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

স্মারক নং- ২-৪৮৪/০৪ (চমধক)-১৮৪২ (২৫০) তারিখঃ ৩১/১২/১৮

বিষয়ঃ "বাংলাদেশে মানসম্মত সড়ক অবকাঠামো বিনির্মাণঃ সমস্যা ও সম্ভাবনা" শীর্ষক সেমিনারের কার্যবিবরণী প্রেরণ প্রসঙ্গে।

উপরোক্ত বিষয়ে জানানো যাচ্ছে যে, অত্র অধিদপ্তরাধীন সওজ প্রশিক্ষণে কেন্দ্র, মিরপুর, ঢাকা এর আয়োজনে গত ২৩-০৯-২০১৮ তারিখ সকাল ১১:০০ ঘটিকায় কনফারেন্স রুম, ১নং এন ই সি বিল্ডিং, পরিকল্পনা কমিশন, শেরে বাংলা নগর, ঢাকায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম এর সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত "বাংলাদেশে মানসম্মত সড়ক অবকাঠামো বিনির্মাণঃ সমস্যা ও সম্ভাবনা" শীর্ষক সেমিনারের কার্যবিবরণী এতদসংগে সংযুক্ত করে প্রেরণ করা হলো।

সংযুক্তিঃ বর্ণনামতে।

(ইবনে আলম হাসান)
পরিচিতি নং-০০১০৩৩
প্রধান প্রকৌশলী
সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
সড়ক ভবন, তেজগাঁও, ঢাকা।

বরাবর (জ্যেষ্ঠতার ক্রমানুসারে নহে)

১। সিনিয়র সচিব, পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ঢাকা।
২। সচিব, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।
৩। সচিব, ইআরডি, ভৌত অবকাঠামো উইং, পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।
৪। প্রধান প্রকৌশলী, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।
৫। অতিরিক্ত সচিব (অনুবিভাগ/উন্নয়ন/সম্পত্তি/প্রশাসন), সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
৬। স্থপতি মোবাশ্বের হোসেন, ...।
৭। সৈয়দ আবুল মকসুদ,.....।
৮। মাননীয় মন্ত্রী মহোদয়ের একান্ত সচিব, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।
৯। যুগ্ম প্রধান, ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।
১০।অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ .....।
১১।প্রকল্প পরিচালক (অঃপ্রঃপ্রঃ), সওজ .....।
১২। ডিআইজি, হাইওয়ে পুলিশ, ঢাকা।
১৩। তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ .....।
১৪। অতিরিক্ত প্রকল্প পরিচালক (অঃপ্রঃপ্রঃ), সওজ .....।
১৫। নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ .....।
১৬। প্রকল্প ব্যবস্থাপক (নিঃপ্রঃ), সওজ .....।
১৭। সিনিয়র সিস্টেম এনালিস্ট, সওজ .....।
১৮। ড. মোঃ সামসুল হক, অধ্যাপক, পুরকৌশল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়, ঢাকা।
১৯। সম্পাদক/সিনিয়র কলামিস্ট/রিপোর্টার/স্টাফ রিপোর্টার, নয়াদিগন্ত/যুগান্তর/সময় টেলিভিশন/এটিএন বাংলা/বাংলাদেশ প্রতিদিন/মোহনা টেলিভিশন/ঢাকা টাইমস২৪/আলোকিত পৃথিবী/ইটিভি/ডিবিজি নিউজ/যমুনা টেলিভিশন/বৈশাখি টেলিভিশন/সমকাল/চ্যানেল আই/প্রথমআলো/দীপ্ত টেলিভিশন।
২০। সিনিয়র সহকারী প্রধান, ভৌত অবকাঠামো উইং, পরিকল্পনা বিভাগ, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।
২১। আন্তর্জাতিক সম্পাদক, নিরাপদ সড়ক চাই আন্দোলন, সেগুনবাগিচা, কাকরাইল, ঢাকা।
২২। জনসংযোগ কর্মকর্তা, পরিকল্পন মন্ত্রণালয়, শেরে বাংলা নগর, ঢাকা।

অনুলিপি সদয় জ্ঞাতার্থে প্রেরণ করা হলো ঃ

১। সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বাংলাদেশ সচিবালয়, ঢাকা।

১২০

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়
সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
রক্ষণাবেক্ষণ অধিশাখা

"বাংলাদেশে মানসম্মত সড়ক অবকাঠামো বিনির্মাণঃ সমস্যা ও সম্ভাবনা" শীর্ষক সেমিনারের কার্যবিবরণীঃ

সভাপতি : মোঃ নজরুল ইসলাম,
সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
তারিখ : ২৩/০৯/২০১৮
সময় : সকাল ১১.০০ ঘটিকা।
স্থান : কনফারেন্স রুম, ১ নং এন ই সি বিল্ডিং,
পরিকল্পনা কমিশন, শেরেবাংলা নগর, ঢাকা।
উপস্থিতি : পরিশিষ্ট- "ক"

সেমিনারে মূল প্রবন্ধ উপস্থাপন করেন ড. মোঃ আব্দুল্লাহ আল মামুন, পরিচালক (তঃপ্রঃ) সওজ, সড়ক গবেষণাগার, মিরপুর, ঢাকা। তিনি জাতির পিতার স্বপ্নের সোনার বাংলা গড়ার প্রত্যয় এবং তৎকালীন সময়ের আন্তর্জাতিক পরিমন্ডলে বাংলাদেশের নেগেটিভ ব্র্যান্ডিং কে ভুল প্রমাণ করে বাংলাদেশ যে আজ উন্নয়নের রোল মডেল সেই বিষয়টির উপর আলোকপাত করেন।

কিন্তু বর্তমান সময়ে উন্নতির মহাসড়কে বাংলাদেশের অভিযাত্রার প্রমাণক হিসেবে উচ্চ অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন, দারিদ্র বিমোচন এবং পরিবহণ সেক্টরের সার্বিক চিত্র উপস্থাপন করে সড়ক অবকাঠামো উন্নয়নে সরকারের ব্যাপক অগ্রগতির বিষয়ে আলোকপাত করেন।

