

২২ মে

১৭ই নভেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৪ তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

১৭ই নভেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখে ঘোগাঘোগ অন্তী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে
ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৪তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও
কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিস্থিত-'ক' তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫৩তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী
নিশ্চিতকরনের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৩ তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তসমূহ পঠনের
পর উক্ত কার্যবিবরণীর উপর কারো কোন মন্তব্য না থাকায় তা নিশ্চিত করা হয়।

আলোচ্যসূচী — ২.১ ঘমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক কন্ট্রাট-১ এর
কাজ সমাপ্তির জন্য ৫৫ দিনের অন্তর্বর্তীকালীন সময় বর্ধিত করণের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন
করে বলেন যে, কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদার নির্ধারিত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে তিনটি পৃথক কারণ
দেখিয়ে সময় বর্ধিত করার অনুরোধ করেছে। এ কারণগুলো হচ্ছে (১) বিলম্বে কাজ শুরু
করার কার্যাদেশ প্রদান জনিত (২) হরতাল, অসহযোগ ইত্যাদি জনিত এবং (৩) প্রকল্প
এলাকায় টেলিকমিউনিকেশন ব্যবস্থা স্থাপনে বিলম্ব জনিত কারণ। উল্লেখিত দ্বিতীয় এবং
তৃতীয় কারণগুলোর বিষয়ে নির্মান তদারকি উপদেষ্টা (CSC) যথোপোযুক্ত প্রমাণাদি/দলিলাদি
ঠিকাদারের কাছ থেকে না পাওয়ার দরজন এ বিষয়ে তার সুপারিশ সহগিত রেখেছে। তবে
সিএসসি বিভিন্ন কৌশলগত এবং অবস্থানগত কারণ বিস্তারিতভাবে ব্যাখ্যা করে
উপরোক্তে প্রথম কারণটি অর্থাৎ বিলম্বে কার্যাদেশ প্রদানের কারণে কন্ট্রাট-১ এর কাজ
সমাপ্তির জন্য ৫৫ দিনের অন্তর্বর্তীকালীন সময় বর্ধিত করণের সুপারিশ করেছে। তিনি আরো
জানান যে, চুক্তির শর্তানুসারে কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদার আইনগতভাবে সময় বর্ধিত করণের
দাবী করতে পারে না। কিন্তু সিএসসি এবং ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা (MC) "equity" র কথা বিবেচনা
করে কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদারের কাজ সমাপ্তির জন্য ৫৫ দিন সময় বর্ধিত করণের সুপারিশ
করেছে। অতপরঃ তিনি জানান যে, কন্ট্রাট-২ এর ঠিকাদারকে বিলম্বে কার্যাদেশ জারির জন্য
VO-১ এর মাধ্যমে কাজের জন্য বর্ধিত সময় প্রদান করা হয়েছিল। কিন্তু কন্ট্রাট-১ এর
ঠিকাদারের ক্ষেত্রে তা করা হয়নি বলেই equity এর প্রশ্ন এসেছে। কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদারকে
প্রস্তাবিত ৫৫ দিন সময় বর্ধিত না করলে "Contract at large" হতে পারে এবং ঠিকাদারের
কাজ সমাপ্তি কাল ৫৫ দিনের বেশী হলেও জেএমবিএ কর্তৃক "liquidated damage" দাবী
করার বিষয়ে আইনগত জটিলতা দেখা দিতে পারে বলে CSC এবং MC মনে করে।

২.২। আলোচনায় অংশ গ্রহণ করে অর্থ সচিব বলেন যে, কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদার তিনটি
পৃথক পৃথক কারণ দেখিয়ে সময় বর্ধিত করণের অনুরোধ করেছে অর্থে সিএসসি মাত্র একটি
কারণের জন্য ৫৫ দিন সময় বর্ধিত করণের সুপারিশ করেছে যা এককভাবে বিবেচনা করার
অবকাশ আছে বলে তিনি মনে করেন না। কারণ এরপর ঠিকাদার অপর দুইটি কারণের জন্য
পুনরায় সময় বর্ধিত করণের আবেদন জানাতে পারে। অতএব সিএসসি ঠিকাদারের দাবীকৃত
সবগুলি কারণ বিশ্লেষণ ও ঠিকাদারের সাথে আলাপ আলোচনা করে এই সব কারণের জন্য
একটি পূর্ণাঙ্গ এক কালীন সময় বর্ধিত করণের প্রস্তাব করতে পারে। এতে নানা কারণে
সময় বর্ধিত করার প্রয়োজন হবে না এবং প্রয়োজনবোধে এই বিলম্বের কারণগুলি একটি
অপরটির সাথে Subsumed করা সম্ভব হতে পারে।

২.৩। সেনাবাহিনীর চীফ অব জেনারেল ষ্টাফ এর এক প্রশ্নের উত্তরে নির্বাহী পরিচালক
জানান যে, চুক্তি অনুযায়ী ১১৫৫ দিনে কন্ট্রাট-১ এর কাজ সম্পন্ন করার কথা এবং কাজ
সম্পাদনের তারিখ ১৫ই ডিসেম্বর ১৯৯৭ ইং তে নির্ধারণ করা আছে। উক্ত ঠিকাদারকে কাজ
দেয়া হয়েছে ৫৫ দিন পরে; এর পরও ১৫ই ডিসেম্বর, ১৯৯৭ তারিখেই কাজ সম্পন্ন করে
দেয়ার জন্য ঠিকাদারকে চাপ প্রয়োগ করা যুক্তি সঙ্গত কিনা তাহা বিবেচ্য। তিনি আরো

২০১১/১৮

জানান যে, অন্তর্জাতিক দরপত্রের শর্ত অনুযায়ী প্রকল্পের ইন্ট্রিনিয়ার কাজ পরিদর্শন, মান নিয়ন্ত্রণ, বিল প্রদান, সময় বর্ধিতকরণ ইত্যাদি বিষয়ে দায়িত্বপ্রাপ্ত। এক্ষেত্রে ইন্ট্রিনিয়ার অর্ধাৎ সিএসসি কর্তৃক ৫৫ দিন সময় বর্ধিত করণের পরামর্শ প্রত্যাখ্যান করা হলে বিষয়টি ভবিষ্যতে ঠিকাদারের পক্ষে সুবিধাজনক পরিস্থিতির সৃষ্টি করতে পারে।

