

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2021-22)
सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाएँ’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के छठे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

दसवां प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

फरवरी, 2022/माघ, 1943 (शक)

दसवां प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2021-22)

सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाएँ’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के छठे प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

08.02.2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

08.02.2022 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

फरवरी, 2022/माघ, 1943 (शक)

विषय सूची

	पृष्ठ
समिति की संरचना.....	(iii)
प्राक्कथन.....	(v)

भाग-एक

अध्याय-एक	प्रतिवेदन.....	1
अध्याय-दो	टिप्पणियां/सिफारिशें जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है	7
अध्याय-तीन	टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही करना नहीं चाहती.....	19
अध्याय-चार	टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किये हैं और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है.....	32
अध्याय-पांच	टिप्पणियां/सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं.....	34

अनुलग्नक

परिशिष्ट-एक	रेल संबंधी स्थायी समिति की 28.12.2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश.....	35
-------------	--	----

परिशिष्ट

परिशिष्ट- एक	'रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाएँ' के संबंध में छठे प्रतिवेदन 37 (सत्रहवीं लोक सभा)में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विश्लेषण.....	37
--------------	--	----

रेल संबंधी स्थायी समिति की संरचना (2021-22)@

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति
सदस्य

लोक सभा

2. श्री टी. आरबालू .
3. श्रीमती रंजनबेन धनंजय भट्ट
4. श्री ए.एच . खान चौधरी
5. श्री कौशलेन्द्र कुमार
6. सुश्री दिया कुमारी
7. श्रीमती जसकौर मीना
8. श्रीमती शताब्दी राय#
9. सुश्री चन्द्राणी मुर्मु
10. श्रीमती केशरी देवी पटेल
11. श्री मुकेश राजपूत
12. श्री एनरेड्डडप्पा .
13. श्री अच्युतानंद सामंत
14. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
15. श्री अरविन्द सावंत
16. डा अमर .सिंह
17. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
18. श्री सुरेश कोडिकुन्निल
19. श्री गोपाल जी ठाकुर
20. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर
21. रिक्त

राज्य सभा

- .22 श्री नरहरी अमीन
- .23 श्री छ उदयनराजे .भोंसले
- .24 श्री एच डी .देवेगौडा
- .25 श्रीमती फूलो देवी नेताम
- .26 सुश्री सरोज पाण्डेय
- .27 श्री अशोक सिद्धार्थ
- .28 डा सुमेर सिंह .सोलंकी
- .29 श्री बिनोय विस्वम
30. प्रो. मनोज कुमार झा *
- .31 रिक्त

@ दिनांक 09.10.2021 के लोक सभा समाचार भागदो-, संख्या-3192 द्वारा 13.09.2021 से गठित ।

* दिनांक 18.10.2021 के राज्य सभा समाचार भागदो-, संख्या-61163 द्वारा 14.10.2021 से नामांकित ।

दिनांक 01.12.2021 के लोक सभा समाचार भागदो-, संख्या-3440 द्वारा 01.12.2021 से श्री सुनील कुमार मंडल के स्थान पर नामांकित

सचिवालय

- | | | | |
|----|----------------------|---|------------|
| 1. | श्री प्रर्षेजीत सिंह | - | अपर सचिव |
| 2. | श्री अरुण के. कौशिक | - | निदेशक |
| 3. | श्री आर. एल. यादव | - | अपर निदेशक |

प्राक्कथन

मैं, रेल संबंधी स्थायी समिति (2021-22) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर 'रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाएँ' के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के छठे प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में समिति का यह दसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ ।

2. छठा प्रतिवेदन 08.03.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और राज्य सभा में पटल पर रखा गया । इसमें 33 टिप्पणियाँ/सिफारिशें अन्तर्विष्ट थीं। रेल मंत्रालय ने सभी टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पण 06.10.2021 को भेज दिए थे ।

3. समिति ने 28.12.2021 को हुई अपनी बैठक में की-गई-कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया । बैठक का कार्यवाही सारांश परिशिष्ट-एक में दिया गया है ।

4. संदर्भ की सुविधा के लिए समिति की टिप्पणियों और सिफारिशों को प्रतिवेदन में मोटे अक्षरों में मुद्रित किया गया है ।

5. रेल संबंधी स्थायी समिति (17वीं लोक सभा) के छठे प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण परिशिष्ट-दो में दिया गया है।

नई दिल्ली;

4 फरवरी, 2022

15 माघ, 1943 (शक)

राधा मोहन सिंह

सभापति,

रेल संबंधी स्थायी समिति

प्रतिवेदन
अध्याय -एक

रेल संबंधी स्थायी समिति का यह प्रतिवेदन "रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाएँ" विषय के संबंध में अपने छठे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में हैं।

2. छठा प्रतिवेदन 08.03.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और को राज्य सभा के पटल पर रखा गया। इसमें 33 सिफारिशों/टिप्पणियां अंतर्विष्ट हैं।

3. सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में की-गई-कार्रवाई टिप्पण प्राप्त हो गए हैं और उन्हें निम्नवत् रूप से श्रेणीबद्ध किया गया है :-

(एक) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है :

पैरा संख्या- 2,4,8,9,12,13,18,19,21,22,23,24,25,27,30,31 और 33

कुल: 17
अध्याय-दो

(दो) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती:

पैरा संख्या-1,3,5,6,7,10,11,14,15,16,17,20,28,29 और 32

कुल: 15
अध्याय-तीन

(तीन) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है:

पैरा संख्या-26

कुल: 1
अध्याय-चार

(चार) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं:

शून्य

कुल: 00
अध्याय-पांच

4. समिति यह विश्वास करती है कि सरकार द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन को सर्वाधिक महत्व दिया जाएगा। समिति यह चाहती है कि इस प्रतिवेदन के अध्याय-एक तथा अध्याय-पांच में अंतर्विष्ट

सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई अंतिम कार्रवाई टिप्पण को इस प्रतिवेदन के प्रस्तुत किए जाने के तीन माह के भीतर समिति को उपलब्ध कराया जाए।

5. समिति अब अपनी कुछ सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई पर चर्चा करेगी।

क. रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

सिफारिश (पैरा सं. 13)

6. समिति नोट करती है कि जोनल रेलवे द्वारा वाणिज्यिक विकास की अनुमति सहित, सुविधाओं और रेलवे की अन्य आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपने डिजाइन और व्यावसायिक संकल्पनाओं के साथ इच्छुक पार्टियों से खुली बोलियों को आमंत्रित करके तत्कालीन 400 'ए-1' और 'ए' श्रेणी स्टेशनों को विश्व स्तर, स्टेशनों के रूप में पुनर्विकसित करने का प्रस्ताव 'जहां है जैसा है' आधार पर जून, 2015 में स्वीकृत किया गया था। समिति को सूचित किया गया है कि जारी दिशानिर्देशों के अनुसार, पीपीपी मोड के माध्यम से आरंभ में 19 स्टेशनों को विकास के लिए चिन्हित किया गया था। समिति नोट करती है कि बाद में इस संख्या को बढ़ाकर 50 कर दिया गया और उन्हें आगे सूचित किया गया कि भारतीय रेल के आधुनिकीकरण संबंधी विशेषज्ञ समूह ने तत्पश्चात् पीपीपी पद्धति के तहत पांच वर्षों में 1.10 लाख करोड़ रूपए की लागत पर 100 मुख्य स्टेशनों के आधुनिकीकरण की सिफारिश की थी और परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड (आईआरएसडीसी) का विकास किया गया। इस स्कीम का उद्देश्य बिना किसी अतिरिक्त लागत के आसपास के क्षेत्र तथा स्टेशनों के ऊपर के एयरस्पेस की भू-संपदा क्षमता को उपयोग करने के अलावा स्टेशनों पर आधुनिक सुविधाओं जैसे फूड प्लाजा, होटल, एटीम सुविधाएं, मुद्रा विनिमय काउंटर, कार रेंटल आदि की संकल्पना शामिल है। समिति नोट करती है कि जोनल रेलवे द्वारा स्टेशन पुनर्विकास का प्रथम चरण 08.02.2017 को आरंभ किया गया था और 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं। समिति को बताया गया है कि जम्मूतवी और कोझिकोड केवल दो स्टेशनों के लिए बोलियां प्राप्त हुईं। समिति यह पाकर अत्यंत निराश है कि कथित रूप से इतनी उत्साहजनक प्रतिक्रिया न पाकर अन्य स्टेशनों के लिए बोलियां छोड़नी पड़ी। समिति चाहती है कि रेलवे इन बोलियों के लिए कम प्रतिक्रिया आने के कारणों का पता लगाए और इस संबंध में सुधारात्मक कदम उठाए।

7. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया:-

“क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम का पहला चरण 08.02.2017 को शुरू किया गया था। पहले चरण में 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं। बहरहाल केवल दो (2) स्टेशनों अर्थात् जम्मू तवी और कोझिकोड के लिए बोलियां प्राप्त हुई थीं। उत्साहजनक प्रतिक्रिया प्राप्त न होने की दृष्टि से अन्य स्टेशनों के लिए बोलियां पहले से बंद कर दी गईं।

डेवलपर्स, निवेशकों और अन्य हितधारकों के साथ पारस्परिक विचार-विमर्श के दौरान, वाणिज्यिक रूप से विकसित परिसंपत्तियों के लिए लंबी पट्टा अवधि, कई उप पट्टे, सरलीकृत बोली प्रक्रियाओं आदि सहित विभिन्न मुद्दों को बार-बार उठाया गया।

तदनुसार, रेल मंत्रालय ने कार्यनीति में संशोधन किया है और अक्टूबर 2018 में कैबिनेट की मंजूरी प्राप्त की है। स्टेशन पुनर्विकास की योजना स्टेशनों में और उसके आसपास की भूमि और वायु क्षेत्र की अचल संपत्ति क्षमता का लाभ उठाकर, निजी भागीदारी को आमंत्रित करके की गई है। इसके लिए भारतीय रेल द्वारा देश भर में रेलवे स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन किया जाता है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणाम के आधार पर, स्टेशनों का पुनर्विकास कार्य चरणों में शुरू किया जाता है। डेवलपर का चयन एक पारदर्शी और प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद किया जाता है।

50 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा सचिवों के एक समूह (जीओएस) का गठन किया गया था। जीओएस द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए न्यूनतम उपयोगकर्ता शुल्क लगाने का सुझाव दिया, जिस पर इस समय विचार किया जा रहा है।

इस समय हबीबगंज और गांधीनगर स्टेशन के लिए कार्य प्रगति के अंतिम चरण में है। अयोध्या और गोमती नगर स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है। अजनी और सफदरजंग स्टेशनों के लिए ठेके प्रदान किए गए हैं। 8 स्टेशनों (नागपुर, ग्वालियर, साबरमती, अमृतसर, नेल्लोर, तिरुपति, पुडुचेरी और देहरादून) के लिए अर्हता के लिए अनुरोध को अंतिम रूप दिया गया। 3 स्टेशनों (नई दिल्ली, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस और एर्नाकुलम) के लिए अर्हता के लिए अनुरोध आमंत्रित किया गया है।”

8. भारतीय रेल के आधुनिकीकरण और 'भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम लिमिटेड' (आईआरएसडीसी) के आविर्भाव पर विशेषज्ञ समूह की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए, स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम का पहला चरण 8 फरवरी, 2017 को शुरू किया गया था। तदनुसार, 23 स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई थीं। हालांकि, निविदाकर्ताओं द्वारा रुचि नहीं दिखने के कारण 21 निविदाओं को बंद करना पड़ा। समिति ने इच्छा व्यक्त की कि मंत्रालय निविदाकर्ताओं द्वारा रुचि नहीं दिखाने के कारणों का पता लगाए और इस दिशा में सुधारात्मक कदम उठाए। समिति ने पाया कि उनकी सिफारिशों के अनुपालन में, मंत्रालय ने डेवलपर्स /निवेशकों और अन्य हितधारकों के साथ बातचीत की है, जिसमें निवेशकों ने व्यावसायिक रूप से विकसित परिसंपत्तियों के लिए लंबी लीज अवधि, मल्टीपल सब लीजिंग, सरलीकृत निविदा प्रक्रिया आदि जैसे विभिन्न मुद्दों को बार-बार उठाया है। समिति यह जानकर प्रसन्न है कि मंत्रालय ने कार्यनीति में संशोधन किया है और अक्टूबर, 2018 में कैबिनेट की मंजूरी प्राप्त की है। समिति रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के संबंध में हुई प्रगति को नोट करके संतुष्ट हैं और आशा करती है कि परियोजनाएं निर्धारित समय सीमा में पूरी हो जाएंगी।

ख. पेयजल सुविधा

सिफारिश (पैरा सं. 26)

