

ফুট ওভারব্রিজ ট্র্যাজেডি

উন্নত প্রযুক্তির আনাড়ি ব্যবহার

সরকারি নির্দেশের ১০ দিন পরেও ৯টি ওভারব্রিজের ওপর থেকে গার্ডারগুলো নামানো হয়নি। নগরবাসী অপমৃত্যুর ভয়ে সংকুচিত হয়ে বুলে থাকা গার্ডারগুলোর নিচ থেকে যাতায়াত করে। প্রি-কাস্ট-প্রি-স্ট্রেস-এর মত একটি উন্নত প্রযুক্তির অদক্ষ লোকদের হাতে আনাড়ি ব্যবহারের ফলেই ঘটছে এই দুর্ঘটনা... লিখেছেন বদরুল আলম নাবিল

নির্মাণাধীন ২টি ফুট ওভারব্রিজের গার্ডারের চাপায় ২ মাসের ব্যবধানে ৩ জন মানুষ প্রাণ হারাল। অস্বাভাবিক এই ঘটনাকে অনেকেই দুর্ঘটনায় মৃচ্ছা না বলে খুন বলতে চান।

১৯৯৮ সালে ঢাকার ব্যস্ততম সড়ক জংশনগুলোতে প্রি-কাস্ট কংক্রিট গার্ডারের মাধ্যমে ৯টি ফুট ওভারব্রিজ নির্মাণের সিদ্ধান্ত হয়। এ লক্ষ্যে দরপত্র আহ্বান করা হলে ৩টি প্রতিষ্ঠান এতে অংশ নেয়। অংশগ্রহণকারী প্রতিষ্ঠানগুলোর মধ্যে সুরমা ইন্টারন্যাশনালের প্রস্তাবিত মূল্য ছিল ৮ কোটি ৫৪ লাখ ৪০১ টাকা। এছাড়া বেঞ্জিমকো ৮ কোটি ৪৫ লাখ ৪০৫ টাকা এবং শামসুদ্দিন এসোসিয়েটের প্রস্তাবিত মূল্য ছিল ৮



সায়েল ল্যাবরেটরী মোড়ের এই গার্ডারটির নিচে চাপা পড়েছে দু'টি প্রাণ

কোটি ৩৫ লাখ টাকা। নিয়ম অনুযায়ী সিটি কর্পোরেশনের টেকনিক্যাল কমিটি শামসুদ্দিন এসোসিয়েটস-এর প্রস্তাবটি নির্বাচিত করে চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য স্থানীয় সরকার মন্ত্রণালয়ে পাঠায়। মন্ত্রণালয় ১৯৯৯ সালের

জুলাই মাসে ৩ সদস্য বিশিষ্ট একটি কমিটি গঠন করে। কমিটির সদস্যরা হলেন এলজিইডি'র প্রধান প্রকৌশলী শহিদুল হাসান, ডিসিসি'র তৎকালীন প্রধান প্রকৌশলী সামসুল হক ভূঁইয়া এবং জনস্বাস্থ্য অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী (সাবেক) কামরুজ্জামান।

অভিযোগ পাওয়া যায় কমিটির অন্যতম সদস্য সামসুল হক ভূঁইয়া বিশেষ ভূমিকা রেখে টেকনিক্যাল ট্রাফিকের অজুহাতে শামসুদ্দিন এসোসিয়েটস-এর দরপত্রটি বাতিল করে দেয়। তারপর কমিটি ৮ কোটি ৩৫ লাখ টাকায় কাজটি করার জন্য বেঞ্জিমকোকে আমন্ত্রণ জানালে, বেঞ্জিমকো অস্বীকৃতি জানায়। সুরমা ইন্টারন্যাশনাল এই মূল্যে কাজটি গ্রহণ করে। কিন্তু প্রি-কাস্ট-গার্ডার দিয়ে ওভারব্রিজ নির্মাণের মত উন্নত প্রযুক্তির কাজ করার অভিজ্ঞতা ও প্রয়োজনীয় যন্ত্রপাতি কোনোটিই সুরমা ইন্টারন্যাশনালের নেই। ওভারব্রিজের ভারী গার্ডার তোলায় জন্য ভারী ক্রেন সুরমার নেই। এ ধরনের নির্মাণ কাজের জন্য যে ধরনের দক্ষ লোকবল দরকার তাও সুরমার নেই। উল্লেখিত কমিটির সদস্যবৃন্দ বিষয়গুলো জানতে পেরেও অজ্ঞাত কারণে সুরমাকে



মগবাজার মোড়ে বুকির্পূর্ণ অবস্থায় থাকা গার্ডার ধ্বংস পড়লে ঘটতে পারে ভয়াবহ দুর্ঘটনা

