

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति  
(2021-2022)

(सत्रहवीं लोक सभा)

सतावनवां प्रतिवेदन

आश्वासनों को छोड़ने हेतु अनुरोध

(स्वीकार नहीं किये गये)

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	1-3
परिशिष्ट-एक आश्वासनों को छोड़ने के संबंध में विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त अनुरोधों, जिन पर समिति द्वारा 28 सितम्बर, 2021 को हुई बैठक में विचार किया गया, का सार दर्शाने वाला विवरण	4-9
परिशिष्ट- दो से ग्यारह	

### आश्वासनों को छोड़ने हेतु अनुरोध (स्वीकार नहीं किये गये)

दो. "समर्पित मालवहन गलियारा" विषय से संबंधित दिनांक 11.03.2020 का अता.प्र.सं. 2929	10-12
तीन. "रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं" विषय से संबंधित दिनांक 11.03.2020 का अता.प्र.सं. 2823	13-18
चार. "आई.एफ.ए. चार्टर का संशोधन" विषय से संबंधित दिनांक 25.11.2019 का अता.प्र.सं. 1277	19-20
पाँच. (एक) "आयातों का अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन" विषय से संबंधित दिनांक 24.04.2015 का अता.प्र.सं. 5148	21-27
(दो) "कोयला आयातों का अधिक मूल्यांकन" विषय से संबंधित दिनांक 06.05.2016 का ता.प्र.सं. 189	

छह. "सुरक्षा प्रौद्योगिकी" विषय से संबंधित दिनांक 08.02.2017 (श्रीमती अपरूपा पोद्दार द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न) का ता.प्र.सं. 82	28-54
सात.* "फ्रांस और चीन के साथ रेलवे द्वारा किए गए विभिन्न समझौता ज्ञापन और रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने हेतु रूस के साथ किया गया सहयोग ज्ञापन' के संबंध में अनुदान की मांग दिनांक 12.07.2019 से संबंधित सामान्य बजट (रेलवे) पर चर्चा	55-69
आठ. "पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकी" विषय से संबंधित दिनांक 24.07.2019 (श्री रवि किशन, संसद सदस्य, द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न) का ता.प्र.सं. 447	70-79
नौ. सरकारी आश्वासनों संबंधी (2020-2021) समिति की 28 सितम्बर, 2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश।	80-89
दस. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-2022) की 20 दिसम्बर, 2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश।	90-91
ग्यारह. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) की संरचना	92

---

\* आश्वासन का कार्यान्वयन प्रतिवेदन 01.12.2021 को सभा पटल पर रखा गया

सरकारी आवासनों संबंधी समिति (2021-2022)\*

की संरचना

श्री राजेन्द्र अग्रवाल

- सभापति

सदस्य

2. श्री सुदीप बन्दोपाध्याय
3. श्री निहाल चन्द्र 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 पान्डेय
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

### प्रावकथन

मैं, 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 सतावनवां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) प्रस्तुत करता हूँ।

2. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-21) ने 28 सितम्बर, 2021 को हुई अपनी बैठक में अन्य बातों के साथ-साथ 47 लंबित आश्वासनों को छोड़ने हेतु विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त अनुरोधों वाले ज्ञापन संख्या 89 से 108 पर विचार किया और 08 आश्वासनों पर कार्रवाई को जारी रखने का निर्णय लिया।

3. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2021-2022) ने 20 दिसम्बर, 2021 को हुई अपनी बैठक में इस प्रतिवेदन पर विचार किया और इसे स्वीकार किया।

4. समिति की उपर्युक्त बैठकों के कार्यवाही सारांश इस प्रतिवेदन का भाग हैं।

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

राजेन्द्र अग्रवाल,  
सभापति,  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

## प्रतिवेदन

सभा में प्रश्नों का उत्तर देते हुए अथवा विधेयकों, संकल्पों, प्रस्तावों आदि पर चर्चा के दौरान मंत्री मामले पर विचार करने, कार्यवाई करने अथवा बाद में किसी तिथि को सभा में जानकारी देने का आश्वासन, वचन देते हैं अथवा वायदा करते हैं। किसी आश्वासन को संबंधित मंत्रालय द्वारा तीन माह की अवधि में कार्यान्वित किया जाना अपेक्षित है। यदि मंत्रालय किसी भी आधार पर आश्वासन को कार्यान्वित करने में कठिनाई महसूस करता है तो उसे सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति से उस आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध करना चाहिए और ऐसे अनुरोधों पर समिति उन के गुण-अवगुण के आधार पर विचार करती है और आश्वासन छोड़ने अथवा न छोड़ने का निर्णय लेती है।

2. सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) ने 28 सितम्बर, 2021 को हुई अपनी बैठक में 47 लंबित आश्वासनों को छोड़े जाने हेतु विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त अनुरोधों संबंधी 20 ज्ञापनों (परिशिष्ट-एक) पर विचार किया।

3. मंत्रालयों/विभागों के अनुरोधों पर विचार करने के बाद समिति निम्नलिखित 08 आश्वासनों को छोड़े जाने के लिए दिए गए कारणों से संतुष्ट नहीं है:

क्रम सं.	ता.प्र./अता.प्र.सं.और दिनांक	मंत्रालय	विषय
1	अ.ता.प्र.सं. 2929 दिनांक 11.03.2020	रेल	समर्पित मालवहन गलियारा (परिशिष्ट-दो)
2	अ.ता.प्र.सं. 2823 दिनांक 11.03.2020	रेल	रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं (परिशिष्ट-तीन)
3.	अ.ता.प्र.सं. 1277 दिनांक 25.11.2019	वित्त (राजस्व विभाग)	आई.एफ.ए. चार्टर का संशोधन (परिशिष्ट-चार)
4	(एक) अता.प्र.सं. 5148 दिनांक 24.04.2015	वित्त (राजस्व विभाग)	(एक) आयातों का अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन

क्रम सं.	ता.प्र./अता.प्र.सं.और दिनांक	मंत्रालय	विषय
	(दो) ता.प्र.सं. 189 दिनांक 06.05.2016		(दो) कोयला आयातों का अधिक मूल्यांकन (परिशिष्ट-पांच)
5	ता.प्र.सं. 82 दिनांक 08.02.2017 (श्रीमती अपरूपा पोद्दार, संसद सदस्य, द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेल	सुरक्षा प्रयोगिकी (परिशिष्ट-छह)
6*	अनुदान की मांग दिनांक 12.07.2019 से संबंधित सामान्य बजट (रेलवे) पर चर्चा	रेल	फ्रांस और चीन के साथ रेलवे द्वारा किए गए विभिन्न समझौता ज्ञापन और रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने हेतु रूस के साथ किया गया सहयोग ज्ञापन (परिशिष्ट-सात)
7.	ता.प्र.सं. 447 दिनांक 24.07.2019 (श्री रवि किशन, संसद सदस्य, द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेल	पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकी (परिशिष्ट-आठ)

4. उपर्युक्त 08 आश्वासनों को छोड़े जाने हेतु मंत्रालयों/विभागों द्वारा बताए गए कारणों तथा उत्तरों से उत्पन्न आश्वासनों का ब्यौरा परिशिष्ट-दो से आठ में दर्शाया गया है।

5. समिति की 28 सितम्बर, 2021 को हुई बैठक जिसमें आश्वासनों को छोड़ने संबंधी अनुरोधों पर विचार किया गया था, का कार्यवाही सारांश परिशिष्ट-नों में दर्शाया गया है।

\* आश्वासन का कार्यान्वयन प्रतिवेदन 01.12.2021 को सभा पटल पर रखा गया

6. समिति चाहती है कि सरकार परिशिष्ट-नौ के अनुबंध-दो में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों का संज्ञान ले और आश्वासनों को शीघ्र पूरा करने हेतु समुचित कार्रवाई करे ।

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

राजेन्द्र अग्रवाल  
सभापति  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति



सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021)

समिति द्वारा दिनांक 28 सितम्बर, 2021 को आयोजित बैठक में विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त आश्वासनों को छोड़ने और समिति द्वारा विचार किए गए अनुरोधों का सार दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	ज्ञापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
1	89	(i) अता.प्र.सं. 1903 दिनांक 17.07.2009 (ii) अता.प्र.सं. 462 दिनांक 23.11.2009 (iii) अता.प्र.सं. 517 दिनांक 23.11.2009 (iv) अता.प्र.सं. 563 दिनांक 23.11.2009  (v) अता.प्र.सं. 3448 दिनांक 16.08.2010  (vi) अता.प्र.सं. 3620 दिनांक 16.08.2010  (vii) अता.प्र.सं. 1950 दिनांक 22.11.2010	ग्रामीण विकास	भूमि संसाधन विभाग	(i) भूमि सुधार (ii) भूमि सुधार में उपलब्धि (iii) भूमि सुधार नीति (iv) कृषि भूमि सुधार संबंधी समिति  (v) एसईजेड के लिए भूमि का अधिग्रहण  (vi) भूमि का अंतरण  (vii) कृषि योग्य भूमि का अधिग्रहण

क्रम सं.	जापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
		(viii) अता.प्र.सं. 4200 दिनांक 06.12.2010			(viii) जनजातीय क्षेत्रों में संसाधन
		(ix) अता.प्र.सं. 4331 दिनांक 06.12.2010			(ix) भू- हदबंदी
		(x) अता.प्र.सं. 2945 दिनांक 18.08.2011			(x) भूमि सुधार
		(xi) अता.प्र.सं. 4444 दिनांक 30.08.2011			(xi) ठेका कृषि
		(xii) अता.प्र.सं. 3621 दिनांक 15.12.2011			(xii) भूमि बैंक
		(xiii) अता.प्र.सं. 2646 दिनांक 29.03.2012			(xiii) भूमि सुधार संबंधी समिति
		(xiv) अता.प्र.सं. 6739 दिनांक 17.05.2012			(xiv) भूमिहीन लोगों को भू- आबंटन
		(xv) अता.प्र.सं. 302 दिनांक 09.08.2012			(xv) भूमि सुधार हेतु राष्ट्रीय परिषद
		(xvi) अता.प्र.सं. 4352 दिनांक 06.09.2012			(xvi) भूमि सुधार अधिनियम
		(xvii) अता.प्र.सं. 1014 दिनांक 29.11.2012			(xvii) भूमि सुधार नीति
		(xviii) अता.प्र.सं. 1261 दिनांक 12.12.2013			(xviii) भूमि सुधार नीति

क्रम सं.	जापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
		(xix) अता.प्र.सं. 3688 दिनांक 13.02.2014 (xx) अता.प्र.सं. 4231 दिनांक 20.02.2014 (xxi) अता.प्र.सं. 2723 दिनांक 12.03.2015 (xxii) ता.प्र.सं. 294 दिनांक 15.03.2018 (xxiii) अता.प्र.सं. 1398 दिनांक 20.09.2020			(xix) बंजर भूमि का विकास (xx) राष्ट्रीय भूमि सुधार परिषद (xxi) गरीबों को भूमि का आबंटन (xxii) भूमि सुधार (xxiii) राष्ट्रीय भूमि सुधार नीति 2013
2	90	अता.प्र.सं. 2997 दिनांक 16.03.2016		परमाणु ऊर्जा विभाग	हरीपुर से एनपीपी को अन्य स्थान पर ले जाना
3	91	अता.प्र.सं. 4112 दिनांक 18.08.2010		परमाणु ऊर्जा विभाग	यूरेनियम एवं प्लूटोनियम की खोज
4	92	(i) अता.प्र.सं. 2410 दिनांक 28.03.2012 (ii) अता.प्र.सं. 6496 दिनांक 16.05.2012 (iii) अता.प्र.सं. 3201 दिनांक 12.12.2012	कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन	कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग	(i) निजता का अधिकार संबंधी विधेयक (ii) निजता का अधिकार विधेयक (iii) निजता पर एक पृथक विधेयक

क्रम सं.	जापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
		(iv) अता.प्र.सं. 4154 दिनांक 19.12.2012 (v) अता.प्र.सं. 1714 दिनांक 09.12.2015			(iv) व्यक्तियों की निजता संबंधी पैनल (v) निजता का अधिकार विधेयक से छूट
5	93	अता.प्र.सं. 2536 दिनांक 09.07.2019	भारी उद्योग		नई राष्ट्रीय ऑटो नीति
6	94	अता.प्र.सं. 7114 दिनांक 08.05.2015	रक्षा	रक्षा अनुसंधान एवं विकास विभाग	बैटरी चालित रथ
7	95	अता.प्र.सं. 402 दिनांक 15.09.2020	ग्रामीण विकास	ग्रामीण विकास विभाग	कोरोना महामारी के कारण आर्थिक क्षति
8	96	ता.प्र.सं. 130 दिनांक 27.11.2019 (श्रीमती ज्योत्सना चरणदास महंत, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेलवे		रेल परियोजनाएं
9	97	अता.प्र.सं. 3988 दिनांक 17.07.2019	रेलवे		ब्रॉड गेज लाइनों के लिए सर्वेक्षण कार्य
10	98	अता.प्र.सं. 2929 दिनांक 11.03.2020	रेलवे		समर्पित मालवहन गलियारा

क्रम सं.	जापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
11	99	अता.प्र.सं. 2823 दिनांक 11.03.2020	रेलवे		रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं
12	100	अता.प्र.सं. 1277 दिनांक 25.11.2019	वित्त	व्यय विभाग	आई.एफ.ए. चार्टर का संशोधन
13	101	अता.प्र.सं. 1760 दिनांक 04.05.2016	रेलवे		रेलवे सुरक्षा बल का पुनर्गठन
14	102	अता.प्र.सं. 1663 दिनांक 26.07.2017	रेलवे		तेजस एक्सप्रेस
15	103	अता.प्र.सं. 3669 दिनांक 02.01.2019	रेलवे		तेलीचेरी-मैसूर रेललाइन
16	104	(i) अता.प्र.सं. 5148 दिनांक 24.04.2015  (ii) ता.प्र.सं. 189 दिनांक 06.05.2016	वित्त	राजस्व विभाग	(i) आयातों का अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन  (ii) कोयला आयातों का अधिक मूल्यांकन
17	105	ता.प्र.सं. 82 दिनांक 08.02.2017 (श्रीमती अपरूपा पोद्दार, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेलवे		सुरक्षा प्रयोगिकी

क्रम सं.	जापन सं.	प्रश्न/चर्चा संदर्भ	मंत्रालय	विभाग	संक्षिप्त विषय
18	106	अनुदान की मांगों के संबंध में सामान्य बजट (रेलवे) पर दिनांक 12.07.2019 की चर्चा	रेलवे		फ्रांस और चीन के साथ रेलवे द्वारा किए गए विभिन्न समझौता जापन और रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने हेतु रूस के साथ किया गया सहयोग जापन
19	107	ता.प्र.सं. 447 दिनांक 24.07.2019 (श्री रवि किशन, संसद सदस्य द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेलवे		पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकी
20	108	अता.प्र.सं. 5631 दिनांक 10.05.2012	रेलवे		रेलवे मेडिकल और नर्सिंग कॉलेज

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
जापन सं.98

विषय: विषय 'समर्पित मलवहन गलियारा' से संबंधित दिनांक 11.03.2020 के अतारांकित प्रश्न सं. 2929 के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध।

