

✓

**২৭শে জুন, ২০০০ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৭২তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।**

২৭শে জুন, ২০০০ ইং তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৭২তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবৃন্দের নামের তালিকা পরিবর্জিত-ক তে বর্ণিত আছে।

আলোচ্যসূচী-১ঃ ৭১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী অনুমোদন।

সভার শুরুতে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ডঃ এ, কে আবদুল মুবিন ৭১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিতকরণের জন্য সভায় তা উপস্থাপন করেন। ৭১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর কোন মন্তব্য আছে কিনা নির্বাহী পরিচালক সে বিষয়ে সভার সকল সদস্যের দৃষ্টি আকর্ষণ করেন। ৭১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর বোর্ড সদস্যদের কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতিক্রমে অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-২ঃ যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের প্রস্তাবিত সংশোধিত (২য়) পিপি প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের সংশোধিত (২য়) পিপির বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। সভায় তিনি জানান যে, সংশোধিত পিপির ব্যয় পরিকল্পনা কমিশনের ভৌত অবকাঠামোর প্রস্তাব অনুযায়ী আরও পরীক্ষা নিরীক্ষা করা হয়েছে। তবে সংশোধিত পিপিটি আরও পরীক্ষা নিরীক্ষা করে বিভিন্ন চুক্তির দাবীসমূহ ও অন্যান্য বিষয়সমূহ পরীক্ষাতে ব্যয় চূড়ান্ত করে পরবর্তী বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হবে।

২। সভায় এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়ঃ

সিদ্ধান্তঃ

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পিপিটির বিভিন্ন খাতের ব্যয়সমূহ পরীক্ষা নিরীক্ষা করে পরবর্তী বোর্ড সভায় তা উপস্থাপন করতে হবে।

আলোচ্যসূচী-৩ঃ বঙ্গবন্ধু সেতু পর্যটন উন্নয়ন প্রকল্পের Concession Agreement-এর Property Schedule-এর সংশোধন অনুমোদন প্রসঙ্গে।

বঙ্গবন্ধু সেতু পর্যটন উন্নয়ন প্রকল্পের Concession Agreement-এর Property Schedule-এর সংশোধনের বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় তুলে ধরে জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৬৩তম বোর্ড সভায় এ মর্মে সিদ্ধান্ত হয় যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর পূর্ব প্রান্তে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপনের জন্য প্রস্তাব কলসোর্টিয়াম লিঃ (যমুনা রিসোর্ট লিঃ)-কে কম্বেশী ১৫৪ হেক্টর জমি প্রদানের জন্য যমুনা রিসোর্ট লিঃ সেতু কর্তৃপক্ষকে ১,৪২,২৮,০০০.০০ (এক কোটি বিয়ালিশ লক্ষ আটাইশ হাজার) টাকা বার্ষিক রেন্ট/ফি প্রদান করবে।

২। এ বিষয়ে পরিবর্তিত অবস্থার প্রেক্ষাপটে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, পর্যটন প্রকল্পের জন্য সেতুর পশ্চিম প্রান্তের নলকান্ত ২(দুই) হেক্টর জমির প্রস্তাব প্রস্তাব ইঙ্গুরেস লিঃ/যমুনা রিসোর্ট লিঃ এর সাথে আলোচনাক্রমে প্রত্যাহার করে নেয়। উক্ত ২(দুই) হেক্টর জমিসহ যবসেক-এর সম্পূর্ণ স্থাপনা পশ্চিমাঞ্চল গ্যাস কোম্পানীর প্রধান অফিস হিসাবে ব্যবহারের জন্য বুক ভ্যালুতে বিক্রয়ের বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন আছে। এ প্রেক্ষিতে তিনি জানান যে, কলসেশন চুক্তির

আওতায় তফশীলভূক্ত জমির পরিমাণ দাঢ়ায় মোট { $154-(12.14+2)$ } = ১৩৯.৮৬ হেক্টর। যবসেক বোর্ডের ৬৩তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ইতোমধ্যে ৩০ বছর যেয়াদী কনসেশন চুক্তিটি যবসেক-এর আইন উপদেষ্টার পরামর্শ/মতামত এবং উভয় পক্ষের আলোচনার প্রেক্ষিতে গত ২১/১১/৯৯ ইং তারিখে সম্পাদিত হয়েছে। চুক্তি অনুসারে মোট ১৩৯.৮৬ হেক্টর জমির বার্ষিক ফি ১,৩৪,৩৫,১৪০.০০ (এক কোটি চৌক্ষিক লক্ষ পঁয়ত্রিশ হাজার একশত চালিশ) টাকা নির্ধারণ করা হয়। কিন্তু পরবর্তীতে জেএমবিএ এবং যমুনা রিসোর্ট লিঃ-এর প্রতিনিধিদের সমন্বয়ে যৌথ জরীপের মাধ্যমে কনসেশন এগিমেন্টভূক্ত এলাকা সরেজমিনে পরিমাপ করা হয়। এতে বাস্তব জমির পরিমাণ (জলাংশসহ) দাঢ়ায় সর্বমোট ১৫১.৯৫ (একশত একান্ন দশমিক নয় পাঁচ) হেক্টর, যার দখল গত ৩/৫/২০০০ ইং তারিখে যমুনা রিসোর্ট লিঃ-এর বরাবরে হস্তান্তর করা হয়েছে। উক্ত পরিমাণ জমির বার্ষিক রেন্ট/ফি পূর্ব অনুমোদিত এরিয়া ভিত্তিক রেইট অক্ষুন্ন রেখে মোট ১,৩৭,৩৪,২২০.০০ (এক কোটি সাইত্রিশ লক্ষ চৌক্ষিক হাজার দুইশত বিশ) টাকায় পুনর্নির্ধারণ করা হয়েছে।

৩। আলোচনার এক পর্যায়ে সেনাবাহিনীর প্রতিনিধি জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতু এলাকায় বাংলাদেশ সশস্ত্র বাহিনীর একটি সংযোগ বিঘ্নে স্থাপনের জন্য সেতুর পূর্ব ও পশ্চিম প্রান্তে ৩০(ত্রিশ) একর (১২.১৪ হেক্টর) করে মোট ৬০(ষাট) একর জমির প্রয়োজন। তাছাড়া তিনি প্রকল্প এলাকার ওয়ার্ক হারবার ও জেএমবিএ'র কিছু স্থাপনাসমূহ সংযোগ বিঘ্নে কেন্দ্রীয় প্রস্তাবের প্রেক্ষিতে নির্বাচী পরিচালক জানান যে, সেনাবাহিনী প্রকল্প এলাকায় জমির জন্য যে প্রস্তাব করেছে তা এখন হস্তান্তর করা সম্ভব নয়। কেননা, ঐ সমস্ত জমি ইতোমধ্যে কর্তৃপক্ষ যমুনা রিসোর্ট লিঃ-কে হস্তান্তর করেছে। কাজেই এই জমির বিষয়ে যমুনা রিসোর্ট লিঃ ও সেনাবাহিনীর মধ্যে আলোচনা হতে পারে। সংযোগ বিঘ্নে কেন্দ্রীয় প্রস্তাব কর্তৃপক্ষ যবসেক-এর কিছু অবাবহত কক্ষ ব্যবহারের জন্য দেয়া যেতে পারে এবং এর বেশী সুবিধা প্রদান করা সম্ভব নয় বলে তিনি মত ব্যক্ত করেন।

