

বিশেষজ্ঞ মত

শুধু খনন নয় নদীশাসন জরুরি

আইনুন নিশাত | তারিখ: ১৮-০৯-২০১১



দীর্ঘ সময় ধরে নৌচলাচল, নদীর নাব্যতা রক্ষা এবং নদীর ব্যবস্থাপনার বিষয়ে আমরা কোনো যত্নই তো নিইনি, বরং অবহেলা করা হয়েছে। ব্রিটিশদের শাসনকালের প্রথম দিকে নৌচলাচল বিশেষ গুরুত্বের সঙ্গে বিবেচিত হতো। গুয়াহাটি থেকে কলকাতা পর্যন্ত চমৎকার নৌপথ ছিল। দেশের দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে মধুমতী, চন্দনা, কুমারসহ বিভিন্ন নদীতে স্টিমার চলত। দক্ষিণের জেলাগুলো, অর্থাৎ যশোর-খুলনা-পটুয়াখালী-ফরিদপুরে যাতায়াত করতে হলে নৌপথই প্রধান ছিল। প্রথমে রেলের উন্নয়ন এবং পরে সড়কপথের উন্নয়নের কারণে নৌপরিবহন অবহেলিত হয়। অথচ উন্নত বিশ্বে অপচনশীল মালামাল পরিবহনে নৌপথ বিশেষ গুরুত্ব পায়। নৌপথের ব্যবস্থাপনার জন্য গত ৩০-৪০ বছরে অন্তত তিন-চারটি মহাপরিকল্পনা প্রণীত হয়েছে। কিন্তু কোনোটির বাস্তবায়নে কাজ হয়েছে বলে জানা নেই। ছোট ও মাঝারি নদীগুলো কায়িক শ্রমে পুনঃখনন করে চালু করা যেতে পারে। বালু সংগ্রহের জন্য দেশীয় পদ্ধতিতে যেসব ড্রেজার কাজ করে, সেগুলোকেও কাজে লাগানো যেতে পারে। অবিবেচকের মতো নদীমুখে রেগুলেটর বসিয়ে যেসব নদীকে হত্যা করা হয়েছে, সেগুলো পুনরুজ্জীবিত করা যেতে পারে। নদীগুলোকে পুনরুদ্ধারে মহাপরিকল্পনা প্রণয়নের জন্য বড়, ছোট ও মাঝারি ভাগে ভাগ করা যায়। বড় ও চওড়া নদী, যেমন—যমুনাকে নদীশাসনের মাধ্যমে বর্তমান ১০-১৫ কিলোমিটার প্রশস্ততার পরিবর্তে চার-পাঁচ কিলোমিটারে নিয়ে আসতে হবে। এতে করে অনেক কৃষি জমির সৃষ্টি হবে। নদীর গভীরতা বাড়বে, যার অর্থ নাব্যতা বাড়বে। সরকার ড্রেজিংয়ের মহাপরিকল্পনার কথা বলছে। এ জন্য বিশাল অর্থ বরাদ্দ করেছে। কিন্তু নদীশাসন ছাড়া শুধু ড্রেজিং করলে কোনো দিনও লক্ষ্য অর্জিত হবে না।

অধ্যাপক আইনুন নিশাত: নদী বিশেষজ্ঞ ও ব্র্যাক বিশ্ববিদ্যালয়ের উপাচার্য

প্রথম আলো

সম্পাদক ও প্রকাশক: মতিউর রহমান

সিএ ভবন, ১০০ কাজী নজরুল ইসলাম এভিনিউ, কারওয়ান বাজার, ঢাকা-১২১৫

ফোন : ৮১১০০৮১, ৮১১৫৩০৭-১০, ফ্যাক্স : ৯১৩০৪৯৬

ই-মেইল : info@prothom-alo.com