

৭ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘমুনা বহমুঘী সেতু কর্তৃপক্ষের  
৫৩ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

৭ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখে যোগাযোগ গ্রন্তি আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে  
সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৩ তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের  
তালিকা পরিষিক্ত 'ক' তে বর্ণিত আছে।

২। সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫২ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী  
নিষিদ্ধিত্বকরনের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫২ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর  
কারো কোন মন্তব্য না থাকায় তা নিষিদ্ধিত করা হয়।

৩। আলোচ্যসূচী-২ ১ কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ধলেশ্বরী নদীর সংযোগ খালে  
প্রতিরক্ষা ব্যবস্থাপনার লক্ষ্যে মডেল স্টাডি করার জন্য পিপি বহির্ভূত ব্যয় অনুমোদনের  
বিষয়টি উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ঘমুনা সেতু প্রকল্পের সার্বিক পরিবহনার উপর  
ভিত্তি করে ডিসেম্বর'৯৪ মাসে ধলেশ্বরী নদীর উৎস মুখ বন্ধ করে দেয়ার পর গত ১৯৯৫  
সালের বন্যার সময় ভূয়াপুর প্রকল্প এলাকার ওয়ার্ক হারবারের দক্ষিণে একটি নতুন সংযোগ  
খালের উৎপত্তি হয়।

৩.২। পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক গঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় ধলেশ্বরী কমিটি ও অন্যান্য  
সংশ্লিষ্ট সংস্থার সুপারিশ অনুযায়ী টাংগাইল কম্পার্টেন্টাল পাইলট প্রজেক্টে পানি  
সংরক্ষণ নিষিদ্ধিত্বকরণ, পরিবেশ উন্নীতকরণ ও সৎস্য চাষ উন্নয়নের জন্য ধলেশ্বরী নদীর  
সংযোগ খালের নতুন উৎস মুখটি খোলা রাখার সুপারিশ করা হয়। তিনি আরো জানান যে,  
সঙ্গীক্ষা প্রতিবেদনের সুপারিশ অনুযায়ী মে'৯৬ মাসে খালের উৎস মুখ ড্রেঙ্গিং করে সোজা  
করা হয় এবং একটি সেলুলার প্রোয়েন ও পাথর দ্বারা উহার প্রতিরক্ষার ব্যবস্থা সম্পন্ন করা  
হয়। বিন্দু মে মাসের শেষ দিকে সহানীয় জনসাধারণ একটি মাটির বাঁধ দ্বারা খালটি বন্ধ  
করে দেয়। তবে টাংগাইলের জেলা প্রশাসক বাঁধটি খোলা রাখার প্রয়োজনীয়তা সহানীয়  
জনসাধারণকে বুঝাতে সক্ষম হন এবং ১৭-৬-৯৬ ইং তারিখে তারা বাঁধটি কেটে দেয় এ  
শর্তে যে, যবসেকের অর্থে নদীর পাড় ডাঙল রোধকলে মোট দুই লক্ষ টাকা ব্যয়ে দুটি বাঁশের  
স্পার নির্মান করে দিতে হবে।

৩.৩। নতুন সৃষ্টি সংযোগ খালটির গতিপথ এখনও অস্থিতিশীল অবস্থায় আছে বিধায়  
খালের পাড়ের ডাঙল রোধকলে প্রয়োজনীয় প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।  
এলাকাটি ঘমুনা বহমুঘী সেতু প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত কিন্তু নতুন এই সংযোগ খালটি ঘমুনা সেতু  
প্রকল্পের কারণেই সৃষ্টি হয়েছে এবং যবসেককে এ ব্যাপারে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে  
হবে। এ ব্যাপারে একটি প্রতিরক্ষামূলক প্রকল্প প্রণয়ন করার লক্ষ্যে পানি উন্নয়ন বোর্ডকে  
নির্দেশ দেয়ার জন্য পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করার প্রেক্ষিতে উওচ মন্ত্রণালয় নদী  
বিন্যাসের জটিল হাইড্রোলজিক্যাল নির্মাণ এবং বিশ্লেষণকৃত ফলাফলের তথ্যের জন্য  
ম্যাথচেটিক্যাল মডেল স্টাডির সুপারিশ করেছে। মডেল স্টাডির ভিত্তিতে পরবর্তীতে প্রকল্প  
প্রণয়ন করা হবে। উওচ স্টাডির জন্য ১৪,৪৭,৪৮০/- টাকা ব্যয় প্রাকলন করা হয়েছে।

৩.৪। নির্বাহী পরিচালক জানান যে, বর্তমানে এই স্টাডির জন্য টাকার সংস্থান পিপিতে  
নাই। তাছাড়া সংযোগ খালের প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা নেয়ার পূর্বে  
কর্তৃপক্ষ প্রকল্পের EMAP খাত হতে ইতিমধ্যে সাময়িকভাবে ২ (দুই) লক্ষ টাকা  
ডিস্ট্রিক্ট টাংগাইলের মাধ্যমে ব্যয় করেছে। সভায় সকল সদস্যই এই স্টাডির গুরুত্ব এবং  
প্রয়োজনীয়তার বিষয়ে একমত পোষন করেন এবং যথান্তীভুত কাজ স্টুডি করার পরামর্শ  
দেন। কেন্দ্র সংস্থাগত কাজটি না করলে পরবর্তীতে কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি পেতে পারে।  
আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

৩.৫। সিদ্ধান্ত ১ ধলেশ্বরী নদীর উভয় তীরে প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা নেয়ার পূর্বে  
যান্ত্রিক প্রয়োজনীয়তা প্রয়োজন করার জন্য ১৪,৪৭,৪৮০/- টাকার প্রাকলন এবং প্রতিরক্ষামূলক বাঁধ  
অপসারণ ও দুটি বাঁশের স্পার নির্মানে ব্যয়িত ২ লক্ষ টাকা সহ মোট ১৬,৪৮ লক্ষ টাকা  
সংশ্লেষিতব্য পিপি-তে EMAP খাতে সংস্থান রাখা সাপেক্ষে পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক  
সুপারিশকৃত মডেল স্টাডি করার বিষয়টি অনুমোদিত হয়।

৪। আলোচ্যসূচী-৩ ১ নির্বাহী পরিচালক পূর্ব গাইড বাঁধের ডিজাইন সংশোধন সম্পর্কিত  
প্রস্তাবটি সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ঘমুনা সেতু প্রকল্পে নদীশাসনের  
আওতায় পূর্ব ও পশ্চিম পাড়ের ২.২ কিমি দৈর্ঘ্য বিস্তৃত গাইড বাঁধ নির্মাণ অত্যন্ত জটিল  
কাজ। পশ্চিম গাইড বাঁধ (WGB) নির্মানের কাজ অক্টোবর ১৯৯৪ তে শুরু হয় এবং আগস্ট  
১৯৯৬ তে তা সমাপ্ত হয়েছে। তবে WGB নির্মান করতে Permanent & Temporary slope এ  
বেশ কয়েকবার Failure হয়েছে; এবং এখন পর্যন্ত এ Failure এর কারণ সঠিকভাবে নির্ণয় করা  
সম্ভব হয় নাই। তবে প্রকল্প এলাকার মাটির বর্তমান ধরণ ও প্রকৃতিই উপরেষ্টাদের মতে  
এই Slope Failure এর একমাত্র কারণ যার ভিত্তিতে নির্মাণ তদারকি উপরেষ্ট (সিএসসি)  
পশ্চিম গাইড বাঁধের একটি পরিবর্তিত ডিজাইন পেশ করে। কারিগরী বিশ্লেষণ দ্বারা প্রকৃত  
কারণ নির্ধারণ করতিকে সেতু কর্তৃপক্ষ সিএসসি'র মতামত ও পরিবর্তীত ডিজাইন সম্পর্কিত

১০/১/১২

প্রস্তাবের সংগে একমত হতে পারে নাই। তবে এ বিষয়ে অতি দ্রুত একটি সিদ্ধান্ত গ্রহন না করলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কর্মসূচী বিপদাপ্র হওয়ার এবং প্রকল্প ব্যয় নিয়ন্ত্রনের বাইরে চলে যেতে পারে আশংকা করে সেতু কর্তৃপক্ষ দাতা সংস্থা সমূহ, উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান এবং পিওই কে তাঁদের সর্বাঙ্গক সুযোগ সুবিধা ও expertise ব্যবহার করে একটি স্বত্ত্ব ও গ্রহণযোগ্য সমাধান বের করার জন্য পরামর্শ দেয়। পরিবর্তীতে সিএসসি WGB এর পরিবর্তিত ডিজাইন অনুসারে (-৩) মিঃ PWD লেডেল পর্যন্ত গাইড বাঁধের ডিজাইন অপরিবর্তিত রেখে (-) ৩.০০ মিঃ PWD লেডেল হতে (-) ৪.০০ মিঃ PWD লেডেল পর্যন্ত গাইড বাঁধের ঢাল ১৫৩.৫ এর পরিবর্তে ১৫৫ এবং (-) ৪.০০ মিঃ PWD লেডেল হতে (-) ১৫.০০ PWD পর্যন্ত ঢাল ১৫৩.৫ এর পরিবর্তে ১৫৬ এবং ফলিং এপ্রোন (-) ১৮.০০ PWD লেডেল এর পরিবর্তে (-) ১৫.০০ মিঃ লেডেল করা হয়। অবশ্য সেতু করিডোরে ৪০০ মিঃ স্থানে ফলিং এপ্রোনের লেডেল (-) ১৮.০০ মিটার বহাল রাখা হয়।

