

১লা মার্চ, ১৯৯৭ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের  
৫৫তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী ৪

১লা মার্চ, ১৯৯৭ ইং তারিখে ঘোগাঘোগ ছান্নী আনোয়ার হোসেনের সভাপতিত্বে ঘমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৫তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-‘ক’ তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৫৪তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী নিশ্চিত করণের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৫৪তম বোর্ড সভার সিদ্ধান্তসমূহ পঠনের পর উক্ত কার্যবিবরণীর উপর কারো কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে নিশ্চিত করা হয়।

**আলোচ্যসূচী-২ :** সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ঘমুনা বহুমুখী সেতুর নির্মানেও পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে বলেন যে, বর্তমান কর্মসূচী অনুযায়ী ১৯৯৮ সালের মাঝামাঝি সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হবে বলে আশা করা যায়। Project Agreement এর শর্ত অনুযায়ী জুন, ১৯৯৭ এর মধ্যে বিশ্বব্যাহুকের নিকট সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের (Operation & Maintenance) পদ্ধতি সংক্রান্ত প্রস্তাব পেশ করতে হবে। তিনি জানান যে, বিষয়টি ১৭/১১/৯৬ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত সেতু কর্তৃপক্ষের ৫৪তম বোর্ড সভায় উপস্থাপন করা হয়েছিল। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক সভায় উপস্থাপিত ব্যবস্থাপনা উপরে কর্তৃক প্রণীত “Institutional Arrangement for Operation & Maintenance of Jamuna Multipurpose Bridge” শিরোনামের প্রতিবেদনটি মতামতের জন্য বিভিন্ন মন্ত্রণালয়/বিভাগে প্রেরণ করা হয়েছিল।

২.২। তিনি বোর্ডকে জানান যে, কয়েকটি মন্ত্রণালয়/বিভাগ হতে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কিত মতামত পাওয়া গেলেও সংশ্লিষ্ট সকল মন্ত্রণালয়ের মতামত গ্রহণ করে বিষয়টি চূড়ান্ত করার নিমিত্তে ১২/০১/৯৭ ইং তারিখে একটি আন্তঃমন্ত্রণালয় সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের উপর বিস্তারিত আলোচনাতে গৃহীত নিম্নোক্ত সুপারিশসমূহ তিনি বোর্ডের বিবেচনার জন্য উপস্থাপন করেন :

২.২.১। ঘমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রণে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে নির্মানেও ঘমুনা সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২.২.২। ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পীচ বৎসর মেয়াদী হতে পারে। নির্ধারিত সময়ের পর টিকাদারের কাজের মান বিবেচনাতে চুক্তি নবায়নকরণ, পুনরায় দরপত্র আহবানের আধ্যাত্মে টিকাদার নিয়োগ অথবা যবসেক কর্তৃক নিজস্ব প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত জনবল দ্বারা সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করার বিষয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা যেতে পারে।

২.২.৩। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (O&M) কন্ট্রাক্ট “fixed annual lump sum basis”-এর ভিত্তিতে হওয়া স্বীকৃত্যুক্ত হবে।

২.২.৪। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কিত প্রযুক্তি পরিব্যাপ্তি (Technology Transfer) করে ঘমুনা সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত প্রয়োজনীয় সংখ্যক কর্মকর্তা/কর্মচারীর প্রশিক্ষণ ও প্রশিক্ষণ শেষে কর্ম সংস্থানের ব্যবস্থা ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এ রাখার ব্যবস্থা করা যেতে পারে, যাদের বেতন ও অন্যান্য সুবিধাদি ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এর নিজস্ব জনবলের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হতে হবে।

মু-  
২১৩১১

২.৩। তিনি সভাকে আরো জানান যে, বোর্ড সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে, সেতু নির্মানোন্তর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর নির্বাচন এবং সেতু কর্তৃপক্ষের প্রয়োজনীয় জনবল নির্ধারণের বিস্তারিত কার্যক্রম চূড়ান্ত করা হবে। তবে বিষয়টি গুরুত্বপূর্ণ এবং উন্নয়ন সহযোগী সংস্থাদের সঙ্গে সম্পাদিত চুক্তিমত সময়সীমাধীন বিবেচনায় ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টাকে নির্মানোন্তর O&M এর ঠিকাদার নিয়োগ বিষয়ে প্রাথমিক কার্যাদি সম্পাদন করার জন্য ইতোমধ্যে বলা হয়েছে।

২.৪। এই পর্যায়ে তিনি সভাকে অবহিত করেন যে এইদিনের (১/৩/১৯৭ ইং তারিখ) দৈনিক জনকর্ত পত্রিকায় ঘনুনা সেতুর নির্মানোন্তর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ ঠিকাদার নিয়োগের বিষয় ভূল ও নির্ধারণ তথ্যাদি সংযুক্ত একটি প্রতিবেদন প্রকাশিত হয়েছে। প্রতিবেদক জনাব কাওসার রহমান লিখেছেন যে, বিশ্বব্যাংকের পরামর্শ উপেক্ষা করে সেতুটির নির্মানোন্তর পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঠিকাদার নিয়োগ করা হচ্ছে। প্রতিবেদক আরো অভিযোগ উপস্থাপন করেছেন যে, ইতোমধ্যে গোপনে ঠিকাদার বাছাই করা হয়ে গেছে এখন আনুষ্ঠানিকতা সম্পর্ক করে তা বৈধ করার প্রচেষ্টা চলছে। বোর্ড জনকর্ত পত্রিকার প্রতিবেদন সম্পর্কে অবহিত হয়ে এই অসত্য প্রতিবেদনের ঘোষণা প্রতিবাদ লিপি প্রেরণের জন্য নির্বাচী পরিচালককে উপদেশ দেয়।

২.৫। অতঃপর আলোচনার শুরুতে জনাব ওমর হাদী, অতিরিক্ত সচিব, ঘনুনা সেতু বিভাগ অন্তর্গত মন্ত্রণালয় সভার সুপারিশের অনুচ্ছেদ ২.৪ এর উল্লেখ করে বলেন যে, কি ধরণের কর্মকর্তা/কর্মচারী ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এর অধীনে প্রেৰণে নিয়োগ করা হবে সে বিষয়ে ঘোষণা পরীক্ষা নিরীক্ষা করে সিদ্ধান্ত নেওয়া প্রয়োজন।

২.৬। পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের সচিব এই অর্পে অত ব্যক্ত করেন যে, ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর ৫ বৎসরের পরিবর্তে ২/৩ বৎসরের জন্য নিয়োগ করা যেতে পারে। উক্ত সময়ের অধ্যে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরের অধীনে ঘৰসেকের কর্মকর্তা/কর্মচারীগণ কাজের দক্ষতা অর্জন করতে সক্ষম হবে এবং তারাই সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে সমর্থ হবে। তাছাড়া পানি উন্নয়ন বোর্ডের প্রকৌশলীদের দ্বারা নদীশাসন কাজের রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে বলে তিনি অত প্রকাশ করেন। ব্যবস্থাপনা উপদেষ্টা কর্তৃক এ কাজের জন্য প্রণিতব্য টার্মস অব রেফারেন্স (TOR) বিস্তারিত হওয়া বাহ্যিক বলেও তিনি অত প্রকাশ করেন। সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, ঘনুনা সেতু প্রকল্পের নদীশাসনের কাজ খুবই জটিল এবং পানি উন্নয়ন বোর্ডের প্রকৌশলীদের দ্বারা এরূপ কাজের রক্ষণাবেক্ষণ করা সম্ভব নাও হতে পারে কারণ নদীশাসন কাজে যে ধরণের প্রযুক্তি ব্যবহার করা হয়েছে তা বাংলাদেশে এই প্রথম এবং এতে তাঁদের বিশেষ কোন অভিজ্ঞতা নেই বলে ঘৰসেকের সাথে বিভিন্ন আলোচনা সভায় তাঁরা জানিয়েছেন। তাছাড়া (-) ১৫মিঃ হতে (-) ১৮মিঃ পিডাক্সিউডি (PWD) scour level পর্যন্ত dredging করার অত ড্রেজার এ সংস্থার বা বাংলাদেশে অন্য কোন সংস্থার নেই।

২.৭। অর্থ বিভাগের সচিব এই অর্পে অত ব্যক্ত করেন যে, নদীশাসনের রক্ষণাবেক্ষণ খুবই খুকিপূর্ণ। জরুরী পরিস্থিতিতে ড্রেজার সহ অন্যান্য যন্ত্রপাতি সংগ্রহ সময় সাপেক্ষ হতে পারে। সেক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় মেশিন/যন্ত্রপাতি ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরের আওতায় রাখার ব্যবস্থা থাকা শুক্তিসংজ্ঞত। তিনি lump-sum পদ্ধতিতে কন্ট্রাক্ট দেয়ার বিষয়ে অসুবিধার কথা তুলে ধরেন। এই পদ্ধতিতে উচ্চ দরের একটি অবাস্তব অফার পাওয়ার সম্ভাবনা আছে। তিনি জানান যে, কাজের প্রকৃতি নির্ধারণ পূর্বে দর ঠিক করলে বাস্তবধর্মী অফার পাওয়া যাবে। জেএমবিএ কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত কর্মকর্তা/কর্মচারীদের ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরের আওতায় সাময়িকভাবে নিয়োগদানের বিষয়টি ঘোষণা করে জানান। ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট ৫ বৎসর মেয়াদী না করে ২/৩ বৎসরের জন্য করা যায় কিনা তা বিবেচনা করার জন্য তিনি সুপারিশ করেন।