৪। এ বিষয়ে আলোচনাস্তে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

পরিবর্তিত অবস্থার প্রেক্ষাপটে যমুনা রিসোর্ট লিঃ-কে ১৩৯.৮৬ হেক্টর জমির জন্য বার্ষিক ১,৩৭,৩৪,২২০.০০ (এক কোটি সাইত্রিশ লক্ষ চৌক্ষিক হাজার দুইশত বিশ) টাকা রেন্ট/ফি এর পরিবর্তে ১৫১.৯৫ (একশত একান্ন দশমিক নয় পাঁচ) হেক্টর জমির বার্ষিক রেন্ট/ফি বাবদ মোট ১,৩৭,৩৪,২২০.০০ (এক কোটি সাইত্রিশ লক্ষ চৌক্ষিক হাজার দুইশত বিশ) টাকার সংশোধনী প্রস্তাব বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচনাসূচী-৪ : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পশ্চিম এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নলকা হাউজিং কমপ্লেক্সের স্থাপনাসমূহ পশ্চিমাঞ্চল গ্যাস কোম্পানীর বরাবরে বুক ভ্যালুতে হস্তান্তর প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পশ্চিম এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নলকা হাউজিং কমপ্লেক্সের স্থাপনাসমূহ পশ্চিমাঞ্চল গ্যাস কোম্পানীর বরাবরে বুক ভ্যালুতে হস্তান্তরের বিষয়টি নির্বাচী পরিচালক সভায় তুলে ধরেন। তিনি জানান যে, বিগত ২৩/৬/৯৮ ইং তারিখে বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধন হওয়ার পর থেকে সেতুর পশ্চিম এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নলকা হাউজিং কমপ্লেক্সের পূর্ণসং ব্যবহার হচ্ছিল না। তাছাড়া O&M চুক্তি অনুসারে উক্ত কমপ্লেক্সের স্থাপনাসমূহের রক্ষণাবেক্ষণ জোরাক লিঃ-এর দায়িত্ব বহির্ভূত হওয়ায় এর সার্বিক পরিচালনা এবং ব্যবহার বিস্থিত হচ্ছিল। এ প্রেক্ষিতে পেট্রোবাংলার চেয়ারম্যান তাঁর ৭/১/৯৯ ইং তারিখের ৭৭.০৭.২৩/১৩৪ নং পত্রে পশ্চিমাঞ্চল গ্যাস কোম্পানী লিঃ এর প্রধান অফিস স্থাপনের জন্য নলকাস্ত স্থাপনাসমূহ বুক ভ্যালুতে ক্রয়ের প্রস্তাব প্রেরণ করেন। পরবর্তীতে পেট্রোবাংলা এবং জিটিসিএল (Gas Transmission Company Ltd.) কর্তৃপক্ষের সাথে গত ১২/৬/২০০০ ইং তারিখে অত্র কর্তৃপক্ষের একটি আলোচনা বৈঠক অনুষ্ঠিত হয়। বৈঠকে পেট্রোবাংলা এবং জিটিসিএল শীঘ্ৰই সংশ্লিষ্ট জমি ও স্থাপনার পূর্ণসং প্রস্তাব প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্তসহ সতৰ প্রেরণ করবে মর্মে আশ্বাস প্রদান করে এবং হস্তান্তর প্রক্রিয়াটি ত্বরান্বিত করার জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট বিশেষ অনুরোধ জ্ঞাপন করে। জিটিসিএল জুন' ২০০০ মাসের মধ্যে বুক



ভ্যালুর অধিম হিসাবে ১.০০ (এক) কোটি টাকা যবসেক-এর অনুকূলে পরিশোধেরও প্রস্তাব করে এবং যবসেক জুলাই' ২০০০ মাস থেকে স্থাপনাসমূহ হস্তান্তরে নীতিগতভাবে সম্ভব হয়।

২। নির্বাচী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, নলকা কমপ্লেক্সে বিদ্যমান স্থাপনাসমূহ হলো : (১) ৩ শয্যা কক্ষ বিশিষ্ট বাড়ি-৩টি, (২) ২ শয্যা কক্ষ বিশিষ্ট বাড়ি-২টি, (৩) ১০ কক্ষ বিশিষ্ট ইঞ্জিনিয়ার্স মেস ব্লক-১টি, (৪) ১৮ কক্ষের ডরমেটরি ব্লক-১টি, (৫) ল্যাবরেটরী বিল্ডিং-১টি, (৬) অফিস বিল্ডিং-১টি এবং (৭) গেইষ্ট হাউস-১টি। উল্লেখিত স্থাপনাসমূহের নির্মাণ ব্যয়/বুক ভ্যালু মোট ৫,৭৫,৮৪,৬৪২.৪৫ (পাঁচ কোটি পঁচাশ লক্ষ চুরাশি হাজার ছয়শত বিয়ালিশ টাকা পয়তালিশ পয়সা)। কমপ্লেক্সটির আওতাধীন জায়গার পরিমাণ ৬.১৭ একর।

৩। এ বিষয়ে আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পশ্চিম এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নলকা হাউজিং কমপ্লেক্সের স্থাপনাসমূহ পশ্চিমাধ্যমে গ্যাস কোম্পানী লিঃ-এর অনুকূলে বুক ভ্যালুতে হস্তান্তরের বিষয়টি নিম্নলিখিত শর্ত সাপেক্ষে বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয় :

(ক) জিটিসিএল এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নলকা হাউজিং কমপ্লেক্সের স্থাপনাসমূহের বুক ভ্যালুর অধিম হিসাবে ১.০০ (এক) কোটি টাকা অবিলম্বে সেতু কর্তৃপক্ষের অনুকূলে পরিশোধ করবে।

(খ) জিটিসিএল-এর সাথে আলোচনার মাধ্যমে স্থাপনাসমূহের অবশিষ্ট অর্থ এবং জমির মূল্য পরিশোধের সময়সীমা নির্ধারণের মাধ্যমে হস্তান্তর প্রক্রিয়া চূড়ান্ত করতে হবে।

আলোচ্যসূচী-৫ : Erosion Policy বাস্তবায়নের জন্য ব্র্যাক-এর সঙ্গে চুক্তির মেয়াদ বর্ধিতকরণ এবং প্রস্তাবিত ৯৭,৯৩,৭১০/- টাকার ব্যয়সহ ক্ষতিপূরণের অতিরিক্ত অর্থ অনুমোদন প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পুনর্বাসন কর্মসূচীর আওতায় Erosion Policy বাস্তবায়নের জন্য ব্র্যাক-এর সঙ্গে চুক্তির মেয়াদ বর্ধিতকরণ এবং প্রস্তাবিত ৯৭,৯৩,৭১০/- টাকার ব্যয়সহ ক্ষতিপূরণের অতিরিক্ত অর্থ অনুমোদনের বিষয়টি নির্বাচী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে সেতুর উজানে এবং ভাট্টিতে একটি নির্দিষ্ট সীমারেখার মধ্যে যদি নদী ভাঙ্গন এবং অতিরিক্ত বন্যাজনিত কারণে নদীর উভয় তীরবর্তী এবং চর এলাকায় বসবাসরত জনসাধারণ ক্ষতিগ্রস্ত হয় তবে তাদেরকে ক্ষতিপূরণ প্রদানের সংস্থান রেখে Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (GCEFAPs)" প্রণীত হয় এবং উক্ত নীতিমালা যবসেক-এর ৫৩ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। তিনি আরও জানান যে, উপরোক্ত নীতিমালা বাস্তবায়নের নির্মাণে ব্র্যাক-কে বাস্তবায়নকারী এনজিও নিয়োগ যবসেক-এর ৫৬ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। তাই প্রেক্ষিতে ৭/৭/১৯৭২ তারিখে EFAP Policy বাস্তবায়নের জন্য BRAC এর সঙ্গে ৩ বছর মেয়াদী চুক্তিপত্র স্বাক্ষরিত হয় এবং এর চুক্তিমূল্য ছিল ৩,৭২,৮৪,৮২০/- টাকা। তিনি বছর মেয়াদী এই চুক্তিপত্রের মেয়াদ ৩০/৮/২০০০ইং তারিখে উত্তীর্ণ হয়েছে।

২। নির্বাচী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, GCEFAP নীতিমালা অনুযায়ী ১৯৯৯ সাল পর্যন্ত নদী ভাঙ্গাজনিত ক্ষতিপূরণ সেতু কর্তৃপক্ষকে প্রদান করতে হবে। ১৯৯৬ এবং ১৯৯৭ইং সালের ক্ষতিপূরণ প্রদান প্রায় সমাপ্ত এবং ১৯৯৮ ও ১৯৯৯ইং সালের Erosion Loss এর ক্ষতিপূরণ অদ্যাবধি প্রদান করা হয়নি। ১৯৯৮ এবং ১৯৯৯ইং সালের ভাঙ্গাজনিত ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য ব্র্যাক-কে নির্দেশ দেওয়া হয়েছে এবং তারা মাঠ পর্যায়ে কাজ চালিয়ে যাচ্ছে। EFAP-দের ক্ষতিপূরণ প্রদান একটি স্পর্শকাতর বিষয় এবং ১৯৯৮ এবং ১৯৯৯ইং

২০০৫

সালের ক্ষতিপূরণ দেওয়ার জন্য জানুয়ারী/২০০০ইং এর Aide memoire-এ World Bank উল্লেখ করেছে।
পরবর্তীতে WB তাদের ২৭/১/২০০০ইং তারিখের Post Mission চিঠিতেও বিষয়টি উল্লেখ করেছে।
অনুমোদিত নীতিমালার অলোকে ১৯৯৮ এবং ১৯৯৯ইং সালের ভাঙ্গনজনিত ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে হবে।