৪.২। নির্বাহী পরিচালক আরো জানান যে, ১৮-১-১৯৯৬ ইঁ তারিখে জেএভিএ বোর্ড সভায় উক্ত কারিগরী প্রস্তাব অনুমোদনের মাধ্যমে WGB নির্মানের ক্ষেত্রে slope Failure হতে উদ্বৃত্ত সমস্যা সমাধান করা হয় এবং সংশোধিত ডিজাইন অনুযায়ী আগস্ট'৯৬ মাসে WGB নির্মান সম্পন্ন করা হয়। বর্তমানে Slope Failure এর প্রকৃত কারণ অনুসন্ধানের জন্য মুক্তিকা পরীক্ষা ও নকশা পরিবর্তনের জন্য যে ব্যয় বৃদ্ধি পাবে তার দায়-দায়িত্ব নির্ণয়ের কাজ চলছে। পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের সময়ও যাতে এরপ পরিচিহ্নিত উদ্বৃত্ত না হয় তার জন্য পূর্ব গাইড বাঁধের স্থানেও মুক্তিকা জরিপ করা হয়।

৪.৩। পূর্ব পাড়ের মাটি পরীক্ষা ফলাফলের উপর ভিত্তি করে সিএসসি এই মর্মে মত প্রকাশ করেছে যে, মূল ডিজাইন অনুযায়ী EGB নির্মাণ ঘনিও সম্ভব তবুও তাতে কিছুটা বুকি এবং slope failure এর সম্ভাবনা থাকবে। এর ফলে নির্ধারিত সময়ে উহার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নাও হতে পারে। এমতাবস্থায় CSC, EGB এর ডিজাইন পরিবর্তনের বিষয়টি বিবেচনার জন্য পরামর্শ প্রদান করে। বিগত ২৪-২৬ শে মার্চ'৯৬ তে ব্যাংকক-এ অনুষ্ঠিত ৫ম মাইল ষ্টেন সভায় আলোচনার প্রেক্ষিতে CSC, ১০-১২ ই জুলাই অনুষ্ঠিত ৬ষ্ঠ মাইল ষ্টেন সভায় EGB এর উপর প্রতিবেদন পেশ করে। CSC এর মতে Suction dredger দ্বারা এবং মূল নকশা অনুযায়ী ড্রেঙ্কিং করা হলে slope failure এর সম্ভাবনা নাচুকি করা যাবে না। সেহেতু EGB এর ডিজাইন সংশোধন না করা হলে কাজের সময় slope failure পূর্ণ কর্মসূচীকে ব্যাহত করতে পারে। এমতাবস্থায় CSC ডিজাইন সংশোধনের প্রস্তাব করেছে। এ সুপারিশে (-) ৩.০০ মিঃ PWD লেডেল পর্যন্ত মূল ডিজাইন অপরিবর্তিত রেখে (-) ৩.০০ মিঃ হতে (-) ৪.০০ মিঃ লেডেল পর্যন্ত ঢাল ১৫৩.৫ এর পরিবর্তে ১৫৫ এবং (-) ৪.০০ মিঃ লেডেল হতে (-) ১৫ মিঃ লেডেল পর্যন্ত ১৫৩.৫ এর পরিবর্তে ১৫৬ এবং ফলিং এপ্রোন (-) ১৮.০০ মিঃ PWD লেডেলের পরিবর্তে (-) ১৫.০০ মিঃ লেডেলেই রাখা হয়েছে। গ্রীজ সন্নিকটে ফলিং এপ্রোন (-) ১৮.০০ মিঃ লেডেলেই রাখা হয়েছে।

৪.৪। নির্বাহী পরিচালক আরো জানান যে, V0-1 এর কারনে পূর্ব পাড়ের গাইড বাঁধ নির্মানের স্থান উত্তর দিকে ৬০০ মিঃ এবং পূর্বদিকে ৫০০ মিঃ সরে যাওয়ার ফলে গাইড বাঁধ এবং ভূয়াপুর হার্ড পয়েন্টের দূরস্থ কমে যাওয়ায় গাইড বাঁধের stability অক্ষুণ্ণ রেখে দৈর্ঘ্য ১৫০ মিঃ কমানোর প্রস্তাব করা হয়েছে। এই দৈর্ঘ্য কমানো হলে ইতোপূর্বে অধিগ্রহনকৃত জমির মধ্যে গাইড বাঁধ নির্মান করা সম্ভব হবে।

৪.৫। POE এর সদস্য ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী এই মর্মে মত ব্যওহা করেন যে, EGB এর ডিজাইন পরিবর্তনের অনুকূলে যথেষ্ট মুক্তি ও ক্যালকুলেশন না দেয়ায় CSC এর বওম্ব সঠিকভাবে প্রতিফলিত হয় নাই। তবে এ বিষয়ে আরো পরীক্ষা নির্মাণ করতে সময় প্রয়োজন এবং এ মুহূর্তে CSC কর্তৃক প্রস্তাব গ্রহন না করলে বর্তমানে ডিজাইন সংশোধনের জন্য EGB নির্মানে ব্যয় বৃদ্ধি ৫.১০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার ছাড়িয়ে কয়েকগুলি বেড়ে যেতে পারে। তাঁর এই মতামতের সাথে বোর্ডের অন্যান্য সদস্যরাও একমত পোষণ করেন। সেতু বিভাগের অতিরিক্ত সচিব জানান যে, EGB এর ডিজাইন পরিবর্তনের জন্য ৫.১০ মিঃ ব্যয় বৃদ্ধি হতে পারে তবে "This excludes however any possible future additional cost due to a change in pay lie gradient of temporary slope" অর্থাৎ প্রস্তাবিত ব্যয়ের সাথে আরও অতিরিক্ত ব্যয় হওয়ার সম্ভাবনা আছে।

৪.৬। অধ্যাপক জামিলুর রেজা চৌধুরীর মতামতের সাথে একমত ব্যওহা করে POE এর সদস্য ডঃ আইনুল নিশাত বলেন যে, CSC কর্তৃক প্রস্তাবিত ডিজাইন গ্রহন না করে কোন উপায় নেই, কেননা মূল নকশা অনুযায়ী কাজ করার সময় slope failure হলে পূর্ব পাড়ের গাইড বাঁধ নির্মাণ ব্যয় আরো অর্ধিক পরিচালন বৃদ্ধি পেতে পারে এবং নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব নাও হতে পারে। সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, এ প্রসংগে CSC একটি খসড়া Variation Order (V0-16) দিয়েছে। EGB এর সংশোধিত ডিজাইন অনুমোদন করা হলে CSC কর্তৃক সংশ্লিষ্ট কন্ট্রাক্টরের অনুকূলে তা জারী করা হবে। এ পর্যায়ে সভায় মতামত ব্যওহা করা হয় যে, V0-টি জারীর ফলে JMBAR স্বার্থ যাতে ক্ষুণ্ণ না হয় সে বিষয়ে নিষিদ্ধ হওয়া প্রয়োজন। কাজেই V0-টির উপর আইন উপদেষ্টার মতামত গ্রহন করা বাঞ্ছনীয় হবে। আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

৪/২  
১১/১/১১

৪.১। সিদ্ধান্ত ৩ : পূর্ব গাইড বাঁধ (EGB) এর ডিজাইন সংশোধন ও অতিরিওল ব্যয় (৫.১০ মিঃ  
মার্কিন ডলার) নির্বাহের বিষয়টি বোর্ডে অনুমোদিত হয়। তবে CSC কর্তৃক পেশকৃত খসড়া  
VO টি পরীক্ষান্তে কর্তৃপক্ষের আইন উপদেষ্টা ব্যারিস্টার ইশতিয়াক আহমেদের মতামত নিয়ে  
জারী করার জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালককে বোর্ড উপদেশ প্রদান করে।