২.৮। অর্থ সচিবের বিভিন্ন প্রশ্নের জবাবে সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, প্রাথমিকভাবে দৈনন্দিন এবং ছোট খাটো রক্ষণাবেক্ষণ ব্যক্তিত ২/৩ বৎসর পর হতেই সেতুর

৩/৩  
১৩/১২

প্রকৃত রক্ষণাবেক্ষণ শুরু হবে বলে ধারণা করা যুক্তিশুক্তি। অতএব সেক্ষেত্রে ৫ বৎসরের জন্য ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর নিয়োগ যুক্তিসংগত হবে। তিনি আরো জানান যে, রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কর্তৃপক্ষের কিছু নিয়ন্ত্রণ যত্নপাতি এবং ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর আওতায় কিছু যত্নপাতি থাকতে পারে, যার মালিকানা পরবর্তীতে চুক্তির মেয়াদ শেষে কর্তৃপক্ষের হবে। তবে প্রয়োজনীয় যত্নপাতির তালিকা ঘৰসেকের উপদেষ্টা (এমসি) ও সিএসসি সমন্বয়ে প্রণয়ন করতে হবে যাতে করে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরগণ তাদের খেয়াল খুলিমত যত্নপাতির তালিকা তাদের প্রস্তাবে অন্তর্ভুক্ত না করে।

২.৯। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য রাজস্ব বাজেটভুক্ত জনবল সম্পর্কে তিনি (সচিব, সেতু বিভাগ) জানান যে, আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় এ সম্পর্কে প্রাথমিকভাবে আলোচনা হয়েছে। প্রচলিত নিয়মে সংস্থাপন মন্ত্রণালয় ও অর্থ মন্ত্রণালয়ের সাথে আলোচনাতে এ বিষয়ে ঘৰাযথ সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হবে। কন্ট্রাক্টর প্রকৃতি সম্পর্কে তিনি জানান যে, কিছু কিছু কাজ চিহ্নিত করে itemwise rate-এর ভিত্তিতে lump-sum কন্ট্রাক্টর মাধ্যমে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। বড় ধরনের মেরামতের জন্য ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর দ্বারা নতুনভাবে কাজের প্রাক্তন করতঃ নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে তারদ্বারা অথবা দরপত্র আহরণ করতঃ আলাদা কন্ট্রাক্টর নিয়োগের মাধ্যমে এই কাজ করানো যেতে পারে।

২.১০। প্যানেল অব এক্সপার্টের সদস্য ডঃ মোঃ শাহজাহান জানান যে, কর্তৃপক্ষের অধীনে ও ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর এর অধীনে নিয়োগপ্রাপ্ত প্রকৌশলী ও অন্যান্য কর্মকর্তাদের বেতনের অনেক পার্থক্যের জন্য কর্মকর্তাগণ কাজের উৎসাহ পাবেন না। যদুনা সেতু প্রকল্পে অভিজ্ঞ কর্মকর্তা ধরে রাখতে হলে উচ্চ হারে বেতনের বিষয়টি বিশেষভাবে বিবেচনা করা প্রয়োজন। অধ্যাপক শাহজাহান আরও জানান যে, যদুনা সেতু প্রকল্পে অত্যাধুনিক প্রযুক্তি ব্যবহার করা হয়েছে এবং যেভাবে নক্সা করা হয়েছে তাতে বড় ধরনের কোন অসুবিধা হওয়ার কথা নয়। তবে scour হলে ফলিং এপ্রোনের পাথর তা পূরণ করতে পারবে। তিনি আরো জানান যে (-) ১৫ বা (-) ১৮মিঃ পিডলিউডি লেডেলের নীচে ড্রেজিং করার অত দ্রেজার পৃষ্ঠাবীতে খুব কম কোম্পানীর আছে।

২.১১। প্যানেল অব এক্সপার্টের সদস্য ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী এইচর্মে অত ব্যক্ত করেন যে, ৫ বৎসর মেয়াদী ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর নিয়োগের বিষয়ে তিনি একমত। সেতু চালু হওয়ার পর প্রথম দুইতিন বৎসরে সেতুতে তেমন রক্ষণাবেক্ষনের প্রয়োজন না হলেও নদীশাসন কাজে রক্ষণাবেক্ষণ প্রথম হতেই করতে হতে পারে। সেজন্যে প্রথম হতেই ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর নিয়োগ যুক্তিসংগত। তিনি আরো জানান যে, সেতু রক্ষণাবেক্ষণে মূল দিকগুলো চিহ্নিত করে ইউনিট রেট নির্ধারণের মাধ্যমে Fixed annual lump-sum basis এ টেক্ডার তৈরী করা বাস্তুনীয় এবং ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট সম্পর্কিত টিওআর (TOR) বিস্তারিতভাবে প্রণয়ন করা প্রয়োজন। প্রস্তাবিত ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টের অধীনে সেতু কর্তৃপক্ষের কর্মকর্তা/কর্মচারী নিয়োগ দান এবং পরবর্তীতে কর্তৃপক্ষে ফেরৎ নেয়ার বিষয়টি ঘৰাযথভাবে পরীক্ষা করে দেখা প্রয়োজন বলে তিনি অত ব্যক্ত করেন।

২.১২। অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের অতিঃ সচিব (সচিব বিদেশে থাকায় অংশগ্রহণকারী) চৌধুরী মোঃ মহসীন এর এক প্রশ্নের জবাবে প্যানেল অব এক্সপার্টের সদস্য জন্য আইনুন নিশাত জানান যে, নদীশাসনের আওতায় নির্মান কাজ সম্পর্ক হওয়ার পর টিকাদার এক বৎসরের জন্য বিনা ব্যয়ে নদীশাসনের রক্ষণাবেক্ষণ করবে কিন্তু পরবর্তীতে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ব্যয় ঘৰসেককেই বহন করতে হবে। তিনি ৫(পাঁচ) বৎসর মেয়াদী ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর নিয়োগের বিষয়ে একমত পোষণ করেন। কেননা ২/৩ বৎসরের জন্য নিয়োগ করলে ব্যয় বহলাখণ্ডে বৃদ্ধি পাবে। কন্ট্রাক্ট প্রকৃতি সম্পর্কে তিনি জানান যে, কিছু কাজ চিহ্নিত করে তা নির্ধারিত দরের ভিত্তিতে এবং অন্য কাজের বিষয়ে Flexibility রাখা সুবিধাজনক।

২.১৩। প্যানেল অব এক্সপার্টের সদস্য জন্য আইনুন নিশাত রক্ষণাবেক্ষণের কাজ

২১৬১৭

দুইভাবে যথাং নিয়মিত বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ এবং বর্ষার শেষে অন্ততঃ একবার সম্পূর্ণরূপে check up-করার মাধ্যমে করা হেতে পারে বলে পরামর্শ প্রদান করেন। এ কাজ করার জন্য ঠিকাদার-২ এমন জায়গায় পাথর রেখে আবে যেন সহজেই তা বহন করা যায়। কারিগরী দিক থেকে এ কাজ করা খুব একটা জটিল নয় তবে তাড়াতাড়ি পাথর সরবরাহ করার জন্য Dumper থাকতে হবে। তাছাড়া টোল সংগ্রাহ বিষয়টিও বিস্তারিতভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষার প্রয়োজন বলে তিনি জানান।

২.১৪। ঘনুনা সেতু বিভাগের অতিঃ সচিব জনাব মোঃ ওমর হাদি জানান যে, সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে সেতু কর্তৃপক্ষ এবং ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর পৃথক পৃথক ভাবে যুক্তি রাখতে পারে। কর্তৃপক্ষের আওতায় কি কি যুক্তি থাকবে যা ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরকে ভাড়া দেওয়া হেতে পারে তা নির্ধারণ করা না হলে তিওআর প্রগরামেও অসুবিধা হতে পারে বলে তিনি জানান। তিনি আরো জানান যে, ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরকে প্রয়োজনীয় যুক্তি তার প্রস্তাবের সাথে সরবরাহ করতে বললে ঐসব যুক্তি কম্যুনিকেশন বেঙ্গী হতে পারে।

২.১৫। সেতু বিভাগের সচিব জনাব যে, সরকারীভাবে এই জটিল ও গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণে নানাবিধি অসুবিধার সৃষ্টি হবে। কেননা, বাংলাদেশের নদী প্রকৃতির জন্য নদীশাসনের কাজটি সম্পূর্ণরূপে অনিষ্টিত ও বুকিপূর্ণ। সেক্ষেত্রে সেতু রক্ষার্থে অনেক সময় খাড়ি সিদ্ধান্ত নেয়ার প্রয়োজন হতে পারে যার জন্য অভিজ্ঞ জনবল ও প্রয়োজনীয় যুক্তির প্রয়োজন। তিনি আরো জানান যে, পৃথিবীর অনেক দেশেই যেমন-হৃটেলে সেডার্ণ ফসিং-এর দুটি সেতু, ডার্টফোর্ট সেতু ও হৎকৎ-এর লানটাও ফিরুজ ফসিং ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর দ্বারা পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছে। সেমতে প্যাকেজ ডিল কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টর দ্বারা ঘনুনা সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা যুক্তিসংগত ও বাস্তুলীয়।

