

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
প্রধান প্রকৌশলীর কার্যালয়
সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা-১২০৮।
☎ ০২-৮৮৭৯২৯৯ ফ্যাক্স নং-০২-৮৮৭৯১৯৯
E-mail : ce@rhd.gov.bd

২০১৭-১৮ অর্থ বছরের জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল সংক্রান্ত কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নে অনুষ্ঠিত গণশুনানীর কার্যবিবরণী :-

সভাপতি : জনাব ইবনে আলম হাসান
প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
তারিখ : ১১ জুন, ২০১৮ খ্রিঃ
সময় : বিকাল ৩:০০ ঘটিকা
স্থান : প্রধান প্রকৌশলীর সভাকক্ষ, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
উপস্থিতি : “পরিশিষ্ট-ক”

Web Admin
৩/১/১৮

অত্র অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী মহোদয়ের সভাপতিত্বে জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল সংক্রান্ত কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়নে অনুষ্ঠিত গণশুনানীর প্রধান অতিথি জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় সহ উপস্থিত সকলকে স্বাগত জানিয়ে সভাপতি সভার কার্যক্রম শুরু করেন। সোনার বাংলা গড়ার প্রত্যয়ে জাতীয় শুদ্ধাচার কৌশল বাস্তবায়নে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের জাতীয় শুদ্ধাচার কর্ম-পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন মন্ত্রিপরিষদ কর্তৃক প্রশংসিত হয়েছে মর্মে তিনি উল্লেখ করেন। অতঃপর তিনি অনুষ্ঠানে উপস্থিত স্টেক হোল্ডারদের প্রশ্ন করার জন্য অনুরোধ করা হলে নিম্নোক্ত বক্তাগণ তাদের প্রশ্ন উপস্থাপন করেন।

প্রশ্ন-০১ : জনাব মোঃ কামাল উদ্দিন খন্দকার, সাধারণ সম্পাদক, বাংলাদেশ সড়ক ও জনপথ শ্রমিক কর্মচারী ইউনিয়ন বলেন যে, মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী দ্বি-বার্ষিক সম্মেলন ৩১ শে ডিসেম্বর, ২০১৪ তারিখে তিন মাসের মধ্যে সওজ অধিদপ্তরে কর্মরত ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদের নিয়মিত করার কথা ঘোষণা করেছিলেন। কিন্তু তা আদ্যাবধি বাস্তবায়ন করা হয়নি?

উত্তর : জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদের নিয়মিত করার প্রক্রিয়া চলমান আছে। বর্তমানে জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের প্রক্রিয়া শেষে পিএসসিতে প্রেরণ করা হয়েছে যা প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।

প্রশ্ন-০২ : জনাব মোঃ বেলায়েত হোসেন, সভাপতি, বাংলাদেশ সড়ক ও জনপথ শ্রমিক ইউনিয়ন বলেন, ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদের শূণ্য পদে নিয়মিত করার যে প্রক্রিয়া চলমান তা খুবই জটিল বিধায় তাদেরকে কনভার্টেড রেগুলার করা যায় কি না?

উত্তর : জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ একই ধরনের প্রশ্ন পুনরাবৃত্তি না করার জন্য অনুরোধ করেন।