৩। তিনি সভাকে আরো অবহিত করেন যে, পুনর্বাসন প্রকল্প ছকে EFAP Policy বাস্তবায়ন খাতে ১২ কোটি টাকার সংস্থান আছে। ১৯৯৮ এবং ১৯৯৯ইং সালের ভাঙ্গন জনিত ক্ষতিপূরণ এবং বাস্তবায়ন বাবদ অতিরিক্ত প্রায় ৪ কোটি টাকার প্রয়োজন হবে। প্রকল্প ছকের অন্যান্য খাতের সঙ্গে সমন্বয় করে অতিরিক্ত অর্থের সংস্থান করতে হবে। EFAP জনিত ক্ষতিপূরণ প্রদান সংকলন বিষয়ে BRAC-এর সঙ্গে বিস্তারিত আলোচনা হয় এবং ১৯৯৯ইং সালের ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে আনুমানিক ১০ মাস সময় লাগবে এবং অতিরিক্ত সময়ের জন্য আরও ৯৭,৯৩,৭১০/- টাকার প্রয়োজন নির্ধারিত হয়। বাজেট প্রস্তাবনায় BRAC তাদের সংস্থার নিয়ম অনুযায়ী কর্মচারীদের বেতন খাতে ২৫% Salary বৃদ্ধি করেছে। BRAC এর সঙ্গে সম্পাদিত চুক্তির মেয়াদ ৩০/৪/২০০০ তারিখ পর্যন্ত ছিল, চুক্তিপত্রে সময়সীমার মধ্যে BRAC এর সঙ্গে সম্পূরক চুক্তি সম্পাদিত না হলে নিয়োজিত কর্মচারীদের চাকুরি চুক্তির প্রসঙ্গ এবং সেক্ষেত্রে কাজের চলমান অগ্রগতি ব্যতৃত হওয়া এবং সংশ্লিষ্ট সময়ে যবসেক বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার সন্তাবনা না থাকার কারণে ব্র্যাক-এর সঙ্গে চুক্তিপত্রের সময়সীমা ১০ মাস বৃদ্ধির জন্য প্রস্তুতি ৯৭,৯৩,৭১০/- টাকা এবং ক্ষতিপূরণ বাবদ অতিরিক্ত ব্যয় মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রীর সদয় অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়। মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদনের পর ব্র্যাক এর সঙ্গে Subsidiary Agreement স্বাক্ষর করা হয়েছে।

৪। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

Erosion Policy বাস্তবায়নের জন্য ব্যক্তের সাথে চুক্তির সময়সীমা ১০ মাস বৃদ্ধি এবং এ বাবদ অতিরিক্ত ব্যয় ৯৭,৯৩,৭১০.০০ (সাতানৰই লক্ষ তিরানৰই হাজার সাতশত দশ) টাকার ঘটনাত্ত্বের অনুমোদনের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৬ : ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের প্রশিক্ষণ, কর্মসংস্থান ও আয়সৃষ্টি কার্যক্রম বাস্তবায়নের জন্য এনজিও আসাউসের সাথে সম্পাদিত চুক্তি বাতিল, আর্থিক লেনদেন নিষ্পত্তি এবং কর্মরত অন্য এনজিওকে কর্মসূচী বাস্তবায়নের দায়িত্ব প্রদানের প্রস্তাব অনুমোদন প্রসঙ্গে।

ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের প্রশিক্ষণ, কর্মসংস্থান ও আয়সৃষ্টি কার্যক্রম বাস্তবায়নের জন্য এনজিও আসাউসের সাথে সম্পাদিত চুক্তি বাতিল, আর্থিক লেনদেন নিষ্পত্তি এবং কর্মরত অন্য এনজিও-কে কর্মসূচী বাস্তবায়নের দায়িত্ব প্রদানের প্রস্তাবটি নির্বাহী পরিচালক সভায় তুলে ধরেন। তিনি সভাকে অবহিত করেন যে, সিরাজগঞ্জ জেলায় জমি অধিগ্রহণের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের মানব সম্পদ উন্নয়ন, পেশাগত দক্ষতা বৃদ্ধি এবং কর্মসংস্থান, আয়সৃষ্টি ও ঋণদান কর্মসূচী বাস্তবায়নের জন্য ৬৫তম বোর্ড সভায় সিদ্ধান্ত অনুযায়ী এনজিও আসাউসের সাথে ১০০০ইপি কে প্রশিক্ষণ ও ঋণদান কর্মসূচী বাস্তবায়নের জন্য চুক্তি সম্পাদিত হয়। পরবর্তীতে ৬৭তম বোর্ড সভায় উক্ত কর্মসূচী সম্প্রসারণ করে ইপি সংখ্যা আরও ১০০০ বাড়ান হয়। ঋণদান কর্মসূচী বাস্তবায়নের জন্য যবসেক ঋণের অর্থ পিকেএসএফকে দিবে এবং পিকেএসএফ আসাউসকে পিকেএসএফ এর বিধি অনুযায়ী বিতরণের জন্য টাকা ছাড় করবে বলে চুক্তির শর্ত রাখা হয়। আসাউস প্রশিক্ষণ কাজ শুরু করে এবং পিকেএসএফ এর সাথে সাবলোন চুক্তি স্বাক্ষরের পদ্ধতি করলে পিকেএসএফ আসাউসের কার্যক্রম ব্যবস্থাপনা এবং Focus কোনটিই Credit Oriented নয় বলে অভিযোগ দেয়। আসাউস একাধিকবার ক্রাটি সংশোধনের অঙ্গীকার করা সত্ত্বেও ক্রাটি সমূহ সংশোধন করেনি। আসাউসের সঙ্গে সম্পাদিত চুক্তি কেন বাতিল করা হবে আ

তার কারণ দর্শাতে নির্দেশ দিলে আসাউসের জবাব সন্তোষজনক বিবেচিত হয়নি। সদস্যদের সংখ্য সংশ্লিষ্ট খাতে জমা দেয়নি, বিধি অনুযায়ী টিসাব সংরক্ষণ করেনি ইত্যাদি বিভিন্ন অনিয়মের কারণে পিকেএসএফ আসাউসের মাধ্যমে ঝণ্ডান কর্মসূচী বাস্তবায়ন করা ঝুকিপূর্ণ বলে মত দেয়।

২। নির্বাহী পরিচালক আরও জানান যে, কর্মসূচী বাস্তবায়নে ব্যর্থ হওয়ার কারণে আসাউসের সাথে সম্পাদিত চুক্তি বাতিল করা প্রয়োজন। এনজিও DORP যবসেক এর সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী টাঙ্গাইল জেলায় অনুরূপ কর্মসূচী বাস্তবায়ন করছে। কাজেই DORP-কে সিরাজগঞ্জ জেলায় অবশিষ্ট কর্মসূচী বাস্তবায়নের দায়িত্ব প্রদান করা যেতে পারে। আসাউসের সাথে আর্থিক লেনদেনের বিষয় চুক্তিপদের ৫.১ ধারা অনুযায়ী সময়োত্তার মাধ্যমে নিষ্পত্তি করা যেতে পারে।

৩। আলোচনাতে এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

এনজিও আসাউসের সাথে সম্পাদিত চুক্তি বাতিল এবং আর্থিক লেনদেনের বিষয় চুক্তির সংশ্লিষ্ট ধারা অনুযায়ী সময়োত্তার মাধ্যমে নিষ্পত্তি এবং টাঙ্গাইল জেলায় অনুরূপ কর্মসূচী বাস্তবায়নে নিয়োজিত DORP অথবা এরপ কাজে অভিজ্ঞ অন্যান্য এনজিওকে সিরাজগঞ্জে গৃহীত কর্মসূচী বাস্তবায়নের জন্য দায়িত্ব প্রদানের প্রস্তাবটি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচনাসূচী-৭ : গাড়ীচালক নিয়োগের জন্য প্রবিধানমালায় উল্লেখিত ৫ বছরের অভিজ্ঞতার শর্ত শিথিলকরণ প্রসঙ্গে।

