

২৮শে ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত  
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৯তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

২৮শে ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৯তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তা বৃন্দের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫৮তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিত করণের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৮তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে নিশ্চিত করা হয়।

**আলোচ্যসূচী-২ :** অতঃপর নির্বাহী পরিচালক যমুনা বহুমুখী সেতু নির্মানোত্তর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (Operation & Maintenance) কাজের ঠিকাদার নিয়োগের জন্য প্রাক-যোগ্য (Pre-qualified) বিবেচিত ঠিকাদারদের তালিকা সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ প্রায় সমাপ্তির পথে। প্রকল্পের অগ্রগতির ধারা বেশ সন্তোষজনক। ইতোমধ্যে চুক্তি-২ এর অধীনে নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার (River Training & Reclamation) কাজ গত জুন, ১৯৯৭ ইং তে শেষ হয়েছে। তাছাড়া কন্ট্রাট-৪ এর অধীনে পশ্চিম সংযোগ সড়কের কাজ নভেম্বর' ৯৭ তে সমাপ্ত হয়েছে। চুক্তি-১ এর অধীনস্থ মূল সেতু ও অ্যাপ্রোচ ভায়াডাক্ট (Main Bridge & Approach Viaducts) এবং চুক্তি-৩ এর অধীনস্থ পূর্ব সংযোগ সড়ক (East Approach Road) এর নির্মাণ কাজ দ্রুত সমাপ্তির দিকে এগিয়ে চলছে। পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পের সমুদয় নির্মাণ কাজ আগামী জুন, ১৯৯৮ ইং মাসের মধ্যে শেষ হবে বলে আশা করা যায়।

২.২। তিনি আরো জানান যে, বর্তমানে নির্মাণাধীন কাজ সমূহ সমাপ্তির পর প্রকল্পের সমুদয় দায়িত্ব যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তরিত করা হবে এবং প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ কর্তৃপক্ষকে সম্পাদন করতে হবে। অনভিজ্ঞতা ও অন্যান্য বাস্তব অসুবিধার কারণে এমন একটি বৃহৎ প্রকল্পের নির্মানোত্তর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ অত্র কর্তৃপক্ষের পক্ষে স্বীকৃত হবে না বিবেচনায় এতদ্ব্যতীন সমুদয় কাজ প্রাথমিকভাবে ৫(পাঁচ) বছরের জন্য আন্তর্জাতিক খ্যাতি ও অভিজ্ঞতা সম্পন্ন Operation & Maintenance Contractor এর মাধ্যমে পরিচালনার সিদ্ধান্ত কর্তৃপক্ষের ৫৫তম বোর্ড সভায় গৃহীত হয়।

২.৩। পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (Operation & Maintenance) কাজের ঠিকাদার নিয়োগের সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে দেশী ও আন্তর্জাতিক খ্যাতিসম্পন্ন পত্র-পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের মাধ্যমে প্রাথমিক পর্যায়ে ৭(সাত)টি আন্তর্জাতিক ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে Long Listed করে তাদের নিকট হতে নির্ধারিত ১৯শে আগস্ট, ১৯৯৭ ইং তারিখের মধ্যে আবেদনপত্র আহবান করা হলে নিম্নে বর্ণিত ৫(পাঁচ)টি প্রতিষ্ঠান হতে Pre-qualification Application পাওয়া যায় :

1. Intertoll (PTY) Ltd. and Sir Owen Williams Ltd. (South Africa & UK)
2. A I & Associates Inc and Frederic R Harris Inc (USA)
3. Projek Panyelenggaraan Lebuhraya Berhad (PROPEL)-ITCL-HCL JV (Malaysia Bangladesh)
4. Design Consulting Engineers (USA)
5. SANALIL Inc (USA)

২.৪। পাঁচটি প্রতিষ্ঠানের আবেদনপত্র মূল্যায়নের পর ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা (MC) তাদের বিবেচনায় M/S. SANALIL Inc ব্যতীত অন্য ৪(চার)টি প্রতিষ্ঠানের Pre-qualification Application গ্রহণযোগ্য বলে অভিযোগ

১১/১/৯৮

প্রকাশ করে একটি প্রাথমিক প্রতিবেদন পেশ করে। MC প্রাথমিক পর্যালোচনায় যোগ্য বিবেচিত ৪(চার)টি প্রতিষ্ঠানকে যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (Operation & Maintenance) কাজের দরপত্রে অংশ গ্রহণের যোগ্য বলে চূড়ান্ত অভিমত প্রকাশ করে। যবসেক MC এর সুপারিশ পরীক্ষাত্ত্বে এ ব্যাপারে একমত পোষণ করে।

২.৫। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের দরপত্রে অংশ গ্রহণে যোগ্য বিবেচিত চূড়ান্ত সুপারিশকৃত নিম্নবর্ণিত প্রতিষ্ঠানগুলোর নাম সভাকে অবহিত করা হয়।

1. Intertoll Management Services BV (South Africa)  
In Joint Venture with Sir Owen Williams Ltd. (UK) & Tibury Douglas Ltd. (UK).
2. A I & Associates Inc. (USA).  
In Joint Venture with Frederic R Harris Inc (USA).
3. Projek Panyelenggaraan Lebuhraya Berhad (PROPEL) (Malaysia)  
In Joint Venture with Islam Trading Consortium Ltd. & Haider Construction Ltd. (Bangladesh).
4. Design Consulting Engineers (USA)  
In Joint Venture with Parsons De Leuw Cather Int'l (USA), Mir Akter Hossain Ltd. (Bangladesh) & Karnaphuli Ltd. (Bangladesh).

২.৬। যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (O&M) কাজের জন্য দরপত্রে অংশ গ্রহণে প্রাক-যোগ্য (Pre-qualified) প্রতিষ্ঠানসমূহের এই তালিকা যবসেক-এর সুপারিশের প্রেক্ষিতে মাননীয় যোগাযোগ ঘন্টা গত ২১/১০/৯৭ ইং তারিখে অনুমোদন করেছেন।

২.৭। সুপারিশকৃত চারটি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে Projek Panyelenggaraan Lebuhraya Berhad (PROPEL) (Malaysia) এর স্থানীয় সহযোগী ফার্ম Islam Trading Consortium Ltd. & Haider Construction Ltd. (Bangladesh) এর performance সড়ক বিভাগের প্রকল্প বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতা সন্তোষজনক নয় বলে সড়ক ও রেলপথ বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন।

২.৮। সঠিক সময়ে O&M ঠিকাদার নিয়োগ না হলে এ বিষয়ে Contingency Plan তৈরী করা হয়েছে কি না? মর্মে সভায় প্রশ্ন উত্থাপন করা হয়। এ প্রসঙ্গে সভায় অভিমত প্রকাশ করা হয় যে, কোন অনিবার্য কারণবশতঃ নির্ধারিত সময়ে O&M ঠিকাদার নিয়োগ করা সম্ভব না হলে সেতু পরিচালনার জন্য একটি Contingency Plan তৈরী করা বাঞ্ছনীয়।

২.৯। আলোচ্যসূচীর উপর আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

**সিদ্ধান্ত :** (ক) যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য দরপত্রে অংশ গ্রহণে যোগ্য প্রতিষ্ঠান সমূহের তালিকা (অনুচ্ছেদ-২.৫) সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়। তবে অনুচ্ছেদ-২.৫ তে উল্লেখিত প্রতিষ্ঠান সমূহের দরপত্র মূল্যায়নের পর ক্রমিক নং-৩ এর স্থানীয় সহযোগী ফার্ম Islam Trading Consortium Ltd. & Haider Construction Ltd. (Bangladesh) এর সড়ক বিভাগের প্রকল্প বাস্তবায়নের performance সন্তোষজনক

২-১১৮

নয় বিধায় উক্ত স্থানীয় সহযোগী প্রতিষ্ঠান সম্পর্কে PROPEL (Projek Panyelenggaraan Lebuhraya Berhad) কে যবসেক-এর পক্ষ থেকে লিখিতভাবে জানিয়ে দেয়া হোক।

(খ) অনিবার্য কারণবশতঃ নির্ধারিত সময়ে O&M ঠিকাদার নিয়োগ সম্ভব না হলে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের (O&M) নিমিত্তে একটি Contingency Plan তৈরী করে রাখতে হবে।

আলোচ্যসূচী-৩ : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প নির্মানোক্ত পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কিত দরপত্র দলিল (Tender Document) অনুমোদন প্রসঙ্গে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, কাজের বর্তমান ধারা অনুযায়ী ১৯৯৮ সালের মাঝামাঝি সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হবে বলে আশা করা যায়। সরকারের সিদ্ধান্ত মোতাবেক যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষ সেতুর নির্মানোক্ত পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে নিয়োজিত থাকবে। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি ০১/০৩/৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের ৫৫তম বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হলে পাঁচ বছর মেয়াদী কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রনে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে প্রকল্পের নির্মানোক্ত সকল স্থাপনা পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

৩.২। ৫৫তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা দ্বারা ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এর Tender Document প্রণয়ন করা হয়েছে, যা ০৬/১১/৯৭ ইং তারিখে পরিকল্পনা কমিশন, অর্থ বিভাগ এবং আইন মন্ত্রণালয়ের মতামতের জন্য পেশ করা হয়েছিল। উল্লেখ্য যে, নির্ধারিত সময়ের (৩০/১১/৯৭) মধ্যে বর্ণিত মন্ত্রণালয় সমূহ হতে কোনরূপ মতামত পাওয়া যায়নি। তবে অর্থ বিভাগ থেকে গত ০৪/১২/৯৭ ইং তারিখে মতামত পাওয়া গেছে। তাদের মতামত অনুসারে সংশ্লিষ্ট কয়েকটি ধারা পরিবর্তন করা হয়েছে। তবে তদারকী (supervision) কাজের জন্য নির্ধারিত ফি'র বিষয়ে তাদের মতামত গ্রহণ করা সম্ভব হয় নাই, এর কারণ ব্যাখ্যা করে অর্থ বিভাগকে জানানো হয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

৩.৩। এই মর্মে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, ১৯৯৮ সালের জুন মাসে সেতু চালু হওয়ার পূর্বেই O&M কন্ট্রাক্টের কর্তৃক সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বাবলী গ্রহণ করা অপরিহার্য। আন্তর্জাতিক পর্যায়ে O&M কন্ট্রাক্টের নির্বাচনে সময়ের স্বল্পতা বিবেচনায় ৩০শে অক্টোবর, ৯৭ ইং তারিখে দরপত্র দলিল ইতিপূর্বে বাছাইকৃত চারটি ফার্মের নিকট প্রেরণ করা হয়েছে। সম্ভাব্য অংশ গ্রহণকারীদের অনুরোধে দরপত্র গ্রহণের শেষ তারিখ ১৫ই জানুয়ারী, ১৯৯৮ ইং থেকে বাড়িয়ে ১০ই ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮ ইং করা হয়েছে।

৩.৪। দরপত্র মূল্যায়নের প্রক্রিয়া সম্পর্কে অধ্যাপক জামিলুর রেজা চৌধুরী এই মর্মে মত ব্যক্ত করেন যে, দুই এন্ডেলাপ পদ্ধতিতে দরপত্র আহবানের ক্ষেত্রে মূল্যায়ন নীতিমালা দরপত্র গ্রহণের পূর্বেই নির্ধারণ করা বাধ্যনীয় এবং কারিগরী ও আর্থিক অফার সম্পর্কে যথাযথ weightage দিয়ে অংশ গ্রহণকারীদের জানিয়ে দেয়া প্রয়োজন। মূল্যায়নের পর যোগ্য প্রতিষ্ঠানের সাথে নিগোসিয়েশন করা হবে কিনা মর্মে সেতু বিভাগের অতিরিক্ত সচিব জনাব ওমর হাদী প্রশ্ন উত্থাপন করেন। অধিকাংশ সদস্য নিগোসিয়েশন না করার পক্ষে মত ব্যক্ত করেন। এ বিষয়ে নিম্নরূপ শর্তসমূহ সাপেক্ষে O&M কন্ট্রাক্ট সম্পর্কিত দলিল বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

ক) দরপত্র গ্রহণের নির্ধারিত তারিখ (১০ই ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮) এর পূর্বে দরপত্র মূল্যায়ন নীতিমালা প্রণয়ন করে অংশগ্রহণকারীদের জানিয়ে দিতে হবে।

খ) কারিগরী প্রস্তাবের পাশ মার্ক হবে শতকরা ৭৫ ভাগ; এর ভিত্তিতে আর্থিক প্রস্তাব বিবেচনা করা হবে এবং যে প্রতিষ্ঠানের আর্থিক অফার নিম্নতম হবে, তাকে যোগ্য বলে বিবেচনা করা হবে।

২০১১/১৮

গ) কারিগরী প্রস্তাবে পাশ করা নিম্নতম আর্থিক প্রস্তাব প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানের দর আরো কমানো এবং প্রস্তাবের উৎকর্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে তাদের সাথে নিগোসিয়েশন করা যেতে পারে।

**আলোচ্যসূচী-৪ :** “বঙ্গবন্ধু সেতু” ব্যবহারকারী যানবাহন ও সংস্থাসমূহের উপর Toll সংশোধন প্রসঙ্গে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, সংশ্লিষ্ট সকল পক্ষের সমরোতার ভিত্তিতে এবং BIWTC ফেরীতে বর্তমান চালু ভাড়ার সঙ্গে সংগতিপূর্ণ করে ৩১শে আগস্ট, ৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের ৫৭তম বোর্ড সভায় Toll হার নির্ধারণের বিষয়টি উপস্থাপন করা হলে বোর্ড কর্তৃক নিম্নরূপ Toll হারের সুপারিশ গৃহীত হয়।

Class	Vehicle Type	Recommended Toll	Equivalent Ferry Charge	Remarks
1.	Light Vehicle (Car, jeep etc.)	Tk. 410	Tk. 291	
2.	Small Bus (29 seats or less)	Tk. 550		
3.	Large Bus (30 seats or more)	Tk. 800	Tk. 1,347	
4.	Small Truck (less than 5 tonnes)	Tk. 740		
5.	Medium Truck (5 to 8 tonnes)	Tk. 990	Tk. 706	
6.	Large Truck (more than 8 tonnes)	Tk. 1,240		
7.	Motorcycle	Tk. 30	Tk. 44	
8.	Rail Passenger	Tk. 20	n/a	Exclusive of any O&M costs for these installations. These responsibility should be taken by the respective organisations.
9.	Rail Freight per Kg.	Tk. 0.32	n/a	
10.	Electricity Tariff	Tk. 165m/year	n/a	
11.	Gas Tariff	Tk. 165m/year	n/a	