9. समिति यह पाती है कि स्टेशनों और रेलगाड़ियों में स्वच्छ पेयजल की सबसे अधिक जरूरत होती है और यह एक आवश्यक सुविधा है। यद्यपि रेलवे ने पेयजल की आपूर्ति के लिए हर संभव प्रयास किए हैं, फिर भी विशेष रूप से व्यस्त समय के दौरान पेयजल की कमी की समस्या को समाप्त करने के लिए अतिरिक्त प्रयास किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, समिति को सूचित किया गया है कि जब पेयजल के मौजूदा स्रोत अपर्याप्त पाए गए हैं, पानी के टैंकरों और बोतल, नगर पालिका, नदियों/बांध आदि जैसे विभिन्न अन्य स्रोतों के माध्यम से जल आपूर्ति बढ़ाई जाती है। इसके अलावा, मंत्रालय ने रेलवे स्टेशनों में वाटर वेंडिंग मशीनों की संख्या को बढ़ाने का प्रयास किया है ताकि यात्रियों को सस्ती दरों पर सुरक्षित और शुद्ध पेयजल की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। समिति यह नोट करती है कि निशुल्क पेयजल की आपूर्ति पानी के नलों के माध्यम से ही की जाती है। इसके अलावा, नाममात्र दरों पर पेयजल की बिक्री के लिए रेलवे स्टेशनों पर वाटर वेंडिंग मशीनें (डब्ल्यूवीएमएस) लगाई गई हैं। तथापि, बोतलबंद पीने का पानी यात्रियों के बीच सबसे बेहतर और लोकप्रिय पेय रहा है। समिति यह चाहती है रेलवे को अनिवार्य रूप से बोतलबंद पेयजल की पर्याप्त आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रयास करने चाहिए। तथापि, समिति इस बात को लेकर क्षुब्ध है कि रेलवे में बोतलबंद पेयजल यानी रेल नीर की भारी कमी है। वर्तमान में, 18 लाख लीटर प्रतिदिन की मांग की तुलना में 14 संयंत्रों से 11.22 लाख लीटर यानी 62 प्रतिशत रेल नीर का उत्पादन किया जा रहा है और 6.78 लाख लीटर रेल नीर की कमी को बोतलबंद पेयजल (पीडीडब्ल्यू) के भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) द्वारा अनुमोदित ब्रांडों से पूरा किया जाता है। यद्यपि, रेलवे ने सात और संयंत्रों को चालू किया है, फिर भी समिति रेलवे की अपर्याप्त और अपूर्ण व्यवस्थाओं से खुश नहीं है जिसके कारण निरपवाद रूप से अनधिकृत विक्रेता रेलवे में बोतलबंद पेयजल के नकली ब्रांड की बिक्री कर रहे हैं और राजकोष को क्षति पहुंचाने के अलावा यात्रियों के स्वास्थ्य के लिए गंभीर खतरे पैदा कर रहे हैं। समिति मंत्रालय को सुझाव देना चाहती है कि वह रेल नीर की पर्याप्त आपूर्ति को बढ़ाने के लिए एक उपयुक्त योजना के साथ आगे आए ताकि न केवल बोतलबंद पेयजल के नकली ब्रांडों की बिक्री के लिए अनधिकृत विक्रेताओं से बचा जा सके बल्कि यात्रियों के स्वास्थ्य को बचाने में भी मदद मिल सके।

10. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया:-

“इस समय, 14 रेल नीर संयंत्रों से पीडीडब्ल्यू का उत्पादन 14.08 लाख लीटर प्रतिदिन की समग्र क्षमता सहित 5.67 लाख लीटर/दिन है। इस समय, रेल नीर की मांग को आईआरसीटीसी द्वारा पूरा किया जा रहा है।

इसके अतिरिक्त, ऊना (हिमाचल प्रदेश) में एक और रेल नीर संयंत्र को पहले ही चालू कर दिया गया है जिसका संचालन शीघ्र शुरू हो जाएगा।

इसके अलावा, 5 नए संयंत्रों को चालू करने की प्रक्रिया चल रही है।”

11. समिति ने नोट किया कि यद्यपि रेलवे; रेल परिसरों और स्टेशनों में विभिन्न स्थानों पर स्थापित और संचालित नलों के माध्यम से मुफ्त पीने योग्य पेयजल की आपूर्ति और वाटर वेंडिंग मशीनों (डब्ल्यूवीएम) के माध्यम से नाममात्र की कीमत पर पीने के पानी की बिक्री की सुविधा प्रदान करता है तथापि समिति यह जानकर व्यथित है कि रेलवे के पास बोटल बंद पेयजल यानि 'रेल नीर' की भारी कमी थी। समिति ने रेलवे की ओर से यात्रियों के बीच सबसे पसंदीदा और प्रशंसनीय बोटल बंद पेयजल की प्रचुर आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रयास करना अनिवार्य पाया। समिति यह जानकर प्रसन्न है कि रेलवे पीने योग्य पेयजल (पीडीडब्ल्यू) की आपूर्ति को बढ़ाने के लिए पर्याप्त कदम उठा रहा है। इस प्रयोजनार्थ ऊना (हिमाचल प्रदेश) में एक और रेल नीर संयंत्र पहले ही चालू हो चुका है और 5 नए संयंत्र चालू होने की प्रक्रिया में हैं। हालांकि, समिति ने नोट किया कि 14.08 लाख लीटर प्रतिदिन की कुल क्षमता की तुलना में 14 रेल नीर संयंत्रों से पीडीडब्ल्यू का वर्तमान उत्पादन केवल 5.67 लाख लीटर प्रतिदिन है। समिति चाहती है कि रेलवे उपलब्ध क्षमता का पूरी तरह से दोहन करे।

ग. अन्य सुविधाएं/पहल

सिफारिश (पैरा सं. 28)

12. समिति को सूचित किया गया है कि एक विकल्प के रूप में, रेलवे ने पश्चिम रेलवे, मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे (नई दिल्ली और हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशनों) में मोबाइल फोन/मोबाइल ऐप के माध्यम से प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री शुरू कर दी है। हालांकि रेलवे का यह कदम प्रशंसनीय है, फिर भी समिति यह पाती है कि यात्रियों की बड़ी संख्या को पूरा करने के लिए यह बहुत कम संख्या है। समिति यह इंगित करती है कि रेलवे काउंटरों पर पहले से ही अधिक भीड़ है, इसके अलावा, प्लेटफार्म टिकट खरीदने के लिए काफी समय लगता है। समिति यह महसूस करती है कि हर जोन के सभी प्रमुख रेलवे स्टेशनों को इस सुविधा के दायरे में लाया जाना चाहिए। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय को ई-टिकट/ आई-टिकटों की बिक्री की तर्ज पर आईआरसीटीसी की वेबसाइट के माध्यम से प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री पर भी विचार करना चाहिए जो रेलवे काउंटरों की भीड़-भाड़ और प्लेटफार्म टिकटों की छपाई पर होने वाले राजस्व की बचत दोनों में कारगर सिद्ध हो सकता है।

13. रेल मंत्रालय ने अपनी की-गई-कार्रवाई उत्तर में निम्नवत बताया:-

“प्लेटफॉर्म टिकट खरीदने के इच्छुक यात्री अनारक्षित टिकट काउंटर, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम), नोट/सिक्का/कार्ड संचालित टिकट वेंडिंग मशीन (सीओटीवीएम) के साथ-साथ मोबाइल एप पर यूटीएस से ऐसा कर सकते हैं। यूटीएस ऑन मोबाइल एप की सुविधा अब सभी क्षेत्रीय रेलों को दी गई है। यूटीएस ऑन मोबाइल एप में प्लेटफार्म टिकट सहित पेपर और पेपरलेस मोबाइल टिकट जारी करने की

व्यवस्था पहले से ही है। एटीएम/सीओटीवीएम के मामले में यात्री स्मार्ट कार्ड/नकद के द्वारा प्लेटफॉर्म टिकट खरीद सकते हैं। क्यूआर कोड के साथ समन्वयन पूरा होने के पश्चात यात्री किसी भी बैंकिंग एप के द्वारा क्यूआर कोड स्कैन करके एटीवीएम के माध्यम से भी टिकट खरीद सकेंगे, जिससे टिकट बुकिंग प्रक्रिया में आसानी होगी।”

14. हालांकि, समिति ने कुछ रेलवे जोनों में मोबाइल फोन/मोबाइल ऐप के माध्यम से प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री की सुविधा देने के लिए रेलवे के प्रयासों की सराहना की, तथापि वे चयनित जोनों/रेलवे स्टेशनों तक इस सेवा को सीमित रखने की बात से संतुष्ट नहीं थे। रेलवे काउंटरो पर भीड़भाड़ और प्लेटफॉर्म टिकट खरीदने में लगने वाले लंबे समय को ध्यान में रखते हुए, समिति ने महसूस किया कि प्रत्येक जोन के सभी प्रमुख रेलवे स्टेशनों को इस सुविधा के अंतर्गत कवर किया जाना चाहिए। इस सुविधा के अतिरिक्त, समिति ने इच्छा व्यक्त की कि मंत्रालय ई-टिकट/आई-टिकटों की तरह आईआरसीटीसी वेबसाइट के माध्यम से प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री पर विचार करे ताकि रेलवे काउंटरो पर भीड़भाड़ कम हो और प्लेटफॉर्म टिकट की छपाई पर होने वाले रेलवे के खर्च को बचाया जा सके। पूर्ववर्ती सिफारिशों को दोहराते हुए समिति चाहती है कि मंत्रालय उसको संसूचित करते हुए मामले में उपयुक्त और त्वरित कार्रवाई करे।

अध्याय -दो

सिफारिशें/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है

सिफारिश (पैरा सं. 2)

समिति यह नोट करती है कि रेलवे निर्धारित मानदंडों के अनुसार रेलवे- स्टेशनों पर तीन प्रकार की सुविधाएं प्रदान करती है, अर्थात् न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं, अनुशंसित सुविधाएं तथा वांछनीय सुविधाएं। न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं स्टेशन का निर्माण करने के तुरंत बाद ही प्रदान की जाती हैं और यह सुविधाएं हर समय उपलब्ध रहती हैं, अनुशंसित सुविधाएं, न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं के अतिरिक्त, निधियों की उपलब्धता एवं कार्य की सापेक्ष प्राथमिकता के अध्यक्षीय मानदंड के अनुसार यात्रियों की संख्या के आधार पर प्रदान की जाती हैं। वांछनीय सुविधाओं को स्टेशनों की श्रेणी अर्थात् अन्यके साथ-साथ खानपान, वैंडिंग स्टॉल, पर्याप्त पार्किंग एवं परिचालन क्षेत्र, ट्रेन संकेतक बोर्ड, जन उद्घोषणा प्रणाली आदि के आधार पर ग्राहक संतुष्टि और स्टेशनों पर हुए अनुभव में सुधार लाने के लिए वांछनीय समझी जाती हैं। समिति आगे यह नोट करती है कि अनुशंसित एवं वांछनीय सुविधाएं यात्रियों की संख्या एवं इंटरफेस को ध्यान में रखते हुए प्रदान की जाती हैं। समिति को यह जानकारी प्रदान की गई कि यह सुविधाएं सापेक्ष प्राथमिकता एवं निधियों की उपलब्धता के अध्यक्षीय प्रदान की जाती हैं। उपलब्ध कराई गई जानकारी से, समिति यह पाती है कि वर्ष 2014-15, 2015-16, 2018-19 एवं 2019-20 में यात्री सुविधाओं के शीर्ष के तहत निर्धारित निधियां क्रमशः 16.3% 38.2% 4.3% तथा 44.4% अनुपयुक्त रह गई। समिति यह चाहती है कि चूंकि यात्री सुविधाएं प्रत्यक्ष रूप से ग्राहक संतुष्टि एवं इंटरफेस के साथ जुड़ी हुई हैं, इस शीर्ष के अंतर्गत निधियों के समुचित उपयोग के लिए रेलवे की ओर से कोई चूक नहीं की जानी चाहिए।

सरकार का उत्तर

जोनल रेलवे को इस संबंध में निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 4)

समिति को यह जानकारी प्रदान की गई है कि रेलवे ने यात्री सुविधाओं के रख-रखाव को सुनिश्चित करने हेतु एक सुविकसित प्रणाली तैयार की है, जिसका गहन निरीक्षण एवं विभिन्न स्तरों अर्थात् स्टेशन, मंडल तथा मुख्यालय स्तरों पर नियमित रूप से निगरानी की जाती है। समिति यह नोट करती है कि प्रभावी निगरानी द्वारा सुविधाओं में कमियों की निगरानी की जाती है तथा शीघ्र सुधारात्मक कार्रवाही की जाती है। समिति का यह जानकारी प्रदान की गई कि इस प्रयोजन के लिए सेवा सुधार समूह (एसआईजी) बनाए गए हैं। इसके अलावा और निगरानी सुनिश्चित करने हेतु अधिकारियों, यात्री सुविधा समिति (पीएसी) एवं यात्री सेवा समिति (पीएससी) निरीक्षण भी किए जाते हैं। समिति यह नोट करती है कि जोनल रेलवे में मंडलों के समन्वय के साथ नियमित अद्यतनीकरण को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक

स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का डाटा बेस तैयार करने के लिए 'इंडियन रेलवे प्रोजेक्ट सैंक्शंस एंड मैनेजमेंट मॉड्यूल' (आईआरपीएसएम) मौजूद हैं तथा उनके द्वारा कमियां पाई जाने की स्थिति में कार्रवाई की जाती है। यद्यपि, जोनल रेलवे का यह कदम निश्चित तौर पर प्रशंसनीय है, फिर भी समिति यह महसूस करती है कि इस संबंध में बहुत कुछ किया जाना अपेक्षित है। समिति, नियंत्रक – महालेखापरीक्षक के निष्कर्षों के साथ सहमत हैं कि रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए तथा यात्री सुविधाओं के लिए सृजित परिसंपत्तियों की देखरेख करने लिए ठोस निगरानी तंत्र नहीं है जिसके कारण परिसंपत्तियों की नियमित टूट-फूट होती रहती है और यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है और इस सृजन का अपेक्षित उद्देश्य ही समाप्त हो जाता है। इसलिए समिति मंत्रालय से जोनल रेलवे द्वारा आईआरपीएसएम में आंकड़ों के अद्यतनीकरण सहित सुविधाओं की प्रभावी एवं सख्त निगरानी के लिए एक ठोस प्रणाली तैयार की सिफारिश करती है।

सरकार का उत्तर

जोनल रेलवे को इस संबंध में निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 8)

समिति को सूचित किया गया है कि रेलवे ने आरक्षित टिकट की बुकिंग और डिजिटल लेनदेन को बढ़ावा देने के लिए "आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट" मोबाइल एप्लीकेशन शुरू की है। समिति महसूस करती है कि इस एप्लीकेशन को जनता में प्रसारित और व्यापक रूप से प्रचारित किया जाना चाहिए ताकि अधिक से अधिक रेल यात्री टिकट बुक करने में इस ऐप का फायदा उठा सकें।

सरकार का उत्तर

आईआरसीटीसी द्वारा आम जनता की सूचना के लिए आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल एप के संबंध में सूचना प्रसारित करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं।

आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल एप को अपने सभी उपयोगकर्ताओं को ई-मेल, वेबसाइट पर बैनर विज्ञापन और मोबाइल फोन पर पुश नोटिफिकेशन के माध्यम से बड़े पैमाने पर प्रमोट किया गया है। इसके परिणामस्वरूप आईआरसीटीसी के 75% से अधिक उपयोगकर्ताओं द्वारा इस मोबाइल एप को डाउनलोड किया गया है।

आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल एप ने जनता में लोकप्रियता हासिल की है जिसके कारण अधिकांश ऑनलाइन टिकट मोबाइल एप के माध्यम से बुक किए जा रहे हैं। आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल एप गूगल प्ले स्टोर में भारत के टॉप मोस्ट रेटेड मोबाइल एप में से एक है।

सिफारिश (पैरा सं. 9)

समिति नोट करती है कि रेलवे ने विभिन्न डाकघरों में 288 पीआरएस केन्द्र स्थापित किए हैं ताकि गैर-रेल शीर्ष पर पीआरएस टिकट उपलब्ध कराई जा सकें। समिति रेलवे की इस पहल की प्रशंसा करती है और चाहती है कि मंत्रालय रेल यात्रियों विशेषकर, देश के दूरस्थ तथा ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले रेल प्रयोक्ताओं द्वारा आसानी से रेल टिकट बुक करने के लिए डाकघरों में और अधिक पीआरएस केन्द्र उपलब्ध कराने के लिए तकनीकी और वाणिज्यिक व्यवहार्यता उपलब्ध कराए।

सरकार का उत्तर

आरक्षित टिकटों को बुक करने के लिए यात्रियों को सुविधा मुहैया कराने के दृष्टिकोण से 2007 में डाकघरों में कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर की व्यवस्था की गई थी। समय-समय पर डाकघरों में उपलब्ध कराए गए पीआरएस काउंटर्स पर हो रहे लेनदेन की संख्या का विश्लेषण यह दर्शाता है कि 60% से भी अधिक स्थानों पर प्रतिदिन किए जा रहे लेन-देन की संख्या 10 से भी कम हैं जो मुहैया कराई जा रही हार्डवेयर, साफ्टवेयर और इनके रखरखाव के लिए रेलों द्वारा वहन किए जा रहे खर्च और डाक विभाग द्वारा वहन की जा रही कर्मचारी लागत को भी न्यायोचित नहीं ठहराता है। तदनुसार, डाक विभाग ने आरक्षित टिकटों की बुकिंग की सुविधा भारतीय रेलों के कंप्यूटरीकृत पीआरएस काउंटर्स के बजाए इंटरनेट के माध्यम से कराने की व्यवहारिकताओं का पता लगाने के लिए अनुरोध किया है।

सिफारिश (पैरा सं. 12)

समिति नोट करती है कि रेलवे ने विभिन्न स्कीमों यथा मॉडल स्टेशन स्कीम, मॉडर्न स्टेशन स्कीम और आदर्श स्टेशन स्कीम जैसी विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण आरंभ किया है। वर्ष 1999 – 2000 एक 'यात्री वर्ष' होने के कारण, रेलवे ने महत्वपूर्ण स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं को सुधारने पर बल दिया। प्रत्येक मंडल को कम से कम एक स्टेशन को एक मॉडल स्टेशन के रूप में सेवा गुणवत्ता में त्वरित सुधार के लिए दिया गया था। इस स्कीम के अंतर्गत 590 रेलवे स्टेशनों को आधुनिकीकरण के लिए चुना गया था। समिति यह भी नोट करती है कि वर्ष 2006 में आधुनिकीकरण हेतु स्टेशनों के चयन के मानकों में संशोधन करते हुए, वार्षिक यात्री आय के आधार पर सभी "क" और "ख" श्रेणी स्टेशनों को इसमें शामिल किया गया था। जोनल रेलवे को प्रत्येक डिवीजन में पांच स्टेशनों को 'आधुनिक स्टेशन के रूप में विकसित करने हेतु नामांकन का कार्य सौंपा गया था। कुल 637 स्टेशनों को उन्नयन के लिए चुना गया था। इसके अतिरिक्त वर्ष 2009 में आदर्श स्टेशन स्कीम के आगमन के साथ 1253 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का लक्ष्य रखा गया था। लेकिन, समिति पाती है कि काफी समय गुजर जाने के पश्चात् भी अब तक केवल 1200 स्टेशन ही विकसित हो पाए हैं और 53 स्टेशनों को अभी आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाना बाकी है। समिति इस मंद प्रगति से बहुत अप्रसन्न है और बल देती है कि इस स्कीम का उद्देश्य ही

विफल हो जाता है यदि इसके कार्यान्वयन में विलंब हो। अतः समिति सिफारिश करती है कि इन स्टेशनों के विकास के लिए एक समयबद्ध कार्य योजना निर्मित की जाए।

सरकार का उत्तर

जोनल रेलवे को इस संबंध में निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 13)

समिति नोट करती है कि जोनल रेलवे द्वारा वाणिज्यिक विकास की अनुमति सहित, सुविधाओं और रेलवे की अन्य आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपने डिजाइन और व्यावसायिक संकल्पनाओं के साथ इच्छुक पार्टियों से खुली बोलियों को आमंत्रित करके तत्कालीन 400 'ए-1' और 'ए' श्रेणी स्टेशनों को विश्व स्तर, स्टेशनों के रूप में पुनर्विकसित करने का प्रस्ताव 'जहां है जैसा है' आधार पर जून, 2015 में स्वीकृत किया गया था। समिति को सूचित किया गया है कि जारी दिशानिर्देशों के अनुसार, पीपीपी मोड के माध्यम से आरंभ में 19 स्टेशनों को विकास के लिए चिन्हित किया गया था। समिति नोट करती है कि बाद में इस संख्या को बढ़ाकर 50 कर दिया गया और उन्हें आगे सूचित किया गया कि भारतीय रेल के आधुनिकीकरण संबंधी विशेषज्ञ समूह ने तत्पश्चात् पीपीपी पद्धति के तहत पांच वर्षों में 1.10 लाख करोड़ रूपए की लागत पर 100 मुख्य स्टेशनों के आधुनिकीकरण की सिफारिश की थी और परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड (आईआरएसडीसी) का विकास किया गया। इस स्कीम का उद्देश्य बिना किसी अतिरिक्त लागत के आसपास के क्षेत्र तथा स्टेशनों के ऊपर के एयरस्पेस की भू-संपदा क्षमता को उपयोग करने के अलावा स्टेशनों पर आधुनिक सुविधाओं जैसे फूड प्लाजा, होटल, एटीएम सुविधाएं, मुद्रा विनिमय काउंटर, कार रेंटल आदि की संकल्पना शामिल है। समिति नोट करती है कि जोनल रेलवे द्वारा स्टेशन पुनर्विकास का प्रथम चरण 08.02.2017 को आरंभ किया गया था और 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं। समिति को बताया गया है कि जम्मूतवी और कोझिकोड केवल दो स्टेशनों के लिए बोलियां प्राप्त हुईं। समिति यह पाकर अत्यंत निराश है कि कथित रूप से इतनी उत्साहजनक प्रतिक्रिया न पाकर अन्य स्टेशनों के लिए बोलियां छोड़नी पड़ी। समिति चाहती है कि रेलवे इन बोलियों के लिए कम प्रतिक्रिया आने के कारणों का पता लगाए और इस संबंध में सुधारात्मक कदम उठाए।

सरकार का उत्तर

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम का पहला चरण 08.02.2017 को शुरू किया गया था। पहले चरण में 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए बोलियां आमंत्रित की गई थीं। बहरहाल केवल दो (2) स्टेशनों अर्थात् जम्मू तवी और कोझिकोड के लिए बोलियां प्राप्त हुईं थीं। उत्साहजनक प्रतिक्रिया प्राप्त न होने की दृष्टि से अन्य स्टेशनों के लिए बोलियां पहले से बंद कर दी गईं।

डेवलपर्स, निवेशकों और अन्य हितधारकों के साथ पारस्परिक विचार-विमर्श के दौरान, वाणिज्यिक रूप से विकसित परिसंपत्तियों के लिए लंबी पट्टा अवधि, कई उप पट्टे, सरलीकृत बोली प्रक्रियाओं आदि सहित विभिन्न मुद्दों को बार-बार उठाया गया।

तदनुसार, रेल मंत्रालय ने कार्यनीति में संशोधन किया है और अक्टूबर 2018 में कैबिनेट की मंजूरी प्राप्त की है। स्टेशन पुनर्विकास की योजना स्टेशनों में और उसके आसपास की भूमि और वायु क्षेत्र की अचल संपत्ति क्षमता का लाभ उठाकर, निजी भागीदारी को आमंत्रित करके की गई है। इसके लिए भारतीय रेल द्वारा देश भर में रेलवे स्टेशनों का तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन किया जाता है। इन व्यवहार्यता अध्ययनों के परिणाम के आधार पर, स्टेशनों का पुनर्विकास कार्य चरणों में शुरू किया जाता है। डेवलपर का चयन एक पारदर्शी और प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के बाद किया जाता है।

50 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा सचिवों के एक समूह (जीओएस) का गठन किया गया था। जीओएस द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए न्यूनतम उपयोगकर्ता शुल्क लगाने का सुझाव दिया, जिस पर इस समय विचार किया जा रहा है।

इस समय हबीबगंज और गांधीनगर स्टेशन के लिए कार्य प्रगति के अंतिम चरण में है। अयोध्या और गोमती नगर स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है। अजनी और सफदरजंग स्टेशनों के लिए ठेके प्रदान किए गए हैं। 8 स्टेशनों (नागपुर, ग्वालियर, साबरमती, अमृतसर, नेल्लोर, तिरुपति, पुडुचेरी और देहरादून) के लिए अर्हता के लिए अनुरोध को अंतिम रूप दिया गया। 3 स्टेशनों (नई दिल्ली, छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस और एर्नाकुलम) के लिए अर्हता के लिए अनुरोध आमंत्रित किया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 18)

समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि रेल यात्रियों की सुरक्षा को सुदृढ़ करने के उद्देश्य से रेलवे में सुरक्षा व्यवस्था की नियमित निगरानी और समीक्षा के लिए संबंधित राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के डीजीपी की अध्यक्षता में रेलवे के लिए राज्य स्तरीय सुरक्षा समिति (एसएलएससीआर) का गठन करने का प्रयास किया गया है। तथापि, समिति यह जानकर व्यथित है कि अभी तक केवल 18 राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों ने ही इन समितियों का गठन किया है। समिति इसे बहुत गंभीरता से लेती है। समिति का यह मत है कि एसएलएससीआर की स्थापना में देरी निश्चित रूप से योजना के अभीष्ट उद्देश्य और यात्री सुरक्षा और संरक्षा के लिए की गई पहलों की उपयोगिता को निष्प्रभावी कर देगी। इसलिए समिति मंत्रालय से यह आग्रह करती है कि वह रेलवे में सुरक्षा व्यवस्था की नियमित निगरानी और समीक्षा सुनिश्चित करने के लिए बैठकें आयोजित करने के लिए शेष राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों में इन समितियों के गठन में तेजी लाने के लिए सक्रिय कदम उठाए।

सरकार का उत्तर

आज की तारीख तक 30 राज्य/संघ शासित प्रदेश ने संबंधित राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के डीजीपी/पुलिस आयुक्त की अध्यक्षता के तहत रेलों से संबंधित राज्य स्तरीय सुरक्षा समिति का गठन कर लिए हैं। अन्य राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में बहुत अधिक रेल कनेक्टिविटी नहीं है।

सिफारिश (पैरा सं. 19)

समिति महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए कार्य योजना तैयार करने के लिए रेलवे द्वारा की गई पहलों की सराहना करती है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ हॉल्ट के दौरान महिला डिब्बों और उप-नगरीय रेलगाड़ियों के महिला डिब्बों को कवर करने के लिए प्लेटफार्मों पर सीसीटीवी कैमरे लगाने का प्रावधान है। समिति को यह भी बताया गया कि रेल अधिनियम के अनुसार महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए अपराधियों के खिलाफ विशेष अभियान भी चलाया गया है। समिति रेलवे द्वारा की गई इन पहलों की सराहना करती है। समिति इस बात से अवगत होना चाहती है कि कार्य योजना के कार्यान्वयन के बाद महिला यात्रियों के विरूद्ध अपराधों/अपराधियों की संख्या में किस हद तक कमी आयी है।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल महिला यात्रियों सहित अपने सभी यात्रियों के लिए सुरक्षित और सकुशल यात्रा मुहैया कराने के लिए प्रतिबद्ध है। महिला यात्रियों की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। रेलवे स्टेशनों पर राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा मुहैया कराए गए डाटा के आधार पर, पिछले वर्ष 2018 में दर्ज किए गए उन मामलों की तुलना में गाड़ियों और रेल परिसरों में महिला यात्रियों के विरूद्ध घटित अपराधों के मामलों के संबंध में वर्ष 2019 के दौरान 354 (ए से डी) भारतीय रेल दंड संहिता के तहत दर्ज मामलों की संख्या में 11% की कमी आई है। वर्ष 2019 की तुलना में वर्ष 2020 के दौरान भी इस प्रकार के दर्ज मामलों में 64% की कमी आई है लेकिन यह गाड़ियों के कम चालन के कारण हो सकता है क्योंकि इस दौरान देश कोविड-19 महामारी का सामना कर रहा था।

यह भी उल्लेखनीय है कि महिला यात्रियों के लिए आरक्षित डिब्बों में पुरुष यात्रियों के प्रवेश को रोकने के लिए रेसुब द्वारा नियमित आधार पर अभियान चलाए जाते हैं और पकड़े गए व्यक्तियों के विरूद्ध रेलवे अधिनियम; 1989 की धारा 162 के तहत मुकदमा चलाए जाते हैं। वर्ष 2019 और 2020 के दौरान, महिला यात्रियों के लिए आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत प्रवेश/यात्रा करने के लिए क्रमशः कुल 114170 और 23498 पुरुष यात्रियों को गिरफ्तार किया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 21)

