

১৮ ই জানুয়ারী, ১৯৯৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘনুনা বহনুর্ধা সেতু কর্তৃপক্ষের
৫১ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণ।

১৮ ই জানুয়ারী, ১৯৯৬ ইং তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মর্যাদাদের সভাপতিত্বে
সেতু কর্তৃপক্ষের ৫১ তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। উওঁ সভায় উপস্থিত সদস্য ও
কর্মকর্তাদের তালিকা পরিশিষ্ট 'ক' তে বর্ণিত আছে।

২। সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫০ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী
অনুমতিনের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ৫০ তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত
মোতাবেক ১৯৯২-৯৩ আর্থিক বৎসরের নিরীক্ষিত হিসাব রিপোর্ট ইতিমধ্যে বোর্ডের
সদস্যদের নিকট বিতরণ করা হয়েছে।

২.২। এই সভায় প্রকল্পের অনুগতি পর্যালোচনাকরণীণ যে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় সে মোতাবেক
IMED এবং সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগের সাথে প্রতিমাসে এডিপি রিভিউ সভা অনুষ্ঠানের জন্য
ব্যবহৃত প্রকল্প করা হয়েছে।

২.৩। পরিবহন কার্যক্রমের সদস্য (ডোক অবকাঠামো) উওঁ কার্যবিবরণীর অনুচ্ছেদ ৪.২.২
এর প্রতি দৃষ্টি আকর্ষণ করে সভাকে এই মর্মে অবহিত করেন যে, দেশের
উওঁ-পালিটান্সেলের আর্থ-সামাজিক জরিপ পরিচালনার জন্য পরিবহন মন্ত্রণালয়ের
(পরিবহন বিভাগের) সময়সূচি উইঁ টিএস্পি প্রণয়নের কাজ হাতে নিয়েছে। বর্তমানে টিএস্পি
প্রণয়নের কাজ চূড়াত পর্যায়ে আছে এবং তা শীঘ্ৰই অনুমোদিত হবে বলে আশা করা যায়।
কাজেই এ নিয়মে ঘনুনা বহনুর্ধা সেতু কর্তৃপক্ষের আপত্তিত করণীয় কিছু নেই।

২.৪। কার্যবিবরণীতে উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং ১০.১ অনুমানী ঘনুনা সেতু প্রকল্পের উদ্ধৃত জমি
ন্ধতিগ্রস্ত ব্যক্তিগোষ্ঠীর মধ্যে স্বৈরস্মৈয়াদী লৌঙ প্রদানের বিষয়ে ভূমি মন্ত্রণালয়ের সচিবের সাথে
ঘনুনা সেতু বিভাগের সচিবের আলোচনা সম্পর্কিত সিদ্ধান্তের উপর ঘনুনা সেতু বিভাগের
সচিব জানান যে, আগামী কিছুদিনের মধ্যে এ বিষয়ে আলোচনা করে চূড়াত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা
হবে।

২.৫। উল্লেখিত আলোচনার পর ৫০তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী অনুমোদিত হয়।

৩। অতঃপর নির্বাহী পরিচালক আলোচনসূচী-২ মোতাবেক ঘনুনা সেতুর পশ্চিম গাইড
বাঁধ নির্মানকলে Slope Failure সমস্যা সম্পর্কিত বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি
জানান যে, নদীশাশব্দ কাজের মধ্যে নদীর উভয় তীরে ২.২ বিং মিঃ দৈর্ঘ্যের গাইড বাঁধ
নির্মান কাজের মুক্তি দিবে খুবই জটিলব্যবস্থা। এই গাইড বাঁধ নদীর তীর সংরক্ষণ ছাড়াও
সেতুর নীচ দিয়ে নদীকে প্রবাহিত করার জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূগ্রিকা পালন করবে। বাস্তবায়ন
কর্মসূচী অনুসারে পাশ্চিম তীরের গাইড বাঁধের নির্মান কাজ গত ১৫ ই অক্টোবর, ১৯৯৫ ইং
থেকে শুরু হয়েছে। এই কাজের প্রাথমিক পর্যায়ে ড্রেজিং এবং Slope preparation চলছে।
গত নড়েশ্বর-এর শেষে এবং ডিসেপ্টর-এর প্রথম দিকে কাজ চলাকালে ছোট-বড় বেশ
ব্যয়েক্ষণ Slope Failure হয়। তিনি জানান যে, প্রকল্পের নির্মান তদারকি উপদেষ্টার(CSC) মতে
প্রকল্প এলাকায় মাটির বর্তমান ধরন ও প্রকৃতি অনুসৃত Slope Failure এর প্রধান করণ এবং এর
ভিত্তিতে সিএসসি গাইড বাঁধের একটি পরিবর্তিত ডিজাইন প্রস্তাব করে। সেতু কর্তৃপক্ষ,
ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা (MC) এবং POE-এর বাংলাদেশী সদস্যগণ সিএসসি এর মতামত এবং
পরিবর্তিত ডিজাইন সম্পর্কিত প্রস্তাবের সংগে একমত হতে পারেন। কারণ গাইড বাঁধ
এলাকার মাটির ধরন ও প্রকৃতির ফলে slope failure ঘটেছে তাদের এ-মতামতের পক্ষে CSC
গ্রহণযোগ্য কেনে তথ্য বিশ্লেষণ বা calculation পেশ করতে পারেন। কাজেই খবরেক, এমসি
ও POE-এর বাংলাদেশী সদস্যগণের মতে Slope Failure এর জন্য নিম্নের যে কেন্দ্র একটি বা
একাধিক ব্যবরণ দায়ী হতে পারে :

