

৩১শে মে, ১৯৯৮ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ঘূর্ণনা  
বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের ৬২তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী।

১২ই এপ্রিল, ১৯৯৮ ইং তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী আনোয়ার হোসেনের সভিপতিত্বে ঘূর্ণনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের সম্মেলন কক্ষে কর্তৃপক্ষের ৬২তম বোর্ড সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাদের নামের তালিকা পরিশিষ্ট-ক তে বর্ণিত আছে।

সভার শুরুতে সেতু কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক ৬১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণী অনুমোদনের জন্য সভায় উপস্থাপন করেন। ৬১তম বোর্ড সভার কার্যবিবরণীর উপর সদস্যের কোন মন্তব্য না থাকায় তা সর্বসম্মতভাবে অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-২ঃ চুক্তি নং-২ এর অধীন VO-4h (Extended Maintenance of Access Channel and Manoeuvring Basin) সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, ইতোমধ্যে CSC ৫,৪৬১,৫৬৬.০০ টাকা ব্যয় সমন্বিত VO-4h (Extended Maintenance of Access Channel and Manoeuvring Basin) অনুমোদনের জন্য JMBA এর নিকট দাখিল করে জানায় যে, এই VO জনিত ব্যয় BOQ Item 206 এর অনুকূলে পরিশোধ করা হবে এবং যার কারণে এই Item এর মূল্য ২২,৩৬৯,৫২৭.০০০ টাকা হতে বৃদ্ধি পেয়ে ২৭,৮৩১,০৯৩.০০ (কার্যপত্রে উল্লেখিত ২৯,৮৩১,০৯০.০০ টাকা সংশোধন করা হলো) টাকা হবে। তারা আরও জানায় যে মূল দরপত্র অনুযায়ী ঠিকাদারের দায়িত্ব ১-৭-৯৪ইং হইতে ১৫-৫-৯৬ইং পর্যন্ত অর্থাৎ ৬৮৪ দিনে উক্ত কাজ সম্পাদন করা। কিন্তু VO-1 জরীর ফলে প্রকৃত পক্ষে ঠিকাদার উক্ত কাজটি ১৫-১-৯৫ইং থেকে ১৫-৫-৯৭ইং পর্যন্ত অর্থাৎ ৮৫১ দিন সম্পাদন করেছে। এই অতিরিক্ত সময়ে উক্ত রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৫,৪৬১,৫৬৬.০০ টাকার এই VO এর উক্তব হয়েছে।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি জানান যে, VOটি দরপত্রের Specification Volume-6 এর ধারা ১.৩.১, ২.২.১ এবং ২.২.৩ অনুযায়ী সংগতিপূর্ণ নয় বিধায় VOটি যাচাই করে এর যথার্থতার বিষয়ে মতামত দেয়ার জন্য আইন উপদেষ্টা এবং MC কে অনুরোধ করা হয়। আইন উপদেষ্টার প্রাথমিক মতামতের ভিত্তিতে CSC এর নিকট হতে কিছু কিছু বিষয়ে ব্যাখ্যা চাওয়া হয়। পরবর্তীতে MC এর নিকট হতে প্রাপ্ত মতামত এবং CSC হতে প্রাপ্ত ব্যাখ্যার অনুলিপি আইন উপদেষ্টার নিকট প্রেরণ করে তার চূড়ান্ত মতামত চাওয়া হয়।

৩। তিনি আরো জানান যে, ইতোমধ্যে VO সংক্রান্ত অনুষ্ঠিত সভায় এই VOটি নিয়ে বিস্তারিতভাবে আলোচনা করা হয়। CSC জানায় যে, VO-1 জরীর প্রেক্ষিতে ২নং চুক্তির কার্যকলানী সময় ৯০০ দিন হতে ১১৫৫ (কার্যপত্রে উল্লেখিত ১১৫০ দিন সংশোধন করা হলো) দিনে বৃদ্ধি পায়। মূল দরপত্র অনুযায়ী ঠিকাদার উক্ত কাজ বাস্তবায়নের জন্য ২১৬ দিন এবং রক্ষণাবেক্ষনের জন্য ৯০০-২১৬=৬৮৪ দিন উল্লেখ করে ছিল। CSC আরও জানায় যে, ধারা ২.২.১ এবং ২.২.৩ অনুযায়ী ঠিকাদার ৬৮৪ দিন রক্ষণাবেক্ষণ করার কথা। কিন্তু VO-1 জরীর ফলে সময় বৃদ্ধি পেয়ে ৮৫১ দিন হওয়ায় এই বর্ধিত সময়ের ব্যয় Prorata rate হিসাবে ২০৬ নং আইটেম হতে নির্বাহ করা যেতে পারে। বিস্তারিত আলোচনার পর সিদ্ধান্ত হয় যে, MC এবং Legal Advisor এর মতামত সাপেক্ষে VO টি অনুমোদন করা যেতে পারে।

৪। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, MC ইতিমধ্যে “Wording of Draft VO” এর কিছু সংশোধন, সংযোজন সাপেক্ষে VO টি অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করেছে। JMBA এর Legal Advisor জনাব ইশতিয়াক আহমেদ প্রস্তাবিত VO প্রসঙ্গে MC এর পত্র এবং CSC হতে প্রাপ্ত ব্যাখ্যা ইত্যাদি বিবেচনা করে VOটি অনুমোদন যোগ্য বলে মতামত জনিয়েছেন। তবে তিনি MC এর মতামতের সাথে একমত পোষন করে “Wording of Draft VO” VO এর সংশোধনের জন্য বলেছেন। চূড়ান্ত VO জরীর সময় CSC কর্তৃক VO টি সংশোধন করা যেতে পারে।

৫। আলোচনান্তে সভায় এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-২ এর আওতায় ৫,৪৬১,৫৬৬.০০ (পাঁচ মিলিয়ন চারশত একষটি হাজার পাঁচশত ছেষটি) টাকা ব্যয়ে VO-4h (Extended Maintenance of Access Channel and Manoeuvring Basin) বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

জন্ম - ১৯৬১

আলোচ্যসূচী-৩ : চুক্তি নং-৪ এর ঠিকাদার কর্তৃক যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তরিত স্পীড বোটটির রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার জন্য RPT-TCM CONTRACT সংশোধনের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, চুক্তি নং-৪ এর ঠিকাদার কর্তৃক একটি স্পীড বোট যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তর করা হয়েছে। এই স্পীড বোটটি নিয়মিত নদী পারাপারের প্রয়োজনে চালকসহ চালু রাখা অত্যাবশ্যক। মূল সেতুর নির্মাণ কাজ প্রায় শেষ হলেও সেতুতে গ্যাস পাইপ লাইন সংযোগ ও বৈদ্যুতিক খুঁটি (Electric pylon) তে ক্যাবল স্থাপনের কাজ পূর্ণোদয়ে এগিয়ে চলছে।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে; সেতু উদ্বোধনের পূর্ব পর্যন্ত নিয়মিত নদী পারাপারের জন্য স্পীড বোটটি অত্যাবশ্যক। RPT-TCM কর্তৃক স্পীড বোটটির রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার দায়িত্ব পালন করার জন্য। RPT- TCM CONTRACT এর BOQ Item ১১৭ এবং ১২৯ এ যথাক্রমে একটি স্পীড বোট ও একজন বোটম্যান অন্তর্ভুক্তির মাধ্যমে সংশোধন প্রয়োজন। প্রস্তাবিত সংশোধনীর ফলে কন্ট্রাক্ট এর ১১৭ আইটেমে বোটস এর সংখ্যা দাঢ়াবে (৩+১)=৪টি এবং ১২৯ আইটেমে বোটম্যান এর সংখ্যা হবে (৫+১)=৬ জন।

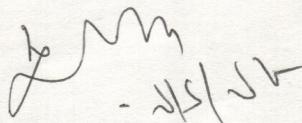
৩। এই বিষয়ে সভায় নিরূপণ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-৪ এর ঠিকাদার হতে প্রাপ্ত স্পীড বোটটির রক্ষণাবেক্ষণ ও নিরাপত্তার জন্য RPT- TCM CONTRACT এর আইটেম ১১৭ ও ১২৯ সংশোধনী প্রস্তাব বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৪ : যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটের কার্যকাল ২০০০ সাল পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব বোর্ড সভায় উপস্থাপনের সময় সচিব উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম (EMAP) ৪২তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হয়েছে। পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম বাস্তবায়নের মেয়াদকাল ৫ বছর যা ১৯৯৯ সনের জুন মাসে শেষ হবে। এ কার্যক্রমের অধীনে প্রাকৃতিক অবস্থা, চুক্তি সংশোধন এবং সংযোগ সড়কের বরোপিট হস্তান্তরে বিলম্ব, কোন কোন ক্ষেত্রে চুক্তি অনুযায়ী যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত না হওয়া ইত্যাদি কারণে বিভিন্ন কার্যক্রম উক্ত সময়সীমার মধ্যে সম্পন্ন করা সম্ভব হবে না বিধায় পরিবেশ ইউনিটের কার্যকাল বর্তমান জনবলসহ (কর্মকর্তা ও কর্মচারীসহ মোট ২২জন) ২০০০ সাল পর্যন্ত বর্ধিত করার প্রস্তাব করা হয়।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি জানান যে, সময় বৃদ্ধি করা হলে পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রমে উল্লেখিত উপাংগসমূহের যথাযথ বাস্তবায়ন, প্রকল্প এলাকায় ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের বিভিন্ন কাজে সম্পৃক্ত করে অর্থ উপার্জনের সুযোগ সৃষ্টি করা, মৎস্য সম্পদের ঘাটতি পূরণ করা এবং বৃক্ষ রোপন ও সামাজিক বনায়ন কার্যক্রমের মাধ্যমে পরিবেশ সংরক্ষণে সহায়তা করা প্রভৃতি কার্যক্রম বাস্তবায়ন সম্ভব হবে।