গাড়ীচালক নিয়োগের জন্য প্রবিধানমালায় উল্লেখিত ৫ বছরের অভিজ্ঞতার শর্ত শিথিলকরণের বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় পেশ করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অধীনস্থ গাড়ীচালকের বিদ্যমান দু'টি শূন্যপদ পূরণের জন্য গত ১০/০৩/২০০০ ইং তারিখে জাতীয় পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি জারী করা হয়। এতে উক্ত পদের জন্য মোট ৬টি আবেদনপত্র পাওয়া যায়। তস্মধে বিজ্ঞপ্তির শর্তাবলী পূরণকারী ৩টি আবেদনপত্র স্টালিষ্ট করা হয়। উক্ত ৩জন প্রার্থীকে গত ২৯/৫/২০০০ ইং তারিখে ব্যবহারিক পরীক্ষায় অংশ গ্রহণের জন্য আহ্বান করা হয়। কিন্তু এই ৩জন প্রার্থীর মধ্যে ২জন প্রার্থী ব্যবহারিক পরীক্ষায় অংশ গ্রহণ করে। দু'জন প্রার্থীই ব্যবহারিক পরীক্ষায় উত্তীর্ণ হওয়ায় কর্তৃপক্ষের বাছাই কমিটি নং-৩ কর্তৃক গত ৩০/৫/২০০০ ইং তারিখে তাদের মৌখিক পরীক্ষা গ্রহণ করা হয়। উভয় প্রার্থী মৌখিক পরীক্ষায় অংশ গ্রহণ করে। তিনি আরও জানান যে, কমিটি পরীক্ষা গ্রহণকালে লফ্য করেন যে, ড্রাইভিং এ প্রার্থীদের বাস্তব অভিজ্ঞতা যথাক্রমে ৫ বছর ৯ মাস ৯ দিন, এবং ৩ বছর ৫ মাস ২৬ দিন বলে আবেদনে উল্লেখ থাকলেও তাদের ড্রাইভিং লাইসেন্স-এর মেয়াদ ৯ মাস এবং ১ বৎসর ৬ মাস। এ বিষয়টি নিয়ে কমিটি বিশদভাবে আলোচনা করে।

২। নির্বাহী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, গাড়ীচালকের অভাবে কর্তৃপক্ষের দৈনন্দিন কাজ বিস্থিত হচ্ছে। তাছাড়া পত্রিকায় পুনঃ বিজ্ঞপ্তি জারী করলে নিয়োগ প্রক্রিয়া আরও বিলম্বিত হবে বলে কমিটির সদস্যবৃন্দ অভিমত ব্যক্ত করেছেন। উক্ত গাড়ীচালক পদপ্রার্থীর নৃন্যতম শিক্ষাগত যোগ্যতা এস.এস.সি ও সমমানে পরীক্ষা পাশ এবং কর্মপক্ষে ৫ বছরের অভিজ্ঞতার শর্ত থাকায় পুনঃবিজ্ঞপ্তি জারী করেও আশানুরূপ সাড়া পাওয়ার নিশ্চয়তা নেই বলে কমিটির সদস্যবৃন্দ মন্তব্য করেন। ব্যবহারিক এবং মৌখিক পরীক্ষায় উত্তীর্ণ এই দু'জন প্রার্থীর অভিজ্ঞতা যথাক্রমে ৫ বছর ৯ মাস ৯ দিন এবং ৩ বছর ৫ মাস ২৬ দিন হলেও গাড়ী চালনায় উভয়েই মোটামুটি দক্ষতার প্রমাণ দিয়েছেন এবং উভয় প্রার্থী মাধ্যমিক পরীক্ষায় পাশ। সে হিসাবে তাদের নিয়োগের বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে।

৩। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

অনুচ্ছেদ-২ এ বর্ণিত ব্যবহারিক এবং মৌখিক পরীক্ষায় উর্ণীণ চালকদ্বয় যোগ্য বিবেচিত হওয়ায় তাদের নিয়োগের ক্ষেত্রে প্রবিধানমালায় উল্লেখিত ৫ (পাঁচ) বছর অভিজ্ঞতার শর্ত শিথিল বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচনাপৃষ্ঠা-৮ : বিগত ২৩/০৬/১৯৯৮ ইং তারিখে বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে নিরাপত্তা কাজে নিয়োজিত বিভিন্ন সংস্থা কর্তৃক বাজেট বরাদ্দের অতিরিক্ত ব্যয় ১১,০৩,৮২০.৯৪ টাকা অনুমোদন প্রসঙ্গে।

নির্বাচী পরিচালক এ বিষয়ে উল্লেখ করেন যে, গত ২৩/০৬/১৯৯৮ইং তারিখে বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনী অনুষ্ঠানের জন্য নিরাপত্তা কাজে নিয়োজিত বিভিন্ন সংস্থাকে ৩০,২৬,৮০০/- (তিনি লক্ষ ছারিশ হাজার আঁশত) টাকা বরাদ্দ করা হয়। কিন্তু বিভিন্ন সংস্থা কর্তৃক সর্বমোট ৩৭,৪৩,১২০.৯৪ (সাইক্রিশ লক্ষ তেতালিশ হাজার একশত বিশ টাকা চুরান্নবই পয়সা) খরচ করে তার বিল, ভাট্টাচার ও বিবরণী অত্র দণ্ডে দাখিল করে। অতিরিক্ত খরচের ব্যাখ্যা চাওয়া হলে সংস্থা সমূহ তা প্রদান করে এবং এ অতিরিক্ত খরচ যুক্তিযুক্ত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। সংস্থাওয়ারী অনুমোদিত বাজেট ও খরচের বিবরণী তিনি সভায় উপস্থাপন করেন, যা নিম্নরূপ :

নং	সংস্থার নাম	বাজেট বরাদ্দ	প্রকৃত ব্যয়	অতিরিক্ত খরচ	অব্যয়িত অর্থ	বর্ণিত বরাদ্দ	প্রয়োজন
১।	এস বি	৫,৩৩,০০০.০০	৬,০১,১০০.০০	৬৮, ১০০.০০	-	-	-
২।	এস পি, টাঙ্গাইল	৮,৫০,০০০.০০	৬,৩৭,৫০০.০০	-	২, ১২,৫০০.০০	-	-
৩।	এস পি, সিরাজগঞ্জ	৭,০০,০০০.০০	৫,২৫,০০০.০০	-	১,৭৫,০০০.০০	-	-
৪।	আনসার	২,৪৭,৫০০.০০	২,৮৫,৬২৫.০০	৩৮, ১২৫.০০	-	-	-
৫।	এ, এফ, ডি	১,৫০,০০০.০০	১০,৩৪৭২২.৯৮	৮,৮৪৭২২.৯৮	-	৭ ১৬৩২০.৯৪	-
৬।	ডি এফ আই	৫০,০০০.০০	৫০,০০০.০০	-	-	-	-
৭।	এন এস আই	৩০,০০০.০০	১,০৯,৫০০.০০	৭৯,৫০০.০০	-	-	-
৮।	বি ডি আর	৪,৬৬,৩০০.০০	৪,৯৯,৬৭৩.০০	৩৩,৩৭৩.০০	-	-	-
মোট =		৩০,২৬,৮০০.০০	৩৭,৪৩,১২০.৯৪	১১,০৩,৮২০.৯৪	৩,৮৭,৫০০.০০	৭ ১৬৩২০.৯৪	-

