

✓

৩১শে আগস্ট, ১৯৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘমুনা বহমুখী
সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৭তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

৩১শে আগস্ট, ১৯৯৭ ইং তারিখে ঘোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে
ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৭তম বোর্ড অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও
কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-'ক' তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫৬তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী
নিশ্চিত করণের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৬তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তসমূহ পঠনের পর
উক্ত কার্যবিবরণীর উপর কারো কোন অন্তর্ব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে নিশ্চিত করা হয়।

আলোচ্যসূচী-২ : নির্মানোত্তর ঘমুনা বহমুখী সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের লক্ষ্য O&M Contract Pre-qualification Document এবং এ টেক্নোরে অংশ গ্রহণে আগ্রহী প্রতিষ্ঠান সমূহের Long Listing এর প্রসঙ্গটি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে,
১লা মার্চ ১৯৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘৰসেকের ৫৫তম বোর্ড সভায় গৃহীত সিদ্ধান্তের
প্রেক্ষিতে ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণে যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে নির্মানোত্তর
ঘমুনা বহমুখী সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে। এই সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত মোতাবেক
ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাকে (MC) TOR সহ একটি Pre-qualification Documents প্রস্তুত, ঘণ্টায় ঘণ্টা
প্রক্রিয়ায় আন্তর্জাতিক দরপত্রের মাধ্যমে Short Listing এবং তদপর বর্তীতে Tender আহবান ও
চুল্যায়নে ঘৰসেককে সহায়তা করার জন্য দায়িত্ব প্রদান করা হয়। সেই অনুযায়ী MC গত ৬ই
ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৭ ইং তারিখে প্রথম পর্যায়ে একটি Preliminary Draft of O&M Contract
Pre-qualification Document প্রস্তুত করে। অতঃপর জেএমবিএ'র সঙ্গে আলাপ আলোচনা পূর্বক
২৩শে এপ্রিল, ১৯৯৭ ইং তারিখে একটি সংশোধিত Draft O&M Contract Pre-qualification
Document দাখিল করে। Toll আদায়ের দায়িত্বসহ O&M Contract এ অংশ গ্রহণের জন্য ১৫ই মে,
১৯৯৭ ইং তারিখের মধ্যে Letter of Interest দাখিলের জন্য কয়েকটি আন্তর্জাতিক পত্রিকায়
এবং অনেক স্থানীয় দৈনিক পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি দেয়া হয়। কিন্তু ADB কর্তৃক তাদের পত্রিকায়
বিজ্ঞপ্তি ছাপানো বিলম্বিত হওয়ায় এবং জেএমবিএ'র সঙ্গে পরামর্শ না করে এককভাবে প্রস্তাব
গ্রহণের তারিখ ১৬ই জুন, ১৯৯৭ ইং ঘোষনা দেয়ায় শেষ পর্যন্ত বাধ্যতামূলক ভাবে
১৬/০৬/৯৭ ইং পর্যন্ত সময় বর্ধিত করা হয়।

২.২। এ বিষয়ে সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, Draft O&M Contract Pre-qualification
Document-টির উপর গত ১লা জুন MC এবং জেএমবিএ'র মধ্যে বিস্তারিত আলাপ আলোচনার
পর কিছু কিছু সংশোধন প্রস্তাব করা হয়। সেই মতে Revised Draft O&M Contract
Pre-qualification Document টি উন্নয়ন সহযোগী সংস্থাদের মতামতের জন্য প্রেরণ করলে
তাদের নিকট হতে অনাপত্তি পত্র পাওয়া যায়। অন্যদিকে পত্রিকার বিজ্ঞপ্তিবলে আন্তর্জাতিক
খ্যাতিসম্পন্ন সংস্থাসমূহ হতে নির্বারিত সময়ের মধ্যে (১৬ই জুন, ১৯৯৭ ইং) প্রাপ্ত Letter of
Interest গুলি পর্যালোচনাপূর্বক MC নিম্নলিখিত ৭(সাত)টি সংস্থা/জোট কে Long List এ
আন্তর্ভুক্ত করার সুপারিশ করে :

1.	Intertool/Owner Williams	:	South Africa/UK
2.	AIA/Lockheed/Frederic Harries	:	Bangladesh/USA
3.	Propel/Cowi Consult/Development Design Consult/Others	:	Bangladesh/USA
4.	O'Sullivan & Graham/WSP International	:	Bangladesh/Malaysia/Denmark
5.	Shapour/Sanaili	:	Bangladesh/USA
6.	First Survey & Design Unit Ministry of Railway	:	People's Republic of China

২-১৯৮/১৭

7. Design Consulting Engineers/Lindahl
Marine Contractors : USA

প্রয়োজনীয় কাগজপত্র ও সন্তোষজনক তথ্যাবলী যথাযথভাবে দাখিল না করায় এবং
সংশ্লিষ্ট ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় অভিজ্ঞতা না থাকায় MC নিম্নলিখিত ৩(তিনি)টি আবেদনকারী
প্রতিষ্ঠানকে Long List ভুক্ত না করার সুপারিশ করে :

1. Chand & Mitus Enterprises Inc. : USA
2. Global-Shapla Consultancy Consortium : Bangladesh/USA
3. Aspen Aerial Inc. : Bangladesh/USA

জেএমবিএ সকল বিষয় বিবেচনা করে MC প্রদত্ত সুপারিশের সঙ্গে একইভাবে পোষণ করে বলে
তিনি জানান।

২.৩। উল্লেখিত Revised Draft O&M Contract Pre-qualification Document-টি এবং যমুনা
বহুমুখী সেতু প্রকল্পে O&M Contract এ আগ্রহী সংস্থা/জোটের মধ্যে উল্লেখিত ৭(সাত)টি
সংস্থা/জোট কে Long List ভুক্ত করার প্রস্তাবটি যোগাযোগ ঘৰী কর্তৃক গত ০৬/০৭/৯৭
ইং তারিখে অনুমোদিত হয়েছে। অনুমোদিত এই ৭(সাত)টি প্রতিষ্ঠানের নিকট
Pre-qualification Document পাঠিয়ে ১৯/০৮/৯৭ ইং সময়সীমা নির্ধারণ করতঃ Short Listing
এর প্রতিযোগীতায় অংশ গ্রহণের জন্য আহ্বান করা হয়েছে। যথানিয়মে প্রাপ্ত প্রস্তাব সমূহ
যাচাই/বাছাই করতঃ সুপারিশসহ পরবর্তী বোর্ড সভায় উপস্থাপনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা
হচ্ছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

২.৪। নির্মানোত্তর যমুনা বহুমুখী সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের লক্ষ্যে O&M Contract
Pre-qualification Document এবং এ টেক্নারে অংশ গ্রহণে আগ্রহী প্রতিষ্ঠান সমূহের Long Listing
এর বিষয়ে গৃহীত কার্যক্রম সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৩ : এই আলোচ্যসূচীতে উল্লেখিত বিষয় অর্থাৎ যমুনা সেতুতে Toll নির্ধারণ
প্রসঙ্গটি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, অর্ডিনেস অনুযায়ী
এ প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব অর্য কর্তৃপক্ষের উপর ন্যস্ত করা হয়েছে।
১৯৯৮ সালের মাঝামাঝি যমুনা বহুমুখী সেতু চালু হওয়ার পর হতে যানবাহন এবং সেতুতে
অবস্থিত অন্যান্য সুবিধাদি স্থাব : রেল, বৈদ্যুতিক লাইন এবং গ্যাস লাইন হতে Toll সংগ্রহ
করা হবে। সেতুতে Toll নির্ধারণ একটি গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। ইতিপূর্বে সম্ভাব্যতা সমীক্ষায়
(১৯৮৭-৮৯) যে Toll Study করা হয়েছিল তা পরীক্ষা-নীরিক্ষা করে সুপারিশ পেশ করার
জন্য ১৯৯৬ সালের ডিসেম্বর মাসে সেতু কর্তৃপক্ষ থেকে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাকে দায়িত্ব প্রদান
করা হয়। তদপ্রেক্ষিতে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা ১৯৯৭ সালের প্রথম দিকে চার সপ্তাহের জন্য
একজন বিশেষজ্ঞ নিয়োগ করে।

৩.২। সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, প্রকল্পের উন্নয়ন সহযোগী সংস্থার সাথে স্বাক্ষরিত
প্রকল্প ও অংগচুক্তি অনুযায়ী Toll হার এমনভাবে ধার্য করতে হবে যাতে গৃহীত ধণের বিস্তৃত
পরিশোধ (সুদসহ) এবং সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের (নিয়ন্ত্রিত এবং আকসিক ও
অভিবিত বড়ধরণের রক্ষণাবেক্ষণ ও ছেরাইত) ব্যয় মেটানোর জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ আদায়
করা সম্ভব হয়। তবে সেতু কর্তৃপক্ষ এই Toll হার নির্ধারণে উন্নত তহবিল গঠনের উপর গুরুত্ব
আরোপ করে যাতে তবিষ্যতে এ ধরনের অন্য প্রকল্পে তা বিনিয়োগ করা যায়। তাছাড়া সেতু
পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়, নিরাপত্তা ও ট্রাফিক বৃদ্ধির তথ্যগত বিষয়ও পুনঃ পর্যালোচনা
করা প্রয়োজন হয়ে পড়ে।

২.১.১/১৭

৩.৩। উন্নিখিত ধারনাসমূহের ভিত্তিতে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা ১৯৯৭ সালের এপ্রিল মাসে Toll-এর উপর একটি খসড়া প্রতিবেদন পেশ করে। উওচ প্রতিবেদনে তাঁরা জানায় যে, ১৯৮৯ সালে Toll এর যে হার সুপারিশ করা হয়েছিল বর্তমান অবস্থার প্রেক্ষিতে তার বাস্তবায়ন যুক্তিসঙ্গত হবে না। সাম্প্রতিক তথ্য ও সমীক্ষার ভিত্তিতে বর্তমান সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে এবং নিম্নরূপ Toll সুপারিশ করা হয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন :

"The tolls now recommended are presented in the table, along with forecasts of total daily traffic.

Class	Vehicle Type	Vehicle Toll	Traffic in 1998	Traffic in 2020
1.	Light Vehicle (car, jeep etc.)	Tk. 410	274	3,488
2.	Small Bus (35 seats or less)	TK. 830	242	1,690
3.	Large Bus (36 seats or more)	Tk. 1,380	215	1,496
4.	Small Truck (less than 5 tonnes)	Tk. 740	35	286
5.	Medium truck (5 to 8 tonnes)	Tk. 990	938	3,717
6.	Large Truck (more than 8 tonnes)	Tk. 1,240	69	1,716
7.	Motorcycle*	Tk. 30	n/a	n/a

* Insufficient data was obtained for motorcycles to forecast traffic

In addition, the Tolls Study recommends a charge to the rail sector of 7 Taka per passenger and 133 Taka per freight tonne, plus an annual flat tariff of Taka 150 million to each of the electricity and gas sectors."