  
- ১৫/৫৮

৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের পরিবেশ ইউনিটের কার্যকাল বর্তমান জনবলসহ ২০০০ সাল পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৫ : Bridge End Facilities এলাকায় বর্তমান Soil condition এর ভিত্তিতে ধনচা বীজ বপন কার্যক্রমের বিষয়টি সচিব সভার সকল সদস্যকে অবহিত করেন। তিনি জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তের বিভীর্ণ এলাকা বালিমাটি দিয়ে ভরাট করা হয়েছে। ধূলি ঝড় থেকে পরিবেশ রক্ষা করা এবং সে এলাকায় বৃক্ষ রোপনসহ অন্যান্য কার্যক্রম প্রয়োগের সুযোগ সৃষ্টি করার উদ্দেশ্যে বর্তমান Soil condition ব্যবহার উপযোগী করার লক্ষ্যে উভয় তীরের প্রায় ১১৫ হেক্টর এলাকায় ১,০৪,৬৫০/- (এক লক্ষ চার হাজার ছয়শত পঞ্চাশ) টাকার প্রাকলন অনুযায়ী ধনচা বীজ বপনের কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে।

২। আলোচনাত্তে সভায় Bridge End Facilities এলাকায় বর্তমান Soil condition এর ভিত্তিতে পরিবেশ ইউনিট কর্তৃক ধনচা বীজ বপন কার্যক্রমের বিষয়টি বোর্ড অবহিত হয়।

আলোচ্যসূচী-৬ : গ্রামীন মৎস্য ফাউন্ডেশনের সংগে বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় প্রান্তের সংযোগ সড়কে বৃক্ষরোপন কার্যক্রমের চুক্তি অনুমোদনের বিষয়টি সচিব সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় পাড়ে সুদীর্ঘ সংযোগ সড়কে প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত লোকদের সম্পৃক্ত করে বৃক্ষ রোপন ও সামাজিক বনায়ন কর্মসূচী গ্রহণ করা হয়েছে। এ কর্মসূচীর আওতায় গ্রামীন মৎস্য ফাউন্ডেশন প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের সম্পৃক্ত করে ৪২ কিঃমিঃ সংযোগ সড়কের ঢালে ১,২৯,০০০ গাছের চারা রোপন করবে যার পরিমাণ বাস্তব অবস্থার ভিত্তিতে কম বেশী হতে পারে। উল্লেখ্য, চুক্তি অনুযায়ী গাছ লাগান, সার প্রয়োগ ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য গ্রামীন মৎস্য ফাউন্ডেশনকে প্রতিটি গাছের জন্য ৩৫/- (পঁয়ত্রিশ) টাকা করে প্রদান করতে হবে যেখানে অন্য কোন বেসরকারী সংস্থা এ কাজ করলে তাকে প্রতিটি গাছের জন্য ৬৯.৭৪ (উন্নসত্ত্ব টাকা চূয়াত্তর পঁয়সা) করে দিতে হতো।

২। তিনি আরো জানান যে, এ কার্যক্রম প্রকল্পে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের সম্পৃক্ত করে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে তাদের উপার্জনের সুযোগ সৃষ্টি করবে। এতে ফলবান বৃক্ষের এবং ফসলের উৎপাদন থেকে তারা লাভবান হবেন এবং গাছের অংশীদারীত্ব নিশ্চিত করায় ভবিষ্যতে তারা এর সুফল ভোগ করবেন। সে সংগে বৃক্ষ রোপনের ফলে পরিবেশের উৎকর্ষ সাধিত হবে।

৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

গ্রামীণ মৎস্য ফাউন্ডেশনের সঙ্গে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের বঙ্গবন্ধু সেতুর উভয় পাড়ের সংযোগ সড়কে বৃক্ষরোপন কার্যক্রম বাস্তবায়ন সংক্রান্ত চুক্তি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

২১/১৮

আলোচনাচৰ্তা-৭ : যমুনা বহুমুখী সেতুৰ কাৰণে সৃষ্টি বন্যাৰ ফলে ফসলেৱ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান সংক্ৰান্ত বিষয়টি উপস্থাপনকালে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্ৰকল্প বাস্তবায়নেৱ কাৰণে নিৰ্দিষ্ট সময় ও সীমাবেদ্ধেৰ মধ্যে যদি চৰাখণ্ডল অথবা মূল ভূখণ্ডেৰ জনগণ ভাঙ্গন বা বন্যাজনিত কাৰণে ক্ষতিগ্ৰস্ত হয় তবে তাৰেকে ক্ষতিপূৰণ প্ৰদানেৱ সংস্থান রেখে একটি নীতিমালা Guidelines for Compensating Erosion and Flood Affected Persons (GCEFAP) প্ৰণয়ন কৰা হয়েছে। এই নীতিমালা যবসেকেৱ ৫৩তম বোৰ্ড সভায় অনুমোদিত হয়েছে। নীতিমালাটি বাস্তবায়নেৱ জন্য ব্র্যাককে বাস্তবায়নকাৰী NGO হিসেবে নিয়োগ প্ৰদান কৰা হয় এবং ব্র্যাককেৱ সঙ্গে ৩,৭২,৮৪,৮২০.০০ টাকাৰ সম্পাদিত চুক্তিপত্ৰটি যবসেকেৱ ৫৬তম বোৰ্ড সভায় অনুমোদিত হয়। কিন্তু ব্র্যাক এৱং ব্র্যাককেৱ সঙ্গে সম্পাদিত চুক্তিপত্ৰে সভাব্য বন্যাৰ কাৰণে যাদেৱ ফসলেৱ ক্ষতি হবে তাৰেকে ক্ষতিপূৰণ প্ৰদানেৱ লক্ষ্যে কোন জনবল অথবা Logistics এৱং সংস্থান রাখা হয় হয়নি।

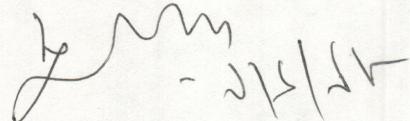
২। তিনি সভায় আৱো জানান যে, বন্যাৰ কাৰণে ক্ষতিগ্ৰস্ত ব্যক্তিদেৱ ফসলেৱ যে ক্ষতি হবে তাৰ জন্য ক্ষতিপূৰণ প্ৰদানেৱ লক্ষ্যে বিশ্বব্যাংক অব্যাহতভাৱে গুৱত্ব আৱোপ কৰে আসছে। এ অবস্থায় বন্যাৰ কাৰণে নিৰ্দিষ্ট ভৌগলিক সীমাবেদ্ধেৰ মধ্যে শস্যেৱ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদানেৱ নীতিগত অনুমোদন যবসেকেৱ ৬০ তম বোৰ্ড সভায় প্ৰদান কৰা হয়। ইতোমধ্যে ফসলেৱ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান অতিৱিষ্ণু কাজ বিধায় জনবল এবং Logistic এৱং সংস্থান রেখে ব্র্যাক ৯৭,৯৫,৩৮০.০০ টাকাৰ বাজেট প্ৰস্তাৱনা দাখিল কৰে।

৩। এ প্ৰসঙ্গে তিনি উল্লেখ কৰেন যে, প্ৰস্তাৱনা অধিক বিবেচিত হওয়ায় গত ২৮/৪/৯৮ইঁ তাৰিখে তাৰ কক্ষে এক আলোচনা সভায় আলোচনাৰ পৰিপ্ৰেক্ষিতে ব্র্যাক ৩৭,৯০,৩০৮.০০ টাকাৰ বাজেট প্ৰস্তাৱনা পুঁঁঁ দাখিল কৰে যা নীৱিক্ষণভাৱে কমিয়ে ২৫,৯০,৩০৮.০০ টাকায় আনা হয়। উক্ত সভায় ব্র্যাক এই মৰ্মে রাজী হয় যে প্ৰস্তাৱিত কাজটি মূল চুক্তিপত্ৰে (EFAP বাস্তবায়ন) সাশ্রয় থেকে নিৰ্বাহ শুৱ কৰবে এবং পৰবৰ্তীতে যদি বাঢ়তি অৰ্থ প্ৰয়োজন হয় তা ব্র্যাক যবসেকেৱ নিকট প্ৰাপ্য হবে। কাৰণ এই মুহূৰ্তে মূল চুক্তিৰ কি পৱিমান অৰ্থ সাশ্রয় হবে তা সঠিক ভাৱে অনুমান কৰা যাচ্ছে না। তবে ধাৰনা কৰা যাচ্ছে যে প্ৰস্তাৱিত কাজেৰ একটি বড় অংশ মূল চুক্তিৰ সাশ্রয় থেকে নিৰ্বাহ কৰা যাবে। উল্লেখ্য যে ইতোমধ্যে বন্যা আৱস্থা হওয়ায় আলোচ্য কাজটি ব্র্যাক ১৬ই মে থেকে বাস্তবায়ন শুৱ কৰেছে এবং ব্র্যাক এৱং ব্র্যাককেৱ সঙ্গে ইতোপূৰ্বে সম্পাদিত চুক্তিপত্ৰেৰ সাশ্রয়কৃত অৰ্থ হতে সম্পৰ্ক কৰা সম্ভব হতে পাৱে এই মৰ্মে ব্র্যাক প্ৰাথমিক সম্ভতি প্ৰদান কৰেছে।