৪.২। এ মর্মে তিনি উল্লেখ করেন যে, ৫৭তম বোর্ড সভায় সুপারিশকৃত Toll হারে রেল, বিদ্যুৎ ও গ্যাসের উপর ট্যারিফ সংশোধন করার প্রয়োজন হয়েছে। তাছাড়া Telecommunication Facility এর জন্য ২০(বিশ) মিলিয়ন টাকা/প্রতিবছর ট্যারিফ ধার্য করা হয়েছে, যা ৫৭তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত Toll হারে উল্লেখ ছিল না। এই মর্মে তিনি জানান যে, টেলিযোগাযোগের বিষয়টি নিকট ভবিষ্যতে বাস্তবায়িত হবে না মনে করায় তা তখন চূড়ান্ত করা হয়নি। কিন্তু T&T Board ঢাকা-বগুড়া একটি fibre optic লাইন নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করায় তা চূড়ান্ত করণের প্রয়োজন দেখা দিয়েছে। একই ভাবে রেলের ক্ষেত্রে প্যাসেজার এবং per Kg ফেইটের ভিত্তিতে Toll আদায় নানাবিধ accounting জটিলতার সৃষ্টি করবে বিবেচনায় রেলের ক্ষেত্রেও lump annual tariff নির্ধারণ যুক্তিসংগত বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

৪.৩। তিনি আরো জানান যে, ৫৭তম বোর্ড সভায় সুপারিশকৃত রেল, বিদ্যুৎ এবং গ্যাসের উপর ট্যারিফ সংশোধন এবং টেলিযোগাযোগের ট্যারিফ সহ বিভিন্ন যানবাহনের প্রস্তাবিত Toll/Tariff হার মন্ত্রিসভায় উপস্থাপনের জন্য সার-সংক্ষেপ ১১/১১/৯৭ ইং তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী অনুমোদন করেছেন। নিম্নবর্ণিত প্রস্তাবিত Toll/Tariff হার সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়ঃ

মুস্তাক - ১১/১১/৯৮

<b>Class</b>	<b>Vehicle Type</b>	সকল পক্ষের সময়োত্তার ভিত্তিতে <b>Recommended Toll</b>	<b>Eqivalent Ferry Charge</b>	<b>Remarks</b>
1.	Light Vehicle (car, jeep etc.)	Tk. 410	Tk. 291	
2.	Small Bus (29 seats or less)	Tk. 550		
3.	Large Bus (30 seats or more)	Tk. 800	Tk. 1,347	
4.	Small Truck (less than 5 tonnes)	Tk. 740		
5.	Medium Truck (5 to 8 tonnes)	Tk. 990	Tk. 706	
6.	Large Truck (more than 8 tonnes)	Tk. 1,240		
7.	Motorcycle	Tk. 30	Tk. 29	
8.	Rail Tariff	Tk. 148m/year	n/a	Exclusive of any O&M costs for these installations. These responsibility should be taken by the respective organisations.
9.	Electricity Tariff	Tk. 150m/year	n/a	
10.	Gas Tariff	Tk. 150m/year	n/a	
11.	Telecommunication	Tk. 20m/year	n/a	

আলোচ্যসূচী-৫ : যমুনা সেতু প্রকল্পের অর্তবর্তীকালীন (০১/০১/৯৮-৩০/৬/৯৮) রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার লক্ষ্য short term O&M arrangement এবং security arrangement প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, চুক্তি-২ এর আওতায় নদীশাসন কাজ ১৯৯৭ সালের নভেম্বর মাসে শেষ হয়েছে। চুক্তির শর্ত মোতাবেক কন্ট্রাক্ট-২ এর সময়সীমা ১৫ই ডিসেম্বর' ৯৭ তে সমাপ্ত হয়েছে। সাময়িক ব্যবস্থা হিসাবে ঠিকাদার-২ কে ৩১শে ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং পর্যন্ত এই রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম চালিয়ে যেতে বলা হয়েছে। বর্তমানে প্রকল্পের ঘরবাড়ী, বিনোদন ও অফিস সুবিধাদি কন্ট্রাক্ট-২ কর্তৃক পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে। ১৯৯৮ সালের জুন মাসে প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির পর দীর্ঘ মেয়াদের ভিত্তিতে (৫ বৎসর) সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (O&M) কন্ট্রাক্টের নিয়োগ করা হবে। অতএব ১লা জানুয়ারী, ১৯৯৮ হতে ৩০শে জুন, ১৯৯৮ পর্যন্ত অর্ধাং খ(ছয়) মাসের জন্য সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের নিমিত্তে খড়কালীণ ব্যবস্থার প্রয়োজন। Employer ও Engineer দের ঘরবাড়ী, বিনোদন ও অফিস সুবিধাদি রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অর্তবর্তীকালীন O&M ঠিকাদার নিয়োগের লক্ষ্য MC ব্যতিত বর্তমানে প্রকল্পে নিয়োজিত ঠিকাদার/পরামর্শকদের নিকট হতে offer চাওয়া হলে নিম্নলিখিত ঠিকাদার/পরামর্শকদের নিকট হতে offer পাওয়া যায়ঃ

- (১) হিউন্দাই ইঞ্জিনিয়ারিং এন্ড কন্স্ট্রাকশন জেভি (দরপত্র দাখিল তারিখ : ১০/১০/৯৭ ইং)
- (২) হ্যামভোয়া জেভি (দরপত্র দাখিল তারিখ : ১০/১০/৯৭ ইং)
- (৩) আরপিটি/নেডেকো/বিসিএল (দরপত্র দাখিল তারিখ : ১৩/১০/৯৭ ইং)

২/১/১৮

বর্ণিত ফার্মগুলোর সাড়ে ছয় মাসের জন্য তুলনামূলক ব্যয় বিবরণী নিম্নরূপ :

Name of the firms	Total price (BDT)	USD	UKP	NLG	BDT	Remarks
HAMVOA	82,568,336	534948.91	-----	2504604.77	9908200	1\$=40.1305 Tk and 1NLG=20.4393
HYANDAI	51,936,575	-----	-----	-----	51,936,575	-----
RPT-TCM	44,035,130	-----	240500	-----	28402500	1UKP=65 Tk.

৫.২। এই বিষয়ে সভাকে অবহিত করা হয় যে, CSC (RPT-NEDECO-BCL) তাদের নিজস্ব প্যাতে প্রস্তাব পেশ করলেও প্রকৃত পক্ষে CSC সহযোগী ফার্ম RPT এবং অন্য একটি বৃটিশ ফার্ম TCM যৌথভাবে এ কাজটি করবে। যবসেক কর্তৃক গঠিত কমিটি উপরোক্ত offer গুলো মূল্যায়ন করে RPT/TCM-এর প্রস্তাব সর্বনিম্ন বলে ঘৃহণের সুপারিশ করে। সাড়ে ছয় মাসের জন্য তাদের প্রস্তাব হলো টাকা ৪৪,০৩৫,১৩০.০০। মূল্যায়নে দেখা যায় যে, হিউদাই এর offer-এ কোন foreign currency requirement না থাকলেও, হ্যামভোয়া ও আরপিটি-টিসি এম এর offer-এ যথাক্রমে ডাচ গিল্ডার্স ও বৃটিশ পাউন্ডের quotation আছে। উপরে বর্ণিত টেবিলে RPT-TCM এর বিপরীতে BDT কলামে ভুলবশতঃ কার্যপত্রে টাকার পরিমাণ 2840500 উল্লেখ করা হয়েছিল, যা প্রকৃতপক্ষে হবে 28402500।

৫.৩। এই মর্মে সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, বর্তমানে বর্ণিত এলাকাসমূহের নিরাপত্তা স্ব-স্ব ঠিকাদার কর্তৃক করা হচ্ছে। কন্ট্রাক্ট-২, ৩১শে ডিসেম্বর' ৯৭ তে সমাপ্ত হবে। অপর পক্ষে কন্ট্রাক্ট-৪, ৩০শে নভেম্বর' ৯৭ তে সমাপ্ত হয়েছে এবং মার্চ' ৯৮ তে কন্ট্রাক্ট-৩ সমাপ্ত হবে। ফলে দীর্ঘ মেয়াদী O&M কন্ট্রাক্টের নিয়োগের পূর্বে নিরাপত্তার জন্য কোন ব্যবস্থা থাকবে না। এ সমস্যা সমাধানকল্পে তাঁক্ষণ্যনিকভাবে ব্যবস্থা গ্রহণের প্রয়োজন হয়ে পড়ে। সে মোতাবেক stop gap ব্যবস্থা হিসাবে যবসেক কর্তৃক ২২(বাইশ) জন গার্ড নিয়োগ করা হয়েছে এবং অন্তর্বর্তীকালীন ব্যবস্থা গ্রহণ না করা পর্যন্ত কন্ট্রাক্ট-৪ এর নিরাপত্তার দায়িত্ব বর্ধিত করা হয়েছে। অন্তর্বর্তীকালীন নিরাপত্তার বিবেচনাত্তে RPT/TCM group কে নিরাপত্তা প্রদানের জন্য offer দিতে বলে হলে নিরাপত্তার জন্য তারা ৮,৬১৩,৯৯০/- টাকার offer দেয়। যবসেকের কমিটির সাথে আলোচনা মোতাবেক নিরাপত্তার offer সহ সংশোধিত O&M কন্ট্রাক্টের offer ৮ই ডিসেম্বর পাওয়া যায়, যার মূল্য (১লা জানুয়ারী থেকে ৩০শে জুন, ১৯৯৮ মোট ৬(ছয়) মাসের জন্য) নিম্নরূপ :

(১)	O & M কন্ট্রাক্টের মূল্য	:	৪০,৬৫৪,৭৮৬/-
(২)	নিরাপত্তাজনিত ব্যয়	:	৮,৬১৩,৯৯০/-
	মোট	:	৪৯,২৬৮,৭৭৬/-

৫.৪। সর্বশেষ মূল্যায়নে দেখা যায় যে, আরপিটি-টিসি এম এর দরপত্রে পুরো প্রকল্প এলাকার নিরাপত্তার ব্যবস্থা অন্তর্ভুক্ত রয়েছে (ঘরবাড়ী, অফিস ও বিনোদন সুবিধা সংক্রান্ত নিরাপত্তাসহ) যা দ্বিতীয় সর্বনিম্ন দরপত্রাদাতা হিউদাই এর চাইতে (ছয় মাসের জন্য) মাত্র ১,৩২৭,৩২২.১৬ টাকা বেশী (শুধুমাত্র ঘরবাড়ী, অফিস ও বিনোদন সুবিধা সংক্রান্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা সম্পর্কিত)। পুরো প্রকল্পের নিরাপত্তা ব্যবস্থা জনিত ব্যয় হিসাবে অন্তর্ভুক্ত করলে হিউদাই এর দরপত্র দাঁড়ায় ৮৪৭,৯৪,১৪৫৩.৮৪ (ছয় মাসের) + ৮৮,৬১৩,৯৯০.০০ (ঘরবাড়ী, অফিস ও বিনোদন সুবিধা সংক্রান্ত নিরাপত্তা ব্যবস্থা ব্যতিরেকে পুরো প্রকল্প এলাকার নিরাপত্তা ব্যবস্থা জনিত ব্যয়) = ৮৫৬,৫৫৫,৪৪৩.৮৪, যা আরপিটি-টিসি এম এর দরপত্রের চাইতে ৭,২৮৬,৬৬৭.৮৪ টাকা বেশী। উল্লেখ্য যে, অন্তর্বর্তীকালীন সময়ের জন্য নিরাপত্তা প্রদানের নিমিত্তে ঠিকাদার নিয়োগ করা হলে ইতিপূর্বে যবসেক কর্তৃক নিয়োজিত ২২জন গার্ড এবং ঠিকাদার-৪ কর্তৃক নিরাপত্তা

২০-১১/১৮

প্রদানের প্রয়োজন হবে না। আরো উল্লেখ্য যে, ঠিকাদার-৩ এর কাজ আগামী মার্চ' ৯৮ তে শেষ হলে; এই এলাকার নিরাপত্তার দায়িত্বও অস্তর্ভৌতিকালীন সময়ের জন্য নিয়োজিত ঠিকাদারকে পালন করতে হবে এবং এই অতিরিক্ত কাজের জন্য তাকে বর্তমান চুক্তির রেট অনুসারে অতিরিক্ত টাকা প্রদান করা হবে।

৫.৫। যমুনা সেতু প্রকল্পের অস্তর্ভৌতিকালীন (০১/০১/৯৮-৩০/০৬/৯৮) রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার লক্ষ্যে short term O&M arrangement এবং security arrangement এর জন্য (৮৪০,৬৫৪,৭৮৬/- + ৮৮,৬১৩,৯৯০/- = ৮৪৯,২৬৮,৭৭৬/-) টাকা সম্পর্কিত RPT/TCM group এর offer সর্বনিম্ন বলে যবসেক কর্তৃক গঠিত কমিটি দ্বারা বিবেচিত হয়।

৫.৬। এ ঘর্মে সচিব আরো জানান যে, নির্মাণ তদারকী উপদেষ্টা (CSC) RPT/NEDECO/BCL সময়ের গঠিত, তবে সেতু প্রকল্পের অস্তর্ভৌতিকালীন প্রস্তাবিত পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ RPT/TCM কে দ্বারা করা হবে। এ কাজের জন্য উক্ত ফার্মের সাথে পৃথকভাবে চুক্তি স্বাক্ষর করতে হবে এবং প্রকল্পের অনুমোদিত পিপির সংস্থাপন খাত হতে এ ব্যয় বহন করা যাবে, কোন বাড়তি অর্থের প্রয়োজন হবে না। পরবর্তীতে সংশোধিত পিপিতে তা অন্তর্ভুক্ত করা হবে। আরো উল্লেখ্য যে, কেবলমাত্র site এর operation and maintenance বাবদ বর্তমানে প্রতিমাসে HAM-VOA কে দেয়া হয় প্রায় ২(দুই) কোটি ৭০(সত্তর) লক্ষ টাকা এবং এর ছলে RPT/TCM কে একই ধরণের কাজের জন্য বর্তমান চুক্তির আওতায় দেয়া হবে প্রতিমাসে প্রায় ৮২(বিরাশি) লক্ষ টাকা। ফলে প্রতিমাসে সাধ্য হবে প্রায় ১(এক) কোটি ৮৮(আটাশি) লক্ষ টাকা।