২.১৬। সভায় আলোচনাতে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

✓ ২.১৬.১। ঘনুনা বহমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিয়ন্ত্রনে ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট পদ্ধতিতে নির্মানেও ঘনুনা সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে।

২.১৬.২। ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট ৫(পাঁচ) বৎসর মেয়াদী হবে। নির্ধারিত সময়ে ঠিকাদারের কাজের মান বিবেচনাতে চুক্তি নবায়নকরণ অথবা পুণরায় দরপত্র আহবানের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ অথবা অবসেক কর্তৃক নিজস্ব প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত জনবল দ্বারা সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করার বিষয়ে উপযুক্ত সময়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হবে।

২.১৬.৩। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ (O&M) কন্ট্রাক্টর দ্বারা "Fixed annual Lump sum basis" এর ভিত্তিতে হবে। তবে বড় ধরণের সকল মেরামতের জন্যে কাজের প্রাক্তলন করতঃ ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরের সাথে নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে তা সম্পন্ন করার পচেষ্ঠা নিতে হবে। ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্টরের সঙ্গে সম্বোধনা না হলে দরপত্রের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করতঃ প্রতিটি কাজ বাস্তবায়নের ব্যবস্থা করা হবে।

২.১৬.৪। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কিত প্রযুক্তি পরিবহন (Technology Transfer) কলে ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়োগপ্রাপ্ত প্রয়োজনীয় সংখ্যক কর্মকর্তা/কর্মচারীর প্রশিক্ষণ ও প্রশিক্ষণ শেষে কর্ম সংস্থানের ব্যবস্থা ম্যানেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এ রাখা হবে। তবে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণকালীন সেতু কর্তৃপক্ষের জনবল ও বেতন ভাতাদির বিষয় প্রচলিত নিয়মে সংস্থাপন ও অর্থ মন্ত্রণালয়ের সাথে আলোচনাতে চূড়ান্ত করতে হবে।

২১৩১১

২.১৬.৫। সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ সম্পর্কিত অ্যালেজমেন্ট কন্ট্রাক্ট-এর টার্মস অব রেফারেন্স (TOR) বিস্তারিত ভাবে প্রণয়ন করে পরবর্তী বোর্ড সভায় উপস্থাপন করতে হবে। ✓

**আলোচ্যসূচী-৩ :** অতঃপর সেতু বিভাগের সচিব, যমুনা সেতু সংশ্লিষ্ট প্রামাণ্য চলচ্চিত্র নির্মানের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে বলেন যে, কন্ট্রাক্ট প্রতিশ্রুতি অনুযায়ী টিকাদারগণ প্রতিটি কন্ট্রাক্টের নির্মান কাজ নিয়মিতভাবে ডিডিও করে সেতু কর্তৃপক্ষ এবং CSC এর নিকট প্রদান করে। এই ডিডিও ক্যাসেটগুলো VHS মানের এবং এগুলোর সহায়ী় ২/৩ বৎসর মেয়াদী। উওশ সময় উন্নীৰ্ণ হওয়ার পর ডিডিও ক্যাসেটের ছবি অঙ্গুষ্ঠ হয়ে যাবে এবং সে অবস্থায় যমুনা সেতু নির্মাণ পদ্ধতি সংশ্লিষ্ট স্থির ছবি ছাঢ়া অন্য কোন রেকর্ড থাকবে না।

৩.২। তিনি এ বিষয়ে আরো জানান যে, পাইল ড্রাইভিং, air lifting এবং পাইল ক্যাপ বসানোর পর সেগমেন্ট স্থাপনের মাধ্যমে সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা হচ্ছে। তাছাড়া এ প্রকল্পের নদীশাসন কাজ খুবই জটিল ও সর্বাধুনিক প্রযুক্তিসম্মত। দেশীয় প্রকৌশলীদের মধ্যে এই কাজগুলোর Technology transfer করা অত্যাবশ্যক। বিভিন্ন নির্মাণ প্রতিষ্ঠান ও কারিগরী সংস্থাগুলো যমুনা সেতুর নির্মাণ পদ্ধতি সম্পর্কে জানতে আগ্রহী। কাজেই যমুনা সেতুর ন্যায় একটি বৃহৎ ও জটিল প্রকল্পের রেকর্ডকৃত ডিডিও ক্যাসেটগুলোর প্রয়োজনীয় অংশসমূহের সহায়ীভাবে সংরক্ষণ অত্যাবশ্যক। যমুনা সেতু নির্মাণ পদ্ধতি ও প্রয়োজনীয় অংশসমূহের অন্যান্য কর্মকাণ্ড সম্পর্কে সরকারের সংশ্লিষ্ট সংস্থাসমূহ এবং দেশের জলগণকে ওয়াকিবহাল করার লক্ষ্যে একটি প্রামাণ্যচিত্র খুবই উপযোগী হবে। অধিকন্তু উত্তরবঙ্গের বর্তমান ঘোষাল্যগ ব্যবস্থা এবং সেতু নির্মাণের পরবর্তী অবস্থা সহায়ীভাবে ধারণ করে ঐতিহাসিক রেকর্ড হিসাবে সংরক্ষণ করা প্রয়োজন। এ লক্ষ্যে তথ্য মন্ত্রণালয়ের সচিবের সাথে আলোচনার প্রেক্ষিতে চলচ্চিত্র ও প্রকাশনা অধিদপ্তর উল্লেখিত প্রামাণ্য চিত্র নির্মানকলে প্রাথমিকভাবে ১৯.৬২ লক্ষ (উনিশ লক্ষ বাহ্যিক হাজার) টাকার একটি প্রস্তাব পেশ করেছে। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পের শুরু হতে প্রকল্প বাস্তবায়নের বর্তমান পর্যায় পর্যন্ত সময়ের জন্য একটি প্রামাণ্য চিত্র (part-I) হতে পারে এবং পরবর্তিতে সেতু সমাপ্তি পর্যন্ত part-II হিসাবে আর একটি প্রামাণ্য চিত্র তৈরী করা যেতে পারে। তিনি সভাকে জানান যে, এই দু'ভাবে প্রামাণ্য চিত্র তৈরী করতে হলে নতুনভাবে চলচ্চিত্র ও প্রকাশনা অধিদপ্তর হতে এ কাজের ব্যয় সংযুক্ত প্রস্তাব আহ্বান করতে হবে যা উপরোক্ত প্রাকৃতিক ব্যয় অপেক্ষা বেশী হবে।

৩.৩। তিনি সভাকে জানান যে, চলচ্চিত্র নির্মানের জন্য প্রকল্প ছকে কোন খাত নাই, তবে এ ব্যয় প্রকল্পের অনুমোদিত আনুষঙ্গিক বরাদ্দের খাত হতে নির্বাহ করে প্রকল্প ছক সংশোধনের সময় তা যথাযথভাবে প্রতিফলিত করা যেতে পারে।

৩.৪। এ বিষয়ে বিস্তারিত আলোচনা শেষে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

৩.৪.১। যমুনা সেতু নির্মান সংশ্লিষ্ট প্রামাণ্য চিত্র নির্মানের জন্য চলচ্চিত্র ও প্রকাশনা অধিদপ্তর হতে প্রস্তাবিত চলচ্চিত্রের উভয় অংশের জন্য প্রাকৃতিক সংযুক্ত প্রস্তাব আহ্বান করতে হবে।

৩.৪.২। প্রকল্পের অনুমোদিত আনুষঙ্গিক বরাদ্দের খাত (Contingency) হতে চলচ্চিত্র নির্মানের এ ব্যয় নির্বাহ করা হবে যা প্রকল্প ছক সংশোধনের সময় যথাযথভাবে প্রতিফলিত করতে হবে।

২১৬১৭

৩.৪.৩। প্রস্তাবিত প্রামাণ্য চলচ্চিত্র (part-I ও part-II) নির্মাণ ব্যয় অনুমোদন ও তার কার্যাদেশ প্রদানের ক্ষমতা সেতু বিভাগের সচিব/কর্তৃপক্ষের নির্বাচী পরিচালককে প্রদান করা হলো।

**আলোচ্যসূচী-৪ :** এই আলোচ্যসূচী অনুযায়ী ১৯৯৭-৯৮ অর্থ বছরে সেতু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি বলেন যে, ইতোমধ্যে প্রকল্পের সমাপ্তকৃত অঙ্গসমূহ (গুড়াপুর হার্ডপয়েন্ট, পশ্চিম গাইড বাঁধ, ওয়ার্ক হারবার ইত্যাদি) ঘনুমা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তর করা হয়েছে, যার রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব কর্তৃপক্ষের উপর পড়েছে। দুইভাবে এই রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় নির্বাহ করা যেতে পারে। বিভিন্ন উপায়ের রক্ষণাবেক্ষণ/ক্ষয়ক্ষতির খুকি শোকাবেলার জন্য বীমা করা যেতে পারে। সরকারী মালিকানাধীন সাধারণ বীমা কর্পোরেশনের মাধ্যমে এই বীমা করে বাজেটে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ রেখে উওশ বরাদ্দ থেকে প্রিমিয়াম পরিশোধ করা যেতে পারে। তবে এ পদ্ধতিতে ব্যয় বহুলাখণ্ডে বৃক্ষি পাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে বলে সচিব, ঘনুমা সেতু বিভাগ বোর্ডকে জানান। সকল সদস্যই এই ব্যাপারে একমত্য প্রকাশ করেন। অন্যদিকে বিকল্প ব্যবস্থা হিসাবে কোন বীমা না করে প্রয়োজনের তিতিতে বাজেট বরাদ্দ থেকে রক্ষণাবেক্ষণের প্রকৃত ব্যয় নির্বাহ করা যেতে পারে। সেমতে যে সমস্ত উপায়ের নির্মাণ ইতিমধ্যে সমাপ্ত হয়েছে এবং সেতু কর্তৃপক্ষকে হস্তান্তর করা হয়েছে সেগুলোর রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাজেটে অর্থ সংস্থানের প্রয়োজন।

