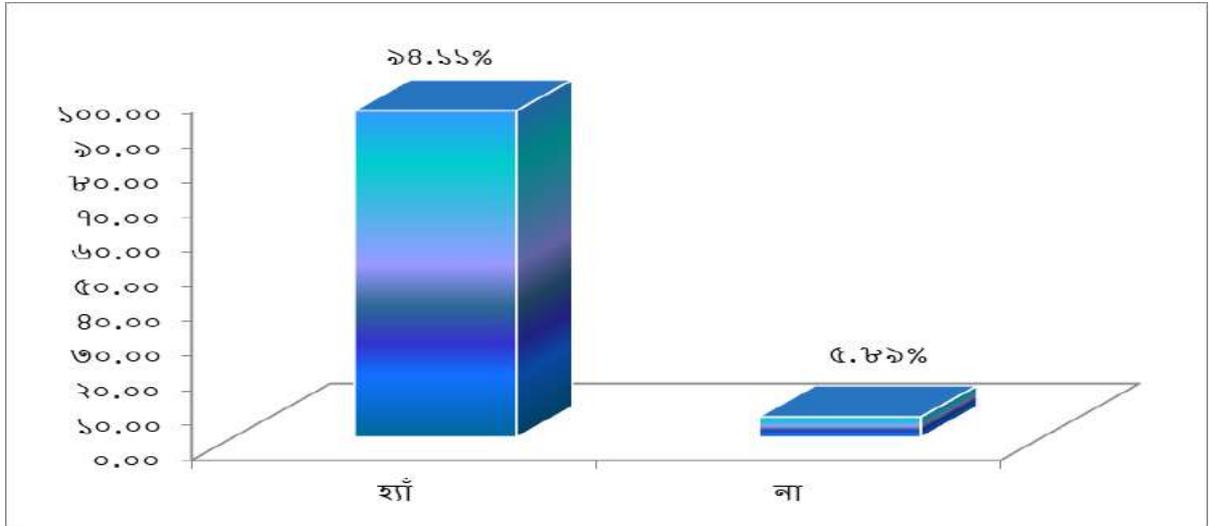


উত্তরদাতারা মনে করেন যে তাদের নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে যেমন পণ্যপরিবহণ (২৯.৭৭%), যাত্রী পরিবহণ (২২.১২%), দিনমজুর (৯.২৯%), মৎস্য আহরণ (২০.৬৪%), কৃষিপণ্য উৎপাদন (২১.০৫%) এবং ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী (৪.২৮%) (লেখচিত্র-১৭)। নিবিড় সমীক্ষায় দেখা যায় যে, শতকরা ৯৪ জন উত্তরদাতা জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলাসমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত খরচ কমবে এবং সময় বাঁচবে বলে মনে করেন (লেখচিত্র -১৮)।

লেখচিত্র-১৭: বিভিন্ন খরনের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি



লেখচিত্র-১৮: জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলাসমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত



৩.৫.১.১০ জেভার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বক্ষিত গোস্টির চাহিদা পূরণ সম্পর্কিত তথ্য বিশ্লেষণ

সারণি-৩.১৩ দেখা যায় যে, ৮১.৭৮% উত্তরদাতা বলেন টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারীরিকভাবে অক্ষম ব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবে, ৫.৩৩% উত্তরদাতা বলেন টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারীরিকভাবে অক্ষম ব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবেনা এবং ১২.৭৮ বলেন এ বিষয়ে জানে না। ৭৮.১১% উত্তরদাতা বলেন নারী শ্রমিকরা নির্মাণ কাজ করতে পারবেন এবং দরিদ্র নারীরা তাদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে ব্যবসা বাণিজ্য করতে পারবেন।

সারণি -৩.১৩: জেভার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বক্ষিত গোস্টির চাহিদা পূরণ

জেভার, নারী ও শিশু, অক্ষম/বক্ষিত গোস্টির চাহিদা পূরণ সম্পর্কিত তথ্য	সংখ্যা	%
টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারীরিকভাবে অক্ষম ব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ সম্পর্কিত তথ্য		
হ্যাঁ	৭৩৬	৮১.৭৮
হা	৪৮	৫.৩৩
জানি না	১১৫	১২.৭৮

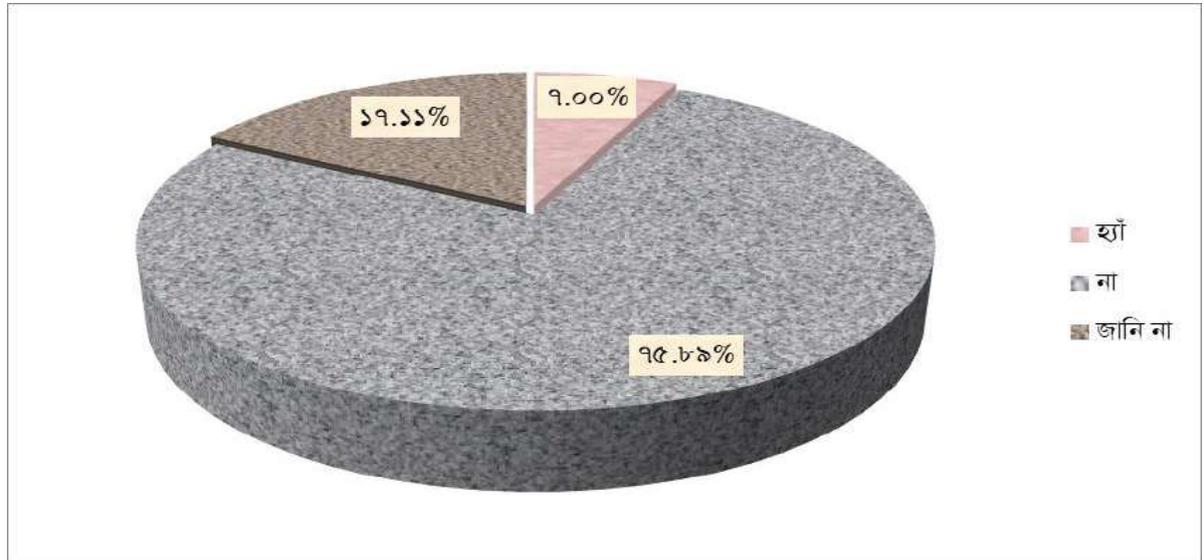
নারী শ্রমিকদের নির্মাণ কাজ এবং দরিদ্র নারীদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে ব্যবসা বাণিজ্য সম্পর্কিত তথ্য		
হ্যাঁ	৭০৩	৭৮.১১
হা	৬৭	৭.৪৪
জানি না	১৩০	১৪.৪৪

৩.৫.১.১১ সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের টেকসই পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ৭.০০% উত্তরদাতা মনে করেন যে, পরিবেশের উপর বিরূপ প্রভাব পড়েছে এবং ৭৫.৮৯% উত্তরদাতা মনে করেন যে পরিবেশ উন্নয়নে কোন বিরূপ প্রভাব পড়েনি (লেখচিত্র-৩০)। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের উপর বিরূপ বিষয় বিশ্লেষণে ৪.৩৩% উত্তরদাতা কৃষি জমি কমে যাওয়া, ৪৪.১৭% নদী ভাঙ্গন, ২১.২৮% খননের ফলে কৃষি জমি কমে যাওয়া, ২৮.০৫% খননকালে জনগণের চলাচলে বাধাগ্রস্ত হয়েছে/হচ্ছে এবং ২.১৭% অন্যান্য বিষয় উল্লেখ করেন (সারণি-৩.১৪)।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ৭১.৬৭% উত্তরদাতা মনে করেন যে, প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে এবং ৭১.৬৭% উত্তরদাতা প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষ ভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে না বলে বিশ্লেষণে পাওয়া যায় (লেখচিত্র-১৯)।

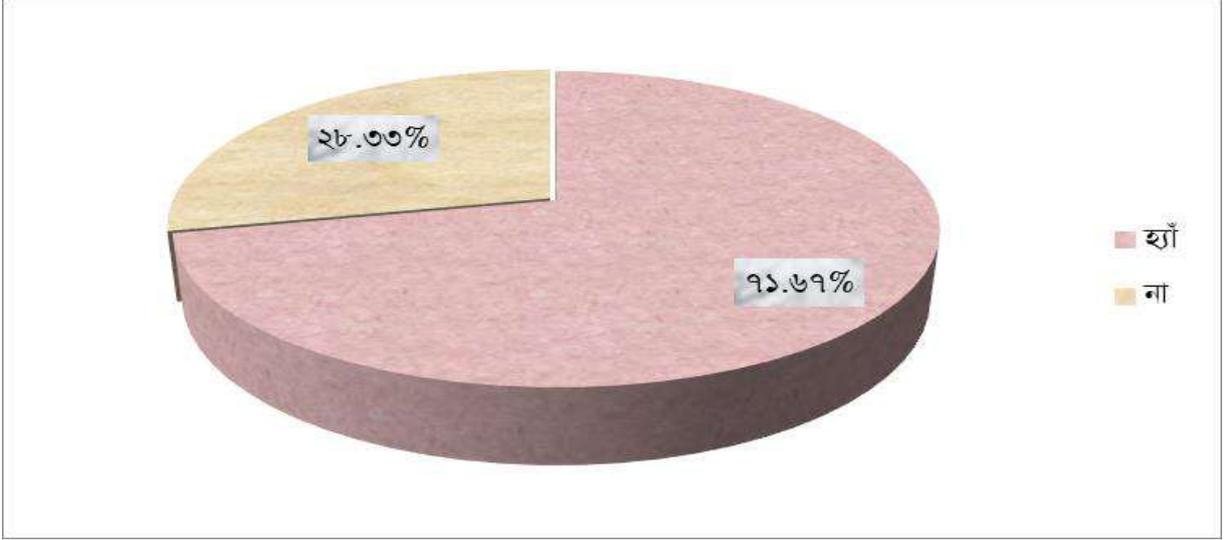
লেখচিত্র -১৯: পরিবেশের উপর কোন প্রকার বিরূপ প্রভাব



সারণি-৩.১৪: বিরূপ বিষয় সম্পর্কিত তথ্য

বিষয়	%
অধিগ্রহণের ফলে কৃষি জমি কমে যাওয়া	৪.৩৩
নদী ভাঙ্গন	৪৪.১৭
খননের ফলে কৃষি জমি কমে যাওয়া	২১.২৮
খননকালে জনগণের চলাচলে বাধাগ্রস্ত হয়েছে/হচ্ছে	২৮.০৫
অন্যান্য	২.১৭

লেখচিত্র-২০ : প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষ ভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা



৩.৫.২ সমীক্ষার গুণগত তথ্যের বিশ্লেষণ

৩.৫.২.১ এফজিডি হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

প্রকল্প এলাকায় সমজাতীয় ব্যক্তিবর্গ সমন্বয়ে (বালাশি ঘাটে ৪টি ও বাহাদুরাবাদ ঘাটে ৪টি) মোট ৮টি এফজিডি করা হয়েছে। এফজিডিতে বিভিন্ন স্তরের লোক যথা পরিবহন মালিক, নৌ চালক, শ্রমিক, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, গৃহিণী এবং ব্যবসায়ী ইত্যাদি অংশগ্রহণ করার ফলে তাদের কাছ থেকে প্রকল্পের কর্মকাণ্ড এবং এর প্রভাব সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। দলীয় আলোচনাসমূহ এফজিডি গাইডলাইন অনুসারে পরিচালিত হয়েছে। এফজিডির গাইডলাইন প্রণয়নে যে সকল বিষয়/সূচক অন্তর্ভুক্ত ছিল তা হলো প্রকল্প কর্মকাণ্ডের বর্তমান অবস্থা, প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুবিধা ও অসুবিধা, জমি অধিগ্রহণ, ফসলী জমির ফসলের ক্ষতি, নদী ভাঙ্গন, ড্রেজ Spoil, বাঁশের পাইলিং, তর্জা বেড়া, নদীর নাব্যতা (নৌ-পরিবহনের), কর্মসংস্থান, ২টি ফেরিঘাট নির্মাণ, সড়ক পরিবহন সেবা, বিভিন্ন স্থাপনা, বন্যার তীব্রতা, কাজের গুণগতমান, মাছের আহরণ, ভূমিহীন ও গরীব পরিবারের কর্মসংস্থান, পরিবেশের উপর প্রভাব, ভ্রমণ, প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ এবং ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয়তা।

(ক) পরিবহন মালিকদের ওপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থানঃ ফুটানি বাজার নৌকা ঘাট, গ্রাম/মৌজাঃ ডাকাতিয়া পাড়া, ইউনিয়নঃ চুকাইবাড়ী, উপজেলাঃ দেওয়ানগঞ্জ, জেলাঃ জামালপুর, বিভাগঃ ময়মনসিংহ। তারিখঃ ২৪/০২/২০২০ সময়ঃ সকাল ১০.৫৬, ফেরিঘাট এলাকার নামঃ বাহাদুরাবাদ ঘাট।

শতকরা ৯৫% উত্তরদাতা চলমান প্রকল্পের আওতায় ফেরিঘাট নির্মাণ কাজ সম্পর্কে অবগত আছেন। এফজিডিতে অংশগ্রহণকারীরা বলেন ফেরি সার্ভিস এখনও চালু হয় নাই, তবে কাজ তিকমত শেষ হলে চালু হবে। তারা আরো বলেন যাতায়াত সহজ করার ও সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিস চালু দরকার। ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকায় কর্মসংস্থান বাড়বে, যাতায়াত খরচ কমেবে, সময় কম লাগবে, যাত্রী হয়রানী কমেবে এবং পণ্য পরিবহন সুবিধা হবে এবং বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর নির্ভরতা কমেবে ৬০%। টোল না দিলে ভালো হয়। তবে, চালু রাখলে নিয়ম শৃংখলা ঠিক থাকবে। ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। অর্থ পেতে কোন অসুবিধা হয় নি। অধিগ্রহণকৃত মূল্য পে-অর্ডার এর মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে।

তবে বর্ষার সময় ড্রেজিং এর জায়গা পুনরায় সিলটেড হতে পারে। সারা বছর চলাচলের জন্য ড্রেজিং এর কাজ চালু রাখতে হবে। পরিবহন মালিকগণ বলেন কাজের অগ্রগতি নাই, রাস্তা নাই, ড্রেজিং ভাল হয় নাই, Dredged spoil নদীর পার ফেলা হয়েছে, ঠিকমত পাইলিং করা না হলে অবকাঠামো ভেঙে যেতে পারে।



(খ) নৌ চালকদের ওপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থানঃ বালিশি ঘাট, গ্রাম/মৌজাঃ পূব কঞ্চিপাড়া, ইউনিয়নঃ কঞ্চিপাড়া, উপজেলাঃ ফুলছড়ি, জেলাঃ গাইবান্ধা, বিভাগঃ রংপুর, তারিখঃ ২৫/০২/২০২০, ফেরিঘাট এলাকার নামঃ বালিশী।

বালিশি ঘাট এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী নৌ-চালকগণ জানান যে, ফেরি চালু হলে বেকার সমস্যা সমাধান এবং জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হবে। ড্রেজিং এর কাজ চলমান থাকলে নৌযান, কার্গো এবং নৌপরিবহন চলাচল করতে পারবে। প্রায় ৯৫% অংশগ্রহণকারী মনে করেন নদীপথে ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য্য উপভোগ করতে পারছে। তারা আরো বলেন ফেরি সার্ভিস চালু রাখতে হলে টোল ব্যবস্থা থাকতে হবে তাহলে ব্যবস্থাপনা ব্যয়ের ব্যবস্থা হবে। যদি নদীতে পর্যাপ্ত পানি থাকে তাহলে, সারা বছর নৌযান চলাচল অব্যাহত থাকবে। ফেরিঘাট চালু হলে জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলাসমূহের লোকজন মালামাল পরিবহন ও যাতায়াতের জন্য এ নৌ পথ ব্যবহার করবে। চলমান প্রকল্পটি সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হলে পরিবহন শ্রমিক, দোকান, হোটেল ব্যবসা এবং নৌ ব্যবস্থাপনার মাধ্যমে বেকার সমস্যা সমাধান হবে।

(গ) ব্যবসায়ীদের ওপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থানঃ সান্দাবাড়ী, গ্রাম/ মৌজাঃ সান্দাবাড়ী, ইউনিয়নঃ চর আমখাওয়া, উপজেলাঃ দেওয়ানগঞ্জ, জেলাঃ জামালপুর, বিভাগঃ ময়মনসিংহ, তারিখঃ ০৬/০২/২০২০, সময়ঃ বিকেল ৪:২০ ফেরিঘাট এলাকার নামঃ বাহাদুরাবাদ ঘাট

এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী ব্যবসায়ীদের সাথে আলোচনাকালে জানা যায় যে, যাদের চাহিদা আছে তারা নৌকায় করে বাজারে মালামাল সহজে আনা নেওয়া করতে পারছে এবং পারবে, তবে আরো ভাল ফলাফল পেতে হলে সারা বছর ধরে ড্রেজিং এর কাজ চালু রাখতে হবে। পরিবহনের সুবিধা বৃদ্ধি পাওয়ায় সহজে এপার ওপার করতে পারায় ফসল বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা বাড়বে ফলে অনেক দোকান হবে এবং ব্যবসাও বাড়বে। ফেরি সার্ভিস চালু হলে বঙ্গবন্ধু সেতু উপর নির্ভরশীলতা কিছুটা তো অবশ্যই কমবে এবং পণ্যবাহী ট্রাক, পিকআপ ভ্যান এবং যাত্রীবাহী কিছু যান সহজেই চলাচল করতে পারে। ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন বৃদ্ধি পাবে।



নিরাপদ যোগাযোগের জন্য ফেরিঘাট সীমিনা প্রাচীর ও ফেল্পিং, প্রটেকশন এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাড নির্মাণের প্রয়োজন আছে। শিল্প পণ্য এবং কাচামাল দ্রুততম সময়ে ও অপেক্ষাকৃত কম খরচে পারাপার করা যাবে। এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী ব্যবসায়ীরা সহনীয় পর্যায়ে টোলের ব্যবস্থা রাখা যায় বলে অভিমত ব্যক্ত করেন। বর্তমানে ইঞ্জিনচালিত নৌকার মাধ্যমে ব্যবসায়ীরা পণ্য আদান-প্রদান করে থাকেন।

(ঘ) কৃষিজীবীদের ওপর প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থানঃ মজিদ আলীর চায়ের দোকান, গ্রাম/মৌজাঃ মধ্যউড়িয়া, ইউনিয়নঃ উড়িয়া, উপজেলাঃ ফুলছড়ি, জেলাঃ গাইবান্ধা, বিভাগঃ রংপুর, তারিখঃ ২৩/০২/২০২০ সময়ঃ বিকাল ৪.০০, ফেরিঘাট এলাকার নামঃ বালাসী।

এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী শতকরা ৯৬ জন বলেন প্রকল্পের আওতায় ফেরি সার্ভিস চালু হলে যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু থাকবে এবং প্রকল্পটির গুরুত্ব রয়েছে বলে মনে করেন। উত্তরদাতাদের অনেকে মনে করেন, নদী সঠিকভাবে খনন হলে সারা বছর সার্ভিস চলাচল করবে। পণ্যবাহী গাড়ীর মাধ্যমে সহজেই উৎপাদিত ফসল বাজারজাতকরণের সুযোগ হবে। মাছ সহজেই ফেরির মাধ্যমে স্থানান্তর করা যাবে। শ্রমিকের চাহিদা বৃদ্ধি পাবে এবং যানবাহনের ব্যবহার বৃদ্ধির ফলে কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে। যাতায়াতের সুবিধা হলে, কমখরচে বিভিন্ন জায়গায় বাজারজাত করা যাবে। কৃষি শ্রমিকের তেমন কোন কাজ বৃদ্ধি পাবে না। তবে অন্য কাজের সুযোগ সৃষ্টি হবে। মৎস্য শ্রমিকরা সারা বছর মাছ ধরতে পারবে। এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী কৃষিজীবীরা আবাদী জমির ক্ষতি হয়েছে তবে ফেরি চালু হলে তা পোষায় নেওয়া সম্ভব হবে। তবে, অবশ্যই ফেরি চালু রাখতে হলে টোলের ব্যবস্থা থাকতে হবে।



(ঙ) কর্মসংস্থান ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের সুযোগ বৃদ্ধিতে প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থানঃ কেলাকাট হুদু মিয়ান বাড়ি, গ্রাম/মৌজাঃ কেলাকাটা, ইউনিয়নঃ চুকাইবাড়ী, উপজেলাঃ দেওয়ানগঞ্জ, জেলাঃ জামালপুর, বিভাগঃ ময়মনসিংহ, তারিখঃ ২৭/০২/২০২০ সময়ঃ সকাল ১০.২৫, ফেরিঘাট এলাকার নামঃ বাহাদুরাবাদ।

এফজিডিতে অংশগ্রহণকারী গৃহিণীরা জানান যে, যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিস চালু থাকা জরুরী তাতে করে বার বার পণ্য আনা নেওয়া সহজ হবে। ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকার উন্নয়ন হবে, যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হবে, পণ্য বাজারজাতকরণ সহজ হবে। টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারিরিকভাবে অক্ষমব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবে এবং নারী শ্রমিকরা নির্মাণ কাজ করতে পারবেন এবং দরিদ্র নারীরা তাদের জীবন যাত্রার মান উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে ব্যবসা বাণিজ্য করতে পারবেন। তবে সারা বছর ফেরি সার্ভিস চালু রাখতে হলে সারা বছর ডেজিং কার্যক্রম চলমান রাখতে হবে নতুবা শুকনা মৌসুমে চলাচল সমস্যা হতে পারে।

তারা আরো বলেন ঢাকার সাথে গাইবান্ধার যাতায়াত সহজ হবে এবং সময়ও কম লাগবে এর ফলে দরিদ্র পরিবার গুলোর জীবনযাত্রার মান উন্নয়ন হবে।



ছবি: বালাসী ও বাহাদুরাবাদ ঘাটে স্থানীয় ব্যবসায়ী ও কার্গো শ্রমিকদের সাথে এফজিডি।