(ক) চিনাদারের ড্রেজিং এবং Slope preparation সংশ্লিষ্ট কার্যপদ্ধতি বা এন্টি।

(খ) গাইড বাঁধের মূল ডিজাইনে কেনে এন্টি বা অসংগতি।

(গ) মাটির ধরন বা প্রকৃতি।

৩.২। নির্বাহী পরিচালক জানান যে, সমস্যাটি নিয়ে বিগত কয়েক সপ্তাহ ধারত (সিএসসি,
এমসি, প্যালেল অব এন্টিপার্ট, সেতু কর্তৃপক্ষ এবং বো-ফাইন্যান্সিয়ার্সের মধ্যে
আলোচনা ও প্রয়োগাযোগ চলতে আকে এবং ৮ টি আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়।
মাটিনার পর থেকেই সেতু কর্তৃপক্ষ এই সমস্যাটির আও সমাধানের জন্য এবং প্রকল্পের
বাস্তবায়ন কর্মসূচী যাতে বিপ্রিত না হয় সে লক্ষ্যে CSC কে বার বার তাগাদা দিতে আকে।
সেতু কর্তৃপক্ষ Slope Failure-এর প্রয়োগ সময় বল্টাইট অনুসারে ডিগন্দার তার চুক্তিগত
দায়িত্ব যাতে পালন করে সেভালস CSC কে ব্যবহৃত ব্যবস্থার জন্যও নির্দেশ প্রদান করে।

৩.৩। তিনি আরো জানান যে, Slope Failure-এর কারণসমূহ চিহ্নিত করে এবং গাইড বাধ নির্মান কর্মসূচী যথাযথভাবে এবং নির্দিষ্ট সময়ে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে উপরোক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ সম্পর্কে কর্মসূচী আলোচনা ও বিশ্লেষণ করতে ইতিমধ্যেই বেশ কিছু সময় অতিবাহিত হয়েছে। এই বিষয়ে আতি শীঘ্ৰই একটি সিদ্ধান্ত গ্রহণ না করা হলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কর্মসূচী বিপদ্ধাপন হতে পারে এবং প্রকল্প ব্যয় নিয়ন্ত্ৰণের বাহিরে চলে যেতে পারে এই আলোচনায় সেতু কর্তৃপক্ষ এবং কো-ফাইন্যান্সিয়ার্সগণ CSC এবং প্যানেল অব এঞ্জিনিয়ার্সকে তাদের সর্বাধিক সুযোগ-সুবিধা ও Expertise ব্যবহার করে একটি ফুরিং ও গ্রহণযোগ্য প্রস্তাৱ পেশ কৰার জন্য নির্দেশ দেয়। সমস্যাটি অত্যন্ত জটিল বিধায় নির্মান উপদেষ্টার কাজে সহযোগিতা কৰার জন্য ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাকেও নির্দেশ দেওয়া হয়। বিষয়টির উপর বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়ের বিশেষজ্ঞদেরকেও তাদের সুচিহ্নিত মতামত ও সহযোগীতা প্রদানের জন্য অনুরোধ কৰা হয়। বিষয়টির জটিলতা ও ব্যাপকতা বিবেচনা করে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের বিশেষজ্ঞদেরকেও তাদের সহযোগীতা প্রদানের জন্য অনুরোধ কৰানো হয়। সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থার বিশেষজ্ঞগণ এবং POE এর সদস্যগণ এখাবত CSC বন্তু পেশবৃত্ত তথ্যসমূহ পরীক্ষাতে মতামত প্রকাশ করেন যে, Slope failure এর প্রকৃত কারণ নির্ধারণ কৰার জন্য আরও তথ্য ও পরীক্ষা-নিরীক্ষার প্রয়োজন হবে বিধায় এ কাজটি সম্পূর্ণ করতে আরও সময় সাপেক্ষ ব্যাপার। এ জন্য কালক্ষেপন কৰলে চলতি নির্মাণকালীন সময়ে অর্থাৎ বৰ্ষাবণালের পূর্বে বাধ নির্মান কৰা সম্ভব না হলে প্রকল্পের নির্মানকাল ১ বছৰ পিছিয়ে থাবে। ফলে সেতু প্রকল্পের নির্মান ব্যয় অনেক বেড়ে যাবে এবং অন্যান্য Contractual complication এর সৃষ্টি হবে। এসব বিষয় বিবেচনা করে Co-financial গণ এবং POE-এর সদস্যবৰ্গ পরামর্শ দেন যে, সমস্যাটির বনাইগৱাঁ সমাধান অতিসহজে কৰা প্রয়োজন এবং Slope failure এর বাস্তব এবং এর জন্য কার/বাদের কতটুবুং দায়িত্ব তা চুক্তিপত্রের ধারাসমূহের আলোকে পরিবর্তীতে নির্ধারণ কৰা যেতে পারে। যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের স্বার্থে এবং উপরে উল্লিখিত অন্যান্য জটিলতা থেকে পরিআল লাভের জন্য এ পরামর্শ অধিক যুক্তিসম্পন্ন ও গ্রহণযোগ্য বলে সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষ মনে করে।

