

**৩০শে সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী
সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৮তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।**

৩০শে সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৮তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাচী পরিচালক ৫৭তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিতকরণের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৭তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর উপস্থিত সদস্যবৃন্দের কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে নিশ্চিত করা হয়।

আলোচনাপৃষ্ঠা-২ : কন্ট্রাট-১ এর কাজ সমাপ্তির জন্য ৭(সাত) দিনের অতিরিক্ত সময় বর্ধিতকরণের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, Contract-1 এর ঠিকাদার তার কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে সময় বর্ধিত করার জন্য বিভিন্ন সময় প্রকল্পের "Engineer" হিসাবে নিয়োজিত Construction Supervision Consultant (CSC) বরাবর আবেদন পেশ করে। ইতিমধ্যে CSC এর সুপারিশের প্রেক্ষিতে JMBA এর বোর্ড কর্তৃক ৫৬তম সভায় কাজের সময় বৃদ্ধির বিষয়ে ঠিকাদারের দুটি আবেদন যথা, ১) বিলবে কাজ শুরু করার আদেশ প্রদানজনিত এবং ২) হরতাল অসহযোগ ইত্যাদি জনিত কারণে সর্বমোট ১১৭ (৫৫ + ৬২) দিন সময় বৃদ্ধি অনুমোদন করা হয়। উক্ত অনুমোদনের প্রেক্ষিতে Contract-1 এর কাজ সমাপ্তির সময়সীমা ১৩ ই ডিসেম্বর; ১৯৯৭ ইং হতে বৃদ্ধি করে ৯ই এপ্রিল ১৯৯৮ ইং তারিখের মধ্যে নিষে বর্ণিত ৭ (সাত)টি সরকারী ছুটির দিনের জন্য অতিরিক্ত সময় বৃদ্ধির লক্ষ্যে ঠিকাদার CSC বরাবর আবেদন পেশ করে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

২.১। এই মর্মে সচিব জানান যে, ঠিকাদারের আবেদনের প্রেক্ষিতে সরকারী ছুটির দিনগুলোর বিপরীতে ঠিকাদার অতিরিক্ত সময় পাওয়ার ঘোগ্য বলে CSC কর্তৃক বিবেচিত হয়। বিষয়টি নির্ধারিত করে দেখা যায় ৬ ই ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮ ইং তারিখ হতে ৯ ই এপ্রিল, ১৯৯৮ ইং তারিখের মধ্যে মোট ৫(পাঁচ) দিন সরকারী ছুটি থাকায় (শহীদ দিবস ২১ শে ফেব্রুয়ারী, স্বাধীনতা দিবস ২৬ শে মার্চ, সুদ-উল-আযহা ৭, ৮, ৯ ই এপ্রিল) এ সকল দিনের জন্য ১০ ই এপ্রিল; ১৯৯৮ ও ১৪ ই এপ্রিল, ১৯৯৮ ইং তারিখ যথাক্রমে সুদ-উল-আযহা প্রতিক্রিয়া ছুটি ও বাংলা নববর্ষের ছুটি নির্ধারিত থাকায় উক্ত ২(দুই) দিনের জন্য আরও অতিরিক্ত সময় বৃদ্ধি করার প্রয়োজন হবে। এ অবস্থায় CSC সরকারী ছুটি জনিত কারণে নিম্নরূপ মোট ৭(সাত) দিন অতিরিক্ত সময় বর্ধিত করে কাজ সমাপ্তির সময়সীমা ১৬ই এপ্রিল; ১৯৯৮ ইং তারিখে পুনঃ নির্ধারণের জন্য সুপারিশ করেছে।

ক্রমিক নং	ছুটির দিনের নাম	তারিখ (সন্তান্য)	দিনের সংখ্যা
১	শহীদ দিবস	২১শে ফেব্রুয়ারী, ১৯৯৮	১ দিন
২	স্বাধীনতা দিবস	২৬শে মার্চ, ১৯৯৮	১ দিন
৩	সুদ-উল-আযহা	৭-১০ই এপ্রিল, ১৯৯৮	৪ দিন
৪	বাংলা নববর্ষ	১৪ই এপ্রিল, ১৯৯৮	১ দিন

২.২। আলোচনাতে এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ কন্ট্রাট -১ এর কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে সরকারী ছুটি জনিত কারণে ৭ (সাত) দিন অতিরিক্ত সময় বৃদ্ধির মাধ্যমে কাজ সম্পাদনের সময়সীমা ১৬ই এপ্রিল, ১৯৯৮ ইং তারিখে পুণঃ নির্ধারণের বিষয়ে CSC এর সুপারিশ বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচনাপৃষ্ঠা-৩ : কন্ট্রাট-৪ (পক্ষিম এপ্রোচ রোড) এর নির্মান কাজ সমাপ্তির জন্য ২(দুই) মাস সময় বর্ধিতকরণের বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, সূল ছুকি মোতাবেক যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ৪ নং কন্ট্রাট অর্ধাংশ পক্ষিম এপ্রোচ রোডের কাজ কেন্দ্রযারী ১৯৯৭ ইং তারিখে শেষ হবার কথা ছিল। ইতিপূর্বে ১ টি রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মান; সাইট হস্তান্তরে বিলব, রাজনৈতিক অস্ত্রিতা ইত্যাদি কারণে নির্মান তদারকী উপদেষ্টা (CSC) এর সুপারিশ মোতাবেক ১লা ফেব্রুয়ারী ১৯৯৮ ইং তারিখের পর্যন্ত ৮(আট) মাস সময় বর্ধিতকরণের প্রস্তাবটি গত ১৭ই অক্টোবর, ১৯৯৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যবসেকের ৫৪ তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়।