৫.৭। অতীব জরুরী পরিস্থিতিতে মাননীয় মন্ত্রীর সঙ্গে ১৮/১২/৯৭ ইং তারিখে গোপালগঞ্জে টেলিফোনে আলোচনা ও তদপ্রেক্ষিতে প্রদত্ত সদয় মৌখিক অনুমোদনের ভিত্তিতে RPT/TCM কে mobilization এর আদেশ দেয়া হয়েছে। অন্যথায় ১/১/৯৮ ইংরেজী থেকে সাইটে কোন রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা থাকতো না। পরবর্তীতে মাননীয় মন্ত্রী ২১/১২/৯৭ ইং তারিখে তা সদয় অনুমোদন করেছেন। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত ৪ যমুনা সেতু প্রকল্পের অস্তর্ভৌতিকালীন (০১/০১/৯৮-৩০/০৬/৯৮) পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার (short term O&M arrangement এবং security arrangement) জন্য ৮৪০,৬৫৪,৭৮৬/- + ৮৮,৬১৩,৯৯০/- = ৮৪৯,২৬৮,৭৭৬/- টাকা সম্পর্কিত RPT/TCM group এর সর্বনিম্ন offer টি বোর্ড কর্তৃক ঘটনাত্ত্বের সদয় অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৬ ৪ এলজিইডি থেকে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষে/প্রকল্পে প্রেষণে কর্মরত ১২(বার) জন সহকারী প্রকৌশলীর আত্মীকরণ ও জ্যোষ্ঠতা নির্ধারণ সম্পর্কে ৫৭তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তের আংশিক সংশোধন প্রসঙ্গটি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, গত ৩১/০৮/৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৭তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তক্রমে স্থানীয় সরকার প্রকৌশলী অধিদপ্তর থেকে অত্র প্রকল্পে/কর্তৃপক্ষে প্রেষণে কর্মরত ১২(বার) জন সহকারী প্রকৌশলী-কে প্রকল্পে/কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত পদে আত্মীকরণের বিষয়টি অনুমোদিত হয়। তবে যে প্রক্রিয়ায় জ্যোষ্ঠতা নির্ধারণ করা হয়েছিল তাতে সমস্যা দেখা দেয়। তাদের পূর্বতন কর্মসূল স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক তাদের নিয়োগের ক্ষেত্রে কোন মেধাক্রম প্রণীত না করায় জ্যোষ্ঠতা নির্ধারণে অসুবিধা দেখা দেয়। এলজিইডি-তে পূর্বে যোগদান করে অনেকে পরে যবসেকে যোগদান করা এবং আগে প্রকৌশলী ডিপ্পী প্রহণকারীর পরে চাকুরীতে যোগ দেয়ায় এ সিদ্ধান্তানুসারে জ্যোষ্ঠতাক্রম নির্ধারিত হলে কারো কারো প্রতি অবিচার হবে বলে প্রতীয়মান হয়। সমতা এবং ন্যায় বিচারের ভিত্তিতে (Equity & Justice) বিষয়টি নিষ্পত্তি করা যাচ্ছে না বলেও পরিলক্ষিত হয়।

২০-১১/১৮

৬.২। এমতাবস্থায়, সহকারী প্রকৌশলীগণের জ্যেষ্ঠতা সঠিক ও আইনানুগতভাবে নির্ধারণের জন্য প্রথমতঃ বি,এসসি ইঞ্জিনিয়ারিং পাশের বছরের ভিত্তিতে, বিতীয়তঃ একই বছরে পাশের ক্ষেত্রে এলজিইডিতে যোগদানের তারিখের ভিত্তিতে এবং তৃতীয়তঃ একই তারিখে যোগদানের ক্ষেত্রে (একই বছর ডিগ্রী প্রাপ্তদের ক্ষেত্রে) জন্ম তারিখের ভিত্তিতে জ্যেষ্ঠতাক্রম নির্ধারণ অধিকতর সুষম ও ন্যায়ানুগ্রহ হবে বলে দেখা যায়।

৬.৩। তদনুসারে উল্লেখিত কর্মকর্তাদের নিম্নরূপ জ্যেষ্ঠতাক্রম প্রস্তাব করা হলে বোর্ড কর্তৃক তা অনুমোদিত হয়। তবে শর্ত থাকে যে যবসেক কর্তৃক সরাসরি নিয়োজিত দু'জন সহকারী প্রকৌশলী সকল সময় এদের চেয়ে জ্যেষ্ঠ বলে গণ্য হবেন।

- ১। জনাব মোঃ লিয়াকত আলী
- ২। জনাব শফিকুল ইসলাম
- ৩। জনাব আবু হুমায়ন মোঃ সাখাওয়াত আক্তার
- ৪। জনাব মোঃ শারফুল ইসলাম সরকার
- ৫। জনাব শ্যামা কান্ত সরকার
- ৬। জনাব মোঃ আবুল হোসেন
- ৭। জনাব মোঃ গোলাম মর্তুজী
- ৮। জনাব মোঃ তোফাজ্জল হোসেন
- ৯। জনাব মোঃ অহিনুজ্জামান
- ১০। সৈয়দ রজব আলী
- ১১। জনাব মোঃ আবুল আলাম আজাদ
- ১২। জনাব মোঃ সেলিম আহমেদ সরওয়ার

আলোচ্যসূচী-৭ ঃ পরিবেশ ইউনিটের সুপারভাইজার আবু সালেহ মোঃ মুহিত এর চাকুরীকাল ১৩/১/৯৮ থেকে ৩১/১২/৯৮ পর্যন্ত বর্ধিত করণ প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৪৯তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পরিবেশ ইউনিটে ২৩০০-১১৫\*৭-৩১০৫-ইবি-১২৫\*১১-৪৪৮০ টাকা ক্ষেত্রে ৬(ছয়) জন সুপারভাইজারের ২(দুই) বছরের জন্য চুক্তিভিত্তিক নিয়োগের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় এবং পরিবেশ ইউনিটের বিভিন্ন উপাসের কর্মসূচী বাস্তবায়নের সময়সীমা ১৯৯৮-৯৯ অর্থ বছর পর্যন্ত নির্ধারিত থাকায় ৫৮তম বোর্ড সভায় ৪(চার) জন সুপারভাইজারের চুক্তিভিত্তিক চাকুরীর মেয়াদকাল ৩১/১২/৯৮ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। সুপারভাইজারের একটি পদ শূন্য হলে জনাব আবু সালে মোঃ আল মুহিতকে শূন্য পদে নিয়োগ করা হয় যার চাকুরীর মেয়াদকাল ১৩/০১/৯৮ তারিখে শেষ হবে। পরিবেশ ইউনিটের বিভিন্ন কর্মসূচী ১৯৯৮-৯৯ অর্থ বছর পর্যন্ত নির্ধারিত থাকায় উক্ত সুপারভাইজারের চাকুরীর মেয়াদকাল অপর সুপারভাইজারদের ন্যায় ৩১/১২/৯৮ ইং পর্যন্ত বর্ধিত করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্তঃ সুপারভাইজার জনাব আবু সালেহ মোঃ মুহিতের চাকুরীর মেয়াদকাল ১৩/০১/৯৮ ইং থেকে ৩১/১২/৯৮ ইং পর্যন্ত বর্ধিত করণের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৮ ঃ পরিবেশ ইউনিটে কর্মরত সুপারভাইজারদের জাতীয় বেতন ক্ষেত্রে ৯৭ অনুযায়ী বেতন পুনর্ঘনির্ধারণ প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটে কর্মরত সুপারভাইজারদের বেতন ২৩০০-১১৫\*৭-৩১০৫-ইবি-১২৫\*১১-৪৪৮০ টাকা ক্ষেত্রে শেষ অংক ৪৪৮০/- টাকা এবং প্রচলিত অন্যান্য ভাতা যোগ করে consolidated বেতন ৪৯তম বোর্ড সভায় নির্ধারণের সিদ্ধান্ত হয়। জাতীয় বেতন ক্ষেত্রে ৯৭ অনুযায়ী

২৩০০-১১৫\*৭-৩১০৫-ইবি-১২৫\*১১-৪৪৮০

উক্ত ২৩০০-১১৫\*৭-৩১০৫-ইবি-১২৫\*১১-৪৪৮০ টাকার বেতন ক্ষেলের corresponding বেতন ক্ষেল ৩৪০০-১৭০\*৭-৪৫৯০-ইবি-১৮৫\*১১-৬৬২৫ টাকা। সুপারভাইজাররা জাতীয় বেতন ক্ষেল'৯৭ এর সংগ্রহিত ধাপে তাদের বেতন নির্ধারণের আবেদন জানিয়েছে। এই মর্মে সচিব জাতীয় বেতন ক্ষেল'৯৭ এ সুবিধাপ্রাপ্ত অন্যান্যদের সঙ্গে সামঞ্জস্য বিধান কল্পে জাতীয় বেতন ক্ষেল'৯৭ এর ৩৪০০-১৭০\*৭-৪৫৯০-ইবি-১৮৫\*১১-৬৬২৫ টাকার ক্ষেলে সুপারভাইজারদের বেতন নির্ধারণ করার প্রস্তাব করেন। সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

**সিদ্ধান্ত :** জাতীয় বেতন ক্ষেল'৯৭ এ সুবিধাপ্রাপ্ত অন্যান্যদের সঙ্গে সামঞ্জস্য বিধান কল্পে জাতীয় বেতন ক্ষেল'৯৭ এর ৩৪০০-১৭০\*৭-৪৫৯০-ইবি-১৮৫\*১১-৬৬২৫ টাকার ক্ষেলে সুপারভাইজারদের বেতন নির্ধারণের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

**আলোচ্যসূচী-৯ :** কর্তৃপক্ষের ৩(তিনি) জন কর্মকর্তার পদোন্নতির বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, বিগত ০৯/১২/৯৭ ইং তারিখে কর্তৃপক্ষের নির্বাচন কমিটি-১ এর সভায় সেতু কর্তৃপক্ষের নিম্নে বর্ণিত বেতনক্রমের ৩(তিনি) জন কর্মকর্তার পদোন্নতি বিবেচনাত্তে সুপারিশ করা হয়েছে। অধিক নং-২ ও ৩ এ বর্ণিত কর্মকর্তাদের প্রস্তাবিত বেতন ক্ষেলে কিছু ভুল পরিলক্ষিত হওয়ায় তা সংশোধন করে প্রস্তাবটি সভায় উথাপন করা হলে এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়ঃ

#### ৯.২। পদোন্নতিযোগ্য কর্মকর্তাদের পদবী ও বেতন ক্ষেল নিম্নরূপঃ

অধিক নং	নাম, বর্তমান পদবী ও বেতন ক্ষেল	কার্যপদ্ধতে উল্লেখিত প্রস্তাবিত পদ ও বেতন ক্ষেল	সংশোধিত পদ ও বেতন ক্ষেল
১।	জনাব এ, কে, এম শামসুজ্জাহা অতিরিক্ত পরিচালক (প্রোগ্রাম) নতুন : ১০৭০০-৩০০ X ৮-১৩১০০ (পুরাতন : ৭১০০-২০০ X ৮-৮৭০০)	পরিচালক (প্রোগ্রাম)	পরিচালক (প্রোগ্রাম) কার্যপদ্ধতে বেতন ক্ষেল ঠিকই আছে।
২।	জনাব শরীফ মোঃ ওসমান গনী সহকারী পরিচালক (অর্ধ ও হিসাব) নতুন : ৮৩০০-১৮৫ X ৭-৫৫৯৫-ইবি- ১৯৫ X ১১-৭৭৮০ (পুরাতন : ২৮৫০-১২৫ X ৭-৩৭২৫- ইবি-১৩০ X ১১-৫১৫৫)	উপ-পরিচালক (অর্ধ ও হিসাব)	উপ-পরিচালক (অর্ধ ও হিসাব) নতুন : ৭২০০-২৬০ X ১৪-১০৮৪০ (পুরাতন : ৮৮০০-১৭৫ X ১৪- ৭২৫০)
৩।	জনাব মোঃ আব্দুর রহমান সহকারী পরিচালক (প্রোগ্রাম) নতুন : ৮৩০০-১৮৫ X ৭-৫৫৯৫-ইবি- ১৯৫ X ১১-৭৭৮০ (পুরাতন : ২৮৫০-১২৫ X ৭-৩৭২৫- ইবি-১৩০ X ১১-৫১৫৫)	উপ-পরিচালক (প্রোগ্রাম)	উপ-পরিচালক (প্রোগ্রাম) নতুন : ৭২০০-২৬০ X ১৪-১০৮৪০ (পুরাতন : ৮৮০০-১৭৫ X ১৪- ৭২৫০)

**সিদ্ধান্ত :** বিগত ০৯/১২/৯৭ ইং তারিখে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাচন কমিটি-১ এর সুপারিশের প্রেক্ষিতে অধিক নং-২ ও ৩ এ বর্ণিত কর্মকর্তাদের প্রস্তাবিত বেতন ক্ষেল সংশোধন সাপেক্ষে অনুচ্ছেদ-৯.২ এ বর্ণিত ৩(তিনি) জন কর্মকর্তার পদোন্নতি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২/১/১৮

## আলোচ্যসূচী- ১০ :

যমুনা বহুমুখী সেতু এলাকার ওয়ার্ক-হারবারের সামান্য দক্ষিণ দিকে ধলেশ্বরী নদীর নতুন উৎস মুখ স্থায়ীকরণের জন্য ২ নং চুক্তির অধীনে Mitigative & Enhancement Measures কাজের জন্য Variation Order No. 15 অনুমোদনের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মান কাজ গত ১৬ই অক্টোবর ১৯৯৪ইং থেকে আরম্ভ হয়েছে। সেতু প্রকল্পটির সম্ভাব্যতা সমীক্ষা অনুযায়ী সেতুর স্থায়ীত্বের প্রতি লক্ষ্য রেখে পূর্বতীর সংলগ্ন ধলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎস মুখটি বন্ধ করে দেয়ার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। ১৬ই অক্টোবর নির্মান কাজ আরম্ভ হলে ২নং চুক্তি নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের আওতায় বিগত মার্চ ১৯৯৫ইং মাসে ধলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎস মুখটি ড্রেজিং এর মাটি দ্বারা স্থায়ীভাবে ভরাট করে ফেলা হয় এবং উক্ত এলাকায় ব্রীজ এন্ড ফ্যাসিলিটিজ তথ্য আবাসিক বাড়িগুলি নির্মান করা হয়।

১০.২। ধলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎস মুখ বন্ধ করে দিলে আশে পাশের এলাকায় যে বিরূপ প্রতিক্রিয়া দেখা দিতে পারে তা নিরূপন এবং নিরসনের জন্য পৃথক সমীক্ষা কার্যক্রম হাতে নেওয়া হয়। বিশ্বব্যাংক কর্তৃক এই সমীক্ষা প্রতিবেদনে সম্মতি প্রদানের পর পরিবেশগত প্রতিক্রিয়া নিরূপনের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক Environmental Management Action Plan বাস্তবায়নের কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়।

