

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

"মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথ খনন (১ম সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের
নিবিড় পরিবীক্ষণ-এর

"চূড়ান্ত প্রতিবেদন [Final Report]"



IMED Library

Accession No... A - 3783
Accession Date ... 14-07-2013
No of Copy ... 01
Call No ...

প্রণয়নকারী
মোঃ গোলাম রব্বানী
ব্যক্তি পরামর্শক: আইএমইডি
জুন/২০১৩

নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বাংলাদেশ নদীমাতৃক দেশ। এ দেশের পরিবহণ সেটরে নৌ-পরিবহন ব্যবস্থা একটি সাশ্রয়ী, আরামদায়ক ও পরিবেশবান্ধব যোগাযোগ মাধ্যম। নাব্যতার সংকটের কারণে ধীরে ধীরে আমাদের এই অমূল্য ও ঐতিহ্যবাহী নৌ-পথ আমরা হারাতে বসেছি। দেশের আবহমান ঐতিহ্য পুনরুদ্ধারসহ সার্বিক আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের প্রচেষ্টার অংশ হিসেবেই বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে নৌ-পথের নাব্যতা ফিরিয়ে আনার লক্ষ্যে “মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথ খনন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলঃ মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথের আড়িয়াল খাঁ নদী ও লোয়ার কুমার নদী ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে নাব্যতার উন্নয়নপূর্বক ঢাকা-গোপালগঞ্জের ২০০ কিঃমিঃ নৌ-পথ সারা বছর ৮ ফুট ড্রাফটের নৌ-যান চলাচলের উপযোগী করে দেশের আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন করা।

আইএমইডি সকল এডিপি অন্তর্ভুক্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি ২০০৪ সাল হতে আউট সোর্সিং এর মাধ্যমে নিয়োজিত পরামর্শকের সহায়তায় এডিপিভুক্ত সীমিত সংখ্যক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করে আসছে। এরই ধারাবাহিকতায় চলতি ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় এডিপিভুক্ত নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধীন বাংলাদেশ অভ্যন্তরীণ নৌ পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআইডব্লিউটিএ) কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “মাদারীপুর-চরমুগুরিয়া-টেকেরহাট-গোপালগঞ্জ নৌ-পথ খনন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটি নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ লক্ষ্যে, যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে নিয়োগকৃত ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক চুক্তির আলোকে নিবিড় পরিবীক্ষণের কাজটি পরিচালিত হচ্ছে।

নিবিড় পরিবীক্ষণ কর্মক্রমের প্রধান উদ্দেশ্য হল: (ক) প্রকল্প চলাকালীন মাঠ পর্যায়ে বাস্তবায়িত কাজ পরিদর্শন এবং বাস্তবায়নকারী সংস্থা/মন্ত্রণালয় এর অগ্রগতি প্রতিবেদন, লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতির পর্যালোচনা ও উপস্থাপন করা। (খ) বাস্তবায়িত কাজ পরিদর্শনপূর্বক প্রকল্পের অংগসমূহের বাস্তব অগ্রগতি এবং বাস্তবায়িত কাজসমূহের গুণগতমানের যথার্থতা প্রতিপন্ন করা। (গ) প্রকল্পের সার্বিক বাস্তবায়ন সমস্যাাদি চিহ্নিতকরণ ও সমস্যাাদি দূরকরণের পন্থাসমূহ সুপারিশ করা। (ঘ) ডিপিপি মোতাবেক কাজসমূহ করা হয়েছে কিনা তার যথার্থতা প্রতিপাদন করা। (ঙ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন পর্যালোচনা করা। (চ) দরপত্র প্রক্রিয়ায় বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে PPA-2006, PPR-2008 এবং আর্থিক ক্ষমতা বিধি অনুসরণ করা হয়েছে/হচ্ছে কিনা সে বিষয়গুলো পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ করা।