প্রশ্ন-০৩ : জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া দুলাল, সভাপতি, বাংলাদেশ সড়ক ও জনপথ শ্রমিক কর্মচারী ইউনিয়ন বলেন, কিছুদিন পূর্বে ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদের নিয়মিত করণ সহ অধিদপ্তরে কর্মরত কাজ নাই মজুরী নাই ভিত্তিক কর্মচারীদের জাতীয় বেতনস্কেল অনুযায়ী মাসিক বেতন-ভাতা প্রদানের দাবী আদায়ের লক্ষ্যে আন্দোলন চলছিল। মন্ত্রণালয় হতে তাদের দাবি-দাওয়া মেনে নেওয়ার ব্যাপারে আশ্বাস প্রদান করা হয়। কিন্তু অদ্যাবধি তাদের দাবীগুলো কার্যকর করা হয় নি বরং কাজ নাই মজুরী নাই ভিত্তিক কর্মচারীদের উপর নির্যাতনের হার বেড়েছে। তিনি কাজ নাই মজুরী নাই ভিত্তিক কর্মচারীদের অতিসত্তর ক্যাডুয়াল কর্মচারী করে ৩০ দিনের অথবা মাসিক ভিত্তিক বেতন প্রদান এবং অবসরের পূর্বে ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদেরকে নিয়মিত করা যায় কি না মর্মে জানিয়েছেন?

উত্তর : জনাব ইবনে আলম হাসান, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জানান যে, ওয়ার্কচার্জড কর্মচারীদের নিয়মিত করার প্রক্রিয়া চলমান আছে। আর কাজ নাই মজুরী নাই কর্মচারীদের ক্যাডুয়াল করে ৩০ দিনের অথবা মাসিক ভিত্তিক বেতন প্রদান করার ব্যাপারে প্রশাসনিক অনুমোদন প্রদান করা যায় কি না তা পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে দেখবেন।

প্রশ্ন-০৪ : জনাব ড. মাসুম ইকবাল, প্রেসিডেন্ট ও প্রিন্সিপাল আর্টিস্ট, ভান্যাকিউলার কনসালট্যান্টস লিঃ বলেন, সওজ কর্তৃক নির্মিত সড়ক ও ব্রীজ সমূহের নান্দনিক দিক থাকার প্রয়োজনীয়তা আছে কি না?

Web Admin
file
২৪.৬.১৮

উত্তর : জনাব রওশন আরা খানম, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট উইং, ঢাকা বলেন যে সওজ কর্তৃক কিছু কিছু দৃষ্টিনন্দন ব্রীজ ইতিমধ্যেই নির্মাণ হয়েছে এবং ভবিষ্যতে ব্রীজের নান্দনিকতার ব্যাপারে আরো নজর দেয়া হবে। জনাব ইবনে আলম হাসান, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জানান যে নির্মিত সড়ক ও সেতুর একটা নান্দনিক থাকা দরকার। কিন্তু অত্র অধিদপ্তরে কোন নিয়মিত আর্টিস্টেট্ট নাই। বর্তমানে কিছু সেতু যেমন-কর্ণফুলী সেতু, ভুলতা সেতু, পায়রা সেতু নির্মাণ হচ্ছে যার নান্দনিক দিক আছে।

প্রশ্ন-০৫ : জনাব মুনিমা সুলতান, স্পেশাল করসপনডেন্ট, দি ফিনানশিয়াল এক্সপ্রেস বলেন, সওজ এর প্রকল্প সমূহের Estimated Cost কখনই প্রোপারলি করা হয় না কেন? DPP, Design কিছুদিন পরপরই রিভিশন করতে হয় কেন?

উত্তর : জনাব ইবনে আলম হাসান, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জানান যে প্রত্যেকটা প্রকল্পের কয়েকটা অঙ্গ থাকে। যদি বাজার দরের চেয়ে খরচ বেশি হয় তাহলে খরচ বেশি বলা যাবে। তিনি বলেন জাপানের উদাহরণ থেকে বলেন তারা পরিকল্পনা ১৩ বছর আর বাস্তবায়ন করতে সময় নেন ০৩ বছর। আর আমাদের দেশে পরিকল্পনা করতে সময় নেয়া হয় ০১ বছর আর বাস্তবায়নে সময় ব্যয় হয় ০৫ বছর। পরিকল্পনার সময় কিছু ত্রুটি-বিচ্যুতি থাকে। ভূমি অধিগ্রহণের প্রক্রিয়ায় অনেক জটিলতা থাকে বিধায় সময় বেশি লাগে ফলে সময়ের সঙ্গে সঙ্গে খরচ বেড়ে যায়। জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান ভূমি অধিগ্রহণের সময় বিভিন্ন স্থাপনা ও মসজিদ থাকায় স্থাপনা সমূহ অপসারণ করতে অনেক সমস্যা/চ্যালেঞ্জ মোকাবিলা করতে হয় ফলে সময় বেশি লাগে এবং প্রকল্পের খরচ বেড়ে যায়।

