

बाद पिछले तीन वर्षों से वह ऑपरेटिंग प्रॉफिट में आया है, इसके कारण Technology में और Infrastructure में वह निवेश कर रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि पहले से काफी बेहतर सुविधाएं हुई हैं। हम next generation network की ओर बढ़े हैं, लेकिन पूरे देश में BSNL की Connectivity नहीं है। हम आने वाले दिनों में इसे और बढ़ाएंगे।

महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया (गुजरात): सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि हमारी सरकार बनने के बाद देश में BSNL टॉवर्स की संख्या बहुत बढ़ी तादाद में हुई है। जब हम दूरदराज के गांवों में जाते हैं, तो वहां लाइन की Connectivity न होने के कारण ज्यादातर टॉवर्स बन्द हो जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि जब लाइट चली जाती है, तो टॉवर्स बन्द हो जाते हैं और जब टॉवर्स बन्द हो जाते हैं, तो Connectivity नहीं मिल पाती है। इसके ऑप्शन में क्या सोलर जैसा कोई अन्य प्रावधान इसमें फिट करना चाहते हैं?

श्री मनोज सिन्हा: अभी तक पूरे देश में जितने Mobile Towers हैं, उनमें मोटे तौर पर 3 प्रतिशत टॉवर्स को हम सोलर पॉवर से फीड कर रहे हैं। आने वाले दिनों में हम इसमें और बढ़ोतरी करेंगे, ताकि बिजली के अभाव में सर्विस में कोई व्यवधान पैदा न हो।

बरवाडीह-चिरमिरी रेल लाइन

*125. **श्री राम विचार नेताम:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को बरवाडीह-चिरमिरी रेल लाइन के लिए अधिगृहीत भूक्षेत्र की जानकारी है और इस परियोजना का कितना कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना की मंजूरी व कार्य आरंभ होने की तारीख क्या-क्या हैं और इस परियोजना के लिए अब तक कुल कितनी धनराशि आवंटित और व्यय की गई है; और

(ग) क्या इस परियोजना को रद्द कर दिया गया है, यदि हां, तो इसके क्या-क्या कारण हैं और यदि नहीं, तो सरकार ने इस परियोजना को कब तक पूरा कर लेने का लक्ष्य निर्धारित किया है?

रेल मंत्री (श्री पीयूष गोयल): (क) से (ग) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) जी हां। रेलवे बोर्ड द्वारा प्रारंभ में बरवाडीह-चिरमिरी (182 कि.मी.) के एक भाग अर्थात् बरवाडीह से सरनाडीह (64.33 कि.मी.) को 1947 में स्वीकृत किया गया था। कुछ पुलों सहित निर्माण कार्य पूरा हो गया था। बहरहाल, वित्तीय तंगियों के कारण इस कार्य को 1950 में बंद कर दिया गया था। 1978 में किए गए सर्वेक्षण में, पुराना संरक्षण रूलिंग ग्रेडिएंट और विशिष्टियों में परिवर्तन के कारण तकनीकी रूप से व्यावहारिक नहीं पाया गया था। वर्ष 2010-2011 में बरवाडीह-चिरमिरी (अंबिकापुर) (182 कि.मी.) के बीच नई लाइन के लिए अद्यतन सर्वेक्षण किया गया था, जिसकी लागत 1104.50 करोड़ रुपए है और इसके प्रतिफल की दर (आरओआर) 8.61 प्रतिशत है। इसके अलावा, तत्कालीन योजना आयोग से बरवाडीह और अंबिकापुर (182 कि.मी.) के बीच नई लाइन कार्य को 1104.50 करोड़ रुपए की लागत पर सैद्धांतिक अनुमोदन देने का अनुरोध (मार्च 2012) किया गया था। कुल 182 कि.मी. लंबी परियोजना में से, 77 कि.मी. लाइन