বর্তমান ফেরী ভাড়ার সাথে Toll এর নিম্নরূপ তুলনামূলক বিবরণ তিনি সভায় উপস্থাপন করেন :

Class	Vehicle Type	Recommended Toll	Equivalent Ferry Charge
1	Light Vehicle (car, jeep etc.)	Taka 410	Taka 291
2.	Small Bus (35 seats or less)	Taka 830	
3	Large Bus (36 seats or more)	Taka 1,380	Taka 1,347
4	Small Truck (less than 5 tonnes)	Taka 740	
5	Medium Truck (5 to 8 tonnes)	Taka 990	Taka 706
6	Large Truck (more than 8 tonnes)	Taka 1,240	
7	Motorcycle	Taka 30	Taka 44
	Rail Passenger	Taka 7	n/a
	Rail Freight Tonne	Taka 133	n/a
	Electricity Tariff	Taka 150m/year	n/a
	Gas Tariff	Taka 150m/year	n/a

Following discussions with the co-financiers just prior to completing the draft report during the recent World Bank/ADB Mid-term Review Mission, the Management Consultants (MC) were asked to incorporate a brief commentary on the traffic forecasts of the Staff Appraisal Report (SAR) of 1994 compared to those of the Tolls Study. The comparison of traffic forecasts is shown below.

২০
১২/১৭

Vehicle Type	Traffic in 1998		Traffic in 2020	
	SAR	Tolls Study	SAR	Tolls Study
Light Vehicle (car, jeep etc.)	196	274	737	3,488
Large Bus (36 seats or more)	340	215	1,204	1,496
Medium Truck (5 to 8 tonnes)	1,093	938	4,037	3,717
	1,629	1,773	5,976	12,393

The toll and tariff strategy presented above is estimated to provide a minimum surplus revenue of 20% during the period 1998 to 2033. this surplus is deemed adequate to satisfy the tolling requirements of JMBA, whilst maintaining a reasonable toll and tariff level to all user classes."

৩.৪। এই অর্জনে সচিব আরো জানান যে, ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টার নিকট হতে এপ্রিল'৯৭ আসে Toll Study প্রতিবেদন প্রাপ্তির পর তার উপর মতামতের জন্যে পরিকল্পনা কমিশনের, ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ, অর্থ বিভাগ এবং প্রকল্পের উন্নন সহযোগী সংস্থাসমূহের নিকট ১৫/৪/৯৭ ইং তারিখে প্রেরণ করা হয়েছিল। পরিকল্পনা কমিশন, অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ এবং অর্থ বিভাগ থেকে কোন জবাব পাওয়া যায় নাই। বিশ্বব্যাপক ১৭/৬/৯৭ ইং তারিখে নিজস্ব ও অন্য দু'টি দাতা সংস্থার পক্ষে মতামত পেশ করে। উভয় মতামতের উপর ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা ২১/৭/৯৭ ইং তারিখে তাদের টোল বিশেষজ্ঞের মতামত কর্তৃপক্ষের নিকট পেশ করে। প্রথম থেকে সেতুতে Toll আদায়, বাসের ক্ষেত্রে প্রস্তাবিত Toll হার পরিবর্তন প্রতৃতি বিষয়ে জেএমবিএ এবং ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টার মধ্যে একাধিক আলোচনা হয়েছে। অন্যদিকে দাতা সংস্থা সমূহের সঙ্গেও বিষয়টি নিয়ে বিস্তারিত প্রালাপ হয়েছে। সকল পক্ষের সমর্থোত্তার ভিত্তিতে এবং BIWTC ফেরীতে বর্তমানে চালু ভাড়ার সঙ্গে সংগতিপূর্ণ করে চূড়ান্তভাবে প্রস্তাবিত Toll হার নিম্নরূপ সুপারিশ হয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন :

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

• ২৫/১/১৯

সেতু খুলে দেয়ার দিন থেকে প্রস্তাবিত হারে ৩০ আদায় করা উচিত হবে সচিব মত ব্যক্ত করেন। আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত।

সিদ্ধান্ত : ঘনুনা বহমুখী সেতু পারাপারে বিভিন্ন ধরণের যানবাহন, মালামাল ও সার্ভিস লাইনসমূহের জন্য প্রস্তাবিত ৩০ হার বোর্ড অনুমোদন করে।

আলোচ্যসূচী-৪ : ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটে কর্মরত ৪(চার) জন সুপারভাইজারের চাকুরীর মেয়াদ ০৪/১০/৯৭ থেকে ৩১/১২/৯৮ পর্যন্ত বৃক্ষ প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষের ৪৯তম সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটে ২(দুই) বৎসরের জন্য চুক্তিভিত্তিক নিয়োজিত ৪(চার) জন সুপারভাইজার (১) মোঃ লুৎফর রহমান, (২) মোঃ মশিয়ার রহমান মাহমুদ, (৩) মোঃ আলমগীর কবীর মল্লিক ও (৪) মাহফুজা বেগম এর নিয়োগের মেয়াদ ০৪/১০/৯৭ তারিখে শেষ হবে। পরিবেশ ইউনিটের বিভিন্ন উপাঙ্গের কর্মসূচী বর্তমানে বাস্তবায়নাধীন আছে এবং EMAP অনুযায়ী বিবিধ কর্মসূচী বাস্তবায়নের সময়সীমা ১৯৯৮-৯৯ অর্থ বছর পর্যন্ত নির্ধারিত আছে। ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণে প্রশিক্ষণ প্রাপ্ত এই ৪(চার) জন সুপারভাইজার ষাঠ্যাব্দী দায়িত্ব পালন করে যাচ্ছেন। EMAP বাস্তবায়নাধীন সময়কাল পর্যন্ত এ সকল সুপারভাইজারের প্রয়োজন রয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : পরিবেশ ইউনিটে ৪(চার) জন সুপারভাইজারের চুক্তি ভিত্তিক নিয়োগের মেয়াদকাল ৩১/১২/৯৮ পর্যন্ত বর্দিত করার বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৫ : অতঃপর সেতু বিভাগের সচিব ঘনুনা বহমুখী সেতু প্রকল্পের Bridge End Facilities (BEF) এলাকায় বৃক্ষরোপন কর্মসূচী অনুমোদন প্রসঙ্গটি সভায় উপস্থাপন করেন। ঘনুনা বহমুখী সেতুর উভয় প্রান্তে ড্রেজিং এর সাহায্যে ডারাটকৃত বিস্তীর্ণ এলাকায় বালি মাটি মরুভূমির ন্যায় অবস্থার সৃষ্টি করেছে। সামান্য বাতাস হলে ধূলিবড় শুরু হয় এবং সমস্ত এলাকা অন্ধকারাচ্ছন্ন হয়ে পড়ে। অধিকিন্তু বৃষ্টিতে বালিমাটি সরে গিয়ে rain cut সৃষ্টি হয়ে reclaims area ক্ষতিপ্রস্ত হচ্ছে।

৫.২। বিস্তীর্ণ এলাকাকে পরিবেশ দূষণমুক্ত রাখতে এবং সেতু সংলগ্ন এলাকার সৌন্দর্য বর্ধন এবং ভূমি সংরক্ষণের জন্য বৃক্ষরোপন কার্যক্রম গ্রহণ করা প্রয়োজন বলে সচিব উল্লেখ করেন। EMAP এর Plantation and Social Afforestation উপাঙ্গের অধীনে Bridge End Facilities এলাকায় বৃক্ষরোপন ও ভূমি সংরক্ষণের লক্ষ্যে ১৪১,৭৭,৬২০.০০/- (একচালিশ লক্ষ সাতাত্ত্বির হাজার ছয়শত বিশ) টাকার সংস্থান রয়েছে যার বিপরীতে যবসেকের ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা (MC) প্রাথমিক পর্যায়ে সেতুর উভয় প্রান্তে ৫(পাঁচ)টি এলাকা চিহ্নিত করে বৃক্ষরোপনের মাধ্যমে ভূমি সংরক্ষণের লক্ষ্যে ১৫,৮০,৮২১/- টাকার পরিবন্ধনা ও প্রাক্কলন প্রস্তুত করেছে।

৫.৩। গত ২৭/৭/৯৭ ইং তারিখে ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের এডিপি রিভিউ সভায় সর্বসম্মতিঅন্তর্মে প্রাক্কলনসহ উক্ত কর্মসূচী বাস্তবায়নের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। ভারতী ভিত্তিতে বৃক্ষরোপন কার্যক্রমের মাধ্যমে পরিস্থিতির উন্নতি বিধানের পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন বিবেচনা করে বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে বর্তমান বৃক্ষরোপন মৌসুমেই পরিবেশ শাখার মাঠ অফিসের কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের দ্বারা একাজ বাস্তবায়নের সিদ্ধান্ত এই সভায় গৃহীত হয় বলে সচিব জানান।

এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : ঘনুনা সেতু প্রকল্পের উভয় প্রান্তে reclamation এলাকায় বৃক্ষরোপন ও ভূমি সংরক্ষণের জন্য ১৫,৮০,৮২১/- (পনর লক্ষ আলি হাজার আটশত একশ) টাকার প্রাক্কলন সংযুক্ত কর্ম পরিবন্ধনাটি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়ে।

২৩/১/১১

আলোচ্য সূচী : ৬ যমুনা বহুবৃক্ষী সেতু প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের প্রশিক্ষন প্রদান, খণ্ড বিতরণ এবং আয় বর্ধক কর্মসূচী বাস্তবায়নের জন্য এনজিও নিয়োগ প্রদান সম্পর্কে সেতু বিভাগের সচিব তাঁর বঙ্গবে উল্লেখ করেন যে, এই কর্মসূচীর আওতায় প্রাথমিক পর্যায়ে ৫০ জন পুরুষ PAPs কে ঢাকাস্হ কারিতাস এর প্রশিক্ষন কেন্দ্রে তিনটি ট্রেডের উপর এবং ২৯ জন মহিলা PAPs কে টঙ্গাইলের BRDB এর প্রশিক্ষন কেন্দ্রে সেলাই ও সূচী কর্মের উপর প্রশিক্ষন প্রদান করা হয়। এ ব্যবস্থায় প্রশিক্ষনের জন্য একটি মোটা অংকের টাকা ব্যয় হওয়ায় প্রশিক্ষন প্রাপ্ত ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের Tool Box /সেলাই মেশিন ব্যতীত বাড়তি কোন টাকা বা মূলধন প্রদান করা সম্ভব ছিল না। মূলধনের অভাবে তারা তাদের প্রশিক্ষনলাভ দক্ষতা কাজে লাগাতে ব্যর্থ হয়েছে। ফলে মাঠ পর্যায়ে এই ধরনের কার্যক্রম তেমন ফলপ্রসূ হিসেবে প্রমাণিত হয়নি। কাজেই একটি সমন্বিত কর্মসূচীর আওতায় PAPs দেরকে প্রশিক্ষন প্রদান এবং আয়বর্ধক কর্মকাণ্ডে সম্পৃক্ত করার বিষয়টি বিবেচনা করা হয় এবং এই লক্ষ্যে সংশোধিত প্রস্তাব যবসেকের ৫৩ তম বোর্ড সভায় অনুমোদন প্রদান করা হয়। প্রাথমিক ভাবে ৪০০০ ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি চিহ্নিত করা হয় যার মধ্যে ৩০০০ ভূমি অধিগ্রহণকৃত PAPs এবং বাকী ১০০০ প্রকল্পের কারণে নদী গর্তে বিলীন হয়ে যাওয়া জমির ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি।

