

**১৪ই জানুয়ারি, ২০০১ খ্রীঃ তারিখে অনুষ্ঠিত
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৭৪ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।**

১৪ই জানুয়ারি, ২০০১ খ্রীঃ তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী জনাব আনোয়ার হোসেন এম. পি এর সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সম্মেলন কক্ষে কর্তৃপক্ষের ৭৪ তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবৃন্দের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে দেখানো আছে।

আলোচ্যসূচী-১ঃ ৭৩ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী অনুমোদন।

সভার শুরুতে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব জনাব সৈয়দ মারওয়াদ মোরশেদ যসবেক-এর ৭৩ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৭৩ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর কোন মন্তব্য/বক্তব্য আছে কিনা না সে সম্পর্কে তিনি বোর্ডের সকল সদস্যের দ্বারা আকর্ষণ করেন। ৭৩ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর বোর্ড সদস্যদের কোন মন্তব্য না থাকায় সর্বসমতিক্রমে তা অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-২ঃ ২ নং চুক্তির ঠিকাদার হ্যাম-ভোয়া কর্তৃক পেশকৃত দাবী (Claim) নেগোসিয়েশনের মাধ্যমে নিষ্পত্তিক্রমে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক পেশকৃত প্রতিবেদন অনুমোদন ও সুপারিশকৃত অর্থ (৬১.০০ কোটি টাকা) পরিশোধ প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ২নং চুক্তির ঠিকাদার হ্যাম-ভোয়া কর্তৃক পেশকৃত দাবী (Claim) নেগোসিয়েশনের মাধ্যমে নিষ্পত্তিক্রমে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক পেশকৃত প্রতিবেদন অনুমোদন ও সুপারিশকৃত অর্থ (৬১.০০ কোটি টাকা) পরিশোধের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করে সংক্ষিপ্ত বক্তব্য পেশ করেন। অতঃপর প্রতিবেদনটির উপর প্রাথমিক বক্তব্য রাখার জন্য তিনি সেতু বিভাগের যুগ্ম-সচিব জনাব মোঃ আব্দুল কাদের মিয়া-কে অনুরোধ জানান। যুগ্ম-সচিব জনাব মোঃ আব্দুল কাদের মিয়া ২নং চুক্তির ঠিকাদার হ্যাম-ভোয়া কর্তৃক পেশকৃত দাবী সম্পর্কে সংক্ষেপে জানান যে, চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদার তাদের কাজের জন্য প্রথমে মোট ৯টি Claim দাখিল করেছিল। তবে ঠিকাদার ইতোগুর্বে পেশকৃত Claim-1 এবং Claim-2 বাতিল করে তার স্থলে Claim-10 দাখিল করায় প্রকৃতপক্ষে Claim-এর মোট সংখ্যা দাঁড়ায় ৮-এ। এর মধ্যে ৩টি Claim চুক্তিপত্রের বিধান অনুসারে DRB-এর মাধ্যমে নিষ্পত্তি করা হয়। অবশিষ্ট ৫টি Claim Negotiation এর মাধ্যমে নিষ্পত্তি করার জন্য ঠিকাদার এবং যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ সম্মত হয়। এই Claim-গুলো আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক পুর্ণান্পূর্জ্বভাবে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে দেখা হয়েছে। কমিটি কর্তৃক প্রতিটি Claim বিশ্লেষণ করে যবসেক-এর বক্তব্যসহ একটি Position Paper প্রণয়ন করা হয় এবং এর অনুলিপি Joint Facilitator এবং ঠিকাদারকে দেয়া হয়। প্রবর্তীতে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি Joint Facilitators এর উপর্যুক্তিতে ঠিকাদারের সাথে নেগোসিয়েশন করতঃ সুপারিশ সম্বলিত একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করে, যা আজ সভায় বিবেচনা এবং অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়েছে। এরপর তিনি আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবায়ক/প্রাক্তন সচিব, জনাব মোঃ ওমর হাদী-কে ২নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধাপিত দাবী সম্পর্কে নেগোসিয়েশনের বিস্তারিত ফলাফল সভায় উপস্থাপনের জন্য অনুরোধ জানান।

২। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবায়ক জনাব মোঃ ওমর হাদী আলোচনার শুরুতে জানান যে, চুক্তি নং-২ এর কার্যক্রমে কিছু বিশেষত্ব (Speciality) রয়েছে। যার মধ্যে deep dredging দ্বারা নদীশাসন সম্পর্কিত গাইড বাঁধ (Guide Bund) নির্মাণ অন্তর্ভুক্ত। তিনি জানান যে, যমুনা নদীর চারিওক বৈশিষ্ট্য একটু ভিন্ন ধরণের। এই নদী সর্বদাই পাড় ভাঙ্গে এবং বিভিন্ন দ্রোত ধারায় তার গতি পরিবর্তন হয়ে থাকে। ফলে গাইড বাঁধ নির্মাণ কাজটি কারিগরী দিক থেকে জটিল ও দুর্ভাগ্য। পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণের সময় Slope Failure ঘটে। নির্মাণ কাজের বুকি কমিয়ে

একটি কার্য মৌসুমে (অঠোবর থেকে মে) পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ সম্পন্ন করার লক্ষ্যে উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান প্যালেন অব এক্সপার্টসগের সহায়তায় এবং জেএমবিএ কর্তৃক অনুমোদনের পর পশ্চিম গাইড বাঁধের ডিজাইন পরিবর্তন করে। এখানে উল্লেখ্য যে, Temporary Slope এর ডিজাইন করার দায়িত্ব ছিল ঠিকাদারের। তবে Permanent Slope এর ডিজাইনের দায়িত্ব ছিল ইঞ্জিনিয়ারের। Slope Failure, ডিজাইন পরিবর্তন ও অন্যান্য কারণে চুক্তি বর্হিত্ত আরও কিছু অতিরিক্ত কাজ করার প্রয়োজন হয়ে পড়ে। ফলে প্রকল্পের ইঞ্জিনিয়ার কর্তৃক Variation Order এর মাধ্যমে এ কাজগুলো সম্পন্ন করতে নির্দেশ প্রদান করেন এবং পরবর্তীতে ইঞ্জিনিয়ার এসব অতিরিক্ত কাজের মূল্য পরিশোধের জন্য সুপারিশ করেন। কিন্তু কোন কোন ক্ষেত্রে ইঞ্জিনিয়ার কর্তৃক জারীকৃত Variation Order এর মূল্যের সাথে ঠিকাদার একমত পোষণ না করে কর্তৃপক্ষের নিকট আরও অতিরিক্ত দাবী (Claim) পেশ করে। তিনি আরও জানান যে, আন্তঃগুরুত্বপূর্ণ কমিটি দীর্ঘদিন ধরে ২নং চুক্তি ব্যাতীত অন্যান্য চুক্তির বিপরীতে ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধাপিত দাবীসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে নেগোসিয়েশনের মাধ্যমে চূড়ান্ত করেছে, যার মধ্যে চুক্তি নং-১ অন্যতম।