৩.২। এই মর্মে সচিব সভাকে অবহিত করেন যে, বর্তমানে ঠিকাদার বিভিন্ন কারণ দেখিয়ে নির্মান তদারকী উপদেষ্টা (CSC) এর নিকট পূর্বে বর্তিত সময়ের অতিরিক্ত আরও ৪ মাস সময় বর্ধিত করার আবেদন করেছে। নির্মান তদারকী উপদেষ্টা (CSC) উক্ত আবেদন পর্যালোচনা পূর্বক ইতিপূর্বে প্রদত্ত বর্ধিত ১লা অক্টোবর, ১৯৯৭ ইং তারিখের স্থলে ১/১২/১৯৯৭ ইং পর্যন্ত আরও ২ মাস অন্তবর্তীকালীন সময় বর্ধিত করণের জন্য যবসেকের নিকট সুপারিশ প্রেরণ করেছে। সময় বর্ধিত করণের কারণ হিসাবে Railway Over Bridge W16 নির্মানের জটিলতা এবং Earth work-এর জন্য উপযুক্ত আবহাওয়া বিরাজ না করার কথা উল্লেখ করা হয়েছে। এতে বলা হয়, এই ব্রীজ নির্মানের কাজটি Critical Path এর রয়েছে এবং ঠিকাদারের কোন গাফিলতি ছাড়াই এটার নির্মান কাজে আরো ২ মাস সময় বেশী লাগবে। কারণ চলতি বছর আগাম বর্ষা মৌসুম শুরু হবার ফলে উপযুক্ত আবহাওয়া না থাকায় জুন থেকে আগস্ট মাস পর্যন্ত প্রায় ১২ সপ্তাহে ঠিকাদার ব্রীজ এবটিমেন্ট (Bridge Abutment) মাঝে ১০ লেয়ার মাটির কাজ সম্পন্ন করতে পেরেছে। আরও ১১ লেয়ার মাটির কাজ এখনো শেষ করতে হবে, যার জন্য প্রায় ৬ সপ্তাহ সময়ের প্রয়োজন। মাটির কাজ শেষ করে পেভমেন্ট, এপ্রোচ স্ল্যাব ও স্লোপ প্রোটেকশনের (Pavement, Approach Slab & Slope Protection) কাজ করতে আরও ৮ সপ্তাহ প্রয়োজন পড়বে। অতএব, মোট $6 + 8 = 14$ সপ্তাহ অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন। কাজেই ১ লা অক্টোবর ১৯৯৭ ইং এর পরিবর্তে ১ লা ডিসেম্বর ১৯৯৭ ইং পর্যন্ত মোট ২ মাস অন্তবর্তীকালীন সময় বর্ধিত করণের জন্য নির্মান তদারকী উপদেষ্টা সুপারিশ করেছে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

মুঠো
২১২-১১

৩.৩। সময় বর্ধিত না করলে CSC এর মতে নিম্নরূপ অসুবিধা সৃষ্টি হবে বলে সচিব জানান, "It is important that the award, which would amend the date for completion of works to 1 December, 1997, should be made without delay and, in any event, before the expiry of the present completion date 1 October, 1997. Otherwise the time will become at large and it will not be possible to impose liquidated damages on the contractor for his own delays.

৩.৪। তিনি আরো উল্লেখ করেন যে, সময় বর্ধিত করণের বিষয়ে MC তাদের মতামত জানিয়েছে। তাদের মতে সময় বর্ধিত না করলে নিম্নরূপ অসুবিধাসহ নানারূপ প্রতিবন্ধকতার সৃষ্টি হবে। "Should an Extension of Time that was due to the Contractor not be granted by the previous composition date, time would be said to be "at large". This means that there would then no longer be a contractual completion date. The situation would be free to complete at any reasonable time. It would be impossible to apply liquidated damages".

৩.৫। অনুচ্ছেদ নং ৩ এবং ৪ এ বর্ণিত অবস্থার প্রেক্ষিতে বর্তমান কাজের সময়সীমা ১লা অক্টোবর, ১৯৭ ইং তে উত্তীর্ণ হওয়ার পূর্বেই ঠিকাদারকে সংশোধিত অনুমোদিত সময়সীমা (১ লা ডিসেম্বর, ১৯৭ ইং) জানানো প্রয়োজন ছিল বিধায় মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রীর সদয় অনুমোদন প্রাপ্ত করে তা যথাসময়ে ঠিকাদারকে জানানো হয়েছে বলে সেতু বিভাগের সচিব উল্লেখ করেন।