৬.২। এ লক্ষ্যে অনুমোদিত TOR অনুযায়ী অভিজ্ঞতা সম্পন্ন এনজিওদের নিকট থেকে কারিগরী প্রস্তাব আহবান করা হলে মোট ১০ (দশ) টি এনজিও দরপত্রে অংশগ্রহণ করে। যবসেক কর্তৃক গঠিত মূল্যায়ন কমিটি প্রাপ্ত দশ (১০)টি দরপত্র ইতিপূর্বে TOR এর নির্ধারিত Threshold এর শর্তবলী পূরণ করা হয়েছে কিনা তা প্রথমে পরীক্ষা করে দেখে। কমিটির পর্যালোচনায় দেখা যায় যে প্রাপ্ত দশ (১০)টি দরপত্রের মধ্যে ৪টি Threshold শর্তপূরণ করতে ব্যর্থ হয়েছে। ফলে কমিটি বৈধ ৬ (ছয়)টি দরপত্র চূড়ান্ত মূল্যায়ন করে। মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী কারিগরী দিক দিয়ে DORP নামক একটি এনজিও সর্বোচ্চ ৮০.৮৬ নম্বর পেয়ে প্রথম স্থান অধিকার করে। অন্যদিকে ASAUS নামক অন্য একটি NGO ৮০.০১ নম্বর পেয়ে দ্বিতীয় স্থান অধিকার করে। তাদের মধ্যে প্রাপ্ত নম্বর পর্যাক্য মাত্র ০.৮৫ ছিল। প্রাপ্ত নম্বরের ভিত্তিতে প্রথমে কমিটি সর্বোচ্চ নম্বর প্রাপ্ত NGO অর্থাৎ DORP কে কাজটি দেওয়ার সুপারিশের পাশাপাশি সর্বোচ্চ নম্বর প্রাপ্ত দুটি NGO অর্থাৎ DORP এবং ASAUS এর মধ্যে কাজটি ভাগ করে দেওয়ার সুপারিশও করে। কাজটি ভাগ করে দেওয়ার মৌকিকতা স্বরূপ কমিটি মতামত ব্যক্ত করে যে, নদীর দুই পারে দুটি NGO এর মধ্যে কাজটি ভাগাভাগি করে দিলে তাদের মধ্যে প্রতিযোগিতা হবে এবং এতে PAP গণ লাভবান হবেন। এ প্রেক্ষিতে কমিটি নদীর পূর্বদিকের অর্থাৎ টঙ্গাইল অংশে DORP কে এবং পশ্চিম দিকের অর্থাৎ সিরাজগঞ্জ অংশে ASAUS কে কাজ দেওয়ার সুপারিশ করে। কাজটি ভাগাভাগি করার ব্যাপারে সচিব পর্যায়ে দ্বিমত পোষন করা হয় এই কারণে যে দ্বিতীয় সর্বোচ্চ নম্বর প্রাপ্ত সংস্থাকে যদি আংশিক কাজ দেয়া হয় তবে তৃতীয় বা তার চেয়ে কম নম্বর প্রাপ্তরাও কাজ পাবার জন্য দাবী উত্থাপন করতে পারে। দ্বিতীয় স্থান প্রাপ্ত NGO এর উপানুষ্ঠানিক শিক্ষা কার্যক্রমের ব্যাপক অভিজ্ঞতা থাকলেও আয়বর্ধক কার্যক্রম তথ্য খণ্ড কার্যক্রম পরিচালনায় তাদের অভিজ্ঞতা কম থাকা দ্বিমত পোষনের আরেকটি কারণ।

৬.৩। এই পর্যায়ে সচিব যমুনা সেতু বিভাগ আরো উল্লেখ করেন যে, ক্ষতিগ্রস্ত ৪০০০ ব্যক্তির প্রশিক্ষন এবং খণ্ড প্রদান এর মতো বিশাল কার্যক্রম তত্ত্বাবধান করার মতো প্রশিক্ষন প্রাপ্ত প্রয়োজনীয় সংখ্যক লোকবল যবসেক তথ্য পুনর্বাসন ইউনিটের নেই। অতএব বিভিন্ন ট্রেডে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের প্রশিক্ষনের এই বিশাল

কার্যক্রম টাঙ্গাইল ও সিরাজগঞ্জ জেলায় একসাথে চলতে থাকলে তা বাস্তবায়ন ও তত্ত্বাবধান করার জন্য একটি যোগ্য ও অভিজ্ঞতা সম্পন্ন সংস্থার প্রয়োজন যাতে করে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণ সঠিকভাবে প্রশিক্ষন প্রাপ্ত হন এবং খণ্ড গ্রহণ করার পর আয় বর্ধক কর্মসূচী সাফল্যজনক ভাবে সম্পন্ন করে খণ্ডের অর্থ আদায় করে সরকারী কোষাগারে ফেরৎ প্রদান করা যায়। এ লক্ষ্যে বাংলাদেশ পল্লী কর্ম সহায়ক ফাউন্ডেশনকে (PKSF) যবসেকের এতদসংক্রান্ত কর্মসূচী বিস্তারিত ব্যাখ্যা করে এই কাজে সম্পৃক্ত হওয়ার জন্য অনুরোধ জানান হলে PKSF এর পরিচালনা পর্যবেক্ষণ যথাযথ পর্যালোচনা করে তাতে সম্মতি প্রদান করে। ফাউন্ডেশনের পরিচালনা পর্যবেক্ষণ এই মর্মে মত প্রকাশ করেছে যে, কাজটি ভিন্ন ধরনের, বৃহদাকার এবং বিচ্ছিন্ন, তাই শুধুমাত্র DOPR কে দিয়ে পুরো কাজটি না করিয়ে অন্ততঃ আরও একটি সহযোগী প্রতিষ্ঠানের সাথে কাজটি ভাগাভাগি করা যায়।

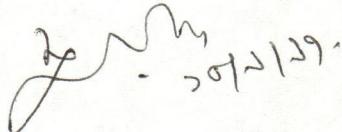
৬.৪। PKSF কে অন্তর্ভুক্তির কারণে TOR এ সামান্য পরিবর্তন করে প্রশিক্ষন ও আয় বর্ধক কার্যক্রমটির অর্থায়ন, তত্ত্বাবধান এবং পরিচালনার জন্য যবসেক, বাস্তবায়নকারী এনজিও এবং PKSF এর মধ্যে একটি ত্রিপক্ষীয় চুক্তির খসড়া প্রয়োজন করা হবে। পুরো কর্মসূচীটি বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে পরিচালিত হবে বিধায় খণ্ডের অর্থ ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিরা যেন সম্পূর্ণরূপে ফেরত প্রদান করে তার নিশ্চয়তা প্রদান করার জন্য PKSF এর মতো একটি নির্ভরযোগ্য প্রতিষ্ঠানকে তত্ত্বাবধানের জন্য নিয়োগ করার প্রস্তাব করা হয়েছে। অন্যথায় প্রশিক্ষন কার্যক্রম ও খণ্ড বিতরণ তত্ত্বাবধান এবং খণ্ডের অর্থ আদায় করা যবসেকের পক্ষে সন্তুষ্ট হবে না বলে মনে করার ঘটেষ্ঠ কারণ রয়েছে। এতে সরকারের ব্যাপক আর্থিক ক্ষতির সন্তোষনা আছে বলে সচিব মত ব্যক্ত করেন।

৬.৫। এই কাজের জন্য TOR অনুযায়ী JMDA থেকে বাস্তবায়নকারী এনজিও কে প্রশিক্ষনের সমুদয় অর্থ সরাসরি প্রদান করা হবে। খণ্ডখাতে প্রদেয় অর্থ যবসেক PKSF কে প্রদান করবে। সঠিক ভাবে প্রশিক্ষন প্রাপ্তদের তালিকা প্রয়োজন হলে PKSF কিস্তিতে বাস্তবায়নকারী NGO কে খণ্ডের অর্থ প্রদান করবে। PAPs দের প্রদেয় খনের উপর ১৫% হারে সুদ আদায় করা হবে যার মধ্যে বাস্তবায়নকারী এনজিও শতকরা পাঁচ ভাগ এবং, PKSF তাদের কার্যক্রমের জন্য শতকরা চার ভাগ অর্থ সার্টিস চার্জ হিসাবে পাবে। বাকী শতকরা ছয়ভাগ সুদ PAPs দের নামে অন্য একটি হিসাবে থাকবে। PAPs-রা খনের অর্থ সম্পূর্ণ ফেরৎ দিলে এই ৬% অর্থ PAPs দের ফেরৎ প্রদান করা হবে যাতে খন ফেরতের বিষয়ে PAPs রা উৎসাহিত হয়। এই সম্পূর্ণ কার্যক্রমটি তিনি বৎসর পর্যন্ত পরিচালনা করে মেয়াদ শেষ হওয়ার পর PKSF উক্ত খণ্ড খাতে ব্যয়িত সমুদয় অর্থের ৫০% যবসেককে ফেরত প্রদান করবে এবং আরো ৬ মাসের মধ্যে বাকী ৫০% অর্থ যবসেককে প্রদান করবে। পরবর্তীতে PKSF এবং বাস্তবায়নকারী এনজিও উভয়ই তাদের নিজস্ব কর্মসূচী হিসেবে উক্ত কার্যক্রম অব্যাহত রাখতে পারবে। উল্লেখ্য, এই ব্যবহায় PKSF এর তত্ত্বাবধানের ফলে প্রশিক্ষন ও খণ্ডের মাধ্যমে আয়বর্ধন কর্মসূচীর যথাযথ বাস্তবায়নের পাশাপাশি সরকারী অর্থ ফেরৎ পাওয়ার বিষয়টিও নিশ্চিত থাকবে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

৬.৬। অনুমোদিত প্রকল্প ছকে ৪০০০ PAPs দের জন্য এই কার্যক্রমের আওতায় ৫ কোটি ৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান আছে এবং PKSF কে অন্তর্ভুক্ত করার কারণে সংশোধিত TOR অনুযায়ী বাড়তি অর্থের প্রয়োজন হবে না। তবে EFAP এর আওতায় ১০০০ PAPs কে এই কর্মসূচী থেকে বাদ দিলে বাকী শুধু ৩০০০ PAPs কে এই কর্মসূচীর আওতায় আনলে প্রস্তাবিত কর্মসূচীর প্রাকলিত অর্থ দাঁড়াবে ৩ কোটি ৭৮ লক্ষ টাকা।

৬.৭। আলোচনাত্তে এবিষয়ে **নির্মানপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় ;**