৩.৪। উপরোক্ত সিদ্ধান্তের অনুসরণে সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা ও বিশেষজ্ঞদের মতামতের ভিত্তিতে এবং ইতিমধ্যে অনুষ্ঠিত বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ আলোচনা, পরীক্ষা-নিরীক্ষা এবং বিশ্লেষণের আলোকে গত ১৬-১-১৯৯৬ ইই তারিখে CSC, MC, সেতু বন্তু পক্ষ ও বুয়েট-এর বিশেষজ্ঞদের সময়মে একটি চূড়ান্ত সভা অনুষ্ঠিত হয়। উওগ সভায় পশ্চিম তীরের গাইড বাধ এই বৎসর যাতে নির্মান কৰা যাব সেজন্য সিএসসি-র সর্বশেষ প্রস্তাৱ এবং পিওই-এর মতামত নিয়ে বিশ্লেষিত আলোচনা হয়। আলোচনার প্রেক্ষিতে নির্মান উপদেষ্টা তাদের চূড়ান্ত প্রস্তাৱসম্পূর্ণত একটি Revised Executive Summary এবং তৎসম্বোধ প্রয়োজনীয় Variation Order-এর একটি ঘসড়া ১৭-১-৯৬ ইই তারিখে সেতু বন্তু পক্ষের নিবট পেশ কৰে। উওগ প্রস্তাৱে গাইড বাধের পূৰ্বতন ডিজাইনের কিছুটা পরিবর্তন প্রস্তাৱ কৰা হয়েছে যা পিওই-এর মতামতের সংগে সংগতিপূর্ণ।

৩.৫। এই পরিবর্তিত ডিজাইন অনুসারে গাইড বাধ নির্মানের জন্য সরাসৰি অতিরিক্ত ব্যয় হবে প্রায় ১১.৮০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার হবে বলে CSC মত প্রকাশ কৰেছে। এ ব্যয়ের মধ্যে ৭.৪০ মিলিয়ন মেটানো সম্ভব হবে কল্ট্রান্ট-২ এর ভূমি উন্নয়ন ইত্যাদি ধাতের সাম্রাজ্য থেকে। কাজেই পরিবর্তিত ডিজাইন অনুসারে অতিরিক্ত নিট ব্যয় হবে প্রায় ৪.৪ মিলিয়ন ডলার যা কল্ট্রান্ট-২ এর চুক্তিপত্রের মধ্যেই সংকূলান কৰা সম্ভব হবে। আলোচনাবনালো যন্মুনা সেতু বিভাগের সাচিব উল্লেখ কৰেন যে সভার কাৰ্যপদ্ধের মুল অনুচ্ছেদে ৪.৪ মিলিয়ন ডলারের পূৰ্বে নিট (net) শব্দটি ভুলবশতঃ উল্লেখ কৰা হয়নি, এই অংকটি নিট হিসাবে বিবেচিত হবে বলে তিনি জানান। এই অতিরিক্ত ব্যয়ের কতটুবুং অধিক কাকে বহন কৰতে হবে তা চূড়ান্তভাবে নির্ধারণ কৰা সময়-সাপেক্ষ, কাজেই আর্থিক দায়িত্ব চুক্তিপত্র সংর্তানুসারে ও নিয়মানুসারে যথাসময়ে নির্ধারিত হবে।

৩.৬। সড়ক ও রেলপথ বিভাগের সচিব আলোচনায় অংশ নিয়ে মূল নকশা প্রণয়নকালে মুক্তিকা পরীক্ষা কৰা হয়েছিল কিনা এবং প্রস্তাৱিত Variation Order প্রাপ্ত বনালে এর সম্পূর্ণ দায়নায়িত automatically যন্মুনা সেতু বন্তু পক্ষের উপর বর্তমানে কিনা তা জানতে চান। গাইড বাধের মূল নকশা প্রণয়নের সময় এই এলাকার মাটিৰ অবস্থা সম্পর্কে অর্থ-বিভাগের সচিবও প্রশ্ন কৰাবেন। প্রথম প্রশ্নের উওরে বুয়েটের অধ্যাপক ও এ বিষয়ে বিশেষজ্ঞ ডঃ সফিউল্লাহ আলান যে, প্রাপ্ত প্রতিবেদন ও তথ্যাবলী থেকে দেখা যাব যে, নকশা প্রণয়নকালে যন্মুনা নদী প্রকল্প এলাকার পশ্চিম তীরে সামিতভাবে মুক্তিকা পরীক্ষা কৰা হয়েছিল এবং মনে হয় এই সময় ধাননা কৰা হয়েছিল প্রকল্প এলাকার মুক্তিকার প্রকৃতিৰ বিশেষ তাৱতম্য হবে না। তিনি আরও উল্লেখ কৰেন যে, Slope failure এর সাথে সম্পূর্ণ রয়েছে flow slide যা Soil Mechanics এ জুলনামূলকভাবে একটি নতুন বিষয়। এ বিষয়ের উপর গবেষণা চলছে। কাজেই এ বিষয়ের উপর বিশেষজ্ঞদের জ্ঞানের পারিষ্ঠি দিন দিন বেড়ে চলছে। তিনি পশ্চিম গাইড বাধ এলাকার মুক্তিকার প্রকৃতি সম্বন্ধে বৰ্তমানে আরও বেশী অভিজ্ঞতা লাভ কৰার প্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট নকশার অনুসরণে নির্মিতব্য গাইড বাধের Stability সম্পর্কে CSC কে নিশ্চয়তা (guarantee) প্রদানের পক্ষে মত ব্যওহা কৰেন। আলোচনায় অংশ প্রাপ্ত কৰে ডঃ সামিলুর মেজা চৌধুরী সেতুৰ পূৰ্ব ও পশ্চিম তীরে নির্মিতব্য গাইড বাধ দুটোৰ অবস্থান