৪। আলোচনাচৰ্তা সভায় নিম্নৱৰ্তন সিদ্ধান্ত গ্ৰহণ কৰেন যে :

সিদ্ধান্ত ৪

যমুনা বহুমুখী সেতুৰ কাৰণে সৃষ্টি বন্যাৰ ফলে ক্ষতিগ্ৰস্তদেৱ ফসলেৱ ক্ষতিপূৰণ প্ৰদান সংক্ৰান্ত কাজটি বাস্তবায়নেৱ জন্য চুক্তি বহিৰ্ভূত সংশোধিত ২৫,৯০,৩০৮.০০ (পৈঁচিশ লক্ষ নবই হাজাৰ তিনিশত চার) টাকা বোৰ্ড কৰ্তৃক অনুমোদিত হয়।

 - ১১/১১

আলোচ্যসূচী-৮ : বঙ্গবন্ধু সেতুতে Seismic Monitoring System স্থাপনের বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতু দেশের স্পর্শকাতর ভূমিকম্পের জন্য D তে অবস্থিত। ভূমিকম্পের বিকল্প প্রভাব হতে এই সেতুকে রক্ষা করার জন্য প্রয়োজনীয় Base Isolation System সেতুতে স্থাপন করা হয়েছে। সেতুর ডিজাইনে ভূমিকম্পের প্রভাব যথাযথভাবে প্রতিফলন করার জন্য উপাত্ত ও তথ্যাদি বর্তমানে বাংলাদেশে নাই, কারণ এ সম্পর্কে প্রয়োজনীয় উপাত্ত সংগ্রহের ব্যবস্থা দেশে বিদ্যমান নাই। যদুনা সেতু প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় বিষয়টি অনুধাবন করা হয়। ৮ম Milestone Meeting এ Seismic Monitoring System বঙ্গবন্ধু সেতুতে স্থাপনের প্রয়োজনীয়তা আলোচিত হয় এবং এ সভায় স্থানীয় POE এ বিষয়ে BUET এর একটি প্রস্তাব উপস্থাপন করেন। তাছাড়া ৯ম Milestone Meeting ও বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর ভূমিকম্পের প্রভাব নিরপেক্ষ ও দেশে ভবিষ্যতে সেতু নির্মাণে ভূমিকম্পের প্রভাব সংক্রান্ত উপাত্ত সংগ্রহের জন্য BUET এর প্রস্তাবটিকে একটু সংক্ষিপ্ত করে ও বাতাসের গতিবেগ পরিমাপের ব্যবস্থা অন্তর্ভুক্ত রেখে একটি সংশোধিত প্রস্তাব যবসেক বরাবর দাখিলের অনুমোদন দেওয়া হয়।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি আরো উল্লেখ করেন যে, পরবর্তীতে বুরোট কর্তৃক দাখিলকৃত সংশোধিত প্রস্তাবে বাতাসের গতিবেগ পরিমাপের ব্যবস্থা অন্তর্ভুক্ত করা হয় নাই এবং তারা জানান যে, কখনও কখনও বাতাসের গতিবেগ বৃদ্ধির জন্য সেতুর উপর যান চলাচল বন্ধ করার প্রয়োজন দেখা দিতে পারে বিধায় উহা সেতু রক্ষনাবেক্ষনে সার্বক্ষণিকভাবে নিয়োজিত O & M কর্তৃপক্ষের কার্যএন্ডের আওতাভুক্ত হবে। BUET এর এই যুক্তি যথাযথ বলে যবসেক মনে করে।

৩। তিনি আরো জানান যে, BUET এর প্রস্তাবে মোট ব্যয় দুই ভাগে ভাগ করা হয়েছে। উভয় ক্ষেত্রে ব্যয় টাকা এবং বৈদেশিক মুদ্রায় (মার্কিন ডলারে) উল্লেখ করা হয়েছে যথা :

- ক) Seismic Monitoring System এর যন্ত্রাংশ সরবরাহ ও স্থাপনা সংক্রান্ত এককালীন ব্যয় US\$ ৩৭৬,০৪০.০০ এবং টাকা ২৭,৬০,০০০.০০।
- খ) Data Monitoring সংক্রান্ত বাসরিক ব্যয় প্রতি বৎসরের জন্য US\$ ১৮,৩২০.০০ এবং টাকা ৯,২০,০০০.০০।

৪। সর্বশেষে তিনি উল্লেখ করেন যে, এ কাজের জন্য BUET তাদের দুই জন দক্ষ লোক ও Computer স্থাপনের জন্য প্রকল্প এলাকায় মোট তিনটি কক্ষ প্রদানের ব্যবস্থা যবসেক এর ব্যবস্থাপনায় করতে হবে বলে উল্লেখ করে। উল্লেখ্য যে Data Monitoring সংক্রান্ত বাসরিক ব্যয় একটি Recurring Expenditure এবং এ কাজটি বহু বৎসর ধরে চলতে থাকবে। এ থেকে যে সমস্ত উপাত্ত পাওয়া যাবে তা হতে এই সেতুর উপর ভূমিকম্পের প্রভাব জানা এবং ভবিষ্যতে এ দেশে সেতু নির্মাণে ভূমিকম্পের প্রভাব সংক্রান্ত উপাত্ত সংগৃহীত হবে যা সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে ডিজাইনের সহায়ক হবে।

৫। আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্তঃ

বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর ভূমিকম্পের প্রভাব নিরপেক্ষের লক্ষ্যে BUET কর্তৃক প্রস্তাবিত এককালীন ব্যয় US\$ ৩৭৬,০৪০.০০ (তিন লক্ষ ছিয়াস্তর হাজার চালিশ ডলার) ও টাকা ২৭,৬০,০০০.০০ (টাকা সাতাশ লক্ষ ষাট হাজার) এবং Recurring বাসরিক ব্যয় US\$ ১৮,৩২০.০০ (আঠার হাজার তিনশত বিশ ডলার) ও টাকা ৯,২০,০০০.০০ (টাকা নয় লক্ষ বিশ হাজার) বাবদ সেতুতে Seismic Monitoring System স্থাপন সংক্রান্ত বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

J. ১১/১১

আলোচ্যসূচী-৭ : যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের ছক (পিপি) সংশোধন প্রসঙ্গে সচিব উল্লেখ করেন যে, ১৫/০৬/৯৪ ইং তারিখে অনুমোদিত পিপি অনুযায়ী যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের জন্য বরাদ্দের পরিমাণ ছিল ৩৪৪০.৪৯ কোটি টাকা এবং প্রকল্পের সমাপ্তিকাল ধরা ছিল জুন, ১৯৯৮। এখন জুন' ৯৮ তে সেতুর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে। প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নকালে পরিলক্ষিত হয় যে, প্রকল্পের ব্যয় পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে। ব্যয় বৃদ্ধির প্রধান কারণ সম্মত মধ্যে রয়েছে বিভিন্ন কন্ট্রাক্টের আওতায় চুক্তি বহির্ভূত কিছু অতিরিক্ত কাজ, মূল কর্মসূচী পরিবর্তন, interface সমস্যার জন্য উভ্যে অতিরিক্ত কাজ, পশ্চিম ও পূর্ব গাইড বাঁধের নজ্ব পরিবর্তন হেতু অতিরিক্ত কাজ, অতিরিক্ত একটি ড্রেজার মিলাইজেশন, চুক্তি নং-৪ এর আওতায় কয়েকটি অতিরিক্ত সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ, পশ্চিম তীরে একটি রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মাণ ইত্যাদি। এই প্রকল্পের নির্মাণ কার্যাদেশ প্রদানে বিলম্ব, দেশে দীর্ঘমেয়াদী রাজনৈতিক অস্থিরতা এবং উগরে বর্ণিত অন্যান্য কারণে জুন ২০০১ সাল মেয়াদের জন্য প্রকল্পের সংশোধিত পিপি তৈরী করা হয়েছে।

২। প্রস্তাবিত পিপিতে কন্টিনজেন্সি বাবদ অর্থের অন্তর্ভুক্তি প্রসঙ্গে করে তিনি জানান যে, বিভিন্ন কন্ট্রাক্টের ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানগুলো তাদের সম্পাদিত বিভিন্ন কাজের জন্য claim সহ যে বাঢ়তি ব্যয়ের প্রাকলন করেছে তা নির্মাণ তদারকী উপদেষ্টার প্রাকলন অপেক্ষা বেশী। Dispute Review Board এবং arbitration এর মাধ্যমে এ সমস্ত claim নিষ্পত্তি হওয়ার সম্ভাবনা। সেহেতু কোন প্রাকলনটি সঠিক তা এ মূলতে নিশ্চিত করা সম্ভব নয়। সে জন্যে কন্টিনজেন্সি বাবদ প্রস্তাবিত সংশোধিত পিপিতে ১৬০ কোটি টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। প্রয়োজনবোধে এ অর্থ ব্যয় হবে। Claims বাবদ কত টাকা শেষ পর্যন্ত পরিশোধ করতে হয় তার উপর এই ব্যয় নির্ভর করবে।