৩.৬। ৪ নং কন্ট্রাটের ঠিকাদারকে আগামী ১ লা অক্টোবর ১৯৭ হতে ১লা ডিসেম্বর ১৯৭ ইং পর্যন্ত আরও ২ মাস Interim Time Extension দেয়ার বিষয়ে বোর্ড অবহিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৪ : এই আলোচ্যসূচী অনুযায়ী East Guide Bund নির্মাণ সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত অতিরিক্ত কাজের জন্য VO-4(a) এর বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, দরপত্রে বর্ণিত নির্মাণ কর্মসূচী অনুযায়ী Contract-2 : River Training and Reclamation Works এর অধীনে প্রথমে East Guide Bund (EGB) নির্মাণ এবং পরে West Guide Bund (WGB) নির্মাণ করার কথা ছিল। সে মোতাবেক অন্যান্য ঠিকাদারের সাথে ২ নং ঠিকাদারের কাজের Sequence নির্ধারণ করা হয়েছিল। কিন্তু দরপত্রে নির্ধারিত East Guide Bund (EGB) নির্মানের স্থান নদীতে ডেঙ্গে যাওয়ায় উহু উত্তর পূর্ব দিকে সরানো হয়। অন্যদিকে EGB আংশিক নির্মাণের পর sequence পরিবর্তন করে প্রথমে West Guide Bund (WGB) নির্মানের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এ সব কারণে বিগত ২০ শে জুলাই, ১৯৯৪ ইং তারিখে Variation Order No.-1 জারীর মাধ্যমে এই নির্মাণ কর্মসূচী পরিবর্তন করা হয়। এই কর্মসূচী অনুযায়ী প্রথম কার্য মৌসুমে Work Harbour, Contractor's Area, Engineer's Facilities ইত্যাদি নির্মাণ, দ্বিতীয় কার্য মৌসুমে West Guide Bund (WGB) নির্মান এবং তৃতীয় কার্য মৌসুমে EGB নির্মানের কর্মসূচী নেওয়া হয়। ফলে East Guide Bund (EGB) নির্মানের ক্ষেত্রে মূল ত্রীজি, Contract-1 এর নির্মাণ কাজের সাথে নতুন করে Interface Problem দেখা দেয়। উল্লেখ্য যে, মূল কর্মসূচী অনুসারে সেতু নির্মাণ কাজ আরো করার পূর্বেই ঐ অংশে পূর্ব তীরের Guide Bund নির্মাণ কাজ শেষ করার কথা ছিল। VO-1 এর ফলশ্রুতিতে অতিরিক্ত কাজের জন্য বেশ কয়েকটি VO এর উত্তর হয়েছে। VO-4 এর আওতাধীন অতিরিক্ত কাজগুলি নিম্নরূপ বলে সচিব উল্লেখ করেন।

Sl. No.	Description	Amount (Tk.)
1	Embankment between Contract-7 Road & Contract-2 Reclamation	5,125,800.00
2	Link Road between Working Area & Bridge Launching Area	1,716,900.00
3	Finger Bund at East Bridge End	7,040,297.00
4	Form Slope 1:5 tp Temporary North Face of Reclamation Area	720,000.00
5	Estimate Additional Work in Bill No. 2 as a result of VO-1	79,192,400.00
	Total	93,795,397.00

৪.২। এই অতিরিক্ত কাজ অনুমোদনের জন্য CSC VO-4(a) দাখিল করে যাতে মূল্য দেখানো হয়েছিল ৮৯৭,১১৬,৪৯৭.০০। VO টি পর্যালোচনা করে প্রয়োজনীয় সংশোধনীর জন্য JMBB এ কর্তৃক CSC কে বেশ কয়েকটি পত্র দেয়া হয় এবং উত্থাপিত অধিকাংশ আপডেইট তারা নিরসন করেছে এবং অন্যান্য ক্ষেত্রে তাদের বক্তব্যের সমর্থনে যুক্ত প্রদর্শন করেছে। এর প্রেক্ষাপটে CSC তাদের পত্র নং PM/B 5296/532/207/LKM, dated January 19, 1997 মোতাবেক চূড়ান্ত সংশোধনী VO-4(a) দাখিল করেছে। এ চূড়ান্ত সংশোধিত VO তে মূল্য দাঢ়িয়েছে ৮৯৩,৭৯৫,৩৯৭.০০ টাকা যা পূর্বের তুলনায় ৬,৩২১,১০০.০০ টাকা কম।

৪.৩। সংশোধিত VO-4(a) এর পর্যালোচনা করে এটা মোটামুটি যুক্তিযুক্ত মনে হয় তবে এর Title VO-4 এর স্থলে VO-4(a) লিখতে হবে বলে সচিব উল্লেখ করেন।

৪.৪। আলোচনাতে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণ সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত অতিরিক্ত কাজের জন্য ৮৯৩,৭৯৫,৩৯৭.০০ (নয় কোটি সাহস্রিক লক্ষ পঁচানবই হাজার তিনশত সাতানবই) টাকা ব্যয় স্বল্পিত VO-4(a) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৫ : পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত ১৯৯৫ সালে সম্পাদিত পূর্বতীরে Mitigative Measure কাজের জন্য Variation Order (VO-6) সম্পর্কিত আলোচ্য বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সেতু বিভাগের সচিব

৪/২/১৯৯৫

জানান যে, VO-1 জারীর মাধ্যমে শেষ বা তৃতীয় কার্য মৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের সময়সূচী নির্ধারণ করা হয় যদিও প্রথম কার্য মৌসুমেই পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণ স্থান চিহ্নিত ও সুনির্দিষ্ট করা হয়েছিল। পূর্ব গাইড বাঁধের নির্ধারিত স্থান যাতে নদী ভাঙনে ক্ষতিগ্রস্ত না হয় তার নিমিত্তে নদীর পাড়ে ৩০০ মিটার বাফার জোন রাখা হয় এবং ২৭-২৮ এপ্রিল, ১৯৯৫ ইং তারিখে নির্মাণে (The Netherland) অনুষ্ঠিত ২য় Milestone সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, যমুনা নদীর পূর্বতীরে অস্বাভাবিক ভাঙন দেখা দিলে উহা রোধ করার জন্য Contingency Plan এর ব্যবস্থা নেয়া হবে। এ জন্য CSC উক্ত সভার পর এক সংগ্রহের মধ্যে একটি Contingency Plan এর প্রস্তাব প্রস্তুত করবে এবং JMBIA এর অনুমোদনের জন্য দাখিল করবে। নদীর পাড়ে অপ্রত্যাশিত ভাঙন দেখা দিলে JMBIA এর অনুমোদিত প্রান অনুযায়ী ২২ং চুক্তির ঠিকাদার ঐ কর্মসূচী বাস্তবায়ন করবে।