৩.৫.২.২ কেআইআই হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

প্রকল্পের সাথে সম্পৃক্ত মুখ্য প্রকল্প বাস্তবায়ন ও ব্যবস্থাপনার ব্যক্তিবর্গ যেমন বিআইডব্লিউটিএ-এর হেড অফিসের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ, প্রকল্প পরিচালক, সংশ্লিষ্ট জেলা/উপজেলা পর্যায়ের প্রকৌশলী, পরিকল্পনা কমিশন ও আইএমইডি এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ দ্বারা, প্রকল্প বাস্তবায়নের সম্পৃক্ত ব্যক্তিবর্গের সাথে কেআইআই পরিচালনা করা হয়েছে। ২টি ফেরিঘাট এলাকায় ১১ টি কেআইআই সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে কেআইআই পরিচালনা করার জন্য একটি KII Checklist ব্যবহার করা হয়েছে। কেআইআইতে প্রকল্পের পরিকল্পনা, উদ্দেশ্য অনুসারে বাস্তবায়ন, অর্জন ও প্রধান প্রধান কর্মকাণ্ডগুলোর বর্তমান কার্যকর অবস্থা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন সংক্রান্ত খুঁটিনাটি বিষয়, প্রকল্পের মালামাল ও সেবাসমূহের ক্রয় প্রক্রিয়া ও আর্থিক ব্যয়, কৃষি ফসল, মৎস্য আহরণসহ আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের প্রভাব এবং প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ এবং প্রকল্পটির কার্যক্রম টেকসই করার জন্য ভবিষ্যতে কি কি উদ্যোগ নেয়া দরকার তা বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

(ক) প্রকল্প গ্রহণের ধারণা ও উদ্দেশ্য

প্রকল্পটির প্রণয়ন/ অনুমোদন কালে যমুনা নদীর উভয় পাড়ে তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে মধ্যে ফেরি সার্ভিসের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচল প্রতিষ্ঠা করে সড়ক পরিবহণ সেবার উন্নয়ন সাধন এবং বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ করে বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে উত্তর-পূর্বাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য অংশে সাথে দূরত্বে ও কম খরচে উন্নত যোগাযোগ সৃষ্টির সহায়ক হবে এবং সেভাবেই প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হচ্ছে।



নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের অংশ হিসেবে পরিবীক্ষণ সমীক্ষা দল প্রধান প্রকৌশলী, প্রকল্প পরিচালক মহোদয়ের সাথে প্রকল্প কার্যক্রমের উপর মত বিনিময় করেন

(খ) প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব কর্মকর্তা ও কর্মচারী দ্বারা প্রকল্পের কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপিতে ডেজিং কার্যক্রম সম্পাদনের লক্ষ্যে টেন্ডার উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতি (OTM)-তে আহ্বানের সংস্থান থাকলেও সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM)-তে আহ্বান করা হয়েছে। প্রকল্পটি মাননীয় প্রধানমন্ত্রী প্রতিশ্রুত প্রকল্প এবং নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রীর নির্দেশনার প্রেক্ষিতে দ্রুততম সময়ের মধ্যে ঘাট চালুকরণের নিমিত্তে সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM)-তে বাংলাদেশ নৌবাহিনীর সাথে চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়।

(গ) অন্য প্রতিষ্ঠানের সাথে সম্পৃক্ততা

প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল পুরোমাত্রায় প্রাপ্তির জন্য প্রতিষ্ঠান তথা সড়ক বিভাগ, বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড, জেলা প্রশাসন, বাংলাদেশ রেলওয়ে ও পানি উন্নয়ন বোর্ডের সাথে সম্পৃক্ততা রয়েছে।

ঘ. ক্রয় সংক্রান্ত

আলোচ্য প্রকল্পের আওতাধীন একটি প্যাকেজ ব্যতীত অপর সকল প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া সমাপ্ত হয়েছে, শুধুমাত্র আসবাবপত্র ক্রয় প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া এখনও বাকী আছে, যা শীঘ্রই আহবান করা হবে। সরকারী বিধিমালা পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ সঠিকভাবে অনুসরণ করা হয়েছে।

মালামাল (Goods) সংগ্রহ/ক্রয়ের প্যাকেজগুলোর আওতায় ১টি ডাবল কেবিন পিকআপ এবং একসেট কম্পিউটারসহ আনুষঙ্গিক ক্রয় করা হয়েছে। এগুলোর অবস্থা ভাল রয়েছে। কার্য (Works)-এর প্যাকেজগুলোর আওতায় প্রত্যেকটি কাজের ওয়ার্ক অর্ডার প্রদান করা হয়েছে। ইতোমধ্যে ড্রেজিং কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অন্যান্য প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে। সেবা (Services)-এর প্যাকেজগুলোর আওতায় প্রত্যেকটি কাজের ওয়ার্ক অর্ডার প্রদান করা হয়েছে। ইতোমধ্যে পূর্তকর্ম ও ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট কনসালটেন্সি সম্পন্ন হয়েছে। অন্যান্য প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে।

(ঙ) অন্য সংস্থা কর্তৃক কার্যক্রম গ্রহণ

খননের পূর্বে Pre-hydrography Survey এবং খননের পর Post-hydrography Survey করা হয়েছে। নিয়োগকৃত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক নির্ণয়কৃত Dredged Volume এর ভিত্তিতে ঠিকাদারের বিল পরিশোধ করা হয়েছে। তাছাড়াও ড্রেজিং কাজটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এবং বাংলাদেশ নৌ-বাহিনীর প্রতিনিধি সার্বক্ষণিক নিবিড়ভাবে মনিটরিং করছে।

(চ) CEGIS কর্তৃক কার্যক্রম গ্রহণ

যমুনা নদীর Morphology পরিবর্তনের ফলে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ প্রান্তে ২০১৭ সালে সম্পাদিত হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ চার্ট এবং ২০১৮ সালের হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ চার্ট পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ড্রেজিং এর পরিমাণ প্রায় ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার বৃদ্ধি সম্ভাবনা রয়েছে। উক্ত এলাকার ড্রেজিং এলাইনমেন্টের জন্য প্রকল্পের পরামর্শ সেবার কাজ Single Source Selection (SSS) পদ্ধতিতে পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের Center for Environmental and Geographical Information Services (CEGIS)-কে প্রদান করা হয়।



প্রকল্পটি বাস্তবায়নে গুণগত মান বজায় রাখার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান সিইজিআইএস-কে নিয়োগ করে সার্বক্ষণিক ড্রেজিং কাজ মনিটরিং করা হচ্ছে। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক প্লি এবং পোস্ট সার্ভে অনুযায়ী বিল পরিশোধ করা হয়েছে। প্রকল্পটি আরো ভালভাবে বাস্তবায়নের জন্য রাস্তা মেরামত, বিদ্যুৎ সংযোগ, জনবল বৃদ্ধি ইত্যাদি প্রয়োজন।



(ছ) প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতিকূলতা

যমুনা নদী একটি Dynamic এবং Unpredictable River Morphological কারণে প্রতিনিয়ত এর গতিপ্রকৃতি পরিবর্তিত হয়ে থাকে। বর্ষা মৌসুমে এ নদীটি প্রবল বুদ্ধমুর্তী ধারণ করে। পাশাপাশি প্রতিনিয়ত নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হয়ে থাকে। এছাড়া, মাঠ পর্যায়ে বিভিন্ন সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়। যথাঃ

১. মোঃ মনিরুজ্জামান, কারিগরি সহকারী, বিআইডব্লিউটিএ, বলেন প্রকল্পের সকল কার্যক্রম পূর্ণভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে, তবে এক একর জমি অধিগ্রহণ এখনো সম্পন্ন হয় নি। গুরুত্বপূর্ণ কার্যক্রমের অবস্থা ভাল। কিছু কাজ বাকি আছে সেগুলোও হয়ে যাবে। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রধান প্রতিকূলতা হল রাস্তা নাই, বিদ্যুৎ নাই, ড্রেজিং করলে ভরাট হয়ে যাওয়া। এই নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতা দেশের অন্যান্য নদী হতে অনেক বেশি।

২. মোঃ রেজাউল করিম, কারিগরি সহকারী, বিআইডব্লিউটিএ, জামালপুর বলেন, প্রকল্পের সকল কার্যক্রম সঠিকভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে। কিন্তু বাহাদুরাবাদ ঘাটে এখনো বিদ্যুৎ সংযোগ দেয়া সম্ভব হয় নি এবং এক একর জমি অধিগ্রহণ করা এখনো সম্ভব নয় নাই। অবকাঠামো নির্মাণের ৮৫% কাজ শেষ হয়েছে, ৭ একর জমি অধিগ্রহণ হয়েছে এক একর বাকী রয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথে একই সময়ে সড়ক বিভাগ কর্তৃক সংযোগ সড়ক নির্মাণ কাজ আরম্ভ না হওয়া অন্যতম সমস্যা বলে তিনি মনে করেন।

(জ) প্রকল্পের সমাপ্ত কাজগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত

প্রকল্প কর্তৃপক্ষ বিআইডব্লিউটিএ জানান যে, ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) এর নিজস্ব বর্তমান জনবল কাঠামো দ্বারা পরিচালিত হবে। প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর এর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রতি বছর গড়ে ১২৫.০০ লক্ষ টাকার প্রয়োজন হবে। বিআইডব্লিউটিএ'র রাজস্ব খাত থেকে এ ব্যয় বহন করা হবে। সারা বছর ধরে ফেরি সার্ভিসের ব্যবস্থা নিশ্চিতকল্পে প্রকল্পের আওতায় ড্রেজিং শেষ হলেও নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত অনুসারে ইতোমধ্যে বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং কাজ চলমান রয়েছে এবং পরবর্তীতে তা অব্যাহত থাকবে বলেও আশা করা যায়।

(ঝ) প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

(১) এলাকায় সম্ভাব্য প্রভাব

- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরীঘাট নির্মাণ করা হলে বৃহত্তর রংপুর ও রাজশাহী বিভাগের সকল জেলার সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ ও সিলেটসহ অত্র অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার ২য় মাধ্যম স্থাপিত হবে;
- ফলে বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে এবং পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটবে;

- প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলা সমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত খরচ কমবে এবং সময় বাঁচবে।

(২) জমি অধিগ্রহণ/ লীজ

ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়াটি সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসক কর্তৃক সম্পন্ন করা হয়ে থাকে। জমি অধিগ্রহণের নিয়মানুযায়ী জেলা প্রশাসক কর্তৃক নির্ধারিত মূল্য প্রত্যাশী সংস্থা জেলা প্রশাসকের ব্যাংক হিসাবে জমা প্রদান করা হয়। পরবর্তীতে জেলা প্রশাসক কর্তৃক ভূমির মালিকদের জমির মূল্য প্রদান করা হয়ে থাকে। ভূমি অধিগ্রহণকৃত মূল্য সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসক এর ব্যাংক হিসাব বরাবর পে-অর্ডার এর মাধ্যমে পরিশোধ করা হয়েছে।

(৩) ড্রেজ Spoil

ড্রেজিংকৃত মাটি বিক্রি করার সুযোগ নাই। ড্রেজিং সংশ্লিষ্ট পরামর্শক প্রতিষ্ঠান CEGIS কর্তৃক Dredged Spoil Management System এর আওতায় নির্দেশিত স্থান যেমন-বেসিনের মাটি নদীর তীর হতে দূরবর্তী স্থানে এবং চ্যানেলের মাটি উচু চরে মাটির ডাইক ও তরজা বেড়া দ্বারা ডাইক নির্মাণ করে ফেলা হচ্ছে। বালাশী হতে বাহাদুরাবাদ এলাকায় যমুনা নদীর প্রস্থতা প্রায় ২২-২৫ কিলোমিটার। নদীর মধ্যে অনেক উচু চর রয়েছে। বাহাদুরাবাদ প্রান্তে Dredged Material নদীর পাড় হতে ১০০০-১৫০০ ফুট দূরে ডাইক তৈরি করে তার মধ্যে প্রতিস্থাপন করা হচ্ছে। বালাশী প্রান্তের Dredged Material নদীর মধ্যে উচু চরে ডাইক এবং তর্জার বেড়া নির্মাণ করে তার মধ্যে প্রতিস্থাপন করা হচ্ছে। উল্লেখ্য যে, যমুনা নদী তার গতিপথ প্রতিনিয়ত পরিবর্তন করছে। আজ যেখানে চর রয়েছে আগামীতে সেখানে ঐ চর নাও থাকতে পারে এবং অন্য কোথাও নতুন করে চর জেগে উঠে।

(৪) ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারবে

বালাসীঘাটের মনোরম সৌন্দর্যে মুগ্ধ হচ্ছেন তরুণ-তরুণী, শিশু-কিশোরসহ সব বয়সের মানুষ। অনেকে সকালে সপরিবারে বেড়াতে এসে সারাদিন থেকে সন্ধ্যার আগে বাড়ি ফিরছেন। সঙ্গে নিয়ে ফিরছেন আনন্দময় স্মৃতি। শহর থেকে প্রায় ৭/৮ কিলোমিটার দূরে ব্রহ্মপুত্র নদের কুল ঘেষা প্রাকৃতিক সৌন্দর্যমন্ডিত বাঁধ এলাকা ধীরে ধীরে সবার কাছে আকর্ষণীয় হয়ে উঠছে।

বালাসীঘাট বাঁধ এলাকা সাপ্তাহিক ছুটির দিন ছাড়াও প্রায় প্রতিদিনই ভ্রমণপিপাসু মানুষের ভিড়ে মুখরিত হয়ে উঠছে। বিশেষ করে বিকেলে এখানে অনেকেই দল বেঁধে বন্ধুবান্ধব ও পরিবার নিয়ে বেড়াতে আসেন। ঈদ, পূজা, নববর্ষসহ বিভিন্ন দিবস উপলক্ষে এলাকাটি ভ্রমণপিপাসু মানুষের ভিড়ে মুখরিত হয়ে উঠে। ব্রহ্মপুত্র নদের উত্তাল ঢেউ, নির্মূল বাতাস আর বাহারি নৈসর্গিক প্রকৃতি আগতদের কিছুটা হলেও স্বস্তি দেয়। দর্শনার্থীরা এখানে এসে নদীর পাড়ে ঘুরে বেড়ানো, নদীতে নৌকাভ্রমণ, চরের মাঝে ফসলের জমিতে হাটতে এবং নদের উপর বেধে রাখা বাংলাদেশ রেলওয়ের ফেরির ওপরে দাঁড়িয়ে নদীর বুকে সূর্যাস্তের দৃশ্য উপভোগ করার সুযোগ পান। শুধু জেলা শহর থেকেই নয়, আশপাশের জেলাগুলো থেকেও অনেকে এখানে বেড়াতে আসেন।

(৫) নারী ও শিশু এবং অক্ষম সুবিধাদি

টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি নারী ও শিশু এবং অক্ষম ব্যক্তিদের ওঠানামা নিরাপদ ও আরামদায়কসহ বায়ু দূষণ থেকে মুক্ত হয়ে অবাধে টার্মিনাল দিয়ে চলাচল করতে পারবে এবং প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে। নিরাপদে ও সাচ্ছন্দে স্কুল/কলেজের শিক্ষার্থী, জনসাধারণের যাতায়াত করতে পারবে। কারণ বর্তমানে ঘাট এলাকায় উঠা-নামার কোন সুবিধা নেই।

(ট) কার্যক্রম টেকসই/Sustain করা সম্পর্কিত তথ্য

যমুনা নদী একটি Dynamic এবং Unpredictable River Morphological কারণে প্রতিনিয়ত এর গতিপ্রকৃতি পরিবর্তিত হয়ে থাকে। বর্ষা মৌসুমে এ নদীটি প্রবল রুদ্ধমুঠী ধারণ করে। পাশাপাশি প্রতিনিয়ত নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হয়ে থাকে। তাছাড়াও এই নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতা দেশের অন্যান্য নদী হতে অনেক বেশি। তাই আলোচ্য প্রকল্পের প্রধান ও অন্যতম ঝুঁকিপূর্ণ দিক হচ্ছে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ নৌরুটের নাব্যতা বজায় রাখা। সে বিবেচনায় প্রকল্পটির কার্যক্রম টেকসই করার জন্য নিয়মিতভাবে ড্রেজিং কাজ অব্যাহত রাখতে হবে। সে আলোকে যাতে করে নিয়মিতভাবে ড্রেজিং কার্যক্রম অব্যাহত রাখা যায় সে বিষয়ে উদ্যোগ নেয়া দরকার।

৩.৫.২.৩ কেস স্টাডির বিবরণ

কেস স্টাডি# ১

মোঃ সুলতান (৫৩), জনপ্রতিনিধি (ইউপি সদস্য), (৫ম শ্রেণি), পিতাঃ মোঃ এনহার আলী, মাতাঃ ছবিরন নেছা, স্ত্রীঃ মোছাঃ ছালমা বেগম, বালাসী ঘাট, গাইবান্ধা, পরিবারের মোট সদস্যঃ ৬ (মঃ ২, পুঃ ৪) জন। তিনি বলেন বালাসী ঘাট হইতে বাহাদুরাবাদ ঘাট নৌযান চলাচল এর জন্য নদী খনন করার ফলে কৃষি পেশার উন্নতি হয়েছে। নদীতে সারাবছর পানি থাকছে। কৃষি জমিতে ফসল উৎপাদন করতে সহজ হচ্ছে। সেচের ফলে ধান উৎপাদন হচ্ছে। নদী ভাঙ্গন রোধ হচ্ছে। আমার জীবন-যাপন আগের চেয়ে বর্তমানে অনেক উন্নত হয়েছে। পরিবারের সদস্যদের নিয়ে খুবই ভালভাবে জীবন-যাপন করছি। এ প্রকল্প আমি ছাড়াও এলাকার জনগণ বিভিন্নভাবে উপকৃত হচ্ছে। কৃষি জমির মূল্য বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং একাধিক ফসল উৎপাদন হচ্ছে। সর্বোপরি এই প্রকল্পটি আমার জীবন-জীবিকা পরিবর্তন করে উন্নত করেছে। এই প্রকল্পের কারণে ব্যবসা, কৃষি, মৎস্য ও শিল্পায়ন গড়ে উঠবে। জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং জমির মালিক ক্ষতিপূরণ ঠিকমত পেয়েছে, তবে আমার কোন ফসলী জমির ক্ষতি হয় নাই। জমির মূল্য কিছুটা বৃদ্ধি পেয়েছে।



কেস স্টাডি# ২

আজিজুল হক (২৬), মৎস্যজীবী (৫ম শ্রেণি), পিতাঃ মৃত ফকরুদ্দিন, মাতাঃ তলিফন, স্ত্রীঃ রাবেয়া, কষ্টিপাড়া, ফুলছড়ি, গাইবান্ধা, পরিবারের মোট সদস্যঃ ৭ (মঃ ৩, পুঃ ৪)। মৎস্য শিকারী আজিজুল হক বলেন নৌবুট ড্রেজিং এর ফলে বর্তমানে মৎস্য শিকার করে তাদের পরিবার ভালোভাবে দিন অতিবাহিত করছে। পূর্বে নদীতে সারা বছর পানি না থাকার কারণে সারা বছর মাছ শিকার করতে না পারায় পরিবার-পরিজনদেরকে নিয়ে অতি কষ্টে দিন অতিবাহিত করতেন। এই প্রকল্পের কারণে বিভিন্ন ধরনে কর্মসংস্থান যেমন, বাড়ীভাড়া, ব্যবসা প্রতিষ্ঠান, হোটেল ব্যবসা, মহিলাদের বিভিন্ন কর্মের সৃষ্টি হবে বলে তিনি মনে করেন।



কৃষি পণ্য উৎপাদন এবং বাজারজাতকরণ সহজ হবে। ঠিক তেমনই সারা বছর মাছধরা অব্যাহত থাকবে। ড্রেজিং এর কারণে অল্প সময়ে মাছ শিকার করে বাজারজাতকরণের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে। নদী ড্রেজিং করার ফলে সুফল পাওয়া শুরু করেছে এবং তাদেরসহ এলাকার সকলের জীবনযাত্রার মান উন্নত হচ্ছে। এই প্রকল্প আসার কারণে আমার পরিবারের এবং এলাকাবাসীর মান উন্নয়ন হওয়ায় এই প্রকল্পের সাধুবাদ জানাচ্ছি।

কেস স্টাডি# ৩

মোঃ আশরাফ হোসেন, ঢাকা বিশ্ববিদ্যালয় থেকে আশির দশকে এমসিএস এবং মাস্টার ডিগ্রি অর্জন করেন। পরবর্তীতে তিনি স্থানীয় কলেজে অধ্যাপনা করেন। বর্তমানে তিনি অবসরপ্রাপ্ত। তার মধ্যবিত্ত সংসার। কিন্তু বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণকল্পে নদীর তীরবর্তী স্থানে ড্রেজিং কার্যক্রমে তার প্রায় ৯ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়। এই জমিতে তিনি পৈয়াজ চাষ করতেন। তিনি আশাবাদী ড্রেজিং এর ফলে তাঁর ৯ একর জমি চলে গেলেও ফেরি চলাচলের ফলে সেই ক্ষতি পুশিয়ে নিতে পারবেন।



মৎস্য, পরিবহনসহ সকল পেশায় এই প্রকল্পের অবদান থাকবে। জমি অধিগ্রহণ করা করা হয়েছে। অবকাঠামো নির্মাণে অধিগ্রহণের টাকা পেয়েছেন কিন্তু ডেজিং এর ফলে ৯ একর জমির ফসল নষ্ট হয়েছে তার কোন ক্ষতিপূরণ পাননি। আপতত ভূমি অধিগ্রহণে কৃষি জমি হ্রাস পেয়েছে কিন্তু প্রকল্পের কাজ শেষ হলে ফিরে আসবে। ফেরি চলাচল শুরু হলে ব্যবসা বাণিজ্যে প্রভাব ফেলবে এবং প্রকল্পের কাজ শেষ হলে মৎস্য আহরণ বৃদ্ধি পাবে।