২.৪। আলোচনার এক পর্যায়ে বোর্ডের চেয়ারম্যান ও ঘোগাঘোগ মন্ত্রী অর্থ সচিবের সাথে একমত পোষণ করে বিভিন্ন কারণে কন্ট্রাট-১ এর সময় বর্ধিত করণের বিষয়ে একটি পূর্ণাঙ্গ চিত্র প্রণয়নের পরামর্শ দেন, আর ডিপ্টিতে পরবর্তী বোর্ড সভায় সিদ্ধান্ত নেয়া যায়। এই মতামতের সাথে প্যানেল অব এক্সপার্টস এর সদস্য ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরীও একমত পোষণ করেন।

আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত-৩ : কন্ট্রাট-১ এর জন্য বিলটিত কার্যাদেশজনিত কারণে ৫৫ (পঞ্চাশ) দিনের অন্তর্ভুক্তিকালীন সময় বর্ধিত করণের প্রস্তাব বিচ্ছিন্নভাবে নিষ্পত্তি না করে অন্যান্য কারণে এই কন্ট্রাটের সম্ভাব্য সময় বর্ধিতকরণ সম্পর্কিত একটি পূর্ণাঙ্গ চিত্র প্রণয়ন করতঃ পরবর্তী বোর্ড সভায় বিষয়টি উপস্থাপনের জন্য জেএমবিএকে উপদেশ দেয়া হয়।

আলোচ্যসূচী-৩ : নির্বাহী পরিচালক কন্ট্রাট-৪ (পল্টিম এপ্রোচ রোড) নির্মানের জন্য সময় বর্ধিত করণের প্রস্তাবটি সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যদুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের সকল কন্ট্রাটের কাজ পরস্পরের সঙ্গে সম্পর্কযুক্ত। মূল চুক্তি মোতাবেক ১৫ই জুন, ১৯৯৬ ইং তারিখে ২নং কন্ট্রাটের অধীনে "Reclamation to the West Bridge End Facilities and of the crossdam" কাজ সম্পন্ন করার কথা, কিন্তু Variation Order-1 এর মাধ্যমে ইহা ১৫ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখ পর্যন্ত পিছিয়ে দেয়া হয়। এর ফলে ৪নং কন্ট্রাট এর ঠিকাদার এ বিষয়ে এই ঘর্ষে আপত্তি উপস্থাপন করে যে, সময় বর্ধিত ব্যতিত মূল চুক্তি মোতাবেক সকল নির্মান কাজ ১লা ফেব্রুয়ারী ১৯৯৭ এর মধ্যে শেষ করা তাদের পক্ষে সম্ভব হবে না। ২নং কন্ট্রাট এর Reclamation এর কাজ শেষ করার পর সেই স্থানে পল্টিম পাড়ের Bridge End Facilities সংস্কার কাজ এবং এ স্থানের প্রায় ৪ কিলোমিটার রাস্তার কাজ শুরু করে শেষ করতে হবে এবং এই কাজ শেষ করতে ঠিকাদার ৬ মাস অতিরিক্ত সময় চেয়েছে।

৩.২। তিনি সভাকে আরো জানান যে, Variation order ৩,৪,৫,৬, ও ১০ এর মাধ্যমে ঠিকাদারকে অতিরিক্ত কাজ প্রদান করা হয়েছে, অতিরিক্ত স্ট্রাকচার নির্মানের সিদ্ধান্ত নেয়া হয়েছে এবং মূল স্ট্রাকচারের ডিজাইন পরিবর্তন করা হয়েছে। এদের মধ্যে V0-3 মোতাবেক Railway Overpass নির্মানের জন্য সবচেয়ে বেশী সময় প্রয়োজন হবে। কেননা এর জন্য বিশেষ ধরনের Reinforcement-bar আবদ্ধানী করতে হবে যা দেশে পাওয়া যায় না। অধিকন্তু এখনই যদি এই Re-bar আবদ্ধানীর ব্যবস্থা করা হয় তবুও নূন্যতম ৪(চার) মাস সময় লাগবে সেগুলো সাইটে ডেলিভারী পেতে। সেক্ষেত্রে Railway Overpass Structure নির্মানের কাজ ১৯৯৭ সালের মে মাসের শেষ নাগাদ সম্পন্ন করা যাবে। এরপর বাকী মাটির কাজ এবং পেডমেন্টের কাজ শেষ করতে ৩(তিনি) মাস সময় লাগার কথা, তবে বর্ষা মৌসুমের দরমান আরোও ১(এক) মাস বেশী সময় লাগতে পারে অর্থাৎ সেপ্টেম্বর' ৯৭ পর্যন্ত। তিনি আরো জানান যে, V0-3 এর জন্য যে অতিরিক্ত সময় লাগবে, সেই সময়ের মধ্যে V0-4,5,6, এবং 10 এর কাজ সম্পন্ন করে ফেলা সম্ভব। তাই V0-3 এর জন্য সময় বর্ধিত করলে অন্যগুলি এই সময়ের মধ্যে সমন্বিত (subsumed) হয়ে যাবে।

৩.৩। নির্বাহী পরিচালক আরো জানান যে, মূল চুক্তি মোতাবেক ৪নং ঠিকাদারের যে পরিমাণ pavement কাজ করার কথা ছিল, পল্টিম গাইড বাঁধের স্থান পরিবর্তনের কারণে তাকে প্রায় ১.৫০ কিলোমিটার নির্মান কাজ বেশী করতে হবে। এ জন্য প্রায় আড়াই মাস সময়

মু- ৩১/১১

বেশী লাগবে। এ কাজ VO-3 এর জন্য বর্ধিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন হবে বিধায় এর জন্য অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হবেন।

৩.৪। উপরোক্ত অবস্থার আলোকে প্রকল্প উপদেষ্টা (CSC) ৪নং টিকাদারকে সমুদয় কাজ সম্পন্ন করার জন্য আগামী ১লা ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৭ ইং হতে ১লা অক্টোবর, ১৯৯৭ ইং পর্যন্ত ৮(আট) মাস সময় বর্ধিত করার সুপারিশ করেছে বলে তিনি জানান। যবসেকের ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা (MC)ও এই ৮(আট) মাস সময় বর্ধিত করণের প্রচ্ছাব সুপারিশ করেছে। তিনি আরো জানান যে, প্রকল্প এলাকায় বিভিন্ন সময়ে প্রাচীক অস্ত্রোষ, আইন শৃঙ্খলা পরিস্থিতির অবনতি ও দেশে বিগত রাজনৈতিক অস্থিরতার কারণে টিকাদার পূর্ব পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ করতে পরিপূর্ণভাবে সক্ষম হয় নাই। প্রচ্ছাবিত ৮ মাস সময় বর্ধিত করা হলে তার সাথে অন্যান্য কারণজনিত প্রাপ্য সময় Subsumed হয়ে আবে।