৩। তিনি আরো জানান যে, এ প্রকল্পের আওতায় পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম বাস্তবায়িত হচ্ছে। পরিকল্পনা অনুযায়ী এবং উন্নয়ন সহযোগী সংস্থাদের পরামর্শ মোতাবেক ২০০০-২০০১ সাল পর্যন্ত এ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে। অধিকন্তু পুনর্বাসন কার্যক্রমও ২০০১ সাল পর্যন্ত চলবে। পরিবেশ ব্যবস্থাপনা কার্যক্রম এবং পুনর্বাসন কার্যক্রম ২০০১ সাল পর্যন্ত অব্যাহত রাখার জন্যে পিপির মেয়াদকাল বর্ধিত করণের প্রয়োজন পড়েছে।

৪। ঢাকা-টাঙ্গাইল সড়কের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হতে এখনও ২/৩ বছর সময়ের প্রয়োজন হবে বলে সচিব উল্লেখ করেন। এর ফলে বঙ্গবন্ধু সেতু চালু হওয়ার পর হতে যে পরিমাণ ট্রাফিক পূর্বীভাস এবং আয় হিসাব করা হয়েছিল তা বাস্তবে নাও হতে পারে। সে জন্যে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কল্পে যে অর্থের প্রয়োজন হবে তা উন্নয়ন বাজেট হতে সংস্থানের নিমিত্তে সংশোধিত পিপিতে ২৪২.৬০ কোটি টাকা প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রথম বৎসরের আয়ের ভিত্তিতে সেতুর সম্ভাব্য বাস্তব আয় যাচাই করার পর এই রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় সম্পর্কে পরবর্তীতে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা সম্ভব হবে।

৫। প্রস্তাবিত সংশোধিত পিপিতে বরাদ্দ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের সংশোধিত পিপিতে মোট ৪০১২.৭৭ কোটি টাকা প্রস্তাব করা হয়েছে। কন্টিনজেন্সি বাবদ ১৬০.০০ কোটি টাকা এবং সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ২৪২.৬০ কোটি টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। কন্টিনজেন্সি এবং পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় ব্যতীত প্রস্তাবিত ব্যয়ের পরিমাণ দাঢ়ায় মোট ৩৬১০.১৭ কোটি টাকা, সে হিসাবে বৃদ্ধির পরিমাণ প্রায় ৪.৫%। তবে মোট প্রস্তাবিত ব্যয় (৪০১২.৭৭ কোটি টাকা) অনুমোদিত ব্যয় (৩৪৪০.৪৯ কোটি টাকা) অপেক্ষা প্রায় ১৬.৬% বেশী।

৬। সর্বশেষে জনবল প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, বর্তমান অবস্থার প্রেক্ষিতে প্রস্তাবিত অনুমোদিত পিপিতে সেতু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য জনবলের পরিমাণ দেখানো হয়েছে ২৫৭জন, এর মধ্যে কর্মকর্তা ৫৯জন এবং কর্মচারী ১৯৮জন। বর্তমান অনুমোদিত পিপিতে প্রকল্পের নির্মাণকালীন জনবলের পরিমাণ দেখানো ছিল ৩৯৪জন (কর্মকর্তা ৮৪জন এবং কর্মচারী ৩১০জন)।

৭। আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প ছক (PP) মোট প্রকল্প ব্যয় ১০% বৃদ্ধির মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে সংশোধন করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

আলোচ্যসূচী-১০৪ জেএমবিএ-এর জন্য একটি ওয়েব সাইট খোলার বিষয়টি সচিব সভায় তুলে ধরেন। তিনি জানান যে, যমুনা সেতু প্রকল্পের বিষয়ে দেশী এবং বিদেশী জনগন ছাড়াও বিভিন্ন জাতীয় ও আন্তর্জাতিক প্রতিষ্ঠানের মধ্যে বিপুল উৎসাহ ও কৌতুহল সৃষ্টি হয়েছে। তাঁরা বিভিন্ন সময়ে এই প্রকল্প সম্পর্কে বিভিন্ন তথ্যাদি ও উপাত্ত জানতে চেয়ে জে,এম,বি,এ'র সঙ্গে যোগাযোগ করেন। প্রালাপ, ছাপানো লিফলেট ও ব্রোশিয়ার এর মাধ্যমে এ সকল তথ্যের জবাব দেওয়া সব সময় প্রয়োজনের তুলনায় পর্যাপ্ত হয়না সর্বোপরি এই পদ্ধতিতে কর্তৃপক্ষের প্রচুর সময় এবং শ্রম দিতে হয়। ইন্টার নেট-এর একটি ওয়েব সাইট খোলার মাধ্যমে সারা বিশ্বের যে কোন যায়গায় এই সকল তথ্য ও উপাত্ত সম্পত্তি সময়ে সরবরাহ করা সম্ভব।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, বিষয়টি নিয়ে বিভাগিত আলোচনার পর BUET থেকে নিম্নে বর্ণিত বিষয়সমূহ ইন্টারনেট ওয়েব সাইট-এ অন্তর্ভুক্ত করে একটি প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়েছে :

- I) প্রকল্পের পটভূমি ও ইতিহাস।
- II) প্রকল্পের বিভিন্ন উপাঙ্গ সংক্রান্ত তথ্য।
- III) প্রকল্পের অর্থায়ন ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য।
- IV) প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত তথ্য।
- V) পরিবেশ ও পুরোবাসন কর্মকাণ্ড সংক্রান্ত তথ্য।
- VI) অপারেশনাল/টেকনিক্যাল তথ্যাদি।
- VII) অন্যান্য তথ্য।

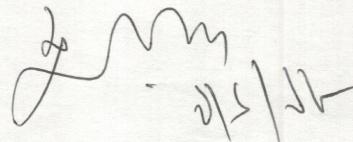
উল্লেখ্য যে, এই ওয়েব সাইট খুলতে প্রাথমিকভাবে এককালীন জে,এম,বি,এ'র ব্যয় হবে ১,১৬,৫০০.০০ টাকা (এক লক্ষ ষোল হাজার পাঁচ শত টাকা)।

৩। তিনি আরো জানান যে, BUET এর সঙ্গে পাঁচ বছরের চুক্তি সম্পাদন করে web site টি চালু রাখতে মোট আবর্তন মূলক ব্যয় হবেং ১৬,২২,৪০০.০০ টাকা (ষোল লক্ষ বাইশ হাজার চার শত টাকা)। অর্থাৎ, এই ওয়েব সাইটের জন্য বার্ষিক আবর্তন মূলক ব্যয় হবে ৩,২৪,৪৮০.০০ (তিনি লক্ষ চারিশ হাজার চার শত আশি টাকা)। প্রাথমিকভাবে পাঁচ বছর মেয়াদের জন্য এই ওয়েব সাইটটি খোলা হবে। এর উপযোগীতা ও কার্যকারীতা বিবেচনা করে পরবর্তীতে BUET কর্তৃপক্ষের সাথে আলাপ আলোচনার মাধ্যমে ব্যয় নির্ধারণ সাপেক্ষে এর মেয়াদ বৃদ্ধি করার সুযোগ থাকবে।

৪। আলোচনাতে সভায় এ বিষয়ে নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের জন্য ১৬,২২,৪০০.০০ (ষোল লক্ষ বাইশ হাজার চারশত টাকা) ব্যয় সম্পর্কে পাঁচ বছর মেয়াদী ইন্টারনেট ওয়েব সাইট খোলার বিষয়টি বোর্ড কর্তৃক অনুমোদিত হয়।



আলোচ্যসূচী- ১১ : বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর দিয়ে রেল স্থাপনের বিষয় সম্পর্কিত Variation Order No-20 সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনের প্রথম দিন হতে সেতুর উপর রেল ব্যবস্থা রাখার সরকারী সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের লক্ষ্যে প্রকল্পের উপদেষ্টা CSC, চুক্তি নং-১ এর কাজে নিয়োজিত Contractor HDEC-JV, বাংলাদেশ রেলওয়ে এবং যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের মধ্যে বিভিন্ন সময়ে আলোচনা অনুষ্ঠিত হয়। Contractor কর্তৃক পেশকৃত Technical ও Financial প্রস্তাব সমূহ যাচাইয়ের মাধ্যমে ১৩ই অক্টোবর, ১৯৯৭ইং তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় সকল পক্ষ বিষয়টি চূড়ান্ত করেন এবং মোট টাকা ১৯৬,৩৭০,৫৩৪.০০ (টাকা উনিশ কোটি তেষটি লক্ষ সহ সহ হাজার পাঁচশত চৌক্রিশ) মাত্র ব্যয় সাপেক্ষে সেতু উদ্বোধনের প্রথম দিন হতে রেল ব্যবস্থা রাখার লক্ষ্যে কাজটি VO এর মাধ্যমে সম্পাদনের সিদ্ধান্তে উপনীত হন। পরবর্তীতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়, সড়ক ও রেলপথ বিভাগ কর্তৃক উক্ত সিদ্ধান্ত অনুমোদিত হয়।

২। তিনি আরো জানান যে, সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে CSC সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের মাধ্যমে নিম্নোর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদনের জন্য Draft Variation Order No.20 জারি করে তা আনুষ্ঠানিক অনুমোদনের জন্য জেএমবিএ বরাবরে পেশ করে।