৩.২০। ডুসি প্রজ্ঞালয়ের সচিব আলোচনায় অংশগ্রহণ করে মতামত ব্যওগ করেন যে, সড়ায় অনুষ্ঠিত আলাপ-আলোচনা থেকে জানা যায় Slope failure এর সঠিক ব্যবরণ নির্ধারণ এবং এর সমাধান প্রদান করা মূলত CSC এর দায়িত্ব। কাজেই CSC কে দায়িত্ব পালন করতে হবে এবং সংশ্লেষিত ডিজাইনের দায়িত্ব প্রহণ করে এর স্থায়িত্ব (Stability) সম্পর্কে নিশ্চয়তা প্রদান করতে হবে। সমস্যাটির সমাধানক্ষেত্রে যথবেশেক, POE ও Co-financier গণ যে কৌশল অবলম্বন করছেন তা তিনি সমর্থন করেন। তিনি বলেন যে, Slope failure এর কারণ এবং এর দায়িত্ব নির্ধারণ করে গাইড বাধ নির্মানের কাজ হাতে নিলে অনেক কালাক্ষেপন হবে এবং ফলে চলতি সৌন্দর্য গাইড বাধ নির্মান করা সম্ভব হবে না। এতে দেশের এবং প্রকল্পের সমূহ ঝুঁতি হতে পারে। কাজেই বিলখ না করে শীঘ্ৰই সমস্যার সমাধান করে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ চালিয়ে যাওয়া উচিত। এ প্রেক্ষিতে পেশকৃত ঘসড়া Variation Order টি তখা প্রস্তাবিত সমাধানের অন্য বেশি নাই বলেই প্রতিক্রিয়া হচ্ছে এবং ইহা অনুমোদন করা যেতে পারে।

৩.২১। যেহেতু প্রস্তাবিত নকশা অধিকতর নির্ভরশীল, যেহেতু গাইড বাধের ঢাল বাড়ালে এর স্থায়িত্ব বাড়বে বলে সড়ায় মত প্রকাশ করা হয়। তবে সংশ্লেষিত নকশায় যে অভিযোগ পাওয়া ও ডিওটেক্টাইল ব্যবহার করা হবে তার দায়-দায়িত্ব চুক্তিপ্র শর্ত অনুসারে পরে নির্ধারণ করতে হবে।

৩.২২। অর্থ বিভাগের সচিব প্রশ্ন করেন যে, গাইড বাধের সম্পূর্ণ দৈর্ঘ্যে (২.২ বিংশ মিট) নকশা পরিবর্তন হবে, নাকি শুধু ১০০০ মিট -এর জন্য নকশা পরিবর্তন হবে?

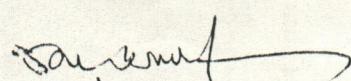
৩.২৩। উল্লেখিত প্রশ্নের উত্তরে POE-এর সদস্য জনাব আইনুল নিশাত জানান যে, গাইড বাধের সম্পূর্ণ দৈর্ঘ্যের জন্যই সংশ্লেষিত নকশা প্রযোজ্য হবে। POE-এর চেম্বারম্যান অধ্যাপক পারাডক্ষের ১২-০১-১৫ ইং তারিখের পক্ষে উল্লেখিত বিলখ-৩ অর্ধাৎ ১০০০ মিট এর জন্য নকশা সংশ্লেষণ কর্তৃপক্ষে প্রযোজ্য শর্ত।

৩.২৪। অর্থ বিভাগের সচিব ঘসড়া Variation Order অনুমোদনের পূর্বে আইন উপদেষ্টার মতামত নেওয়ার প্রয়োজনীয়তা উল্লেখ করেন এবং কাজ সঠিকভাবে সমাপ্ত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বনাটিনজেসি স্লান রাখার প্রস্তাব করেন। তিনি সড়ায় দৃষ্টি প্রক্রিয়ণ করে আরও উল্লেখ করেন যে, বিবেচিত বিষয়টি এবং প্রকল্পের অন্যান্য বিষয়ে যদি ভবিষ্যতে ডিসপ্লায়ের সাথে যথবেশের ডিসালিউট হয় তবে এই ডিসালিউট সিমাইসার জন্য Arbitration-এ যাওয়ার পূর্বে আপোয় নিমাইসা ও চুক্তিপ্রয়ে অন্যান্য পক্ষের অনুসরণ করে আপোয় সিমাইসা ক্ষমাই বাস্তবীয় হবে। কারণ অনেক ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, Arbitration করে ডিসালিউট সিমাইসায় যে ব্যবহৃত হয়ে থাকে অনেক স্বত্ত্ব যায়ে এ ডিসালিউট সিমাইসি ক্ষমা যায়।

৩.২৫। সড়ায় Variation Order জারী করার পূর্বে আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহণ এবং প্রস্তাবিত পনিচক গাইড বাধ সার্টিফিকেটে সমাপ্ত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য Contingency Plan প্রয়োজন সম্পর্কে অর্থ বিভাগের সচিবের পরামর্শ গ্রহণ করা হয়। এ বিষয়ে মতামত প্রদান করে অধ্যাপক জামিলুর রেজা চৌধুরী সড়কে অবহিত করেন যে, আগামী বর্ষা সৌন্দর্যের বিশেষ প্রতিক্রিয়া থেকে পনিচক গাইড বাধ রক্ষণ করে Mitigative measures এর জন্য ২.৫ মিলিয়ন ডলার পরিমাণ অর্থের সংস্থান রাখা আছে। তিনি আরো জানান যে, CSC কে আগামী ফেব্রুয়ারী '১৬ মাসের মধ্যে একটি বিস্তারিত Contingency Plan তৈরী করার জন্য নির্দেশ দেয়া হচ্ছে।

৩.২৬। অতঙ্কপর আলোচনার শেষ পর্যায়ে সকল সদস্যের মতামতের প্রেক্ষিতে সিএসসি-এর প্রকল্প পরিচালক Mr. R.G.R Tappin কে সড়া কক্ষে আহ্বান করা হয়।