৩। বস্তুতঃ পশ্চিম গাইড বাঁধের slope failure এর কারণে ঠিকাদার Claim-10 দাখিল করে। এই slope failure এর জন্য যে ক্ষয়ক্ষতি হয় তা আংশিকভাবে Insurance Company হতে পুনর্ভরণযোগ্য বলে বসেক-এর আইন উপদেষ্টা মতামত প্রকাশ করেন। কিন্তু ঠিকাদার এ বিষয়ে বিমত প্রকাশ করে এবং Insurance Company এর নিকট কোন দাবী পেশ না করে জেএমবিএ'র নিকট ক্ষতিপূরণ দাবী করে। পরবর্তীতে ঠিকাদার জানিয়েছে যে, তারা Insurance Company থেকে কখনও ক্ষতিপূরণ দাবী করবেন। ঠিকাদারের মতে চুক্তির ১২নং ধারায় unforeseen ground condition এর জন্য যে সমস্ত ক্ষয়ক্ষতি হয় তাহা Employer-কে বহন করতে হবে। তারা চুক্তি অনুযায়ী এ ক্ষয়ক্ষতি পূরণের জন্ম Insurance Company এর নিকট Claim দাখিল করতে বাধা নয় এবং প্রয়োজনবোধে Employer অর্থাৎ বসেক Claim দাখিল করতে পারে বলে মত প্রকাশ করে। Insurance Company এর সাথে এ বিষয়ে ঠিকাদারের যে সমস্ত যোগাযোগ হয়েছে জেএমবিএ-কে তার অনুলিপি প্রদান করতেও তারা প্রথমদিকে অনীহা প্রকাশ করে। অনেক বিলম্বে ঠিকাদার কর্তৃক এ সংক্রান্ত তথ্যাদি সরবরাহ করায় Negotiation বাঁধাগ্রস্ত ও বিলম্বিত হয়। উল্লেখ্য যে, ঠিকাদার কখনই Insurance Company থেকে Claim আদায় করতে চায়নি। প্রকল্পের ইঞ্জিনিয়ার ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধাপিত দাবী পর্যালোচনা করে মনে করে যে, Insurance Company থেকে পরিশোধযোগ্য এরূপ ক্ষতির পরিমান প্রায় ১.৯ মিলিয়ন মার্কিন ডলার। কিন্তু Insurance Policy তে deductible এর ব্যবহা থাকায় Insurance Company হতে আদায়যোগ্য অর্থ হবে প্রায় ১(এক) মিলিয়ন মার্কিন ডলার। ইঞ্জিনিয়ার এ পরিমান অর্থ ঠিকাদারকে Insurance Company হতে নেওয়ার পক্ষে সিদ্ধান্ত প্রদান করেন। অনদিকে প্রায় ০.৯ মিলিয়ন মার্কিন ডলার deductible এর জন্ম Insurance Company হতে আদায়যোগ্য নয় বলে এ পরিমান অর্থ জেএমবিএ-কে বহন করতে হবে বলে সিদ্ধান্ত প্রদান করেন। কিন্তু ঠিকাদারের মতে তারা পুরো ক্ষতির অর্থই জেএমবিএ হতে আদায় করবে এবং প্রয়োজনে জেএমবিএ Insurance Claim করতে পারে বলে মত প্রকাশ করে। কিন্তু এ Claim করতে হলে প্রয়োনীয় কাগজপত্র সহ বেশ কিছু উপাত্ত সংগ্রহ করা জেএমবিএ'র পক্ষে মোটেই সম্ভব নয় বলে ঠিকাদারকে জানিয়ে দেয়া হয়। অতএব, জেএমবিএ'র পক্ষে Insurance Claim করা সম্ভব নয়। জেএমবিএ'র মতে পশ্চিম গাইড বাঁধের slope failure, unforeseen ground condition এর কারণে না হয়ে অন্যান্য কারণেও হতে পারে যথা : design fault বা contractor's working method ইত্যাদি। দীর্ঘ সময় অতিবাহিত হওয়ার প্রয়োগে slope failure এর কারণ এবং insurance সংক্রান্ত বিষয়ে জেএমবিএ এবং ঠিকাদারের মধ্যে মত পার্থক্য দূর করা সম্ভব হয় নাই। এ মত পার্থক্য দূরীকরণে Joint Facilitators গণও তেমন কোন সাহায্য প্রদান করতে পারেননি। তবে জেএমবিএ এবং ঠিকাদার Negotiation-এর মাধ্যমে claim-গুলো নিষ্পত্তির প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখে।

৪। তিনি আরও উল্লেখ করেন যে, যমুনা সেতু প্রকল্পের উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান (সিএসসি) চুক্তির ৬৭ নং অনুচ্ছেদের আওতায় প্রদত্ত সিদ্ধান্তে Claim-10 এর বিষয়ে Slope Failure এর কারণ প্রসঙ্গে ঠিকাদারের মতামতের সাথে একমত প্রকাশ করে। তাছাড়া ঠিকাদার কর্তৃক নিযুক্ত আন্তর্জাতিক ধ্যাতিসম্পন্ন soil experts Dr. Kenji Ishihara