৫.২। সচিব আরো উল্লেখ করেন যে, পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের পূর্বে ১৯৯৫ ইং সালে বন্যার সময় জুন মাসে নদীর পূর্ব পাড়ে ভাঙন দেখা দেয়। কিন্তু JMBIA এর নিকট কোন Contingency Plan দাখিল ও অনুমোদন ব্যতিরেকে এমনকি JMBIA কে অবহিত না করে CSC ২২ং চুক্তির ঠিকাদারকে সেতু সাইটে নদীর পূর্বপাড়ের ভাঙন রোধকল্পে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করার জন্য নির্দেশ দেয়। এই কাজের অধীনে ৬২,৯৭,২৮,৫৮০.০০ (দুই কোটি সাতাশবই লক্ষ আঠাশ হাজার পাঁচশত আশি) টাকা ব্যয়ে ৮১২,৬০০ বর্গ মিটার Cellular Geo-textile এবং ১৮৫ বর্গ মিটার Geo-textile ও পাথর বিছানো দ্বারা ভাঙন স্থানে ২টি Groyne এবং এর সংযুক্ত প্রায় ১.৩০ কিলোমিটার (৬৩,৮৫০ ঘনমিটার মাটি) বাঁধ কাম রাস্তা নির্মাণ করা হয়।

৫.৩। তিনি আরো জানান যে, JMBIA এর অনুমতি ও অবগতি ছাড়া CSC এ কাজ বাস্তবায়ন করায় এ প্রসঙ্গে বিভিন্ন পত্রে CSC এর নিকট ব্যাখ্যা চাওয়া হয়। JMBIA তৎকালিন অভিমতে এ কাজটি জরুরী ছিলনা এবং JMBIA এর অনুমতি ছাড়া কাজ করায় এ কাজের সব দায়দায়িত্ব CSC এর উপর বর্তায়। CSC জানান যে, এ কাজটি অতি জরুরী ছিল এবং এটা করা না হলে East Guide Bund নির্মাণের জন্য নির্ধারিত স্থান নদীতে তেজে যাওয়ার সমূহ সম্ভাবনা ছিল। তাদের যুক্তির পক্ষে তারা বলে যে, Mitigative Measure এইর না করলে ১৯৯৫ সালের বন্যায় পূর্ব পাড়ে নির্মিত বাঁধ ও Housing এলাকা ক্ষতিগ্রস্ত হতো।

৫.৪। সেতু বিভাগের সচিব এই মর্মে উল্লেখ করেন যে, বিগত ২৭শে সেপ্টেম্বর ১৯৯৭ ইং তারিখে অত্র কর্তৃপক্ষে অনুষ্ঠিত সভায় এ VO-6 বিশদভাবে আলোচনার পর CSC কর্তৃক প্রদত্ত ব্যাখ্যা সম্ভোষণক বলে গ্রহণ করা হয়। এ কাজ বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে ১৯৯৫ সালে ও গরববর্তী বর্ষা মৌসুমে পূর্ব পাড় ভাঙন রোধ করা সম্ভব হয়েছে এবং পরিকল্পনা মাফিক East Guide Bund নির্মাণ করা সম্ভব হয়েছে বিবেচনায় পূর্ব আপত্তি প্রত্যাহার করতঃ VO টি অনুমোদনের জন্য উক্ত সভায় নীতিগত ভাবে একমত পোষণ করা হয়।

৫.৫। আলোচ্য বিষয়ের উপর সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত ১৯৯৫ সালে সম্পাদিত পূর্বতীরে Mitigative Measure কাজের জন্য ৬২,৯৭,২৮,৫৮০.০০ (দুই কোটি সাতাশবই লক্ষ আঠাশ হাজার পাঁচশত আশি) টাকা ব্যয় সম্পর্কে VO-6 বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৬ ৪ এই আলোচ্যসূচীতে উল্লেখিত পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত Installation of Sinker Pipe-এর কাজের জন্য Variation Order-4(d) প্রসঙ্গে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণকালে Foundation Trench-এর Dredging কাজ এবং slope protection কাজের পাথর বহনকারী নৌ-যানের যাতায়াতের মধ্যে একটি interface problem দেখা দেয়। এ সময় পূর্ব পাড়ের reclamation কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে ছিল কিন্তু Geotextile ও পাথর বিছিয়ে slope protection-এর কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় পূর্ব পাড়ে আর Dredging-এর মাটি ফেলা যাচ্ছিল না। কারণ Dredging হতে নির্গত পানি seepage আকারে trench এ পড়ার সময় slope failure এর আশঙ্কা ছিল। তাই কিছু সময়ের জন্য Dredging এর মাটি পক্ষিম দিকের চরে ফেলতে হয়। কিন্তু ভাসমান পাইপ দ্বারা এই মাটি ফেলা হলে পাথর বহনকারী নৌ-যানের জন্য ভাসমান পাইপ অতিক্রম করা সম্ভব ছিল না। তাই কাজের সুবিধার্থে এবং সিএসসির নির্দেশে ঠিকাদার sinker pipe ব্যবহার করে, যে কারণে অত্র VO-4(d) এর উক্তব হয়। এই VO-এর ব্যয় ১৩,৩৯,৯৯৯.০০/- (তের লক্ষ উনচালিশ হাজার নয়শত নিরানবই) টাকা। সিএসসি এই VOটি অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করেছে। VOটি ২৭/৮/৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের এক সভায় আলোচনা ও পরীক্ষার পর এমসি এবং সিএসসি এর সুপারিশ মোতাবেক অনুমোদন দ্বারা বলে জন্য বিবেচনা করা হয়।