VO-16  
22/11/2018

৫। আলোচ্যসূচী-৪ : পূর্ব এপ্রোচ রোড (কন্ট্রাক্ট-৩) নির্মানের জন্য সময় বর্ধিত করনের  
বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুণ্ডী সেতু  
প্রকল্পের সকল কন্ট্রাক্টের কাজ পরস্পরের সংগে সম্পর্কযুক্ত। টেক্সারে বর্ণিত নির্মাণকর্মসূচী  
অনুযায়ী ২ নং ঠিকাদার প্রথমে East Guide Bund (EGB) নির্মানের কাজ এবং পরে West Guide  
Bund (WGB) নির্মাণের কাজ করার কথা ছিল। সেই মোতাবেক অন্যান্য ঠিকাদারের সহিত ২  
নং ঠিকাদারের কাজের Sequence নির্ধারণ করা হয়েছিল। তদনুযায়ী ২ নং ঠিকাদার East  
Guide Bund (EGB) নির্মাণের সময় প্রাপ্ত Dredge-fil হতে East Bridge End Facilities (BEF)  
নির্মাণের জন্য মাটি ড্রাইট করে এ স্থানে বাঢ়িয়ার, সড়ক ও অন্যান্য সুবিধাদি নির্মাণ কলে  
১৫-৬-৯৫ তারিখে ৩ নং ঠিকাদারের নিকট এ এলাকা হস্তান্তরের কথা ছিল। টেক্সার  
ডকুমেন্ট ২ নং ঠিকাদারকে ডিসেম্বর/৯৩ এর মধ্যে কার্যাদেশ দেওয়ার উল্লেখ থাকলেও  
বাস্তবে তা ২ মাস পরে ফেব্রুয়ারী'৯৪ এ দেওয়া হয়। কার্যাদেশ দেওয়ার পর দেখা যায় যে,  
প্রকল্পের ডিজাইন এবং টেক্সার ডকুমেন্ট তৈরী করার সময় পূর্বতীরের গাইড বাঁধের জন্য যে  
স্থান নির্দিষ্ট করা হয়েছিল তার অধিকাংশই ইতিমধ্যে নদী ভাঙ্গনের ফলে নদীগতে বিলীন  
হয়ে গেছে। সেহেতু পূর্বগাইড বাঁধের জন্য নতুন স্থান নির্ধারনের প্রয়োজন হয়ে পড়ে। নতুন  
স্থান নির্ধারনের পর এ সময়ে শুশ্রেষ্ঠ মৌসুমের মাঝ থাকি কয়েক মাসের মধ্যে মূল পরিকল্পনা  
অনুযায়ী EGB নির্মানের কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব ছিল না। কাজেই অহেতুক সময় ক্ষেপন না  
করে প্রকল্প উপদেষ্টার (CSC) পরামর্শ মোতাবেক Project Completion Date (১৫-১২-৯৭)  
অপরিবর্তিত রেখে কাজের Sequence পরিবর্তন করে East Guide Bund প্রথমে নির্মান করার  
পরিবর্তে West Guide Bund নির্মান করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। অধিকন্তু মূল পরিকল্পনা  
মোতাবেক WGB যে Submerged চরের উপর নির্মান করার কথা ছিল তু পরবর্তী  
বর্ষামৌসুমে বিলীন হওয়ার আশংকা ছিল। এই কারনে Variation Order-1 (VO-1) এর মাধ্যমে  
সকল কন্ট্রাক্টেরই কাজের Sequence পরিবর্তন করা হয়েছে।

৫.২। এমতাবস্থায় ৩ নং ঠিকাদারকে পূর্ব নির্ধারিত তারিখে (১৫-৬-৯৫) East Bridge End  
Facilities (BEF) নির্মানের জন্য জমি হস্তান্তর করা সম্ভব হয় নাই। উওল জমি আগামী  
১-১-৯৭ ইং তারিখে হস্তান্তর করা হবে। এই কারনে CSC কন্ট্রাক্ট-৩ এর নির্মানকাল  
সাময়িকভাবে (Interim) ১২ মাস অর্ধ্যাংশ ১-২-৯৮ পর্যন্ত বর্ধিত করনের সুপারিশ করেছে।  
মূল চুক্তি মোতাবেক কাজটি শেষ করার তারিখ ছিল Date (15-10-94) + ৮৪০ দিন অর্ধ্যাংশ  
১-২-৯৭ তে Clause-14 Programme অনুযায়ী ঠিকাদারকে site hand over এর পর হতে ১৪.৫০  
মাসের মধ্যে BEF এরিয়ার কাজ শেষ করতে হবে। অতএব সংগত কারনেই ঠিকাদারকে Time  
Extension দিতে হবে। তবে এ কাজ ১৪.৫০ মাসের স্থলে জমি হস্তান্তর হতে ১২ মাসের  
মধ্যে সম্পন্ন করা সম্ভব হবে বলে CSC মত প্রকাশ করেছে এবং ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাও (MC)  
এ বিষয়ে একমত প্রকাশ করেছে। CSC কর্তৃক প্রস্তাবিত সাময়িকভাবে ১২ মাস সময়  
বাড়ানোর ফলে জেএমবিএকে আনুমানিক ৩.৯৬ কোটি টাকা অতিরিওল ব্যয় বহন করতে  
হবে। অন্যদিকে ঠিকাদার যদি এই বর্ধিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন করতে ব্যর্থ হয় তবে  
প্রতিদিন জেএমবিএ কর্তৃক ঠিকাদারের নিকট হতে ৪০০,০০০ টাকা ক্ষতিপূরণ (Liquidated  
damage) আদায় করা যাবে কিন্তু সময় বাড়ানো না হলে CSC এর মতে চুক্তি পতের শর্ত  
অনুসারে "Contract will be at large" অর্থাৎ Contractor তখন আর কোন নির্ধারিত সময়ে কাজ  
শেষ করতে ব্যর্থ থাকবে না। ফলে তার বিলগ্রে জন্য যবসেক liquidated damage হিসাবে  
প্রতিদিন ৪ লক্ষ টাকা আদায় করতেও ব্যর্থ হবে।

আলোচনান্তরে এ বিষয়ের উপর সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

৫.৩। সিদ্ধান্ত ৪ : পূর্ব এপ্রোচ রোড (কন্ট্রাক্ট -৩) এর ঠিকাদারকে আগামী ১-২-৯৮ ইং  
পর্যন্ত ১২ মাস সময়ের Interim Time Extension দেয়ার বিষয়টি অনুমোদিত হয়। ভবিষ্যতে  
অন্যকোন কন্ট্রাক্টের জন্য এ ধরনের Time Extension দেয়া প্রয়োজন হলে জেএমবিএ  
বোর্ডের অনুমোদন নিতে হবে।

৬। আলোচ্যসূচী ৫ : বর্ণিত পশ্চিম তীরে ৮৯.৭৪ একর জমি হতে উচ্চেদকৃত ক্ষতিগ্রস্ত  
ব্যক্তিদের বিশেষ বিবেচনায় অতিরিওল ৫০% ট্রাসফার অনুদান প্রদান প্রসংগতি সভায়  
উপস্থাপন করে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, উওল জমি অধিগ্রহনের জন্য যথাসময়ে নোটিশ  
জারী করা হয়। কিন্তু উল্লেখিত জমিতে কয়েক হাজার অবৈধ ঘরবাড়ী থাকার কারনে এবং  
অবৈধ ঘর বাড়ীর মালিকগণ প্রকৃত ঘরবাড়ী ও জমির মালিকগণকে নোটিশ ও জমির  
ক্ষতিপূরণ নেয়া থেকে বিরত থাকার জন্য চাপ সৃষ্টি করায় জমি যথাসময়ে ঠিকাদারের  
নিকট হস্তান্তরে বিলগ্রে হয়। উল্লেখ্য, এই জমি ৯৬ ইংরাজীর প্রথম দিবেই হস্তান্তরের কথা  
ছিল। পরবর্তীতে এপ্রিল ৯৬ এর মধ্যে ঠিকাদারের নিকট আবশ্যিক হস্তান্তরের পক্ষ আসে

১০-১১/১১

অন্যথায় বাংলাদেশ সরকারকে প্রায় ৩০ মিশ' ডলার অতিরিক্ত ব্যয় বহন করতে হতো। তাছাড়া সময়সত জমি না পেলে ঠিকাদারকে তাদের যাবতীয় কাজকর্ম বন্ধ করে ঘৃণাপাতি demobilize করা এবং অন্যদিকে এই জমির উন্নয়ন করতে না পারলে চলতি বর্ধা/বন্যার সময় এর উপর দিয়ে নদীর প্রবাহ বয়ে গেলে সম্পদকৃত সকল কাজ নষ্ট হয়ে যাওয়ার উপর্যুক্ত হয়েছিল।

৬.২। এমতাবস্থায় জরুরী ভিত্তিতে এই জমি দখলের সময় RRAP এবং Staff Appraisal Report এর বিধান অনুযায়ী ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের উচ্ছেদের পূর্বে যাবতীয় প্রাপ্তি প্রদান করা সম্ভব হয়নি। এর ফলে বিশ্ব ব্যাংক সহ অন্যান্য দাতাগোষ্ঠী অসন্তোষ প্রকাশ করে। বিশ্ব ব্যাংক প্রেরিত Resettlement Mission তাদের Aide memoire এ লিখিতভাবে আপত্তি জানায়। বিশ্ব ব্যাংকের Task manager Dr. Ismail Mobarek লিখিত ও মৌলিকভাবে মত ব্যওহা করেন। সমস্যা নিরসনক্ষেত্রে বিশ্ব ব্যাংক ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের বিশেষ বিবেচনায় জরুরী ভিত্তিতে কিছু অতিরিক্ত সুবিধা প্রদানের লিখিত অনুরোধ করে।

৬.৩। সার্বিক অবস্থা বিচার বিশেষণ করে সুষ্ঠু প্রকল্প বাস্তবায়নের স্বার্থে নিম্নোক্ত গ্রহণ করা হয় বলে নির্বাচিত পরিচালক জানান ।-