প্রশ্ন-০৬ : জনাব মোঃ মোর্শেদ আলম (ফান্টু), সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ ঠিকাদার সমিতি, ঢাকা বলেন PMP Major এর বরাদ্দ সমূহ প্রত্যেকটি জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীগণের অনুকূলে দেয়া গেলে সময় সাশ্রয় হবে। তাছাড়া Rigid Pavement এর দরপত্রে অভিজ্ঞতার ক্ষেত্রে যে কোনো কংক্রিট কাজের অভিজ্ঞতাকে বিবেচনায় নেয়ার দাবি করেন। প্রতি বছর রেট সিডিউল আপডেট করা যায় কি না?

উত্তর : জনাব নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, সওজ ঠিকাদারদের বকেয়া ১৩২ কোটি টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। বকেয়ার দাবী শেষ হওয়া প্রয়োজন, কিছুদিন পরপর কেন বকেয়া দাবী উঠছে, তা নিরীক্ষা করা প্রয়োজন। আগামী জুলাই, ২০১৮ মাসে রেট সিডিউল প্রকাশ করা হবে মর্মে তিনি জানান।

এ সময় জনাব মোহাম্মদ বেলায়েত হোসেন, অতিরিক্ত সচিব (উন্নয়ন), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, Major PMP কাজের ক্ষেত্রে জোন পর্যায়ে বরাদ্দ দেয়ার জন্য আলাপ-আলোচনা হচ্ছে। বিভিন্ন সড়ক বিভাগ হতে বকেয়া প্রস্তাব যথাসময়ে না পাঠানো হয়ে থাকলে দায়ী কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে বিভাগীয় মামলা করা হবে।

প্রশ্ন-০৭ : জনাব সাকিব আহমেদ, সিনিয়র রিপোর্টার, বার্তা ২৪.কম বলেন সওজ'র প্রতিটি প্রকল্পই সম্পন্ন হতে দেরী হয় কেন?

উত্তর : জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, সওজ'র প্রতিটি প্রকল্পই যে সম্পন্ন হতে দেরী হয় তা ঠিক নয়। কিছু কিছু প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের আগেই সম্পন্ন হয়েছে। বিশেষ করে বিদেশী সাহায্যে সম্পাদিত প্রকল্প সমূহের ক্ষেত্রে সাহায্য সংস্থার সঙ্গে নেগোশিয়েশনসহ বিভিন্ন শর্তাদি পূরণ করতে যেয়ে নির্ধারিত সময়ের চেয়ে অধিক সময়ের প্রয়োজন হয়। তাছাড়া বৃষ্টিপাত, বন্যাসহ বিভিন্ন প্রাকৃতিক কারণে এবং ভূমি অধিগ্রহণজনিত জটিলতার কারণে সাধারণতঃ প্রকল্প সমাপ্ত হতে বিলম্ব হয়।

প্রশ্ন-০৮ : রাজিব আহমেদ, রিপোর্টার, দৈনিক সমকাল বলেন, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের স্থায়ীত্ব ২০ বছর ছিল। কিন্তু ০২ বছর শেষে রপ্তা দশা কেন?