समिति यह जानकर प्रसन्न है कि रेल मंत्रालय और महिला और बाल विकास मंत्रालय (एमडब्ल्यूसीडी) ने संयुक्त रूप से रेलवे में बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर एक मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) तैयार की है। तदनुसार, 126 रेलवे स्टेशनों पर चौबीसों घंटे चाइल्ड हेल्प डेस्क/कियोस्क (सीएचडी) स्थापित किए गए हैं। समिति यह

जानकर प्रसन्न है कि चाइल्ड हेल्प डेस्क ने 2017, 2018 और 2019 में क्रमशः 11178, 13091 और 11869 बच्चों को बचाया है। हालांकि पहल निश्चित रूप से प्रशंसनीय है, फिर भी समिति यह जानकर व्यथित है कि नेटवर्क के 8700 से अधिक रेलवे स्टेशनों में से अब तक केवल 126 स्टेशनों को ही इस सुविधा से सुसज्जित किया गया है। समिति की यह राय है कि रेलवे नेटवर्क पर बड़ी संख्या में परिचालित हो रही रेलगाड़ियों में प्रतिदिन बच्चों सहित भारी संख्या में यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यह संख्या बहुत कम है। समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि अधिक से अधिक स्टेशनों विशेषकर बाल तस्करी संभावित क्षेत्रों के स्टेशनों को सीएचडी के दायरे में लाया जाए ताकि बाल तस्करी के खतरे को समाप्त किया जा सके।

सरकार का उत्तर

रेल मंत्रालय द्वारा महिला एवं बाल विकास मंत्रालय (एमओडब्ल्यूसीडी) और राष्ट्रीय बाल अधिकार संरक्षण आयोग (एनसीपीसीआर) के सहयोग से स्थायी ऑपरेटिंग प्रोसीजर (एसओपी) जारी किया गया है जिसमें रेलवे स्टेशनों पर आवारा पाए गए नवयुवकों अथवा रेल गाड़ियों के माध्यम से बच्चों की तस्करी से बचाव करने के लिए प्रोटोकॉल शामिल है।

एसओपी में उल्लिखित निर्देशों के अनुसार, भारतीय रेल को रेलवे स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प केयोस्क/हेल्प डेस्क की स्थापना करने के लिए 6x6 फीट का स्थान मुहैया कराना चाहिए। इन चाइल्ड हेल्प कियोस्कों/हेल्प डेस्कों का प्रबंधन महिला एवं बाल विकास मंत्रालय द्वारा नामित संगठन के प्रतिनिधियों द्वारा किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, रेल सुरक्षा बल तस्करी से बच्चों को बचाने के लिए और स्टेशनों पर बच्चों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए संबंधित राज्यों की राजकीय रेल पुलिस के प्रयासों में सहायता प्रदान करती है।

भारतीय रेलों द्वारा महिला एवं बाल विकास मंत्रालय के समन्वय से चरणबद्ध आधार पर कुल 262 महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प ग्रुप की सुविधा प्रदान करने की मंजूरी दे दी गई है। इस समय, 132 महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प डेस्क की स्थापना कर दी गई हैं और चरणबद्ध आधार पर और रेलवे स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प डेस्क की स्थापना करने की प्रक्रिया चल रही है।

सिफारिश (पैरा सं. 22)

भारतीय रेल अपने नेटवर्क पर 8700 से अधिक रेलवे स्टेशनों से प्रतिदिन 23 मिलियन से अधिक यात्रियों को ले जाता है। इसलिए रेलवे की ओर से यह जरूरी हो जाता है कि वह हर समय समुचित साफ-सफाई और स्वच्छता बनाए रखे और उनकी कड़ाई से निगरानी करे। यद्यपि समिति स्टेशन परिसरों की व्यापक सफाई के लिए मशीनीकृत सफाई शुरू करने हेतु रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों की सराहना करती है, फिर भी समिति यह नोट करके व्यथित है कि यह सेवा केवल टाइल्स/पत्थर लगे अनुकूल फर्श वाले स्थानों पर चालू है। इसलिए, समिति मंत्रालय को सुझाव देना चाहेगी

कि वह अन्य क्षेत्रों में मशीनीकृत सफाई सेवा का विस्तार करने की संभावनाएं तलाशें जहां अभी तक अनुकूल फर्श की व्यवस्था नहीं की गई है।

सरकार का उत्तर

स्वच्छता के स्तर में प्रत्यक्ष सुधार लाने की दृष्टि से भारतीय रेल द्वारा उत्तरोत्तर यंत्रीकृत सफाई को अपनाया जा रहा है। लगभग 950 प्रमुख स्टेशनों पर मशीनीकृत सफाई की जा रही है। शेष स्टेशनों पर स्थानीय स्तर पर साफ-सफाई का प्रबंध किया जा रहा है। गैर-अनुकूल फर्श पर यंत्रीकृत सफाई का उपयोग करने का प्रयास किया गया परन्तु संतोषजनक साफ-सफाई मानकों को प्राप्त नहीं किया जा सका।

सिफारिश (पैरा सं. 23)

समिति ने आगे नोट किया कि मशीनीकृत सफाई प्रणाली के तहत अधिकांश सफाई कार्य-कलाप पेशेवर एजेंसियों का आउटसोर्स किया गया है ताकि बेहतर रखरखाव के लिए 'पे एंड यूज' शौचालयों सहित स्वच्छता के उच्च स्तर को बनाए रखा जा सके और अब तक 940 स्टेशनों को इसमें शामिल किया गया है। हालांकि यह पहल निश्चित रूप से प्रशंसनीय है, फिर भी समिति यह जानकर असंतुष्ट है कि नेटवर्क के कुल 8738 स्टेशनों में से, यह संख्या बहुसंख्यक यात्रियों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए बहुत कम है। इसलिए समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि मंत्रालय स्वच्छता के उच्च स्तर को बनाए रखने के लिए मशीनीकृत सफाई प्रणाली को अधिक से अधिक स्टेशनों पर लागू करे।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता को सुनिश्चित करने के लिए उच्च प्राथमिकता देती है। प्रसाधनों सहित स्टेशन परिसरों में स्वच्छता मानक को बेहतर बनाने के लिए उठाए गए कदमों में एक कदम भारतीय रेलों में अधिक से अधिक स्टेशनों पर यांत्रिक साफ-सफाई को शुरूआत करना है। स्टेशनों को बेहतर रख-रखाव के लिए 'भुगतान करो और उपयोग करो' योजना के तहत प्रसाधन सहित रेल परिसरों में स्वच्छता के उच्चतर मानक को बनाए रखने के लिए इन गतिविधियों को संचालित करने हेतु प्रमुख व्यवसायिक एजेंसियों को आउटसोर्स किया जाता है। इस समय, यंत्रीकृत साफ-सफाई के तहत 1130 से भी अधिक स्टेशनों को पहले ही शामिल कर लिया गया है। क्षेत्रीय रेलों को उनके क्षेत्राधिकार में आने वाले अधिक से अधिक रेलवे स्टेशनों पर भुगतान करो और उपयोग करो मॉडल को अपनाने के लिए निर्देश दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 24)

समिति नोट करती है कि स्वच्छता की निगरानी के लिए आवधिक समीक्षा की जाती है और जब भी कोई कमी पायी जाती है, उन्हें शीघ्र सुधारने के लिए रेलवे उपचारात्मक उपाय करती है। समिति यह पाती है कि स्वच्छता के लिए प्रमुख स्टेशनों पर थर्ड पार्टी वार्षिक सर्वेक्षण किया जाता है। इसके अलावा सफाई व्यवस्था बनाए रखने में जिन

कर्मचारियों/ठेकेदारों के कर्तव्यों के निर्वहन में कमी पायी जाती है उनके विरुद्ध कार्रवाई की जाती है। समिति ने रेलवे में सफाई कार्य-कलापों और स्वच्छता के कड़ाई से अनुपालन के लिए रेलवे द्वारा किए गए उपायों की सराहना की। समिति का यह सुविचारित मत है कि इस प्रकार के कदम से निश्चित रूप से निगरानी तंत्र सुनिश्चित करने में मदद मिलेगी। साथ ही, समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह ठोस निगरानी के लिए उन्हें और सुदृढ़ करे ताकि पाई गई कमियों को दूर किया जा सके।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता को सुनिश्चित करने के लिए उच्च प्राथमिकता देती है। बहरहाल, रेलवे स्टेशनों का काफी अधिक उपयोग होने के कारण यह एक चुनौतीपूर्ण क्षेत्र हो जाता है। रेलवे स्टेशनों पर समुचित साफ-सफाई सुनिश्चित करने के लिए नियमित जांच/निरीक्षण के साथ-साथ उपचारात्मक उपाय करने के लिए नजर अंदाज किए गए क्षेत्रों की पहचान भी की जाती है, विभिन्न स्तरों पर औचक जांचें की जाती है और जहां कहीं खामियों का पता चलता है उसे दुरूस्त किया जाता है। रेलवे स्टेशनों पर स्वच्छता सहित उपलब्ध सुविधाओं का निरीक्षण करने के लिए क्षेत्रीय रेलों/मंडल मुख्यालयों और स्टेशन स्तर पर सर्विस इम्प्रूवमेंट ग्रुप (एसआईजी) कार्य कर रहे हैं ताकि आवश्यकतानुसार उपचारात्मक उपाय किए जा सके। भारतीय रेल के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर स्वच्छता और साफ-सफाई की निगरानी करने के लिए स्वास्थ्य निरीक्षक की भी तैनाती की गई है। भारतीय रेल नियम, 2012 (रेल परिसरों की स्वच्छता को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए दण्ड) के क्रियान्वयन को और तीव्र कर दिया गया है। रेलवे स्टेशनों पर क्लोज सर्किट टेलीविजन का उपयोग करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी कर दिए गए हैं ताकि रेलवे परिसरों की साफ-सफाई पर निगरानी रखी जा सके। इन उपायों की क्षेत्रीय स्तर पर अपर महाप्रबंधकों (एजीएम) और मंडल स्तर पर अपर मंडल रेल प्रबंधकों (एडीआरएम) द्वारा मासिक आधार पर समीक्षा की जाती है। स्टेशनों की स्वच्छता की निगरानी करने के लिए विभिन्न स्तरों पर सघन प्रयास किए जा रहे हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 25)

समिति नोट करती है कि रेलवे ने रेलगाड़ियों के संचालन के दौरान यात्री डिब्बों के शौचालय, दरवाजों, गलियारों और यात्री डिब्बों की सफाई के लिए 1100 जोड़ी रेलगाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) शुरू की है। यद्यपि यह पहल निश्चित रूप से प्रशंसनीय है, तथापि समिति यह जानकर व्यथित है कि यह संख्या रेल नेटवर्क पर चलाई जा रही 13,169 यात्री रेलगाड़ियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्यंत कम है। समिति की इच्छा है कि ओबीएचएस सेवा के तत्वावधान में और रेलगाड़ियों को लाया जाए ताकि करोड़ों रेल उपयोगकर्ता इस सेवा का लाभ उठा सकें।

सरकार का उत्तर

रेलगाड़ियों के चालन के दौरान सवारी डिब्बों के प्रसाधनों, प्रवेश द्वारों गलियारों और यात्री कंपार्टमेंटों की साफ-सफाई के लिए राजधानी, शताब्दी और लम्बी दूरी की महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों सहित 1100 जोड़ी गाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग सेवा (ओबीएचएस) प्रदान की गई है। 2008-09 से प्रारंभ, मार्च, 2014 तक 416 जोड़ी गाड़ियों में ओबीएचएस की व्यवस्था कर दी गई थी। इस समय, लगभग 1100 जोड़ी गाड़ियां अर्थात् 2200 गाड़ियों में यह सेवा मुहैया कराई गई है। यह देखा गया है कि कुल लगभग 3300 मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां परिचालित की जा रही हैं। शेष गाड़ियां कम दूरी की यात्री गाड़ियां ईएमयू, मेमू, डेमू आदि हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 27)

समिति नोट करती है कि रेलवे ने रेलगाड़ियों के समय पालन में सुधार करने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं जैसे क्षमता की कमी और वास्तविक समय (रियल-टाइम) निगरानी तथा नियमित समीक्षा की समस्या का निवारण और पुराने डिब्बों को उच्च गति क्षमता वाले एलएचबी (लिंग हॉफमैन बुश) डिब्बों से बदलना और पारंपरिक यात्री रेलगाड़ियों को इईएमयू (मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट ट्रेनों) से बदलना। यद्यपि, समिति, रेलवे द्वारा की गई पहल की सराहना करती है, फिर भी वह यह जानकर क्षुब्ध है कि क्षमता की कमी में सुधार के लिए लक्षित अधिकांश परियोजनाएं लंबे समय से लंबित हैं। समिति का मत है कि जब तक क्षमता की कमी को दूर करने के लिए परियोजनाओं को समय पर और बिना किसी समय विस्तार के पूरा नहीं किया जाता, तब तक रेलवे द्वारा की गई पहल से कोई लाभ नहीं होगा और उससे लागत उपरिव्यय में वृद्धि होगी। इसलिए, समिति चाहती है कि मंत्रालय उनकी परियोजनाओं की कड़ाई से निगरानी करे ताकि उन्हें तेजी से पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

रेल मंत्रालय सिफारिश से पूर्ण रूप से सहमत हैं। रेल मंत्रालय इस दिशा में काम कर रहा है और मुख्य केन्द्र बिन्दु महत्वपूर्ण क्षमता संवर्धन परियोजनाओं को पूरा करना है। परियोजनाओं को अति महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण श्रेणियों में प्राथमिकता दी गई है। 58 अति महत्वपूर्ण परियोजनाओं को मार्च 2022 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इनमें से 28 अदद अति महत्वपूर्ण परियोजनाएं मार्च 2021 तक पूरी हो चुकी हैं। इसी प्रकार 68 परियोजनाओं को महत्वपूर्ण परियोजनाओं के रूप में वर्गीकृत किया गया है और इन्हें मार्च 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इनमें से 04 महत्वपूर्ण परियोजनाएं मार्च 2021 तक पूरी हो चुकी हैं। क्षमता संवर्धन परियोजनाओं की विभिन्न स्तरों पर सख्ती से निगरानी की जा रही है (फील्ड स्तर, मंडल स्तर, क्षेत्रीय रेल स्तर और बोर्ड स्तर पर) और लंबित मामलों जो परियोजनाओं की प्रगति को बाधित कर रहा है, के समाधान के लिए राज्य सरकार के पदाधिकारियों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित बैठकें आयोजित की जा रही है।