৬.২। আলোচনাতে এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের সহায়ক হিসাবে দরপত্র বহির্ভূত Installation of Sinker Pipe কাজ বাবদ ৮১৩,৩৯,৯৯৯.০০ (তের লক্ষ উনচালিশ হাজার নয়শত নিরানবই) টাকা ব্যয় সম্পর্কে VO-4(d) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৭ ৪ এই আলোচ্যসূচী অনুযায়ী যমুনা সেতুতে গ্যাস পাইপ সংযোগ এবং সেতু নির্মাণ কাজের মধ্যে সময়ের মাধ্যমে উভয় কাজ যথাসময়ে সমাপ্তির লক্ষ্যে কন্ট্রাট-১ এর সময়সীমা বৰ্ধিত করণ প্রস্তুতি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উল্লেখ করেন। তিনি এই মর্মে উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের কন্ট্রাট-১ এর আওতায় মূল সেতু ও ভাসাভাট্টি নির্মাণের কাজ চলছে। কন্ট্রাট-১ এর কাজ সমাপ্তির সময়সীমা ১৩ই ডিসেম্বর, ১৯৯৭ ইং হতে পরিবর্তীত হয়ে ১৯ই এপ্রিল, ১৯৯৮ ইং তারিখে পন্থঃ নির্ধারিত হয়। তবে এ সময়ের মধ্যে সেতুর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়ার বিষয়ে ঠিকাদার সন্দেহ প্রকাশ করেছে। বর্তমান কাজের ধারা অনুযায়ী ২০শে জুন' ৯৮ নাগাদ সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা যাবে বলে ঠিকাদার জানিয়েছে। এই প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, পেট্রোবাংলা এবং বিদ্যুৎ, জলানী ও ধনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয় সেতু খুলে দেয়ার দিন থেকে গ্যাস লাইন চালু করার ব্যাপারে আগ্রহী হয়ে ব্যবসেকের সঙ্গে একাধিকবার যোগাযোগ করে। নির্মানাধীন সেতুতে এই কাজটি সম্পন্ন করা বিভিন্ন কারণে সুবিধাজনক বিধায় তারা এই উদ্দেয়ে নির্মাণে সেতুর কাজ অর্থাৎ কন্ট্রাট-১ এর কাজ চলাকালীন গ্যাস পাইপ লাইন বসানো খুবই যুক্তিসংগত। কেননা

১০০/১০০/১০০

বর্তমান পর্যায়ে না করলে সেতু চালু করার পর সেতুটি সাময়িক বক্ষ রেখে অথবা যানবাহন চলাচলে বাধা-নিষেধ আরোপ করে কাজটি করতে হবে। তাছাড়া গ্যাস পাইপ লাইন স্থাপনের সময় সেতুর structural ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা^১ ও নাকচ করা যাবে না। বর্তমান সময়েও গ্যাস বসানোর কাজ অন্য ঠিকাদার দিয়ে করা হলে interface সমস্যা প্রকট হবে এবং কন্ট্রাট-১ এর কাজ বিস্তৃত হবে। সেহেতু গ্যাস পাইপ লাইন বসানোর কাজটি অগ্রাধিকার ভিত্তিতে সেতু নির্মাণকালীন এবং সেতু নির্মাণ ঠিকাদার দিয়ে করানো হলে বিভিন্নভাবে তা সুবিধাজনক হবে। সেদিকে লক্ষ্য রেখে কন্ট্রাট-১ এর কাজ চলাকালীন গ্যাস পাইপ সঞ্চালন কাজটি সুষ্ঠুভাবে সম্পন্নের জন্য বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক যমুনা সেতু বিভাগের অতিরিক্ত সচিবকে আহ্বায়ক করে একটি কমিটি গঠন করা হয়। উক্ত কমিটি এ বিষয়টি নিয়ে ঠিকাদার ইউন্ডাই এর সাথে কয়েকদফা আলোচনা করে। গত ২০শে সেপ্টেম্বর^২ ৯৭ তারিখে উক্ত কমিটি বিস্তারিত আলোচনার মাধ্যমে নিম্নলিখিত শর্ত সাপেক্ষে কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদার (ইউন্ডাই) কর্তৃক যমুনা সেতুতে গ্যাস পাইপ সংযোগ এর কাজটি বাস্তবায়নের বিষয়ে ঐকমত্য প্রতিষ্ঠিত হয় বলে সচিব জানান।

৭.২। ২০/৯/৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত আলোচনায় গৃহীত সিদ্ধান্ত সমূহ নিম্নরূপ :

- ৭.২.১। The agreed price for the pipeline is Tk. 350,000,000
- ৭.২.২। An Extension of time to 20th June 1998 will be recommended for completion of both the bridge and the pipeline.
- ৭.২.৩। For the extended period from mid-April 1998 to 20th June 1998, no time-related costs will be claimed by Hyundai and no liquidated damages will be levied by the Employer.
- ৭.২.৪। By 20th June 1998, the pipeline must be substantially complete including testing, filling with inert gas, if required, may be done later.
- ৭.২.৫। A provisional sum of \$250,000 will be included in the Variation Order for dredging. This amount will be paid to Hyundai only if dredging is required for delivery of the gas pipes. CSC will confirm at the time that this dredging is necessary to permit delivery of the pipes to the site.
- ৭.২.৬। A post-landing inspection of the pipes will be arranged by the client at no cost of Hyundai.

