

২৯শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৬০তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

২৯শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৬০তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিত করণের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে নিশ্চিত করা হয়।

আলোচ্যসূচী-২ : “বঙ্গবন্ধু সেতু” উদ্বোধন উপলক্ষ্যে গঠিত ষিয়ারিং কমিটির সভায় গৃহীত সুপারিশসমূহ সভায় উপস্থাপন করে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সন্তোষজনকভাবে এগিয়ে চলছে। বর্তমান কাজের ধারা অনুযায়ী ১৯৯৮ সালের জুন মাসের তৃতীয় সপ্তাহে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে এবং ২৩শে জুন তারিখে সেতু উদ্বোধন করা সম্ভব হবে বলে আশা করা যায়।

এ প্রসঙ্গে তিনি আরো জানান যে, গত ২১/০৮/৯৭ ইং তারিখে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত যমুনা সেতু প্রকল্পের অগ্রগতি পর্যালোচনা সভায় বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ের মধ্যে সেতু উদ্বোধনের বিষয়টি আলোচনা করা হয়। সেতু উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে আমন্ত্রণের বিষয়সহ অন্যান্য বিষয়াদি সম্পর্কে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ এবং তা সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নে সহায়তার লক্ষ্যে যমুনা সেতু বিভাগের সচিবকে সভাপতি করে সম্প্রতি একটি Inter-Ministerial Steering গঠন করা হয়েছে। উক্ত ষিয়ারিং কমিটির ১ম সভা বিগত ৫ই মার্চ এবং ২য় সভা ১৮ই মার্চ, ১৯৯৮ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত হয়েছে। উভয় সভায় বিস্তারিত আলোচনাতে সেতু উদ্বোধন বিষয়ে নিম্নরূপ সুপারিশ করা হয়েছে বলে সচিব জানান :

ক্রমিক নং	সুপারিশ	দায়িত্বপ্রাপ্ত মন্ত্রণালয়/সংস্থা	মন্তব্য
১।	“বঙ্গবন্ধু সেতু” উদ্বোধন অনুষ্ঠান উপলক্ষ্যে বিশেষ ডাকটিকিট, First Day Cover এবং বিশেষ মুদ্রা প্রবর্তন করা হোক।	বাংলাদেশ ডাক বিভাগ ও বাংলাদেশ ব্যাংক।	এ বিষয়ে যমুনা সেতু বিভাগ হতে ডাক বিভাগ ও বাংলাদেশ ব্যাংকে প্রয়োজনীয় ছবি ও তথ্য সরবরাহ করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করছে।
২।	নিম্ন বর্ণিত বিদেশী অতিথিদের উক্ত অনুষ্ঠানে আমন্ত্রণ করা যেতে পারে : (ক) জাপানের প্রধানমন্ত্রী (খ) জাপানের অর্থ মন্ত্রী (গ) স্পেনের বৈদেশিক সহায়তা বিষয়ক মন্ত্রী (ঘ) ফ্রান্সের বৈদেশিক সহায়তা বিষয়ক মন্ত্রী (ঙ) সার্কুলু দেশের যোগাযোগ মন্ত্রীগণ	পরবর্তী মন্ত্রণালয় ও ইআরডি।	বাংলাদেশে সরচেয়ে বেশী সাহায্য প্রদানকারী দেশ হিসাবে জাপানের প্রধানমন্ত্রী ও অর্থ মন্ত্রীকে আমন্ত্রণের সুপারিশ করা হয়। তাছাড়া যমুনা সেতুতে রেল সংযোগ প্রকল্পে অর্থ সহায়তাকারী দেশ হিসাবে স্পেন ও ফ্রান্সের সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী এবং সার্কুলু দেশ সমূহের যোগাযোগ মন্ত্রীদের আমন্ত্রণের বিষয়ে গ্রস্তাব গৃহীত হয়।

২. ৬/১৯৯৮

২.২।	অত্র প্রকল্পে অর্থ যোগানকারী সংস্থাসমূহ যথা : বিশ্বব্যাংক, এডিবি ও ওইসিএফ (জাপান) এর প্রধানগণ।		বিদেশী অতিথি আমন্ত্রণের বিষয়ে আর কোন সুপারিশ থাকলে তা পর্যালোচনা করে পরবর্তী সভায় এ বিষয়ে একটি পূর্ণাঙ্গ তালিকা প্রণয়ন করা হবে।
২.৩।	বাংলাদেশে অবস্থিত বিদেশী দৃতাবাসের প্রধানগণ।		
৩।	বাংলাদেশ বেতার ও টেলিভিশনে অনুষ্ঠান সম্প্রচার।		
৩.১।	বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় দিক হতে উদ্বোধনী অনুষ্ঠান বেতার ও টেলিভিশনের মাধ্যমে সরাসরি সম্প্রচার করা হোক।	তথ্য মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ বেতার ও বাংলাদেশ টেলিভিশন।	বাংলাদেশ বেতার ও টেলিভিশনে উদ্বোধনী অনুষ্ঠান সরাসরি সম্প্রচারের ফেত্রে কারিগরী দিকসমূহ পূর্ব হতে সুরাহা করার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা যথাসময়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করবে। এ জন্য প্রকল্প এলাকায় অগ্রিম দল প্রেরণ করা আবশ্যিক। সংশ্লিষ্ট সংস্থা এ বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।
৩.৩।	সেতু উদ্বোধনের ন্যূনপক্ষে এক সপ্তাহ পূর্ব হতে বেতার ও টেলিভিশনে ঘনুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের বিভিন্ন দিক যথা : রেল, গ্যাস, বিদ্যুৎ, পুনর্বাসন, পরিবেশ ইত্যাদি বিষয় নিয়ে আলোচনা অনুষ্ঠান সহ বিভিন্ন অনুষ্ঠান সম্প্রচারের ব্যবস্থা করা হোক।	ঘনুনা সেতু বিভাগ ও স্বৰ্ব সংস্থাসমূহ।	
৪।	ঘনুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প তথা বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর আকর্ষণীয় বেশ কিছু দিন পূর্ব হতে পোষ্টার ছাপিয়ে বেশ কিছু দিন আগে, থেকে তা সরাদেশে বিতরণের প্রস্তাব গ্রহীত হয়।	তথ্য মন্ত্রণালয় ও ঘনুনা সেতু বিভাগ।	
৫।	উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের দিন প্রকল্প এলাকায় আমন্ত্রিত অতিথিদের মধ্যে বিতরণের লক্ষ্যে প্রকল্পের পরিচিতি (Salient Feature) সম্বলিত (বাংলা ও ইংরেজীতে) বিশেষ Brochure প্রকাশ করা হোক।	ঘনুনা সেতু বিভাগ।	
৬।	উদ্বোধনী দিনে ঢাকায় মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক বিদেশী অতিথি এবং দেশীয় বিশেষ অতিথিদের সম্মানে নেশন্টোজ দেয়ার এবং এর পর একটি সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠান করার প্রস্তাব করা হয়। নেশন্টোজ এবং সাংস্কৃতিক অনুষ্ঠানে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীকে আমন্ত্রণ জানানোর বিষয়েও সুপারিশ করা হয়।	ঘনুনা সেতু বিভাগ।	
৭।	বাংলাদেশ বেতার ও বাংলাদেশ টেলিভিশন কর্তৃক উদ্বোধনী অনুষ্ঠান সরাসরি সম্প্রচারের লক্ষ্যে বাজেট প্রণয়ন করতে হবে।	তথ্য মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ বেতার ও বাংলাদেশ টেলিভিশন।	বাংলাদেশ বেতার ও বাংলাদেশ টেলিভিশন এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় বাজেট প্রণয়ন করবে।

২১/১

৮।	<p>উদ্বোধনী অনুষ্ঠান আকর্ষণীয় করার লক্ষ্যে উদ্বোধনী দিনের ২/৩ দিন পূর্ব হতে নিম্নে বর্ণিত অনুষ্ঠানমালা আয়োজন করা হোক :</p> <p>(ক) ২০/৬/১৯৮ ও ২১/৬/১৯৮ ইং তারিখে সেতুর উপর দিয়ে পূর্ব প্রান্তের Toll Plaza থেকে পশ্চিম প্রান্তের Toll Plaza পর্যন্ত প্রথমে পুরুষ এবং পরবর্তীতে মহিলাদের জন্য ম্যারাথন দৌড় এবং হাঁটা প্রতিযোগিতা ।</p> <p>(খ) ২২/৬/১৯৮ ইং তারিখে পূর্ব প্রান্তের এলেগো থেকে পশ্চিম প্রান্তের নলকা পর্যন্ত সাইকেল রেসের আয়োজন ।</p> <p>(গ) পচু মুক্তিযোদ্ধাদের অংশ গ্রহণের মাধ্যমে সুবিধাজনক দুরত্বের মধ্যে Wheel Chair race এর আয়োজন ।</p>	ডিআইজি, ঢাকা রেঞ্জ	ডিআইজি, ঢাকা রেঞ্জ এ বিষয়ে মুক্তিযোদ্ধা সংস্থার সাথে আলোচনাতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন ।
৯।	বাংলাদেশ বেতার-এর উদ্যোগে অতি সম্প্রতি একটি দেশাত্মক গান রচনা করা হয়েছে, যা সেতু উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে সম্প্রচার করা যেতে পারে ।	তথ্য মন্ত্রণালয়/বাংলাদেশ বেতার ।	এ বিষয়ে বাংলাদেশ বেতারের মহাপরিচালক তথ্য মন্ত্রণালয়ের মাননীয় প্রতিমন্ত্রীর সাথে আলোচনাতে মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর সদয় সম্মতি গ্রহণের বিষয়ে প্রচেষ্টা নিবেন ।
১০।	উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের সময় সেতু এলাকায় বিভিন্ন দলের (ভারতেশ্বরী হোমস্, মনিপুরী, চাকমা, গারো প্রভৃতি) display এর ব্যবস্থা করে অনুষ্ঠানটিকে আকর্ষণীয় করা যেতে পারে ।	কমিশনার, ঢাকা বিভাগ ।	কমিশনার, ঢাকা বিভাগ সংশ্লিষ্ট জেলার ডেপুটি-কমিশনারদের সাথে যোগাযোগের মাধ্যমে এ বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন ।
১১।	উদ্বোধনী অনুষ্ঠান উপলক্ষ্যে বিজ্ঞাপনী সংস্থার মাধ্যমে জাতীয় দৈনিক পত্রিকাসমূহে বজবজ্ব সেতুর উপর ক্রোড়পত্র প্রকাশের সুপারিশ গৃহীত হয় । প্রথম সভায় ৫টি বাংলা এবং ৫টি ইংরেজী দৈনিকে এই ক্রোড়পত্র প্রকাশের সুপারিশ গৃহীত হয়েছিল । তখন তথ্য মন্ত্রণালয় কর্তৃক এই কাজটি করার কথা বলা হয়েছিল ।	যমুনা সেতু বিভাগ ।	৯/২/১৯৮ ইং তারিখে তথ্য মন্ত্রণালয়ের External publicity শাখা হতে পরবর্তী মন্ত্রণালয়ের সহযোগিতায় UN Peace Keeping-এর উপর যে ক্রোড়পত্রটি রেব করা হয়েছিল এবং বিভিন্ন সময় স্বাস্থ্য মন্ত্রণালয় যে সমস্ত ক্রোড়পত্র প্রকাশ করে তা জেনে একই পদ্ধতিতে উদ্বোধনী অনুষ্ঠান উপলক্ষ্যে বজবজ্ব সেতুর উপর ক্রোড়পত্র প্রকাশ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে ।
১২।	প্রতি জেলা থেকে ২জন পুরুষ এবং ১জন মহিলা সহ মোট ৩জন স্থানীয় সরকার প্রতিনিধিকে উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে আমন্ত্রণ জানানোর সুপারিশ গৃহীত হয় ।	সকল কমিশনার, বিভাগীয় কমিশনার ।	প্রতি জেলার ডেপুটি-কমিশনারদের সাথে যোগাযোগের মাধ্যমে এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে ।

