

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति
(2021-2022)

(सत्रहवीं लोक सभा)
अठावनवां प्रतिवेदन

रेल मंत्रालय से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा
15/03/2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मार्च 2022/ फाल्गुन, 1943 (शक)

विषय सूची

	पृष्ठ
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-22) की संरचना	(iii)
प्राक्कथन	(iv)
प्रतिवेदन	
एक. प्रस्तावना	1-4
दो. रेल मंत्रालय से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा	5-7
तीन. कार्यान्वयन प्रतिवेदन	7-8
परिशिष्ट	
एक. 'शून्य दुर्घटना मिशन' विषय से संबंधित दिनांक 19.07.2017 का ता.प्र.सं. 42	9-15
दो. 'सुरंग का निर्माण' विषय से संबंधित दिनांक 19.07.2017 का अता.प्र.सं. 487	16
तीन. 'आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन' से संबंधित दिनांक 26.07.2017 का अता.प्र.सं. 1713	17
चार. 'आनंदनगर जंक्शन महाराजगंज घुघुली नई रेल लाइन' विषय से संबंधित दिनांक 20.12.2017 का अता.प्र.सं. 718	18
पांच. 'आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन' विषय से संबंधित दिनांक 26.12.2018 का अता.प्र.सं. 2365	19
छह. 'पलक्कड़ कोच फैक्ट्री' विषय से संबंधित दिनांक 26.07.2017 का अता.प्र.सं. 1831	20
सात. 'देवराय समिति' विषय से संबंधित दिनांक 20.12.2017 का अता.प्र.सं. 707	21-31
आठ. 'रेलवे का पुनर्गठन' विषय से संबंधित दिनांक 27.12.2017 का अता.प्र.सं. 1603	32-36
नौ. 'हिम्मतनगर – शामलाजी रेल मार्ग' विषय से संबंधित दिनांक 20.12.2017 का अता.प्र.सं. 767	37
दस. 'आदर्श रेलवे स्टेशन' विषय से संबंधित दिनांक 25.07.2018 का ता.प्र.सं. 101 (श्री प्रतापराव गनपतराव जाधव, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	38-45
ग्यारह. 'आदर्श रेलवे स्टेशन' विषय से संबंधित दिनांक 25.07.2018 का ता.प्र.सं. 101 (श्रीमती सुप्रिया सदानंद सूले, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	46-53
बारह. 'राजस्थान में रेल लाइनों का विस्तार' विषय से संबंधित दिनांक 08.08.2018 का अता.प्र.सं. 3516	54-56
तेरह. 'गुजरात में रेलमार्गों का दोहरीकरण' विषय से संबंधित दिनांक 08.08.2018 का अता.प्र.सं. 3523	57-60
चौदह. 'कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड' विषय से संबंधित दिनांक 19.12.2018 का अता.प्र.सं. 1583	61-62
पन्द्रह. 'रेलगाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा' विषय से संबंधित दिनांक 26.12.2018 का अता.प्र.सं. 2481	63
सोलह. 'बेस किचन खोलना' विषय से संबंधित दिनांक 02.01.2019 का अता.प्र.सं. 3470	64-65

सत्रह. 'रनिंग कर्मचारी दर्जा' विषय से संबंधित दिनांक 02.01.2019 का अता.प्र.सं. 3480	66
अठारह. 'आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाएं' विषय से संबंधित दिनांक 02.01.2019 का अता.प्र.सं. 3504	67-70
* उन्नीस. 'लांजी स्थित आरक्षण केन्द्र' विषय से संबंधित दिनांक 02.01.2019 का अता.प्र.सं. 3641	71
बीस. भारत सरकार में संसदीय प्रक्रिया की नियम-पुस्तिका, संसदीय कार्य मंत्रालय से उद्धरण ।	72-76
इक्कीस. समिति (2020-2021) की 29 सितम्बर, 2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश।	77-80
बाईस. समिति (2021-2022) की 20 दिसम्बर, 2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश।	81-82
तेईस. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) की संरचना ।	83

* कार्यान्वयन प्रतिवेदन दिनांक 02.02.2022 को सदन के पटल पर रख दिया गया है।

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-2022)*

की संरचना

श्री राजेन्द्र अग्रवाल

-

सभापति

सदस्य

2. श्री सुदीप बन्दोपाध्याय
3. श्री निहाल चन्द चौहान
4. श्री गौरव गोगोई
5. श्री नलीन कुमार कटील
6. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
7. श्री कौशलेन्द्र कुमार
8. श्री अशोक महादेवराव नेते
9. श्री संतोष पांडेय
10. श्री एम.के.राघवन
11. श्री चंद्र शेखर साहू
12. डॉ. भारतीबेन डी. श्याल
13. श्री इंद्रा हांग सुब्बा
14. श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले
15. रिक्त@

सचिवालय

1. श्री पवन कुमार - संयुक्त सचिव
2. श्री एस.एल. सिंह - उप सचिव

* समिति का गठन 09 अक्टूबर, 2021 से किया गया है, देखिए दिनांक 18 अक्टूबर, 2021 के लोक सभा समाचार भाग - दो का पैरा सं. 3202.

प्राक्कथन

में, सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-2022) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत किए जाने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर, सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति का यह अठावनवां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) प्रस्तुत करता हूँ।

2. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) ने 29 सितम्बर, 2021 को हुई अपनी बैठक में लम्बित आश्वासनों के संबंध में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों का मौखिक साक्ष्य लिया।
3. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-22) ने अपनी 20 दिसम्बर 2021 को हुई बैठक में इस प्रतिवेदन पर विचार किया और इसे स्वीकार किया।
4. समिति की उपर्युक्त बैठकों के कार्यवाही सारांश इस प्रतिवेदन का भाग हैं।
5. संदर्भ और सुविधा हेतु समिति की टिप्पणियां और सिफारिशें प्रतिवेदन में मोटे अक्षरों में मुद्रित की गई हैं।

नई दिल्ली;
21 दिसम्बर, 2021
अग्रहायण 30, 1943 (शक)

राजेन्द्र अग्रवाल,
सभापति,
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

प्रतिवेदन

एक. प्रस्तावना

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति मंत्रियों द्वारा सभा में समय-समय पर दिए गए आश्वासनों, वचनों, किए गए वादों आदि की जांच करती है और इस आशय का प्रतिवेदन प्रस्तुत करती है कि ऐसे आश्वासनों, वादों, वचनों आदि को किस सीमा तक कार्यान्वित किया गया है। सभा में कोई आश्वासन दिए जाने के पश्चात् उसे तीन महीने के अंदर पूरा करना अपेक्षित होता है। भारत सरकार के मंत्रालय/विभाग आश्वासन को निर्धारित तीन महीने की अवधि के अंदर पूरा करने में असमर्थ रहने की स्थिति में समय-विस्तार की मांग कर सकते हैं। जहां मंत्रालय/विभाग किसी आश्वासन को कार्यान्वित करने में असमर्थ हों, वहां उन्हें आश्वासन को छोड़ने के लिए समिति से अनुरोध करना होता है। समिति ऐसे अनुरोधों पर विचार करती है और यदि वह इस बात से संतुष्ट होती है कि बताए गए आधार तर्कसंगत हैं, तो आश्वासन को छोड़ने की स्वीकृति देती है। समिति इस बात की भी जांच करती है कि क्या आश्वासन का कार्यान्वयन उस प्रयोजनार्थ आवश्यक न्यूनतम समय के अंदर हुआ है अथवा नहीं तथा आश्वासन को किस सीमा तक पूरा किया गया है।

2. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2009-2010) ने लंबित आश्वासनों की समीक्षा करने, विलंब के कारणों की जांच करने, आश्वासनों पर कार्रवाई करने हेतु मंत्रालयों/विभागों में निर्धारित प्रणाली के प्रचालन का विश्लेषण करने के लिए भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों/विभागों के प्रतिनिधियों को चरणबद्ध तरीके से बुलाने का नीतिगत निर्णय लिया। समिति ने सरकार द्वारा कार्यान्वित किये गये आश्वासनों की गुणवत्ता को भी देखने का निर्णय लिया।

3. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2014-15) ने भारत सरकार के मंत्रालयों/विभागों के प्रतिनिधियों को चरणबद्ध तरीके से बुलाने की सुस्थापित और समय की कसौटी पर खरी उतरी प्रक्रिया का पालन करने और लंबित आश्वासनों की समीक्षा करने का निर्णय लिया। समिति ने एक कदम और बढ़ाते हुए संसदीय कार्य मंत्रालय के प्रतिनिधियों को भी बुलाने का निर्णय लिया क्योंकि सभी आश्वासनों का कार्यान्वयन उनके माध्यम से किया जाता है।

4. उपरोक्त निर्णय के अनुपालन में, सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) ने रेल मंत्रालय और संसदीय कार्य मंत्रालय से संबंधित लंबित आश्वासनों के कार्यान्वयन में विलम्ब के संबंध में स्पष्टीकरण देने हेतु रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों को 29.09.2021 को आयोजित अपनी बैठक में बुलाया। समिति ने निम्नलिखित 19 आश्वासनों की विस्तृत जांच की:-

तालिका 1

क्र. सं.	ता.प्र.सं/अता.प्र.सं.और दिनांक	विषय
1.	ता.प्र.सं.42 दिनांक 19.07.2017	शून्य-दुर्घटना मिशन (परिशिष्ट-एक)

2.	अता.प्र.सं. 487 दिनांक 19.07.2017	सुरंग का निर्माण (परिशिष्ट-दो)
3.	अता.प्र.सं. 1713 दिनांक 26.07.2017	आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन (परिशिष्ट- तीन)
4.	अता.प्र.सं. 718 दिनांक 20.12.2017	आनंदनगर जंक्शन-महाराजगंज- घुघुलि नई रेल लाइन (परिशिष्ट-चार)
5.	अता.प्र.सं. 2365 दिनांक 26.12.2018	आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन का निर्माण (परिशिष्ट-पांच)
6.	अता.प्र.सं. 1831 दिनांक 26.07.2017	पलक्कड़ कोच फैक्टरी (परिशिष्ट-छह)
7.	अता.प्र.सं. 707 दिनांक 20.12.2017	देबरॉय समिति (परिशिष्ट-सात)
8.	अता.प्र.सं. 1603 दिनांक 27.12.2017	रेलवे का पुनर्गठन (परिशिष्ट- आठ)
9.	अता.प्र.सं. 767 दिनांक 20.12.2017	हिम्मतनगर-शामलाजी रेल मार्ग (परिशिष्ट- नौ)
10.	ता.प्र.सं. 101 दिनांक 25.07.2018 (श्री प्रतापराव जाधव, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	आदर्श रेलवे स्टेशन (परिशिष्ट- दस)
11.	ता.प्र.सं. 101 दिनांक 25.07.2018 (श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	आदर्श रेलवे स्टेशन (परिशिष्ट- ग्यारह)
12.	अता.प्र.सं. 3516 दिनांक 08.08.2018	राजस्थान में रेल लाइनों का विस्तार (परिशिष्ट- बारह)

13.	अता.प्र.सं. 3523 दिनांक 08.08.2018	गुजरात में रेल लाइनों का दोहरीकरण (परिशिष्ट- तेरह)
14.	अता.प्र.सं. 1583 दिनांक 19.12.2018	कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड (परिशिष्ट- चौदह)
15.	अता.प्र.सं. 2481 दिनांक 26.12.2018	रेलों में महिलाओं की सुरक्षा (परिशिष्ट- पंद्रह)
16.	अता.प्र.सं. 3470 दिनांक 02.01.2019	बेस किचन खोलना (परिशिष्ट- सोलह)
17.	अता.प्र.सं. 3480 दिनांक 02.01.2019	रनिंग कर्मचारी दर्जा (परिशिष्ट- सत्रह)
18.	अता.प्र.सं. 3504 दिनांक 02.01.2019	आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाएं (परिशिष्ट-अट्ठारह)
19.*	अता.प्र.सं. 3641 दिनांक 02.01.2019	लॉजी स्थित आरक्षण केंद्र (परिशिष्ट- उन्नीस)

5. भारत सरकार के संसदीय कार्य मंत्रालय ने आश्वासन की परिभाषा, इसे पूरा करने, छोड़ने/लोप करने और विस्तार की समय-सीमा, इसे पूरा करने की प्रक्रिया, आदि के संबंध में संसदीय प्रक्रियाओं के मैनुअल से उद्धरण लेकर दिशा-निर्देश दिये हैं और इसके अतिरिक्त आश्वासनों के रजिस्टर के रखरखाव और आश्वासनों के कार्यान्वयन में देरी को कम करने के लिए आवधिक समीक्षा को परिशिष्ट-बीस में पुनः प्रस्तुत किया है।

6. मौखिक साक्ष्य के दौरान समिति ने इस बात पर बल दिया कि मंत्रालयों/विभागों को तीन महीने की अवधि के भीतर आश्वासन को कार्यान्वित करने की आवश्यकता है और यदि मंत्रालय/विभाग उस समयावधि के भीतर आश्वासन को पूरा करने में असमर्थ हैं तो उनके लिए समय विस्तार की मांग करना अनिवार्य है। समिति ने यह भी पाया कि 17वीं लोकसभा के चौथे सत्र तक, रेल मंत्रालय के पास कुल 112 आश्वासन लंबित थे, जिनमें से 22 आश्वासन 15वीं लोकसभा, 36 आश्वासन 16वीं लोकसभा और 54 आश्वासन 17वीं लोकसभा के थे। चूंकि 15वीं लोकसभा के आश्वासन बहुत पुराने थे और 07 वर्षों से अधिक समय से लंबित थे और इन आश्वासनों को पूरा करने में अत्यधिक देरी हुई थी, समिति ने मंत्रालय में लंबित आश्वासनों के कार्यान्वयन में देरी को कम करने तथा संसदीय आश्वासनों के कार्यान्वयन हेतु उपलब्ध तंत्र की निगरानी और आवधिक समीक्षा के बारे में पूछताछ की। जवाब में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधि ने समिति को निम्नवत बताया :-

* कार्यान्वयन प्रतिवेदन दिनांक 02.02.2022 को सदन के पटल पर रख दिया गया है।

“महोदय, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष सर्वोच्च अधिकारी हैं और उनके अधीन चार सदस्य और एक सचिव होता है। आश्वासनों की समीक्षा बोर्ड के अध्यक्ष के स्तर पर और सदस्यों, सचिव और नीचे के स्तरों पर भी की जाती है। रेलवे बोर्ड में लगभग 50 निदेशालय हैं, कई आश्वासन एक से अधिक निदेशालय से संबंधित हैं और जिसमें सदस्य या अतिरिक्त सदस्य समन्वय करते हैं ताकि आश्वासन को पूरा किया जा सके।”

7. इसके पश्चात्, उपरोक्त तालिका 1 में क्रमांक 1, 9, 10, 12, 17 और 18 में उल्लिखित छह आश्वासनों को 01.12.2021 को कार्यान्वित किया गया जबकि क्रम सं 11 पर उल्लिखित आश्वासन को 15.12.2021 को कार्यान्वित कर दिया गया है।

टिप्पणियाँ /सिफारिशें

8. समिति नोट करती है कि रेल मंत्रालय से संबंधित 19 लंबित आश्वासनों को उसने विचारार्थ लिया , क्रम संख्या 2 से 4 और क्रम संख्या 6 से 8 पर उल्लिखित छह आश्वासन लगभग चार वर्षों से लंबित हैं। जबकि क्रम संख्या 5 और क्रम संख्या 13, 14 और 15 पर उल्लिखित अन्य पांच आश्वासन लगभग तीन वर्षों से लंबित हैं। हालांकि क्रम संख्या 1, 9, 10, 11, 12, 17 और 18 पर उल्लिखित सात आश्वासनों को 01.12.2021 और 15.12.2021 को कार्यान्वित किया गया है, लेकिन इन आश्वासनों को कार्यान्वित किए जाने पर लगभग तीन वर्ष से लेकर चार वर्ष से अधिक की देरी हो चुकी थी । क्रम संख्या 16 और 19 पर उल्लिखित शेष दो आश्वासन लगभग तीन वर्षों से लंबित हैं। आश्वासनों को कार्यान्वित करने में अत्यधिक विलम्ब से स्पष्ट रूप से पता चलता है कि आश्वासनों के कार्यान्वयन के मामले में मंत्रालय द्वारा उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है यद्यपि मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने साक्ष्य के दौरान दावा किया था कि विभिन्न स्तरों आश्वासनों की समीक्षा की जाती है, महत्वपूर्ण रूप से रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, सदस्य और सचिव के स्तर पर होते हैं । इस प्रकार, मंत्रालय द्वारा स्थापित मौजूदा तंत्र लंबित आश्वासनों को समय पर कार्यान्वित करने में प्रभावी नहीं है। इस बात का उल्लेख करने की जरूरत नहीं है कि यदि आश्वासन के कार्यान्वयन में अत्यधिक विलम्ब होता है तो इसकी उपयोगिता और प्रासंगिकता समाप्त हो जाती है । आश्वासनों के लंबित होने की सीमा अवधि और मंत्रालय में प्रभावी तंत्र की कमी पर गहन चिंता व्यक्त करते हुए , समिति सिफारिश करती है कि लंबित आश्वासनों के कार्यान्वयन में अत्यधिक विलंब से बचने के उद्देश्य से मौजूदा तंत्र/प्रणाली को सशक्त और कारगर बनाया जाए । इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए मंत्रालय को समयबद्ध कार्यान्वयन के लिए आश्वासनों को प्राथमिकता देने और वर्गीकृत करने की प्रणाली तैयार करने पर विचार करना चाहिए ताकि बुनियादी जानकारी के संग्रह/संकलन से संबंधित आश्वासनों को कार्यान्वित करने में तीन महीने से अधिक का समय न लगे । समिति यह भी मानती है कि संसदीय कार्य मंत्रालय, नोडल मंत्रालय तथा राज्य सरकारों सहित अन्य मंत्रालयों/विभागों के साथ समन्वय की कमी कुछ आश्वासनों के कार्यान्वयन में देरी के पीछे एक प्रमुख कारण है। अतः समिति यह चाहती है कि मंत्रालय अति सक्रिय दृष्टिकोण अपनाए और लंबित आश्वासनों को शीघ्र/समय पर कार्यान्वित करने के लिए सभी संबंधितों के साथ समन्वय के स्तर को बढ़ाए। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय आश्वासनों के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए समय-समय पर मंत्रालय में आयोजित समीक्षा बैठकों के कार्यवाही सारांश प्रस्तुत करे चूंकि इससे समिति को इस दिशा में रेल मंत्रालय की प्रगति का आकलन करने में मदद मिलेगी ।

II. रेल मंत्रालय के लंबित आश्वासनों की समीक्षा।

9. उत्तरवर्ती पैराओं में समिति रेल मंत्रालय से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण लंबित आश्वासनों जिनकी कि समिति की दिनांक 29-09-2021 को हुई अपनी बैठक में गहन जांच/समीक्षा की गई है, पर विचार करेगी।

(क). कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड

"कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड" के बारे में दिनांक 19.12.2018 का अतारांकित प्रश्न संख्या 1583 (क्रमांक. 14)

10. "कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड" (केआरसीएल) (परिशिष्ट-XIV) के बारे में दिनांक 19.12.2018 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1583 के उत्तर में आश्वासन दिया गया था कि कोंकण रेलवे के 141 किमी रेल पथ दोहरीकरण और 18 अतिरिक्त नए स्टेशनों को तोड़कर क्षमता संवर्धन संबंधी नीति आयोग और रेलवे के प्रस्ताव के संबंधी विस्तारित बोर्ड द्वारा स्वीकृत कर दिया गया है। यह प्रस्ताव अनुमोदन हेतु आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) को भेजा गया है।

11. सितंबर 2021 में प्रस्तुत अपने स्थिति टिप्पण में, रेल मंत्रालय ने आश्वासन के कार्यान्वयन के संबंध में स्थिति से अवगत कराया जो कि इस प्रकार है :

"4980 करोड़ रुपये की लागत वाली परियोजना की मंजूरी का प्रस्ताव सीसीईए द्वारा विचार किए जाने के लिए 17.09.2018 को मंत्रिमंडल सचिवालय को भेजा गया था, लेकिन इसे प्रधानमंत्री कार्यालय द्वारा परियोजना की लागत की पुनः जांच करने के लिए वित्त मंत्रालय (सचिव, व्यय विभाग) को भेजा गया है। इस मामले को अभी भी अंतिम रूप नहीं दिया गया है और कोविड-19 महामारी के कारण इसमें समय लग रहा है। "