(ক) পশ্চিম তীরে ৮৯.৭৪ একর জমি হতে উচ্ছেদকৃত ব্যক্তিগত RRAP অনুযায়ী প্রাপ্ত সুবিধা ছাড়াও অতিরিক্ত অনুদান হিসেবে প্রত্যেকের ফেয়ে প্রযোজ্য ট্রান্সফার গ্রান্ট এর ৫০% অনুদান প্রাপ্ত হবেন।

(খ) পশ্চিমতীরে কোন ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি পূর্বতীরের ব্যারাকে আশ্রয় নিতে চাইলে সে সুযোগ দেওয়া হবে এবং পূর্বতীরের ব্যারাকে যাওয়া আসার জন্য লোকা ও ভ্যান ভাড়া বাবদ পরিবার প্রতি  $100 \times 2 = 200$ / টাকা প্রদান করা হবে। পূর্বতীরের ব্যারাকে না আসলে এই অর্থ প্রদেয় হবে না।

(গ) উপরোক্ত সিদ্ধান্ত গ্রহনের ফলে সেতু কর্তৃপক্ষের প্রায় ৩ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। গৃহীত সিদ্ধান্ত RRAP এর Broad Policy এর সঙ্গে সামঞ্জস্য এবং RRAP এর বর্তমান বাজেট বরাদ্ব থেকে সংরক্ষণ করা সম্ভব।

আলোচনার পর এবিষয়টির উপর নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

৬.৪। সিদ্ধান্ত ১ : পশ্চিমতীরে ৮৯.৭৪ একর জমি হতে উচ্ছেদকৃত ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের জন্য Transfer grant এর অতিরিক্ত ৫০% বাবদ ব্যয়িত ৩ (তিনি) লক্ষ টাকার বিষয়টি যবসেক বোর্ড ঘটানাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান এবং প্রায় ১২০ কোটি টাকা অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় বাচানের জন্য গৃহীত ব্যবস্থায় বোর্ড সন্তোষ প্রকাশ করে।

৭। আলোচনাসূচী-৬ : যমুনা সেতুর কারনে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের পুনর্বাসনের জন্য RRAP তে ডেকেশনাল ট্রেনিং সম্পর্কে নির্বাচিত পরিচালক সভাকে বিস্তারিতভাবে অবহিত করেন। এ কর্মসূচী অনুসারে প্রথমে ৫০ জন পুরুষ এবং ২৯ জন মহিলাকে বিভিন্ন দেশে ডেকেশনাল ট্রেনিং দেয়া হয়। কিন্তু ট্রেনিং প্রাপ্তির পর দেখা যায় যে, মাঠ পর্যায়ে তাদের এই প্রাপ্তি প্রাপ্তির তেমন কোন কাজে আসছে না। কাজেই RRAP বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে ট্রেনিং প্রোগ্রামটিকে "ট্রেনিং এড ইনকাম জেনারেটিং প্রোগ্রাম" হিসেবে পুনর্বিন্যাস করা হয়। বাংলাদেশের গ্রামীণ ব্যাংক, ব্র্যাক, ইত্যাদি বড় বড় NGO এ ধরনের কাজ করে আসছে। তাদের কর্মসূচীর আলোকে যমুনা সেতু প্রকল্পের ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের জন্য একটি Comprehensive Programme করা হয়েছে যা বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হলে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবায়ন করা যেতে পারে। নতুন প্রস্তাবে যেহেতু কোন অতিরিক্ত অর্থ ব্যয়ের সম্ভাবনা নেই বরং প্রস্তাবিত ব্যয়ের একটি বিরাট অংশ সরকারের নিকট ফেরত আসবে তাই যমুনা সেতু বিভাগের সচিব কর্তৃক প্রেরণকৃত উপরোক্ত প্রস্তাব যবসেক বোর্ড সভায় সর্ব সম্মতিএকমে গৃহিত হয়।

৭.২। সিদ্ধান্ত ২ : RRAP বাজেটের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে প্রস্তাবিত "Reformulation of Training Programme" টি বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়।

মুস্তাক - ১১/১১

১/৮

৮.১ আলোচ্য সূচী - ৭ : "Guidelines for Compensating Erosion and flood affected persons (EFAPs)" সংস্থিত বিষয়টি নির্বাচী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। আলোচনার শুরুতে তিনি উল্লেখ করেন যে, যমুনা সেতুর কারণে ফিল্ট্রেশন ব্যক্তিগতের পুনর্বাসনার্থে প্রনীত সংশ্লেষিত পুনর্বাসন একশন প্লানের (RRAP) পলিসি ম্যাট্রিক্স এর ১৪ নং ক্যাটাগরিতে এই ঘর্ষণ উল্লেখ আছে যে, সেতু নির্মাণের ফলে সেতুর উজান বা ভাটিতে যদি পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পাওয়া বা অন্য কোন "Unforeseeable way" তে যদি কেউ ফিল্ট্রেশন হয় তবে তাকে ফিল্ট্রেশন প্রদান করতে হবে। সেতু নির্মাণার্থে গাইড বাঁধ ও পশ্চিম তীরে প্রায় তিনি কিং নদী বন্ধ করে দেয়ার ফলে কিছু চর এবং পূর্বতীরের কিছু জমি ভাঙ্গনের সম্মুখীন হচ্ছে। Physical এবং Mathematical model টাইটেও এইরকম erosion এর লক্ষণ দেখা আছে। এই সমস্ত কারণে ফিল্ট্রেশন ব্যক্তিগতের পুনর্বাসনার্থে সম্পত্তি " Guidelines for compensating Erosion and Flood Affected people (EFAP)" এর খসড়া প্রনীত হয়। বিশ্বব্যাংক এবং ওইসিএফ (জাপান) এতে সম্মতি জ্ঞাপন করে। কিন্তু নিয়ম অনুযায়ী এই গাইডলাইনটি সঠিপর্যায়ে প্রয়োগ করতে হলে যবসেক বোর্ড সভায় অনুমোদনের প্রয়োজন বিধায় এই বোর্ড সভায় তা উপস্থাপন করা হয়। সেতু বিভাগের সচিব এই গাইড লাইনের অন্যান্য উল্লেখযোগ্য বিষয়গুলি সভায় উপস্থাপন করে বলেন যে, সেতুর প্রায় ৭(সাত) কিং নদী উজানে সিরাজগঞ্জ হার্ড পয়েন্টের দক্ষিণ প্রান্ত থেকে ভূমাপুর হার্ড পয়েন্টের উত্তর প্রান্ত বরাবর একটি সরলরেখা টানলে যে সীমানা পাওয়া যাবে সে সীমানা পর্যন্ত এবং দশ কিং নদী ভাটিতে সেতুর কারণে মূল ভূখণ্ডে বা চরে যে সমস্ত ভূমি ক্ষয় হবে সেই সমস্ত জমির মালিক/ যারা বসবাস বা ব্যবহার করছেন তাদের প্রত্যেকে জমির বাজার দরে ৫০% হিসেবে ফিল্ট্রেশন প্রদান করতে হবে। তবে জমির মালিক এবং বসবাস/ব্যবহারকারী একই ব্যক্তি/পরিবার হলে তাকে/তাদেরকে জমির বাজারদরের ১০০% ফিল্ট্রেশন দেয়া হবে। সেতুর কারণে পানির উচ্চতা বৃদ্ধি পেয়ে যদি নদীর মধ্যে কোন জমি পানির নীচে স্থায়ী ভাবে তলিয়ে থায় তবে বিলীন হয়ে যাওয়া জমির মতই সেই সমস্ত জমির মালিক/ যারা বসবাস বা ব্যবহার করছেন তাদের জমির বাজার দরের ৫০% মূল্য অথবা জমির মালিক ও বসবাস/ব্যবহারকারী একই ব্যক্তি হলে একেব্যে ১০০ ডাগ হিসেবে ফিল্ট্রেশন প্রদান করতে হবে। উল্লেখ্য সেতু নির্মাণের কারণে সেতুর উত্তরে প্রায় ১২ কিং নদী পর্যন্ত পানির উচ্চতা (Back Water Affect) বৃদ্ধি পেতে পারে বলে Model Study থেকে জানা যায়।

৮.২। এই পর্যায়ে POE' র ডঃ আইনুল নিশাত পুরো বিষয়টি ব্যাখ্যা করেন এবং বলেন যে, খসড়া গাইডলাইনটি ইতোমধ্যে বিশ্বব্যাংক এবং ওইসিএফ অনুমোদন করেছে। সেটার আলোকে শুধুমাত্র বন্যার কারণে স্থায়ী ভাবে তলিয়ে থাওয়া জমির জন্য ফিল্ট্রেশন প্রদানের বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করে খসড়াটি ঘথায়ে পুনঃ সংশ্লেখন পূর্বে অনুমোদন করা যেতে পারে।