RDM

১২.২।	যমনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ভিত্তি প্রস্তর স্থাপনের সময় দেশীয় যে সকল অতিথিদের আমন্ত্রণ জানানো হয়েছিল, সে আলোকে উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে আমন্ত্রণ জানানোর সুপারিশ গৃহীত হয়।	যমনা সেতু বিভাগ।	
-------	--	------------------	--

সভায় আলোচনাতে সুপারিশমালায় কিছু পরিবর্তন করা হয় যা নিম্নরূপ :

- ১। ষিয়ারিং কমিটির সুপারিশমালার ক্রমিক নং-২ এ বর্ণিত ব্যক্তিবর্গের আমন্ত্রণ তালিকায় UNDP এর প্রধান (নির্বাচী পরিচালক)-কে আমন্ত্রণ জানানোর বিষয়ে সুপারিশ করা হয়।
- ২। ক্রমিক নং-৩.২ এ উল্লেখিত উদ্বোধনী অনুষ্ঠান বাংলাদেশ বেতার ও টেলিভিশনে সরাসরি সম্প্রচার করার পাশাপাশি BBC ও CNN এর মাধ্যমে উদ্বোধনী দিনে অথবা তার পূর্বে প্রকল্পের উপর অনুষ্ঠান প্রচার করার বিষয়ে সন্তান যাচাই করে দেখতে হবে।
- ৩। ১১-তে উল্লেখিত ৫টি বাংলা ও ৫টি ইংরেজী পত্রিকার পরিবর্তে ১০টি বাংলা ও ৫টি ইংরেজী জাতীয় দৈনিক পত্রিকায় প্রকল্পের উপর ক্রোড়পত্র প্রকাশ করার বিষয়ে সুপারিশ গৃহীত হয়।
- ৫। উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের দিন প্রকল্প এলাকায় আমন্ত্রিত অতিথিদের মধ্যে বিতরণের লক্ষ্যে প্রকল্পের পরিচিতি (Salient Feature) সম্বলিত (বাংলা ও ইংরেজীতে) যে বিশেষ Brochure টি প্রকাশ করা হবে তা পরবর্তী বোর্ড সভায় অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করতে হবে।
- ৬। ৬-এ উল্লেখিত উদ্বোধনী দিনে ঢাকায় মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক অতিথিদের আমন্ত্রণের বিষয়ে নিম্নরূপ সুপারিশ গৃহীত হয় :
“উদ্বোধনী দিনে ঢাকায় মাননীয় প্রধানমন্ত্রী/মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক দেশী ও বিদেশী অতিথিদের আমন্ত্রণের বিষয়ে সুপারিশ করা হয়।”
- ৭। ক্রমিক নং-১০ এ উল্লেখিত display এর বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক সুপারিশ করা হয় নাই।

সিদ্ধান্ত : বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধন উপলক্ষ্যে উপরোক্ত পরিবর্তন সাপেক্ষে ষিয়ারিং কমিটি কর্তৃক প্রস্তাবিত সুপারিশমালা বোর্ড অনুমোদন করে।

২০১৪/১৮

আলোচ্যসূচী-৩ : যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অধ্যাদেশ পরিবর্তন, পরিবর্ধন ও গ্রুটি-বিচ্যুতি সংশোধন পূর্বক প্রয়োজনীয় সংশোধনী আইনের খসড়া ও আনুষঙ্গিক বিধি-বিধান (Rules & Regulations) প্রণয়নে বিশেষজ্ঞ সম্মানী ভাতা নির্ধারণের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে সরকার ১৯৮৫ সনে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ অধ্যাদেশ, ১৯৮৫ এবং উক্ত অধ্যাদেশ-এর আওতায় বিভিন্ন সময়ে বিধি-বিধান জারী করেছে। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের কার্যগ্রন্থ এই আইন দ্বারা পরিচালনা ও নিয়ন্ত্রণ করা হয়ে থাকে। কিন্তু কিছু কিছু ক্ষেত্রে আইন-বিধির অভাব ও অস্পষ্টতার কারণে সেতু কর্তৃপক্ষের বর্তমান কার্যগ্রন্থ পরিচালনায় অসুবিধা দেখা দিয়েছে। তাছাড়া কতিপয় ক্ষেত্রে কর্তৃপক্ষের দায়িত্ব বেড়ে যাওয়ায় তবিষ্যৎ কার্যগ্রন্থ পরিচালনার জন্য এখনই নিয়ম বিধি প্রস্তুত করা আবশ্যিক।

সচিব আরো জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের মূল অধ্যাদেশ ও পরবর্তীতে জরীকৃত সংশোধনীসমূহ পরীক্ষাত্ত্বে ক্রুটি-বিচ্যুতি দূরীকরনার্থে এবং বর্তমান অবস্থার প্রেক্ষাপটে প্রয়োজনীয় সংশোধনী আইনের একটি খসড়া প্রণয়নের প্রয়োজন দেখা দিয়েছে। এ কাজটি অত্যন্ত জটিল কিন্তু অপরিহার্য। সেতু চালু হওয়ার আগেই বিধি-বিধান (Rules & Regulations) জারী না হলে সেতু পরিচালনায় নানাবিধ অসুবিধার সৃষ্টি হবে। তাই আইনের সংশোধনী, Rules এবং Regulations প্রণয়নের কাজটি জরুরী ভিত্তিতে হাতে নেয়া হয়েছে।

বিষয়টি সভায় উপস্থাপন কালে সচিব উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের মূল অধ্যাদেশ ও বিধি-বিধান (Rules & Regulations) পরীক্ষাত্ত্বে একটি খসড়া সংশোধনী আইন প্রণয়নের দায়িত্ব বোর্ডের সদয় অনুমোদন সাপেক্ষে বিচারপতি আবদুল কুদুস চৌধুরীকে দেয়া হয়েছে। বিচারপতি চৌধুরীকে যবসেক এর সাথে ঠিকাদার সামগ্রয়ান কর্পোরেশনের সিঙ্গাপুরে অনুষ্ঠিত আরবিট্রেশন মামলার কাজে ভ্যাটি সংগ্রাম্ভ আইন-বিধি সমূহের ইংরেজী অনুবাদ করার জন্য ইতিপূর্বে প্রতিদিন সর্বোচ্চ ১০(দশ) ঘন্টা হিসাবে প্রতি ঘন্টায় ২০০০/- (দুই হাজার) টাকা করে সম্মানী প্রদান করা হয় যা যবসেক বোর্ডের ৫৮তম সভায় অনুমোদন প্রদান করা হয়েছিল। এ কারণে বর্তমানে তাঁকে দায়িত্ব প্রাপ্ত কাজ সম্পাদনের জন্য ঘন্টায় ২০০০/- টাকা করে প্রতিদিন সর্বোচ্চ ৮(আট) ঘন্টা নির্ধারণ পূর্বক সম্মানী ভাতা প্রদান করার যুক্তিযুক্ত বিধায় তদনুসারে তাঁকে নিয়োগ করা হয়েছে। উল্লেখ্য যবসেকের POE স্থানীয়দের ক্ষেত্রেও এই সম্মানী হার ও দৈনিক কার্যসময় নির্ধারিত আছে।

এ বিষয়ে সচিব উল্লেখ করেন যে, বিচারপতি চৌধুরী ইতিমধ্যে যবসেক অধ্যাদেশের সংশোধনীর খসড়া প্রস্তুত করেছেন এবং Rules ও Regulations তৈরির কাজ আরম্ভ করেছেন। খসড়া অধ্যাদেশেটি সচিব সভায় তুলে ধরেন। তিনি আরো জানান যে, অধ্যাদেশের উপর মতামত প্রদানের জন্য ইতিমধ্যে তা স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়েছে। আগামী কিছুদিনের মধ্যে এর উপর মতামত পাওয়া না গেলেও বিষয়টি সিদ্ধান্তের জন্য মন্ত্র সভায় উপস্থাপন করা হবে।

আলোচনাট্টে এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত সমূহ গৃহীত হয় :

- সিদ্ধান্ত : (ক) যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সংশোধিত খসড়া অধ্যাদেশ বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।
 (খ) বিচারপতি আবদুল কুদুস চৌধুরীকে ২০০০/- টাকা হারে দৈনিক ৮ ঘন্টা সম্মানী ভাতা প্রদানের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।
 (গ) অধ্যাদেশ সংশোধনীর মাধ্যমে স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সচিবকে যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের বোর্ডের সদস্য হিসাবে অন্তর্ভুক্ত করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

২০২৩ খ্রিষ্টাব্দ
৬ মে ২০২৩

আলোচ্যসূচী—৪৩ বঙ্গবন্ধু সেতুর নিমিত্তে যমুনা নদীতে রাত্রিকালীন পাহারার জন্য একটি স্পীডবোট সিরাজগম্জ পুলিশ সুপারের অধীনে ন্যূনকরণের বিষয়টি সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, পূর্ব ও পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ কাজে পাথর ও জিও টেক্সটাইলসহ প্রয়োজনীয় মূল্যবান সামগ্রী ব্যবহার করা হচ্ছে। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ বাঁধ, হার্ড পয়েন্ট এবং অন্যান্য সম্পত্তি রক্ষার কাজে পাহারাদার নিয়োগের ব্যবস্থা করেছে। এই নিয়োজিত পাহারাদারগণ স্থলভাগের উপর সার্বৰ্বশিক্ষিকভাবে পাহারার কাজে নিয়োজিত আছে। কিন্তু ইদনিৎ রাত্রিকালে নদীপথে দৃঢ়তিকারীরা বিশেষ করে পশ্চিম তীরের বাঁধের পাথর এবং জিও টেক্সটাইল চুরি করে নিয়ে যাওয়ার চেষ্টা চালাচ্ছে এবং আশৎকা করা হচ্ছে নদীতে রাত্রিকালীন সার্বৰ্বশিক্ষিক পাহারার ব্যবস্থা করা না হলে এইসব মূল্যবান সামগ্রী ভবিষ্যতে রক্ষা করা দুর্বল হবে। ঐ সব সামগ্রী বিনষ্ট করা হলে সেতু এবং আনুষঙ্গিক কাঠামো বিপর্যয়ের সম্মুখীন হবে। সেতুর পশ্চিম তীরে এ অবস্থা বিরাজ করার প্রধান কারণ হলো যে, প্রকল্পের যাবতীয় বাড়ীগুলি, দফতর ও অন্যান্য ব্যবস্থাপনা পূর্বতীরে অবস্থিত হওয়ায় রাতে পশ্চিমতীর প্রায় নির্জন অবস্থায় থাকে। কাজেই পশ্চিমতীরে রাত্রিকালীন জলপথে পাহারা দেওয়া বর্তমানে জরুরী হয়ে পড়েছে। এই অনাকাঙ্খিত পরিস্থিতি মোকাবেলার জন্য সিরাজগম্জ পুলিশ সুপারকে নদীপথে পাহারার ব্যবস্থা করতে অনুরোধ জানানো হয়। কিন্তু তাঁর অধীনে নদীপথে চলাচলের জন্য স্পীডবোট না থাকার দরুণ তাঁর এ দায়িত্ব পালন করতে অসুবিধা হচ্ছে বলে জানিয়েছেন। কর্তৃপক্ষ তাঁর এ অসুবিধার কথা বিবেচনা করে একটি স্পীডবোট সংগ্রহের নিমিত্তে কোটেশ্বন সংগ্রহ করে কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণের জন্য সিরাজগম্জ পুলিশ সুপারকে অনুরোধ জানায়।

সচিব আরো উল্লেখ্য করেন যে, কর্তৃপক্ষের চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদার মেসার্স হ্যামভোয়া জেভি তাদের কাজ সমাপ্ত করে তিনটি স্পীডবোট কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তর করেছে। এই তিনটি স্পীডবোট এর মালিকানা সম্পূর্ণভাবে এই কর্তৃপক্ষের। এই স্পীড বোটগুলোর মধ্যে একটি স্পীডবোট সার্বৰ্বশিক্ষিকভাবে এবং অবশিষ্ট দু'টি স্পীডবোট মূল সেতু নির্মাণ কাজ তদারকীর জন্য সি এস সি সাময়িকভাবে ব্যবহার করছে। সেতু নির্মাণের কাজ এখন শেষ পর্যায়ে। এই পর্যায়ে তদারকীর কাজের পরিমাণ উল্লেখযোগ্যভাবে কমে গেছে। এই স্বল্প পরিমাণ কাজ তদারকীর জন্য একটিমাত্র স্পীডবোটই যথেষ্ট বলে সি এস সি জানিয়েছে।