11 मार्च 2020 को श्री राजन विचारे, संसद सदस्य, ने रेल मंत्री से अतारांकित प्रश्न सं. 2929 पूछा। प्रश्न की विषय-वस्तु और मंत्री द्वारा दिया गया उत्तर अनुबंध में दिए गए हैं।

2 समिति द्वारा प्रश्न के उत्तर को आश्वासन माना गया था तथा रेल मंत्रालय को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है।

3. इस संबंध में रेल मंत्रालय ने अपने दिनांक 09 फरवरी, 2021 के का.जा. सं.3. 2019/इंफ्रा/14/6 के माध्यम से निम्नवत बताया:-

"रेल मंत्रालय ने हाल ही में निम्नलिखित मार्गों पर नए समर्पित फ्रेट कॉरिडोर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का निर्णय लिया है:

1. पूर्वी तट गलियारा- खड़गपुर से विजयवाड़ा
2. पूर्व-पश्चिम उप-गलियारा:
  - (i) भुसावल-वर्धा-नागपुर-राजखरस्वां-खड़गपुर-उलुबेरिया-दानकुनी
  - (ii) राजखरस्वां-कालीपहाड़ी-अंडाल
3. उत्तर-दक्षिण उप-गलियारा - विजयवाड़ा-नागपुर-इटारसी

"उपरोक्त नए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का कार्य माननीय सदस्य द्वारा 11-03-2020 को लोकसभा में उठाए गए प्रश्न से काफी पहले डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) को सौंपा गया था, इसलिए दिए गए उत्तर को आश्वासन नहीं माना जा सकता है।"

4. उपरोक्त के दृष्टिगत, मंत्रालय ने रेल राज्य मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का पुनः अनुरोध किया है।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है।

दिनांक: 27-08-2021

नई दिल्ली

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
11.03.2020 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2929 का उत्तर

समर्पित मालवहन गलियारा

2929. श्री राजन बाबूराव विचारे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सरकार की माल-वहन गलियारा हेतु कोई ठोस नीति है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) गत पांच वर्षों के दौरान निजी क्षेत्र को कितनी रेलगाड़ियां दी गई हैं; और
- (घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

(क) और (ख): वर्तमान में, रेल मंत्रालय लुधियाना से दानकुनी (1856 किमी) तक पूर्वी समर्पित माल गलियारा और दादरी से जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (1504 किमी) तक पश्चिमी समर्पित माल गलियारा नामक दो समर्पित माल गलियारों का कार्यान्वयन कर रहा है। इन गलियारों को दिसंबर 2021 तक चरणों में पूरा करने का लक्ष्य है। इसके अलावा रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित मार्गों पर नए समर्पित माल गलियारों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) शुरू करने का फैसला किया है।



1. पूर्व तट गलियारा- खड़गपुर से विजयवाड़ा
2. पूर्व-पश्चिम उप-गलियारा (i) भुसावल-वर्धा-नागपुर-राजखरसावां-खड़गपुर-उलुबेड़िया-दानकुनी, पूर्व-पश्चिम उप-गलियारा (ii) राजखरसावां-कालीपहाड़ी-अंडाल
3. उत्तर - दक्षिण उप-गलियारा - विजयवाड़ा- नागपुर-इटारसी।

(ग) और (घ): 28 फरवरी, 2014 को रेल मंत्रालय (एमओआर) और (डीएफसीसीआईएल) के बीच एक रियायती समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, डीएफसीसीआईएल को भारतीय रेल सहित प्राधिकृत रेलवे उपयोगकर्ताओं को डीएफसी नेटवर्क पर अपनी स्वयं की गाड़ी चलाने की अनुमति देने का आदेश दिया गया है।

\*\*\*\*\*

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
ज्ञापन सं. 99

विषय: "रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं" विषय से संबंधित दिनांक 11.03.2020 के अतारांकित प्रश्न सं. 2823 के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

\*\*\*\*\*

11 मार्च, 2020 को श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश और सुनील कुमार मंडल, संसद सदस्यों ने रेल मंत्री से अतारांकित प्रश्न सं. 2823 पूछा । प्रश्न की विषयमंत्री द्वारा औरवस्तु-र अनुबंध में दिए गए हैं ।दिया गया उत्तर

2 सन माना गया तथार को आश्वा के उत्तसमिति द्वारा प्रश्नरेल विभाग को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया हैं।

3. संबंध में इस, रेल विभाग ने दिनांक 19 जनवरी, 2021 के का सं. ज्ञा.2020/एसईसी(स्पे)/120/13 के माध्यम से निम्नवत् बताया:-

"रेलवे मंत्रालय द्वारा कुछ यात्री संबंधी अपराधों से निपटने के लिए अधिकृत अधिकारियों को सशक्त बनाने के लिए एक नीतिगत निर्णय लिया गया है। नीतिगत निर्णय का कार्यान्वयन चल रहा है और इसमें कानूनी प्रक्रिया का पालन करना और हितधारकों के साथ परामर्श करना शामिल है। कानूनी प्रक्रिया में कई चरणों को पूरा करना रेल मंत्रालय की क्षमता से परे है और इसमें काफी समय लगने की संभावना है।"

4. गतदृष्टि केउपरोक्त, मंत्रालय ने कृषि और किसान कल्याण राज्य मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध किया है ।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है ।

दिनांक: 27/08/2021

नई दिल्ली:

भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

11.03.2020 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2823 का उत्तर

रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं

2823. श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश:

श्री सुनील कुमार मंडल:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) पिछले एक वर्ष के दौरान यात्री रेलगाड़ियों को अवैध रूप से रोके जाने की जोन-वार/डिवीजन-वार कितनी घटनाएं हुई हैं;
- (ख) क्या सरकार रेलयात्रियों को होने वाली अनावश्यक परेशानी को रोकने हेतु और रेलगाड़ियों का सुगम संचालन सुनिश्चित करने हेतु एक निवारकोपाय के रूप में वर्तमान उदार प्रावधानों में संशोधन करके उन्हें कठोर बनाने पर विचार कर रही है;
- (ग) क्या रेलवे उक्त घटनाओं के दौरान दोषी व्यक्तियों को दंडित करने हेतु अपने जोनों का पुनःकठोर दिशानिर्देश जारी करने जा रही है; और
- (घ) विगत तीन वर्षों के दौरान रेलगाड़ियों में अवैध रूप से चेन खींचने के मामले में डिवीजन-वार कितने लोग दोषी पाए गए हैं?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

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

\*\*\*\*\*

रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाओं के संबंध में दिनांक 11.03.2020 को लोक सभा में श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश और श्री सुनील कुमार मंडल के अतारांकित प्रश्न सं. 2823 के भाग (क) से (घ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): भारतीय रेल पर वर्ष 2019 के दौरान चेन खींचकर यात्री गाड़ियों को अवैध रूप से रोकने के लिए दर्ज किए गए मामलों की संख्या का ज़ोन-वार ब्यौरा परिशिष्ट-1 के रूप में संलग्न है।

(ख) और (ग): रेल अधिनियम के अध्याय XV में निहित अपराधों में दंड बढ़ाने के लिए रेल अधिनियम में संशोधन का प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है। रेलवे सुरक्षा बल को यात्री गाड़ियों को रोकने के लिए अवैध रूप से अलार्म चेन पुलिंग में शामिल अपराधियों की गिरफ्तारी और उन पर मुकदमा चलाने के लिए "रेल अधिनियम, 1989" के तहत कानूनी शक्तियां सौंपी गई हैं। अवैध रूप से अलार्म चेन पुलिंग की समस्या को रोकने के लिए जोनल रेलवे को समय-समय पर अनुदेश, एडवाइजरी आदि जारी की जाती हैं, ताकि इस खतरे को नियंत्रित किया जा सके।

(घ): भारतीय रेल पर वर्ष 2017, 2018 और 2019 के दौरान गाड़ियों में अवैध रूप से चेन खींचने के लिए गिरफ्तार किए गए और दोषी ठहराए गए व्यक्तियों की संख्या का ज़ोन-वार ब्यौरा परिशिष्ट-11 के रूप में संलग्न है।

\*\*\*\*\*

रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाओं के संबंध में दिनांक 11.03.2020 को लोक सभा में श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश और श्री सुनील कुमार मंडल के अतारांकित प्रश्न सं. 2823 के भाग (क) के उत्तर से संबंधित परिशिष्ट-1

(क): भारतीय रेल पर वर्ष 2019 के दौरान गाड़ियों में अवैध रूप से अलार्म चेन खींचने के लिए दर्ज किए गए मामलों की संख्या निम्नानुसार है:-

गाड़ियों में अवैध रूप से अलार्म चेन खींचने के लिए दर्ज किए गए मामलों की संख्या	
क्षेत्रीय रेलें	दर्ज किए गए मामलों की संख्या
मध्य	4798
पूर्व	2702
पूर्व मध्य	5755
पूर्व तट	3119
उत्तर	4730
उत्तर मध्य	6950
पूर्वोत्तर	3933
पूर्वोत्तर सीमा	1719
उत्तर पश्चिम	3742
दक्षिण	1814
दक्षिण मध्य	2054
दक्षिण पूर्व	952
दक्षिण पूर्व मध्य	1953
दक्षिण पश्चिम	614
पश्चिम	3662
पश्चिम मध्य	3705

\*\*\*\*\*

रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाओं के संबंध में दिनांक 11.03.2020 को लोक सभा में श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश और श्री सुनील कुमार मंडल के अतारांकित प्रश्न सं. 2823 के भाग (घ) के उत्तर से संबंधित परिशिष्ट-1।

(घ): भारतीय रेल पर वर्ष 2019 के दौरान अवैध रूप से चेन खींचने के मामलों में शामिल गिरफ्तार किए गए और दोषी ठहराए गए व्यक्तियों की ज़ोन-वार संख्या निम्नानुसार है:-

ज़ोनल रेलवे	वर्ष	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या	दोषी ठहराए गए व्यक्तियों की संख्या
मध्य	2017	3826	3615
	2018	3378	3269
	2019	4586	4300
पूर्व	2017	1280	1155
	2018	1851	1692
	2019	2617	2246
पूर्व मध्य	2017	4043	4043
	2018	5325	5325
	2019	6114	6114
पूर्व तट	2017	1643	1631
	2018	2581	2562
	2019	2871	2470
उत्तर	2017	3455	2996
	2018	3852	3102
	2019	4554	3452
उत्तर मध्य	2017	4555	3719
	2018	5409	4312
	2019	6937	5414
पूर्वोत्तर	2017	3659	3389
	2018	3618	3189
	2019	2683	2340
पूर्वोत्तर सीमा	2017	362	319
	2018	1015	974
	2019	1759	1694
उत्तर पश्चिम	2017	1753	1753

	2018	3314	3312
	2019	3713	3679
दक्षिण	2017	1240	1224
	2018	1565	1318
	2019	1810	1374
दक्षिण मध्य	2017	1587	1587
	2018	2241	2241
	2019	1850	1456
दक्षिण पूर्व	2017	524	406
	2018	884	771
	2019	822	745
दक्षिण पूर्व मध्य	2017	716	715
	2018	1907	1902
	2019	1953	1740
दक्षिण पश्चिम	2017	284	284
	2018	451	451
	2019	614	608
पश्चिम	2017	1765	1739
	2018	2959	2933
	2019	3577	3425
पश्चिम मध्य	2017	5479	5213
	2018	5512	5208
	2019	3602	3425

\*\*\*\*\*

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
जापन सं.100

विषय: विषय ' आई एफ चार्टर का संशोधन' से संबंधित दिनांक 25.11.2019 के अतारंकित प्रश्न सं. 1277 के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

----

25 नवम्बर,2019 को श्रीमती रीता बहुगुणा जोशी,संसद सदस्य, ने वित्त मंत्री से अतारंकित प्रश्न सं. 1277 पूछा । प्रश्न की विषय-वस्तु और मंत्री द्वारा दिया गया उत्तर अनुबंध में दिए गए हैं ।

2. समिति द्वारा प्रश्न के उत्तर को आश्वासन माना गया था तथा वित्त मंत्रालय को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है ।

3. इस संबंध में वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने अपने दिनांक 20 जुलाई , 2021 के का.जा. संख्या 2(19)/ई.कोर्ड/2019 के माध्यम से निम्नवत बताया:-

"श्रीमती रीता बहुगुणा जोशी द्वारा पूछे गए प्रश्न का बिंदु (ए) और (बी) केवल 2005-06 के आईएफए चार्टर कार्यों की संशोधन का विवरण प्राप्त करने के बारे में था , यदि यह इस विभाग द्वारा किया जा रहा था। इसलिए,मामले की वर्तमान स्थिति के साथ आईएफए चार्टर के संशोधन के लिए की गई कार्रवाई के बारे में प्रासंगिक जानकारी (यानी, सिफारिशों की विभाग में वर्तमान में जांच की जा रही है) उत्तर में प्रदान किया गया था। उत्तर में दी गई जानकारी पूछे गए प्रश्न के संबंध में सभी मामलों में पूर्ण है।

वर्तमान में विभाग में जांच की जा रही सिफारिशों के बयान को पूछे गए प्रश्न के संबंध में उत्तर के साथ समग्र रूप से पढ़ा जा सकता है । चूंकि माननीय राज्य मंत्री (वित्त) ने बाद के चरण में कोई जानकारी उपलब्ध कराने के लिए कोई सूचना नहीं दी है, प्रश्न का उत्तर या उपर्युक्त कथन को आश्वासन के रूप में नहीं माना जा सकता है।"

4. उपरोक्त के दृष्टिगत, मंत्रालय ने वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध किया है ।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है ।

दिनांक:27-08-2021

नई दिल्ली



भारत सरकार  
वित्त मंत्रालय  
व्यय विभाग

लोक सभा  
लिखित प्रश्न संख्या - 1277

सोमवार, 25 नवम्बर, 2019/4 अद्यहायण, 1941 (शक)

आईएफए चार्टर का संशोधन

1277. प्रो० रीता बहुगुणा जोशी:

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा 2005-06 के आईएफए चार्टर फंक्शन को कार्य की जटिलता को देखते हुए संशोधित किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या मंत्रालय में सरकार के संगठित लेखा और वित्त सेवाओं के आईएफए पदों को सीमित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

उत्तर

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अनुराग सिंह ठाकुर)

(क) और (ख): जी, हां। व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय ने वर्ष 2006 में भारतीय अर्थव्यवस्था में और विश्व में उस समय हो रहे परिवर्तनों से तालमेल बनाए रखने के उद्देश्य से वित्त सलाहकारों के लिए पुनःपरिभाषित चार्टर जारी किया था। वर्ष 2006 से, मध्यवर्ती वर्षों में सरकार के अपने कार्य संचालन के तरीके में अभिनव परिवर्तनों से सामंजस्य स्थापित करने के लिए वित्त सलाहकारों के पुनःपरिभाषित चार्टर-2006 के पुनरावलोकन के लिए जून, 2018 में वित्त सलाहकारों की समिति गठित की गई थी। समिति ने अन्य वित्त सलाहकारों और हितधारकों के साथ गहन बातचीत के बाद अपनी रिपोर्ट और सिफारिशें प्रस्तुत कर दी हैं। इन सिफारिशों की इस समय विभाग में जांच की जा रही है।