প্রতিদেন প্রণয়নে প্রাইমারী ও সেকেন্ডারী উৎসের তথ্যাদি ব্যবহার করা হয়েছে। (১) প্রাইমারী উৎসের তথ্যাদি হল: মাঠ পর্যায় হতে সংগৃহীত তথ্যাদি (২) সেকেন্ডারী উৎসের তথ্যাদি হল: প্রকল্পের পরিচালকের কার্যালয় হতে সংগৃহীত তথ্যাদি। প্রাইমারী উৎসের তথ্যাদিকে আবার ২টি অংশে ভাগ করে তা সংগ্রহ করা হয়েছে (ক) আর্থ-সামাজিক অংশ ৪ এ অংশের জন্য প্রকল্প এলাকায় নদীর উভয় পাড়ের বাসিন্দাদের কাছ থেকে প্রণয়নকৃত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে ৩ জন তথ্য-সংগ্রহকারীর মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। (খ) কারিগরি বিষয়ক অংশ ৪ এ অংশের তথ্যাদি পরামর্শক কর্তৃক সংগ্রহ করা হয়েছে। উল্লেখ্য, প্রকল্প এলাকায় নির্ধারিত কাজের ৩০%-৪০% বিবেচনায় এনে তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

আর্থ-সামাজিক অংশের জন্য প্রকল্প এলাকায় নদীর উভয় পাড়ের বাসিন্দাদের কাছ থেকে প্রণয়নকৃত প্রশ্নমালার মাধ্যমে Random Sampling Method প্রয়োগ করে Interview পদ্ধতিতে তথ্যদাতাদেরকে ৪ টি ক্যাটাগরীতে ভাগ করে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। ক্যাটাগরীগুলো হল: (ক) ক্যাটাগরী -১: কৃষিজীবী ও মৎস্যজীবী (খ) ক্যাটাগরী- ২: নৌ যান পরিচালনাকারী মালিক/অপারেটর/সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ এবং নৌ-পথ ব্যবহারকারী (গ) ক্যাটাগরী- ৩: স্থানীয় শিক্ষা/ধর্মীয় প্রতিষ্ঠানের সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ এবং এলাকার জনপ্রতিনিধি (ঘ) ক্যাটাগরী- ৪: সাধারণ ব্যবসায়ী এবং অন্যান্য পেশার ব্যক্তিবর্গ। সংগৃহীত তথ্যাদি SPSS Program এর সাহায্যে এনালাইসিস পূর্বক প্রাপ্ত ফলাফল প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে।

কারিগরি বিষয়ক অংশের জন্য পরামর্শক কর্তৃক ড্রেজিংকৃত চ্যানেলে ১৬ টি Point স্থির করে নদীর Cross-Section বরাবর পানির গভীরতা ও চ্যানেলের প্রশস্তা পরিমাপ করা হয়েছে। সরেজমিনে প্রাপ্ত পানির গভীরতা ও চ্যানেলের প্রশস্তা ডিপির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ পাওয়া গিয়েছে। প্রাপ্ত গভীরতার ভিত্তিতে নদীর তলদেশ এর RL (Reduced Level) এবং বিআইডব্লিউটিএ কর্তৃক সম্পাদিত Post-Hydrography চার্টের ভিত্তিতে নির্ণয়কৃত RL এর সহিত তুলনামূলক বিবরণী তৈরী করা করা হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপি ও সংশ্লিষ্ট কাগজপত্র যথা- প্রকল্পের অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি, Total Procurement Plan, ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি ও প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট দলিলাদি পর্যালোচনা করা হয়েছে এবং প্রতিবেদনে উপস্থাপন করা হয়েছে।

প্রকল্প বাস্তবায়নে যে সব সমস্যাটি পরিলক্ষিত হয় তা হল:- (১) বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজারের ড্রেজিং কাজের অগ্রগতি কম হওয়া (২) ড্রেজিং-এর মাটি প্রতিস্থাপনের জন্য সুবিধাজনক স্থানের অভাব (৩) ড্রেজিং এর জন্য নির্ধারিত নদীর ওপর নির্মিত ব্রীজের যথাযথ ক্লিয়ারেন্স না থাকা (৪) ড্রেজিং কাজে পুরানো মডেলের ড্রেজারের ব্যবহার (৫) ড্রেজিং এর জন্য নির্ধারিত নদীর Alignment এর মধ্যে প্রতিবন্ধকতা (৬) ড্রেজিংকৃত চ্যানেলে সিলটেশন হওয়া (৭) হাইড্রোগ্রাফিক জরিপে সময় ক্ষেপন ও সমন্বয়হীনতা (৮) প্রকল্পের অনুকূলে এডিপি/আরএডিপি অপ্রতুল বরাদ্দ (৯) উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা অর্পণ পরিপত্র অনুসরণ না করা (১০) নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তি হওয়ার বিষয়ে সংশয়।