৪.২। সচিব সভাকে আরো জানান যে, এ খাতে কোন অর্থ সংস্থান নাই তবে জরুরী তিতিতে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য Contingency হতে এ ব্যয় নির্বাহ করা যেতে পারে, যা পরবর্তীতে পিপি সংশোধনের সময় প্রতিফলন করা হবে। বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশনকে জানিয়ে রাখা হবে।

৪.৩। আলোচনা শেষে সভায় এই বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

৪.৩.১। প্রবল্ল ছক (PP) সংশোধন না হওয়া পর্যন্ত আনুষঙ্গিক খাত হতে সেতুর রক্ষণাবেক্ষণের ব্যয় নির্বাহ করা হবে এবং পরবর্তীতে PP সংশোধনের সময় তা প্রতিফলন করা হবে।

৪.৩.২। ১৯৯৭-৯৮ সালের বাজেটে অন্তর্ভুক্তির নিম্নিতে প্রকল্পের ইতিমধ্যে সমাপ্তকৃত উপায়ের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রাক্কলন তৈরীর উদ্দেশ্যে CSC-কে পরামর্শ দিতে হবে।

**আলোচ্যসূচী-৫ :** পশ্চিম গাইড বাঁধের অসম্পন্ন অংশ (চেইনেজ ৪৩০ মিঃ হতে ৭২০ মিঃ পর্যন্ত) মেরামতের বিষয়টি সভায় উপস্থাপিত ও আলোচিত হয়। সভায় সেতু বিভাগের সচিব বলেন যে, নডেলের ও ডিসেন্টের ১৯৯৫ ইং মাসে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণকালে বেশ কয়েকটি slope failure হয় যার কারণ এখনো সন্তোষজনকভাবে নির্ণয় করা যায়নি কারণ বিষয়টি সম্পর্কে বিশেষজ্ঞগণের মধ্যে বিভিন্ন মত পাওয়া যাচ্ছে। কিন্তু নির্মাণ কাজ অব্যাহত রাখার সুবিধার্থে সম্ভাব্য solution নির্ণয় করে মূল কর্মসূচী পরিবর্তন করে নতুন কর্মসূচী অনুযায়ী slope failure গুলো মেরামতসহ পশ্চিম গাইড বাঁধ সম্পন্ন করার বিকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী কাজ চলতে থাকে। নতুন কর্মসূচী অনুযায়ী কাজ চলাকালে মে মাসের প্রথম সপ্তাহে গাইড বাঁধের চেইনেজ ৪৩০.০০ মিঃ হতে চেইনেজ ৭২০.০০ মিঃ পর্যন্ত জায়গায় একটি বড় রকমের slope failure আবারো হয়। এই slope failure টি এ কার্য মৌসুমেই মেরামত করে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ সম্পন্ন করা সম্ভব ছিল না বিধায় পরবর্তী কার্য ঘোসুমে উহা মেরামত সাপেক্ষে এই অংশে অস্থায়ী তিতিক প্রতিক protective কাজ

২১/৩/১১

করার জন্য সিএসসি টিকাদারকে অনুমতি দেয়। সে অনুযায়ী এই মেরামত কাজ বর্তমান কার্য মৌসুমে অবশ্যই সম্পন্ন করতে হবে বলে সচিব জানান।

৫.২। তিনি সভাকে জানান যে, ইতোপূর্বে গাইড বাঁধটির ক্ষতিগ্রস্ত অংশ অসহায়ীভাবে মেরামত করার সময় জিওটেক্সটাইল যে অবস্থানে বিছানো হয়েছিল ৭ম মাইলস্টোন সভার সুপারিশ মোতাবেক তার কোন পরিবর্তন ও ক্ষতি না করে তার উপর হতে সম্ভাব্য যে পরিমাণ মাটি ড্রেজিং করে সরানো সম্ভব সে পরিমাণ ড্রেজিং করতে হবে। তাছাড়া বিশেষজ্ঞদের মতে জিওটেক্সটাইলের ক্ষতিসাধন ঘাতে না হয় সেজন্য এর উপর প্রায় ২(দুই) মিটার পরিমাণ স্তরের মাটি রেখে অবশিষ্ট মাটি ড্রেজিং করে সরানোর পর এই লেভেলে স্লোপ প্রোটেকশনের জন্য পাথর বিছাতে হবে। এরফলে ফলিং এপ্রোনের মূল অবস্থান (-) ১৫ মিটার পিডলিউডি এর পরিবর্তে মেরামতাধীন স্থানে -৬ থেকে -৮ মিটার পিডলিউডির কাছাকাছি হবে যার প্রকৃত লেভেল টিকাদারের method statement পাওয়া গেলে নির্ণয় করা যাবে। এর ফলে এপ্রোন লেভেল মূল ডিজাইন লেভেল থেকে প্রায় ৭-৯ মিটার উপরে থাকবে। এপ্রোনের এই পরিবর্তিত লেভেলে প্রয়োজনীয় পরিমাণ পাথর ফেলা হবে, ঘাতে গাইড বাঁধের মূল নমুনা নমুনা অনুযায়ী (Design Specification requirement) এর নির্ভরযোগ্যতা/সহায়ী অর্জন করা সম্ভব হবে বলে বিশেষজ্ঞগণ মত প্রকাশ করেছেন। তবে গাইড বাঁধটি পরবর্তীতে রক্ষণাবেক্ষণকালে এই ক্ষতিগ্রস্ত অংশে সম্ভাব্য scour এর অবস্থা সতর্কতার সাথে পর্যবেক্ষণ করতে হবে বলেও বিশেষজ্ঞগণ মত ব্যক্ত করেছেন বলে সচিব জানান। ৭ম মাইলস্টোন সভায় বিশেষজ্ঞগণের এই সুপারিশের প্রেক্ষিতে সিএসসি ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা মেরামত করার জন্য টিকাদারকে পরামর্শ প্রদান করেছে।

৫.৩। যেহেতু মূল ডিজাইন পরিবর্তন করে বিশেষজ্ঞদের সুপারিশ অনুযায়ী পশ্চিম গাইড বাঁধের ক্ষতিগ্রস্ত অংশে মেরামত করা হচ্ছে সেহেতু বিষয়টি বোর্ডের অবহিত হওয়া প্রয়োজন বলে সেতু বিভাগের সচিব জানান।

৫.৪। সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :**

৫.৪.১। মূল ডিজাইন পরিবর্তন করে বিশেষজ্ঞদের সুপারিশ অনুযায়ী পশ্চিম গাইড বাঁধের ক্ষতিগ্রস্ত অংশে মেরামতের বিষয়টি সম্পর্কে বোর্ড অবহিত হওয়া প্রয়োজন বলে সেতু বিভাগের সচিব জানান।

**আলোচ্যসূচী-৬ :** খলেশ্বরী নদীর ভাঙ্গন হতে জেএমবিএ-এর হাউজিং এরিয়া রক্ষার বিষয়টি সচিব, যমুনা সেতু বিভাগ সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি সভাকে জানান যে, তবিষ্যতে কোন কারণে ঘাতে যমুনা নদীর মূল ধারা খলেশ্বরী নদীতে চলে না যায় তা রোধ করার জন্য প্রকল্পের স্বার্থে ১৯৯৫ সালের মার্চ মাসে প্রকল্পের উজানে খলেশ্বরী নদীর উত্তর উৎসস্মৃথ পরিকল্পিতভাবে মাটি ভরাট করে বন্ধ করে দেয়া হয় এবং ভরাটকৃত স্থানে ২৮৮ টুকুর আওতায় সেতু কর্তৃপক্ষ এবং উপদেষ্টা সংস্থার ব্যাবহারের জন্য প্রায় ৬০টি ঘরবাড়ী নির্মাণ করা হয়। এ বৎসরই জুন/জুলাই মাসে সেতুর ভাটিতে হারবারের দক্ষিণে খলেশ্বরী নদীর একটি নতুন উৎসস্মৃথের সৃষ্টি হয়। পরবর্তী বন্যার সময় পাড় ভাঙ্গনের হাত হতে রক্ষা পাওয়ার জন্য স্থানীয় জনসাধারণ নবসৃষ্ট এই খালটি মাটির বাঁধ তৈরী করে বন্ধ করে দেয়। অন্য দিকে FAP-20 এর আওতায় BWDB কর্তৃক সেতুর ভাটিতে টাঙ্গাইল এলাকায় Tangail Compartmentalization Pilot Project (CPP) এর পানির চাহিদা পুরণের জন্য সেতুর প্রায় ৫কিলমিট ভাটিতে যমুনা নদী হতে খলেশ্বরী নদী পর্যন্ত একটি সংযোগ খাল খননের পরিকল্পনা গ্রহণ করে। কিন্তু প্রাকৃতিকভাবে সেতুর ভাটিতে একটি নতুন সংযোগ সৃষ্টি হওয়ায় সংশ্লিষ্ট সকলেই পরিবেশের ভারসাম্যতা রক্ষা ও পানির চাহিদা পুরণের জন্য উক্ত খালটি খোলা রাখার পক্ষে মত প্রকাশ করেন। প্রকল্পের উপদেষ্টা সংস্থা কর্তৃক খালটি খোলা রাখার