- ক) অনুমোদিত TOR এর অংশিক পরিবর্তন করে তত্ত্বাবধান এবং যবসেকের পক্ষ থেকে সার্বিক দায়িত্ব পালনের জন্য পল্লী কর্ম সহায়ক ফাউন্ডেশন PKSF কে শতকরা ৪ (চার) ভাগ সার্ভিস চার্জ প্রদান সাপেক্ষে নিয়োগ প্রদান করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।
- খ) TOR অনুযায়ী 8000 PAPs দের স্থলে আপাততঃ ৩০০০ PAPs কে (যারা ভূমি অধিগ্রহণের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেন) এই কার্যক্রমের আওতায় রেখে বাকী ১০০০ PAPs কে আপাততঃ এই কার্যক্রম থেকে বাদ দিয়ে প্রস্তাবিত কাজের প্রাকলিত মূল্য ও কোটি ৭৮ লক্ষ টাকা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে পিপির বাজেট বরাদ্দ সাপেক্ষে প্রয়োজনমত একই নীতিমালা অনুসরণে কর্মসূচীটি সম্প্রসারণের ব্যাপারে বোর্ড অনুমোদন প্রদান করো।
- গ) কাজটি ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি (PAP) সংখ্যার আনুপাতিক হারে নদীর পূর্বতীরে DORP এবং পশ্চিম তীরে ASAUS কে ভাগ করে প্রদান করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।



২-১১-১১

৭.২। সংশোধিত কর্মসূচী অনুসারে দুই কার্যমৌসুমে ২নং চুক্তির অধীনে পূর্ব গাইড বাধ
নির্মাণ সম্পন্ন করতে হয়। অনুমোদিত কর্মসূচী অনুযায়ী ওয়ার্ক হারবারের উত্তর প্রান্ত হতে
ড্রেজিং ও প্রটেকশন কাজ আরম্ভ করে অগ্রশংসন উত্তর দিকে অগ্রসর হয়ে সমস্ত গাইড বাধ
সম্পন্ন করার পরিকল্পনা ছিল। কিন্তু এই এলাইনমেন্টে চেইনেজ ১০০০+০ তে শূল সেতুর
অবস্থান হওয়ায় নিম্নৰূপিত কারণসমূহের জন্য ঠিকাদার-২ এই কর্মসূচী অনুযায়ী কাজ
সম্পাদন করতে পারে নাই বলে সচিব উল্লেখ করেন।

(ক) সেতু এলাইনমেন্টের পূর্বপ্রান্তে পিয়ার ৪৯ হতে পশ্চিম দিকে ঠিকাদার-১ মূল সেতুর নির্ধারণ কাজ শুরু করে, এর ফলে বন্টাছি-২ এর কাজ বাধাগ্রস্ত হয়।

(g) পূর্ব গাইড বাঁধের ঢালে নির্মিতব্য Viaduct এর Piling এর কাজ ফেরতয়ারী মাসের পূর্বে সম্পন্ন করা যায় নাই বিধায় এই স্থানে ফেরতয়ারী মাসের আগে ড্রেজিং বা গাইড বাঁধ করা সম্ভব নয়।

(ঘ) সর্বোপরি পূর্ব প্রান্তে ইতিমধ্যে নির্ধিত সেতুর প্রথম স্প�yanের নীচ দিয়ে অপর্যাপ্ত clearance এর কারণে Dredger এবং Rock Dumping Vessel আতাহাত করা সম্ভব ছিল না।

৭.৩। এই বিষয়ে সচিব আরো জানান যে, উপরোক্ত অবস্থায় পূর্ব গাইড বাধ এবং সেতুর পূর্ব অংশ নির্মাণের কর্মসূচী পুনঃ বিন্যাসের জন্য সিএসসি, জেএমবিএ, ঠিকাদার-১ ও ২ এর মধ্যে কয়েক দফা সভা ও আলাপ আলোচনার পর প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করার লক্ষ্যে সিএসসি'র বাস্তবতা ভিত্তিক সুপারিশ মোতাবেক পূর্ব গাইড বাধ নির্মাণের কাজটিকে সেতুর উত্তর ও দক্ষিণ অংশে ভাগ করা হয়। নভেম্বর' ৯৬ মাসে কাজ আরম্ভ করে উত্তর অংশের ড্রেজিং কাজ 'জানুয়ারী' ৯৭ মাসের মধ্যে সম্পন্ন করা এবং জানুয়ারী' ৯৭ মাসের দ্বিতীয় সপ্তাহ হতে দক্ষিণ অংশের ড্রেজিং কাজ আরম্ভ করার কর্মসূচী নেওয়া হয়। কাজ বিন্দুতে ঘুর্ণিত করা কোন ভাবেই যুক্তিহৃদয় ছিলনা, তাই উত্তর অংশে যেহেতু মূল সেতুর নির্মাণ কাজ বিন্দুতে করা কোন ভাবেই যুক্তিহৃদয় ছিলনা, তাই উত্তর অংশে

6

আলোচ্যসূচী-৮ : এই আলোচ্যসূচী অনুযায়ী ঘমুনা বহুমুর্ধী সেতু প্রকল্প এলাকায় লিনিক চালু রাখার বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থান করেন। তিনি জানান যে, ঘমুনা বহুমুর্ধী সেতু প্রকল্পের কন্ট্রাক্টর-২ প্রকল্প এলাকায় নিজস্ব প্রয়োজনে একটি লিনিক চালায়। পৃথিবীর বিভিন্ন দেশের প্রত্যন্ত অঞ্চলে প্রকল্প এলাকায় চুক্তি ভিত্তিক সার্বক্ষণিক ভারতীয় চিকিৎসার সুবিধা প্রদানকারী একটি আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে ঠিকাদার-২ বিদেশী একজন ডাক্তার এবং একজন Paramedic দ্বারা তারা লিনিকটি পরিচালনা করছিল। চুক্তি নং-২ এর কাজ ইতিমধ্যে সমাপ্ত হওয়ায় ১৫ই জুলাই' ৯৭ হতে লিনিকটি বন্ধ করে দেয়ার কথা ঘোষণা দেয়। প্রকল্প এলাকায় বিরাট সংখ্যক বিদেশী উপদেষ্টা (অনেকে পরিবার পরিজনসহ) বসবাস করছেন। এদের জন্য কোন বিকল্প চিকিৎসা সুবিধা না থাকায় এরা সবাই খুবই শক্তিত হয়ে পড়েন। এই প্রেক্ষিতে CSC এর প্রকল্প ব্যবস্থাপক এ বিষয়ে জেএমবিএ'র সঙ্গে আলোচনা করেন। প্রকল্প সাইটে একটি সার্বক্ষণিক চিকিৎসা কেন্দ্রের বিকল্প ব্যবস্থা না করা পর্যন্ত প্রকল্প বাস্তবায়ন বিপ্লিত না করার স্বার্থে তথায় বসবাসকারী বিদেশী উপদেষ্টাবর্গ ও তাদের পরিবার পরিজনকে নিরাপত্তাহীনতা থেকে মুক্ত রাখার জন্য ঠিকাদার-২ এর চিকিৎসা কেন্দ্রটি চালু রাখা অপরিহার্য বিবেচনা করে জেএমবিএ তাতে সম্মত হয়। নির্মাণ তদারকী উপদেষ্টার (CSC) অনুরোধে জেএমবিএ কর্তৃক ব্যবহার বহন সাপেক্ষে ৩১শে আগস্ট পর্যন্ত ঠিকাদার-২ লিনিকটি চালু রাখার বিষয়ে সম্মত হয়। কন্ট্রাক্টর-২ এর লোকজন ছাড়া অন্য সকলকে নিজে মূল্য পরিশোধের মাধ্যমে এই লিনিকটির সেবা নিতে হতো বলে সচিব উল্লেখ করেন। জেএমবিএ এর ব্যবস্থাপনায় লিনিক পরিচালনাকালে ঠিকাদারের লোকজন সহ সকলকে নির্ধারিত মূল্য পরিশোধ করতে হবে মর্মে সচিব বোর্ডকে অবহিত করেন।

৮.২। সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, ডাক্তার এবং Paramedic না থাকায় ঘমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের তরফ হতে এই মুহূর্তে লিনিক পরিচালনার তার গ্রহণ করা সম্ভব হয় নাই। অন্যদিকে লিনিকটি চালু রাখা উপরে বর্ণিত কারণে একান্তই প্রয়োজন ছিল।

৮.৩। উন্নত মানের সেবা প্রদানের জন্য ভবিষ্যতে লিনিকটি চালু রাখার পক্ষে সচিব এই মর্মে আরো খুক্তি উত্থাপন করেন যে, প্রকল্পের নির্মাণ কাজ ১৯৯৮ সালের মাঝামাঝি পর্যন্ত চলবে। দু'টি ঠিকাদারকে এই সময় পর্যন্ত এবং CSC-কে পরবর্তী আরো এক বছর প্রকল্প এলাকায় কাজ করতে হবে। তাছাড়া সেতু নির্মাণ সমাপ্তির পর সেতুর অন্যান্য সুবিধা ঘৰ্য্যাস পাইপ লাইন, রেল লাইন, দ্বিতীয় আন্তঃসংযোগ বিদ্যুৎ লাইন নেয়ার কাজ চলবে। অধিকর্তৃ সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজে ঠিকাদার ও সেতু কর্তৃপক্ষের জনবল প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করবে। প্রকল্প এলাকায় একটি উন্নতমানের আন্তর্জাতিক সম্মেলন কেন্দ্র এবং Tourist Resort সহাপনের নীতিগত সিদ্ধান্ত জেএমবিএ বোর্ড গ্রহণ করেছে। সহাপিতব্য এই কেন্দ্র ও Tourist Resort এর জন্যও এই স্বাস্থ্য কেন্দ্র প্রয়োজন পড়বে। প্রকল্প এলাকায় এই লিনিক ছাড়া জরুরী চিকিৎসা সেবা প্রদানের অন্য কোন ব্যবস্থা না থাকায় লিনিকটি চালু রাখা একান্তই আবশ্যক বলে সচিব উল্লেখ করেন।

৮.৪। উল্লেখিত অবস্থার প্রেক্ষিতে লিনিকটি স্থায়ীভাবে চালু রাখার বিষয়ে সেতু কর্তৃপক্ষ মির্জাপুর কুমুদিনী হাসপাতাল হতে একজন ডাক্তার এবং একজন Paramedic নিয়োগদানের বিষয়ে আলোচনা করছে। সেতু কর্তৃপক্ষ মির্জাপুর কুমুদিনী হাসপাতালের সাথে ঘোষভাবে লিনিকটি পরিচালনার বিষয়টি পরিকল্পনা করে দেখছে। উল্লেখ্য যে, ১৫ই জুলাই হতে ৩১শে জুলাই' ৯৭ পর্যন্ত সময়ে ঠিকাদার-২ কোনরূপ চার্জ ছাড়াই লিনিকের সেবা প্রদান করেছে। তবে ১লা আগস্ট হতে ৩১শে আগস্ট পর্যন্ত সময়ে লিনিকটি চালু রাখতে যেসব ঔষধপত্র ও জনবল প্রয়োজন তার ভিত্তিতে ঠিকাদার নিম্নে বর্ণিত খাতে ১২০,৪৯,৫৩৯.০০/- টাকার প্রারম্ভিক প্রদান করেছে।

ক। Labour, plant and equipment :	Tk. 1,216,470.00/=
খ। Medicines and drugs as per the attached evaluated inventory :	Tk. 828,069.00/=
=====	
	Tk. 20,49,539.00/=