(ग) और (घ): जी, नहीं। आईएफए पदों को सरकार के संगठित लेखाओं और वित्त सेवाओं तक सीमित करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

\*\*\*\*\*

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
ज्ञापन सं.104

**विषय:** विषय ' आयातों का अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन' से संबंधित दिनांक 24.04.2015 के (I)अतारांकित प्रश्न सं. 5148; और 'कोयला आयातों का अतिमूल्यांकन' से संबंधित दिनांक 06.06.2016 के (II) तारांकित प्रश्न सं. 189 के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

क्रम संख्या(i) और (ii) में उपर्युक्त उल्लिखित प्रश्न श्री राजेश रंजन , श्री निनोंग एरिंग , श्री ज्योतिरादित्य एम् सिंधिया, संसद सदस्यों और कुमारी सुष्मिता देव संसद सदस्य, द्वारा क्रमशः वित्त मंत्री ( राजस्व विभाग ) से पूछा गया था। प्रश्न की विषय-वस्तु और मंत्री द्वारा दिया गया उत्तर अनुबंध(i) और (ii) में दिए गए हैं ।

2. समिति द्वारा प्रश्न के उत्तर को आश्वासन माना गया था तथा वित्त मंत्रालय को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा किया जाना है ।

3. इस संबंध में वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) ने अपने दिनांक15.01.2016 के वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) के का.ज्ञा. एफ. सं. 391/39/2015-सीमाशुल्क (एएस) द्वारा क्रमांक (1) में उल्लिखित आश्वासन को निम्नलिखित आधार पर छोड़ने का अनुरोध किया है:-

"यह सूचित किया जाता है कि राजस्व आसूचना महानिदेशालय (डीआरआई) ने इंडोनेशिया से आयातित कोयले के ओवर-इनवॉइसिंग के मामलों का पता लगाया है। कोयले की इनवॉइसिंग सिंगापुर, दुबई, हांगकांग, ब्रिटिश वर्जिन आइलैंड्स आदि में स्थित अनेक मध्यस्थ फार्मों के माध्यम से की गई है। विदेशी प्रशासन से ऐसे अंतरराष्ट्रीय प्रश्नों के लिए उपलब्ध उपकरणों के दायरे में इन देशों से साक्ष्य इकट्ठा करने का प्रयास किया जा रहा है, जो प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं को देखते हुए यह एक समय लेने वाली प्रक्रिया है। इसलिए, यह एक समय लेने वाली प्रक्रिया है और कोयले के आयात के अधिक चालान के इन मामलों में जांच पूरी करने में काफी समय लग सकता है। उपरोक्त दिए गए तथ्यों को देखते हुए, यह अनुरोध किया जाता है कि सरकारी आश्वासनों पर समिति, लोक सभा से अनुरोध है कि 24.04.2015 को दिए गए यूएसक्यू नंबर 5148 के उक्त संसदीय आश्वासन को 'अतिमूल्यांकन और आयात के अवमूल्यन' के संबंध में, विशेष रूप से इस तरह की विदेशी जांच में जांच एजेंसियों की सीमाओं को ध्यान में ध्यान में रखते हुए छोड़ दें।"

4. क्रमांक (1) में उपर्युक्त उल्लिखित आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध समिति ने 06 अक्टूबर, 2016 को आयोजित अपनी बैठक में स्वीकार नहीं किया। तदनुसार समिति ने अपनी 58 वां प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा )11 अप्रैल, 2017 को प्रस्तुत किया और मंत्रालय से अनुरोध किया कि मामले को इसके तार्किक निष्कर्ष तक पहुंचाने के लिए विनिर्दिष्ट समय सीमा के अंतर्गत तत्परता से कार्यवाही करे ।

5. तथापि, वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) के दिनांक 29, जुलाई 2021 के का.जा. एफ. सं. 391/39/2015-सीमाशुल्क (एएस) और दिनांक 04 अगस्त, 2021 के का.जा. एफ. सं. 391/38/2016- सीमा शुल्क (एएस) ने फिर से क्रम संख्या (i) और (ii) में उल्लिखित दोनों आश्वासनों को छोड़ने का अनुरोध निम्नलिखित आधारों पर किया है :-

"राजस्व खुफिया निदेशालय (डीआरआई) इंडोनेशिया से आयातित कोयले के अधिक चालान के मामलों की जांच कर रहा है और जांच अभी भी प्रगति पर है। साथ ही,इसे कृपया नोट किया जाए कि आश्वासन 2016 से लंबित है और इसके जल्द पूरा होने की संभावना नहीं है क्योंकि यह विदेशी सरकारों से जानकारी प्राप्त करने पर निर्भर है।"

6.उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, मंत्रालय ने वित्त मंत्रालय (राजस्व) में राज्य मंत्री के अनुमोदन से फिर से समिति से आश्वासनों को छोड़ने का अनुरोध किया है।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है ।

दिनांक:- 27|08|2021  
नई दिल्ली

भारत सरकार  
वित्त मंत्रालय  
राजस्व विभाग

\*\*\*\*

लोक सभा  
अतारांकित प्रश्न संख्या 5148

(जिसका उत्तर शुक्रवार, 24 अप्रैल, 2015/4 वैशाख, 1937 (शक) को दिया जाना है)

आयातों का अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन

5148. श्री राजेश रंजन:  
श्री निनोंग इरिंग:  
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) विगत तीन वर्षों के दौरान आयात किए गए कोयले और शराब की मात्रा और मूल्य कितना है;
- (ख) क्या राजस्व आसूचना निदेशालय ने भारतीय कम्पनियों द्वारा इंडोनेशिया से आयातित कोयले के अतिमूल्यांकन शराब बनाने वाली कम्पनियों द्वारा शराब के आयात के अल्पमूल्यांकन और इन दोनों मामलों में विदेशों में जमा किए गए धन के गबन के मामलों का पर्दाफाश किया है;
- (ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और दोषियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है;
- (घ) राजकोष में कंपनी-वार कितनी अनुमानित राजस्व हानि हुई है; और
- (ङ.) भविष्य में ऐसी घटना को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

जारी...2/-

उत्तर

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री जयंत सिन्हा )

(क): विगत तीन वर्षों के दौरान भारत में आयातित कोयले और शराब का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

वित्त वर्ष	आयातित शराब का मूल्य (करोड़ रूपए में)	आयातित कोयले का मूल्य (करोड़ रूपए में)
2012-13	1169.28	69387.41
2013-14	1524.82	65407.49
2014-15	1788.00	56121.92

(ख), (ग) एवं (घ): जी, हां। राजस्व आसूचना निदेशालय (डीआरआई) इंडोनेशिया से आयातित कोयले के बाह्यिक राशि के बीजक तैयार करने के मामले की जांच कर रहा है जिसमें अनेक भारतीय कंपनियां शामिल हैं। जांच प्रारम्भिक स्तर पर है तथा उसमें अंतर्ग्रस्त सही राशि को परिभाषित करना समयपूर्व होगा। विगत तीन वर्षों के दौरान डीआरआई द्वारा पता लगाए गए शराब कंपनियों द्वारा आयातित शराब के अल्पमूल्यांकन का ब्यौरा अनुबंध-क के अनुसार है।

(ङ): डीआरआई सहित सीमाशुल्क के सभी क्षेत्रीय कार्यालयों को इस विषय पर संवेदनशील बनाया गया है ताकि अतिमूल्यांकन/अल्पमूल्यांकन की ऐसी घटनाओं को रोका जा सके।

\*\*\*\*

'आयातों के अतिमूल्यांकन और अल्पमूल्यांकन' संबंधी लोकसभा के अतारांकित प्रश्न संख्या 5148 जिसका उत्तर दिनांक 24.4.2015 को दिया जाता है

अनुबंध-क

गत 3 वर्षों के दौरान राजस्व आसूचना निदेशालय (डीआरआई) द्वारा पता लगाए गए शराब कंपनियों द्वारा आयातित शराब के अल्पमूल्यांकन का ब्यौरा

वर्ष	कंपनी का नाम	पता लगाए गए मामलों की संख्या	अल्पमूल्यांकन (करोड़ रूपए में)	अंतर्ग्रस्त शुल्क (करोड़ रूपए में)
2012-13	-	-	-	-
2013-14	विलियम ग्रॉन्ड गंम	1	0.60	1.00
2014-15	परनांद रिफाईंड इंडिया प्रा. लि.	1	140.00	225.00
	त्रायजिया इंडिया प्रा. लि.	1	47.00	75.00
	गंगम इंडी इंडिया प्रा. लि.	1	0.75	1.20

\*\*\*\*

भारत सरकार  
वित्त मंत्रालय  
राजस्व विभाग

\*\*\*

लोक सभा  
तारांकित प्रश्न संख्या \*189

(जिसका उत्तर शुकवार, 6 मई, 2016/16 वैशाख, 1938 (शक) को दिया जाना है)

कोयला आयातों का अधिक मूल्यांकन

\*189. कुमारी सुष्मिता देव :

क्या वित्त मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कम/अधिक मूल्यांकित आयातों के मामलों की निगरानी करने और इनका पता लगाने के लिए विद्यमान तंत्र क्या है और किन प्रमुख मामलों की जांच की गई है;

(ख) क्या राजस्व आसूचना निदेशालय ने हाल ही में अपने सीमा शुल्क कार्यालयों को अधिक मूल्यांकन हेतु कोयला आयातों की जांच करने के लिए एक राष्ट्रव्यापी चेतावनी जारी की है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या विद्युत उत्पादन करने वाली कई कंपनियां और व्यापारी कोयले का आयात कर रहे हैं और अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रचलित मूल्य से भी अधिक कोयले के आयात मूल्य को बढ़ाकर दर्शा रहे हैं, यदि हां, तो तत्संबंधी कम्पनी-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार इस आशंकित घोटाले की कार्यविधि की जांच करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ.) भविष्य में ऐसी धोखाधड़ी को रोकने के लिए सरकार का विचार क्या अन्य कदमों को उठाने का है?

उत्तर

वित्त मंत्री (श्री अरूण जेटली)

(क) से (ङ.) : एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

\*\*\*\*\*

**दिनांक 6.5.2016 को उत्तर के लिए लोक सभा तारांकित प्रश्न संख्या \*189 के उत्तर में संदर्भित विवरण**

(क) आयात के कम मूल्यांकन/अधिक मूल्यांकन के मामले प्राप्त आसूचनाओं के आधार पर दर्ज किए जाते हैं। इसके अतिरिक्त, जोखिम प्रबंध प्रणाली (आरएमएस) आयात प्रेषणों को जोखिम मापदण्डों के आधार पर प्रतिबंधित करती है। यह विभाग, मूल्यांकन महानिदेशालय, केन्द्रीय उत्पादशुल्क एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी) के माध्यम से देश भर में सीमाशुल्क के भिन्न-भिन्न स्थलों से आयातीत वस्तुओं के मूल्यांकन की प्रवृत्ति की निगरानी करता है। मूल्यांकन महानिदेशालय, जहां कहीं अपेक्षित हो, चेतावनी अथवा मूल्यांकन दिशा-निर्देश भी जारी करता है। वर्ष 2015-16 में, विभाग ने कम मूल्यांकन के 12 बड़े मामलों की जांच की है (जिनमें से प्रत्येक में 1 करोड़ से अधिक की ड्यूटी शामिल है) जिसमें लगभग 135.70 करोड़ की कुल ड्यूटी शामिल है।

(ख) जी हां। क्षेत्रीय कार्यालयों को संवेदनशील बनाने के लिए कार्य-प्रणाली परिपत्र, जो गोपनीय प्रकृति के होते हैं, समय-समय पर जारी किए जाते हैं।

(ग) जी हां। इस मामले की अभी जांच चल रही है।

(घ) तथा (ङ.) सरकार ने मौजूदा कानूनों के अनुसार जहां कहीं भी कम या अधिक मूल्यांकन के मामले नोट किए हैं उनमें पहले ही जांच आरंभ कर दी है। भविष्य में ऐसे गैर-कानूनी आयात को रोकने के लिए, राजस्व आसूचना महानिदेशालय, मूल्यांकन महानिदेशालय तथा क्षेत्रीय कार्यालय ऐसे मामलों पर निरंतर (सतर्कता) नज़र बनाए रखते हैं। जांच के आधार पर कानून के अंतर्गत अपेक्षित कार्रवाई की जाती है।

\*\*\*\*\*



लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
जापन सं. 105

**विषय:** विषय 'सुरक्षा प्रौद्योगिकी' से संबंधित दिनांक 08 फरवरी, 2017 के तारांकित प्रश्न सं. 82 (श्रीमती अपरूपा पोद्दार, संसद सदस्य द्वारा पूछे गए पूरक प्रश्न) के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

08 फरवरी, 2017 को श्री टी. राधाकृष्णन और श्री एस. आर. विजय कुमार संसद सदस्यों ने रेल मंत्री से तारांकित प्रश्न सं. 82 पूछा । प्रश्न की विषय-वस्तु और मंत्री द्वारा दिया गया उत्तर अनुबंध में दिए गए हैं ।

2. चर्चा के दौरान, श्रीमती अपरूपा पोद्दार, संसद सदस्य ने रेल मंत्री से निम्नलिखित पूरक प्रश्न पूछा:-

में जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार ने पिछले तीन वर्षों में रेलवे के सुरक्षा तंत्र का आकलन करने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है। यदि हाँ, तो इसका ब्यौरा क्या है।

मैंने अपने क्षेत्र में स्थित कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना के बारे में कई बार लिखा है लेकिन यह परियोजना अभी भी लंबित है। रेल मंत्रालय ने राज्य सरकार को सबसे पहले उस क्षेत्र में अतिक्रमण हटाने के लिए पत्र लिखा है। राज्य सरकार ने पहले ही इसकी मंजूरी दे दी है लेकिन अभी तक यह परियोजना लंबित है।

3. उत्तर में तत्कालीन रेल मंत्री (श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु) ने निम्नवत बताया:-

हमने तय किया है कि हम उन पर दोतरफा तरीके से हमला करेंगे। हमने 1 अप्रैल से गैर-एलएचबी कोचों का निर्माण बंद कर दिया है। हम शेष 50,000 कोचों की रेट्रोफिटिंग करेंगे। जैसा कि आपने सर्वेक्षण के संबंध में कहा, इसका कपलिंग करने के बाद हम चार से पाँच वर्षों में इस कार्य को पूरा कर लेंगे। आप समझ सकते हैं कि देश में केवल 10% एलएचबी कोच चलते हैं। हम इसपर काम करेंगे।

मैं आपके द्वारा आपके निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में उठाए गए मुद्दे पर विचार करूँगा। मेरे पास अभी इस संबंध में ब्यौरा उपलब्ध नहीं है।

4. समिति द्वारा प्रश्न के उत्तर को आश्वासन माना गया था तथा रेल मंत्रालय को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है ।

5. इस संबंध में रेल मंत्रालय ने अपने दिनांक 06 फरवरी, 2019 के का.जा. सं. 2017/एम(सी)/442/13 (आश्वासन) के माध्यम से इस आश्वासन को निम्नलिखित आधार पर छोड़ने का अनुरोध किया है:-