৭.৩। সেতু বিভাগের সচিব এই মর্মে সভাকে অবহিত করনে যে, উল্লেখিত কমিটির আলোচনার প্রেক্ষিতে কন্ট্রাট-১ এর ঠিকাদার (ইউন্ডাই) কর্তৃক যমুনা সেতুতে গ্যাস পাইপ সংযোগ প্রকল্পটি বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ২০/৯/৯৭ ইং তারিখে সরকারী ত্রয় সংক্রান্ত অন্তর্বিপ্লবী বিভাগে উপস্থাপন করা হলে তা অনুমোদিত হয়েছে। সেমতে কন্ট্রাট-১ এর পক্ষে সময় বৰ্ধিত করণের জন্যে একটি Variation Order (VO) ইস্যু করতে হবে এবং এর মাধ্যমে কন্ট্রাট-১ এর কাজের সময়সীমা ২০শে জুন, ৯৮ পর্যন্ত বৰ্ধিত করা প্রয়োজন। গ্যাস পাইপ সংযোগ এর জন্য ২০শে জুন^৩ ৯৮ পর্যন্ত সময় বৰ্ধিত করা একান্তই অপরিহার্য। বৰ্ধিত সময় এর মধ্যে কন্ট্রাট-১ অর্ধাং সেতুর নির্মাণ কাজ এবং গ্যাস পাইপ সংযোগ এর কাজ সম্পন্ন হবে বলে ঠিকাদার জানিয়েছে। অনুচ্ছেদ-৭.২ এ উল্লেখমতে সময়সীমা বৰ্ধিত করলে ঠিকাদার কেননারপ �time related cost (যার পরিমাণ ঠিকাদারের মতে প্রতিমাসে ২-৩ মিলিয়ন ডলার হতে পারে) দাবী করবে না বলে অঙ্গীকার করেছে। অপরপক্ষে সেতু কর্তৃপক্ষ প্রতিমাসে ৩.৭৫ লক্ষ ডলার হিসাবে ঠিকাদারের নিকট হতে liquidated damages আদায় করবে না। বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের অনুরোধে এ সম্পর্কে একটি VO জারীর জন্য CSC-কে নির্দেশ দেওয়া হয়েছে।

৭.৪। গ্যাস পাইপ লাইনের কাজ যবসেকের উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান CSC এর মাধ্যমে করা হবে। সেতুতে গ্যাস পাইপ লাইন নির্মাণের সকল ব্যয় (উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান CSC কে পেট্রোবাংলা কর্তৃক প্রদেয় অর্থ সহ) বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয় (GTCL এবং Petrobangla) এর মাধ্যমে বহন করবে। কিন্তু ঠিকাদার এবং CSC কে এই বাবে অর্থ যবসেকের মাধ্যমেই পরিশোধ করা হবে। এ কাজের জন্য যে অর্থ প্রয়োজন হবে তা নির্বাচী মন্ত্রণালয় কর্তৃক পুনর্ভরণ (reimbursement) এর পরিবর্তে সেতু কর্তৃপক্ষকে কমপক্ষে শতকরা ৫০ ভাগ অর্থ অঙ্গীম প্রদান সহ অবশিষ্ট অর্থ যথাসময়ে প্রদান করতে হবে। কেননা সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট এখাতে অর্থ বরাদ্দ নেই বলে সচিব উল্লেখ করে।

৭.৫। কন্ট্রাট-১ এর কাজ চলাকালীন গ্যাস পাইপ সঞ্চালন কাজটি সুষ্ঠুভাবে সম্পন্নের লক্ষ্যে গৃহীত সিদ্ধান্তের মাধ্যমে সমস্যার সমাধান করায় বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষকে এবং উক্ত কমিটির সদস্যবৃন্দকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন। তিনি সদৃশ্য ব্যয় বহন এবং যবসেককে অঙ্গীয় অর্থ প্রদান সহ সকল বিষয়ে মৌখিক সম্মতি ও জ্ঞাপন করেন।

৭.৬। আলোচনাস্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ১: (১) কন্ট্রাট-১ এর আগতায় সেতু নির্মাণ এবং সেতুতে গ্যাস পাইপ সংযোগের কাজ সুষ্ঠুভাবে সম্পন্নের জন্য Variation Order জারীকরণ, এর কাজের পরিমাণ বৃক্ষি এবং সেতু উপাগের নির্মাণ সমাপ্তির জন্য ২০শে জুন ১৯৯৮ পর্যন্ত সময়সীমা বৰ্ধিত করণের বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক স্টান্ডার্ডের অনুমোদিত হয়।