৮.৫। সচিব এই মর্মে আরো উল্লেখ করেন যে, লিনিকটি পরিচালনা করতে যেসব যত্নপাতি ব্যবহৃত হতো ঠিকাদার তার একটি তালিকা পেশ করেছে, যার প্রকৃত মূল্য ধরা হয়েছে ১২,২৫০,০০০/= টাকা। ঠিকাদার সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট এসব যত্নপাতি বিক্রয়ের জন্য মোট দামের শতকরা ১৫ ডাগ করিয়ে ১১,৯১২,৫০০/= ধার্ঘ করেছে। এসব যত্নপাতির প্রয়োজনীয়তা পরীক্ষাতে তালিকা চূড়ান্ত করা হবে। তবে এই লিনিকের এ্যাম্বুলেন্সটি (মূল্য ১১,২০০,০০০/= টাকা) অঞ্চলের প্রয়োজনীয়তা আছে বলে কর্তৃপক্ষ মনে করে। কেননা প্রকল্প সাইট থেকে রেঙ্গী সহানুভবের জন্য এর কোন বিকল্প নেই। এর মূল্যও নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে কমাবার প্রচেষ্টা চালানো হচ্ছে।

৮.৬। অমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প এলাকায় ইতিপূর্বে ঠিকাদার-২ কর্তৃক পরিচালিত লিনিকটি ১লা সেপ্টেম্বর' ৯৭ হতে মির্জাপুর কুমুদিনী হাসপাতাল ও সেতু কর্তৃপক্ষের ঘোষ প্রচেষ্টায় পরিচালনার বিষয়টি পরীক্ষা নীরিক্ষার পর যে কর্মপদ্ধতি ও যত্নপাতির প্রয়োজন হবে তা নির্ধারণ করে পরবর্তী বোর্ড সভায় অনুমোদনের জন্য পেশ করা হবে বলে সচিব জানান।

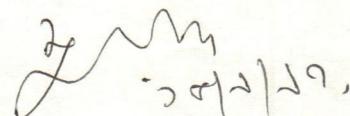
আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : (ক) অমুনা সেতু প্রকল্প এলাকায় ঠিকাদার-২ কর্তৃক ইতিপূর্বে পরিচালিত লিনিকটি প্রয়োজনের প্রেক্ষিতে অব্যাহতভাবে চালু রাখার প্রস্তবটি অনুমোদিত হয়।

(খ) ঠিকাদার-২ কর্তৃক ১লা আগস্ট হতে ৩১ আগস্ট পর্যন্ত লিনিকটি পরিচালনার জন্য প্রাক্কলিত ব্যয় ১২০,৪৯,৫৩৯.০০/= (বিশ লক্ষ উনপঞ্চাশ হাজার পাঁচশত উনচার্ষিশ) টাকা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

(গ) ঠিকাদার কর্তৃক পেশকৃত তালিকা হতে পরীক্ষাতে লিনিকের জন্য প্রয়োজনীয় যত্নপাতি এবং এ্যাম্বুলেন্সটি জেএমবিএ কর্তৃক নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে অঞ্চলের প্রস্তাব অনুমোদিত হয়।

(ঘ) মির্জাপুর কুমুদিনী হাসপাতাল কর্তৃপক্ষের সঙ্গে ঘোষ উদ্যোগ হিসাবে সাইট লিনিকটি সহায়ী ভিত্তিতে চালানোর কার্যক্রম চূড়ান্ত করতঃ আর্থিক সংশ্লেষ সহ বিস্তারিত প্রস্তাব পরবর্তী বোর্ড সভায় উপস্থাপনের জন্য বোর্ড যবসেককে নির্দেশ প্রদান করে।


১৩/১৭,

আলোচ্যসূচী ৯ : যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষের কর্মচারী চাকুরী প্রবিধানমালার তফসিল (Schedule) পুনর্বিন্যাস সম্পর্কে সেতু বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষে নিয়োগকৃত কর্মকর্তা, কর্মচারীদের চাকুরী “যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষ কর্মচারী চাকুরী প্রবিধানমালা, ১৯৮৯” এর বিধান বলে পরিচালিত হয়ে আসছে। কর্মকর্তা, কর্মচারীদের চাকুরীতে নিয়োগ, পদোন্নতি ইত্যাদি বিষয় উক্ত প্রবিধানমালার তফসীলে বর্ণিত বিধান দ্বারা নিয়ন্ত্রিত হয়ে আসছে।

৯.২। এই প্রবিধানমালা এবং এর তফসীল যখন প্রণীত হয়, তখন যমুনা বহুযী সেতু মূল প্রকল্পের পিপি অনুমোদিত হয়নি। পরবর্তীতে সংশোধিত আকারে যে পিপি অনুমোদিত হয়েছে, তাতে অঙ্গৰূপ পদসমূহের অনেকগুলিই প্রবিধানমালার তফসীলে নেই। এমতাবস্থায়, বর্তমান পিপি ও চাকুরীর তফসীলের মধ্যে অসংগতি রয়েছে।

৯.৩। তাই যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষে নিয়োগকৃত এবং ভবিষ্যতে নিয়োগত্বে কর্মকর্তা, কর্মচারীদের পদোন্নতি ও অন্যান্য বিষয়াদি সুষমকরনের দ্বার্থে প্রবিধানমালার তফসীলটি বর্তমানে বলৱৎ পিপি’র আলোকে পুনর্বিন্যাস করার আবশ্যিকতা রয়েছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষ কর্মচারী চাকুরী প্রবিধানমালা ১৯৮৯-এ অঙ্গৰূপ তফসিলের প্রত্যাবিত সংশোধনটি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এ বিষয়ে পরবর্তী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের সিদ্ধান্তও গ্রহণ করা হয়।

আলোচ্যসূচী ১০ : অত্র আলোচ্যসূচীতে উল্লেখিত যমুনা সেতু প্রকল্পে কর্মরত স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর হতে প্রেষণে আগত সহকারী প্রকৌশলীগনকে যমুনা বহুযী সেতু কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত পদে আঞ্চলিকরণের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। এই মর্মে তিনি উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুযী সেতু প্রকল্পের বাস্তব কাজে প্রকল্প সাইটে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর হতে প্রেষণে নিম্নবর্ণিত ১২ (বার) জন সহকারী প্রকৌশলী কর্মরত আছেন :

ক্রমিক নং	নাম	যবসেকে যোগদানের তারিখ
১।	জনাব মোঃ লিয়াকত আলী	২৩-১১-১৯৫
২।	জনাব মোঃ গোলাম মোর্তজা	২৩-১১-১৯৫
৩।	জনাব শফিকুল ইসলাম	২৩-১১-১৯৬
৪।	জনাব মোঃ আবুল কালাম আজাদ	২৩-১১-১৯৫
৫।	জনাব মোঃ সেলিম আহমেদ সরওয়ার	২৩-১১-১৯৫
৬।	জনাব এ এইচ এম শাখাওয়াত আখতার	০২-০১-১৯৬
৭।	জনাব মোঃ আবুল হোসেন	০২-০১-১৯৬
৮।	জনাব মোঃ শারফুল ইসলাম সরকার	০১-০২-১৯৬
৯।	জনাব মোঃ তোফাজ্জল হোসেন	০১-০২-১৯৬
১০।	জনাব মোঃ আহিদুজ্জামান	০১-০২-১৯৬
১১।	জনাব শ্যামা কান্ত সরকার	০১-০২-১৯৬
১২।	সৈয়দ রাজব আলী	৩০-১০-১৯৬

২৩-১১-১৯৫
১৩

১০.২। সচিব উল্লেখ করেন যে, সহকারী প্রকৌশলীগণকে ইতোমধ্যে হাতে কলমে প্রশিক্ষণ দিয়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী O & M পর্যায়ের কাজের জন্য তৈরী করা হচ্ছে। উল্লেখ্য, বর্তমানে দু'জন সহকারী প্রকৌশলী ছাড়া যবসেক এর নিজস্ব অন্য কোন প্রকৌশলী নেই। প্রেষণে আগত নির্বাহী প্রকৌশলী বা তদুর্ধ পর্যায়ের কর্মকর্ত্তাগন নিজ নিজ সংস্থায় পর্যায়ক্রমে চলে গেছেন, যাচ্ছেন কিংবা যাবেন। এমতাবস্থায় নিজস্ব কিছুসংখ্যক প্রকৌশলী ছাড়া কর্তৃপক্ষের দৈনন্দিন কাজকর্ম পরিচালনা ও বাধাপ্রস্তু হয়। সহকারী প্রকৌশলী পর্যায়ের কর্মকর্ত্তাগনকে ধরে রাখার সুযোগ রয়েছে এবং তা কর্তৃপক্ষের জন্য সুবিধাজনক। সহকারী প্রকৌশলীগণকে যবসেকে স্থায়ীভাবে রাখার প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়ায় এবং এ ধরণের পদে নিয়োগের জন্য তাদেরকে উপযুক্ত বিবেচনা করায় তাদের মতামত সংগ্রহ করা হয়েছে। তারা সকলেই যবসেকে আত্মীকৃত (Absorbed) হতে সম্মত আছেন। স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর এ ব্যাপারে তাদের অনাপত্তি জানিয়েছে।

এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত :

(ক) উল্লেখিত স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগের ১২ (বার) জন সহকারী প্রকৌশলীকে যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষে স্ব স্ব যোগদানের তারিখ থেকে সহকারী প্রকৌশলীর শুন্যপদে আত্মীকরণের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

(খ) সহকারী প্রকৌশলীগণের নিজ নিজ বেতনের ধাপেই আত্মীকরণ করা হবে।

(গ) এই বারজনের জ্যেষ্ঠতা যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষে যোগদানের তারিখ থেকে নির্ধারিত হবে। একই দিনে যোগদানের ক্ষেত্রে স্থানীয় সরকার প্রকৌশল বিভাগে তাদের যোগদানের জ্যেষ্ঠতার ভিত্তিতে বিষয়টি নিষ্পত্তি করা হবে।

(ঘ) যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের নিজস্ব দু'জন সহকারী প্রকৌশলী আত্মীকৃত এই ১২ (বারো) জনের চেয়ে সকল সময় জ্যেষ্ঠ বলে গণ্য হবেন।