তিনি আরো জানান যে, একটি স্পীডবোট (যা ড্রাইভারসহ ছয়জন যাত্রী বহনে সক্ষম) সি এস সি-এর নিকট হতে স্থানান্তর করে জেলা পুলিশ সুপার, সিরাজগম্জ এর অনুকূলে বরাদ্দ দেয়া যুক্তিযুক্ত হবে বলে মনে হয়। এর ফলে নতুনভাবে স্পীডবোট ক্রয়ের প্রয়োজন হবে না। এতে কর্তৃপক্ষের ৩,৯০,৫০০/- টাকা সাধ্য সম্ভব হবে। উল্লেখ্য যে, স্পীডবোটটি সিরাজগম্জ পুলিশ দীর্ঘদিন ধরে ব্যবহার করবে। এই হস্তান্তরিত স্পীডবোটের ড্রাইভার, জ্বালানী এবং রক্ষণাবেক্ষণের আনুষঙ্গিক ব্যয়ভার সিরাজগম্জ জেলা পুলিশকে বহন করতে হবে, এ বাবে যবসেক কোন অর্থ ব্যয় করবে না। বিষয়টি নিয়ে সভায় আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত :

সিরাজগম্জও পুলিশ সুপারের নিকট স্পীডবোট হস্তান্তরের বিষয়টি আপাততঃ স্থগিত রাখা হোক। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঠিকাদার নিয়োগের পর পরিস্থিতি পর্যালোচনা করে এ বিষয়ে পরবর্তী সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হবে।

২০১৪.১১.১৮

আলোচ্য সূচী ৫ : অতঃপর সেতু বিভাগের সচিব আলোচ্যসূচী-৫ সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প নির্মানের কারণে সেতুর উজান অথবা তাটিতে নির্ধারিত সীমারেখার মধ্যে চরাখলে বসবাসরত জনগণ অথবা নদীর তীরে অবস্থিত জনগণ যদি ভাঙ্গন অথবা অতিরিক্ত বন্যার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়, তবে তাদেরকে ক্ষতিপূরণ প্রদানের সংস্থান রেখে “Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (EFAP)” সম্পর্কিত একটি নীতিমালা প্রণীত হয়। উক্ত নীতিমালা যবসেক এর ৫৩ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়েছে। “Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (EFAP)” নীতিমালা মাঠপর্যায়ে ব্র্যাক কর্তৃক বাস্তবায়িত হচ্ছে। বাস্তবায়ন কালে নীতিমালা অনুযায়ী নদীর উজানে ভাঙ্গন সীমানা নির্ণয়ে কিছুটা জটিলতার সৃষ্টি হয়। সেতুর উজানে Erosion Boundary নির্ণয় সংশ্রান্ত বিষয়ে Guidelines-এ নিম্নোক্ত নির্দেশনা রয়েছে :

“Northern Boundary : A Straight line drawn between the southern end of the Sirajgonj Hard Point on the West Bank and the Northern end of the Bhuapur Hard Point on the East Bank.”

ভূয়াপুরে ক্ষেত্রটি-২ এর আন্তর্ভুক্ত একটি Hard Point নির্মিত হয়েছে এবং ইহার উত্তর প্রান্ত নির্ণয় করা সহজ হয়েছে। কিন্তু পশ্চিম তীরে কোন সুনির্দিষ্ট হার্ড পয়েন্ট না থাকার কারণে সিরাজগঞ্জ প্রান্তে উত্তর সীমানা নির্ণয়ে জটিলতা দেখা দেয়।

তিনি আরো জানান যে, উপরোক্ত জটিলতা নিরসনকলে যবসেক, ব্র্যাক এবং ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাদের সমন্বয়ে আলোচনা হয়েছে। সমস্যাটির সমাধান কল্পে এই মর্মে সুপারিশ করা হয়েছে যে, “সিরাজগঞ্জ জেল” সিরাজগঞ্জ হার্ড পয়েন্টের সর্ব দক্ষিণ পয়েন্ট বলে বিবেচিত হবে। এতদ্বিষয়ে গত ১৫/২/১৯৮২ তারিখে ব্র্যাক এর সঙ্গে সেতু বিভাগের সচিবের কক্ষে এক আলোচনায় বিষয়টি সম্পর্কে ঐকমত্য প্রতিষ্ঠিত হয়।

উপরোক্ত অবস্থার আলোকে অনুমোদিত নীতিমালার উত্তর সীমানা সংশ্রান্ত সংজ্ঞা আংশিক পরিবর্তন করে নিম্নোক্ত ভাবে পুনঃ নির্ধারণ করা যায় বলে সচিব উল্লেখ করেন।

“Northern Boundary : A straight line drawn between the southern end of Sirajgonj Jail on the West Bank and the northern end of the Bhuapur Hard Point on the East Bank.”

উল্লেখ্য যে, অনুমোদিত Guidelines এর অনুচ্ছেদ ৪৩ তে নিম্নোক্ত সংস্থান বিদ্যমান :

“4.3. These Boundaries may be reviewed by JMBA in the light of events and experience.”

আলোচনাত্ত্বে সভায় এ বিষয়ে নিরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : পশ্চিম প্রান্তে সিরাজগঞ্জের পুরাতন জেল এলাকাকে “Sirajgonj Hard Poind” হিসেবে চিহ্নিত করে Northern Boundary র সংশোধিত সংগ্রাম বোর্ড অনুমোদন করো।

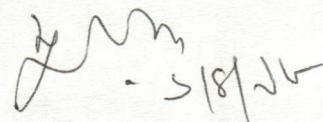
আলোচ্যসূচী ৬ : GCEFAP বাস্তবায়নের জন্য চরাখ্বলে ভূমির দর নির্ধারণ সংক্রান্ত বিষয়ে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু নির্মানের কারণে একটি নির্দিষ্ট সীমারেখা এবং সময়ের মধ্যে সেতুর উজান বা ভাট্টিতে অবস্থিত চরাখ্বল অথবা মূল ভূখন্ডের জমি যদি ভেঙ্গে যায় তবে জমির মালিক/দখলদারদের ক্ষতিপূরণ প্রদানের সংস্থান রেখে Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (GCEFAPs) প্রণীত হয়। উক্ত Guidelines যবসেকের ৫৩তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। প্রাথমিকভাবে BRAC কর্তৃক চরাখ্বলের জমির বাজার মূল্য নিরূপিত হয় এবং উক্ত মূল্য যবসেকের ৫৬তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। কিন্তু এই মূল্য চরের বয়সের সাথে সম্পৃক্ষ বিধায় EFAP নীতিমালা মাঠ পর্যায়ে বাস্তবায়ন করতে BRAC কে অসুবিধার সম্মুখীন হতে হয়। BRAC স্থানীয়ভাবে সংগৃহীত তথ্যের ভিত্তিতে যে সমস্ত চরের বয়স ২৫ বৎসর এর উর্ধ্বে সেগুলোর একটি তালিকা এবং যে সমস্ত চরের বয়স ২৫ বৎসর এর নিম্নে সে গুলোর একটা তালিকা প্রেরণ করে অত্র কর্তৃপক্ষের অনুমোদন চায়। উক্ত তালিকা সিরাজগঞ্জ এবং টাঙ্গাইলের জেলা প্রশাসকগণের নিকট পাঠানো হয়। কিন্তু তাঁদের নিকট চরের বয়স সম্পর্কিত নির্ভরযোগ্য কোন তথ্য না থাকার কারণে তাঁরা উক্ত দিতে ব্যর্থ হয়েছেন। ফলক্ষণিতে EFAP নীতিমালার আন্ততায় জমি সংক্রান্ত ক্ষতিপূরণ প্রদান বিস্তৃত হচ্ছে।

বর্ণিত অবস্থার প্রক্ষিতে সচিব জানায় যে, চরের বয়স ভেদে জমির মূল্য নির্ধারণ না করে একটি গড়পড়তা মূল্য নির্ধারণ করা অধিকতর যুক্তিসংজ্ঞত হবে। যেহেতু চরের বয়স ২৫ বৎসরের নীচে হলে প্রতি শতক জমির মূল্য ৫২৮/- টাকা এবং চরের বয়স ২৫ বৎসরের উর্ধ্বে হলে ৫৯৯/- টাকা নির্ধারিত ছিল, সেহেতু প্রতি শতক জমির গড় মূল্য $(528 + 599)/2 = 563$ /- টাকায় নির্ধারণ করার সুপারিশ করা হয়।

আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সদিক্ষিত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

২৫ বছরের নিম্নে এবং উর্দ্ধে চরের বয়স ভেদে প্রতি শতক জমির মূল্য ৫২৮/- ও ৫৯৯/- টাকার পরিবর্তে প্রতি শতক জমির গড় মূল্য ৫৬৩/- টাকায় নির্ধারণের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।


- ১৪/১৮ -

আলোচ্যসূচী ৭ : যমুনা বহুরুথী সেতুর কারণে সৃষ্টি বন্যার ফলে ফসলের ক্ষতিপূরণ প্রদান সংক্রান্ত বিষয়টির উপর আলোচনার সূত্রপাত করে সচিব সভাকে অবহিত করেন যে, Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (GCEFAP) নীতিমালার ২.৪ এবং ১১.১ অনুচ্ছেদের সংস্থান অনুযায়ী যদি নির্দিষ্ট ভৌগলিক সীমারেখার এবং সময়ের মধ্যে (২০০০ সালের জুন) যমুনা সেতুর কারণে সৃষ্টি বন্যার জন্য কোন ব্যক্তির ফসলের ক্ষতি হয় তবে তাকে ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে হবে। তিনি সভাকে আরোও জানান যে, GCEFAP নীতিমালায় বলা হয়েছে শুকনা মৌসুমে PWD + ৮m এবং খরিপ মৌসুমে PWD + ১১m এর বেশী বন্যা হলে তাকে Incremental Flood হিসেবে গণ্য করতে হবে। উল্লেখ্য যে, PWD + ৮m এবং PWD + ১১m যমুনা সেতুর নিকট পানির উচ্চতা ধরা হয়েছে। সেই হিসেবে সেতুর উজানে ১২ কিঃ মিঃ দূরে পানির প্রাকৃতিক উচ্চতা মাইল প্রতি গড়ে ২" করে বেশী থাকবে। সেতুর কারণে পার্শ্ববর্তী এলাকায় পানি বৃদ্ধি পেলে এই নীতির আন্তর্ভুক্ত ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হবে। যমুনা নদীতে সার্বিকভাবে কিংবা দেশের সর্বত্র বন্যা হলে তা সেতুর কারণে হয়েছে বলে গণ্য করা হবে না।

সচিব আরো জানান যে, ১৯৯৬ সালে কৃষি অধিদপ্তর হতে প্রাপ্ত বিদ্যা প্রতি ফসলের উৎপাদনকে Base হিসেবে ধরা হবে। বিদ্যা প্রতি ফসল উৎপন্নের এই হিসেব প্রকল্পের শেষ অবধি কার্যকর থাকবে। ১৯৯৬ সালে কৃষি অধিদপ্তর হতে প্রাপ্ত বিভিন্ন প্রকারের ফসলের মন/কুইন্টাল প্রতি দরকে Base হিসেবে ধরে আগামী প্রতি বৎসর (২০০০ সালের জুন পর্যন্ত) এই দরের সাথে ৫% (শতকরা পাঁচ ভাগ) মূল্য যোগ করা ফসলের ক্ষতিপূরণ এর দর নির্ধারণ করার সুপারিশ করা হয়। আলোচনাটে নিম্নোক্ত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত :

- ক) GCEFAP নীতিমালার আন্তর্ভুক্ত প্রকল্পের ভৌগলিক সীমারেখার মধ্যে Incremental বন্যার কারণে কোন ফসলের ক্ষতি হলে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি যদি উক্ত ফসলের জন্য ক্ষতিপূরণ দাবী করেন তবে তিনি তা প্রাপ্য হবেন।
- খ) কৃষি অধিদপ্তর থেকে প্রাপ্ত বিদ্যা প্রতি বিভিন্ন ফসলের ১৯৯৬ সালের উৎপাদনকে (আগামী ২০০০ সালের জুন পর্যন্ত) Base হিসেবে ধরতে হবে।
- গ) কৃষি অধিদপ্তর থেকে প্রাপ্ত বিভিন্ন ফসলের ১৯৯৬ সালের মন/কুইন্টাল প্রতি মূল্য কে Base হিসেবে ধরতে হবে এবং আগামী ২০০০ সালের জুন পর্যন্ত এই মূল্য প্রতি বছরের জন্য ৫% (শতকার পাঁচ ভাগ) বাড়বে।
- ঘ) ক্ষতিপূরণ পাওয়ার নিয়মাবলী যবসেক নির্ধারণ করবে।

২০১৪/১৮

আলোচ্য সূচী-৮ :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ২নং চুক্তি ৪ নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের ঠিকাদার কর্তৃক দাখিলকৃত Claim No 8 : Valuation of the Variation Order No-16 এর উপর Dispute Review Board এর সিদ্ধান্ত সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ২নং চুক্তি ৪ নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের আওতায় নদীর দুই পাড়ে দুটি গাইড বাঁধ নির্মান করা এই প্রকল্পের অন্যতম কাজ। উপদেষ্টা সংস্থা RPT-NEDECO-BCL কর্তৃক প্রনিত নক্তা অনুযায়ী আধুনিক প্রযুক্তি ও কারিগরী জ্ঞান ব্যবহার করে এই গাইড বাঁধ নির্মানের জন্য ১৯৯৩ইং সালে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং সর্বনিম্ন দরদাতা HAM-VOA কে কার্য্যাদেশ দেওয়া হয়। ১৯৯৫-৯৬ইং সালে অনুমোদিত নক্তা অনুযায়ী পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মান কালে কয়েকটি Slope Failure হয়। ফলশ্রুতিতে নির্মানকালীন ঝুকি কমানো এবং ঐ কার্য মৌসুমে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মান সম্পন্ন করার লক্ষ্যে মৃত্তিকা অনুসন্ধানসহ পরীক্ষা নিরীক্ষার পর CSC, MC এবং POE এর পরামর্শ মোতাবেক এবং ১৮ই জানুয়ারী, ১৯৯৬ইং তারিখে JMBA এর ৫১তম বোর্ড সভায় অনুমোদনক্রমে পশ্চিম গাইড বাঁধের নক্তা পরিবর্তন করা হয় ও Variation Order No. 8 জরী করা হয় এবং এর ফলশ্রুতিতে ঐ কার্য মৌসুমে অর্থাৎ আগষ্ট ১৯৯৬ইং তে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মান কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়।

তিনি আরো জানান যে, ১৯৯৬-৯৭ইং কার্য মৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের ক্ষেত্রেও প্রকল্পের উপদেষ্টা সংস্থা পূর্ব গাইড বাঁধ এলাকার মৃত্তিকা অনুসন্ধানের ফলাফল এবং পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মানের অভিজ্ঞতালক জ্ঞানের ভিত্তিতে পূর্ব গাইড বাঁধের নক্তা পরিবর্তনের প্রস্তাব দেয়। প্রকল্পের Management Consultant (MC) এবং POE দের পরামর্শ মোতাবেক এবং ১৬ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৬ইং তারিখে JMBA এর ৫৩তম বোর্ড সভায় অনুমোদনক্রমে CSC এর প্রস্তাবিত উক্ত পূর্ব গাইড বাঁধের সংশোধিত নক্তা অনুমোদন করা হয় এবং এই প্রসঙ্গে Variation Order No. 16 জরী করা হয়। CSC এর সুপারিশ মোতাবেক পূর্ব গাইড বাঁধের দৈর্ঘ্য ১৫০ মি কমানো হয়। এখানে উল্লেখ্য যে গাইড বাঁধের Permanent Works এর নক্তার সর্বপ্রকার দায়দায়িত্ব তদারকী উপদেষ্টা সংস্থার (CSC)। এই নক্তা পরিবর্তনের জন্য কাজের পরিমাণেরও পরিবর্তন হয়েছে যার মূল্য চুক্তি পত্রের শর্তানুযায়ী ঠিকাদারকে পরিশোধ করা হয়েছে।

চুক্তি পত্র অনুযায়ী গাইড বাঁধ নির্মানের জন্য Guide Bund Trench এর Temporary Slope সহ অন্যান্য সকল Temporary কাজের নক্তার দায়দায়িত্ব ঠিকাদারের বলে সচিব জানান। চুক্তি পত্র অনুযায়ী কাজ আরম্ভের পূর্বেই ঠিকাদার East Guide Bund Trench এর Temporary Slope এর Slope Stability Calculation সহ গাইড বাঁধ নির্মান যোগ্য সুবিধাজনক নক্তা প্রনয়ন করবে এবং CSC এর অনুমোদনক্রমে সে মোতাবেক Trench খনন করবে। চুক্তির শর্ত অনুযায়ী Temporary Slope এর ঢাল ১:২ ধরে বিল প্রদান করা হবে। উপরোক্ত অবস্থায় যে পরিমাণ অতিরিক্ত Dredging কাজ করতে হবে তার জন্য কোন মূল্য প্রদান করা হবে না। এই সন্তাব্য অতিরিক্ত কাজের ব্যয় দরপত্র মূল্যের মধ্যেই Built in আছে।

এ প্রসঙ্গে সচিব উল্লেখ করেন যে, উপদেষ্টা সংস্থা কর্তৃক পূর্ব গাইড বাঁধের Permanent Work এর নক্তা পরিবর্তন করার পর ঠিকাদারও Temporary Slope এর জন্য নুতন নক্তা তৈরী করে (ঢাল ১:২.৫ হইতে পরিবর্তন করিয়া ১:৫ করা হয়) এবং সে মোতাবেক Dredging এর কাজ করে। Temporary Slope এর নক্তা পরিবর্তন করায় ঠিকাদারকে প্রায় ৪,০০০,০০০ ঘন মিটার অতিরিক্ত মাটি Dredging করতে হয়। ঠিকাদার বিভিন্ন পত্রে CSC কে জানায় যে CSC VO-16 অনুযায়ী CSC কর্তৃক নক্তা পরিবর্তন অনুসারে তারা Temporary Slope এর খনন কাজ করেছে। VO-16 এর প্রেক্ষিতে অতিরিক্ত কাজের উন্নত হয়েছে উল্লেখ করে চুক্তির ধারা ৫২ মোতাবেক এই অতিরিক্ত কাজের জন্য তারা নুতন দর/মূল্য প্রদানের জন্য CSC বরাবরে Claim No. 8 : Valuation of Variation Order No. 16 পেশ করে।

পরীক্ষা নিরীক্ষার পর চুক্তি পত্রের শর্ত অনুযায়ী ৫২ ধারা মোতাবেক উক্ত দাবী গ্রহণ যোগ্য নয় বলে প্রকল্পের Engineer উহা প্রত্যাখ্যান করে। Engineer কর্তৃক উক্ত Claim No. 8 নাকচ হওয়ার পর ঠিকাদার উক্ত বিষয়টি Dispute Review Board-2 এর নিকট বিবেচনার জন্য পেশ করে।

সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, Dispute Review Board এর চেয়ারম্যান এবং সদস্যদ্বয় ঠিকাদারের উক্ত দাবীর প্রতিবেদন পর্যালোচনা এবং বিগত ২৯ ও ৩০শে সেপ্টেম্বর ঢাকায় থথাযথ শুনানীর পর তাদের Recommendation প্রদান করেছেন। উক্ত Recommendation এ তারা ঠিকাদার কর্তৃক প্রেক্ষিত চুক্তি পত্রের ৫২ ধারা মোতাবেক দাবী (Claim No. 8) গ্রহণযোগ্য নয় বলে মত প্রকাশ করেছেন যা JMBA এর স্বার্থের অনুকূলে হয়েছে। যদি Dispute Review Board এর রায় ঠিকাদারের অনুকূলে হত তবে যবসেককে Dredging খাতে অতিরিক্ত প্রায় ৩৭.০০ কোটি টাকা

ঠিকাদারকে প্রদান করতে হত। যবসেকের পক্ষ থেকে মামলার বিষয়ে জোরালো ঘুষ্টি ও তথ্য প্রদান করায় শুনানীর রায় যবসেকের অনুকূলে হয়েছে। উল্লেখ্য Dispute Review Board এর রায় ঠিকাদারের কাছে গ্রহণযোগ্য না হলে পরবর্তীতে তারা Arbitration Court এ মামলা করতে পারে। তবে একই দাবী তারা চুক্তির ১২ নং ধারা অনুযায়ী পুনরায় আনতে পারে। উক্ত ধারায় Unforeseen Conditionns এর ক্ষেত্রে অতিরিক্ত কাজের জন্য ঠিকাদারের অর্থ দাবীর সুযোগ রয়েছে। CSC এ ব্যাপারে নমনীয় মনোভাব পোষন করছে। MC, আইন উপদেষ্টা এবং স্থানীয় POE দের মতামতের আলোকে যবসেক ধারা ১২ এর দাবী গ্রহণযোগ্য হবে না মর্মে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। বিষয়টি শেষ পর্যন্ত Arbitration এ গিয়ে চুড়ান্ত নিষ্পত্তি হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। DRB-2 এর সিদ্ধান্তের বিষয়টি ইতিমধ্যেই মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী মহোদয়ের সদয় নজরে আনা হয়েছে বলে সচিব জানান।

চুক্তি নং-২ এর নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের ঠিকাদার কর্তৃক পেশকৃত Claim No. 8 এর সর্বশেষ অগ্রগতি প্রসঙ্গে বোর্ড : অবহিত হয়।

২৩-৬/৪/১৮

আলোচ্যসূচী-৯ঁ: ২নঁ চুক্তির আওতায় নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের ঠিকাদার কর্তৃক পেশকৃত Claim No-1. The consequences of Unforeseen conditions encountered during the construction of the West Guide Bund,(Tk. 271,314,028.00) and Claim No-2 - Valuation of the VO-No-8 (Tk. 669,486,615.00) সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ২ নঁ চুক্তির ঠিকাদার মেসার্স HAM-Van-Oord ACZ JV বিগত ৮/১২/৯৬ ইঁ তারিখে Claim No-1 এবং ৩/১২/৯৬ ইঁ তারিখে Claim No-2 চুক্তিপত্রের clause অনুযায়ী মূল্যায়ন ও মতামতের জন্য Engineer-এর নিকট পেশ করে।

Claim No-1 এ ঠিকাদার দাবী করে যে, তারা দরপত্র দাখিলের সময় দরপত্র আহবানকারী প্রতিষ্ঠান যে সমস্ত soil data প্রদান করেছিল এবং যার উপর ভিত্তি করে তারা দরপত্র দাখিল করেছিল তার তুলনায় পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণস্থলে soil condition খারাপ ছিল। ভূ-স্তরে খারাপ মাটি থাকার কারণে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণকালে ছেট বড় বেশ অনেকগুলো slope failure হয়। ভূ-স্তরে খারাপ মাটি থাকার উদাহরণ/প্রমাণ হিসাবে তারা slope Failure পরবর্তী মৃত্তিকা পরীক্ষার ফলাফলের কথা উল্লেখ করে জানান যে, এই ফলাফল অনুযায়ী মাটিতে Mica-র পরিমাণ 5-10% এর স্থলে 30% পাওয়া গেছে। তদুপরি বিভিন্ন স্তরে বেশী পরিমাণ Low Density মাটি পাওয়া গেছে, যা এ Slope Failure এর কারণ। Slope Failure এড়ানোর লক্ষ্যে তাদেরকে অধিক সতর্কতার সাথে Dredging ও অন্যান্য কাজ করতে হয়। তাছাড়া Slope Failure গুলো মেরামত ব্যবস্থা অতিরিক্ত ব্যয় নির্বাহ করতে হয়। ভূ-স্তরের মাটির অবস্থার কারণেই তাদের এ অতিরিক্ত ব্যয় করতে হয়, যা তারা পূর্বে বুঝতে পারে নাই এবং অনুরূপ ব্যয়ের বিষয়টি দরপত্রে উল্লেখ ছিল না বলে ঠিকাদার জানায়। চুক্তিপত্রে ১২ নঁ ধারা মোতাবেক এই ব্যয়ভাব জেএমবিএ-কে বহন করতে হবে।