ও Dr. Robertson এবং সিএসসি কর্তৃক নিযুক্ত আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন soil expert Prof. Hight এ বিষয়টি বিশ্লেষণ করে সরাসরিভাবে না হলেও চুক্তির Clause-12 (unforeseen ground condition)- অর্থাৎ এ বিষয়ে ঠিকাদারের অবস্থানকেই সমর্থন করেন। এ সম্পর্কে মতামত প্রদান করে যবসেক-এর আইন উপদেষ্টা Mr. Patrick Twigg, Q.C. বলেন যে, বিষয়টি আন্তর্জাতিক Arbitration-এ পেশ করা হলে Arbitrator গণ expert evidence-এর উপর নির্ভর করেই তাদের সিজ্ঞাত প্রদান করবেন বলে ধারণা করা যায়। এমতাবস্থায় Claim-10 এর উপর মতামত প্রদানের জন্য যবসেক কর্তৃক আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন অন্য একজন soil expert Manchester University, UK-এর Prof. MolenKamp-কে নিয়োগ করা হয়। কিন্তু তিনিও তাঁর মতামত প্রদান করে পরোক্ষভাবে Clause-12 এর শর্তকেই সমর্থন করেন, যা প্রকৃতপক্ষে ঠিকাদার এবং ইঞ্জিনিয়ারের অবস্থানকেই আরও সুদৃঢ় করেছে। এমতাবস্থায় দেখা যাচ্ছে যে, আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন সকল expert-ই পশ্চিম গাইড বাঁধের slope failure এর কারণ হিসাবে ইঞ্জিনিয়ার ও ঠিকাদারের অবস্থানকেই সমর্থন করেছেন। কাজেই কারিগরী দিক থেকে জেএমবিএ'র পূর্ব অবস্থান অর্থাৎ slope failure এর কারণ unforeseen ground condition না হয়ে অন্য কারণ হতে পারে এ মতামত খুবই দুর্বল হয়ে পড়ে।

৫। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবায়ক আরও উল্লেখ করেন যে, ঠিকাদার কর্তৃক মাটি ভরাটের সময় পশ্চিম গাইড বাঁধে প্রয়োজনের অতিরিক্ত এবং ডিজাইন বহিষ্ঠিত মাটি ভরাটের জন্য সিএসসি বিল প্রদান করেছে বলে জেএমবিএ ও এমসি মত প্রকাশ করায় উক্ত ব্যয় পুনর্ভবণের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষ ঠিকাদার বরাবর একটি counter claim দাখিল করে। তাছাড়া সেতু কর্তৃপক্ষ consequential loss-এর জন্য আরেকটি counter claim দাখিল করে। এ ক্ষেত্রে সিএসসি ঠিকাদারের পাওনাকে যথার্থ বলে মত প্রকাশ করে এবং এমসি সেতু কর্তৃপক্ষের counter claim-কে সমর্থন করে। ফলে এ বিষয়েও সেতু কর্তৃপক্ষ এবং ঠিকাদারের মধ্যে মতপার্থক্য দেখা দেয়। তবে যেহেতু সিএসসি কর্তৃপক্ষের counter claim গুলো সমর্থন করেনি সেহেতু এ counter claim দুটি DRB-তে অথবা Arbitration-এ গ্রহণযোগ্য হবে কিনা সে বিষয়ে যথেষ্ট সন্দেহের অবকাশ রয়েছে। ঠিকাদার Claim-10 ছাড়াও ১৯৯৬ সালে দৌর্ঘ্যদিন অসহযোগ আন্দোলন চলার প্রেক্ষিতে Claim-3, চট্টগ্রাম বন্দরে Rock আমদানির উপর কাস্টমস কর্তৃক নিমেধাজ্ঞা জারীর ফলে Claim-6, অতিরিক্ত ড্রেজিং এর জন্য Claim-7 এবং পূর্ব পাড়ে ground condition পরিবর্তনের জন্য Claim-9 দাখিল করেছে। তবে চুক্তি নং-২ এর দাবীগুলোর মধ্যে গাইড বাঁধ সম্পর্কিত দাবী নং-৯ ও দাবী নং-১০ হচ্ছে ঠিকাদারের বড় দাবী। বক্তব্যঃ এই দুটি দাবীতে ঠিকাদার প্রায় ৩৮.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার প্রদানের দাবী করে যা প্রায় মোট দাবীর ৮৫%।

৬। জেএমবিএ এবং ঠিকাদারের মধ্যে কারিগরী বিষয়ে মতপার্থক্য বিদ্যমান থাকার পরও উভয় পক্ষ আলোচনার মাধ্যমে দাবীগুলো নিষ্পত্তির বিষয়ে একমত হন। এর প্রেক্ষিতে বিগত ২৯/১১/২০০০ ইং তারিখে ঠিকাদারের সাথে একটি নেগোসিয়েশন সভা অনুষ্ঠিত হয়। দুজন Facilitators এর মধ্যে জনাব আবদুল মুয়াদ চৌধুরী উক্ত সভায় উপস্থিত ছিলেন। এ আলোচনা সভায় ঠিকাদার তাদের ৫টি অমিমাংশিত দাবীর জন্য ৪৪.৩০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার, Interest জন্য ১৫.০০ মিলিয়ন, VOP জন্য অতিরিক্ত ২.০০ মিলিয়ন, ওভার হেডের জন্য অতিরিক্ত ২.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলারসহ মোট ৬৩.৩০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার (টাকা ২৫৪০.০০ মিলিয়ন) এর দাবী উপস্থাপন করে। এ পর্যায়ে নুতন কোন দাবী গ্রহণযোগ্য নয় বলে কমিটি এ নুতন দাবীগুলো বিবেচনা করতে অবীকৃতি জানান। কমিটি আলোচনা শুধুমাত্র অমিমাংশিত ৫টি দাবীর মধ্যে সৌম্যবন্ধ রাখা এবং দাবীর পরিমাণ কমানোর জন্য অনুরোধ করলে ঠিকাদার তাদের সামগ্রীক দাবী ৪৫.০০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার (টাকা ১৮০০ মিঃ) এ নামিয়ে আনে। ১৮০০.০০ মিলিয়ন টাকা ঠিকাদারের এই দাবীর নিষ্পত্তিকালে কমিটি ২৮৮.০০ মিলিয়ন টাকার (যার মধ্যে ১৩.৫০ মিলিয়ন টাকা পুরৈই পরিশোধিত) প্রস্তাব করে এবং ঠিকাদারকে তাদের দাবী যুক্তিযুক্ত পর্যায়ে নামিয়ে আনার জন্য পুনরায় অনুরোধ করে। ঠিকাদার এ পর্যায়ে দাবী নামিয়ে না আনলেও উভয় পক্ষ ১৯/১২/২০০০ ইং তারিখে পুনরায় আলোচনায় বসতে সম্মত হয়।