আলোচ্যসূচী ১১ ও অতঙ্গপর এই আলোচ্যসূচী অনুযায়ী যমুনা নদীর পূর্বতীরস্থ গাইড বাঁধের নিরাপত্তা এবং ধলেশ্বরী স্পীল চ্যানেলের ভাগ্যন থেকে পূর্ব সংযোগ রাস্তা এবং প্রকল্প এলাকার হাউজিং কমপ্লেক্স এর নিরাপত্তা নিশ্চিত করনের জন্য নির্মিত গ্রোয়েন ও রক্ষা বাঁধের মালামাল চুরি প্রতিরোধের জন্য পাহারাদার নিয়োগের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। এই মর্মে তিনি উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নদীশাসনের কাজের অধীনে নদীর পাঢ় ভাগ্যন রোধ এবং নদীর গতিধারা সেতুর নিচ দিয়ে প্রবাহিত করার জন্য পূর্ব ও পশ্চিম পাড়ে দু'টি গাইড বাঁধ নির্মাণ কারিগরী দিক থেকে এ প্রকল্পের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ কাজ। দু'টি গাইড বাঁধ, ভূয়াপুর হার্ড পয়েন্ট, ড্রেজিং ও ভূমি উন্নয়ন ইত্যাদি বাবদ প্রকল্পের এ অংগের (কষ্ট্রাস্ট-২) ব্যয় প্রায় ৩০০ (তিনি শত) মিলিয়ন মার্কিন ডলার অর্থাৎ প্রায় ১২৫০ কোটি টাকা। পশ্চিম তীরের গাইড বাঁধটির নির্মাণ কাজ গত ১৫ই অক্টোবর, ১৯৯৫ ইং থেকে শুরু হয় এবং আগস্ট ১৯৯৬ ইং এর প্রথম দিকে শেষ হয়। পূর্ব গাইড বাঁধের কাজ ১লা অক্টোবর'৯৬ থেকে শুরু হয়ে মে'৯৭ সালে শেষ হওয়ায় এর রক্ষণাবেক্ষনের দায়িত্ব এখন যবসেকের উপর এসেছে। তাই ঠিকাদার তার পাহারাদারদের প্রত্যাহার করে নিয়েছে। উল্লেখ্য যে, ইতিমধ্যে পশ্চিম গাইড বাঁধের নিরাপত্তার জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৬তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে ০৯ (নয়) জন পাহারাদার নিয়োগ করা হয়েছে। তারা পশ্চিম গাইড বাঁধে বাইরের লোকদের প্রবেশ প্রতিহতকরণসহ মালামাল চুরি প্রতিরোধে তিনি শিফটে তিনজন করে ২৪ ঘণ্টা নিরাপত্তা প্রদানের কাজে নিয়োজিত আছে। পূর্ব গাইড বাঁধ এলাকা হতে ২ নং চুক্তির ঠিকাদার কর্তৃক নিরাপত্তা প্রহরী প্রত্যাহার করে নেয়াতে ব্যবহৃত এই অবকাঠামো সম্পূর্ণ অরক্ষিত হয়ে যায়। এই সুযোগে ব্রীজ এন্ড ফ্যাসিলিটি এলাকায় অবেদ্ধভাবে দু'টি চায়ের ও মুদীর দোকান বসান হয়েছে। জরুরী ভিত্তিতে নিরাপত্তা প্রহরী নিয়োজিত না করলে পূর্ব গাইড বাঁধের পাথর ও জিওটেক্টাইলও চুরি হয়ে যাবে এবং যত্রত্র লোকজন চলাচলের ফলে অবকাঠামোর অপূরণীয় ক্ষতিসাধন হবে।

১১.২। সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, পূর্ব গাইড বাঁধের নিরাপত্তা রক্ষার্থে এ এলাকায় অযাচিত লোকজনের আগমন বন্ধ এবং দোকানপাট বসান থেকে লোকজনকে বিরত রাখার নিমিত্তে পাহারাদারের খুবই জরুরী প্রয়োজন হয়ে পড়ায় বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে স্থানীয় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করতেও কর্তৃপক্ষের নিয়োগ কমিটি কর্তৃক প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের মধ্য থেকে পাহারাদার নিয়োগের জন্য মৌখিক পরীক্ষা নিয়ে মেধা তালিকা ভিত্তিতে নয়জন পাহারাদার নিয়োগ করা হয়েছে।

১১.৩। একইভাবে ধলেশ্বরী স্পীল চ্যানেলের ভাঁগন থেকে পূর্ব সংযোগ সড়ক এবং প্রকল্প এলাকার হাউজিং কমপ্লেক্স রক্ষাকল্পে নির্মিত ৭টি গ্রোয়েন ও তাদের মালামালের নিরাপত্তা নিশ্চিত করনের নিমিত্তে জরুরী ব্যবস্থা গ্রহণ প্রয়োজন হওয়ায় মাত্র তিন মাসের জন্য ০৬ (ছয়) জন নিরাপত্তা প্রহরীকে অপেক্ষমান তালিকা থেকে মেধাক্রম অনুসারে নিয়োগ দেয়া হয়েছে। তারা ১২-৮-১৭ ইং তারিখে কাজে যোগদান করেছে। পূর্ব-গাইড বাঁধ এবং গ্রোয়েন পাহারা দেওয়ার জন্য নিরাপত্তা রক্ষীদের ইতিপূর্বে বোর্ডের অনুমোদন অনুসারে পশ্চিম গাইড বাঁধের জন্য নিয়োজিত নিরাপত্তা রক্ষীদের মত সর্বসাকুল্য বেতনে চুক্তিভিত্তিক নিয়োগ প্রদান করা হয়।

১১.৪। মাসিক বেতন ২,০০০/- (দুই হাজার) টাকা হিসেবে পূর্ব গাইড বাঁধ পাহারাদারদের জন্য বাংসরিক মোট ২, ১৬,০০০/- (দুই লক্ষ মোল হাজার) টাকা প্রয়োজন হবে। এদের চাকুরীর মেয়াদ সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ ঠিকাদার নিয়োগ করার পর শেষ হয়ে যাবে কারণ পাহারার দায়িত্বটি রক্ষণাবেক্ষণ ঠিকাদারকে প্রদান করা হবে বলে তিনি জানান।

১১.৫। ধলেশ্বরী স্পীল চ্যানেলের ভাঁগনরোধে নির্মিত ৭টি গ্রোয়েনের নিরাপত্তা নিশ্চিত করনের নিমিত্তে ০৬ (ছয়) জন নিরাপত্তা প্রহরীকে অন্যান্য নিরাপত্তা প্রহরীদের জন্য প্রয়োজ্য শর্তে, মাত্র তিন মাসের জন্য নিয়োগ প্রদান করা হয়েছে। উক্ত তিন মাসের জন্য আনুমানিক ৩৬,০০০/- (ছত্রিশ হাজার) টাকা প্রয়োজন হবে।

১১.৬। উল্লেখ্য যে, ইতিপূর্বে নদীর পূর্বতীরে ভূয়াপুর হার্ড পয়েন্টের এবং পশ্চিম গাইড বাঁধের জন্য চুক্তিভিত্তিক পাহারাদার নিয়োগ করা হয়েছে। তাদের বেতন প্রকল্পের কল্টিনজেসী খাত থেকে মেটানো হচ্ছে। পূর্ব গাইড বাঁধ এলাকার জন্য ৯ (নয়) জন এবং ধলেশ্বরী স্পীল চ্যানেলস্থ প্রতিরক্ষা কাজের জন্য তিন মাসের জন্য ৬ (ছয়) জন পাহারাদারের ক্ষেত্রে ও একই ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্প ছক সংশোধন করার সময় এখাতের ব্যয় যথাযথভাবে সমন্বয় করা হবে।

এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : প্রস্তাবিত পূর্ব তীরের গাইড বাঁধের জন্য ০৯ (নয়) জন এবং ধলেশ্বরী স্পীল চ্যানেলের গ্রোয়েনের নিরাপত্তার জন্য তিন মাসের জন্য ০৬ (ছয়) জন নিরাপত্তা প্রহরী নিয়োগের বিষয়টি অনুচ্ছেদ ১১.৪ এবং ১১.৫-এ বর্ণিত আর্থিক সুবিধা ও শর্ত সাপেক্ষে বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২০১৮।

আলোচ্য সূচী-১২ : এই আলোচ্য সূচীতে উল্লেখিত জেএমবিএ-এর ১৯৯৬-৯৭ইঁ আর্থিক সালের হিসাব নিরীক্ষার জন্য বহিরাগত অডিটর নিয়োগের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উৎপন্ন করেন। এই মর্মে তিনি জানান যে, জেএমবিএ অধ্যাদেশ নং XXXIV ১৯৮৫ এর অনুচ্ছেদ নং ১৮(২) অনুযায়ী দুইটি চাটার্ড একাউন্ট ফার্ম দ্বারা কর্তৃপক্ষের বাংসরিক হিসাব নিরীক্ষার বিধান রয়েছে এবং সে মোতাবেক প্রতি বৎসরের বার্ষিক হিসাব দুটি চাটার্ড একাউন্টে ফার্ম দ্বারা নিরীক্ষা করা হচ্ছে। দাতা সংস্থার সাথে সম্পাদিত চুক্তির শর্ত অনুযায়ী আর্থিক বৎসর শেষ হওয়ার ছয় মাসের মধ্যে কর্তৃপক্ষের চূড়ান্ত হিসাবের অডিট রিপোর্ট প্রস্তুত করে তাদের নিকট পেশ করার কথা। উক্ত শর্ত অনুযায়ী ১৯৮৪-৮৫ইঁ আর্থিক সাল হতে ১৯৯৫-৯৬ইঁ আর্থিক সাল পর্যন্ত কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ক্রমে অডিটর নিয়োগ করত নিরীক্ষা কাজ সম্পন্ন করা হচ্ছে। ১৯৯৫-৯৬ইঁ সাল পর্যন্ত অডিটেড একাউন্টস এবং রিপোর্ট পাওয়া গেছে।

১২.২। এমতাবস্থায় ১৯৯৬-৯৭ইঁ আর্থিক বৎসরের হিসাব ডিসেম্বর ৯৭ইঁ এর মধ্যে নিরীক্ষাকার্য সম্পাদনের লক্ষ্যে রিপোর্ট প্রনয়নের জন্য বহিরাগত অডিটর নিয়োগ অন্ত্যন্ত জরুরী বলে সচিব উল্লেখ করেন।

১২.৩। জেএমবিএর ৫০ তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রতি এক বৎসর পর বর্তমানে নিয়োজিত ফার্ম দুটির মধ্যে একটি করে পরিবর্তন করতে হবে।

১২.৪। অত্র কর্তৃপক্ষের ১৯৮৫-৮৬ইঁ হতে ১৯৯৪-৯৫ইঁ আর্থিক সালের বার্ষিক হিসাব নিরীক্ষা কার্য যে সমস্ত ফার্ম দ্বারা সম্পন্ন করা হয়েছে তার নিম্নে বর্ণিত তালিকাটি সচিব সভায় তুলে ধরেন।

১৯৮৫-৮৬ ছদ্মভাসী চৌধুরী এন্ড কোং এবং হাওলাদার ইউনুচ এন্ড কোং।

১৯৮৬-৮৭ ক্রি

১৯৮৭-৮৮ ক্রি

১৯৮৮-৮৯ রহমান রহমান হক এবং আলী জহির এন্ড কোং।

১৯৮৯-৯০ এম, জে আবেদীন এন্ড কোং এবং মাহফিল হক এন্ড কোং।

১৯৯০-৯১ রহমান রহমান হক এবং আলী জহির এন্ড কোং।

১৯৯১-৯২ এম, জে আবেদীন এন্ড কোং এবং মাহফিল হক এন্ড কোং।

১৯৯২-৯৩ ছদ্মভাসী চৌধুরী এন্ড কোং এবং এস, এফ আহমেদ এন্ড কোং।

১৯৯৩-৯৪ হাওলাদার ইউনুচ এন্ড কোং এবং একনাবিন এন্ড কোং।

১৯৯৪-৯৫ হাওলাদার ইউনুচ এন্ড কোং এবং একনাবিন এন্ড কোং।

১৯৯৫-৯৬ আলম চৌধুরী মোস্তফা এন্ড কোং এবং মেসাস একনাবিন এন্ড কোং।

১২.৫। উল্লেখিত তালিকা অনুযায়ী মেসাস একনাবিন এন্ড কোং অত্র কর্তৃপক্ষের ৩ (তিনি) বৎসরের হিসাব নিরীক্ষার কার্য করেছেন এবং আলম চৌধুরী এন্ড কোং ১ (এক) বৎসরের হিসাব নিরীক্ষার কার্য করেছেন। এমতাবস্থায় আলম চৌধুরী এন্ড কোং এর নিয়োগ ঠিক রেখে অবশিষ্ট একটি নতুন ফার্ম নিয়োগ করা যায় বলে সচিব উল্লেখ করেন।