উত্তর : জনাব ইবনে আলম হাসান, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জানান যে, ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের স্থায়ীত্ব ছিল ২০ বছর এবং Axle load ছিল ৯৮ মিলিয়ন। গাড়ির ওভারলোড যদি দুই গুন হয় তাহলে ক্ষতির পরিমাণ হয় $২ \times ২ \times ২ \times ২ = ১৬$ গুন, যদি তিন গুন হয় তাহলে ক্ষতির পরিমাণ $৩ \times ৩ \times ৩ \times ৩ = ৮১$ গুন। সেজন্যই দুই বছর শেষে রাস্তা বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ করা না গেলে রাস্তার স্থায়ীত্ব সঠিক রাখা প্রায় অসম্ভব। এসময় জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, দুই হাজার টাকা জরিমানা দিলে পরিবহনগুলো ইচ্ছেমত পরিমাণ পণ্য লোড করতে পারে। তাছাড়া প্রকল্পটির সব রাস্তাও একই সময়ে নির্মাণ করা হয়নি। যে রাস্তাসমূহ আগে নির্মাণ করা হয়েছে সেগুলো যানবাহন চলাচলের জন্য আগে উন্মুক্ত করে দেয়ায় আগে সে অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়া বিগত বছরে প্রচুর বৃষ্টিপাত ও বন্যার কারণেও রাস্তাগুলো বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

প্রশ্ন-৯ : জনাব তাওহীদ, রিপোর্টার (দৈনিক আমাদের সময়) বলেন, পরিবহন সেक्टर কারা নিয়ন্ত্রণ করে? কিছুদিন পূর্বে মন্ত্রণালয়ে প্রজ্ঞাপনের মাধ্যমে Axle load এর পরিমাণ শিথিল করা হয়েছে যা অবৈজ্ঞানিক, এরকম কেন করা হয়েছে?

উত্তর : জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, পরিবহনে Axle load এর পরিমাণ সর্বোচ্চ ২২ টন ছিল যা পরিবহন মালিক ও শ্রমিক সমিতি মেনে নিলেও ব্যবসায়ী সমিতি তা মেনে নেয় নাই। তারা দাবী করেছে যে, Axle load এর পরিমাণ শিথিল করা না হলে তারা পন্য খালাস করবে না। তাই আসন্ন রমযান মাসে পন্যদ্রব্যের দাম যাতে না বাড়ে সেজন্য Axle load এর পরিমাণ সাময়িকভাবে শিথিল করা হয়েছে। তা না হলে দ্রব্যমূল্যের দাম বেড়ে যেতে পারে এবং সরকারের ভাবমূর্তি ক্ষুণ্ণ হতে পারে।

জনাব ইবনে আলম হাসান, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর বলেন সচিব মহোদয় যা বলেছেন এটাই বাস্তব। কিছু কারণে Axle load এর পরিমাণ সাময়িকভাবে শিথিল করা হয়েছে; পরবর্তীতে এটা পরিবর্তন করা হবে। এছাড়া রাস্তার স্থায়ীত্ব বজায় রাখার জন্য প্রতিটি প্রকল্পে কন্সট্রাকশন পিরিয়ড এর পরে অতিরিক্ত আরোও ০৫ বছর মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম রাখা হচ্ছে। ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক ৪-লেন প্রকল্পে মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম ছিল না তাই সমস্যা হয়েছে। বর্তমানে চলমান প্রকল্পসমূহের মধ্যে সাসেক-১, সাসেক-২ এই প্রকল্পগুলোতে মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম রাখা হয়েছে। আর প্রকল্পসমূহ ঠিক সময়মত সম্পাদনের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ পার্ট প্রকল্প হাতে নেওয়ার পূর্বে শেষ করা হলে প্রকল্পগুলো সঠিক সময়ে সম্পাদন করা সম্ভব বলে তিনি আশাবাদ ব্যক্ত করেন।

প্রশ্ন-১০ : জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক, সহকারী প্রকৌশলী, এমআইএস এন্ড এস্টেটস সার্কেল, ঢাকা বলেন, বিলবোর্ড, সাইনবোর্ড, এপ্রোচ রোড এর অনুমতি মন্ত্রণালয়কে না দিয়ে স্থানীয় কর্তৃপক্ষকে দেয়া বাঞ্ছনীয় নয় কি?