৭। ১৯/১২/২০০০ ইং তারিখে উভয় Facilitators জনাব আবদুল মুয়াদ চৌধুরী ও Mr. I W Reeves এর উপস্থিতিতে নেগোসিয়েশান সভা পুনরায় আরাঞ্জ হবে এবং ২১/১২/২০০০ ইং তারিখ পর্যন্ত চলে। এ সময়ে বিভিন্ন পর্যায়ে টি-পাক্ষিক (Facilitators এবং আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি/ঠিকাদার) এবং সর্বপক্ষের উপস্থিতিতে টি-পাক্ষিক আলোচনা চলে। এ নেগোসিয়েশানের বিভিন্ন পর্যায়ে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি ঠিকাদারের সবগুলি দাবী নিষ্পত্তিকরে ধাপে ধাপে টাকা ৩১৫.০০ মিলিয়ন, টাকা ৪০০.০০ মিলিয়ন এবং সর্বশেষ টাকা ৪৫০.০০ মিলিয়ন প্রত্তিব পেশ করে জানান যে, ঠিকাদার তার দাবীর পরিমাণ যুক্তিযুক্ত সীমায় নামাতে রাজি না হলে নেগোসিয়েশানের মাধ্যমে দাবীগুলো নিষ্পত্তি করা সম্ভব নয়। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি উল্লেখ করে যে, ঠিকাদার DRB/Arbitration এর মাধ্যমে এর চেয়ে অধিক অর্থ পেলেও যথেষ্ট কালক্ষেপনের পর অর্থ পাওয়ার দরক্ষন এর মূল্য অনেক কম হবে এবং উহা আদায় করাও দ্রুত হতে পারে। সম্ভবতঃ প্রকৃত অবস্থা অনুধাবন করে এবং যৌথ Facilitators-গণের হস্তক্ষেপের ফলে ঠিকাদারও বিভিন্ন ধাপে ১৮০০.০০ মিলিয়ন টাকা থেকে ১০৮০.০০ মিলিয়ন ও ৯৩৫.০০ মিলিয়ন টাকায় তাদের দাবী নামিয়ে আনে। কিন্তু আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি ঠিকাদারের সর্বশেষ প্রত্তিব কোন অবস্থাতেই তাদের নিকট গ্রহণযোগ্য নয় বলে মত প্রকাশ করে। এ পর্যায়ে যৌথ Facilitatorsগণ জোড় প্রচেষ্টা চালিয়ে DRB/Arbitration এর জটিলতা, ঠিকাদারের Good will বিনষ্ট হওয়া, টাকা পেতে বিলম্ব হওয়া ইত্যাদি ঠিকাদারকে বুঝানোর পর ঠিকাদার তাদের পাওনা ৩১/৩/২০০১ ইং তারিখের মধ্যে পাওয়ার শর্ত সাপেক্ষে দাবীর পরিমাণ ৬১০.০০ মিলিয়ন টাকা নামিয়ে আনে এবং জানান যে, আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি এই সর্বশেষ প্রত্তিব না মানলে তারা DRB/Arbitration এর সহায়তা নিতে বাধ্য হবে। অন্যদিকে যৌথ Facilitatorsগণ ঠিকাদারের সর্বশেষ প্রত্তিব আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির নিকট উপস্থাপন করে জানান যে, তারা ঠিকাদারের দাবীর বিষয়াদি এবং জেএমবিএ'র বক্তব্য পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে দেখেছেন। বর্তমান অবস্থার প্রেক্ষাপটে যদি ঠিকাদার তাদের দাবী আদায়ে DRB/Arbitration এর পথ বেছে নেয় তবে সম্ভবতঃ তাদের সর্বশেষ প্রত্তিব হতে অধিক টাকা আদায়ে সমর্থ হবে কারণ সকল কারিগরী বিশেষজ্ঞদের মতামত তাদের দাবীর পক্ষে। তদুপরি Arbitration এর রায় যদি ঠিকাদারের পক্ষে যায় তা হলে Arbitration এর ঘাবতীয় legal খরচ এবং Late payment এর interestও জেএমবিএ'-কে পরিশোধ করতে হবে। DRB/Arbitration এর ফলাফল পাওয়া যেমন সময় সাপেক্ষে তেমনি অনিশ্চিত। তদুপরি দাবীগুলো নিষ্পত্তিতে আরও বিলম্ব হলে আন্তর্জাতিক ডোনার এজেন্সিগুলোর নিকট বাংলাদেশের ভাবমূর্তি ক্ষুম্ভ হতে পারে এবং পরবর্তীতে অনুরূপ প্রকল্পের বেলায় বিদেশী ঠিকাদারগণ দাবী আদায়ের জটিলতা জন্য এর খরচ যোগ করে দরপত্র দাখিল করলে নুতন প্রকল্পের খরচ বৃদ্ধি পাবে। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির সদস্য এবং বিশেষজ্ঞ উপদেষ্টাবর্গের মধ্যে বিস্তারিত আলোচনার পর ঠিকাদারের সর্বশেষ প্রত্তিব অর্থাৎ ৬১০.০০ মিলিয়ন টাকায় ঠিকাদারের সমস্ত দাবী চূড়ান্তভাবে নিষ্পত্তি করার বিষয়টি গ্রহণযোগ্য বলে মত প্রকাশ করা হয় এবং উক্ত প্রত্তিব জেএমবিএ'র বোর্ডে অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করা হবে বলে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

৮। পরবর্তীতে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবানক চুক্তি নং-২ এর Joint Facilitators/প্রাক্তন সচিব জনাব আবদুল মুয়াদ চৌধুরীকে সভায় এ বিষয় তাঁর বক্তব্য এবং মতামত তুলে ধরার জন্য অনুরোধ জানান। বক্তব্য উপস্থাপন করে জনাব আবদুল মুয়াদ চৌধুরী জানান যে, ঠিকাদার দাবী নিষ্পত্তিকরে DRB/Arbitration তে গেলে জেএমবিএ'-কে আরও অধিক মূল্য পরিশোধ করতে হবে, কারণ technical evidence এর প্রেক্ষিতে DRB/Arbitration এর রায় ঠিকাদারের পক্ষে যাবে বলে তার ধারণা এবং এরূপ ফেরে দাবীর বিপরীতে টাকাসহ সমস্ত Legal খরচ এবং Late payment জনিত interestও জেএমবিএ'-কে পরিশোধ করতে হবে। তিনি আরও জানান যে, আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির ধীর কার্যক্রম দেখে প্রথমে তিনি কিছুটা হতাশ হলেও পরবর্তীতে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক গৃহীত কৌশলে Claim-এর যে যৌক্তিক নিষ্পত্তি হয়েছে তাতে তিনি সন্তুষ্ট। এজন্য তিনি আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটিকে অভিনন্দন জানান। তাছাড়া, তিনি আরও জানান যে, Mr. I. W. Reeves এরপ নেগোসিয়েশান/Arbitration-এর বিষয়ে একজন আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন বিশেষজ্ঞ। দাবীগুলোর নিষ্পত্তির ব্যাপারে Mr. Reeves এর সাথে তার বিস্তারিত আলোচনা হয়েছে। আলোচনা কালে Mr. Reeves জানিয়েছেন যে, ঠিকাদার কর্তৃক সর্বশেষ দাবীকৃত মূল্যে দাবীগুলো মিমাংসা করাই যুক্তিযুক্ত হবে এবং এতে বাংলাদেশ তথা জেএমবিএ লাভবান হবে।