৩.২৭। মাননীয় যোগাযোগ সঞ্চার পক্ষ হতে জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ এই প্রকল্প যথাসময়ে বাস্তবায়নক্ষেত্রে আলোচ্য সমস্যার সমাধানের বিষয়টি তুলে ধরেন এবং সিএসসি (ইন্ট্রিনিয়ার) একটি প্রার্থী সংশ্লেষিত নকশায় উপর সিএসসি-এর প্রকল্প পরিচালনের নিষ্পত্তি হতে নিশ্চয়তা চান।



নির্ণয়ের এবং পার্শ্ব গাইড বীম এলাকার মুক্তির নির্ধারণ সম্পর্কে অনুসন্ধানের বিষয়াবিত্ত পত্রভূমি সভাকে অবহিত করেন। অন্য প্রশ্নটির উত্তরে ঘনুনা সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, প্রস্তাবিত Variation Order (VO) টি অনুমোদন করলে যাতে এর দায়-দায়িত্ব স্বাভাবিকভাবে (automatically) ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষের উপর না বর্তায় সেজন্য Variation Order-এ নিম্নলিখিত খুট নোট যোগ করা হয়েছে।

Note: "The liabilities for additional costs will be determined later in accordance with the relevant provisions and mechanisms contained or available in the Contracts between JMBA and the parties concerned and/or on the basis of any judgement which all parties will be obliged to accept as to the actual cause or causes of the slope failure and the reasons necessitating the design changes proposed in the Variation Order."

এই খুট নোটটিকে আরও শঙ্খ করার লক্ষ্যে ইহার শর্ততে ও শেষে নিম্নরূপ দুটি বাব্য যোগ করা যায় যালে ঘনুনা বিভাগের সচিব মত প্রকাশ করেন যা সভায় গৃহীত হয় : প্রথম বাব্য "The figures above are mentioned only for the purposes of calculation of the cost and should not necessarily be interpreted to indicate a financial liability for the JMBA"; শেষ বাব্য "This V.O., therefore, issues without any prejudice to the position of JMBA as to the ultimate liabilities for any of its cost consequences".

বাংলাদেশ Variation Order টি issue করা হলেও এর দায়-দায়িত্ব কার বা কাদের উপর বর্তাবে তা পরবর্তীতে পুরুষানুপুরুষভাবে পর্যাপ্ত নির্ধারণ করা হবে। অর্থ সচিব, পরামর্শ দেন যে উত্তর খুটনোটিকে প্রস্তাবিত ডেরিভেশন অর্ডার এর একটি Note হিসাবে উল্লেখ না করে এমতি প্রয়োগাত্মক বা ডেরিভেশন অর্ডারের একটি অবিচ্ছেদ্য অংশ হিসাবে উল্লেখ করা উচিত। তার এই প্রয়োগাত্মক সভায় গৃহীত হয়।

৩.৭। গাইড বাবের প্রকৃতি বর্ণনা করে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাচী পরিচালক জানান যে, মূল নকশায় গাইড বাবের উপরিভাগের (Top level) লেডেল ছিল + ১৬.৫০ মিটার PWD এবং সর্বনিম্ন ভাগের (Bottom level) লেডেল ছিল - ১৮.০০ মিটার PWD। উপরিভাগ হতে নাচের দিকে + ৯.৫০ মিটার পর্যন্ত স্থানে ১ : ৩.৫ দালের উপর ১৫ সেন্টি মিটার পুরাঙ্গে ওপেন ছেন এসপারট, ৩ মিটার বার্ম স্থানে ০.৫ মিটার পুরাঙ্গের প্রাউটিং সহ Rip-Rap এবং এর পর + ৯.৫০ মিটার লেডেল হতে - ৩ মিটার লেডেল পর্যন্ত ১ : ৫ দাল ও - ৩ মিটার লেডেল হতে - ১৮.০০ মিটার পর্যন্ত ১ : ৩.৫ দালের উপর ০.৫ মিটার পুরাঙ্গের Rip-Rap ধারা ৮ মাল/ঠার সংরক্ষণের ব্যবস্থা ছিল। এ ধারাও - ৩০ মিটার পর্যন্ত Scour depth হতে পারে এ বিবেচনায় - ১৮.০০ মিটার লেডেলে একটি Falling Apron (26M3/35M3 per m) ছিল।

৩.৮। সংশোধিত নকশায় - ৩ মিট লেডেল পর্যন্ত ডিজাইনে কোন পারিষ্কৃত নাই। - ৩ মিট হতে - ৪ মিটার PWD লেডেল পর্যন্ত ১৫.৫ মালের পারিষ্কৃতে ১৫.৫ মাল এবং - ৪ মিট লেডেল হতে - ১৫ মিট লেডেল (তিনি এঞ্জিনিয়ার ব্যাবের - ১৮ মিট) পর্যন্ত ১৫.৫ এবং ১৫.৫ মালের পরিষ্কৃতে ১৫.৫ মাল দেওয়ার প্রচ্ছাব করা হয়েছে। দালে পাথর বিছানোর পুরাঙ্গ এবং উজল খুল নকশা আন্দুয়ারী ধাকবে, তবে ফলিং এলোনের লেডেল - ১৮.০০ মিটারের পারিষ্কৃতে - ১৮.০০ মিটার PWD লেডেলে উঠানোর কানাণে মোমানে পাথরের পরিমাণ আনুসারিক রাখে বৃক্ষ দাবে।

৩.৯। পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব প্রশ্ন রাখেন যে, নতুন নকশা কতটুকু নির্ভরযোগ্য এবং পরবর্তীতে আরো সংশোধন প্রয়োজন হবে কিনা ?