झारखंड राज्य में आती है और शेष 105 कि.मी. लाइन छत्तीसगढ़ राज्य में आती है। तत्कालीन योजना आयोग ने उक्त परियोजना को इस शर्त के साथ सैद्धांतिक अनुमोदन (जून, 2012) दिया था कि संबंधित राज्य सरकार इसके लिए निशुल्क भूमि मुहैया कराएगी और इस परियोजना को संयुक्त उद्यम के रूप में संयुक्त आधार पर विकसित करने के लिए कोल इंडिया से अनुरोध करेगी, जिसके पास भारी मात्रा में निवेश योग्य सरप्लस है। तदनुसार, मई, 2013 में छत्तीसगढ़, झारखंड राज्य सरकार और कोल इंडिया लिमिटेड को इसके लिए निशुल्क भूमि मुहैया कराने और इस परियोजना को संयुक्त रूप से विकसित करने के लिए अनुरोध किया गया था। उस समय, छत्तीसगढ़, झारखंड और कोल इंडिया लिमिटेड ने इस संबंध में कोई प्रतिक्रिया नहीं दी। इसके कारण, इस परियोजना को शुरू नहीं किया जा सका। 1950 के बाद, व्याय केवल नए सिरे से सर्वेक्षण करने और इसे अद्यतन करने पर ही किया गया है।

अब, छत्तीसगढ़ रेल निगम लिमिटेड (छत्तीसगढ़ सरकार और रेल मंत्रालय की संयुक्त उद्यम कंपनी) ने इस परियोजना को संभावित परियोजना के रूप में चिह्नित किया है और बरवाडीह से अंबिकापुर तक नई लाइन परियोजना की अर्थक्षमता और व्यवहार्यता के आकलन के लिए नवंबर 2017 में परामर्शी टेका आवंटित कर दिया है।

परियोजना की मंजूरी छत्तीसगढ़ रेल निगम लिमिटेड द्वारा किए जा रहे व्यवहार्यता अध्ययन पर आधारित होगी।

Barwadih-Chirimiri railway line

†*125. SHRI RAM VICHAR NETAM: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government is aware of the area of land acquired for Barwadih-Chirimiri railway line and the extent of work of this project completed;

(b) if so, the dates of sanction and commencement of this project along with the total amount allocated and spent on this project, so far; and

(c) whether this project has been cancelled, if so, the reasons therefor and if not, the deadline set by Government for completion of this project?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI PIYUSH GOYAL): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) to (c) Yes, Sir. A part of Barwadih-Chirimiri (182 Km.) *i.e.* Barwadih to Sarnadih (64.33 Km.) was initially sanctioned by Railway Board in 1947. Formation work including some of the bridges were completed. However, the work was stopped in the beginning of 1950 owing to financial stringencies. In survey done in 1978, old

† Original notice of the question was received in Hindi.

alignment was not found technically feasible due to change in ruling gradient and specifications. Updating survey for new line between Barwadih-Chirmiri (Ambikapur) (182 Km.) was conducted in year 2010-2011 at a cost of ₹ 1104.50 crore with Rate of Return (ROR) of 8.61%. Further, the then Planning Commission was requested (March, 2012) to accord 'In Principle' approval to the work of new line between Barwadih and Ambikapur (182 Km.) at a cost of ₹ 1104.50 crore. Out of total project length of 182 Km., 77 Km. falls in the State of Jharkhand and remaining 105 Km. falls in the State of Chhattisgarh. The then Planning Commission has accorded (June, 2012) 'In Principle' approval to the aforesaid project with the condition that the Railway gets land free of cost from concerned State Government and approach Coal India, which has huge investible surplus, with the request to jointly develop this project as a joint venture. Accordingly, State Government of Chhattisgarh, Jharkhand and Coal India Ltd. were requested in May, 2013 to provide land free of cost and develop this project jointly. At that time, neither State Government of Chhattisgarh, Jharkhand nor Coal India Ltd. responded. As such project could not be taken forward. After 1950, expenditure has been incurred only on fresh survey and its updating.

Now, Chhattisgarh Railway Corporation Limited (a Joint Venture Company of Government of Chhattisgarh and Ministry of Railways) has identified this project as a potential project for further development and has awarded a consultancy contract in November, 2017 for assessment of economic viability and feasibility of the Barwadih to Ambikapur new line project.

Sanction of project will be based on feasibility study being conducted by Chhattisgarh Railway Corporation Limited.

श्री राम विचार नेताम (छत्तीसगढ़): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का समय दिया।

श्री सभापति: मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप तुरंत प्रश्न करें।

श्री राम विचार नेताम: महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि ये मंत्रालय संभालने के बाद ही छत्तीसगढ़ गए और रेलवे से संबंधित वर्तमान तथा आने वाले समय के लिए जितनी भी परियोजनाएं हैं, उनकी पूरी समीक्षा की। इसके साथ ही आपने बरवाडीह-चिरिमरी रेल लाइन की भी समीक्षा की।

महोदय, मैं अपना ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि बरवाडीह-चिरिमरी रेल लाइन आजादी से पहले अर्थात् 1947 से पहले से स्वीकृत है। आपने इसको अपने कार्यकाल में भी स्वीकृत किया है।

श्री सभापति: आपका क्वेश्चन क्या है?