৯। যমুনা সেতু বিভাগের সচিব চুক্তি নং-২ এর দাবী সম্পর্কে জেএমবিএ'র স্থানীয় বিশেষজ্ঞ প্রফেসার ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরীর নিকট তার বক্তব্য ও মতামত শুনতে চান। প্রফেসার চৌধুরী এ দাবীর প্রসঙ্গে বলেন যে, ঠিকাদারের দাবীগুলোর জন্য কমিটি প্রথমে ২৮৮,০০ মিলিয়ন টাকা দেওয়ার প্রস্তাব করে। এরপর Joint Facilitators এর উপস্থিতিতে ঠিকাদারের সাথে কমিটির বিভিন্ন পর্যায়ে দীর্ঘ নেগোসিয়েশন চলে। DRB বা Arbitration-এ গেলে এই প্রক্রিয়ার দীর্ঘ সূত্রিতা এবং অনিশ্চিয়তার কথা বিবেচনা করেই আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির সদস্যব�ৃন্দ ও স্থানীয় বিশেষজ্ঞগণ ঠিকাদারের দাবী চূড়ান্ত নিষ্পত্তিকল্পে ৬১,০০ কোটি টাকা পরিশোধ করার সুপারিশ করেছেন। বর্তমান বাজারে ডলারের মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় ঠিকাদারকে চুক্তির বিধান অনুসারে ৬১,০০ কোটি টাকা প্রদানের জন্য জেএমবিএ'র প্রকৃত ব্যয় হবে প্রায় ৭২,০০ কোটি টাকা। তিনি আরও বলেন যে, ২৩৫ চুক্তির মূল্য ছিল ১১০৭,০০ কোটি টাকা। বিভিন্ন পর্যায়ে ইঞ্জিনিয়ার কর্তৃক অনুমোধিত Variation Order এর মাধ্যমে পরিশোধিত অর্থ এবং আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি কর্তৃক সুপারিশকৃত ৬১,০০ কোটি টাকা ঠিকাদারকে পরিশোধ করলে এর মোট মূল্য দাঁড়াবে ১২৩৭,৫০ কোটি টাকা (VAT-TAX বাদে) অর্থাৎ সংশোধিত চুক্তি মূল্য মূল চুক্তি মূল্য থেকে ১১.৭৮% বৃদ্ধি পাবে। এ খরচ বৃদ্ধি একটি বহু প্রকল্পের জন্য খুব একটা বেশি কিছু নয়। তিনি দাবীগুলোর প্রস্তাবিত অর্থ প্রদান করে চূড়ান্ত নিষ্পত্তি করার পক্ষে মত প্রকাশ করেন। এ পর্যায়ে পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব প্রফেসার চৌধুরীর কাছে পানি উন্নয়ন বোর্ডের সিরাজগঞ্জ বাঁধ নির্মাণ প্রকল্পের slope failure সম্পর্কে তাঁর মতামত জানতে চান। উভয়ে প্রফেসার চৌধুরী বলেন যে, দুটি প্রকল্পের সমস্যা এক নহে। সিরাজগঞ্জ বাঁধ নির্মাণের পর slope fail করে, যা চুক্তিপত্রের Clause-20 আওতাভুক্ত অথচ জেএমবিপি'র পঞ্চম তীরের বাঁধে নির্মাণকালীন সময়ে slope fail করে। ঠিকাদার এবং ইঞ্জিনিয়ারের মতে এটি Clause-12 এর আওতাভুক্ত। দুটি প্রকল্পের slope failure-কে তুলনা করা সঠিক হবে না বলেও তিনি মত প্রকাশ করেন।

১০। সচিব, সড়ক ও রেলপথ বিভাগ যবসেক-এর প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ খলিলুর রহমান চুক্তি নং-২ এর দাবীর বিপক্ষে যে Note of Dissent দিয়েছেন, সে ব্যাপারে আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবায়ককে তার বক্তব্য পেশ করতে অনুরোধ করেন। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আহবায়ক জানান যে, প্রাক্তন প্রধান প্রকৌশলী জনাব মোঃ খলিলুর রহমান তার Note of Dissent-এ মূলতঃ ঠিকাদারকে ৪০,০০ কোটি টাকার বেশি প্রদানের বিপক্ষে মতামত প্রকাশ করেছেন। কাজেই নেগোসিয়েশনের মাধ্যমে দাবীগুলো নিষ্পত্তি করার বিষয়ে তার কোন Note of Dissent বা দ্বিমত নেই। তিনি শুধুমাত্র পরিশোধযোগ্য টাকার পরিমানের উপর Note of Dissent দিয়েছেন। তাঁর এ কথার প্রেক্ষিতে সচিব, যমুনা সেতু বিভাগ, জানতে চান যে, জনাব রহমানের ৪০,০০ কোটি টাকার বেশি না দেয়ার মতামতের কোন Basis আছে কিনা। প্রতিউভয়ে স্থানীয় বিশেষজ্ঞ উপদেষ্টা ডঃ আইনুন নিশাত জানান যে, সম্বৰতঃ প্রধান প্রকৌশলীর মতামতের Basis ছিল প্রকল্পের ইঞ্জিনিয়ারের Asscssment দ্বারা নির্ধারিত মূল্য। কারণ এ দাবীগুলোর জন্য ইঞ্জিনিয়ার প্রায় ৩৯,০০ কোটি টাকা প্রদানের সিদ্ধান্ত দিয়েছিলেন। এ প্রসঙ্গে জনাব আব্দুল মুয়াদ চৌধুরী বলেন যে, যদি তাই হয়, তবে ইঞ্জিনিয়ারের মতামত অনুযায়ী ৩৯,০০ কোটি টাকার কথা না বলে ৪০,০০ কোটি টাকা প্রদানের কথা বলার কোন যুক্তি থাকেনা। এতে প্রতীয়মান হয় যে, ৪০,০০ কোটি টাকা প্রদানের কোন Basis নেই।