৩.১০। নির্বাচী পরিচালক ধারামন্ডে প্রাপ্ত অঞ্চলিক-এর চেয়ারম্যান অধ্যাপক সামর্ত্যহীনের স্থানে তুলে ধরে আনান যে, এ প্রকার বড় ও জাটিল প্রকল্পে নতুন নতুন সমস্যা দেখা দেয়া স্বাভাবিক, এবং নকশাও সংশোধন হতে পারে। তিনি আরও জানান যে, CSC-সূল ও সংশোধিত নকশা প্রণয়নের দায়িত্বে নিয়োজিত রয়েছে। তাদের প্রকল্প পরিচালক Mr. R G R Tappin, সাথের কাম্পায়া অঞ্চল প্রকল্পেন। বাংলাদেশ সরাসরি এ প্রকল্পের উত্তর গানা আমিনতে স্বত্ত্বাধিকার রয়ে। খালনীয় যোগাযোগ মত্ত্বা এ প্রস্তাব সমর্থন করে বলেন যে, আলোচনার পেশ পর্যায়ে Mr. Tappin থেকে এ বিষয়ে জানা যাবে।

৩.১১। অর্থ বিভাগের সাচিব সংশোধিত নকশার ডিপ্টি অতিরিক্ত কাজের দায়-দায়িত্ব সম্পর্কে প্রশ্ন রাখেন।

৩.১২। এ প্রশ্নের উত্তরে নির্বাচী পরিচালক জানান যে, ইতিপূর্বেই বলা হয়েছে যে, সমস্যাটির সচিব কাজে নির্বাচী কমার পর চুক্তির শর্ত মোতাবেক পরবর্তীতে সংশ্লিষ্ট পার্টিগুলোর দায়-দায়িত্ব নির্বাচণ করা হবে।

R. G. R. Tappin

৩.১৩। অতঃপর পরিবেজনা কমিশনের সদস্য (ডোক অবকাঠামো) প্রশ্ন জাহেন যে (১) সংশোধিত নতুন নকশা ঠিক আছে কিনা ? (২) সংশোধিত নকশায় দাতা সংস্থা সমূহের সম্মতি আছে কিনা ? (৩) সংশোধিত নকশা গ্রহণ করলে চুক্তি পদের শর্ত অনুসারে অতিরিক্ত ব্যয়ের সম্পূর্ণ দায়-দায়িত্ব খবসেকের উপর বর্তাবে কিনা ?

৩.১৪। উল্লেখিত প্রশ্নের উত্তরে নির্বাচী পরিচালক জানান যে, সংশোধিত নকশা MC এবং POE পরীক্ষা করে দেখেছে যা POE-এর মতামতের সাথে সংগতিপূর্ণ। উল্লেখ্য যে, ১৬-১-১৯৯৬ ইং তারিখে সংশোধিত নকশা পরীক্ষা নিরিষ্কা করার সময় বিশ্বব্যাংক, ওআইসিএফ ও এডিবি-র প্রতিনিধি উপস্থিত ছিলেন এবং এ বিষয়ে ইতিমধ্যে ১৮-১-১৯৬ইং তারিখে দাতা সংস্থা সমূহের এবং POE-র চেয়ারম্যান প্রফেসরের গ্যারভাইকের লিঙ্গিত সম্মতি পাওয়া গেছে। তাঁর প্রশ্নটির উত্তরে তিনি জানান যে, সংশোধিত নকশা নিভিউ করার সময় এ বিষয়টিও বিবেচনা করা হয়েছে এবং ঘসড়া variation order-এ এ বিষয় একটি note সন্তুষ্টিপূর্ণ করা হয়েছে। POE এর সদস্য ডঃ আইনুন নিশাত প্রথম প্রশ্নের উত্তরে জানান যে সংশোধিত নতুন নকশাটি পূর্বের নকশা থেকে বেশী নিরাপদ।

৩.১৫। সমস্যাটির বিষয়ে মাননীয় মন্ত্রী নদীশাসনে বিশেষজ্ঞ ও যশুনা সেতু প্রকল্পের সাথে দীর্ঘকাল জড়িত ও প্যানেল অফ এন্সেপ্টের সদস্য ডঃ আইনুন নিশাতের মতামত জানতে চাইলে ডঃ নিশাত বলেন যে, ঠিকাদার-২ ড্রেজিং-এর কাজ খুব দ্রুতভাবে করে থাকলে তা Slope Failure এর একটি কারণ হতে পারে। তিনি উল্লেখ করেন যে আলোচনাকালে CSC এর একজন বিশেষজ্ঞকে এ বিষয়ে মতামত প্রকাশ করতে অনুরোধ করলে তিনি মত প্রকাশ করেন যে, দুইটি স্তরে মাটি কাটার মধ্যে ২৪ মিটা gap দিয়ে ড্রেজিং করলে এ ধরনের Failureও হতো না। তিনি জানান যে, এ বিষয়ে তথ্য সংগ্রহ করা হচ্ছে। অন্যদিকে CSC মূল নকশা প্রণয়ন কালে মূত্রিকা uniform বলে ধারনা করেছিল। তবে বর্তমানে সংশোধিত নকশা অধিকতর নির্ভরযোগ্য। তিনি আরো জানান যে, Scour-এর সর্বোচ্চ মাত্রা PWD (-৩০) মিঃ লেভেলে পর্যন্ত হতে পারে বলে ডিজাইন এর সময় হিসাব করা হয়েছে। কিন্তু PWD (-১৮) মিঃ এর নাচে ড্রেজিং করার মত ডেজার বর্তমানে নেই। সেহেতু PWD (-১৮) মিঃ গভীরতাৰ নাচে ড্রেজিং করা যাবে না। সিন্ডোজগ্রেজ শহর রক্ষায় (-৫) মিঃ গভীরতা পর্যন্ত তার রক্ষা কাঞ্জের জন্য পশ্চাত্তা করা হয়েছে। কাঞ্জেই PWD (-১৫) মিঃ পর্যন্ত ড্রেজিং করে পর্যন্ত পরিমাণ fallling apron প্রদান করা হলে তা safe বলে তিনি মত ব্যক্ত করেন। তাছাড়া সেতু প্রান্তে মূত্রিম কম্পনের মাধ্যমে soil densification করা হচ্ছে এবং সংশোধিত নকশায় সেতু প্রান্তের উত্তরে ২৫০ মিঃ ও দক্ষিণে ১৫০ মিঃ পর্যন্ত এলাকায় fallling apron- এর level PWD(-১৮) মিঃ রাখা হয়েছে। তিনি জানান যে, Flat slope সর্বদাই steep slope-এর চেয়ে উৎকৃষ্ট। সংশোধিত নকশায় ড্রেজিং কাঞ্জের গতি কমানোর প্রস্তাৱ করা হয়েছে। সে দিক থেকে সংশোধিত নকশা অধিকতর নির্ভরশীল।

