

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS

RAJYA SABHA
STARRED QUESTION NO. 268
ANSWERED ON 19.03.2021

DESIGN CONTEST FOR DEVELOPING RAILWAY STATIONS

* 268. SHRI P. BHATTACHARYA:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that Railways are considering to conduct a design contest for developing three railway stations across the country;
- (b) whether Railways have invited global proposals to develop these stations according to international standards;
- (c) whether it is also a fact that Indian Railway Stations Development Corporation Limited has been mandated with developing new railway stations and redeveloping existing ones; and
- (d) if so, the details thereof?

ANSWER

MINISTER OF RAILWAYS, COMMERCE & INDUSTRY AND
CONSUMER AFFAIRS, FOOD & PUBLIC DISTRIBUTION

(SHRI PIYUSH GOYAL)

(a) to (d): A Statement is laid on the Table of the House.

Q. No. 260 and Q. No. 268 were taken up together.

STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (d) OF STARRED QUESTION NO. 268 BY SHRI P. BHATTACHARYA ANSWERED IN RAJYA SABHA ON 19.03.2021 REGARDING DESIGN CONTEST FOR DEVELOPING RAILWAY STATIONS

(a): Ministry of Railways has not conducted any design competition for redevelopment of stations. However, Indian Railway Stations Development Corporation Limited (IRSDC) has conducted an International Design Competition in November, 2017 for Nagpur, Gwalior and Baiyappanahalli stations, for the appointment of Technical Consultant.

Indian Railway Stations Development Corporation Limited (IRSDC) is a Joint Venture company of Rail Land Development Authority (RLDA), a statutory authority under the Ministry of Railways, Ircon International Limited (IRCON) and RITES (Govt. of India Undertakings, under Ministry of Railways).

(b): IRSDC has finalised Request for Qualification (RfQ) for redevelopment of Nagpur and Gwalior stations.

(c) & (d): Yes, Sir. IRSDC has been mandated to undertake development / redevelopment of railway stations. Presently, 60 stations have been taken up by IRSDC for conducting techno-economic feasibility studies. Stations are taken up for redevelopment based on outcome of such studies.

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

राज्य सभा
19.03.2021 के
तारांकित प्रश्न सं. 268 का उत्तर

रेलवे स्टेशनों को विकसित करने के लिए
डिजाइन प्रतियोगिता कराया जाना

*268 श्री पि. भट्टाचार्य

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या यह सच है कि रेलवे देश भर में तीन रेलवे स्टेशनों को विकसित करने के लिए डिजाइन प्रतियोगिता कराए जाने पर विचार कर रहा है;
- (ख) क्या रेलवे ने इन स्टेशनों को अन्तरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार विकसित करने के लिए वैश्विक स्तर पर प्रस्ताव आमंत्रित किए हैं;
- (ग) क्या यह भी सच है कि भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड को नए रेलवे स्टेशन विकसित करने और मौजूदा स्टेशनों को पुनर्विकसित करने का अधिदेश है; और
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, वाणिज्य एवं उद्योग और
उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण मंत्री
(श्री पीयूष गोयल)

(क) से (घ): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

रेलवे स्टेशनों को विकसित करने के लिए डिजाइन प्रतियोगिता कराए जाने के संबंध में दिनांक 19.03.2021 को राज्य सभा में श्री पि. भट्टाचार्य द्वारा पूछे जाने वाले तारांकित प्रश्न सं.268 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): रेल मंत्रालय द्वारा स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए किसी डिजाइन प्रतियोगिता का आयोजन नहीं किया गया है। बहरहाल, इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएसडीसी) ने नागपुर, ग्वालियर और बैय्यापनहल्ली स्टेशनों के लिए तकनीकी परामर्शदाता की नियुक्ति के लिए नवंबर 2017 में अंतरराष्ट्रीय डिजाइन प्रतियोगिता का आयोजन किया है।

इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएसडीसी), रेल मंत्रालय के अधीन सांविधिक प्राधिकरण रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए), इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) और राइटस (रेल मंत्रालय के अंतर्गत भारत सरकार का उपक्रम) की एक संयुक्त उद्यम कंपनी है।

(ख): इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने नागपुर और ग्वालियर स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए अर्हता संबंधी अनुरोध (आरएफक्यू) को अंतिम रूप दे दिया है।

(ग) और (घ): जी हां। इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड को रेलवे स्टेशनों का विकास/पुनर्विकास करने का अधिदेश दिया गया है। इस समय, इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा 60 स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन शुरू कर दिया गया है। इन अध्ययनों के परिणाम के आधार पर स्टेशनों के पुनर्विकास के कार्य शुरू किए जाते हैं।

SHRI SAMBHAJI CHHATRAPATI: Sir, the hon. Minister in his reply has mentioned that RFQ has been invited for Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus Station in Mumbai. The Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus is a world heritage site recognised by the UNESCO. I would like to ask the hon. Minister, through you, Sir: Would the new development carry features that will enhance the culture of this heritage monument?

श्री पीयूष गोयल : उपसभापति जी, प्रश्न संख्या 268 भी इसी विषय में है। अगर आप चाहें, तो दोनों प्रश्नों को club भी कर सकते हैं। I am delighted that the hon. Member has raised this question. मैं इस बात के लिए बहुत पार्टिकुलर हूँ कि जहाँ-जहाँ भी हम स्टेशंस को रीडेवलप कर रहे हैं, वहाँ का जो local culture है, उसकी जो local identity है, जो उसका traditional look है, उसको हम hurt नहीं कर रहे हैं, damage नहीं कर रहे हैं। जहाँ तक हो सके, हम लोकल लोगों के साथ चर्चा करके और heritage experts से राय लेकर ही उनको रीडेवलप करते हैं।

जहाँ तक Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus Station की बात है, तो वह भारतीय रेल की शान है। इसलिए ऐसा कोई सवाल ही नहीं है कि हम किसी भी प्रकार से उसकी façade पर, उसके structure पर, उसकी beauty पर ज़रा भी आँच आने दें, बल्कि हम यह कोशिश करेंगे कि उसको कैसे enhance करना है, accentuate करना है, उसमें कैसे सुविधाएँ और अच्छी हो जाएँ। उदाहरण के लिए, आज के दिन हम वहाँ जब भी जाएँ, तो देखेंगे कि peak hours में एक बड़ी भीड़ अंदर घुसना चाह रही है और एक बड़ी भीड़ बाहर भी आना चाह रही है। ऐसी समस्याओं का हल निकालने के लिए हमने कुछ कदम उठाए हैं। जैसे, हमने हबीबगंज में Public Private Partnership में एक स्टेशन डेवलप किया है। Of course, जयराम जी इसको appreciate करेंगे कि उस स्टेशन में 100 करोड़ रुपये किसी व्यक्ति ने इन्वेस्ट किए हैं और वह बहुत ही सुंदर स्टेशन बना है। मैं invite करूँगा कि माननीय सांसद हबीबगंज स्टेशन को जाकर देखें। वहाँ उनका खुद का पैसा लगा है और वहाँ वे जो भी facilities provide करेंगे, उनसे 30 साल में उसे रिकवर करेंगे। फिर, 30 साल बाद पूरी प्रॉपर्टी रेलवे की हो जाएगी, including जो 100 करोड़ की इन्वेस्टमेंट है। यह होता है monetization, जिससे बिना बेचे जनता की सुविधाएँ बढ़ती हैं। अगर Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus Station में भी हबीबगंज की तरह access अलग जगह से हो जाए और discharge अलग जगह हो, तो लोगों की convenience of travel स्टेशन के अंदर भी सुधरे और उन्हें वैसी सुविधाएँ मिलें, जैसी विश्व में अलग-अलग स्टेशनों में अच्छी सुविधाएँ मिल रही हैं, इस प्रकार से हम उसको डेवलप करें।

SHRI SAMBHAJI CHHATRAPATI: Sir, Shivajinagar railway station in Pune was identified under PPP model for development and modernization in 2013. While others have make some progress in execution of this plan, but work on this front is yet to

take off at Shivajinagar station. What are the hurdles that need to be crossed so that this project can move forward and people of Pune, at large, can benefit from this development?