তার উপস্থাপনায় সড়ক পরিবহনের তথা সড়ক অবকাঠামো সেবা সম্পর্কে সাধারণ সড়ক ব্যবহারকারীদের উন্নয়নের জন্য করণীয় সম্পর্কে বিশদভাবে উপস্থাপনা করেন।

১। সাধারণভাবে বাংলাদেশে সড়ক নির্মাণ ব্যয়বহুল।

২। সময়ের আগেই রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

৩। ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার পরে মেরামত করা (Reactive Maintenance)

৪। সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি পর্যাপ্ত নয়।

৫। সড়ক ব্যবস্থাপনায় বিশৃঙ্খলা বিদ্যমান।

তিনি প্লানিং, ডিজাইন , প্রকিউরমেন্ট , নির্মাণ এবং নির্মাণ পরবর্তী ফেইজে কর্মপদ্ধতি উন্নয়নের মাধ্যমে গুণগতমান অর্জনের বিষয়ে সুনির্দিষ্ট প্রস্তাবনা উপস্থাপন করেন।

তিনি রাস্তা নির্মাণে গুনগতমান বজায় রাখার উপর গুরুত্ব আরোপ করেন। রাস্তার গুণগতমান নিম্ন হওয়ার কারণগুলো এবং এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের প্রকৌশলীদের মতামত উপস্থাপন করেন। উপস্থাপনার শেষ অংশে এই পরিস্থিতি থেকে উত্তরণের জন্য কিছু সুপারিশ উপস্থাপন করেন।

সুপারিশসমূহ হলোঃ

১। সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজে সর্বোচ্চ গুরুত্ব আরোপ করা।

২। প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা বৃদ্ধি

৩। গবেষণার মাধ্যমে সমস্যার দেশীয় সমাধান অনুসন্ধান

৪। প্রশিক্ষণের মাধ্যমে সওজ কর্মকর্তাগণের সক্ষমতা বৃদ্ধি করণ।

ড. মোহাম্মদ শামসুল হক, অধ্যাপক, পুরকৌশল বিভাগ, বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয়:

আলোচনার শুরুতেই প্রফেসর ড, মোহাম্মদ শামসুল হক ব্ল্যাকস্পট ট্রিটমেন্ট সংক্রান্ত প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী মহোদয়ের উদ্যোগ এবং আন্তরিক সদিচ্ছার কথা স্মরণ করে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন।

তিনি বলেন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে পেভমেন্ট এর Structural Design এর উন্নয়ন নিয়ে অনেক কাজ চলমান থাকলেও সড়কের Geometric Design বিষয়ে কাজের পরিমান খুব কম। পরিকল্পনার পর ডিজাইন উন্নয়ন হচ্ছে কিন্তু কাজের Quality কিংবা Sustainability এর দিকে অধিক মনোযোগ আকর্ষণ করেন। তিনি বিশ্বের অন্যান্য দেশের পরিবেশ বান্ধব উন্নয়ণের কিছু উদাহরণ উপস্থাপন করেন।

তিনি উল্লেখ করেন বাংলাদেশের কিছু ধমনী সড়ক দরকার যার উপর ট্রাফিক কখনো থেমে যাবেনা। আমাদের জাতীয় মহাসড়ক গুলো সে পর্যায়ের নয়। মহাসড়ক গুলোতে প্রবেশ নিয়ন্ত্রণের কোন ব্যবস্থা নেই। এতে সড়কের Level of Service (LOS) কমে যাচ্ছে।

তিনি সড়কের মোড় গুলো উন্নয়ণের বিষয়ে গুরুত্ব আরোপ করেন। তিনি চন্দ্রা, ভূলতা, পাদুয়ার বাজার, মহীপাল এলাকার কথা উল্লেখ করে বলেন এ সব জায়গায় ওভারপাস তৈরী না করে ইন্টারচেঞ্জ নির্মাণ করা হলে তা অধিক ফলপ্রসূ হতো। যে সমস্ত মোড়গুলোতে গাড়ী বিভিন্ন দিকে চলাচল করে সে সমস্ত মোড়গুলোতে ইন্টারচেঞ্জ নির্মাণ না করলে কখনোই পুরোপুরি যানজট সমস্যা সমাধান করা সম্ভব নয়। এতে পরবর্তীতে ট্রাফিক ফ্লো বাড়লেও যানযট হবার সম্ভাবনা থাকে না। উদাহরণ স্বরুপ তিনি রাজধানীর কুড়িল ফ্লাইওভার, হাতিরঝিল প্রকল্প এবং জিল্লুর রহমান ফ্লাইওভারের কথা উল্লেখ করেন। মোড় উন্নয়নের জন্য প্রচুর জায়গা এবং একই সাথে অধিক বিনিয়োগও প্রয়োজন। কুড়িলের একটি ইন্টারচেঞ্জ নির্মাণে ৪৬ একর জমি প্রয়োজন হয়েছে, ব্যয় হয়েছে ৩০০ কোটি টাকা। কিন্তু মোড় গুলো উন্নয়ণ না করলে মহাসড়কের ট্রাফিক প্রবাহসমূহ মোড়ে এসে যানজটের/সিগন্যালের কবলে পড়বে।

তিনি প্রস্তাব করেন, মোড় উন্নয়ণের জন্য যদি পর্যাপ্ত বাজেট না থাকে সে ক্ষেত্রে আগে জমি অধিগ্রহণ করে রাখা যেতে পারে। জায়গা থাকলে পরবর্তীতে সুবিধাজনক সময়ে ইন্টারচেঞ্জ নির্মাণ করা যেতে পারে। কিন্তু জায়গা না থাকলে পরবর্তীতে মোড় উন্নয়নের কোন সুযোগ থাকে না।