৩.৫। এই বিষয়ে অর্থ সচিব এই মর্মে মত ব্যক্ত করেন যে, বাড়তি কাজের জন্য সময় বৃক্ষি করা এবং সে কারনে ব্যয় বৃক্ষি চুক্তিসঙ্গত, তবে এই বর্ধিত সময়ে মূল কর্মসূচীতে কাজের ব্যয় যাতে বৃক্ষি না পায় এবং তা সময়মত সম্পন্ন হয় সে বিষয়টি লক্ষ্য রাখতে হবে। এ সব কাজের Price escalation-এর বিষয়টিও বিবেচনা করে দেখতে হবে। তিনি আরো জানান যে, সময় বর্ধিত করণের ডিস্ট্রিবিউটেড work schedule এর Bar chart প্রণয়ন করতে হবে। ডিস্ট্রিবিউটেড অন্য কোন কারনে এই কন্ট্রাক্টের ব্যয় যাতে আর বৃক্ষি না পায় সেদিকেও লক্ষ্য রাখতে হবে। সত্ত্বায় অন্যান্য সদস্যগণ এ বিষয়ে একমত পোষণ করেন।

আলোচনাতে সত্ত্বায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : কন্ট্রাক্ট-৪ (পশ্চিম এপ্রোচ রোড) এর আওতায় অতিরিক্ত কাজ সম্পন্নের জন্য চুক্তির মেয়াদ আগামী ১লা ফেব্রুয়ারী ১৯৯৭ হতে ১ল অক্টোবর ১৯৯৭ ইং পর্যন্ত বর্ধিত করার প্রচ্ছাব সত্ত্বায় অনুমোদিত হয়। এই কন্ট্রাক্টের work schedule এর Bar chart প্রণয়ন করে তা অনুসরণ করতে হবে।

আলোচ্যসূচী-৪ : সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাচী পরিচালক ২নং চুক্তির অধীনে পূর্ব গাইড বাধ নির্মানের জন্য প্রবেশ খাল (Access channel) খননের অতিরিক্ত ব্যয় অনুমোদনের বিষয়টি সত্ত্বায় উপস্থাপন করেন। তিনি access channel এর অবস্থান ও তা খননের প্রয়োজনীয়তা ব্যাখ্যা করেন। তিনি জানান যে, VO-1 জারির আধ্যমে নির্মান কর্মসূচীর পরিবর্তন করা হয়। পরিবর্তিত কর্মসূচী অনুযায়ী প্রথমে পশ্চিম গাইড বাধ এবং পরে পূর্ব গাইড বাধ নির্মানের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। ফলে পূর্ব গাইড বাধ নির্মানের ক্ষেত্রে মূল সেতু (কন্ট্রাক্ট-১) এর নির্মান কাজের সাথে Interface problem দেখা দিয়েছে।

৪.২। তিনি আরো জানান যে, সেতু নির্মানকারী টিকাদার-১ বর্তমানে ৪৯নং পিয়ার হতে ৩২নং পিয়ার পর্যন্ত মূল সেতুর নির্মান কাজ করছে এবং সেতুর উত্তর পার্শ্বে সেতু এলাইনমেন্ট বরাবর মাটির রাস্তা নির্মান করে তা পাইলের কনফিট ফিলিং এর কাজে ব্যবহার করছে। যেহেতু মূল সেতুর নির্মান কাজ কোন অবস্থাতে বিপ্লিত করা আবে না, সেহেতু উত্তর অংশে ড্রেজার এবং অন্যান্য জাহাজের যাতায়াতের জন্য সেতুর উত্তর দিকে একটি নতুন access channel খনন করা হয়েছে। এই নতুন খননকৃত access channel দ্বারা টিকাদার-২ এর Dredger এবং অন্যান্য জাহাজ গাইড বাধ লেআউটে খনন করার জন্য প্রবেশ করছে। এ ছাড়া বিকল্প কোন পথ নেই। বিগত ০১/১০/৯৬ ইং হতে বর্ণিত access channel এর ড্রেজিং কাজ আরম্ভ করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তাবায়নের স্বার্থে জেএমবিএ-র পক্ষ থেকে এ বিষয়ে বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে সম্মতি জানানো হয়েছে, অন্যথায় CSC এর অত্তে কন্ট্রাক্ট-২ এর টিকাদার বিলয়ে সম্মতি প্রদানের অভুহাতে অতিরিক্ত mobilization cost এর দাবী করতে পারতো।

মু- ৮/১/১১

৪.৩। তিনি সভাকে জানান যে, সিএসসি ও ঠিকাদার ঘোষতাবে নূন্যতম প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে এই খালের ডিজাইন প্রনয়ন করেছে এবং এই ডিজাইন অনুযায়ী access channel তৈরীর জন্য ১,৫১০,০০০ কিউবিক মিটার অতিরিক্ত ড্রেজিং কাজ বাবদ টেক্ডারে মাটি ড্রেজিং কাজের জন্য ৯৫.১৭ টাকা প্রতি ঘনমিটার দরে অতিরিক্ত ১৪২.৫০ মিলিয়ন টাকা ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। কাজ চলাকালে এ খালের রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় ঠিকাদার বহন করবে। তবে খালের মুখে নতুন চর জাগার প্রবণতা অব্যাহত রয়েছে। নতুন চর জাগার কারণে খালের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেলে এ কাজের ব্যয় আরও বৃদ্ধি পেতে পারে।

৪.৪। এ পর্যায়ে, অর্থ সচিব এই ঘর্ষে মত ব্যক্ত করেন যে, প্রকল্প বাস্তবায়নে এয়াবত অতিরিক্ত ব্যয় কর হয়েছে এবং সম্ভাব্য বাড়তি ব্যয়ের একটি পূর্ণাঙ্গ চিত্র প্রণয়ন করে বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা প্রয়োজন। এর ফলে সরকারকে প্রকল্পটির জন্য কতটা বাড়তি ব্যয় বহন করতে হবে তা জানা যাবে।

বিষয়টি আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : কন্ট্রাট-২ এর অধীন access channel তৈরীর জন্য ১,৫১০,০০ কিউবিক মিটার অতিরিক্ত ড্রেজিং কাজ বাবদ ১৪২.৫০ মিলিয়ন টাকা বাড়তি ব্যয়ের একটি পূর্ণাঙ্গ চিত্র প্রণয়ন করে বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা প্রয়োজন। এর ফলে সরকারকে প্রকল্পটির জন্য কতটা বাড়তি ব্যয় বহন করতে হবে তা জানা যাবে।