সচিব আরো জানান যে, Claim No-2 মোতাবেক VO-8 অনুযায়ী পশ্চিম গাইড বাঁধ-এর ডিজাইন পরিবর্তন করায় কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ধরন পরিবর্তীত হয়েছে। কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি এবং ধরন পরিবর্তনের জন্য চুক্তিপত্রের clause 52 : Valuation of variations মোতাবেক তারা বর্ধিত ৬৬৯,৪৮৬,৬১৫.০০ দর দাবী করে Claim No-2 দাখিল করেছে।

উল্লেখ্য যে, নির্মাণকালে WGB এ Slope Failure হওয়ার পর, তার কারণ অনুসন্ধান এবং সম্ভাব্য সমাধান নির্ণয় করার লক্ষ্যে গাইড বাঁধ এলাকায় মৃত্তিকা পরীক্ষার ব্যবস্থা নেয়া হয়। এই বিষয়টি সময়সাপেক্ষ ছিল বিধায় Slope Failure এর ঝুঁকি কমিয়ে একই কার্য মৌসুমে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণের কাজ সমাপ্ত করার লক্ষ্যে সিএসসি ডিজাইন পরিবর্তনের প্রস্তাব দেয়। সিএসসি জানায় যে, তাদের প্রস্তাব অনুযায়ী ডিজাইন পরিবর্তন না করা হলে নির্ধারিত কার্য মৌসুমে WGB নির্মাণ সম্পর্ক করা সম্ভব হতো না এবং ফলশ্রুতিতে ব্যয় অস্বাভাবিকভাবে বৃদ্ধি পেত। তারা Slope Failure এর কারণ এবং দায়দায়িত্ব পরবর্তীতে নির্ণয় করা সাপেক্ষে তাদের ডিজাইন পরিবর্তনের প্রস্তাবটি এমসি এবং পিওই দ্বারা পরীক্ষা করতঃ কিছুটা পরিবর্তন সাপেক্ষে অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করে। এমসি ও পিওই-দের সুপারিশ মোতাবেক সংশোধিত ডিজাইন সিএসসি

২০০৩-৬/৪/১৮

দাখিল করলে তা জেএমবিএ-এর ৫১তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয় এবং সিএসসি WGB এর ডিজাইন পরিবর্তন সংক্রান্ত VO-8 জারী করে।

Engineer উপরোক্ত Claim No-1 and Claim No-2 নিরীক্ষা ও মূল্যায়ন করে প্রতিবেদনে উল্লেখ করেন যে, ডিজাইন পরিবর্তনের জন্য কাজের পরিমাণ খুব বেশী বৃদ্ধি পায় নাই এবং কাজের ধরনের কোন পরিবর্তন হয় নাই। তাই চুক্তিপত্রে ৫২ নং ধারা মোতাবেক Claim No-2 যথার্থ নয় বলে Engineer উহা নাকচ করে দেয়। অন্যদিকে Engineer ঠিকাদারের Claim No-1 এর সাথে একমত পোষণ করে জানায় যে, পশ্চিম গাইড বাঁধ এলাকায় মাটির ধরন পরিবর্তিত হওয়ায় ঠিকাদারকে অতিরিক্ত ব্যয় নির্বাহ করতে হয়েছে। পরবর্তীতে Claim No-1 পরীক্ষা এবং মূল্যায়ন করে ঠিকাদারের দাবীকৃত ২৭১,৩১৪,০২৮.০০ টাকার মধ্যে ২২১,০৯৯,৫৯৮.০০ টাকা জেএমবিএ কর্তৃক ঠিকাদার বরাবরে পরিশোধের জন্য সিএসসি মত প্রদান করেছে।

সচিব এ মর্মে আরো উল্লেখ করেন যে, চুক্তিপত্রে Conditions of Contract এর Clause-2 মোতাবেক সিএসসি-এর মতামত সংক্রান্ত প্রতিবেদন "Assessment by Engineer" প্রতিবেদনটি জেএমবিএ, এমসি, পিওই এবং Advisor কর্তৃক যাঁচাই করা হয়। এমসি তাদের বিশেষজ্ঞ দারা Engineer এর প্রতিবেদনটি পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে অপর একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করে। বিগত ২৩/২/৯৮ তারিখে Claim No-1 and 2 এর বিষয়ে ঠিকাদারের পেশকৃত দাবী, Engineer এর প্রণয়নকৃত Assessment Report, এমসি-এর প্রণীত প্রতিবেদন ইত্যাদির পর্যালোচনা এবং জেএমবিএ-এর মতামত নির্ধারণের জন্য জেএমবিএ, এমসি, পিওই এবং আহন উপদেষ্টার মধ্যে একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। এই সভায় claim No-2 এর উপর Engineer কর্তৃক প্রদত্ত মতের সাথে একমত পোষণ করা হয়। কিন্তু Claim No-1 এর বিষয়ে Engineer এর মত এর সাথে একমত পোষণ করা যায়নি বলে তা প্রত্যাখান করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। আলোচনান্তে দেখা যায় যে, মাটির low density এবং Slope Failure-এর প্রবণতা সংক্রান্ত বিষয়াদি Design প্রতিবেদন এবং Pre-bid Meeting এর কার্যবিবরণীতে উল্লেখ ছিল। অধিক Mica content-এর বিষয়ে দেখা যায় যে, তিনি পদ্ধতিতে পরীক্ষা করার জন্যই এর উত্তব হয়েছে।

যবসেক, এমসি এবং হানীয় POE সদস্যদের মতে Slope Failure-এর পূর্বের এবং পরের মৃত্তিকা পরীক্ষার ফলাফলের মধ্যে বড় কোন পার্থক্য নেই। বিগত ০৮-০৩-৯৮ ইৎ তারিখে জেএমবিএ-এর এ সিদ্ধান্ত Engineer কে অবহিত করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ যে, পরবর্তী ব্যবস্থা হিসেবে ঠিকাদারের আবেদনের প্রেক্ষিতে চুক্তিপত্রে Clause-67: Settlement of Disputes, Arbitration মোতাবেক Engineer তার সিদ্ধান্ত প্রদান করতে পারে। এই সিদ্ধান্ত জেএমবিএ-এর স্বার্থের প্রতিকূলে হলে জেএমবিএ-কে চুক্তিপত্রের ধারা মোতাবেক Dispute Review Board-এর নিকট আবেদন করতে হবে।

উল্লিখিত বর্ণনার আলোকে চুক্তি নং-২ এর নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের ঠিকাদার কর্তৃক পেশকৃত Claim No-1 এবং Claim No-2 এর সর্বশেষ অগ্রগতি সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

জন. ৬/৪/৯৮

আলোচ্যসূচী-১০ঃ চুক্তি নং-২ এর আওতায় VO-29: Reclamation for west bank Resettlement area প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, অঞ্চোবর, ১৯৯৫ মাসে পশ্চিম গাইড বাঁধের নির্মাণ কাজ আরম্ভ হয় এবং আগস্ট, ১৯৯৬ মাসে এর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়। গাইড বাঁধ নির্মাণকালে ছোট বড় বেশ অনেকগুলো slope failure হয়। প্রায় সবগুলো slope failure ঐ কার্য মৌসুমে মেরামত করা গেলেও দক্ষিণ প্রান্তে chainage 430 m হতে 720 m পর্যন্ত স্থানের slope failure ঐ বৎসর মেরামত করা যায়নি। ফলে আগস্ট '৯৬ মাসে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণের substantial completion certificate দেয়া হয় এবং বর্ণিত chainage 430 m হতে 720 m পর্যন্ত স্থানটি পরবর্তী শুষ্ক/কার্য মৌসুমে মেরামতের ব্যবস্থা রাখা হয়।

তিনি আরো জানান যে, ১৯৯৬-৯৭ কার্য মৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধের নির্মাণ কাজ চলে। এ সময় ঠিকাদার Dredger এবং এর পাইপ পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণ কাজে নিয়োজিত করে। ফলে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণের জন্য ঠিকাদার যথাসন্তোষ কর্ম যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে কাজটি সম্পাদনের ব্যবস্থা নেয়। উল্লেখ্য যে, চুক্তিপত্র অনুযায়ী ঠিকাদার উপরোক্ত Dredging কাজ হতে উদ্ভৃত মাটি নিকটবর্তী স্থানের চরে সাধারণভাবে ফেলতে পারত। কিন্তু এ সময় ঘনুমা বহুবৃক্ষ সেতু কর্তৃপক্ষ, প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের পুনর্বাসনের জন্য জমির প্রয়োজনীয়তা উপলব্ধি করে। পুনর্বাসনের জন্য আরো এলাকা অধিগ্রহণ করার পরিবর্তে উপরোক্ত কাজে উদ্ভৃত Dredging এর মাটি দ্বারা ইতিপূর্বে অধিগ্রহণকৃত এলাকার মধ্যে একটি স্থান Reclaim করার বিষয়টি অধিক গ্রহণযোগ্যতা লাভ করে। এর প্রেক্ষিতে যথসেক পরবর্তীতে গাইড বাঁধ হতে প্রায় ২ কিলোমিটার পশ্চিমে cause way-এর দক্ষিণ পার্শ্বে পুনর্বাসনের জন্য আনুমানিক ৩০ হেক্টর নীচু ভূমি মাটি ভরাট করে উন্নয়ন করার জন্য সিএসসি-কে বলে এবং সে মোতাবেক কাজ বাস্তবায়ন করা হয়।

এ প্রসংগে সচিব উল্লেখ করেন যে, নিকটে মাটি ফেলার পরিবর্তে দূরে মূল চুক্তি বহির্ভূত স্থানে মাটি ফেলার কারণে অতিরিক্ত পাইপ স্থানান্তর ও ব্যবহার করার ফলে ঠিকাদারের অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছে বলে জানিয়েছে। তারা আরো জানায় যে, ঐ নির্ধারিত স্থানে মাটি ভরাটের কারণে যে স্থান দিয়ে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা করা হয়েছিল তাতে স্থানীয় জনসাধারণ বাঁধা দেয়। ফলশ্রুতিতে পুনরায় নৃতন Drainage outlet তৈরী করতে হয় এবং একদিন Dredger Idle থাকে। উভয় কারণে ঠিকাদার অতিরিক্ত খরচের জন্য দাবী পেশ করেছে।

বিগত ২৭-০৮-৯৭, ১০-৯-৯৭, ১০-১২-৯৭ ইং এবং ২২-০২-৯৮ ইং তারিখে VO নিষ্পত্তি প্রসংগে জেএমবিএ, সিএসসি এবং এমসি-এর মধ্যে অনুষ্ঠিত সভায় সিএসসি উক্ত VO টি উপস্থাপন করেছিল বলে সচিব জানান। প্রাথমিক আলোচনায় VOটি গ্রহণযোগ্য নয় বলে জেএমবিএ অভিমত ব্যক্ত করে। সিএসসি পরবর্তীতে চুক্তিপত্রের বিভিন্ন দিক পর্যালোচনা করে জানায় যে, বর্ণিত পুনর্বাসন এলাকাটি মূল নস্থা বা কর্মসূচীতে ছিল না। যদি চুক্তি মোতাবেক ঠিকাদার উক্ত মাটি নিকটবর্তী স্থানে বা চরে ফেলত তবে ঠিকাদারকে সামান্য কিছু Floating pipe স্থানান্তর করতে হতো। জেএমবিএ-এর চাহিদা মোতাবেক দূরবর্তী স্থানে মাটি ফেলার কারণে অতিরিক্ত Land base pipe স্থানান্তর, স্থাপন ইত্যাদি করতে হয়েছে। জেএমবিএ-এর নির্ধারিত স্থানে মাটি

২০১৪/১১

ভরাট্টের কারণে Drainage Outlet এর জন্য জনসাধারণের আপত্তির কারণেই Dredger একদিন Idle ছিল। এই Idle time জনিত ব্যয়ও ঠিকাদারের প্রাপ্ত। ইতিমধ্যে তারা VO-29 টি ২,১০২,৫৯৪.০০ টাকায় অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করেছে।