12. मौखिक साक्ष्य के दौरान आश्वासन के कार्यान्वयन के बारे में जानकारी देते हुए रेल मंत्रालय के एक प्रतिनिधि ने निम्नवत साक्ष्य दिया :-

"महोदय, अभी तक आवश्यक अनुमोदन प्राप्त नहीं हुए हैं। इस केआरसीएल परियोजना में विभिन्न राज्य शामिल हैं। कर्नाटक, महाराष्ट्र और गोवा राज्य इसमें शामिल हैं। अब तक हमें उनसे सहमति नहीं मिली है। इसलिए इन प्रस्तावों पर विभिन्न स्तरों पर कार्यवाही की जा रही है। केआरसीएल के प्रबंध निदेशक मुख्य सचिवों के साथ बातचीत कर रहे हैं, जब ये आवश्यक अनुमोदन प्राप्त हो जाएंगे, तो यह कार्य आगे बढ़ेगा।"

टिप्पणियाँ /सिफारिशें

13. समिति नोट करती है कि कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड (के आर सी एल) के संबंध में दिनांक 19 दिसंबर, 2018 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1583 के उत्तर में दिया गया आश्वासन लगभग तीन वर्षों से लंबित है। सितंबर 2021 में मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत स्थिति टिप्पण में यह बताया गया है कि 4980 करोड़ रुपये की लागत वाली परियोजना की मंजूरी का प्रस्ताव आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) द्वारा विचार किए जाने के लिए 17.09.2018 को मंत्रिमंडल सचिवालय को भेजा गया था, लेकिन इसे पीएमओ द्वारा परियोजना की लागत की पुनः जांच करने के लिए वित्त मंत्रालय (सचिव, व्यय विभाग) को भेजा गया है। मंत्रालय ने यह भी बताया है कि कोविड -19 महामारी के कारण यह काम निर्धारित समय में पूरा नहीं हो सका और इसमें समय लग रहा है। मौखिक साक्ष्य के दौरान रेल मंत्रालय के

प्रतिनिधियों ने समिति को अवगत कराया कि कर्नाटक, महाराष्ट्र और गोवा राज्यों से सहमति प्राप्त हो चुकी है और केआरसीएल के प्रबंध निदेशक संबंधित मुख्य सचिवों के साथ बातचीत कर रहे हैं। इस मामले में मंत्रालय के स्पष्टीकरण होते हुए भी, तथ्य यह है कि आश्वासन पर उचित अनुवर्ती कार्रवाई में अत्यधिक विलंब हुआ है और आश्वासन अभी भी लगभग तीन वर्षों के बाद भी कार्यान्वयन हेतु लंबित है। समिति यह मानती है कि 141 किलोमीटर रेल पथ दोहरीकरण और 18 अतिरिक्त नए स्टेशनों को जोड़कर क्षमता संवर्धन संबंधी कोंकण रेलवे के प्रस्ताव से महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक और केरल के तटीय क्षेत्रों में घरेलू और विदेशी पर्यटन और सामाजिक-आर्थिक विकास दोनों को बढ़ावा देने की क्षमता के साथ बेहतर संपर्क, रेलगाड़ी के आवागमन/सेवाएं और यात्री सुविधाएं मिलेंगी। समिति यह चाहती है कि मंत्रालय अपने प्रयासों को बढ़ाएं और परियोजना को समयबद्ध रूप में शीघ्र पूरा करने के लिए, प्रणाली का पता लगाने हेतु रेलवे बोर्ड की सक्रिय भागीदारी के साथ मामले को संबंधित राज्य सरकारों के साथ मामले को संबन्धित राज्य सरकारों के साथ शीर्ष स्तर पर जोर शोर से उठाए। समिति यह चाहती है कि इस मामले में की गई पहलों और हुई प्रगति से अवगत कराया जाय।

(ख) “लॉंजी में रेलवे आरक्षण केंद्र”

* “लॉंजी में रेलवे आरक्षण केंद्र” के संबंध में दिनांक 02.01.2019 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3641(क्रम संख्या 19)

14. दिनांक 02.01.2019 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3641 जोकि “लॉंजी में रेलवे आरक्षण केंद्र” (परिशिष्ट- उन्नीस) के संबंध में था, निम्नलिखित प्रश्न किए गए:

(क) क्या बालाघाट जिले में लॉंजी और सिवनी जिले के बरघाट में रेलवे आरक्षण केंद्र खोलने का प्रस्ताव अभी भी लंबित है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके कब तक अनुमोदित होने की संभावना है;

(ग) क्या डाकघरों में आरक्षण काउंटर खोलने के लिए डाकघरों और रेलवे के बीच कोई समझौता हुआ है; और

(घ) यदि हाँ, तो उक्त स्थानों पर आरक्षण केंद्रों के कब तक कार्य प्रारम्भ होने की संभावना है?”

उपर्युक्त प्रश्न के भाग (क) और (ख) के उत्तर में, आश्वासन दिया गया था कि डाक विभाग के परामर्श से प्रस्ताव की व्यवहार्यता की जांच की जा रही है। डाक विभाग की सहमति मिलते ही आगे की कार्रवाई शुरू की जाएगी।

15. सितंबर 2021 को भेजे गए अपने स्थिति टिप्पण में, रेल मंत्रालय ने इस संबंध में समिति को निम्नलिखित स्थिति से अवगत कराया:-

“डाक विभाग के परामर्श से यह निर्णय लिया गया है कि कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर फिलहाल किसी भी अन्य डाकघर में उपलब्ध नहीं कराए जाएंगे।

* कार्यान्वयन प्रतिवेदन दिनांक 02.02.2022 को सदन के पटल पर रख दिया गया है।

हालिया घटनाक्रम के मद्देनजर, डाक विभाग के परामर्श से इस मामले की नए सिरे से जांच की जाएगी।”

16. मौखिक साक्ष्य के दौरान रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने इस संबंध में निम्नवत बयान दिया:-

“महोदय, आजकल हमारी 80 प्रतिशत से अधिक बुकिंग ऑनलाइन की जा रही है। हमारे पीआरएस केंद्र देश भर में लगभग 245 डाकघरों में चल रहे हैं। हालांकि उनमें से कई में उपयोग बहुत कम है, लेकिन चूंकि वे विशेष क्षेत्र के लिए ही हैं और लोगों को सुविधाएं प्रदान करते हैं, अतः ऐसे केंद्र खोले गए हैं और वे चल रहे हैं।”

टिप्पणियाँ/सिफारिशें

17. समिति नोट करती है कि “लॉजी में रेलवे आरक्षण केंद्र” के संबंध में दिनांक 02.01.2019 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3641 के उत्तर में दिया गया आश्वासन लगभग तीन वर्ष से लंबित है। मंत्रालय ने अपने स्थिति टिप्पण में बताया कि डाक विभाग के परामर्श से यह निर्णय लिया गया है कि कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर फिलहाल किसी भी अन्य डाकघर में उपलब्ध नहीं कराए जाएंगे लेकिन हालिया घटनाक्रम के मद्देनजर डाक विभाग के परामर्श से मामले की नए सिरे से जांच की जाएगी। मौखिक साक्ष्य के दौरान रेल मंत्रालय के प्रतिनिधि ने समिति को अवगत कराया कि इस समय देश भर के डाकघरों में करीब 245 पीआरएस केंद्र चल रहे हैं। चूंकि पीआरएस केंद्र क्षेत्र विशिष्ट हैं और लोगों को सुविधाएं प्रदान करते हैं, अतः समिति की राय है कि रेल मंत्रालय और डाक विभाग को एक आपसी परामर्श से मामले की नए सिरे से जांच करनी चाहिए और शीघ्रता से उचित निर्णय लेना चाहिए। इस पर निर्णय लेते समय, समिति चाहती है कि रेल मंत्रालय और डाक विभाग दोनों इस तथ्य पर ध्यान दें कि जहां इंटरनेट सेवाएं खराब हैं, ऐसे क्षेत्रों में भी डाकघर ग्रामीण/दूरस्थ क्षेत्रों में उपलब्ध हैं और इन क्षेत्रों में डाकघरों में कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली काउंटर प्रदान करने से वहाँ रहने वालों लोगों को बहुत मदद मिलेगी और उनके लिए सुविधाजनक होगा। इसलिए, समिति चाहती है कि इस मामले में रेल मंत्रालय एक सुविचारित निर्णय लेने में शीघ्रता करने के लिए वरिष्ठ स्तर पर अपने प्रयासों और समन्वय में तेजी लाए। इस मामले में समिति रेल मंत्रालय द्वारा की गई पहलों से अवगत होना चाहेगी।

तीन. कार्यान्वयन रिपोर्ट्स

18. संसदीय कार्य मंत्रालय के वक्तव्य के अनुसार, निम्नलिखित 07 आश्वासनों के संबंध में कार्यान्वयन रिपोर्टें दिनांक 01.12.2021 और 15.12.2021 को सदन के पटल पर रखी गई हैं:

तालिका-2

क्रम सं.	तालिका में क्रम संख्या (पैरा संख्या 4)	दिनांक..... का तारांकित प्रश्न संख्या/ अतारांकित प्रश्न संख्या	कार्यान्वयन की तिथि
I.	क्रम संख्या 1	दिनांक 19.07.2017 का तारांकित प्रश्न संख्या 42 जोकि “शून्य दुर्घटना मिशन” के संबंध में है।	01.12.2021

II.	क्रम संख्या 9	दिनांक 20.12.2017 का अतारांकित प्रश्न संख्या 767 जोकि "हिम्मतनगर-शामलाजी रेलमार्ग" के संबंध में है।	01.12.2021
III.	क्रम संख्या 10	दिनांक 25.07.2018 का तारांकित प्रश्न संख्या 101 जोकि (श्री प्रतापराव जाधव, सांसद द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न) "आदर्श रेलवे स्टेशन" के संबंध में है।	01.12.2021
IV.	क्रम संख्या 11	दिनांक 25.07.2018 का तारांकित प्रश्न संख्या 101 जोकि (श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले, सांसद द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न) "आदर्श रेलवे स्टेशन" के संबंध में है।	15.12.2021
V.	क्रम संख्या 12	दिनांक 08.08.2018 का अतारांकित प्रश्न संख्या 3516 जोकि "राजस्थान में रेल लाइनों का विस्तार" के संबंध में है।	01.12.2021
VI.	क्रम संख्या 17	दिनांक 02.01.2019 का अतारांकित प्रश्न संख्या 3480 जोकि "रनिंग कर्मचारी दर्जा" के संबंध में है।	01.12.2021
VII.	क्रम संख्या 18	दिनांक 02.01.2019 का अतारांकित प्रश्न संख्या 3504 जोकि "आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाएं" विषय से संबंधित है।	01.12.2021

नई दिल्ली;
21 दिसम्बर, 2021
 अग्रहायण 30, 1943 (शक)

राजेन्द्र अग्रवाल,
 सभापति,
 सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
तारांकित प्रश्न सं. 42

19.07.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

शून्य दुर्घटना मिशन

•42. श्री चन्द्रकांत खैरे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेल पटरियों पर दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या रेलवे ने रेल पटरियों के नवीकरण और अधिक रेल पुलों के निर्माण तथा बेहतर संकेतन प्रणाली तथा दुर्घटना-रोधी कोर्चों और इंजनों का निर्माण करके शून्य दुर्घटना मिशन शुरू किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ग) क्या रेलवे ने शून्य दुर्घटना मिशन को क्रियान्वित करने के लिए संसाधनों के सृजन के लिए कोई योजना तैयार की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल मंत्री (श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु)

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

शून्य दुर्घटना मिशन के संबंध में 19.07.2017 को लोक सभा में श्री चन्द्रकांत खैरे द्वारा पूछे जाने वाले तारांकित प्रश्न सं.42 के भाग (क) से (ग) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): जी नहीं। जैसा कि नीचे दी गई तालिका से देखा जा सकता है कि परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं में 2014-15 में 135 से 2015-16 में 107 तक गिरावट आई है और 2016-17 में और घटकर 104 रह गई हैं। पिछले वर्ष की तदनुसूची अवधि की तुलना में मौजूदा वर्ष में भी परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं 2017-18 के दौरान (01.04.2017 से 30.06.2017) 29 से घटकर 15 रह गई हैं, जिसमें पिछले वर्ष की तुलना में 48.3 प्रतिशत का सुधार हुआ है।

वर्ष	2014-15	2015-16	2016-17	2016-17 (01.04.2016 से 30.06.2016)	2017-18 (01.04.2017 से 30.06.2017)
परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की कुल सं.	135	107	104	29	15

अंतरराष्ट्रीय रूप से स्वीकृत संरक्षा मानदंड दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीकेएम) में 2006-07 में 0.23 से 2014-15 में 0.11 तक गिरावट आई है जो 2015-16 में 0.10 (अनुमानित) तथा 2016-17 में और घटकर 0.09 (अनुमानित) रह गई है।

(ख): जी हां। रेल बजट 2016-17 में मिशन जीरो दुर्घटना की घोषणा की गई थी, जिसमें दो उप-मिशन शामिल हैं:

- i. आगामी 3-4 वर्षों में बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपार समाप्त करना।
- ii. टीसीएस (गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली): सीधे टक्कर रोकने और लोको पायलट द्वारा खतरे के समय सिगनल पार न करने के लिए स्वदेशी प्रौद्योगिकी विकसित की गई है और भारतीय रेलों पर औसत सेक्शनल स्पीड को बढ़ाकर थ्रुपुट में भी बढ़ोतरी की गई है। मिशन जीरो दुर्घटना के अंतर्गत दो उप-मिशन के कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति

निम्नानुसार है:

(1) बिना चौकीदार वाले समपार समाप्त करना: 01.04.2017 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेलों में 27181 समपार हैं, जिनमें से 19480 समपारों पर चौकीदार तैनात हैं और 7701 समपारों पर चौकीदार नहीं हैं। बिना चौकीदार वाले 7701 समपारों में से 4943 समपार बड़ी लाइन पर हैं। बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपारों को 2020 तक समाप्त करने की योजना बनाई गई है। समपार समाप्त करने के लिए वर्ष-वार निर्धारित किया गया लक्ष्य

निम्नानुसार है:

वर्ष	समाप्त किए जाने वाले बिना चौकीदार वाले समपारों की सं.
2017-18	1500
2018-19	1500
2019-20	1943

(2) उच्च घनत्व नेटवर्क वाले मार्गों पर गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली (टीसीएस) का कार्यान्वयन: टीसीएस प्रणाली विकासात्मक चरण में है और दक्षिण मध्य रेलवे के लिंगमपल्ली- विकाराबाद-वाडी-बीदर पायलट खंड (250 मार्ग कि.मी.) पर परीक्षण प्रगति पर हैं। परीक्षणों की सफलता, संरक्षा प्रमाणन और सत्यापन के बाद ही आगे निर्माण कार्य शुरू किए जाएंगे।

इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पायलट टीसीएस प्रणाली विकास एवं प्रमाणन के अंतिम चरण में हैं, पिंक बुक 2017-18 में दक्षिण मध्य रेलवे में वाडी-गुंतकल खंड (228 मार्ग किमी.), बीदर-परली-वैजनाथ-परभणी खंड (241 मार्ग किमी.) और मनमाड-परभणी-नांदेड-सिकंदराबाद-गडवल-धोन-गुंतकल खंड (958 मार्ग कि.मी.) पर 1427 मार्ग किमी. का नियमित कार्य स्वीकृत किया गया है।

रेल दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए अन्य उपाय:

- रेलपथ नवीकरण- रेलपथ नवीकरण एक सतत प्रक्रिया है, जो रेलपथ की आयु एवं स्थिति के आधार पर रेलपथ के खंड का नवीकरण किया जाता है। रेलपथ नवीकरण की योजना प्रत्येक वर्ष अग्रिम तौर पर बनाई जाती है और रेलपथ की स्थिति तथा निधि की समय उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकता के आधार पर उनका निष्पादन किया जाता है और गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए रेलपथ की सुदृढ़ स्थिति को हमेशा सुनिश्चित किया जाता है। रेलपथ नवीकरण के लिए आबंटन पिछले 5 वर्षों में लगभग दुगुना कर दिया गया है और 2017-18 के बजट अनुमान में इसे 5548.6 करोड़ रुपए से बढ़ाकर औसतन 9961 करोड़ रुपए कर दिया गया है।
- ल्हीक्युलर अल्ट्रासेनिक फ्लॉ डिटेक्शन (यूएसएफडी) प्रणाली, सेल्फ प्रोपेल्ड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग (स्पर्ट कार): वाहन आधारित यूएसएफडी जांच के उपयोग का निर्णय लिया गया है ताकि तीव्रतर और विश्वसनीय जांच सुनिश्चित की जा सके क्योंकि यह रेल के अधिकतर क्रॉस-सेक्शनल क्षेत्र को कवर करेगा। भारतीय रेलवे के नई दिल्ली-मुगलसराय और नई दिल्ली-रतलाम खंडों के बीच राजधानी मार्गों पर यूएसएफडी जांच के 30400 रेलपथ किमी. (टीकेएम) के लिए उत्तर रेलवे द्वारा एक निविदा आमंत्रित की गई है। प्रारंभ में भारतीय रेलों पर पटरियों की यूएसएफडी जांच के लिए 6 स्पर्ट (सेल्फ प्रोपेल्ड

अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग) कारों का उपयोग किया जाएगा। इन 6 स्पर्ट कारों की खरीद को चल स्टॉक कार्यक्रम 2017-18 में शामिल कर लिया गया है जिनकी कुल लागत 186.24 करोड़ रुपए है।

- उत्तर रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे के प्रत्येक के 25 कि.मी. लंबे मार्ग पर पटरी/वेल्ड की विफलताओं का पता लगाने के लिए अल्ट्रासोनिक ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम (यूबीआरडीएस) का परीक्षण शुरू किया गया है। इस परीक्षण के परिणाम के आधार पर इस प्रणाली को भारतीय रेलों पर लागू करने का विनिश्चय किया गया है।
- सेंटर बफर कपलर: आईसीएफ डिज़ाइन के नव निर्मित सवारी डिब्बों पर स्क्रू कपलिंग के स्थान पर टाइट लॉक सेंटर बफर कपलर (सीबीसी) की उत्तरोत्तर ढंग से फिटमेंट की गई है ताकि दुर्घटना की अप्रिय स्थिति में डिब्बे एक-दूसरे के ऊपर न चढ़ें।
- संरक्षा में सुधार लाने के लिए लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) सवारी डिब्बों का प्रसार: भारतीय रेलवे अपने कोचिंग स्टॉक में उन्नत संरक्षा विशेषताएं मुहैया कराने के मिशन पर जोर दे रही है। इसके लिए भारतीय रेल ने 2018-19 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों के विनिर्माण का विनिश्चय किया है। एलएचबी सवारी डिब्बे उत्कृष्ट डिज़ाइन के डिब्बे हैं, जिसमें पटरी से उतरने की संभावना कम है और दुर्घटनाओं के मामले में गंभीर रूप से घायल अथवा मृत्यु की संभावना कम हो जाती है। एलएचबी सवारी डिब्बों में उत्कृष्ट बॉडी-बोगी और व्हील-बोगी कनेक्शन, एन्टी-क्लाइम्बिंग विशेषताएं, टाइट लॉक कपलिंग, बम्प स्टॉप का प्रावधान, उत्कृष्ट ब्रेक, यॉ डैम्पर का प्रावधान है जो बेहतर एवं आरामदायक यात्रा सुनिश्चित करता है जिसमें दुर्घटनाओं के मामले में शैल से बॉडी के हटने, कोच की डि-स्टेबलाइजेशन एवं टिल्टिंग, एक कोच के दूसरे कोच के ऊपर चढ़ने की संभावनाएं, सवारी डिब्बों के अलग होने के कम अवसर हैं।

- आईसीएफ सवारी डिब्बों का नवीनीकरण: 10 वर्ष से अधिक की अवशिष्ट आयु वाले मौजूदा आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बों के नवीनीकरण और उन्नत संरक्षा विशेषताएं मुहैया कराने का कार्य करने के लिए एक नीतिगत निर्णय लिया गया है। आगामी 5 वर्षों में नए सवारी डिब्बों के उत्पादन सहित इन विशेषताओं वाले कुल लगभग 40000 सवारी डिब्बे उपलब्ध होंगे।
- एयर स्प्रिंग का उत्तरोत्तर उपयोग: ईएमयू/डीएमयू सवारी डिब्बों के सहायक सस्पेंशन में एयर स्प्रिंग का उपयोग किया जा रहा है ताकि परिवर्तनशील भार पर स्थिर ऊंचाई बनी रहे। संरक्षा और विश्वसनीयता संवर्धन के लिए मेनलाइन और एलएचबी सवारी डिब्बों में भी ये स्प्रिंग लगाए जाएंगे।
- गाड़ी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस): गाड़ी सुरक्षा एवं चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) में अनुमेय सेक्शनल स्पीड और ऑटोमेटिक ब्रेक लगने पर सिगनल से आगे जाने पर, यदि लोको पायलट समय पर गाड़ी को रोकने में विफल रहता है, तो इसमें गाड़ी की गति को नियंत्रित करने की क्षमता है। इस प्रकार, यह प्रणाली लोको पायलट द्वारा खतरे का सिगनल पार करने अथवा ओवर स्पीड होने के कारण दुर्घटनाओं/टक्कर के जोखिम को कम करती है। टीपीडब्ल्यूएस कोहरे के मौसम के दौरान होने वाले विलंब को भी कम करता है। यह प्रमाणित यूरोपियन गाड़ी सुरक्षा प्रौद्योगिकी है और विश्व की रेलों में व्यापक रूप से इसका उपयोग किया जा रहा है।

टीपीडब्ल्यूएस आधारित इस प्रमाणित प्रौद्योगिकी को भारतीय रेलवे के निम्नलिखित खंडों में 342 मार्ग किमी. पर परिचालित किया गया है:

- (I). दक्षिण रेलवे का चेन्नै- गुम्मीडीपुंडी उपनगरीय खंड (50 मार्ग किमी.)
- (II). मेट्रो रेलवे कोलकाता का दमदम-कवि सुभाष खंड (25 मार्ग किमी.)