১১। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আবহায়ক চুক্তি নং-২ এর দাবী নিষ্পত্তির ব্যাপারে High Point Rendel- এর Chief Executive Officer, Mr. I. W. Reeves ও প্রাক্তন সচিব জনাব আব্দুল মুয়াদ চৌধুরী গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করেছেন বলে তিনি সত্ত্বেও অবহিত করেন। পরিশেষে তিনি জানান যে, Joint Facilitators গণের সুপারিশ ও আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির সদস্য ও বিশেষজ্ঞ উপদেষ্টাবৃন্দের মতেক্ষেত্রে ভিস্তিতে ৬১,০০ কোটি টাকায় ঠিকাদারের দাবী নিষ্পত্তি করার সুপারিশ করা হয়েছে, যা বর্তমান বাজারে ডলার মূল্যমানে জেএমবিএ-কে প্রকৃত ব্যয় করতে হবে প্রায় ৭২,০০ কোটি টাকা (চুক্তিপত্রের বিধান অনুসারে এ অংকের পরিমান কিছুটা কম-বেশী হতে পারে)।

১২। আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির আবহায়কের বক্তব্যের পর সচিব, যমুনা সেতু বিভাগ বোর্ডের সকল সদস্যদের কাছে প্রস্তাবটির উপর তাদের মতামত জানতে চান। বোর্ডের সদস্যদের কোন আপত্তি না থাকায় Contract-2 এর জন্য

ঠিকাদারকে দাবীগুলোর জন্য আন্তঃমন্ত্রগালয় কমিটি কর্তৃক সুপারিশকৃত ৬১.০০ (একষষ্টি) কোটি টাকা পরিশোধের বিষয়ে সভায় ঐকমত্য প্রতিষ্ঠিত হয়। উল্লেখ্য যে, এই অর্থ আগামী ৩১শে মার্চ, ২০০১ সালের মধ্যে ঠিকাদারকে পরিশোধ করতে হবে। ঠিকাদারের দাবী মিটানোর জন্য বর্তমান বছরের মূল এডিপি-তে মাত্র ৩০.০০ কোটি টাকার সংস্থান আছে বিধায় ২০০০-২০০১ সালের সংশোধিত এডিপিতে বরাদ্দের সংস্থান করে বরাদ্দকৃত অর্থ হতে বা বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারে সংগৃহীত টোলের অর্থ হতে ঠিকাদারের দাবীর অর্থ পরিশোধের বিষয়েও সভায় সদস্যগণ একমত প্রোষ্ঠ করেন।

১৩। বিস্তারিত আলোচনাতে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত:

- (ক) চুক্তি-২ এর ঠিকাদার হ্যাম-ভোয়ার পেশকৃত দাবী চূড়ান্ত নিষ্পত্তিকল্পে আন্তঃমন্ত্রগালয় কমিটি কর্তৃক সুপারিশকৃত অর্থ ৬১.০০ (একষষ্টি) কোটি টাকা ঠিকাদারকে পরিশোধের বিষয়টি সর্বসম্মতিক্রম অনুমোদিত হয়।
- (খ) এই অর্থ পরিশোধের জন্য ২০০০-২০০১ সালের সংশোধিত এডিপি খাতে ৭২.০০ কোটি টাকার ব্যবস্থা রাখতে হবে। আবশ্যক হলে বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারে সংগৃহীত টোলের অর্থ হতে ঠিকাদারকে দাবীর অর্থ পরিশোধ করে মূল এডিপি খাতে প্রাপ্ত অর্থ এবং সংশোধিত এডিপি খাতে অর্থ বরাদ্দ প্রাপ্তির পর টোল খাতের অর্থ সমবয় করতে হবে।
- (গ) ঠিকাদারকে পরিশোধযোগ্য অর্থ চুক্তিপত্রের বিধান অনুসারে পরিশোধ করতে হবে।

আলোচ্যসূচী-৩ : বঙ্গবন্ধু সেতুর দুই প্রান্তে (পূর্ব ও পশ্চিম) থানা ভবন নির্মাণ প্রসঙ্গে।

বঙ্গবন্ধু সেতুর দুই প্রান্তে (পূর্ব ও পশ্চিম) দুটি থানা ভবন নির্মাণের বিষয়টি বোর্ড সভায় পেশ করে সেতু বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অপরাধ, জনশূর্জনা ও কার্যাবলী নিয়ন্ত্রণ এবং সেতু ও তৎসংশ্লিষ্ট সম্পদের নিরাপত্তা নিশ্চিত করণের লক্ষ্যে মন্ত্রসভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সংশোধিত অধ্যাদেশে বঙ্গবন্ধু সেতুর পূর্ব প্রান্তে একটি এবং পশ্চিম প্রান্তে একটি থানা স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়েছে এবং উক্ত অধ্যাদেশ অনুযায়ী থানাদ্বয়ের আবর্তক ও অনাবর্তক ব্যবহার সেতু কর্তৃপক্ষকে বহন করতে হবে।

২। এ প্রসঙ্গে সচিব উল্লেখ করেন যে, থানাদ্বয়ের অফিস এবং আবাসিক ভবন নির্মাণের জন্য ইতিপূর্বে স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয় যমুনা সেতু বিভাগকে অনুরোধ জানানোর প্রেক্ষিতে ইতিপূর্বে গণপূর্ত অধিদণ্ডের থানাদ্বয়ের অফিস ও আবাসিক ভবনের নির্মাণ এবং প্রাকলন সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট প্রেরণ করেছে। এতে মোট ব্যায় প্রাকলন করা হয়েছে ৫,৬৪,৫২,৯২৩.০০ টাকা। এর মধ্যে পূর্ব প্রান্তের থানায় ২,৮২,৫৯,৯২৮.০০ টাকা এবং পশ্চিম প্রান্তের থানায় ২,৮১,৯২,৯৯৫.০০ টাকা ব্যয় হবে। প্রতি থানায় ১০,২৭০ বর্গ ফুট এর ফৈটি ভবন নির্মাণ করা হবে। থানাদ্বয় নির্মাণের জন্য ২০০০-২০০১ অর্থ বছরে এখাতে ২.৭৫ কোটি টাকা বরাদ্দ রাখা হয়েছে। তবে সংশোধিত পিপিতে এখাতে ৮.০০ কোটি টাকার সংস্থান রাখা আছে। সেতু কর্তৃপক্ষের ভবন নির্মাণের জন্য যথেষ্ট অভিজ্ঞতা সম্পন্ন জনবল থাকায় সচিব থানাদ্বয়ের অফিস এবং আবাসিক ভবন এ কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবলের মাধ্যমে নির্মাণের প্রস্তাব করেন।