৩.১৬। ড্রেজিলিভিত বঙ্গবেৰে প্রেছিতে অৰ্থ বিভাগের সচিব প্রশ্ন জাহেন যে, ড্রেজিং-এর গতি কমালে নির্ধারিত সময়ে অৰ্ধাৎ মে, ১৯৯৬ ইং সময়ের মধ্যে এ কাজ সমাপ্ত হবে কিনা এবং মত প্রকাশ করেন যে, নতুন ডিজাইনের Stability সম্পর্কে CSC এর নিকট থেকে লিঙ্গিত অংশীকার নিতে হবে।

৩.১৭। আলোচনার এ অংশে সেতু কর্তৃপক্ষের অতিরিক্ত নির্বাচী পরিচালক জানান যে, CSC ড্রেজিং কাঞ্জের সময়সীমা ৩১ শে মে পর্যন্ত কাঞ্জের প্রচেষ্টা চালান্তে। ঠিকাদার ইতোমধ্যে সাইটে তিনটি উচ্চ প্রস্তাৱ সম্পর্ক ড্রেজার ধারা কাঞ্জ আগশ্ব করেছে। এই ড্রেজাগত্ত্বালি ধারা সংশোধিত নকশা অনুযায়ী এবং নিম্নহানে ড্রেজিং করে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে (৩১ শে মে'৯৬) কাঞ্জ সম্পূর্ণ করা সম্ভব হবে বলে CSC প্রাথমিকভাবে ধারণা করছে।

৩.১৮। অৰ্থ বিভাগের সচিব প্রাপ্তৰাবিত সংশোধিত ডিজাইন ব্যাটারি সমস্যা সমাধানের অন্য কেন্দ্ৰ বিষয় প্রস্তাৱপূৰ্বো আছে কিনা তা জানতে চান। আৰু উত্তরে নির্বাচী পরিচালক জানান যে, সিএসসি কৰ্তৃক প্রস্তাৱিত নকশার উপর MC, POE এবং BUET এর বিশেষজ্ঞদের আলোচনাতে এ প্রস্তাৱ অৰ্হণযোগ্য বলে বিবেচিত হয়েছে এবং বর্তমানে এই প্রস্তাৱের অন্য কেন্দ্ৰ বিষয় নেই। এ বিষয়ে POE-এর সদস্য অধ্যাপক জামিলুর রেজা চৌধুরীও জানান যে, মূল নকশার চেয়ে বর্তমানে প্রস্তাৱিত নকশা অধিক নির্ভরশীল।

৩.১৯। এ পর্যায়ে যশুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের সাবিক অগ্রগতি ও পটভূমিৰ উপর মন্তব্য প্রবন্ধন করে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী সভাকে জানান যে, পশ্চিম তীরে গাইড বাধের Failure একটি সহনীয় ঘটনা এবং এটি প্রকল্পের সাবিক Failure নয়।

মন্ত্রী স্বাক্ষর

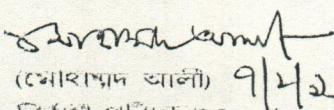
৩.২৮। সিএসসি-র প্রবন্ধ পরিচালক Mr. Tappin শান্তীয় ঘূর্ণের বওন্দের প্রেক্ষিতে সিএসসি কর্তৃক প্রশান্ত সংশোধিত নকশার অনুমতি সভায় মৌলিক নিশ্চয়তা প্রদান করেন।
পরবর্তীতে সিএসসি কর্তৃক এ প্রসংগে প্রদানকৃত লিখিত অঙ্গীকার পত্র সংযোজন করা হলো (পরিন্মুক্ত-‘ঝ’)

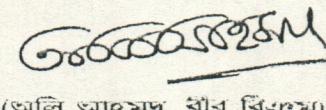
৩.২৯। আলোচ্য বিষয়ের উপর বিস্তারিত আলোচন্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত ২

- (ব) সিএসসি কর্তৃক প্রশান্ত পশ্চিম গাইড বাধের সংশোধিত ডিজাইন অনুমোদিত হয়।
- (ঘ) সংশোধিত ডিজাইনের ডিপ্টিতে আগামী বর্ষার পূর্বে পশ্চিম গাইড বাধ নির্মানের কাজ সমাপ্ত করতে হবে।
- (ঙ) পশ্চিম গাইড বাধ নির্মানের বর্তমান variation order-৭ অনুমোদন করা হয়, তবে ইহা ইসু করার পূর্বে আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহণ করতে হবে।
- (ঘ) অএ কাজের variation order গুলি আধিক দাম-দায়িত্ব চুক্তির শর্ত মোতাবেক পরবর্তীতে নির্ধারণ করতে হবে।