भारतीय रेलवे अब अप्रैल, 2021 से केवल एलएचबी कोच का निर्माण कर रहा है। सभी कोच उत्पादन इकाइयों में दिसंबर, 2018 तक लगभग 10000 एलएचबी कोचों का निर्माण किया जा चुका है। आईसीएफ स्क्रू कपलिंग कोचों में सीबीसी की रेट्रोफिटिंग के परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे में गंभीर परिचालन संबंधी समस्याएं आई हैं जैसे कि कोचों की कमी, स्क्रू कपलिंग जैसे कोचों के साथ सीबीसी की गैर-विनिमेयता आदि। इसके अलावा, एलएचबी कोचों के बड़े पैमाने पर प्रसार के साथ यानि प्रति वर्ष लगभग 4000 कोचों के निर्माण के साथ आईसीएफ ट्रेनों का एलएचबी ट्रेनों में तेजी से रूपांतरण हो रहा है।

6. समिति द्वारा 31 जुलाई, 2020 को हुई बैठक में आश्वासनों को छोड़ने के लिए किए गए अनुरोध पर विचार किया गया और यह निर्णय लिया गया कि आश्वासनों को नहीं छोड़ा जाएगा। समिति ने तदुसार 09 मार्च, 2021 को अपनी अट्टाईसवीं रिपोर्ट (17वीं लोक सभा) प्रस्तुत की और बताया कि आश्वासन तीन विषयों से संबंधित है जैसे रेलवे के सुरक्षा तंत्र का आकलन करने के लिए सर्वेक्षण, लिके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोच के रूप में इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) कोचों की रेट्रोफिटिंग और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना का कार्यान्वयन। यह देखते हुए कि मंत्रालय ने सुरक्षा सर्वेक्षण और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना के बारे में कुछ नहीं कहा है, समिति ने इच्छा व्यक्त की कि मंत्रालय सम्मिलित प्रयासों से सुरक्षा सर्वेक्षण और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना को मामले को समयबद्ध तरीके से आगे बढ़ाए ताकि इस कार्य में कोई बाधा ना आए और आश्वासनों को शीघ्रता से लागू किया जा सके।

7. तथापि, रेल मंत्रालय ने अपने दिनांक 06 फरवरी, 2019 के का.जा. सं. 2017/एम(सी)/442/13 (आश्वासन) के माध्यम से निम्नवत बताया:-

भारतीय रेलवे अब अप्रैल 2018 से केवल एलएचबी कोच का निर्माण कर रहा है। सभी कोच इकाइयों में फरवरी, 2021 तक लगभग 22,000 एलएचबी कोचों का निर्माण किया जा चुका है।

आईसीएफ स्क्रू कपलिंग कोचों में सीबीसी की रेट्रोफिटिंग के परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे में गंभीर परिचालन संबंधी समस्याएं आई हैं जैसे कि कोचों की कमी, स्क्रू कपलिंग जैसे कोचों के साथ सीबीसी की गैर-विनिमेयता आदि। इसके अलावा, एलएचबी कोचों के बड़े पैमाने पर प्रसार के साथ यानि प्रति वर्ष लगभग 4000 कोचों के निर्माण के साथ

आईसीएफ ट्रेनों का एलएचबी ट्रेनों में तेजी से रूपांतरण हो रहा है जिसके कारण आईसीएफ स्कू कपलिंग कोचों में सीबीसी के रेट्रोफिटमेंट की आवश्यकता समाप्त हो गई है।

8. उपरोक्त के दृष्टिगत, मंत्रालय ने रेल मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का पुनः अनुरोध किया है।

समिति के पुनःविचार हेतु प्रस्तुत है।

दिनांक: 27.08.2021

नई दिल्ली

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
तारांकित प्रश्न सं. 82  
08.02.2017 को दिया जाने वाला उत्तर

सुरक्षा प्रौद्योगिकी

\*82 श्री टी. राधाकृष्णन:

श्री एस. आर. विजय कुमार:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे ने रेलगाड़ियों के पटरी से उतर जाने की हाल की दो घटनाओं के परिणामस्वरूप यात्री सुरक्षा सुनिश्चित करने और मानव चालित प्रणालियों पर निर्भरता कम करने हेतु युद्ध स्तर पर नवीनतम सुरक्षा प्रौद्योगिकी को अपनाने का निर्णय लिया है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितना धन व्यय किए जाने की संभावना है;
- (ग) इस प्रौद्योगिकी को कब तक उपयोग में लाए जाने की संभावना है;
- (घ) क्या रेलवे का विचार सुरक्षा प्रणाली का आकलन करने और उसे बेहतर बनाने हेतु विदेशी सहायता प्राप्त करने का भी है; और
- (ङ.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और विशेष रेल सुरक्षा निधि की वर्तमान स्थिति क्या है?

उत्तर

रेल मंत्री (श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु)

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

\*\*\*\*\*

सुरक्षा प्रौद्योगिकी के संबंध में दिनांक 08.02.2017 को लोक सभा में श्री टी. राधाकृष्णन और श्री एस.आर. विजय कुमार द्वारा पूछे जाने वाले तारांकित प्रश्न संख्या 82 के भाग (क) से (ड़) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (ग): भारतीय रेलवे गाड़ी परिचालन में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान करती है। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं 2006-07 के 195 से घटकर 2014-15 में 135 रही और इसमें और गिरावट आई तथा 2015-16 में परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 107 रही। परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 2015-16 और 2016-17 (1 अप्रैल, 2016 से 6 फरवरी, 2017 तक) के दौरान 95 के स्तर पर बनी रही। प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर दुर्घटनाएं, जो संरक्षा का एक महत्वपूर्ण संसूचक है, 2006-07 के 0.23 से घटकर 2014-15 में 0.11 रहा और इसमें और कमी आई तथा यह 2015-16 में 0.10 (लगभग) हो गई। गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए निरंतर हर संभव प्रयास किए जाते हैं जिसमें प्रौद्योगिकी को अपग्रेड करना भी शामिल है।

रेलवे दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए नियमित तौर पर आधुनिक प्रौद्योगिकी को अपना रही है।

भारतीय रेलों पर दुर्घटनाओं को कम करने के लिए किए गए संरक्षा उपाय:

भारतीय रेलवे दुर्घटनाओं को माँटे तौर पर निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत करती है:

- (i) टक्कर
- (ii) गाड़ी का पटरी से उतरना
- (iii) समपारों पर दुर्घटनाएं
- (iv) गाड़ियों में आग लगना
- (v) विविध/अन्य दुर्घटनाएं

1. टक्कर होना

टक्कर होना वह दुर्घटना है जिसमें सिगनल प्रणालियों की खराबी अथवा मानवीय गलती के कारण सिगनल पार करने के कारण दो गाड़ियों की टक्कर हो जाए।

टक्कर लगने की दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए किए गए उपाय, जिसमें विभिन्न नई प्रौद्योगिकियों को अपनाना शामिल है।

भारतीय रेलों पर ड्राइवरों के लिए (लोको पायलटों के लिए) दुर्घटनाओं से बचने के लिए आटोमैटिक ट्रेन प्रोटैक्शन सिस्टम की तकनीकी सहायता को उपलब्ध संसाधनों के भीतर उत्तरोत्तर अपनाया गया है। इसमें उच्च घनत्व वाले मार्गों/उपनगरीय खंडों को प्राथमिकता प्रदान की जाती है। इन प्रौद्योगिकी सहायता उपकरणों में निम्नलिखित शामिल हैं:

टक्कर से बचने तथा लोको पायलटों की सतर्कता की जांच करने के लिए विजिलेंस कंट्रोल डिवाइस (वीसीडी)

- विजिलेंस कंट्रोल डिवाइस एक ऐसी प्रणाली है जिसे रेल इंजनों में मुहैया कराया जाता है यह डिवाइस, ड्राइवर द्वारा गाड़ी चलाते समय किए जाने वाले सभी सामान्य कार्यकलापों जैसे कि थोटल हैण्डल, ब्रेकिंग, हार्न आदि के माध्यम से उसकी सतर्कता को मॉनीटर करता है। यदि लोको पायलट कुछ निश्चित समय तक कोई कार्यकलाप नहीं करता है तो उसे आडियो-विज्युवल इंडीकेशन प्राप्त होते हैं और यदि वह तब भी कोई प्रतिक्रिया नहीं करता है तो एमरजेंसी ब्रेक स्वतः लग जाते हैं। अब भारतीय रेलों पर सभी डीजल और इलैक्ट्रिकल लोकोमोटिवों में वीसीडी मुहैया करा दिए गए हैं।

लोको पायलटों को सिमुलेटर आधारित प्रशिक्षण: लोको पायलटों की ड्राइविंग कौशल तथा प्रतिक्रिया समय में सुधार करने के लिए उन्हें सिमुलेटर आधारित प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

आटोमैटिक ट्रेन प्रोटैक्शन (एटीपी) सिस्टम :

ट्रेन प्रोटैक्शन वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस)

- ट्रेन प्रोटैक्शन एण्ड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस): ट्रेन प्रोटैक्शन एण्ड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस) ड्राइवर को गलती से खतरे पर सिगनल को पार करने अथवा अधिक गति के कारण जिससे टक्कर हो सकती है, उत्पन्न संरक्षा जोखिम को कम करने के लिए सिद्ध यूरॉपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम (ईटीसीएस एल-1) प्रौद्योगिकी पर आधारित है।

- i) टीपीडब्ल्यूएस, दक्षिण रेलवे के उपनगरीय खण्ड पर चेन्नई से गुम्मिडिपुण्डी (50 मार्ग किमी.) तथा चेन्नई (बेसिन ब्रिज) से अराक्कोणम (67 मार्ग किमी.) पर कार्य कर रहा है।
- ii) दिल्ली से आगरा (200 मार्ग किमी.) के गैर उपनगरीय खण्ड, और
- iii) कोलकाता मेट्रो पर कवि सुभाष से दमदम (25 मार्ग किमी.) खण्ड पर

टीपीडब्ल्यूएस कार्य 3330 मार्ग किमी. पर स्वीकृत किया गया है। पहले चरण में पूर्व, दक्षिण पूर्व, उत्तर, दक्षिण तथा दक्षिण मध्य रेलों पर 1240 मार्ग किमी. पर उपनगरीय खण्डों पर कार्यान्वयन के लिए शुरू किया गया है।

ट्रेन कॉलिजन एवायडेन्स सिस्टम (टीसीएस):

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन ने भारतीय वेंडरों के साथ मिलकर कम लागत पर एक संरक्षा प्रणाली, जिसे ट्रेन कॉलिजन एवायडेन्स सिस्टम (टीसीएस) कहा जाता है, को देश में ही विकसित करने की एक पायलट परियोजना शुरू की है। टीसीएस, ट्रेक साइड से लोकोमोटिव की ओर मूवमेंट आथारिटी के ट्रांसमिशन के लिए रेडियो कम्यूनिकेशन का इस्तेमाल करता है। इस सिस्टम का लक्ष्य गाड़ी के खतरे पर सिगनल पार करने अथवा गाड़ी के ड्राइवर द्वारा अधिक गति से गाड़ी चलाए जाने के कारण होने वाली गाड़ी दुर्घटना से बचाने की क्षमता मुहैया कराना है। इस सिस्टम में लोकोमोटिव कैब में सिगनल सिस्टम को प्रतिबिम्बित करने की विशेषता है।

टीसीएस की सफल अवधारणा प्रमाणित हो जाने के बाद अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन ने दक्षिण मध्य रेलवे के लिंगमपल्ली-विकाराबाद-वाडी-बिदर (250 मार्ग किमी.) खंड पर प्रायोगिक आधार पर टीसीएस का विस्तारित फील्ड परीक्षण शुरू किया है। सभी फील्ड कार्यों के पूरा हो जाने के बाद सात जोड़ी यात्री गाड़ियों पर उपकरणों के इस्तेमाल संबंधी परीक्षण शुरू किए गए हैं। स्वतंत्र संरक्षा मूल्यांकनकर्ता द्वारा इस सिस्टम की संरक्षा प्रमाणन का कार्य भी शुरू कर दिया गया है।

टक्कर से बचने के लिए किए गए अन्य उपाय

- दिसम्बर 2016 तक 5551 स्टेशनों पर मानवीय गलती की संभावना को समाप्त करने के लिए प्वाइंट्स और सिगनलों के केन्द्रीकृत परिचालन के साथ इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रानिक इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
- दिसम्बर, 2016 तक लगभग 5751 स्टेशनों पर पूर्ण रेलपथ परिपथन का कार्य पूरा किया गया है ताकि कर्मचारी के बजाय इलेक्ट्रिकल उपायों द्वारा ट्रैक आक्यूपेंसी का पता लगाया जा सके जिससे संरक्षा बढ़े।
- ब्लॉक खंड की स्वतः क्लिरेंस के लिए एक्सेल कॉउटर (बीपीएसी)- गाड़ी का पूर्ण आगमन सुनिश्चित करने और लाइन क्लीयर प्रदान करने से पूर्व यह सुनिश्चित करने कि स्टेशन पर कोई वाहन नहीं रह गया है, दिसम्बर, 2016 तक 4894 ब्लॉक खंडों पर इसकी व्यवस्था की गई है।
- लेबल क्रॉसिंग गेटों की इंटरलॉकिंग, दुर्घटनाओं से बचने के लिए सिगनल वाले लेवल क्रॉसिंगों पर सुरक्षा के लिए दिसम्बर, 2016 तक 10929 गेटों पर उत्तरोत्तर इसकी व्यवस्था की गई है।
- स्टैण्डर्ड-II(आर) के साथ सिगनल व्यवस्था की इंटरलॉकिंग; सितम्बर, 2016 तक 4854 स्टेशनों पर सिगनल प्रणाली की इंटरलॉकिंग को अपग्रेड करके स्टैण्डर्ड-I से स्टैण्डर्ड-II (आर) कर दिया है।
- आशोधित ऑटोमैटिक सिगनल; कोहरे के दौरान सुरक्षित गाड़ी परिचालन के लिए उत्तर मध्य रेलवे तथा उत्तर रेलवे के सभी ऑटोमैटिक ब्लॉक सिगनल खंडों पर आशोधित ऑटोमैटिक सिगनल प्रणाली की व्यवस्था कर दी गई है।

2. गाड़ी का पटरी से उतरना:

गाड़ी के पटरी से उतरने की घटनाएं वह दुर्घटनाएं हैं जिनमें गाड़ी अपने निर्धारित मार्ग अर्थात् रेल पथ से उतर जाती है।



गाड़ी के पटरी से उतरने की दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए किए गए उपाय, जिनमें नई प्रौद्योगिकी को भी अपनाना शामिल है।

1) रेलपथ और पुल

- रेलपथ नवीकरण- रेलपथ नवीकरण एक सतत् चलने वाला कार्य है और जब कोई रेलपथ खंड आयु एवं हालत के आधार पर नवीकरण के लायक हो जाता है, उसका नवीकरण किया जाता है। रेलपथ नवीकरण के कार्य की योजना प्रत्येक वर्ष अग्रिम में बनाई जाती है और रेलपथ की हालत और निधि की समग्र उपलब्धता के आधार पर उनकी निष्पादन की प्राथमिकता निर्धारित की जाती है और हर समय यह सुनिश्चित किया जाता है कि रेलपथ गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए सही हालत में है। यदि, रेलपथ के किसी खंड को किसी कारण जिसमें धन, सामग्री आदि की कमी भी शामिल है, के कारण नवीकरण नहीं किया जाता तो उसपर उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाए जाते हैं ताकि गाड़ियों का सुरक्षित चालन सुनिश्चित किया जा सके। पिछले दो वर्षों और चालू वर्ष के दौरान रेलपथ नवीकरण की कार्य की उपलिब्ध निम्नानुसार है:-

