

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার
 পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
 বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ
 শের-ই-বাংলা নগর, ঢাকা।

চূড়ান্ত প্রতিবেদন

“বাংলাদেশ রেলওয়ের পার্বতীপুর-কাঞ্চন-পঞ্চগড় এবং কাঞ্চন-বিরল মিটার গেজ সেকশনকে ডুয়েল গেজে
 এবং বিরল-বিরল বর্ডার সেকশনকে ব্রড গেজে রূপান্তর” শীর্ষক প্রকল্প।



জুন, ২০১৪

প্রকৌশলী এ,কে,এম মুশফিকুর রহমান

নির্বাহী সারসংক্ষেপ (Executive Summary)

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) কর্তৃক এডিপিভুক্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি সীমিত সংখ্যক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়ে থাকে। প্রকল্প বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যা নিরসনসহ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের নিমিত্ত সময়োচিত পদক্ষেপ নেয়ার লক্ষ্যে আইএমইডি সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থাগুলোকে অবহিত করে থাকে। বাংলাদেশ সরকার ও জেডিসিএফ এর অর্থায়নে নিরাপদ ও আরামদায়ক ভ্রমণ নিশ্চিতকরণ, বাংলাদেশের অভ্যন্তরে ব্রড গেজ রেল নেট-ওয়ার্কের সংযোগ স্থাপনসহ ভারতীয় রেল নেটওয়ার্কের সঙ্গে বাংলাদেশ রেল নেটওয়ার্ক সংযোগ ও স্থগিত আন্তঃদেশীয় বাণিজ্য পুনরায় শুরু করার লক্ষ্যে ২০০৯-২০১০ অর্থ বছর হতে “বাংলাদেশ রেলওয়ের পার্বতীপুর-কাঞ্চন-পঞ্চগড় এবং কাঞ্চন-বিরল মিটার গেজ সেকশনকে ডুয়েল গেজে এবং বিরল-বিরল বর্ডার সেকশনকে ব্রড গেজে রূপান্তর” শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম শুরু করা হয়। মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৯৮১৭৯.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও ফেব্রুয়ারি ২০০৯ হতে জুন ২০১২ মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপি’তে বাস্তবায়নকাল জুন ২০১৫ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয় এবং বাস্তবায়ন ব্যয় দাঁড়ায় ১০৬৪১৫.২৮ লক্ষ টাকা (এক হাজার চৌষট্টি কোটি পনের লক্ষ আটশ হাজার টাকা)। তন্মধ্যে জিওবি ৮২৩৫.৪৩ লক্ষ টাকা এবং জেডিসিএফ ৯৮১৭৯.৮৫ লক্ষ টাকা।

আইএমইডির রাজস্ব বাজেটের আওতায় ২০১৩-২০১৪ অর্থ বছরে রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন বর্ণিত প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে। এ লক্ষ্যে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের নিমিত্ত ব্যক্তি-পরামর্শক নিয়োজিত করা হয়েছে। প্রকল্পটি দেশের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের ৩টি জেলা ও ৯টি উপজেলা জুড়ে বিস্তৃত। এগুলো হচ্ছে : দিনাজপুর জেলার পার্বতীপুর, চিরির বন্দর, দিনাজপুর সদর, বিরল, বোচাগঞ্জ উপজেলা, ঠাকুরগাঁও জেলার পীরগঞ্জ ও ঠাকুরগাঁও সদর উপজেলা এবং পঞ্চগড় জেলার আতোয়ারী ও পঞ্চগড় সদর উপজেলা।

নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য নিয়োজিত ব্যক্তি পরামর্শকের কার্যপরিধি (TOR) নিম্নরূপঃ

- নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালনার মাধ্যমে অনুমোদিত ডিপিপির অঙ্গ ভিত্তিক হালনাগাদ আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি বিশ্লেষণ।
- স্পেসিফিকেশন অনুসারে সম্পাদিত কাজের মান ও পরিমাণ যাচাই করণ।
- প্রকল্পের বাজেট বরাদ্দ, দরপত্র চূড়ান্তকরণ, ঠিকাদার কর্তৃক সম্পাদিত কাজ এবং প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের সমস্যা চিহ্নিতকরণ ও সমস্যা উত্তরণের সুপারিশ প্রণয়ন।
- ডিপিপিতে বর্ণিত লক্ষ্যমাত্রা ও উদ্দেশ্য বিশ্লেষণ এবং পুনঃমূল্যায়ন।
- পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এর আওতায় দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও পর্যালোচনা।
- নিবিড় পরিবীক্ষণের উপর দিনব্যাপী কর্মশালা পরিচালনা।