श्री पीयूष गोयल : महोदय, वैसे हमने पुणे का एक स्टेशन लिया है। जिन स्टेशंस में पहले से काम चल रहा है, उनमें पुणे का सेंट्रल रेलवे का मेन स्टेशन शामिल है। 8 फरवरी, 2017 में जब station redevelopment plan लॉन्च हुआ, उसमें हमने जब फर्स्ट फेज़ में bids invite किए, तो उसमें पुणे भी था, किंतु उस समय हमें ज्यादा bids नहीं मिली थीं, लोगों को शायद attractive नहीं लगा होगा। अब हम इस पूरे प्रोसेस को और ज्यादा attractive बना रहे हैं, जिससे ज्यादा interest आए। मैं शिवाजी नगर के बारे में जानकारी प्राप्त करके ज़रूर दूंगा।

एक जानकारी और मिली है कि छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस का जो डेवलपमेंट है, वह d'mello road साइड है, फ्रन्ट साइड जो heritage building है, उसको टच नहीं करेंगे।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। चूंकि प्रश्न संख्या 260 और प्रश्न संख्या 268 एक ही नेचर के हैं, इसलिए इन दोनों को हम क्लब कर रहे हैं। माननीय प्रदीप भट्टाचार्य जी। वे नहीं हैं। माननीय सुभाष चंद्र सिंह जी।

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH: Mr. Deputy Chairman, Sir, station remodelling of Bhubaneswar railway station is being funded fully by the State Government. Sir, about Rs. 250 cores is proposed to make this a world-class station by the State Government. The Indian Railways had already identified 11 stations, including new Bhubaneswar station at Patia, in the State to be renovated with modern amenities. But, there is no action on ground during the last three years. सर, वहां अभी तक कुछ काम नहीं हो पा रहा है, वह पेंडिंग है। वह पेंडिंग क्यों है? मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाह रहा हूं कि भुवनेश्वर को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने के लिए स्टेट गवर्नमेंट 50-50 परसेंट शेयर को छोड़कर 100 परसेंट शेयर दे रही है, लेकिन काम नहीं हो पा रहा है। तीन साल से काम नहीं हो पा रहा है, इसलिए आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाह रहा हूं।

श्री पीयूष गोयल : महोदय, ओडिशा में एक अच्छा और वर्ल्ड क्लास स्टेशन बने, यह हम सबकी इच्छा है। भुवनेश्वर को जो डीपीआर बनाना था, वह डीपीआर अभी पूरी तरह से तैयार हो गया है। ज़ोनल रेलवे और स्टेट गवर्नमेंट के बीच में चर्चा चल रही है कि उसके आगे के स्टेप्स, contracting और जो bidding करनी पड़ेगी, उसको कैसे शुरू किया जाए, जो contractor appoint करना है, लेकिन उसका भी डीपीआर तैयार हो गया है, यह जानकारी मैं माननीय सदस्य को देना चाहता हूं। उसके अलावा अन्य स्टेशंस हैं, कटक स्टेशन, भद्रक स्टेशन और

ब्रह्मपुर स्टेशन, ऐसे कई सारे स्टेशंस ओडिशा में identify हुए हैं, जिनमें डीपीआर का प्रोसेस शुरू होना है, हम उसके लिए invite करने वाले हैं।

जहां तक शिवाजी नगर, पुणे की जानकारी मिली है, उसका भी डीपीआर का काम प्रोग्रेस में है, काम शुरू हो गया है। डीपीआर बनने के बाद हम बिडिंग करेंगे।

श्री नीरज डांगी : उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि सरकारी निजी भागीदारी पीपीपी मॉडल के अंतर्गत विकसित किए जाने वाले रेलवे स्टेशंस का चयन किस आधार पर होता है और क्या इसमें संबंधित राज्य सरकारों की भी कोई भूमिका रहती है?