समिति की टिप्पणियों को नोट कर लिया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 30)

समिति नोट करती है कि रेलवे ने भुगतान के आधार पर यात्रियों के लिए यात्रा की जरूरतों की सभी वस्तुओं की उपलब्धता के लिए स्टेशनों पर 'मल्टी पर्पज स्टॉल' (एमपीएस) की स्थापना शुरू की है। उन्हें इस बात की जानकारी है कि यह योजना कार्यान्वयन के चरण में है। समिति का मत है कि एक बार इस योजना के लागू होने के बाद यह यात्रियों की यात्रा से संबंधित सभी जरूरी वस्तुओं की आवश्यकताओं को पूरा करेगा। इसलिए, समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि मंत्रालय इसे तत्काल लागू करने के लिए पूरी तैयारी करे।

सरकार का उत्तर

रेलों द्वारा, रेलवे स्टेशनों पर मास्टर प्लान और यात्रियों की जरूरतों के दृष्टिगत, स्टेशनों पर बहुउद्देशीय स्टॉलों को विस्तार किया जाता है जो एक सतत् प्रक्रिया है।

इस समय, 425 रेलवे स्टेशनों पर 910 बहुउद्देशीय स्टॉल (एमपीएस) हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 31)

समिति ने पाया कि 3382 आईसीएफ डिजाइन रैक दिव्यांगजन अनुकूल एसएलआरडी डिब्बों के साथ प्रदान किए गए हैं। मंत्रालय ने जानकारी दी है कि उत्पादन इकाइयों ने दिव्यांगजन यात्रियों के लिए एलएचबी डिब्बों का निर्माण पहले ही शुरू कर दिया है जिन्हें भारतीय रेल में उत्तरोत्तर रूप से शामिल किया गया है। समिति का मत है कि रेलवे का इन डिब्बों में दिव्यांग यात्रियों के लिए अधिकतम सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए। समिति चाहती है कि मंत्रालय रेलवे में दिव्यांगजन अनुकूल एलएचबी कोचों के त्वरित रूप से उपलब्ध कराने के लिए शीघ्रता से कार्रवाई करे।

सरकार का उत्तर

दिव्यांगजन अनुकूल एलएचबी सवारी डिब्बों में वृद्धि के लिए की गई कार्रवाई निम्नानुसार है:

- क. भारतीय रेल के बेड़े में लगभग 3382 विकलांग अनुकूल आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बे (एसएलआरडी) हैं। इन सवारी डिब्बों में एक उपयुक्त डिजाइन किया गया कम्पार्टमेंट और शौचालय है जो विकलांगों/व्हील चेयर वाले यात्रियों की आवश्यकता के अनुकूल है।
- ख. इन सवारी डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़े बर्थ, चौड़े कम्पार्टमेंट, बड़े शौचालय और शौचालय के दरवाजों आदि की व्यवस्था की गई है। शौचालयों के भीतर साइड की दीवारों पर सहायता के लिए अतिरिक्त ग्रैब रेल और कम ऊंचाई पर वॉश बेसिन और शीशा भी लगाए गए हैं।

- ग. प्रत्येक मेल/एक्सप्रेस गाड़ी में कम से कम एक आईसीएफ प्रकार का सवारी डिब्बा लगाए जाने का प्रयास किया जाता है।

एलएचबी दिव्यांग सवारी डिब्बा डिजाइन:

1. उत्पादन इकाइयों ने दिव्यांग यात्रियों के लिए एलएचबी प्रकार के सवारी डिब्बों का निर्माण शुरू कर दिया है जो उत्तरोत्तर रूप से भारतीय रेल में शामिल किए जाते हैं। वर्तमान में 316 अदद एलएचबी प्रकार के एलएसएलआरडी/एलडीएसएलआर का विनिर्माण भारतीय रेल पर किया जाता है और उत्पादन योजना में वृद्धि के साथ एलएसएलआरडी को और अधिक विनिर्मित किए जाने की योजना बनाई गई है।
2. इन सवारी डिब्बों में 31 यात्रियों और 8 दिव्यांग यात्रियों के बैठने की क्षमता की व्यवस्था की गई है।
3. इन सवारी डिब्बों में व्हीलचेयर वाले यात्रियों के लिए उपयुक्त चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़े बर्थ, चौड़े कंपार्टमेंट, बड़े शौचालय और शौचालयों के दरवाजों आदि की व्यवस्था की गई है।
4. शौचालयों के भीतर साइड की दीवारों पर सहायता के लिए अतिरिक्त ग्रैब रेल और कम ऊंचाई पर वॉश बेसिन और शीशा भी लगाए गए हैं।
5. ये सवारी डिब्बे आग और धुंआ संसूचन प्रणाली से सुसज्जित हैं।
6. इसके अलावा, सभी उत्पादन इकाइयों को सलाह दी गई है कि भविष्य में सभी नव निर्मित सवारी डिब्बों में सामान्य सवारी डिब्बों की प्रत्येक साइड पर 920 मिमी चौड़ाई के कम से कम दो दरवाजे लगाए जाएं। इससे यह सुनिश्चित किया जाएगा कि व्हील चेयर वाले यात्रियों के लिए सवारी डिब्बों के भीतर दिव्यांगजन यात्रियों की पहुंच में सुधार हो।
7. दिव्यांगजन सवारी डिब्बों के भीतर ब्रेल संकेतकों का उपयोग किया जाता है। सीटों की संख्या के लिए गलियारों के विभाजन स्तंभों पर ब्रेल संकेतकों का उपयोग करने की सलाह दी गई है।
8. दिव्यांगजन सवारी डिब्बों के बाहरी हिस्से में अन्य यात्रियों की सावधानी के लिए "अनधिकृत प्रवेश करने वालों पर मुकदमा चलाया जाएगा" की बाह्य मार्किंग की सलाह दी गई है।

अध्याय –तीन

सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती

सिफारिश (पैरा सं.1)

समिति यह नोट करती है कि रेल में यात्रा करने वालों के लिए 'आधारभूत सुविधाओं' तथा 'अतिरिक्त सुविधाओं' के रूप में परिभाषित सुविधाओं को अभिशासित करने वाले दिशानिर्देश वर्ष 1952 में जारी किए गए थे। इनके क्षेत्राधिकार को विस्तार देने के लिए वर्ष 1955 में इन दिशानिर्देशों में संशोधन किया गया था। समय के साथ-साथ आगे और खामियों का पता चला जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 1999, 2003 और 2007 में और संशोधन किए गए। मानदंडों के अनुसार, इन दिशानिर्देशों में प्रत्येक पांच वर्षों के पश्चात संशोधन किए जाते हैं तथा तदनुसार रेलवे स्टेशनों का श्रेणीकरण किया जाता है। वर्ष 2012-13 में, रेलवे ने पूर्ववर्ती वर्ष 2011-12 में रेलवे स्टेशनों के यात्री आय की वार्षिक प्राप्ति के मानदंडों के आधार पर स्टेशनों को सात श्रेणियों में श्रेणीबद्ध किया, अर्थात् ए1, ए, बी, सी, डी, ई एवं एफ। समिति को यह जानकारी दी गई कि हाल में वर्ष 2017-18 में श्रेणीकरण कार्य पूर्ण किया गया है तथा इस बार, रेलवे ने आय मानदंड के अतिरिक्त पूर्ववर्ती वर्ष 2016-17 के दौरान स्टेशन पर यात्रियों की कुल संख्या/स्टेशन से जाने वाले यात्रियों के एक और मानदंड पर भी विचार किया है। इस संबंध में, समिति ने अपनी पूर्व सिफारिश (15वीं लोक सभा, 19वां प्रतिवेदन) का स्मरण किया जिसमें मंत्रालय को यह सुझाव दिया गया था कि केवल वार्षिक यात्री आय के आधार पर रेलवे स्टेशनों के श्रेणीकरण की समीक्षा न की जाए बल्कि अन्य कारकों जैसे कि स्टेशन के ऐतिहासिक एवं सांस्कृतिक महत्व को ध्यान में रखते हुए उसका सापेक्ष महत्व, भौगोलिक स्थिति, औद्योगिक केन्द्र, पत्तन, कृषि/बागवानी उत्पादन केन्द्र, सुदूर क्षेत्रों में स्थित शैक्षणिक/व्यावसायिक संस्थान, जहां से बड़ी संख्या में लोगों का यात्रा करना अपेक्षित हो को ध्यान में रखा जाए। समिति यह पाती है कि स्टेशनों को (एक) गैर-उपनगरीय श्रेणी (एनएसजी), (दो) उपनगरीय श्रेणी (एजसी) तथा (तीन) हॉल्ट श्रेणी (एचजी) के रूप में श्रेणीबद्ध करते समय मंत्रालय ने उसका सुझाव नहीं माना, जिसे आगे एनएसजी1 से एनएसजी6, एसजी1 से एसजी3 तथा एचजी1 से एचजी3 श्रेणी में विभाजित किया गया। समिति यह महसूस करती है कि उसके द्वारा दिए गए कारकों पर रेलवे द्वारा विचार किया जाना चाहिए था ताकि अधिक यात्रियों को आकर्षित करने में बेहतर परिणाम प्राप्त हो सके जिससे रेलवे के राजकोष में अधिक राजस्व की प्राप्ति हो सके। समिति यह आशा करती है कि अगली बार स्टेशन का श्रेणीकरण करते समय उसके सुझावों पर समुचित ध्यान दिया जाएगा।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल के अंतर्गत 8700 से अधिक स्टेशन है। इस समय, यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए स्टेशनों की यात्री यातायात की वार्षिक आय (आरक्षित और अनारक्षित) तथा वर्ष 2016-17 के लिए स्टेशनों पर जावक यात्रियों की संभलाई की संख्या के आधार पर स्टेशनों को गैर-उपनगरीय ग्रेड 1-6, उपनगरीय ग्रेड 1-3 तथा हॉल्ट ग्रेड 1-3 के रूप में कोटिकृत किया गया है। पूर्व में यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए स्टेशनों का वर्गीकरण यात्री आय के आधार पर किया जाता था और नए वर्गीकरण नीति के अनुसार, यात्रियों की आवाजाही और यात्री आय दोनों को ध्यान में रखा गया है। इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय रेलों को यदि कोई स्टेशन पर्यटक की दृष्टि से महत्वपूर्ण है/अथवा महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन है, तो स्टेशन को गैर-उपनगरीय ग्रेड 4 श्रेणी में कोटिकरण करने के अधिकार दिए गए हैं।

इसके अलावा, स्टेशनों पर सुविधाओं का आधुनिकीकरण/अपग्रेडेशन विभिन्न आधुनिकीकरण योजनाओं के अंतर्गत भी किया गया है और वर्तमान में स्टेशनों का अपग्रेडेशन 'आदर्श स्टेशन योजना' के तहत किया जाता है जहां यात्री सुविधाओं के प्रावधान/अपग्रेडेशन के लिए चिह्नित आवश्यकताओं के आधार पर स्टेशनों का चयन किया जाता है। बहरहाल, सुविधाओं का उन्नयन एक सतत प्रक्रिया है।

सिफारिश (पैरा सं. 3)

समिति यह नोट करती है कि सीएसआर कार्यकलापों के अंतर्गत एक पहल के रूप में रेलवे स्टेशनों पर प्रमुख सुविधाएं प्रदान करने के लिए रेलवे सांसद स्थानीय क्षेत्र विकास योजना निधि तथा इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा दी गई निधियों का उपयोग नहीं कर पाया है जो कि लापरवाही एवं जोनल रेलवे प्राधिकरण द्वारा मामले को आगे नहीं उठाने के कारण हुआ है। समिति यह इंगित करना चाहती है कि इन निधियों का प्रावधान तथा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के सीएसआर क्रियाकलाप रेलवे द्वारा ग्राहक के अनुकूल छवि बनाने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं, विशेषकर उन परिस्थितियों में, जहां रेलवे को बेहतर यात्री सुविधाएं प्रदान करने के लिए निधियों की आवश्यकता है। इसलिए, समिति यह इच्छा व्यक्त करती है कि मंत्रालय को सक्रियतापूर्वक कार्य करना चाहिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए सभी तैयारियां करनी चाहिए ताकि निधियों का तत्काल एवं सही ढंग से उपयोग किया जाए और सुविधाओं में कुशलतापूर्वक वृद्धि की जा सके।

सरकार का उत्तर

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को समय-समय पर संशोधित कंपनी अधिनियम, 2013 और कंपनी (कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व नीति) नियम, 2014 के अनुपालन में कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व संबंधी गतिविधियों को करना आवश्यक है। उन्हें लोक उद्यम विभाग द्वारा दिनांक 10 दिसंबर, 2018 के का.ज्ञा. सं. सीएसआर-

08/0002/2018-डीआईआर (सीएसआर) द्वारा जारी 'सीपीएसई के सीएसआर व्ययों हेतु दिशानिर्देशों' का भी अनुपालन करना अपेक्षित है। इसके अलावा, लोक उद्यम विभाग ने दिनांक 1 अगस्त, 2016 के का.ज्ञा. सं. सीएसआर-15/0008/2014-डीआईआर (सीएसआर) के द्वारा "सीपीएसई द्वारा सीएसआर के तहत गतिविधियों के चयन और कार्यान्वयन में पारदर्शिता और उचित परिश्रम का पालन" के संबंध में भी निर्देश जारी किए हैं, जिनका भी पालन किया जाना आवश्यक है।