২। নির্বাচী পরিচালক জানান যে, বাজেটের অতিরিক্ত ১১,০৩,৮২০.৯৪ (এগার লক্ষ তিনি হাজার আঁশত বিশ টাকা চুরান্নবই পয়সা) টাকা খরচ হয়। বঙ্গবন্ধু সেতুতে নির্মিত গ্যাস লাইন গত ১১/০৬/১৯৯৮ইং তারিখে ফেন্টে যাওয়ায় মাননীয় প্রধান মন্ত্রীর নির্দেশে বঙ্গবন্ধু সেতুর নিরাপত্তা বিধানের জন্য “ইন এইড টু সিভিল পাওয়ার” বিধির অধীনে সেনাবাহিনীর একটি টাঙ্ক ফোর্স মোতায়েন করা হয়। উক্ত টাঙ্ক ফোর্স ১১/০৬/১৯৯৮ইং হতে ২৪/০৬/১৯৯৮ইং তারিখ পর্যন্ত সেতু রক্ষার দায়িত্বে নিয়োজিত ছিল। টাঙ্ক ফোর্সের মোতায়েন বাবদ সেনাবাহিনী কর্তৃক ৫,৯৯,৭৪১.৯৪ (পাঁচ লক্ষ নিরান্নবই হাজার সাতশত একচলিশ টাকা চুরান্নবই পয়সা) ব্যয় হয়েছে জানিয়ে উক্ত টাকা পরিশোধ করার জন্য সেতু কর্তৃপক্ষকে তারা অনুরোধ করে। এভাবে ১১,০৩,৮২০.৯৪ (এগার লক্ষ তিনি হাজার আঁশত বিশ টাকা চুরান্নবই পয়সা) টাকা অতিরিক্ত খরচ হয়। তিনি আরও জানান যে, এসপি, টাঙ্গাইল বরাদ্দকৃত টাকা হতে ২, ১২,৫০০/- (দুই লক্ষ বার হাজার পাঁচশত) টাকা কম খরচ করেন এবং এস, পি, সিরাজগঞ্জ বরাদ্দকৃত টাকা হতে ১,৭৫,০০০/- (এক লক্ষ পঁচাশুর হাজার) টাকা কম খরচ করেন। এই অব্যয়িত টাকার অতিরিক্ত আরও ৭, ১৬,৩২০.৯৪ (সাত লক্ষ মোল হাজার পাঁচশত) টাকা কম খরচ করেন। এই অব্যয়িত টাকার অতিরিক্ত আরও ৭, ১৬,৩২০.৯৪ (সাত লক্ষ মোল হাজার তিনশত বিশ টাকা চুরান্নবই পয়সা) টাকা বরাদ্দ করা হলে সংস্থা গুলো কর্তৃক ব্যয়কৃত অতিরিক্ত টাকা পরিশোধ করা সম্ভব হবে বলে নির্বাচী পরিচালক জানান।

৩। আলোচনাতে এ বিষয়ে সভায় নির্মলপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্তঃ

বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনী অনুষ্ঠানে নিরাপত্তা কাজে নিয়োজিত বিভিন্ন সংস্থা কর্তৃক অতিরিক্ত ব্যয় বাবদ ৭, ১৬,৩২০.৯৪ (সাত লক্ষ মৌল হাজার তিনশত বিশ টাকা চুরাম্বাই পয়সা) টাকা পরিশোধের লক্ষ্যে ইতি পূর্বে এ খাতে বরাদ্দকৃত বাজেট বাবদ ৩০, ২৬,৮০০/- (ত্রিশ লক্ষ ছারিশ হাজার আটশত) টাকার স্থলে ৩৭, ৪৩, ১২০.৯৪ (সাইত্রিশ লক্ষ তেতোচারিশ হাজার একশত বিশ টাকা চুরাম্বাই পয়সা) টাকার বর্ধিত বাজেটের প্রস্তাবটি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-১ঃ যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের Operations and Maintenance Advisory Consultancy (OMAC) চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধিকরণ প্রসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের Operations and Maintenance Advisory Consultancy (OMAC) চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধিকরণ প্রসঙ্গে নির্বাহী পরিচালক উদ্বেগ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে সেতু কর্তৃপক্ষকে সহায়তা করার লক্ষ্যে সেতু কর্তৃপক্ষ এবং Sir William Halcrow and Partners Ltd.-এর মধ্যে ২(দুই) বৎসরের জন্য চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। যার মেয়াদকাল ছিল 'জুলাই' ১৮ হতে 'জুন' ২০০০ ইং পর্যন্ত এবং এতে মোট ব্যয় ধরা ছিল বাংলাদেশী মুদ্রায় ১, ১৯, ৭৪, ৭৫০.০০ (এক কোটি উনিশ লক্ষ চুয়াত্তর হাজার সাতশত পঁঠাশশ) টাকা এবং বিদেশী মুদ্রায় \$৩, ০৭, ২৬০.০০। এর মধ্যে বৈদেশিক মুদ্রায় O&M Advisor এর জন্য ২১ জনমাস এবং Short Term Expatriate Specialist এর জন্য Provisional হিসাবে ১১ জনমাস সহ মোট ৩২ জনমাস ধরা ছিল। অপরপক্ষে স্থানীয় মুদ্রায় Deputy O&M Advisor এর জন্য ২৪ জনমাস এবং Short Term Expatriate Specialist এর জন্য Provisional হিসাবে ১০ জনমাস সহ সর্বমোট ৩৪ জনমাসের সংস্থান ছিল।

২। নির্বাহী পরিচালক এ প্রসঙ্গে উদ্বেগ করেন যে, চুক্তির মেয়াদ শেষ হলেও দেশী ও বিদেশী Short Term Specialist এর প্রয়োজন না হওয়ায় এ খাতে প্রায় সবই অব্যবহৃত রয়ে গেছে। অপর পক্ষে O&M Advisor এর কিছু জনমাসও তার অসুস্থিতাজনিত কারণে অব্যবহৃত রয়ে গেছে। তাই সেতু কর্তৃপক্ষকে জরুরী কাজে এবং সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে নিয়োজিত প্রতিষ্ঠান JOMAC এর সাথে স্বাক্ষরিত চুক্তি বাস্তবায়ন ও মনিটরিং সহ চুক্তি বহির্ভূত কাজে উপদেষ্টা হিসাবে সহায়তা করার লক্ষ্যে সাম্রাজ্যকৃত জনমাস ধারা চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা যেতে পারে। এ বিষয়ে Halcrow group একটি প্রস্তাব প্রেরণ করেছে। এতে O&M Advisor এর জনমাস ২৮, Deputy O&M Advisor এর জন্য জনমাস ৩৪ এবং Short Term Specialist এর জন্য ৩ জনমাস প্রস্তাব করেছে। সেতু কর্তৃপক্ষ উক্ত প্রস্তাব পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে O&M Advisor এর জন্য ২৩ জনমাস, Deputy O&M Advisor এর জন্য ৩৪ জনমাস এবং Short Term Specialist এর জন্য Provisional হিসাবে ৮ জনমাসের সংস্থান রাখা সমীচীন বলে মনে করে।

৩। নির্বাহী পরিচালক আরও উদ্বেগ করেন যে, মূল চুক্তিতে মোট যে পরিমাণ অর্থ দেখানো ছিল তা অপরিবর্তিত রাখা হয়েছে। কেবলমাত্র বৈদেশিক মুদ্রা খাতে ব্যয় করিয়ে সমপরিমাণ অর্থ স্থানীয় মুদ্রায় দেখানো হয়েছে এবং জনমাসের পুনঃবিন্যাস করা হয়েছে। তাছাড়া এতে জনমাসের rate এর কোন পরিবর্তন করা হয়নি। এখানে উদ্বেগ যে, Short Term Specialist এর জন্য যে জনমাস দেখানো আছে প্রয়োজনবোধে তা সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং-২ এর দাবীসমূহ নিষ্পত্তির কাজে ব্যবহার করা যেতে পারে। মূল চুক্তির ধারা ৪.২ (বি)-তে চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধির ব্যবস্থা রাখা আছে বলে নির্বাহী পরিচালক উদ্বেগ করেন।

৪। এ বিষয়ে গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে এবং অন্যান্য কাজে সেতু কর্তৃপক্ষকে সহায়তা করার লক্ষ্যে O&M Advisor এর জন্য ২৩ জনমাস, Deputy O&M Advisor এর জন্য ৩৪ জনমাস এবং Short Term Specialist এর জন্য ৮ জনমাস এর বিপরীতে মূল চুক্তি মূল্য অপরিবর্তিত রেখে অর্থাৎ বাংলাদেশী মুদ্রায় ১,১৯,৭৪,৭৫০.০০ (এক কোটি উনিশ লক্ষ চুয়াভর হাজার সাতশত পঁঠাশ) টাকা এবং বিদেশী মুদ্রায় ৩,০৭,২৬০.০০ (তিনি লক্ষ সাত হাজার দুইশত ঘাট) পাউড টালিং সম্বলিত Operations and Maintenance Advisory Consultancy (OMAC) চুক্তির মেয়াদ ৩১শে মে, ২০০১ পর্যন্ত বৃক্ষির বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-২ : বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারে Vehicle axle weight বিধি কার্যকরণ প্রসঙ্গে।

বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারে Vehicle axle weight বিধি কার্যকরণের বিষয়ে নির্বাচী পরিচালক উদ্দেশ্য করেন যে, গত ২৩শে জুন, ১৯৯৮ তারিখে বঙ্গবন্ধু সেতু যানবাহন পারাপারের জন্য খুলে দেওয়া হয়। তিনি বঙ্গবন্ধু সেতুতে বর্তমানে চালু বিভিন্ন যানবাহনের টোল হার সভায় তুলে ধরেন। তিনি আরও উদ্দেশ্য করেন যে, বঙ্গবন্ধু সেতু এবং সেতুর উভয় পাড়ের সংযোগ সড়ক নির্দিষ্ট Vehicle axle load বহনের উপযোগী করে ডিজাইন এবং নির্মাণ করা হয়েছে। এর বেশী load সম্বলিত যানবাহন চলাচল করলে সেতু এবং সংযোগ সড়কের স্থায়ীভূত কর্ম ঘটে। বর্তমানে maximum allowable axle load হলো ৮.২ টন। যানবাহনের axle load পরিমাপ ও নিয়ন্ত্রণের জন্য সেতু এলাকায় Vehicle weight station স্থাপন করা হয়েছে। গত ৬ মাসে Vehicle weight station এর তথ্য হতে দেখা যায় যে, প্রায়ই ক্ষেত্রেই Vehicle axle load ৮.২ টন এর উপরে। এতে দেখা যায় যে, সেতুতে পারাপারকারী বিভিন্ন প্রকারের যানবাহনের মধ্যে Vehicle axle load অনুযায়ী ৮.২~১০ টন পর্যন্ত ৭.২০%, ১০~১২ টন পর্যন্ত ৮.৭০%, ১২~১৪ টন পর্যন্ত ৬.২০%, ১৪~১৬ টন পর্যন্ত ৩.৯০% এবং ১৬ টনের বেশী ১.৯০%। অতএব বুরা যাচ্ছে যে, Vehicle axle load এর সীমা ৮.২ টন হতে ১০ টন এ বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। কারণ আমাদের প্রতিবেশী অন্যান্য দেশেও এ সীমা ১০ টন পর্যন্ত নির্ধারিত আছে। তাছাড়া BRTA পার্শ্ববর্তী দেশসমূহের যানবাহনের ওজন এবং axle load পর্যালোচনা করে axle load limit ১০ টনে এবং gross vehicle weight ২০ টন হতে বৃদ্ধির প্রস্তাব করেছে, যা এখনও প্রক্রিয়াধীন আছে।

২। এ প্রসঙ্গে নির্বাচী পরিচালক উদ্দেশ্য করেন যে, বাংলাদেশের বিভিন্ন মহাসড়কে চলমান যানবাহনের axle load যাচাই এবং নিয়ন্ত্রণের কোন ব্যবস্থা নেই। ফলস্বরূপ সকল সড়কেই অনুমোদিত axle load এর বেশী load সম্পন্ন গাড়ী চলাচল করে যার একটি অংশ এই সেতুর উপর দিয়ে পারাপার হয়ে থাকে। সুতরাং যানবাহনের load নিয়ন্ত্রণ তথ্য সেতু ও সংযোগ সড়কের স্থায়ীভূত কাল বৃদ্ধি এবং টোল আদায়ের পরিমাণ বাড়ানোর লক্ষ্যে সেতুতে স্থাপিত axle weight station কার্যকর করার একটি নীতিমালা গ্রহণ করা প্রয়োজন। নির্বাচী পরিচালক ১০ টনের বেশী Vehicle axle load ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন যানবাহনের ক্ষেত্রে অনুমোদিত টোল হারের পাশাপাশি বর্ধিত axle load এর জন্য বর্ধিত টোল হার ধার্যের প্রস্তাব করেন, যা নিম্নে দেওয়া হলো :

Single axle load limit	Up to 10 MT	More than 10 MT but not exceeding 11 MT	More than 11 MT but not exceeding 12 MT	More than 12 MT but not exceeding 13 MT	More than 13 MT but not exceeding 14 MT	More than 14 MT but not exceeding 15 MT	More than 15 MT but not exceeding 16 MT	Above 16 MT
Toll to be paid	As per present toll on Bangabandhu Bridge	Tk. 1750.00	Tk. 2250.00	Tk. 3250.00	Tk. 4250.00	Tk. 5250.00	Tk. 6250.00	Not allowed

৩। নির্বাহী পরিচালক আরও উল্লেখ করেন যে, ১০ টন পর্যন্ত axle load বিশিষ্ট যানবাহনের জন্য টোল হারের কোন পরিবর্তন হবে না। বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারে Vehicle axle weight সংক্রান্ত বিষয়টি মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী ইতোমধ্যে অনুমোদন করেছেন।

৪। এ বিষয়ে গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

সিদ্ধান্ত :

বঙ্গবন্ধু সেতু পারাপারকারী যানবাহনের Single axle load ৮.২ টন হতে বৃদ্ধি করে ১০ টন নির্ধারণ এবং ১০ টনের অধিক axle load বিশিষ্ট যানবাহনের জন্য অনুচ্ছেদ-২ এ বর্ণিত অতিরিক্ত টোল হার নির্ধারণের প্রস্তাৱ সভায় অনুমোদিত হয়। এ বিষয়ে পৰবৰ্তী ব্যবস্থা গ্ৰহণ কৰতে হবে।

আলোচ্যস্টো-বিবিধ-৩ : যমুনা বহুমুখী সেতু কৃত্পক্ষের নিজস্ব প্ৰধান দণ্ডৰ ভবনে Central air condition স্থাপন ও ব্যয় বৃদ্ধি অনুমোদন প্ৰসঙ্গে।

যমুনা বহুমুখী সেতু কৃত্পক্ষের নির্মাণাধীন অফিস ভবনে Central air condition স্থাপন এবং প্ৰস্তাৱিত সংশোধিত পিপিতে এ খাতে বৰাদ্বেৰ পৱিমান বৃদ্ধিৰ বিষয়টি তুলে ধৰে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, এ কৃত্পক্ষ একটি স্থায়ী সংস্থা এবং সংসদে অধ্যাদেশ সংশোধনীৰ মাধ্যমে ১৫০০ মিটাৰ এবং তদুৰ্ধৰে সেতু, সংযোগ সড়ক, টোল ৱোড, বাইপাস, ফ্লাইওভাৰ, এক্সপ্ৰেসওয়ে, কজওয়ে, রিংৰোড ইত্যাদি নিৰ্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণেৰ দায়িত্ব এ কৃত্পক্ষেৰ উপৰ ন্যস্ত কৰা হয়েছে। কিন্তু এ কৃত্পক্ষেৰ নিজস্ব ভবন নেই। ভবন নিৰ্মাণেৰ জন্য মহাখালী মৌজায় ৩৩ শতক জাহাঙ্গীর সড়ক ও জনপথ অধিদণ্ডৰ হতে নেয়া হয় এবং একটি উপদেষ্টা প্ৰতিষ্ঠান BCL-DECON-কে নিয়োগ কৰা হয়। উক্ত প্ৰতিষ্ঠান ২টি basement, ৮ তলা পৰ্যন্ত অফিস ভবন এবং কৰ্মকৰ্তাদেৱ বাসস্থানেৰ জন্য উপৰেৰ ৪টি ফ্লোৱসহ সৰ্বমোট ১৪ তলা ভবনেৰ ডিজাইন এবং প্ৰাকলন কৰেছে। এতে প্ৰাকলিত ব্যয় দাঙিয়েছে প্ৰায় ২২.০০ (বাইশ) কোটি টাকা। পিপিৰ বৰাদ্ব বিবেচনা কৰে ১ম পৰ্যায়ে ৪৮ তলা পৰ্যন্ত ভবন নিৰ্মাণেৰ জন্য দৱপত্ৰ আহবানেৰ মাধ্যমে ঠিকাদাৰী প্ৰতিষ্ঠান মেসাৰ্স মীৰ আৰ্থতাৰ হোসেন লিঃ-কে নিয়োগ কৰা হয় এবং এতে চুক্তি মূল্য ছিল ৬.৩০ কোটি টাকা। কিন্তু কাজ বাস্তবায়নকালে কিছু কিছু আইটেমেৰ ব্যয় বৃদ্ধি পায়। ফলশ্ৰুতিতে মোট চুক্তিবদ্ধ ব্যয়েৰ পৱিমান ১০% বৃদ্ধি অৰ্থাৎ ৬.৯৩ কোটি টাকাৰ মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে ৪৮ তলা পৰ্যন্ত ভবনটিৰ কাজ সৰ্বোত্তমাবে সম্পন্নেৰ লক্ষ্যে কিছু কিছু কাজ দ্বিতীয় পৰ্যায়ে দৱপত্ৰ আহবানেৰ মাধ্যমে কৰা প্ৰয়োজন। এৱ মধ্যে রয়েছে partition wall, false ceiling, surface parking area development ইত্যাদি কাজসমূহ।