কার্যাদেশ দেয়ার সুপারিশ করে।

ডিসিসি'র একজন সিনিয়র প্রকৌশলী সাপ্তাহিক ২০০০কে বলেন, 'প্রি-কাস্ট গার্ডার দিয়ে ব্যস্ত সড়কে ফুট ওভারব্রিজ নির্মাণের পূর্বাভিজ্ঞতা সম্পন্ন এবং আর্থিক ও কারিগরিভাবে সক্ষম একটি প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ দেয়া উচিত ছিল। কিন্তু সুরমা ইন্টারন্যাশনালের মত অনভিজ্ঞ, আর্থিকভাবে অসচ্ছল এবং কারিগরি দিক দিয়ে দুর্বল প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ দেয়ার কারণেই এই ট্র্যাজেডি সংঘটিত হয়েছে।

প্রি-কাস্ট গার্ডার পদ্ধতিতে চুরির সুযোগ বেশি

বিশ্বব্যাপকের কনসালট্যান্ট এবং দেশী বিশেষজ্ঞরা সবাই ঢাকায় স্টিলের পাত দিয়ে ফুট ওভারব্রিজ তৈরির পরামর্শ দিয়েছেন। এতে খরচ তুলনামূলকভাবে বেশি হলেও এটি প্রয়োজনে খুলে স্থানান্তর করা যায়, বড় বা ছোট করা যায় এবং ব্যস্ত রাস্তার ওপরে নির্মাণাধীন সময়ে ঝুঁকি নেই বললেই চলে।

কিন্তু ঢাকা সিটি কর্পোরেশন নির্মাণ ব্যয় বৃদ্ধির অজুহাত দেখিয়ে বিশেষজ্ঞদের পরামর্শ উপেক্ষা করে প্রি-কাস্ট গার্ডারের ফুট ওভারব্রিজ নির্মাণের সিদ্ধান্ত নেয়। প্রি-কাস্ট-প্রি-স্ট্রেস পদ্ধতিতে অত্যন্ত কৌশলী একটি ইঞ্জিনিয়ারিং প্রক্রিয়া যে প্রক্রিয়া সারা বিশ্বেই বহুল ব্যবহৃত হচ্ছে। বলা বাহুল্য যমুনা ব্রিজও এ প্রক্রিয়াতেই নির্মিত। এ পদ্ধতিতে নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান চুরি করতে পারে সহজে। গার্ডারের ভেতরে কি পরিমাণে এবং কোন মানের রড দেয়া হয়েছে তা গার্ডার না ভেঙে বোঝা সম্ভব নয়। এক্ষেত্রে ঠিকাদার ভালো সিমেন্টের সঙ্গে জমাটবাঁধা বাতিল সিমেন্ট গুঁড়ো করে মিলিয়ে দিয়ে চুরি করতে পারে। এভাবে আরো নানাভাবে মানসম্পন্ন ইট, বালি এবং পানি পরিমাণমত না দিয়ে চুরি করার সুযোগ আছে। কিন্তু স্টিলফ্রেমের তৈরি ওভারব্রিজে চুরির সুযোগ খুবই কম। কেননা স্টিল স্ট্রাকচারের অধিকাংশ জিনিসই আমদানি করতে হয় যার মান নিয়ন্ত্রণ করাও সহজ। ধারণা করা হয়, ঠিকাদারের কাছ থেকে ব্যক্তিগত আর্থিক সুবিধা নেয়ার উদ্দেশ্যেই সিটি কর্পোরেশন প্রি-কাস্ট গার্ডার ওভারব্রিজ তৈরির সিদ্ধান্ত নেয়।

উন্নত প্রযুক্তির আনাড়ি ব্যবহার

প্রি-কাস্ট গার্ডার দিয়ে ফুট ওভারব্রিজ তৈরিতে খরচ পড়ে অনেক কম। ডিজাইন গত কারণে এ পদ্ধতিতে সাধারণ বীম, কলামের যে ধরনের রডের ব্যবহার হয় তার চাইতে অনেক কম পরিমাণ রড লাগতে পারে। মূলত যে জিনিসের ব্যবহার পুরো স্ট্রাকচারের ভারসাম্য



আড়াই মাস আগে ধসে পড়েছিল বারিধারা ব্রিজটি। তারপরও সতর্কতামূলক ব্যবস্থা নেয়া হয়নি

রাখতে পারে তা হচ্ছে টেনশন ক্যাবেল। এই ক্যাবেলকে কি পরিমাণে টানা হবে অথবা কিভাবে টানা হবে তা অত্যন্ত নিখুঁত হতে হয়। চুল পরিমাণ ভুল এতে বিরাট দুর্ঘটনার সহজ জন্ম দিতে পারে। নিখুঁতভাবে ব্যবহার প্রি-স্ট্রেস পদ্ধতিকে কতটা উপযোগী করে তুলতে পারে তার প্রমাণ মেলে যমুনা বহুমুখী সেতুর কথায় আসলে।