১১/৩/১৭

সম্ভাব্যতা ঘাচাই এর পর তারাও এটি খোলা রাখার সুপারিশ করে। পানি সম্পদ অঞ্চলকে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রগালয় কমিটির ১৯/১০/৯৫ ইং এবং পরবর্তীতে জেএমবিএ'র ৪৮তম বোর্ড সভায় খালটি খোলা রাখার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। ১৯৯৬ ইং সালের বন্যার পূর্বে পাড় প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা বাস্তবায়ন করা সম্ভব ছিল না বিধায় বন্যার সময় সেতু কর্তৃপক্ষের হাউজিং এলাকার নিকট বিস্তীর্ণ এলাকা নদীগর্ভে বিলিন হয়ে আয় এবং বর্তমান বাড়ীগুলি হমবিন্দির মুখে রয়েছে। বিশেষজ্ঞগণ মনে করেন যে, হাউজিং এলাকার নিকট আগামী বন্যার পূর্বেই পাড় প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ না করা হলে বন্যার সময় হাউজিং এলাকার ঘরবাড়ী এবং সেতুর পূর্বে এপ্রোচ রোডের কিয়দংশসহ reclaimed এলাকার একটি বড় অংশ নদীগর্ভে বিলিন হওয়ার সমূহ সম্ভাবনা রয়েছে বলে সচিব জানান।

৬.২। তিনি সভাকে আরো জানান যে, পাড় ডাঙল রোধকে প্রতিরক্ষামূলক কাজ বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডকে Deposit work হিসাবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে এবং design কাজ সম্পন্ন করার জন্য ১৪.৪৭ লক্ষ টাকা প্রদান করা হয়েছে। কিন্তু এখন পর্যন্ত ডিজাইন প্রস্তুত ও টেক্ডার আহবানের কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় এবং ১৯৯৬ ইং সালের বন্যার শেষে উৎসসমূহের নিকট ঘনুনা নদীতে চর পড়ে ঘাওয়ায় ও টিকাদার-২ কর্তৃক dredge spoil খালে ফেলার জন্য খালের মুখ আংশিক বন্দ হওয়াতে বিগত ৪/২/৯৬ ইং তারিখে JMBA, MC, RRI, SWMC এবং Consultant of CPP এর মধ্যে অনুষ্ঠিত এক সভায় বর্তমান কার্যমৌসুমে জরুরী ডিস্টিতে হাউজিং এলাকার নিকট প্রতিরক্ষামূলক কাজ বাস্তবায়ন এবং Mathematical Model এর মাধ্যমে ধলেশ্বরী নদীর উৎস মুখের stability study করার পর অন্যান্য প্রয়োজনীয় সহানে প্রতিরক্ষামূলক কাজ হাতে নেয়ার সুপারিশ করা হয়।

৬.৩। সেতু বিভাগের সভাকে আরো জানান যে, পানি উন্নয়ন বোর্ডের সাথে ঘোষাদ্যোগ করে জানা যায় যে, ডিজাইন প্রায় শেষ হয়েছে এবং ২০০ মিটার সহানে জিওটেক্টাইলের উপর পাথর বিছিয়ে প্রতিরক্ষামূলক কাজ বাস্তবায়নের জন্য প্রায় ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হতে পারে, তবে ডিজাইন চূড়ান্ত না হওয়া পর্যন্ত প্রাক্কলিত ব্যয় নিরীক্ষা করা সম্ভব হবে না। তিনি আরো জানান যে, এই খরচ সংস্থানের জন্য পিসিতে কোন নির্দিষ্ট খাত নাই। উল্লেখ্য যে, Environmental Management Action Plan (EMAP) এর Erosion Control খাতে ২(দুই) কোটি টাকার সংস্থান আছে যা হতে জরুরী ডিস্টিতে এই ব্যয় নির্বাচন করা যেতে পারে কারণ ধলেশ্বরী নদী সংস্কার বিষয়টি EMAP এরই অংশ।

#### ৬.৪। বিস্তারিত আলোচনা শেষে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

##### সিদ্ধান্ত :

✓ ৬.৪.১। পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক নদী ও প্রাক্কলন প্রণয়ন সাপেক্ষে উক্ত সংস্থা কর্তৃক deposit work হিসাবে ধলেশ্বরী নদীর ডাঙল হতে ঘনুনা সেতু প্রকল্পের হাউজিং এরিয়া রক্ষা করার কাজটি বাস্তবায়ন করা হবে যার ব্যয় Environmental Management Action Plan (EMAP) এর Erosion Control খাত হতে নির্বাচন করা হবে।

**আলোচ্যসূচী-৭ :** অতঃপর সচিব, ঘনুনা সেতু বিভাগ, জেএমবিএ'র অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্টস(এমসি)-এর সাথে সম্পাদিত চুক্তি সংশোধনের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি বলেন যে, সেতু কর্তৃপক্ষের সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুযায়ী Sir William Halcrow/Pricewater House/Engineering and Planning Consultants/Rahman Rahman Haq গত ০১-০৮-৯৪ ইং তারিখ থেকে জেএমবিএ'-র অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট হিসাবে দায়িত্ব পালন করে আসছে। দাতা সংস্থাসমূহের প্রদত্ত শর্ত মোতাবেক অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট নিয়োগের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল নির্মাণকালীন সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা ঘনুনা সেতু কর্তৃপক্ষকে সহযোগিতা করা এবং পরিবেশ, ভূমি ব্যবহার ও পুনর্বাসন পরিকল্পনা সন্তোষজনকভাবে প্রতিপালন নিশ্চিত করা।

২১৩।১৭

৭.২। তিনি জানান যে, নিয়োগের ৪ মাস পর MC কর্তৃক প্রণীত Inception Report এ কন্ট্রাক্ট মনিটরিং এবং সাইট মনিটরিং এর জন্য ফুলটাইম Expatriate Consultants এর প্রয়োজনীয়তা উল্লেখ করে কতিপয় ক্ষেত্রে জনসাস বৃক্ষের প্রস্তাব করা হয়। আগস্ট' ৯৫ মাসে অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট একটি "Review of MC Resources and Organisation" প্রস্তাব পেশ করে এবং তাতেও জনবল বৃক্ষের অনুরোধ করা হয়।

৭.৩। তিনি আরো জানান যে, Inception report ও Resource review এর বর্ণনানুযায়ী এবং বিভিন্ন সময়ে MC'র সাথে পআলাপ এবং আলাপ আলোচনার প্রেক্ষিতে তাদের চুক্তিতে কর্মকর্তা উল্লেখ করে কতিপয় ক্ষেত্রে জনসাস বৃক্ষের প্রস্তাব করা হয়। আগস্ট' ৯৫ মাসে অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট একটি "Review of MC Resources and Organisation" প্রস্তাব পেশ করে এবং তাতেও জনবল বৃক্ষের অনুরোধ করা হয়।

৭.৪। সচিব আরো জানান যে, জেএমবিএ-র নীতিগত সম্মতি ও উপরোক্ত সূত্রের ধারাবাহিকতায় MC গত ২৭-৮-৯৬ ইং তারিখে বিস্তারিতভাবে "Consolidated proposal for Amended contract" পেশ করে। চুক্তি সংশোধনের জন্য MC'র সমন্বিত প্রস্তাব পরীক্ষা এবং পর্যালোচনা করার জন্য বিভিন্ন সময় সেতু বিভাগের সচিব/অতিথি সচিব এর সভাপতিত্বে পর্যালোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। এ সব সভায় MC কর্তৃক প্রস্তাবিত প্রত্যেক Consultant এর জনসাস ছাস/বৃক্ষ এবং অন্যান্য reimbursable expenditure এর খাতওয়ারী প্রস্তাবিত ব্যয় পুঁজুনুপুঁজ্বাবে পরীক্ষিত হয়। জেএমবিএ কর্তৃক পরীক্ষিত বিভিন্ন আইটেমের ডিটিতে ৩০-১২-৯৬ ইং তারিখের পত্রের মাধ্যমে MC কে সংশোধিত প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়। MC সামান্য কিছু adjustment এর প্রস্তাবসহ ঘৰসেক কর্তৃক সংশোধিত প্রস্তাবটি গ্রহণ করে এবং বোর্ড ও সরকারের চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য একটি খসড়া চুক্তি প্রেরণ করে। জেএমবিএ ও MC কর্তৃক চূড়ান্তকৃত সর্বশেষ প্রস্তাবে Expat mm ও Local mm বৃক্ষের হার ঘথাএমমে ২৯.৩৯% এবং ০০% যা MC'র ১ম প্রস্তাবে ঘথাএমম ৪১.২% এবং ১৩.৩% ছিল। তাছাড়া Foreign currency এবং Local currency বৃক্ষের হার দাঢ়িয়েছে ঘথাএমমে ২০.৩২% এবং (-) ০.৩৯%, যা MC'র মূল প্রস্তাবে ছিল ঘথাএমমে ৩৬.৬০% এবং ১৬.৫০%।