(iii). उत्तर/उत्तर मध्य रेलवे का हज़रत निज़ामुद्दीन-आगरा खंड (200 मार्ग किमी.)

(iv). दक्षिण रेलवे का बेसिन ब्रिज-अरक्कोणम खंड (67 मार्ग किमी.)

(ग): 2017-18 में संरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण निर्माण कार्यों के वित्तपोषण के लिए राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) का गठन किया गया है। इस निधि में पांच वर्ष की अवधि के लिए 1 लाख करोड़ रुपए की कुल राशि रखी गई है। बजट अनुमान 2017-18 में आरआरएसके के अंतर्गत 20000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है, जिनमें 5000 करोड़ रुपए पूंजी बजटीय सहायता से, केंद्रीय सड़क निधि से 10000 करोड़ रुपए और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5000 करोड़ रुपए शामिल हैं।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 487
19.07.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

सुरंग का निर्माण

487. श्री अर्जुन लाल मीणा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या उदयपुर से अहमदाबाद के बीच वाया हिम्मतनगर रेल आमान-परिवर्तन मार्ग पर जावर खानों के निकट रेल-सुरंग का निर्माण कार्य शुरू कर दिया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) इस सुरंग के निर्माण हेतु सरकार द्वारा कितनी राशि आबंटित की गई है; और
- (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) से (ग) : जावर खानों के निकट रेलवे सुरंग का निर्माण कार्य अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर आमान परिवर्तन परियोजना का भाग है जिसको वन्य भूमि पर निर्मित किया जाना है। वन्य भूमि का डाईवर्जन कार्य प्रगति पर है और इस डाईवर्जन कार्य को पूरा होते ही सुरंग का निर्माण शुरू कर दिया जाएगा। इस सुरंग के निर्माण के लिए अलग से निधि आबंटित नहीं की गई है। बहरहाल, वर्ष 2017-18 के लिए समग्र अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर आमान परिवर्तन परियोजना के लिए 422.00 करोड़ रु. का परिव्यय मुहैया कराया गया है।

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 1713

26.07.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन

1713. श्री पंकज चौधरी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) उत्तर-पूर्व रेल गोरखपुर के अंतर्गत आनंदनगर-महाराजगंज-घुघली रेललाइन का ब्यौरा क्या है;
- (ख) क्या इस रेल लाइन के अंतिम छोर तक सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है;
- (ग) यदि हां, तो अंतिम छोर तक सर्वेक्षण के आधार पर डीपीआर (विस्तृत परियोजना रिपोर्ट) कब तक तैयार किए जाने की संभावना है; और
- (घ) सरकार द्वारा इस महत्वपूर्ण रेल मार्ग के शीघ्र निर्माण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) से (घ): महाराजगंज के रास्ते आनंदनगर-घुघली (50.00 कि.मी.) नई लाइन परियोजना को 2013-14 के बजट में इस पूर्वोपाय के साथ शामिल किया गया था कि सभी यथोचित प्रक्रियाओं का अनुपालन करने/आवश्यक अनुमोदन और स्वीकृतियां प्राप्त करने के बाद ही इस परियोजना पर व्यय किया जाएगा। इस परियोजना के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण (एफएलएस) 2016-17 में स्वीकृत किया गया था। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण के आधार पर विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्राप्त होने और उसकी जांच होने के बाद ही इस परियोजना को स्वीकृत करने के बारे में निर्णय किया जाएगा।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 718
20.12.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

आनंदनगर जंक्शन-महाराजगंज घुघुली नई रेल लाइन

718. श्री पंकज चौधरी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) उत्तर पूर्व रेलवे, गोरखपुर के अंतर्गत आनंदनगर जंक्शन बरासता महाराजगंज-घुघुली (50 किमी.) नई रेल लाइन परियोजना की अद्यतन स्थिति क्या है;
- (ख) क्या इस परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार हो गई है;
- (ग) यदि हां, तो इस परियोजना को कब तक स्वीकृति दी जाएगी; और
- (घ) यदि नहीं, तो परियोजना की डीपीआर को कब तक तैयार किया जाएगा?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) से (घ): महाराजगंज (50 किमी) के रास्ते आनंदनगर-घुघुली नई लाइन परियोजना को सरकार से अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यक्षीन 2013-14 के बजट में शामिल किया गया था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के साथ-साथ पूर्वोत्तर रेलवे से विस्तृत अनुमान प्राप्त हो गया है। डीपीआर के मुताबिक परियोजना की लागत 1339.09 करोड़ रुपये है और प्रतिफल दर (-)1.26% है। परियोजना की मंजूरी के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

26.12.2018 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2365 का उत्तर

आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन का निर्माण

2365. श्री पंकज चौधरी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) सरकार द्वारा पूर्व रेलवे के अंतर्गत आनंदनगर वाया महाराजगंज गुग्गी के निर्माण हेतु कोई कदम उठाए गए हैं;
- (ख) उक्त रेल लाइन के निर्माण की प्रगति किस अवस्था पर लंबित है;
- (ग) क्या सरकार का विचार उक्त आनंदनगर वाया महाराजगंज रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति प्राथमिकता के आधार पर प्रदान करने का है; और
- (घ) यदि हां, तो इसे कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) से (घ): महाराजगंज के रास्ते आनंदनगर-घुघली नई बड़ी लाइन का कार्य 2013-14 के बजट में इस शर्त पर शामिल किया गया था कि सरकारी स्वीकृतियां प्राप्त होने के बाद यह कार्य आरंभ किया जाएगा। नीति आयोग ने इस परियोजना का मूल्यांकन कर दिया है। आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडल समिति का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए आवश्यक उपाय किए गए हैं।

*

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 1831

26.07.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

पलक्कड़ कोच फैक्टरी

1831. श्री प्रो० के० वी० थॉमस:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे ने केरल के पलक्कड़ में एक कोच फैक्ट्री स्थापित करने की मंजूरी दी है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ग) इसके कब तक स्थापित होने की संभावना है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) : जी हां।

(ख) और (ग) : केरल में पालक्काड में जेवी/पीपीपी माध्यम से रेल सवारी डिब्बा कारखाना की स्थापना का कार्य 550 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर वर्ष 2012-13 के रेल बजट में स्वीकृत किया गया है। इस परियोजना के लिए रेलवे द्वारा केरल सरकार से भूमि की खरीद कर ली गई है। बोली प्रक्रिया के प्रबंधन के लिए मै० राइट्स को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया गया है। सितम्बर, 2013 में अर्हता संबंधी अनुरोध (आरएफक्यू) जारी किया गया था, लेकिन उसके प्रत्युत्तर में कोई बोली प्राप्त न होने के कारण इसे रद्द कर दिया गया। बाद में, परामर्शदाता द्वारा इस परियोजना के बिजनेस मॉडल की समीक्षा की गई ताकि इसे निवेश के लिए अधिक अनुकूल बनाया जा सके। इस समय, उपलब्ध विनिर्माण क्षमता की तुलना में सवारी डिब्बों की आवश्यकता की समीक्षा की जा रही है।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

अतारांकित प्रश्न सं. 707
20.12.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

देबरॉय समिति

707. श्री राजेन्द्र अग्रवाल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार देबरॉय समिति की सिफारिशों को स्वीकार करने पर विचार कर रही है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने उक्त सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की है; और
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) और (ख): जी हां। देबरॉय समिति की सिफारिशें और उनकी स्थिति का विवरण परिशिष्ट के रूप में संलग्न हैं।

(ग) और (घ): कुछ सिफारिशें पहले ही लागू की जा चुकी हैं और शेष पर विचार किया जा रहा है। कोई विशिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

देबरॉय समिति के संबंध में 20.12.2017 को लोक सभा में श्री राजेन्द्र अग्रवाल द्वारा पूछे जाने वाले अतारांकित प्रश्न संख्या 707 के भाग (क) और (ख) के उत्तर से संबंधित परिशिष्ट।

(क) और (ख): देबरॉय समिति की सिफारिशें और उनकी स्थिति का विवरण निम्नानुसार है:

क्र.सं.	सिफारिशों का विवरण	स्थिति
1.	ऑफ-लाइन गतिविधियों जैसे चिकित्सा, सुरक्षा, स्कूलों को भारतीय रेल के मुख्य व्यवसाय अर्थात् गाड़ियां चलाना, से अलग किया जाना चाहिए। राज्य सरकारों को जीआरपी के लिए सिर्फ 50% नहीं, बल्कि पूरी लागत वहन करना चाहिए।	उपरोक्त ऑफ-लाइन सेवाओं को अलग करने का निर्णय बोर्ड द्वारा मैरिट के आधार पर लेना है जिसके लिए स्वास्थ्य सेवाएं, सुरक्षा और कल्याण जैसे नीति निर्माता निदेशालयों द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है। हालांकि, यदि इन गतिविधियों को अलग किया जाता है, तो 8562 करोड़ रुपए से अधिक की बचत हो सकती है क्योंकि रेलें चिकित्सा पर 2670 करोड़ रुपए, शैक्षणिक सुविधा पर 1123 करोड़ रुपए और सुरक्षा पर 4769 करोड़ रुपए व्यय कर रही हैं।
2.	रेलवे बोर्ड को भारतीय रेल के लिए कॉर्पोरेट बोर्ड की तरह कार्य करना चाहिए- रेल मंत्रालय द्वारा नीति निर्माण किया जाए, आरआरएआई द्वारा सुनिश्चित प्रतिस्पर्धा की जाए।	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई है।
3.	बोर्ड के सदस्यों और महाप्रबंधकों की कम से कम तीन (3) वर्ष की सेवा शेष होनी चाहिए।	रेलवे बोर्ड के सदस्यों, एफई/रेलवे और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष की नियुक्ति हेतु एक वर्ष की अवशिष्ट सेवा निर्धारित की गई है। (ii) महाप्रबंधकों और समकक्ष पदों के लिए 2 वर्ष की अवशिष्ट सेवा निर्धारित की गई है।
4.	ग्रुप-ए सेवाओं का दो भागों में पुनर्गठन किया जाए - संभार एवं तकनीकी और रेलवे बोर्ड सचिवालय सेवाओं (आरबीएसएस) का केंद्रीय सचिवालय सेवाओं (सीएसएस) के साथ विलय कर दिया जाए।	जांच की जा रही है।
5.	ज़ोनों और मंडलों की कुल संख्या घटाने के	जांच की जा रही है।

	लिए उनका पुनर्गठन/ यौक्तिकीकरण किया जाए।	
6.	क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों का सशक्तिकरण किया जाए - व्यय, पुनर्विनियोग और मंजूरीयां प्रदान करने की पूर्ण शक्तियां, बशर्ते राजस्व के लक्ष्यों की प्राप्ति हो। ज़ोनों को स्वतंत्र और स्वायत्त बनना चाहिए और यहां तक कि वे अपने आपस में भी प्रतिस्पर्धा कर सकें।	जहां तक पुनर्विनियोग का संबंध है, बोर्ड ने हाल ही में 16.02.2017 को महाप्रबंधकों को पुनर्विनियोग की शक्तियों के प्रत्यायोजन में रियायत दी है, जिससे अब एक कार्य से दूसरे कार्य के लिए, उसी योजना शीर्ष के तहत और उसी निधि स्रोत के तहत किसी भी धनराशि का पुनर्विनियोग करने के लिए ज़ोनों को शक्तियां प्रदान की गई हैं। इन शक्तियों में और रियायत देने पर बोर्ड द्वारा विचार किया जा रहा है।
7.	मंडल स्तर पर विकेंद्रीकरण; मंडलों को स्वतंत्र व्यवसाय इकाई के रूप में माना जाए और मंडल की सभी प्रकार की निविदाओं के निपटान के लिए मंडल रेल प्रबंधकों को शक्तियां प्रदान की जाएं।	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई।
8.	साफ-सफाई, सूचना प्रौद्योगिकी पहल, आदि जैसे कार्यों को एकीकृत और समन्वित करना।	कार्रवाई की गई।
9.	क्षेत्रीय निर्माण संगठनों को आरवीएनएल, इरकॉन जैसे एक या अधिक पीएसयू के अंतर्गत लाया जाए।	वर्तमान में ऐसे किसी मुद्दे पर विचार नहीं किया जा रहा है।
10.	एक स्वतंत्र रेल नियामक की स्थापना करना -पृथक बजट और रेल मंत्रालय से स्वतंत्र; जिसके पास दर सूची, संरक्षा, फेयर एक्सेस, सेवा मानकों, प्रतिस्पर्धा और तकनीकी मानकों की लाइसेंसिंग/संवर्धन के विनियमन की शक्तियां हों; नियामक के पास अर्ध न्यायिक शक्तियां होंगी।	मंत्रिमंडल की स्वीकृति के बाद, रेल विकास प्राधिकरण (आरडीए) की स्थापना के लिए 08 मई, 2017 को संकल्प अधिसूचित किया गया। अध्यक्ष और सदस्यों के चयन और नियुक्ति की प्रक्रिया भी शुरू कर दी गई है। आरडीए को एक परामर्शदात्री/सिफारिशकर्ता निकाय के रूप में रखा गया है।
11.	2 वर्षों के भीतर लेखा सुधारों का कार्यान्वयन करना।	रेल मंत्रालय ने लेखा सुधार परियोजना शुरू कर दी है, जिसमें नकदी आधारित वित्तीय विवरणों के अतिरिक्त संवर्द्धन के आधार पर अपने वित्तीय विवरणों को तैयार करने के लिए अब सभी भारतीय रेलों पर संचय लेखांकन शुरू किया

		जा रहा है। इसके अतिरिक्त उत्तर रेल पर निष्पादन लागत और बजट परिणाम पर परीक्षण अध्ययन भी शुरू किए जाते हैं।
12.	बोर्ड के सदस्यों और महाप्रबंधकों के पास न्यूनतम तीन (3) वर्ष की सेवा शेष हो। क. भारतीय रेलवे विनिर्माण कंपनी (आईआरएमसी) की स्थापना करना ख. रेल बजट को समाप्त करना ग. अवसंरचना और परिचालन का विभाजन करना।	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई।
13.	भारतीय रेल की लाभांश नीति की केंद्र सरकार द्वारा समीक्षा करना; डीआरएफ के लिए अधिक धन जुटाने हेतु भारतीय रेल को लाभांश भुगतान का शुद्ध जीबीएस दिया जाना। राष्ट्रीय परियोजनाओं और लागत साझाकरण पर आधारित परियोजनाओं के लिए, संघ और राज्य सरकारों के बीच सब्सिडी का भार स्पष्ट होना चाहिए।	रेल बजट के केंद्रीय बजट के साथ विलय, जो 2017-18 से प्रभावी हो गया है, के उपबन्धों में से एक उपबन्ध यह है कि संपूर्ण ब्याज देय पूंजी को बड़े खाते में डाल दिया गया है और लाभांश देयता को माफ कर दिया गया है। परिणामस्वरूप सिफारिश को लागू कर दिया गया है। जहां तक सब्सिडी को साझा करने का संबंध है, राष्ट्रीय परियोजनाओं और लागत साझाकरण के आधार पर शुरू की गई परियोजनाओं के लिए संघ और राज्य सरकारों के बीच पड़ने वाले भार का मुद्दा, संबंधित पक्षों के बीच प्रारंभिक समझौते का हिस्सा होना चाहिए, पर अभी विचार किया जाना शेष है।
14.	बाहरी कर्ज को भारतीय रेल के माध्यम से नहीं, सीधे रेलवे पीएसयू द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए।	जांच की जा रही है।
15.	नियामक को व्यावसायिक दृष्टिकोण से सामाजिक उद्देश्यों / लागतों को अलग करने के लिए एक परामर्शदात्री नियामक प्रक्रिया के माध्यम से पीएसओ की सीमा निर्धारित करनी चाहिए।	साथ में बताई गई मर्दे आरडीए के दायरे में हैं।
16.	बजटीय अनुदान सहायता के समान संरक्षा अधिभार द्वारा वित्तपोषित गैर-व्यपगत	01.04.2017 को 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) नामक एक गैर-व्यपगत संरक्षा

	संरक्षा कोष।	कोष बनाया गया है। इस कोष को 5 साल में 1 लाख करोड़ रुपये का वित्तपोषण प्राप्त करना है, जिसमें वित्त मंत्रालय से 75,000 करोड़ रुपये आने हैं और शेष राशि का योगदान रेलवे द्वारा किया जाना है।
17.	मालभाड़ा दरों को मार्केट के सिद्धान्तों पर छोड़ दिया जाना चाहिए। मालभाड़ा से संबंधित लागत को भारतीय रेल पर नहीं डाला जाना चाहिए।	इस समय केन्द्र सरकार को पैसेंजर और मालभाड़ा सेवाओं की दरों को निर्धारित करने की शक्तियां प्रदान हैं। अब, बजट भाषण में रेल मंत्री के भाषण के अनुसार यह तय किया गया है कि रेल विकास प्राधिकरण को अन्य बातों के साथ-साथ टैरिफ के निर्धारण का कार्य भी सौंपा जाए। अतः प्रस्तावित रेल विकास प्राधिकरण से इस सिफारिश का कार्यान्वयन हो जाएगा।
18.	उपनगरीय रेलवे को जे.वी. के माध्यम से राज्य सरकारों को सौंप दिया जाना चाहिए।	कार्रवाई कर दी गई है।
19.	पैसेंजरों को दिए जाने वाली रियायतों को राज्य सरकार के अन्य चैनलों जैसे कि शिक्षा मंत्रालय (विद्यार्थी राहत), खेलकूद मंत्रालय (खिलाड़ी) से पूरा किया जाना चाहिए।	जांच की जा रही है।
20.	यात्रियों को सब्सिडी मुहैया कराने के लिए आधार नम्बर को यात्री टिकटों से लिंक किया जाना चाहिए।	जांच की जा रही है।
21.	आंतरिक स्रोतों को जुटाने में सुधार करने, वित्तपोषण की विभिन्न पद्धतियों को पता लगाने तथा उपलब्ध स्रोतों के उपयोग में सुधार लाने की आवश्यकता है।	वित्त वर्ष 2015-16 से वित्तपोषण के एक नए स्रोत अर्थात् बजटतर स्रोतों/संस्थागत वित्त (संक्षेप में आरबीआर-आई एफ) शुरू किया गया है। यह तय किया गया है कि पांच वर्ष (2015-16 से 2019-20) की अवधि में रेलवे परियोजना के वित्तपोषण के लिए ईबीआर (आईएफ) के माध्यम से 1.5 लाख करोड़ रु. की राशि जुटायी जाएगी। ईबीआर-आई एफ निधि का मुख्यतः दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण परियोजनाओं के लिए इस्तेमाल किया जा रहा है। रेल मंत्रालय ने भारतीय जीवन बीमा निगम (एलआईसी) के साथ