তিনি আরও বলেন উন্নয়ণের ধারায় গত ৫০ বছরে সড়কে শুধু Linear উন্নয়ণ হয়েছে। রাস্তা ২ লেন থেকে ৪ লেন এর পর ৮ লেন হয়েছে। কিন্তু Functional Development হয়নি। এ ধারা পরিবর্তণ করে Expressway নির্মাণের চিন্তা করতে হবে।

তিনি আরও বলেন Pavement কে Structurally মজবুত রাখতে হলে Overloading অবশ্যই বন্ধ করতে হবে। প্রত্যেকটি রাস্তার Expected Standard load আছে। সে লোডের জন্য ডিজাইন তৈরী করে এরপর প্রজ্ঞাপন জারি করে লোডসীমা বাড়িয়ে ওভারলোড নিয়ন্ত্রণ করা যাবে না।

বিভিন্ন ট্রাক ম্যানুফ্যাকচারিং কোম্পানীসমূহের ওয়েবসাইট থেকে দেখা যায়, তারা ১৬ টন লোড বহনের জন্য ২ এক্সেলের ট্রাক ডিজাইন করে থাকে। যেখানে সরকারি প্রজ্ঞাপনে ২২ টন পর্যান্ত লোড অনুমোদনের কথা বলা হয়েছে, যা গ্রহণযোগ্য হতে পারেনা বলে তিনি উল্লেখ করেন।

তিনি বর্তমান সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ পদ্ধতির কথা উল্লেখ করে বলেন পদ্ধতিগত সমস্যার কারণে সড়কে প্রাথমিকভাবে crack দেখা যাওয়া মাত্র তা মেরামত করা যাচ্ছেনা। সেই crack মেরামত করার জন্য টেন্ডারের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগে অনেক সময় প্রয়োজন হয়। ততোদিনে crack বৃদ্ধি পেয়ে পটহোলস, কিংবা আরও খারাপ অবস্থায় চলে যায়, যা ঠিকাদারের উদ্ধৃত দরে মেরামত করা সম্ভব হয়না। এতে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ও বাড়ছে এবং সঠিকভাবে সড়কের রক্ষণাবেক্ষণ হচ্ছে না। সড়কের জন্য প্রয়োজন performance based maintenance.

PPP (Public Private Partnership) পদ্ধতিতে কাজের ক্ষেত্রে ঠিকাদারকে ২৫-৩০ বছর সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ করতে হয়। ফলে তারা আধুনিক এবং উদ্ভাবনীমূলক ডিজাইন প্রণয়ন করে যাতে করে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় সর্বনিম্ন হয়।

তিনি ড. আব্দুল্লাহ আল মামুন, পরিচালক (তঃপ্রঃ) সওজ এর প্রেজেন্টেশনের সাথে একমত পোষণ করে বলেন সড়ক, নৌ ও রেলপথে পরিবহনের মধ্যে ভারসাম্য থাকা উচিত। অন্যান্য দেশে পণ্য পরিবহনের জন্য ট্রেইলার ব্যবহার করা হয়। আমাদের দেশে ব্যবহৃত হয় কাভার্ড ভ্যান যার ৯০% ই সড়ক পথে পরিবহন করা হয়। সড়কের উপর এই অতিরিক্ত চাপ কমিয়ে সমন্বয় করতে হবে। এর জন্য কিছু Restrictive এবং Incentive policy গ্রহণ করতে হবে। Restrictive হিসেবে road pricing এবং Incentive পলিসি হিসেবে রেল কিংবা নৌপথে অপেক্ষাকৃত কম ভাড়া নেয়ার কথা উল্লেখ করেন তিনি।

সবশেষে ড. মোঃ শামসুল হক বলেন, কারিগরী বিষয়ের সমাধান কারিগরিভাবেই হওয়া উচিত। এসব ক্ষেত্রে ব্যয় কমানোর চিন্তা পরিহার করলেই ভালো হয় বলে অভিমত প্রকাশ করেন।

স্থপতি মোবাশ্বের হোসেন বলেন বাংলাদেশের মহাসড়কসমূহের মধ্যে তুলনামূলকভাবে হাটিকামরুল-নাটোর সড়কের অবস্থা ভালো আছে। অন্যান্য সড়কসমূহ নির্মাণের ক্ষেত্রে এই সড়কের standard অনুসরণ করা উচিত।

তিনি বলেন, আমাদের দেশের রাস্তার দুপাশে সার্ভিস রোড থাকে না। সড়ক তৈরির পর সার্ভিস রোড তৈরির চিন্তা করা হয়, যা বেশিরভাগ সময়ই বাস্তবায়িত হয়না। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে আগে সার্ভিস রোড তৈরি করে এরপর মূল সড়ক তৈরি করা উচিত। এতে করে দেখা যায় সড়ক ৪ লেন করা হলেও এর অর্ধেকের বেশি অংশ পার্কিং এ দখল হয়ে যায়। সার্ভিস রোডের পাশাপাশি পার্কিং এবং বিশ্রামাগার রাখা উচিত। তিনি ট্রাক ড্রাইভারদের সাথে এক সাক্ষাৎকারের কথা উল্লেখ করে বলেন রাস্তার পাশে বিশ্রামাগার এবং খাবারের সবিধা পেলে তারা নিজ অর্থ ব্যয় করে সে সুবিধা গ্রহণ করতে প্রস্তুত। এতে করে তাদের যেমন ক্লান্তি লাঘব হবে, পাশাপাশি সড়ক দুর্ঘটনার হারও হ্রাস পাবে।

তিনি ঢাকা শহরের কথা উল্লেখ করে বলেন, শহরের ভিতরের সড়কগুলোতে যান চলাচলেন পাশাপাশি সড়কের পাশের ফুটপাতে পথচারীদের হাটার ব্যবস্থা রাখা জরুরী। হাটার পরিবেশ তৈরি করতে পারলে যানবাহনের ব্যবহার কিছুটা হলেও কমবে। এতে ট্রাফিক জ্যাম কমবে, যানবাহনে পরিচালনা ব্যয়ও কমবে।

তিনি সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়নের জন্য উন্নত টেকনোলজি ব্যবহারের উপর গুরুত্ব আরোপ করেন।