এই মর্মে সচিব উল্লেখ করেন যে, দাখিলকৃত এই VO টি ২২/২/৯৮ইং তারিখে VO প্রসঙ্গে অনুষ্ঠিত সভায় বিষ্ণুরিত আলোচনার পর অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করা হয়েছে। এ VO অনুমোদনের জন্য ২ নং চুক্তির চুক্তিমূল্য ২,১০২,৫৯৪ টাকা বৃক্ষি পাবে। আরো উল্লেখ্য যে, এই VO বাবদ ব্যয় ঠিকাদারের পেশকৃত Claim No.1 এর মধ্যেও অন্তর্ভুক্ত আছে। এই VO টি অনুমোদিত হলে উক্ত টাকা Claim-1 হতে বাদ যাবে বলে সিএসসি জানিয়েছে।

আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্তঃ চুক্তি নং-২ এর আওতায় ২,১০২,৫৯৪/- (একুশ লক্ষ দুই হাজার পাঁচশত চুরানবই) টাকা ব্যয় সমন্বিত VO-29 (Disposal of dredging spoil to designated area on West Bank) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২৩-৬/৪/৯৮

আলোচ্যসূচী-১১ : নদীশাসন কাজের Monitoring & Maintenance এর জন্য CSC-কে নিয়োগদানের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, ইতিমধ্যে ২নং চুক্তির অধীনে নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং এই চুক্তির মেয়াদ ১৫/১২/৯৭ ইং তারিখে উত্তীর্ণ হয়েছে। চুক্তির শর্ত অনুযায়ী volume-6 এর Clause-4 অনুসারে ঠিকাদার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর ৬(ছয়) বৎসর পর্যন্ত এর Monitoring & Maintenance কাজে জেএমবিএ-কে সহায়তা করার কথা। এ বিষয়ে তাদের বিভিন্ন কাজের জরিপ পরিচালনা করে তার অবস্থা সম্পর্কে প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হলে তা মেরামতের জন্য design, method-statement, estimate ইত্যাদি প্রস্তুত, দরপত্র আহবানের পর নিযুক্ত ঠিকাদারের কাজ তদারকী ইত্যাদি করার কথা। এ জন্য BoQ এর item No.- 515 তে Provisional Sum হিসাবে ৩০০,০০০,০০০/- (তিরিশ কোটি) টাকার সংস্থান আছে। কিন্তু সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পর পূর্ণ প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য দীর্ঘমেয়াদী O&M Contractor নিয়োগের প্রেক্ষাপটে ২নং ঠিকাদারকে VO-28 জারির মাধ্যমে উক্ত কাজ হতে অব্যহতি দেওয়া হয় এবং O&M Contractor নিয়োগের পূর্ব পর্যন্ত উক্ত কাজ করার জন্য ৫৯তম বোর্ড সভায় নীতিগত অনুমোদনের প্রেক্ষিতে সিএসসি-কে নিয়োগ করা হয়। উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত হয় যে, সিএসসি-কে উক্ত কাজে নিয়োগের জন্য ব্যয় চূড়ান্ত করে পরবর্তী বোর্ড সভায় অনুমোদনের জন্য পেশ করতে হবে। এখানে উল্লেখ্য যে, বিগত বোর্ড সভার পূর্ব পর্যন্ত এ কাজের জন্য সিএসসি'র man-month input চূড়ান্ত না হওয়ার কারণে প্রকৃত ব্যয় বোর্ড সভায় পেশ করা যায়নি।

তিনি আরো জানান যে, গত ২২/০১/৯৮ ইং তারিখে সিএসসি'র সাথে আলোচনার প্রেক্ষিতে তাদের man-month input এর বিষয়টি চূড়ান্ত হয় এবং তদপ্রেক্ষিতে ২৪/১/৯৮ ইং তারিখে সিএসসি চূড়ান্ত প্রস্তাব পেশ করে। এই প্রস্তাব অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য খরচ হবে বৈদেশিক মুদ্রায় NGL-374131.25 এবং স্থানীয় মুদ্রায় ২,৭৯৩,৯৬৬.০০ (সাতাশ লক্ষ তিনানবই হাজার নয়শত ছাপান) টাকাসহ মোট টাকা ১০,৯১২,৬১৮.০০ (এক কোটি নয় লক্ষ বার হাজার ছয়শত চৌদ্দ)। এই অতিরিক্ত কাজটি ডিসেম্বর' ৯৭ তে আরম্ভ হয়েছে এবং 'আগস্ট' ৯৮ তে সমাপ্ত হবে। সিএসসি'র এই চূড়ান্ত প্রস্তাবটি যাচাই করে যবসেক যথাযথ বলে মনে করে।

সভায় আলোচনাস্তে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : ২নং চুক্তির অধীনে নদীশাসন কাজের Monitoring & Maintenance বাবদ ৩০ (তিরিশ) কোটি টাকা এর কাজটি VO-28 এর মাধ্যমে বাতিল করতঃ ২৪ স্বল্প মেয়াদী কাজে সিএসসি-কে ১০,৯১২,৬১৮.০০ (এক কোটি নয় লক্ষ বার হাজার ছয়শত চৌদ্দ) টাকায় নিয়োগদানের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২৪.১.৯৮

যমুনা বহুমুখী সেতু নির্মাণের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (Operation & Maintenance) কাজের ঠিকাদার নিয়োগ প্রসঙ্গটি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ (যবসেক) কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মান কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে। কর্মসূচী অনুসারে প্রকল্পের সব নির্মান কাজ আগামী জুন মাসের মাঝামাঝি শেষ হবে এবং ঐ মাসের শেষার্ধে গাড়ী চলাচলের জন্য সেতু উন্মুক্ত করা হবে বলে আশা করা যায়। এরপ একটি বৃহৎ প্রকল্পের পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ (O & M), টোল সংগ্রহ ইত্যাদি কাজ বেশ জটিল। এসব কাজ করার জন্য প্রয়োজনীয় জনবল ও পূর্ব অভিজ্ঞতা যবসেক এর নেই। বিষয়টি বিবেচনা করে ৫৫-তম বোর্ড সভায় সেতু পরিচালনা, টোল সংগ্রহ ও রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি কাজের জন্য পূর্ব অভিজ্ঞতা সম্পন্ন বিদেশী ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান (Operator) নিয়োগের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে বিজ্ঞাপন প্রকাশের মাধ্যমে O & M কাজের জন্য ৭ (সাত)টি আন্তর্জাতিক ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে long listed করা হয়। উক্ত প্রতিষ্ঠানগুলো হতে প্রাপ্ত Pre-qualification Document পরীক্ষা-নিরীক্ষার পর নিম্ন বর্ণিত ৪টি প্রতিষ্ঠানকে O & M কাজের জন্য Pre-qualify করা হয় এবং তাদের নিকট হতে O & M Contract এর জন্য দুই খাম (Two Envelop) পদ্ধতিতে যথা Technical এবং Financial প্রস্তাব সম্বলিত দরপত্র আহ্বান করা হয় :

- ১। JOMAC (Intertoll/SOW/AML)
- ২। A1 & A/PBL/TEL
- ৩। DCE/PDLC/MAH/KL
- ৪। PROPEL

- ২। ১০ই ফেব্রুয়ারী, ১৮ই তারিখে দরপত্র গ্রহণের পর উল্লেখিত ৪টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে নিম্নোক্ত ৩(তিনি)টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করেছে বলে সচিব জানান।
 - ১। JOMAC (Intertoll/SOW/AML)
 - ২। A1 & A/PBL/TEL
 - ৩। DCE/PDLC/MAH/KL

- ৩। দরপত্র মূল্যায়ন নীতিমালা অনুযায়ী Technical Proposal এ নৃন্যতম ৭০% নম্বর প্রাপ্ত দরপত্র দাতাকে Technically qualified বলে গণ্য করা এবং শুধু মাত্র Technically qualified দরপত্র দাতাদের Financial Proposal পরীক্ষা-নিরীক্ষার জন্য খুলে সর্বনিম্ন দরদাতারকে O & M কাজ প্রদানের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

- ৪। সচিব আরো জানান যে, কারিগরী প্রস্তাবের জন্য যবসেক কর্তৃক অনুমোদিত মূল্যায়ন নীতিমালা অনুযায়ী দরপত্র দাখিলকারী ৩ (তিনি)টি প্রতিষ্ঠানের কারিগরী প্রস্তাবগুলি Management Consultant (MC) কর্তৃক প্রাথমিকভাবে মূল্যায়ন করা হয়েছে। MC-এর দাখিলকৃত মূল্যায়ন প্রতিবেদন যবসেক কর্তৃক গঠিত নিম্নবর্ণিত ৬ (ছয়) সদস্য বিশিষ্ট Evaluation Committee কর্তৃক পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা হয়েছে।

১। জনাব এ, কে, এম খলিলুর রহমান	আহ্বায়ক
প্রধান প্রকৌশলী, যবসেক	
২। জনাব মোঃ আবুস সাত্তার	সদস্য
প্রকল্প পরিচালক, যবসেক	
৩। জনাব এ, এস, এম মঞ্জুর	সদস্য
অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী (সেতু), সওজ	
৪। ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী	সদস্য
মেম্বার, পিওই, জেএমবিপি	
৫। ডঃ আইনুন নিশাত	সদস্য
মেম্বার, পিওই, জেএমবিপি	
৬। জনাব শেখ রবিউল ইসলাম	সদস্য-সচিব
অতিরিক্ত পরিচালক (সেতু), যবসেক	

- ৫। মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক প্রনীত O & M Contract এর কারিগরী প্রস্তাবের মূল্যায়ন মতে O & M Contract

এ টেন্ডার দাখিলকৃত ৩ (তিনি)টি প্রতিষ্ঠান নিম্নোক্ত নম্বর পেয়েছে বলে সচিব জানান। তিনি উল্লেখ করেন MC এর মূল্যায়নে DCE/PDLC/MAH/KL নির্দ্ধারিত পাশ মার্ক অর্জনে ব্যর্থ হয়।

এন্মিক নং	প্রতিষ্ঠানের নাম	প্রাপ্ত নম্বর
১	JOMAC (Intertoll/SOW/AML)	৮২%
২	A1 & A/PBL/TEL	৭৬%
৩	DCE/PDLC/MAH/KL	৭১%

- ৬। কারিগরী যোগ্যতা অর্জনকারী উল্লেখিত ওটি প্রতিষ্ঠানের আর্থিক প্রস্তাব গত ৫/৩/০৮-ইং তারিখে দরপত্র দাতাদের উপস্থিতিতে খোলা হয়। আর্থিক প্রস্তাব গুলো MC প্রাথমিকভাবে মূল্যায়ন করেছে। JOMAC-কে সর্বনিম্ন দরদাতা হিসাবে চিহ্নিত করে MC যবসেক বরাবরে একটি প্রতিবেদন পেশ করেছে।
- ৭। যবসেক মূল্যায়ন কমিটি উল্লেখিত MC প্রনীত মূল্যায়ন প্রতিবেদন পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে দরদাতাগণের প্রদত্ত দর নিম্ন ছক অনুযায়ী পেয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

Table : Summary of Management Fees as proposed by Different Bidders :

Period	JOMAC		DCE		AI & A	
	US \$	Taka	US \$	Taka	US \$	Taka
Year-1	3,353,772	64,920,000	2,659,200	133,392,000	3,708,000	195,000,000
Year-2	3,348,648	65,160,000	2,659,200	133,392,000	3,888,000	204,744,000
Year-3	3,335,700	65,760,000	2,659,200	133,392,000	4,080,000	214,980,000
Year-4	3,330,576	66,000,000	2,659,200	133,392,000	4,284,000	225,732,000
Year-5	3,313,440	66,792,996	2,659,200	133,392,000	4,500,000	237,024,000
Total	16,682,136	328,632,996	13,296,000	666,960,000	20,460,000	1,077,480,000
Total Equiv.. in Taka (1 US\$ = Tk. 46)	1,096,011,252		1,278,576,000		2,018,640,000	
Ranking	1st Lowest		2nd Lowest		3rd Lowest	