वर्ष	वास्तविक प्रगति (किमी. में)	
	लक्ष्य	उपलब्धि
2014-15	2200	2424
2015-16	2500	2794
2016-17 (अक्टू. 2016 तक)	2668	1306

- संरक्षा को बेहतर करने के लिए, प्राथमिक रेलपथ नवीकरण के समय पूर्वबलित कंक्रीट स्लीपर, 52 किग्रा/60, 90 अथवा किग्रा उच्चतम अल्टिमेट तनन क्षमता वाली पटरियां, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेड लेआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल स्लीपरों का उपयोग किया जाता है। इसके अतिरिक्त, पहचान किए गए मार्गों पर थिकवेब स्वीचेज, वेल्डेबल कास्ट मेंगनीज स्टील क्रॉसिंग बिछाने का निर्णय लिया गया है। वर्तमान में, पीएससी स्लीपरों, 60 किग्रा. को पटरियों के साथ बिछाए गए रेलपथ का प्रतिशत निम्नानुसार है:

मद	सभी आमान	बला
कंक्रीट स्लीपर पर रेलपथ	93.34%	98.96%
लंबे झलाईदार रेलपथ	83.50%	89.12%
52 किग्रा पटरियां पर रेलपथ	52.16%	55.47%
60 किग्रा पटरियां पर रेलपथ	41.01%	43.95%

- ऑटो वे मैथड की शरूआत, संपीडित एयर पेट्रोल से प्री-हीटिंग की शरूआत करके एलुमिनो थर्मिट (एटी) जोड़ों को अपग्रेड किया गया है ताकि जोड़ों की गुणवत्ता और विश्वसनीयता अपग्रेड हो।
- स्टील प्लांटों में 260 मी/130 मी लंबे रेल पैनल निर्मित किए जा रहे हैं ताकि रेलपथ में एलुमिनो थर्मिट/फ्लेश बट की संख्या न्यूनतम हो।
- भारतीय रेल के सभी महत्वपूर्ण मार्गों के लिए थिक वेब स्विचों का प्रावधान किए जाने की योजना है। टीडब्ल्यूएस के प्रावधान को तीव्र करने के लिए थिक वेब स्विचों की खरीद को क्षेत्रीय रेलों को विकेंद्रित किया गया है।
- भारतीय रेल ने 60 किग्रा 1 में 12 एवं 60 किग्रा 1 में 8.5 टर्नआउटों के लिए मौजूदा पीएससी स्लीपरों पर जोड़ने योग्य कास्ट मैंगनीज स्टील के लिए डिजाइन और नक्शे विकसित किए हैं जो निकटवर्ती पटरियों के साथ इसे जोड़ने के लिए फिश प्लेटेड जोड़ों को समाप्त करता है। भारतीय रेल के सभी महत्वपूर्ण मार्गों पर वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग उपलब्ध कराने की योजना है।
- तीखे घुमावों, खड़ी ढलानों और 25 टन धुरा भार नियमित परिचालन वाले मुख्य माल यातायात मार्गों पर कठोर शिरो वाली पटरियों का उपयोग करने की योजना है।
- पटरियों की परिसंपत्ति विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए, क्षेत्रीय रेलों को नीतिगत दिशानिदेश जारी कर दिए गए हैं। पटरियों की एटी वेल्डिंग कम की जा रही है और वेल्ड की विफलताओं को कम करने के लिए पटरियों की फ्लेश बट वेल्डिंग को बढ़ाया गया है।

पटरियों/जोड़ों की पराश्रुव्य दोष संसूचक (यूएसएफडी) जांच:

पटरियों की पराश्रुव्य दोष संसूचक के लिए अनॉलोग टाइप मशीनों को मशीनों को डिजीटल टाइप मशीनों जो अधिक विश्वसनीय होता है, से बदला गया है। वर्तमान यूएसएफडी जांच निर्धारित बारंबारता अनुसार की जा रही है।

चालू वर्ष और पिछले तीन वर्षों के दौरान यूएसएफडी जांच की प्रगति निम्नानुसार है:

वर्ष	रेलपथ किलोमीटर में लक्ष्य (टीकेएमएस)	टीकेएमएस में प्रगति
2013-14	358255	353967
2014-15	347205	356268
2015-16	363634	364356
2016-17 (दिसंबर, 16 तक)	269677	285334

वाहनों पर लगी यूएसएफडी प्रणाली, स्व नोदित पराश्रुव्य पटरी जांच (एसपीयूआरटी कार):

तेज एवं अधिक विश्वसनीय जांच सुनिश्चित करने के लिए वाहनों पर लगी यूएसएफडी जांच का उपयोग करने का निर्णय लिया गया है क्योंकि इससे पटरी के बड़े क्रॉस-फंक्शनल क्षेत्र को कवर करेगा। भारतीय रेल के नई दिल्ली-मुगलसराय और नई दिल्ली-रतलाम खंडों के बीच राजधानी मार्गों पर यूएसएफडी जांच की 30400 मार्ग किमी. के लिए उत्तर रेलवे द्वारा एक निविदा आमंत्रित की गई है। प्रारंभ में, भारतीय रेल पर पटरियों की यूएसएफडी जांच के लिए 6 अदद स्पर्ट (स्व नोदित पराश्रुव्य पटरी जांच) कारों का उपयोग किया जाएगा। इन 6 अदद स्पर्ट कारों की खरीद को 186.24 करोड़ रुपए की कुल लागत पर चल स्टाक कार्यक्रम 2017-18 में शामिल किया गया है।

- कीमेन, मेट, कनिष्ठ अभियंता (रेलपथ), खंड अभियंता (रेलपथ), सहायक अभियंता और मंडल अभियंता के लिए पटरियों का विस्तृत निरीक्षण कार्यक्रम निर्धारित किया गया है। उच्चतर अधिकारी न केवल तकनीकी निरीक्षण करते हैं, बल्कि अपने कनिष्ठों द्वारा किए गए निरीक्षणों की मात्रा एवं गुणवत्ता की भी जांच करते हैं। इसी प्रकार, पुलों के निरीक्षण के लिए एक सुनिर्धारित प्रणाली मौजूद है।
- खंड के सकल मिलियन टन के आधार पर निर्धारित बारंबारता के अनुसार अनुरक्षण की योजना बनाने के लिए पटरी के ज्यामिति दोषों को दूर करने के लिए ट्रैक रिकार्डिंग कारों (टीआरसी) और सुबाहय दोलन निगरानी (ओएमएस) प्रणाली से पटरी ज्यामिति की इलैक्ट्रॉनिक निगरानी की जाती है।

इसके अतिरिक्त, वीडियो रिकार्डिंग के साथ एक्सल बॉक्स चढ़े एक्क्लेरोमीटर वाली दो और टीआरसी को 39.2 करोड़ रुपए की लागत पर चल स्टॉक कार्यक्रम 2017-18 में शामिल किया गया है।

पटरी को सुरक्षित स्थिति में बनाए रखने के लिए नियमावली संबंधी निरीक्षणों, टीआरसी एवं ओएमएस चालन और यूएसएफडी जांच के दौरान आवश्यकता के अनुसार पटरी और पुलों के लिए अनुरक्षण इनपुट दिए जाते हैं।

कम्पोजिट स्लीपर:

फील्ड परीक्षणों के दौरान कम्पोजिट स्लीपरों के निष्पादन और एक विशेष समिति की सिफारिशों के आधार पर कम्पोजिट स्लीपरों को भारतीय रेल विशेषकर स्टील गर्डर पुलों पर नियमित उपयोग के लिए अपनाया गया है। तदनुसार, "मेक इन इंडिया नीति" के अंतर्गत भारत में संयंत्र की स्थापना कर विभिन्न क्षेत्रीय रेलों को 2.53 लाख कम्पोजिट स्लीपरों के "विनिर्माण और आपूर्ति" के लिए वैश्विक निविदा आमंत्रित की गई है जिसे 20.02.2017 को खोला जाना है।

पटरियों और झलाई की विफलताओं की सेवाओं में खामियों का पता लगाने के लिए अल्ट्रासोनिक ब्रोकन रेल डिटेक्शन प्रणाली (यूबीआरडीएस) का परीक्षण:

दक्षिण अफ्रीका रेलवे द्वारा प्रयोग में लाए गए पराश्रव्य ब्रोकन रेल डिटेक्शन प्रणाली परीक्षण उत्तर रेलवे एवं उत्तर मध्य रेलवे द्वारा नवम्बर, 2016 से परीक्षण में है। यह प्रणाली पराश्रव्य तरंगों पर कार्यरत है और एक किलोमीटर तक उपयोगी पराश्रव्य तरंगों पर खननों में झलाई पटरियों में लगातार कार्यरत रहती है और कुछ मिनटों के अंतराल के पश्चात् रिपोर्ट करती रहती है।

50 किमी. से अधिक रेलपथ लंबाई की अमेरिकन डॉलर में 833496 (5.56 करोड़ रु.) लागत आती है। परीक्षणों के स्थान निम्नलिखित है:-

क्र. सं.	रेलवे	प्रमुख स्टेशन	ब्लॉक खंड	किमी	
				से	तक
1.	उत्तर रेलवे	मुरादाबाद-सहारनपुर	रूड़की-हिंडन केबिन (अप लाइन)	1559	1584
2.	उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद-कानपुर खंड	बभरौल-भरवाड़ी (अप लाइन)	835	860

- आधुनिक पुल निरीक्षण और प्रबंधन प्रणाली: आधुनिक पुल निरीक्षण और प्रबंधन प्रणाली को अपनाया गया है जिसमें गैर विनाशकारी जांच तकनीक, पानी के अंदर निरीक्षण, जल स्तर की कुशल जांच प्रणाली, अज्ञात नींव की मैपिंग और प्रमाणिक जांच, आदि शामिल हैं।
- रेलपथों की पेट्रोलिंग: संवेदनशील स्थलों पर नियमित रूप से रात में गश्त लगाने सहित प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान रेलपथों पर गश्त लगाना।

#### ii) चल स्टॉक

- सेंटर बफर कपलर: दुर्घटना की स्थिति में सवारी डिब्बों के एक दूसरे पर चढ़ने की स्थिति से बचने के लिए नव-निर्मित आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बों में स्क्रू कपलिंग के स्थान पर उत्तरोत्तर टाइट लॉक सेंटर बफर कपलर (सीबीसी) फिट किए गए हैं। अभी तक सेंटर बफर कपलरों वाले 2900 लिंके हॉफमेन बुश (एलएचबी) सवारी डिब्बों, 425 हाईब्रिड स्टेनलेस

स्टील सवारी डिब्बों और 1340 परम्परागत आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बों का निर्माण किया गया है। गाड़ियों की गति बढ़ाने/कम करने के दौरान झटके लगने की समस्या को कम करने के लिए सीबीसी के डिजाइन को अपग्रेड किया गया है।

- संरक्षा में सुधार लाने के लिए एलएचबी सवारी डिब्बे लगाना: 2018-19 के बाद से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों के विनिर्माण के लिए एक नीतिगत निर्णय लिया गया है। भविष्य में पूरी तरह एलएचबी किस्म के सवारी डिब्बों के उत्पादन को शुरू करने का विनिश्चय किया गया है। 2016-17 में 1697 एलएचबी सवारी डिब्बों की तुलना में 2018-19 में 3025 एलएचबी सवारी डिब्बों का निर्माण करने का निर्णय लिया गया है। एलएचबी किस्म के सवारी डिब्बे इंटिरियर क्रैशवर्धी और एंटी क्लाम्बिंग विशेषता वाले होते हैं। अभी तक इन सवारी डिब्बों को राजधानी, शताब्दी और दूरंतो जैसी प्रीमियर सेवाओं में शामिल किया जा रहा था लेकिन अब इन सवारी डिब्बों को मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में भी शामिल किया जा रहा है। अतः एलएचबी सवारी डिब्बों को शामिल करने और एलएचबी डिजाइन प्लेटफार्मों पर नए प्रकार के सवारी डिब्बों के विकास से लम्बी अवधि में गाड़ी परिचालन में संरक्षा में वृद्धि होगी।
- आईसीएफ सवारी डिब्बों में सीबीसी का रेट्रो फिटमेंट: चरणबद्ध आधार पर रेट्रोफिट सीबीसी आईसीएफ सवारी डिब्बे शुरू करने का नीतिगत निर्णय लिया गया है। सीबीसी के इनहैरेंट एंटी क्लाम्बिंग विशेषता वाले सवारी डिब्बों के एक दूसरे पर चढ़ने से रोकेगा।
- एयर स्पिंग का उत्तरोत्तर उपयोग: परिवर्तनशील भार पर एक समान ऊंचाई को बनाये रखने के लिए एयर स्पिंग का ईएमयू/डेमू सवारी डिब्बों के सेकेंडरी सस्पेंशन में उपयोग किया जा रहा है। इन स्पिंगों को संरक्षा और विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए मेन लाइन और एलएचबी सवारी डिब्बों में भी लगाया जाएगा।

3. बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उठाए गए कदम (यूएमएलसी)

बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए यूएमएलसी को समाप्त करने हेतु विभिन्न उपाय किए गए हैं।

- बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को निम्नानुसार उत्तरोत्तर समाप्त करने का विनिश्चय किया गया है: (i) शून्य/नगण्य गाड़ी वाहन इकाई (टीवीयू) वाले बिना चौकीदार वाले समपारों को बंद करना; (ii) डायवर्जन रोड का निर्माण करके निकटवर्ती बिना चौकीदार वाले/चौकीदार वाले गेटों अथवा निचले सड़क पुलों अथवा उपरी सड़क पुलों अथवा सब-वे के साथ बिना चौकीदार वाले समपारों को विलय करके (iii) सब-वे/निचले सड़क पुल की व्यवस्था। बिना चौकीदार वाले उन समपारों, जिन्हें उपर्युक्त के द्वारा समाप्त नहीं किया जा सकता उन पर रेल सड़क यातायात की मात्रा (टीवीयू) और दृश्यता स्थिति के आधार पर उत्तरोत्तर चौकीदार की तैनाती की जाएगी।

भारतीय रेलों पर समपारों की कुल संख्या (01.04.2016 की स्थिति के अनुसार)

बड़ी लाइन पर (बीजी) 6388 अदद

मीटर लाइन (एमजी)/छोटी लाइन (एनजी) पर 2952 अदद

कुल 9340 अदद

2016-17 में यूएमएलसी को समाप्त करने के लिए लक्ष्य : 1440 अदद

वर्ष वार यूएमएलसी को समाप्त करने का ब्यौरा: (अदद)

2013-14	2014-15	2015-16	2016-17 (दिस. 2016 तक)
1102	1148	1253	992

रेल बजट 2016-17 में घोषणा की गई है कि भारतीय रेल अगले 3-4 वर्षों के भीतर बड़ी लाइनों पर सभी मौजूदा यूएमएलसी को समाप्त कर देगी।