৩.৫.২.৪ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণ

প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার তথ্য সঠিকভাবে সংগ্রহ করার উদ্দেশ্যে মাঠ পর্যায়ের কর্মশালা স্থানীয় উপকারভোগী (পরিবহন মালিক, শিক্ষক, কৃষিজীবী, মৎস্যজীবী, চাকুরি, ব্যবসায়ী, শ্রমিক, মাস্টার/সারেং, নৌ-যান শ্রমিক, নৌ-যান মালিক), ইউনিয়ন পরিষদের সদস্যসহ অন্যান্য গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, আইএমইডির প্রতিনিধি, প্রকল্পের প্রতিনিধি এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) এর কর্তৃপক্ষ ও পরামর্শকবৃন্দের উপস্থিতিতে গত ৫ মার্চ ২০২০ ইং তারিখে বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট, জামালপুরে অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালার প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ মাহবুবুর রহমান, পরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮, আইএমইডি। বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মুহাম্মদ মোস্তফা হাসান, উপ পরিচালক, আইএমইডি।

পরামর্শক টিমের মধ্যে উপস্থিত ছিলেন (১) জনাব মোঃ নূরুল আমীন তালুকদার, টিম লিডার (২) জনাব মোঃ মাহবুব আলম, হাইড্রোগ্রাফার (৩) জনাব হাসিবুন নাহার খানম, আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ।

কর্মশালা সমন্বয়কারী হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন জনাব আবুল হোসেন, পরিচালক এবং আবু সাদাত মোঃ সায়েম, ব্যবস্থাপক, ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)। পরিবীক্ষণ সমীক্ষার আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ, জনাব হাসিবুন নাহার খানম (বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২য় সংশোধিত) শীর্ষক চলমান প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ, প্রকল্প পরিচিতি, অবস্থান, ব্যয়, বাস্তবায়নকাল, বর্তমান সমীক্ষার উদ্দেশ্য, সমীক্ষা পদ্ধতি, সমীক্ষার ডিজাইন, নমুনা পদ্ধতি, তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি এবং সমীক্ষার চূড়ান্ত কর্ম-পরিকল্পনা আলোচনায় তুলে আনেন।

উপস্থিত স্টেকহোল্ডারদের সাথে আলোচ্য বিষয়বস্তু নিম্নে উপস্থাপন করা হলো:

- এলাকার প্রয়োজনীয়তার সাথে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা
- প্রকল্প প্রণয়নে স্থানীয় জনপ্রতিনিধি বা জনগণের মতামত প্রতিফলিত হয়েছে কি না;
- প্রকল্পের প্রধান প্রধান কর্মকান্ডসমূহ
- প্রকল্পের আওতায় প্রধান প্রধান কর্মকান্ডগুলো বর্তমানে কার্যকর অবস্থা;
- ডেজিং এর ফলে অর্জিত সুবিধাসমূহ
- ফেরি সার্ভিসের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচল প্রতিষ্ঠা করে সড়ক পরিবহন সেবার উন্নয়ন সাধন করতে প্রকল্পের প্রভাব
- নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত হবে প্রকল্পের প্রভাব
- ভূমি অধিগ্রহণ এবং তা উন্নয়নকল্পে প্রকল্পের প্রভাব
- ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশনে প্রকল্পের প্রভাব
- ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ ৪টি স্পাদ নির্মাণ
- ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন, পানি সরবরাহ ব্যবস্থা, সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজে প্রকল্পের প্রভাব
- প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ
- প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট সুযোগ ও ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ

- অত্র এলাকায় একই রকম আরো উন্নত প্রকল্পের জন্য সুপারিশ



স্থিরচিত্র:- বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট, জামালপুরে অনুষ্ঠিত স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

কর্মশালার প্রধান অতিথি জনাব মোঃ মাহবুবুর রহমান, পরিচালক, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮, আইএমইডি বলেন, আইএমইডির পক্ষ থেকে সরকারের বিভিন্ন প্রকল্প যদিও মনিটরিং করা হয় তবুও নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কার্যক্রমটি সম্পাদন করার জন্য ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) কে নিয়োগ দেয়া হয়েছে। তিনি আরো বলেন, “আমরা এখানে এসেছি তিনটি বিষয় জানার জন্য, বাহাদুরাবাদ ও বালাশী ঘাটের মধ্যে ফেরি যোগাযোগ স্থাপন হয়েছে কিনা, আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ হয়েছে কি? জমি অধিগ্রহণ হয়েছে কি? তিনি আরো বলেন, যমুনা নদীর এই পথ ধরে চিলমারী বন্দর থেকে ঢাকার সাথে যোগাযোগ সম্ভব হবে। অংশগ্রহণকারীদের মধ্যে অনেকেই এখানে প্রকল্প সম্পর্কে জানতে পারেন।

অংশগ্রহণকারীদের অভিজ্ঞতা ও মতামত

- (১) রুকুনজ্জামান- ইজারাদার বলেন ফেরি ঘাটের স্থায়ী নিশানা পাওয়া যাচ্ছে। নদীর গতির পরিবর্তনের জন্য কোন পরিকল্পনা আছে কি? বর্তমানে কাজের মান সন্তোষজনক নয়। এদিকে নজর দেওয়া দরকার বলে তিনি মনে করেন।
- (২) মোঃ নাজমুল হক, ফুটানীবাজার, বাহাদুরাবাদ বলেন, প্রকল্প এলাকায় টার্মিনাল হবে, ফলে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন হবে। ফেরিঘাটের কাজ চলমান থাকায় জমিতে বালু পড়ে জমির ফসলের ক্ষতি হচ্ছে বলে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন।
- (৩) মোঃ মুজিবুর রহমান-ব্যবসায়ী- একজন নদী ভাংগনের শিকার। তিনি বলেন, যমুনার সাথে যুদ্ধ সাথে করে আসছি। উন্নয়ন করার সাথে সাথে আমাদের যেন কোন ক্ষতি না হয় সেদিকে দৃষ্টি দেওয়ার জন্য কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ করছি।
- (৪) নুরুদ্দিন, এলাকাবাসী, বলেন- যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হচ্ছে তবে তাদের যে ক্ষতি হচ্ছে তার পুনরুদ্ধারের ব্যবস্থা করা হচ্ছে কি না তা তিনি জানতে চান।
- (৫) সরুজ্জামান-বাহাদুরাবাদ ঘাট বিলিন হয়ে যাওয়ায় আগে লোকের যাতায়াতের অসুবিধা হতো, এখন আর সেটা হবে না। তিনি মনে করেন, শুধু ২ জেলার মানুষ চলাচল করলেই চলবে না তার সাথে শেরপুর, কুড়িগ্রাম, গাইবান্ধা, রংপুর ইত্যাদি জেলার লোকজনসহ মালামাল পাড়াপাড়েরও ব্যবস্থা থাকতে হবে। যদি কয়েক জেলার মানুষ তাদের পণ্য আদান-প্রদানের ব্যবস্থা এই দুই ফেরিঘাট দিয়ে করেন তাহলেই সরকারের এতোগুলো অর্থের সঠিক মূল্যায়ন হবে।
- (৬) আব্দুর রহিম, প্রধান শিক্ষক বলেন, পরিকল্পনা মোতাবেক কাজ হতে হবে।
- (৭) মোঃ আশরাফ হোসেন (৬৩), পেশায়: অধ্যাপনা (অব:) বলেন, অবকাঠামো নির্মাণে অধিগ্রহণের টাকা পেয়েছেন কিন্তু ডেজিং এর ফলে ৯ একর জমির ফসল নষ্ট হয়েছে তার কোন ক্ষতিপূরণ তিনি পাননি।
- (৮) মোঃ নাজমুল হক, মাদ্রাসাশিক্ষক বলেন- টার্মিনাল তৈরি করার জন্য জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং সে সকল টাকাও ঠিকমত দিয়ে দেওয়া হয়েছে। কিন্তু ডেজিং এর জায়গায় আমারসহ আরো অনেকের জমি নষ্ট হয়েছে যার কোন

ক্ষতিপূরণ পাওয়া যায় নি। নাব্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে। যাত্রীবাহী নৌকা বৃদ্ধি পেয়েছে, তবে ভারী মালামাল এখনো চলাচল করে না, ফেরি ঘাট তৈরি হলে হয়তো চলবে।

৩.৬ প্রকল্পের Exit Plan বিশ্লেষণ

Exit Plan হিসেবে ডিপিপি (২০১৭) তে প্রকল্পের সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই করার উপায় হিসেবে বলা হয়েছে যে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির মাধ্যমে প্রকল্পের সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই করা যাবে। এছাড়া ডিপিপি তে বলা হয়েছে যে “BIWTA” এর নিজেস্ব বর্তমান জনবল কাঠামো দ্বারা এর রক্ষণাবেক্ষণ পরিচালিত হবে। রক্ষণাবেক্ষণ খাতে প্রতি বছর ১২৫.০০ লক্ষ টাকার প্রয়োজন হবে যা BIWTA এর রাজস্ব খাত থেকে ব্যয় বহন করা হবে।

তবে এই নৌরুট সারা বছর যাতে চালু থাকে সে বিষয়ে লক্ষ্য রাখতে হবে। প্রয়োজনে সারা বছর প্রয়োজন অনুযায়ী ড্রেজিং করতে হবে। শুরু মৌসুমে এর পরিমাণ বৃদ্ধি পেলেও বর্ষা মৌসুমে ড্রেজিং এর চাহিদা কম হবে। ফেরি চলাচলের রুট মূলতঃ একই থাকে। তবে প্রতি বছর পলি পরায় এই রুটের কিছু কিছু জায়গায় পুনরায় ড্রেজিং করে রুটের নাব্যতা ঠিক রাখা হয়। এই রুট CEGIS ও BIWTA এর মাধ্যমে কারিগরি দিক বিশ্লেষণ করে নির্ধারণ করা হয়েছে। এই রুটের নাব্যতা বজায় রাখার জন্য Continious Dredging এর দিক অবশ্যই বিবেচনায় রাখতে হবে।

নৌ রুটের কাটওয়ারী, স্টেজ বাই স্টেজ পদ্ধতিতে ড্রেজিং সম্পাদন করা হলে খুব অল্প সময়ের মধ্যে চ্যানেলে প্রয়োজনীয় নূন্যতম নাব্যতা সংরক্ষণ করা সম্ভব হবে। BIWTA এর নিজস্ব Dredger বহর দিয়ে এই ড্রেজিং কাজ করা সম্ভব।

প্রকল্পের Sustainability ও নিরাপদ নৌ চলাচল বেসিন ও চ্যানেল নিশ্চিতকরণে অবশ্যই নির্দিষ্ট নৌ রুট পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। এ ক্ষেত্রে দক্ষ জনবল মোতায়েন করতে হবে। এছাড়া ড্রেজিং এর মাটি/বালি সুনির্দিষ্ট স্থানে ফেলা যেতে পারে এতে একদিকে ভূমি উদ্ধার হবে অন্য দিকে নদীর মূল গতিপথ (Thalway Line) সুরক্ষিত হবে। এ ছাড়া নৌ রুটে যথাযথ স্থানে ড্রেজিং এর নিমিত্তে রুটিন মোতাবেক Hydrological Survey করতে হবে। এতে করে নদীর Thalway line (মূল চ্যানেল) এর অবস্থা ও অবস্থান নির্ণয় করা সম্ভব হবে। সে ক্ষেত্রে Thalway line এর ফলাফল সুফল বয়ে আনবে।

ঘাট রক্ষণাবেক্ষণ ও নদী তীর সংরক্ষণের জন্য আর্থিক সংস্থানের প্রয়োজন রয়েছে। প্রতি বছর ঘাটের তীর সংরক্ষণ একটি রুটিন/পিরিওডিক রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় পড়ে।

৩.৭ সম্পাদিত কার্যক্রমের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ

- ক) নদীর চ্যানেল চলাচলের জন্য চালু রাখার বিষয়টি প্রকল্প প্রণয়নের সময়েই চিন্তা করা উচিত ছিল। কারণ যমুনা নদীতে উজান থেকে যে বিপুল পরিমাণে Sediment আসে তা মাথায় রেখে নদীর চ্যানেল নির্ধারণ পরিকল্পনা করা দরকার। BIWTA এর নিজস্ব বিশেষজ্ঞ কমিটি দ্বারা Fesibility Study সম্পাদন করতঃ প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়।
- খ) স্ট্যাডির মাধ্যমে নদীর ভাঙ্গন, নদীর নাব্যতা রক্ষা এবং উপকারভোগীদের স্বার্থ মাথায় রেখে একটি পরিপূর্ণ Fesibility Study হওয়া উচিত। পরে Fesibility Study এর মতামতের ভিত্তিতে একটি বড় প্রকল্প হাতে নিলে তা দীর্ঘস্থায়ী ও জনগণ উপকৃত হবে। নতুবা বর্তমান প্রকল্প কতখানি এবং কতদিন স্থায়ীত্ব হবে তা ভেবে দেখতে হবে।
- গ) এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে একদিকে যেমন আন্তঃ যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে, অন্য দিকে অর্থনৈতিক উন্নয়ন হবে এবং আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাস পাবে। এখানে রেল যোগাযোগের ব্যবস্থা করার সুযোগ রয়েছে। রেল যোগাযোগের ব্যবস্থা না করতে পারলে প্রকল্পে সফলতা পুরোপুরিভাবে অর্জিত নাও হতে পারে।
- ঘ) প্রকল্পটি অবশ্যই feasible এবং গুরুত্বপূর্ণ। এটি সঠিকভাবে বাস্তবায়ন করতে পারলে দেশের অত্র প্রকল্প এলাকারসহ রাজশাহী ও ঢাকার উত্তরাঞ্চলের জনগণ ও উপকৃত হবে। ২য় সংশোধনীর সময়কালীন বর্তমান প্রকল্প শেষ করতে পারলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল ভোগ করা সম্ভব।

চতুর্থ অধ্যায়

প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক পর্যালোচনা (SWOT Analysis)

প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ এবং ঝুঁকি (SWOT) সম্পর্কে বিস্তারিত ধারণা পাওয়ার লক্ষ্যে প্রশ্নমালার মাধ্যমে উপকারভোগী উত্তরদাতাদের সরাসরি সাক্ষাৎকার গ্রহণ, প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট বিআইডব্লিউটিএ এর ব্যক্তিবর্গ, এলাকার উপকারভোগী সাথে ফোকাস গ্রুপ আলোচনা এবং মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা দল কর্তৃক সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ ইত্যাদির মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যসমূহ বিস্তারিত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়। এছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানগুলোর নির্ধারিত দায়িত্ব, কর্তব্য ও প্রকল্প কার্যক্রম ব্যবস্থাপনার দুর্বলতা সনাক্তকরণের জন্য বিভিন্ন ডকুমেন্ট ও রিপোর্টসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা হয়। বর্ণিত নৌ-পথ বাহাদুরাবাদ ও বালাশী ঘাটের মধ্যে ফেরি যোগাযোগ স্থাপন, আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ এবং জমি অধিগ্রহণ হয়েছে কিনা তা সম্পর্কে ধারণা নেয়ার জন্য প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে যা নিম্নে উপস্থাপন করা হলো।

৪.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ

- ক. **আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধিঃ** প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে আন্তঃ আঞ্চলিক/আন্তঃ জেলা যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে, তাতে আঞ্চলিক অর্থনৈতিক উন্নয়নে সহায়ক হবে এবং আঞ্চলিক বৈষম্য কমাতে সাহায্য করবে।
- খ. **দূরত্ব হ্রাস ও জ্বালানী সাশ্রয়ঃ** বৃহত্তর রংপুর বিভাগের বিভিন্ন জেলা হতে বৃহত্তর ময়মনসিংহ বিভাগের বিভিন্ন জেলায় যাতায়াতের ক্ষেত্রে স্থানভেদে ১০০-১৭০ কিঃ মিঃ দূরত্ব কমে যাবে। নৌ-যান সমূহের জ্বালানী সাশ্রয় হবে এবং জ্বালানীসহ পণ্য সামগ্রী পরিবহনের খরচ হ্রাস পাবে।
- গ. **পণ্য পরিবহনে ও জনসাধারণের যাতায়াতের সুবিধা বৃদ্ধিঃ** উৎপাদিত পণ্য অল্প সময়ে বাজারজাতকরণ এবং রাজধানীর সঙ্গে যোগাযোগ স্থাপন করা যাবে। যাত্রী পরিবহনকারী নৌ-যান চলাচলের মাধ্যমে জনসাধারণের যাতায়াতের সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। ফেরিঘাট নির্মাণের ফলে অত্র অঞ্চলের জনসাধারণের যোগাযোগের ক্ষেত্রে অধিকতর সুবিধা সৃষ্টি হবে।
- ঘ. **নাব্যতা বৃদ্ধিঃ** মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার থেকে প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে বলা যায় খননের ফলে নৌ-পথটিতে সারা বছর নাব্যতা থাকবে, ফলে নৌ-পথ ব্যবহারকারীর সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে।
- ঙ. **বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর প্রকল্পের প্রভাবঃ** বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর চাপ কমবে। যোগাযোগ উন্নত ও সহজ হবে। দুই পাড়ের যাতায়াত সবল হবে।
- চ. **আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের প্রভাবঃ** প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে কৃষি ও শিল্পের প্রসার ঘটবে। নতুন নতুন ব্যবসার সৃষ্টি হবে। জীবন-যাত্রার মান উন্নত হবে। ৮১.৭৮% উত্তরদাতা বলেন টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারীরিকভাবে অক্ষম ব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবে।
- ছ. **স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থান সৃষ্টিঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে শ্রমিকসহ (মৎস্য শ্রমিক, নৌ-যান শ্রমিক, ফেরি ঘাটের শ্রমিক) স্থানীয় জনসাধারণের কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে।
- জ. **ভ্রমণ পিপাসু জনগণের নদীর সৌন্দর্য্য উপভোগঃ** বালাসীঘাট ও বাহাদুরাবাদ ঘাটের প্রাকৃতিক সৌন্দর্যমন্ডিত বাঁধ এলাকা ধীরে ধীরে সবার কাছে আকর্ষণীয় হয়ে উঠছে। বিশেষ করে বালাসীঘাটে ব্রহ্মপুত্র নদের উত্তাল ঢেউ, নির্মল বাতাস আর বাহারি নৈসর্গিক প্রাকৃতিক দৃশ্য দর্শার্থীদের স্বস্তি দেয়।

৪.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ

প্রকল্পের অনেকগুলো দুর্বল দিক সমীক্ষার মাধ্যমে সনাক্ত করা হয়েছে যা নিম্নরূপঃ

- ক. **স্টেকহোল্ডার এনালাইসিস ও সম্ভাব্যতা সমীক্ষা না করাঃ** স্টেকহোল্ডার এনালাইসিস অর্থাৎ বেজলাইন সার্ভে করে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয় নি। কেবলমাত্র বিআইডব্লিউটিএ'র বিভাগীয় বিশেষজ্ঞ কমিটি দ্বারা একটি সমীক্ষা সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে ঘাট সমূহের পূর্ণাঙ্গ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা (Feasibility Study) না করা।
- খ. **সমন্বয়হীনতাঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমন্বয়হীনতা পরিলক্ষিত হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথে একই সময়ে সড়ক বিভাগ কর্তৃক সংযোগ সড়ক নির্মাণ কাজ আরম্ভ না হওয়া এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে এখন পর্যন্ত বিদ্যুৎ সংযোগ না পাওয়া।
- গ. **ড্রেজিংয়ের পরিমাণ কম হওয়াঃ** প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ড্রেজিংয়ের পরিমাণ বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজনের তুলনায় কম হওয়া। ডিপির সংস্থান অনুযায়ী মাটির ডাইক এবং তরজার বেড়া নির্মাণের মাধ্যমে Dredge Spoil সংরক্ষণ এবং তা রেজিস্টারভুক্ত করা হয়নি।
- ঘ. **ড্রেজ Spoil এর ক্ষেত্রে অব্যবস্থাপনাঃ** ভালো মানের ডাইক, উন্নত মানের তরজার বেড়া, নিরাপদ দূরত্বে মাটি ফেলা ইত্যাদি কাজ অধিক গুরুত্ব সহকারে না করা।
- ঙ. **স্থানীয় জনপ্রতিনিধিদেরকে অবহিত না করাঃ** অবকাঠামো এবং খনন কাজ শুরুর পূর্বে প্রকল্প এলাকার স্থানীয় জনপ্রতিনিধিদেরকে অবহিত না করা।
- চ. **প্রকল্পের কাজের ধীরগতিঃ** প্রকল্পটির সঠিক তদারকি না করা। সৃষ্ট ব্যবস্থাপনার অভাবে কাজের অগ্রগতি কম হতে পারে। সঠিক সময়ে প্রকল্প শেষ না হলে সুবিধা পেতে দেরী হবে।
- ছ. **Exit Planঃ** প্রকল্পের ডিপিতে সুনির্দিষ্ট Exit Plan না থাকায় ড্রেজিংকৃত নৌ-পথটি সংরক্ষণ করা সমস্যা সংকুল।
- জ. **সামাজিক নিরাপত্তাঃ** প্রকল্পের মূল কার্যক্রমে জমি অধিগ্রহণ এবং ফসলের ক্ষতিপূরণ মত সামাজিক নিরাপত্তার বিষয়টি থাকার পরও Grievance Redress Committee (GRC) এবং Grievance Redress Mechanism (GRM) Focal Point না থাকা।

৪.৩ প্রকল্পের মাধ্যমে সৃষ্ট সুযোগসমূহ

প্রকল্প কার্যক্রমের কিছু দৃশ্যমান উপকার ছাড়াও অনেকগুলো সুযোগ কাজে লাগিয়ে প্রকল্প হতে আরো অধিক এবং টেকসই উপকার পাওয়া যেতে পারে। এর মধ্যে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ সুযোগ হলোঃ

- ক. **বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর চাপ হ্রাসঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে বঙ্গবন্ধু সেতুর ওপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে, ফলে পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটানোর সুযোগ রয়েছে। সমগ্র উত্তর-পূর্বাঞ্চল এর সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।
- খ. **জামালপুর-গাইবান্ধারসহ রংপুর বিভাগের উন্নয়নঃ** এই নৌরুটটি বাংলাদেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে অবস্থিত জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলার জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এছাড়া বৃহত্তর রংপুর ও বৃহত্তর ময়মনসিংহসহ উত্তর-পূর্ব ও উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট) টি জেলার জন্য এ নৌরুটটির গুরুত্ব রয়েছে। বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণ করা হলে বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহ ও সিলেট অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার ২য় মাধ্যম স্থাপিত হতে পারে।
- গ. **রেলওয়ের ফেরি সার্ভিস চালু রাখাঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সারা বছর ফেরি চলাচল নিশ্চিতকল্পে নিরাপদ নৌ-পথ চালু করলে রেলওয়ের ফেরি সার্ভিসও সারা বছর চলাচল করতে পারার সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