- ৮। সচিব উল্লেখ করেন যে, কমিটি প্রনীত মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুযায়ী JOMAC (Intertoll/SOW/AML) মোট টাকা ১০৯,৬০,১১,২৫২(এক শত নয় কোটি ষাট লক্ষ এগার হাজার দুই শত বাহান্ন)(US\$ 23,826,332) দর উদ্বৃত্ত করে সর্বনিম্ন দরদাতা হিসেবে O & M Contract এর জন্য যোগ্যতা অর্জন করেছে। কমিটি সর্বনিম্ন দরদাতা JOMAC এর সাথে O & M চুক্তি সম্পাদনের পূর্বে কতিপয় বিষয়ে Negotiation এর জন্য সুপারিশ করেছে এবং উক্ত দরদাতাকে সর্বনিম্ন দরদাতা হিসাবে অনুমোদন প্রদানের জন্যও সুপারিশ করেছে। JOMAC এর আর্থিক প্রস্তাব এবং কারিগরী প্রস্তাবে উত্থাপিত বিভিন্ন প্রক্ষেত্রে সুপারিশ সম্পর্কে ২য় সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান একাধিক আপত্তি পেশ করেছে বলে সচিব সভাকে অবহিত করেন। সভাপতি ও সদস্যদের প্রশ্নের জবাবে সচিব বলেন যে, এই সমস্ত আপত্তি পরীক্ষা করে দেখা হয়েছে। আর্থিক প্রস্তাবের তিনটি Photocopy দেয়ার কথাছিল যা JOMAC করেনি। কিন্তু ২য় সর্বনিম্ন দরদাতার চেয়ে তাদের অফার টাকা ১৮,২৫,৬৪,৭৪৮ (আঠার কোটি পঞ্চিশ লক্ষ চৌষট্টি হাজার সাতশত আটচলিশ টাকা মাত্র) কম দিয়েছে। Photocopy না দেয়ার বিষয়টিকে মূল্যায়ন কমিটি গুরুত্বপূর্ণ ব্যত্যয় বলে মনে করে না। সচিব নিজে এই বিষয়ে মূল্যায়ন কমিটির বওব্য যথার্থ গণ্য করেন বলে সভাকে অবহিত করেন। অন্যান্য বিষয়ে DCE এর আপত্তি সমূহ কেন্দ্রভাবেই যথার্থ নয়। সভায় সামগ্রিকভাবে বিষয়টি বিস্তারিত পর্যালোচনা করা হয়।

সভায় এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : বঙ্গবন্ধু সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষন (O & M) এর জন্য সর্বনিম্ন দরদাতা JOMAC (Intertoll/SOW/AML) এর সাথে Negotiation করার জন্য বোর্ড অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ ৯ : বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপন প্রসংগটি উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৪ তম বোর্ড সভায় বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপনের সিদ্ধান্ত হয়েছে। সিদ্ধান্তনুযায়ী সেতুর পূর্বে এলেঙ্গায় ও পশ্চিমে নলকায় দেশীয় পর্যটকদের জন্য এবং পূর্ব প্রান্তে BEF এলাকা সংলগ্ন স্থানে বিদেশী পর্যটক ও উচ্চ আয়ের দেশী পর্যটকদের জন্য পর্যটন এবং জাতীয়-আন্তর্জাতিক সম্মেলন কেন্দ্র স্থাপনের লক্ষ্যে নভেম্বর'৭৭ মাসে পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি দিয়ে আগ্রহী কোম্পানী, কনসোর্টিয়ামের পক্ষ থেকে "Letters of interest" আহ্বান করা হয়।

২। এতদপ্রক্ষিতে গত ১৫-১-১৯৮৮ তারিখ পর্যন্ত ১০ (দশ) টি প্রতিষ্ঠান "Letters of interest" পেশ করে। এই দশটি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে ৭ (সাত) টি প্রতিষ্ঠানের প্রস্তাব এদের দক্ষতা, অভিজ্ঞতা, ব্যবসায়িক প্রতিষ্ঠা ইত্যাদির সামগ্রিক বিবেচনাযোগ্য মর্মে ব্যবস্থাপনা পরামর্শক সুপারিশ করেছে এবং এদের অনুকূলে ইতিমধ্যে "Concept Document" প্রেরণ করা হয়েছে। এই প্রসংগে সচিব বোর্ডকে অবহিত করেন যে পর্যটন কেন্দ্রকে পরিপূর্ণ রূপ দিতে লীজগ্রহীতাকে প্রভৃতি অর্থ ব্যয় করতে হবে, এই কারনে বিভিন্ন প্রতিষ্ঠান লীজের মেয়াদ ২০ বৎসরের স্থলে ৩০ বৎসর করার জন্য অনুরোধ করেছে। প্রস্তাবটি পর্যালোচনান্তে যুক্তিযুক্ত মনে করায় সচিব বিষয়টি সম্পর্কে বোর্ডের অনুমোদনকামনা করেন।

৩। **Concept Document** এ উল্লেখিত উপরোক্ত এলাকায় পর্যটন, অবসরযাপন এবং কনফারেন্স কেন্দ্র স্থাপন, ব্যবস্থাপনা, পরিচালনা ও রান্ধণাবেশনের বিষয়ে প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা কর্তৃক একটি খসড়া Bid Document প্রণীত হয়েছে যাহা যবসেকের আইন উপদেষ্টা কর্তৃক পরীক্ষিত হয়েছে। দরপত্রদাতাদের কাছ থেকে আর্থিক প্রস্তাব সংগ্রহের জন্য এই Bid Document ব্যবহার করা হবে।

৪। **Concept Document** এর ভিত্তিতে প্রাপ্ত প্রস্তাবসমূহ পরীক্ষান্তে সন্তোষজনক প্রতিষ্ঠানসমূহকে Short-list ভুক্ত করে আর্থিক প্রস্তাব আহ্বান করা হবে বলে সচিব জানান।

৫। সচিব, সভাকে অবহিত করেন যে **Concept document** এর ভিত্তিতে নির্দ্ধারিত সময়ে মাত্র দু'টি প্রস্তাব পাওয়া গেছে। এত স্বল্প সংখ্যক প্রস্তাবের ভিত্তিতে অগ্রসর হলে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপন বিষয়ে পরবর্তীতে জটিলতা সৃষ্টি হতে পারে। তিনি প্রস্তাব করেন যে Long listed এর প্রতিষ্ঠান সমূহকে সময় বৃদ্ধি করে এবং নির্দ্ধারিত সময়ে তালিকাভুক্ত হতে পারেনি কিন্তু পর্যটন কেন্দ্র স্থাপনের বিষয়ে আগ্রহ প্রকাশ করেছে এমন প্রতিষ্ঠান সমূহকে প্রস্তাব পেশের একটি সুযোগ দেয়া যেতে পারে। বোর্ড এই সুপারিশটি যুক্তিযুক্ত বলে মনে করে।

এ বিষয়ে সভার সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

সিদ্ধান্ত : বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপনের লক্ষ্যে প্রণীত Bid Document বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এ বিষয়ে পরবর্তী ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। তবে এই document এর ভিত্তিতে দরপত্র আহ্বানের পূর্বে প্রস্তাব প্রেরণে ব্যর্থ প্রতিষ্ঠানসমূহকে পুনরায় একটি সুযোগ দেয়ার জন্য বোর্ড ৩০শে এপ্রিল '৮৮ পর্যন্ত সময়সীমা পুনঃ নির্দ্ধারনের সুপারিশ অনুমোদন করে। একই সংগে লীজের মেয়াদ ৩০ বৎসর করার প্রস্তাবও বোর্ড অনুমোদন করে।

২১.৬.১৮।১৮

Porjoton

আলোচনাচৰ্তা : বিবিধ-২ :

Consultancy Services to JMBP for O & M of JMBP এ বিষয়টি সম্পর্কে সচিব জনান যে, বঙ্গবন্ধু সেতু নির্মাণস্থলে পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ এর নিমিত্তে পাঁচ বৎসর মেয়াদের জন্য O & M Contractor নিয়োগের প্রক্রিয়া অব্যাহত আছে। জুন ৯৮ হতে O & M Contractor এর কাজ শুরু হবে। এই কাজের তদারকী ও যথাযথ বাস্তবায়ন সম্পর্কে যবসেক এর পূর্ব অভিজ্ঞতা নাই। উল্লেখিত কারণে প্রাথমিক পর্যায়ে এ কাজে যবসেক কে পরামর্শ সহায়তা প্রদানের জন্য বিদেশী অভিজ্ঞ উপদেষ্টা নিয়োগের মাধ্যমে Operation & Maintenance for Consultancy Service (O & MC) এর প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে। এ জন্য একটি TOR প্রস্তুত করা হয়েছে। কাজটির মেয়াদ প্রাথমিকভাবে দুই বৎসর ধরা হয়েছে। TOR এ এই কাজের জন্য বিদেশী বিশেষজ্ঞের জন্য ৩৪ (চৌত্রিশ) জন-মাস এবং দেশী বিশেষজ্ঞের জন্য ১০ (দশ) জন-মাস Input এর ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। প্রচলিত পদ্ধতি অনুসারে উপদেষ্টা নিয়োগ করতে হলে অনেক সময়ের প্রয়োজন এবং এতে বহুসংখ্যক উপদেষ্টা ফার্ম হয়তো কাজে আগ্রহ দেখাবে যাদের এই কাজ করার তেমন কোন অভিজ্ঞতা নাই। অন্য দিকে যমুনা সেতু প্রকল্পে সম্পৃক্ত বিদেশী সংস্থা (১) Sir willion Halcrow & Partners Ltd, UK এবং (২) Randel Palmer & Tritton Lead Firm হিসাবে প্রথম থেকেই এই সেতুর কাজে জড়িত আছে। প্রকল্পের খুটিনাটি সব কিছুর অভিজ্ঞতা এ প্রতিষ্ঠান দু'টি ইতিমধ্যে অর্জন করেছে বিধায় যবসেক কর্তৃক তাদেরকে Short Listed করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় এবং তাদের মধ্যে হতে প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে একজনকে নির্বাচন করা হবে। এ জন্য দুইখাম পদ্ধতিতে (Technical Proposal এবং Financial Proposal) ফার্ম দুইটি হতে প্রস্তাব চাওয়া হয়েছে। আগামী ১২ই এপ্রিল পর্যন্ত যবসেক কর্তৃক এ কাজের প্রস্তাব গৃহীত হবে। প্রথমে কারিগরী প্রস্তাব দেখা হবে এবং নুন্যতম ৭০% প্রাপ্ত কারিগরী প্রস্তাবকে Responsive হিসাবে গণ্য করা হবে। পরবর্তীতে আর্থিক প্রস্তাব খোলা হবে এবং সর্বনিম্ন দরদাতাকে নিয়োগ করা হবে।

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের প্রকৌশলীগণ দ্বারা ভবিষ্যতে এ কাজ করার জন্য এখন হতে ব্যবস্থা গ্রহণ করার মাধ্যমে যথাশীল সম্ভব বিদেশী বিশেষজ্ঞদের উপর নির্ভরশীলতা কমানোর বিষয়ে প্রচেষ্টা গ্রহণের লক্ষ্যে সভায় মত প্রকাশ করা হয়।

আলোচনাটে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

বঙ্গবন্ধু সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে সেতু কর্তৃপক্ষকে পরামর্শ সহায়তা প্রদানের লক্ষ্যে দুই বৎসরের জন্য অভিজ্ঞ বিদেশী উপদেষ্টা নিয়োগের বিষয়টি এবং এ কাজে প্রস্তাবিত TOR বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।



বিবিধ ৩ং ৩ এবং ৪ নং চুক্তির Clause 10 (performance security) of the Condition of Contract সংশোধন প্রসংগে সচিব সভায় জানান যে, Condition of Contract এর Clause 10 মোতাবেক ৩ ও ৪ নং চুক্তির ঠিকাদার সামহোয়ান কর্পোরেশনকে কার্য্য সম্পাদনের (Date of completion) পর আরও ১ বছরের জন্য চুক্তি মূল্যের ১০% পারফরমেন্স সিকিউরিটি রাখতে হবে।

C-3: Performance Bank Guarantee = \$ 2.97 million

C-4: Performance Bank Guarantee = \$ 2.72 million

Total = \$ 5.69 million.