কার্যপরিধি অনুযায়ী পরামর্শক কর্তৃক নিবিড় পরিবীক্ষণের কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়।

পরামর্শকের চুক্তির শর্তানুসারে পরিবীক্ষণ কার্যক্রম ৪ মাসের মধ্যে সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত ছিল। নভেম্বর ১, ২০১৩ চুক্তি সম্পাদিত হয়। বিভিন্ন কারণে বর্ণিত সময়ের মধ্যে পরিবীক্ষণ কাজ সমাপ্ত না হওয়ায় ব্যক্তি পরামর্শকের আবেদনের প্রেক্ষিতে চুক্তির মেয়াদ দু'দফায় মে ৩১, ২০১৪ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়।

নিবিড় পরিবীক্ষণের মূল উদ্দেশ্য এবং পরামর্শকের কার্যপরিধির (TOR) ভিত্তিতে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (Inception Report) আইএমইডি কর্তৃক অনুমোদনের পর প্রতিবেদনে উল্লেখিত কর্মপরিকল্পনা অনুসারে ৫ দফায় মোট ২২ দিন প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শনপূর্বক মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

এপ্রিল, ২০১৪ পর্যন্ত ১৪৮কিঃমিঃ ডিজি/বিজি ট্র্যাকের মধ্যে ১১৪.১৪ কিঃমিঃ (ডিজি-১০৬.৮৯ কিঃমিঃ, বিজি-৭.২৫ কিঃমিঃ), ১৫.৩২কিঃমিঃ লুপ লাইনের মধ্যে ২.৮০ কিঃমিঃ, ১৩৮টি ছোট সেতুর মধ্যে ১০৬টি, ১৪টি স্টেশনের মধ্যে ১১টি স্টেশন, ১৯৯৯০বর্গমিটার প্ল্যাটফরম এর মধ্যে ১৫৫০০ বর্গমিটার এর কাজ শেষ হয়েছে। প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি ৮২.৭৮% ও আর্থিক অগ্রগতি ৭৮৯৩২.৫৯ লক্ষ টাকা (৭৪.১৫%)। পঞ্চগড় স্টেশন বিল্ডিংসহ সংস্থানকৃত ৫টি প্ল্যাটফরম সেড, ১টি ওয়াশপিট, এপ্রোচ রোড ও কার পার্কিং, লেভেলক্রসিং, কার্ড পোস্ট, ইত্যাদির নির্মাণ কাজ শুরু হয়নি। অবশিষ্ট কাজ চলমান আছে।

ডিপিপি'তে উল্লেখিত ২১টি প্যাকেজের মধ্যে ১৩টি প্যাকেজে ট্র্যাক ট্যাম্পিং মেশিনসহ বিভিন্ন মালামাল সংগ্রহের সংস্থান রাখা আছে। তাছাড়া মূল ৮টি প্যাকেজের মধ্যে ক) ৩টি প্যাকেজের আওতায় ১৩৮টি সেতু/বক্স কালভার্টের “বিজিএমএল” মানে পুনর্নির্মাণসহ পার্বতীপুর-পঞ্চগড় ও কাঞ্চন-বিরল বর্ডার এলাকার এমজি ট্র্যাক ডিজি/বিজি ট্র্যাকে পুনর্নির্মাণসহ ট্র্যাক, স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফরম, প্ল্যাটফরম সেড নির্মাণ খ) ২টি প্যাকেজে ৮টি গুরুত্বপূর্ণ সেতুর “এমজিএমএল” মানের পরিবর্তে “বিজিএমএল” মানে পুনর্নির্মাণ, গ) ১টি প্যাকেজে ৮টি গুরুত্বপূর্ণ সেতুর নির্মাণকালীন সুপারভিশনসহ ১৪৬টি সেতু/বক্স কালভার্টের ডিজাইন ও নক্সা প্রনয়ণ এবং ঘ) ২টি প্যাকেজে সিগন্যালিং কাজের পূর্নবাসন ও নতুন নন-ইন্টারলকড কালার লাইট সিগন্যালিং সিস্টেম স্থাপন অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।

দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, রেলপথ মন্ত্রণালয়ের সকল দরপত্র মূল্যায়নের জন্য একটি মাত্র দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি রয়েছে। উক্ত দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কর্তৃক দরপত্র মূল্যায়নে পিপিআর, ২০০৮ অনুযায়ী ৪(চার) সপ্তাহের পরিবর্তে প্যাকেজ নং ডব্লিউডি-৪, ডব্লিউডি-৫ ও জিএস-১ এর সুপারিশ প্রণয়নে সময় লেগেছে যথাক্রমে ১২৩ দিন, ১২৩ দিন ও ১১৫ দিন। প্রকল্পের ৮টি প্যাকেজের মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ ৩টি প্যাকেজ (গুরুত্বপূর্ণ ৮টি সেতুর নির্মাণ কাজ সংক্রান্ত প্যাকেজ নং-ডব্লিউডি-৪ ও ডব্লিউডি-৫ এবং সেতুর ডিজাইন ও সুপারভিশন সংক্রান্ত প্যাকেজ নং জিএস-১) চূড়ান্তকরণে বিলম্বিত হওয়ায় সার্বিকভাবে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ বিলম্বিত হয়।

পরিদর্শনকালে রিপোর্টাইলিংকৃত এমব্যাংকমেন্টের উপস্থিত প্রশস্ততা (Top width) গড়ে ৬.৯২ মিটার পাওয়া গেছে (অনুমোদিত প্রশস্ততা ৬.৮৫ মিটার)। তবে এমব্যাংকমেন্টের কিনারায় অসংখ্য স্থানে রেইনকাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। চেইনেজ কিঃমিঃ ৪৭৭/১ হতে চেইনেজ কিঃমিঃ ৪৯৫/৯ পর্যন্ত মোট ১৮ কিঃমিঃ সেকশনের বিভিন্ন স্থানে এমব্যাংকমেন্টের রেইন কাট ও খাড়া ঢাল অনেক বেশী। তবে পরিদর্শনের সময় মেরামত কাজ চলমান ছিল। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণকে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সঠিকভাবে কমপেকশন করে ও এমব্যাংকমেন্টের Formation Width বজায় রেখে মেরামত কাজ করতে পরামর্শ প্রদান করা হয়। মিটার গেজ ও ব্রড গেজ এমব্যাংকমেন্টের Formation Width এবং Axle Load ভিন্ন হওয়ায় Soil bearing capacity বাড়ানোর জন্য সাব-ব্যালাস্টের সংস্থান ডিপিপি'তে রাখা প্রয়োজন ছিল।

মনাথপুর ও সেতাবগঞ্জ স্টেশনে ব্যালাস্ট তৈরির জন্য মজুদকৃত বোল্ডারে কিছু সিঙ্গেলস ও ডেড বোল্ডার দেখা যায়। তা তাৎক্ষণিক সরিয়ে ফেলতে পরামর্শ প্রদান করা হয়। ব্যালাস্টের স্ট্যাকে কিছু ফ্ল্যাকি স্টোনও দেখা যায়। ব্যালাস্ট ট্র্যাকে বিছানোর পূর্বে স্ক্রিনিং করে স্পেসিফিকেশন অনুসারে ট্র্যাকে ব্যালাস্ট বিছানোর জন্য পরামর্শ প্রদান করা হয়। তাছাড়া পঞ্চগড়-ভোমরাডহ স্টেশনের মধ্যবর্তী ট্র্যাকে বিছানো ব্যালাস্টের মধ্যে কয়েকটি স্থানে Over Size ব্যালাস্ট দেখা যায়। Over Size ব্যালাস্ট ভেঙ্গে অনুমোদিত সাইজের মধ্যে আনতে পরামর্শ প্রদান করা হয়। তবে সম্পাদিত চুক্তিতে ব্যালাস্ট কুশান ২০০ মিলিমিটার রাখা হয়েছে যা ২৫০ মিলিমিটার হওয়া প্রয়োজন ছিল।

পরিদর্শনকালে সেতু নং- ৮২ আরপি'র পাইল ক্যাপের এমএস রড এর ক্লিয়ার কভার অনুমোদিত নক্সায় উল্লেখিত মাপের চেয়ে কম পাওয়া যায় এবং এবাটমেন্টের রিটেইনিংওয়ালে ওয়াটার প্রুফ সাটারিং ব্যবহার করা হয়নি দেখা যায়।