আলোচ্যসূচী-৫ : যমুনা সেতু প্রকল্পের নির্মানস্তোর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, জেএমবিএর সংশ্লেষিত অভিনেত্ব অনুযায়ী প্রকল্পের রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব যমুনা বহমুঝী সেতু কর্তৃপক্ষের উপর ন্যস্ত করা হয়েছে। তিনি "Institutional Arrangement for Operation & Maintenance of Jamuna Multipurpose Bridge" লিঙ্গানামে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা কর্তৃক পেশকৃত প্রতিবেদনের "Options for Institutional Arrangement" অনুচ্ছেদে বর্ণিত সেতু রক্ষণাবেক্ষণের প্রাতিষ্ঠানিক রূপরেখ্যা সম্পর্কিত নিম্নে বর্ণিত চারটি বিকল্প প্রস্তাব সভায় তুলে ধরেন :

(ক) প্রথম প্রস্তাবটি সম্পর্কে তিনি জানান যে, জেএমবিএ কর্তৃক সম্পূর্ণরূপে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। তবে এ ব্যবস্থায় প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগসহ তাদের প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করা সময় সাপেক্ষে ব্যাপার। তাছাড়া কারিগরী দিক থেকে জটিল, অত্যাধুনিক এবং বৃহৎ সেতুটি সম্পূর্ণ পাবলিক সেক্টর দ্বারা এককভাবে পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা সমীচীন হবে কিনা তাও বিবেচ্য।

(খ) দ্বিতীয় প্রস্তাব অনুসারে বাংলাদেশ সরকারের সংস্থানসমূহ দ্বারা (RHD, PWD, BWDB) সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। তবে কেন্দ্রীয়ভাবে সেতু রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব কোন সংস্থার উপর না থাকায় সমন্বয়ের সমস্যাসহ বিভিন্ন অসুবিধার কথা তিনি উল্লেখ করেন।

(গ) তৃতীয় প্রস্তাব মতে তিনি বেসরকারীকরন পদ্ধায় সেতু রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি তুলে ধরেন। তবে জাতীয় শ্রেণীপূর্ণ দেশের সর্ববৃহৎ প্রকল্পটি সম্পূর্ণরূপে ব্যাক্তিমালিকানাধীন প্রতিষ্ঠান দ্বারা পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা সমীচীন হবেনা বলে জেএমবিএ মনে করে।

(ঘ) ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাটর দ্বারা সেতুর রক্ষণাবেক্ষণের প্রস্তাবটি সম্পর্কে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, এ পদ্ধায় সেতু রক্ষণাবেক্ষণের সার্বিক এবং আর্থিক দায়িত্ব জেএমবিএ নিয়ন্ত্রণ করবে, তবে সেতু পরিচালনা ও নিয়ন্ত্রণের রক্ষণাবেক্ষণের কার্যসমূহ সম্পাদনের জন্য অভিজ্ঞ বেসরকারী প্রতিষ্ঠানের সাথে জেএমবিএ চুক্তি করতে পারে।

৩৩/১৫

৫.২। সেতু রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচালনার সাথে দেশের সর্ববৃহৎ ও সর্বোচ্চ গুরুত্বপূর্ণ ঘনুমা সেতুর সার্বিক নিরাপত্তার বিষয়টিও জড়িত বলে সভায় মত প্রকাশ করা হয়। কাজেই এসব বিষয়গুলি আরো ডাল ভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষা করে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা বাঞ্ছনীয় হবে বলে সভায় মত প্রকাশ করা হয়। তাছাড়া প্রস্তাবিত ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতেও বিভিন্ন option আছে। এই বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত গ্রহনের পূর্বে MC কর্তৃক তৈরীকৃত কার্যপদ্ধতি অর্থ, সংস্থাপন, আইন, পরিবহন, ঢালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়, সড়ক ও রেলপথ বিভাগ এবং প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়ে পাঠিয়ে তাদের মতামত নেয়া প্রয়োজন বলে সভায় মত প্রকাশ করা হয়।

৫.৩। সেতু বিভাগের অতিরিক্ত সচিব সাম্প্রতিককালে শুক্রবার বৃহৎ কয়েকটি সেতু পরিদর্শনের অভিজ্ঞতার আলোকে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে ঘনুমা সেতু রক্ষণাবেক্ষণের পক্ষে মত প্রকাশ করেন। তিনি আরো জানান যে Project Agreement অনুযায়ী সেতু রক্ষণাবেক্ষনের নীতিমালা ও জনবল (Core organisation) সংঘন্ত প্রতিবেদন জুন' ৯৭ সালের মধ্যে বিশ্বব্যাংকের কাছে পেশ করতে হবে। প্যানেল অব এক্সপার্টস এর সদস্য ডঃ আইনুন নিশাত জানান যে, এ বিষয়ে তড়িৎ ব্যবস্থা গ্রহণ একান্ত প্রয়োজন কেননা ইতিমধ্যে বিষয়টি বিলম্বিত হয়েছে।

৫.৪। ঘনুমা সেতু প্রকল্পের নিরাপত্তার বিষয়টিও সভায় গুরুত্বসহকারে আলোচনা করা হয়। সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন মন্ত্রণালয়/সংস্থা হতে পরামর্শ গ্রহণ করে একটি কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহনের বিষয়ে সভায় একমত হয়। সভায় ঘনুমা বহমুখী সেতুর সার্বিক নিরাপত্তার বিষয়ে বোর্ডে একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ প্রতিবেদন পেশ করার জন্য বোর্ডের সম্মানিত সদস্য বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর Chief of General Staff কে অনুরোধ করা হয়।

বিষয়টির উপর বিস্তারিত আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : (ক) ঘনুমা বহমুখী সেতু প্রকল্পের নির্মানের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নীতিমালা ও জনবল নির্ধারনের লক্ষ্যে ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা কর্তৃক প্রণীত "Institutional arrangement for operation & Maintenance of Jamuna Multipurpose Bridge" প্রতিবেদনের উপর মতামত প্রদানের জন্য তা অর্থ, সংস্থাপন, আইন, পরিবহন, ঢালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়, সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, IMED এবং প্রতিরক্ষা মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করতে হবে। উক্ত সংস্থা সমূহের মতামতের প্রেক্ষিতে প্রণীত প্রতিবেদন পরিবর্তী বোর্ড সভায় উপস্থাপনের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