श्री पीयूष गोयल : महोदय, साधारणतः स्टेशंस को identify करने के बहुत सरल मापदण्ड हैं। सबसे प्रमुख यह है कि उसमें डिमांड कितनी है। वहां से कितने लोगों का आवागमन होता है, पैसेंजर्स arrival और departure कितना होता है। सबसे important मापदण्ड में यह देखा जाता है और उसी के हिसाब से पता चलता है कि रेवेन्यू का potential क्या है, उसमें कितना खर्चा किया जा सकता है। पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप में जब हम बिडिंग करें, तो उसमें लोगों को रुचि होगी। हम बाकी स्टेशनों को नज़रअंदाज़ नहीं करते। बाकी स्टेशन्स को उनके passengers के हिसाब ,रेलवे अपने खुद के पैसे से उनका सुधार करने ,सौन्दर्यीकरण करने ,उसमें सुविधाएं देने का काम साथ ही साथ करती रहती है। कुछ ऐसे भी स्टेशन्स identify किए जाते हैं ,जो पर्यटन के हिसाब से बड़े जरूरी हैं या कोई बहुत धार्मिक स्थान हैं ,जैसे अमृतसर का स्टेशन है। मैंने लोक सभा में अपने reply में भी कहा था। अब अमृतसर में गोल्डन टेम्पल के लिए लाखों ,करोड़ों लोग आते हैं ,लेकिन जरूरी नहीं है कि सब ट्रेन से आते हैं। जो स्टेशन का passenger footfall है , उसके हिसाब से high priority या पहली priority में नहीं आता ,लेकिन उसके महत्व को देखते हुए हमने उसको high priority में और पहली लिस्ट में लिया है -- एक mix of matrix के हिसाब से लिया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. P. Bhattacharyaji ,आपका क्लेश्न था ,आप यहां नहीं थे ,लेकिन आप एक supplementary पूछ लीजिए।

SHRI P. BHATTACHARYA: Sir, the hon. Minister has said that the Ministry of Railways has not conducted any design competition for the redevelopment of stations. Redevelopment of stations के लिए मंत्री जी ने पहले बात की थी। अभी आप वह कमिटमेंट क्यों नहीं रखते हैं ? You had very clearly said that reconstruction of different railway stations would take place. But, in your reply, you have said that the Ministry of Railways has not conducted any design competition for the redevelopment of stations. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Bhattacharyaji. ...(Interruptions)... Thank you; thank you. ...(Interruptions)...

SHRI P. BHATTACHARYA: However, the Indian Railway Station Development Corporation has conducted an international design competition. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Bhattacharyaji, you have put your question. ...(Interruptions)...

श्री पि. भट्टाचार्य : रेल मंत्री जी, मेहरबानी करके सुनिए। ...(व्यवधान)... पहली लाइन में आपने बोला (व्यवधान)... यह होगा नहीं। ...(व्यवधान)... Next line में बोलते हैं कि होगा। ...(व्यवधान)... इसमें क्या contradiction है?