সার্বিক বিষয়টি বিশ্লেষণ সুপারিশসমূহ হল: (১) বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজারের জন্য নির্ধারিত ড্রেজিং কাজ যথা সময় সম্পাদনের লক্ষ্যে নিজস্ব ড্রেজারের পাশাপাশি বেসরকারী ড্রেজার নিয়োগ করা যেতে পারে (২) ড্রেজার Deploy (নিয়োগ) করার পূর্বে সুবিধাজনক জায়গা খুঁজে বের করে ডাইক নির্মাণ করতে হবে, যাতে ড্রেজার Deploy করার পর ডাইক নির্মাণ কাজের জন্য সময় ক্ষেপন করতে না হয় (৩) লোয়ার কুমার নদীর ওপর নির্মিত ব্রীজ গুলোর ভার্টিক্যাল ও হরিজন্টাল ক্লিয়ারেন্স বৃদ্ধির বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (৪) আলোচ্য প্রকল্পে বা বিআইডব্লিউটিএ বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পসমূহের ড্রেজিং কাজে আধুনিক ড্রেজার ব্যবহার করা যেতে পাও (৫) স্থানীয় প্রশাসনের সহযোগিতায় লোয়ার কুমার নদীর Alignment এর মধ্যে অবস্থিত সমস্ত প্রতিবন্ধকতা দূর করতে হবে (৬) কয়েক বৎসর পরপর পুরো নৌ-পথটি সার্ভে করে প্রয়োজন অনুযায়ী Maintenance Dredging এর মাধ্যমে পলি অপসারণের ব্যবস্থা করতে হবে (৭) যথা সময় হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ কাজের জন্য সার্বক্ষণিকভাবে একটি সার্ভে টিম প্রকল্প পরিচালকের অধীনে নিয়োজিত করা যেতে পারে। (৮) আরডিপি-এর বৎসর ভিত্তিক আর্থিক টার্গেট অনুসারে এডিপি বরাদ্দ থাকা বাঞ্ছনীয় (৯) অর্থ মন্ত্রণালয়ের Delegation of Financial Power for Development Project সংক্রান্ত ২২-১২-২০০৪ তারিখের প্রজ্ঞাপন

অনুযায়ী প্রকল্প পরিচালককে আর্থিক ক্ষমতা দেয়া প্রয়োজন (১০) প্রকল্পের আওতায় অসমাপ্ত কাজগুলো মান সম্পন্নভাবে বাস্তবায়িত করার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেতন থাকতে হবে।

পরামর্শকের মতামত: (১) “মাদারীপুর- টেকেরহাট- গোপালগঞ্জ” নৌ-পথে ‘মাদারীপুর হতে টেকেরহাট’ পর্যন্ত প্রকল্পভুক্ত দু’টি নৌ-রুট রয়েছে (ক) একটি হল: আড়িয়ালখাঁ ও আপার কুমার নদীর মাধ্যমে হবিগঞ্জ ও শ্রীনদী হয়ে। আড়িয়ালখাঁ ও আপার কুমার নদী দু’টি বহমান নদী। এ রুটে Low Height এর ব্রীজের মত কোন প্রতিবন্ধকতা নেই। ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করে এ রুটে নৌযান চলাচল শুরু করার বিষয়টি অগ্রাধিকার দেয়া যেতে পারে। (খ) দ্বিতীয় নৌ-রুটটি হল: আড়িয়ালখাঁ, কুমার ও লোয়ার কুমার নদীর মাধ্যমে চরমুগুরিয়া ও মোস্তফাপুর হয়ে। মোস্তফাপুর হতে টেকেরহাট পর্যন্ত ১৮ কিঃ মিঃ লোয়ার কুমার নদীটি মৃত। এ নদীর উপর ৮টি ব্রীজ রয়েছে যাদের Horizontal & Vertical Clearance খুবই কম। ব্রীজগুলো ভেঙ্গে প্রয়োজনীয় Horizontal & Vertical Clearance রেখে পুনঃনির্মাণ করতে হবে। ব্রীজগুলো অপসারণ না করা পর্যন্ত ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হলেও এ নৌ-পথে নৌযান চলাচল শুরু করতে পারবে না। নদীটির খনন/ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করার পর ব্রীজের Clearance জনিত সমস্যার কারণে আপাতত নৌযান চলাচল করতে না পারলেও নদীটির সাথে বেশ কয়েকটি খাল সংযুক্ত থাকায় বহমানতার ক্ষেত্রে সমস্যা হবে না।