উত্তর : জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ জানান যে, বিলবোর্ড, সাইনবোর্ড, এপ্রোচ রোড এর অনুমতি মন্ত্রণালয়কে না দিয়ে স্থানীয় কর্তৃপক্ষকে দেয়া হলে স্থানীয় প্রভাবশালী ব্যক্তিগণ তাদের ক্ষমতা প্রয়োগ করেন বিধায় এটা মন্ত্রণালয়ের এখতিয়ারে রাখা হয়েছে।

সবশেষে গণশুনানীতে অংশগ্রহণকারীদের আর কোন বক্তব্য/প্রশ্ন না থাকায় নিম্নস্বাক্ষরকারী সকলকে সোনার বাংলা গড়ার প্রত্যয়ে সম্মিলিতভাবে কাজ করার অনুরোধ জানিয়ে এবং সভায় আগত উপস্থিত সবাইকে আন্তরিক ধন্যবাদ জানিয়ে সভার সমাপ্তি ঘোষণা করেন।

স্বাক্ষরিত

১১/০৬/২০১৮

(ইবনে আলম হাসান)

পরিচিতি নং-০০১০৩৩

প্রধান প্রকৌশলী

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।

স্মারক নং-১সিই-২৫/২০১৩ (পার্ট-৪)/ ২০৬/০৬

তারিখঃ ২৭/০৬/২০১৮

অনুলিপি সদয় জ্ঞাতার্থে :

- ১। সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
- ২। প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।

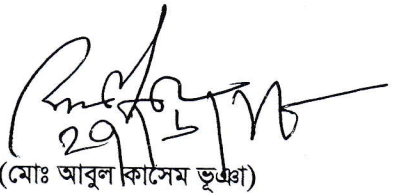
বিতরণ : (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নয়)

- ১। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং, ঢাকা/ টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং, ঢাকা/ ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট উইং, ঢাকা/ যান্ত্রিক উইং, ঢাকা।
- ২। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন, ঢাকা/ ময়মনসিংহ জোন, ময়মনসিংহ/ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা/ রাজশাহী জোন, রাজশাহী/ বরিশাল জোন, বরিশাল/ খুলনা জোন, খুলনা/ চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম/ রংপুর জোন, রংপুর/ সিলেট জোন, সিলেট/ গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।