श्री राम विचार नेताम: क्या आप इसको प्राथमिकता के आधार पर पूरा कराने की कृपा करेंगे?

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, सदन को जानकर थोड़ा दुख भी होगा कि यह लाइन 1947 में स्वीकृत हुई थी, 1950 में थोड़ा सा मिट्टी का काम करने के बाद इसका काम बंद कर दिया गया था और 1950 से लेकर 1978 तक इसमें कुछ काम नहीं हुआ। सर्वे 1978 में किया गया और चूंकि एलाइनमेंट suitable नहीं मिली, इसको रोक दिया गया। कुछ वर्ष पहले इस काम को पुनः एक बार देखा गया, 2012 में प्लानिंग कमीशन ने इस पर विचार करके यह कहा कि दोनों राज्य, छत्तीसगढ़ और झारखंड जमीन दें और झारखंड, छत्तीसगढ़ और कोल इंडिया इसका पैसा दे, ताकि इस लाइन को लगाया जाए। गत वर्षों में इस पर कुछ काम नहीं हुआ, सिर्फ बातचीत होती रही। अभी-अभी 13 नवंबर, 2017 को माननीय मुख्य मंत्री जी के साथ मीटिंग में जब इस पर पूरा विचार किया गया, तो पता लगा कि जगन्नाथ पुर और मदन नगर, दो एसीसीएल की कोल माइन्स और सीसीएल की कोल माइन्स को भी इसका लाभ मिलेगा, तो दोनों कोल कंपनीज को भी निर्देश दिया गया है। छत्तीसगढ़ सरकार ने भी पहल की है और जो ज्वाइंट वेंचर कंपनी बनी है, उसने इसके सर्वे का काम शुरू करने का निर्णय ले लिया है। जैसे ही सर्वे होने के बाद इसकी डिटेल्स आ जाएंगी, इस पर पुनः विचार करके इस पर निर्णय ले लिया जाएगा।

श्री राम विचार नेताम: सभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अब तक छत्तीसगढ़ रेल निगम लिमिटेड (छत्तीसगढ़ सरकार रेल मंत्रालय के संयुक्त उद्यम कंपनी) ने इस परियोजना को संभावित परियोजना के रूप में चिह्नित किया है। यह बरवाडीह से अंबिकापुर तक रेल लाइन परियोजना की अर्थक्षमता और व्यवहार्यता के आकलन के लिए नवंबर, 2017 में परामर्श ठेका आवंटित कर दिया गया है, तो उसकी प्रगति क्या है? माननीय मंत्री जी से मैं यह जानना चाहता हूँ।

श्री पीयूष गोयल: सभापति जी, इस प्रोजेक्ट के बारे में चर्चा करने के बाद और उसकी कंसल्टेन्सी देने के बाद अभी कुल 42 दिन हुए हैं, इसलिए मुझे लगता है कि थोड़ा समय देना पड़ेगा। यह एक लंबी लाइन है, 182 किलोमीटर की लाइन है। जिस चीज को 70 वर्ष लग गए, मैं समझता हूँ कि 42 दिन में इसकी फीजिबिलिटी तय करना तो मुश्किल है। एक बार फीजिबिलिटी आ जाए, उसके बाद जरूर इस पर निर्णय लेंगे कि कै से इसको तेज गति दी जाए, अगर वायेबल है।