কিন্তু কারিগরিভাবে আনাড়ি প্রতিষ্ঠান সুরমা এরকম উচ্চ প্রযুক্তির ব্রিজ নির্মাণ করতে গিয়ে বিপাকে পড়েছে। প্রথমত তারা রাস্তার পাশে ফুটপাথ দখল করে গার্ডারগুলো তৈরি করেছে। গার্ডার ব্রিজের মাথায় তোলায় জন্য শক্তিশালী ড্রেন না থাকায় প্রথমে ৯টি ওভারব্রিজের গার্ডারগুলো আগে তৈরি করে ড্রেন ভাড়া করে এনে এক সঙ্গে প্রায় সবগুলো ব্রিজের গার্ডার ব্রিজের মাথায় তুলেছে। গার্ডারগুলো ব্রিজের মাথায় তুললেও গার্ডারগুলো যথাস্থানে বিয়ারিং প্যাডে অথবা বেইস প্লেটে বসায়নি।

ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের প্র্যানিং ডিভিশনের নির্বাহী প্রকৌশলী আবদুর রাজ্জাক ২০০০কে বলেন, 'গার্ডারগুলো ব্রিজের মাথায় ওঠানোর পরেরদিনই অথবা দ্বিতীয় দিনে অবশ্যই যথাস্থানে বেইস প্লেটে বসানো নিয়ম। কিন্তু সুরমা গার্ডারগুলো ওপরে তুলে যথাস্থানে না বসিয়েই শুধু ৩ মাসের বেশি রেখে দেয়, যার কারণেই এই দুর্ঘটনাটি ঘটেছে।' এ

উত্তরায় ঘটতে পারে বড় দুর্ঘটনা

উত্তরা রাজলক্ষী মার্কেটের কাছে নির্মাণাধীন ওভারব্রিজটির ঢালাইয়ের জন্য সাটারিং করা হয়েছে। এই সাটারিং-এর ফলে এই ব্যস্ত রাস্তাটি ছোট হয়ে এসেছে। এ রাস্তা দিয়ে রাতে-দিনে দূর পাল্লার অনেক গাড়ি দ্রুত চলাচল করে। এই দুর্বল সাটারিং-এর সঙ্গে দ্রুতগামী বাসের যে কোনো সময় ধাক্কা লেগে বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটতে পারে।

সম্পর্কে সুরমা ইন্টারন্যাশনালের ব্যবস্থাপনা পরিচালক সরকারি দলের সংসদ সদস্য গফুর ভূঁইয়া ২০০০কে বলেন, 'গার্ডারগুলো বিয়ারিং প্যাডে বসাতে দেরি হয়ে গেছে। আমি জনপ্রতিনিধি, সেদিকেই আমার বেশি সময় দিতে হয়। আমার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা গার্ডারগুলো যথাস্থানে বসাতে দেরি করেছে। এই দুর্ঘটনার ফলে আমি দারুণ চাপের মধ্যে আছি। আমার সুনাম ক্ষুণ্ণ হয়েছে। আমার ব্যবসায়িক এবং রাজনৈতিক কেঁরয়ার শেষ হতে বসেছে।'

তাকে জিজ্ঞেস করি ২ মাস আগে বারিধারায় প্রথম দুর্ঘটনাটি ঘটান পরেও কেন গার্ডারগুলো বেইস প্লেটে বসানোর ব্যবস্থা করলেন না? উত্তরে তিনি বলেন, 'বারিধারার ঘটনাটি ছিল নাশকতামূলক।'

জানা গেছে আর্থিকভাবে অসচ্ছল সুরমা ইন্টারন্যাশনাল গার্ডারগুলো ব্রিজের ওপরে তোলার পরবর্তী ঢালাইয়ে কাজ শুরু করতে পারেনি আর্থিক সংকটের কারণে। এজন্য তারা সিটি কর্পোরেশন থেকে টাকা পাওয়ার চেষ্টা করে ব্যর্থ হয়েছে। মূলত আর্থিক যোগান না থাকায় এবং অবিবেচনাপ্রসূত গাফিলতির কারণেই সুরমা গার্ডারগুলোকে ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় ফেলে রাখে।

মাস দুয়েক আগে বারিধারায় গার্ডার ধসে পড়ার পর সিটি কর্পোরেশন ৪ জন প্রকৌশলীকে সাময়িক বরখাস্ত করে। সায়েন্স ল্যাবরেটরিতে একই ধরনের ঘটনার পর আরো ৪ জন সাময়িক বরখাস্ত হন। এবারে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ৯ কর্মকর্তা-কর্মচারীর বিরুদ্ধে ধানমন্ডি থানা পুলিশ বাদি হয়ে মামলা দায়ের করে। আসামিদের মধ্যে ৫ জন ধরা পড়েছে। বাকিরা পালাতক। কিন্তু সুরমা ইন্টারন্যাশনালের মালিক এবং ব্যবস্থাপনা পরিচালক গফুর ভূঁইয়ার নাম আসামির তালিকায় নেই, কারণ তিনি সরকারি দলের সংসদ সদস্য।

ছবি: আনোয়ার মজুমদার