সচিব উল্লেখ করেন যে, যেহেতু C-3 কে ১৪ (চৌদ্দ) মাস (৩১/০৩/৯৮ পর্যন্ত) এবং C-4 কে ১০ (দশ) মাস (৩১/১১/৯৭ পর্যন্ত) সময় বর্ধিত করা (EOT) হয়েছে তাই উভয় ক্ষেত্রে date of Completion পিছিয়ে পরিবর্তী এক বৎসরের তারিখ সরে গেছে। চুক্তির শর্ত মোতাবেক এই Bank Guarantee (BG) ঐ পরিবর্তীত তারিখ পর্যন্ত বর্ধিত করতে হবে।

EOT এর কারণে, এই Bank Guarantee (BG) এর সময় বাড়াতে হবে বিধায় এই বাবদ প্রদত্ত ব্যাংক Premium ঠিকাদার যবসেকের নিকট হতে পুনর্ভরনের মাধ্যমে পাবে। বর্তমানে মোট BG এর পরিমাণের উপর প্রায় ২% Premium প্রদান করতে হয়।

চুক্তির শর্ত মোতাবেক যদি ঠিকাদারকে এই মুহূর্তে ঐ BG বর্ধিত করতে হয় তাহলে Premium বাবদ প্রায় \$114,600 শেষ পর্যন্ত যবসেককে প্রদান করতে হবে বলে CSC জানিয়েছে।

সচিব এই মর্মে সভাকে জানান যে, দক্ষিণ কোরিয়ার বর্তমান অর্থনৈতিক অবস্থার কারণে ঠিকাদারের পক্ষে Premium এর ঐ টাকা সংগ্রহ করা কষ্ট সাধ্য হয়ে পড়েছে। তাই ঠিকাদার আবেদন জানিয়েছে ১০% BG এর পরিবর্তে ৩.৩৩% করা হোক। সচিব, CSC ও ঠিকাদারের মধ্যে আনুষ্ঠানিক আলোচনায় ঠিকাদার ৩.৩৩% BG এর প্রস্তাব গৃহীত হলে Premium এর উপর ২৫% ছাড় দিতে সম্মত হয়েছে।

যদি সামহোয়ান কর্পোরেশনের প্রস্তাব গ্রহণ করা হয় তাহলে BG এর Premium বাবদ অতি কর্তৃপক্ষকে প্রায় \$28,650 প্রদান করতে হবে। কিন্তু সেক্ষেত্রে maintenance period শেষ হওয়া পর্যন্ত Bank Guarantee বাবদ \$5.69 million এর পরিবর্তে \$1.89 million এর Guarantee থাকবে।

Samwhan Corporation সম্পত্তি বাংলাদেশ সরকারের অধীনে ঐ এলাকায় Railway Link Project এ কাজ করছে। Maintenance period এ প্রস্তাবিত Bank Guarantee এর অতিরিক্ত যদি আদৌ Claim করা প্রয়োজন হয়ে পড়ে, তবে ঐ Project থেকেও Claim করা সম্ভব হবে বলে সচিব জানান। তাছাড়া Samwhan Corp. বাংলাদেশে তাদের সুনাম নষ্ট না করতে সচেষ্ট থাকবে বলেও সচিব অভিমত ব্যক্ত করেন।

এ বিষয়ে সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপঃ

সিদ্ধান্তঃ চুক্তি নং-৩ ও ৪ এর Condition of Contract মোতাবেক Performance BG ১০% এর পরিবর্তে ৩.৩৩% প্রদানের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২০০৬/১৪/১৮

আলোচ্যসূচী : বিবিধ-৪ :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের বিভিন্ন চুক্তির অধীনে পেশকৃত Contractual Claims ও Disputes (পেশকৃত ও সন্তান্য) সমূহ নিষ্পত্তির লক্ষ্যে CSC এর জন্য অতিরিক্ত জনবল (Man-time) এর প্রয়োজন সম্পর্কে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ প্রায় সমাপ্তির পর্যায়ে। ইতিমধ্যে Contract-2 এবং Contract-4 এর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে। Contract-1 এবং Contract-3 এর কাজ যথাক্রমে আগামী ২০শে জুন, ৯৮ এবং ৩১শে মার্চ, ৯৮ তারিখে সমাপ্ত হবে বলে আশা করা যায়।

- ২। সচিব উল্লেখ করেন যে, প্রকল্পের চুক্তি সমূহের অধীনে নির্মান কাজ চলাকালে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারগণ কর্তৃক তাদের নিজ নিজ Contract এর বিপরীতে বেশ কিছু Contractual Claim ইতিমধ্যে CSC এর নিকট বিবেচনার জন্য পেশ করা হয়েছে। আগামীতে অনুরূপ আরও Claims বিবেচনার জন্য পেশ করা হবে বলে ধারণা করা হচ্ছে। পূর্বে প্রাপ্ত Claims গুলো CSC কর্তৃক তাদের বর্তমান জনবল দিয়ে নিষ্পত্তি ও নিরীক্ষার প্রয়াজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের নির্মান কাজ সমূহ আগামী জুন, ৯৮ইং মাসে সমাপ্ত হওয়ার পাশাপাশি প্রকল্পের তদারকির দায়িত্বে নিরোজিত CSC অধীনস্থ জনবলের জন্য বরাদ্দ সময়সীমা ও সেপ্টেম্বর, ৯৮ইং শেষ হয়ে যাবে। নির্মান কাজ সমাপ্তির পরবর্তীতে Maintenance Period এর তদারকির দায়িত্ব CSC এর সাথে বর্তমানে বিদ্যমান চুক্তিভূক্ত মোট ব্যয়ের মধ্যে সমাধা করা যাবে বলে CSC কর্তৃক মৌখিকভাবে জানানো হয়েছে। কিন্তু বিভিন্ন চুক্তির বিপরীতে ঠিকাদারগণ কর্তৃক সম্পত্তিকালে পেশ করা Claim সমূহ এবং আগামীতে সন্তান্য পেশকৃত Claim সমূহ বর্তমান CSC চুক্তিতে যে জনবলের সংস্থান আছে তা দ্বারা পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও নিষ্পত্তি করা সন্তুষ্ট হবে না বলে তারা মৌখিকভাবে জানিয়েছে।
 - ৩। বিগত ২২শে মার্চ হতে ২৪শে মার্চ, ৯৮ইং তারিখ পর্যন্ত প্রকল্প এলাকায় অনুষ্ঠিত 9th Milestone Meeting এ বিভিন্ন চুক্তির Claim সমূহ (পেশকৃত ও সন্তান্য) আলোচনা করা হয়। সভায় উপস্থিত দাতা সংস্থার প্রতিনিধিবৃন্দ Claim সমূহ সুষ্ঠুভাবে নিষ্পত্তির মাধ্যমে প্রকল্পের সমাপ্তির লক্ষ্যে অতিরিক্ত জনবল সংস্থান করার পক্ষে সুস্পষ্ট মতামত ব্যক্ত করেন। Milestone Meeting এর উক্ত আলোচনার প্রেক্ষিতে প্রকল্পের বিভিন্ন চুক্তির Claims & Measurement Disputes সমূহ বিবেচনার জন্য বর্তমান CSC চুক্তিতে অতিরিক্ত ১২ Man-months জনবলের সংস্থান করে CSC কর্তৃক একটি প্রস্তাব পেশ করা হয়েছে। দাতা সংস্থার প্রতিনিধিগণ এই প্রস্তাব খসড়া পর্যায়ে দেখে এটি গ্রহণের জন্য মৌখিকভাবে সচিব যমুনা সেতু বিভাগকে বিশেষভাবে অনুরোধ করেছেন। তারা মনে করেন CSC এবং MC কে দিয়ে এই সমস্ত Claim মূল্যায়ন ও নিষ্পত্তির পদক্ষেপ না নিলে পরবর্তীতে একদিকে বাংলাদেশ সরকারকে DRB এবং Arbitration পর্যায়ে মারাত্মক অসুবিধার সমূহীন হতে হবে। একই সংগে Loan Disbursement বন্ধ হওয়ার আগে এই সমস্ত Claim বাবদ প্রদেয় অর্থ (যদি পরিশোধ করতে হয়) প্রদান করা সম্ভব হবে না। তখন বৈদেশিক মুদ্রা সংকটে সরকারকে পড়তে হবে।
 - ৪। প্রকল্পের বিভিন্ন চুক্তির Claims & Measurement Disputes সমূহ বিবেচনার জন্য CSC কর্তৃক নিম্নরূপ জনবলের প্রস্তাব পেশ করা হয়েছে :
- | | |
|--|--------------|
| 1. Deputy Project Director (Extension) - | 2 Man-months |
| 2. Senior Contracts Engineer (New) - | 4 " |
| 3. Quantity Surveyor (New)- | 4 " |
| 4. Contracts Engineer (Extension)- | 2 " |

Total= 12 Man-months

CSC কর্তৃক পেশকৃত প্রস্তাব উল্লেখিত অতিরিক্ত জনবলের জন্য বৈদেশিক মুদ্রায় যথাক্রমে পাউন্ড ষ্টালিং ১০০,০০০ (এক লক্ষ) ও ডাচ গিন্ডার ২০০,০০০ (দুই লক্ষ) ব্যয় হবে বলে উল্লেখ করা হয়েছে এবং বর্তমানে বিদ্যমান CSC চুক্তির অনুমোদিত Man Time Rate সমূহ এই ক্ষেত্রেও প্রয়োজ্য হবে বলে তারা জানিয়েছে। ইতিমধ্যে বিভিন্ন চুক্তির বিপরীতে মোট প্রায় ১২৫ মিলিয়ন ডলারের Claim ঠিকাদারগণ কর্তৃক উপস্থাপন করা হয়েছে। এসব Claim এবং আগামীতে যেসব Claim উপস্থাপন করা হবে তা নিরীক্ষা ও নিষ্পত্তি করার লক্ষ্যে জরুরী ভিত্তিতে উল্লেখিত জনবলের সংস্থানের জন্য বর্তমান CSC চুক্তি সংশোধনের প্রয়াজনীয়তা দেখা দিয়াছে।

অলোচনাপ্তে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন চুক্তির Claims ও Disputes সমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও নিষ্পত্তি করার লক্ষ্যে CSC কর্তৃক প্রস্তাবিত অতিরিক্ত ১২ (বার) জনমাস সংস্থানের মাধ্যমে CSC এর বর্তমান চুক্তি সংশোধনের বিষয়টি বোর্ড অনুমোদন করে।

পরিশেষে সভাপতি উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

২৩-৩৪/১৮

অনুমোদন
(অনোয়ার হোসেন)
মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ৪/৫/২০২২
ও

চেয়ারম্যান
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

২৯শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের
৬০তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবন্দের নামের তালিকা।

<u>ক্রমিক নং</u>	<u>নাম ও পদবী</u>	<u>মন্ত্রণালয়/সংস্থা</u>
১।	জনাব আনিসুল হক চৌধুরী, সদস্য	(তৌত অবকাঠামো বিভাগ), পরিকল্পনা কমিশন, ঢাকা।
২।	সৈয়দ রেজাউল হায়াত, সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, ঢাকা।
৩।	জনাব আমিন উল্লাহ, সচিব	আইন, বিচার ও সংসদ বিষয়ক মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৪।	মেজর জেনারেল হাসান মাহমুদ চৌধুরী বিপি চীফ অব জেনারেল ষ্টাফ	বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
৫।	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াব্দুদ প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জনপথ বিভাগ, ঢাকা।
৬।	চৌধুরী মোহাম্মদ মহসীন অতিরিক্ত সচিব	ইআরডি, ঢাকা।
৭।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৮।	ডঃ মোহাম্মদ শাহজাহান পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৯।	ডঃ ফিরোজ আহমেদ পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১০।	জনাব আবদুল কাদের মিয়া যুগ্ম-সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
১১।	জনাব মোঃ আবদুস সাত্তার প্রকল্প পরিচালক	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১২।	জনাব ফারুক আহমেদ সিন্দিকি পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৩।	জনাব এ, কে, এম শামসুজ্জোহা পরিচালক (পিএনএম)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।