(খ) ঘনুমা বহমুখী সেতুর নিরাপত্তার বিষয়ে বোর্ডের সম্মানিত সদস্য বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর Chief of General Staff কে একটি স্বয়ংসম্পূর্ণ প্রতিবেদন পেশ করার অনুরোধ জানানো হউক।

আলোচ্যসূচী - ৬ : নির্বাচী পরিচালক সেতু প্রকল্পের উভয় তীরে সেতু প্রান্তের সুযোগ-সুবিধাদি(BEF) এলাকায় পর্যটন কেন্দ্র ও অন্যান্য সুবিধাদি গড়ে তোলার বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি সভাকে জানান যে, ঘনুমা বহমুখী সেতু প্রকল্পের উভয়তীরে প্রায় ৫১৬ একর জমি (পূর্ব তীরে ২৫০ একর পশ্চিমতীরে ২৬৬ একর) Dredging করে উন্মোচন করা হচ্ছে। এই বিশাল এলাকা ব্যবহারের জন্য একটি land use plan (জুমি ব্যবহার পরিবহন) করা হয়, যার মধ্যে সেতু পরিচালনার জন্য যে সব প্রয়োজনীয় সুবিধাদি যেমন Toll booth, Fire station, Office, Residential area ইত্যাদি অন্তর্ভুক্ত আছে। উপরোক্ত Land use plan পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে সেতুর উভয় পাড়ে সেতু পরিচালনার জন্য যে সব সুবিধাদি প্রয়োজন তার সহান সংস্কুলান করার পরও যথেষ্ট পরিমাণ জুমি এবং অন্যান্য আরো কিছু সুবিধাদি (যেমন কন্ট্রাক্টর ও কনসালটেন্টদের জন্য নির্মিত অফিস ও ঘরবাড়ীর একটি অংশ) অব্যবহৃত থেকে যাবে। অন্য দিকে CSC এর জন্য এলেক্সা এবং নলকাতে কন্ট্রাক্ট-৩ ও

৩১/১১

কন্ট্রাষ্ট-৪ এ আবাসিক ও অফিসের জন্য যে সমস্ত ঘরবাড়ী নির্মান করা হয়েছে তাও সেতু নির্মান কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর অব্যবহৃতই থেকে যাবে।

৬.২। তিনি (নির্বাহী পরিচালক) বলেন যে ঘরুনা সেতু চালু হওয়ার পর বিরাট সংখ্যক দেশী এবং ঢাকায় বসবাসকারী বিদেশী লোকজন এই সেতু দেখার জন্য সেতু এলাকায় যাবেন। তিনি আরো জানান যে সেতু পরিচালনার জন্য যতটুকু সুবিধাদি থাকা দরকার তা বাদ দিয়ে সেতুর উভয় তীরের অবশিষ্ট ভূমি ও সুবিধাদির ঘাথাযথ উন্নয়ন, পরিবর্তন ও পরিবর্ধন করে দেশী ও বিদেশী পর্যটকদের সুযোগ-সুবিধা সৃষ্টি করা হলে সেতু কর্তৃপক্ষের আয়ের ভাল একটি উৎস হবে। এই সমস্ত সুযোগ-সুবিধাকে ঘিরে উপরুক্ত পরিবেশ গড়ে তুললে ক্রমাগ্রামে একটি অন্তর্জাতিক আন্তর্রে পূর্বপ্রান্ত তৈরী করা সম্ভব হবে যা ভবিষ্যতে বাংলাদেশে বিদেশী পর্যটকদের আকৃষ্ট করতে পারবে।) পূর্বতীরের এলেঙ্গা ও পশ্চিম তীরের নলকাঠে কন্ট্রাষ্ট-৩ ও কন্ট্রাষ্ট-৪ এর যে সমস্ত নির্মিত সুবিধাদি আছে (ঘর বাড়ী) তৎসংলগ্ন এলাকা (খালি জায়গা) আরো উন্নয়ন করে দেশী পর্যটকদের জন্য সুযোগ সুবিধার ব্যবস্থা করা যাবে। অন্যদিকে পূর্বতীরে সেতু সাইটে কন্ট্রাষ্ট-১, কন্ট্রাষ্ট-২, জেএমবিএ এবং CSC এর জন্য নির্মিত ঘর-বাড়ী সহ তৎসংলগ্ন এলাকা আরো উন্নয়ন, পরিবর্তন ও পরিবর্ধন করে বিদেশী পর্যটকদের আকর্ষণ কারার জন্য পর্যটন সুবিধাদি নির্মান করা যায়।

৬.৩। উন্নেছিত প্রস্তাবটি বাস্তবায়ন করার জন্য স্বনামধন্য ও অভিজ্ঞ দেশী/বিদেশী কোম্পানীর সমন্বয়ে Joint Venture Company কে বর্ণিত এলাকা পর্যটন কেন্দ্র হিসাবে উন্নয়ন, পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য Package deal পদ্ধতিতে প্রতিযোগিতামূলক দরপত্রের মাধ্যমে নিয়োগ করা যেতে পারে। Joint venture company এই এলাকার সুবিধাদি উন্নয়নের জন্য plan program প্রণয়ন করে যবসেকের অনুমোদন নিয়ে বাস্তবায়ন এবং পরিচালনা করতে পারে বলে নির্বাহী পরিচালক সভাকে জানান।

এই বিষয়ে আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : ঘরুনা সেতু প্রকল্পের দুইপ্রান্তে এলেঙ্গা ও নলকাঠ দেশী পর্যটকদের জন্য এবং সেতুর পূর্বপ্রান্তে BEF এলাকা সংলগ্ন স্থানে বিদেশী পর্যটক ও উচ্চ আয় সম্পন্ন দেশী পর্যটকদের জন্য পর্যটন কেন্দ্র গড়ে তোলার বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়। কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে package deal পদ্ধতিতে প্রতিযোগিতামূলক দরপত্রের মাধ্যমে প্রস্তাব গ্রহনের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। কেবলমাত্র Joint venture এর মধ্যে দরপত্র সীমাবদ্ধ না রেখে উপরুক্ত দরপত্র আহ্বান করা হবে যাতে সম্পূর্ণ দেশী, সম্পূর্ণ বিদেশী কিংবা Joint venture অর্থাৎ সকল ধরনের প্রতিষ্ঠান এতে অংশ গ্রহন করতে পারে।