তিনি উল্লেখ করেন, যুদ্ধ পরবর্তী কাল থেকে বাংলাদেশে অনেক উন্নয়ন হয়েছে। সড়ক অবকাঠামো বিনির্মাণের ক্ষেত্রেও তাঁর ছোয়া আছে। তিনি প্রস্তাব করেন কারিগরী বিষয়সমূহে যদি রাজনৈতিক কারণে কোনো পরিবর্তন, পরিবর্ধন করতে হয়, তবে তা সংশ্লিষ্ট বিষয়ে বিশেষজ্ঞদের দিয়ে অনুমোদন করে নেয়া উচিত।

জনাব সাইদ হাসান শিকদার, মুখ্য প্রকৌশলী, ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন বলেন, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সড়কসমূহের Geometric Design এর প্রতি কম গুরুত্বআরোপ করা হয়। সড়কের Shoulder Width সমূহ একেক ডিপিপিতে একেকভাবে থাকে মর্মে মত প্রকাশ করেন। তিনি বলেন সওজ এর Standard এ 1.5m এবং 1.2m চওড়া Shoulder এর কথা বলা হয়েছে। তিনি এই Double Standard এর বিষয়টি পরিবর্তনের জন্য অনুরোধ করেন। উদাহরণস্বরুপ তিনি বলেন Federal Highway এর Website থেকে দেখা গেছে তাদের সড়কে সোল্ডার ৮ফিট পর্যন্ত চওড়া হয়ে থাকে।

তিনি সড়কের Drainage এর সমস্যার কথা উল্লেখ করে বলেন, প্ল্যানিং কমিশনে প্রেরিত ডিপিপি গুলোতে সড়কের ড্রেনেজ উন্নয়ণের বিষয়ে তেমন কোন প্রস্তাব পরিলক্ষিত হয়নি। যেহেতু ড্রেনেজ ব্যবস্থাপনার কারনে বিভিন্ন সমস্যা দেখা দিচ্ছে। তিনি প্রস্তাব করেন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ড্রেনেজ এর জন্য আলাদা একটি সেল গঠন করা যেতে পারে।

তিনি উল্লেখ করেন, প্লানিং কমিশন কখনও প্রকৌশলগত বিষয়ে ব্যয় কমানোর সুপারিশ করেনা। অবকাঠামো উন্নয়নের বিষয়ে প্লানিং কমিশন যথেষ্ট আন্তরিক। তারা শুধু একটি Standard অনুসরণ করতে অনুরোধ করে থাকেন।

ওভারলোডিং কমানোর জন্য তিনি একটি Intellectual Innovation করার পরামর্শ দেন। শুধুমাত্র প্রজ্ঞাপন জারী এবং রেগুলেশনে সীমাবদ্ধ না থেকে এমন কোন ধারণা দরকার যাতে করে ব্যবহারকারীরা নিজ থেকেই ওভারলোডিং বন্ধ করে দেন।

সবশেষে তিনি সওজ প্রকৌশলীদের ডিপিপি ভালো করে প্রণয়নের জন্য অনুরোধ করেন। সড়কের Life Cycle Cost Analysis যাতে যথাযথভাবে করা হয় এ বিষয়ে তিনি গুরুত্ব আরোপ করেন।

ডিআইজি, হাইওয়ে পুলিশ বলেন, সড়ক অবকাঠামোকে sustainable করতে হলে অবশ্যই overload কন্ট্রোল করতে হবে। তিনি বলেন বিভিন্ন সময়ে মেঘনা সেতু এলাকায় দায়িত্ব পালনকালে তিনি দেখেছেন সেতুর উপরে ১৬ টনের ট্রাকগুলো ৪৭-৭২ টন পর্যন্ত লোড বহন করে থাকে।

পরবর্তীতে ২০১৭ সালের ১ ডিসেম্বর সরকারি প্রজ্ঞাপন জারীর মাধ্যমে ২ এক্সেলের গাড়ী ২২ টন এবং ৩ এক্সেলের গাড়ী সর্বোচ্চ ৩০ টন লোড বহন করার আদেশ জারী করা হয়। সে সময়ের প্রেক্ষাপটে ১৬ টনের গাড়ীকে ২২ টন বহনের আদেশ কার্যকর করতেও অনেক কষ্টভোগ করতে হয়েছে। তবে সুফল হচ্ছে এই প্রজ্ঞাপন জারীর পর ২ এক্সেলের গাড়ীর ২২ টনের উপর লোড নিতে দেয়া হচ্ছেনা।

তিনিও সড়ক, নৌ ও রেলপথের সমন্বিত ব্যবস্থার উপর গুরুত্ব আরোপ করেন। এ প্রসঙ্গে তিনি বলেন চট্টগ্রাম বন্দর থেকে কন্টেইনার সমূহ সড়ক পথে ঢাকা আসে। এটা না করে যদি রেলপথে আনা যেতো তাহলে সড়কের উপর চাপ কমতো। রেলপথে আসলে তা কমলাপুর স্টেশনে না এনে সরাসরি গাজীপুরের শ্রীপুরে নিয়ে যাওয়ার ব্যবস্থা করা গেলে এ ব্যবস্থাটি আরও কার্যকরী হতো।

তিনি প্রস্তাব করেন, মহাসড়কে স্বল্প গুরুত্বের জন্য বাস ট্রান্সপোর্টের ব্যবস্থা করতে পারলে সাধারন জনগণ এর সুফল ভোগ করবে। নসিমন, করিমোনের চাহিদা কমে যাওয়ায় তখন সেগুলো অনোনুমোদিত ভাবে মহাসড়কে চলে আসার ঘটনা ঘটবেনা। এতে Road Safety ও নিশ্চিত করা যাবে।

জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম, সচিব, IMED

তিনি বলেন সড়ক অবকাঠামো নির্মাণের লক্ষ্যে আগামী ৫০ বছরকে সামনে রেখে মাস্টারপ্ল্যান করা দরকার।