১০.৩। সচিব এই মর্মে আরো উল্লেখ করেন যে, ধলেশ্বরী নদীর নাব্যতা ও পানি প্রবাহের উপর ভিত্তি করে পূর্বে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড ধলেশ্বরী নদীর ভাট্টিতে “Tangail Compartmentalization Pilot Project” নামে একটি সেচ প্রকল্প হাতে নেয়। ধলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎস মুখ বন্ধ করে দেওয়ায় ঐ প্রকল্পের উপরও বিরূপ প্রতিক্রিয়া প্রতীয়মান হওয়ায় তা নিরসন এবং ধলেশ্বরী নদীতে পানি প্রবাহ সচল রাখার জন্য যমুনা সেতু নির্মান স্থানের প্রায় ৬ কিঃমিঃ ভাট্টিতে একটি নতুন সংযোগ খাল খননের জন্য বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কার্যক্রম গ্রহণ করে। যমুনা বহুমুখী সেতুর সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় দেখা যায় যে, উত্তর উৎস মুখ বন্ধ করে দেওয়ায় ভাট্টি অঞ্চলে পানি সমতল প্রায় ১ মিটার পার্থক্য বিরাজ করবে। সেতু প্রকল্পের নির্মান তদারকী উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান মত পোষণ করে যে, পানি সমতলে পার্থক্য বিরাজ থাকায় স্বাভাবিক প্রতিক্রিয়া যমুনা নদী থেকে সেতুর ভাট্টিতে(দক্ষিণে) একটি নতুন চ্যানেল উৎপন্ন হতে পারে এবং অনুরূপ ক্ষেত্রে নতুন চ্যানেলের প্রতিক্রিয়া সমীক্ষা করার জন্য তাদের চুক্তির Terms of Reference এ ব্যবস্থা রাখা হয়।

১০.৪। যমুনা সেতু এলাকায় যেখানে Work-Harbour নির্মান করা হয়েছে তার দক্ষিণ দিকে একটি পুরাতন ও ছোট খালের অস্তিত্ব ছিল। বিগত ১৯৯৫ইং সনের বর্ষা মৌসুমে যমুনা নদীর পানি বৃদ্ধি পেতে থাকলে ঐ খাল দ্বারা প্রবল বেগে যমুনা নদী হতে ধলেশ্বরী নদীতে পানি প্রবাহিত হতে থাকে। বন্যার সময় খালটির পাড় ভেঙ্গে আকার এবং গভীরতায় বেশ বড় হয়। ধলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎস মুখ দিয়ে যে পরিমান পানি প্রবাহিত হতো প্রায় সে পরিমান পানি এই নতুন উৎস মুখ দ্বারা প্রবাহিত হয়। এই কারনে খালের আশে পাশে এবং নিকটস্থ যমুনা সেতু প্রকল্প এলাকায় ভাগ্ন দেখা দেয়। পক্ষান্তরে উত্তর উৎস মুখ বন্ধ করে দেওয়ার ফলে পরিবেশের উপর বিরূপ প্রতিক্রিয়া দেখা দেওয়ার সম্ভাবনা ছিল তা হয় নাই। নৃতন উৎস মুখ সৃষ্টি হওয়ার ফলে গত বর্ষা মৌসুমে “Tangail Compartmentalization Pilot Project” এ ও কোন বিরূপ প্রতিক্রিয়া দেখা যায় নাই। পানি বিশেষজ্ঞ তথ্য নির্মান উপদেষ্টা সংস্থার মতে ইহা প্রাকৃতিক আশৰ্বাদ বটে। বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড এই খাল বন্ধ না করে খোলা রাখার পক্ষে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ করে এবং তাদের প্রস্তাবিত খাল খননের কর্মসূচী স্থগিত রাখে। অন্যদিকে স্থানীয় জনগণ এই খালের পাড় ভাঙ্গন হতে রক্ষা পাওয়ার নিমিত্তে খালটি মাটি দ্বারা বন্ধ করে দেওয়ার জন্য আবেদন করে।

১০.৫। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ এই নতুন খালটির সুবিধা অসুবিধা নিরূপন পূর্বক কি বিহিত ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে তা নির্ণয়ের জন্য চুক্তি পত্রের TOR মোতাবেক নির্মান তদারকী উপদেষ্টাকে নির্দেশ দেয়। নির্মান তদারকী উপদেষ্টা সংস্থা (CSC) তাদের সমীক্ষা পরিচালনা করতঃ একটি সমীক্ষা প্রতিবেদন পেশ করে।

১০.৬। উক্ত প্রতিবেদনে উপদেষ্টা পরিবেশগত ভারসাম্যতা রক্ষা; ধলেশ্বরীর ভাট্টিতে Compartmentalization Project পরিচালনা এবং আশে পাশের এলাকার বৃহত্তর স্বার্থে খালটি খোলা রাখার পক্ষে মত প্রকাশ করে। Work-Harbour এর দক্ষিণে খালটির ২টি উৎস মুখ সৃষ্টি হয়েছে। স্বল্প মেয়াদী ব্যবস্থার মধ্যে সহজ প্রবাহের জন্য উত্তর উৎস মুখটি মাটি কেটে আরও প্রস্তুত করা এবং দক্ষিণ মুখটি মাটি দ্বারা ভরাট করার প্রস্তাব করে। খালটি যাতে আরও উত্তর দিকে ভেঙ্গে যমুনা সেতু প্রকল্পের ক্ষতি না করতে পারে সে লক্ষ্যে Work-Harbour এর দক্ষিণে অধিগ্রহণকৃত এলাকার মধ্যে একটি Groyne নির্মানের প্রস্তাবও করা হয়।

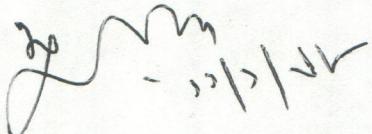
১০.৭। সচিব আরো জানান যে, বিগত ২৪ হতে ২৬ শে মার্চ ১৯৯৬ইঁ তে থাইল্যান্ডের রাজধানী ব্যাংককে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ৫ম মাইলস্টোন সভায় বিশ্বব্যাংক, দাতা সংস্থা, প্যানেল অব এ্যাক্সপার্টস এবং ম্যানেজমেন্ট উপদেষ্টা সংস্থা উক্ত নুতন খাল খোলা রাখা এবং খালটির Stabilization এর জন্য নির্মান তদারকী উপদেষ্টার প্রস্তাবিত স্লপ মেয়াদী ব্যবস্থা বাস্তবায়নের জন্য সুপারিশ করে। এ কাজ ১৯৯৬ইঁ সলের বর্ণ্যার পূর্বেই বাস্তবায়ন করার জন্য সভায় সুপারিশ করা হয়। নির্মান তদারকি উপদেষ্টার হিসাব মতে এ কাজের প্রাকলিত ব্যয় দাঢ়ায় ১১.৫০ (এগার দশমিক পাঁচ শূন্য) মিলিয়ন টাকা।

১০.৮। নদীশাসন কাজের সাদৃশ্য এই Mitigative Measures এর কাজ বাস্তবায়ন করতে যে Geo-textile প্রয়োজন, তা অতি অল্প সময়ের মধ্যে জরুরী ভিত্তিতে সরবরাহ করা এবং উপদেষ্টা সংস্থার ডিজাইন মোতাবেক Groyne নির্মান করার সামর্থ ও অভিজ্ঞতা একমাত্র ২নং চুক্তির ঠিকাদার M/S. HAM-VAN Oord ACZ JV এর থাকায় নির্মান তদারকী উপদেষ্টা সংস্থার সুপারিশ মোতাবেক এ কাজ বাস্তবায়নের দায়িত্ব উক্ত ঠিকাদারকে দেওয়া হয়। কাজটি জরুরী ভিত্তিতে বাস্তবায়ন করার জন্য ১১.৫০ মিলিয়ন টাকা অতিরিক্ত ব্যয় নির্বাহের বিষয়টি গত ১০ই জুন, ১৯৯৬ইঁ তারিখে অনুষ্ঠিত সেতু কর্তৃপক্ষের ৫২ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়।

১০.৯। কাজটি ইতিমধ্যে ২নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক বাস্তবায়ন করা হয়েছে। কাজ বাস্তবায়নের পর প্রকৃত Measurement অনুযায়ী এর ব্যয় দাঢ়িয়েছে ১৩,০৮৭,২২২(তের মিলিয়ন সাতাশি হাজার দুইশত বাইশ) টাকা। এই ব্যয় ২নং চুক্তির আওতায় Provisional Sum Item হতে বহন করা সম্ভব হয়েছে।

১০.১০। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : ধলেশ্বরী নদীর নুতন উৎস মুখের স্থায়ী করনের নিমিত্তে ১৩.০৮৭ (তের দশমিক শূন্য আট সাত) মিলিয়ন টাকা ব্যয় Mitigative and Enhancement Measures of Dhaleswari Intake (VO-15) বোর্ড কর্তৃক ঘটনাত্ত্বের অনুমোদিত হয়।

  
- ১১ / ১১

**আলোচ্যসূচী-১১ :** এই আলোচ্যসূচীতে বর্ণিত চুক্তি নং-২ (নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার) এর স্থানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি ও বীমা এর উপর ভ্যাট পরিশোধ প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, চুক্তি নং-২ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান HAM-VOA কর্তৃক স্থানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি এবং বীমার প্রিমিয়ামের উপর ভ্যাট পরিশোধের জন্য দাবী নং-৫ Dispute Review Board-এ উথাপন করায় বোর্ড ঠিকাদারের পক্ষে রায় প্রদান করে। বিষয়টি প্রাথমিকভাবে পর্যালোচনায় যবসেক-এর ৫৬তম বোর্ড সভায়, ICC Arbitration এ যাওয়ার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে ঠিকাদার কর্তৃক আপোষ মিমাংসার প্রস্তাবের প্রেক্ষিতে এবং Arbitration এর অনিশ্চয়তা এবং সম্ভাব্য বিরাট খরচের কথা বিবেচনা করে বিষয়টি চূড়ান্ত নিষ্পত্তি করার লক্ষ্যে জেএমবিএ'র ৫৭তম বোর্ড সভায় নিম্নোক্ত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

“কন্ট্রাট-২ এর আওতায় স্থানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি ও বীমার উপর ভ্যাট পরিশোধের বিষয়টির উপর সেতু কর্তৃপক্ষের আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহণ করতে হবে। আইন উপদেষ্টা যদি ৫৭তম বোর্ড সভার কার্যপত্রের অনুচ্ছেদ ১৩.৫ এর বর্ণনা ও শর্তের আলোকে ঠিকাদারের দাবীকৃত অর্থ ৮১,০২,৫৩,৭৮৫.০০ (এক কোটি দুই লক্ষ তিপান্ন হাজার সাতশত পঁচাশি) এর ৬০% পরিশোধের মাধ্যমে বিষয়টি নিষ্পত্তি করার পক্ষে মত প্রদান করেন তাহলে পুনরায় বোর্ডে উপস্থাপন না করে সেতু কর্তৃপক্ষ বিষয়টি চূড়ান্ত করবে”।

১১.২। উপরোক্ত সিদ্ধান্তের আলোকে গত ১১/০৯/৯৭ ইং তারিখের পত্রের মাধ্যমে কর্তৃপক্ষের আইন উপদেষ্টা ব্যারিষ্টার সৈয়দ ইশতিয়াক আহমেদ এর নিকট মতামত চাওয়া হয়। আইন উপদেষ্টা গত ৭ই অক্টোবর, ১৯৯৭ ইং তারিখে তাঁর মতামত দেন। আবিটাল এওয়ার্ডের অনিশ্চয়তা (uncertainties) এবং খরচের ব্যাপকতা বিবেচনা করে তিনি বিষয়টি নিষ্পত্তির পক্ষে মত দেন। তাঁর মতে, “These considerations would favour, and this is the highest that I can put the matter, adoption of the path of compromise particularly when the contractor has climbed down very substantially”.

১১.৩। সেতু বিভাগের সচিব এই মর্মে আরো উল্লেখ করেন যে, আইন উপদেষ্টার মতামতের প্রেক্ষিতে ভবিষ্যতে আর দাবী না করার শর্তে এবং ঠিকাদারের দাবী অনুযায়ী টাঃ ৬১,৫২,২৭১.০০ (ঠিকাদারের মোট দাবীর ৬০%) ঠিকাদারকে পরিশোধের লক্ষ্যে গত ২৭/১১/৯৭ ইং তারিখে ঠিকাদারের সাথে একটি চুক্তি সম্পাদন করা হয়। উল্লেখ্য যে, ঠিকাদারের মোট সংশোধিত দাবী ছিল টাকা ১,০২,৫৩,৭৮৫/- যার মধ্যে সাধারণ বীমা কর্পোরেশনের মাত্র ২% প্রিমিয়ামের (সাধারণ বীমার শেয়ার) উপর ভ্যাট অন্তর্ভুক্ত ছিল। ভবিষ্যতে যদি সাধারণ বীমার অবশিষ্ট ৯৮% প্রিমিয়াম (বিদেশী আভাররাইটারদের অংশ) এর উপর ঠিকাদারকে ভ্যাট পরিশোধ করতে হয় তাহলে উক্ত অবশিষ্ট ভ্যাটের ৬০% জেএমবিএ-কে পরিশোধ করতে হবে। এই ক্ষেত্রে যে currency-তে ঠিকাদার ভ্যাট বাবদ অর্থ সাধারণ বীমা কর্পোরেশনকে প্রদান করবে সেই currency-তে তাকে পূর্ণরূপ করতে হবে। এ বিষয়টিও চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে বলে সচিব জানান।

১১.৪। আলোচনাত্তে চুক্তি নং-২ (নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার) এর স্থানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি ও বীমার উপর ভ্যাট পরিশোধ সম্পর্কিত বর্ণিত বিষয়ে বোর্ড অবহিত হয়।

২০১১/১৮

## আলোচ্যসূচী- ১২ :

এই আলোচ্যসূচীতে বর্ণিত যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের প্রধান দপ্তরের নিজস্ব ভবন নির্মানের বিষয়ে স্থাপত্য ও কারিগরী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রদত্ত প্রস্তাবের অনুমোদন প্রসংগে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, গত ১০ই জুন, ১৯৯৬ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫২তম বোর্ড সভায় যবসেক-এর প্রধান দপ্তরের জন্য তাকায় নিজস্ব একটি ভবন এবং কর্মকর্তা/কর্মচারীদের জন্য বাসস্থান নির্মানের প্রস্তাবটি প্রয়োজনীয় বাজেট বরাদ্দ থাকায় অনুমোদিত হয়। ঐ সভায় আরও সিদ্ধান্ত হয় যে, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় মহাখালী, বনানী বা শেরে-বাংলা নগর এলাকায় অবস্থিত অথবা রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (রাজউক) থেকে বরাদ্দ গ্রহণ করে আনুমানিক ১(এক) বিঘা জমির সংস্থান করে কর্তৃপক্ষের নিজস্ব ভবন নির্মান করা যেতে পারে। সে মোতাবেক সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর হতে গত ২১শে নভেম্বর, ১৯৯৬ইং তারিখে বনানী এলাকায় এয়ারপোর্ট রোড সংলগ্ন ১ (এক) বিঘা জমি গ্রহণ করা হয়।