৭.৫। তিনি সভাকে জানান যে, MC'র সাথে সম্পাদিত মূল চুক্তিতে বৈদেশিক ও সহানীয় মুদ্রার সমপরিমাণ বাংলাদেশী টাকা ছিল মোট প্রায় ১৯.৬ কোটি টাকা। MC'র সংশোধিত মূল প্রস্তাব ছিল প্রায় ২৬.৩৮ কোটি টাকার যা চূড়ান্তভাবে প্রায় ২৩.৩৩ কোটি টাকায় এসেছে। মূল চুক্তির তুলনায় এই প্রস্তাবিত বৃক্ষের হার ২২.৩৬%।

৭.৬। অতঃপর সচিব জেএমবিএ ফেরুজয়ারী' ৯৮ ইংরেজী পর্যন্ত সময়ের জন্য অ্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট এর সংশোধিত খসড়া চুক্তি এবং এর সাথে সংশ্লিষ্ট অর্থ বাবদ পার্টিশন ষ্টালিং ২,১৯৪,৩৫১.০৬ এবং সহানীয় মুদ্রায় টাকা ৮১,৩০৭,১৪৮.৯৫ (বর্তমান বিনিময় হারে বাংলাদেশী মুদ্রায় সাকুল্যে প্রায় ২৩.৩৩ কোটি টাকা) সদয় বিবেচনার জন্য বোর্ডের নিকট উপস্থাপন করেন। বর্তমান PPতে প্রাইস এডজাস্টমেন্টসহ MC-র জন্য বরাদ্দ আছে ২১.৭২ কোটি টাকা। প্রস্তাবিত সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী আনুমানিক ১.৩২ কোটি টাকা প্রাইস এডজাস্টমেন্টসহ মোট প্রায় ২৪.৬৫ কোটি টাকার (চৰিশ কোটি পয়সাটি লক্ষ টাকা) সংস্থান রাখা আবশ্যক। এই প্রসঙ্গে সচিব সভাকে অবহিত করেন যে, প্রকল্প সমাপ্তি প্রায় ছয় মাস বিলম্বিত হবে। এ ব্যাপারে আরো স্বচ্ছ ধারণা পাওয়ার পর MC'র এই চুক্তিটি পুনরায় সংশোধন করার প্রয়োজন পড়বে।

২০  
১১/১১

৭.৭। আলোচনা শেষে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :  
সিদ্ধান্ত :

৭.৭.১। ম্যানেজমেন্ট কনসালটেন্ট বাবদ পাউর্ড ষ্টালিং ২,১৯৪,৩৫১.৮৬ এবং সহানীয় মুদ্রায় টাকা ৮১,৩০৭,১৪৮.৯৫ (বর্তমান বিনিময় হারে বাংলাদেশী মুদ্রায় সাকুলে প্রায় ২৩,৩৩ কোটি টাকা) এবং ১.৩২ কোটি টাকা প্রাইস এডজাষ্টমেন্টসহ মোট ২৪,৬৫ কোটি টাকা (চৰিষ কোটি পয়সাটি লক্ষ টাকা) ব্যয় সংশ্লিত সংশোধিত চুক্তিটি বোর্ড অনুমোদন করে। বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত চুক্তিটি সরকারী এবং সংগ্রাহক মন্ত্র পরিষদ কমিটির সদয় বিবেচনা ও অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করতে হবে।

৮। আলোচ্যসূচী বিবিধ-১ : EFAP Guidelines বাস্তবায়নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা নিয়োগের বিষয়টি সভায় উপস্থাপিত হয়। সেতু বিভাগের সচিব জানান যে, বিগত ৭-৯-১৬ ইং তারিখে ঘৰসেক-এর ৫৩তম বোর্ড সভায় EFAP সংশ্লিত গাইড লাইনটি অনুমোদিত হয়। উঙ্গ গাইড লাইনের ৯ নং অনুচ্ছেদে সংশ্লিষ্ট এলাকায় একটি আর্থ-সামাজিক জরিপ পরিচালনার কথা আছে। কর্তৃপক্ষের ৫৩তম বোর্ড সভায় এ বিষয়ে আলোচনাতে BRAC-এর দ্বারা এই কাজ করানোর সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। আর্থ-সামাজিক জরিপ কাজের ব্যয় ঘৰসেকের ৫৪তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয় এবং সেই অনুসারে BRAC জরিপের কাজ শেষ করেছে।

৮.২। তিনি সভাকে আরো জানান যে, ৭ম মাইলস্টোন সভায় উন্নয়ন সহযোগী সংস্থার প্রতিনিধিগণ EFAP Implementation এর দায়িত্ব প্রতিষ্ঠিত NGO দারা করানোর সুপারিশ করে। মাইলস্টোন সভা শেষে বিশ্বব্যাংকের টাসক ম্যানেজার ডঃ ইসমাইল মোবারক প্রাথমিক TOR এর ভিত্তিতে EFAP বাস্তবায়নের কাজটি হাতে নেয়ার জন্য BRAC কে অনুরোধ জানান। তাছাড়া বিশ্বব্যাংকের ওয়াল্প্রিটনসহ সংশ্লিষ্ট ডিপিশন প্রধান মেরী রবিনসন একটি জরুরী পত্রের মাধ্যমে EFAP বাস্তবায়ন হ্রাস্বিত করার লক্ষ্যে BRAC এর দ্বারা EFAP বাস্তবায়ন সম্পাদন করার সুপারিশ করেন। ঘৰসেক এবং বিশ্বব্যাংকের অনুরোধ সন্দেশে BRAC বাস্তবায়নের কাজটি গ্রহণ করতে অপারগতা প্রকাশ করে। অতঙ্গের বিশ্বব্যাংকের সহানীয় অবকাঠামো ইউনিটের প্রধান ডঃ অরুণ ব্যানার্জী BRAC এর এই অপারগতার বিষয়ে উদ্বিদোত্তী প্রকাশ করেন এবং ঘনুনা প্রকল্পের স্বার্থে EFAP বাস্তবায়নের কাজটি BRAC দ্বারা করানোর উপর গুরুত্বারূপ করেন।

৮.৩। সচিব সভাকে আরো জানান যে, বিশ্বব্যাংকের Inspection panel এর নিকট Jamuna Char, Integrated Development Project নামীয় একটি NGO কর্তৃক পেশকৃত অভিযোগ ও তার তদন্তের কারণে ব্যাংক কর্মকর্তাগণ দ্রষ্ট ও গ্রহণযোগ্যভাবে কর্মসূচীটি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে BRAC কে নিয়োগের জন্য টেলিফোনে ও সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে বারংবার তাগিদ দিতে আকেন। তাদের বারংবার তাগিদের প্রেক্ষিতে ঘনুনা সেতু বিভাগের সচিব বা সচিবের নির্বাচিত পরিচালক এর সংগে টেলিফোনে বিষয়টির গুরুত্ব সম্পর্কে আলোচনা করেন এবং ঘনুনা সেতু প্রকল্প তথা জাতীয় স্বার্থে EFAP বাস্তবায়নের বিষয়ে BRAC এর সিদ্ধান্ত পুনঃ বিবেচনার অনুরোধ করেন। অতঙ্গের JMDA এর অনুরোধে বিশ্বব্যাংকের পুনর্বাসন উপদেষ্টা এবং ঘৰসেকের প্রকল্প পরিচালক (পুনর্বাসন) এর সাথে BRAC এর প্রতিনিধির আলোচনা হয়। আলোচনার প্রেক্ষিতে ক্ষতিপূরণের দাবী ঘাচাই করে BRAC entitlement নির্ধারণ করার পর সেতু কর্তৃপক্ষ সরাসরি ক্ষতিপূরণের অর্থ বিলি বন্টন করবে এই মর্মে TOR আংশিক সংশোধন সাপেক্ষে EFAP বাস্তবায়নের কাজটি হাতে নিতে BRAC সম্মত হয়। উল্লেখ্য, প্রথমে ক্ষতিপূরণের টাকা বন্টনসহ এতদসংক্রান্ত সকল কাজই নিয়োগপ্রাপ্ত NGO করবে মর্মে TOR প্রণয়ন করা হয়েছিল।

৮.৪। বিশ্বব্যাংকের Inspection Panel EFAP বাস্তবায়নের কাজ এপ্রিল/৯৭ থেকে শুরু করার উপরে গুরুত্বারূপ করেছে। সচিব জানান যে, বিশ্বব্যাংক ও ঘৰসেকের মতে সেতু এলাকায় বিস্তীর্ণ চরে ক্ষতিপূরণ প্রদানের মত জটিল কাজ BRAC কে দিয়ে করাতে পারলে