- i) Supply and installation of rail track bed slabs.
- ii) Supply and installation of the hand railing to the north of the bridge.
- iii) Installation of rail track and expansion joints (including de-stressing of the rails) onto track bed slabs. The rail track with fixings and expansion joints, but excluding consumable, to be supplied by Bangladesh Railway

৩। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ্য করেন যে, সেতু উদ্বোধনের প্রথম দিন হতে রেল ব্যবস্থা রাখা এবং জরুরীভাবে নির্মান কাজ সমাপ্ত করার প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে সেতুর উপর রেল স্থাপন সম্পর্কিত VO-20 এর ব্যয় প্রস্তাবটি বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে জরীর জন্য জেএমবিএ এর পক্ষ থেকে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়। উল্লেখ যে, এই কাজের সমূদয় ব্যয় বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বহন করা হবে।

৪। আলোচনান্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনের প্রথম দিন থেকে রেল ব্যবস্থা রাখার লক্ষ্যে মোট টাকা ১৯,৬৩,৭০,৫৩৪.০০ (টাকা উনিশ কোটি তেষটি লক্ষ সহ সহ হাজার পাঁচশত চৌক্রিশ) ব্যয় সম্বলিত VO-20 (Rail on Bridge) বোর্ড ঘটনাভোর অনুমোদন প্রদান করো।

আলোচ্যসূচী - ১২ : বঙ্গবন্ধু সেতুর Box Girder এর অভ্যন্তরে Internal Lighting ও Power Sockets স্থাপন সম্পর্কিত VO-23 সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, চুক্তি নং-১ এর আওতায় নির্মানাধীন মূল সেতুর Box Girder এর অভ্যন্তর দিয়ে সেতুর পূর্ব হতে পশ্চিম প্রান্ত পর্যন্ত একটি Tunnel রয়েছে। এই Tunnel এর ভিতর দিয়ে আগামীতে টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার জন্য Optical Fiber Glass Cable স্থাপন করা হবে। উক্ত কাজগুলোর সম্পাদন এবং সেতু রক্ষণাবেক্ষনের জন্য পরিদর্শন কালে Box Girder এর ভিতর আলোর প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে Box Girder এর অভ্যন্তরে আলোর ব্যবস্থা করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

২। তিনি আরো জানান যে, গৃহীত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট কাজে নিয়োজিত ঠিকাদারকে CSC এর মাধ্যমে প্রয়োজনীয় কারিগরী ও ব্যয় প্রস্তাব পেশ করতে বলা হলে ঠিকাদার প্রাথমিক ভাবে কাজের বিভিন্ন কারিগরী দিক বিবেচনা করে মোট টাকা ১,০৭,৮৯,০৮৩.০০ ব্যয় সাপেক্ষে একটি আর্থিক প্রস্তাব পেশ করো। প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত উপদেষ্টা CSC এবং Management Consultant (MC) কর্তৃক উক্ত প্রস্তাবটি নিরীক্ষা করা হয় এবং তাদের সুপারিশ এর ভিত্তিতে কারিগরী প্রস্তাবের প্রয়োজনীয় সংশোধনের মাধ্যমে ঠিকাদার কর্তৃক টাকা

১১,৭৮,২৪৮.০০ (এক কোটি সতের লক্ষ চুরাশি হাজার দুইশত আটচলিশ) মাত্র ব্যয় সাপেক্ষে সংশোধিত আর্থিক প্রস্তাব পেশ করা হয়। কাজটি সম্পাদনের বিলম্বতা পরিহারের লক্ষ্যে ঠিকাদার তার প্রস্তাবে উক্ত বিষয়ে প্রয়োজনীয় অনুমোদন ১৮/৩/১৯৮৫ তারিখের মধ্যে জানানোর জন্য উল্লেখ করে। নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে কাজ সম্পাদনের জরুরী প্রয়োজনীয়তা বিবেচনা করে VO-23 এর বিপরীতে পেশকৃত ব্যয় প্রস্তাবটি বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে জরী করার জন্য জেএমবিএ এর পক্ষ হতে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়েছে।

৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় মোট টাকা ১,১৭,৮২৪৮.০০ (টাকা এক কোটি সতের লক্ষ চুরাশি হাজার দুই শত আটচলিশ) ব্যয়ে VO-23 (Internal Lighting & Power Sockets to the Box Girder) বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচ্যসূচী - ১৩ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ কাজের সহিত সম্পর্কিত VO-25 (Provision of Spare Parapet Units) সভায় উপস্থাপন করে সচিব জানান যে, নির্মাণাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুর Deck এ Rail truck ও Road Lane এর মধ্যবর্তী স্থানে, সেতুর দক্ষিণ প্রান্তে এবং বিপরীত মুখী Road Lane কে বিভক্ত করার জন্য মধ্যবর্তী অবস্থানে Pre-cast Parapet Units ব্যবহার করা হয়েছে। ভবিষ্যতে দুর্ঘটনা জনিত কারণে এ সকল Pre-cast Parapet Units এর ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার স্বাক্ষর আছে এবং যানবাহনের নিরাপত্তার স্বার্থে অনুরূপ পরিস্থিতিতে তা প্রতিস্থাপিত করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে। কিন্তু মূল দরপত্র চুক্তিতে কোন Spare Parapet Units সরবরাহ করার ব্যবস্থা রাখা হয় নাই।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি জানান যে, স্বাক্ষর ক্ষতিগ্রস্ত Parapet Units গুলো দ্রুত পুরন্স্থাপিত করার লক্ষ্যে Ready Stock এ বিভিন্ন শ্রেণীর মোট ১০৩ টি Spare Parapet Units তৈরী করে রাখা এবং আগামীতে পুনঃ নির্মাণের সুবিধার জন্য Steel Forms সরবরাহ সহ ব্যয় প্রস্তাব পেশ করার জন্য ঠিকাদারকে অনুরোধ করা হলে ঠিকাদার এ বিষয়ে মোট টাকা ১,৩৯৫,৭২৯.০০ সম্পর্কে একটি ব্যয় প্রস্তাব পেশ করলে CSC কর্তৃক তা নিরীক্ষা করে মোট ব্যয় টাকা ১,২২৬,৪২৭.০০ (মোট টাকা বার লাখ ছারিশ হাজার চারশত সাতাশ) মাত্র পুনঃনির্ধারণ করা হয়।

৩। তিনি আরো জানান যে, পরবর্তীতে CSC কর্তৃক এ বিষয়ে একটি Draft Variation Order (VO-25) প্রনয়ন করে অনুমোদনের জন্য পেশ করা হলে বিভিন্ন শ্রেণীর Parapet Units এর সংখ্যা এবং সুপারিশকৃত দর সম্পর্কে MC এর মতামত চাওয়া হয়। MC মৌখিক ভাবে CSC এর সুপারিশের পক্ষে অভিমত ব্যক্ত করে কাজটি জরুরীভাবে সম্পাদনের দিক বিবেচনা করে Spare Parapet Units সংগ্রহের ব্যয় প্রস্তাবটি, বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে জেবমবিএ এর পক্ষ হতে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়।

৪। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় নির্মাণাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুর জন্য Spare Parapet Units সরবরাহের লক্ষ্যে মোট টাকা ১২,২৬,৪২৭.০০ (টাকা বার লক্ষ ছারিশ হাজার চারশত সাতাশ) মাত্র ব্যয়ে VO-25 বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচ্যসূচী- ১৪ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ কাজে সেতুর উপর দিয়ে দ্বিতীয় পূর্ব-পশ্চিম আন্তঃ বিদ্যুৎ সরবরাহ লাইনের জন্য স্থাপিত Pylon সমূহ Stringing করার বিষয়ে VO-26 (Stringing of Conductors to Pylons) সচিব সভায় উপস্থাপন করে জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর দিয়ে দ্বিতীয় পূর্ব-পশ্চিম

আন্তঃ বিদ্যুৎ সরবরাহ লাইন স্থাপনের লক্ষ্যে মূল চুক্তির আওতায় Pylons স্থাপনের ব্যবস্থা রাখা হয়। পরবর্তীতে বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড (PDB) কর্তৃক সেতু চালুর প্রথম দিন থেকে এ সকল Pylons এ প্রয়োজনীয় Stringing করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হলে CSC এর মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারকে উক্ত কাজটি সকল মালামাল সরবরাহ সহকারে Variation Order এর মাধ্যমে সম্পাদনের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় ব্যয় প্রস্তাব পেশ করতে বলা হয়, কিন্তু ঠিকাদার কর্তৃক Day-one এর মধ্যে মালামাল সরবরাহ সহ কাজটি সম্পাদনের অক্ষমতা প্রকাশ করা হলে PDB কর্তৃক তার নিজস্ব Stock থেকে মালামাল সরবরাহ ও ঠিকাদারের মাধ্যমে Stringing কাজ সমাপ্ত করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।