- ঘ. **ড্রেজ Spoil ব্যবহার :** নদীর পার্শ্ববর্তী এলাকার নিম্নভূমি উন্নয়ন করা যা বসবাস (Settlement) ও কৃষি উৎপাদনে ব্যবহার করা যাবে। স্থানীয় জনগণের উপকারের জন্য সম্ভাব্য এলাকায় বনায়ন, রাস্তা নির্মাণ, পার্ক ইত্যাদির সুযোগ সৃষ্টি করা যেতে পারে।
- ঙ. **শিক্ষা ও স্বাস্থ্য উন্নয়নঃ** যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতর হওয়ার ফলে শিক্ষার (বিশেষ করে নারীদের) ও স্বাস্থ্য ব্যবস্থার উন্নয়নে সহায়ক হতে পারে।
- চ. **কাজের সুযোগ সৃষ্টিঃ** যাত্রীবাহী পরিবহন, দিনমজুর, মৎস্য আহরণ, কৃষি পণ্য উৎপাদন এবং ক্ষুদ্র ব্যবসা সুযোগ সৃষ্টি হবে। নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে। বেকার সমস্যা সমাধান হবে।
- ছ. **নারীদের কাজের সুযোগঃ** যাতায়াতের সুযোগ পাবে এবং মহিলারা কাজ করতে পারবে। বাড়তি আয়ের সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং মহিলারা ছোট ছোট ব্যবসা করতে পারবে।
- জ. **পরিবহন ব্যয় হ্রাসঃ** জনগণের নৌ-পথ ব্যবহারের ফলে কম মূল্যে পণ্য পরিবহনে সুযোগ সৃষ্টি হবে।
- ঝ. **কৃষি ও মৎস্য চাষের সুযোগ সৃষ্টিঃ** সারা বছর সেচের সুবিধা বৃদ্ধি ও নদীতে পানি থাকার কারণে কৃষি ফসল উৎপাদন ও মৎস্য আহরণ বৃদ্ধি পাবে, এর ফলে কৃষিজ ও মৎস্য ব্যবসায়ীদের কর্মসংস্থানের নতুন সুযোগ তৈরি হবে।

8.8 প্রকল্পের ঝুঁকিপূর্ণ দিকসমূহ

প্রকল্পের নির্ধারিত লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য কিছু ঝুঁকি সমীক্ষার মাধ্যমে চিহ্নিত করা হয়েছে। সমীক্ষায় চিহ্নিত প্রধান প্রধান ঝুঁকিসমূহ নিম্নে উপস্থাপন করা হলোঃ

- ক. **নাব্যতা ধরে রাখাঃ** আলোচ্য প্রকল্পের প্রধান ও অন্যতম ঝুঁকিপূর্ণ দিক হচ্ছে বাল্যশী ও বাহাদুরাবাদ নৌরুটের নাব্যতা ধরে রাখা।
- খ. **ড্রেজকৃত Spoil ব্যবস্থাপনাঃ** নদীর নিকট বালু ফেলার কারণে বর্ষার সময় আবার নদীতে বালু চলে আসবে ফলে ফেরি চলাচল বন্ধ হবে।
- গ. **অবকাঠামো উন্নয়নঃ** ঠিকমত পাইলিং না করলে অবকাঠামো ভেঙে যেতে পারে। নদীর পাড় রক দিয়ে না বাঁধলে বর্ষা মৌসুমে বালি এসে নদী ভরাট হতে পারে।
- ঘ. **নদীর গতি প্রকৃতি পরিবর্তিতঃ** যমুনা নদী একটি Dynamic এবং Unpredictable River। Morphological কারণে প্রতিনিয়ত এর গতি প্রকৃতি পরিবর্তিত হয়ে থাকে। বর্ষা মৌসুমে এই নদীটি প্রবল রুদ্রমূর্তী ধারণ করে। পাশাপাশি প্রতিনিয়ত নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হয়ে থাকে।
- ঙ. **পাড় ভাঙ্গা :** বন্যায় অতি স্রোতে পাড় ভাঙতে পারে এবং রক দ্বারা বাঁধ নির্মাণ না হলে বসত বাড়ির ক্ষতি হতে পারে।
- চ. **নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতাঃ** এই নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতা দেশের অন্যান্য নদী তুলনায় অনেক বেশি। নদীর সিলটেশন বেশি যার ফলে ফেরি চলাচল বন্ধ হয়ে যেতে পারে।
- ছ. **শুষ্ক মৌসুমে পানির প্রবাহ কমে যাওয়ার প্রবণতাঃ** এ নৌ-পথের শুষ্ক মৌসুমে পানির প্রবাহ কমে যাওয়ার প্রবণতা রয়েছে। Continious Dredging না হলে শুষ্ক মৌসুমে পানির প্রবাহ কমে যেতে পারে এবং চ্যানেল ধরে রাখার মতো প্রবাহ নাও থাকতে পারে।

পঞ্চম অধ্যায়

পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ

অনেক সীমাবদ্ধতা থাকা সত্ত্বেও প্রকল্পটি বাংলাদেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলে অবস্থিত জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ পাশাপাশি বৃহত্তর রংপুর ও বৃহত্তর ময়মনসিংহসহ উত্তর-পূর্ব ও উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট) জেলার ২০ (বিশ) লক্ষ লোকের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণ করা হলে বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ, সিলেটসহ অত্র অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার ২য় মাধ্যম স্থাপিত হবে। পাশাপাশি বৃহত্তর রংপুর ও বৃহত্তর ময়মনসিংহসহ উত্তর-পূর্ব ও উত্তর -পশ্চিমাঞ্চলের ৮ (আট) জেলার ২০ (বিশ) লক্ষ জনগণ প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে উপকৃত হবে। এই বিশাল জনগোষ্ঠী যাতায়াতের জন্য নৌ-পথ ব্যবহার করতে পারবেন। সমীক্ষার টিওআর অনুযায়ী প্রকল্পের উপকারভোগী অন্যান্য ব্যক্তিবর্গ ও বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারদের নিকট থেকে সংগৃহীত তথ্য বিশ্লেষণ, প্রকল্পের ডিপিপি ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা করে পূর্ববর্তী অধ্যায় সমূহ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণসমূহ সংক্ষিপ্ত আকারে এ অধ্যায় উপস্থাপন করা হলো

৫.১ জমি অধিগ্রহণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের কয়েকগুণ জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়া, ২ একর জমি অধিগ্রহণ বৃদ্ধিসহ অন্যান্য যৌক্তিক কারণে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। তবে ডিসেম্বর ২০১৯ এর মধ্যে বাস্তবায়ন সম্ভব না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯ এর পরিবর্তে জুন ২০২১ পর্যন্ত অর্থাৎ ১ (এক) বছর ৬ (ছয়) মাস সময় বৃদ্ধিসহ মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৪৫৬২.০০ লক্ষ টাকা করে আরডিপিপি (২য় সংশোধিত) প্রস্তাব করা হয়েছে, যা প্রক্রিয়াধীন।

৫.২ প্রকল্পটির মেয়াদ ৩১ ডিসেম্বর ২০১৯ পর্যন্ত হলেও সময়মতো কাজ শেষ করা যায়নি। বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহের বাস্তব অগ্রগতি ৬০-৭০%। তবে কিছু কার্যক্রমের বাস্তব অগ্রগতি ২০-৩০% এবং কিছু অঙ্গের কাজ এখনো শুরু করা হয়নি।

৫.৩ প্রকল্পের আওতায় ৫টি প্যাকেজের কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে, মোট ৫টি প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে এবং ২টি প্যাকেজের কাজ এখনো শুরু করা হয়নি। মোট ১২টি প্যাকেজের মধ্যে ৪টি প্যাকেজের ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে।

৫.৪ বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, ঠিকাদারের মাধ্যমে ড্রেজিং কাজ (১০০%) সম্পন্ন হয়েছে, তবে প্রয়োজনীয় নাব্যতা না থাকায় বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং কাজ চলমান রয়েছে। বিভিন্ন স্থাপনাদি ও পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ ৭৫% সম্পন্ন হয়েছে, ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য) ৭০% সম্পন্ন হয়েছে, বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল এবং পার্কিং ইয়ার্ড এর স্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ কাজ ৫৫% সম্পন্ন হয়েছে, অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাট এপ্রোচ, ড্রেনেজ সিস্টেম এবং ডিভাইডার নির্মাণ কাজ ২০% সম্পন্ন হয়েছে, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেশন কাজ ১০% সম্পন্ন হয়েছে। তবে সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন এবং ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ ব্যবস্থাকরণ কাজ এবং স্টীল জেটি (সেডসহ) এবং স্টীল স্পাড নির্মাণ কাজ এখনো শুরু হয় নি।

৫.৫ সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাদের মতে ফেরি সার্ভিস চালু হলে যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু থাকবে, এলাকায় যাতায়াত খরচ কমবে, সময় কম লাগবে, পরিবহনে হয়রানী কমবে এবং পণ্য পরিবহন সুবিধা হবে।

৫.৬ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় দেখা যায় Dredged Spoil ৪৬.৩৩% প্রকল্প কর্তৃক নির্মাণকৃত ডাইকে ফেলা হয়েছে, ২৬.৬৭% নদীতে, ২৪.৩৩% নদীর পাড়ে ফেলা হয়েছে, ১.৬৭% কৃষি জমিতে ফেলা হয়েছে এবং ৬.০৩% অন্যান্য (ব্যক্তিগত বাড়ী, স্কুল, কলেজ, মসজিদ, মাদ্রাসা ভরাট কাজে) ফেলা হয়েছে।

৫.৭ উত্তরদাতার মতে চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পণ্য/মালামাল পরিবহণ/ সরবরাহের ক্ষেত্রে বালাশী-বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট যথেষ্ট ভূমিকা রাখবে বলে মনে করেন। ফলে তাদের নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে।

- ৫.৮ বিআইডব্লিউটিএ'র বিভাগীয় বিশেষজ্ঞ কমিটি দ্বারা একটি সমীক্ষা সম্পন্ন করা হয়। সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় স্থানীয় জনপ্রতিনিধি কিংবা স্থানীয় জনগণকে সম্পৃক্ত না করে প্রকল্প প্রণয়ন করা হয়েছে। প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে পূর্ণাঙ্গ বেজলাইন সার্ভে/ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা (Feasibility Study) করা হয়নি।
- ৫.৯ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সময়হীনতা পরিলক্ষিত হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথে একই সময়ে সড়ক বিভাগ কর্তৃক সংযোগ সড়ক নির্মাণ কাজ আরম্ভ হয়নি এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে এখন পর্যন্ত বিদ্যুৎ সংযোগ পাওয়া যায় নি।
- ৫.১০ ভালো মানের ডাইক, উন্নত মানের তরজার বেড়া, নিরাপদ দূরত্বে মাটি ফেলা ইত্যাদি কাজে অব্যবস্থাপনা পরিলক্ষিত হয়েছে।
- ৫.১১ প্রকল্পের কাজ শুরু হওয়ার সাথে সাথেই পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের সমস্ত বাজেট শেষ হয়ে যায়।
- ৫.১২ আলোচ্য প্রকল্পের প্রধান ও অন্যতম চ্যালেঞ্জিং দিক হচ্ছে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ নৌরুটের নাব্যতা ধরে রাখা। তাছাড়া এ নদীর ভরাট হওয়ার প্রবণতা দেশের অন্যান্য নদীর তুলনায় অনেক বেশি, নদীর সিলটেশন বেশি যার ফলে ফেরি চলাচল বন্ধ হয়ে যেতে পারে।
- ৫.১৩ যমুনা নদী একটি Dynamic এবং Unpredictable River। Morphological কারণে প্রতিনিয়ত এর গতি প্রকৃতি পরিবর্তিত হয়ে থাকে। বর্ষা মৌসুমে এই নদীটি প্রবল বুদ্ধমূর্তী ধারণ করে। পাশাপাশি প্রতিনিয়ত নতুন চর সৃষ্টি এবং চ্যানেল পরিবর্তন হয়ে থাকে।
- ৫.১৪ নিয়মিত ড্রেজিং চালু না রাখলে বাহাদুরাবাদ হতে বালাশী পর্যন্ত Natural flow ঠিক রাখা সম্ভব না। তাই নদীর natural flow ঠিক রাখার জন্য নিয়মিত ড্রেজিং চালু রাখা দরকার।
- ৫.১৫. ভৌত অবকাঠামো নির্মাণে সাটারিং কাজে বাঁশের খুঁটি ব্যবহার করা হয়েছে। তাছাড়া সাটারিং ঠিকমতো না হওয়ায় আনসার ব্যারাকের বীমে সঠিকভাবে ঢালাই হয়নি। এসব ক্ষেত্রে আরোও যত্নবান ও নিবিড় তদারকির প্রয়োজন ছিলো।
- ৫.১৬. প্রকল্প এলাকার জনগণ খাটিয়ামারী বাজারে ল্যান্ডিং স্টেশন করার জন্য প্রস্তুত দিয়েছেন। বালাশী থেকে ফুটানির বাজার নৌ-পথের খাটিয়ামারী বাজারে ল্যান্ডিং স্টেশন করার মাধ্যমে অত্র এলাকার ৩টি ইউনিয়নের সংযোগ স্থাপনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ৫.১৭ প্রকল্পের অগ্রগতি ডিপিপি অনুসারে (সময়ভিত্তিক) বাস্তবায়ন হচ্ছে না। এ জন্য দক্ষ জনবল, নিবিড় তদারকি এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের সঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের আরোও সুষ্ঠু পদক্ষেপ নিতে হবে। এ ছাড়া ইতোমধ্যে যে ড্রেজিং কাজ (যে স্থানে) সম্পাদন হয়েছে তা সচলের ব্যবস্থা নিতে হবে। এ ছাড়া ফেরিঘাট নির্মাণ হলেও সে জায়গায় নদীর তীর সংরক্ষণের ব্যবস্থা নিতে হবে।
- ৫.১৮ প্রকল্পের মেয়াদ জুন/২০২১ পর্যন্ত ২য় সংশোধন হয়েছে। মার্চ/২০২০ এর মাসিক অগ্রগতি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ শেষ করতে হলে সময়ভিত্তিক কর্ম পরিকল্পনা একান্ত প্রয়োজন। ২য় সংশোধনীর ডিপিপিতে দেখা যায় যে প্রকল্প নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়নের জন্য একটি কর্মপরিকল্পনা দেয়া আছে। তবে উক্ত কর্ম-পরিকল্পনা অনুযায়ী জুন ২০২০ পর্যন্ত কাজের অগ্রগতি আশানুরূপ প্রতীয়মান হয় নি। প্রকল্পটি নির্দিষ্ট সময়ে সম্পন্ন করার জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে একটি নতুন কর্মপরিকল্পনা হাতে নেয়া জরুরী। প্রকল্পটি নির্দিষ্ট সময়ে শেষ হওয়ার জন্য পরামর্শক কর্তৃক নিম্নলিখিত কর্ম-পরিকল্পনার আউটলাইন দেওয়া হয়েছে যা প্রতিপালন করা হলে যথাসময়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্ত করা এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন সম্ভব বলে পরামর্শক মনে করেন।

বর্তমান চলমান কাজের বিবরণ	মার্চ ২০২০ পর্যন্ত বাস্তব অগ্রগতি	অবশিষ্ট কাজের বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা	কার্যাদেশ অনুযায়ী কার্য সমাপ্তির তারিখ	প্রকল্প সমাপ্তির তারিখ	অবশিষ্ট চলমান কাজ সমাপ্তির কর্ম পরিকল্পনা					মন্তব্য জুন/২০২১
					মার্চ ২০২০	জুন ২০২০	সেপ্টেম্বর ২০২০	ডিসেম্বর ২০২০	মার্চ ২০২১	
বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, অয়েটিং সেড, স্টোররুম রেস্টরুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ড্রাইভার সেড (টয়লেট সহ), রেস্টুরেন্ট, ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ব্যারাক, কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডাব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।	৭৫%	২৫%	৩/৩/২০২০	জুন/২০২১	৫%	১৭%	০৩%			করোনা পরিস্থিতির কারণে ডিসেম্বর ২০২০ এর মধ্যে চলমান কাজসমূহ সমাপ্ত করতে না পারলে মার্চ ২০২১ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা যেতে পারে। মার্চ ২০২১ এর মধ্যে সব কাজ শেষ করতে না পারলে জুন ২০২১ এর মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা সম্ভব হবে না।
ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সময়সীমা কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।	৭০%	৩০%	৭/৪/২০২০	জুন/২০২১	৫%	১৫%	১০%	-	-	
বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল এবং পার্কিং ইয়ার্ড এর স্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ কাজ।	৫৫%	৪৫%	২৪/৩/২০২০	জুন/২০২১	৫%	২০%	২০%			
অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাট এপ্রোচ, ড্রেনেজ সিস্টেম এবং ডিভাইডার নির্মাণ কাজ।	২০%	৮০%	১৮/৯/২০২০	জুন/২০২১	৫%	৪০%	৩০%	৫%		
ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ।	১০%	৯০%	৮/০৯/২০২০	জুন/২০২১	১০%	২০%	৫০%	১৫%		
সম্পূর্ণ টার্মিনাল ও ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক লাইন স্থাপন এবং ডিপ টিউবয়েল স্থাপন এবং পানি সরবরাহ ব্যবস্থাকরণ কাজ।	০%	১০০%	১/৯/২০২০	জুন/২০২১	১০%	৩০%	৪০%	২০%		
স্টীল জেটি (সেডসহ) এবং স্টীল স্পাড নির্মাণ কাজ।	০%	১০০%	৫/৯/২০২০	জুন/২০২১	১০%	৩০%	৪০%	২০%		
ভূমি অধিগ্রহণ	১৪ একর	২ একর	-	জুন/২০২১	-	১০০%				জরুরী ভিত্তিতে ২ একর জমি অধিগ্রহণের কাজ শুরু করতে হবে।
আসবাবপত্র ক্রয়	১ আইটেম	১ আইটেম	-	জুন/২০২১	-		৫০%	৫০%		-

উল্লিখিত কর্ম পরিকল্পনা বাস্তবায়ন করা কঠিন হলেও অসম্ভব নয়। এ জন্য দরকার বাস্তবায়নকারী সংস্থার অঙ্গীকারও নিরলস প্রচেষ্টা। করোনা ভাইরাসের কারণে অঙ্গাভিত্তিক বাস্তবায়নের মেয়াদ প্রয়োজনমত বাড়ানো যেতে পারে, কিন্তু প্রকল্পের মেয়াদ আর বাড়ানো সমীচীন হবে না। জমি অধিগ্রহণের জন্য প্রশাসনিক জটিলতা দূর করার জন্য সকল সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহের সঙ্গে নিবিড় যোগাযোগ রাখতে হবে। এ ছাড়া নিবিড় তদারকির প্রয়োজন রয়েছে।

ষষ্ঠ অধ্যায়

সুপারিশ ও উপসংহার

৬.১ সুপারিশ

উর্পযুক্ত আলোচনার প্রেক্ষিতে প্রকল্প সুষ্ঠুভাবে সম্পনের নিমিত্ত সমীক্ষক দল কর্তৃক নিম্নোক্ত সুপারিশসমূহ করা হলোঃ

১. **প্রয়োজনীয় জনবল নিশ্চিতকরণঃ** বাহাদুরাবাদ এবং বালারিশি ঘাটের নির্মাণাধীন অবকাঠামোগুলো সঠিকভাবে বাস্তবায়ন ও মনিটরিং করার জন্য বর্তমানে নিয়োজিত জনবলের অতিরিক্ত কারিগরি জ্ঞানসম্পন্ন বিআইডব্লিউটিএ'র একটি পর্যবেক্ষণ দল সার্বক্ষণিকভাবে নিয়োজিত করা যেতে পারে।
২. **Continious Dredging চালু রাখাঃ** খননকৃত নদীর নাব্যতা সঠিক রাখা এবং ধারাবাহিক সুফল পেতে হলে Continious Dredging চালু রাখা একান্ত প্রয়োজন। এ কারণে প্রতি বছর পুরো নৌ-পথটি সার্ভে করা প্রয়োজন। সার্ভে অনুযায়ী প্রয়োজনীয় নিজস্ব ডেজারের সংস্থান রেখে Continious Dredging এর মাধ্যমে পলি অপসারণের ব্যবস্থা রাখা যেতে পারে।
৩. **সংযোগ সড়ক ও বিদ্যুৎ সংযোগ স্থাপনঃ** উভয় ঘাটের সাথে সংযোগ সড়ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং বাহাদুরাবাদ ঘাটে বিদ্যুৎ সংযোগ স্থাপন করা যেতে পারে।
৪. **প্রতিটি ডাইককে টেকসই (Sustainable) করার উদ্যোগ গ্রহণঃ** প্রতিটি ডাইককে টেকসই ও দৃশ্যমান করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। তরজার বেড়াগুলো শক্তভাবে তৈরি করতে হবে যাতে ভেঙ্গে না যায়।
৫. **রেজিস্টারভুক্ত করাঃ** ডিপির সংস্থান অনুযায়ী মাটির ডাইক এবং তরজার বেড়া নির্মাণের মাধ্যমে Dredge Spoil সংরক্ষণ এবং তা রেজিস্টারভুক্ত করতে হবে। যে স্থানে মাটি ফেলা হচ্ছে তার স্থির ও ভিডিও চিত্র রাখা যেতে পারে।
৬. **সমন্বিত পরিকল্পনা গ্রহণঃ** প্রকল্পের কাজ শুরুর সাথে সাথে প্রকল্পের কাজের সাথে সম্পর্ক যুক্ত অন্য সংস্থা সাথে আলোচনার মাধ্যমে কাজ শুরু করা। বর্ষা/বন্যার সময় সরকারিভাবে পানি উন্নয়ন বোর্ড ও বিআইডব্লিউটিএ'র লোকজন দ্বারা সার্বক্ষণিক তদারকি করা যেতে পারে।
৭. **নদীর natural flow ঠিক রাখার জন্য নিয়মিত ড্রেজিংঃ** নদীর natural flow ঠিক রাখার জন্য নিয়মিত ড্রেজিং চালু রাখতে হবে। এ ক্ষেত্রে ফেরি সার্ভিস চালু থাকলে ফেরির প্রপেলারের মাধ্যমে নৌ রুটে অধিক পলি পড়া থেকে কিছুটা বাঁধাগ্রস্ত হয়। ফলে নৌরুট চালু থাকবে। এছাড়া উজান থেকে পানির প্রবাহ বৃদ্ধির পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে।
৮. **কর্ম-পরিকল্পনার আউটলাইন প্রতিপালন করাঃ** প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রস্তাবিত মেয়াদে সমাপ্ত ও যথাযথ উদ্দেশ্য অর্জনে সক্ষমের জন্য পর্যবেক্ষণে উল্লেখিত কর্ম-পরিকল্পনার আউটলাইনটি প্রতিপালন করা যেতে পারে।
৯. **মন্ত্রণালয় কর্তৃক বিশেষজ্ঞ কমিটি গঠনঃ** প্রকল্পটি সঠিক সময়ে সম্পন্ন এবং এ লক্ষ্যে মনিটরিং সহ মন্ত্রণালয় কর্তৃক বিশেষজ্ঞ কমিটি গঠন করা প্রয়োজন, যাতে করে নির্দিষ্ট সময়ে প্রকল্পটি উদ্দেশ্য অর্জনে সক্ষম হয়।
১০. **জমি অধিগ্রহণের টাকা পরিশোধঃ** জমি অধিগ্রহণের টাকা দ্রুত পরিশোধ করতে হবে। ২ একর জমি দ্রুত অধিগ্রহণ করা প্রয়োজন, এ ব্যাপারে জেলা প্রশাসনকে তাগিদ দেয়া যেতে পারে।
১১. **ডিপিপি প্রণয়নের পূর্বে Feasibility Study/Baseline Survey করাঃ** ভবিষ্যতে প্রকল্প ডিজাইনের ত্রুটি এড়ানো এবং বাস্তবায়ন পরিকল্পনা সঠিক ও সুনির্দিষ্টভাবে গ্রহণ করার জন্য নতুন প্রকল্প প্রণয়ন হাতে নেয়ার পূর্বে প্রকল্পের একটি পূর্ণাঙ্গ Feasibility Study/Baseline Survey রিপোর্ট প্রণয়ন করা উচিত এবং তার ওপর ভিত্তি করে যথাযথভাবে ডিপিপি প্রণয়ন করা যেতে পারে।