		11 मार्च, 2015 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं जिसके अनुसार एलआईसी ने रेलवे परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए 2015-16 से 2019-20 तक की 5 वर्ष की अवधि में 1,50,000 करोड़ रु. की राशि का वित्तपोषण सहायता देना स्वीकार किया है।
22.	छोटे धीमी प्रभाव वाली परियोजनाओं का पूर्णतः वित्तपोषण किया जाना चाहिए ताकि उन सब का कार्य 2 वर्ष की अवधि में पूरा किया जा सके। ऐसी किसी परियोजना का कोई वित्तपोषण नहीं किया जाना चाहिए जो इस अवधि में पूरी नहीं की जा सकती हैं।	अलग-अलग रेलवे परियोजनाओं के लिए निधि का आवंटन वार्षिक आधार पर किया जाता है, जो परिचालनिक आवश्यकता, संसाधनों की उपलब्धता, सापेक्ष प्राथमिकता तथा अलग-अलग परियोजनाओं की प्रगति पर निर्भर करता है। अधिकांश परियोजनाओं को चरणों में पूरा किया जाता है ताकि निवेश का लाभ प्राप्त किया जा सके। अतः रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य वार्षिक आधार पर निर्धारित किया जाता है और उसी के अनुसार उनका कार्य निष्पादित किया जाता है।
23.	विद्यमान क्षमता तथा परिसंपत्तियों के बेहतर उपयोग से उत्पादकता बढ़ाना संभव है, जिससे परिचालन तथा समय निर्धारण के कार्य में सुधार हो सकता है।	परिसंपत्तियों की विद्यमान क्षमता की उत्पादकता बढ़ाना एक सतत प्रक्रिया है और इसके लिए पैसंजर तथा फ्रेट सेगमेंट में विभिन्न पहल कार्य किए गए हैं। (i) 24 कोच की गाड़ियां चलाकर और मौजूदा गाड़ियों को 24 कोच की गाड़ियां बनाकर उनको अपग्रेड करके यात्री क्षमता को बढ़ाना, (ii) उच्चतर पे-लोड ट्रेयर अनुपात के नए मालडिब्बों का उत्पादन करके 16 कोच की लम्बाई के ईएमयू/डीएमयू गाड़ियां चलाना, (iii) प्रति रैक उच्चतर थ्रू-पुट वाले फ्रेट वैगन का नया डिजाइन बनाया गया है ताकि मौजूदा अवसंरचना का बेहतर उपयोग किया जा सके। (iv) ऐसे कार्यकलापों, जो गाड़ी की संरक्षा तथा प्रौद्योगिकी से सीधे संबद्ध न हो, उन्हें धीरे-धीरे आउटसोर्स करके अनुरक्षण अवसंरचना की क्षमता में सुधार करना, (v) रोलिंग स्टॉक अनुरक्षण सुविधाओं में बेहतर अवसंरचना सुविधाओं का

		उपयोग करना तथा विद्यमान रोलिंग स्टॉक को अपग्रेड करना ताकि गाड़ियों की विश्वसनीयता, उपलब्धता तथा संरक्षा की स्थिति में सुधार हो सके।
24	भारतीय रेल को लाभप्रद फ्रेट सेगमेंट और ई-कॉमर्स सेगमेंट पर ध्यान देना चाहिए, जिसका भारतीय रेल ने अभी तक इस्तेमाल नहीं किया है।	विचाराधीन।
25	भारतीय रेल को विशाल फूड चेनों एवं स्थानीय रेस्तरां की ऑनबोर्ड केटरिंग सुविधा देने, नीलामी के जरिए गाड़ियों में पार्सल वैनों को पट्टे पर देने, प्राइवेट पार्सल गाड़ियों समर्पित पार्सल टर्मिनलों और पार्सल एक्सप्रेस गाड़ियों, जिसमें कम-से-कम 15 वैन हो, को पट्टे पर दिए जाने को बढ़ावा देना चाहिए।	यात्रियों को अपनी पसंद के भोजन का ऑर्डर देने के लिए व्यापक विकल्प उपलब्ध कराने के लिए ई-कैटरिंग शुरू की गई है। प्रारंभ में, ई-कैटरिंग सेवा केवल विशिष्ट गाड़ियों और बिना पेंटी कार अथवा बिना ट्रेन साइड वेंडिंग वाली 1350 गाड़ियों में उपलब्ध थी। सितंबर 2015 में एक बड़ी पहल के रूप में इस स्कीम को स्टेशन आधारित बनाने के लिए इसमें परिवर्तन किया गया और प्रमुख स्टेशनों पर एक पायलट परियोजना को शुरू किया गया तथा बाद में ए-1 एवं ए श्रेणी के सभी स्टेशनों पर इसका विस्तार किया गया। अब ई-कैटरिंग सेवा 310 स्टेशनों पर उपलब्ध है और इसकी औसत सप्लाई प्रतिदिन 7000 मील्स है। यात्री ई-टिकट बुक करते समय अथवा यात्रा करते समय एप/वेबसाइट के जरिए/1323 पर कॉल करके अपना भोजन बुक कर सकते हैं।
26	अग्रिम/वार्षिक प्रीमियम पर राजधानी/शताब्दी जैसी गाड़ियों का रियायती वाणिज्यिक परिचालन; निजी ऑपरेटर इसकी क्षमता के एक हिस्से की टिकटों के कीमत निर्धारण के लिए स्वतंत्र होंगे।	विचाराधीन।
27	स्टेकधारकों से व्यापक विचार-विमर्श के बाद ओडब्ल्यूएस, डब्ल्यूआईएस, एलडब्ल्यूआईएस, सीटीओ, पीएफटी आदि जैसी सभी नीतियों का एकीकरण। नीति की	ओवाईडब्ल्यूएस, डब्ल्यूआईएस, एलडब्ल्यूआईएस, सीटीओ, पीएफटी आदि जैसी सभी मालडिब्बा निवेश योजनाओं को एकीकृत कर एक व्यापक नीति नहीं बनाई जा सकती है क्योंकि सभी

	<p>अवधि बढ़ाकर कम-से-कम 40 वर्ष तक किया जाए।</p>	<p>नीतियां रेल उपयोगकर्ताओं के प्रत्येक सेगमेंट की आवश्यकतानुसार विशिष्ट रूप से अलग होती हैं। इन नीतियों की आवधिक रूप से समीक्षा की जाती है और बैठक में चर्चा के दौरान तथा अन्य प्रतिनिधियों द्वारा बताई गई व्यावहारिक जटिलताओं को देखते हुए प्रत्येक क्षेत्र के निवेशक की मांग एवं आवश्यकता के आधार पर इनमें संशोधन किए जाते हैं। सामान्य प्रयोजन वैगनों में निजी निवेशकों से निवेश प्राप्त करने के प्रयास भी किए गए थे, बहरहाल, निवेश विशिष्ट क्षेत्रों पर केंद्रित रहा। इससे विशेष प्रयोजनार्थ वैगनों और उच्च क्षमता वाले वैगनों में निजी निवेश का विचार प्राप्त हुआ। अतः कम वॉल्यूम वाली थोक पणियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए विशिष्ट किस्म के वैगनों की जरूरत पड़ती है।</p>
28	<p>निजी क्षेत्रों को कोयला, कोक आदि सहित सामान्य प्रयोजन के मालडिब्बों का स्वामित्व प्रदान करना।</p>	<p>कोयला मंत्रालय की ओर से कोल इंडिया लिमिटेड और रेल मंत्रालय के बीच कोल इंडिया लिमिटेड द्वारा कोयले के संचलन के लिए सामान्य प्रयोजन के मालडिब्बों के निवेश के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।</p>
29	<p>नए मालडिब्बों की खरीद, मालडिब्बे का डिज़ाइन के क्लियरेंस के संबंध में आरडीएसओ की प्रक्रिया को युक्तिसंगत/ग्राहक हितैषी बनाना।</p>	<p>नए मालडिब्बों की खरीद और मालडिब्बों की क्लियरेंस तथा मालडिब्बों के डिज़ाइन के क्लियरेंस हेतु आरडीएसओ की प्रक्रिया में सुधार लाने के लिए हाल ही में पहल की गई है। (i) एप्लीकेशन एवं अनुमोदन हेतु वेंडर पोर्टल के जरिए खरीद के लिए विनिर्माताओं की खरीद प्रक्रिया (ii) विनिर्माताओं द्वारा अनुपालन की जाने वाली गुणवत्ता आश्वासन प्रक्रियाओं की आईटी आधारित निगरानी।</p>
30	<p>आईसीडी/पीएफटी के निर्माण के अनुमोदनार्थ सिंगल विंडो क्लियरेंस</p>	<p>विचाराधीन।</p>

31	निवेश हेतु संसाधन जुटाने में सहायता करने के लिए विशेषज्ञों, निवेश बैंकरों आदि की निवेश एडवायज़री समिति का गठन। भारतीय रेल की मौजूदा परिसंपत्तियों से लाभ उठाना ताकि संसाधन जुटाए जा सकें और इनविट, एनबीएफसी जैसे संस्थानों का गठन किया जा सके।	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई है।
32	वर्ष 2000 से पहले की 25 प्रतिशत से कम वित्तीय प्रगति वाली परियोजनाओं और वर्ष 2000 से 2007 के बीच की 10 प्रतिशत से कम वित्तीय प्रगति वाली परियोजनाओं को बंद करने पर विचार किया जाए। वर्ष 2000 से पहले शुरू की गई परियोजनाओं की स्वीकृत लागत और पूरी करने की लागत का पुनर्मूल्यांकन किया जाए। स्वीकृत लागत की तुलना में अधिक लागत वाली परियोजनाओं को बंद करने पर विचार किया जाए।	क्षेत्रीय रेलों को सूचित किया गया है कि निष्पादन के प्रयोजनार्थ बड़ी परियोजनाओं को महाप्रबंधकों द्वारा चरणों में विभाजित किया जा सकता है, जिसमें यह सुनिश्चित किया जाए कि प्रत्येक चरण पूरा होने के बाद वह रेलवे को वाणिज्यिक प्रतिफल देगा परंतु इसके लिए संगत समय-सीमा में भूमि उपलब्ध होना इस संबंध में राज्य सरकार से लिखित आश्वासन प्राप्त होना अनिवार्य है, जिस पर महाप्रबंधक द्वारा विचार किया जा सकता है। उन परियोजनाओं, जिनमें स्थानीय सहायता/राज्य सरकार की सहायता प्राप्त न होने के कारण कम प्रगति हुई है/कोई प्रगति नहीं हुई है और साथ ही उन पुरानी परियोजनाओं, जिनमें कोई प्रगति नहीं हुई है अथवा उन परियोजनाओं, जिनसे कोई वास्तविक लाभ नहीं हुआ है, की निरंतर समीक्षा करने की जरूरत है। महाप्रबंधकों की ओर से नियमित तिमाही बैठकों में इनकी समीक्षा की जाए।
33	भारतीय रेल में विदेशी एवं घरेलू दोनों निजी क्षेत्र के प्रवेश के लिए मौजूदा मानदंडों में परिवर्तन करके अधिक आकर्षक और अर्थक्षम बनाना।	ये मर्दे आरडीए के क्षेत्राधिकार में आती हैं।
34	बीडब्ल्यूईएल को बहाल किया जाए अथवा इसे बंद कर दिया जाए, जबकि बीएससीएल एवं बीसीएल को मौजूदा उत्पादन इकाइयों में से किसी एक इकाई के अधीन किया जाए।	विचाराधीन।

35	ई-निविदा अपनाना, जिसमें मंडल/ज़ोनल स्तरों पर दीर्घावधि दर ठेकों पर जोर दिया जाए।	भंडार विभाग द्वारा सप्लाई संबंधी सभी निविदाएं सार्वजनिक रूप से अभिगम्य ई-पोर्टल अर्थात् www.ireps.gov.in पर उपलब्ध ई-निविदा के रूप में आमंत्रित की जाती हैं। इस संबंध में रेलवे बोर्ड के दिनांक 29.06.2015 के अनुदेश सं.आरएस(एम)/2012/सीपीपीपी के तहत संगत अनुदेश जारी किए गए हैं। इसके अलावा, मंडल/ज़ोनल रेलों पर दीर्घावधि दर ठेके कार्यान्वित करने के लिए, रेलवे बोर्ड के दिनांक 08.01.2016 के नीति अनुदेश सं.2010/आरएस(जी)/779/9 और दिनांक 05.07.2017 के नीति अनुदेश सं.2016/आरएस (एम)/पीएसीई के तहत अनुदेश जारी किए गए हैं।
36	ए1 और ए किस्म के सभी स्टेशनों पर संवर्ग बाह्य राजपत्रित अधिकारियों को तैनात किया जाए क्योंकि स्टेशन मास्टरों की न्यूनतम अवधि दो वर्ष की होती है।	विचाराधीन।
37	भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी को सेवा कालीन प्रशिक्षण तथा एच आर, वित्त, विपणन, संचार, ब्रांडिंग, लॉजिस्टिक, परिवहन प्रबंधन आदि जैसे विभिन्न क्षेत्रों में विशेषतम प्रबंधन के क्षेत्र में शिक्षा/प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए भी विश्वविद्यालय का दर्जा दिया जाए।	विचाराधीन।
38	डीएफसीसीआईएल की भारतीय रेल और निजी ऑपरेटरों को समान अभिगम्यता देनी चाहिए।	ये मदें आरडीए के क्षेत्राधिकार में आती हैं।
39	मंडलों की आमदनी का कुछ हिस्सा विशिष्ट प्रयोजनों पर खर्च करने के लिए मंडल स्तर पर ही रखा जाए। एडीआरएम प्रशासनिक शृंखला का स्पष्ट भाग होना चाहिए।	मौजूदा तंत्र में, आमदनियों का लेखा-जोखा ज़ोन-वार रखा जाता है और यह भारतीय रेल की आमदनियों का पूल बनता है। इसी प्रकार, संसद के अनुमोदन पर एक निर्धारित प्रक्रिया के बाद ज़ोन की आवश्यकता के आधार पर व्यय (राजस्व अथवा पूंजी) का आबंटन किया जाता है।

		<p>बहरहाल, प्रत्येक ज़ोन को व्यय का आबंटन होने के बाद, ज़ोन द्वारा मंडल को व्यय का आबंटन किया जाता है। इस प्रकार, न ज़ोन को और न मंडल को स्वतः आमदनी को अपने पास रखने की अनुमति दी जा सकती है परन्तु उन्हें निर्धारित प्रक्रिया के बाद ही निधि आबंटित की जाती है।</p> <p>दूसरा, भारतीय रेल प्रणाली यातायात आमदनी संबंधित प्रणाली में ढोए जाने वाले/गुजरने वाले यातायात के अनुपात में बांटा जाता है, जिसके संदर्भ में, ज़ोनों को भौगोलिक स्थिति, औद्योगिकीकरण/वाणिज्यिक स्थिति /कारोबारी गतिविधियों के कारण एकसमान नहीं हैं परन्तु प्रणाली को चलाने के लिए परिचालनिक व्यय निर्धारित हैं, इसलिए प्रत्येक ज़ोन के व्यय का आबंटन का उसकी आमदनी से संबंधित होना आवश्यक नहीं है।</p> <p>बहरहाल, ज़ोन/मंडलों को उनकी आमदनी के आलोक में विशिष्ट प्रयोजनार्थ व्यय करने हेतु निधि आबंटन नीतिगत मामला है, जिसे बोर्ड में उच्चतम स्तर पर जांच और निर्धारित किया जाना आवश्यक है।</p>
40	<p>भारतीय रेल में प्रगतिशील निष्पादन मूल्यांकन प्रणाली होनी चाहिए, जिसमें संवर्धित उद्देश्यपरकता और पारदर्शिता बरती जाए। भारतीय रेल को संगठन में उत्कृष्टता हेतु विश्वसनीय, पारदर्शी और सुस्पष्ट तंत्र का गठन करना चाहिए।</p>	विचाराधीन।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 1603
27.12.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

रेलवे का पुनर्गठन

1603. श्री बी. एन. चन्द्रप्पा:

श्री नलीन कुमार कटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार ने रेलवे के पुनर्गठन हेतु सुझाव आमंत्रित करने के लिए कोई विशेषज्ञ समिति गठित की है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या उक्त समिति ने इस संबंध में कोई सिफारिशें दी हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (घ) क्या सरकार ने समिति की सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं; और
- (ङ.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) और (ख): जी हां। प्रमुख रेल परियोजनाओं के लिए संसाधन जुटाने और रेल मंत्रालय के पुनर्गठन हेतु माननीय रेल मंत्री द्वारा की गई बजट उद्घोषणाओं के संबंध में अगले कदम

उठाने के लिए, रेल मंत्रालय ने श्री बिबेक देबरॉय की अध्यक्षता में सितंबर 2014 में एक समिति गठित की थी।

(ग) से (ड.): इस समिति ने अपनी सिफारिशें प्रस्तुत कर दी हैं। समिति की कुछ सिफारिशें पहले ही लागू की जा चुकी हैं और शेष सिफारिशों पर विचार किया जा रहा है। देबरॉय समिति की सिफारिशें और उनकी स्थिति का विवरण परिशिष्ट के रूप में संलग्न है।

रेलवे के पुनर्गठन के संबंध में 27.12.2017 को लोक सभा में श्री बी.एन. चन्द्रप्पा और श्री नलीन कुमार कटील द्वारा पूछे जाने वाले अतारांकित प्रश्न संख्या 1603 के भाग (ग) से (ड.) के उत्तर से संबंधित परिशिष्ट।

(ग) से (ड.): रेलवे के पुनर्गठन से संबंधित देबरॉय समिति की सिफारिशों और उनकी स्थिति का विवरण निम्नानुसार है:

क्र.सं.	सिफारिशों का विवरण	स्थिति
1.	ऑफ-लाइन गतिविधियाँ जैसे चिकित्सा, सुरक्षा, स्कूलों को भारतीय रेल के मुख्य व्यवसाय अर्थात् गाड़ियां चलाना, से अलग किया जाना चाहिए। राज्य सरकारों को जीआरपी के लिए सिर्फ 50% नहीं, बल्कि पूरी लागत वहन करना चाहिए।	जांच की जा रही है।
2.	रेलवे बोर्ड को भारतीय रेल के लिए कॉर्पोरेट बोर्ड की तरह कार्य करना चाहिए- रेल मंत्रालय द्वारा नीति निर्माण किया जाए, आरआरएआई द्वारा प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित की जाए।	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई है।
3.	बोर्ड के सदस्यों और महाप्रबंधकों की कम-से-कम तीन (3) वर्ष की सेवा शेष होनी चाहिए।	रेलवे बोर्ड के सदस्यों, वित्त आयुक्त/रेलवे और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष की नियुक्ति हेतु एक वर्ष की अवशिष्ट सेवा निर्धारित की गई है।

		(ii) महाप्रबंधकों और समकक्ष पदों के लिए 2 वर्ष की अवशिष्ट सेवा निर्धारित की गई है।
4.	ग्रुप-ए सेवाओं का दो भागों में पुनर्गठन किया जाए - संभार एवं तकनीकी और रेलवे बोर्ड सचिवालय सेवाओं (आरबीएसएस) का केंद्रीय सचिवालय सेवाओं (सीएसएस) के साथ विलय कर दिया जाए।	जांच की जा रही है।
5.	ज़ोनों और मंडलों की कुल संख्या घटाने के लिए उनका पुनर्गठन/ यौक्तिकीकरण किया जाए।	जांच की जा रही है।
6.	क्षेत्रीय निर्माण संगठनों को आरवीएनएल, इरकॉन जैसे एक या अधिक पीएसयू के अंतर्गत लाया जाए।	वर्तमान में ऐसे किसी मुद्दे पर विचार नहीं किया जा रहा है।
7.	एक स्वतंत्र रेल नियामक की स्थापना करना -पृथक बजट और रेल मंत्रालय से स्वतंत्र; जिसके पास दर सूची, संरक्षा, फेयर एक्सेस, सेवा मानकों, प्रतिस्पर्धा और तकनीकी मानकों की लाइसेंसिंग/संवर्धन के विनियमन की शक्तियां हों; नियामक के पास अर्ध न्यायिक शक्तियां होंगी।	मंत्रिमंडल की स्वीकृति के बाद, रेल विकास प्राधिकरण (आरडीए) की स्थापना के लिए 08 मई, 2017 को संकल्प अधिसूचित किया गया। अध्यक्ष और सदस्यों के चयन और नियुक्ति की प्रक्रिया भी शुरू कर दी गई है। आरडीए को एक परामर्शदात्री/सिफारिशकर्ता निकाय के रूप में रखा गया है।

8.	<p>बोर्ड के सदस्यों और महाप्रबंधकों के पास न्यूनतम तीन (3) वर्ष की सेवा शेष हो।</p> <p>क. भारतीय रेलवे विनिर्माण कंपनी (आईआरएमसी) की स्थापना करना।</p> <p>ख. रेल बजट को समाप्त करना।</p> <p>ग. अवसरंचना और परिचालन का विभाजन करना।</p>	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई है।
9	<p>निवेश हेतु संसाधन जुटाने में सहायता करने के लिए विशेषज्ञों, निवेश बैंकों आदि की निवेश एडवायज़री समिति का गठन। भारतीय रेल की मौजूदा परिसंपत्तियों से लाभ उठाना ताकि संसाधन जुटाए जा सकें और इनविट, एनबीएफसी जैसे संस्थानों का गठन किया जा सके।</p>	आंशिक रूप से कार्रवाई की गई है।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 767
20.12.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

हिम्मतनगर-शामलाजी रेल मार्ग

767. श्री डी.एस. राठौड़:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार की हिम्मतनगर-शामलाजी रेलमार्ग को वर्ष 2018 से पूर्व पूर्ण किए जाने की संभावना है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) से (ग) : हिम्मतनगर शामलाजी आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। परियोजना का पूरा होना निधियों के आबंटन पर निर्भर करता है। बहरहाल, इस खंड को दिसम्बर, 2018 तक पूरा करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
25.07.2018 के
तारांकित प्रश्न सं. 101 का उत्तर

आदर्श रेलवे स्टेशन

*101. श्री प्रतापराव जाधव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या महाराष्ट्र के बुलढाणा जिले में मलकापुर रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने की कोई योजना है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और अगले वित्तीय वर्ष के दौरान इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि का आवंटित करने का प्रस्ताव है; और
- (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल, कोयला, वित्त और कारपोरेट कार्य मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

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

आदर्श रेलवे स्टेशन के संबंध में 25.07.2018 को लोक सभा में श्री प्रतापराव जाधव के तारांकित प्रश्न सं.101 के भाग (क) से (ग) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): जी हां। मलकापुर रेलवे स्टेशन को 2012-13 में आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत विकसित करने के लिए चिह्नित किया गया था। आदर्श स्टेशन योजना 2009-10 से शुरू की गई थी और तब से स्टेशनों को इस योजना के अंतर्गत विकसित करने के लिए उनकी पहचान की गई है। मलकापुर रेलवे स्टेशन मध्य रेलवे में भुसावल मंडल के भुसावल-बडनेरा खंड पर एक उपनगरीय ग्रेड (एनएसजी-4) (पूर्ववर्ती 'बी' श्रेणी स्टेशन) श्रेणी का स्टेशन है और आदर्श स्टेशनों के लिए निर्धारित मानदंडों/दिशा-निर्देशों के अनुसार आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत पहले ही विकसित किया जा चुका है।

मलकापुर स्टेशन पर आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत विभिन्न सुविधाएं जैसे स्टेशन के अग्रभाग, परिचलन क्षेत्र, प्रकाश व्यवस्था, प्रतीक्षालय, पे एंड यूज़ टॉयलेट, प्लेटफार्म की सतह में सुधार, संकेतक एवं कोच इंडीकेटर बोर्ड सहित यात्री मार्गदर्शन प्रणाली मुहैया कराई गई हैं।

(ग): प्रश्न नहीं उठता।

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER: Q. No. 101, Shri Prataprao Jadhav.