(২) যমুনা সেতুতে গ্যাস পাইপ স্থাপন বাবে ব্যয়ের অর্থ পুনর্ভরণ এর পরিবর্তে কমপক্ষে শতকরা ৫০ ভাগ অর্থ অঙ্গীম প্রদান সহ অবশিষ্ট অর্থ যথাসময়ে বিদ্যুৎ, জ্বালানী ও খনিজ সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক যমুনা সেতু কর্তৃপক্ষকে প্রদান করার প্রস্তাব বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচনাস্তী-৮: অতঃপর যমুনা সেতু বিভাগের সচিব এই আলোচনাস্তীতে উল্লেখিত সামওয়ান কর্পোরেশন বনাম জেএমবিএ আরবিট্রেশন মামলার জন্য ভ্যাট সংক্রান্ত বাংলায় বিধিমালা ও বিজ্ঞপ্তি সম্মুখের ইংরেজী অনুবাদ কলে বিচারপতি মোহাম্মদ আবদুল কুদ্দুস চৌধুরীকে নিয়োগ দান এবং তাঁর সম্মানীর বিষয়টি উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সাথে চুক্তি নং-৩ ও ৪ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান মেসার্স সামওয়ান কর্পোরেশনের ভ্যাট কর্তৃল সংক্রান্ত dispute টি বর্তমানে Arbitration Tribunal এ বিচারাধীন রয়েছে। অতএব প্রকল্পের ইঞ্জিনিয়ার (CSC) যে সিদ্ধান্ত (Engineer's Decision) দিয়েছে তাতে ভ্যাট আইন ১৯৯১ সহ জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের বেশ কিছু আদেশ অন্তর্ভুক্ত আছে। এ ছাড়া Arbitration Tribunal এর নিকট

১/১০১১

অত্র কর্তৃপক্ষ যে সকল response প্রেরণ করেছে তাতেও ভ্যাট সংক্রান্ত কিছু সরকারী সার্কুলার/পত্র অন্তর্ভুক্ত আছে। এ সকল বিধিমালা ও সার্কুলার সমূহ বাংলা ভাষায় লিখিত বিধায় এগুলির যথাযথত ইংরেজী অনুবাদ প্রয়োজন যা Arbitration Tribunal এ প্রেরণ করতে হবে।

৮.২। বর্ণিত বিধিমালা ও সার্কুলার সমূহের ইংরেজী অনুবাদের জন্য সেতু কর্তৃপক্ষের তরফ হতে প্রথমে আইন মন্ত্রণালয়ের যুগ্ম-সচিব জনাব মোঃ আবুল বাশার স্তুডিওকে অনুরোধ জানান হয়েছিল। ব্যস্ততার জন্য তিনি অপরগতা প্রকাশ করলে আইন উপদেষ্টা ব্যারিটার সৈয়দ ইশতিয়াক আহমেদ এর পরামর্শকর্তৃমে অবসর প্রাপ্তি জনাব মোহাম্মদ আবদুল কুদ্দুস চৌধুরীকে ভ্যাট আইন ১৯৯১ (পরবর্তী ২টি ফাইন্যাল এষ্টিসহ) ও ৭/৮টি জাতীয় রাজস্ব বোর্ডের সার্কুলার/পত্র বাংলা থেকে ইংরেজী অনুবাদের জন্য অনুরোধ করা হয় এবং তাঁকে উপযুক্ত সম্মান প্রদানের জন্য প্রতিশ্রূতি প্রদান করা হয়।

৮.৩। এই মর্মে সচিব জানান যে, জনাব মোহাম্মদ আবদুল কুদ্দুস চৌধুরীর সাথে আলোচনাক্রমে তাঁর সম্মানী প্রকৃত কাজের তিনিটিতে কিন্তু দৈনিক সর্বোচ্চ ১০(দশ) ঘন্টার বেশী নয় এই শর্তে ঘন্টাপ্রতি ৮২০০০.০০ (দুই হাজার) টাকা দেয়ার প্রস্তাব দিলে তিনি সম্মত হন। ঘন্টাপ্রতি সম্মানীর এ হার সেতু কর্তৃপক্ষের স্থানীয় বিশেষজ্ঞদেরকে প্রদেয় সম্মানী হারের সাথে সামঝস্যপূর্ণ।

৮.৪। এ বিষয়ে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ বর্ণিত ইংরেজী অনুবাদ কার্যের জন্য বিচারপতি মোহাম্মদ আবদুল কুদ্দুস চৌধুরীকে দৈনিক সর্বোচ্চ ১০(দশ) ঘন্টার জন্য ঘন্টাপ্রতি ৮২০০০.০০ (দুই হাজার টাকা) সম্মানী প্রদানের বিষয়ে বোর্ড অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচ্যসূচী-(বিবিধ-১) ৪ পূর্ব গাইড বাঁধের প্রথম (১৯৯৫) ও তৃতীয় (১৯৯৭) মৌসুমের কাজের সংযোগ স্থাপনের নিমিত্তে দরপত্র বহির্ভূত অতিরিক্ত কাজের জন্য Variation Order-4(i) প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, VO-1 জারীর প্রেক্ষাপটে প্রথম কার্য মৌসুম ১৯৯৪-১৯৯৫ ইংসনে Work Harbour সহ পূর্ব গাইড বাঁধের আলুমালিক ২৫০ ঘন্টার কাজ সম্পন্ন করা হয়। ঠিকাদার দ্বিতীয় কার্য মৌসুম, অঞ্চলের ১৯৯৫ ইংসনে পশ্চিম গাইড বাঁধে নির্মাণ শুরু করে। অতঃপর তৃতীয় মৌসুমে ১৯৯৬ ইংসনে অঞ্চলের মাস হতে ঠিকাদার পুনরায় পূর্ব গাইড বাঁধের অবশিষ্ট অংশ নির্মাণ শুরু করে। দুটি বর্ষা মৌসুম অতিরিক্ত হওয়ায় ইতিপূর্বে সম্পাদিত পূর্ব গাইড বাঁধের অংশের উপর পলিমাটি জমা হয়। ফলস্বরূপ ইতিপূর্বে সম্পাদিত কাজের শেষ প্রাপ্ত ভাগে Geo-textile এর উপর হতে মাটি ও পাথর সরিয়ে এই অংশে Geo-textile এর Lapping প্রদান ও পুনরায় পাথর বিহিন্নে একটি একিভুত সংযোগ তৈরী করা হয়। এই কাজের জন্য VO-4(i) এর উত্তর হয় যার মূল্য হচ্ছে ৮৪৬,১৬,৫৯৫.০০ (ছেচপ্লিশ লক্ষ ঘোল হাজার পাঁচশত পঁচানবই) টাকা মাত্র। CSC তাদের পত্র PM/B8456/532/207/PVC, dated : September 17, 1997 অনুযায়ী এই VO টি অনুমোদনের জন্য দাখিল করেছে। VO টি ১০ই সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সভায় আলোচনা ও পরীক্ষার পর MC ও CSC এর সুপারিশ অনুযায়ী অনুমোদনযোগ্য বলে বিবেচনা করা হয়।