- ৩। প্রকল্প পরিচালক (অঃপ্রঃ, সওজ), ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রীজ ইমপ্রুভমেন্ট প্রজেক্ট, সেতু ভবন, বনানী, ঢাকা/ টেকনিক্যাল এসিস্ট্যান্স ফর সাবরিজিওনাল রোড ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট প্রিপারেটরি ফ্যাসিলিটি-II, ১৩২/৪, নিউ বেইলী রোড, ঢাকা/ ৩য় শীতলক্ষ্যা সেতু নির্মাণ প্রকল্প, ১৩২/৪, নিউ বেইলী রোড, ঢাকা/ গ্রেটার ঢাকা সাসটেইনেবল আরবান ট্রান্সপোর্ট প্রজেক্ট (বিআরটি, গাজীপুর-এয়ারপোর্ট), বাড়ী নং-৪ (৩য় তলা), রোড নং-২১, সেক্টর-০৪, উত্তরা, ঢাকা/ The Kanchpur, Meghna and Gumti 2nd Bridge Construction and Existing Bridges Rehabilitation শীর্ষক প্রকল্প, ঢাকা/ SASEC Road Connectivity Project: জয়বেদপুর-চন্দ্রা-টাঙ্গাইল-এলেন্দা সড়ক (এন-৪) ৪-লেন মহাসড়কে উন্নীতকরণ প্রকল্প, বাড়ী নং-১২৭, সড়ক নং-২, ব্লক-এ, নিকেতন, গুলশান-১, ঢাকা/ টেকনিক্যাল এসিস্ট্যান্স ফর ডিটেইলড স্টাডি এন্ড ডিজাইন অব ঢাকা-চট্টগ্রাম এক্সপ্রেসওয়ে অন পিপিপি বেসিস প্রকল্প, ১৩২/৪, নিউ বেইলী রোড, ঢাকা/ ক্রস বর্ডার নেটওয়ার্ক ইমপ্রুভমেন্ট প্রজেক্ট (বাংলাদেশ), ঢাকা/ সাসেক সড়ক সংযোগ প্রকল্প-II, এলেন্দা-হাটিকামরুল-রংপুর মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতকরণ প্রকল্প, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা/ আশুগঞ্জ নদীবন্দর-সরাইল-ধরখার-আখাউড়া স্থলবন্দর মহাসড়কে চারলেন জাতীয় মহাসড়কে উন্নীতকরণ প্রকল্প।
- ৪। প্রকল্প পরিচালক (তঃপ্রঃ, সওজ), ৩য় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ প্রকল্প, চট্টগ্রাম/ লেবুখালী সেতু নির্মাণ প্রকল্প, পটুয়াখালী/ ঢাকা-সিলেট মহাসড়ক ভুলতায় ৪-লেন বিশিষ্ট ফ্লাইওভার নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্প, ঢাকা/ “ইটনা-মিঠামইন-অষ্টগ্রাম সড়ক নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্প, কিশোরগঞ্জ/ মাতারবাড়ী কয়লা নির্ভর বিদ্যুৎ উৎপাদন নির্মাণ প্রকল্প (সওজ অংশ), সেতু ভবন, বনানী, ঢাকা।
- ৫। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, আরএইচডি ট্রেনিং সেন্টার, পাইকপাড়া, মিরপুর, ঢাকা।
- ৬। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, এমআইএস এন্ড এন্ট্রিস সার্কেল, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ৭। পরিচালক (তঃপ্রঃ, সওজ), সড়ক গবেষণাগার, পাইকপাড়া, মিরপুর, ঢাকা।
- ৮। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, রোড ডিজাইন এন্ড সেফটি সার্কেল, এলেন্দাবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ৯। সিনিয়র সিস্টেম এনালিস্ট, সওজ, ম্যানেজমেন্ট ইনফরমেশন সেল, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা। ~~কিউইটি~~ RHD Website-এ প্রকাশের জন্য অনুরোধ করা হলো।
- ১০। পরিচালক, নিরীক্ষা ও হিসাব (সওজ), সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১১। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ প্রকৌশলী সমিতি, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১২। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ ডিপ্লোমা প্রকৌশলী সমিতি, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১৩। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ শ্রমিক কর্মচারী ইউনিয়ন, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১৪। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ কর্মচারী ইউনিয়ন, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১৫। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ শ্রমিক ইউনিয়ন, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১৬। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ ওয়ার্কসপ এমপ্লয়ীজ ইউনিয়ন, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ১৭। সভাপতি ও সাধারণ সম্পাদক, সড়ক ও জনপথ ঠিকাদার সমিতি, ঢাকা।

অনুলিপি জ্ঞাতার্থে প্রেরণ করা হলো :-

- ১। নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, প্রশাসন ও সংস্থাপন, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ২। নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, তদন্ত বিভাগ, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ৩। স্টাফ অফিসার, প্রধান প্রকৌশলীর দপ্তর সংলগ্ন ও নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, ইনফরমেশন সার্ভিসেস বিভাগ, সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।
- ৪। নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, সওজ প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, সড়ক গবেষণাগার, মিরপুর, ঢাকা।



(মোঃ আবুল কাসেম ভূঞা)

পরিচিতি নং-০০০১৪৫

অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ (অঃদাঃ)

ম্যানেজমেন্ট সার্ভিসেস উইং

সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা

ও

সদস্য সচিব, সওজ নৈতিকতা কমিটি।