আলোচ্যসূচী - ৭ : নির্বাহী পরিচালক আলোচ্যসূচী-৭ সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, ঘরুনা বহমুঝী সেতু প্রকল্পের নদীশাসন কাজের অধীন ভূয়াপুর হার্ড পয়েন্টের নির্মান কাজ বিগত ডিসেম্বর, ১৯৯৪ ইং আসে আরম্ভ হয় এবং ১৫/৭/৯৫ ইং তারিখে সম্পাদিত হয়। নির্মান কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর চুক্তিপত্রের শর্তানুযায়ী ঠিকাদার কর্তৃক তত্ত্বাবধান ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নির্ধারিত এক বৎসর সময় বিগত ১৫ই জুলাই ১৯৯৬ ইং তারিখে শেষ হয়েছে। কাজেই এর তত্ত্বাবধান ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব এখন পুরোপুরি ঘরুনা বহমুঝী সেতু কর্তৃপক্ষের উপর অর্পিত হয়েছে। ঠিকাদার কর্তৃক নিয়োজিত নিরাপত্তা প্রহরী বিগত ১৫/৭/৯৫ ইং তারিখ হতে প্রত্যাহার করার পর হতে এই কাজ তত্ত্বাবধানের জন্য কোন প্রহরী নেই। এই অবস্থায় সহানীয় জনসাধারণ হার্ড পয়েন্টের গ্রামের দিকে ঢালের নীচে বাড়ী ঘর নির্মান করছে এবং বসবাসরত লোকজন ঢালের বেশ কিছু অংশে বেড়া দিয়ে মৌসুমী ফসলের চাষাবাদ আরম্ভ করেছে। এ ছাড়া সহানীয় জনসাধারণ বাঁধের অতিরিক্ত গরু-ছাগল চারণসহ নানা রকম কর্মকাণ্ড আরম্ভ করেছে। এতে প্রায় ৪০ (চালিশ) কোটি টাকা ব্যয়ে নির্মিত এই নদীভাঙ্গন প্রতিরক্ষামূলক বাঁধের সমূহ ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা দেখা দিয়েছে যা প্রকারান্তরে সেতুকেও বিপন্ন করতে পারে।

২০১১

৭.২। তিনি আরো জানান যে, হার্ডপয়েন্টের নিরাপদ সীমানার মধ্যে যাতে জনসাধারণ ঘর-বাড়ী তৈরী, গরু-ছাগল চরানে বা ক্ষতিকারক অন্য কোন কিছু করতে না পারে সেজন্য বিশেষ বিবেচনায় জরুরী ভিত্তিতে নিরাপত্তা প্রহরী নিয়োগ করা একান্ত প্রয়োজন। একাজে আপাততঃ নূন্যপক্ষে ৪জন নিরাপত্তা প্রহরী নিয়োগ করা প্রয়োজন। বর্তমানে পিপিতে এরপ প্রহরীর ব্যবস্থা নেই, তবে পিপি সংশোধনের সময় এ ধরনের জনবলের সংস্থান রাখা হবে। বর্তমানে কলটেনজেসি খাত হতে এ ধরনের ব্যয় ছিটান যেতে পারে।

সভায় আলোচনাম্বেত নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : যমুনা নদীর পূর্বতীরের হার্ডপয়েন্ট রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের অধ্য হতে মাসিক ২০০০/- (দুই হাজার) টাকা (Consolidated) বেতন হিসাবে ৪জন নিরাপত্তা প্রহরী নিয়োগের বিষয়টি সভায় অনুমোদিত হয়।

৭.৩। অত্য আলোচ্যসূচীতে উল্লেখিত স্কুল শিক্ষার্থী ও পরিচারিকা নিয়োগের বিষয়ে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, প্রকল্প এলাকায় কাজে নিয়োজিত দেশী ও বিদেশী ব্যক্তিবর্গের ছেলে-মেয়েদের লেখাপড়ার জন্য বিদেশী উপদেষ্টা সংস্থা ও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের উদ্যোগে একটি ভবনের দুটি কামরায় প্রাথমিক স্তরের লেখা পড়ার জন্য একটি স্কুল সহাপন করা হয়েছে। এই স্কুলে বর্তমানে ৩০ জন দেশী-বিদেশী ছাই-ছাইকে লেখাপড়া করানো হচ্ছে। ইংরেজী শিক্ষার জন্য নিয়োজিত শিক্ষকদের বেতন ও স্কুল পরিচালনার ব্যয় ঠিকাদার ও সিএসসি ঘোষণাবে বহন করছে। সিএসসি এবং ঠিকাদারের অনুরোধের প্রেক্ষিতে বাংলা পড়ানোর জন্য একজন শিক্ষার্থী এবং একজন পরিচারিকার ব্যয়ভার যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক বহন করার বিষয়টি তিনি সভায় উপস্থাপন করেন। প্রকল্প এলাকায় ঘবসেক/বিসিএল এর প্রকৌশলীদের স্তরীয়ের অধ্য হতে শিক্ষার্থী এবং ক্ষতিগ্রস্ত পরিবার হতে পরিচারিকা নিয়োগ করা যেতে পারে। এই প্রস্তাবে অর্থ সচিব সেতু কর্তৃপক্ষের তরফ থেকে শিক্ষার্থী ও পরিচারিকা নিয়োগে দ্বিতীয় পোষন করেন। কারণ তবিষ্যতে এই ধরনের জনবল কর্তৃপক্ষের সহায়ী কর্মচারী হিসাবে গণ্য হওয়ার দাবী করতে পারে। তিনি অভিযন্ত ব্যক্ত করেন যে সেতু কর্তৃপক্ষের নিজ ব্যবস্থাপনায় কোন স্কুল পরিচালনা বাঞ্ছনীয় নয়। কিন্তু সেতু কর্তৃপক্ষ থেকে এ ধরনের স্কুলে বার্ষিক অনুদান দেয়ার বিষয়টি তিনি সমর্থন করেন। সে মোতাবেক তিনি ঠিকাদার, ও সিএসসি কর্তৃক পরিচালিত স্কুল কমিটিকে শিক্ষার্থী ও পরিচারিকার জন্য ঘোষক্রমে মাসিক ৩০০০ (তিন হাজার) ও ২০০০ (দুই হাজার) টাকা হারে মোট ৬০,০০০ (ষাট হাজার) টাকা বার্সরিক ভিত্তিতে অনুদান দেয়ার বিষয়ে মত প্রকাশ করেন। প্রয়োজনে আনুষঙ্গিক ব্যয়ের জন্য বার্সরিক কিছু অনুদান দেয়ার পক্ষেও তিনি মত প্রকাশ করেন।