৮.৩। অর্থ সচিব এই ঘর্ষণ উল্লেখ করেন যে, এ ধরনের একটি জটিল বিষয়ে এতো তড়িঘড়ি করে সিদ্ধান্ত না নিয়ে পরবর্তী বোর্ড সভার ৫/৭ দিন পূর্বে চূড়ান্ত খসড়াটি সকল সদস্যদের বিতরণ করে আরো আলাপ আলোচনা করা যেতে পারে। এই বিষয়টি একনেক পর্যায়ে আলোচনা/অনুমোদন হওয়া প্রয়োজন হতে পারে বলে তিনি অতিমত ব্যক্ত করেন। কারণ বাংলাদেশের সামগ্রিক প্রেক্ষিতে এই পলিসিটি যদি বাস্তবায়নের প্রয়োজন পড়ে তবে তার একটি আর্থিক দিক আছে যা পরবর্তীতে জটিল হতে পারে।

৮.৪। অর্থ সচিবের ব্যক্তিগত প্রেক্ষিতে সভাকে অবহিত করা হয় যে, অতি সম্পত্তি বাংলাদেশের একটি NGO "যমুনা চর ইন্টিগ্রেটেড ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট" বিশ্বব্যাংকের Inspection Panel এর নিকট একটি লিখিত অভিযোগ উপস্থাপন করে জানিয়েছে যে যমুনা সেতুর কারণে সেতুর উজান ও ভাটিতে প্রায় ৭৫টি চর বিলীন হওয়ার উপক্রম হয়েছে। এর ফলে এসব চরে বসবাসের ৭৬,০০০ (ছিয়াতের হাজার) পরিবার দারুণভাবে ফিল্ট্রেশন হতে পারে। উল্লেখ্য যে, বিশ্বব্যাংকের Inspection Panel ব্যাংকের নির্বাচী কর্তৃপক্ষের আওতা বহির্ভুত একটি স্বাধীন কর্তৃপক্ষ এবং এই প্যানেল ব্যাংকের তরফ থেকে Ombudsman এর মত কাজ করে থাকে। এ কারনে Inspection Panel এর নিকট বিশ্বব্যাংক অর্থায়নে কোন প্রকারের উপর কোন অভিযোগ করা হলে সংগত কারনেই বিশ্বব্যাংকের নির্বাচী কর্তৃপক্ষ এই সব অভিযোগকে অত্যন্ত গুরুত্ব প্রদান করে থাকে। কথিত NGO কর্তৃক অভিযোগের ব্যাপারেও বিশ্বব্যাংকের Task Manager ডঃ ইসমাইল মোবারক বিশেষ গুরুত্ব আরোপ করে যবসেককে অনুরোধ করেছে যে, বিবেচনাধীন "Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons" পলিসিটি যেন জেএমবিএ বোর্ড কর্তৃক যত তাড়াতাড়ি সম্ভব অনুমোদন করা হয়। তিনি আরও পরামর্শ দেন যে বোর্ডের অনুষ্ঠিতব্য ৫৩তম সভায় এই পলিসিটি অনুমোদন করা হলে বিশ্বব্যাংকের নির্বাচী কর্তৃপক্ষ কর্তৃক Inspection Panel এর নিকট কথিত অভিযোগগুলোর সঠিক উত্তর/সমাধান প্রদান করা সহজতর হবে। কারণ এই পলিসি অনুমোদিত হলে এনজিও কর্তৃক কথিত অভিযোগ/সমস্যাগুলোর বেশীরভাগই প্রতিকার/সমাধান করা সম্ভব হবে। উপরন্ত ডঃ ইসমাইল মোবারক জানান যে, Inspection Panel এর নিকট অভিযোগগুলোর সন্তোষজনক সমাধান/প্রতিকার পেশ করতে না পারলে বিশ্বব্যাংক যমুনা সেতু প্রকল্পের জন্য সাহায্য বন্ধন করে দিতে পারে। এক্ষেত্রে অন্যান্য দাতাগোষ্ঠীও বিশ্বব্যাংকের অনুরূপ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে বলেও বিভিন্ন আলোচনায় জানা গেছে।

৮.৫। এমতাবস্থায় বিশ্বব্যাংকের Task Manager জনাব ইসমাইল মোবারক যমুনা সেতু বিভাগের সচিবকে টেলিফোনে এবং Fax মারফত অনুরোধ করেছেন যে, ৭/৯/১৯৬২ তারিখে অনুষ্ঠিতব্য বোর্ড সভায় যেন উপরন্তু পলিসিটি অনুমোদনের বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্ব সহকারে বিবেচনা করা হয়। কাজেই দেখা যাচ্ছে যে, প্রস্তাবিত পলিসিটি অনুমোদন করা না হলে প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রতিবন্ধকতা সৃষ্টি ও সেতুটি নির্মাণ কাজ সঞ্চালন করা দুর্বল হতে পারে। এ ব্যাপারে রাজনৈতিক সিদ্ধান্ত দেয়া প্রয়োজন বলেন যে, সেতুর বাস্তবায়ন অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় পড়তে পারে এই ভাটীয় অবস্থা রাজনৈতিক ভাবে সরকারের নিকট প্রহলয়েগ্য হবে না। কাজেই প্রস্তাবিত পলিসি বাস্তবায়নে যাতে বাংলাদেশ সরকারের স্বার্থ রক্ষা হয় সেদিকে লক্ষ্য রেখে পলিসিটি চূড়ান্ত করা বাস্তুনীয় হবে।

৮.৬। যমুনা সেতু বিভাগের সচিব বলেন যে, আলোচ্য অসড়াটি " (Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons)" যে তাবে প্রস্তাব করা হয়েছে তা বিছুটা সংশোধন সাপেক্ষে অনুমোদন করা যেতে পারে। তবে গাইডলাইনটি জারী করার পূর্বে এই এলাকার Aerial Photograph নেয়া বাস্তুনীয় হবে এবং অতি সওর একটি Socio Economic Survey করারও প্রয়োজন হবে। Aerial Photograph এর ব্যাপারে সার্তে অব বাংলাদেশ, বাংলাদেশ এয়ারফোর্স, স্টাইর বা অন্যান্য সংস্থার সহায়তা নেয়া যেতে পারে এবং Socio Economic Survey একটি এনজিও দ্বারা করানো যেতে পারে। যদি Socio-Economic Survey তাড়াতাড়ি করতে হয় তবে জেএমবিএ তে কর্মরত কোন এনজিও দ্বারা করানো হবে কিনা সেই বিষয়ে সিদ্ধান্ত নেয়া যেতে পারে। এই পর্যায়ে সত্তায় অভিমত প্রকাশ করা হয় যে Socio Economic Survey একটি স্বনামধন্য এনজিও দ্বারা করানো প্রয়োজন যাতে Socio Economic Survey এর ফলাফল নির্ভরযোগ্য হয়। সত্তায় আরো অভিমত প্রকাশ করা হয় যে, পূর্বে এই জাতীয় Socio Economic Survey BRAC করেছে বিধায় আলোচনাএন্সে তাদেরকে দিয়েই কাজটি করানোর জন্য বোর্ড সদস্যগণ ইতু প্রকাশ করেন। BRAC রাজী না হলে যথানিয়মে সম্পর্কায়ের তুলনামূলক মানের একটি বড় NGO কে এই কাজের জন্য নিয়োগ করতে হবে।

৮.৭। প্রস্তাবিত অসড়াটি সংশোধন কলে অভিমত ব্যওক করা হয় যে, সেতু নির্মাণের কারণে যদি বেগান চর সহায়ীভাবে পানিতে তলিয়ে যায় তাহলে সেগুলোকে সেতুর কারণে সিকান্ডি জমির ন্যায় করা হবে এবং ক্ষতিপূরণও একই ভাবে প্রদান করা হবে। তবে যে সকল চরের জমির ফসল সেতুর কারণে অসহায়ীভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হবে সেগুলোও জেএমবিএ কর্তৃক ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হবে। অসহায়ীভাবে পানিতে ডুবে যাওয়া চর সমূহের ফসলের ক্ষতি নির্ধারণের জন্য Cropping Pattern গান্ধীকে অভিমত একটি Survey করা প্রয়োজন যাতে করে চর এলাকার শব্দের ক্ষতির পরিমাণ গঠিকভাবে নির্ধারণ করা সম্ভব হয়। এই Survey কাজটি EMAP এ কর্মরত একই ধরনের কাজে নিয়োজিত এনজিও দ্বারা করানো যেতে পারে। Socio Economic Survey তেও এই কাজটি অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে। সমগ্র কাজটি জেএমবিএ—আরইউ এর কর্মসূচীতে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।

উপরোক্ত আলোচনার প্রেক্ষিতে নিম্নলিখিত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