- ১২. Performance Based Contracts:** ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে Performance Based Contract বিষয়টির উপর গুরুত্বারোপ করা যেতে পারে।
- ১৩. মাসুল নির্ধারণ:** ফেরি পারাপারে জনসাধারণ এবং মালামালের জন্য যুক্তিসংগত মাসুল নির্ধারণ করা যেতে পারে।
- ১৪. রেলপথ নির্মাণ:** উভয় ঘাটের সাথে সংযোগ রেলপথ নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।
- ১৫. ল্যান্ডিং স্টেশন:** বালাশী থেকে ফুটানির বাজার নৌ-পথের খাটিয়ামারী বাজারে ল্যান্ডিং স্টেশন করার মাধ্যমে অত্র এলাকার ৩টি ইউনিয়নের সংযোগ স্থাপনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ১৬. সামাজিক নিরাপত্তা:** প্রকল্পের মূল কার্যক্রমে জমি অধিগ্রহণের মত সামাজিক নিরাপত্তা বিষয়গুলো থাকায় খননের ক্ষেত্রে যে সমস্যাগুলো আসতে পারে সে বিষয়গুলি আপত্তি নিরসন কৌশল (GRM) এর মাধ্যমে সঠিক সমাধান করা। প্রতিটি ঘাটে Grievance Redress Committee (GRC) & Focal Point এর ব্যবস্থা রাখা এবং প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যায়েও Focal Point এর ব্যবস্থা রাখা যেতে পারে।
- ১৭. প্রকল্পের স্টেকহোল্ডারদের নদী শাসন ও নদীর তীর রক্ষা সংক্রান্ত প্রশিক্ষণ:** প্রকল্পের স্টেকহোল্ডারদের নদী শাসন ও নদীর তীর রক্ষা সংক্রান্ত প্রশিক্ষণ দেয়া যেতে পারে। এ ক্ষেত্রে প্রশিক্ষণের মাধ্যমে উপকারভোগীদের মতামত নেয়া যেতে পারে। তবে নদী শাসন একটি কারিগরি ও ব্যয় সাপেক্ষ বিষয়। এক্ষেত্রে উপকারভোগীরা কতটুকু সংশ্লিষ্ট হতে পারবেন সে বিষয়ে চিন্তা করতে হবে। তবে প্রশিক্ষণে তাদের অংশগ্রহণ উপকার বয়ে আনবে।
- ১৮. শিল্পায়ন গড়ে তোলা:** বালাশী (ফুলছড়ি উপজেলার) নদীর দু'ধার সিসি ব্লগ দ্বারা নদী ভাংগন রোধ করে তিস্তা ও যমুনার মাঝে চরাঞ্চলে শিল্পায়ন গড়ে তোলার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।
- ১৯. বিআইডব্লিউটিএ'র সক্ষমতা বৃদ্ধি:** বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব সক্ষমতায় সারাবছর নদীর নাব্যতা রক্ষার যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

৬.২ উপসংহার

বর্তমানে যমুনা নদীর উপর নির্মিত বঙ্গবন্ধু সেতুর মাধ্যমে বৃহত্তর রংপুর ও রাজশাহী বিভাগের সকল জেলার সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ, সিলেটসহ অত্র অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার একমাত্র উপায়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে বালাশী ও বাহাদুরাবাদ ফেরিঘাট নির্মাণ করা হলে বৃহত্তর রংপুর ও রাজশাহী বিভাগের সকল জেলার সাথে জামালপুর, ময়মনসিংহ, সিলেটসহ অত্র অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার ২য় মাধ্যম স্থাপিত হবে। ফলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে এবং পণ্য পরিবহনসহ যাত্রী পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটবে।

প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলা সমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত খরচ কমবে এবং সময় বাঁচবে; পাশাপাশি আঞ্চলিক ও উপ-আঞ্চলিক ব্যবসা বাণিজ্যকে শক্তিশালী ও প্রসার ঘটানো সম্ভব হবে এবং অত্র অঞ্চলের জনগণের শিক্ষা-সংস্কৃতি ও কর্মসংস্থান বৃদ্ধি এবং আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের মাধ্যমে বেকারত্ব হ্রাস পাবে। অপরদিকে, প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে দুই প্রান্তের মধ্যে ফেরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু হলে সড়ক পথের দূরত্ব স্থানভেদে প্রায় ১০০-১৭০ কিঃমিঃ কমে যাবে।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭
www.imed.gov.bd

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান
প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

প্রকল্পের উপকারভোগীদের জন্য প্রশ্নাবলি

কোড নংঃ

--	--	--	--

আমি এসেছি ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) নামক সংস্থা থেকে। আপনাদের এলাকায় বাস্তবায়নাধীন “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক একটি প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উদ্দেশ্যে। প্রকল্পটি ২০১৭-২০২১ মেয়াদে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়ন করছে এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করছে।

বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করার লক্ষ্যে ২টি ফেরিঘাট নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা কিংবা কোনোরূপ ক্রুটি বা সমস্যা আছে কিনা সমীক্ষায় তা গুরুত্ব সহকারে দেখা হবে যাতে ভবিষ্যতে এইধরনের প্রকল্প আরো সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করা যায়। আপনার দেওয়া তথ্য কেবলমাত্র এ সমীক্ষার প্রতিবেদন তৈরিতে ব্যবহার করা হবে এবং আপনার পরিচয় গোপন রাখা হবে। এই সমীক্ষা থেকে কেউ ব্যক্তিগতভাবে উপকৃত বা ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। তবে সার্বিকভাবে সকলের কল্যাণ হবে।

সমীক্ষা কাজে তথ্য দিয়ে সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে বিনীতভাবে অনুরোধ করছি।

০১. ফেরিঘাট এলাকার নাম :.....

০২	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ [সকল উত্তরদাতার জন্য] তথ্য সংগ্রহকারীগণ শুরুতেই এই অংশ পূরণ করবেন		
২.১	উত্তরদাতার নাম :		
২.২	বয়স :		
২.৩	লিঙ্গ :	(কোড: ১=পুরুষ, ২= মহিলা, ৩=তৃতীয় লিঙ্গ) ।	
২.৪	বৈবাহিক অবস্থা :	(কোড: ১=বিবাহিত, ২=অবিবাহিত, ৩=বিধবা, ৪= বিপত্নীক) ।	
২.৫	গ্রাম/মৌজা :		
২.৬	ইউনিয়ন :		
২.৭	উপজেলা :		
২.৮	জেলা :		
২.৯	বিভাগ :		
২.১০	মোবাইল নম্বর :		

২.১১	সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখ ও সময় :	
২.১২	শিক্ষাগত যোগ্যতা :	১= নিরক্ষর; ২= ৫ম শ্রেণী; ৩= ৮ম শ্রেণী; ৪= এস.এস.সি; ৫=এইচ.এস.সি; ৬= অন্যান্য (উল্লেখ করুন -----)
২.১৩	আপনার পেশা : [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে]	কোডসমূহঃ ১=কৃষিজীবী, ২=মৎস্যজীবী, ৩=চাকুরীজীবী, ৪=ব্যবসায়ী, ৫=পরিবহন শ্রমিক, ৬=পরিবহন মালিক, ৭=ছাত্র, ৮= জনপ্রতিনিধি, ৯=শিক্ষক, ১০= নির্মাণ শ্রমিক, ১১=অন্যান্য (উল্লেখ করুন -----)

প্রকল্প সম্পর্কে মতামতঃ

০৩	ফেরিঘাট, পার্কিং ইয়র্ড, অভ্যন্তরীণ রাস্তাও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড, ডেনেজ ব্যবস্থা,সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং নির্মাণ, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন করা এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাদ নির্মাণ সম্পর্কিত তথ্যাবলী [সকল উত্তরদাতার জন্য]
৩.১	চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ সম্পর্কে জানা আছে কি ? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২, কিছুটা জানি =৩]
৩.২	হ্যাঁ হলে, ফেরিঘাট নির্মাণের ফলে কোন কোন স্থানের সাথে নৌ-সংযোগ স্থাপিত হবে? [কোড: বালাশী =১, বাহাদুরাবাদে=২, জানি না=৩]
৩.৩	ফেরি সার্ভিস চালু আছে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২,]
৩.৪	হ্যাঁ হলে,সময় মত ফেরি সার্ভিস চালু আছে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২,]
৩.৫	না হয়ে থাকলে দিনে কতবার চলাচল করে থাকে? [কোড:১=একবারও চলে না, ২=১বার, ৩=২বার, ৪=৩বার, ৫=একাধিকবার (উল্লেখ করুন.....)]
৩.৬	যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিস চালু দরকার হবে বলে আপনি কি মনে করেন? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]
৩.৭	ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকায় কি কি উপকার হবে বলে মনে করেন? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] ১. কম সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী পরিবহণ সুবিধা বাড়বে, ২. ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে, ৩. নারী ও শিশুসহ যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পাবে, ৪. অন্যান্য.....উল্লেখ করুন)
৩.৮	ফেরী সার্ভিস চালু হলে আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]
৩.৯	ফেরী সার্ভিস চালু হলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর নির্ভরতা কমে সাহায্য করবে কিনা? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]
৩.১০	ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি পাবে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]
৩.১১	হ্যাঁ হলে, এর কারণ কি? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] [কোড: ১. কম সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ সুবিধা বাড়বে, ২. ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে, ৩. নারী ও শিশুসহ যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পাবে, ৪. অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)
৩.১২	ফেরিঘাটের অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ডেনেজ ব্যবস্থা উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি পাবে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]
৩.১৩	হ্যাঁ হলে, এর কারণ কি? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] [কোড: ১. কম সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী ও মালামাল পরিবহণ সুবিধা বাড়বে, ২. ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে, ৩. নারী ও শিশু সহ যাত্রী চলাচল বৃদ্ধি পাবে, ৪. অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)
৩.১৪	ফেরিঘাট সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং, প্রটেকশন এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাদ নির্মাণের প্রয়োজন আছে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২, জানি না=৩]
৩.১৫	ফেরিঘাট নির্মাণের ফলে কোন ধরনের যান সহজে চলাচল করতে পারবে?

	[কোড: ১. পণ্যবাহী পরিবহণ, ২. যাত্রীবাহী পরিবহণ, ৩. কার, ৪. মাইক্রোবাস ৫. অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)]	
৩.১৬	প্রকল্পটি সমাপ্তির পর শিল্প পণ্য এবং কাঁচামাল দ্রুততম সময়ে ও অপেক্ষাকৃত কম খরচে পরিবহন করা যাবে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৩.১৭	ফেরিঘাট চালু হলে টোল ব্যবস্থা রাখা দরকার তাতে আপনি রাজি কিনা? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
০৪	ড্রেজিং ও ডাইক নির্মাণ সম্পর্কিত তথ্যাবলী [সকল উত্তরদাতার জন্য]	
৪.১	ড্রেজিং এর ফলে এলাকায় কি কি উপকার হয়েছে বলে মনে করেন? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] ১. কম সময়ে এবং স্বল্প ব্যয়ে যাত্রী পরিবহণ সুবিধা বেড়েছে, ২. নদীর নাব্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে, ৩. ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হয়েছে, ৪. নারী ও শিশুদের চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে, ৪. অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)	
৪.২	আপনি নিজে ড্রেজিং করতে দেখেছেন কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৪.৩	দেখলে কখন ড্রেজিং করতে দেখেছেন?সালে।	
৪.৪	নৌ-পথ খননের ফলে কার্গো/বড় ভেসেল চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৪.৫	নৌ-পথ খননের ফলে কোন ধরনের নৌ-যান সহজে চলাচল করতে পারছে? [কোড: ১. পণ্যবাহী নৌ-যান, ২. যাত্রীবাহী নৌ-যান, ৩. কার্গো, ৫. মাছ ধরার ট্রলার, ৬ অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)]	
৪.৬	ড্রেজিং এর ফলে বন্যাকালীন সময়ে নদীর তীরবর্তী ফসলী জমি ও স্থাপনা ভাঙ্গন কবলিত হওয়ার সম্ভবনা হ্রাস পেয়েছে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২, জানি না=৩]	
৪.৭	Dredged Spoil কোথায় ফেলা হচ্ছে? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] [কোড: ১. প্রকল্প কর্তৃক নির্মাণকৃত মাটির ডাইকে, ২. নদীতে, ৩. নদীর পাড়ে, ৪. কৃষি জমিতে, ৫. অন্যান্যউল্লেখ করুন)	
৪.৮	মাটির ডাইক তৈরির সময় বাঁশের পাইলিং ও তর্জা বেড়া নির্মাণ করা হচ্ছে কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২, জানি না=৩]	
৪.৯	Dredged Spoil কিভাবে ফেলা হচ্ছে? [কোড: ১. ড্রেজারের মাধ্যমে, ২. ড্রেজার ও এক্সকাভেটরের মাধ্যমে, ৩. এক্সকাভেটরের মাধ্যমে, ৪. অন্যান্য..... উল্লেখ করুন)	
৪.১০	ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত জমি এলাকাবাসীর উপকারে আসছে কি ? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৪.১১	হ্যাঁ হলে তা কিভাবে? [কোড: ১. কৃষি কাজে, ২. রাস্তা নির্মাণ, ৩. মাঠ ভরাট ৪. শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের জায়গা ভরাট ৫. অন্যান্যউল্লেখ করুন)	
৫.০	ভূমি অধিগ্রহণ এবং তা উন্নয়ন [সকল উত্তরদাতার জন্য]	
৫.১	এই প্রকল্প বাস্তবায়নে যে ভূমি অধিগ্রহণ করা হচ্ছে সে সম্পর্কে ধারণা আছে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৫.২	ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ পেতে অসুবিধা হয়েছে কি না? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৫.৩	যদি না হয়, তবে ভূমির মালিক ন্যায্য মূল্য পেয়েছে কি? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৫.৪	না হলে এর কারণ কি ? [কোড: ১. জমি সংক্রান্ত কাগজ ঠিক না থাকা, ২. প্রক্রিয়াধীন, ৩. অন্যান্যউল্লেখ করুন)	
৫.৫	চলমান প্রকল্পের ফলে আপনার জমির ক্ষতি হয়েছে কি ? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৫.৬	হ্যাঁ হয়ে থাকলে, ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি ? [কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৫.৭	এ সংক্রান্ত অভিযোগ নিরসনের জন্য কোন কমিটি গঠন করা হয়েছে কি?	

	[কোড: হ্যাঁ=১, না=২]	
৬.০	পরিবহন ব্যবহারকারী যাত্রী ও ব্যবসায়ীদের উপর প্রকল্পের প্রভাব (শুধুমাত্র নৌ-যান ব্যবহারকারী যাত্রী ও ব্যবসায়ীদের জন্য)	
৬.১	আপনি কি এ পথে নিয়মিত যাতায়াত করেন? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৬.২	হ্যাঁ হলে মাসে কত বার? কোড:১=১-২বার, ২=২-৪বার, ৩=৪-৬বার, ৪=৬-৮বার, ৫=১০+বার	
৬.৩	স্কুল/কলেজের শিক্ষার্থী, জনসাধারণের যাতায়াতের কি ধরনের সুবিধা বাড়বে বলে মনে করেন কি? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] [কোড: ১. সময় কম লাগে, ২. খরচ কম হয়, ৩. যাতায়াতের সুবিধা, ৪. অন্যান্য.....(উল্লেখ করুন)]	
৭.০	পরিবহন চালকের উপর প্রকল্পের প্রভাব (শুধুমাত্র পরিবহন চালকের জন্য)	
৭.১	ফেরি সার্ভিস চালু হলে পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া গেলে ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৭.২	না হলে কি ধরনের পরিবহনের অসুবিধার সম্মুখীন হবে? [কোড: ভারী মালামাল পরিবহনে=১, যাত্রী পরিবহনে=২]	
৭.৩	সারা বছর ধরে ফেরি সার্ভিসের ব্যবস্থা থাকবে বলে মনে হয় কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৭.৪	না হলে বৎসরের কোন কোন মাসে চলাচলের ব্যবস্থা থাকবে না? উল্লেখ করুন	
০৮	কৃষির উপর প্রকল্পের প্রভাব (শুধুমাত্র কৃষিজীবীদের জন্য)	
৮.১	আপনার কৃষি কাজে ব্যবহার করা জমির (নিজ ও বর্গা) পরিমাণ কত.....শতাংশ	
৮.২	ফেরি সার্ভিস চালুর পর সেচের আওতাভুক্ত আবাদি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়া সম্ভাবনা আছে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৮.৩	ফেরি সার্ভিস চালুর পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়ায় গেলে কৃষি শ্রমিকের কর্মসংস্থান কোন কোন ভাবে বলবে বলে মনে হয়? [কোড: ১. সারা বছর চাষের কাজ থাকবে, ২. সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ, ৩. অন্যান্য.....]	
৮.৪	ফেরি সার্ভিস চালু পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া গেলে ফসলের বাজারজাতকরণের সুযোগ- সুবিধা বেড়ে থাকলে তা কিভাবে ? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] [কোড: ১. সহজ পরিবহন ব্যবস্থা, ২. সময় কম লাগবে, ৩. খরচ কম হবে, ৪. অন্যান্য.....]	
৯.০	মৎস্যজীবীদের উপর প্রকল্পের প্রভাব (শুধুমাত্র মৎস্যজীবীদের জন্য)	
৯.১	নিরাপদ নৌ চলাচলের জন্য বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত করার ফলে নদীর পানি ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে বলে মনে হয় কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৯.২	সারা বছর ধরে মৎস্য আহরণ সম্ভব হবে কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
৯.৩	চলমান প্রকল্পের ফলে মৎস্য শ্রমিকের কর্মসংস্থান কোন কোন ভাবে বাড়বে বলে মনে করেন কি ? [কোড:১. সারা বছর মাছ আহরণ করা যাবে, ২. সারা বছর মজুরি পাওয়ার সুযোগ, ৩.অন্যান্য.....]	
৯.৪	নদী খননের ফলে এলাকায় মাছ বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা বেড়ে থাকলে তা কীভাবে ? ১. সহজ পরিবহন ব্যবস্থা, ২. সময় কম লাগবে, ৩. খরচ কম হবে, ৪. অন্যান্য.....]	
১০	আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের প্রভাব [সকল উত্তরদাতার জন্য]	
১০.১	চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পণ্য/মালামাল পরিবহন/ সরবরাহের ক্ষেত্রে বালাশী-বাহাদুরাবাদ ফেরীরুট যথেষ্ট ভূমিকা রাখবে বলে মনে করেন কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	

১০.২	চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কি ধরনের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে বলে মনে করেন? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে] কোড: ১. উৎপাদিত পণ্য পরিবহন, ২. যাত্রী পরিবহন, ৩. দিনমজুর, ৪. মৎস্য আহরণ, ৫. কৃষি পণ্য উৎপাদন এবং ৬. ক্ষুদ্র ব্যবসা, ৭. অন্যান্য (.....উল্লেখ করুন)	
১০.৩	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে বলে মনে করেন কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১০.৪	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলাসমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত খরচ কমবে এবং সময় বাঁচবে বলে মনে হয় কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১১.০	জেন্ডার, নারী ও শিশু অক্ষম/বঞ্চিত গোষ্ঠীর চাহিদা পূরণ	
১১.১	টারমিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারিরিকভাবে অক্ষমব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবে বলে মনে হয় কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২, জানি না=৩]	
১১.২	নারী শ্রমিকরা নির্মাণ কাজ করতে পারবেন এবং দারিদ্র নারীরা তাদের জীবনযাত্রার মান উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে ব্যবসা বাণিজ্য করতে পারবেন কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২, জানি না=৩]	
১২	টেকসই পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি যথা-ভূমি, পানি, বাতাস, জীববৈচিত্র, প্রতিবেশ ইত্যাদির উপর প্রকল্পের প্রভাব [সকল উত্তরদাতার জন্য]	
১২.১	চলমান প্রকল্পটি পরিবেশের উপর কোন প্রকার বিরূপ প্রভাব ফেলবে কি ? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২, জানি না=৩]	
১২.২	হ্যাঁ হলে কি ধরনে বিরূপ প্রভাব ফেলবে ? [কোড: ১. অধিগ্রহণের ফলে কৃষি জমি কমে যাওয়া, ২. নদী ভাঙন ৩. অন্যান্য.....(উল্লেখ করুন)]	
১২.৩	প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষ ভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১২.৪	ড্রেজিং এর ফলে নদীর পানি প্রবাহ বৃদ্ধি পাবে বলে মনে হয় কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১২.৫	যদি না হয়, তবে এর কারণ কি?	
১১২.৬	Dredged Spoil কোথায় ফেলা হয়েছে? [১=নদীতে, ২=নদীর পাড়ে, ৩=ডাইক নির্মাণ করে, ৪=জানি না]	
১২.৭	ভ্রমন পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারবে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১২.৮	না হলে পরিবেশের কোন ক্ষতি হয়েছে কি? [কোড: হ্যাঁ =১, না=২]	
১৩.০	SWOT বিশ্লেষণ	
১৩.১	প্রকল্পের প্রধান তিনটি সবল দিক(strength) উল্লেখ করুন : ১. ২. ৩.	
১৩.২	প্রকল্পের তিনটি দুর্বল দিক (weakness) উল্লেখ করুন : ১.	