- स्रोत के समपार (एलसी) पर प्रसार को रोकना: अब से शुरू किए जाने के लिए मौजूदा लाइन या कोई नई लाइन/आमान परिवर्तन पर किसी नए एलसी की अनुमति न दिए जाने का

एक नीतिगत निर्णय लिया गया है। बहरहाल, केवल आपवादिक मामलों में रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से नई लाइन या आमान परिवर्तन पर बिना चौकीदार वाले समपारों को बनाए रखने की अनुमति दी जा सकती है।

मूल अवसंरचना बनाए सुनिश्चित करना

- सभी बिना चौकीदार वाले समपारों पर आधारभूत अवसंरचना का प्रावधान जिसमें समूचित दृश्यता, चौड़ाई, ग्रेडिएंट, नजदीकी रेलपथ के बीच से किसी भी दिशा पर लेवल सरफेस, सीटी बोर्डों सड़क चेटावनी बोर्डों, संपर्क मार्ग की सतह और निर्धारित मानकों के अनुसार गति रोधक/रंबल स्ट्रिप्स शामिल हैं।
- उपर्युक्त को सुनिश्चित करने और सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए, ऐसे समपारों का आवधिक निरीक्षण यदि कोई हो।
- सड़क उपयोगकर्ताओं को सावधान करने के लिए बिना चौकीदार वाले समपारों/चौकीदार वाले समपारों के निकट गाड़ी के पहुंचने के दौरान रेल इंजन ड्राइवरों को सीटी बजाने के लिए समपारों से 250 मीटर की दूरी से पहले दूसरा सीटी बोर्ड (रीपिटर) स्थापित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश भी जारी कर दिए गए हैं।

सड़क उपयोगकर्ताओं को शिक्षित करना:

- मोटर वाहन अधिनियम और भारतीय रेलवे अधिनियम में निर्धारित सुरक्षित परिपाटी के अनुपालन के लिए विभिन्न प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के जरिए सड़क उपयोगकर्ताओं को शिक्षित करने के लिए सार्वजनिक जागरूकता अभियान चलाना और आगे आ रही गाड़ी के आगे दुर्घटना से बचने के लिए सिविल पुलिस के साथ संयुक्त घात लगा कर जांच करना।
- क्षेत्रीय रेलों को बिना चौकीदार वाले समपारों को पार करते समय सुरक्षित पद्धति के अनुपालन के लिए सड़क वाहन उपयोगकर्ताओं को परामर्श देने के लिए गेट मित्र/गेट परामर्शदाताओं को तैनात करने की भी सलाह दी गई है। 1 अप्रैल 2016 की स्थिति के अनुसार भारतीय रेल पर लगभग 4326 गेट मित्र/परामर्शदाताओं की तैनाती कर दी गई है।



#### 4. गाड़ियों में आग को रोकने के लिए उठाए गए कदम

- सवारी डिब्बों में अग्निशमन में सुधार-सवारी डिब्बों में अग्निरोधी पर्दे, पार्टिशन पैनलिंग, रूफ सीलिंग, फ्लोरिंग, कुशन सामग्री और सीट कवर सहित सीट और बर्थ, विंडो और यूआईसी गलियारे आदि जैसे अग्निशमन सामग्री की व्यवस्था की जा रही है। सतत् सुधार के रूप में इन मर्दों की विशिष्टियों को समय-समय पर अपग्रेड किया जा रहा है। हाल ही में, नवीनतम यूरोपियन मापदंडों के अनुसार सवारी डिब्बों के उपयोग में किए जा रहे सभी प्रमुख आंतरिक साज-सज्जा से संबंधित सामग्री की विशिष्टियों में 'हीट रिलीज रेट (एचआरआर)' को शामिल किया गया है।
- सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था: 9 रेकों में चलने वाले 200 सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचक प्रणाली की व्यवस्था की गई है। नवीनतम विशिष्टि के अनुसार एयर ब्रेक प्रणाली को आपात स्थिति में गाड़ी रोकने के लिए अग्नि एवं धुआं संसूचक प्रणाली के साथ जोड़ दिया गया है।
- पैन्ट्री कारों एवं पावर कारों में वॉटर मिस्ट किस्म के अग्नि शमन की व्यवस्था: पावर कार और पैन्ट्री कार में सापेक्षतः  
आग लगने की अधिक संभावना होती है और इसलिए वॉटर मिस्ट प्रद्योगिकी पर आधारित अग्नि शमन प्रणाली को बड़े पैमाने पर लागू करने से पहले सवारी डिब्बों की सीमित संख्या में लागू करने का निर्णय लिया गया है।
- अग्नि शामकों की व्यवस्था: मुख्य लाइन की सभी गाड़ियों में ड्राई कैमिकल पाउडर किस्म के अग्नि शामक मुहैया कराए जा रहे हैं। ये अग्नि शामक पोर्टेबल हैं और ये आपातकालीन स्थिति में ऑन-बोर्ड स्टाफ या यात्रियों द्वारा इस्तेमाल करने में आसान हैं। अग्नि शामकों की व्यवस्था सभी वातानुकूलित सवारी डिब्बों, द्वितीय दर्जे एवं गार्ड तथा लगैज वैन, पैन्ट्री कारों और गाड़ी के रेल इंजनों में की जा रही है।

- बिजली फिटिंगों एवं जुड़नारों जैसे एमसीवी, लाइट फिटिंग, टर्मिनल बोर्ड, कनेक्टर आदि जैसी बेहतर सामग्रियों का इस्तेमाल।
- पैन्ट्री कारों में बिजली एवं एलपीजी फिटिंगों का निरीक्षण: पैन्ट्री कारों में कार्य करने की सुरक्षित पद्धतियां अपनाने तथा पैन्ट्री कारों में बिजली एवं एलपीजी फिटिंगों का आवधिक निरीक्षण सुनिश्चित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।
- प्रचार अभियान: यात्रियों को ज्वलनशील सामान लाने से रोकने के लिए गहन प्रचार अभियान नियमित रूप से चलाये जाते हैं।

संरक्षा के लिए व्यय रेलों के संबंधित विभिन्न योजना शीर्षों में अंतर्निहित है। मंत्रालय का आकलन संरक्षा पर निम्नलिखित व्यय की ओर संकेत करता है:

(करोड़ रुपए में)

वास्तविक 2015-16	संशोधित अनुमान 2016-17	बजट अनुमान 2017-18
45516	63063	69530

(घ) और (इ) : जी हां। रेल मंत्रालय ने रेलवे के क्षेत्र में तकनीकी सहयोग के लिए कनाडा, जापान, रूस और इटली के साथ समझौता जापन/करारों पर हस्ताक्षर किए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ रेल संरक्षा सहयोग के क्षेत्रों में से एक है। रेल मंत्रालय के आमंत्रण पर कोरिया के संरक्षा विशेषज्ञों ने विभिन्न संरक्षा एवं परिचालन पद्धतियों की समीक्षा तथा चर्चा के लिए 15.01.2017 से 24.01.2017 तक भारत का दौरा किया है। रेल पथ और सिगनल विशेषज्ञों वाले एक जापानी प्रतिनिधिमंडल ने भी संरक्षा पर अपनी विशेषज्ञता बांटने के लिए 09.01.2017 को भारत का दौरा किया है। रेल संरक्षा सहित विभिन्न विषयों पर सहयोग करने के लिए भारतीय रेल और इटली के बीच 31 जनवरी, 2017 को समझौता जापन पर हस्ताक्षर किए गए।

(इ) : बजट 2017-18 में 5 वर्ष की अवधि के लिए 1 लाख करोड़ रुपए की निधि के साथ 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) स्थापित करने की घोषणा की है। आवश्यक संरक्षा

कार्यों को वित्तपोषित करने के लिए 'आरआरएसके' के लिए बजट अनुमान 2017-18 में 20,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। इन निधियों का इस्तेमाल रेलपथ के आधुनिकीकरण, चल स्टॉक, यूएसएफडी मशीनों पर आधारित वाहन की खरीद, ऑन-बोर्ड चल स्टॉक निगरानी प्रणाली और अन्य संरक्षा प्रद्योगिकी अपनाने पर किया जाएगा।

\*\*\*\*\*

(Q. 82)

SHRI K.C. VENUGOPAL : Hon. Speaker Madam, rail accident is one of the major concerns of the people of India. The hon. Minister of Railways knows that recently a series of accidents have happened which caused loss of lives. In Kerala, in my own constituency, one derailment has happened. Track renewal is the work of utmost priority which has to be done for addressing these accidents. In the Committee on Government Assurances, we have got an answer from the Railway officers that the Railways need Rs. 1,85,000 crore for track renewal and safety measures. But the Finance Ministry replied that they have no money and the Railways themselves have to find out resources.

In the last Budget presented by the hon. Finance Minister, Rs. 1,00,000 crore was given for safety measures which was not in the Budget but which he anticipated will come from extra budgetary resources. In Kerala only, within 100 kilometres, there are 203 patches in the track itself. How can the people rely on the Railways? Therefore, my question is whether the Minister would ensure that track renewal is given highest priority instead of the bullet train. We have to give priority to track renewal in the country. So, I would like to know whether the Minister would give top priority for safety, especially for track renewal.

SHRI SURESH PRABHU: Madam, I want to put this issue into perspective. This is not an issue to score political points.

There have been accidents earlier and we want to ensure that there would not be any accidents in the future. That is our mission, our hope and our will. I thank the hon. Prime Minister since for the first time we have set aside not a small amount but Rs. 1 lakh crore. I wish my friend who is a Professor has gone through the paper where it is already provided in the Budget. It is Rs. 1 lakh crore for five years at Rs. 20,000 crore per year. This amount would be spent on safety-related works.

As I said, I want to put the issue into perspective. The number of accidents in Indian Railways is 0.1 per million train kilometres, which is the globally accepted indicator of safety. It was 0.23 in 2005-06; it has come down to 0.1, which is less than half in the current situation. Therefore, it is true that the number of accidents have come down.

Recently we have noticed that the only kind of accident was derailment. First, let me answer this question. We have provided Rs. 1 lakh crore; out of which track renewal, about which you have asked a question directly, is to be in the region of Rs. 5,000 crore per year. We had increased it in 2016-17 to Rs. 6,700 crore; the 2017-18 Budget, which I hope all of you would pass in the next few days, has Rs. 10,000 crore for track renewal. I am very confident that the entire track renewal would be completed. We are not relying only on that because this is an old way of looking at it.

We are using the utmost highest form of technology which is probably one of the best in the world. We had talked to five countries, namely, Japan, Korea, Italy, France and Germany. Their delegations came immediately after the accidents, thanks to the diplomacy. We must understand the relationship. When the accident took place, thanks to the diplomatic initiatives of the hon. Prime Minister, those countries sent their delegations immediately without expecting anything. We are using ultrasonic flaw detector testing which will ensure that track cracks would be known even beforehand, SPURT cars which will locate whether there is any problem and automatically they will then do a detailed investigation, trial of ultrasonic broken rail detection system which is already set up in two zonal railways on an experimental basis at a cost of Rs. 10 lakh per kilometre which is embedded into the system. There are other things also but I am just confining to track renewal.

I want to take this House into confidence and tell you something which is really worrying. In the last few days we have been noticing some unusual activity. Even today you must have read it in the newspaper. In the last one year, there have

been seven bomb blast attempts, 58 cases of sabotage, and three cases of track tampering attempt to sabotage which we were able to prevent. Luckily in many of these cases, alert railway people and others have helped us to avoid serious accidents. But we have not taken lightly whichever accidents have taken place. We have already set up an investigating agency. The NIA is investigating into this. You must have read in the newspapers reports that they have arrested some people. We are going into the root cause to prevent it.

We are at the same time making systemic changes to ensure that first of all we will provide enough money for track renewal, we would provide enough money on an on-going basis for a five-year programme for the overhauling of the safety mechanism, and at the same time use mechanisation in a big way. All of this is a part of our overall strategy.

We have created a safety cess. We are using new technologies. At the same time, there is an on-going process where we have a massive programme of each and every employee getting himself accustomed to what safety drills he should follow. All the unions were involved; each and every employee participated in this. The whole idea is to gear up the entire organisation to face these challenges.

I understand, it is a big issue and therefore I have taken the House into confidence. When this accident took place in Kanpur, we had set up a multi-disciplinary agency to look into it. Forensic is an important element of it. The Railway Protection Force which has no wings - I would like to announce today and I have already directed the DGRPF - will also go into forensic. We have already roped in Dr. Vyas of the Gujrat Forensic Sciences University based in Gujarat and we are definitely working on a completely comprehensive study. So, let me assure you that this is an important issue and at whatever cost safety will be accorded number one priority. We are doing that. We are not just saying that we are putting in money where it is needed. Safety Fund has also been created. I hope all of us will work together to ensure safe and good travel for all the rail users keeping politics aside.

**डॉ. संजय जायसवाल :** अध्यक्ष महोदया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदया, सबसे पहले तो मैं मंत्री जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने सैबोटाज को भी माना, क्योंकि इसमें जो चार कारण दिखाए हैं, उनमें अपराधियों के द्वारा किए जाने के बारे में नहीं लिखा गया था, जबकि इतिहास में पहली बार हुआ है कि मेरे ही लोक सभा संसदीय क्षेत्र का एक साईकिल चोर व्यक्ति मोती पासवान ने कानपुर जितनी बड़ी घटना कर दी। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ कि पहली बार इतिहास में 30 दिनों के भीतर नेपाल के उस क्रिमिनल को दुबई से डिपोर्ट करके एन.आई.ए. द्वारा अरेस्ट कराया गया। इतिहास में पहली बार यह है कि यह पूरी कार्रवाई 30 दिनों में हुई है।

मेरा प्रश्न समपारों पर दुर्घटनाओं से संबंधित है। आजकल प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत हर जगह सड़कें बन रही हैं। मेरे यहां सुगौली से रघुनाथपुर जाने का एक रास्ता है। उस प्रधानमंत्री सड़क योजना का उद्घाटन चार मंत्रियों ने, उस समय के ग्रामीण विकास मंत्री, उस समय के हैवी इंडस्ट्रीज मंत्री, उस समय के स्टील मंत्री, उस समय के खाद्य मंत्री, सब ने मिलकर उसका शिलान्यास किया था। उसमें शीतलपुर ढाला रेलवे क्रॉसिंग आता है। प्रधानमंत्री सड़क योजना जब बनती है तो उसमें यह ध्यान रखना चाहिए कि अगर वहां पर रेलवे क्रॉसिंग है तो उसके लिए क्या प्रबंध हो रहा है। आज वह डिस्ट्रिक्ट टाउन से जोड़ने का मेन रोड है और जब भी मैं मंत्री जी से पूछता हूँ कि यह 26 किलोमीटर की सड़क पर आप रेलवे लेवल क्रॉसिंग बनाइएगा तो वे कहते हैं कि वह हमारे नक्शे में नहीं है। अगर आपके नक्शे में वह नहीं है तो प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत 26 किलोमीटर की इतनी बड़ी सड़क कैसे बन गयी? जब सड़क बन गयी तो रेलवे का यह कर्तव्य बनता है कि इस तरह के प्रमुख सड़कों पर रेलवे लेवल क्रॉसिंग बनाया जाए।

**माननीय अध्यक्ष :** आप अपना प्रश्न पूछिए।

**डॉ. संजय जायसवाल :** मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध होगा कि प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत जो सड़कें बन गयी हैं, उन पर हजारों की संख्या में ट्रैफिक है, पर उन पर कोई भी रेलवे मैन्ड क्रॉसिंग नहीं है। मेरा, खासकर, शीतलपुर ढाला के संबंध में यह प्रश्न है कि क्या आप उसको मैन्ड रेलवे क्रॉसिंग करने का काम करेंगे?