৩। আলোচনায় অংশগ্রহণ করে ভূমি মন্ত্রণালয়ের সচিব থানাদ্বয়ের জন্য বরাদ্দকৃত জমির পরিমাণ অতিরিক্ত বলে মন্তব্য করেন এবং তিনি উক্ত জমির পরিমাণ পরীক্ষা করে দেখার বিষয়ে মত প্রকাশ করেন। এ প্রসঙ্গে যমুনা সেতু বিভাগের যুগ্ম-সচিব বোর্ড সভাকে অবহিত করে বলেন যে, থানা ভবন নির্মাণের জন্য এখন কোন জমি অধিগ্রহণ করা আবশ্যক হবে না। ইতিপূর্বে বঙ্গবন্ধু সেতুর জন্য অধিগ্রহণকৃত জমির মধ্যেই অফিস ভবন এবং থানার কর্মকর্তাদের আবাসিক ভবন নির্মাণ করা হবে। এই জবাবের প্রেক্ষিতে ভূমি সচিব জানান যে, অফিস ভবন ও আবাসিক ভবন নির্মাণের

ফেত্রে কম জমি ব্যবহারের লক্ষ্যে Vertical Construction করাই এখন সরকারি নীতি বিধায় আবশ্যিক হলে সেভাবে পরিকল্পনা পুনর্বিন্যাস করা যেতে পারে। সভায় উপস্থিত অন্যান্য সদস্যগণ এ বিষয়ে একমত প্রকাশ করেন।

৪। বিস্তারিত আলোচনাত্তে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত:

(ক) বঙ্গবন্ধু সেতুর পূর্ব ও পশ্চিম প্রান্তে থানা দুটির অফিস এবং আবাসিক ভবন ৫,৬৪,৫২,৯২৩.০০ (পাঁচ কোটি চৌষট্টি লক্ষ বায়ন হাজার নয়শত তেইশ) টাকা প্রাকলিত ব্যয়ে সেতু কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবল দ্বারা নির্মাণের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

(খ) বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে থানা দুটির জন্য বরাদ্দকৃত জমির পরিমাণ এবং থানা ভবন ও আবাসিক নজর পরীক্ষা করে প্রকৃত জমির পরিমাণ পুনর্ঘণ্ডারণ এবং Vertical Construction এর জন্য নজর পুনর্বিন্যাস করতে হবে।

আলোচনাসূচী-৪ : যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ (যবসেক) এর বোর্ডের সদস্যদের সম্মানী ভাতা প্রদান প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ (যবসেক) এর বোর্ডের সদস্যদের সম্মানী ভাতা প্রদানের বিষয়ে সেতু বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ একটি স্বায়ত্ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান। এই কর্তৃপক্ষ ১৯৮৫ সালের ৪ঠা জুলাই সরকারি এক অধ্যাদেশ বলে সৃষ্টি করা হয়। জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পটি সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সরকার সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ/সংস্থার সচিব/প্রধানদের সমন্বয়ে একটি উচ্চ ক্ষমতা সম্পন্ন বোর্ড গঠন করে। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ প্রতিষ্ঠা লাভের পর থেকে অদ্যাবধি ৭৩(তিয়ান্তর)টি বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। প্রকল্পটি সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নে বোর্ডের সদস্যবৃন্দের অবদান অনন্বীকার্য। বোর্ড সভায় বিভিন্ন কারিগরী, আর্থিক এবং প্রশাসনিক সমস্যা পরীক্ষা-নিরীক্ষা করতঃ সমাধান দেয়া হয়ে থাকে। বোর্ডের সদস্যবৃন্দের সুচিস্থিত মতামত/পরামর্শ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে খুবই সহায়তা করেছে/করছে।

২। এ প্রসঙ্গে সচিব উল্লেখ করেন যে, বোর্ডের সদস্যবৃন্দ অনেক ব্যক্ততার মাঝেও সভায় অংশ গ্রহণ করে মূল্যবান সময় দিয়ে থাকেন। তবে বোর্ড সভায় অংশ গ্রহণের জন্য তাঁদের কোন সম্মানী প্রদান করা হয় না। উল্লেখ্য যে, বিভিন্ন স্বায়ত্ত্বশাসিত প্রতিষ্ঠান/কর্তৃপক্ষের বোর্ডের সদস্যদের বোর্ড সভায় অংশ গ্রহণের জন্য সম্মানী প্রদান করা হয়ে থাকে। এখন যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের বঙ্গবন্ধু সেতু থেকে টোল আদায়ের মাধ্যমে রাজস্ব আয় হচ্ছে বিধায় বোর্ড সদস্যদের সম্মানী ভাতা দিতে অসুবিধা হবেনা মর্মে অভিমত ব্যক্ত করেন। তিনি যবসেক-এর বোর্ডের সদস্যদের প্রতি সভায় অংশ গ্রহণের জন্য ১,০০০.০০ (এক হাজার) টাকা হারে সম্মানী প্রস্তাব করেন।

৩। আলোচনায় অংশগ্রহণ করে আইন, বিচার ও সংসদ বিষয়ক মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম-সচিব উল্লেখ করেন যে, বিভিন্ন মন্ত্রণালয়ের সচিবগণ অনেক সময় ব্যক্ততার কারণে বোর্ড সভায় অংশগ্রহণ করা সম্ভব না হওয়ায় তাঁদের প্রতিনিধি প্রেরণ করে থাকেন। এমতাবস্থায়, বোর্ড সভায় প্রকৃত সদস্যদের পরিবর্তে তাঁদের প্রতিনিধিত্বকারী সদস্যদের উপস্থিতির জন্যও তিনি প্রস্তাবিত সম্মানী প্রদানের সুপারিশ করেন। এ প্রসঙ্গে যুগ্ম-সচিব, যমুনা সেতু বিভাগ উল্লেখ করেন যে, এ বিষয়টি বোর্ড সভা গঠনে যবসেক অধ্যাদেশের বিধানের সঙ্গে সঙ্গতি রেখে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করতে হবে। এ প্রস্তাবের সাথে অন্যান্য সদস্যবৃন্দ একমত পোষণ করেন।