২। এ বিষয়ে সচিব সভায় জানান যে, ইতিমধ্যে গৃহীত ব্যবস্থার মাধ্যমে চুক্তি-১ এর ঠিকাদার কর্তৃক মোট টাকা ১,০৫,০০,০০০.০০ (টাকা এক কোটি পাঁচ লাখ) মাত্র ব্যয় সাপেক্ষে কাজটি VO-26 এর মাধ্যমে সম্পাদনের প্রস্তাব পেশ করা হয়। উক্ত ব্যয় প্রস্তাবটি PDB বরাবর পেশ করা হলে PDB প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করে CSC কর্তৃক উক্ত কাজটি VO-26 এর অধীনে সম্পাদনের লক্ষ্যে একটি Draft VO যবসেক বরাবর অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়। ব্যয় বিষয়ে PDB এর অনুমোদন এবং কাজটি জরুরী ভিত্তিতে সম্পাদনের বিষয় বিবেচনা করে বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে যবসেক এর পক্ষ থেকে এ বিষয়ে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়। প্রসংগত উল্লেখ্য যে, এই VO বাবদ সমুদয় ব্যয় বিদ্যুৎ উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক বহন করা হবে।

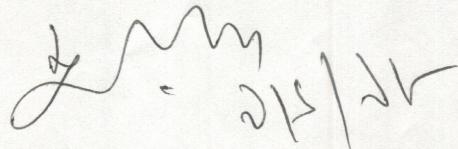
৪। আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় টাকা ১,০৫,০০,০০০.০০ (টাকা এক কোটি পাঁচ লক্ষ) ব্যয়ে VO-26 (Stringing of Conductors to Pylons) বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করো।

আলোচনাপুঁটি - ১৫ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ কাজে সেতুর উপর দিয়ে দেশের পশ্চিম অঞ্চলে গ্যাস সরবরাহের জন্য স্থাপিত গ্যাস পাইপ লাইনের Expansion Loops গুলোর নিরাপত্তার জন্য Protection Frame স্থাপন সংক্রান্ত VO No. 27 (Protection Frame to Expansion Loops of Gas Pipeline) সেতু বিভাগের সচিব সভায় উপস্থাপন করেন। তিনি জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং-১ এর আওতায় নির্মাণাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুর উপর এবং JMBP এলাকা দিয়ে দেশের পশ্চিমাঞ্চলে গ্যাস সরবরাহ লাইন স্থাপনের লক্ষ্যে VO-18 (Supply & Installation of 30" Gas Main on Bridge) জরী করা হয়। সেতু নির্মান কৌশলগত কারনে সেতুর বিভিন্ন অবস্থানে Expansion Joints এর ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। সেতুর উক্ত Expansion Joints গুলোর সাথে সমন্বয়ের জন্য গ্যাস পাইপ লাইনেও প্রয়োজনীয় Expansion Loops এর ব্যবস্থা রাখা হয়, যা সেতুর Box Girder এর Bottom Soffit এর বেশ কিছুটা নীচে নেমে এসেছে। উক্ত Expansion Loops গুলো নৌযানের আঘাতে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সন্তানা ও তা থেকে সৃষ্টি বিপদের আশংকা বিবেচনা করে এ সকল অবস্থানে প্রয়োজনীয় সমীক্ষার মাধ্যমে Protection Frame স্থাপনের উদ্যোগ নেয়া হয়।

২। তিনি আরো জানান যে, CSC এবং ঠিকাদারের নিরীক্ষায় Expansion Loops গুলোর Protection Frame নির্মান কাজে ১৫০ টন ও ৩০০ টন এই দুই ব্যবস্থার যথাক্রমে টাকা ১,৬৫, ১৬,৬৬৬.০০ ও টাকা ২,২৩,৯৬,৬৬৬.০০ ব্যয় সাপেক্ষে পৃথক কার্যপদ্ধতি প্রস্তাব করা হয়। ১৫০ টনের কার্যক্রম Petrobangla এর কাছে গ্রহণযোগ্য বলে বিবেচিত হওয়ায় এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় সম্মতি CSC বরাবরে জানানো হয়। CSC কর্তৃক এ বিষয়ে মোট টাকা ১৬,৫১৬,৬৬৬.০০ (টাকা এক কোটি পয়ষষ্ঠি লক্ষ মোল হাজার ছয় শত ছেষটি) মাত্র ব্যয় সাপেক্ষে VO-27 (Protection of Frame to Expansion Loops of Gas Pipeline) জরী করা হয়। উল্লেখ্য এই VO বাবদ সমুদয় ব্যয় Petrobangla কর্তৃক বহন করা হবে।



### ৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় টাকা ১,৬৫, ১৬,৬৬৬.০০ (টাকা এক কোটি পঁয়ষট্টি লক্ষ হাজার ছয় শত ছেষটি) বায়ে VO-27 (Protection of Frame to Expansion Loops of Gas Pipeline) বোর্ড ঘটনাভোর অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচনাপূর্বী- ১৬ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ কাজে VO-28 (Transportation of Rails from Mongla Port to Site) সভায় উপস্থাপনকালে সচিব জানান যে, নির্মানাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুতে Rail বাবস্থা রাখার সরকারী সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে VO-20 এর অধীনে নিয়োজিত ঠিকাদারের মাধ্যমে সেতুর Dack এ Track Bed নির্মাণ এবং Railway কর্তৃপক্ষের সরবরাহ কৃত Rail and Fittings সমূহ স্থাপনের ব্যবস্থা করা হয়। বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক তাদের মালামাল বিদেশ থেকে আমদানী করে মংলা বন্দরে পৌছানোর পর তা প্রকল্প এলাকা পর্যন্ত পরিবহনের জন্য চুক্তি নং-১ এর ঠিকাদারকে অনুরোধ করা হলে ঠিকাদার এ বিষয়ে মোট টাকা ৭, ১২০,০০০.০০ মাত্র ব্যয় সাপেক্ষে একটি ব্যয় প্রস্তাব পেশ করে।

২। তিনি আরো জানান যে, CSC কর্তৃক ঠিকাদারের ব্যয় প্রস্তাবটি প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহনের জন্য যবসেক বরাবর উপস্থাপন করা হয়। ইতিমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের পক্ষ হতে উপরোক্ত ব্যয় প্রস্তাবটি অনুমোদন করে সরাসরি ঠিকাদারের নিকট পাঠিয়ে দেওয়া হয়। পরবর্তীতে CSC কর্তৃক কাজটি জরুরী ভিত্তিতে সম্পাদনের গুরুত্ব অনুধাবন করে উক্ত বিষয়ে Draft VO-28 (Transportation of Rails from Mongla Port to Site) কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়। Day-one এ সেতুতে Rail চালুর দিক বিবেচনা করে উক্ত VO বাবদ ব্যয় প্রস্তাবটি বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে জরী করার জন্য যবসেকের পক্ষ হতে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়। প্রসংগত উল্লেখ এই VO বাবদ সমুদয় ব্যয় বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বহন করা হবে।

### ৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় মংলা পোর্ট থেকে প্রকল্প সাইট এ Rail পরিবহন কাজে মোট টাকা ৭, ১২০,০০০.০০ (টাকা একান্তর লক্ষ বিশ হাজার) মাত্র ব্যয় সম্বলিত VO-28 বোর্ড ঘটনাভোর অনুমোদন প্রদান করে।

আলোচনাপূর্বী- ১৭ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ কাজে VO-29 (Tempory Rail Supports for Expansion Joints) প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্পের চুক্তি নং-১ এর আওতায় নির্মানাধীন বঙ্গবন্ধু সেতুতে Day-one থেকে Rail ব্যবস্থা রাখার জন্য প্রয়োজনীয় নির্মাণ কাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে VO-20 জরী করা হয়। VO-20 আওতায় ঠিকাদার কর্তৃক Bridge Deck এ Track bed নির্মাণ ও রেলওয়ে কর্তৃক সরবরাহকৃত Rails and Fittings সমূহ স্থাপনের কাজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। পরবর্তীতে উক্তকাজ সম্পাদনের লক্ষ্যে Bridge Deck এ Expansion Joint গুলোর অবস্থানে Temporary Rail Supports নির্মানের প্রয়োজন হলে রেলওয়ে কর্তৃক ঠিকাদারকে প্রয়োজনীয় Quotation পেশ করতে অনুরোধ করা হয়। উক্ত অনুরোধের প্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার মোট টাকা ১০,৯৫৭,০০০.০০ (এক কোটি নয় লক্ষ সাতাশ হাজার) সমন্বিত একটি ব্যয় প্রস্তাব পেশ করে।

২। তিনি আরো জানান যে, ঠিকাদারের পেশকৃত ব্যয় প্রস্তাবটি আনুষ্ঠানিক অনুমোদনের জন্য যবসেক বরাবরে পেশ করা হয়। ইতিমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের পক্ষ হতে উপরোক্ত ব্যয় প্রস্তাবটি অনুমোদন করে সরাসরি ঠিকাদারকে পাঠিয়ে দেওয়া হয়। কাজটি জরুরীভিত্তিতে সম্পাদনের প্রয়োজনীয়তা অনুধাবন করে VO-29 (Tempory Rail Supports for Expansion Joints) বাবদ মোট টাকা ১০,৯৫৭,০০০.০০ (এক কোটি নয় লক্ষ সাতাশ হাজার) মাত্র ব্যয় প্রস্তাব বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে জরীর বিষয়ে জেবমবিএ এর পক্ষ হতে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন প্রদান করা হয়। উল্লেখ্য এই কাজের সমুদয় ব্যয় বাংলাদেশ রেলওয়ে বহন করবে।

৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-১ এর আওতায় টাকা ১,০৯,৫৭,০০০.০০ (এক কোটি নয় লক্ষ সাতাশ হাজার) ব্যয়ে VO-29 (Temporary Rail Supports at Expansion Joints) বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করো।