(Q. 101)

श्री प्रतापराव जाधव : अध्यक्ष महोदया, महाराष्ट्र में बुलढाणा जिला सबसे पिछड़ा जिला है। बुलढाणा जिले में दो रेलवे स्टेशन हैं, एक शेगांव और दूसरा मलकापुरा। इन दोनों स्टेशनों को आदर्श 'ए' ग्रेड मॉडल स्टेशन का दर्जा 2012-13 में दिया गया। मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि मॉडल स्टेशन के तहत स्टेशन पर कौन सी सुविधा देना वहां पर अपेक्षित था, अभी तक कितनी सुविधाएं वहां पर दी गईं?

अध्यक्ष महोदया, वहां स्टेशन पर कोई सुविधा नहीं है। प्रतीक्षालय के बारे में उत्तर में बताया कि हमने यह सुविधा दी। उत्तर में भी बहुत सारी गलतियां हैं। वहां प्रतीक्षालय ऐसा है कि वहां पर हम लोग बैठ भी नहीं सकते हैं। स्टेशन पर न तो स्वच्छता की कोई सुविधा है, वहां जनसुविधाएं भी बहुत कम हैं। बुलढाणा डिस्ट्रिक्ट के पिछड़ा जिला होने के नाते मंत्री जी से मैं यह भी पूछना चाहूंगा कि 2014-15 के बजट में पूंजी निवेश कार्यक्रम के तहत खमगांव और जालना रेलवे के लिए 3000 करोड़ रुपये की प्रशासकीय मान्यता दी गई थी, लेकिन अभी तक वहां कुछ भी काम नहीं हुआ। वह काम कब होने वाला है? पूंजी निवेश कार्यक्रम के तहत राज्य सरकार की क्या जिम्मेदारी है?

माननीय अध्यक्ष : कितने प्रश्न पूछेंगे? बैठिए।

श्री प्रतापराव जाधव: अध्यक्ष महोदया, राज्य सरकार की क्या जिम्मेदारी है और केन्द्र सरकार उसमें कौन सी भूमिका निभाने वाली है? रास्ते के लिए वहां सौ साल से लोगों का आंदोलन चल रहा है, अभी भी वहां आंदोलन चल रहा है। ये मॉडल स्टेशंस कब अपग्रेड किए जाएंगे? खमगांव और जालना रेलवे मार्ग का काम कब शुरू होगा? मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा ... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल: इंडियन रेलवेज ने देश भर के सभी रेलवे स्टेशंस को वहां के यात्रियों की संख्या, अर्निंग्स को देखते हुए कैटेगरीज किया है और उसमें क्या-क्या सुविधाएं बढ़ाई जा सकती है, यह सब देखकर अलग-अलग मॉडल्स पर रेलवे स्टेशंस को अपग्रेड किया है। मलकापुर एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां लगभग 74 मेल एक्सप्रेस ट्रेंस और पैसेंजर ट्रेंस रुकती हैं। लगभग 4,967 पैसेंजर्स रोज वहां ट्रेनों पर चढ़ते हैं और लगभग 3 लाख 35 हजार रुपये रोज की वहां पैसेंजर्स अर्निंग है। उस हिसाब से देखें तो यह पहले 'बी' कैटेगरी स्टेशन होता था। अर्निंग्स कम होने के कारण अब वह एनएसजी-4, नॉन सबअर्बन ग्रुप में चौथे दर्जे का स्टेशन बना है। इसके बावजूद इसको आदर्श स्टेशन के रूप में चुना गया, चिह्नित किया गया। जिसमें फसाड , सर्कुलेटिंग एरिया को सुधारा जाएगा जिससे आने-जाने में सुविधा हो, इसके अलावा लाइन एल्युमिनेशन के लिए। टावर वाटर बूथ, पे एंड यूज टॉयलेट बनाया गया। रिटायरिंग रूम के बारे में आपने मुझे अभी बताया। अगर उसमें कुछ कमी है, तो मैं डिविजनल मैनेजर, जोनल मैनेजर से रिपोर्ट लेकर उस पर कार्रवाई करूंगा। प्लेटफार्म सरफेस को ठीक किया गया। बुकिंग आफिस को सुधारा गया। ... (व्यवधान) ये सब काम वहां किए गए।

अभी मेरे पास दूसरे स्टेशन की जानकारी नहीं है, यह उस प्रश्न में नहीं था। मैं उनको जानकारी पहुंचा दूंगा। जहां तक जालना की लाइन का सवाल है, दुर्भाग्य से पहले रेलवे का राजनीतिकरण ज्यादा होता था। देश में इतनी सारी योजनाओं की घोषणा कर देते थे पर उनके लिए सफिशिएंट बजट नहीं होता था कि उन सभी परियोजनाओं पर एक साथ काम चल सके। हमने यह कोशिश की कि जहां-जहां जमीन अधिग्रहण हो चुका है, जमीन एवलबल है और ज्यादा एसेन्शियल लाइन है जिससे ओवरऑल ट्रेफिक अनक्लॉग हो और ज्यादा अधिक मात्रा में रेलवे जनता को सुविधा दे पाये, उसको प्राथमिकता देते हुए अलग-अलग प्रोजेक्ट पर काम चल रहा है। इस स्पेसिफिक प्रोजेक्ट की जानकारी माननीय सदस्य को मेरा दफ्तर भेज देगा।

श्री प्रतापराव जाधव: अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी ने बताया कि वहां की अर्निंग कम है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वहां पर बहुत दिनों से लंबे रूट की ट्रेनों को रोकने के लिए मांग की जा रही है, वहां रेलवे का स्टॉपेज नहीं है। जब वहां ज्यादा ट्रेनें नहीं रुकेंगी तो अर्निंग कैसे बढ़ेगी। सेगाँव स्टेशन पर संत गजानन महाराज जी का बहुत बड़ा मंदिर है। वहां हर रोज रेलवे से पच्चीस से तीस हजार लोग आते हैं लेकिन वहां स्टॉपेज नहीं होने की वजह से लोग अकोला स्टेशन से बैठते हैं नहीं तो भुसावल स्टेशन से बैठते हैं। इसलिए अर्निंग जो दिखनी चाहिए वह नहीं दिखती है। क्या स्टॉपेज की मांग को बढ़ाया जाएगा?

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष महोदया, मैंने अभी बताया, 74 ट्रेनें मलकापुर में रुकती हैं। उसमें 68 मेल एक्सप्रेस ट्रेन हैं, 6 पैसेजर्स ट्रेन हैं, उसके बावजूद अगर पांच हजार से कम पैसेजर्स हैं तो और ट्रेन रोकने का सवाल ही नहीं उठता।

दूसरी बात, मैं सदन के सभी माननीय सदस्यों को अवगत कराना चाहता हूँ। सभी माननीय सदस्यों की मांग रहती है कि हमारे स्टेशनों पर अधिक गाड़िया रुकें, गाड़ी रोकने का मतलब यह नहीं है कि केवल एक-दो मिनट का स्टॉप है, गाड़ी आहिस्ता होती है, रुकती है फिर आहिस्ता-आहिस्ता चल कर स्पीड पकड़ती है। जब तक गाड़ी स्टेशन से नहीं निकलती, अगले स्टेशन से गाड़ी सेफ्टी की दृष्टि से शुरू नहीं हो सकती। ऐसी परिस्थिति में जितना ज्यादा स्टॉप एंड करते जाएंगे, उतना ज्यादा रेलवे की कैपिसिटी कन्सट्रेंट बढ़ेगी। पंचुअलिटी एक बहुत सीरियस इश्यू है। जब हम इसको इम्प्रूव करने की कोशिश करते हैं, उसमें एक बहुत बड़ी समस्या कैपिसिटी यूटिलाइजेशन की आती है जिससे आज किसी-किसी रूट पर सौ परसेंट, कहीं एक सौ तीस, कहीं एक सौ पचास और कुछ जगहों पर एक सौ अस्सी परसेंट लाइन कैपिसिटी यूटिलाइजेशन हैं। ऐसी परिस्थिति में जितने ज्यादा स्टॉप एंड होंगे, उतना ज्यादा रेलवे का सिस्टम क्लॉग होगा, ट्रेनें विलंब होंगी, आगे चलकर उसका परिणाम फ्रेट ट्रैफिक, रेलवे की अर्निंग्स और सुविधाओं पर भी आएगा।

मैं सभी माननीय सांसदों से आपके माध्यम से दरखास्त करूंगा, जहां-जहां संभव है, हम पूरी कोशिश करते हैं कि स्टॉपेज दिए जाएं। सभी की इच्छा होती है कि हमारे क्षेत्र में हर गाड़ी हर स्टेशन पर रुके लेकिन हमारी कुछ टेक्नीकल और ऑपरेशनल चुनौतियां हैं।

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी: अध्यक्ष महोदया, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने आदर्श स्टेशनों का चयन किया, उसमें अहमदनगर को तीन नंबर का पारितोषिक मिला है, इसके लिए उनको बधाई देता हूँ। इस स्टेशन के बनने के साथ-साथ उधर सुविधा बढ़ाने की भी आवश्यकता है, जैसे लेडिज और जेन्ट्स के लिए अलग टॉयलेट चाहिए, विश्राम गृह चाहिए, उसके माध्यम से बढ़ेगा। आदर्श स्टेशन बनने के साथ बाहर कम्पाउंड वाल से कितना टपरी वाले को रोके, छोटे-छोटे बिजनेस करने वाले लोग हैं। मैं मंत्री जी को आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि बहुत सारी लैंड उपलब्ध है, रेलवे की इनकम के दृष्टिकोण से क्या आप वहां कॉमर्शियल कम्प्लेक्स बनाएं जिससे छोटे-छोटे लोग भी व्यवसाय कर सकें। उनको खुद एक जगह मिल जाएगी, मुद्रा के माध्यम से उनको लोन मिलने पर अच्छा व्यवसाय कर सकते हैं, क्या इस दृष्टिकोण से कुछ करेंगे?

श्री पीयूष गोयल: माननीय सदस्य का सुझाव बहुत अच्छा है। देश भर में सभी स्टेशनों पर जहां डैवलपमेंट की कैपेबिलिटी है, उसकी जांच चल रही है। हम अहमद नगर को इसमें जोड़कर देखेंगे और वहां जो संभव होगा हम करेंगे।

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले : माननीय अध्यक्ष जी, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मीरा नाम का आदर्श स्टेशन है। माननीय सुरेश जी जब रेल मंत्री थे, तब उन्होंने इसे आदर्श स्टेशन बनाया था। इस बात को तीन साल हो गए हैं। आदर्श स्टेशन का एग्जैक्ट प्लान क्या है? आदर्श स्टेशन कब पूरा होगा? वहां शौचालय नहीं बना है और नए प्लेटफार्म की मांग है। मीरा स्टेशन पुरंदर पुणे डिस्ट्रिक्ट में है, यह कब पूरा होगा? आदर्श स्टेशन की एग्जैक्टली क्या स्कीम है क्योंकि हमारे यहां इसके लिए ज्यादा निधि नहीं आई है।

श्री पीयूष गोयल: माननीय अध्यक्ष महोदया जी, भारत में कई स्टेशन 100 साल और कई 70-80 साल पुराने हैं, वो काफी बुरी हालत में थे। मैं अभी स्टेशन को सुधारने के लिए पहले कितना पैसा खर्च होता था वह आंकड़े देख रहा था वर्ष 2009-10 में 1000-1100 करोड़ रुपये, वर्ष 2008-09 में 700-800 करोड़ रुपये लगते थे। इस तरह स्टेशन की डैवलपमेंट के लिए छोटे एमाउंट्स एलोकेट होते थे।

सभी माननीय सदस्यों को जानकर खुशी होगी कि हमने किस प्रकार स्टेशनों को डैवलप करने के लिए बल दिया है, और अब लगभग साधारणतः 1500-1700 करोड़ रुपये हर वर्ष अलग-अलग क्षेत्रों में इस्तेमाल किए जाते हैं। हम चाहते हैं कि इसमें पैसेजर्स एमिनिटीज जो एसेंशियल है, उसे प्रोवाइड करा सकें। इस फिगर के अलावा फुट ओवर ब्रिजिस, अंडर ब्रिजिस हैं, वे अलग हैं, ये सेफ्टी के अंडर आते हैं। ऐसी परिस्थिति में आदर्श स्टेशन की कल्पना है जिसमें जो बहुत ही एसेंशियल पैसेजर्स एमिनिटीज हैं उन्हें प्रोवाइड किया जाये। स्वाभाविक है कि अच्छा टायलेट होना ही चाहिए। माननीय सांसद ने पहले कहा था कि लेडीज और जैन्ट्स टायलेट अलग होना चाहिए। इसके लिए हमने देश भर में एक मुहिम चलाई है जिसके तहत अगले तीन-चार महीने में हर स्टेशन, जो एक्टिव है, वहां टायलेट उपलब्ध कराने की कोशिश होगी, हॉल्ट स्टेशन पर तो लोग नहीं रहते हैं, मैंने वहां भी कहा कि टायलेट उपलब्ध कराने की कोशिश की जानी चाहिये, लेकिन वहां मैन्टेनेंस की प्राब्लम आएगी। हमारी कोशिश है कि पूरे देश में हर स्टेशन पर महिलाओं और पुरुषों के लिए अच्छा टायलेट हो, अच्छी फैसिलिटीज हों।

माननीय अध्यक्ष जी, हर स्टेशन पर वेटिंग रूम नहीं है, लेकिन देखना है कि जहां है उसे कैसे अपडेट कैसे किया जाए। मेरे मन में प्लेटफार्म के सरफेस के लिए नई कल्पना है कि कुछ रफ स्टोन लगाकर प्लेटफार्म्स बनाया जाए ताकि फिसलने की समस्या से फ्री हो सकें। इसी प्रकार से एसेंशियल्स

हर स्टेशन पर हो, जैसे कि लाइटिंग, हमने देश के हर स्टेशन पर ब्राइट एलईडी लाइटिंग लगाकर ब्राइटली लिट स्टेशन्स की कल्पना की है।

इसी प्रकार से एंट्री और एग्जिट पर दुकानों आदि के कारण बहुत तकलीफ होती है, इसलिए अधिकारियों को कहा गया है कि एंट्री और एग्जिट को फ्री किया जाए ताकि एन्ट्रेस और एग्जिट में आसानी हो। शायद कोई भी सरकार पूर्ण रूप से आदर्श स्टेशन बनाने की क्षमता और बजट नहीं दे पाएगी। देश में 8600 स्टेशन्स हैं, लेकिन अपनी पॉकेट के हिसाब से यानी अपनी जेब में जो कमाई आती है, उसमें करें। आप सब जानते हैं कि भारत में 43 परसेंट सब्सिडाइज्ड पैसेजर्स ट्रेवल है यानी अगर 100 रुपये खर्च होते हैं तो पैसेंजर से टिकट के माध्यम से सिर्फ 57 रुपये लिए जाते हैं। एक प्रकार से 43 परसेंट डायरेक्ट और इनडायरेक्ट बजट सपोर्ट से रेलवे चलती है। मुझे लगता है कि ऐसी परिस्थिति में भारत सरकार अपने अवेलेबल फंड्स के हिसाब से जितनी अच्छी सुविधा दे सकती है, उसका पूरा प्रयत्न कर रही है।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न 102, श्री हेमंत गोडसे।

.... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल: कुछ माननीय सदस्य रेलवे जोन के बारे में पूछ रहे हैं। अगर ये लोग बैठ जाएंगे, तो मैं उन्हें भी उत्तर देने के लिए तैयार हूँ.... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: उनकी अलग डिमांड है, आप क्या जवाब देंगे?

.... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: वे बैठने वाले नहीं हैं, वे ऐसे ही करेंगे।

.... (व्यवधान)

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
25.07.2018 के

तारांकित प्रश्न सं. 101 का उत्तर

आदर्श रेलवे स्टेशन

*101. श्री प्रतापराव जाधव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या महाराष्ट्र के बुलढाणा जिले में मलकापुर रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने की कोई योजना है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और अगले वित्तीय वर्ष के दौरान इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि का आवंटित करने का प्रस्ताव है; और
- (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल, कोयला, वित्त और कारपोरेट कार्य मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

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

आदर्श रेलवे स्टेशन के संबंध में 25.07.2018 को लोक सभा में श्री प्रतापराव जाधव के तारांकित प्रश्न सं.101 के भाग (क) से (ग) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): जी हां। मलकापुर रेलवे स्टेशन को 2012-13 में आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत विकसित करने के लिए चिह्नित किया गया था। आदर्श स्टेशन योजना 2009-10 से शुरू की गई थी और तब से स्टेशनों को इस योजना के अंतर्गत विकसित करने के लिए उनकी पहचान की गई है। मलकापुर रेलवे स्टेशन मध्य रेलवे में भुसावल मंडल के भुसावल-बडनेरा खंड पर एक उपनगरीय ग्रेड (एनएसजी-4) (पूर्ववर्ती 'बी' श्रेणी स्टेशन) श्रेणी का स्टेशन है और आदर्श स्टेशनों के लिए निर्धारित मानदंडों/दिशा-निर्देशों के अनुसार आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत पहले ही विकसित किया जा चुका है।

मलकापुर स्टेशन पर आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत विभिन्न सुविधाएं जैसे स्टेशन के अग्रभाग, परिचलन क्षेत्र, प्रकाश व्यवस्था, प्रतीक्षालय, पे एंड यूज टॉयलेट, प्लेटफार्म की सतह में सुधार, संकेतक एवं कोच इंडीकेटर बोर्ड सहित यात्री मार्गदर्शन प्रणाली मुहैया कराई गई हैं।

(ग): प्रश्न नहीं उठता।

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER: Q. No. 101, Shri Prataprao Jadhav.