সিগন্যালিং সিস্টেমের ক্ষেত্রে নন-ইন্টারলকড কালার লাইট সিগন্যালিং এর প্রতিশন থাকায় Facing Point – এ ট্রেনের গতি মাত্র ১৬ কিলোমিটার হবে। ফলে সেকশনাল স্পীডে ট্রেন পরিচালনা সম্ভব হবে না। এতে যাত্রীগণের অতিরিক্ত ভ্রমণ সময় ব্যয় হবে।

চুক্তির ভেরিয়েশন প্রস্তাব ২০-০১-২০১৪ তারিখে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে মহা-পরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ের দপ্তরে প্রেরণ করা হলেও নিবিড় পরিবীক্ষণ চলাকালীন সময় পর্যন্ত অনুমোদন পাওয়া যায়নি মর্মে জানা যায়। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি ব্যাহত হয়।

প্রকল্পটি প্রায় ১৪৮ কিঃমিঃ এলাকা জুড়ে বিস্তৃত। ডিপিপি'তে উল্লেখিত জনবলের পদের মঞ্জুরী না পাওয়ায় বিদ্যমান জনবল দ্বারা প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন করতে হচ্ছে। প্রকল্পে সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক পদায়ন না করায় ও জনবলের স্বল্পতার কারণে বর্ণিত প্রকল্পে কাজের সিডিউল ঠিক রাখা সম্ভব হয়নি। তাছাড়া কাজের গুণগতমানও সর্বক্ষেত্রে বাজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

উপর্যুক্ত সমস্যাসমূহ সমাধান কল্পে এ প্রকল্পসহ ভবিষ্যত প্রকল্প বাস্তবায়নে রেলপথ
মন্ত্রণালয়সহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ নিম্নরূপ পদক্ষেপ বিবেচনা করতে পারেনঃ

- প্রকল্পের ক্ষেত্রে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সংখ্যা বাড়ানো।
- গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পে নির্মাণকালীন সময়ে সুপারভিশন কনসালটেন্ট নিয়োগ করা।
- গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পে সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক পদায়ন।
- ভবিষ্যতে সেকশনাল স্পীডে ট্রেন চলাচলের জন্য প্রকল্প এলাকায় ইন্টারলকড কালার লাইট সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রবর্তন করা।
- প্রকল্পের সুপারভিশন কার্যক্রম জোরদার করতে হবে।
- প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির পর প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য নিশ্চিত করণের নিমিত্ত অর্থাৎ রাজস্ব আয়, ট্রেনের গতি, নিরাপত্তা, যাত্রীসেবার মান বৃদ্ধি ও নতুন ট্রেন সংযোজনের লক্ষ্যে রাজস্ব খাতের ঘাটতি জনবল পূরণ করা।
- অনুমোদিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করার লক্ষ্যে সেতুসমূহসহ অবশিষ্ট কাজের অগ্রগতি নিবিড় মনিটরিং করতে হবে।
- আন্তঃদেশীয় যোগাযোগ ও বানিজ্য বৃদ্ধির লক্ষ্যে পঞ্চগড় হতে বাংলাবান্দা পর্যন্ত এবং চিলাহাটি হতে হলদিবাড়ী পর্যন্ত (৭ কিঃ মিঃ) রেলওয়ে কানেকটিভিটি বর্ধিত করার বিষয়টি বাংলাদেশ রেলওয়ে বিবেচনা করতে পারে।
- বাংলাদেশ রেলওয়েতে ব্যবহৃত মালামাল, রোলিং স্টক, ট্র্যাক মেটেরিয়ালস, সিগন্যালিং ও বৈদ্যুতিক মালামাল ইত্যাদির ডিজাইন ও স্ট্যান্ডার্ড প্রণয়নের জন্য কেন্দ্রীয়ভাবে Research & Development Wing গঠন করার বিষয় রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ বিবেচনা করতে পারেন।