২। এ বিষয়ে বোর্ডের গৃহীত সিদ্ধান্ত নিম্নরূপ :

সিদ্ধান্ত ৪ পূর্ব গাইড বাঁধের প্রথম ও তৃতীয় মৌসুমের কাজের সংযোগ স্থাপনের নিমিত্তে দরপত্র বহির্ভূত অতিরিক্ত কাজের জন্য ৮৪৬,১৬,৫৯৫.০০ (ছেচপ্লিশ লক্ষ ঘোল হাজার পাঁচশত পঁচানবই) টাকা মাত্র ব্যয় সম্পত্তি প্রদানের জন্য বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

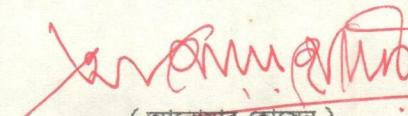
আলোচ্যসূচী-(বিবিধ-২) ৪ যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের কোন Logo নেই বিধায় একটি Logo এর প্রয়োজনীয়তা সেতু বিভাগের সচিব সভায় তুলে ধরেন। কর্তৃপক্ষের Logo সম্পর্কে সভায় উপস্থিত সদস্যবৃন্দ একমত পোষণ করেন। জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ এ প্রকল্পের Logo এর নক্সা তৈরীর বিষয়ে অনেকেই স্বতঃকৃতভাবে এগিয়ে আসতে পারেন বিধায় প্রতিযোগীতার মাধ্যমে Logo এর নক্সা প্রণয়ন করার পক্ষে মাননীয় মন্ত্রী মত ব্যক্ত করলে বোর্ডের সদস্যরা তা সমর্থন করেন। প্রকল্পের আকার ও গুরুত্ব Logo তে যথাযথভাবে ফুটিয়ে তুলতে হবে মর্মেও বোর্ড নির্দেশনা প্রদান করে।

২। এ বিষয়ে বোর্ড কর্তৃক নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

সিদ্ধান্ত ৪ যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের Logo এর ডিজাইন তৈরীর বিষয়ে বোর্ড অনুমোদন প্রদান করে। খোলা প্রতিযোগীতার মাধ্যমে নক্সা প্রণয়ন করতে হবে। এ কাজের সকল প্রণেতা/সংস্থাকে ৮১০,০০০.০০ (দশ হাজার) টাকা পুরস্কার এবং সার্টিফিকেট প্রদানের বিষয়ে বোর্ড সম্মতি প্রদান করে।

পরিশেষে সভাপতি উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

১০-৩১/১২১-১৫


(আলোয়ার হোসেন)
মন্ত্রী, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়
১০.২২.১৭.

ও
চেয়ারম্যান
যমুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

৩০শে সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ ইং তারিখে বোগাবোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের
সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ঘনুমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৮তম বোর্ড
সভাপত্র উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তা দের নামের তালিকা।

ক্রমিক নং	সদস্য/কর্মকর্তার নাম ও পদবী	মর্গালয়/সংস্থা
০১।	জনাব ফজলুল হাসান ইউসুফ সদস্য (তৌত ও অবকাঠামো)	পরিবহন কমিশন।
০২।	জনাব আমিন উল্লাহ সচিব	আইন, বিচার ও সংসদ বিষয়ক মর্গালয়, ঢাকা।
০৩।	জনাব মুহাম্মদ ওমর ফারুক সচিব	ডুটি মর্গালয়, ঢাকা।
০৪।	জনাব তোফিক ইলাহি সচিব	বিদ্যুৎ, ছালানী ও ধনিজ সম্পদ মর্গালয়, ঢাকা।
০৫।	জনাব আকবর আলি খান সচিব	অর্থ বিভাগ, অর্থ মর্গালয়, ঢাকা।
০৬।	জনাব মোঃ ওমর হাদী অতিরিক্ত সচিব	ঘনুমা সেতু বিভাগ।
০৭।	জনাব মুহাম্মদ ইসহাক প্রধান প্রকৌশলী	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
০৮।	জনাব ফারুক আহমদ সিদ্দিকি পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
০৯।	জনাব মোহাম্মদ জাকারিয়া প্রকল্প পরিচালক	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১০।	জনাব এ, কে, এম, শামসুজ্জোহা অতিরিক্ত পরিচালক (প্রোওম)	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১১।	জনাব শামসুল আলম চৌধুরী অতিরিক্ত পরিচালক (নদীশাসন)	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১২।	জনাব বেনু গোপাল দে অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১৩।	জনাব লুৎফুর রহমান অতিরিক্ত পরিচালক	ঘনুমা বহমুণ্ডী সেতু কর্তৃপক্ষ।
১৪।	অধ্যাপক ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১৫।	অধ্যাপক ডঃ আইনুল নিশাত	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যাল