(Q. 101)

श्री प्रतापराव जाधव : अध्यक्ष महोदया, महाराष्ट्र में बुलढाणा जिला सबसे पिछड़ा जिला है। बुलढाणा जिले में दो रेलवे स्टेशन हैं, एक शेगांव और दूसरा मलकापुरा। इन दोनों स्टेशनों को आदर्श 'ए' ग्रेड मॉडल स्टेशन का दर्जा 2012-13 में दिया गया। मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि मॉडल स्टेशन के तहत स्टेशन पर कौन सी सुविधा देना वहां पर अपेक्षित था, अभी तक कितनी सुविधाएं वहां पर दी गईं?

अध्यक्ष महोदया, वहां स्टेशन पर कोई सुविधा नहीं है। प्रतीक्षालय के बारे में उत्तर में बताया कि हमने यह सुविधा दी। उत्तर में भी बहुत सारी गलतियां हैं। वहां प्रतीक्षालय ऐसा है कि वहां पर हम लोग बैठ भी नहीं सकते हैं। स्टेशन पर न तो स्वच्छता की कोई सुविधा है, वहां जनसुविधाएं भी बहुत कम हैं। बुलढाणा डिस्ट्रिक्ट के पिछड़ा जिला होने के नाते मंत्री जी से मैं यह भी पूछना चाहूंगा कि 2014-15 के बजट में पूंजी निवेश कार्यक्रम के तहत खमगांव और जालना रेलवे के लिए 3000 करोड़ रुपये की प्रशासकीय मान्यता दी गई थी, लेकिन अभी तक वहां कुछ भी काम नहीं हुआ। वह काम कब होने वाला है? पूंजी निवेश कार्यक्रम के तहत राज्य सरकार की क्या जिम्मेदारी है?

माननीय अध्यक्ष : कितने प्रश्न पूछेंगे? बैठिए।

श्री प्रतापराव जाधव: अध्यक्ष महोदया, राज्य सरकार की क्या जिम्मेदारी है और केन्द्र सरकार उसमें कौन सी भूमिका निभाने वाली है? रास्ते के लिए वहां सौ साल से लोगों का आंदोलन चल रहा है, अभी भी वहां आंदोलन चल रहा है। ये मॉडल स्टेशंस कब अपग्रेड किए जाएंगे? खमगांव और जालना रेलवे मार्ग का काम कब शुरू होगा? मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा ... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल: इंडियन रेलवेज ने देश भर के सभी रेलवे स्टेशंस को वहां के यात्रियों की संख्या, अर्निंग्स को देखते हुए कैटेगरीज किया है और उसमें क्या-क्या सुविधाएं बढ़ाई जा सकती है, यह सब देखकर अलग-अलग मॉडल्स पर रेलवे स्टेशंस को अपग्रेड किया है। मलकापुर एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां लगभग 74 मेल एक्सप्रेस ट्रेंस और पैसेंजर ट्रेंस रुकती हैं। लगभग 4,967 पैसेंजर्स रोज वहां ट्रेनों पर चढ़ते हैं और लगभग 3 लाख 35 हजार रुपये रोज की वहां पैसेंजर्स अर्निंग है। उस हिसाब से देखें तो यह पहले 'बी' कैटेगरी स्टेशन होता था। अर्निंग्स कम होने के कारण अब वह एनएसजी-4, नॉन सबअर्बन ग्रुप में चौथे दर्जे का स्टेशन बना है। इसके बावजूद इसको आदर्श स्टेशन के रूप में चुना गया, चिह्नित किया गया। जिसमें फसाड , सर्कुलेटिंग एरिया को सुधारा जाएगा जिससे आने-जाने में सुविधा हो, इसके अलावा लाइन एल्युमिनेशन के लिए । टावर वाटर बूथ, पे एंड यूज टॉयलेट बनाया गया। रिटायरिंग रूम के बारे में आपने मुझे अभी बताया। अगर उसमें कुछ कमी है, तो मैं डिविजनल मैनेजर, जोनल मैनेजर से रिपोर्ट लेकर उस पर कार्रवाई करूंगा। प्लेटफार्म सरफेस को ठीक किया गया। बुकिंग आफिस को सुधारा गया ... (व्यवधान) ये सब काम वहां किए गए।

अभी मेरे पास दूसरे स्टेशन की जानकारी नहीं है, यह उस प्रश्न में नहीं था। मैं उनको जानकारी पहुंचा दूंगा। जहां तक जालना की लाइन का सवाल है, दुर्भाग्य से पहले रेलवे का राजनीतिकरण ज्यादा होता था। देश में इतनी सारी योजनाओं की घोषणा कर देते थे पर उनके लिए सफिशिएंट बजट नहीं होता था कि उन सभी परियोजनाओं पर एक साथ काम चल सके। हमने यह कोशिश की कि जहां-जहां जमीन अधिग्रहण हो चुका है, जमीन एवेलबल है और ज्यादा एसेन्शियल लाइन है जिससे ओवरऑल ट्रैफिक अनक्लॉग हो और ज्यादा अधिक मात्रा में रेलवे जनता को सुविधा दे पाये, उसको प्राथमिकता देते हुए अलग-अलग प्रोजेक्ट पर काम चल रहा है। इस स्पेसिफिक प्रोजेक्ट की जानकारी माननीय सदस्य को मेरा दफ्तर भेज देगा।

श्री प्रतापराव जाधव: अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी ने बताया कि वहां की अर्निंग कम है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि वहां पर बहुत दिनों से लंबे रूट की ट्रेनों को रोकने के लिए मांग की जा रही है, वहां रेलवे का स्टॉपेज नहीं है। जब वहां ज्यादा ट्रेनें नहीं रुकेंगी तो अर्निंग कैसे बढ़ेगी। सेगाँव स्टेशन पर संत गजानन महाराज जी का बहुत बड़ा मंदिर है। वहां हर रोज रेलवे से पच्चीस से तीस हजार लोग आते हैं लेकिन वहां स्टॉपेज नहीं होने की वजह से लोग अकोला स्टेशन से बैठते हैं नहीं तो भुसावल स्टेशन से बैठते हैं। इसलिए अर्निंग जो दिखनी चाहिए वह नहीं दिखती है। क्या स्टॉपेज की मांग को बढ़ाया जाएगा?

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष महोदया, मैंने अभी बताया, 74 ट्रेनें मलकापुर में रुकती है। उसमें 68 मेल एक्सप्रेस ट्रेन हैं, 6 पैसेजर्स ट्रेन है, उसके बावजूद अगर पांच हजार से कम पैसेजर्स हैं तो और ट्रेन रोकने का सवाल ही नहीं उठता।

दूसरी बात, मैं सदन के सभी माननीय सदस्यों को अवगत कराना चाहता हूँ। सभी माननीय सदस्यों की मांग रहती है कि हमारे स्टेशनों पर अधिक गाड़िया रुकें, गाड़ी रोकने का मतलब यह नहीं है कि केवल एक-दो मिनट का स्टॉप है, गाड़ी आहिस्ता होती है, रुकती है फिर आहिस्ता-आहिस्ता चल कर स्पीड पकड़ती है। जब तक गाड़ी स्टेशन से नहीं निकलती, अगले स्टेशन से गाड़ी सेफ्टी की दृष्टि से शुरू नहीं हो सकती। ऐसी परिस्थिति में जितना ज्यादा स्टॉप एड करते जाएंगे, उतना ज्यादा रेलवे की कैपिसिटी कन्सट्रेंट बढ़ेगी। पंचुअलिटी एक बहुत सीरियस इश्यू है। जब हम इसको इम्प्रूव करने की कोशिश करते हैं, उसमें एक बहुत बड़ी समस्या कैपिसिटी यूटिलाइजेशन की आती है जिससे आज किसी-किसी रूट पर सौ परसेंट, कहीं एक सौ तीस, कहीं एक सौ पचास और कुछ जगहों पर एक सौ अस्सी परसेंट लाइन कैपिसिटी यूटिलाइजेशन है। ऐसी परिस्थिति में जितने ज्यादा स्टॉप एड होंगे, उतना ज्यादा रेलवे का सिस्टम क्लॉग होगा, ट्रेनें विलंब होंगी, आगे चलकर उसका परिणाम फ्रेट ट्रैफिक, रेलवे की अर्निंग्स और सुविधाओं पर भी आएगा।

मैं सभी माननीय सांसदों से आपके माध्यम से दरखास्त करूंगा, जहां-जहां संभव है, हम पूरी कोशिश करते हैं कि स्टॉपेज दिए जाएं सभी की इच्छा होती है कि हमारे क्षेत्र में हर गाड़ी हर स्टेशन पर रुके लेकिन हमारी कुछ टेक्नीकल और ऑपरेशनल चुनौतियां हैं।

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी: अध्यक्ष महोदया, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने आदर्श स्टेशनों का चयन किया, उसमें अहमदनगर को तीन नंबर का पारितोषिक मिला है, इसके लिए उनको बधाई देता हूँ। इस स्टेशन के बनने के साथ-साथ उधर सुविधा बढ़ाने की भी आवश्यकता है, जैसे लेडिज और जेन्ट्स के लिए अलग टॉयलेट चाहिए, विश्राम गृह चाहिए, उसके माध्यम से बढ़ेगा आदर्श स्टेशन बनने के साथ बाहर कम्पाउंड वाल से कितना टपरी वाले को रोकें, छोटे-छोटे बिजनेस करने वाले लोग हैं। मैं मंत्री जी को आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि बहुत सारी लैंड उपलब्ध है, रेलवे की इनकम के दृष्टिकोण से क्या आप वहां कॉमर्शियल कम्प्लेक्स बनाएं जिससे छोटे-छोटे लोग भी व्यवसाय कर सकें। उनको खुद एक जगह मिल जाएगी, मुद्रा के माध्यम से उनको लोन मिलने पर अच्छा व्यवसाय कर सकते हैं, क्या इस दृष्टिकोण से कुछ करेंगे?

श्री पीयूष गोयल: माननीय सदस्य का सुझाव बहुत अच्छा है। देश भर में सभी स्टेशनों पर जहां डैवलपमेंट की कैपेबिलिटी है, उसकी जांच चल रही है। हम अहमद नगर को इसमें जोड़कर देखेंगे और वहां जो संभव होगा हम करेंगे।

श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले : माननीय अध्यक्ष जी, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मीरा नाम का आदर्श स्टेशन है। माननीय सुरेश जी जब रेल मंत्री थे, तब उन्होंने इसे आदर्श स्टेशन बनाया था। इस बात को तीन साल हो गए हैं। आदर्श स्टेशन का एग्जैक्ट प्लान क्या है? आदर्श स्टेशन कब पूरा होगा? वहां शौचालय नहीं बना है और नए प्लेटफार्म की मांग है। मीरा स्टेशन पुरंदर पुणे डिस्ट्रिक्ट में है, यह कब पूरा होगा? आदर्श स्टेशन की एग्जैक्टली क्या स्कीम है क्योंकि हमारे यहां इसके लिए ज्यादा निधि नहीं आई है।

श्री पीयूष गोयल: माननीय अध्यक्ष महोदया जी, भारत में कई स्टेशन्स 100 साल और कई 70-80 साल पुराने हैं, वो काफी बुरी हालत में थे। मैं अभी स्टेशन्स को सुधारने के लिए पहले कितना पैसा खर्च होता था वह आंकड़े देख रहा था वर्ष 2009-10 में 1000-1100 करोड़ रुपये, वर्ष 2008-09 में 700-800 करोड़ रुपये लगते थे। इस तरह स्टेशन्स की डैवलपमेंट के लिए छोटे एमाउंट्स एलोकेट होते थे।

सभी माननीय सदस्यों को जानकर खुशी होगी कि हमने किस प्रकार स्टेशनों को डैवलप करने के लिए बल दिया है, और अब लगभग साधारणतः 1500-1700 करोड़ रुपये हर वर्ष अलग-अलग क्षेत्रों में इस्तेमाल किए जाते हैं। हम चाहते हैं कि इसमें पैसेजर्स एमिनिटीज़ जो एसेंशियल है, उसे प्रोवाइड करा सकें। इस फिगर के अलावा फुट ओवर ब्रिजिस, अंडर ब्रिजिस हैं, वे अलग हैं, ये सेफ्टी के अंडर आते हैं। ऐसी परिस्थिति में आदर्श स्टेशन की कल्पना है जिसमें जो बहुत ही एसेंशियल पैसेजर्स एमिनिटीज़ हैं उन्हें प्रोवाइड किया जाये। स्वाभाविक है कि अच्छा टाएलेट होना ही चाहिए। माननीय सांसद ने पहले कहा था कि लेडीज़ और जैन्ट्स टाएलेट अलग होना चाहिए। इसके लिए हमने देश भर में एक मुहिम चलाई है जिसके तहत अगले तीन-चार महीने में हर स्टेशन, जो एक्टिव है, वहां टॉयलेट उपलब्ध कराने की कोशिश होगी, हॉल्ट स्टेशन पर तो लोग नहीं रहते हैं, मैंने वहां भी कहा कि टॉयलेट उपलब्ध कराने की कोशिश की जानी चाहिये, लेकिन वहां मैन्टेनेंस की प्राब्लम आएगी। हमारी कोशिश है कि पूरे देश में हर स्टेशन पर महिलाओं और पुरुषों के लिए अच्छा टाएलेट हो, अच्छी फैसिलिटीज़ हों।

माननीय अध्यक्ष जी, हर स्टेशन पर वेटिंग रूम नहीं है, लेकिन देखना है कि जहां है उसे कैसे अपडेट कैसे किया जाए। मेरे मन में प्लेटफार्म के सरफेस के लिए नई कल्पना है कि कुछ रफ स्टोन लगाकर प्लेटफार्म्स बनाया जाए ताकि फिसलने की समस्या से फ्री हो सकें। इसी प्रकार से एसेंशियल्स

हर स्टेशन पर हो, जैसे कि लाइटिंग, हमने देश के हर स्टेशन पर ब्राइट एलईडी लाइटिंग लगाकर ब्राइटली लिट स्टेशन्स की कल्पना की है।

इसी प्रकार से एंट्री और एग्जिट पर दुकानों आदि के कारण बहुत तकलीफ होती है, इसलिए अधिकारियों को कहा गया है कि एंट्री और एग्जिट को फ्री किया जाए ताकि एन्ट्रेस और एग्जिट में आसानी हो। शायद कोई भी सरकार पूर्ण रूप से आदर्श स्टेशन बनाने की क्षमता और बजट नहीं दे पाएगी। देश में 8600 स्टेशन्स हैं, लेकिन अपनी पॉकेट के हिसाब से यानी अपनी जेब में जो कमाई आती है, उसमें करें। आप सब जानते हैं कि भारत में 43 परसेंट सब्सिडाइज्ड पैसेजर्स ट्रैवल है यानी अगर 100 रुपये खर्च होते हैं तो पैसेंजर से टिकट के माध्यम से सिर्फ 57 रुपये लिए जाते हैं। एक प्रकार से 43 परसेंट डायरेक्ट और इनडायरेक्ट बजट सपोर्ट से रेलवे चलती है। मुझे लगता है कि ऐसी परिस्थिति में भारत सरकार अपने अवेलेबल फंड्स के हिसाब से जितनी अच्छी सुविधा दे सकती है, उसका पूरा प्रयत्न कर रही है।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न 102, श्री हेमंत गोडसे।

.... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल: कुछ माननीय सदस्य रेलवे जोन के बारे में पूछ रहे हैं। अगर ये लोग बैठ जाएंगे, तो मैं उन्हें भी उत्तर देने के लिए तैयार हूँ.... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: उनकी अलग डिमांड है, आप क्या जवाब देंगे?

.... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: वे बैठने वाले नहीं हैं, वे ऐसे ही करेंगे।

.... (व्यवधान)

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

08.08.2018 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3516 का उत्तर

राजस्थान में रेल लाइनों का विस्तार

3516. श्री ओम बिरला:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) चालू वर्ष और पूर्व तीन वर्षों के दौरान रेल नेटवर्क में हुए विस्तार का ब्यौरा क्या है और उक्त अवधियों के दौरान प्रतिमाह रेल लाइनों में औसतन कितनी वृद्धि हुई है;
- (ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान बदली गई/उन्नत की गई रेल लाइनों की लंबाई का ब्यौरा क्या है;
- (ग) रेल लाइनों के विस्तार की चालू परियोजनाओं की संख्या का ब्यौरा क्या है जिन्हें शुरू किया गया था और जहां संपूर्ण देश विशेषकर राजस्थान में इनकी लागत एवं व्यवहार्यता का पता लगाने संबंधी सर्वेक्षण किया गया था;
- (घ) क्या सरकार का राजगंजमंडी-नीमच-बडी सादडी में रेल परियोजना शुरू करने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो इस संबंध में हुई प्रगति और आवंटित बजट का ब्यौरा क्या है तथा परियोजना को पूरा करने के लिए अनुमानित निर्धारित समय-सीमा क्या है; और
- (ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

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

राजस्थान में रेल लाइनों के विस्तार के संबंध में 08.08.2018 को लोक सभा में श्री ओम बिरला के अतारांकित प्रश्न संख्या 3516 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष में जून, 2018 तक प्रति महीने औसत वृद्धि सहित रेल लाइनों के चालू होने के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

वर्ष	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19 (जून, 2018 तक)
चालू किया गया (किमी में)	2828	2855	1861.82	245.8
प्रति महीने औसत वृद्धि (किमी में)	235.66	237.92	155.15	81.9

(ख): पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के लिए रेलपथ नवीकरण और पटरी नवीकरण के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

वर्ष	पूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाइयों में रेलपथ नवीकरण (सीटीआर)	पटरी नवीकरण (किमी में)
2015-16	2794	2729
2016-17	2487	2597
2017-18	4023	4405
2018-19 (जून'2018 तक)	964	1104

(ग): 01-04-2018 को, 21443 किमी लंबाई वाली 356120 करोड़ रु लागत की 180 नई लाइन परियोजनाएं, 7995 किमी लंबाई वाली 54425 करोड़ रु. लागत की 57 आमान परिवर्तन परियोजनाएं और 21093 लंबाई वाली 211541 करोड़ रु. लागत वाली 263 दोहरीकरण परियोजनाएं अनुमोदन/योजना/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। इनमें राजस्थान में 4663 किमी कुल लंबाई वाली 41812 करोड़ लागत की 32 परियोजनाएं शामिल हैं।

इसके अलावा, पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष में 36154 किमी कुल लंबाई वाली 789622 करोड़ रु. लागत के 272 सर्वेक्षण (जिसमें नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण शामिल हैं) स्वीकृत किए गए हैं। इनमें राजस्थान में 4663 किमी कुल लंबाई वाली 41812 करोड़ लागत की 23 परियोजनाएं शामिल हैं।

sk

(घ) और (ङ): रामगंजमंडी-नीमच (111 किमी) नई लाइन सर्वेक्षण शुरू हो गया है।

अपेक्षित क्लियरेंस के अध्यक्षीन नीमच-बड़ी सादड़ी (48.35 किमी.) नई लाइन को बजट 2017-18 में शामिल किया गया है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

08.08.2018 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3523 का उत्तर

गुजरात में रेलमार्गों का दोहरीकरण

3523. डॉ. किरिट पी. सोलंकी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे को रेलमार्गों के दोहरीकरण हेतु विभिन्न संगठनों/सड़क प्रयोक्ताओं और गुजरात सरकार से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है और प्रत्येक परियोजना हेतु क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है;
- (ग) गत तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2016-17 के दौरान गुजरात में रेलमार्गों के दोहरीकरण हेतु कितने सर्वेक्षण कराने का प्रस्ताव है;
- (घ) रेलमार्गों के दोहरीकरण के कितने सर्वेक्षण आरंभ और पूर्ण हो चुके हैं और शेष परियोजनाओं को कब तक आरंभ और पूरा किया जाएगा; और
- (ङ) राजकोट-वेरावल रेलमार्ग के दोहरीकरण संबंधी कार्य जो शुरू हो चुका है, की स्थिति क्या है और इसे पूरा करने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

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

गुजरात में रेलमार्गों का दोहरीकरण के संबंध में 08.08.2018 को लोक सभा में डॉ. किरिट पी. सोलंकी के अतारांकित प्रश्न संख्या 3523 के भाग (क) से (ड) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): रेलवे द्वारा विभिन्न स्तरों अर्थात् रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों और मंडल मुख्यालयों आदि स्तर पर दोहरीकरण के लिए अनुरोध औपचारिक के साथ-साथ अनौपचारिक रूप से प्राप्त होते हैं। ऐसे अनुरोधों/सुझावों की प्राप्ति एक सतत् और गतिशील प्रक्रिया है, इस प्रकार के अनुरोधों का केन्द्रीकृत सार-संग्रह नहीं रखा जाता है।