श्रीमती छाया वर्मा (छत्तीसगढ़): माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहती हूँ कि जहां पर यह रेल लाइन बनने जा रही है, वह बहुत घने जंगलों के बीच है। वहां पर हाथियों का कॉरिडोर बना हुआ है, जंगली जानवरों का बना हुआ है, तो रेल लाइन बनने के बाद उस कॉरिडोर की क्या व्यवस्था होगी? अगर कॉरिडोर तोड़ देंगे, तो वे गांवों में प्रवेश कर जाएंगे। उसकी समुचित व्यवस्था के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, पूरे देश में ऐसे कई इलाके हैं, जहां हाथी वगैरह, अलग-अलग एनिमल्स का प्रवास रहता है, उनके कॉरिडोर हैं। ऐसी सभी जगहों को जो स्टेट गवर्नमेंट चिह्नित करती है, उनको सेफ्टी के माध्यम से स्लो कॉरिडोर बनाया जाता है, स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाए जाते हैं। आज तक किसी भी कॉरिडोर को रेलवे की वजह से हमने ध्वस्त या बंद नहीं किया है। जहां-जहां ये कॉरिडोर बनते हैं, उनकी सेफ्टी के लिए मीज़र्स लिए जाते हैं। साथ ही साथ एक नई परियोजना भी सोच रहे हैं कि बाउंडरी वॉल लगाई जाए और बाउंडरी वॉल के लिए बजट की दिक्कत न हो, इसको सेफ्टी आइटम बना दिया जाए, तो बजट की कभी दिक्कत नहीं होगी, लेकिन हाथी वगैरह के लिए तो बाउंडरी वॉल भी आसानी से काम नहीं करेंगी। एक

समस्या जरूर सामने आई है, जो असम में देखने को मिली कि जो नॉर्मल कॉरिडोर थे, उनके बाहर जाकर एलिफेंट्स ने अभी ट्रैवल करना शुरू कर दिया है। उसके लिए हमारा कोई संबंध नहीं है, नहीं तो उस इलाके की पूरी लाइन स्लो हो जाएगी और बंद सी हो जाएगी। कोरिडोर को हम जरूर प्रोटेक्ट करेंगे।

श्री महेश पोद्दार (झारखंड): सभापति महोदय, बरवाडीह-चिरिमरी लाइन का क्षेत्र जंगल से भरा हुआ और मिनरल्स रिच इलाके से गुजरता है, जो आतंकवाद से भी प्रभावित है और झारखंड का करीब 65 किलोमीटर इस लाइन का पड़ता है। इसमें 1950 तक बहुत सारे काम, जैसे पुलिया भी बन गए थे। मैं यह मान कर चलता हूँ कि 1950 से आज तक रेलवे की वित्तीय स्थिति काफी अच्छी और बड़ी हो गई है।

श्री सभापति: क्वेश्चन।

श्री महेश पोद्दार: लेकिन अब रेलवे का एक स्टैंड है कि संबंधित राज्य इस पर खर्च करेंगे और कोल इंडिया खर्च करेगा। मेरा प्रश्न यह है कि क्या झारखंड जैसे राज्य, जो इनको अधिक से अधिक रेवेन्यू देते हैं और रेल में इन्वेस्ट करने की पोजिशन में नहीं है, तो विशेष परिस्थिति में क्या रेलवे भी इस परियोजना में खर्च करेगा, ताकि यह काम जल्दी से पूरा हो सके?

श्री पीयूष गोयल: सर, हर चीज को नजर में रखते हुए प्रोजेक्ट के हित में और पूरे पूर्वी इलाके के हित में माननीय प्रधान मंत्री जी का निर्देश रहता है कि जो पूर्वी भारत है, जो विकास से वंचित रहा है, उसके प्रति सरकार की संवेदना भी ज्यादा है और उसके प्रति हमारा ध्यान भी ज्यादा है। इस प्रोजेक्ट की एक बार viability establish हो जाए, तो झारखंड की दिक्कत भी होगी, तो हम उसको मद्देनजर रखते हुए उचित निर्णय लेंगे।

PROF. JOGEN CHOWDHURY (West Bengal): Hon. Chairman, Sir, I would like to ask the hon. Railway Minister regarding a train called Shantiniketan Express, which runs from Bolpur to Howrah. In this train, particularly the AC compartments is very bad. The condition is such that the seats are torn and shabby.

MR. CHAIRMAN: You put your question. Your question is not connected with the main question, Chowdhuryji.

PROF. JOGEN CHOWDHURY: So, I would like to ask the Hon. Minister how he can improve the condition of this train while we are thinking of bullet trains. Eninent persons, educationists from all over India and abroad, including foreigners, usually take this train to visit shantiniketan and Visva Bharati.

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Chairman, Sir, both bullet trains and upgradation of the Railways can co-exist. There is no connection that one cannot co-exist with the other. I can assure the hon. Member that I will have this examined and attention is to upgrade this entire existing infrastructure but it is an infrastructure that we have inherited after 66 years of lost opportunities. A lot of infrastructure has become outdated. But, we are certainly pushing and aggressively pushing to modernize the existing infrastructure.