	২. ৩.
১৩.৩	প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট তিনটি সুযোগ (opportunity) উল্লেখ করুন : ১. ২. ৩.
১৩.৪	প্রকল্পের তিনটি ঝুঁকিপূর্ণ দিক (threat) উল্লেখ করুন : ১. ২. ৩.
১৪.০	এই ধরনের প্রকল্প চালু রাখা প্রয়োজন আছে কি?

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সুপারভাইজারের নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭
www.imed.gov.bd

In-depth Monitoring Study of the Project “Establishment of Ferry ghat including allied facilities at Balashi and Bahadurabad (1st Revised) Project”

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (এফজিডি) সভার গাইডলাইন

আমি এসেছি ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) নামক সংস্থা থেকে। আপনাদের এলাকায় বাস্তবায়নাধীন “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক একটি প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উদ্দেশ্যে। প্রকল্পটি ২০১৭-২০২১ মেয়াদে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়ন করছে এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করছে।

বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করার লক্ষ্যে ২টি ফেরিঘাট নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা কিংবা কোনোরূপ ক্রটি বা সমস্যা আছে কিনা সমীক্ষায় তা গুরুত্ব সহকারে দেখা হবে যাতে ভবিষ্যতে এইধরনের প্রকল্প আরো সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করা যায়। আপনার দেওয়া তথ্য কেবলমাত্র এ সমীক্ষার প্রতিবেদন তৈরিতে ব্যবহার করা হবে এবং আপনার পরিচয় গোপন রাখা হবে। এই সমীক্ষা থেকে কেউ ব্যক্তিগতভাবে উপকৃত বা ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। তবে সার্বিকভাবে সকলের কল্যাণ হবে।

সমীক্ষা কাজে তথ্য দিয়ে সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে বিনীতভাবে অনুরোধ করছি।

এফজিডি'র অধিবেশনের স্থান :.....

গ্রাম/ মৌজা :.....ইউনিয়ন :.....

উপজেলা : জেলা :..... বিভাগ :.....

তারিখ :..... সময় :.....

ফেরিঘাট এলাকার নাম :.....

চেকলিস্ট

ফেরিঘাট, পার্কিং ইয়র্ড, অভ্যান্তরীণ রাস্তাও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড, ডেনেজ ব্যবস্থা, সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং নির্মাণ, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন করা এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাড নির্মাণ সম্পর্কিত

১. চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ সম্পর্কে জানা আছে কি ?
২. ফেরি সার্ভিস চালু আছে কি?
৩. যমুনা নদীর দুই পাড়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক পরিবহন চালু রাখার জন্য ফেরি সার্ভিস চালু দরকার হবে বলে আপনারা কি মনে করেন?
৪. ফেরি সার্ভিস চালু হলে এলাকায় কি কি উপকার হবে বলে মনে করেন?
৫. ফেরী সার্ভিস চালু হলে আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে কি?
৬. ফেরী সার্ভিস চালু হলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর নির্ভরতা কমে সাহায্য করবে কিনা?
৭. ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি পাবে কি?
৮. ফেরিঘাটের অভ্যান্তরীণ রাস্তা ও ডেনেজ ব্যবস্থা উন্নয়ন করা হলে পরিবহন চলাচল বৃদ্ধি পাবে কি?
৯. ফেরিঘাট সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং, প্রটেকশন এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাড নির্মাণের প্রয়োজন আছে কি?
১০. ফেরিঘাট নির্মাণ এর ফলে কোন ধরনের যান সহজে চলাচল করতে পারবে?
১১. প্রকল্পটি সমাপ্তির পর শিল্প পণ্য এবং কাঁচামাল দ্রুততম সময়ে ও অপেক্ষাকৃত কম খরচে পরিবহন করা যাবে কি?
১২. ফেরিঘাট চালু হলে টোল ব্যবস্থা রাখা দরকার তাতে আপনি রাজি কিনা ?

ভূমি অধিগ্রহণ এবং তা উন্নয়ন

১৩. এই প্রকল্প বাস্তবায়নে যে ভূমি অধিগ্রহণ করা হচ্ছে সে সম্পর্কে ধারণা আছে কি?
১৪. ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ পেতে অসুবিধা হয়েছে কি না?
১৫. ভূমি অধিগ্রহণকৃত মূল্য কিভাবে পরিশোধ (টাকা/পে-অর্ডার এর মাধ্যমে) করেছেন?
১৬. চলমান প্রকল্পের ফলে আপনাদের জমির কোন ক্ষতি হয়েছে কি ?
১৭. এ সংক্রান্ত অভিযোগ নিরশনের জন্য কোন কমিটি গঠন করা হয়েছে কি?

পরিবহন ব্যবহারকারী যাত্রী ও ব্যবসায়ীদের উপর প্রকল্পের প্রভাব

১৮. আপনারা কি এ পথে নিয়মিত যাতায়াত করেন?
১৯. স্কুল/কলেজের শিক্ষার্থী, জনসাধারণের যাতায়াতের কি ধরনের সুবিধা বাড়বে বলে মনে করেন কি ?

পরিবহন চালকের উপর প্রকল্পের প্রভাব

২০. ফেরি সার্ভিস চালু হলে পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া গেলে ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে কি ?
২১. সারা বছর ধরে ফেরি সার্ভিসের ব্যবস্থা থাকবে বলে মনে হয় কি ?
২২. বৎসরের কোন কোন সময় চলাচল ব্যহত হবে?

কৃষির উপর প্রকল্পের প্রভাব

২৩. ফেরি সার্ভিস চালুর পর সেচের আওতাভুক্ত আবাদি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়া সম্ভাবনা আছে কি?
২৪. ফেরি সার্ভিস চালুর পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়ায় গেলে কৃষি শ্রমিকের কর্মসংস্থান কোন কোন ভাবে হবে বলে মনে হয়?

২৫. ফেরি সার্ভিস চালু পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া গেলে ফসলের বাজারজাতকরণের সুযোগ-সবিধা বেড়ে থাকলে তা কিভাবে ?

মৎস্যজীবীদের উপর প্রকল্পের প্রভাব

২৬. নিরাপদ নৌ চলাচলের জন্য বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিত করার ফলে নদীর পানি ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে বলে মনে হয় কি ?
২৭. সারা বছর ধরে মৎস্য আহরণ সম্ভব হবে কি ?
২৮. চলমান প্রকল্পের ফলে মৎস্য শ্রমিকের কর্মসংস্থান কোন কোন ভাবে বাড়বে বলে মনে করেন কি ?
২৯. নদী খননের ফলে এলাকায় মাছ বাজারজাতকরণের সুযোগ-সুবিধা বেড়ে থাকলে তা কীভাবে ?

আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের প্রভাব

৩০. চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পণ্য/মালামাল পরিবহণ/ সরবরাহের ক্ষেত্রে বালাশী-বাহাদুরাবাদ ফেরীরুট যথেষ্ট ভূমিকা রাখবে বলে মনে করেন কি?
৩১. চলমান প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কি ধরনের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে বলে মনে করেন? [একাধিক উত্তর গ্রহণ করা যাবে]
৩২. প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর সৃষ্ট অতিরিক্ত চাপ হ্রাস পাবে বলে মনে করেন কি?
৩৩. প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে জামালপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ আশেপাশের জেলাসমূহের লোকজনের মালামাল পরিবহন ও যাতায়াত খরচ কমেবে এবং সময় বাঁচবে বলে মনে হয় কি?

জেন্ডার, নারী ও শিশু অক্ষম/বঞ্চিত গোষ্ঠির চাহিদা পূরণ

৩৪. টারমিনালের সুযোগ সুবিধাদি মহিলা, শিশু এবং শারিরিকভাবে অক্ষমব্যক্তিদের উঠানামা আরামদায়ক ও নিরাপদ হবে বলে মনে হয় কি?
৩৫. নারী শ্রমিকরা নির্মাণ কাজ করতে পারবেন এবং দারিদ্র নারীরা তাদের জীবন যাত্রার মান উন্নয়নে স্থানীয়ভাবে ব্যবসা বাণিজ্য করতে পারবেন কি?

টেকসই পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি যথা-ভূমি, পানি, বাতাস, জীববৈচিত্র, প্রতিবেশ ইত্যাদির উপর প্রকল্পের প্রভাব

৩৬. চলমান প্রকল্পটি পরিবেশের উপর কোন প্রকার বিরূপ প্রভাব ফেলবে কি ?

৩৭. প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষ ভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে কি?

৩৮. ডেজিৎএর ফলে নদীর পানি প্রবাহ বৃদ্ধি পাবে বলে মনে হয় কি ?

৩৯. Dredged Spoil কোথায় ফেলা হয়েছে?

৪০. ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারবে কি?

SWOT বিশ্লেষণ

১. এই প্রকল্পের প্রধান তিনটি সবল দিক(strength) উল্লেখ করুন :

২. এই প্রকল্পের তিনটি দুর্বল দিক(weakness) উল্লেখ করুন

৩. এই প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট তিনটি সুযোগ(opportunity) উল্লেখ করুন :

৪. এই প্রকল্পের তিনটি ঝুঁকিপূর্ণ দিক(threat) উল্লেখ করুন :

৫. ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয়তা আছে বলে মনে করেন কি?

এফজিডি'তে অংশগ্রহণকারীগণের উপস্থিতির তালিকাঃ

ক্রমিক নং	নাম ও ঠিকানা	পেশা ও পদমর্যাদা	শিক্ষাগত যোগ্যতা	মোবাইলনং	স্বাক্ষর
০১.					
০২.					
০৩.					
০৪.					
০৫.					
০৬.					
০৭.					
০৮.					
০৯.					
১০.					
১১.					
১২.					

(বি.দ্র. সমজাতীয় ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে এফজিডি (FGD) করতে হবে এবং অংশগ্রহণকারী সাক্ষর দাতার ছবি, অডিও ও ভিডিও উভয় ভাবে ধারণ করতে হবে।)

আলোচনা পরিচালনাকারী :

স্বাক্ষর :

মোবাইল :

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭
www.imed.gov.bd

In-depth Monitoring Study of the Project “Establishment of Ferry ghat including allied facilities at Balashi and Bahadurabad (1st Revised) Project”

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

মুখ্য ব্যক্তিবর্গের (প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জন্য প্রশ্নাবলি)

আমি এসেছি ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) নামক সংস্থা থেকে। আপনাদের এলাকায় বাস্তবায়নাধীন ““বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক একটি প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উদ্দেশ্যে। প্রকল্পটি ২০১৭-২০২১ মেয়াদে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়ন করছে এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করছে।

বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করার লক্ষ্যে ২টি ফেরিঘাট নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা কিংবা কোনোরূপ ক্রটি বা সমস্যা আছে কিনা সমীক্ষায় তা গুরুত্ব সহকারে দেখা হবে যাতে ভবিষ্যতে এইধরণে প্রকল্প আরো সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করা যায়। আপনার দেওয়া তথ্য কেবলমাত্র এ সমীক্ষার প্রতিবেদন তৈরিতে ব্যবহার করা হবে এবং আপনার পরিচয় গোপন রাখা হবে। এই সমীক্ষা থেকে কেউ ব্যক্তিগতভাবে উপকৃত বা ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। তবে সার্বিকভাবে সকলের কল্যাণ হবে।

সমীক্ষা কাজে তথ্য দিয়ে সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে বিনীতভাবে অনুরোধ করছি।

সাধারণ তথ্যাবলিঃ

নাম : ----- পদবী : ----- মোবাইল : -----

প্রতিষ্ঠান : ----- জেলা : ----- বিভাগ : -----

১.০ প্রকল্প গ্রহণের ধারণা ও উদ্দেশ্য

১.১ প্রকল্পের সকল কার্যক্রম পূর্ণভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে কি? কোন কার্যক্রমটি গ্রহণ করা সম্ভব হচ্ছে না?

১.২ ডিপিপি-তে যে ভাবে লক্ষ্য স্থিরছিল সে ভাবে প্রকল্প উদ্দেশ্যগুলো অর্জনকরা সম্ভব হচ্ছে কি? না হলে কারণ কি?

১.৩ প্রকল্পের গুরুত্বপূর্ণ কার্যক্রমের বর্তমান অবস্থা কি?

- ১.৪ প্রকল্পটির মেয়াদ শেষে এর কার্যাবলি ও রক্ষণাবেক্ষণ কিভাবে চলবে বলে আপনি মনে করেন?
- ২.০ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন
- ২.১ প্রকল্পের আওতায় মালামাল, সেবা ও নির্মাণ কার্যক্রম সংগ্রহের সময় পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ সঠিক ভাবে অনুসরণ করা হয়েছে/ হচ্ছে কি?
- ২.২ মালামাল ও ঠিকাদার নির্বাচনে কোন নির্ণায়ক ব্যবহার করা হয়েছিল/ হচ্ছে?
- ২.৩ চুক্তি অনুযায়ী টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশনের সব কাজ নির্দিষ্ট সময়ে সম্পূর্ণ হবে কি?
- ২.৪ টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন অনুসারে ঠিকাদারের প্রতিশ্রুতি কতটা পালিত হচ্ছে?
- ২.৫ প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রধান প্রতিকূলতা কি ধরনের ছিল/ হচ্ছে?
- ২.৬ প্রকল্পটি আরো ভাল ও গুণগতভাবে বাস্তবায়নের জন্য কি কি উদ্যোগ নেওয়া দরকার?
- ২.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন আর্থিক ও ব্যবস্থাপনা সম্পর্কিত সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়েছে কি?
- ২.৮ প্রকল্পের লক্ষ্য অর্জনে বরাদ্দ অর্থ যথেষ্ট ছিল কি?
- ২.৯ প্রকল্পের বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয় করা সম্ভব হয়েছিল কি? যদি না হয়ে থাকে, তবে কেন?
- ২.১০ ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং এর সার্বিক কার্যক্রমের অগ্রগতি কতটুকু?
- ২.১১ Dredged Spoil কোথায় ফেলা হচ্ছে এবং কিভাবে? কোন ডাইক নির্মাণ করা হয়েছে কি?

- ২.১২ ড্রেজিংকৃত মাটি বিক্রি করা হয়েছে কি? যদি করা হয়ে থাকে তবে কিভাবে তা পরিশোধ (টাকা/ পে-অর্ডার/ এর মাধ্যমে) করা হয়েছে?
- ২.১৩ ঠিকাদারের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে পোস্টসার্ভে অনুযায়ী বিল পরিশোধ করা হয়েছে কি? না হলে এর কারণ কি?
- ৩.০ প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব
- ৩.১ খননের ফলে নদীর নাব্যতা বৃদ্ধিতে ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে কি?
- ৩.২ নৌ-পথের খননের ফলে কার্গোর চলাচল বৃদ্ধি হবে কি?
- ৩.৩ নারী ও শিশুদের চলাচল বৃদ্ধি পাবে কি?
- ৩.৪ ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা ভরাটকৃত জমি এলাকাবাসীর উপকারে আসছে কি?
- ৩.৫ প্রকল্পটি সমাপ্তির পর শিল্পপণ্য এবং কাঁচামাল দ্রুততম সময়ে ও অপেক্ষাকৃত কম খরচে পরিবহন করা যাবে কি?
- ৩.৬ ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য উপভোগ করতে পারছে কি?
- ৩.৭ কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রকল্পের ভূমিকা কতটুকু?
- ৩.৮ খননের ফলে নদীর পানি ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধি পাওয়ায় মাছের উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে কি?
- ৩.৯ প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে কি?

৩.১০ প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনাদের জানা মতে কি কোন জমি অধিগ্রহণ/ লীজ নেওয়া হয়েছে? যদি জমি অধিগ্রহণ করা হয়ে থাকে তবে তারা ঠিকমতো ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি? না পেয়ে থাকলে এর কারণসমূহঃ

৪. প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকি বিশ্লেষণ

৪.১ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং কাজের সবল (strength) দিকগুলো উল্লেখ করুন

৪.২ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং কাজের দুর্বল (weakness) দিকগুলো উল্লেখ করুন

৪.৩ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং কাজ উন্নয়নে আরো কোন সুযোগ (opportunity) ছিল কিনা বা বর্তমানে আছে কিনা বলে আপনি মনে করেন?

৪.৪ বর্তমানে কোন ধরনের ঝুঁকি (threat) আছে কিনা বলে আপনি মনে করেন?

৫ প্রকল্পটির কার্যক্রম টেকসই করার জন্য ভবিষ্যতে কি কি উদ্যোগ নেয়া দরকার ?

মুখ্য ব্যক্তিবর্গের স্বাক্ষর ও সীল
(বি.দ্র.ছবি নিন)

আপনার সময় ও সহযোগিতার জন্য ধন্যবাদ

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সুপারভাইজারের নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭
www.imed.gov.bd

In-depth Monitoring Study of the Project “Establishment of Ferry ghat including allied facilities at Balashi and Bahadurabad (1st Revised) Project”

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

বাস্তবায়ন ও সমস্যাাদি সম্পর্কিত তথ্যাদি ও মতামত সংগ্রহের নিমিত্তে প্রকল্প পরিচালকের জন্য প্রশ্নমালা

প্রকল্প পরিচালকের নাম :

পদবী :

মোবাইল নম্বর :

প্রকল্প ব্যবস্থাপনা :

১। আপনি কত তারিখ হতে এই প্রকল্পের দায়িত্বে আছেন?

২। আপনার পূর্বে অন্য কেউ কি প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন? করে থাকলে অগুহপূর্বক তাঁর/ তাঁদের নাম ও সময়কাল উল্লেখ করুন।

৩। ডিপিপি অনুযায়ী কোন কোন কর্মকর্তা ও কর্মচারী আপনার প্রকল্পে প্রেষণে পদায়ন করা হয়েছে এবং প্রেষণে পদায়নের জন্য কোন কোন পদ খালি আছে? খালি থাকলে, খালি পদগুলো প্রেষণে পদায়নের জন্য কি ব্যবস্থা গৃহিত হয়েছে?

৪। ডিপিপি অনুযায়ী কোন কোন কর্মকর্তা ও কর্মচারী নিয়োগ করা হয়েছে? নিয়োগের জন্য কোন পদ খালি থাকলে তা নিয়োগের জন্য কি ব্যবস্থা গৃহিত হয়েছে ?

৫। বর্তমানে আপনার অধীনে যে কয়জন কর্মকর্তা ও কর্মচারী নিয়োজিত আছেন, তাদের দ্বারা আপনি কি সুষ্ঠু ভাবে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ সম্পাদন করতে পারছেন? লোকবল ঘাটতি থাকলে তার কারণে কি ধরনের সমস্যার সম্মুখীন হচ্ছেন?

৬. প্রকল্পটি IMED ‘র PMIS-এর অন্তর্ভুক্ত হয়েছে কি?

প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও বাস্তবায়ন পর্যায়

৭. প্রকল্পটির সম্ভাব্যতা সমীক্ষা (Feasibility study) করা হয়ে ছিল কিনা?

৮. মালামাল (Goods), কাজ (Works) ও সেবা (Services) এর সংগ্রহ/ক্রয় (Procurement)-এর যে কয়টি প্যাকেজ করা হয়েছে, সেগুলোর মধ্যে কোন কোন প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া সমাপ্ত হয়েছে এবং কোন কোন প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া এখনও বাকী আছে?

৯. যে সকল প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া সমাপ্ত হয়েছে, সেগুলো যথাযথ সরকারী বিধিমালা পিপিএ ২০০৬ এবং পিপিআর ২০০৮ সঠিক ভাবে অনুসরণ করা হয়েছে কিনা এবং এই প্রক্রিয়ায় কোন সমস্যা সম্মুখীন হয়েছিলেন কি?

১০. যে সকল প্যাকেজের টেন্ডারিং প্রক্রিয়া সমাপ্ত হয় নাই, সেগুলোর বর্তমান অবস্থা কি? এ সব প্যাকেজের প্রক্রিয়াকরণে কোন সমস্যা থাকলে অগ্রহণপূর্বক তার বর্ণনা দিন।

১১. মালামাল (Goods) সংগ্রহ/ ক্রয়ের প্যাকেজগুলোর চুক্তিপত্র সম্পাদিত হয়েছে এবং ওয়ার্ক অর্ডার দেয়া হয়েছে সেগুলোর অধীনে মালামাল সংগ্রহের বর্তমান অবস্থা কি পর্যায়ে আছে?

১২. কার্য (Works)-এর যে প্যাকেজগুলোর চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে ও ওয়ার্ক অর্ডার প্রদান করা হয়েছে, সেগুলোর কাজ শুরু হয়েছে থাকলে তার অগ্রগতি কিরূপ? আর কাজ শুরু না হয়ে থাকলে তার কারণ কি?

১৩. সেবা (Services)-এর যে প্যাকেজ গুলোর চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয়েছে ও ওয়ার্ক অর্ডার দেয়া হয়েছে, সেগুলোর অধীনে দেশী ও বিদেশী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কি কাজ শুরু করেছেন? এ ব্যাপারে কি কোন সমস্যা আছে?