অধ্যায় ৫ : সুপারিশ

- ৫.১ : এ প্রকল্পের আওতায় ১৪৮ কিঃমিঃ রেলওয়ে ট্র্যাক নির্মাণের সংস্থান আছে। এ ধরনের গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের নির্মাণকালীন কাজ তদারকীর জন্য কনসালটেন্ট/বিশেষজ্ঞ প্রতিষ্ঠান নিয়োজিত করা প্রয়োজন যাতে কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণসহ প্রকল্পের মেয়াদকালে কাজ সমাপ্ত করা যায়।
- ৫.২ : বিদ্যমান জনবল দ্বারা এ ধরনের গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্পের কাজের তদারকীর পাশাপাশি ন্যূনতম পর্যায়ে ডিপিপি'তে উল্লেখিত জনবলের মঞ্জুরী প্রদানপূর্বক জনবল নিয়োগ করা প্রয়োজন। প্রকল্পের কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণসহ সার্বিকভাবে নিবিড় মনিটরিং এর জন্য সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক পদায়ন আবশ্যিক।
- ৫.৩ : দরপত্র চূড়ান্তকরণে তৎপর হওয়া প্রয়োজন যাতে পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এ বর্ণিত সময়সীমার মধ্যে দরপত্র চূড়ান্ত করা যায়।
- ৫.৪ : দরপত্র চূড়ান্তকরণের জন্য মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ের সদরদপ্তরের শুধুমাত্র ১টি দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি রয়েছে। ফলশ্রুতিতে দরপত্র চূড়ান্তকরণে অনেক সময়ের প্রয়োজন হয়। এ প্রেক্ষিতে উন্নয়ন প্রকল্পের ক্ষেত্রে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সংখ্যা বাড়ানো যেতে পারে।
- ৫.৫ : চুক্তির ভেরিয়েশন প্রস্তাব পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এ বর্ণিত সময়সীমার মধ্যে চূড়ান্তকরণের বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন যাতে কাজের অগ্রগতি ব্যাহত না হয়।
- ৫.৬ : ট্র্যাকে ব্যালাষ্ট কুশন ২০০ মিলিমিটার রাখা হয়েছে। ভবিষ্যতে ব্যালাষ্ট কুশন ২৫০ মিলিমিটারে উন্নীত করা প্রয়োজন।
- ৫.৭ : বিদ্যমান নন-ইন্টারলকড কালার লাইট সিগন্যালিং সিস্টেম এর পরিবর্তে ইন্টারলকড কালার লাইট সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রবর্তন করা প্রয়োজন।
- ৫.৮ : পঞ্চগড়ের পর বাংলাবান্দা সীমান্ত পর্যন্ত 'রেলওয়ে সংযোগ' ও চিলাহাটি হতে হলদি বাড়ী পর্যন্ত (৭ কিঃমিঃ) "রেলওয়ে কানেকটিভিটি" বর্ধিত করার বিষয়টি বাংলাদেশ রেলওয়ে বিবেচনা করতে পারে।
- ৫.৯ : প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের পর পরিদর্শনকারী কর্মকর্তা কর্তৃক প্রদত্ত মতামত/মন্তব্য সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/সংস্থা/প্রকল্প পরিচালককে দ্রুত অবহিত করা প্রয়োজন।

৫.১০ : প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য নিশ্চিত করণের নিমিত্ত অর্থাৎ রাজস্ব আয়, ট্রেনের গতি, নিরাপত্তা, সেবার মান বৃদ্ধিসহ আরামদায়ক ভ্রমণ নিশ্চিতের লক্ষ্যে প্রকল্প সমাপ্তির পর যাতে ট্রেনের সর্বোচ্চ গতি বাড়ানো অর্থাৎ অতিরিক্ত ট্রেন চালু করা যায় সেজন্য রাজস্ব খাতের ঘাটতি জনবল পূরণ করা হবে প্রয়োজন।

৫.১১ : সুপারভিশন কার্যক্রম জোরদার করতে হবে।

৫.১২ : অনুমোদিত সময়ের মধ্যে সেতু সমূহসহ অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে Time Bound Action Plan প্রণয়ন পূর্বক এবং সে অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের জন্য অগ্রগতি নিবিড় মনিটরিং করতে হবে।

৫.১৩ : বাংলাদেশ রেলওয়েতে ব্যবহৃত মালামাল, রোলিং স্টক, ট্র্যাক মেটেরিয়ালস, সিগন্যালিং, বৈদ্যুতিক মালামাল ইত্যাদির ডিজাইন ও স্ট্যান্ডার্ড প্রণয়নের জন্য কেন্দ্রীয়ভাবে Research and Development Wing গঠন করার বিষয় রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ বিবেচনা করতে পারেন।