श्री पीयूष गोयल : यह contradiction नहीं है ,बड़ा simple reply है। अभी मैंने पिछले जवाब में एक माननीय सदस्य को बताया था कि एक रेलवे होती है और साथ में दूसरी हमारी PSUs होती हैं। मैंने dedicated freight corridor के संबंध में समझाया था। ऐसे ही IRSDC, Indian Railway Station Development Corporation एक सरकारी joint venture कम्पनी है -- मैंने उसका भी पूरा ब्यौरा दिया है -- 50 प्रतिशत रेलवे की भागीदारी है; RLDA के माध्यम से बाकी शेयर इरकॉन और राइट्स के हैं। उन्होंने डिज़ाइन कॉम्पिटिशन किया था। फैक्चुअली यह ऑन्सर incorrect न हो जाए ,इसलिए मैंने दोनों दिया है: रेलवे ने यह कॉम्पिटिशन नहीं किया है ,IRSDC ने तीन स्टेशनों -- Nagpur, Gwalior, and Baiyappanahalli -- पर एक डिज़ाइन कॉम्पिटिशन किया है। आपको दोनों लाइनें इस context में देखनी पड़ेंगी।

श्री रामभाई हरजीभाई मोकरिया : उपसभापति महोदय ,मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि आज रेल पटरी पर सही तरह से चल रही है। जो इसका प्राइवेटाइज़ेशन हो रहा है ,वह भी बहुत अच्छी बात है।

श्री उपसभापति : आप सवाल पूछिए।

श्री रामभाई हरजीभाई मोकरिया : सर , courier और लॉजिस्टिक्स में रेलवे का काफी यूज़ हो रहा है। मेरा सवाल यह है कि क्या माननीय मंत्री जी नए बिज़नेस के लिए कोई सही प्लानिंग करके और courier के लोगों के फायदे के लिए कुछ काम कर सकते हैं ?

श्री पीयूष गोयल : उपसभापति महोदय ,भारतीय रेलवे में एक ज़माने में पार्सल सर्विस बहुत ही अच्छे तरीके से काम करती थी और छोटे-छोटे parcels के द्वारा काफी सामान जाता था। समय के

बदलाव के साथ इस क्षेत्र में courier companies आ गई और कई और ट्रांसपोर्ट कम्पनीज़ ने भी छोटे parcels की सुविधा शुरू कर दी है। एक ज़माने में रेलवे की सुविधाएं weak होने के कारण -- रेलवे का सामान समय पर पहुंचा या नहीं पहुंचा ,कितना समय लगा ,ज्यादा समय लगा -- लोगों ने इसमें रुचि दिखानी कम कर दी और ये parcels आहिस्ता-आहिस्ता कम होते गए। नरेन्द्र मोदी जी की सरकार आने के बाद हमने इसको पुनः स्थापित किया ,नए वैगन्स बनाने का काम शुरू किया ,जो parcels के लिए उचित हैं। मेरी courier कम्पनी के साथ तो शायद दो बार वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग पर कोविड के समय बातचीत हो पाई है। मैंने अलग-अलग क्षेत्रों के साथ बातचीत की, जिनको small lots में रुचि रहती है। एमएसएमई इंडस्ट्री के साथ बात की कि आप रेलवे यूज़ क्यों नहीं करते हो? उन्होंने जो भी समस्याएं बताईं, उन सबका समाधान किया। मेरी तो यह इच्छा है कि हर पैसेंजर एक्सप्रेस ट्रेन में एक पार्सल कोच लग जाए। हमने पूरी की पूरी स्पेशल पार्सल ट्रेन, जो सिर्फ छोटे पार्सल्स लें, वह भी शुरू की है। कई कम्पनीज़ के साथ long term contracts शुरू किए, जो regularly use कर सकें और कई multi-model transport operators को भी प्रोत्साहित किया है कि वे आगे रेलवे को यूज़ करना शुरू करें। मैं आपके साथ एक खुशी की बात शेयर करना चाहूंगा कि अब बहुत interest आ गया, क्योंकि हमारा freight double speed पर है। मैंने उस दिन भी जिक्र किया था कि पहले जो 22-23 किलोमीटर प्रति घंटा average freight trains चलती थीं य ट्रेन्स punctuality में कमज़ोर थीं, अब trains punctual हैं और ट्रेन्स की speed भी ज्यादा है। अब parcels में बहुत रूचि बढ़ गई है।

श्री उपसभापित: प्रश्न संख्यां. 261.