টেকেরহাট হতে গোপালগঞ্জ’ (বিলরুট/মধুমতি) নদীর পর্যন্ত নৌ-রুটটি ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হয়েছে। ইতোমধ্যে টেকেরহাট হতে এ নৌ-রুটে পিরোজপুর, বাগেরহাট, খুলনা ইত্যাদি অঞ্চলে সার, সিমেন্ট, অন্যান্য কাঁচা মালবহী কার্গো ও অন্যান্য নৌ-যান চলাচল শুরু করেছে। ফলে উক্ত এলাকার জনগণ প্রকল্পের সুফল ভোগ করেছে। প্রকল্পের ড্রেজিংকৃত মাটি দ্বারা স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা ও অন্যান্য এলাকার নিচু জায়গা ভরাট করে ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে, অনাবাদি নিচু জায়গা ভরাট করায় কৃষি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে, নৌ-পথের নাব্যতা বৃদ্ধি পাওয়ায় যোগাযোগ ব্যবস্থা সুগম হচ্ছে, চাষ আবাদের জন্য নদী থেকে সেচ সুবিধা পাওয়ায় ভূগর্ভস্থ পানির ব্যবহার কম হচ্ছে, প্রকল্প এলাকায় জলাবদ্ধতা হ্রাস পেয়েছে এতে বন্যার প্রকোপ এবং পানি বাহিত রোগের প্রাদুর্ভাব কম হবে, নদীতে মৎসের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে এতে নদীর Ecosystem এর উপর পজেটিভ প্রভাব বিস্তারে সহায়ক ভূমিকা রাখবে, নৌ-পথের নাব্যতা বৃদ্ধি পেয়ে যোগাযোগ ব্যবস্থা সুগম হচ্ছে যা স্থানীয় জনসাধারণের দারিদ্র বিমোচন এবং গ্রামীণ অর্থনীতির বিকাশে সহায়তা করবে।

প্রকল্পের ড্রেজিং কাজের হাড্রোগ্রাফিক জরিপ চার্ট, ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন যাচাই বাছাই করে মনে হয়েছে যে, প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কাজসমূহের গুণগত মান সন্তোষজনক। যথাসময়ে প্রকল্পের ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করতে হলে বিআইডব্লিউটিএকে প্রকল্পের ড্রেজিং কাজে নিজস্ব ড্রেজার নিয়োগ করণপূর্বক আরো বেশি সজাগ দৃষ্টি দিতে হবে

সব বিষয় বিবেচনায় বলা যায় নৌরুট পুনরুদ্ধারের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা যৌক্তিক হয়েছে, সর্বোপরি বলা যায়, দেশের অন্যান্য স্থানে ভরাট হয়ে যাওয়া নদ-নদীসমূহ পুনরুদ্ধারে অনুরূপ ব্যবস্থা নেয়া হলে তা সর্বাঙ্গীণ এলাকার জনগণের দারিদ্র্য বিমোচনে সহায়ক হবে।

8.2 সুপারিশসমূহ :

প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন, প্রকল্পের কাগজপত্র পর্যালোচনা ইত্যাদি সার্বিক বিষয়দি বিশ্লেষণে সুপারিশসমূহ নিম্নরূপ :