আলোচ্যসূচী - ১৮ : চুক্তি নং-১ এর আওতায় বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মাণ সম্পর্কিত VO-30 (Transportation of Rails from Harbaria/Hiron Point to Mongla Port) সভায় উপস্থাপন করে সচিব উল্লেখ করেন যে, নির্মানাধীন বঙ্গবন্ধু সেতু উদ্বোধনের দিন হতে Rail ব্যবস্থা রাখার সরকারী সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে VO-20 জরী করা হয়। উক্ত VO-20 এ ঠিকাদারের মাধ্যমে সেতুর ডেকে Track bed নির্মাণ এবং বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক সরবরাহকৃত Rails & Fitings সমূহ স্থাপনের ব্যবস্থা রাখা হয়। বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বিদেশ থেকে আমদানী করা মালামাল সরাসরি মংলা বন্দরে পৌছানো স্তরে না হওয়ায় মালামাল হিরণ পয়েন্ট থেকে মংলা বন্দর পর্যন্ত পরিবহনের জন্য চুক্তি নং-১ এর ঠিকাদারকে অনুরোধ করা হয়। ঠিকাদার পরিবহন কাজের জন্য টাকা ২,৭০০,০০০.০০ (সাতাশ লক্ষ) এবং Handling & Overhead বাবদ ৫% অতিরিক্ত খরচ সহ একটি ব্যয় প্রস্তাব পেশ করো।

২। সচিব এ প্রসঙ্গে উল্লেখ করেন যে, ঠিকাদারের ব্যয় প্রস্তাবটি প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহনের জন্য CSC কর্তৃক যবসেক বরাবর উপস্থাপন করা হয়। উক্ত ব্যয় প্রস্তাবটি বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক অনুমোদন করে যবসেক বরাবরে পেশ করা হলে, কাজের জরীরী প্রয়োজনীয়তা অনুধাবন করে বোর্ডের অনুমোদন সাপেক্ষে যবসেকের পক্ষ হতে উক্ত কাজ বিষয়ে আনুষ্ঠানিক VO জরী করার জন্য CSC কে ইতিমধ্যে প্রয়োজনীয় অনুমোদন দেওয়া হয়। প্রসংগত উল্লেখ্য, এই কাজের সমুদয় ব্যয় বাংলাদেশ রেলওয়ে বহন করবে।

৩। আলোচনাত্তে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি-১ এর আওতায় Transportation of Rails from Harbaria/Hiron Point to Mongla Port বাবদ টাকা ২৭,০০০০০.০০ (টাকা সাতাশ লক্ষ) এবং Handling & Overhead বাবদ ৫% অতিরিক্ত খরচ সহ সর্বমোট টাকা ২৮,৩৫,০০০.০০ (টাকা আঠাশ লক্ষ পয়ত্রিশ হাজার) ব্যয় সমন্বিত VO-30 বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করো।

আলোচ্যসূচী-১৯ : চুক্তি নং-২ এর অধীন Axyle" Positioning System সংক্রান্ত বিষয়টি সভায় উপস্থাপন করে সচিব উল্লেখ করেন যে, VO-1 জরীরী মাধ্যমে টেক্নোলজির শর্ত মোতাবেক প্রথমে পূর্বগাইড বাঁধ নির্মান ও পরে পশ্চিম গাইড বাঁধ নির্মানের পরিবর্তে প্রথমে পশ্চিম গাইড বাঁধ ও পরে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের কর্মসূচী নেয়া হয়। ফলশ্রুতিতে তৃতীয় (১৯৯৬-১৯৭২) কার্য মৌসুমে পূর্ব গাইড বাঁধ নির্মানের সময় দেখা যায় যে, পূর্ব প্রান্তে সেতুর ডেক নির্মান কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ফলে গাইড বাঁধের ঐ অংশে বিশেষ ব্যবস্থাপনায় ড্রেজিং ও সার্ভে কাজ করতে হয়। কারণ সেতুর ডেকের অবস্থানের কারণে অন্যান্য স্থানের ন্যায় DGPS System ব্যবহার করে ঐ অংশে সার্ভে করা সম্ভব ছিল না। তাই উক্ত অংশে সার্ভে করার জন্য ঠিকাদারকে বিদেশ থেকে নৃতন ভাবে "Axyle" Positioning System এনে তা স্থাপন করতে হয় ও পুনরায় ফেরৎ পাঠাতে হয়। এই কাজটি মূল দরপত্রে অন্তর্ভুক্ত ছিল না। ফলশ্রুতিতে দরপত্রের বর্তিভুত উক্ত কাজের জন্য এই VOটির উন্নত হয়েছে।

২। সচিব এই মর্মে জানান যে, CSC কর্তৃক JMBA এর নিকট পেশকৃত VO টিতে ER-2 এর হিসাব মোতাবেক খরচ দেখানো হয়েছিল টাকা ৩,৭০০,০০০.০০ (সাতাশ লক্ষ) এবং CSC এর Contract Engineer এর হিসাব মোতাবেক খরচ দেখানো হয়েছিল টাকা ৮৭৯,৮৭৫.০০ (আট লক্ষ উনাশি হাজার আটশত পঁচাশত)। এই VOটি পরীক্ষা পূর্বক CSC এর নিকট "Further Invoice HAM" সহ বিভিন্ন বিষয়ে ব্যাখ্যা চাওয়া হয়। পরবর্তীতে CSC ২,৮৩০,৭৯৩.০০ (আটাশ লক্ষ ত্রিশ হাজার সাতশত তিরানকই) টাকার একটি সংশোধিত VO

২/১/১

পেশ করে এবং এর সাথে Invoice এর কপি সংযুক্ত করে। তবে এই প্রস্তাবিত মূল্য টাকা ২,৮৩০,৭৯৩.০০ ঠিকাদার তখন মেনে নেওনি।

৩। তিনি আরো জানান যে, পরবর্তীতে JMBA, CSC ও MC এর মধ্যে VO সংক্রান্ত সভায় CSC এর Contract Engineer তাদের ইতিপূর্বের ভূল প্রাক্তিত মূল্যের (টাকা ৮৭৯,৮৭৫.০০) জন্য দৃঃখ প্রকাশ করে জানান যে, উক্ত Axyle Positioning System টি ১০ সপ্তাহের স্থলে প্রক্রিয়াক্ষে ২৬ সপ্তাহ অর্ধাং কাজের As Built পরিমাণ সম্পর্ক না হওয়া পর্যন্ত সাইটে কার্যকর রাখতে হয়। CSC এবং MC সংশোধিত VOটি নীতিগত অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করে। আলোচনাতে VOটি নীতিগত অনুমোদনের জন্য উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। সিদ্ধান্ত অনুযায়ী VO-4g (Axyle Positioning System) বিবেচনা ও নীতিগত অনুমোদনের জন্য ২৮-১২-১৮-ইং তারিখে অনুষ্ঠিত ৫৯তম বোর্ড সভায় (কার্যপত্রে উল্লেখিত ৫৮তম বোর্ড সভা সংশোধন করা হলো।) উপস্থাপন করা হয় (আলোচ্য সূচী বিবিধ- ১০)। VO টি সভায় বিশদ আলোচনাতে Axyle Positioning System এ ব্যবহৃত যন্ত্রের মূল্য যাচাই সাপেক্ষে বোর্ড কর্তৃক নীতিগত ভাবে অনুমোদিত হয়। সভায় আরোও সিদ্ধান্ত হয় যে, প্রক্রিয়াক্ষে পূর্বের মূল্য নির্ধারণ পূর্বক VO টি পরবর্তী বোর্ড সভায় চুড়ান্ত অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করতে হবে।

৪। এ প্রসঙ্গে সচিব উল্লেখ করেন যে, ব্যবহৃত যন্ত্রের মূল্য এবং ভাড়া জানাতে অনুরোধ করা হলে MC জানায় যে the normal UK hire rate for Axyle Positioning System (APS) equipment would be about BDT 1,875.00 (£ 25) per beacon per day. HAM তাদের ব্যবহৃত যন্ত্রের ভাড়া দাবি করেছে BDT 2,200.00 per beacon per day. MC-HAM এর দাবিকৃত অর্ধাং Tk. 2,200.00 per beacon per day ভাড়া Reasonable বলে জানিয়েছে। অপরপক্ষে CSC জানিয়েছে যে, the total price of the set of equipment used by the Contractor (excluding the tape steamer) amounts to Dfl 565,600.00 equivalent to BDT 12,273,520.00 এবং VO-4g এর চুড়ান্ত মূল্য ২,৮৩০,৭৯৩.০০ টাকায় অনুমোদনের জন্যও জানিয়েছে। সুতরাং দেখা যায় যে উক্ত Axyle Positioning System (APS) ক্রয় করে ব্যবহার করতে গেলে অনেক বেশী খরচ অর্ধাং প্রায় ১ কোটি ২২ লক্ষ টাকা প্রয়োজন হতো। ভাড়ায় ব্যবহারের ফলে CSC এর সুপারিশ মোতাবেক চুড়ান্ত মূল্য নির্দ্ধারিত হয় ২,৮৩০,৭৯৩.০০ টাকা।

৫। আলোচনাতে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

চুক্তি নং-২ এর আওতায় টাকা ২৮,৩০,৭৯৩.০০ (টাকা আটাশ লক্ষ ত্রিশ হাজার সাতশত তি঱ানবই) ব্যয়ে Axyle Positioning System ব্যবহার সংক্রান্ত VO-4g বোর্ড ঘটনাত্ত্বের অনুমোদন প্রদান করো।