২। নির্বাহী পরিচালক আৱণ উল্লেখ কৰেন যে, ভবনটি নগৱীৰ ব্যন্ততম সড়কেৰ পাৰ্শ্বে অবস্থিত হওয়ায় প্ৰচুৱ শব্দ হয়। এ শব্দ প্ৰতিহত কৰা এবং ভবনেৰ অভ্যন্তৰে পৰ্যাণ আলো নিশ্চিত কৰাৰ লক্ষ্যে ভবনেৰ চাৰিপাৰ্শ্বে গ্লাস স্থাপনেৰ ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে। ফলশ্ৰুতিতে ভবনেৰ ভিতৰে পৰ্যাণ বাতাসেৰ অভাৱ দেখা দিবে এবং অফিসেৰ কাজে বিষ্ণু সৃষ্টি হবে। এ থেকে পৱিত্ৰণেৰ লক্ষ্যে Central air condition স্থাপন বিশেষভাৱে প্ৰয়োজন হয়ে পড়েছে। এ বিষয়ে উপদেষ্টা প্ৰতিষ্ঠানেৰ মতামত চাওয়া হলে তাৰা বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা, life time, পৱিচালনা বাবদ খৰচ ইত্যাদি বিবেচনা কৰে Central air condition স্থাপনেৰ বিষয়ে মত প্ৰকাশ কৰে। বিষয়টি পৱৰিক্ষা নিৰীক্ষা কৰে সেতু কৃত্পক্ষ তাদেৱ সাথে একমত প্ৰকাশ কৰে।

৩। অফিস ভবন নিৰ্মাণে ব্যয় বৃদ্ধিৰ বিষয়টি তুলে ধৰে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ কৰেন যে, ভবনটিৰ ৪৮ তলা পৰ্যন্ত সৰ্বোত্তমাবে সম্পন্ন কৰতে প্ৰস্তাৱিত সংশোধিত পিপিতে বৰাদ্বকৃত অৰ্থেৰ তুলনায় অতিৰিক্ত ৩.০৮ কোটি টাকা প্ৰয়োজন। অৰ্থাৎ মোট ১৩.০৮ কোটি টাকাৰ প্ৰয়োজন। এৱ মধ্যে প্ৰথম পৰ্যায়েৰ পূৰ্বত কাজ বাবদ ৬.৯৩ কোটি টাকা, দ্বিতীয় পৰ্যায়েৰ পূৰ্বত কাজ বাবদ ১.৬৫ কোটি টাকা, কেন্দ্ৰীয় শীতাতপ বাবস্থা ২.৫০ কোটি টাকা, অগ্ৰি নিৰ্বাপক বাবস্থা ০.২০ কোটি টাকা, সাৰ-স্টেশন ও জেনারেটৱ স্থাপন ০.৬০ কোটি টাকা, জমি ক্ৰয় ০.৭০ কোটি টাকা এবং উপদেষ্টা

সংস্থার ফি ০.৫০ কোটি টাকা। নির্বাহী পরিচালক প্রস্তাবিত সংশোধিত পিপিতে বরাদ্দকৃত ১০.০০ কোটি টাকা বৃদ্ধি করে ১৩.২৫ কোটি টাকা সংস্থান রাখার প্রস্তাব সভায় অনুমোদনের অনুরোধ জানান। তাছাড়া তিনি অফিস ভবনে Central air condition স্থাপনের বিষয়টিও অনুমোদনের অনুরোধ জানান। উল্লেখ্য যে, অনুমোদিত পিপিতে অফিস ভবন নির্মাণের জন্য বরাদ্দের পরিমাণ দেখানো ছিল ১৬.৮০ কোটি টাকা।

৪। এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অফিস ভবনে Central air condition স্থাপন এবং প্রস্তাবিত সংশোধিত পিপিতে বরাদ্দকৃত মোট ১০.০০ (দশ) কোটি টাকা বৃদ্ধি করে ১৩.২৫ (তের দশমিক দুই পাঁচ) কোটি টাকা সংস্থান রাখার বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-৪ : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের (বঙ্গবন্ধু সেতু) নির্মানেওর রক্ষণাবেক্ষণ ব্যাপক সঙ্গে।

উল্লেখিত বিষয়ে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পর এ প্রকল্পের পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ ও টোল আদায়ের জন্য জোমাক-কে নিয়োগ করা হয়। জোমাকের সাথে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী জোমাক সেতুর টোল আদায়, নিরাপত্তা এবং Routine Maintenance করে থাকে। কিন্তু non-routine Maintenance বা কোন নতুন কাজের প্রয়োজন হলে তা JOMAC বা অন্য কোন ঠিকাদারের মাধ্যমে সম্পন্ন করতে হয় এবং খরচ জেএমবিএ-কে বহন করতে হয়।

২। নির্বাহী পরিচালক এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করেন যে, প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পর এ পর্যন্ত বেশ কিছু non-routine maintenance কাজ সম্পন্ন করতে হয়েছে। এর মধ্যে রয়েছে প্রকল্প এলাকায় ৭টি অস্থায়ী ঘোয়েন মেরামত, হারবারের দক্ষিণ দিকে একটি হলেজ রোড, একটি ঘোয়েন এবং ভূয়াপুর হার্ডপয়েন্টের উত্তর অংশে কিছু প্রতিরক্ষামূলক কাজ। বিইএফ (BEF) এলাকায় raincut ও নিষ্কাশন ব্যবস্থার জন্য সেতুর উভয় পাড়ে chute drainage outlet structure নির্মাণের ব্যবস্থা নেওয়া হয়। তাছাড়া কেপিআই-এর সুপারিশ অনুযায়ী সেতুর উভয় পাড়ে কাঁটা তারের বেড়া নির্মাণ করা হয়। চুক্তি বহির্ভূত এ সকল কাজের জন্য প্রাকলিত ব্যয়ের পরিমাণ দার্জিয়েছে ৫,৯৭,৪১,৩৫৫.৩৪ (পাঁচ কোটি সাতানবই লক্ষ একচাল্লিশ হাজার তিনশত পঞ্চাশ টাকা চৌক্ষিক পয়সা) টাকা। এর মধ্যে এ পর্যন্ত খরচ হয়েছে প্রায় ৩,৪৩,৪১,৩২৭.৬১ (তিন কোটি তেতাল্লিশ লক্ষ একচাল্লিশ হাজার তিনশত সাতাইশ টাকা একষষ্ঠি পয়সা) টাকা।

৩। এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ চুক্তি বহির্ভূত অর্থাৎ Non-routine maintenance কাজসমূহের (অনুচ্ছেদ-২ এ বর্ণিত) প্রাকলিত ব্যয় ৫,৯৭,৪১,৩৫৫.৩৪ (পাঁচ কোটি সাতানবই লক্ষ একচাল্লিশ হাজার তিনশত পঞ্চাশ টাকা চৌক্ষিক পয়সা) টাকা এবং এ পর্যন্ত খরচ হয়েছে প্রায় ৩,৪৩,৪১,৩২৭.৬১ (তিন কোটি তেতাল্লিশ লক্ষ একচাল্লিশ হাজার তিনশত সাতাইশ টাকা একষষ্ঠি পয়সা) টাকা। Non-routine maintenance সম্পর্কিত কাজে ব্যয়ের বিষয়টি বোর্ড অবহিত হয় এবং এতে সম্মতি প্রদান করে।

২০১৪

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-৫ : যবসেক-এর উপ-পরিচালক (সড়ক/সেতু) পদে পদোন্নতির জন্য সহকারী প্রকৌশলী হিসেবে ৭(সাত) বৎসরের চাকুরীস্থলে ৫(পাঁচ) বৎসর করা প্রসঙ্গে।

যবসেক-এর প্রবিধানমালার তফসিল ৪৩ অনুসারে উপ-পরিচালক (সড়ক/সেতু) পদে পদোন্নতির জন্য সহকারী প্রকৌশলী হিসেবে ৭(সাত) বৎসরের চাকুরী অভিজ্ঞতার পরিবর্তে ৫(পাঁচ) বৎসর করার বিষয়টি আগামত স্থগিত রাখা হয়েছে।

আলোচ্যসূচী-বিবিধ-৬ : গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপন সংক্রান্ত ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভিসের জন্য সিএসসি'র (আরপিটি-নেডেকো-বিসিএল) বকেয়া পাওনা (Pending fees) পরিশোধ প্রসঙ্গে।