निधियों के समुचित उपयोग के संबंध में क्षेत्रीय रेलों को निर्देश दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 5)

समिति को यह जानकारी दी गई है कि यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों हेतु निधियां डीआरएफ, डीएफ एवं आरआरएसके के अंतर्गत एकीकृत योजना शीर्ष 53 - 'यात्री सुविधाएं' के अंतर्गत आबंटित की जाती है। समिति यह नोट करती है कि इस शीर्ष के अंतर्गत श्रेणी-वार अथवा स्कीम-वार कोई आबंटन नहीं किया गया है तथा अनेक विभाग जैसे कि विद्युत, यांत्रिक, सिविल आदि यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यकलापों में शामिल हैं। अपने 19वें प्रतिवेदन (15वीं लोक सभा) में समिति ने यात्री सुविधाओं की प्रत्येक श्रेणी के लिए पृथक आबंटन करने की सिफारिश की थी ताकि निधियों के उपयोग में अधिक पारदर्शिता हो, की गई प्रगति की बेहतर ढंग से निगरानी की जा सके तथा सामान्य शीर्ष के स्थान पर यात्री सुविधाओं की प्रत्येक मद के लिए वास्तविक एवं वित्तीय दोनों लक्ष्य निर्धारित किए जा सके। इसलिए, समिति पूर्व में की गई अपनी सिफारिश को दोहराती है तथा यह इच्छा व्यक्त करती है कि मंत्रालय प्रतिवेदन को प्रस्तुत करने के तीन माह के भीतर इस संबंध में उठाए गए कदमों से उसे अवगत कराए।

सरकार का उत्तर

निधियों के उपयोग में और अधिक पारदर्शिता लाने और कार्यों की प्रगति पर बेहतर निगरानी रखने के लिए रेल मंत्रालय ने वित्त वर्ष 2018-19 से योजना शीर्ष 53 'यात्री सुविधाएं' में समेकित कार्यों की परिकल्पना को शुरू किया है। इस योजना के अंतर्गत, इसी के समान यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों की मंजूरी के लिए केवल विभाग वार नहीं बल्कि आबंटन-वार (पूँजी, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष, विकास निधि, मूआनि)/निर्माण कार्य-वार पृथक समेकित कार्यों का सृजन किया जाता है।

तदनुसार, यांत्रिक विभाग के तहत शीघ्र वाटरिंग सिस्टम, सिविल इंजी. विभाग के तहत स्टेशन पर सॉफ्ट उन्नयन/सुधार, न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं-दूरसंचार, सिगनल एवं दूरसंचार विभाग के तहत सूचना प्रणाली का विस्तार और बिजली विभाग के तहत लिफ्टों और एस्केलेटर्स की व्यवस्था करने से संबंधित कार्यों के लिए पृथक रूप से समेकित कार्यों का सृजन किए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 6)

समिति चिंतापूर्वक यह नोट करती है कि वर्ष 2014-15, 2015-16, 2018-19 तथा 2019-20 के दौरान संशोधित अनुमान आबंटन की तुलना में यात्री सुविधाओं पर वास्तविक व्यय में लगातार क्रमशः 16.3%, 38.2%, 4.3% तथा 44.4% तक की कमी पाई गई है। समिति आगे यह नोट करती है कि इस राशि में से वर्ष 2014-15 में 1025.70 करोड़ रूपए आबंटित किए गए थे तथा इस 858.61 करोड़ रूपए ही व्यय किए गए। वर्ष 2015-16 में 1748.50 करोड़ रूपए की आबंटित राशि की तुलना में 1081.21 करोड़ रूपए व्यय किए गए। वर्ष 2018-19 में, रेलवे ने 1657.86 करोड़ रूपए की आबंटित निधियों में से 1585.88 करोड़ रूपए ही व्यय किए। साथ ही वर्ष 2019-20 में, 3422.57 करोड़ रूपए के आबंटन की तुलना में 1903.11 करोड़ रूपए की राशि व्यय की गई। समिति मंत्रालय के इस तर्क से सहमत नहीं है कि वर्ष 2017-18 के दौरान नई निधि 'रेल संख्या कोष (आरआरएसके)' को देर से आरंभ किए जाने के कारण भी उपयोग में भिन्नता है। इसलिए, समिति मंत्रालय से सक्रियतापूर्वक कार्य करने तथा वास्तविक बजट तैयार करने की सिफारिश करती है ताकि वित्तीय एवं वास्तविक लक्ष्य की इष्टतम रूप से प्राप्ति की जा सके तथा आबंटित राशि को सरकारी खाते में अभ्यर्पित नहीं करना पड़े।

सरकार का उत्तर

बजटीय स्रोतों (ईबीआर(पी) को छोड़कर) के तहत 2014-15 से 2019-20 के लिए योजना शीर्ष 53- यात्री सुविधाएं के तहत निधियों के परिव्यय और उपयोगिता को नीचे की तालिका में दर्शाया गया है:

(करोड़ रु. में)

वर्ष	स.अ.	वास्तविक	उपयोगिता
2014-15	1045.91	858.61	82%
2015-16	1200.11	1081.21	90%
2016-17	917.91	981.24	107%
2017-18	1470.79	1286.8	87%
2018-19	2022.75	1585.88	78%
2019-20	1889.71	1903.1	101%

उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, 2018-19 को छोड़कर अवधि के दौरान संशोधित आबंटन का 82% से 107% तक निधियों का उपयोग किया गया है। सं.अ. आबंटन की तुलना में निधि के कम उपयोग को मुख्यतः संसाधनों

की कमी के कारण आंतरिक स्रोतों के तहत उपलब्ध सीमित निधि का होना माना जा सकता है। बहरहाल, माननीय समिति की टिप्पणियों को नोट कर लिया गया है ताकि लक्ष्यों को इष्टतम रूप से हासिल करने और आबंटित निधियों का पूरी तरह उपयोग करने के लिए भरसक प्रयास किए जा सकें।

इस संबंध में क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं.7)

समिति यह नोट करती है कि रेलवे ने अपने संपूर्ण नेटवर्क में लगभग 3553 अवस्थानों पर 10554 यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) संस्थापित की हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल में 6242 अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) अवस्थान भी उपलब्ध कराए गए हैं। पीआरएस एवं यूटीएस के अतिरिक्त, 4077 स्वचालित टिकट विक्रय मशीन (एटीवीएम) भी टिकट जारी करने में लगाई गई हैं साथ ही, 2185 स्टेशन टिकट बुकिंग एजेंट (एसटीबीए) तथा 226 यात्री टिकट सुविधा केन्द्र (वाईटीएसके) की सेवा प्राप्त की गई है ताकि रेल यात्रियों को होने वाली समस्याओं से बचा जा सके। समिति, यात्रियों की कठिनाईयों को कम करने के लिए इन टिकट टर्मिनलों की स्थापना करने में रेलवे द्वारा किए गए प्रयासों की सराहना करती है। तथापि, समिति का मत है कि एटीवीएम की संख्या निराशाजनक रूप से कम है जो रेल नेटवर्क पर यात्रियों की भारी संख्या की आवश्यकताओं को पूरा करने में असमर्थ है। समिति चाहती है कि और स्टेशनों को एटीवीएम के दायरे में लाया जाए। इसके अतिरिक्त, समिति पाती है कि 4077 एटीवीएम में से केवल 3332 एटीवीएम अर्थात् 82% ही चालू हालत में हैं। मंत्रालय द्वारा एटीवीएम के काम न करने का कारण, मशीनों की कोडल अवधि का पूरा होना, समिति को स्वीकार्य नहीं है। समिति का मत है कि रेलवे को सक्रिय रूप से कार्य करना चाहिए और उनकी कोडल अवधि पूरी होने से पहले सारी तैयारी रखनी चाहिए और उन्हें समयबद्ध रूप से प्रतिस्थापित करना चाहिए ताकि रात-दिन उनकी कार्यशीलता सुनिश्चित की जा सके जिससे इस कारण से किसी भी यात्री को किसी परेशानी की सामना न करना पड़े।

सरकार का उत्तर

बोर्ड द्वारा 1.00 करोड़ रुपये से अधिक के एटीवीएम और संबंधित उपकरणों को बदलने की स्वीकृति दी गई है। पिछले 2 वर्षों के दौरान स्वीकृत एटीवीएम और संबंधित उपकरण प्रतिस्थापन कार्य निम्नानुसार हैं:

वर्ष	स्वीकृत एटीवीएम का प्रतिस्थापन	स्वीकृत एटीवीएम उपकरणों का प्रतिस्थापन
2018-19	714	220
2019-20	1019	146

सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को आईटी उपकरणों के प्रतिस्थापन हेतु डीआरएफ के तहत 1.00 करोड़ रुपए तक की लागत के कार्यों को स्वीकृत करने हेतु शक्तियां दी गई हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 10)

समिति को बताया गया है कि वर्तमान में रेल नेटवर्क में सचल टिकट वाहन कार्यरत नहीं हैं और इनकी बजाय यात्री ऑनलाइन, मोबाइल फोन और स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनों आदि से टिकट बुक कर सकते हैं। समिति मंत्रालय को सुझाव देती है कि वह विशेषकर देश के दूरस्थ, ग्रामीण, पहाड़ी और दूर-दराज के क्षेत्रों के यात्रियों हेतु गैर-पारंपरिक तरीके यथा सचल टिकट वाहन से टिकट बुकिंग की संभाव्यता की तलाश करे।

सरकार का उत्तर

विगत में शुरू किए गए चल टिकटिंग वैनों को बहुत कम लोकप्रिय होने और वाहन सहित अनुरक्षण/उपस्कर की उच्च लागत होने के कारण काफी पहले बंद कर दिया गया है।

ई-टिकटिंग प्रणाली के प्रचलन के पश्चात इस प्रणाली को और अधिक सुदृढ़ करने, गतिशील बनाने और प्रयोक्ता अनुकूल बनाने के लिए विभिन्न प्रयास किए गए हैं।

इंटरनेट पर आरक्षण की सुविधा अब काफी लोकप्रिय हो गयी है और 72% से भी अधिक आरक्षित टिकटों की वेबसाइट www.irctc.co.in पर बुकिंग की जा रही है। आरक्षित टिकटों की बुकिंग के लिए विभिन्न प्लेटफार्मों पर मोबाइल अनुप्रयोग भी उपलब्ध है।

सिफारिश (पैरा सं. 11)

समिति को सूचित किया गया है कि कुल आरक्षित टिकटों में से लगभग दो तिहाई आईआरसीटीसी की वेबसाइट से बुक किए जाते हैं। समिति मंत्रालय द्वारा व्यक्त इस मत से सहमत है कि आईआरसीटीसी वेबसाइट से टिकटों की खरीद न केवल सुविधाजनक है बल्कि यह टिकट काउंटरों पर भीड़ कम करने और दलालों की आशंका को समाप्त करने में भी सहायक है। समिति नोट करती है कि रेलवे ने आईआरसीटीसी की वेबसाइट से टिकट लेने की प्रक्रिया को आधुनिकतम बनाने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं यथा बढ़ी हुई सर्वर क्षमता के साथ 'नेक्स्ट जेनेरेशन ई-टिकटिंग' प्रणाली 'फ्रंटएंड' और 'बैकएंड' फायरवॉल के साथ बहुस्तरीय सुरक्षा का क्रियान्वयन, वेब एप्लीकेशन फायरवॉल आदि। इसके अतिरिक्त, नया प्रयोक्ता इंटरफेस 'ई-टिकटिंग सिस्टम' आसान नेविगेशन के लिए अधिक प्रयोक्ता अनुकूल है और यात्रा योजना तथा टिकट की खरीद को स्वचालित बनाकर रेल टिकटों की बुकिंग आसान और शीघ्र बनाता है। यद्यपि समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि 'ई-टिकटिंग' की क्षमता 2,000 प्रति मिनट से बढ़कर

15,000 प्रति मिनट हो गई है, तथापि समिति चाहती है कि मंत्रालय वेबसाइट को अधिक सुरक्षित बनाने के लिए समग्र रूप उपाय करे और टिकट बुकिंग के लिए अति आवश्यक वृद्धि प्राप्त करने के लिए सर्वर की क्षमता बढ़ाए।

सरकार का उत्तर

रेल मंत्रालय ने अपनी ई-टिकटिंग वेबसाइट www.irctc.co.in और इंडियन रेलवे केटरिंग एवं टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) के रेल कनेक्ट मोबाइल एप को नवीनीकृत और अपग्रेड किया है, जिसका उपयोग 31 दिसंबर, 2020 को ऑनलाइन रेलवे टिकटों की बुकिंग के लिए किया गया। नए एपलिकेशन के डिजाइन की मुख्य विशेषता रेल उपयोगकर्ता पर विशेष ध्यान देना है। निर्बाध यात्रा अनुभव के लिए अनुकूलन, बुकिंग के लिए वन स्टॉप गाड़ी चयन, और टिकटों के साथ भोजन और आवास के लिए एकीकृत बुकिंग सहित उपयोगकर्ता लॉग इन से जुड़े नोवेल उपयोगकर्ता वैयक्तिक विशेषताओं को शामिल किया गया है।

आईआरसीटीसी की वेबसाइट के जरिए टिकट बुक करने पर नियमित रेल उपयोगकर्ताओं को मूल्य वर्धित लाभ के साथ यात्रा क्रेडिट कार्ड के तौर पर हाल ही में भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) के सहयोग से आईआरसीटीसी रुपये कार्ड लॉन्च किया गया है। आईआरसीटीसी ने ग्राहकों द्वारा लेनदेन में आसानी के लिए विभिन्न प्रकार के भुगतान मोड देने के लिए क्रेडिट कार्ड, डेबिट कार्ड और नेट बैंकिंग भुगतान मोड के साथ ई-वॉलेट, भीम/यूपीआई, स्कैन एंड पे जैसे नए भुगतान मोड को भी एकीकृत किया है।