৮.৮। সিদ্ধান্ত (১) যমুনা সেতুর কারণে ঘূলভূখণ্ডে এবং চরে যে সকল জমি সিকান্ডি হবে বা সহায়ীভাবে পানিতে তলিয়ে যাবে সে সকল জমির মালিক/ব্যবহার বা বসবাসকারী প্রত্যেককে জমির বাজার দরের ৫০% হারে এককালীন ক্ষতিপূরণ দেয়া হবে। জমির মালিক যদি নিজেই জমি বসবাস বা ব্যবহারকারী হন তবে তিনি জমির বাজার দরের ১০০% এককালীন ক্ষতি পূরণ হিসেবে পাবেন। পল্লিম পাড়ের সর্বশেষ চ্যানেলটি বন্ধ করার দিন থেকে গাইডলাইন কার্যকর করা হয়েছে বলে গণ্য করা হবে এবং পুর্বতারের গাইড বাঁধ নির্মাণের দিন থেকে ৩ (তিনি) বৎসর পর্যন্ত এই গাইডলাইন মেয়াদ বহাল থাকবে। RRAP তে এই খাতে যে ৫ (পাঁচ) বেসটি টাকা বোক বরাদ্দ আছে তা থেকে এই ব্যয় আপাতত নির্বাহ শুরু করা হবে। বন্যা বা পানির উচ্চতা বৃদ্ধির কারণে চরে চাষাবাদের অধীন কোন জমি অসহায়ীভাবে পানিতে নিয়ন্ত্রিত হলে শব্দের যে ক্ষতি হবে জেএমবিএ তার ক্ষতিপূরণ প্রদান করবে। পানির উচ্চতার তারতম্যের কারণে চরের শব্দ বিন্যাসের উপর কি প্রভাব পড়বে তা নির্ধারনের জন্য এই এলাকার Cropping Pattern এর জরিপ করা হবে। যবসেক EMAP—এ কর্মরত NGO কে দিয়ে কাজটি করাবে অথবা Socio Economic Survey এর TOR এর মধ্যে এই কাজকে অন্তর্ভুক্ত করবে। Socio Economic Survey পূর্বের ন্যায় BRAC কে দিয়ে করানো হবে। এজন্য তাদের সঙ্গে আলোচনাএন্সে চুক্তি স্বাক্ষর করা হবে। তবে তারা সম্মত না হলে যথানিয়মে সম্পর্কায়ের/মানের একটি NGO নিয়োগ করা হবে। সমগ্র কাজটি জেএমবিএ আরইউ এর কর্মসূচীতে অন্তর্ভুক্ত করা হলো।

মু-১১১১

৯। আলোচ্যসূচী-৮ : "Jamuna Char Integrated Development Project" নামক NGO কর্তৃক বিশ্বব্যাংকের Inspection Panel এর নিকট সরাসরি অভিযোগ উত্থাপন প্রসংগটি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি সভাকে জানান যে সম্প্রতি ঘমুনা চর ইন্টিগ্রেটেড ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট' নামে একটি NGO সংস্থা ঘমুনা সেতুর কারনে সেতুর ১০ কিঃ মিঃ উজান ও ১০ কিঃ মিঃ ভাট্টতে অবস্থিত প্রায় ৭৫টি চর নদীগতে বিলীন হয়ে যাওয়ার আশংকা রয়েছে এই মর্মে বিশ্বব্যাংকের Inspection Panel এর নিকট একটি অভিযোগ উত্থাপন করেছে। এই অভিযোগ পাওয়ার পর বিশ্বব্যাংক উদ্বিধ হয়ে বিষয়টির আশু নিষ্পত্তির জন্য যবসেক এর উপর চাপ সৃষ্টি করেছে। উন্নিত অভিযোগের জবাব বিশ্ব ব্যাংক ব্যবস্থাপনাকে ২৫-৯-১৯৬ ইংরাজীর মধ্যে Inspection Panel এর নিকট দিতে হবে। বিশ্ব ব্যাংক RMB এবং যবসেক এ ব্যাপারে যৌথভাবে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করছে।

৯.২। সিদ্ধান্ত : বোর্ড বিষয়টি সম্পর্কে অবস্থিত হয় এবং এ ধরনের অপপ্রচেষ্টা প্রতিহত করার সর্বাধিক ব্যবস্থা গ্রহনের জন্য যবসেককে নির্দেশ প্রদান করে।

১০। আলোচ্যসূচী-৯ : ঘমুনা বহমুখী সেতু প্রকল্পের কারনে ক্ষতিগ্রস্ত লস্ট মালিকদের ক্ষতিপূরণ প্রদান ও পুনর্বাসনের দাবী সংঞ্চালন বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, সিরাজগঞ্জ ও ডুয়াপুর এলাকায় লস্ট মালিক সমিতি সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট এই মর্মে আবেদন করেছে যে, ঘমুনা সেতু নির্মিত হলে নদী পারাপারের জন্য তাদের সমিতির অধীনে ২৬টি লস্ট চলাচল বন্ধ হয়ে যাবে এবং ৩১২ জন কর্মচারী বেকার হয়ে পড়বে। সভায় বিষয়টি আলোচনার পর অভিযোগ প্রকল্প করা হয় যে, উওক লস্ট মালিক সমিতি এখনও ক্ষতিগ্রস্ত হয়নি। ঘমুনা বহমুখী সেতু চালু হলেও তারা ক্ষতিগ্রস্ত হবেন কিনা তা বিবেচ্য। ঘমুনা সেতুতে যেহেতু পথচারী পারাপারের কোন ব্যবস্থা থাকবে না। পায়ে হেঠে প্রায় ৯ (নয়) কিলোমিটার পথ পাঢ়ি না নিয়ে জনসাধারণ এখনকার মত লক্ষ্যে যাতায়াত করবেন বলে বোর্ড সদস্যগণ অভিযোগ প্রকল্প করেন। কাজেই লস্ট মালিকগনের ব্যবসা বন্ধ হয় যাবে একম্প আশংকা করার কোন কারণ নাই। এমতাবস্থায় উওক লস্ট মালিক সমিতির আবেদন বিবেচনা করার অবকাশ নেই।

১০.২। সিদ্ধান্ত : সেতু প্রকল্প এলাকায় উন্নিত লস্ট মালিক সমিতির ক্ষতিপূরণ প্রদান ও পুনর্বাসনের দাবী সংঞ্চালন আবেদনটি সর্ব সম্মতিএলম্বনে নাকচ করা হয়।

১১। আলোচ্যসূচী-১০ : নির্বাহী পরিচালক ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের অধীনে নির্মানাধীন ঘমুনা বহমুখী সেতুর ৪টি কন্ট্রাক্টের জন্য চুক্তি ঘোতাবেক গঠিত ৩টি Dispute Review Board (DRB) এ জেএফবিএ-র প্রতিনিধি এবং বোর্ড চেয়ারম্যানদের পারিশ্রমিক অনুমোদনের বিষয়টি উপস্থাপন করেন।

১১.২। তিনি জানান যে, প্রকল্পের চারটি কন্ট্রাক্টের জন্য নিম্নরূপ ৩টি DRB গঠন করা হয়েছেঃ

DRB No.	Contract	Name of JMBAs and Contractors' Nominees as members	Name of Chairman
1.	Contract-1: Bridge & Approach Viaduct	JMBA: Mr. AKM Shamsul Haque Ex CE, RHD and EX CE, JMBA. Contractor's : Mr. A. Saleque	Justice Badrul Haider Choudhury.
2.	Contract 2: River Raining Works & Reclamation.	JMBA: Mr. Shamsul Haque, Ex Secretary and Ex Member, WDB. Contractor's: Mr. Vivian Ramsey Q. C.	Secretary General ICSID has proposed to nominate Mr. Jean Paulson as Chairman, which is under review by both parties for confirmation.
*3.	Contract 3 & 4: East & West Approach Roads Respec- tively.	JMBA: Mr. M. Ahmed, Ex CE, RHD and Ex CE, JMBA. Contractor's: Mr. Md. Ataur Rahman. Ex CE, RHD.	Mr. B. A. Choudhury , Ex Member, PSC.

১১.৩।

১১.৩। নির্বাহী পরিচালক সত্তাকে এই মর্মে অবহিত করেন যে, কন্ট্রাক্ট-২ ও DRB এর জেএমবিএ এবং টিকাদারের প্রতিনিধিগণ তাদের বোর্ডের জন্য চেয়ারম্যান নিযুক্তির ব্যাপারে একমত হতে পারেন নাই বিধায় চুক্তির শর্ত মোতাবেক তা ওয়াল্পিংটনে অবস্থিত International centre for settlement of investment Dispute (ICSID) এর নিকট লিখত পত্রের প্রেক্ষিতে উওচ সেন্টার ২০-৮-৯৬ ইং তারিখে Mr. Jean Paulson- কে চেয়ারম্যান নিয়োগের প্রস্তাব করে যা বর্তমানে অনুমোদনের জন্য প্রতিষ্ঠানীন আছে।

১১.৪। কন্ট্রাক্ট -১ এর প্রতিনিধি তাঁর বোর্ড চেয়ারম্যানের জন্য মাসিক ৩০,০০০/- টাকা এবং ICSID এর বিধি মোতাবেক TA, DA এর অন্যান্য সুযোগ সুবিধা প্রদানের জন্য টিকাদারের প্রতিনিধির সাথে একমত হয়ে অনুরোধ জানিয়েছেন। চেয়ারম্যানের জন্য প্রদেয় এই অর্থ জেএমবিএ এবং টিকাদার সভানভাবে বহন করবে।