(ख) से (घ): विगत पांच वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2016-17 के दौरान गुजरात राज्य में पूर्ण/आंशिक रूप से पड़ने वाली 09 दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए सर्वेक्षण कार्य पूरे कर लिए गए हैं। सभी सर्वेक्षण पूरे हो चुके हैं। सर्वेक्षणों का ब्यौरा और उनकी स्थिति निम्नानुसार है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	परियोजना का नाम	स्वीकृति का वर्ष	पूरा किए जाने का वर्ष	किमी	लागत	स्थिति
1	वतवा-अहमदाबाद-साबरमती चौथी लाइन	2015-16	2016-17	18	231	कार्य को 2015-16 में स्वीकृत किया गया। मिट्टी संबंधी, पुल संबंधी, गिड्डी आपूर्ति आदि के कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं।
2	सुरेन्द्रनगर-राजकोट दोहरीकरण	2015-16	2016-17	116	1002	कार्य को 2015-16 में स्वीकृत किया गया। मिट्टी संबंधी, पुल संबंधी, गिड्डी आपूर्ति आदि के कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं।

...2/-

3	आणद-गोधरा दोहरीकरण	2017-18		79	683	कार्य को बजट 2017-18 में शामिल किया गया बशर्ते सरकार से अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो जाए। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा रही है।
4	राजकोट-ओखा दोहरीकरण	2012-13	2016-17	252	1997	सर्वेक्षण पूरा हो गया है और रिपोर्ट जांचाधीन है।
5	राजकोट-जूनागढ़ (अहमदाबाद-जूनागढ़ दोहरीकरण)	2011-12	2017-18	103	812	सर्वेक्षण पूरा हो गया है और इसकी अलाभप्रद प्रकृति के कारण प्रस्ताव को आगे नहीं बढ़ाया जा सका।
6	राजकोट-वेरावल (जूनागढ़-वेरावल) दोहरीकरण	2013-14		85		सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
7	मकरपुरा-वडोदरा 'पी' (8.5 किमी) तीसरी लाइन एवं चौथी लाइन	2015-16		9		सर्वेक्षण शुरू हो गया है।
8	उत्तरन-अंकलेश्वर (46 किमी) तीसरी एवं चौथी लाइन	2015-16		46		सर्वेक्षण शुरू हो गया है।

9	मेहसाणा-पालनपुर दोहरीकरण	2018-19		65	529.30	कार्य को बजट 2018-19 में शामिल किया गया बशर्ते सरकार से अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार की जा रही है।
---	-----------------------------	---------	--	----	--------	--

(इ): अभी तक, केवल राजकोट-वेरावल रेलवे लाइन के दोहरीकरण का सर्वेक्षण दो भागों अर्थात् राजकोट-जूनागढ़ (103 किमी) और जूनागढ़-वेरावल (83 किमी) में शुरू किया गया है।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
19.12.2018 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1583 का उत्तर

कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड

1583. श्री धर्मेन्द्र यादव:

श्री विनायक भाऊराव राऊत:

श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव:

श्री आनंदराव अडसुल:

डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे:

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड (केआरसीएल) द्वारा महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक और केरल के कुछ भागों को जोड़ने वाली इसकी 736 किलोमीटर की लाइन क्षमता को मजबूत करने तथा बढ़ाने की योजना जांच के दायरे में है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;
- (ख) क्या उक्त कार्य निर्धारित गति और सरकार की समय-सीमा के अनुसार आगे नहीं बढ़ रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;
- (ग) क्या सरकार ने परियोजना की प्रगति रिपोर्ट तैयार की है और यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे हैं;
- (घ) क्या शुरूआती कार्यों में आ रही कठिनाइयों के समाधान हेतु राष्ट्रीय भू-भौतिकीय अनुसंधान संस्थान और विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय की मदद लेने का प्रस्ताव है; और
- (ङ.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) : 141 कि.मी. रेलपथ दोहरीकरण और 18 अतिरिक्त नए स्टेशनों को जोड़कर क्षमता संवर्धन संबंधी कोंकण रेलवे के प्रस्ताव को नीति आयोग और रेलों संबंधी विस्तारित बोर्ड द्वारा स्वीकृत कर दिया गया है। यह प्रस्ताव अनुमोदन हेतु आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) को भेजा गया है।

(ख) और (ग) : इस परियोजना के लिए सांविधिक अनुमोदन प्राप्त होने के बाद कोंकण रेलवे मार्ग पर क्षमता संवर्धन संबंधी निर्माण कार्य आरंभ किए जाएंगे।

(घ) : कोंकण रेलवे निगम लि. ने विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मंत्रालय, भारत सरकार के वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद के एक विभाग राष्ट्रीय भू-भौतिक अनुसंधान संस्थान के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। बहरहाल, यह समझौता ज्ञापन कोंकण रेलवे निगम लि. के क्षमता संवर्धन प्रस्ताव से संबंधित नहीं है।

(ङ) : कोंकण रेलवे निगम लि. द्वारा संभावित सुरंग परियोजनाओं में हैली-बॉर्न भू-भौतिक सर्वेक्षणों द्वारा सतह से लगभग 400 मीटर गहराई तक शीघ्रता से और सटीक भू-वैज्ञानिक सूचना प्राप्त करने के उद्देश्य से इस समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे। इस समझौते से, केआरसीएल का लक्ष्य पर्वतों और पर्वतीय क्षेत्रों में सुरंग बनाने में बाधक अनिश्चित भू-वैज्ञानिक स्थितियों की चुनौतियों का सामना करने के लिए इस समय भारत में उपलब्ध प्रौद्योगिकियों और कौशल का विस्तार करना है।

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

26.12.2018 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2481 का उत्तर

रेलगाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा

2481. श्री हरीशचन्द्र उर्फ हरीश द्विवेदी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार का महिला सुरक्षा के संबंध में रेल अधिनियम में परिवर्तन करने का विचार है; और
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) और (ख): यात्री क्षेत्र में महिला यात्रियों की गरिमा का अपमान करने में शामिल अपराधियों के विरुद्ध मुकदमा चलाने हेतु अधिकृत अधिकारी को शक्तियां प्रत्यायोजित करने के उद्देश्य से रेलवे अधिनियम, 1989 में सक्षम प्रावधानों को शामिल करने के लिए एक प्रस्ताव की शुरुआत की गई है।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

02.01.2019 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3470 का उत्तर

बेस किचन खोलना

3470. श्री अनिल शिरोले:

श्री जॉर्ज बेकर:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल सहित पूरे देश में खोले गए बेस किचन की संख्या का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम रहे हैं;
- (ख) क्या सरकार पूरे देश में और अधिक बेस किचन खोलने की योजना बना रही है;
- (ग) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं तथा इसके लिए कितना बजट स्वीकृत किए जाने की संभावना है;
- (घ) क्या सरकार को इस संबंध में कुछ राज्यों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

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

बेस किचन खोलने के संबंध में 02.01.2019 को लोक सभा में श्री अनिल शिरोले और श्री जॉर्ज बेकर के अतारांकित प्रश्न सं. 3470 के भाग (क) से (ड) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) द्वारा 08 बेस किचन खोली गई हैं। इनका ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	स्टेशन / स्थान का नाम	राज्य /यू.टी.
1.	अहमदाबाद	गुजरात
2.	बालासोर	ओडिशा
3.	खड़गपुर	पश्चिम बंगाल
4.	सियालदह	पश्चिम बंगाल
5.	नोएडा	उत्तर प्रदेश
6.	नई दिल्ली (नवीकरण अधीन)	दिल्ली
7.	हावड़ा	पश्चिम बंगाल
8.	राजेन्द्र नगर-पटना	बिहार

उपर्युक्त के अलावा आईआरसीटीसी ने 2017-18 में 13 किचन इकाइयों को अपग्रेड किया है जहां से गाड़ियों में भी आहार सप्लाई किया जाता है।

(ख) और (ग): आईआरसीटीसी निम्न स्थानों पर ग्रीनफील्ड बेस किचन की स्थापना करने की योजना बना रहा हैं। नए किचन/उत्पादन इकाई की स्थापना/मौजूदा के नवीकरण के लिए 2018-19 के लिए आईआरसीटीसी द्वारा 15 करोड़ रुपए के पूंजी व्यय का बजट लक्ष्य रखा गया है।

क्र. सं.	बेस किचन का स्थान	राज्य
1.	कानपुर	उत्तर प्रदेश
2.	हजरत निजामुद्दीन	दिल्ली
3.	हावड़ा	पश्चिम बंगाल
4.	राजेन्द्र नगर पटना	बिहार
5.	सिकंदराबाद	तेलंगाना
6.	विजयवाड़ा	आंध्र प्रदेश
7.	चेन्नई एगमोर	तमिलनाडु
8.	अहमदाबाद	गुजरात
9.	रत्नागिरी	महाराष्ट्र

(घ): जी नहीं।

(ड): प्रश्न नहीं उठता।

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

02.01.2019 के

अतारांकित प्रश्न सं. 3480 का उत्तर

रनिंग कर्मचारी दर्जा

3480. श्री जनार्दन सिंह सींगीवाल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार को टिकट जांच कर्मचारियों से टिकट जांच कर्मचारी के दर्जे में परिवर्तन कर रनिंग कर्मचारी का दर्जा प्रदान करने हेतु कोई अभ्यावेदन अनुरोध प्राप्त हुआ है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क): जी हां।

(ख): तालकटोरा स्टेडियम में 05/09/2018 को आईआरटीसीएसओ (भारतीय रेल टिकट जांच कर्मचारी संगठन) द्वारा आयोजित राष्ट्रीय टिकट जांच सम्मेलन के दौरान, टिकट जांच कर्मचारियों को रनिंग कर्मचारियों का दर्जा देने पर विचार करने के लिए मांग उठाई गई थी। अधिकांश माननीय संसद सदस्यों द्वारा भी यह मांग उठाई गई है।

(ग): टिकट जांच कर्मचारियों को रनिंग कर्मचारियों का दर्जा देने पर विचार करने हेतु मांग की जांच करने के लिए एक समिति का गठन किया गया है।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा

02.01.2019 के

अतारंकित प्रश्न सं. 3504 का उत्तर

आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाएं

3504. श्री जे.सी. दिवाकर रेड्डी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) विभाजन के पश्चात् आंध्र प्रदेश हेतु कितनी रेल परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं; और
- (ख) विशेष रूप से अनंतपुर आंध्र प्रदेश के जिले में रेलवे की लंबित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और इस लंबन के क्या कारण हैं?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) और (ख): एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाओं के संबंध में दिनांक 02.01.2019 को लोक सभा में श्री जे.सी. दिवाकर रेड्डी के अतारांकित प्रश्न सं. 3504 के भाग (क) और (ख) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) : आंध्र प्रदेश राज्य में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली एक नई लाइन और 12 दोहरीकरण परियोजनाओं को आंध्र प्रदेश राज्य के बजट पूर्व विभाजन में शामिल किया गया है। स्थिति निम्नानुसार है: -

नई लाइन						
क्र.सं.	परियोजना	स्वीकृति का वर्ष	नवीनतम प्रत्याशित लागत (करोड़ रु. में)	31.3.2018 को व्यय (करोड़ रु. में)	व्यय 2018-19 (करोड़ रु. में)	वर्तमान स्थिति
1.	अमरावती के रास्ते विजयवाड़ा-गुंटूर (106 किमी)	2017-18	1723.56	2.1	10	<p>अपेक्षित अनुमोदन के अध्यक्षीन कार्य को बजट 2017-18 में शामिल कर लिया गया है।</p> <p>डीपीआर की जांच की गई, रेलवे बोर्ड ने पाया कि अमरावती के रास्ते एरूपालेम-नामबूर को जोड़ना इस समय अधिक उपयोगी है, इसलिए, रेलवे बोर्ड ने पहले लिंक अर्थात् अमरावती के रास्ते एरूपालेम-नामबूर (56.53 किमी) को स्वीकृति दी है।</p> <p>1732.56 करोड़ रु. की लागत वाली अनुमोदित अमरावती इकहरी लाइन के रास्ते एरूपालेम-नामबूर (56.53 किलोमीटर) के लिए संशोधित डीपीआर की जांच की जा रही है।</p>

क्र.सं.	परियोजना	स्वीकृति का वर्ष	नवीनतम प्रत्याशित लागत (करोड़ रु. में)	31.3.2018 को व्यय (करोड़ रु. में)	व्यय 2018-19 (करोड़ रु. में)	वर्तमान स्थिति
दोहरीकरण						
1.	दुधवादा-विजयवाड़ा तीसरी लाइन (335 किमी)	2015-16	3873	0.56	0.1	डीएफसीसीआईएल मानकों के साथ अद्यतन डीपीआर तैयार किया जा रहा है।
2.	गूटी-धर्मावरम (90 किमी)	2015-16	636.38	239	76	कार्य शुरू हो गया है।
3.	काल्लुरु-गुंतकल (41 किमी)	2015-16	323	110.70	76.5	खड़ारपेट-गुलापाल्यम (23.63 किमी) यातायात के लिए खोल दिया गया है। शेष खंड का कार्य शुरू हो गया है।
4.	रेनीगुंटा, धर्मावरम, वाडी में बाईपास (21 किमी)	2015-16	273.05	12	26	रेनीगुंटा बाईपास (6.6 किमी): भूमि अधिग्रहण शुरू हो गया है। गूटी बाईपास (3.8 किमी): भूमि अधिग्रहण शुरू हो गया है। वाडी बाईपास (10.60 किमी, डीएल) : कार्य योजना तैयार की जा रही है।
5.	विजयवाड़ा, काजीपेट में बाईपास (30 किमी)	2015-16	499.29	81.25	6.5	भूमि अधिग्रहण शुरू हो गया है।
6.	विजयवाड़ा - गुडूर तीसरी लाइन (288 किमी)	2015-16	3246	46.20	250	कार्य शुरू हो गया है।
7.	येलहंका-पेनुकोंडा का दोहरीकरण (120 किमी)	2015-16	958	142	120	कार्य शुरू हो गया है।

क्र.सं.	परियोजना	स्वीकृति का वर्ष	नवीनतम प्रत्याशित लागत (करोड़ रु. में)	31.3.2018 को व्यय (करोड़ रु. में)	व्यय 2018-19 (करोड़ रु. में)	वर्तमान स्थिति
8.	विजियानगरम-संबलपुर (टिटलागढ़) तीसरी लाइन(265 किमी)	2015-16	2336	80	379	कार्य शुरू हो गया है।
9.	भद्रक-विजियानगरम के बीच के शेष खंड में तीसरी लाइन। (385 किमी)	2015-16	3468	35	1	डीएफसीसीआईएल मानकों के साथ अद्यतन डीपीआर तैयार किया जा रहा है।
10.	गुंटूर-गुंतकल (401 किमी)	2016-17	3631	81.70	200	कार्य शुरू हो गया है।
11.	कोट्टावलासा-जगदलपुर (कोरापुट) (189 किमी)	2015-16	2500	112	193	कोट्टावलासा-माल्लीवीलू (8.93 किमी) : यातायात के लिए खोल दिया गया है। भूमि अधिग्रहण शुरू हो गया है। उपलब्ध भूमि में कार्य शुरू हो गए हैं।
12.	मंकजिपल्ली और नागासमुद्रम दोहरी लाइन (को छोड़कर) के रास्ते पेनुकोंडा - धर्मावरम (41 किमी)	2018-19	294.7	- -	-	बजट 2018-19 में नया कार्य स्वीकृत।

(ख): रेल मंत्रालय जिला-वार ब्यौरा नहीं रखता है। बहरहाल, अनंतपुर जिला में निम्न लिखित परियोजनाएं शुरू की गई हैं:

1. कल्लुरु-गुंतकल दोहरीकरण (41 किमी)
2. गूटी-धर्मावरम दोहरीकरण (90 किमी)।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
02.01.2019 के
अतारांकित प्रश्न सं. 3641 का उत्तर

लॉजी स्थित आरक्षण केन्द्र

3641. श्री बोध सिंह भगत:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या बालाघाट जिले में लॉजी और सिवनी जिले के बरघाट में रेलवे आरक्षण केन्द्र खोलने का प्रस्ताव अभी भी लंबित है;
- (ख) यदि हां, तो इसके कब तक अनुमोदित हो जाने की संभावना है;
- (ग) क्या डाकघरों में आरक्षण केन्द्र खोलने हेतु डाकघरों और रेलवे के बीच कोई समझौता हुआ है; और
- (घ) यदि हां, तो उक्त स्थानों पर आरक्षण केन्द्रों के कब तक कार्य प्रारंभ करने की संभावना है?

उत्तर

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)

(क) और (ख): जी हां। डाक विभाग के साथ परामर्श करके इस प्रस्ताव की व्यावहारिकता की जांच की जा रही है। जब कभी डाक विभाग की सहमति प्राप्त होगी आगे आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

(ग): जी हां।

(घ): यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) खोलना एक सतत् तथा निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है।

भारत सरकार में संसदीय प्रक्रिया की निम्न-पुस्तिका,
संसदीय कार्य मंत्रालय में उद्घरण

अध्याय-8

आश्वासन

81 प्रश्न का उत्तर देते समय या चर्चा के दौरान यदि मंत्री सरकार की ओर से आगे कार्रवाई किए जाने के संबंध में सदन को फिर से सूचित करने का वचन देता है तो उसे "आश्वासन" कहा जाता है। सामान्यतः जो कथन आश्वासन मान लिए जाते हैं उनकी एक मानक सूची अनुबंध-3 में दी गई है। यह मानक सूची लोक सभा और राज्य सभा की सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (सीजीए) द्वारा अनुमोदित है। चूंकि आश्वासनों को निर्धारित समय सीमा के भीतर कार्यान्वित करना अपेक्षित होता है इसलिए सभी संबंधित व्यक्तियों को प्रश्नों के उत्तरों का प्रारूप तैयार करते समय इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि इन कथनों का प्रयोग केवल ऐसे अवसरों पर किया जाए जबकि इन कथनों द्वारा सदन के समक्ष स्पष्टतः कोई आश्वासन देने का इरादा हो।

82 दोनों सदनों में से किसी भी सदन में दिया गया आश्वासन, आश्वासन दिए जाने की तारीख से तीन महीने की अवधि के अंदर पूरा किया जाना आवश्यक है। इस समय सीमा का पूरी तरह से पालन किया जाए।

आश्वासन को पूरा करने की समय-सीमा

83 आश्वासनों को जल्दी से जल्दी पूरा किए जाने के लिए सदन की कार्यवाहियों से आश्वासनों को छांटने से लेकर कार्यान्वयन रिपोर्ट प्रस्तुत करने तक तथा समय सीमा बढ़ाने, आश्वासनों को छोड़ने तथा अंतरित करने तक की पूरी प्रक्रिया को एक "ऑनलाइन एश्योरेंस मॉनिटरिंग सिस्टम" (ओ.ए.एम.एस.) नामक सॉफ्टवेयर एप्लीकेशन के जरिए स्वचालित बना दिया गया है। किसी अन्य ऑफलाइन तरीके से समय सीमा को बढ़ाने, आश्वासनों को छोड़ने तथा अंतरित करने के लिए किए गए निवेदन या कार्यान्वयन रिपोर्ट की प्रस्तुति को किसी भी स्थिति में स्वीकार नहीं किया जाएगा।

ऑनलाइन एश्योरेंस मॉनिटरिंग सिस्टम (ओ.ए.एम.एस.)