আলোচ্যসূচী-২০ : বঙ্গবন্ধু সেতুর O & M Consultancy Services এর জন্য উপদেষ্টা নিয়োগ প্রসঙ্গে সচিব জানান যে, বঙ্গবন্ধু সেতুর নির্মানের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষন (O & M) কাজের জন্য পাঁচ বছর মেয়াদের O & M Contractor নিয়োগের প্রক্রিয়া এখন শেষ পর্যায়ে রয়েছে। আশা করা যায় জুন ১৯৯৮ হতে O & M Contractor কাজ শুরু করবে। O & M কাজের তদারকি ও বাস্তবায়নের পূর্ব অভিজ্ঞতা ও জনবল JMBA এর নেই। উল্লেখিত কারনে এ কাজে JMBA-কে Operation and Maintenance Consultancy Service (O & MC) প্রদানের জন্য বিদেশী অভিজ্ঞ উপদেষ্টা নিয়োগের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। প্রাথমিক পর্যায়ে এই কাজে দুই বছরের জন্য বিদেশী বিশেষজ্ঞের ৩৪ (চৌত্রিশ) জনমাস এবং দেশী বিশেষজ্ঞের ১০ (দশ) জনমাস Input এর ব্যবস্থা রেখে O & MC কাজের TOR প্রস্তুত করা হয়। প্রচলিত পদ্ধতি অনুসরণ করে উপদেষ্টা নিয়োগ করতে হলে প্রচুর সময়ের প্রয়োজন এবং এতে হয়তো বহু সংখ্যক উপদেষ্টা প্রতিষ্ঠান আগ্রহ দেখাবে যাদের এই ধরনের কাজ করার তেমন কোন বাস্তব অভিজ্ঞতা নেই। পক্ষান্তরে Lead Firm হিসেবে বঙ্গবন্ধু সেতু প্রকল্পে সম্মুক্ত বিদেশী উপদেষ্টা সংস্থা ১) Sir William Halcrow & Partners Ltd. (UK) এবং ২) Rendel Palmer & Tritton in association with Bangladesh Consultant Ltd. প্রথম থেকেই এই সেতুর কাজে জড়িত আছে। প্রকল্পের খুচিনাটি সব কিছুর অভিজ্ঞতা তারা আর্জন করেছে বিধায় JMBA কর্তৃক এ দুইটি ফার্মকে Short Listed করার

এবং তাদের মধ্যে থেকে প্রতিযোগিতার ভিত্তিতে একটি প্রতিষ্ঠানকে O & MCকাজের জন্য নির্বাচন করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

২। এ প্রসঙ্গে তিনি উল্লেখ করেন যে, সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ১৮ই মার্চ, ১৯৯৮ইং তারিখে O & M Consultancy Service এর জন্য দুই খাম পদ্ধতি যথা Technical Proposal এবং Financial Proposal সম্বলিত দরপত্র আহবান করা হয়। Sir William Halcrow & Partners Ltd.(Halcrow) এবং Rendel Palmer & Tritton (RPT) ১৬/৪/৯৮ইং তারিখে তাদের Proposal দাখিল করে। বুয়েটের দুইজন প্রফেসরকে অনুভূতি করে JMBA কর্তৃক ২২/৪/৯৮ ইং তারিখে কর্তৃপক্ষের অনুমোদিত Evaluation Criteria অনুসারে কমিটি কর্তৃক Technical Offer গুলো মূল্যায়ন করা হয়। দরপত্র মূল্যায়নের নীতিমালা অনুযায়ী Technical Offer এ নুন্যতম ৭০% এর অধিক নম্বর পেয়ে Halcrow এবং RPT Technical Proposal এ Responsive হিসেবে বিবেচিত হয়।

৩। তিনি আরো জানান যে, কারিগরী প্রস্তাবে Responsive দরদাতাদের প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে Halcrow ও RPT প্রদত্ত Financial Offer খোলা হয়। Evaluation কমিটি উওঁ প্রতিষ্ঠান দুটোর Financial Offer গুলো মূল্যায়ন করে। Halcrow এবং RPT উভয় প্রতিষ্ঠানই তাদের দর Pound-Sterling ও বাংলাদেশী টাকায় উদ্ধৃত করেছে। কমিটি পরীক্ষা নিরীক্ষার পর দেখতে পায় যে, O & M Consultancy Services এর জন্য সর্বমোট দর টাঃ ৩,৫৭,৪৫, ১৮০/- (তিনি কোটি সাতাশ লক্ষ পঁয়তালিশ হাজার এক শত আশি টাকা) উদ্ধৃত করে Sir William Halcrow & Partners Ltd সর্বনিম্ন দরদাতা হিসাবে O & M Consultancy Services এর জন্য নির্বাচিত হয়েছে যা মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী মহোদয় অনুমোদন করেছেন এবং Sir William Halcrow & Partners Ltd এর সাথে Contract Negotiation এর অনুমোদন প্রদান করেন। তদনুযায়ী যবসেক মূল্যায়ন কমিটি Sir William Halcrow & Partners Ltd এর সাথে O & M Consultancy Services এর চুক্তি প্রনয়নের জন্য Negotiation করে। Negotiation এর ফলে তাদের দর দাঁড়ায় UK £ ৩০৭,২৬০.০০ এবং টাকা ১২,২৬৮,৭৫০.০০ অর্থাৎ সর্বমোট টাকা ৩,৫৬,২০,৫১০.০০ যাহা উদ্ধৃত মোট দরের চাইতে টাকা ১,২৪,৬৭০.০০ কম।

৪। প্যানেল অব এক্সপার্টের সদস্য সেতু বিশেষজ্ঞ ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী Halcrow প্রসঙ্গে সভায় জানান যে, Consultancy Services প্রদানের ক্ষেত্রে বর্তমানে RPT এর তুলনায় Halcrow বেশী অভিজ্ঞ। তিনি আরো জানান যে, দুই বছর পর Consultancy Services এর প্রয়োজন হবে না, যা সেতু কর্তৃপক্ষের নিজস্ব জনবল দ্বারাই সন্তুষ্ট হবে।

৫। আলোচনাত্ত্বে সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় :

সিদ্ধান্ত :

বঙ্গবন্ধু সেতু নির্মানের সেতু কর্তৃপক্ষকে O & M Consultancy Services প্রদানের নিমিত্তে যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ এবং Sir William Halcrow & Partners Ltd. এর মধ্যে ৩,৫৬,২০,৫১০.০০ (তিনি কোটি ছাপান লক্ষ বিশ হাজার পাঁচশত দশ) টাকা ব্যয় সমন্বিত O & M Consultancy Services চুক্তি বোর্ড অনুমোদন করে।

পরিশেষে সভাপতি উপস্থিত সকলকে ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

২১/১৮

আনোয়ার হোসেন  
মন্ত্রী যোগাযোগ মন্ত্রণালয়  
চেয়ারম্যান  
যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ

৩১শে মে, ১৯৯৮ ইং তারিখে অনুষ্ঠিত যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষের  
৬২তম বোর্ড সভায় উপস্থিত সদস্য ও কর্মকর্তাবুন্দের নামের তালিকা।

<u>ক্রমিক নং</u>	<u>নাম ও পদবী</u>	<u>মন্ত্রণালয়/সংস্থা</u>
১।	জনাব আনিসুল হক চৌধুরী সদস্য	পরিকল্পনা কমিশন, ঢাকা।
২।	জনাব আমিন উল্লাহ, সচিব	আইন, বিচার ও সংসদ বিষয়ক মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
৩।	জনাব সৈয়দ রেজাউল হায়াত সচিব	সড়ক ও রেলপথ বিভাগ, ঢাকা।
৪।	মেজর জেনারেল হাসান মশহুদ চৌধুরী সিজিএস চীফ অব জেনারেল ষ্টাফ	বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
৫।	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ প্রধান প্রকৌশলী	সড়ক ও জনপথ বিভাগ, ঢাকা।
৬।	ডঃ মোহাম্মদ শাহজাহান পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৭।	ডঃ জামিলুর রেজা চৌধুরী পিওই, যমুনা বহুমুখী সেতু প্রকল্প।	বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
৮।	জনাব আব্দুল কাদের মিয়া যুগ্ম-সচিব	যমুনা সেতু বিভাগ, ঢাকা।
৯।	জনাব ফারুক আহমদ সিদ্দিকি পরিচালক (অর্থ ও হিসাব)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১০।	জনাব এ, কে, এম, খলিলুর রহমান প্রধান প্রকৌশলী	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১১।	জনাব মোঃ আব্দুস সাত্তার প্রকল্প পরিচালক	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১২।	জনাব এম এম আব্দুল মান্নান অতিরিক্ত পরিচালক (প্রশাসন)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৩।	জনাব রবিউল ইসলাম অতিরিক্ত পরিচালক (সেতু)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৪।	জনাব মোঃ মোবারক হোসেন অতিরিক্ত পরিচালক (সড়ক)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৫।	জনাব বেনু গোপাল দে অতিরিক্ত পরিচালক (পরিবেশ)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।
১৬।	জনাব শামসুল আলম চৌধুরী অতিরিক্ত পরিচালক (নদীশাসন)	যমুনা বহুমুখী সেতু কর্তৃপক্ষ, ঢাকা।