১.২.১। তিনি আরো জানান যে, গত ১৬ই নভেম্বর, ১৯৯৬ইং তারিখে যবসেক-এর মাসিক সমন্বয় সভায় উওঁ ভবনের নক্সা ও ডিজাইন প্রনয়নের বিষয়ে আলোচনা হয় এবং একটি বহুতল ভবন নির্মানের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এই কাজের জন্য দেশীয় Engineering Consulting Firm গুলোর মধ্য হতে প্রস্তাব আহবান করা হলে মোট ১১টি Engineering Consulting Firm ঐ আহবানে সাড়া দেয়। এদের মধ্যে সকল শর্ত পূরনকারী ৮টি ফার্মকে Short Listed করা হয়। Short Listed ৮টি ফার্ম এর নিকট গত ৬ই মে, ১৯৯৭ইং তারিখে এই কাজের লেটার অফ ইনভিটেশন (LOI) এবং টার্মস অব রেফারেন্স (TOR) ইস্যু করা হয়।

১.২.৩। পূর্ব নির্ধারিত তারিখ মোতাবেক ১৬ই জুন, ১৯৯৭ইং তারিখে Engineering Consultancy Firm গুলো হতে Technical ও Financial Offer গৃহীত হয়। ৭টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশ গ্রহণ করে। LOI তে প্রদত্ত Broad Marking Criteria এর আলোকে একটি Detail Marking Criteria চূড়ান্ত করে ৫ সদস্যের মাধ্যমে গঠিত একটি মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক Offer গুলি মূল্যায়ন করা হয়। ঐ কমিটিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের একজন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী ও বুয়েট-এর সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের প্রধান অস্তৰ্ভুক্ত ছিলেন। এছাড়া পরামর্শ প্রদানের জন্য যবসেক-এর Panel of Expert এর সদস্য বুয়েট-এর প্রফেসর জে আর চৌধুরী এবং স্থাপত্যবিদ্যা ফ্যাকাল্টির ডীন-কে বিশেষজ্ঞ হিসাবে কমিটিতে অস্তৰ্ভুক্ত করা হয়। কারিগরী মূল্যায়ন কমিটি গত ১০ই আগস্ট, ১৯৯৭ইং তারিখে তাদের যে রিপোর্ট কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের জন্য প্রেরণ করেন তাতে LOI ও TOR এ প্রদত্ত শর্ত মোতাবেক ৭টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে নিম্নবর্ণিত ৪টি প্রতিষ্ঠান আর্থিক মূল্যায়নের জন্য যোগ্য বিবেচিত হয় বলে সচিব জানান।

1. Sthapati Sangsad Ltd., House # 4, Road # 9  
Dhanmondi R/A, Dhaka.
2. Bangladesh Consultants Ltd. & Dexterous Consultants Ltd. Consortium  
House # 34, Road # 16, Dhanmondi R/A, Dhaka.
3. Development Design Consultants Ltd.  
23 New Eskaton Road, Dhaka 1000
4. Engineers and Consultants Bangladesh Ltd.  
17 Bakhshi Bazar Road, Dhaka 1211

১.২.৪। কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্ত মোতাবেক গত ৯ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ইং তারিখে যোগ্য বিবেচিত ৪টি প্রতিষ্ঠানের প্রতিনিধিগণ ও মূল্যায়ন কমিটির সদস্যগনের উপস্থিতিতে যবসেক-এর প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক তাঁর অফিসে আর্থিক প্রস্তাবগুলি খোলা হয়।

সার্বিক মূল্যায়নের জন্য LOI তে বর্ণিত পূর্বনির্ধারিত কারিগরি দিককে ৮৫% এবং আর্থিক দিককে ১৫% গুরুত্ব দিয়ে মূল্যায়ন কমিটি চূড়ান্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন দাখিল করো। সেমতে উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান গুলোর নিম্নে বর্ণিত অবস্থান সচিব সভায় তুলে ধরেন।

২০১৮

Total Score and Rank of Each Firm :

Firm	Technical Score	Technical Ranking	Total Score (as per formula)	Final Ranking
BCL-DECON	89.65	1st	84.73	1st
ECBL	73.75	3rd	77.69	2nd
DDC	78.15	2nd	73.07	3rd
Sthapati	72.45	4th	72.95	4th

উল্লেখিত ছক মোতাবেক Bangladesh Consultants Ltd. & Dexterous Consultants Ltd. Consortium (BCL-DECON) কারিগরী দিক হতে প্রথম এবং চুড়ান্ত মূল্যায়নেও প্রথম স্থান লাভ করে।

১২.৫। শর্তানুযায়ী প্রথম স্থান অধিকারীর আর্থিক প্রস্তাব negotiation এর জন্য ১৩ ও ২৬শে ডিসেম্বর Negotiation Committee এর সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় উপদেষ্টা কর্তৃক দাখিলকৃত ও কমিটি কর্তৃক সুপারিশকৃত negotiated দরের বিবরনী নিম্নরূপ বলে সচিব জানান।

ক্রমিক নং	আইটেমের বিবরণ	উদ্ধৃত দর (টাকা)	নেগোশিয়েটেড দর (টাকা)
১।	Site Investigation	১০,০০০.০০	১০,০০০.০০
২।	Tophgraphic Survey	৬,৬৬৬.৬৬	৬,৬৬৬.৬৬
৩।	Soil Investigation	৭৫,০০০.০০	৭৫,০০০.০০
৪।	Design & Documents	২,৯৪০,০০০.০০	২,৪৫০,০০০.০০
৫।	Card Board Model	৮০,০০০.০০	৮০,০০০.০০
৬।	Full-time Supervision	২,৬৬০,০০০.০০	১,০৫০,০০০.০০
	সর্বমোট	৫,৭৭ ১,৬৬৬.৬৬	৩,৬৭ ১,৬৬৬.৬৬

তিনি আরো উল্লেখ করেন যে, Negotiation Committee সবচেয়ে ব্যয় বহুল আইটেম ৪ ও ৬ এর উদ্ধৃত দর যথাক্রমে ২.১০% ও ১.৯০% হতে কমিয়ে ১.৭৫% ও ০.৭৫% নির্ধারন করলে মোট নিগোশিয়েটেড দর দাঢ়ায় ৩,৬৭ ১,৬৬৬.৬৬ টাকা এবং তা গ্রহণযোগ্য বলে কমিটি সুপারিশ করেছে। যার প্রেক্ষিতে সেতু কর্তৃপক্ষ উক্ত দর গ্রহণযোগ্য বলে বিবেচনা করে।

১২.৬। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃক্ষের ভবন নির্মানের জন্য BCL-DECON এর প্রস্তাবটি বোর্ড অনুমোদন করে।

২/১/১৮

**আলোচ্যসূচী-১৩ :** এই আলোচ্যসূচীতে বর্ণিত বঙ্গবন্ধু সেতুর (যমুনা বহুমুখী সেতু) উভয় প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র নির্মাণ, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঠিকাদার নিয়োগের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ইতিপূর্বে ৫৪তম বোর্ড সভায় সেতু প্রকল্পের দুই প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র গড়ে তোলার লক্ষ্যে package deal পদ্ধতিতে ঠিকাদার নিয়োগের বিষয়টি অনুমোদিত হয়। তাছাড়া ৫৬তম বোর্ড সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত মোতাবেক Tender Document এর TOR প্রণয়নের দায়িত্ব MC কে দেয়া হয়। তিনি আরো জানান যে, ইতিমধ্যে letter of interest (LOI) আহবান সংক্রান্ত বিজ্ঞপ্তি স্থানীয় এবং আন্তর্জাতিক বিভিন্ন পত্রিকায় প্রদান করা হয়। উল্লেখ্য ১৯৯৮ ইং সালের ১৫ই জানুয়ারী তারিখে LOI প্রকল্পের শেষ তারিখ ধার্য করা হয়েছে। পর্যটন কেন্দ্র স্থাপন বিষয়ে একটি concept document ও তৈরী করা হয়েছে বলে তিনি সভাকে অবহিত করেন।

১৩.২। বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র নির্মাণ, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঠিকাদার নিয়োগের অংগতি সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

**আলোচ্যসূচী-১৪ :** চুক্তি নং-৩ এর নির্মাণ সমাপ্তিকাল ৩১শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং পর্যন্ত বর্ধিত করণের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, প্রথম পর্যায়ে এ কন্ট্রাক্টের সমাপ্তিকাল ১লা ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮ ইং পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। কিন্তু পরবর্তীতে বিভিন্ন কারণে যথা : ঠিকাদারের নিকট সময়মত জায়গা হস্তান্তর করতে না পারা, মূল নজার বহির্ভূত Drainage system নির্মাণ সহ rain cut মেরামত বাবদ ঠিকাদারকে অতিরিক্ত কাজ করতে হয়েছে এবং চুক্তি-১ এর ঠিকাদার কর্তৃক segment পরিবহনের জন্য ব্যবহৃত cause way সময়মত চুক্তি-৩ এর ঠিকাদারের নিকট হস্তান্তর না করা ইত্যাদির জন্য নির্ধারিত সময় ১লা ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮ তে এ কন্ট্রাক্টের কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব নয় বলে ঠিকাদার অপারগতা প্রকাশ করেছে এবং এ কারণে প্রাথমিকভাবে CSC অতিরিক্ত দেড় মাস সময় বাড়ানোর সুপারিশ করেছে বলে সভাকে অবহিত করা হয়।

১৪.২। উল্লেখ্য যে, চুক্তি-৩ এর ঠিকাদার নিম্নে বর্ণিত অঙ্গীকারের মাধ্যমে দুই মাস সময় বর্ধিত করনের প্রস্তাব করেছে :

- ক) মূল সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পূর্বেই চুক্তি-৩ এর যাবতীয় নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা হবে।
- খ) অতিরিক্ত কাজসমূহ মূল contract/bill rate অনুযায়ী সমাপ্ত করা হবে। এই কাজের জন্য কোন overhead দাবী করা হবে না।
- গ) ভবিষ্যতে আর সময় বর্ধিত করার প্রস্তাব করা হবে না।
- ঘ) চুক্তি-১ এর আওতায় Segment পরিবহনের জন্য ঠিকাদার-৩ তাদের সমাপ্তকৃত রাস্তা ব্যবহার করতে দিবে। রাস্তা ব্যবহারের ফলে কোন ক্ষতি হলে তা কন্ট্রাক্ট-১ নিজ খরচে মেরামত করবে। এ বিষয়টি চুক্তিপত্রের ২২(১) ধারা মোতাবেক ঠিকাদার-১ এর উপর স্বাভাবিক নিয়মে বর্তায়।

১৪.৩। তিনি আরো উল্লেখ করেন যে, ইতিপূর্বে সিএসসি এবং যবসেক-এর মধ্যে সময় বর্ধিত করণ বিষয়ে সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে এবং সকলদিক বিবেচনা করে উপরোক্ত শর্তাবলী পালন সাপেক্ষে ঠিকাদারের নির্মাণ কাজের সময়সীমা দুই মাস অর্থাৎ ৩১শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং পর্যন্ত বৃদ্ধি যুক্তি সঙ্গত বলে প্রতিয়মান হয়।

১৪.৪। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :** চুক্তি নং-৩ এর সমাপ্তিকাল অনুচ্ছেদ-১৪.২ এ উল্লেখিত শর্তাবলী সাপেক্ষে দুই মাস অর্থাৎ ৩১শে মার্চ, ১৯৯৮ ইং পর্যন্ত পুনঃ নির্ধারণ বোর্ড কর্তৃক অনুমোদন করা হলো।

আলোচ্য সূচী নং-১৫ : ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট (এমসি) এর সাথে জেএমবিএ এর সম্পাদিত চুক্তি সংশোধনের (2<sup>nd</sup> amendment) বিষয়টি বোর্ড সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট এর সাথে সম্পাদিত বর্তমান চুক্তির মেয়াদ আগস্ট ফেরুয়ারী, ১৯৯৮ ইং মাসে শেষ হয়ে যাবে। চুক্তির এ সময় ডিসেম্বর, ১৯৯৭ইং মাস এ যমুনা সেতু প্রকল্পের সমাপ্তিকাল ধরে নির্ধারণ করা হয়েছিল। বর্তমানে প্রকল্পের সমাপ্তি কাল ১লা জুলাই, ১৯৯৮-ইং পর্যন্ত এর্থিত হওয়ায় ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট এর মেয়াদ বৃদ্ধিরও পর্যোজনীয়তা দেখা দিয়েছে। ইতোপূর্বে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট এর ১ম চুক্তি সংশোধন (1<sup>st</sup> amendment) এর মাধ্যমে বাজেট বরাদ্দ করা হলেও মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়নি।

১৫.২। সচিব এই মর্মে সভাকে অবহিত করেন যে, জুলাই, ১৯৯৮-ইং এ প্রকল্প সমাপ্তিকাল বিবেচনায় ৩০শে সেপ্টেম্বর, ১৯৯৮-ইং পর্যন্ত দুই মাস MC চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি এবং এর পর পর্যোজনবোধে কোন কোন বিশেষজ্ঞগনের নির্কৃত হতে প্রকল্প নির্মান কাজ সমাপ্ত হওয়ার পর ১ বৎসর অর্থাৎ ৩০শে জুন ১৯৯৯ পর্যন্ত রক্ষণাবেক্ষন কাজে যাতে সেবা পাওয়া যায় সে জন্য তাদের বিপরীতে ১ জনমাস থেকে ২ জনমাস এর অতিরিক্ত বরাদ্দের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে (এ বিষয়ে কার্যপদ্রের পরিশিষ্ট ন তে উল্লেখ আছে)। এ প্রস্তাবটি জেএমবিএ কর্তৃক ইতিপূর্বে পরিক্ষা নিরীক্ষা করা হয়। প্রকল্পের মেয়াদ জুলাই, ১৯৯৮-ইং মাসে শেষ হলেও প্রকল্পের Wrap up period, ঠিকাদারদের সাথে বিভিন্ন বিরোধ নিষ্পত্তি, বিভিন্ন কন্ট্রাক্টের চূর্ণাঙ্ক হিসাব নিরূপণ, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষনের জন্য ঠিকাদার নিয়োগ এবং পর্যটন সুবিধাদি নির্মান ও পরিচালনার জন্য ঠিকাদার নিয়োগের প্রক্রিয়ায় সহায়তা করার জন্য প্রকল্প সমাপ্তির পরেও MC এর সহায়তা প্রয়োজন হবে।