आश्वासनों को छंटना

84 जब कोई आश्वासन किसी मंत्री ने दिया हो अथवा पीठासीन अधिकारी ने सदन को कोई सूचना प्रस्तुत करने के लिए सरकार को निर्देश दिया हो तो संसदीय कार्य मंत्रालय संबंधित कार्यवाही से आश्वासनों को छंट लेता है और जिस तारीख को सदन के समक्ष वह आश्वासन दिया गया हो, उससे सामान्यतः 20 दिन के भीतर ओ.ए.एम. एस के जरिए संबंधित विभाग को ऑनलाइन सूचित कर देता है।

आश्वासनों की सूची से निकाल देना

85 प्रशासनिक मंत्रालय/विभाग को ऐसे किसी वक्तव्य को आश्वासन मानने में आपत्ति हो या वह महसूस करे कि सार्वजनिक हित में आश्वासन की पूर्ति नहीं की जा सकती हो, तो वह इस प्रकार के वक्तव्य को आश्वासन माने जाने के एक सप्ताह के भीतर ही इसको आश्वासनों की सूची से हटा देने का अपना निवेदन 'ओ.ए.एम.एस' पर अपलोड कर सकता है। ऐसे निवेदनों को उनके मंत्री का अनुमोदन प्राप्त होना चाहिए और उक्त निवेदन वाले उनके पत्र में इस तथ्य का उल्लेख होना चाहिए। यदि ऐसा निवेदन 3 मास की निर्धारित समय-सीमा समाप्त होने के करीब किया जाता है तो, उक्त निवेदन में समय सीमा बढ़ाने के लिए निवेदन भी अवश्य ही साथ में होना चाहिए। जब तक सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति का कोई निर्णय ओ.ए.एम.एस. के माध्यम से उन्हें प्राप्त न हो जाए, तब तक विभाग को समय-सीमा बढ़वाने का निवेदन करते रहना चाहिए। ऑफलाइन तरीके से प्राप्त निवेदनों पर राज्य सभा/लोक सभा सचिवालय या संसदीय कार्य मंत्रालय द्वारा विचार नहीं किया जाएगा।

आश्वासनों को पूरा करने की समय-सीमा बढ़ाना

86 यदि विभाग यह अनुभव करे कि आश्वासन तीन महीने की निर्धारित अवधि अथवा पहले ही बढ़ाई जा चुकी अवधि के भीतर पूरा नहीं किया जा सकता है तो वह समय बढ़ाने की आवश्यकता महसूस होते ही समय बढ़वाने के लिए निवेदन करेगा जिसमें देरी के कारण, संभावित अतिरिक्त समय तथा इस मामले में की गई कार्रवाई तथा प्रगति का उल्लेख किया जाएगा। इस आशय के सभी निवेदन संबंधित मंत्री का अनुमोदन लेकर सीजीए के निर्णय के लिए 'ओ.ए.एम.एस' पर किए जाने चाहिए।

आश्वासनों का रजिस्टर

871 प्रत्येक आश्वासन के ब्यौरे, संबंधित मंत्रालय/विभाग के संसद एकक द्वारा अनुबंध-4 में दिए गए रजिस्टर में दर्ज किए जाएंगे और इसके पश्चात् आश्वासन संबंधित अनुभाग को भेज दिया जाएगा

872 इस प्रकार के आश्वासनों को पूरा करने की कार्रवाई प्रत्येक अनुभाग द्वारा शीघ्रता से यहां तक कि संसदीय कार्य मंत्रालय से 'ओ. ए.एम.एस.' द्वारा पत्रादि प्राप्त होने से पूर्व ही कर ली जानी चाहिए और आश्वासनों की पूर्ति पर अनुबंध-5 में दिए गए रजिस्टर के माध्यम से निगरानी रखी जानी चाहिए।

873 लोक सभा और राज्य सभा के आश्वासनों के लिए पैरा 8.7.1 तथा पैरा 8.7.2 में उल्लेख किए गए अनुसार अलग-अलग रजिस्टर बनाए जाएंगे और उनमें सत्रवार प्रविष्टियां की जाएंगी।

संबंधित अनुभाग का प्रभारी अनुभाग अधिकारी:-

अनुभाग अधिकारी और
शाखा अधिकारी की
भूमिका

(क) रजिस्ट्रों की सप्ताह में एक बार छानबीन करेगा;

(ख) यह सुनिश्चित करेगा कि आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई में किसी भी प्रकार की अनावश्यक देरी न की जाए;

(ग) यदि संबंधित सदन का सत्र चल रहा हो, तो पखवाड़े में एक बार अन्यथा महीने में एक बार इन रजिस्ट्रों को शाखा अधिकारी को प्रस्तुत करेगा और उसका ध्यान ऐसे आश्वासनों की ओर विशेष रूप से आकर्षित करेगा जिनके तीन महीने के भीतर पूरे होने की संभावना नहीं है; और

(घ) लंबित आश्वासनों की समय-समय पर उच्चतम स्तर पर पुनरीक्षा की जानी चाहिए ताकि आश्वासनों का जल्द से जल्द कार्यान्वयन किया जा सके।

88 इसी प्रकार शाखा अधिकारी अपने उच्च अधिकारियों और मंत्री को आश्वासनों के कार्यान्वयन की दिशा में हुई प्रगति के बारे में लगातार अवगत कराएगा और विलंब के कारणों की ओर उनका ध्यान विशेष रूप से आकर्षित करेगा।

891 आश्वासन को निर्धारित समय के भीतर पूरा करने की पूरी कोशिश की जानी चाहिए। यदि सूचना का केवल कुछ अंश ही उपलब्ध हो और शेष सूचना को एकत्र करने में काफी समय लग सकता हो, तो एक कार्यान्वयन रिपोर्ट (आई आर) निर्धारित समय के भीतर आश्वासन के आंशिक कार्यान्वयन के तौर पर 'ओ.ए.एम.एस.' पर अपलोड कर दी जानी चाहिए। लेकिन आश्वासन को शीघ्र पूरा करने के लिए शेष सूचना को जल्दी से जल्दी प्राप्त करने की कोशिश जारी रहनी चाहिए।

आश्वासन को पूरा करने
की प्रक्रिया

892 किसी आश्वासन को पूरा करने के संबंध में भेजी जाने वाली आंशिक या पूर्ण सूचना के अनुबंध-6 में उल्लिखित निर्धारित फार्म में हिन्दी और अंग्रेजी में तैयार किए गए पाठ और अनुलग्नकों को संबंधित मंत्री का अनुमोदन लेने के बाद ही 'ओ.ए.एम.एस' पर अपलोड करवाया जाना चाहिए। आश्वासन को यथास्थिति आंशिक या पूर्णरूप से पूरा करने संबंधी रिपोर्ट को ऑनलाइन प्रस्तुत कर दिए जाने के बाद उसके अंग्रेजी और हिन्दी पाठ में से प्रत्येक की 4-4 हार्ड प्रतियां संसदीय कार्य मंत्रालय को भेज दी जानी चाहिए, जिनमें से एक हिन्दी प्रति और एक अंग्रेजी प्रति संबंधित अधिकारी द्वारा विधिवत अधिप्रमाणित होनी चाहिए। संबंधित सदन द्वारा ई-रिपोर्ट स्वीकार किए जाने तक इन प्रतियों को सदन के पटल पर रखा जाएगा।

893 कार्यान्वयन रिपोर्ट को केवल 'ओ.ए.एम.एस' पर ही प्रस्तुत किया जाना चाहिए। किसी अन्य तरीके से भेजी गई कार्यान्वयन रिपोर्ट अथवा राज्य सभा/लोक सभा सचिवालय को सीधे भेजी गई कार्यान्वयन रिपोर्ट को सदन में प्रस्तुत किए जाने पर विचार नहीं किया जाएगा।

कार्यान्वयन रिपोर्ट सदन के पटल पर रखना

810 कार्यान्वयन रिपोर्ट की छानबीन करने के पश्चात् संसदीय कार्य मंत्रालय उसे संबंधित सदन के पटल पर रखने की व्यवस्था करेगा। यह मंत्रालय सदन के पटल पर रखी गई कार्यान्वयन रिपोर्ट की एक प्रति संबंधित सदस्य (सदस्यों)को भेजेगा। संबंधित मंत्रालय/विभाग द्वारा दी कार्यान्वयन रिपोर्ट को प्रस्तुत किए जाने का ब्यौरा संसदीय कार्य मंत्रालय द्वारा 'ओ.ए.एम.एस' पर उपलब्ध कराया जाएगा। संबंधित मंत्रालय/विभाग का संसद एकक तथा संबंधित अनुभाग 'ओ.ए.एम.एस' पर उपलब्ध विवरण के आधार पर अपने-अपने रिकॉर्ड को अद्यतन करेंगे।

सदन के पटल पर किसी विषय से संबंधित दस्तावेज रखने का दायित्व बनाम उसी विषय पर दिया गया आश्वासन

811 जिन मामलों में दस्तावेज (नियम/आदेश/अधिसूचना आदि) सदन के पटल पर रखा जाना बाध्यकारी हो और जिसके लिए आश्वासन भी दे दिया गया हो, तो इस दायित्व को पूरा करने के लिए पहले दस्तावेज को सदन के पटल पर रखा जाएगा, इसका दिए गए आश्वासन से कोई संबंध नहीं होगा। इसके बाद आश्वासन को पूरा किए जाने के संबंध में एक औपचारिक रिपोर्ट, सभा पटल पर दस्तावेज रखे जाने की तारीख का उल्लेख करते हुए, 'ओ.ए.एम.एस' पर (अनुबंध-6 में) निर्धारित फार्म में पैरा 8.9.2 में पहले ही बताए अनुसार अपलोड कर दी जाएगी।

812 संसद के प्रत्येक सदन में सरकारी आश्वासनों की एक समिति होती है जिसे सभापति/अध्यक्ष द्वारा नामित किया जाता है। यह समिति कार्यान्वयन रिपोर्टों और सरकारी आश्वासनों की पूर्ति में लगे समय की छानबीन करती है और उनके संबंध में हुई देरी के कारणों और उनसे संबंधित अन्य महत्वपूर्ण पहलुओं की ओर, यदि कोई हो, ध्यान आकर्षित करती है। संसदीय कार्य मंत्रालय द्वारा समय-समय पर 'ओ.ए.एम.एस.' पर जारी किए गए अनुदेशों का पूर्णतः पालन किया जाना चाहिए।

सरकारी आश्वासनों पर समितियां

राज्य सभा नियम 211(क)

लोक सभा नियम 323, 324 और

813 मंत्रालय/विभाग, संसदीय कार्य मंत्रालय से परामर्श करके जहां कहीं आवश्यक होता है सुधारात्मक कार्रवाई के लिए इन दोनों समितियों की रिपोर्टों की छानबीन करेंगे।

सरकारी आश्वासनों पर समितियों की रिपोर्ट

814 लोक सभा भंग होने पर कार्यान्वयन के लिए लंबित आश्वासन रद्द नहीं होते हैं। सरकारी आश्वासनों संबंधी एक नई समिति सभी आश्वासनों, प्रतिज्ञाओं या वचनों की छानबीन करके उनमें से ऐसे आश्वासनों का चयन करती है जो अत्यधिक लोक महत्व के होते हैं। उसके बाद समिति लोक सभा को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करती है जिसमें समिति द्वारा उन आश्वासनों के संबंध में विशेष रूप से सिफारिश की जाती है जिन्हें सरकार द्वारा छोड़ा जा सकता है या कार्यान्वित किया जा सकता है।

लोक सभा भंग होने का आश्वासनों पर प्रभाव

कार्यवाही सारांश
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति
(2020-2021)
(सत्रहवीं लोक सभा)
ग्यारहवीं बैठक
(29.09.2021)

समिति की बैठक 1100 बजेसे 1230 बजे तक समिति कक्ष "सी" संसदीय सौध, नई दिल्ली में हुई।

उपस्थित

श्री राजेन्द्र अग्रवाल

सभापति

सदस्य

2. श्री निहाल चन्द चौहान
3. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
4. श्री कौशलेन्द्र कुमार
5. श्री संतोष पांडेय
6. डॉ. भारतीबेन डी. श्याल

सचिवालय

1. श्री पवन कुमार - संयुक्त सचिव
2. श्री लवकेश कुमार शर्मा - निदेशक
3. श्री एस.एल. सिंह - उपसचिव

रेल मंत्रालय

1. श्री राहुल जैन, सदस्य (ट्रेक्शन एंड रोलिंग स्टॉक)
2. श्री एस.के. मोहंती, सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास)
3. श्री राजेश अरगल, अतिरिक्त सदस्य (योजना)
4. श्री ओ.पी. सिंह, अतिरिक्त सदस्य (कार्य)
5. श्री सुनील कुमार गर्ग, अतिरिक्त सदस्य (वाणिज्य)
6. श्री अतुल पाठक, अपर निदेशक सामान्य, रेलवे सुरक्षा बल

संसदीय कार्य मंत्रालय

1. पी.के. हलदर - अवर सचिव

सर्वप्रथम, सभापति महोदय ने सदस्यों का समिति की बैठक में स्वागत किया और उन्हें उस दिन की कार्यसूची से अवगत कराया।

XXXXX

XXXXX

XXXXX

XXXXX

3. तत्पश्चात्, रेल मंत्रालय और संसदीय कार्य मंत्रालय के प्रतिनिधियों को अंदर बुलाया गया। समिति की बैठक में साक्षियों का स्वागत करते हुए, सभापति ने उन्हें समिति के विचार-विमर्श को किसी बाहरी व्यक्ति को नहीं बताने के लिए कहा। इसके बाद समिति ने लंबित आश्वासनों के संबंध में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों से मौखिक साक्ष्य लिए। समिति यह नोट करते हुए क्षुब्ध थी कि मंत्रालय के आश्वासन लंबे समय से लम्बित थे। सभापति ने सदस्य (रेलवे बोर्ड ट्रैक्शन एंड रोलिंग स्टॉक) को मंत्रालय के लंबित आश्वासनों का संक्षिप्त-विवरण प्रस्तुत करने के लिए कहा और मंत्रालय में लंबित आश्वासनों के कार्यान्वयन के लिए आंतरिक तंत्र और निगरानी और समीक्षा प्रणाली के बारे में भी जानकारी ली।
 4. रेलवे बोर्ड के सदस्य ने तदनुसार समिति को इस संबंध में संक्षिप्त जानकारी दी। सभापति ने मंत्रालय के प्रतिनिधियों से लंबित आश्वासनों की निगरानी के लिए अपनी समीक्षा बैठकों का कार्यवाही सारांश प्रस्तुत करने को कहा।
 5. तत्पश्चात् सभापति और सदस्यों ने विभिन्न प्रश्न उठाए और उस दिन विचारार्थ लिए गए 19 लंबित आश्वासनों (अनुलग्नक-1) पर कुछ स्पष्टीकरण मांगे। साक्षियों ने इन प्रश्नों का उत्तर दिया और स्पष्टीकरण भी दिया। जैसा कि कुछ प्रश्नों के लिए विस्तृत उत्तर और विभिन्न पक्षों से इनपुट की आवश्यकता थी, सभापति ने साक्षियों से समय पर इस पर लिखित उत्तर प्रस्तुत करने के लिए कहा।
 6. साक्ष्य पूर्ण हुआ।
 7. सभापति ने साक्षियों को समिति के समक्ष प्रस्तुत होने और उनके द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनके द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरणों पर उपलब्ध जानकारी प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद दिया।
 8. तत्पश्चात् साक्षी साक्ष्य देकर बाहर चले गए ।
 9. कार्यवाही का शब्दशः रिकार्ड रखा गया ।
- तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई ।

सरकारी आथासनों संबंधी समिति (2020-2021) लोक सभा
रेल मंत्रालय से जुड़े 16वीं लोक सभा के 12वें से 16वें सत्र से संबंधित लंबित आथासनों पर
दिनांक 29.09.2021 को की गई चर्चा का विवरण।

क्र. सं.	ता.प्र.सं/अता.प्र.सं.और दिनांक	विषय
1.	ता.प्र.सं.42 दिनांक 19.07.2017	शून्य-दुर्घटना मिशन
2.	अता.प्र.सं. 487 दिनांक 19.07.2017	सुरंग का निर्माण
3.	अता.प्र.सं. 1713 दिनांक 26.07.2017	आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन
4.	अता.प्र.सं. 718 दिनांक 20.12.2017	आनंदनगर जंक्शन-महाराजगंज- घुघुलि नई रेल लाइन
5.	अता.प्र.सं. 2365 दिनांक 26.12.2018	आनंदनगर-महाराजगंज रेल लाइन का निर्माण
6.	अता.प्र.सं. 1831 दिनांक 26.07.2017	पलककड़ कोच फैक्टरी
7.	अता.प्र.सं. 707 दिनांक 20.12.2017	देवरॉय समिति
8.	अता.प्र.सं. 1603 दिनांक 27.12.2017	रेलवे का पुनर्गठन
9.	अता.प्र.सं. 767 दिनांक 20.12.2017	हिम्मतनगर-शामलाजी रेल मार्ग
10.	ता.प्र.सं. 101 दिनांक 25.07.2018 (श्री प्रतापराव जाधव, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	आदर्श रेलवे स्टेशन
11.	ता.प्र.सं. 101 दिनांक 25.07.2018 (श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	आदर्श रेलवे स्टेशन
12.	अता.प्र.सं. 3516 दिनांक 08.08.2018	राजस्थान में रेल लाइनों का विस्तार
13.	अता.प्र.सं. 3523 दिनांक 08.08.2018	गुजरात में रेल लाइनों का दोहरीकरण

14.	अता.प्र.सं. 1583 दिनांक 19.12.2018	कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड
15.	अता.प्र.सं. 2481 दिनांक 26.12.2018	रेलों में महिलाओं की सुरक्षा
16.	अता.प्र.सं. 3470 दिनांक 02.01.2019	बेस किचन खोलना
17.	अता.प्र.सं. 3480 दिनांक 02.01.2019	रनिंग कर्मचारी दर्जा
18.	अता.प्र.सं. 3504 दिनांक 02.01.2019	आंध्र प्रदेश में रेलवे की लंबित परियोजनाएं
19.	अता.प्र.सं. 3641 दिनांक 02.01.2019	लॉजी स्थित आरक्षण केंद्र

कार्यवाही सारांश

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

(2021-2022)

(सत्रहवीं लोक सभा)

पाँचवीं बैठक

(20.12.2021)

समिति की बैठक 1500 बजे से 1645 बजे तक सभापति कक्ष, कमरा संख्या '216',

संसदीय सौध विस्तार, नई दिल्ली में हुई।

उपस्थित

श्री: राजेन्द्र अग्रवाल - सभापति

सदस्य

2. श्री निहाल चन्द चौहान
3. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
4. श्री कौशलेन्द्र कुमार
5. श्री अशोक महादेवराव नेते
6. श्री संतोष पान्डेय
7. श्री एम के राघवन

सचिवालय

1. श्री पवन कुमार - संयुक्त सचिव
2. श्री एम.एल. सिंह - उप सचिव

सर्वप्रथम, सभापति ने समिति की बैठक में सदस्यों का स्वागत किया और उन्हें उस दिन की कार्यसूची से अवगत कराया। तत्पश्चात्, समिति ने निम्नलिखित पाँच (05) प्रारूप प्रतिवेदनों पर विचार किया और उन्हें बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया:

- (i) 'शिक्षा मंत्रालय (उच्च शिक्षा विभाग) से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' विषय संबंधी प्रारूप 54वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा);
- (ii) 'सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय (सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग) से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' विषय संबंधी प्रारूप 55वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा);
- (iii) 'आश्वासनों को छोड़ने हेतु अनुरोध (स्वीकार किए गए)' विषय के संबंध में प्रारूप 56वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा);
- (iv) 'आश्वासनों को छोड़ने हेतु अनुरोध (स्वीकार नहीं किए गए)' विषय के संबंध में प्रारूप 57वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा); और
- (v) 'रेल मंत्रालय से संबंधित लंबित आश्वासनों की समीक्षा' विषय संबंधी प्रारूप 58वां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) ।

2. समिति ने सभापति को उक्त प्रतिवेदनों को चालू सत्र के दौरान प्रस्तुत करने हेतु भी प्राधिकृत किया।

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।

सरकारी आशवासनों संबंधी समिति*(2020-2021)
की संरचना

श्री राजेन्द्र अग्रवाल - सभापति

सदस्य

2. श्री सुदीप बन्दोपाध्याय
3. श्री निहाल चन्द चौहान
4. श्री गौरव गोगोई
5. श्री नलीन कुमार कटील
6. श्री रमेश चंद्र कौशिक
7. श्री कौशलेन्द्र कुमार
8. श्री अशोक महादेवराव नेते
9. श्री संतोष पांडेय
11. श्री एम.के.राघवन
12. श्री चंद्र शेखर साहू
13. डॉ. भारतीबेन डी. श्याल
14. श्री इंद्रा हांग सुब्बा
15. श्रीमती सुप्रिया सदानंद सुले
16. रिक्त@

सचिवालय

- | | | |
|---------------------------|---|--------------|
| 1. श्री पवन कुमार | - | संयुक्त सचिव |
| 2. श्री लवकेश कुमार शर्मा | - | निदेशक |
| 2. श्री एस.एल. सिंह | - | उप सचिव |

* समिति का गठन 09 अक्टूबर 2020 से किया गया है, देखिए दिनांक 16 अक्टूबर, 2020 के लोक सभा समाचार भाग - दो का पैरा सं. 1773.

@ केंद्रीय मंत्रिपरिषद् में शामिल होने के कारण श्री पशुपति कुमार पारस दिनांक 7.7.2021 से समिति के सदस्य नहीं रहे ।