১৪. এই প্রকল্প বাস্তবায়নে যে ভূমি অধিগ্রহণ করা হচ্ছে ভূমির মালিকরা তার ন্যায্য মূল্য পেয়েছে কি? না পেয়ে থাকলে এর কারণসমূহ-

১৫. ভূমি অধিগ্রহণকৃত মূল্য কিভাবে পরিশোধ (টাকা/পে-অর্ডার এর মাধ্যমে) করেছেন?

১৬. এ সংক্রান্ত অভিযোগ নিরশনের জন্য কোন কমিটি গঠন করা হয়েছে কি?

১৭. চলমান প্রকল্পের ফেরিঘাট নির্মাণ এর ফলে এলাকায় কি কি উপকার হবে বলে মনে করেন?

১৮. নাব্যতা সংকট উত্তরণের এবং প্রকল্পটি সাসটেইন করার জন্য কি কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে?

১৯. ফেরিঘাট, পার্কিং ইয়র্ড, অভ্যন্তরীণ রাস্তাও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড, ড্রেনেজ ব্যবস্থা, সীমানা প্রাচীর ও ফেন্সিং নির্মাণ, ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন করা এবং ছোট নৌ-যান বাদিং উপযোগী স্টীল জেটিসহ স্পাড নির্মাণের অবস্থা কি?

২০. প্রকল্পটি সমাপ্তির পর শিল্প পণ্য এবং কাঁচামাল দ্রুততম সময়ে ও অপেক্ষাকৃত কম খরচে পরিবহন করা যাবে কি?

২১. ফেরি সার্ভিসের পর পরিবহনের সুবিধাদি বৃদ্ধি পাওয়া গেলে ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হবে কি?

২২. সারা বছর ধরে ফেরি সার্ভিসের ব্যবস্থা থাকবে বলে মনে হয় কি? না হলে বৎসরের কোন কোন মাসে চলাচলের ব্যবস্থা ব্যহত হবে?

২৩. ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি রুট চ্যানেল তৈরির জন্য ড্রেজিং এর সার্বিক কাযক্রমের অগ্রগতি কতটুকু?

২৪. Dredged Spoil কোথায় ফেলা হচ্ছে এবং কিভাবে? কোন ডাইক নির্মাণ করা হয়েছে কি?

২৫. ড্রেজিংকৃত মাটি বিক্রি করা হয়েছে কি? যদি করা হয়ে থাকে তবে কিভাবে তা পরিশোধ (টাকা/ পে-অডার এর মাধ্যমে করা হয়েছে?

২৬. ঠিকাদারের বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে পোষ্ট সার্ভে অনুযায়ী বিল পরিশোধ করা হয়েছে কি? না হলে এর কারণ কি?

প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাব

২৭. স্কুল/কলেজের শিক্ষার্থী, জনসাধারণের যাতায়াতের কি ধরনের সুবিধা বাড়বে বলে মনে করেন?

২৮. ভ্রমণ পিপাসু লোকজন নদীর সৌন্দর্য্য উপভোগ করতে পারবে কি?

২৯. প্রকল্পটি প্রত্যক্ষ/পরোক্ষ ভাবে প্রকৃতি ও পরিবেশগত সমতা পুনরুদ্ধারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে কি?

৩০. ড্রেজিংএর ফলে নদীর পানি প্রবাহ বৃদ্ধি পাবে বলে মনে হয় কি?

৩১. টার্মিনালের সুযোগ সুবিধাদি নারী ও শিশু এবং অক্ষম ব্যক্তিদের ওঠানামা নিরাপদও আরামদায়কসহ বায়ু দূষণ থেকে মুক্ত হয়ে অবাধে টার্মিনাল দিয়ে চলাচল করতে পারবে বলে মনে হয় কি?

৩২. কর্মসংস্থান সৃষ্টিতে প্রকল্পের ভূমিকা কতটুকু?

৩৩. প্রকল্পের কোন Exit Plan আছে কি?

সমস্যা ও সুপারিশ

৩৩. প্রকল্পটি সূষ্ঠভাবে ও সময়মত বাস্তবায়ন এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্যাবলী পুরোপুরি অর্জনের লক্ষ্যে আপনার কোন সুচিন্তিত মতামত থাকলে অণুগ্রহ পূর্বক তা বলুন।

৩৪. প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন আর্থিক ও ব্যবস্থাপনা সম্পর্কিত সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়েছে কি? উত্তরণের জন্য আপনার কি কোন পরামর্শ বা সুপারিশ আছে?

৩৫. প্রকল্প বাস্তবায়নের বর্তমান পর্যায়ে দাঁড়িয়ে আপনি অনুমোদিত ডিপিপি-এর লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকল্পটি কবে নাগাদ সমাপ্ত হবে বলে মনে করেন?

SWOT বিশ্লেষণ

৩৬.(ক) আপনার মতে এই প্রকল্পের প্রধান তিনটি সবল দিক(strength) উল্লেখ করুন:

(i)

(ii)

(iii)

(খ) আপনার মতে এই প্রকল্পের প্রধান তিনটি দুর্বল দিক (weakness) উল্লেখ করুন:

(i)

(ii)

(iii)

(গ) আপনার মতে এই প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট তিনটি সুযোগ (opportunity) উল্লেখ করুন:

(i)

(ii)

(iii)

(ঘ) আপনার মতে এই প্রকল্পের তিনটি ঝুঁকিপূর্ণদিক(threat) উল্লেখ করুন:

(i)

(ii)

(iii)

৩৭। প্রকল্পটির কার্যক্রম টেকসই করার জন্য ভবিষ্যতে কি কি উদ্যোগ নেয়া দরকার?

(বি.দ্র. একটি ছবি নিন)

আপনার সময় ও সহযোগিতার জন্য ধন্যবাদ

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সুপারভাইজারের নামঃ ----- স্বাক্ষর ও তারিখঃ -----

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭
www.imed.gov.bd

**“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান
প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা**

আমি এসেছি ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল) নামক সংস্থা থেকে। আপনাদের এলাকায় বাস্তবায়নধীন “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক একটি প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উদ্দেশ্যে। প্রকল্পটি ২০১৭-২০২১ মেয়াদে বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়ন করছে এবং পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করছে।

বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় তথা বালাশী এবং বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরি সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করার লক্ষ্যে ২টি ফেরিঘাট নির্মাণসহ অন্যান্য অবকাঠামো উন্নয়নের কাজ চলমান রয়েছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য যথাযথভাবে বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা কিংবা কোনোরূপ ক্রটি বা সমস্যা আছে কিনা সমীক্ষায় তা গুরুত্ব সহকারে দেখা হবে যাতে ভবিষ্যতে এইরূপ প্রকল্প আরো সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়ন করা যায়। আপনার দেওয়া তথ্য কেবলমাত্র এ সমীক্ষার প্রতিবেদন তৈরিতে ব্যবহার করা হবে এবং আপনার পরিচয় গোপন রাখা হবে। এই সমীক্ষা থেকে কেউ ব্যক্তিগতভাবে উপকৃত বা ক্ষতিগ্রস্ত হবে না। তবে সার্বিকভাবে সকলের কল্যাণ হবে।

সমীক্ষা কাজে তথ্য দিয়ে সহযোগিতা করার জন্য আপনাকে বিনীতভাবে অনুরোধ করছি।

কেস স্টাডির জন্য চেকলিস্ট

০১. ফেরিঘাট এলাকার নাম :.....

০১	উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদিঃ [সকল উত্তরদাতার জন্য] তথ্য সংগ্রহকারীগণ শুরুতেই এই অংশ পূর্ণ করবেন	
১.১	উত্তরদাতার নামঃ	
১.২	পিতার নাম :	১.৩ মাতার নাম :
১.৪	স্বামী/স্ত্রীর নাম :	
১.৫	বয়স :	১.৬ লিঙ্গ :
১.৭	বৈবাহিক অবস্থা :	(কোড: ১=বিবাহিত, ২=অবিবাহিত, ৩=বিধবা, ৪= বিপত্নীক)।
১.৮	গ্রাম/ মৌজা :	১.৯ ইউনিয়ন :
১.১০	উপজেলা :	১.১১ জেলা :
১.১৩	মোবাইল নম্বর :	১.১৪ সাক্ষাৎ গ্রহণের তারিখ ও সময় :
১.১৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা :	১.১৬পেশাঃ:
১.১৭	আপনি অত্র এলাকায় কত বছর যাবৎ বসবাস করেন? ক) স্থায়ীবাসিন্দা খ) স্থানান্তরিত----- বছর (পূর্ণ বৎসর উল্লেখ করুন)	
১.১৮	পরিবারের সদস্য সংখ্যা মোটঃ	মহিলাঃ পুরুষঃ
প্রকল্পের সাফল্য		

ক) প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে আপনার পারিবারিক অবস্থা কেমন ছিল ?
খ) বর্তমানে আপনার পারিবারিক অবস্থা কেমন ?
গ) প্রকল্পের মাধ্যমে আপনি কিভাবে উপকৃত হয়েছেন ?
ঘ) প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে আপনার অর্থনৈতিক অবস্থা কেমন ছিল ?
ঙ) আপনার পেশার উন্নতিতে প্রকল্পটি কিভাবে সাহায্য করেছে?

প্রকল্পের সম্ভাব্য প্রভাবসমূহ
ক) এই প্রকল্পের কারণে কি কি অর্থনৈতিক কর্মকাণ্ড গড়ে উঠবে? এতে প্রকল্পের অবদান কতটুকু বলে আপনি মনে করছেন?
খ) প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনাদের জানা মতে কি কোন জমি অধিগ্রহণ/ লীজ নেওয়া হয়েছে? যদি জমি অধি গ্রহণ করা হয়ে থাকে তবে ভূমির মালিক ন্যায্য মূল্য পেয়েছে কি? না পেয়ে থাকলে এর কারণসমূহ
গ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আপনার ফসলী জমির ফসলের কোন ক্ষতি হয়েছে কি? হ্যাঁ হয়ে থাকলে ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কি?
ঘ) প্রকল্পটি আপনার এলাকায় কৃষিক্ষেত্রে কি প্রভাব ফেলেছে ?
ঙ) খনের ফলে নদীর নাব্যতা বৃদ্ধিতে ভারী মালামাল পরিবহন নিরাপদ ও সহজতর হয়েছে কি?
চ) প্রকল্পটি আপনার এলাকায় মৎস্য আহরণে কি প্রভাব ফেলেছে ?
ছ) প্রকল্পটি আপনার এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যে কি প্রভাব ফেলেছে ?
প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিকসমূহ
১. প্রকল্পের তিনটি সবল দিক(strength) উল্লেখ করুন :
২. প্রকল্পের তিনটি দুর্বল দিক(weakness) উল্লেখ করুন :
৩. প্রকল্পের কারণে সৃষ্ট তিনটি সুযোগ(opportunity) উল্লেখ করুন :
৪. প্রকল্পের তিনটি ঝুঁকি(threat) পূর্ণদিক উল্লেখ করুন :
৫. প্রকল্পের কাজের সময় আপনারা কি কোন সমস্যার মুখে পড়েছেন কখনও? কি কি সমস্যার সম্মুখীন হয়েছেন? কিভাবে এই সমস্যাগুলোর সমাধান করলেন?
৬. এই প্রকল্প সম্পর্কে আপনার মতামত ও সুপারিশসমূহ কি কি? বিস্তারিত বলুন ।

বি.দ্র. তথ্য সংগ্রহকারীকে অবশ্যই প্রকল্পের মাধ্যমে উত্তরদাতার সফলতার ছবি তুলে আনতে হবে।

অংশগ্রহণের জন্য আপনাকে অসংখ্য ধন্যবাদ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম :

স্বাক্ষর :

মোবাইল নম্বর :

তারিখ :

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-ই- বাংলানগর, ঢাকা ১২০৭

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান
প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা
পিপিএ-২০০৬/পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল / সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলি

প্যাকেজ-

১	মন্ত্রণালয় / বিভাগ	:	
২	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	
৩	প্রকল্পের নাম	:	বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম	:	
৫	দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয় /আন্তর্জাতিক)	:	
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ	:	
৭	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময়	:	
৮	দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ও সময়	:	
৯	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা	:	
১০	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	:	
১১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	:	
১২	নন রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	:	
১৩	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	:	
১৪	কার্যবিবরণীর অনুমোদনের তারিখ	:	
১৫	সি এস তৈরির তারিখ	:	
১৬	সি এস অনুমোদনের তারিখ	:	
১৭	Notification of Award প্রদানের তারিখ	:	
১৮	মোট চুক্তি মূল্য	:	

১৯	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	:	
২০	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	:	
২১	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	:	
২২	সময় বৃদ্ধি থাকলে, কতদিনের এবং কি কারণে	:	
২৩	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	:	
২৪	চূড়ান্ত বিল জমাদানের তারিখ ও বিলের পরিমাণ	:	
২৫	চূড়ান্ত বিল পরিশোধের তারিখ ও পরিমাণ	:	
২৬	ক্রয়ের ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয়নীতিমালা অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা	:	
২৭	না হলে কেন হয়নি?	:	
২৮	কার্য (Works) গুলোর গুণগত মানের ক্ষেত্রে কোন বিচ্যুতি ঘটেছিল?	:	
২৯	হয়ে থাকলে কেন ?	:	
৩০	দরপত্রে উল্লেখিত মূল্য অপেক্ষা অধিক ব্যয় হয়েছিল কিনা ?	:	
৩১	হয়ে থাকলে কেন ?	:	
৩২	কার্য (Works) গুলোর কোন ত্রুটি ধরা পরেছিল কি না?	:	
৩৩	ত্রুটি হয়ে থাকলে সেবা মান কেমন ছিল?	:	
৩৪	সার্বিক মতামত		

আলোচনা পরিচালনাকারী:

স্বাক্ষরঃ

মোবাইলঃ

সমীক্ষক



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-বাংলা নগর, ঢাকা ১২০৭

In-depth Monitoring Study of the Project “Establishment of Ferry Ghat including allied facilities at Balashi and Bahadurabad (1st Revised) Project”

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা

বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট

বি.দ্র. তথ্য সংগ্রহকারীকে অবশ্যই ছবি তুলে আনতে হবে।

পরিদর্শনকারীর নাম:

স্বাক্ষরঃ

মোবাইলঃ

ড্রেজিং কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত

পরিদর্শনের তারিখঃ

নৌ-পথ খনন এলাকার নাম				খননকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	নদীর গভীরতা		খননকৃত এলাকার দূরত্ব	খননের পরিমাণ (ল. ঘ.)	খননকাল		খনন এলাকা থেকে ডেজ ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান	ডেজ ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান	কাজের গুণগত মান/ বর্তমানে অবস্থা
গ্রাম	ইউনিয়ন	উপজেলা	জেলা		খননের পূর্বে	খননের পরে			ডিপিপি অনুসারে	প্রকৃত*			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১১	১২	১৩	১৪	১৫

পরিশিষ্ট-৭: বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত চেকলিস্ট

নৌ-পথ খনন এলাকার নাম				খননকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	নদীর গভীরতা		খননকৃত এলাকার দুরত্ব	খননের পরিমাণ (ল. ঘ.)	খননকাল		খনন এলাকা থেকে ডেজ ম্যাটেরিয়াল ফেলার দূরত্ব	ডেজ ম্যাটেরিয়াল ফেলার স্থান	কাজের গুণগত মান/ বর্তমানে অবস্থা
গ্রাম	ইউনিয়ন	উপজেলা	জেলা		খননের পূর্বে	খননের পরে			ডিপিপি অনুসারে	প্রকৃত*			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১১	১২	১৩	১৪	১৫

পূর্ত এবং অন্যান্য কাজের জন্য চেকলিস্ট

প্রকল্প এলাকার নাম :

ইউনিয়নের নাম

উপজেলার নাম :

জেলার নাম :

পরিদর্শনের তারিখ :

কাজের ধরন	কাজের অগ্রগতি (হয়েছে/হয়নি)	অগ্রগতি না হওয়ার কারণ	অগ্রগতি হয়ে থাকলে তার পরিমাণ	মন্তব্য***
ভূমি অধিগ্রহণ (বালাসী)				
ভূমি অধিগ্রহণ (বাহাদুরাবাদ)				
বিআইডব্লিউটিএ অফিস				

পরিশিষ্ট-৭: বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত চেকলিস্ট

কাজের ধরন	কাজের অগ্রগতি (হয়েছে/হয়নি)	অগ্রগতি না হওয়ার কারণ	অগ্রগতি হয়ে থাকলে তার পরিমাণ	মন্তব্য***
ওয়েটিং সেড				
স্টোর রুম				
রেস্ট রুম				
পাম্প হাউজ				
টোল বুথ				
পাইলট হাউজ				
পুলিশ ব্যারাক				
টয়লেট নির্মাণ				
ড্রাইভার সেড (টয়লেটসহ)				
রেস্টুরেন্ট				
ওয়েব্রীজ কন্ট্রোল রুম				
সাব-স্টেশন রুম				
ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক				
আনসার ব্যারাক				
কর্মচারী ব্যারাক				
জেনারেটর রুম				
গ্যারে				
প্রেসার রুম নির্মাণ				

পরিশিষ্ট-৭: বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ সংক্রান্ত চেকলিস্ট

কাজের ধরন	কাজের অগ্রগতি (হয়েছে/হয়নি)	অগ্রগতি না হওয়ার কারণ	অগ্রগতি হয়ে থাকলে তার পরিমাণ	মন্তব্য***
ভূমি উন্নয়ন, কমপেকশন, ড্রেসিং এবং লেভেলিং				
ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)				
পার্কিং ইয়ার্ড				
পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রটেকশন				
অভ্যন্তরীণ রাস্তা ও ফেরিঘাটের এপ্রোচ রোড				
ড্রেনেজ ব্যবস্থা				
সীমানা প্রাচীর ও ফেলিং কাজ				
ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ				
স্টীল জেটি (সেডসহ)				
স্টীল স্পাড (৭৬০ মিঃমিঃ ডায়া, ৩৭ মিঃ লম্বা)				
পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার				
সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকা বৈদ্যুতিক কাজ				
সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় পানি সরবরাহ ব্যবস্থা ও ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন				

*** বিস্তারিত বিবরণের জন্য পৃথক পাতা ব্যবহার করা যাবে।

বহুরভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা

পরিশিষ্ট-৮

প্রকল্পের নামঃ “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (২ম সংশোধিত)”।

বাস্তবায়নকারী সংস্থা/বিভাগ/মন্ত্রণালয়ঃ নৌপরিবহন মন্ত্রণালয়

ইকনমিক কোড	ইকনমিক সাব-কোড	ইকনমিক সাব-কোড বর্ণনা (বিস্তারিত)	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়ন পরিকল্পনা					২০১৯-২০২০ (জুলাই'১৯-জুন'২০)			২০২০-২০২১ (জুলাই'২০-জুন'২১)		
			একক	একক দর	পরিমাণ	মোট ব্যয়	ওজন (Weight)	আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকা)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকা)	বাস্তব	
									অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪
(ক) আবর্তক ব্যয়ঃ													
৩২১১১	প্রশাসনিক ব্যয়ঃ												
	৩২১১১০২	পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতা	থোক	থোক	থোক	৫.০০	০.০০০৩	৩.০০	৬০.০০	০.০২০৭	২.০০	৪০.০০	০.০১৩৮
	৩২১১১০৩	ক্ষতিপূরণ	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	২.০০	৬৬.৬৭	০.০১৩৮	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২১১১০৪	সেবা ক্রয় [ড্রাইভার (১টি ডাবল কেবিন পিক-আপ ও ১টি কেবিন ক্রজার পরিচালনার জন্য)]	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৪.০০	৪০.০০	০.০২৭৬	৬.০০	৬০.০০	০.০৪১৪
		সেবা ক্রয় [অফিস সহায়ক ও নিরাপত্তা প্রহরী (প্রকল্প এলাকার দুই প্রান্তে অফিসের কাজে এবং সার্বক্ষণিক পাহারার জন্য)]	থোক	থোক	থোক	২৫.০০	০.০০১৭	১০.০০	৪০.০০	০.০৬৯০	১৫.০০	৬০.০০	০.১০৩৪
	৩২১১১০৬	আপ্যায়ন ব্যয়	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	১.০৪	৩৪.৬৭	০.০০৭২	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২১১১০৭	হায়ারিং চার্জ	থোক	থোক	থোক	৫৮.০০	০.০০৪০	২২.৮০	৩৯.৩১	০.১৫৭২	৩০.৮৯	৫৩.২৬	০.২১৩০
	৩২১১১০৯	শ্রমিক মজুরি	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	২.০০	৬৬.৬৭	০.০১৩৮	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২১১১১৭	ইন্টারনেট/ফ্যাক্স/টেলেক্স	থোক	থোক	থোক	২.০০	০.০০০১	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯	০.৯০	৪৫.০০	০.০০৬২
	৩২১১১২১	মেশিন এবং সরঞ্জামাদি ভাড়া	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	২.০০	৬৬.৬৭	০.০১৩৮	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২১১১২৫	প্রচার ও বিজ্ঞাপন ব্যয়	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৩.০০	৩০.০০	০.০২০৭	২.০৩	২০.৩০	০.০১৪০
৩২২১১	৩২২১১০৬	পন্যের ভাড়া ও পরিবহন ব্যয়	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	২.০০	৬৬.৬৭	০.০১৩৮	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯

৩২৪১১	৩২৪১১০১	অভ্যন্তরীণ ভ্রমণ ব্যয় (টিএ, ডিএ ইত্যাদি)	থোক	থোক	থোক	৩০.০০	০.০০২১	১০.০০	৩৩.৩৩	০.০৬৯০	৮.২৫	২৭.৫০	০.০৫৬৯
৩২৪৩১	৩২৪৩১০১	পেট্রোল, ওয়েল এন্ড লুব্রিকেন্ট	থোক	থোক	থোক	৪০.০০	০.০০২৮	১৬.৯৩	৪২.৩৩	০.১১৬৭	২০.০০	৫০.০০	০.১৩৭৯
৩২৫৫১	মুদ্রণ ও মনিহারী												
	৩২৫৫১০১	কম্পিউটার সামগ্রী	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	১.২৯	৪৩.০০	০.০০৮৯	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২৫৫১০২	মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৩.৮৮	৩৮.৮০	০.০২৬৮	৪.০০	৪০.০০	০.০২৭৬
	৩২৫৫১০৪	স্ট্যাম্প ও সীল	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৪.৬৩	৪৬.৩০	০.০৩১৯	৪.০০	৪০.০০	০.০২৭৬
	৩২৫৫১০৫	অন্যান্য মনিহারী	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	১.৬৩	৫৪.৩৩	০.০১১২	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
৩২৫৭১	৩২৫৭১০১	কনসালটেন্সি (ডিজাইন এবং ডেজিং সংশ্লিষ্ট কাজ, নক্সা প্রণয়ন, সয়েল টেষ্ট ইত্যাদি)। ক) পূর্তকর্ম সংশ্লিষ্ট খ) ডেজিং সংশ্লিষ্ট	থোক	থোক	থোক	৯০.০০	০.০০৬২	২৫.০০	২৭.৭৮	০.১৭২৪			
	৩২৫৭১০৪	জরিপ (প্রকৌশল এবং হাইড্রোগ্রাফিক)	থোক	থোক	থোক	৫০.০০	০.০০৩৪	১৪.৬৯	২৯.৩৮	০.১০১৩	২০.০০	৪০.০০	০.১৩৭৯
৩২৫৭২	৩২৫৭২০৬	সম্মানি ও পারিতোষিক	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৩.৪৫	৩৪.৫০	০.০২৩৮	২.০০	২০.০০	০.০১৩৮
৩২৫৭৩	বিশেষ ব্যয়ঃ												
	৩২৫৭৩০১	অনুষ্ঠান/উৎসবাদি	থোক	থোক	থোক	১০.০০	০.০০০৭	৫.০০	৫০.০০	০.০৩৪৫	৫.০০	৫০.০০	০.০৩৪
৩২৫৮১	মেরামত ও সংরক্ষণঃ												
	৩২৫৮১০১	মোটরযান	থোক	থোক	থোক	৩.০০	০.০০০২	১.৭৫	৫৮.৩৩	০.০১২১	১.০০	৩৩.৩৩	০.০০৬৯
	৩২৫৮১০২	আসবাবপত্র	থোক	থোক	থোক	২.০০	০.০০০১	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯
	৩২৫৮১০৩	কম্পিউটার	থোক	থোক	থোক	২.০০	০.০০০১	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯
	৩২৫৮১০৪	অফিস সরঞ্জামাদি	থোক	থোক	থোক	২.০০	০.০০০১	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯	১.০০	৫০.০০	০.০০৬৯
	৩২৫৮১২৮	জলযান	থোক	থোক	থোক	৫.০০	০.০০০৩	০.০০	০.০০	০.০০০০	৫.০০	১০০.০০	০.০৩৪৫
৩৯১১১	৩৯১১১১২	অপ্রত্যাশিত ব্যয়	থোক	থোক	থোক	৫.০০	০.০০০৩	৩.০০	৬০.০০	০.০২০৭	২.০০	৪০.০০	০.০১৩৮
(ক) উপ-মোট (আবর্তক ব্যয়)						৪০০.০০	০.০২৭৬	১৪৭.০৯	৩৬.৭৭	১.০১৪৩	১৩৮.০৭	৩৪.৫২	০.৯৫২১
(খ) মূলধন ব্যয়ঃ													
৪১১১২	বসবাসকারী ব্যতীত ভিন্ন ভবনঃ												
	৪১১১২০১	অনাবাসিক ভবনসমূহঃ											

ফেরিঘাট বেসিন এবং ফেরি বুট চ্যানেল তৈরির জন্য ডেজিং কাজ।	ঘঃমিঃ	-	৩০ লক্ষ	৫৫৬৭.০০	০.৩৮৩৯	২৪৬৩.২০	৪৪.২৫	১৬.৯৮৫২	-	-	-
বিআইডব্লিউটিএ অফিস, ওয়েটিং সেড, স্টোর রুম, রেষ্ট রুম, পাম্প হাউজ, টোলবুথ, পাইলট হাউজ, পুলিশ ব্যারাক, টয়লেট কমপ্লেক্স, ডাইভার সেড (টয়লেটসহ) রেষ্টুরেন্ট, ওয়েরিজ কন্ট্রোল রুম, সাব-স্টেশন রুম, ফায়ার সার্ভিস ব্যারাক, আনসার ও কর্মচারী ব্যারাক, জেনারেটর রুম, গ্যারেজ, বিআইডব্লিউটিএ অফিস, প্রেয়ার রুম নির্মাণ।	বঃমিঃ	০.৪২২ ০	৩৮৩৫	১৬১৮.০০	০.১১১৬	১২১৮.০০	৭৫.২৭৮	৮.৩৯৮৮	৪০০.০০	২৪.৭২	২.৭৫৮
ফেরিঘাট নির্মাণ এবং ফেরিঘাট সমূহের সমন্বয় কাজ (প্রকল্প চলাকালীন সময়ের জন্য)।	বঃমিঃ	০.০৬৫০	২৯৮৬	২৫৪.০০	০.০১৭৫	২২৪.০০	৮৮.১৮৯	১.৫৪৪৬	৩০.০০	১১.৮১	০.২০৭
পার্কিং ইয়ার্ড নির্মাণ কাজ।	বঃমিঃ	০.০২১৫	৩৩০০০	৭১০.০০	০.০৪৯০	৭১০.০০	১০০.০০	৪.৮৯৫৯	০.০০	০.০০	০.০০০
পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রটেকশন কাজ।	বঃমিঃ	০.০৫০০	৫৩৬২.৫০	২৬৮.০০	০.০১৮৫	১৮৮.০০	৭০.১৫	১.২৯৬৪	৮০.০০০	২৯.৮৫	০.৫৫২
অভ্যন্তরীণ রাস্তা এবং ফেরিঘাট এপ্রোচ নির্মাণ।	বঃমিঃ	০.০৭০০	৬৪০০	৪৪৮.০০	০.০৩০৯	২৪৮.০০	৫৫.৩৬	১.৭১০১	২০০.০০ ০	৪৪.৬৪	১.৩৭৯
ড্রেনেজ সিস্টেম নির্মাণ।	বঃমিঃ	০.০৬০০	১০০০	৬০.০০	০.০০৪১	০.০০	০.০০	০.০০০০	৬০.০০০	১০০.০০	০.৪১৪
বাউন্ডারী ও ফেন্সিং ওয়াল নির্মাণ।	বঃমিঃ	০.০৬৫০	৫০০০	৩২৫.০০	০.০২২৪	১৩০.০০	৪০.০০	০.৮৯৬৪	১৯৫.০০	৬০.০০	১.৩৪৫
ফেরিঘাট এলাকা প্রটেকশন কাজ।	বঃমিঃ	০.৬০০০	৩২০০	১৯২০.০০	০.১৩২৪	৯৬০.০০	৫০.০০	৬.৬১৯৮	৯৬০.০০	৫০.০০	৬.৬২০
স্টীল জেটি (সেডসহ) নির্মাণ।	বঃমিঃ	০.৪০০০	২৪০	৯৬.০০	০.০০৬৬	০.০০	০.০০	০.০০০০	৯৬.০০	১০০.০০	০.৬৬২
স্টীল স্পাড (৭৬০মিঃমিঃ ডায়, ৩৭মিঃ লম্বা) নির্মাণ।	টি	১২.০০০ ০	৪টি	৪৮.০০	০.০০৩৩	০.০০	০.০০	০.০০০০	৪৮.০০	১০০.০০	০.৩৩১
পার্কিং ইয়ার্ড এলাকায় নিরাপত্তার জন্য ডিভাইডার নির্মাণ।	মিটার	০.০৬০০	১৫০০	৯০.০০	০.০০৬২	০.০০	০.০০	০.০০০০	৯০.০০	১০০.০০	০.৬২১
সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় বৈদ্যুতিক কাজ।	থোক	থোক	থোক	৯৫.০০	০.০০৬৬	৫৫.০০	৫৭.৮৯	০.৩৭৯৩	৪০.০০	৪২.১১	০.২৭৬

		সম্পূর্ণ টার্মিনাল এবং ঘাট এলাকায় ডিপ টিউবওয়েল স্থাপন ও পানি সরবরাহ ব্যবস্থা।	থোক	থোক	থোক	৮০.০০	০.০০৫৫	৫০.০০	৬২.৫০	০.৩৪৪৮	৩০.০০	৩৭.৫০	০.২০৭	
		গার্ডেনিং এন্ড বিউটিফিকেশন ব্যবস্থা (২X১৫.০০ লক্ষ)	থোক	থোক	থোক	৩০.০০	০.০০২১	০.০০	-	-	৩০.০০	১০০.০০	০.২০৭	
৪১১১৪	৪১১১৪০১	ভূমি উন্নয়ন	ঘণ্টামিঃ	০.০০৩৫	২.৪৮ লক্ষ	৭৫৫.০০	০.০৫২১	১১১.৯৭	১৪.৮৩০৫	০.৭৭২১	০.০০	-	-	
৪১১২১	যানবাহন সরঞ্জামাদিঃ													
	৪১১২১০১	মোটরযান (১টি ডাবল কেবিন পিকআপ)	সংখ্যা	৫১.০০	১টি	৫১.০০	০.০০৩৫	০.০০	০.০০	০.০০০	০.০০	-	-	
	৪১১২১০২	জলযান (১টি কেবিন কুজার) (বিস্তারিত পরিশিষ্ট-১০, পৃষ্ঠা নং- ৯৮-১০০)	সংখ্যা	১৭০.০০	১টি	১৭০.০০	০.০১১৭	১৭০.০০	১০০.০০	১.১৭২৩	০.০০	-	-	
৪১১২২	পরিবহন সরঞ্জামাদি ব্যতিত অন্যান্য যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদিঃ													
	৪১১২২০২	কম্পিউটার আনুষঙ্গিক	ও	সেট	১সেট	থোক	৬.০০	০.০০০৪	১.০২	১৭.০০	০.০০৭০	০.০০	০.০০	০.০০০০
৪১১২৩	যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামাদি যা অন্যত্র শ্রেণীবদ্ধ নয়ঃ													
	৪১১২৩১০	অফিস সরঞ্জামাদি	থোক	থোক	থোক	৪.০০	০.০০০৩	৪.০০	১০০.০০	০.০২৭৬	০.০০	০.০০	০.০০০০	
	৪১১২৩১৪	আসবাবপত্র	থোক	থোক	থোক	৫০.০০	০.০০৩৪	০.০০	-	-	৫০.০০০	১০০.০০	০.৩৪৪৮	
৪১৪১১	৪১৪১১০১	ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্রয়ঃ												
		বালাশী	একর	৪৪.৫০০	৮.০০	৩৫৫.০০	০.০২৪৫	৪৪.৯৭	১২.৬৭	০.৩১০১	০.০০	০.০০	০.০০০০	
		বাহাদুরাবাদ	একর	১৩৭.৫০০	৮.০০	১১০০.০০	০.০৭৫৯	২০০.৯২	১৮.২৭	১.৩৮৫৫	০.০০	০.০০	০.০০০০	
	(খ) উপ-মোট (মূলধন ব্যয়)					১৪১০০.০	০.৯৭২৩	৬৭৭৯.০৮	৪৮.০৮	৪৬.৭৪৫৮	২৩০৯.০	১৬.৩৮	১৫.৯২১৯	
	(গ) ফিজিক্যাল কনটিনজেন্সি					১.০০	০.০০০১	০.০০	-	-	১.০০	১০০.০০	০.০০৬৯	
	(ঘ) প্রাইস কনটিনজেন্সি					১.০০	০.০০০১	০.০০	-	-	১.০০	১০০.০০	০.০০৬৯	
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)					১৪৫০২.০০	১.০০০০	৬৯২৬.১৭	৪৭.৭৬	৪৭.৭৬০১	২৪৪৯.০৭	১৬.৮৯	১৬.৮৮৭৮	

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-৮
শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা।
www.imed.gov.bd

“বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ পরিচালনার জন্য টার্মস অব রেফারেন্স (ToR)

ক) প্রকল্পের বিবরণীঃ

- ১। প্রকল্পের নাম : “বালাশী ও বাহাদুরাবাদে ফেরিঘাটসহ আনুষঙ্গিক স্থাপনাদি নির্মাণ (১ম সংশোধিত)”
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ : নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ-পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ)
- ৪। প্রকল্প এলাকা :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা	সিটি কর্পোরেশন/ পৌরসভা
ঢাকা	জামালপুর	--	দেওয়ানগঞ্জ
রংপুর	গাইবান্দা	ফুলছড়ি	--

৫। প্রকল্পের ব্যয়ঃ (লক্ষ টাকায়)

১	মোট	:	১২৪৭৭.০০
২	জিওবি	:	১২৪৭৭.০০
৩	নিজস্ব অর্থ	:	-
৪	অন্যান্য	:	-

গ) বাস্তবায়নকালঃ

আরম্ভের তারিখ	সমাপ্তির তারিখ
জুলাই, ২০১৭	ডিসেম্বর, ২০১৯

ঘ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

বৃহত্তর রংপুর বিভাগের সাথে ঢাকা বিভাগের উত্তরাঞ্চলসহ দেশের অন্যান্য স্থানের যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়নকল্পে যমুনা নদীর উভয় পাড় বালাশী ও বাহাদুরাবাদের মধ্যে নিরবচ্ছিন্নভাবে ফেরী সার্ভিস প্রতিষ্ঠা করা।

ঙ) প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমঃ

- ◆ ভূমি অধিগ্রহণ ও উন্নয়ন - ১৬ একর ও ২.৩৮ লক্ষ ঘনমিটার
- ◆ নির্মাণ কাজ - ৩৮৩৮৫ বর্গমিটার
- ◆ ড্রেজিং কাজ- ৩০ লক্ষ ঘনমিটার
- ◆ পার্কিং ইয়ার্ড - ৩৩,০০০ বর্গমিটার
- ◆ পার্কিং ইয়ার্ড এর জন্য স্লোপ প্রটেকশন কাজ - ৫,৩৬২ বর্গমিটার

চ) পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দায়িত্বঃ

১. প্রকল্পের ১০০% এলাকা নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতাভুক্ত হিসেবে বিবেচনা করতে হবে;
২. প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন ও সংশোধনের অবস্থা, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়নসহ সকল প্রাসংগিক তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
৩. প্রকল্পের সার্বিক ও বিস্তারিত অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণী এবং লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
৪. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ এবং প্রকল্প ফলপ্রসূ করার জন্য গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা তা পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান করা;
৫. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ের (Procurement) ক্ষেত্রে সরকারি ক্রয় আইন (পিপিএ-২০০৬), সরকারি ক্রয় বিধিমালা (পিপিআর-২০০৮) এবং উন্নয়ন সহযোগী প্রতিষ্ঠানের গাইডলাইন ইত্যাদি প্রতিপালন এবং গুণগত মান ও পরিমাণ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
৬. প্রকল্প দলিল অনুযায়ী প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগ, নিয়োগ পদ্ধতি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
৭. প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন: অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প ব্যবস্থাপনার অদক্ষতা এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
৮. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ ও মতামত প্রদান;
- ৮.১ নিরাপদ নৌ-চলাচল বেসিন এবং চ্যানেল নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটি সহায়ক হবে কি-না এ বিষয়ে মতামত প্রদান;
- ৮.২ ফেরী সার্ভিসের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিপূর্বক যমুনা নদীর দুই পরের মধ্যে সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা নির্ণয়;
৯. প্রকল্প সমাপ্তির পর এর মাধ্যমে গৃহীত কার্যক্রমসমূহের টেকসইকরণ পরিকল্পনা (Sustainability plan) বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;
১০. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি; (i) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্য, Focus Group Discussion (FGD) ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন করে মতামত গ্রহণের ভিত্তিতে ও বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিপত্র বর্ণিত সুনির্দিষ্ট কাঠামো ও অনুমোদিত ইনসেপশন প্রতিবেদনের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা ও কর্মপদ্ধতি অনুযায়ী প্রতিবেদন প্রণয়ন ও ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান (বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ; (ii) জাতীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালা আয়োজন করে নিবিড় পরিবীক্ষণের ফলাফলসমূহ অবহিত করণ ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ;
১১. ক্রমিক নং ১০-এ বর্ণিত চূড়ান্ত প্রতিবেদনে প্রাপ্ত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা সংযোজন এবং সুনির্দিষ্ট সুপারিশ প্রদান;
১২. পরামর্শক প্রতিষ্ঠান চুক্তির তারিখ থেকে চার মাসের (১২০ দিন) মধ্যে সমীক্ষা সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যক্রম চূড়ান্ত করবে;
১৩. পরামর্শক প্রতিষ্ঠান আইএমইডি কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলী প্রতিপালন করবে;
১৪. প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের সুনির্দিষ্ট (সময়ভিত্তিক) কর্মপরিকল্পনা ও কর্মপদ্ধতি কারিগরি প্রস্তাবের সাথে সংযোজন করতে হবে।

ছ) পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও পরামর্শকের প্রকৃতি ও যোগ্যতা :

ক্রমিক নং	পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও পরামর্শক	শিক্ষাগত যোগ্যতা	অভিজ্ঞতা
১.	পরামর্শক প্রতিষ্ঠান		<ul style="list-style-type: none"> গবেষণা এবং প্রকল্প পরিবীক্ষণ ও প্রভাব মূল্যায়ন সংক্রান্ত সমীক্ষা পরিচালনায় ন্যূনতম ০১ (এক) বছরের অভিজ্ঞতা সম্পন্ন হতে হবে।
২.	(ক) টীম লিডার:	স্বীকৃত বিশ্ববিদ্যালয় হতে বিএসসি ইন সিভিল/হাইড্রোলজি/পানিসম্পদ ইঞ্জিনিয়ার। সংশ্লিষ্ট বিষয়ে পিএইচডি ডিগ্রীধারীদের অগ্রাধিকার দেয়া হবে।	<ul style="list-style-type: none"> ড্রেজিং, মাটির ডাইক নির্মাণ ও হাইড্রোগ্রাফিক সার্ভেসহ সংশ্লিষ্ট কাজের ১০ (দশ) বছরের বাস্তব অভিজ্ঞতা থাকা আবশ্যিক; টীম লিডার হিসেবে কাজ করার জন্য কমপক্ষে ০৩ (তিন) বছরের অভিজ্ঞতা থাকতে হবে; কম্পিউটারের মাইক্রোসফট ওয়ার্ড, এক্সেল, SPSS সহ অন্যান্য Statistical Software Package পরিচালনায় দক্ষ হতে হবে এবং পিপিএ-২০০৬, পিপিআর-২০০৮ এবং অন্যান্য আর্থিক বিধিবিধান সম্পর্কে সম্যক ধারণা থাকতে হবে; প্রতিবেদন প্রণয়ন ও উপস্থাপনায় অভিজ্ঞতা থাকতে হবে;
	(খ) হাইড্রোগ্রাফার	স্বীকৃত বিশ্ববিদ্যালয় হতে বিএসসি ডিগ্রী/পোস্ট গ্রাজুয়েট ডিপ্লোমা ইন হাইড্রোগ্রাফি	<ul style="list-style-type: none"> সংশ্লিষ্ট কাজে ৫ (পাঁচ) বছরের বাস্তব অভিজ্ঞতা সম্পন্ন।
	গ) আর্থ-সামাজিক বিশেষজ্ঞ	স্বীকৃত বিশ্ববিদ্যালয় হতে সমাজবিজ্ঞানের যে কোন ডিসিপ্লিনে ন্যূনতম স্নাতকোত্তর ডিগ্রী।	<ul style="list-style-type: none"> আর্থ-সামাজিক গবেষণা ও প্রভাব মূল্যায়ন কাজে কমপক্ষে ০৫ (পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা সম্পন্ন হতে হবে;
	ঘ) পরিসংখ্যানবিদ	স্বীকৃত বিশ্ববিদ্যালয় হতে পরিসংখ্যান/ফলিত পরিসংখ্যান বিষয়ে কমপক্ষে স্নাতক ডিগ্রী	<ul style="list-style-type: none"> মাঠ পর্যায়ে সমীক্ষা পরিচালনায় SPSS সহ অন্যান্য Statistical Software Package পরিচালনায় ৫ (পাঁচ) বছরের অভিজ্ঞতা সম্পন্ন হতে হবে।

জ) পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নিম্নবর্ণিত প্রতিবেদনসমূহ দাখিল করতে হবেঃ

ক্রমিক	প্রতিবেদনের নাম	দাখিলের সময়	সংখ্যা
১।	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ১৫ দিনের মধ্যে	২০ কপি টেকনিক্যাল কমিটির সভার জন্য এবং ২০ কপি স্টিয়ারিং কমিটির সভার জন্য (২০+২০) = ৪০ টি
২।	১ম খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৭৫ দিনের মধ্যে	২০ কপি টেকনিক্যাল কমিটির সভার জন্য এবং ২০ কপি স্টিয়ারিং কমিটির সভার জন্য (২০+২০) = ৪০ টি
৩।	২য় খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৯০ দিনের মধ্যে	১০০ কপি জাতীয় কর্মশালার জন্য
৪।	২য় খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায় ও ইংরেজী)	চুক্তি সম্পাদনের ১০০ দিনের মধ্যে	২০ কপি টেকনিক্যাল কমিটির সভার জন্য এবং ২০ কপি স্টিয়ারিং কমিটির সভার জন্য (২০+২০) = ৪০ টি
৫।	চূড়ান্ত প্রতিবেদন (বাংলা ও ইংরেজীতে)	চুক্তি সম্পাদনের ১২০ দিনের মধ্যে	(৪০+২০) = ৬০ টি

ঝ) ক্রয়কারী কর্তৃক প্রদেয়ঃ

- প্রকল্প দলিল (ডিপিপি/আরডিপিপি/পিসিআর);
- বিভিন্ন স্টেকহোল্ডারের সাথে যোগাযোগের জন্য সহযোগিতা প্রদান; ইত্যাদি।


২৩/০৪/২০২০



ডেভেলপমেন্ট টেকনিক্যাল কনসালটেন্টস প্রাঃ লিঃ (ডিটিসিএল)

প্লট-৬২, রোড-১৪/১, ব্লক-জি, নিকেতন, গুলশান-১, ঢাকা-১২১২।

ফোন: + ৮৮০ ২ ৯৮৫৬৪৩৮, ৯৮৫৬৪৩৯, ফ্যাক্স: +৮৮০ ২ ৯৮৪০৯৭৩

ইমেইল: info@dtcltd.org, ওয়েবসাইট: www.dtcltd.org