**श्री सुरेश प्रभु :** मैडम, हमने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ सहयोग के द्वारा यह तय किया है कि जहां भी संभव है, इसे किया जाए। इस तरह के अन-मैन्ड लेवल क्रॉसिंग को पूरी तरह से दूर करने के बारे में हमने जो एलान किया था, उसके बारे में हमने सदन को अवगत कराया ही था। लेकिन, अभी

यह भी करेंगे। माननीय सदस्य ने जो अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में स्पेसिफिक बात की है, उसके ऊपर भी हम जरूर ध्यान देंगे।

SHRI CHOUDHURY MOHAN JATUA : Thank you Madam, Speaker for allowing me to ask a supplementary. Madam, I come from the Southern most part of West Bengal, that is the Sunderban.

Sunderban is neglected in terms of development in different sectors, more particularly in communication. Railway stands in the way of having a good communication in the area. In 2009, when Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister, she introduced a number of projects in Sunderban area. I am not mentioning all the programmes. Though some surveys were also conducted in many cases nothing has been done thereafter. One of the proposals was extension of Namkhana-Chandannagar-Bakkhali line, which is hardly 18 to 19 kms. long. Money was also sanctioned for work up to Chandannagar and some work was also started on this line when Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister but thereafter nothing has been done. It is abandoned totally.

HON. SPEAKER: The Question is on safety.

SHRI CHOUDHURY MOHAN JATUA : I know, Madam, we are discussing about the safety measures of the Railways. It is good that we are discussing the safety measures.

HON. SPEAKER: We will have a discussion on this.

SHRI CHOUDHURY MOHAN JATUA : It is good that the hon. Railway Minister has taken a lot of action on safety matters but in my Sunderban area there is no railway line, and so, there is no question of safety. So, let there be some rail line first. Some action was taken, money was also allotted, but thereafter nothing has been done.

माननीय अध्यक्ष : रेल बजट में इसकी चर्चा करेंगे।

SHRI CHOUDHURY MOHAN JATUA : So, I would like to know from the Railway Minister as to when the action will be taken up so that the work on extension of this 19 km rail line can start and can be completed.



HON. SPEAKER: It seems you do not have any question to ask on the safety measures.

SHRI SURESH PRABHU: Madam, we have considerably increased the allocation for the State of West Bengal. In the course of last three Budgets many new lines have been included. Sunderban, of course, is one of the most sought after place. One-third part of Sunderban is in India and two-third is in Bangladesh. So, it is an important place and we will consider it in consultation with the State Government.

SHRI BAIJAYANT JAY PANDA : Thank you Madam, Speaker. I want to raise a very specific aspect of safety. The hon. Minister has given a comprehensive reply and mentioned unmanned level crossings. But there is a problem with manned level crossings also where the road traffic has become so much that they are blocked for many hours. For example, in Tangi, in my constituency everyday about three to four hours the crossing is closed and at a time for about 45 minutes. People get so frustrated, they wriggle under the crossing and are exposed to safety threats.

Railways in collaboration with the State Governments has been jointly funding railway over bridges. I recently conducted a review with the Works Department of my State. Madam, 20 railway over bridges are under construction but they told me that the work is halted because although the State has given its funding the Railways funding is not proportionately made. I thank the hon. Prime Minister that in this Budget Rs.1 lakh crore has been made available for safety. Will the hon. Minister commit that wherever railway over bridges are needed, they will be expedited and where funding is pending from the Railways he will expedite it?

SHRI SURESH PRABHU: Madam, I am little surprised. My good friend has said that the Railways funding has not been provided. I will have to go into the specific case but in most of the cases the problem is the other way round. We provide the funding but the State Government does not come forward. So, I really appreciate that and probably it is because Odisha has got 400 per cent more

allocation. The Chief Minister of the State has publicly appreciated many times the amount of allocation made. Probably, part of that could have come here but I will definitely look into this.

The broader issue is, as you have said, manned level crossings are necessary for safety reasons. Manned level crossing is the historical reality. The population was settled along the railway tracks much after the railway was built. So, it is a real issue, a part of urban planning issue. I think we need to take a broader view taking into confidence the State Government in terms of larger planning issue. I will look into this specific case as it has come from you.

**माननीय अध्यक्ष :** मीनाक्षी जी, सेप्टी के संदर्भ में है।

**श्रीमती मीनाक्षी लेखी :** बहुत-बहुत धन्यवाद, माननीय अध्यक्ष जी। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूँ कि खासतौर पर उत्तर-पूर्व के अंदर जानवर और मनुष्य का जो कन्फ्लिक्ट है, उसकी वजह से जो सेप्टी फीचर्स हैं, वे भी अफेक्ट हो रहे हैं। जो रेलवे लाइन है, वह जंगल के बीच में से जा रही है, उसके संदर्भ में आपका ऐसा कुछ प्लान है कि उस लाइन को या तो फॉरेस्ट से बाहर किया जाए या वहाँ पर ओवरब्रिज करके जंगल के ऊपर से ले जाया जाए। अगर ऐसा कोई प्लान है तो कृपया हमें उसकी जानकारी दे दी जाए?

**श्री सुरेश प्रभु :** मैडम, यह एनिमल्स की सेप्टी का भी इश्यू है और यह बिल्कुल सही है कि बहुत सारे प्रोटेक्टेड एरिया से भी रेलवे लाइन गुजरती है। आपको पता होगा कि हमारे जो वाइल्ड एनिमल्स हैं, वे भी कॉरिडोर से जाते हैं। अगर एक एलीफैंट को जाना है तो वह कॉरिडोर के बीच से जाते हैं, क्योंकि उन्हें पता नहीं चलता है। इसलिए हमने हाल ही में इस बात को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकारों से, असम से बातचीत की है, क्योंकि वहाँ पर काफी हमारे हाथियों की मौत के खबर आई थी। इस संबंध में हमारी मीटिंग भी हुई और मैंने चीफ मिनिस्टर से भी बातचीत की है। हम लोग इसमें कुछ रास्ता निकलाने की कोशिश कर रहे हैं।

दूसरा, एक यह भी चैलेंज है कि जब ट्रेन गुजरती है तो उसका बड़ी मात्रा में शोर बनती है, आवाज आती है। इसकी वजह से भी जो नोइस पॉल्यूशन होती है, इसकी वजह से भी वाइल्ड लाइफ को खतरा होता है। इन सभी चीजों को ध्यान में रखते हुए, हम लोग कुछ करने की कोशिश करें, यह बिल्कुल सही है और हम इसके ऊपर भी काम करेंगे।

SHRIMATI APARUPA PODDAR : Thank you Speaker Madam for allowing me to put a supplementary. रेल एक बहुत महत्वपूर्ण मींस ऑफ ट्रांसपोर्ट है। It is the cheapest means of transport. हमारी अभी की ऑनरेबल सीएम और उस टाइम की जो रेल मंत्री थी, उन्होंने लोगों के लिए काफी काम किए, इज्जत मंथली से लेकर बहुत से प्रोग्राम्स किए।

महोदया, मैं आपके द्वारा एक ही प्रश्न सेफ्टी मेजर्स पर पूछना चाहूंगी। I would like to know whether the Government has conducted any survey to assess the safety mechanisms of railway in the last three years. If yes, the details should be given to us.

I have written a couple of times about Kamarkundu railway gate project falling in my constituency but this project is still pending. The Ministry of Railways has written a letter to the State Government to first remove the encroachment in that area. The State Government has already cleared it but the project is still pending.

SHRI SURESH PRABHU: First, the question is about conducting the survey. As I have mentioned, it is already in the body of the answer itself. सभी जो अलग-अलग बिंदु हैं, उनके ऊपर ध्यान देते हुए हम लोगों ने सेफ्टी के लिए काम किया है। एक बिंदु, जिस पर शायद मैंने पहली बात में नहीं कहा कि हमारे पास 55 हजार कोचेज़ हैं। इनमें से सिर्फ पांच हजार कोचेज़ ऐसे हैं, जो एलएचबी कोचेज़ हैं। जो रिमेनिंग पचास हजार कोचेज़ हैं, वे भी सेफ्टी के एंगल से वलनरेबल हैं। हमने तय किया है कि दो तरह से उसके ऊपर अटैक करेंगे। 1 अप्रैल, 2018 से नॉन एलएचबी कोचेज़ का मेनुफैक्चरिंग हम बंद कर देंगे। जो बचे हुए पचास हजार कोचेज़ हैं, उनको रेट्रोफिटिंग करेंगे। उनकी कपलिंग करके, जो आपने सर्वे की बात की तीन साल में, तो हम पूरी मात्रा में, अगले चार-पांच सालों में यह पूरा काम करेंगे। आप सोच सकते हैं कि सिर्फ दस प्रतिशत एलएचबी कोचेज़ हमारे देश में चलते हैं। इसके ऊपर हम काम करेंगे।

अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में आपने जो पूछा है, उसको मैं देखूंगा। अभी मेरे पास उसकी डिटेल्स नहीं है।

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
जापन सं. 106

विषय: रेलवे द्वारा रेल सुविधाओं को बढ़ाने के लिए फ्रांस और चीन के साथ किए गए विभिन्न समझौता जापनों तथा रूस के साथ किए गए सहयोग जापन के संबंध में श्री अधीर रंजन चौधरी, संसद सदस्य द्वारा उठाए गए मुद्दे पर सामान्य बजट (रेल) अनुदानों की मांग पर हुई चर्चा के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

12 जुलाई, 2019 को रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने के लिए रेलवे द्वारा फ्रांस और चीन के साथ किए गए विभिन्न समझौता जापनों तथा रूस के साथ किए गए सहयोग जापन के बारे में सामान्य बजट (रेल) अनुदानों की मांग पर हुई चर्चा के दौरान श्री पीयूष गोयल, रेल मंत्री ने निम्नवत् आश्वासन दिया था:-

“ इसी प्रकार अनेक समझौता जापनों का उल्लेख किया गया है, मेरे पास ब्यौरा है । मैं लिखित में भी सूचित करूंगा कि हमने किस प्रकार प्रत्येक समझौता जापन पर कार्य करते हुए रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने का प्रयास किया है ।”

2. समिति द्वारा उक्त उत्तर को आश्वासन माना गया था तथा इसे तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है ।

3. इस संबंध में रेल मंत्रालय ने अपने दिनांक 22.12.2020 के का.जा. सं. 2020/आईएनएफआरए/एलएस/14/11 के माध्यम से निम्नवत् बताया:-

“ रेल मंत्रालय द्वारा (क) फ्रांस (ख) चीन के साथ किये गए समझौता जापनों एवं रूस के साथ किये गये सहयोग जापन से भविष्य में किए जाने वाले विभिन्न क्रियाकलापों में द्विपक्षीय सहयोग हेतु विस्तृत ढांचा तैयार किया गया है । तथापि, समझौता जापन/सहयोग जापन में किए गए सभी समझौतों का पूर्ण निष्पादन संभव नहीं होगा क्योंकि तकनीकी संभाव्यता, निधि उपलब्धता और अर्थक्षमता तथा संबंधित देश के साथ द्विपक्षीय संबंध पर भी विचार करना होगा । इन समझौता जापनों/सहयोग जापन की प्रगति की समीक्षा संयुक्त कार्य बल की बैठकों में समय-समय पर की गई । इन समझौता जापनों/सहयोग जापन के अंतर्गत संतोषजनक प्रगति हुई है । समझौता जापनों/सहयोग जापन के कार्यान्वयन की समीक्षा संयुक्त कार्यबल की बैठकों में समय-

समय पर की गई है और उपरोक्त समझौता जापान/सहयोग जापान में परिकल्पित विभिन्न क्षेत्रों में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा (अनुबंध-एक) में सूचनार्थ संलग्न है। "

4. उपरोक्त के दृष्टिगत, मंत्रालय ने रेल मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध किया है।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है।

दिनांक: 27.08.2021

नई दिल्ली

फ्रांस और चीन के साथ रेलवे द्वारा किए गए विभिन्न समझौतों  
 जापन और रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने हेतु रुस के साथ  
 किया गया सहयोग जापन के संबंध में अनुदान की मांग दिनांक  
 12.07.2019 से संबंधित सामान्य बजट (रेलवे) पर चर्चा

मैं दिल्ली में आया था और उभर रहा था यह कल्पना है। आपकी योजना सही है। उसमें जो है  
 कंपनी संभव है। जहाँ-जहाँ पर बहुत ज्यादा कंपैसिटी कंस्ट्रैट है, बहुत ज्यादा गाड़ियों की  
 संख्या है, जहाँ पर अगर हम काम करें, उदाहरण के लिए रेलवे खर्च करते हैं, तो उसकी कैपेसिटी बहुत  
 कम बढ़ सकती है और अच्छी तरह से लोगों की सुविधा बढ़ाई जा सकती है। मैं समझता हूँ कि  
 हममें कोई गलत बात नहीं है। आप लोगों को तो स्वागत करना चाहिए। हमने कल्पना की है कि  
 कंस्ट्रैटिव फंड अमेरिका और कनाडा जाएं, जिससे जहाँ-जहाँ पर माल गाड़ियों की डिमांड है, वह  
 भी बढ़ सके। उसमें लगभग मात्र 4 लाख करोड़ रुपए खर्च होंगे। इसमें भी किसी को कोई  
 आपत्ति नहीं होनी चाहिए। इसी प्रकार से जो मैन गोल्डन क्वार्टीलेटरल है जिससे मुंबई से दिल्ली  
 तक है, मुंबई से कलकत्ता जाते हैं और मैन लाइन है और उनके इंटरसेक्शन है, उसकी गति  
 बढ़ाने का काम पर अगर हम करीब डेढ़ लाख करोड़ खर्च करते हैं तो मैं समझता हूँ कि वह स्वागत