বর্তমানে প্রেরিত ডিজাইনগুলোতে ড্রেন নেই, শোল্ডার উঁচু, সড়কের ইতিহাস নেই। কিন্তু ডিপিপি গুলোতে গত ৫ বছরে সড়কে কত ব্যয় হয়েছে তা life cycle analysis এ থাকা উচিত। তিনি Road side maintenance এর বিষয়েও গুরুত্ব আরোপ করেন। তিনি উল্লেখ করেন, আমাদের দেশের আবহাওয়া উপযোগী করে সড়ক নির্মাণে মিক্স ডিজাইনসমূহ পরিবর্তন করা উচিত।

জনাব জুবায়ের ফয়সাল, সময় টেলিভিশন

তিনি প্রশ্ন করেন, ২০১৬ সালের ১৭ই মার্চ একনেক এ যশোর – খুলনা মহাসড়ক উন্নয়ন প্রকল্পটি পাশ হয়। কিন্তু গত ২ বছরেও এর কাজ হয়নি। তিনি বলেন, মংলা বন্দর, বেনাপোল বন্দর এবং ঢাকা সাথে যশোরের যোগযোগ রক্ষায় সড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। অদ্যবধি এর কাজ সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়টি জানতে চান তিনি।

প্রশ্নের জবাবে প্রধান প্রকৌশলী, সওজ মহোদয় প্রশ্নটি আজকের সেমিনারের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয় উল্লেখ করে বলেন, চলমান বর্ষা মৌসুম শেষ হলে সড়কের উন্নয়নের ভৌত কাজ সমূহ শুরু হবে।

জনাব মোঃ আবুল কালাম আজাদ, প্রধান প্রকৌশলী, স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর

তিনি বলেন, বর্তমান ই-জিপি সিষ্টেমে একজন ঠিকাদারের হাতে কয়টি কাজ চলমান আছে এ সংক্রান্ত কোনো তথ্য নেই। নিজস্ব ডাটাবেইজের মাধ্যমে একটি নির্দিষ্ট অধিদপ্তরে ঠিকাদারের চলমান কাজ কয়টি তা জানা যায়। কিন্তু সমগ্র বাংলাদেশে তার অধীনে চলমান কাজের সংখ্যা সম্পর্কে কোনো ধারণা পাওয়া যায় না। ফলে ঠিকাদারগণ কাজের চাপে মানসম্মত কাজ করার বিষয়ে আগ্রহী হয় না কিংবা অনভিজ্ঞ শ্রমিক এবং টেকনিশিয়ানদের মাধ্যমে কাজ সম্পাদন করতে চায়। তাই ই-জিপি সিস্টেমে ঠিকাদারের contracts in hand অপশনটি চালু করার প্রস্তাব করেন তিনি।

প্রকৌশল অধিদপ্তর গুলোতে contract administration অনেক ত্রুটি আছে। Administer এবং মনিটরিং এর পদ্ধতি সব দপ্তরে একরকম করা গেলে এর একটি আদর্শ মান বজায় থাকবে।

Multimodal transport এর বিষয়ে তিনি বলেন, BIWTA এর অধীন river transport এর ক্ষেত্রে classified route এর সাথে বেশ কিছু unclassified route ও আছে। যার সমন্বয় সাধন করা উচিত।

Overloading বিষয়ে তিনি বলেন, প্রায়সই ট্রাকের দুপাশে আলাদা ধাতব বডি সংযুক্ত করে এর loading capacity বৃদ্ধি করতে দেখা যায়। এ বিষয়টি BRTA অনুমোদিত কিনা তা জানতে চান। তিনি আরও বলেন, শুধুমাত্র সড়কের উপরে weigh স্কেল বসিয়ে overload নিয়ন্ত্রণ না করে তা যদি source এ নিয়ন্ত্রণ করা যায় তাহলে ব্যবস্থাটি আরও কার্যকর হবে। উদাহরণসরূপ: যেসব সীমান্ত দিয়ে পাথর এবং অন্যান্য নির্মাণ সামগ্রী আমদানী করা হয় সেসব সীমান্ত কিংবা বন্দরে overload নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে।

বাংলাদেশে যেসব বিটুমিন আমদানী করা হয়, তিনি সেগুলোর বিস্তারিত তথ্যের একটি ডাটাবেইজ তৈরীর প্রস্তাব করেন। যেমন, বিটুমিন সমূহ কোথা থেকে আমদানী করা হয়, বিটুমিন আমদানীর পর তা manipulation এর কোনো সুযোগ আছে কিনা ইত্যাদি বিষয়সমূহ ডাটাবেইজে সংরক্ষিত থাকবে।

<u>সৈয়দ আবুল মকসুদ, বিশিষ্ট সাংবাদিক ও কলামিষ্ট</u>

তিনি বলেন বাংলাদেশে মানুষ বেশি, সমস্যাও তাই বেশি। উন্নত দেশের সাথে আমাদের অবস্থার তুলনা করলে চলবে না। উন্নয়নের জন্য রাজনৈতিক অঙ্গীকার সমূহ ঠিক রাখতে হবে। এজন্য দূরদৃষ্টি প্রয়োজন বলে উল্লেখ করেন।

<u>সিরাজুল মইন জয়, আন্তর্জাতিক সম্পাদক, নিরাপদ সড়ক চাই প্রতিনিধি</u>

তিনি বলেন, সড়কে নিরাপত্তা বৃদ্ধির লক্ষ্যে সড়ক ব্যবাহারকারীদের সচেতনতা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। সড়ক যখন ২-লেন থেকে চওড়া হয়ে ৪-লেন হয় তখন অনেক সময় ব্যবহারকারীগণ এর ব্যবহার সম্পর্কে বুঝতে পারে না। তাই সকলের সচেতনতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে Road Safety Campaign করা যেতে পারে।

<u>রওশন আরা খানম, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ</u>

তিনি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বিভিন্ন সমস্যা যেমন Overloading এর কারণে বেইলী ব্রীজ ভেঙ্গে যাওয়া, Slow Moving vehicle, Interchange, Service Road নির্মাণে জমির অপ্রতুলতা ইত্যাদি সমস্যাসমূহ তুলে ধরেন।