এই বিষয়ে সভায় নিম্নলিখিত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত : যমুনা সেতু প্রকল্প এলাকায় সিএসসি ও ঠিকাদার এর যৌথ উদ্যোগে পরিচালিত স্কুলে একজন বাংলা শিক্ষার্থী ও পরিচারিকার Consolidated বেতন বাবদ বার্সরিক ভিত্তিতে মোট ৬০,০০০ (ষাট হাজার) টাকা এবং আনুষঙ্গিক ব্যয় বাবদ সর্বোচ্চ ১৩০,০০০ (ত্রিশ হাজার) অনুদান দেয়ার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

আলোচ্যসূচী - ৮ : এই আলোচ্যসূচীতে উল্লেখিত যমুনা সেতু প্রকল্প এলাকার চরসমূহে এবং নদীর তীরবর্তী এলাকায় আর্থ-সামাজিক জরিপ পরিচালনা সম্পর্কিত বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, বিগত ৭/৯/৯৬ ইং তারিখে ঘবসেক এর ৫ওমত বোর্ড সভায় EFAP সংক্রান্ত গাইড লাইনটি অনুমোদিত হয়। এই গাইড লাইনের ৯নং অনুচ্ছেদে একটি আর্থ-সামাজিক জরিপের কাজ বেসরকারী সংস্থা BRAC এর মাধ্যমে সম্পন্ন করার সিদ্ধান্ত দেয়া হয়।

মু-১২/১৫

৮.২। নির্বাহী পরিচালক জানান যে, এই আর্থ-সামাজিক জরিপের উদ্দেশ্য হচ্ছে অত্যন্ত অন্তর্ভুক্ত সাথে নির্ধারিত সীমানার মধ্যে বাড়ীগুলির এবং লোকসংখ্যার পরিসংখ্যান তৈরী করা। যার দরজন গত ১৫/১০/৯৬ইং তারিখ থেকে প্রায় ৬০ জন গননাকারী (Enumerator) এবং ১০ জন সুপারভাইজার সমন্বয়ে গঠিত একটি জরিপ দল দ্বারা BRAC মাঠ পর্যায়ে কাজ শুরু করেছে। জরিপ কাজে বিলম্ব হলে ক্ষতিপূরণ পাবার আশায় রাতারাতি স্থানীয় জনসাধারণ হাজার হাজার ঘরবাড়ি উঠিয়ে কর্তৃপক্ষকে বিব্রতকর অবস্থায় ফেলতে পারে (ইতিপূর্বে যমুনা সেতু এলাকায় একপ ঘটনা ঘটেছে)। চরে যদি এ ধরনের ঘটনা ঘটে তবে ক্ষতিপূরণ প্রদান বাবদ সরকারের কোটি কোটি টাকার আর্থিক ক্ষতি হবে এই আশংকায় BRAC কে চুক্তিপ্রয় স্বাক্ষরের পূর্বে মাঠ পর্যায়ে কাজ শুরু করতে বলা হয়। উল্লেখ্য যে অনুমোদিত EFAP গাইড লাইনে এই জরিপ পরিচালনার বিষয়ে বলা হয়েছে। কাজের জন্য ব্র্যাক ৫২,৮৫,০০০.০০ দাবী করলে তাদের সাথে আলাপ আলোচনাতে ৫৯,১৩,৯৫০/- টাকার চুক্তিপ্রয় স্বাক্ষরের বিষয়টি চুড়ান্ত পর্যায়ে রয়েছে।

৮.৩। চলতি অর্থ বৎসরের বাজেট বরাদ্দ থেকে এই ব্যয় নির্বাহ করা হবে। এই কাজটি অনুমোদিত RRAP এর সাথেও (RRAP Matrix item 14) সংগতিপূর্ণ।

বিষয়টির উপর আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : যমুনা সেতু প্রকল্প এলাকায় চরসমূহে এবং নদীর তীরবর্তী এলাকায় আর্থ-সামাজিক জরিপ পরিচালনার জন্য BRAC কর্তৃক দাখিলকৃত আর্থিক ব্যয় ৫৯,১৩,৯৫০/- (উনষাট লক্ষ তের হাজার নয়শত পঞ্চাশ) টাকা বোর্ড কর্তৃক ঘটনাভোর অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী — ৯ : এই আলোচ্যসূচী অনুসারে নির্বাহী পরিচালক জানান যে, যমুনা বহমুখী সেতু নির্মাণের কারণে সেতুর উজানে এবং ভাটিতে একটি নির্দিষ্ট সীমানার 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 (EFAPs)" প্রণয়ন করা হয়। উওক Guidelines টি যবসেকের ৫৩ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়। EFAP সংক্রান্ত নীতিমালা মাঠ পর্যায়ে বাস্তবায়ন করার জন্য একটি Entitlement Policy Matrix প্রয়োজনীয়তার প্রেক্ষিতেব্যাক, ওইসিএফ ও এডিবি-র মিশন প্রকল্প এলাকায় ও ঢাকায় বিস্তারিত আলাপ আলোচনার পর একটি খসড়া Implementation Matrix প্রয়োজন করে। পরবর্তীতে সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিরীক্ষার পর তা বোর্ডের বিবেচনার জন্য চুড়ান্ত করা হয়েছে।

৯.২। নির্বাহী পরিচালক আরো জানান যে, EFAP সংক্রান্ত উল্লেখিত Implementation Matrix-এ ক্ষতির ধরণ, প্রাপ্য ব্যক্তির সংজ্ঞা এবং প্রাপ্যতা সম্পর্কে বিস্তারিত ভাবে বর্ণনা করা হয়েছে। অনুমোদিত EFAP Guidelines এবং RRAP এর সাথে সংগতিপূর্ণ করে দাতা সংস্থায়ের গ্রহণযোগ্যতার আলোকে এই Matrix টি প্রণয়ন করা হয়েছে।

বিষয়টির উপর আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত : "Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (EFAPs)" সংক্রান্ত Entitlement Implementation Matrix টি অনুমোদিত হলো।

আলোচ্যসূচী — ১০ : জেএমবিএর ১৯৯৫-৯৬ আর্থিক সালের হিসাব নিরীক্ষার জন্য বহিরাগত অডিটর নিয়োগের বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, প্রতিবছরের বার্ষিক হিসাব দু'টি চাটার্ড একাউন্টেন্ট ফার্ম দ্বারা নিরীক্ষা করা হয়। দাতা সংস্থার সাথে চুক্তির পর্ত অনুযায়ী আর্থিক বৎসর শেষ হওয়ার ছয় মাসের মধ্যে