- (১) বিআইডব্লিউটিএ'র নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ড্রেজিং : বিআইডব্লিউটিএ-এর নিজস্ব ড্রেজার দ্বারা ৩০.০০ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং করার জন্য নির্ধারিত। তন্মধ্যে জানুয়ারী/২০১৩ পর্যন্ত মাত্র ০.৪৮ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। জুন/২০১৪ সময়ে অবশিষ্ট ২৯.৫২ লক্ষ ঘনমিটার ড্রেজিং কাজ বিআইডব্লিউটিএ'র ড্রেজারের পাশাপাশি বেসরকারী প্রতিষ্ঠানের ড্রেজার দ্বারা সম্পাদন করা যেতে পারে।
- (২) ড্রেজিংকৃত মাটি প্রতিস্থাপন : নৌ-পথের যে সব অংশে ড্রেজিং এর প্রয়োজন রয়েছে ড্রেজার Deploy (নিয়োগ) করার পূর্বেই সে সব স্থানে ড্রেজিং এর মাটি প্রতিস্থাপন/ফেলার জন্য সুবিধাজনক জায়গা খুঁজে বের করে প্রয়োজন অনুযায়ী ডাইক নির্মাণ করতে হবে, যাতে ড্রেজার Deploy করার পর ডাইক নির্মাণ কাজের জন্য সময় ক্ষেপন করতে না হয়। ড্রেজিংকৃত মাটি নদীর পাড়ে নিরাপদ দূরে ডাইকের মধ্যে ফেলতে হবে যাতে বৃষ্টির সময় ধুয়ে মূল নদীতে ফিরে না আসতে পারে।
- (৩) ড্রেজিংকৃত নদীর ওপর নির্মিত ব্রীজের ভার্টিক্যাল ও হরিজন্টাল ক্লিয়ারেন্স : লোয়ার কুমার নদীর ওপর নির্মিত ব্রীজ গুলোর ভার্টিক্যাল ও হরিজন্টাল ক্লিয়ারেন্স বৃদ্ধির বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।
- (৪) ড্রেজিং কাজে আধুনিক যন্ত্রপাতির ব্যবহার : আলোচ্য প্রকল্পে বা বিআইডব্লিউটিএ বাস্তবায়নধীন প্রকল্পসমূহের ড্রেজিং কাজে আধুনিক ড্রেজার ব্যবহার করা যেতে পারে।
- (৫) নদীর Alignment এর মধ্যে প্রতিবন্ধকতা : স্থানীয় প্রশাসনের সহযোগিতায় লোয়ার কুমার নদীর Alignment এর মধ্যে অবস্থিত সমস্ত প্রতিবন্ধকতা দূর করতে হবে।
- (৬) সিলটেশন সংক্রান্ত : প্রকল্প সমাপ্তির পর ড্রেজিংকৃত নৌ-পথটি নিয়মিত পর্যবেক্ষণ করে যে সব স্থানে পলি পড়ার প্রবনতা বেশী সে সব স্থানগুলো নিয়মিত ড্রেজিংয়ের মাধ্যমে পলি অপসারণের ব্যবস্থা করতে হবে। দু'টি নদীর সংযোগস্থলে সাধারণত পলি পড়ার প্রবনতা বেশী থাকে। এ ছাড়া কয়েক বৎসর পরপর পুরো নৌ-পথটি সার্ভে করে প্রয়োজন অনুযায়ী Maintenance Dredging এর মাধ্যমে পলি অপসারণের ব্যবস্থা করতে হবে।
- (৭) হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ কাজে সমন্বয় : প্রকল্পের সূষ্ঠ হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ কাজের জন্য বিআইডব্লিউটিএ'র হাইড্রোগ্রাফিক বিভাগ এবং ড্রেজিং বিভাগের মধ্যে সমন্বয় থাকা আবশ্যিক। যথা সময় হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ কাজের জন্য সার্বক্ষণিকভাবে একটি সার্ভে টিম প্রকল্প পরিচালকের অধীনে নিয়োজিত করা যেতে পারে।

(৮) অর্থ বরাদ্দের অপ্রতুলতা : আরডিপি-এর বৎসর ভিত্তিক আর্থিক টার্গেট অনুসারে এডিপি বরাদ্দ থাকা বাঞ্ছনীয়। অন্যথায় প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে সম্পাদন বাধাগ্রস্ত হবে। এছাড়া প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির ফলে অঙ্গগুলোর ব্যয় বৃদ্ধির আশংকা থাকে।