<u>জনাব মোঃ নজরুল ইসলাম, সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ</u>

সচিব মহোদয় শুরুতেই উল্লেখ করেন তিনি একসময় প্লানিং কমিশনের সদস্য ছিলেন। তিনি জানান রাস্তা ব্যবহারকারীদের কিছু perception এর ঘাটতি রয়েছে। রাস্তা নিয়ে পত্র পত্রিকা, টকশো-তে অনেক আলোচনা হচ্ছে। এতে তিনি একটি Workshop/Seminar করার চিন্তা করেন যেখানে সড়ক সংক্রান্ত অংশীজনেরা নিজস্ব মতামত ব্যক্ত করতে পারবেন।

তিনি বলেন, গত ১০ বছরে সড়কে বিপুল পরিমাণ উন্নয়ন কাজ হয়েছে। যে কাজগুলো Rapidly করতে হয়েছে তার জন্য হয়তো compromise design করতে হয়েছে। কিন্তু যে কাজগুলো সময় নিয়ে করা হয়েছে সেগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন এ বিষয়ে প্রকৌশলীদের আত্মজিজ্ঞাসার সময় এসেছে।

বিভিন্ন জায়গায় সড়কের পাশের ড্রেনগুলো বন্ধ করে দেওয়া হচ্ছে। রাস্তার পাশের কাঁচা বাজারের সমস্ত আবর্জনা ড্রেন এ ফেলে ড্রেন বন্ধ করে দেওয়া হচ্ছে। এসব বিষয় দেখার দায়িত্ব সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর নয়। স্থানীয় প্রশাসনকে এ বিষয়ে এগিয়ে আসতে হবে।

উৎসব/অনুষ্ঠানাদি উপলক্ষে অনেক সময় চলমান উন্নয়নমূলক কাজের গতি কমিয়ে বাস্তব প্রয়োজনে জরুরি ভিত্তিতে রাস্তা passable করার কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়। তখনি পত্র-পত্রিকার সংবাদে দেখা যায় তাড়াহুড়ো করে রাস্তা মেরামতের সংবাদ। প্রকৃতপক্ষে এগুলো দৈনন্দিন কার্যক্রমেরই অংশ।

তিনি বলেন, সওজ এর ল্যাবরেটরি ভালোভাবে কাজ করতে পারছেনা। এ দায়িত্ব সড়ক ও জনপথেরই। জনবল বৃদ্ধি করার পর যদি তারা আন্তরিকভাবে কাজ না করে তাহলে এই জনবল বৃদ্ধিতে কোনো লাভ নেই।

তিনি সড়কের প্রকল্পগুলোতে রক্ষণাবেক্ষণের কাজে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ রাখার উপর গুরুত্ব আরোপ করে পরিকল্পনা কমিশনকে সহনশীলতার সাথে বিষয়টি বিবেচনার জন্য অনুরোধ করেন।

বর্তমান মহাসড়কগুলোতে slow traffic এর জন্য আলাদা কোন সুবিধা রাখা হয়নি। ফলে একই সড়কে দ্রুতগামী যানের সাথে এগুলোও চলাচল করছে। Slow moving vehicle এর জন্য আলাদা লেন, সার্ভিস লেন, বিশ্রামের স্থান এ ব্যবস্থাগুলো আমাদের মহাসড়কে করা উচিত।

মহাসড়কে যেহেতু speed breaker ব্যবহার করা যায় না, তাই প্রয়োজনীয় স্থানগুলোতে overpass/ underpass ব্যবহার করতে হবে।

রাস্তার পাশের স্থাপনার উল্লেখ করে তিনি বলেন এগুলো নিয়ন্ত্রণ করতে হবে। কারণ বাড়ি/ বাজারের পানি রাস্তায় আসলে রাস্তা ভাঙবেই।

তিনি বলেন, আগে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ে প্রায়ই বাইপাস সড়কের বিভিন্ন আবেদন আসতো। বাইপাস সড়ক নির্মাণের পর দেখা যায় তার আশেপাশে আর একটি শহর তৈরি হয়। তখন তাকে বাইপাস করার জন্য আরেকটি সড়কের প্রয়োজন হয়। ফলে বর্তমানে বাইপাস সড়ক নিরুৎসাহিত করা হচ্ছে।

তিনি Multimodal transport বিষয়ে বিশ্বের অন্যান্য দেশের কিছু উদাহরণ তুলে তুলে ধরেন। বিদেশে ঘর থেকে ব্যক্তিগত গাড়ী বের করলেই বিভিন্ন স্থানে টোল প্রদান করতে হয়। টোল আদায় পদ্ধতি স্বয়ংক্রিয় হওয়ার কারণে এতে সময় নষ্ট হয়না এবং যানজটের সম্ভাবনাও থাকে না। আমাদের দেশের টোল আদায় সিস্টেমকেও স্বয়ংক্রিয় করার বিষয়ে চিন্তাভাবনা করার পরামর্শ দেন তিনি।

মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে পর্যাপ্ত পরিমান logistic support যোগানের পরামর্শ দেন। তিনি বলেন সড়কে অপর্যাপ্ত হলেও Bay আছে, কিন্তু সড়ক বিভাগগুলোতে রেকার থাকেনা। ফলে কোনো একটি দুর্ঘটনা ঘটলে দূরবর্তী স্থান থেকে রেকার সংগ্রহ করে আনতে আনতে দীর্ঘ যানজটের সৃষ্টি হয়।

তিনি সড়ক নির্মাণ পদ্ধতি এবং সংস্কার ও রক্ষণাবেক্ষণকে আধুনিকায়ন করতে সওজ প্রকৌশলীদের পরামর্শ দেন। তিনি বলেন প্রয়োজনে সড়ক নির্মাণ এবং এর ব্যবহার সংক্রান্ত বিষয়াদি পাঠ্যবইয়ের অন্তর্ভুক্ত করে Road safety জোরদার করা যায়। সেইসাথে মহাসড়কগুলোতে প্রয়োজনীয় সাইন-সিগন্যাল এবং দূরত্ব ও গন্তব্য ফলক/ বোর্ড স্থাপনের উপর গুরুত্ব আরোপ করেন।