১১.৫। কন্ট্রাক্ট-১ এর জেএমবিএর প্রতিনিধি জনাব এ,কে, এম, শামসুল হক তাঁর নিজের জন্য মাসে ২৫,০০০/- টাকা হারে পারিতোষিক (Retainer fee) দাবী করেছেন। DRB সদস্যবর্ণ ও চেয়ারম্যানগন শুধুমাত্র DRB এর জন্য স্বতন্ত্র টেলেফোন টেলিফোন ও ফ্যাক্স মেশিন সংগ্রহ না করে তাদের নিজস্ব অথবা অন্য কোন সংস্থার এসব সুবিধাদি ব্যবহার করবেন বলে জানিয়েছেন। এর ফলে তাঁদের নামে DRB ব্যবহার জনিত কারনে এসব সুবিধাদি ব্যবহারের জন্য আলাদা বিল পেশ করা দুর্ভ হবে। সে কারনে মাসিক ডিস্ট্রিটে প্রতি বোর্ডের জন্য টেলিফোন/ফ্যাক্স/টাইপিং ইত্যাদিসহ অফিস খরচ বাবদ ৫০০০/- টাকা প্রদানের প্রস্তাব করা হয়েছে।

১১.৬। DRB -১ এর জেএমবিএ'র প্রতিনিধিকে যে হারে পারিতোষিক এবং অন্যান্য সুযোগ সুবিধা দেয়া হবে কন্ট্রাক্ট-২ এর জন্য DRB -২ এর জেএমবিএ'র প্রতিনিধি জনাব শামসুল হককে একই হারে পারিতোষিক দেয়া যেতে পারে বলে নির্বাহী পরিচালক জানান। এই কন্ট্রাক্টের DRB এর চেয়ারম্যান Secretary General, ICSID দ্বারা মনোনিত হবেন বিধায় তাঁর Retainer fee ও অন্যান্য সুবিধাদি ICSID-এর বিধি অনুসারে নির্ধারিত হবে। উওচ প্রতিষ্ঠান হতে প্রস্তাব পাওয়ার পর তা পর্যাকান্তে চূড়ান্ত করা হবে।

১১.৭। কন্ট্রাক্ট ৩ ও ৪ এর কাজের ধরন একই প্রকার এবং টিকাদারও একই বিধায় একটি বোর্ড গঠন করা হয়েছে বলে নির্বাহী পরিচালক জানান। সেহেতু কন্ট্রাক্ট ৩ ও ৪ এর DRB-৩ এ জেএমবিএর প্রতিনিধি জনাব মোজাফ্ফর আহমেদ আলাদাভাবে পারিতোষিক দাবী করতে পারেন না। কোন dispute শুনানীর সময় যথানিয়মে তিনি শাতায়ত ও দৈনিক ভাতা পাবেন বিধায় একই টিকাদারের দু'টি চুক্তির জন্য গঠিত বোর্ড সদস্য হওয়ায় এ ক্ষেত্রে তিনি DRB -১ এর জেএমবিএ'র প্রতিনিধির সম্পরিমাণ পারিতোষিক অর্থ্যাত সকুলে প্রতিমাসে ২৫,০০০/- টাকা পেতে পারেন। এ বিষয়ে সকল সদস্য একমত পোষন করেন।

১১.৮। এই কন্ট্রাক্ট দু'টির (ক-৩ ও ৪) নিমিত্তে গঠিত বোর্ডের চেয়ারম্যানকেও DRB-১ এর চেয়ারম্যানের অনুরূপ মাসিক ৩০,০০০/- টাকা পারিতোষিক এবং dispute শুনানীর সময় অন্যান্য খরচ যেমন TA,DA ইত্যাদি ICSID এর বিধি মোতাবেক দেওয়া যেতে পারে। জেএমবিএ এবং টিকাদার সমভাবে এ অর্থ বহন করবে। এ বিষয়েও সদস্যবর্গ সংগতি স্থাপন করেন।

১১.৯। কন্ট্রাক্ট -১ এর জন্য DRB-১, কন্ট্রাক্ট-২ এর জন্য DRB-২ এবং কন্ট্রাক্ট-৩ ও ৪ এর জন্য DRB-৩ এ জেএমবিএর প্রতিনিধি নিয়োগ করা হয় যথাক্ষণে ১৮-২-৯৬, ৩-১২-৯৫ এবং ১৮-২-৯৬ইং তারিখে। সদস্য ও চেয়ারম্যানদের নিজ নিয়োগের তারিখ থেকে মাসিক Retainer fee প্রদান করা যেতে পারে এবং তদনুসারে তাঁদের সংগে জেএমবিএ প্রয়োজনীয় চুক্তি স্বাক্ষর করতে হবে।

১১.১০। নির্বাহী পরিচালক সত্তাকে এই মর্মে অবহিত করেন যে, উল্লেখিত DRB সমূহে জেএমবিএ'র প্রতিনিধি এবং চেয়ারম্যানের পারিতোষিক এবং অন্যান্য ব্যয় মিটানোর জন্যে প্রকল্প দলিলে কোন খাত উল্লেখ নাই। সেহেতু আপাততঃ এ ব্যয় প্রকল্পের আনুমতিক খাত হতে মিটান যেতে পারে এবং পরবর্তীতে প্রকল্প দলিল সংশ্লেষণ কালে (যদি প্রয়োজন হয়) এ ব্যয় মিটানোর জন্য আলাদা খাতের ব্যবহা করা যেতে পারে এবং সে সময় এ ব্যয় সমন্বয় সাধন করা সম্ভব হবে। আলোচনান্তে সত্তায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

১১.১১। সিদ্ধান্ত ১ (১) উল্লেখিত অনুচ্ছেদ নং ১১.৫, ১১.৬, ১১.৭, ১১.৮ ১১.৯, ১১.১০ তে DRB এর জেএমবিএ'র প্রতিনিধি এবং চেয়ারম্যানের জন্য দাবীকৃত মাসিক পারিতোষিক এবং অন্যান্য ব্যয় সহ আনুমতিক বিষয়সমূহ অনুমোদিত হয়।

(২) কন্ট্রাক্ট-২ এর DRB এর জন্য যিনি চেয়ারম্যান নিয়োজিত হবেন তাঁর বেতন ভাতা ইত্যাদির প্রস্তাব ICSID হতে পাওয়া গেলে তাহা হারাহারিভাবে ৫০% জেএমবিএকে প্রদান করতে হবে।

(৩) DRB এর জেএমবিএ কর্তৃক মনোনিত সদস্যবর্গের সংগে এবং চেয়ারম্যানগনের সংগে (এ ক্ষেত্রে টিকাদার ও যবসেক যৌথভাবে) আলাদাভাবে প্রয়োজনীয় চুক্তি স্বাক্ষরের

মুদ্রা  
১১/১/১

- ৮ -

ক্ষমতা যবসেকের নির্বাহী পরিচালনকে প্রদান করা হয়।

১২। আলোচ্যসূচী-১১ : যমুনা সেতু প্রকল্পের পূর্বতীরের বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ-কাম-সড়ক নির্মানে (কলটাইট-৭) কাজের মেয়াদ বৃদ্ধি এবং তৎসংশ্লিষ্ট ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়ে নির্বাহী পরিচালক সভাকে অবহিত করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং-৭ (পূর্ব তীরের বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ-কাম-সড়ক) নির্মান কাজ ১০ ই জানুয়ারী, ১৯ ই ২ তারিখ হতে শুরু করে ২০ মাস অর্থাৎ আগস্ট '৯২ ই ২ এর মধ্যে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক শেষ হওয়ার কথা ছিল। কিন্তু ১০ ই জানুয়ারী, ১৯ ই ২ তারিখে নির্মান কাজ শুরু হলেও এই প্রকল্পের ১.২ কিলোমিটার (কিঃ মিঃ) রাস্তা সংশ্লিষ্ট জমি (চঃ ০+০০০ হতে ০+৭০০ এবং পুরাতন ভূয়াপুর সড়ক বরাবর ০+০০০ হতে ০+৫০০) কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ২৯-০৭-৯২ ই ২ তারিখে হার্ড পয়েন্টের জমির সংগেএকই সাথে ছবুম দখল করা হয় অর্থাৎ নির্মান কাজ শুরু করার ১৮ মাস পর এই জমি ছকুম দখল করা হয়। এর পরও সহনীয় জনসাধারণ ক্ষতি পূরণ বৃদ্ধির দাবীতে ঠিকাদারকে বর্ণিত ১.২ কিঃ মিঃ-এ কাজ আরম্ভ করতে বাঁধা দেওয়ায় ঠিকাদার কাজ শুরু করতে পারে নাই। কর্তৃপক্ষ হতে সময়মত ঠিকাদারকে জমির দখল দেয়া সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির উদ্দেশ্যে প্রকল্পের ইন্ট্রিনিয়ার-এর পরামর্শ মোতাবেক এবং চুক্তির শর্ত অনুসারে কর্তৃপক্ষ হতে বিষয়টি পরীক্ষা নিরীক্ষার পর চুক্তির সময়সীমা এক বৎসর (আগস্ট '৯৩ ই ২ পর্যন্ত) বৃদ্ধি করা হয় এবং এর জন্য Price escalation দিতে হয়।