(৯) উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত আর্থিক ক্ষমতা অর্পন পরিপত্র অনুসরণ : প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠুভাবে প্রকল্প মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত করার লক্ষ্যে অর্থ মন্ত্রণালয়ের Delegation of Financial Power for Development Project সংক্রান্ত ২২-১২-২০০৪ তারিখের প্রজ্ঞাপন অনুযায়ী প্রকল্প পরিচালককে আর্থিক ক্ষমতা দেয়া প্রয়োজন। আর্থিক ক্ষমতা প্রদান করা না হলে প্রকল্প বাস্তবায়নে সমস্যাদির জন্য প্রকল্প পরিচালক-কে দায়ী করার সুযোগ থাকে না।

(১০) প্রকল্প সমাপ্তি সংক্রান্ত : প্রকল্পের আওতায় অসমাপ্ত কাজগুলো মান সম্পূর্ণভাবে বাস্তবায়িত করার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেতন থাকতে হবে। প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়নের স্বার্থে প্রয়োজনে প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা যেতে পারে।

❖ মতামত :

- (১) 'মাদারীপুর- টেকেরহাট- গোপালগঞ্জ' নৌ-পথে মাদারীপুর হতে টেকেরহাট পর্যন্ত প্রকল্পভুক্ত দু'টি নৌ-রুট রয়েছে (ইনডেক্স ম্যাপ পৃষ্ঠা-২০ ও স্যাটেলাইট ইমেজ পৃষ্ঠা-২১)। 'মাদারীপুর হতে টেকেরহাট' পর্যন্ত একটি নৌ-রুট হল আড়িয়ালখাঁ ও আপার কুমার নদীর মাধ্যমে হবিগঞ্জ ও শ্রীনদী হয়ে, এর দৈর্ঘ্য ৪০ কিঃমিঃ। আড়িয়ালখাঁ ও আপার কুমার নদী দু'টি বহমান নদী। এ নৌ-রুটে নাব্যতা কম থাকায় নাব্যতা বৃদ্ধির জন্য ড্রেজিং করা হচ্ছে। এ রুটে Low Height এর ব্রীজের মত কোন প্রতিবন্ধকতা নেই। ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করে এ রুটে নৌযান চলাচল শুরু করার বিষয়টি অগ্রাধিকার দেয়া যেতে পারে।
- (২) 'মাদারীপুর হতে টেকেরহাট' পর্যন্ত দ্বিতীয় নৌ-রুটটি হল আড়িয়ালখাঁ, কুমার ও লোয়ার কুমার নদীর মাধ্যমে চরমুগুরিয়া ও মোস্তফাপুর হয়ে, এর দৈর্ঘ্য ৩০ কিঃমিঃ। আড়িয়ালখাঁ ও কুমার নদী দু'টি বহমান, কিন্তু নাব্যতা কম। মোস্তফাপুর হতে টেকেরহাট পর্যন্ত ১৮ কিঃ মিঃ লোয়ার কুমার নদীটি মৃত। এ নদীর উপর ৮টি ব্রীজ রয়েছে যাদের Horizontal & Vertical Clearance খুবই কম। ব্রীজগুলো ভেঙ্গে BIWTA এর অনুমতি সাপেক্ষে প্রয়োজনীয় Horizontal & Vertical Clearance রেখে পুনঃনির্মাণ করতে হবে। ব্রীজগুলো অপসারণ না করা পর্যন্ত ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হলেও এ নৌ-পথে নৌযান চলাচল শুরু করতে পারবে না।
- (৩) মোস্তফাপুর হতে টেকেরহাট পর্যন্ত লোয়ার কুমার নদীটির খনন/ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করার পর ব্রীজের Clearance জনিত সমস্যার কারণে আপাতত নৌযান চলাচল করতে না পারলেও নদীটি বহমান থাকবে। এ নদীর সাথে ১০/১২ টি খাল সংযুক্ত রয়েছে। এতে স্পষ্ট হয় যে নদীর প্রবাহ বাধাগ্রস্ত হবে না, অর্থাৎ নদীটি বহমানতার ক্ষেত্রে সমস্যা হবে না। এ নৌ-রুটটি চালু হতে দেবী হলেও 'মাদারীপুর-টেকেরহাট' ভায়া হবিগঞ্জ ও শ্রীনদী নৌ-রুটটি ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হওয়ার সাথে সাথে চালু করা সম্ভব হবে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য সাধিত হবে।