তিনি সড়কের জনবল বৃদ্ধি এবং কর্মকর্তা-কর্মচারীদের প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ প্রদান করা আবশ্যক বলে মত প্রকাশ করেন। প্রয়োজনে অন্যান্য সংস্থার মতো একাডেমি তৈরি করে প্রশিক্ষণ দেয়ার কথা বলেন। নিজস্ব প্রশিক্ষণ একাডেমি তৈরির আগ পর্যন্ত অন্য সংস্থার প্রশিক্ষণ একাডেমি ব্যবহার করা যেতে পারে।

সবশেষে তিনি বলেন, উন্নত দেশগুলোতে রাস্তায় কোনো stoppage থাকেনা। আমাদের রাস্তাঘাটের মানও বিদেশের মতো করতে হবে।

মোঃ নজরুল ইসলাম
সচিব

পরিশিষ্ট– 'ক'

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

বিষয়ঃ বাংলাদেশ মানসম্মত সড়ক অবকাঠামো বিনির্মাণঃ সমস্যা ও সম্ভাবনা বিষয়ক সেমিনার

তারিখঃ ২৩ সেপ্টেম্বর, ২০১৮

আয়োজনেঃ সওজ প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, মিরপুর, ঢাকা।

স্থানঃ কনফারেন্স রুম, ১নং এন ই সি বিল্ডিং, পরিকল্পনা কমিশন, শেরেবাংলা নগর, ঢাকা।

Attendance Sheet

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৩/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
1	ইবনে সীনার হাসান প্রধান প্রকৌশলী		01780982800
2	মো: সফিকুল ইসলাম সচিব, আইএমইডি		01707066667
3	সাফিউল হোসাইন অতি: সচিব, RTHD		01711880490
4	মোহাম্মদ জেলাউর হোসাইন অতিরিক্ত সচিব RTHD		01918484602
5	রওশন আরা বেগম অতিরিক্ত সচিব RTHD		01733954750
6	মোঃ আজহারুল ইসলাম খান অতিরিক্ত সচিব RTHD		01713031739
7	মোঃ আতিকুল ইসলাম ডি আই জি		01713373092
8	মো: আব্দুল কালাম আজাদ প্রধান প্রকৌশলী ওএন্ডএম		01711662800
9	ড. মাহবুব হাসান সিদ্দিকী যুগ্ম প্রধান চীফ এক্সিকিউটিভ অফিসার		01552617855
10	[illegible]		01[illegible]782639

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৩/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
11	মো: রফিকুল আমিন প্রকল্প পরিচালক (এ:পু:প্র:) সড়ক সেতু প্রকল্প কার্যালয়,		০১৭৬০৬৮৪২২২
12	মো: সামসুল হক উপপ্রকল্প পরিচালক (মো:পু:প্র:,সড়ক) ৩য় সড়ক সেতু নির্মাণ উপপ্রকল্প		০১৭৬০৯৮২৮৮৮
13	মো: ইসমাইল প্রধান প্রকৌশলী (এ:ও: ও:), সড়ক পরিবহন ও যোগাযোগ মন্ত্রণালয়	23/09/2018	০১৭৩০০৩৪২২৬
14	রিয়াজ আহমেদ জাবের প্রকল্প পরিচালক (উ.প্র.) সড়ক		০১৭৩ ০৩৫ ৪২৪১
15	মো: আ: আউয়াল মোল্লা তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক		01730782581
16	মোহাম্মদ আজম খান খাদেম উ: প্র: সড়ক		01730782532
17	মো: জিকরুল হাসান উ: প্র:, সড়ক		01730354232
18	মো: আমানউল্লাহ উ: প্র: সড়ক		01730782678
19	মো: মাহবুব-ই-রব্বানী পরিচালক (মো: পরিকল্পনা)		01705565096
20	মাসুদুল হাসান BDCOE, Banglaw		01797226287
21	Shaid Ripon Staff Reporter Amader orthoneeti		01964850319
22	Abdullah Mojumder S.R. Daily Sunglass		01717803247

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৩/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
23	মিরাজুল মুইন জয় আন্তর্জাতিক অনুবাদক নিরাপদ সড়ক চাই	Miraj-ul Moin Joy	01715607855
24	সৈয়দ মাহবুবুল আলম প্রকল্প পরিচালক (ভারপ্রাপ্ত) সড়ক ... প্রকল্প	23/09/18	01708139640
25	মো: জনিরুজ্জামান উ:প্র:, সওজ প্রশাসন ও সংস্থাপন	23/09/18	01730782504
26	এ.কে.এম মাহমুদুল হক উ: প্র:, সওজ প্রকল্প: ডিজাইন এন্ড (সমন্বয়)	২৩/৯/১৮	01730782572
27	মোঃ খালেদ কায়েস উ: প্র: সওজ পরিচালক সার্কেল	২৩/৯/১৮	01730782542
28	মোহাম্মদ আকবর হোসেন সহকারী অতি: প্র: প্রকৌশলী (ভারপ্রাপ্ত) সড়ক ও জনপথ	23.09.18	01730554283
29	আবু সাঈদ মোঃ মুনসিফ উপসচিব, প্রকৌশলী সওজ	২৬/০৯/২০১৮	01713060516 asmmunn@yahoo.com
30	শ্যামল কুমার ভট্টাচার্য তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ	26/09/18	01708139626 shyamalbhat@yahoo.com
31	মো: আব্দুল লতিফ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ	26/09/18	01714173346 Nalim.Rahman.rhd@gmail.com
32	এ.এস.এম ইকরামুল হক তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ		01712037814
33	চন্দন কুমার বসাক তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সওজ		01730782517
34	এ.কে.এম, রফিকুল ইসলাম উ: প্র: প্র: (সওজ) কেন্দ্রীয় ভবন উইং		01730782571