১২.৬। সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, বর্ণিত ফার্ম গ্রুপের মধ্যে ছদ্মভাসী চৌধুরী এন্ড কোং ৪ বৎসর, হাওলাদার ইউনুস এন্ড কোং ৫ বৎসর, রহমান রহমান হক-২বৎসর, আলী জহির এন্ড কোং ২ বৎসর, এম জে আবেদীন এন্ড কোং ২ বৎসর, মাহফিল হক এন্ড কোং ২ বৎসর, এবং এস, এফ আহমেদ এন্ড কোং ১ বৎসর নিরীক্ষা কার্য সম্পাদন করেছেন। এদের মধ্যে বর্তমানে রহমান রহমান হক ম্যানেজম্যান্ট কনসালটেন্ট এর পার্টনার হিসাবে কাজ করছে।

২০১১/১১

১২.৭। সম্পত্তি নিম্নোক্ত দুটি ফার্ম জেএমবিএর হিসাব নিরীক্ষার জন্য আবেদন করেছেন বলে
সচিব জানান।

১. তোহা আনোয়ার এন্ড রউফ কোং ৬০, দিলকুশা বা/এ, ঢাকা।
রেজিষ্ট্রেশন- ১৯৭৫
২. কামরুল আহসান চৌধুরী এন্ড কোং অক্সপ ভবন, ১০৭, আগ্রাবাদ বা/এ,
চট্টগ্রাম।
রেজিষ্ট্রেশন- ১৯৯২

এবিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

(ক) আলম চৌধুরী এন্ড কোং কে ১৯৯৬-৯৭ সালের হিসাব নিরীক্ষার জন্য পুনরায় নিয়োগ
দান এবং মেসার্স হাওলাদার ইউনিছ এন্ড কোং-কে ১৯৯৬-৯৭ইং সালের হিসাব নিরীক্ষার
জন্য দ্বিতীয় নিরীক্ষক হিসাবে নিয়োগ দান বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

(খ) ফার্ম দুটির বাংসরিক অডিট ফি গত বৎসরের হারেই অর্থাৎ মোট ৭০,০০০/- (সপ্তর
হাজার) টাকা মাত্র নির্ধারিত হয়, যা ফার্মদ্বয়কে সমান ভাগে ভাগ করে দিতে হবে।

(গ) অনুচ্ছেদ ১২.৭ এ উল্লেখিত ফার্ম দুটিকে জেএমবিএ-র হিসাব নিরীক্ষার জন্য প্যানেল
ভূক্ত করারও সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

২০২১/১৭

আলোচ্যসূচী নং ১৩৪ চূড়ি নং-২ (নদী শাসন ও ভূমি পুনরুদ্ধার): সহানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি ও বীমা এর উপর ভ্যাট পরিশোধ প্রসংগে সেতু বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন যে, চূড়ি নং-২ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান HAM-VOA সহানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদি এবং সাধারণ বীমার ইনসুরেন্স প্রিমিয়ামের উপর ভ্যাট পরিশোধের জন্য একটি দাবী (দাবী নং-৫) পেশ করেছে। এর মধ্যে সহানীয়ভাবে সংগৃহীত দ্রব্যাদির উপর ভ্যাটের পরিমাণ টাকা ১,০০,২১,৩৪০.০০ এবং সাধারণ বীমার ইনসুরেন্স এর উপর ভ্যাটের পরিমাণ ৫,৩৮,৮০০ মাত্র ডঃ বা টাকা ২,৩৭,০৭,২০০.০০ অর্থাৎ তাদের মোট দাবী ছিল প্রায় টাকা ৩,৩৭,২৮,৫৪০.০০। উক্ত দাবী Engineers Decision অনুযায়ী প্রত্যাখ্যাত হলে তারা গত ৮ই ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৭ইং বিষয়টি Dispute Review Board (DRB) এর নিকট উত্থাপন করলে উভয় পক্ষের বক্তব্য ও পেশকৃত দলিল প্রদাদি পর্যালোচনা করে DRB ঠিকাদারের পক্ষে রায় প্রদান করে।

১৩.২। গত ৫ই মে, ১৯৯৭ইং তারিখে প্রাদানকৃত DRB এর রায় জেএমবিএর বিপক্ষে বাওয়ায় জেএমবিএর ৫৬ তম বোর্ড সভায় ICC Arbitration এ বাওয়ায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে গত ০২.০৬.৯৬ তারিখে ঠিকাদারকে Notice to Commence Arbitration ইস্যু করা হয় এবং ০৪.০৬.৯৬ইং তারিখে জেএমবিএর আইন উপদেষ্টাকে কেইস প্রস্তুত করার জন্য অনুমোদ করা হয়।

১৩.৩। এ মর্মে সচিব জানান যে, সম্পত্তি HAM-VOA Arbitration এ না শিয়ে আপোষে মিমাংসা করার লক্ষ্যে কিছু ছাড় দিয়ে বিষয়টি আলোচনার মাধ্যমে নিষ্পত্তি করার জন্য অনানুষ্ঠানিকভাবে ঘোষাযোগ করেছে। এতদুদ্দেশ্যে তারা একটি বিবরনী ও কিছু কাগজপত্র সরবরাহ করেছে। বিবরনী অনুযায়ী তারা কিছু কিছু আইটেম যেমন টেলিফোন চার্জ (থার্ড পার্টি), হোটেল চার্জ ইত্যাদির উপর ভ্যাট বাদ দিতে সম্মত হয়েছে। অধিকন্তে ইনসুরেন্স এর উপর ভ্যাট প্রদান প্রসংগে তাদের বক্তব্য হল মোট প্রিমিয়ামের মধ্যে সাধারণ বীমা কর্পোরেশনের শেয়ার মাত্র ২%। তারা মৌখিকভাবে জানিয়েছে যে অবশিষ্ট ৯৮% প্রিমিয়াম সম্পর্কে সাধারণ বীমা Re-insurer দের নামে বৈদেশিক মুদ্রার invoice দিলে HAM-VOA সরাসরি বিদেশে তা পরিশোধ করেছে। HAM-VOA এর মতে বৈদেশিক মুদ্রার পরিশোধিত Premium অর্থের উপরে সাধারণ বীমার কোন VAT প্রাপ্ত হতে পারে না। সুতরাং সাধারণ বীমা কর্পোরেশন মোট ভ্যাটের ২% দাবী করতে পারে। তবে ক্ষধুমাত্র সাধারণ বীমার শেয়ারের (২%) উপর ভ্যাট প্রদানের বিষয়টি এখনও পরিকার নয়। এ ব্যাপারে এন,বি,আর এবং সাধারণ বীমা কর্পোরেশনের মতামত প্রয়োজন হবে। কারন সাধারণ বীমা মোট প্রিমিয়ামের উপরই ভ্যাট দাবী করে আসছে।

১৩.৪। HAM-VOA এর সর্বশেষ হিসাব অনুযায়ী দেখা যায় এপ্রিল/১৯৯৭ পর্যন্ত তারা ভ্যাট দিয়েছে ১,০৮,৬৭,৪৯৭.০০ টাকা (সাধারণ বীমার ইনসুরেন্স এর উপর ভ্যাট ব্যাতিরেকে)। এর মধ্যে টেলিফোন চার্জ (থার্ড পার্টি) এবং হোটেল চার্জ বাবদ টাকা ১৫,০১,৫৭৩.০০ বাদ দিয়ে অবশিষ্ট টা, ৯৩,৬৫,৯২৪.০০ গ্রহনে তারা ইচ্ছা প্রকাশ করে বলে সচিব জানান। অন্যদিকে সাধারণ বীমার ২% Premium এর উপর ভ্যাট ধরলে এ বাবদ অর্থের পরিমাণ দাঁড়ায় টা ৪,৬৩,৪২০/ যা মূল দাবীতে ছিল প্রায় ২ কোটি ৩৭ লক্ষ টাকা। এ ছাড়া সর্বশেষ বিবরনীতে তারা জালানী তেলের উপর ভ্যাট বাবদ টা ৪,২৪,৪৪১.০০ দাবী করেছে যা তাদের মূল দাবীতে ছিলনা। অর্থাৎ সর্বশেষ হিসাবে মতে মোট প্রায় ১,০২,৫৩,৭৮৫.০০ টাকা পেলে বিষয়টি তারা নিষ্পত্তি করতে আগ্রহী বলে সচিব উল্লেখ করেন।

২০১১/১১

১৩.৫। এই পর্যায়ে সচিব উল্লেখ করেন যে তিনি অনানুষ্ঠানিক ভাবে ঠিকাদারের সংগে এ ব্যাপারে অনেক দর কথাকথি করে দেখেছেন যে টা ১,০২,৫৩,৭৮৫/০০ এর মধ্যে ৬০% ঠিকাদারকে পরিশোধ, আগামীতে ভ্যাট বাবদ আর নতুন কোন দাবী তাদের পক্ষে উৎসাহ না করা এবং সাধারণ বীমাকে অবশিষ্ট ৯৮% প্রিমিয়ামের উপর ঠিকাদার ভ্যাট দিতে বাধ্য হলে তার ৬০% যবসেক কর্তৃক পূর্ণভরনের শর্তে HAM-VOA এই দাবী নং-৫ এর আপোষ মিমাংসা এখনি করে ফেলতে সম্মত রয়েছে।

১৩.৬। এতদিষ্যয়ে সচিব ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্টের দুটি পত্রের উল্লেখ করেন। প্রথম পত্রে (২০ মে, ৯৭ তারিখ) তারা উল্লেখ করে যে ডিআরবির সুপারিশ গ্রহণ করলে জেএমবিকে প্রায় ৪ কোটি টাকা দিতে হবে। অন্যদিকে Arbitration-এ হেরে গেলে আর্বিট্রিশন খরচও (আনুমানিক ১ কোটি টাকা) পরিশোধ করতে হবে অর্থাৎ সর্বমোট প্রায় ৫ কোটি টাকা পরিশোধ করতে হবে। এ ছাড়া গত ৯ই আগস্ট, ৯৭ইং তারিখে এমসি একটি স্বাক্ষ্যাত নোট প্রেরণ করে। এ স্বাক্ষ্যাত নোটটি এমসির পূর্বতন সাইট মনিটরিং এডভাইজার এবং চাটার্ড ইনসিটিউট অব আর্বিট্রিটরস এর ফেলো Mr. Chris James কর্তৃক প্রস্তুতকৃত। এতেও তারা বিস্তারিত ভাবে Arbitration এর ফলাফল ও সন্তান্য ব্যয়ের একটি চিত্র তুলে ধরেছে এবং উল্লেখ করেছে যে Arbitration এ হেরে গেলে সম্পূর্ণ দাবীসহ বিরোধী পক্ষের সকল খরচও পরিশোধ করতে হবে। ডিসপ্যুট রিভিউ বোর্ডের সুপারিশেও খরচের বিষয়টি আলোকপাত করা হয়েছে যার পরিমাণ প্রায় ১ কোটি ১০ লক্ষ টাকা।