২০১২/১১

কর্তৃপক্ষের চুড়ান্ত হিসাবের অডিট রিপোর্ট প্রস্তুত করে তাদের নিকট পেশ করার কথা । উক্ত শর্ত অনুযায়ী কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নিয়ে অডিটর নিয়োগ করে অডিট কাজ সম্পন্ন করা হয় । ১৯৮৪-৮৫ ইং আর্থিক সাল হতে ১৯৯৪-৯৫ ইং আর্থিক সাল পর্যন্ত যে সমস্ত ফার্ম অডিট কাজ সম্পন্ন করেছে তা তিনি উল্লেখ করেন ।

১০.২। আলোচনার এক পর্যায়ে জেএমবিএ-র অর্থ পরিচালক জানান যে, কর্তৃপক্ষের ৫০তম বোর্ড সভায় এই মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে যে, প্রতি এক বৎসর পর নিয়োজিত দু'টি অডিট ফার্মের মধ্যে একটি করে পরিবর্তন করতে হবে ।

আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

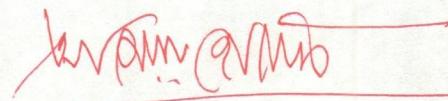
সিদ্ধান্ত : কর্তৃপক্ষের বাংসরিক হিসাব নিরীক্ষার জন্য একনাবিন এন্ড কোং এর সাথে ঘোষভাবে আলম চৌধুরী মোস্তফা এন্ড কোং কে অর্থ কর্তৃপক্ষের ১৯৯৫-৯৬ ইং সালের হিসাব নিরীক্ষার জন্য বহিরাগত নিরীক্ষক হিসাবে নিয়োগের বিষয়টি অনুমোদিত হয় । উক্ত ফার্ম দু'টির বাংসরিক অডিট ফি গত বৎসরের হারেই অর্ধাং মোট ৭০,০০০/- (সত্তর হাজার) টাকা মাত্র বলবত্ত থাকবে, যা ফার্মদ্বয়কে সমান ভাগে ভাগ করে দিতে হবে ।

১১। আলোচ্যসূচী বিবিধ : যমুনা বহুমুখী সেতু বাংলাদেশের একটি জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প । ১৯৯৪ সালের অক্টোবর হতে প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তব কাজ শুরু হয় এবং বর্তমান সময় পর্যন্ত প্রকল্পের অর্ধেকের বেশী (৬০%) কাজ সম্পন্ন হয়েছে । নির্বাহী পরিচালক সভাকে জানান যে, এই বিশাল ব্যবস্থাপনা প্রকল্পের কর্মকাণ্ড স্বচক্ষে দেখা এবং এর কারিগরী ও ব্যবস্থাপনা সম্পর্কে সম্যক জ্ঞান লাভ করার জন্য বিভিন্ন শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, সরকারী, আধাসরকারী ও বেসরকারী প্রতিষ্ঠান, প্রতিরক্ষা দফতর, দাতা সংস্থাদের প্রতিনিধিবর্গ, দেশী ও বিদেশী কূটনৈতিক মিশন ও বিনিয়োগ সংস্থা প্রায়ই প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনে আসেন । পরিদর্শকদের মধ্যে অনেকেই প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের সময় নিজেদের আহারের ব্যবস্থা নিজেরাই করেন । তবে দাতাসংস্থার প্রতিনিধিবর্গ, বিদেশী কূটনৈতিক মিশন ও দেশীয় সম্পাদনা ব্যক্তিগণকে অনেক সময় থাকা-খাওয়ার ব্যবস্থা করতে হয় । তাছাড়া দেশীয় পরিদর্শনকারীগণকেও চা-নাস্তার ব্যবস্থা করতে হয় ।

১১.২। নির্বাহী পরিচালক জানান যে, উল্লেখিত Entertainment এর জন্য প্রকল্পের পিসিতে কোন নির্দিষ্ট খাত নেই । বর্তমানে কন্টেনজেন্সি খাত হতে এ ব্যয় নির্বাহ করা হচ্ছে । সেতু এলাকায় পরিদর্শনকারীগণ প্রায়ই গমন করছেন এবং এ-খাতে ব্যয় হচ্ছে বিধায় বিষয়টি নির্বাহী পরিচালক বোর্ড সভায় অবগতির জন্য উপস্থাপন করলে সম্মানিত সদস্যবর্গ বিষয়টি সম্পর্কে অবহিত হন এবং গৃহীত ব্যবস্থা যথাযথ হচ্ছে বলে অভিমত ব্যক্ত করেন । তবে তাঁরা এই বাবদ অর্থ ব্যয়ে যথাসম্ভব কৃচ্ছতা অবলম্বনের জন্যও সেতু কর্তৃপক্ষকে উপদেশ দেন ।

পরিশেষে সভাপতি সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন ।

মুস্তাফা হোসেন


(আনন্দমোহন হোসেন)

মুস্তাফা হোসেন
অধ্যোগুলো
মুস্তাফা হোসেন

১১.১১.১১

ও
চেয়ারম্যান
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

১৭ই নভেম্বর, ১৯৯৬ ইং তারিখ দুপুর ১২:০০ ঘটিকায় ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষের
সম্মেলন কক্ষে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রীর সভাপতিহে অনুষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের বোর্ড
সভায় উপস্থিত সদস্য/কর্মকর্তাগণের নামের তালিকা :

ক্রমিক নং	সদস্য/কর্মকর্তার নাম ও পদবী	অবস্থালয়/সংস্থা
০১।	জনাব ফজলুল হাসান ইউসুফ সদস্য (ভৌত ও অবকাঠামো)	পরিবহন কমিশন।
০২।	জনাব ওয়ালিউল ইসলাম সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ।
০৩।	জনাব আকবর আলি খান সচিব	অর্থ বিভাগ, অর্থ মন্ত্রণালয়।
০৪।	সৈয়দ মারগুর মোর্শেদ সচিব	ভূগ্র মন্ত্রণালয়।
০৫।	মেজর জেনারেল মোহাম্মদ আলোয়ার হোসেন, বিপি, পিএসপি	চীফ অব জেনারেল স্টাফ, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
০৬।	জনাব মোঃ ওমর হাদী অভিযন্ত্র সচিব	ঘনুনা সেতু বিভাগ।
০৭।	জনাব তোহর আহমদ প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জলপথ অধিদপ্তর।
০৮।	জনাব মোঃ ফরহাদ হোসেন খান প্রধান প্রকৌশলী	ঘনুনা বহস্মুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
০৯।	জনাব নবীউল্লাহ পরিচালক (অর্থ)	ঘনুনা বহস্মুখী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১০।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১১।	ডঃ আইনুল নিশাত অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১২।	ডঃ এম ফিরোজ আহমেদ অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়