১৫.৩। বর্তমান চুক্তিতে বিদেশী বিশেষজ্ঞদের জন্য ২০২.৫০ জনমাস এবং স্থানীয় বিশেষজ্ঞদের জন্য ৪১৩.০০ জনমাস বরাদ্দ আছে বলে সচিব জানান। প্রস্তাবিত সংশোধনীতে বিদেশী ও দেশী জনমাস যথাএন্টে ২৩৫.৫০ এবং ৪০৫.০০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। বৃদ্ধির হার যথাএন্টে ১৬.৩০% এবং -১.৯৪%। জনমাসের রেইটের কোন পরিবর্তন করা হয়নি। পুনর্ভরনযোগ্য বিভিন্ন আইটেমও আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রেও রেইটের কোন পরিবর্তন করা হয়নি।

১৫.৪। তিনি আরো জানান যে, বর্তমান চুক্তিতে Foreign currency এবং Local currency এর জন্য বরাদ্দ ছিল ২১,৯৪.৩৫ ১.৮৬ পাউন্ড স্টার্লিং এবং ৮,১৩.০৭, ১৪৯.০০ টাকা সহ মোট প্রায় ২৩৩৩ কোটি টাকা। প্রস্তাবিত সংশোধনীতে এর পরিমান দাঁড়ায় যথাএন্টে ২৫,৭০,৪২৯.৫২ পাউন্ড স্টার্লিং এবং ৮,৭৫,১৭,৩০ ৪.৬৫ টাকা। বৃদ্ধির হার যথাএন্টে ১৭.১৪% ও ৭.৬৪%। বর্তমান মুদ্রার বিনিয়ন হারে (এক পাউন্ড স্টার্লিং = ৭৬.১৪ টাকা, ২৩/১২/১৯৯৭ইং তারিখে) সহানীয় মুদ্রায় হিসাব করলে সংশোধিত ঘোট অর্থের পরিমান দাঁড়ায় ২৮,৩২,২৯,৮০৮.৪২ (আটাশ কোটি বাত্রিশ লক্ষ উন্তিশ হাজার আট শত আট টাকা বিয়ালিশ পয়সা) টাকা। এক্ষেত্রে বৃদ্ধির হার ১৪.০৩%।

১৫.৫। এই মর্মে সচিব আরো জানান যে, বর্তমান পিপিতে MC এর জন্য (পাইজ কন্ট্রিনজেসন) বরাদ্দ আছে ২.৯.২ কোটি টাকা। প্রস্তাবিত সংশোধনী অনুযায়ী আনুমানিক ২.১৩ কোটি টাকা প্রাইস কন্ট্রিনজেসন মোট টাকা ৩০,৪৫,২৯,৮০৮.৪২ (ত্রিশ কোটি পয়তালিশ লক্ষ উন্তিশ হাজার আট শত আট টাকা বিয়ালিশ পয়সা মাত্র) কোটি টাকার সংস্থান রাখা আবশ্যিক হবে। উল্লেখ্য যে, কনসালটেন্সি এবং বিভিন্ন কন্ট্রাক্টের ব্যয় বৃদ্ধির কারনে বর্তমানে পিপি সংশোধনের প্রক্রিয়া চলছে এবং ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট এর সংশোধিত চুক্তি অনুসারে প্রদেয় অর্থ সংশোধিত পিপি-তে প্রতিফলিত করা হবে।

১৫.৬। আলোচনাত্তে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ এবং ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টার (MC) মধ্যে ২৮,৩২,২৯,৮০৮.৪২ (আটাশ কোটি বিত্রিশ লক্ষ উন্তিশ হাজার আট শত আট টাকা বিয়ালিশ পয়সা) টাকা সম্মতিত প্রস্তাবিত সংশোধিত চুক্তি (2<sup>nd</sup> amendment) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদন করা হলো এবং প্রাইস কন্ট্রিনজেসন সহ উক্ত চুক্তির মোট ব্যয় টাকা ৩০,৪৫,২৯,৮০৮.৪২ (ত্রিশ কোটি পয়তালিশ লক্ষ উন্তিশ হাজার আট শত আট টাকা বিয়ালিশ পয়সা মাত্র) টাকা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২০০১/১৮

## আলোচনাসূচী- ১৬ :

কন্ট্রাক্ট- ১ এর অধীনে বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তে Land Based Pylons স্থাপন কাজের জন্য Variation Order No. 15 প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, কন্ট্রাক্ট- ১ এর অধীনে বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর দিয়ে বিদ্যুৎ প্রবাহের জন্য দ্বিতীয় পূর্ব-পশ্চিম আন্তঃসংযোগ সঞ্চালন লাইন স্থাপনের প্রয়োজনে সেতুর উপর ৫০টি পাইলন সরবরাহ ও স্থাপন এবং দুই প্রান্তে ভূমির উপর পরবর্তীতে স্থাপনের জন্য ১২টি পাইলন সরবরাহের ব্যবস্থা রাখা হয়েছিল। ভূমির উপর অবস্থিত পাইলন সমূহ বাংলাদেশ বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড তাদের প্রয়োজন অনুসারে নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় স্থাপনের জন্য উক্ত পাইলনসমূহ সরবরাহের ব্যবস্থা রাখা হয়। কিন্তু ১৪ই মার্চ ১৯৯৭ তারিখে পূর্ব-পশ্চিম আন্তঃসংযোগ সঞ্চালন লাইনের ঈশ্বরদী প্রান্তের দুটি টাওয়ার ভূপাতিত হওয়ায় এতদসংক্রান্ত তদন্ত কমিটি কর্তৃক পেশকৃত প্রতিবেদনের সুপারিশের প্রক্ষিতে জরুরীভূতভাবে টাঙ্গাইল-সিরাজগঞ্জ সঞ্চালন লাইন স্থাপনের প্রয়োজনে ভূমিতে অবস্থিত পাইলন সমূহ বর্তমান ঠিকাদারের মাধ্যমে স্থাপনের জন্য বাংলাদেশ বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক অনুরোধ জানানো হয়।

১৬.২। সচিব এই মর্মে আরো জানান যে, পিডিবি এর অনুরোধের প্রেক্ষিতে কন্ট্রাক্ট- ১ এর ঠিকাদারের মাধ্যমে Land Based Pylons স্থাপন কাজ Variation Order এর মাধ্যমে সম্পাদনের জন্য প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত উপদেষ্টা CSC কে যবসেক-এর পক্ষ হতে নির্দেশ প্রদান করা হয় এবং উক্ত কাজের জন্য ব্যয় প্রস্তাব পেশ করার জন্য বলা হয়। Land Based Pylons স্থাপন সংক্রান্ত উক্ত প্রস্তাবের প্রেক্ষিতে CSC এবং ঠিকাদারের মধ্যে কাজে বিভিন্ন দফার দর বিষয়ে অলোচনা ও সম্মতির পর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার কর্তৃক উক্ত কাজের Foundation Design এবং পাইলন স্থাপন বাবদ প্রাথমিক ভাবে যথাক্রমে ৳ ৩২৭,৭৩০.০০ এবং ৳ ৩২,৪৭০,৯৪৯.০০ সহ মোট ৳ ৩২,৭৯৮,৬৭৯.০০ ব্যয় সম্বলিত প্রস্তাব পেশ করা হয়। পরবর্তীতে Foundation Design পুনঃ পরীক্ষান্তে কিছু পরিবর্তন করা হলে পাইলন স্থাপন ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং CSC কর্তৃক দাখিলকৃত Land Based Pylons স্থাপন বাবদ Variation Order No. 15 এ মোট ব্যয় ৳ ৩৬,০৪৫,১৭১.০০ প্রস্তাব করা হয়েছে।

১৬.৩। তিনি আরো জানান যে, CSC এর মাধ্যমে পেশকৃত প্রাথমিক ও চূড়ান্ত ব্যয়ের প্রস্তাব সমূহ পরীক্ষা নিরীক্ষা ও মতামতের জন্য বাংলাদেশ বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড বরাবরে পাঠানো হলে তারা প্রয়োজনীয় সম্মতি প্রদান করেছে। যেহেতু Land Based Pylons স্থাপন কাজ মূল চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত ছিল না এবং কাজটি পরবর্তীতে পিডিবি কর্তৃক তাদের নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় স্থাপনের কথা ছিল তাই উক্ত কাজের জন্য সমুদয় ব্যয় পিডিবি বহন করবে। মূল চুক্তিতে অন্তর্ভুক্ত না থাকার কারণে Land Based Pylons স্থাপন কাজটি Variation Order এর মাধ্যমে সম্পাদনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়।

১৬.৪। আলোচনাতে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত ৪ : কন্ট্রাক্ট- ১ এর অধীনে Land Based Pylons স্থাপন কাজের জন্য Foundation Design ও পাইলন স্থাপন বাবদ যথাক্রমে ৳ ৩২৭,৭৩০.০০ এবং ৳ ৩৫,৭১৭,৪৪১.০০ ব্যয় সহ মোট ৳ ৩৬,০৪৫,১৭১.০০ (টাকা তিন কোটি ষাট লক্ষ পয়তালিশ হাজার এক শত একাত্তর) ব্যয় সম্বলিত প্রস্তাবিত Variation Order No. 15 (Contract-1) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদন করা হলো। এই বাবদ ব্যয় বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড যবসেক কে পুনর্ভরণ করবে।



২১/১৮

**আলোচ্যসূচী বিবিধ-১ :** এই আলোচ্যসূচীটি সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, গত ১১ ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে ঢাকাস্থ শেরাটন হোটেলে বাংলাদেশ সরকারের যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ইউ এন-এসকাপ ও ঢাকাস্থ সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের যৌথ উদ্যোগে ইউরোপের সাথে এশিয়া এবং দক্ষিণ-পূর্ব এশিয়ার স্থলপথে যোগাযোগের মাধ্যমে সমগ্র এশীয় ও বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের জন্য গোটা বিশ্ব ব্যাপী পরিবহন নেটওয়ার্ক গড়ে তোলার লক্ষ্যে একটি সেমিনার অনুষ্ঠিত হয়। এই সেমিনারে শুধু এসকাপের কর্মকর্তা বৃন্দই নয়, বাংলাদেশের অনেক খ্যাতনামা ব্যক্তিবর্গও অংশগ্রহণ করেন। এই একদিনের সেমিনারে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তিবর্গের আপ্যায়নের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের নির্বাহী সভাপতি অনুরোধ জানিয়েছিলেন এবং কর্তৃপক্ষ তাঁদের অনুরোধের প্রেক্ষিতে সম্মতি জ্ঞাপন করে। উক্ত সেমিনারে ৬০(ষাট) জনের আপ্যায়নের জন্য জনপ্রতি ৬০০/- টাকা হিসেবে মোট ৩৬,০০০.০০ (ষাটিশ হাজার) টাকা ব্যয় হয়েছে। উল্লেখ্য যে, স্থলপথে যোগাযোগের মাধ্যমে পরিবহন নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা সম্ভব হলে বঙ্গবন্ধু সেতু ব্যাপকভাবে ব্যবহৃত হবে, যা বাংলাদেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে।

২। এই বিষয়ে গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

**সিদ্ধান্ত :** বাংলাদেশ সরকারের যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ইউ এন-এসকাপ ও ঢাকাস্থ সেন্টার ফর পলিসি ডায়ালগের যৌথ উদ্যোগে অনুষ্ঠিত সেমিনারে অংশগ্রহণকারী সদস্যদের জন্য যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক আপ্যায়ন বাবদ ব্যয়িত ৩৬,০০০.০০ (ষাটিশ হাজার) টাকা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

**বিবিধ-২ :** যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের Logo তৈরী করণ প্রসঙ্গে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, ইতিপূর্বে বিষয়টি সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৮তম বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হয়েছিল এবং Logo'র জন্য প্রতিযোগীভাবে মূলক প্রস্তাৱ আহবানের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছিল। পৰবৰ্তীতে যমুনা সেতু প্রকল্পের উপদেষ্টা RPT-এর অঙ্গ প্রতিষ্ঠান TCM-এর একজন শিল্পী একটি নক্কা তৈরী করেছেন। এই Logoটি সভায় উপস্থাপন করা হলে তা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

**বিবিধ-৩ :** যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প এলাকায় দর্শকদের জন্য viewing area তৈরী করণের জন্য Fencing করার বিষয়টি সম্পর্কে সচিব জানান যে, এই জটিল প্রকল্পটি হতে অনেক শিক্ষণীয় আছে যা দেখার জন্য দেশী/বিদেশী অনেকেই আগ্রহ প্রকাশ করে থাকেন। প্রকল্পের কাজে বিশ্ব না ঘটিয়ে জনসাধারণ/দর্শনার্থীগণ যাতে সুষ্ঠভাবে প্রকল্পটি পর্যবেক্ষণ করতে পারেন সেজন্য Fencing এর মাধ্যমে একটি সুস্পষ্ট viewing area তৈরী করার প্রয়োজন দেখা দিয়েছে। Fencing তৈরী করা বাবদ চুক্তি নং-৩ এর অধীনে VO-18 এর মাধ্যমে Day work হিসাবে ব্যয় ধরা হয়েছে ১,৭১,০০০/- (এক লক্ষ একাত্তর হাজার) টাকা যা যবসেক কর্তৃক অনুমোদন ও অর্থায়নের ব্যবস্থা করা হয়েছে।

২। যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প এলাকায় ১,৭১,০০০/- (এক লক্ষ একাত্তর হাজার) টাকা ব্যয়ে viewing area তৈরীর জন্য Fencing করার বিষয়টি বোর্ড অবহিত হয়।

**বিবিধ-৪ :** কন্ট্রাট-৪ এর অধীনে Variation Order সমূহ প্রসঙ্গে সচিব সভাকে জানান যে, নির্মাণ কাজের চুক্তি অনুসারে দরপত্র ভূক্ত কোন কোন আইটেম (কাজ) সম্পাদনের প্রয়োজনীয়তা না থাকায় ঐগুলি চুক্তিভূক্ত কাজ হতে রাহিত করা এবং কিছু ক্ষেত্রে নির্মাণ কাজের স্বার্থে দরপত্র বহির্ভূত আইটেম (কাজ) সম্পাদনের একান্ত প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়ায় সিএসসি কর্তৃক এ পর্যন্ত মোট ৩১টি Variation Order প্রস্তাৱ করা হয়েছে, এর মধ্যে যেগুলোর সাথে

১১/১/১৮  
-২৮-

কন্ট্রাট-৪ এর চুক্তি মূল্য বৃদ্ধির সম্পর্ক নাই এমন সকল বিষয়ে যবসেক কর্তৃক অনুমোদন প্রদান করা হয়েছে (VO No.3,4,5,6,7,8,10,12,13,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,28 & 30)। অপর পক্ষে যে সকল আইটেমে চুক্তি মূল্য বৃদ্ধি পাবে ঐ সকল কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে শুধু মাত্র কাজ শুরু করার জন্য প্রয়োজনীয় অনুমোদন যবসেক কর্তৃক দেয়া হয়েছে। উল্লেখ্য যে, যবসেক কর্তৃক কন্ট্রাট-৪ এর অনুমোদিত Variation Order গুলোর জন্য মোট ব্যয় মূল চুক্তির Contract Price অতিক্রম করেনি বলে CSC জানিয়েছে। ব্যয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত Variation Order গুলো বর্তমানে সিএসসি কর্তৃক পরীক্ষা নিরীক্ষা করা হচ্ছে যা পরবর্তীতে অনুমোদনের জন্য যবসেক কর্তৃক বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হবে।