১৩.৭। সামগ্রিক বিষয়াদি বিবেচনা করে বোর্ড অভিমত ব্যক্ত করে যে Arbitration এ আমাদের জয়লাভ করার সন্তান যদি সন্তোষজনক না হয়ে ক্ষীণ হয় তাহলে সরকারের বাড়তি অর্থ ব্যরোধ করার স্বার্থে প্রস্তাবিত কার্যক্রম নীতিগত ভাবে গ্রহণযোগ্য। কিন্তু এ ব্যাপারে কর্তৃপক্ষের আইন উপদেষ্টার সুস্পষ্ট ও সুচিত্ত মতামতের ভিত্তিতে বিষয়টি চূড়ান্ত নিষ্পত্তি করা যেতে পারে।

১৩.৮। আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্তঃ | কন্ট্রাক্ট-২ এর আওতায় সহানীয়ভাবে সংগৃহিত দ্রব্যাদি ও বীমার উপর ভ্যাট পরিশোধের বিষয়টির উপর সেতু কর্তৃপক্ষের আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহণ করতে হবে। আইন উপদেষ্টা যদি অনুচ্ছেদ ১৩.৫ এর বর্ণনা ও শর্তের আলোকে ঠিকাদারের দাবীকৃত অর্থ (১,০২,৫৩,৭৮৫.০০ এক কোটি দুই লক্ষ তিপাঁয় হাজার সাতশত পাঁচাশি) এর ৬০% পরিশোধের মাধ্যমে বিষয়টি নিষ্পত্তি করার পক্ষে মত প্রদান করেন তাহলে পুনরায় বোর্ডে উপস্থাপন না করে সেতু কর্তৃপক্ষ বিষয়টি চূড়ান্ত করবে।

২০/১১/১১

আলোচ্যসূচী-বিবিধ : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের উপর brochure প্রকাশনা প্রসঙ্গটি উত্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু বাংলাদেশের সর্বাধিক জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। অত্যধুনিক প্রযুক্তির মাধ্যমে নির্মায়ান যমুনা সেতু প্রকল্পের কারিগরী ও অন্যান্য দিকসমূহের মধ্যে অনেক শিক্ষণীয় বিষয় আছে। প্রকল্পটি চারটি কন্ট্রাক্টের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হচ্ছে। কন্ট্রাক্ট-১ ও ২ এর আওতায় ঘৰ্থাফ্রে মূল সেতু নির্মাণ ও নদীশাসনের কাজ বাস্তবায়িত হচ্ছে। এ কাজগুলি খুবই জটিল। দেশীয় প্রকৌশলীদের মধ্যে এ কাজগুলির Technology Transfer করা অত্যবশ্যিক। তাছাড়া বিভিন্ন নির্মাণ প্রতিষ্ঠান ও কারিগরী সংস্থা সমূহ যমুনা সেতুর নির্মাণ সম্পর্কে জানতে আগ্রহী। উপরন্ত যমুনা সেতু নির্মাণ পদ্ধতি ও সংশ্লিষ্ট অংশ সমূহের কর্মকাণ্ড সম্পর্কে শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও সরকারের সংশ্লিষ্ট সংস্থা সমূহকে ওয়াকিবহাল করা প্রয়োজন। সর্বোপরি যোগাযোগ অবকাঠামোয় দীর্ঘদিনের কাঞ্চিত এই সেতু সম্পর্কে দেশী ও বিদেশী আগ্রহী ব্যক্তিবর্গের কাছে একটি সঠিক ও বাস্তবতাত্ত্বিক বিস্তারিত চিত্র তুলে ধরার জন্য অর্থ কর্তৃপক্ষ ইংরেজী ভাষায় একটি brochure প্রকাশের বিষয়ে উদ্যোগ নিয়েছে।

২। উল্লেখিত brochure এর জন্যে কর্তৃপক্ষের অনুরোধে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা বাংলাদেশে বসবাসরত একজন বিদেশী মহিলা বিশেষজ্ঞের নিকট থেকে প্রাকৃলন সংগ্রহ করে পেশ করেছে। ১৬ পৃষ্ঠা সংযুক্ত brochure এর ৫০০০ কপির জন্য প্রাকৃলনে মোট ব্যয় ধরা হয়েছে ৮৩,৭৭,২২৯.০০ (তিনি লক্ষ সাতাশুর হাজার দুইশত উনত্রিশ) টাকা। সে হিসাবে ৩২ পৃষ্ঠা সংযুক্ত ৫০০০ কপি brochure এর প্রাকৃলিত মূল্য দাঁড়ায় ১৬,৮১,৪২৯.০০ (ছয় লক্ষ একশি হাজার চারশত উনত্রিশ) টাকা।

৩। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অনানুষ্ঠানিক অনুরোধে একই কাজের জন্যে এজাতীয় কাজের ব্যাপক অভিজ্ঞতা ও সুনাম সম্পন্ন বাংলাদেশী নাগরিক জনাব কালাম মাহমুদ, ওএসডি সংস্থাপন মন্ত্রণালয় (সাবেক ডিজি, ডিএফপি, তথ্য মন্ত্রণালয়) এ কাজের জন্য ৩২ পৃষ্ঠা সংযুক্ত brochure-এর একটি প্রাকৃলন পেশ করেছেন। এ প্রাকৃলন অনুযায়ী ৫০০০ কপির জন্য ব্যয় ধরা হয়েছে ১৪,৪৪,০০০.০০ (চার লক্ষ চুয়ালিশ হাজার) টাকা (প্রতি বই ১৮৮.৮০/- টাকা)। উভয় প্রস্তাব বিবেচনাতে ৫০০০ কপির জন্য জনাব কালাম মাহমুদ কর্তৃক উন্নত দর অপেক্ষাকৃত কর্ম বলে সচিব উল্লেখ করেন।

৪। এ বিষয়ে অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের অতিরিক্ত সচিব জানান যে, আগামী ১৫ই অক্টোবর বিশ্ব ব্যাংকের প্রেসিডেন্ট বাংলাদেশ সফরে আসবেন এবং ৪-৫ই নভেম্বর ঢাকায় বাংলাদেশ এইড গ্রুপের সভা অনুষ্ঠিত হবে। বিশ্ব ব্যাংকের প্রেসিডেন্টকে এবং উক্ত সভায় এ brochure টি বিতরণ করা সম্ভব হলে দেশের জন্য এটি সুনাম বয়ে আনতে পারে। সেলক্ষ্য প্রত্যন্ত সময়ে brochure টি প্রকাশ করার প্রচেষ্টা ও উদ্যোগ গ্রহণের বিষয়ে তিনি মত ব্যক্ত করেন।

এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : যমুনা সেতু প্রকল্পের উপর ইংরেজী ভাষায় প্রস্তাবিত brochure টি ৫০০০ (পাঁচ হাজার) কপি জনাব কালাম মাহমুদকে দিয়ে তাঁর উন্নত দর ১৪,৪৪,০০০.০০ (চার লক্ষ চুয়ালিশ হাজার) টাকায় প্রস্তুত ও প্রকাশ করার বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়। জরুরী প্রয়োজনের প্রেক্ষিতে কার্যবিবরণী চূড়ান্ত করণের জন্য অপেক্ষা না করে কাজটি হাতে নেয়ার জন্য বোর্ড পরামর্শ প্রদান করে।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ : যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের দাপ্তরিক কাজের সুবিধার্থে একটি মোবাইল ফোনের প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প তিনটি পৃথক ঠিকাদার দ্বারা বাস্তবায়িত হচ্ছে। তাছাড়া একাজে নির্মাণ তদারকী উপদেষ্টা ও সেতু কর্তৃপক্ষকে সহায়তার জন্য ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা জড়িত আছে। এ প্রকল্পে বিশ্ব ব্যাংক,

এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক ও ওইসিএফ (জাপান) অর্থায়ন করছে। বিভিন্ন বিষয়ে উল্লেখিত সংশ্লিষ্ট সংস্থাগুলি সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালকের সাথে সব সময় পরামর্শ করে থাকে। তাছাড়া বিভিন্ন দেশের রাষ্ট্রদুতগণও এই বিশ্বাল কর্মকাণ্ড সম্পর্কে নির্বাহী পরিচালকের সাথে যোগাযোগ করেন। প্রকল্পটি ভূয়াপুরে অবস্থিত হওয়ায় নির্বাহী পরিচালককে প্রায়শঃ প্রকল্প পরিদর্শনে যেতে হয়। এমতাবস্থায় দাপ্তরিক কাজের সুবিধার্থে তাৎক্ষণিকভাবে যোগাযোগের লক্ষ্যে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালকের জন্য একটি মোবাইল ফোনের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : অমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের দাপ্তরিক কাজের সুবিধার্থে যবসেকের নির্বাহী পরিচালকের জন্য অন্তিবিলম্বে একটি মোবাইল ফোন অয়ের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়। কার্যবিবরণী চূড়ান্ত করণ সাপেক্ষে ফোনটি সহগ্রহে বোর্ড সম্মতি গ্রহণ করে।

পরিশেষে সভাপতি উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

২০১৩/১১/১৭

অনুমতি

(আনোয়ার হোসেন)

মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

ও

চেয়ারম্যান

অমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

২০১৩/১৭

৩১শে অগস্ট, ১৯৭৭ ইং তারিখে ঘোষাল্যে মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের
সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৭তম বোর্ড
সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের নামের তালিকা।

ক্রমিক নং	সদস্য/কর্মকর্তার নাম ও পদবী	মন্ত্রণালয়/সংস্থা
০১।	জনাব ফজলুল হাসান ইউসুফ সদস্য (তৌত ও অবকাঠামো)	পরিকল্পনা কমিশন।
০২।	সৈয়দ রেজাউল হায়াৎ সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ।
০৩।	মেজর জেনারেল মোহাম্মদ আনোয়ার হোসেন, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী, বিপি, চীপ অব জেনারেল ষ্টাফ	সেনা সদর, ঢাকা।
০৪।	জনাব মুহাম্মদ ওমর ফারুক ভারপ্রাপ্ত সচিব	ভূমি মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
০৫।	জনাব মোঃ ওমর হাদী অতিরিক্ত সচিব	ঘনুনা সেতু বিভাগ।
০৬।	চৌধুরী মোহাম্মদ মহসীন অতিরিক্ত সচিব	ই, আর, ডি, ঢাকা।
০৭।	জনাব মোঃ আবদুল কাদের মিয়া সুগ্রী-সচিব	ঘনুনা সেতু বিভাগ।
০৮।	জনাব মোহাম্মদ জাফারিয়া প্রকল্প পরিচালক	ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
০৯।	জনাব এ, কে, এম, শামসুজ্জোহা অতিরিক্ত পরিচালক (প্রোওম)	ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১০।	জনাব শামসুল আলম চৌধুরী অতিরিক্ত পরিচালক (নদীশাসন)	ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১১।	জনাব বেনু গোপাল দে অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১২।	অধ্যাপক ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১৩।	অধ্যাপক ডঃ এম ক্রিস্টোফার আহমেদ	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যাল