- (৪) 'টেকেরহাট হতে গোপালগঞ্জ' পর্যন্ত নৌ-রুটটি হল বিলরুট/মধুমতি নদীর মাধ্যমে এর দৈর্ঘ্য ৪৩ কিঃমিঃ। এ নৌ-রুটে Low Height এর ব্রীজের মত কোন প্রতিবন্ধকতা নেই। এ নৌ-রুটের ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং ইতোমধ্যে নৌ যান চলাচল শুরু করেছে। টেকেরহাট হতে এ নৌ-রুটে পিরোজপুর, বাগেরহাট, খুলনা ইত্যাদি অঞ্চলে সার, সিমেন্ট, অন্যান্য কাঁচা মালবহী কার্গো ও অন্যান্য নৌ যান চলাচল শুরু করেছে। ফলে উক্ত এলাকার জনগণ প্রকল্পের সুফল ভোগ করেছে।
- (৫) যথাসময়ে প্রকল্পের ড্রেজিং কাজ সমাপ্ত করতে হলে বিআইডব্লিউটিএ কে প্রকল্পের ড্রেজিং কাজে নিজস্ব ড্রেজার নিয়োগ করণপূর্বক আরো বেশি সজাগ দৃষ্টি দিতে হবে।
- (৬) ক্রয় কার্য সম্পাদনে পিপিআর যাতে যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয় সে বিষয়ে সচেতন থাকতে হবে।
- (৭) সরেজমিনে সাইট পরিদর্শন এবং প্রকল্পের ড্রেজিং কাজের হাইড্রোগ্রাফিক জরিপ চার্ট, ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন যাচাই বাছাই করে মনে হয়েছে যে, প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কাজসমূহের গুণগত মান সন্তোষজনক।
- (৮) প্রকল্পের ড্রেজিংকৃত মাটি দ্বারা নদীর নিকটবর্তী স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা ও অন্যান্য এলাকার নিচু জায়গা ভরাট করে ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে। অনাবাদি নিচু জায়গা ভরাট করায় কৃষি জমির পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে, নৌ-পথের নাব্যতা বৃদ্ধি পাওয়ায় যোগাযোগ ব্যবস্থা সুগম হচ্ছে, নদীতে মৎসের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে, চাষ আবাদের জন্য নদী থেকে সেচ সুবিধা পাওয়ায় ভূগর্ভস্থ পানির ব্যবহার কম হচ্ছে, প্রকল্প এলাকায় জলাবদ্ধতা হ্রাস পেয়েছে এতে বন্যার প্রকোপ এবং পানি বাহিত রোগের প্রাদুর্ভাব কম হবে বলে মনে হয়। এ সব বিষয় বিবেচনায় বলা যায় নৌরুট পুনরুদ্ধারের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা যৌক্তিক হয়েছে।
- (৯) প্রকল্পটির মাত্র ৩৭.৩৭%(জানুয়ারী'১৩) কাজ শেষ হয়েছে। জনগণ ইতোমধ্যে বাস্তবায়িত অঙ্গসমূহের সুফল ভোগ করেছে। এ থেকে ধারণা করা যায় প্রকল্পটির সুষ্ঠু বাস্তবায়ন হলে স্থানীয় জনসাধারণের দারিদ্র্য বিমোচন এবং গ্রামীণ অর্থনীতির বিকাশে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে। নৌ-যোগাযোগ একটি সাশ্রয়ী ও পরিবেশবান্ধব পরিবহন ব্যবস্থা। নৌ-পথ উন্নয়নে নতুন কোন ভূমি/জমির প্রয়োজন হয় না। সর্বোপরি বলা যায়, দেশের অন্যান্য স্থানে ভরাট হয়ে যাওয়া নদ-নদীসমূহ পুনরুদ্ধারে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া হলে তা সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণের দারিদ্র্য বিমোচনে সহায়ক হবে।