২। কন্ট্রাট-৪ এর অধীনে Variation Order সমূহের বর্তমান status সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

**বিবিধ-৫ :** কন্ট্রাট-৩ এর অধীনে Variation Order সমূহ প্রসঙ্গে সচিব সভাকে জানান যে, নির্মাণ কাজের চুক্তি অনুসারে দরপত্র ভূক্ত কোন কোন আইটেম (কাজ) সম্পাদনের প্রয়োজনীয়তা না থাকায় ঐগুলি চুক্তিভূক্ত কাজ হতে রাহিত করা এবং কিছু ক্ষেত্রে নির্মাণ কাজের স্বার্থে দরপত্র বহির্ভূত আইটেম (কাজ) সম্পাদনের একান্ত প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়ায় সিএসসি কর্তৃক এ পর্যন্ত মোট ১৮টি Variation Order প্রস্তাব করা হয়েছে, এর মধ্যে যেগুলোর সাথে কন্ট্রাট-৩ এর চুক্তি মূল্য বৃদ্ধির সম্পর্ক নাই এমন সকল বিষয়ে যবসেক কর্তৃক অনুমোদন প্রদান করা হয়েছে (VO No. 2, 6,7,8,9,10,11,12,13,14,17 & 18)। অপর পক্ষে যে সকল আইটেমে চুক্তি মূল্য বৃদ্ধি পাবে ঐ সকল কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে শুধু মাত্র কাজ শুরু করার জন্য প্রয়োজনীয় অনুমোদন যবসেক কর্তৃক দেয়া হয়েছে। উল্লেখ্য যে, যবসেক কর্তৃক কন্ট্রাট-৩ এর অনুমোদিত Variation Order গুলোর জন্য মোট ব্যয় মূল চুক্তির Contract Price অতিক্রম করেনি বলে CSC জানিয়েছে। ব্যয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত Variation Order গুলো বর্তমানে সিএসসি পরীক্ষা নিরীক্ষা করছে যা পরবর্তীতে অনুমোদনের জন্য যবসেক কর্তৃক বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হবে।

২। কন্ট্রাট-৩ এর অধীনে Variation Order সমূহের বর্তমান status সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

**বিবিধ-৬ :** কন্ট্রাট-১ এর অধীনে Variation Order সমূহ প্রসঙ্গে সচিব সভাকে জানান যে, নির্মাণ কাজের চুক্তি অনুসারে দরপত্র ভূক্ত কোন কোন আইটেম (কাজ) সম্পাদনের প্রয়োজনীয়তা না থাকায় ঐগুলি চুক্তিভূক্ত কাজ হতে রাহিত করা এবং কিছু ক্ষেত্রে নির্মাণ কাজের স্বার্থে দরপত্র বহির্ভূত আইটেম (কাজ) সম্পাদনের একান্ত প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়ায় সিএসসি কর্তৃক এ পর্যন্ত মোট ২১টি Variation Order প্রস্তাব করা হয়েছে, এর মধ্যে যেগুলোর সাথে কন্ট্রাট-১ এর চুক্তি মূল্য বৃদ্ধির সম্পর্ক নাই এমন সকল বিষয়ে যবসেক কর্তৃক অনুমোদন প্রদান করা হয়েছে (VO No.6,7,9,10,13,14,16 & 20)। অপর পক্ষে যে সকল আইটেমে চুক্তি মূল্য বৃদ্ধি পাবে ঐ সকল কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে শুধু মাত্র কাজ শুরু করার জন্য প্রয়োজনীয় অনুমোদন যবসেক কর্তৃক দেয়া হয়েছে। উল্লেখ্য ইতিপূর্বে অনুমোদিত VO No.3,18 এবং প্রস্তাবিত VO No.5,10,13,15,19 & 21 এর জন্য ব্যয় মূল চুক্তি অতিক্রম করবে না বলে সিএসসি জানিয়েছে। ব্যয় বৃদ্ধি সংক্রান্ত Variation Order গুলো বর্তমানে সিএসসি কর্তৃক পরীক্ষা নিরীক্ষা করা হচ্ছে যা পরবর্তীতে অনুমোদনের জন্য যবসেক কর্তৃক বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হবে।

২। কন্ট্রাট-১ এর অধীনে Variation Order সমূহের বর্তমান status সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

২০১৮-০১-১৮

## আলোচ্যসূচী বিবিধ-৭ :

চুক্তি নং-২ এর Variation Order No. 3 (Time Related Cost Consequences of VO-1) সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, গাইড বাঁধ নির্মানের জন্য পরিকল্পিত সাইটের অবস্থার পরিবর্তন, বিলম্বে Loan negotiation ও কার্যাদেশ প্রদান, বিভিন্ন চুক্তির কাজের মধ্যে Interface Problem নিরসন এবং প্রকল্পের অন্বাভাবিক ব্যয় বৃদ্ধি রহিত করে পূর্ব নির্ধারিত সময়সীমা অর্থাৎ ডিসেম্বর, ১৯৯৭ মাসের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করার লক্ষ্যে দরপত্রে নির্ধারিত কর্মসূচী(Sequence of Work) পরিবর্তন করা অপরিহার্য হয়ে পড়ে। এই কারণে সকল চুক্তির জন্য VO-1জারী করা হয় যাতে Contract-1 এর কাজের পরিকল্পনা অপরিবর্তিত রেখে Contract-2 এর কাজের Sequence ও সময় পরিবর্তন করা হয়। VO-1 অনুযায়ী ২ নং চুক্তির কার্যকাল ৯০০ দিন থেকে ১১৫৫ দিন এবং প্রথমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের পরিবর্তে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ ও পরে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের কর্মসূচী অনুমোদিত হয়। VO-1জারীর সময়ে CSC জানায় যে ২ নং চুক্তির নির্মাণ যন্ত্রাদি এবং জনবল অধিক সময় প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত থাকার জন্য Idle Time Cost ও অন্যান্য খরচ বৃদ্ধি পাবে যার নেট পরিমাণ আনুমানিক US \$ 6 Million হতে পারে। অপর পক্ষে ঠিকাদার ঐ সময় একটি আনুমানিক ছিসাব দাখিল করে যাতে নেট পরিমাণ আনুমানিক US \$ 19 Million দেখানো হয়। তবে কাজ বাস্তবায়নের পর প্রকৃত পরিমাণ নির্ণয় করে পরবর্তী ব্যবস্থা নেয়া হবে বলে CSC জানিয়েছে।

২। তিনি আরো জানান যে, প্রথমে CSC ২৪৩,৫৮০,৯৩৭ টাকার Variation Order No 3 অনুমোদনের জন্য JMBA এর নিকট পেশ করে। এই VO এর মধ্যে সুপারভাইজারী স্টাফ, নির্মান যন্ত্রাদি ও শ্রমিক এর অব্যবহৃত সময় জনিত (Idle Time) ব্যয়, মোবাইল অফিস এবং ড্রেজার পাইপ লাইনের অতিরিক্ত স্থানান্তর ও স্থাপন, খন্ড খন্ড মালিলাইজেশন এবং পাথর স্টক পাইলিং ও Re-handling এর অতিরিক্ত খরচ ধরা হয়। অন্যদিকে Tugs and Barges এর Depreciation খরচ বাদ দেয়া হয়।

৩। সচিব এই মর্মে উল্লেখ করেন যে, এই VO টিতে অনেকগুলি আইটেমের জন্য আন্তর্জাতিক ভাবে স্থিক্ত ও টেন্ডারে বর্ণিত শর্তের প্রেক্ষাপটে নেদারল্যান্ডে প্রকাশিত পাবলিকেশন NIVAG হতে দর নেয়া হয়। MC এবং JMBA এর যাচাই এর প্রেক্ষাপটে CSC বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন বিষয়ের উপর ব্যাখ্যা প্রদান করে ২৩৬,৮০১,৩২৩.০০ (তেইশ কোটি আটষটি লক্ষ এক হাজার তিনশত তেইশ) টাকার সংশোধিত VO-3 পেশ করে। MC এই সংশোধিত VO-3টি যাচাই করে তাতে অন্তর্ভুক্ত আইটেম এবং দর যথাযথ বলে জানিয়েছে এবং VOটি অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করেছে। উল্লেখ্য ইতিপূর্বে এই VOটি চুড়ান্তকরনের জন্য JMBA, CSC ও MC এর মধ্যে অনুষ্ঠিত সভায় আলোচনার পর সংশোধিত আকারে তা অনুমোদনের জন্য যবসেক কর্তৃক সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

৪। আলোচনান্তে এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : চুক্তি নং-২ এর টাকা ২৩৬,৮০১,৩২৩.০০ (তেইশ কোটি আটষটি লক্ষ এক হাজার তিনশত তেইশ) ব্যয় সম্বলিত VO-3 (Time Related Cost Consequences of VO-1)রোড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২৩-১১/৮৮

## আলোচ্যসূচী বিবিধ-৮ :

চুক্তি নং-২ এর BOQ এর Item No. 515 Omission এর জন্য Variation Order No. 28 সম্পর্কে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, চুক্তি নং-২ এর Specification (Clause-4) অনুযায়ী ঠিকাদার নির্মান কাজ সমাপ্ত হওয়ার পর ৬ বৎসর যাবৎ River Training কাজের Monitoring & Maintenance কাজে JMBB কে সহায়তা করার শর্ত রয়েছে। এ জন্য চুক্তিপত্রের BOQ এর Item No. 515 এ ৩০০,০০০,০০০.০০ টাকার Provisional Sum এর সংস্থান আছে। প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির পর JMBB কর্তৃক Toll Collection, Security এবং রক্ষণাবেক্ষনের জন্য ৫ বৎসর মেয়াদী O & M Contractor নিয়োগ করার সিদ্ধান্তের প্রেক্ষাপটে River Training এর Monitoring & Maintenance কাজের জন্য ৬ বৎসর মেয়াদে ২ নং চুক্তির ঠিকাদারের সহায়তার প্রয়োজন নেই এবং উক্ত কাজটি ২নং চুক্তির শর্ত হতে বাদ (Omission) দেয়া যেতে পারে। প্রকল্পের নির্মান তদারকি উপদেষ্টা সংস্থা (CSC) জানায় যে, ২নং চুক্তির অধীনে ৬ বৎসর মেয়াদী Monitoring & Maintenance কর্মসূচী বাতিল করা হলে O & M Contractor কাজে যোগদানের পূর্ব পর্যন্ত সময়ের জন্য স্বল্প মেয়াদী Monitoring & Maintenance কাজের জন্য কোন প্রতিষ্ঠানকে নিয়োগ দান করতে হবে। কারণ বন্যার সময় সার্বক্ষণিক ভাবে এ গুরুত্বপূর্ণ River Training Works মনিটরিং করা প্রয়োজন। CSC আরো জানায় যে, এই স্বল্পকালীন সময়ের জন্য Contractor-2, Contractor-1 অথবা CSC কে নিয়োগ দান করা যেতে পারে। এর প্রেক্ষিতে Contractor-2 এবং CSC হতে ২টি প্রস্তাব পাওয়া যায়। Contractor-1 জানায় যে তারা Day-work Basis এ Maintenance কাজ করতে রাজি আছে।

২। এই মর্মে সচিব সভায় অবহিত করেন যে, Contractor-2 এবং CSC হতে প্রাপ্ত প্রস্তাব যাঁচাই করে দেখা যায় যে, CSC দ্বারা এই কাজটি করা হলে কাজের গুরগত মান অক্ষুণ্ণ রেখে কম খরচে কাজটি করা যাবে। এখানে উল্লেখ্য এক বৎসর সময়ের জন্য ২ নং চুক্তির ঠিকাদারের প্রস্তাবিত ব্যয় টাকা ৬০,৪২৭,৮৩০.০০ এবং একই সময়ের জন্য CSC এর প্রস্তাবিত ব্যয় টাকা ১৪,০৩৩,৬১৮.০০। আরও উল্লেখ্য যে, এই প্রস্তাব অনুযায়ী বর্ণিত ব্যয় CSC এর বর্তমান চুক্তির Contingency খাত হতে নির্বাহ করা সম্ভব বলে CSC জানিয়েছে।

৩। তিনি আরো জানান যে, JMBB এবং CSC এর মধ্যে negotiation এর মাধ্যমে উক্ত কাজের সংশোধিত ব্যয় দাঢ়িয়েছে টাকা ১২,৩৫১,২০৭.০০ যা আরো কমানোর লক্ষ্যে CSC এর সাথে আলোচনা চলছে। CSC ইতিপূর্বে VO-28 সুপারিশ সহ যবসেক এর নিকট অনুমোদনের জন্য পেশ করেছে, যা পরবর্তীতে CSC, JMBB ও MC এর মধ্যে অনুষ্ঠিত সভায় আলোচনান্তে অনুমোদনের জন্য সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। যদিও এই VOটির জন্য প্রকল্প ব্যয়ের সাম্প্রয়ে হবে তথাপি অনুমোদিত চুক্তি হতে এই কাজের জন্য ২নং চুক্তির ঠিকাদারকে অব্যাহতি দানের প্রেক্ষাপটে এ বিষয়টি বোডে উপস্থাপন করা হলে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : ১। চুক্তি নং-২ এর টাকা ৩০০,০০০,০০০.০০ (ত্রিশ কোটি) সাশয়ে Omission of Item No. 515 of BOQ-Assistance in Maintenance of RTW) সম্পর্কিত VO-28 বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২। - ১১/১৮

আলোচ্যসূচী বিবরণ-১ :

এ আলোচ্যসূচীতে বর্ণিত River Training এর Monitoring & Maintenance কাজের জন্য CSC কে নিয়োগ দানের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, চুক্তি নং-২ এর নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের Specification, Vol-6 এর Clause-4 অনুযায়ী ঠিকাদার নির্মান কাজ সমাপ্তির পর ৬ বৎসর পর্যন্ত এর Monitoring & Maintenance কাজে JMBA কে সহায়তা করার জন্য দায়বদ্ধ। এ সময়ে তারা বিভিন্ন কাজের জরীপ পরিচালনা করে তার অবস্থা সম্পর্কে প্রতিবেদন প্রনয়ন এবং কাজ কোথায় কখন ক্ষতিগ্রস্ত হলো তা মেরামতের জন্য Design, Method Statement, Estimate ইত্যাদি প্রস্তুত, দরপত্র আহ্বানের পর নিয়ওঁ ঠিকাদারের কাজ তদারকি করার কথা।