১২.২। এই ১.২ কিঃ মিঃ রাস্তা নির্মানের সংশ্লিষ্ট জমি কোথাও কোথাও পানিতে নিষ্পত্তি, কোথাও আবার কাদামাটির শ্রেণীভুক্ত ছিল, ফলে এ মাটি দ্বারা ডিজাইন মোতাবেক ২০০ মিঃ মিঃ-এর প্রতিটি স্তরে অনুমোদিত বর্ণিত সময়ের মধ্যে নির্দিষ্ট কমপ্যাকশন অর্জন আদৌও সম্ভব ছিল না। কেননা মাটি এত ভিজা ছিল যে Maximum dry Density অর্জনের জন্য স্বাভাবিকভাবে Optimum moisture content পাওয়া অসম্ভব ছিল। তাছাড়া পরবর্তী বর্ষা মৌসুমের আগেই মাটির কাজ শেষ না করতে পারলে পেতমেটের কাজও করা সম্ভব হত না। অধিকন্তু পূর্ব পরিবন্ধনা মোতাবেক ১৯৯৪ ই ২ সালের জানুয়ারী মাসে ২ নঘর চুক্তির ড্রেজার/যন্ত্রপাতি সাইটে আসার কথা ছিল। এই সকল যন্ত্রপাতি Mobilization এর জন্য এই সময়ের পূর্বেই চুক্তি-৭ শেষ করা একাত্তুই অপরিহার্য ছিল। তাই সময়মত প্রকল্পের কাজ শেষ করার স্বার্থে এবং কাজের গুণগত মান ঠিক রেখে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করার জন্য ইন্ট্রিনিয়ারের পরামর্শ মোতাবেক Carried Earth এর মাধ্যমে বর্ণিত ১.২ কিঃ মিঃ রাস্তার মাটির কাজ করা হয়। চুক্তিপত্রের ৫২ নঘর ধারা অনুযায়ী এই Carried Earth -এর দর পরামর্শ প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রতি ঘন মিটারে ১৭৬/- টাকা হিসেবে নির্ধারণ করা হয়েছে।

১২.৩। চুক্তি নং-৭ এর ঠিকাদারি প্রতিষ্ঠানের চুক্তির মেয়াদ ২০ মাসের সহলে বৃদ্ধি পেয়ে ৩২ মাস হয়েছে যার ফলে প্রকল্প ব্যয় ১৮,২৬,৮৩,০৮২/- টাকার সহলে Price Escalation সহ(টাকা ১৭,৫৭,৯১,৬৭১+টাকা ৩,৯৮,৪৯,১৬১) = ২১, ৫৬, ৪০, ৮৩২/- টাকা হয়েছে। ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল ইতিমধ্যে পরিশোধ করা হয়েছে বলে নির্বাহী পরিচালক সভাকে অবহিত করেন।

বিষয়টি সভায় আলোচনান্তে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয়।

১২.৪। সিদ্ধান্ত : চুক্তি নং-৭ এর বাড়তি ব্যয় (অর্থাৎ প্রকল্প ব্যয় টাকা ১৮,২৬,৮৩,০৮২/- টাকার সহলে বৃদ্ধি পেয়ে ২১, ৫৬, ৪০, ৮৩২/- টাকা) এবং চুক্তির মেয়াদ ২০ মাসের সহলে বৃদ্ধি পেয়ে ৩২ মাস হওয়ার বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

১৩। আলোচ্যসূচী-১২ : যমুনা বহুমুখী সেতু নির্মানের ফলে পার্শ্ববর্তী এলাকায় বন্যা বৃদ্ধি ও নদী ভাঙ্গনের (Induced erosion ও flood affect) এর পরিসীমা নির্ণয়ের জন্য Physical Model Study বাবদ ৩৬,৫৯,৬৯০/- টাকা ব্যয় নির্বাহের বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপর্যাপ্ত করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ এবং পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের অধীন ফরিদপুরে অবস্থিত নদী গবেষনা ইনিষ্টিউটের এর মধ্যে বিগত ২১-৯-৯৫ ই ২ তারিখে সম্পাদিত (৩,১২,২৮,৮৯২/- টাকার ব্যয় নির্বাহের) একটি চুক্তির মাধ্যমে যমুনা সেতু নির্মাণ করার ফলে সেতু এলাকায় যমুনা নদীর Morphological Change কি হবে এবং সেতু ও গাইড বাঁধের উপর উহার কি প্রভাব পড়বে উহা নির্ণয়ের জন্য একটি Physical Model Study হাতে নেয়া হয়। এই Model Study এর কাজ অন্ত চলছে এবং ইতোমধ্যে সমাপ্ত কোন কোন অংশের কাজ হতে জেএমবিএ উপকৃত হচ্ছে। সম্ভাব্যতা সমীক্ষা এবং বিশ্ব ব্যাখ্যকের সুপারিশ মোতাবেকই প্রয়োজনীয় কাজ সমূহ Model Study এর TOR প্রস্তুত করার সময় অন্তর্ভুক্ত করা হয়। TOR প্রস্তুতের সময় বন্যার মাঝা বৃদ্ধি ও নদী ভাঙ্গন জনিত ক্ষতিগ্রস্ত PAPs দের Compensationion দেয়ার বিষয়টি প্রাধান্য না পাওয়ায় ভাঙ্গন এলাকা চিহ্নিত করনের বিষয়টি বর্ণিত কাজে অন্তর্ভুক্ত করা হয় নাই। SWMC এবং RRI এর প্রতিনিধিগণ Model Study এর মাধ্যমে এই এলাকা চিহ্নিত করা যেতে পারে বলে মতামত প্রদান করেন। এই

১২/১/১

২/১০

Physical Model Study করার জন্য ফরিদপুরসহ নদী গবেষণা ইনসিটিউট বিগত ২৯-৮-১৬ইং তারিখে ৩৬,৫৯,৬৯০/- ব্যয়ের একটি প্রস্তাব JMB বরাবরে দাখিল করেছে। Erosion & Flood Affected PAP দের Compensation দেয়ার লক্ষে সীমা নির্ধারণের এই কাজটি পিলি বহিভূত একটি নতুন কাজ। ইহার জন্য পিপিতে কোন নির্দিষ্ট ব্যয় এর সংস্থান রাখা হয় নাই। তবে RRAP এর পিলি খাত "XII" Creation of special fund to mitigate unforeseen effects of the JMB Project on PAPs." এ ৫০০.০০/- লক্ষ টাকার সংস্থান আছে। RRAP এর এই খাত হতে প্রস্তাবিত Physical Model এর জন্য ৩৬,৫৯,৬৯০/- টাকা ব্যয় নির্বাচ করা যেতে পারে বলে নির্বাচী পরিচালক মত ব্যওহা করেন।

আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহিত হয় :

১৩.২। সিদ্ধান্ত : Revised Resettlement Action Plan (RRAP) এর সংশোধিতব্য পিলি-তে সংস্থান করা সাপেক্ষে প্রস্তাবিত Physical Model এর জন্য ৩৬,৫৯,৬৯০/- টাকা ব্যয় নির্বাচের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

পরিশেষে সভাপতি সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

১৩.২।  
১১/১১/১১

বিষয়টি

(আলোচনান্তে নির্বাচিত)

মরা, ঘোগাঘোগ অব্রণালয়

ও

চেয়ারম্যান

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।

১.২৪.১৬.

সাহিত্য-ঘূর্ণনা

গত ৭ই সেপ্টেম্বর/৯৬ ইঁ তারিখ সকাল ১০-০০ ঘটিকায় যমুনা বহুমুখী সেতু  
কর্তৃপক্ষের সম্মেলন কক্ষে মানবীয় যোগাযোগ মন্ত্রীর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের ৫৩ তম  
বোর্ড মিটিং-এ উপস্থিত সদস্য/কর্মকর্তাগণের তালিকা :

এশিয়িক নং সদস্য/কর্মকর্তার নাম ও পদবী

মন্ত্রনালয়/সংস্থা

১।	জনাব ফজলল হাসান ইউসফ সদস্য (ভৌতিক ও অবকাঠামো)	পরিকল্পনা কমিশন।
২।	জনাব ওয়ালিউল ইসলাম সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ।
৩।	জনাব সৈয়দ আকুস সামাদ সচিব	বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রনালয়।
৪।	ডঃ আকবর আলি খান সচিব	অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রনালয়।
৫।	মেজের জেনারেল মোহাম্মদ আবোয়ার হোসেন বিপি, পিএসসি	চীক অব জেনারেল স্টাফ।
৬।	জনাব মোঃ ওমর হাদী অতিরিক্ত সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ।
৭।	জনাব তোহর আহমদ প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৮।	জনাব মোঃ ফরহাদ হোসেন খান প্রধান প্রকৌশলী	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
৯।	ডঃ জামিনুর রেজা চৌধুরী অধ্যাপক	সদস্য, প্যাবেল অব এক্যুপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১০।	ডঃ আইমুন নিশাত অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১১।	ডঃ আঞ্জলি, ম, সফিউল্লাহ অধ্যাপক	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়