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৬/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
35	কাজী শাহরিয়ার, সহকারী পরিচালক প্রকৌশলী সড়ক ও জনপথ, সার্কিট হাউজ		01799985240
36	মো: আবদুস সবুর খান, সহকারী প্রকৌশলী সওজ		01730782592
37	মো: রফিকুল ইসলাম, নির্বাহী প্রকৌশলী যান্ত্রিক বিভাগ		01730782818
38	[illegible]		01913257860
39	মো: সাইফুল আলম, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী সওজ, ঢাকা জোন সার্কিট হাউজ		01730782503
40	মো: মাসাউদ হক, উপ: প্রধান প্রকৌশলী, বিআইডব্লিউটিএ		01730354219
41	আলহাজ্ব মো: আবুল কাশেম, সড়ক পরিবহন মালিক সমিতি।		01711-593550
42	ড: মো: আমজাদ হক, অধ্যক্ষ, কুয়েট		01789172999
43	মুনাতি মোহাম্মদ হোসেন		01711698889
44	[illegible]		01817023643
45	[illegible]		0173-7686901
46	সুবীর কিশোর চৌধুরী, সহকারী, [illegible]		01711824973

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৬/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
47	মো: রিয়াজুল ইসলাম সিনিয়র সচিব সড়ক বিভাগ	২৬.৯.১৮	০১৭১৬০৪৪৬৬৬
48	মো: জাহাঙ্গীর হোসাইন নি: প্র:, সওজ	২৬/৯/১৮	০১৭৩০৭৮-২০২২
49	মো: মাহবুবুল হক নি: প্র: সওজ		০১৭৩০৭৮২৫০৫
50	মো: এহসান হোসেন নি: প্র:, সওজ	২৬.০৯.২০১৮	০১৭৩০৭৮২৮১০
51	মিন্টু রঞ্জন দেবনাথ নি: প্র:, সওজ	২৬/৯/১৮	০১৭৩৭৭৮৫২৪৭
52	মো: এনামুল হক উ: প্র: সওজ	২৬/৯/১৮	০১৭৩৭৭৮০২৪৬
53	মো: জাহাঙ্গীর আলম নি: প্র: সওজ		01730782590
54	মোহাম্মদ সাইদ সরকার নি: প্র:	২৬/৯/১৮	01730782574
55	ফাহমিদা হক খান নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ	২৬/৯/১৮	01730782528
56	কাজী সাইদা মমতাজ সিনিয়র সিস্টেম এনালিস্ট সওজ	২৬/৯/১৮	01730782515
57	নবিল আহমেদ Exn, RHD		01730782586
58	মোঃ আব্দুল্লাহ আল মামুন		01979881133

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ~~২৬/০৯/২০১৮~~	মোবাইল নং
59	Annesha Das Hasi SDE, RHD	Annesha	01816542513
60	Roshni-A-Patwari	Patwari	01730782512
61	SHAHANA FERDOUS EE, RHD	Shahana Ferdous	01916364776
62	Md. Wahiduzzaman EE, RHD	23.9.18	01711155247
63	Mohammad Momenul Islam Uridha EE, RHD	23/9/18	01819126628
64	Faeg Ahammad EE, RHD	23/09/2018	01730782913
65	AMIT KUMAR CHAKRABARTY, EE, RHD	~~01730354332~~	01730354332
66	Astia Sultana EE, RHD		01730782513
67	Mahafuza Rahman EE Road design		01720576935
68	H.M.N. Zaman		01719514439
69	Tanzila Nishum Reporter Mohona TV		01924047448
70	Rejana Akter	Farjana	01781439818

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ২৬/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
83	[illegible]		01712363720
84	হামিদ সরকার [illegible]		[illegible]
85	[illegible]		01552542476
86	বিমলা চন্দ্র দাস নি: প্র: [illegible]	23/9/18	01715604884
87	কিশোর কান্তি রাউত তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী [illegible]	23/09/2018	01718-641927
88	[illegible] তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, [illegible]	23/09/2018	01711-966891
89	[illegible] প্রকাশ চৌধুরী নির্বাহী প্রকৌশলী, [illegible]	23.09.2018	01799985248
90	পার্থ দাশ গুপ্ত নির্বাহী প্রকৌশলী, [illegible]	23/09/2018	01799985252
91	মো: [illegible] হাবিব নির্বাহী প্রকৌশলী, [illegible]		01730354221
92	মোহাম্মদ [illegible] [illegible], [illegible]	23.09.18	01682250677
93	[illegible]	[illegible]	01552800020
94	[illegible]		01718015966

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ১৫/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
95	মো: নাজমুল হাসান সি. সহ প্রকিশন		01711978192
96	কাজী তাজুল ইসলাম প্রধান সংবাদদাতা বাংলাদেশ সমাচার		01552494364
97	Mahbub-ar-Rahman BLITZ Managing Editor		01720522999
98	Sayf Ullah Bulbul	Sayf	01922763888
99	Rezvi Newaz Channel-i		01713915303 rezvinewaz@yahoo.com
100	Jahangir Shah Sr. Reporter Prothom Alo		01552385442 jskajalbd@gmail.com
101	Bayezid Ahamed Special Correspondent Deepto TV		01819721140 bayezid_tv@yahoo.com
102	Rejaul Karim Byron Senior Reporter The Daily Star		01713180061 rk.byron@gmail.com
103	Mohammad Zakariya Staff Correspondent Bangladesh Post	Zakariya	01912287632 zk_kabbo@yahoo.com
104	Shobnom Sharmin Photojournalist Bangladesh Post		01703184703 shobnom0007@gmail
105	ASFIA SULTANA EE, RHD	asfia sultana	01730782513 asfia71@yahoo.com
106	M. Afia Hussain EE, RHD, PM, SASEC2		01713018279 hawkeye713@gmail.com

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	স্বাক্ষর ১৮/০৯/২০১৮	মোবাইল নং
107	Salma Akter KAV KY, CC, R/HD		01713129996
108			
109			
110			
111			
112			
113			
114			
115			
116			
117			
118			