रेल मंत्रालय द्वारा टिकटिंग प्रणाली को आधुनिक बनाने के लिए समय-समय पर कई कदम उठाए गए हैं। नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकटिंग (एनजीईटी) प्रणाली को निरंतर अपग्रेड किया गया है जिससे 2016-17 में 15,000 टिकट प्रति मिनट, 2017-18 में 18,000 टिकट प्रति मिनट और 2018-19 में 20,000 टिकट प्रति मिनट और 2019-20 में 25,000 टिकट प्रति मिनट के बढ़ते हुए भार की सहलाई की जा सके। 5 मार्च, 2020 को एक मिनट में रिकॉर्ड 26,458 टिकट बुक किए गए।

सिफारिश (पैरा सं. 14)

समिति आगे नोट करती है कि रेलवे ने स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए कोई समय-सीमा इंगित नहीं की है। समिति यह नोट करते हुए चिंतित है कि अब तक एक भी रेलवे स्टेशन पीपीपी मोड के अंतर्गत विकसित नहीं किया गया है। जहां तक स्टेशनों के पुनर्विकास का संबंध है, समिति महसूस करती है कि रेलवे की योजना में कहीं कुछ त्रुटि है। समिति चाहती है कि मंत्रालय, रेल प्रयोक्ताओं को आधुनिक और नवीनतम सुविधाएं प्रदान करने के लिए रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास हेतु समयबद्ध कार्य योजना तैयार करे।

सरकार का उत्तर

स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम अपनी तरह का पहला कार्यक्रम है और जटिल प्रकृति का है और इसके लिए विस्तृत तकनीकी वित्तीय व्यवहार्यता अध्ययन की आवश्यकता होती है और इसमें पूर्व-बोली कान्फ्रेंस सहित कई हितधारकों के परामर्श शामिल होते हैं। इसके लिए शहरी/स्थानीय निकाइयों से विभिन्न सांविधिक क्लीयरेंस लेना भी अपेक्षित होता है। अतः इस समय कोई समय-सीमा का उल्लेख नहीं किया जा सकता है।

सिफारिश (पैरा सं. 15)

समिति नोट करती है कि एक त्रिस्तरीय सुरक्षा व्यवस्था लागू की गई है जिसका संचालन रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ), राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) और जिला पुलिस द्वारा उनमें प्रत्येक की निर्धारित भूमिका और उनमें निहित जिम्मेदारी के अनुसार किया जाता है। जीआरपी राज्य पुलिस का एक स्कंध है, जो 38,000 कार्मिकों के साथ स्टेशन परिसर और स्टेशनों पर अपराध को रोकने और पता लगाने तथा कानून-व्यवस्था बनाए रखने के लिए तैनात की गई है जबकि आरपीएफ रेलवे संपत्ति, यात्री क्षेत्र और यात्रियों के संरक्षण और सुरक्षा तथा राज्यों के इन प्रयासों में सहायता संबंधी मामलों के लिए जिम्मेदार है। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि इन समेकित प्रयासों के फलस्वरूप 2017, 2018 और 2019 में मानव तस्करी के लिए ले जाए जा रहे क्रमशः 11,718, 13091 और 11,869 बच्चों को अपराधियों के चुंगल से मुक्त कराया गया और 2018 और 2019 में यात्रियों के सामान की चोरी (टीओपीबी) के क्रमशः 36,834 और 36,849 मामले दर्ज किए गए। समिति को सूचित किया गया है कि मध्य प्रदेश, कर्नाटक और राजस्थान में जीआरपी पदों की मंजूरी के लिए अनेक प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास लंबित है। समिति चाहती है रेलवे में सुरक्षा को मजबूत करने की दृष्टि से मंत्रालय इन प्रस्तावों को शीघ्र मंजूरी दे।

सरकार का उत्तर

वर्ष 2020 और 2021 (मार्च तक) में 3925 और 1788 बच्चे बचाए गए थे। 2020 और 2021 (फरवरी तक) में यात्री सामानों की चोरी के 11375 और 1388 मामलें दर्ज किए गए थे।

भारतीय रेल द्वारा कोविड-19 महामारी द्वारा उत्पन्न संकट के दृष्टिगत कठोर मितव्ययिता उपाय लागू किए जाने हैं। अतः किसी नए पद के सृजन की प्रक्रिया शुरू न करने का विनिश्चय किया गया है।

जब कभी मितव्ययिता उपाय रोक दिए जाते हैं, तदनुसार इस संबंध में आगे की कार्रवाई की जाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 16)

समिति यह भी नोट करती है कि रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के पास यात्री क्षेत्र में यात्री संबंधी अपराधों को दर्ज करने और उनकी जांच करने की शक्ति नहीं है। तथापि, यात्री सुरक्षा संबंधी कार्यकलापों को समेकित करने और

यात्री क्षेत्र में यात्रियों से संबंधित अपराधों से निपटने के लिए आरपीएफ को शक्तियां देने के लिए, मंत्रालय द्वारा आरपीएफ अधिनियम में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव की पहल की गई है। समिति ने अपने 19वें प्रतिवेदन (पंद्रहवीं लोकसभा) में भी कहा था कि आपात स्थिति में त्वरित प्रतिक्रिया और अंतर – एजेंसी विवादों से बचने के लिए एक ही एजेंसी द्वारा समेकित रूप से सुरक्षा के कार्य को संभालना एक सकारात्मक कदम होगा। समिति इस बात से अप्रसन्न है कि इस प्रस्ताव का समर्थन मंत्रालय द्वारा नहीं किया गया है। समिति को यह बताया गया है कि गृह मंत्रालय ने इसके बजाय रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है ताकि यात्री सामान की चोरी (टीओपीबी), ईव टीजिंग और नशीला पदार्थ खिलाये जाने आदि अपराधों से निपटने के लिए इन अपराधों को कवर करने के लिए अधिकृत अधिकारियों को सात नई धाराओं के साथ सशक्त बनाया जा सके, जिसका समर्थन गृह मंत्रालय, महिला एवं बाल विकास मंत्रालय, दिव्यांगजन सशक्तिकरण विभाग और राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद सचिवालय/एनएसए द्वारा किया गया है। समिति चाहती है कि मंत्रालय आरपीएफ एक्ट, 1989 में प्रस्तावित संशोधनों को शीघ्र लागू करे ताकि अपराध के ग्राफ को काफी कम करने में मदद मिल सके।

सरकार का उत्तर

रेल यात्रियों से संबंधित अपराधों से निपटने के लिए रेल सुरक्षा बल को शक्तियां प्रदान करने हेतु रेसुब अधिनियम में संशोधन करने से संबंधित प्रस्ताव को 18 राज्यों द्वारा समर्थन न करने के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। गृह मंत्रालय द्वारा भी प्रस्ताव का समर्थन नहीं किया गया। रेल मंत्रालय द्वारा राज्यों द्वारा विरोध को देखते हुए मौजूदा मामले में आगे की कार्रवाई नहीं की जा सकी।

रेल मंत्रालय द्वारा एक पॉलिसी निर्णय लिया गया है जिससे रेल अधिनियम 1989 के तहत संशोधन का प्रस्ताव देते हुए रेल यात्रियों से संबंधित कतिपय मामलों से निपटने के लिए प्राधिकृत अधिकारियों को अधिकार देने का प्रस्ताव किया गया है। पॉलिसी निर्णय के क्रियान्वयन प्रक्रियाधीन है और विधि प्रक्रिया तथा हितधारकों से परामर्श किया जा रहा है। विधि प्रक्रिया में कई स्टेप को पूरा करना रेल मंत्रालय के कार्य निर्वाह क्षमता से परे है और इसमें काफी समय लगने की संभावना होती है।

सिफारिश (पैरा सं. 17)

समिति को जानकारी मिली है कि रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) अपने 74,830 कर्मियों के साथ रेलवे सुरक्षा को मजबूत करने और इसके लिए तालमेल बनाने के लिए जीआरपी के प्रयासों में मदद कर रहा है। समिति ने इसे और मजबूत करने के लिए और इसकी संख्या बढ़ाने के लिए मंत्रालय द्वारा किए गए पहलों की सराहना करती है। इस संबंध में वित्त मंत्रालय में 4,192 और 2,187 पदों के सृजन के प्रस्ताव विचाराधीन हैं। समिति को यह बताया गया है कि एक

बार इन प्रस्तावों को मंजूरी मिल जाने के बाद रेलवे में समग्र सुरक्षा वातावरण में निश्चित रूप से सुधार होगा। तथापि, समिति को इस बात से घोर निराशा हुई है कि ये प्रस्ताव अभी भी वित्त मंत्रालय व्यय विभागबित हैं। समिति यात्री सुरक्षा और संरक्षा से जुड़े प्रस्तावों में की मंजूरी में देरी पर कड़ा रूख अपनाते हुए यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय इस मामले की शीघ्र मंजूरी के लिए सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर वित्त मंत्रालय व्यय विभाग के साथ इसे पुरजोर तरीके से उठाए। समिति इस संबंध में की गई कार्रवाई से अवगत होना चाहेगी।

सरकार का उत्तर

रेसुब/रेसुविब में 4192 और 2187 पदों के सृजन की प्रगति का संक्षिप्त ब्यौरा:

3243 पदों (01 महिला बटालियन सहित 08 महिला वाहिनी के लिए 1056 पद और 03 रेसु विब बटालियन के लिए 2187 पद) के सृजन के लिए वित्त मंत्रालय को दिनांक 15.02.2011 को एक प्रस्ताव भेजा गया था। महिला रेसुब कर्मियों की भर्ती के लिए 4192 पदों के सृजन के लिए वित्त मंत्रालय को दिनांक 26.08.2014 को एक अन्य प्रस्ताव भेजा गया था।

मामला अभी अंतर मंत्रालय परामर्श के तहत है। इसी बीच, भारतीय रेल द्वारा कोविड-19 महामारी के कारण उत्पन्न संकट को देखते हुए सख्त मितव्ययिता उपाय किए गए थे। अतः किसी भी नए पद के सृजन की प्रक्रिया को शुरू न करने का निर्णय लिया गया है। जब कभी मितव्ययिता उपाय को हटाया जाता है, इस मामले में आगे की कार्रवाई की जाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 20)

समिति यह जानकर प्रसन्न है कि कार्य योजना संबंधी प्रतिवेदन में रेलवे बोर्ड को महिलाओं के लिए निर्धारित डिब्बों का रंग बदलने, आवश्यक होने पर सुरक्षा के लिए सूचना के प्रसार के लिए डिब्बों में घोषणा प्रणाली या पैनिक बटन स्थापित करने, बैरकों के निर्माण, चेजिंग रूम, वॉश रूम को प्राथमिकता पर रखने के निर्देश जारी करने का भी सुझाव दिया गया है। समिति यह बताना चाहती है कि रेलवे के इन उपायों से निश्चित रूप से महिला यात्रियों के विरुद्ध अपराधों पर अंकुश लगाने में काफी सफलता मिलेगी। समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह तत्काल आधार पर इन सुझावों के कार्यान्वयन में तेजी लाए और रेल प्रयोक्ता विशेषकर महिला यात्रियों के बीच इसका व्यापक प्रचार करे ताकि वे अपनी सुरक्षा और संरक्षा के लिए इन सुविधाओं का उपयोग कर सकें।

सरकार का उत्तर

कार्ययोजना में सुझाए गए महिला सवारी डिब्बों का रंग बदलने के मामले की जांच की गई है। सामान्यतः मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर गाड़ियों में फिलहाल महिलाओं के लिए अलग से आरक्षित कोच निर्धारित नहीं है। बहरहाल, महिला यात्रियों की सुविधाओं के लिए सभी/एक्सप्रेस/पैसेंजर गाड़ियों के अंतिम अनारक्षित एसएलआर सवारी डिब्बे में सीटें मुहैया कराई जाती हैं और महिला सवारी डिब्बे (पैनल पर बाहर चिह्नित) के रूप में चिह्नित की जाती हैं। अतः गाड़ी विन्यास के अंतिम कोच होने के कारण ऐसे सवारी डिब्बों के रंग परिवर्तित करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

जहां तक पैनिक बटन की सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली की व्यवस्था का संबंध है, वर्तमान में सवारी डिब्बों में आपातकालीन अलार्म चैन पहले से ही उपलब्ध कराई गई है, जिसका उपयोग आपात स्थिति या सुरक्षा/संरक्षा से संबंधित किसी मामले में यात्रियों (महिलाओं सहित) द्वारा किया जा रहा है।

बहरहाल, पीएपीआईएस (यात्री उद्घोषणा और यात्री सूचना प्रणाली) की आरडीएसओ विशिष्टि में संशोधन के माध्यम से प्रत्येक सवारी डिब्बे में टॉक बैक और पैनिक बटन मुहैया कराने पर विचार किया जा रहा है।

2018 से पूर्व मौजूद महिलाओं के लिए विनिर्मित बैरकों, महिलाओं के चेंजिंग और वॉशिंग रूम तथा आरपीएफ/आरपीएसएफ महिला अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए 2018 से अभी तक मुहैया कराए गए अतिरिक्त कक्षों के तुलनात्मक आंकड़े निम्नानुसार हैं:-

निर्मित किए गए महिला बैरकों की संख्या/ महिला बैरकों के रूप में आशोधित अन्य भवनों की संख्या		महिलाओं के चेंजिंग कक्ष की संख्या		महिला वॉशरूमों की संख्या	
2018 से पूर्व मौजूद	2018 से अब तक मुहैया कराए गए अतिरिक्त कक्ष	2018 से पूर्व मौजूद	2018 से अब तक मुहैया कराए गए अतिरिक्त कक्ष	2018 से पूर्व मौजूद	2018 से अब तक मुहैया कराए गए अतिरिक्त कक्ष
38	179	79	176	131	161

सिफारिश (पैरा सं. 28)

समिति को सूचित किया गया है कि एक विकल्प के रूप में, रेलवे ने पश्चिम रेलवे, मध्य रेलवे और उत्तर रेलवे (नई दिल्ली और हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशनों) में मोबाइल फोन/मोबाइल ऐप के माध्यम से प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री शुरू कर दी है। हालांकि रेलवे का यह कदम प्रशंसनीय है, फिर भी समिति यह पाती है कि यात्रियों की बड़ी संख्या को पूरा करने के लिए यह बहुत कम संख्या है। समिति यह इंगित करती है कि रेलवे काउंटरों पर पहले से ही