৪। আলোচনাত্তে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ (যবসেক) এর বোর্ডের সদস্য/প্রতিনিধিদের বৈঠক প্রতি ১,০০০.০০ (এক হাজার) টাকা হারে সম্মানী প্রদানের সিদ্ধান্ত ৭৪তম বোর্ড সভা থেকে কার্যকরি হবে এবং যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অধ্যাদেশের আওতায় বোর্ড সভা গঠনের সংশ্লিষ্ট ধারার পরিপন্থী না হলে সচিবের স্থলে তার প্রতিনিধির ক্ষেত্রেও সম্মানী ভাতা প্রয়োজ্য হবে।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-১:

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের প্রধান প্রকৌশলীর পদ ওনং প্রেড থেকে ২নং প্রেড ভুক্ত করার সুপারিশ করে সড়ক ও রেলপথ বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন যে, ভবিষ্যতে পদ্মা সেতু সহ ১৫০০ মিটার এবং তদুর্বের সেতু, টোল রোড ইত্যাদি নির্মাণ এবং রঞ্জনাবেফগের দায়িত্ব সেতু কর্তৃপক্ষকে বহন করতে হবে। এ লক্ষ্যে সেতু কর্তৃপক্ষের কর্মকাণ্ড বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। একজন অভিজ্ঞ প্রধান প্রকৌশলী এ বিষয়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করতে পারেন। কিন্তু বর্তমানে সেতু কর্তৃপক্ষের প্রধান প্রকৌশলীর পদের বেতনক্রম এম.এন.এস.-৩ হওয়ায় এ পদে একজন অভিজ্ঞ প্রধান প্রকৌশলী নিরোগ করা সম্ভব হচ্ছে না। উল্লেখ্য যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ চলাকালে সেতু কর্তৃপক্ষের প্রধান প্রকৌশলীর পদের বেতনক্রম-২ ছিল। তিনি সেতু কর্তৃপক্ষের প্রধান প্রকৌশলীর পদের বেতনক্রম-৩ থেকে বেতনক্রম-২ এ পুনরায় উন্নীত করার প্রস্তাব করেন।

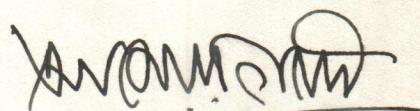
২। এ প্রসঙ্গে সেতু বিভাগের যুগা-সচিব উল্লেখ করেন যে, রাজস্ব বাজেটে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষকে অন্তর্ভুক্ত করার জন্য প্রস্তাব প্রেরণের সময় সেতু কর্তৃপক্ষের পরিচালক(কারিগরি)/প্রধান প্রকৌশলীর বেতন ২নং প্রেড ভুক্তির প্রস্তাব ছিল। কিন্তু সংস্থাপন মন্ত্রণালয় সকল পরিচালকের পদ একই অভিন্ন প্রেড রাখার লক্ষ্যে উক্ত পদের বেতনক্রম-২ এর পরিবর্তে বেতনক্রম-৩ অনুমোদন করে। তিনি বোর্ড সভাকে আরও জানান যে, ইতোমধ্যে সংস্থাপন মন্ত্রণালয়ে পরিচালক(কারিগরি)/প্রধান প্রকৌশলীর পদের বেতনক্রম-২ এ উন্নীত করার প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়েছে। যমুনা সেতু বিভাগের সচিব এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে বলে সভায় অবহিত করেন।

৩। আলোচনাত্তে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

সংস্থাপন মন্ত্রণালয়ে ইতোমধ্যে প্রেরিত প্রস্তাবটি অনুমোদনের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

পরিশেষে সভাপতি সভায় উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।


(অসমান হোসেন),
মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়
৪
চেয়ারম্যান
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

১৪ই জানুয়ারি, ২০০১ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের
৭৪ তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবৃন্দের নামের তালিকা।

<u>ক্রমিক নং</u>	<u>নাম ও পদবী</u>	<u>মন্ত্রণালয়/সংস্থা</u>
১।	সৈয়দ রেজাউল হায়াত, সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২।	সৈয়দ মার্শুর মোর্শেদ, সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৩।	জনাব আজাদ রঞ্জিল আমিন, সচিব	পানি সংসদ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৪।	জনাব এম. সাইফুল ইসলাম, সচিব	ভূমি মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৫।	জনাব আব্দুল মূয়ীদ চৌধুরী, Joint Facilitators	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, ঢাকা।
৬।	জনাব মোঃ শুমের হাদী, আহবায়ক	Claim সংক্রান্ত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা। বাংলাদেশ সেনাবাহিনী, ঢাকা।
৭।	মেজর জেনারেল আহসান নাজমুল আমিন সি.জি.এস, সেনা সদর	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৮।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী, পিওই	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৯।	ডঃ আইনুন নিশাত, পিওই	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১০।	ডঃ এম, ফিরোজ আহমেদ, পিওই	অধ্যাপক, পুরকৌশল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১১।	ডঃ আ. ম. সফিউল্লাহ উপদেষ্টা আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১২।	জনাব মোঃ আব্দুল কাদের মিয়া, যুগ্ম-সচিব	অধ্যাপক, পুরকৌশল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৩।	জনাব মোঃ আবদুর রাজ্জাক, যুগ্ম-সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা। আইন, বিচার ও সংসদ বিষয়ক মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১৪।	জনাব মাহবুব-উল-আলম খান, যুগ্ম-সচিব	বিদ্যুৎ বিভাগ, ঢাকা।
১৫।	জনাব খন্দকার আবু মোঃ আবদুল্লাহ, যুগ্ম-সচিব	জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ বিভাগ, ঢাকা।
১৬।	জনাব মোঃ সারওয়ার-ই-আলম, পরিচালক (অর্থ)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৭।	জনাব এ, কে, এম, শামসুজ্জোহা, পরিচালক (পিএডএম)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৮।	জনাব বেনু গোপাল দে, প্রকল্প পরিচালক (পুনর্বাসন)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৯।	জনাব বণজিৎ কুমার বিশ্বাস, অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
২০।	জনাব মোঃ ফজলুল হক, প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা।
২১।	জনাব মুহাম্মদ শাহজাহান, ভারপ্রাপ্ত প্রধান প্রকৌশলী/ প্রকল্প পরিচালক	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
২২।	জনাব মোজাম্মেল হক, নির্বাহী প্রকৌশলী (নদীশাসন)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
২৩।	জনাব মোঃ আবদুর রহমান, উপ-পরিচালক (পিএডএম)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।