পরিশেষে সভার সভাপতি সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।


 (মোহাম্মদ আলী) ৭/৫/২৫
 নির্বাচী পার্টিচালক
 অনুন্ন বহুমুখী সেক্রে অফিস


 (অলি আহমদ, বীর বিমল)
 চট্টগ্রাম মুক্তিবাদী
 অনুন্ন বহুমুখী সেক্রে কর্তৃপক্ষ

পরিষিষ্ট-'ক'

১৪-০১-৯৬ ইর তারিখে যমুনা বহমুর্মী সেতু কর্তৃপক্ষের
৫১ তম সভায় উপস্থিত সদস্য/কর্মকর্তাদের তালিকা:

এন্টিক নং	সদস্য/কর্মকর্তাদের নাম ও পদবী	মন্ত্রণালয়/সংস্থার নাম
১।	জনাব মোহাম্মদ আলী সাচিব/নির্বাচিত পরিচালক	যমুনা সেতু বিভাগ/কর্তৃপক্ষ চাকা।
২।	জনাব বাণজী সামস্যুল আলম, সদস্য (তৌর অবকাঠামো)	পরিকল্পনা বিভাগ, ঢাকা।
৩।	জনাব মোহাম্মদ ইনামুল হক সাচিব	ডুমি মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৪।	জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম সাচিব	পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৫।	জনাব আব্দুর আলি ঘান সাচিব	অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৬।	জনাব ওয়ালিউল ইসলাম সাচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৭।	জনাব মোহাম্মদ হাবিবুল্লাহ তারপ্রাপ্ত সাচিব	আইন, বিচার ও সংসদ বিভাগ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৮।	জনাব ফজলুল বারীম প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও রেলপথ অধিদপ্তর, সড়ক ডেপুল, মঘলা, ঢাকা।
৯।	জনাব মাইকেল বারীম অধ্যাপক	অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ অর্থ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১০।	জনাব মোঃ এমজাফ বাদী অভিযোগ সাচিব/অভিযোগ নির্বাচিত পরিচালক	যমুনা সেতু বিভাগ/কর্তৃপক্ষ চাকা।
১১।	জনাব মোঃ শফিয়া হোসেন ঘান প্রধান প্রকৌশলী	যমুনা বহমুর্মী সেতু কর্তৃপক্ষ চাকা।
১২।	জনাব মোঃ শফিয়া হোসেন ঘান প্রধান প্রকৌশলী	পুরুষেশ্বল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৩।	৬৬ আবিন্দুর হেজো চৌধুরী অধ্যাপক	পানি সম্পদ বৈশিষ্ট্য বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৪।	৬৬ আবিন্দুন নিশাত অধ্যাপক	পুরুষেশ্বল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৫।	ডঃ আ. স. ম. সাফিউল্লাহ অধ্যাপক	বিদ্যুৎ, দ্বালানী ও ধনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১৬।	মিঝা তাসাদুর হোসেন বেগ যুগ্ম-সাচিব	যমুনা সেতু বিভাগ/কর্তৃপক্ষ চাকা।
১৭।	জনাব মোঃ আজমল চৌধুরী যুগ্ম-সাচিব/পরিচালক(প্রশাসন)	যমুনা সেতু বিভাগ/কর্তৃপক্ষ, চাকা।
১৮।	জনাব মোঃ নবাইউল্লাহ পরিচালক(অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহমুর্মী সেতু কর্তৃপক্ষ, চাকা।
১৯।	জনাব মোঃ ফজলুল হক প্রবন্ধ পরিচালক(সেতু নির্মান প্রবন্ধ)	যমুনা বহমুর্মী সেতু কর্তৃপক্ষ, চাকা।

2/6

১২৩০-২১

Rendel Palmer & Tritton
Nedeco
Bangladesh Consultants Ltd
Consulting Engineers

Ref: PD/D0315/561/RGRT

2/6 Mohammadpur R.A, Block A
Mirpur Road, Dhaka 1207
Telephone : 813437, 815018
Telefax : (880-2) 813560
Telex : 642965 BCL BJ

Date: 18th January 1996

JAMUNA MULTIPURPOSE BRIDGE PROJECT

Mr Oli Ahmed (B.B)
Hon'able Minister
Ministry of Communication
Bangladesh Secretariat
Dhaka.

Record of the Statement made by RGR Tappin to the JMBA on 18th January 1996.

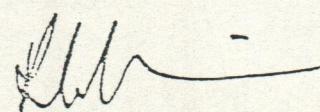
Minister, Gentlemen,

You have asked me to confirm the safety of the proposed changes to the Western Guide Bund set down in our report (of 17th January 1996). I should like to state on behalf of the Consultants (RPT-Nedeco in association with BCL) full confidence that the Western Guide Bund modified as proposed in this report, will be safe and fit for the purpose for which it is required.

I should like to enhance this endorsement by making two supporting statements. Firstly that the proposed modifications have been independently checked within the CSC team. Secondly, that the independent team have been instructed to make their evaluation and recommendations based only on all factual information available today.

We trust, Minister, that these statements will give you the confidence you require to allow the project to proceed in the manner recommended in our Report.

I thank you for the opportunity to make this statement.



R.G.R. Tappin
Project Director
RPT-Nedeco-BCL

- 5 -

23.1.96
OLI AHMAD, Bir Bikram
Minister
Ministry of Communications
Govt. of the People's Republic
of Bangladesh

Add 5/1
Please allow 5 days for delivery
13/1/96

10/2/96

102/26/1996