২১৩১৭

ব্যবস্থাপনার দৃষ্টিকোণ থেকে ঘবসেকের পক্ষে বিষয়টি সহজতর হবে এবং একটি অত্যন্ত সমর্পকাত্তির বিষয়ে পরবর্তীতে দাতা সংস্থাসমূহ সহ কোন NGO বা অন্য কোন গোষ্ঠী অহেতুক জটিলতা সৃষ্টি করতে সক্ষম হবে না। যমুনা সেতুর পুনর্বাসন, EFAP এবং EMAP এর দাতাদের কাছে গ্রহণযোগ্য ও সংস্কারজনক বাস্তবায়নের উপর শুধু যমুনা সেতু প্রকল্পের ভবিষ্যত নয় বরং আগামীতে দেশের বৈদেশিক সাহায্য নির্ভর সামগ্রিক উন্নয়ন কর্মকাণ্ডের গতি ও প্রকৃতিও বহুলভাবে নির্ভর করবে মর্মে যমুনা সেতু বিভাগের সচিব সভাকে অবহিত করেন।

৮.৫। সভাকে এই মর্ম অবহিত করা হয় যে, গত ১৩-২-১৭ ইং তারিখের আলোচনার পরিপ্রেক্ষিতে একটি সংশোধিত TOR ইতোমধ্যে BRAC কে দেয়া হয়েছে। সংশোধিত TOR অনুযায়ী BRAC একটি আর্থিক প্রস্তাব এবং কর্মপরিকল্পনা প্রদান করবে এবং সেই অনুযায়ী তাদেরকে কাজ আরম্ভ করতে বলা হবে। BRAC এর আর্থিক প্রস্তাবটি পরবর্তী বোর্ড সভায় বিবেচনা ও অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করা হবে।

#### ৮.৬। আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :**

৮.৬.১। ব্র্যাকের সাথে নিগোসিয়েশনের মাধ্যমে তাদের আর্থিক প্রস্তাব এবং কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করতঃ EFAP guidelines এর আওতাধীন কর্মসূচী দ্রুত বাস্তবায়নের উপস্থাপনের বিষয়ে ঘবসেককে নির্দেশ দেয়া হয়।

**আলোচ্যসূচী-১ :** পূর্ব গাইড বাঁধের দক্ষিণ অংশ নির্মাণের জন্য একটি Access Channel কাটার প্রয়োজনীয়তার বিষয়টি সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, নদীশাসন ও ভূমি পুণরুদ্ধার কাজের দরপত্র অনুযায়ী প্রথম কার্যচৌসুমে পূর্ব-গাইড বাঁধ নির্মাণ কাজ আরম্ভ এবং ওয়ার্ক হারবারসহ সেতুর দক্ষিণ অংশ সম্পন্ন করার কথা ছিল। দ্বিতীয় কার্যচৌসুমে পূর্ব-গাইড বাঁধের অবশিষ্ট অংশ এবং তৃতীয় কার্যচৌসুমে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করতে হবে। কিন্তু সেতুর দৈর্ঘ্য কম রাখার জন্য নদীতে জেগে ওঠা চরে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মাণ সংক্রান্ত প্রস্তাব কারিগরী প্রয়োজনে Variation Order-I জারীর মাধ্যমে এই কর্মসূচির পরিবর্তন করে প্রথম কার্যচৌসুমে ওয়ার্ক হারবার ও পূর্ব গাইড বাঁধের দক্ষিণ অংশ; দ্বিতীয় কার্যচৌসুমে পশ্চিম গাইড বাঁধ এবং তৃতীয় কার্যচৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধের অবশিষ্ট অংশ নির্মাণের কর্মসূচি নেয়া হয়। এই কর্মসূচী অনুযায়ী ১৯৯৪-৯৫ ইং সালের প্রথম কার্যচৌসুমে ওয়ার্ক হারবার এবং পূর্ব গাইড বাঁধের কিছু অংশের কাজ সম্পন্ন করা হয় ও ১৯৯৬-৯৭ ইং সালে তৃতীয় কার্যচৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের অবশিষ্ট কাজ আরম্ভ করা হয়। কিন্তু ইতোমধ্যেই পূর্ব পাড়ে সেতুর Super Structure নির্মাণের কাজ চলতে থাকায় মূল টেক্ডারের ধারণা অনুযায়ী ওয়ার্ক হারবার হতে পূর্ব গাইড বাঁধের Trench ব্যবহার করে সমগ্র পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের কাজ সম্পন্ন করণে প্রতিবন্ধকৃতা দেখা দেয়। কারণ, ইতোমধ্যে নির্মিত সেতুর পূর্ব অংশের নীচ দিয়ে Dredger ও Rock Dumping Vessel যাতায়াত সম্ভব না হওয়ায় সেতুর উত্তর পার্শ্বের গাইড বাঁধের অংশে প্রবেশের জন্য একটি Access Channel খনন করা হয় যার জন্য জেএমবিএ-কে প্রায় ১৪.৫ কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয় নির্বাচ করতে হয়। এই Access Channel ব্যবহারের মাধ্যমে সেতুর উত্তর অংশের পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মাণের কাজ চলছে।

৯.২। সচিব আরো জানান যে, নির্ধারিত কর্মসূচী অনুযায়ী সেতুর দক্ষিণ দিকের গাইড বাঁধের অংশও অর্থ কার্যচৌসুমে শেষ করতে হবে। প্রথমে ধারণা করা হয়েছিল যে, ওয়ার্ক হারবারের নিকট পূর্ব গাইড বাঁধের Trench-এ যে মাটির বাঁধ নির্মাণ করা আছে তা কেটে ফেললেই Dredger এবং Rock Dumper Vessel যাতায়াত করতে পারবে এবং সেতুর দক্ষিণ অংশের গাইড বাঁধ নির্মাণের কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হবে। কিন্তু CSC-এর মতে এই মাটির বাঁধ কেটে দিলে ইতোপূর্বে খননকৃত Access channel এর মধ্যে দিয়ে গাইড বাঁধ Trench-এ

২১৩১

পানি প্রবাহ ঘটবে এবং সৃষ্টি স্নোতে সেতুর দক্ষিণ দিকে গাইড বাঁধে Fascine Mattress সহাপনে প্রতিকূলতা সৃষ্টি করবে। তাই CSC উক্ত মাটির বাঁধটি স্বস্থানে রেখে Bridge Alignment বরাবর সেতুর দক্ষিণে আর একটি Access Channel কাটার প্রস্তাৱ কৰেছে। CSC তাদেৱ প্ৰয়োজনীয়তাৰেক জানিয়েছে যে, VO-1 এৱং Rescheduling of Works এৱং কাৱলে এই পৰিস্থিতিৰ উভৰ হয়েছে বলে ঠাঁৰা অতামত ব্যক্ত কৰেছে। তিনি জানান যে, এই Access channel টি অৱৰ কাৰ্য্যমৌসুমে পূৰ্বগাইড বাঁধ নিৰ্মাণেৰ জন্য প্ৰয়োজন। প্ৰস্তাৱিত গাইড বাঁধটি নিৰ্মাণ কৰতে প্ৰায় ৭-৮ (সাত থেকে আট) লক্ষ আৰ্কিন ডলাৱ ব্যয় হবে। উল্লেখ্য যে, মূল টেক্ডাৱেৰ শৰ্ত অনুসাৱে কৰ্মসহলে পৌছানোৰ সব ধৰনেৰ Access-এৱং ব্যবস্থা কৱাৱ দায়দায়িত্ব ঠিকাদাৱেৰ। কাজেই উক্ত Access Channel খননেৰ ব্যয়ভাৱ ঠিকাদাৱ না ঘৰসেক বহন কৱাৰ তা দৱপত্ৰ চুক্তিৰ শৰ্ত অনুসাৱে পৱনবৰ্তীতে নিৰ্ধাৱণ কৱা হবে।

৯.৩। সচিব আৱো জানান যে, জেএমবিএ-ৱ অতামত ও সিদ্ধান্ত গ্ৰহণে সহযোগিতাৰ জন্য CSC কে ২৭-২-১৭ ইঁ তাৰিখে জৱাব্দী তিতিতে প্ৰয়োজনীয় তথ্য প্ৰেৱণেৰ অনুৱোধ কৱা হয়েছে, যা পাওয়াৱ পৱ BUET ও MC'ৱ বিশেষজ্ঞগণেৰ সাথে পৰ্যালোচনা কৱে জেএমবিএ-ৱ অতামত চূড়ান্ত কৱা হবে। তিনি জানান যে, বৰ্ণিত অবস্থাৰ প্ৰেক্ষিতে পূৰ্ব গাইড বাঁধেৰ কাজ কৱাৱ জন্য link channel টি খনন কৱা প্ৰয়োজন। তবে ব্যয় বহন কৱাৱ দায়দায়িত্ব নিৰ্ধাৱণকৱে MC এবং ঘৰসেকেৱ আইন উপদেষ্টাৰ অতামতও গ্ৰহণ কৱা হবে।

৯.৪। আলোচনাতে সভায় নিম্নৱৰ্তন সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

#### সিদ্ধান্ত :

৯.৪.১। চুক্তিৰ শৰ্তানুসাৱে ব্যয়ভাৱ বহনেৰ বিষয়টি চূড়ান্তভাৱে নিৰ্ধাৱণেৰ শৰ্ত সাপেক্ষে বিশেষজ্ঞ এবং উপদেষ্টাদেৱ অতামতেৰ প্ৰেক্ষিতে পূৰ্ব গাইড বাঁধেৰ দক্ষিণ অংশ নিৰ্মাণেৰ জন্য একটি Access Channel কাটাৰ বিষয়টি বোৰ্ড অনুমোদন কৱে।