২। সচিব এই মর্মে জানান যে, Monitoring & Maintenance কাজের জন্য দরপত্রের BOQ এর Item No. 515 তে Prvisional Sum হিসাবে ৩০০,০০০,০০০.০০ (ত্রিশ কোটি) টাকার সংস্থান আছে। সেতু প্রকল্প নির্মান সমাপ্তির পর Toll Collection, Security এবং রক্ষণাবেক্ষনের জন্য ৫ বৎসর মেয়াদী O & M Contractor নিয়োগের সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে। O & M Contractor নিয়োগের পর তারা অন্যান্য কাজ সহ Monitoring & Maintenance of River Training Works এর দায়িত্ব নেবে। এর প্রেক্ষিতে প্রকল্পের Management Consultant (MC) পরামর্শ দেয় যে ৬ বৎসর মেয়াদী উঙ্গ কাজের দায়-দায়িত্ব হতে ২ নং চুক্তির ঠিকাদারকে অব্যাহিত দিলে ৩০০,০০০,০০০.০০ টাকা সাম্প্রতিক হবে। প্রকল্পের নির্মাণ তদারকী উপদেষ্টা জানায় যে O & M Contractor নিযুক্ত হতে বেশ কিছু সময় লাগবে কিন্তু প্রথম পর্যায়ে RTW এর সার্বক্ষণিক Monitoring দরকার। CSC এর জন্য ২ নং চুক্তির ঠিকাদার অথবা ১ নং চুক্তির ঠিকাদারকে ১ বৎসরের জন্য দায়িত্ব দেয়ার কথা বলে, অন্যদিকে তারাও কাজটি করতে সমর্থ ও ইচ্ছুক বলে জানায়।

৩। তিনি আরো জানান যে, ১(এক) বৎসর মেয়াদে উক্ত কাজের জন্য প্রাকলিত ব্যয় জানতে চাওয়া হলে ২ নং চুক্তির ঠিকাদার এবং CSC এর ব্যয় যথাক্রমে ৮,৬০,৪২৭,৮৩০.০০ (ছয় কোটি চার লক্ষ সাতাশ হাজার আটশত টাঙ্কি) এবং ৮,১৪,০৩৩,৬১৮.০০ (এক কোটি চাল্লিশ লক্ষ তেক্ষিণ হাজার ছয়শত আঠার) প্রস্তাব পেশ করে। এমতাবস্থায় নং-২ চুক্তির ঠিকাদার এবং CSC এর প্রস্তাব যাচাই করে CSC এর প্রস্তাব গ্রহণযোগ্য বলে মনে হয়। CSC প্রস্তাবে আরো জানায় যে তাদের প্রস্তাবিত ব্যয় তাদের বর্তমান চুক্তির Contingency খাত থেকে নির্বাচ করা সম্ভব হবে। এই প্রস্তাবটি যাচাই ও মূল্যায়নের জন্য JMDA এর প্রধান প্রকৌশলীর সভাপতিত্বে একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় প্রস্তাবটি যাচাই করে কোন কোন ক্ষেত্রে Man-Month ও Monthly Salary প্রয়োজন অনুযায়ী সমন্বয় করতে উভয় পক্ষের মধ্যে ঐক্যমত্য হয়। এই পরিবর্তনের জন্য সংশোধিত প্রাকলিত ব্যয় দাঢ়ায় প্রায় ১২,৩৫১,২০৭.০০ টাকা। এই প্রাকলিত ব্যয় আরো কিছুটা কমানোর লক্ষ্যে CSC এর সাথে আলোচনা চলছে।

৫। আলোচনাটে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গহীত হয় :

সিদ্ধান্ত ৪ River Training এর Monitoring & Maintenance কাজের এর দায়িত্ব হতে ২ নং চুক্তির ঠিকাদারকে অব্যাহতি দিয়ে CSC কে উক্ত কাজে নিয়োগের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক নীতিগতভাবে অনুমোদিত হয়। এই কাজের ব্যয় চড়ান্ত করার পর প্রবর্তী বোর্ড সভায় অনুমোদনের জন্য প্রেশ করতে হবে।

2 - 11/11/11

## আলোচ্যসূচী বিবিধ- ১০ :

চুক্তি নং-২ এর অধীনে Axyle Positioning System ব্যবহারের জন্য Variation Order No. 4g প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, VO-1 জারীর মাধ্যমে টেন্ডারের শর্ত মোতাবেক প্রথমে পূর্বগাইড বাঁধ নির্মান ও পরে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মানের পরিবর্তে প্রথমে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মান ও পরে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের কর্মসূচী নেয়া হয়। ফলশ্রুতিতে তৃতীয় (১৯৯৬-৯৭ইং) কার্য মৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের সময় দেখা যায় যে, পূর্ব প্রান্তে সেতুর ডেক নির্মান কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ফলে গাইড বাঁধের ঐ অংশে বিশেষ ব্যবস্থাপনায় ড্রেজিংও সার্ভে কাজ করতে হয়। কারণ সেতুর ডেকের অবস্থানের কারণে অন্যান্য স্থানের ন্যায় DGPS System ব্যবহার করে ঐ অংশে সার্ভে করা সম্ভব ছিল না। তাই উক্ত অংশে সার্ভে করার জন্য ঠিকাদারকে বিদেশ থেকে নৃতন ভাবে “Axyle” Positioning System এনে তা স্থাপন করতে হয় ও পুনরায় ফেরৎ পাঠাতে হয়। এই কাজটি মূল দরপত্রে অন্তর্ভুক্ত ছিল না। ফলশ্রুতিতে দরপত্রের বর্হিভূত উক্ত কাজের জন্য এই VOটির উন্নত হয়েছে।

২। সচিব এই মর্মে জানান যে, CSC কর্তৃক JMBB এর নিকট পেশকৃত VO টিতে ER-2 এর হিসাব মোতাবেক খরচ দেখানো হয়েছিল টাকা ৩,৭০০,০০০.০০ (সাইক্রিশ লক্ষ) এবং CSC এর Contract Engineer এর হিসাব মোতাবেক খরচ দেখানো হয়েছিল টাকা ৮৭৯,৮৭৫.০০ (আট লক্ষ উনাশি হাজার আটশত পাঁচাত্তর)। এই VOটি পরীক্ষা পূর্বক CSC এর নিকট “Further Invoice HAM” সহ বিভিন্ন বিষয়ে ব্যাখ্যা চাওয়া হয়। পরবর্তীতে CSC ২,৮৩০,৭৯৩.০০ (আটাশ লক্ষ ত্রিশ হাজার সাতশত তিরানৰই) টাকার একটি সংশোধিত VO পেশ করে এবং এর সাথে Invoice এর কপি সংযুক্ত করে। তবে এই প্রস্তাবিত মূল্য টাকা ২,৮৩০,৭৯৩.০০ (আটাশ লক্ষ ত্রিশ হাজার সাতশত তিরানৰই) ঠিকাদার মেনে নেয়নি। এ বিষয়ে CSC ঠিকাদারের সাথে বর্তমানে Negotiation করছে এবং প্রস্তাবিত মূল্য কিছুটা বৃদ্ধি পেতে পারে।

৩। তিনি আরো জানান যে, পরবর্তীতে JMBB, CSC ও MC এর মধ্যে VO সংক্রান্ত একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। CSC এর Contract Engineer তাদের ইতিপূর্বে ভূল প্রাকলিত মূল্যের (টাকা ৮৭৯,৮৭৫.০০) জন্য দুঃখ প্রকাশ করে জানান যে, উক্ত “Axyle” Positioning System টি ১০ সপ্তাহের স্থলে প্রকৃতপক্ষে ২৬ সপ্তাহ অর্থাৎ কাজের post wort পরিমাণ সম্পন্ন না হওয়া পর্যন্ত সাইটে কার্যকর রাখতে হয়। CSC সংশোধিত VOটি নীতিগত অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করে। MC ও VOটি নীতিগত অনুমোদনের পক্ষে মত প্রকাশ করে। আলোচনাত্তে VOটি নীতিগত অনুমোদনের জন্য উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এই VO এর ফলে চুক্তি মূল্য টাকা ২,৮৩০,৭৯৩.০০ (আটাশ লক্ষ ত্রিশ হাজার সাতশত তিরানৰই) (চুড়ান্ত মূল্য কমবেশী হতে পারে) বৃদ্ধি পাবে।

৪। সভার সদস্যদের মধ্যে Axyle Positioning System এর জন্য ব্যবহৃত যন্ত্রের সম্ভাব্য ক্রয় মূল্য জানতে চাওয়া হলে CSC এর মাধ্যমে এর মূল্য জানা যেতে পারে বলে সেতু বিভাগের সচিব জানান।

৫। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : চুক্তি নং-২ এর অধীন Axyle Positioning System এ ব্যবহৃত যন্ত্রের মূল্য যাচাই সাপেক্ষে Variation Order-4g বোর্ড কর্তৃক নীতিগতভাবে অনুমোদিত হয়। প্রকৃত মূল্য নির্ধারণ পূর্বক এ VO টি পরবর্তী বোর্ড সভায় চুড়ান্ত অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করতে হবে।

## আলোচ্যসূচী বিবিধ- ১১ :

চুক্তি নং-২ এর নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার কাজের জন্য বিভিন্ন Variation Order এর status সম্পর্কে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, চুক্তি নং-২ এর নদীশাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধারের কাজ ১৬ই অক্টোবর ১৯৯৪ইং তারিখে আরম্ভ হয়। মূল চুক্তি অনুযায়ী এ কন্ট্রাক্টের মেয়াদকাল ছিল ১৫ই ডিসেম্বর ১৯৯৭ইং তারিখ, তবে Engineer এবং Employer দের Facilities রক্ষণাবেক্ষনের জন্য চুক্তির মেয়াদকাল ৩১শে ডিসেম্বর ১৯৯৭ইং তারিখ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। নদীর পশ্চিম পাড়ে ৩.২০ কিলোমিটার এবং পূর্ব পাড়ে ৩.১০ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের দুটি গাইড বাঁধ নির্মান, ভূয়াপুরে একটি হার্ড পয়েন্ট নির্মান, ইঞ্জিনিয়ার এবং Employer এর জন্য অফিস ও আবাসিক ভবন নির্মান ইত্যাদি এ চুক্তির অন্যতম কাজ। নির্ধারিত সময়ে কার্যাদেশ না দেয়া ও কাজ আরম্ভ করতে না পারায় এবং অন্যান্য চুক্তির কাজের সাথে Interface এড়ানো বা কমানোর লক্ষ্যে চুক্তি নং-২ এর কাজের Sequence পরিবর্তন করা হয় এবং এ প্রসঙ্গে VO-1 জারী করা হয়। এই VO-1 অনুযায়ী কার্য্যকালীন সময় বৃদ্ধি পেয়ে ৯০০ দিন হতে ১১৫৫ দিন হয় এবং খরচ আনুমানিক US \$ 6.00 million বৃদ্ধি পাবে বলে CSC জানায়। CSC এর মতে VO-1 অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির ব্যবস্থা নেয়া না হলে অন্যান্য চুক্তির খরচ বৃদ্ধি পেয়ে প্রকল্পের ব্যয় অনেক বেশী হত। পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মান কালে ছোট বড় বেশ কয়েকটি Slope Failure হয় এবং এর কারণে Design পরিবর্তনসহ বিভিন্ন VO এর উত্তর হয়। সবগুলো VO এবং ঠিকাদার কর্তৃক দাখিলকৃত বিভিন্ন Claim নিষ্পত্তি হওয়ার পর এই চুক্তির প্রকৃত ব্যয় বৃদ্ধি জানা যাবে। তবে বর্তমান হিসাব মতে এই ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ১, ১০৭ কোটি টাকা হতে ১, ২২৭ কোটি টাকা হতে পারে বলে ধারনা করা হচ্ছে।

২। তিনি আরো জানান যে, চুক্তি নং-২ এর জন্য ৪১টি VO (৪নং VO এর সিরিজে ১০টি VO সহ) এর উত্তর হবে বলে CSC জানিয়েছে যার মধ্যে এ পর্যন্ত ৩৪টি VO তারা JMBA এর নিকট পেশ করেছে। এই VO গুলি JMBA এর কর্মকর্তা, MC এবং কোন কোন ক্ষেত্রে POE এবং Legal Advisor কর্তৃক যাচাই করার পর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া হচ্ছে। এ পর্যন্ত ১৫টি VO JMBA কর্তৃক অনুমোদন দেয়া হয়েছে, ৭টি অনুমোদনের পর্যায়ে রয়েছে এবং ১২টির প্রসঙ্গে CSC এর নিকট বিভিন্ন বিষয়ে ব্যাখ্যা চাওয়া হয়েছে এবং কোন কোন ক্ষেত্রে MC এবং Legal Advisor এর পরামর্শ চাওয়া হয়েছে।

৩। এ আলোচ্যসূচীতে বর্ণিত চুক্তি নং-২ এর Variation Order (VO) সমূহের status সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

পরিশেষে সভাপতি উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

৪/১/১৮

মুমুক্ষু চৌধুরী  
(আনোয়ার হোসেন)  
১. ২. মুশ্টাক মোগাম্বোগ মন্ত্রণালয়  
ও  
চেয়ারম্যান  
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।

পরিশিষ্ট-ক

২৮শে ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত যমুনা বহমুখী সেতু  
কর্তৃপক্ষের ৫৯তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবৃন্দের নামের তালিকা।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	মন্ত্রণালয়/সংস্থা
১।	জনাব আনিসুল হক চৌধুরী, সদস্য	(ভৌত অবকাঠামো বিভাগ), পরিকল্পনা কমিশন, ঢাকা।
২।	জনাব রেজাউল হায়াৎ, সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, ঢাকা।
৩।	মেজর জেনারেল হাসান মাহমুদ চৌধুরী বিপি চীফ অব জেনারেল ষ্টাফ	বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
৪।	জনাব মোঃ ওমর হাদী, অতিরিক্ত সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৫।	জনাব মোঃ ইসহাক, প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জনপথ বিভাগ, ঢাকা।
৬।	জনাব আবদুল কাদের মিয়া যুগ্ম-সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৭।	জনাব আনোয়ার হোসেন প্রধান প্রকৌশলী	যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
৮।	জনাব ফারুক আহমদ সিদ্দিকী পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
৯।	জনাব এ কে এম শামসুজ্জোহা অতিরিক্ত পরিচালক (প্রোওম)	যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১০।	জনাব বেনু গোপাল দে অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১১।	ডঃ মোঃ শাহজাহান অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১২।	ডঃ আইনুন নিশাত অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৩।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৪।	ডঃ এম ফিরোজ আহমেদ অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।