अधिक भीड़ है, इसके अलावा, प्लेटफार्म टिकट खरीदने के लिए काफी समय लगता है। समिति यह महसूस करती है कि हर जोन के सभी प्रमुख रेलवे स्टेशनों को इस सुविधा के दायरे में लाया जाना चाहिए। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय को ई-टिकट/ आई-टिकटों की बिक्री की तर्ज पर आईआरसीटीसी की वेबसाइट के माध्यम से प्लेटफार्म टिकटों की बिक्री पर भी विचार करना चाहिए जो रेलवे काउंटरों की भीड़-भाड़ और प्लेटफार्म टिकटों की छपाई पर होने वाले राजस्व की बचत दोनों में कारगर सिद्ध हो सकता है।

सरकार का उत्तर

प्लेटफॉर्म टिकट खरीदने के इच्छुक यात्री अनारक्षित टिकट काउंटर, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम), नोट/सिक्का/कार्ड संचालित टिकट वेंडिंग मशीन (सीओटीवीएम) के साथ-साथ मोबाइल एप पर यूटीएस से ऐसा कर सकते हैं। यूटीएस ऑन मोबाइल एप की सुविधा अब सभी क्षेत्रीय रेलों को दी गई है। यूटीएस ऑन मोबाइल एप में प्लेटफार्म टिकट सहित पेपर और पेपरलेस मोबाइल टिकट जारी करने की व्यवस्था पहले से ही है। एटीएम/सीओटीवीएम के मामले में यात्री स्मार्ट कार्ड/नकद के द्वारा प्लेटफॉर्म टिकट खरीद सकते हैं। क्यूआर कोड के साथ समन्वयन पूरा होने के पश्चात यात्री किसी भी बैंकिंग एप के द्वारा क्यूआर कोड स्कैन करके एटीवीएम के माध्यम से भी टिकट खरीद सकेंगे, जिससे टिकट बुकिंग प्रक्रिया में आसानी होगी।

सिफारिश (पैरा सं. 29)

समिति ने यह पाया कि वर्ष 2016-17 के रेल बजट में की गई घोषणा के अनुसरण में जोनल रेलवे को सलाह दी गई थी कि वह भुगतान के आधार पर रेलवे स्टेशनों पर बेबी फूड, गर्म दूध और गर्म पानी की उपलब्धता सुनिश्चित की जाए। तदनुसार, एमआरपी पर भुगतान के आधार पर खानपान स्टालों और ट्रेनों में पैकेज्ड बेबी फूड, दूध का पाउडर, गर्म दूध और गर्म पानी की व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए 'जननी सेवा' शुरू की गई थी। हालांकि यह पहल निश्चित रूप से प्रशंसनीय है, फिर भी समिति जानकर व्यथित है कि जननी सेवा के लिए केवल 1131 स्टेशनों की पहचान की गई है। समिति की राय है कि रेल नेटवर्क पर यात्रियों की बड़ी संख्या में जरूरतों को पूरा करने के लिए यह एक बहुत कम संख्या है। इसलिए, समिति यह चाहती है कि मंत्रालय 'जननी सेवा' के अंतर्गत और अधिक स्टेशनों को शामिल करे ताकि यात्री इसका लाभ उठा सकें और यात्रा के दौरान यात्रा की सभी जरूरतों की वस्तुएं प्राप्त कर सकें।

सरकार का उत्तर

रेलों द्वारा, रेलवे स्टेशनों पर गर्म पानी/दूध दूध पाउडर आदि की व्यवस्था यात्रियों की मांग और जरूरतों के अनुसार, खानपान और वेंडिंग यूनिटों के माध्यम से की जाती है।

इसके अतिरिक्त, बहु उद्देशीय स्टॉल (एमपीएस) नीति के तहत, इन मदों की उपलब्धता को और सुगम बनाने के लिए सूखा/स्प्रे दूध पाउडर आदि की बिक्री के लिए एमपीएस को भी अधिकार दिए गए हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 32)

समिति को यह जानकर प्रसन्नता है कि रेलवे ने टिकट काउंटरो पर प्वाइंट ऑफ सेल (पीओएस)/स्वाइप मशीनों के माध्यम से टिकट खरीदने के लिए डिजिटल भुगतान और नकदी रहित लेन-देन को बढ़ावा देने की शुरूआत की है। समिति की राय में, खासतौर पर तकनीकी क्रांति के मद्देनजर नकद रहित लेन-देन, समय की मांग बन गया है। यह न केवल कार्ड के माध्यम से नकद रहित लेन-देन में मदद करता है और डिजिटलीकरण को बढ़ावा देता है बल्कि रेलवे काउंटरो को टिकटों की बिक्री से प्राप्त जाली मुद्रा/सिक्के से ठगे जाने से भी बचाता है। समिति यह जानकर क्षुब्ध है कि केवल महत्वपूर्ण स्टेशनों पर ही डिजिटल भुगतान की सुविधा प्रदान की गई है और उनमें से कई को इस सुविधा से वंचित रखा गया है। इसलिए, समिति का मानना है कि नेटवर्क में बड़ी संख्या में यात्रा करने वाले यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए और अधिक स्टेशनों को दायरे में लाया जाना चाहिए।

सरकार का उत्तर

क्रेडिट/डेबिट कार्ड के माध्यम से केवल उन्ही काउंटरो पर भुगतान किया जा सकता है जहां पीओएस डिवाइस उपलब्ध हैं, बहरहाल, कोंकण रेलवे को छोड़कर भारतीय रेल के सभी यूटीएस काउंटरो पर यूपीआई के माध्यम से भुगतान करने का पहले से ही प्रावधान है। हाल ही में, एसबीआई, यूपीआई क्यूआर कोड, पेटीएम क्यूआर कोड और फ्रीचार्ज क्यूआर कोड के साथ ऑटोमेटेड टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) अनुप्रयोग का समावेशन किया गया है जिसकी टेस्टिंग की जा रही है। टेस्टिंग के पूरा होने के पश्चात, भारतीय रेल के सभी एटीवीएम एवं करेंसी/कॉइन/कार्ड द्वारा परिचालित टिकट वेंडिंग मशीनों (सीओटीवीएम) में इसे सक्षम बनाया जा सकता है जिसे आरक्षित टिकटिंग प्रणाली में डिजिटल लेनदेन में भी विस्तारित किया जा सकता है।

अध्याय –चार

सिफारिशें/टिप्पणियां/, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है

सिफारिश (पैरा सं. 26)

समिति यह पाती है कि स्टेशनों और रेलगाड़ियों में स्वच्छ पेयजल की सबसे अधिक जरूरत होती है और यह एक आवश्यक सुविधा है। यद्यपि रेलवे ने पेयजल की आपूर्ति के लिए हर संभव प्रयास किए हैं, फिर भी विशेष रूप से व्यस्त समय के दौरान पेयजल की कमी की समस्या को समाप्त करने के लिए अतिरिक्त प्रयास किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, समिति को सूचित किया गया है कि जब पेयजल के मौजूदा स्रोत अपर्याप्त पाए गए हैं, पानी के टैंकरों और बोरवेल, नगर पालिका, नदियों/बांध आदि जैसे विभिन्न अन्य स्रोतों के माध्यम से जल आपूर्ति बढ़ाई जाती है। इसके अलावा, मंत्रालय ने रेलवे स्टेशनों में वाटर वैंडिंग मशीनों की संख्या को बढ़ाने का प्रयास किया है ताकि यात्रियों को सस्ती दरों पर सुरक्षित और शुद्ध पेयजल की उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। समिति यह नोट करती है कि निशुल्क पेयजल की आपूर्ति पानी के नलों के माध्यम से ही की जाती है। इसके अलावा, नाममात्र दरों पर पेयजल की बिक्री के लिए रेलवे स्टेशनों पर वाटर वैंडिंग मशीनें (डब्ल्यूवीएमएस) लगाई गई हैं। तथापि, बोतलबंद पीने का पानी यात्रियों के बीच सबसे बेहतर और लोकप्रिय पेय रहा है। समिति यह चाहती है रेलवे को अनिवार्य रूप से बोतलबंद पेयजल की पर्याप्त आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रयास करने चाहिए। तथापि, समिति इस बात को लेकर क्षुब्ध है कि रेलवे में बोतलबंद पेयजल यानी रेल नीर की भारी कमी है। वर्तमान में, 18 लाख लीटर प्रतिदिन की मांग की तुलना में 14 संयंत्रों से 11.22 लाख लीटर यानी 62 प्रतिशत रेल नीर का उत्पादन किया जा रहा है और 6.78 लाख लीटर रेल नीर की कमी को बोतलबंद पेयजल (पीडीडब्ल्यू) के भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) द्वारा अनुमोदित ब्रांडों से पूरा किया जाता है। यद्यपि, रेलवे ने सात और संयंत्रों को चालू किया है, फिर भी समिति रेलवे की अपर्याप्त और अपूर्ण व्यवस्थाओं से खुश नहीं है जिसके कारण निरपवाद रूप से अनधिकृत विक्रेता रेलवे में बोतलबंद पेयजल के नकली ब्रांड की बिक्री कर रहे हैं और राजकोष को क्षति पहुंचाने के अलावा यात्रियों के स्वास्थ्य के लिए गंभीर खतरे पैदा कर रहे हैं। समिति मंत्रालय को सुझाव देना चाहती है कि वह रेल नीर की पर्याप्त आपूर्ति को बढ़ाने के लिए एक उपयुक्त योजना के साथ आगे आए ताकि न केवल बोतलबंद पेयजल के नकली ब्रांडों की बिक्री के लिए अनधिकृत विक्रेताओं से बचा जा सके बल्कि यात्रियों के स्वास्थ्य को बचाने में भी मदद मिल सके।

सरकार का उत्तर

इस समय, 14 रेल नीर संयंत्रों से पीडीडब्ल्यू का उत्पादन 14.08 लाख लीटर प्रतिदिन की समग्र क्षमता सहित 5.67 लाख लीटर/दिन है। इस समय, रेल नीर की मांग को आईआरसीटीसी द्वारा पूरा किया जा रहा है।

इसके अतिरिक्त, ऊना (हिमाचल प्रदेश) में एक और रेल नीर संयंत्र को पहले ही चालू कर दिया गया है जिसका संचालन शीघ्र शुरू हो जाएगा।

इसके अलावा, 5 नए संयंत्रों को चालू करने की प्रक्रिया चल रही है।

अध्याय -पाँच

सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं

- शून्य -

नई दिल्ली;
4 फरवरी, 2022
15 माघ, 1943(शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति,
रेल संबंधी स्थायी समिति

"यात्री सुविधा सहित रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण" विषय से संबंधित

छठे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर

सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण

सिफारिशों/टिप्पणियों की कुल संख्या	33
(एक) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है	17
पैरा सं.- 2,4,8,9,12,13,18,19,21,22,23,24,25,27,30,31 और 33	
कुल का प्रतिशत	51.51%
(दो) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती	15
पैरा सं.- 1,3,5,6,7,10,11,14,15,16,17,20,28,29 और 32	
कुल का प्रतिशत	45.45%
(तीन) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंधमें समिति ने सरकार के उत्तरों को स्वीकार नहीं किया है और जिन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है	01
पैरा सं. 26	
कुल का प्रतिशत	3.03%
(चार) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं	शून्य
पैरा सं. शून्य	
कुल का प्रतिशत	--

रेल संबंधी स्थायी समिति (2021-22) की तीसरी बैठक का कार्यवाही सारांश

समिति की बैठक मंगलवार, 28 दिसम्बर, 2021 को 1400 बजे से 1525 बजे तक समिति कक्ष 63, संसद भवन, नई दिल्ली में हुई।

उपस्थित

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति

सदस्य

लोक सभा

2. श्री टी. आर. बालू
3. सुश्री दिया कुमारी
4. श्रीमति जसकौर मीना
5. श्रीमति शताब्दी राय
6. श्री अरविंद गणपत सावंत
7. श्रीमति संगीता कुमारी सिंह देव
8. श्री गोपाल जी ठाकुर

राज्य सभा

9. श्री नरहरी अमीन
10. श्री एच. डी. देवेगौड़ा
11. श्रीमति फूलो देवी नेताम
12. श्री अशोक सिद्धार्थ
13. डा. सुमेर सिंह सोलंकी
14. प्रो. मनोज कुमार झा

सचिवालय

- | | | |
|------------------------------|---|----------|
| 1. श्री प्रषेजित सिंह | - | अपर सचिव |
| 2. श्री आर. एल. यादव | - | उप सचिव |
| 3. श्रीमति अर्चना श्रीवासत्व | - | उप सचिव |

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधि

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| 1. श्री संजीव मित्तल | - | सदस्य-इन्फ्रा, रेलवे बोर्ड और पदेन सचिव, भारत सरकार |
| 2. श्री ओ. पी. सिंह | - | अतिरिक्त सदस्य, भूमि और सुविधाएं |
| 3. श्री वेद प्रकाश डुडेजा | - | उपाध्यक्ष, आरएलडीए |

2. सर्वप्रथम, सभापति ने समिति की बैठक में सदस्यों का स्वागत किया। तत्पश्चात्, समिति ने "यात्री सुविधायों सहित रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण" संबंधी छठे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की सिफ़ारिशों/टिप्पणियों के संबंध में सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन को विचारार्थ लिया।

समिति ने बिना किसी संशोधन के उपर्युक्त प्रारूप प्रतिवेदन को स्वीकार किया।

3. समिति ने प्रतिवेदन को अंतिम रूप देने और इसे संसद में प्रस्तुत करने के लिए सभापति को प्राधिकृत किया।

4. xxxx xxxxx xxxxx xxxxx

5. xxxx xxxxx xxxxx xxxxx

6. xxxx xxxxx xxxxx xxxxx

7. बैठक की कार्यवाही का शब्दशः रिकार्ड रखा गया है।

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।