১০। বিবিধ আলোচনাটী-৩ : ঘৰসেকেৱ জন্য দু'টি বাবুটিৰ পদ অসহায়ীভাৱে সৃষ্টিৰ অনুমোদনেৰ বিষয়টি সচিব, ঘমুনা সেতু বিভাগ সভায় উপস্থাপন কৱেন। তিনি সভাকে জানান যে, বৰ্তমানে ঘমুনা বহুমুঢ়ী সেতু কৰ্তৃপক্ষেৰ দু'টি রেষ্ট হাউজ রয়েছে। একটি ঝুঁয়াপুৱ থানা সদৱে এবং অন্যটি প্ৰকল্প এলাকায়। ঝুঁয়াপুৱ থানা সদৱেৰ রেষ্ট হাউজটি পৱিবেশ ও পুনৰ্বাসন প্ৰকল্পেৰ কৰ্মকৰ্ত্তাসহ অন্যান্য অতিথিৱা ব্যবহাৱ কৱে থাকেন। প্ৰকল্প এলাকার রেষ্ট হাউজটি ঢাকা থেকে যে সকল কৰ্মকৰ্ত্তা প্ৰকল্প পৱিদৰ্শনে থান তাদেৱ দ্বাৰা ব্যবহৃত হয়।

১০.২। তিনি সভাকে জানান যে, ঝুঁয়াপুৱ রেষ্ট হাউজেৰ জন্য প্ৰকল্পেৰ চুক্তি-২ এৱং ঠিকাদাৱ কৰ্তৃক নিয়োজিত একজন বাবুটি রয়েছে যাৱ কাজে চুক্তিৰ মেয়াদ আগামী জুন' ১৭ মাসে শেষ হওয়াৰ পৱ রেষ্ট হাউজটি বাবুটি শুন্য হয়ে পড়বে। অপৱ পক্ষে প্ৰকল্প এলাকার রেষ্ট হাউজে বৰ্তমানে কোন বাবুটি নাই। অতএব, এই রেষ্ট হাউজে বাবুটি নিয়োগ কৱা অবশ্যক। কিন্তু প্ৰকল্পেৰ পিপিতে উল্লেখিত পদেৱ সংস্থান নেই।

১০.৩। অতঃপৰ তিনি দুইটি রেষ্ট হাউজেৰ জন্য জাতীয় বেতনঅঞ্চল-১৬ (১২০০-৭x৬০-১৬২০ ইৰি-১১x৬৫-২৩৩৫) তে বাবুটিৰ দুইটি অসহায়ী পদ সৃষ্টিৰ অনুমোদনেৰ জন্য বোৰ্ড সভায় পেশ কৱে বলেন যে, অনুমোদিত হলে পিপি সংশ্লোধনেৰ সময় এই দুইটি পদ সংশ্লোধিত পিপিতে অনুৰুচিৰ ব্যবস্থা নেয়া হবে এবং ঘৰসেকেৱ সহায়ী কাঠামো নিৰ্ধাৱণেৰ সময় এই পদ সংৰক্ষণেৰ ব্যবস্থা নেয়া হবে।

১০.৪। অৰ্থ বিভাগেৰ সচিব এই মৰ্মে মত ব্যক্ত কৱেন যে, রেষ্ট হাউজেৰ বাবুটি নিয়োগ সহায়ী তিতিতে নেয়াৰ প্ৰয়োজন আছে বলে অনে হয় না। এ পদেৱ নিয়োগ চুক্তি তিতিক হওয়াই বাছনীয়। ৫৪তম বোৰ্ড সভায় প্ৰকল্পেৰ নিৱাপনা প্ৰহৱী যে তিতিতে নিয়োগ

২১/৩/১

করা হয়েছে, সেভাবে বাবুটি নিয়োগ যুক্তিসঙ্গত হবে বলে সদস্যগণ মত প্রকাশ করেন।

#### ১০.৫। সডায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :**

১০.৫.১। যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের রেষ্ট হাউজের জন্য মোট দু'জন বাবুটি অস্থায়ী ডিভিতে মাসিক ২০০০/- টাকা (Consolidated) বেতন হারে নিয়োগের বিষয়টি অনুমোদিত হয়। চুক্তি-২ কর্তৃক নিয়োগের ঘেরাদ শেষ হওয়ার পর একজন বাবুটি এবং অপরজন অবিলম্বে নিয়োগ করার ব্যাপারেও বোর্ড অনুমোদন প্রদান করে।

১১। **বিবিধ আলোচ্যসূচী-৪ :** অতঃপর সেতু বিভাগের সচিব যবসেকের কর্মকর্তা/কর্মচারীদের ভবিষ্যত তহবিল ব্যবস্থাপনার জন্য ট্রান্সিভোর্ড গঠনের বিষয়টি সডায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবলের (কর্মকর্তা/কর্মচারী) জন্য বিদ্যমান কনিষ্ঠবিউটরী ভবিষ্যত তহবিলের ব্যবস্থাপনা ও এই তহবিলের অর্থ লাভজনকভাবে বিনিয়োগের লক্ষ্যে একটি ট্রান্সিভোর্ড গঠনের প্রয়োজন। সেলক্ষ্যে কর্তৃপক্ষের পরিচালক(অর্থ) কে সডাপতি এবং অতিরিক্ত পরিচালক(প্রশাসন), উপ-পরিচালক(অর্থ ও হিসাব) ও যবসেক কল্যাণ সমিতির সডাপতিকে সদস্য করে একটি চার সদস্যের ট্রান্সিভোর্ড গঠন করা হয়েছে।

১১.২। গঠিত এই ট্রান্সিভোর্ড কর্মকর্তা/কর্মচারীদের উক্ত তহবিলের অর্থের যথাযথ হিসাব সংরক্ষণের বিষয় নিশ্চিত করবে এবং তহবিলের জমাকৃত অর্থ সরকারী নীতিমালা ও নির্দেশনা অনুসরণ করে সঞ্চয় প্রস্তহ লাভজনক খাতে বিনিয়োগের বিষিসংযোগ পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

#### ১১.৩। এ বিষয়ে সডায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

**সিদ্ধান্ত :**

✓ ১১.৩.১। সরকারের প্রচলিত বিধি মোতাবেক যবসেকের কর্মকর্তা/কর্মচারীদের ভবিষ্যত তহবিলের ব্যবস্থাপনা এবং এই তহবিলের অর্থ লাভজনকভাবে বিনিয়োগের লক্ষ্যে গঠিত ট্রান্সিভোর্ড প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

১২। বর্ণিত বোর্ড সভার আলোচ্যসূচী বহির্ভূত যমুনা সেতুর নিরাপত্তার বিষয়ে বোর্ডের সদস্য বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর Chief of General Staff অধীন অবস্থার দ্রষ্টি আকর্ষণ করেন। যমুনা সেতুর নিরাপত্তার বিষয়ে বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক বর্তমানে প্রলীতব্য প্রতিবেদন পাওয়ার পর এই বিষয়ে যথাযথ পরীক্ষা নীরিক্ষাত্ত্বে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হবে বলে অধীন অবস্থার মত ব্যক্ত করেন।

পরিশেষে সডাপতি সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

১১.৩.১৭  
১১.৩.১৭

*বাবুটি*

( আলোচ্য হোসেন )  
অধীন, যৌগিক্যোগ অঙ্গালয়

ও  
চেয়ারম্যান  
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

## পরিস্থিতি- 'ক'

১লা মার্চ, ১৯৭৭ ইং তারিখ দুপুর ১১:৩০ ঘটিকায় ঘমুনা সেতু কর্তৃপক্ষের  
সম্মেলন কক্ষে মাননীয় ষোগাবোগ অন্তর্বৰ্তীর সভাপতিহে অনুষ্ঠিত কর্তৃপক্ষের  
বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য/কর্মকর্তাগণের নামের তালিকা =

ক্রমিক নং	সদস্য/কর্মকর্তার নাম ও পদবী	অবস্থান/সংস্থা
০১।	ডঃ 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 অবস্থান।
০৪।	সৈয়দ মারগুব মোর্শেদ সচিব	ভূমি অবস্থান।
০৫।	জনাব এ, টি, এম শামসুল হুদা সচিব	পানি সম্পদ অবস্থান।
০৬।	মেজর জেনারেল মোহাম্মদ আনোয়ার হোসেন, বিপি, পিএসসি	চীফ অব জেনারেল ষ্টাফ, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
০৭।	জনাব মোঃ ওমর হাদী অতিরিক্ত সচিব	ঘমুনা সেতু বিভাগ।
০৮।	চৌধুরী মোহাম্মদ মহসীন অতিরিক্ত সচিব	অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগ।
০৯।	জনাব মোঃ আবদুল কাদের মিয়া মুগ্র সচিব	ঘমুনা সেতু বিভাগ।
১০।	ডঃ মোঃ শাহজাহান অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১১।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়
১২।	ডঃ আইনুন নিশাত অধ্যাপক	সদস্য, প্যানেল অব এক্সপার্ট বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়

২১/৩/৭১.