বঙ্গবন্ধু সেতুতে গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপনে যমুনা বহুযৌ সেতু প্রকল্পের উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান (সিএসসি)-এর ডিজাইন পরীক্ষা ও সুপারভিশন বাবদ বকেয়া পাওনা পরিশোধের বিষয়টি তুলে ধরে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, বঙ্গবন্ধু সেতুতে গ্যাস পাইপ লাইন স্থাপনে ডিজাইন পরীক্ষা এবং সুপারভিশনের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠানকে দায়িত্ব দেওয়া হয়। কিন্তু গত ১১/৬/৯৮ ঈং তারিখে গ্যাস পাইপ লাইন আকস্মিক দূর্ঘটনা কবলিত হলে ঠিকাদারের নিজস্ব ব্যয়ে এবং সিএসসি'র সুপারভিশনে গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপন করা হয়। এখানে উল্লেখ্য যে, মূল চুক্তি অনুযায়ী সিএসসি'র মেয়াদ গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপনের কাজ আরম্ভ করার পূর্বেই শেষ হয়। উক্ত কাজের জন্য সিএসসি'র সহিত চুক্তির ত্তীয় সংশোধনী স্বাক্ষর করা হয় যাতে এ কাজের জন্য বরাদ্দের পরিমাণ ছিল যথাক্রমে ৪,২৪,৩১৫.৮৭ পাউন্ড ষ্টালিং, ২৩৮৮.১০ ডাচ গিল্ডার এবং ১৮,৩৪,৩০২.০০ টাকা। কাজ সমাপ্তির পর গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপনে ডিজাইন পরীক্ষা এবং সুপারভিশন বাবদ সিএসসি মোট ৫,৩৫,৭১০.৬৩ পাউন্ড ষ্টালিং, ২৬৬০.৭৯ ডাচ গিল্ডার এবং ২৫,৬০,৪৮৫.১১ টাকা পরিশোধের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানিয়েছে।

২। নির্বাহী পরিচালক এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করেন যে, চুক্তির ধারা ৩.৪(এ) অনুযায়ী কনসালটেন্ট (সিএসসি), সা-কনসালটেন্ট বা তাদের ব্যক্তিবর্গ ব্যতীত অন্য কারো ধারা কোন ক্ষতি হলে সে দায়িত্ব সিএসসি বহন করবে না। সুতরাং চুক্তি মোতাবেক গ্যাস পাইপ লাইন দূর্ঘটনার জন্য সিএসসিকে দায়ী করা যায় না এবং ঠিকাদার এ জন্য সম্পূর্ণভাবে দায়ী। ইতিপূর্বে চুক্তি অনুযায়ী ১নং চুক্তির ঠিকাদার গ্যাস পাইপ লাইন দূর্ঘটনাজনিত ক্ষতিপূরণ বাবদ সেতু কর্তৃপক্ষকে ৪,০৮,৬১০.৪০ ডলার ($2,71,478.82$ পাউন্ড ষ্টালিং) এবং ৩৭,০০,০০০.০০ টাকা প্রদান করে। চুক্তি মোতাবেক সেতু কর্তৃপক্ষ সিএসসি'র দাবীকৃত সম্পূর্ণ অর্থ পরিশোধ করতে বাধ্য। তথাপি তাদের দাবীকৃত অর্থ কমানোর লক্ষ্যে সেতু কর্তৃপক্ষ নিগোসিয়েশনের উদ্যোগ নেয় এবং কয়েক দফা উভয় পক্ষের মধ্যে আলোচনার মাধ্যমে একটি নিগোসিয়েশনে পৌছানো সম্ভব হয়। নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে সিএসসি-কে গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপন বাবদ পরিশোধের জন্য নির্ধারিত অর্থের পরিমাণ দাঢ়ায় যথাক্রমে ৩,৮১,৮৮৪.২৮ পাউন্ড ষ্টালিং, ২৩৮৮.১০ ডাচ গিল্ডার এবং ১৮,৩৪,৩০২.০০ টাকা।

৩। নির্বাহী পরিচালক এ প্রসঙ্গে আরও উল্লেখ করেন যে, সিএসসি'র সাথে সমরোচ্চায় পৌছানো এবং ঠিকাদার থেকে ক্ষতিপূরণ বাবদ অর্থ প্রাপ্তির ফলে তাদের (সিএসসি'র) দাবীকৃত অর্থের ($5,35,710.63$ পাউন্ড ষ্টালিং, ২৬৬০.৭৯ ডাচ গিল্ডার এবং ২৫,৬০,৪৮৫.১১ টাকা) বিপরীতে সেতু কর্তৃপক্ষকে মাত্র ৮৪,৮৯৯.০৬ পাউন্ড ষ্টালিং পরিশোধ করতে হবে। সুতরাং চুক্তিমূল্য হতে সাশ্রয়কৃত অর্থের পরিমাণ $3,39,416.81$ পাউন্ড ষ্টালিং। সভায় কোন কোন প্রতিনিধি গ্যাস পাইপ লাইন দূর্ঘটনার জন্য সিএসসিকে জরিমানা করার পক্ষে মত ব্যক্ত করেন। জবাবে নির্বাহী পরিচালক উল্লেখ করেন যে, চুক্তি মোতাবেক সিএসসি'র দাবীকৃত সম্পূর্ণ অর্থ পরিশোধ করতে সেতু কর্তৃপক্ষ বাধ্য। তথাপি নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে অনেক অর্থ সাশ্রয় করা সম্ভব হয়েছে, যা জরিমানাই বলা যেতে পারে।

২০৩৩

৪। এ বিষয়ে গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

সিদ্ধান্তঃ

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের গ্যাস পাইপ লাইন পুনঃস্থাপনে ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভিসের (ডিজাইন পরীক্ষা এবং সুপারভিশন) জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান (আরপিটি-নেডেকো-বিসিএল)-কে ৩,৮১,৮৮৪.২৪ (তিনি লক্ষ একাশি হাজার আটশত চুরাশি দশমিক দুই চার) পাউন্ড স্টালিং, ২,৩৮৮.১০ (দুই হাজার তিনশত অষ্টাশাশি দশমিক এক শূন্য) ডাচ গিল্ডার এবং ১৮,৩৪,৩০২.০০ (আঠারো লক্ষ চৌমিশ হাজার তিনশত দুই) টাকা পরিশোধের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

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

মনোয়ার হোসেন
(আব্দুয়ার হোসেন)

মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

ও
চেয়ারম্যান
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

২৭শে জুন, ২০০০ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের
৭২তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবুন্দের নামের তালিকা।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	মন্ত্রণালয়/সংস্থা
১।	সৈয়দ রেজাউল হায়াত, সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২।	ডঃ এ. কে, আব্দুল মুবিন, সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৩।	জনাব কামরুল ইসলাম সিদ্দিক ভারপ্রাণ সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৪।	জনাব মোঃ আব্দুল হাই, ভারপ্রাণ সচিব	আইন মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৫।	জনাব মোঃ ওমর হাদী, আবহায়ক	Claim সংক্রান্ত আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটি।
৬।	মেজর জেনারেল এম. হারফন-অর-রশীদ সি.জি.এস, সেনা সদর	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা। বাংলাদেশ সেনাবাহিনী, ঢাকা।
৭।	ডঃ এম শাহজাহান পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	প্রেসিডেন্ট, আই.ই.বি।
৮।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৯।	ডঃ আইনুন নিশাত পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১০।	ডঃ এম, ফিরোজ আহমেদ পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১১।	জনাব মোঃ ইয়াকুব আলী, যুগ্ম-সচিব	ব্রাঞ্চ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১২।	জনাব এম, এম, আল-ফারুক যুগ্ম-সচিব (উন্নয়ন)	ভূমি মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১৩।	জনাব মোঃ আব্দুল কাদের মিয়া, যুগ্ম সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
১৪।	জনাব এ, কে, এম, খলিলুর রহমান প্রধান প্রকৌশলী	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৫।	জনাব সারওয়ার-ই-আলম পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৬।	জনাব এ, কে, এম, শামসুজ্জোহা পরিচালক (পিএনএম)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৭।	জনাব এ. এস. এম. মঙ্গুর, প্রকল্প পরিচালক	যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প, ঢাকা।
১৮।	জনাব এম. আর. চৌধুরী, উপ-সচিব	পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
১৯।	জনাব আব্দুল বারী খান উপ-সচিব	বিদ্যুৎ বিভাগ, বিদ্যুৎ জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২০।	জনাব বেনু গোপাল দে প্রকল্প পরিচালক (পুনর্বাসন)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।