योग्य है। इस प्रकार से हमने एक-एक विषय पर गहराई से, समस्याओं की जड़ तक जाकर, फुट कॉज एनालिसिस करके, बिना राजनीतिक हस्तक्षेप से, किन्तु देश की भलाई के लिए, जनता की सुविधा के लिए, किन-किन चीजों पर निवेश करने से आगे रेलवे देश की और अच्छी तरीके से संवा कर सके, उस पर ज्यादा बल दिया है। आप सब भलीभांति जानते हैं कि पहले आईसीएफ कोचेज़ हुआ करते थे। अभी भी बड़ी संख्या में आईसीएफ कोचेज़ इस देश में चल रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, 30 साल पहले एलएचबी कोच का एक डिजाइन स्विट्जरलैण्ड, जर्मनी से आया था। उसका काम शुरू हुआ, लेकिन बहुत थोड़ी मात्रा में एलएचबी कोचेज़ बनते थे। आईसीएफ कोचेज़ हमारे आने तक बड़ी मात्रा में बनते ही जा रहे थे। हमने निर्णय लिया कि जो पुराने आईसीएफ कोचेज़ हैं, जिनके कारण इतने बड़े एक्सीडेंट्स होते हैं, जिससे लोगों की मृत्यु होती है, उनको क्यों न हम पूरी तरह से फेज़ आउट कर दें और सिर्फ एलएचबी कोचेज़ बनाएं। आज देश में एक भी नया आईसीएफ कोच नहीं बन रहा है। पुराने आईसीएफ कोचेज़, जो चल रहे हैं, जैसे-जैसे उसकी लाइफ खत्म होगी, उसको हम फेज़ आउट कर देंगे। उनको ओवरहॉल करके फिर से आपके लिए नहीं भेजेंगे, उसको एलएचबी कोचेज़ से रिप्लेस करेंगे। इस सब में तो जरूर बड़े पैमाने पर खर्चा होगा। अब यह खर्चा करना चाहिए कि नहीं करना चाहिए? स्वाभाविक रूप से जनता चाहेगी ही कि करना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, सुरक्षा की दृष्टि से सिग्नलिंग सिस्टम बहुत इंपॉर्टेंट है। अगर ज्यादा गाड़ियां चलती हैं तो कैपेसिटी भी बढ़ जाती है, जैसे मुंबई लोकल में हर 3-4 मिनट में एक गाड़ी चलती है जिसके लिए ऑटोमेटिक सिग्नलिंग सिस्टम लगाया हुआ है।

पूरे देश को क्यों न उसका लाभ मिले और पूरे देश में आटोमेटिक सिग्नलिंग हो। ऐसे काम करने के लिए सरकार पहल करती है और उसके लिए बड़ा निवेश लाने की चेष्टा भी करती है तो मुझे लगता था कि विपक्ष भी शायद हमारी सहायता करेगा और हमारी सराहना करेगा कि अच्छा काम हो रहा है। कभी-कभार राजनीति से ऊपर उठकर भी देखना चाहिए कि कैसे अच्छा काम हो

सकता है और हम कैसे उसमें योगदान दे सकते हैं। परंतु, टीका-टिप्पणी करनी है तो मैं इतना बताना चाहता हूँ कि कोई ऐसा विषय नहीं है, जिस पर मैं अच्छे तरीके से समझा नहीं सकता हूँ कि कैसे पुराने जमाने में काम होता था और कैसे आज होता है। मैंने पिछले टर्म में जवाब देते हुए मॉडर्न कोच फैक्ट्री जो रायबरेली, उत्तर प्रदेश में स्थित है, उसका जिक्र किया था। यह प्रोजेक्ट वर्ष 2007-08 में मंजूर हुआ और बनना शुरू हुआ था।

माननीय अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2014 में जब हम आए थे तो वहां एक भी कोच नहीं बनता था। वहां कपूरथला और चैन्नई से कुछ शैल लाए जाते थे, उन पर पेंट करते थे या पेंच कसते थे और बोलते थे कि प्रोडक्शन हो गया। यह सब छोड़िए, जनरल मैनेजर तक अपॉइंट नहीं हुआ था, एक आदमी भी अपॉइंट नहीं हुआ था, टेम्परीज़ भेजे जाते थे। जब माननीय प्रधान मंत्री जी ने सत्ता संभाली और उनके समक्ष यह गम्भीर विषय आया तो उन्होंने तुरन्त ऑर्डर किया कि इसमें लोगों की भर्ती तुरन्त की जाए। अफसरों को अपॉइंट किया जाए और यहां प्रोडक्शन शुरू करवाया जाए। अगस्त, 2014 में वहां से पहला कोच बनकर निकला। उसके बाद हमारी कार्यशैली देखिए, हम हर वर्ष प्रोडक्शन को बढ़ाते रहे और आज हम वहां सौ प्रतिशत एलएचबी कोचेज़ बना रहे हैं। अच्छे और सुरक्षित कोचेज़ बना रहे हैं। आपको जानकर खुशी होगी कि दिन-रात हम प्रोडक्शन को बढ़ाते रहे और लगभग 711 कोचिज़ वर्ष 2017-18 में बने। उसकी क्षमता 1000 कोचेज़ की है और आप समझ सकते हैं कि सरकारी फैक्ट्री में साधारणतया 70 परसेंट कैपेसिटी का यूटिलाइजेशन होता है तो लोग छाती पीट-पीटकर अपना गुणगान सब जगह करते हैं, लेकिन हमारे प्रधान मंत्री किसी काम से संतुष्ट नहीं होते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी ने मुझ से पूछा कि 711 कोचेज़ बने हैं तो ज्यादा क्यों नहीं बन सकते हैं। मैंने कहा कि साहब उसकी कैपेसिटी ही 1000 की है और 711 बना रहे हैं। कोई भी फैक्ट्री इतना नहीं बनाती है। उन्होंने कहा कि मैं खुद देखने आऊंगा। माननीय प्रधान मंत्री जी एमसीएफ गए। उन्होंने पूरी फैक्ट्री का राउंड लिया, कर्मचारियों से मिले, हमारे नौजवान इंजीनियर्स से बातचीत की और उन्हें दिशा-निर्देश दिया कि अगले वर्ष इस फैक्ट्री के प्रोडक्शन को डबल किया जाए। हमने वर्ष 2018-19 में 1425 कोचिज़ वहां बनाए।



1000 की क्षमता वाली फैक्ट्री में हमने 1425 कोचेज बनाए और प्रोडक्शन डबल किया। नामुमकिन को मुमकिन करने के मैं ऐसे सैंकड़ों उदाहरण दे सकता हूं। अगर हम इसमें निवेश करें, टेक्नोलॉजी लाएं और इसको कोर्पोरेटाइज करें, तो रायबरेली स्थित फैक्ट्री पांच हजार की क्षमता वाली विश्व की सबसे बड़ी फैक्ट्री बन सकती है। आप सोचिए इससे कितने लोगों को नौकरी मिलेगी, कितनी छोटी एसिलियरी यूनिट्स चारों तरफ लगेंगी, कैसे हमारे छोटे उद्योग और व्यापार को बल मिलेगा। यह सोच इस सरकार की है। वहां से पूरे विश्व में भारत में बनी ट्रेन, ट्रेन सेट और कोचों का निर्यात होगा।... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** माननीय सदस्य प्लीज़।

माननीय सदस्य, मैं आपसे फिर आग्रह कर रहा हूँ और यह मेरा इस सदन में अंतिम आग्रह है।

**श्री पीयूष गोयल :** कई बार यह कहा जाता है कि हम रेलवे को प्राइवेटाइज करने जा रहे हैं। मेरा तो जैसे भी गला जल्दी बैठ जाता है, पर गला फाड़-फाड़ के बार-बार बोल चुके हैं कि कोई रेलवे को प्राइवेटाइज कर ही नहीं सकता है।

रेलवे को प्राइवेटाइज करने का कोई मतलब ही नहीं है, यह कोई सवाल ही नहीं है। लेकिन अगर कुछ नई सुविधाएं आती हैं, कोई नए प्रोजेक्ट्स लगते हैं, कोई नए रूप से टेक्नोलॉजी लाते हैं, कोई नई क्षमता बढ़ाई जाती है, ट्रेक्स, रूट्स, लाइन्स, कुछ नए स्टेशन्स बनाना चाहते हैं, किसी जगह पर हाई स्पीड ट्रेन, सेमी हाई स्पीड ट्रेन चलाना चाहते हैं, तो मैं यह समझता हूँ कि यह देश हित का काम है। इसमें निवेश को इन्वाइट करना चाहिए।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष जी, कई सारे विषय उठाए गए हैं। मैं आपके माध्यम से एक विषय के बारे में माननीय सदस्यों को जरूर बताना चाहूंगा कि हमारी सरकार ने संरक्षा और सुरक्षा इन दोनों को प्रमुख लक्ष्य मानकर काम किया है। अगर मैं वर्ष 2009-10 को एक उदाहरण के लिए लूँ, क्योंकि

कई माननीय सदस्य उस पार्टी से आते हैं, जिनकी नेता तब रेल मंत्री थीं। रेलवे में वर्ष 2009-10 में 2,107 करोड़ रुपये महिलाओं, बच्चों और यात्रियों की सुरक्षा पर खर्च होते थे। इस वर्ष हम लगभग 5,690 करोड़ रुपये सिर्फ यात्रियों की सुरक्षा पर खर्च करने वाले हैं, यह कितना बड़ा बदलाव है।

माननीय अध्यक्ष जी, अगर हम वर्ष 2004 से 2009 के बीच में एक्सीडेंट्स की संख्या देखें, तो लगभग 206 एक्सीडेंट्स हर वर्ष होते थे। वर्ष 2009 से 2011 के बीच 153 एक्सीडेंट्स हुए। हमारे समय वह घटकर 100 से भी नीचे आ गए हैं, 95.6 एक्सीडेंट्स हर वर्ष होते हैं, यानी हमारे समय में एक्सीडेंट्स भी कम हुए और उन एक्सीडेंट्स में जिन लोगों की जान जाती थी, उसकी फिगर वर्ष 2009-11 में लगभग 300 तक पहुंच गई थी।... (व्यवधान) आज हमने उसको घटाकर शायद 50 के आसपास किया है।... (व्यवधान) ऐसा सुधार शायद रेलवे में पहले कभी नहीं देखा गया होगा।... (व्यवधान)

एक विषय माननीय सदस्यों ने ऑपरेटिंग रेशियो का पूछा है। स्वाभाविक है कि ऑपरेटिंग रेशियो में जो मैन पावर कॉस्ट है, वह भी इन्क्लूडेड होती है। आज रेलवे में जो 12-13 लाख कर्मचारी काम करते हैं, उनको हमने सेवेन्थ पे कमीशन के बाद लगभग 22 हजार करोड़ रुपये ज्यादा दिए हैं। उसके बावजूद रेलवे को प्रॉफिट में रखा है और रेलवे सही तरीके से अपना काम कर पा रही है, निवेश कर पा रही है। मेरा विश्वास है कि जो ये एफिशियेंसी के पैरामीटर्स हैं, जिसमें हम इंप्रूवमेंट्स कर रहे हैं, उससे आगे चलकर रेल सुविधाओं में बढ़ोतरी होगी और जनता को उसका लाभ मिलेगा।

एक विषय है, पता नहीं कहां-कहां से कुछ-कुछ फिगर्स बताए जाते थे, एलआईसी बॉरोइंग दो हजार करोड़ रुपये की हुई है। पांच हजार जोड़ लें, तो सात हजार, ऐसे कई सारे विषय हैं, जो एकदम बेबुनियाद हैं। जब हमें जरूरत होगी, तो हम एलआईसी से पैसा ले लेंगे। अगर हमें नहीं होगी, तो क्या हम जबरदस्ती बॉरोइंग करके अपना ब्याज का खर्चा बढ़ाएं? क्या कोई अपने

बहीखाते में ऐसा करता है कि जब जरूरत नहीं है, तो ब्याज पर पैसा ले लो। फिर भी सांसद महोदय की जानकारी के लिए बता दूँ कि हम अब तक लगभग 18,000 करोड़ रुपये ले चुके हैं। जब-जब हमें जरूरत पड़ेगी, तब हम उसके हिसाब से उनसे बात करके ले सकते हैं। वैसे बॉरोइंग के और भी बहुत-से आप्शनस हैं, हम तो उनसे बॉरो करते हैं, जहां से सबसे सस्ता पैसा मिलता है।

इसी प्रकार से कई एमओयू का जिक्र किया गया है, मेरे पास डिटेल्स है। मैं उसे लिखित रूप से भी भेज दूंगा कि हमने कैसे एक-एक एमओयू के ऊपर काम करके रेलवे में सुविधाएं बढ़ाने के लिए प्रयत्न किए हैं।...(व्यवधान)

इनको तो इतना भी नहीं मालूम है कि मैं अमरीका से पढ़ाई करने के लिए कभी लंबे अर्से के लिए नहीं गया था। शॉर्ट कोर्सेज वगैरह जरूर मैंने बहुत सारे किए हैं। मैंने एक रूल बनाया है कि रेलवे में हर कर्मचारी की एक हफ्ते की ट्रेनिंग हर साल कम्पलसरी होनी चाहिए। जिससे रीलर्निंग होती है। माननीय अध्यक्ष महोदय ने नए सांसदों के लिए ट्रेनिंग प्रोग्राम आजकल चला रखा था। Training is something, which is necessary for everybody. बड़े से बड़े व्यक्ति को भी रीलर्न करना पड़ता है, नहीं तो वह इतिहास के पन्नों के हिसाब से जीता है। दुर्भाग्य है कि शायद कुछ लोगों को यह बात ध्यान नहीं है, हमारी पार्टी में तो ट्रेनिंग प्रोग्राम्स हर वर्ष किए जाते हैं। हमारी पार्टी के कार्यकर्ताओं के लिए, हमारी पार्टी के एमपीज के लिए किए जाते हैं, जिससे कंटीन्यूएस हम भी इवॉल्व हों और दुनिया के साथ-साथ हम भी आगे बढ़ें। परंतु आपकी जानकारी के लिए मैं बताना चाहूंगा कि मैं शॉर्ट कोर्सेज के लिए जरूर अमरीका गया। मैं स्वदेशी पढ़ाई कर के यहां तक पहुंचा हूँ और स्वदेशी पढ़ाई कर के मैं यहां पर मंत्री बना हूँ।...(व्यवधान) आपने शब्द यह इस्तेमाल किया कि अगर कांग्रेस नहीं होती तो आप पढ़ाई करने यू.एस. कैसे जाते? यह शब्द आपने इस्तेमाल किया था, वह भी लिखा हुआ है। आपकी वॉर्बेटिंग ट्रांसक्रिप्ट ले कर हमने यह बनाया है।...(व्यवधान)

महोदय, इन्होंने ट्रैक रिन्युअल की भी बात की थी। मुझे तो यह बात समझ ही नहीं आई कि ये क्या कहना चाह रहे थे। ... (व्यवधान) जब हम सरकार में आए, तब टैक्स की जर्जर स्थिति थी, ट्रैक रिन्युअल कितने पुराने समय से नहीं हुआ था, हमने उन सबको टेकअप किया, उसको बढ़ाया और उसी के कारण आज यह सेफ्टी का फिगर इतना सुधरा है, ट्रेन एक्सिडेंट्स सन् 2013-14 में जो 118 होते थे, आज 2018-19 में घट कर 59 रह गए हैं, आधे हो गए हैं।

महोदय, विद्युतीकरण का कैसे तो मैंने जवाब दे ही दिया है, परंतु हमें विश्वास है और हमारा संकल्प है कि आगे आने वाले कुछ वर्षों में पूरी भारतीय रेल का ब्रॉडगेज नेटवर्क शत प्रतिशत विद्युतीकृत हो जाएगा। ... (व्यवधान) हजारों-करोड़ रुपयों का डीजल बचेगा। विदेश से कूड ऑयल लाने में देश की विदेशी मुद्रा बचेगी। साथ ही साथ, पर्यावरण में इसका बहुत बड़ा प्रभाव होगा, दिल्ली में आने वाली गाड़ियां भी सभी इलेक्ट्रिसिटी से चलेंगी, दिल्ली का भी पर्यावरण सुधरेगा, मुंबई का भी पर्यावरण सुधरेगा और जहां-जहां से रेलवे जाएगी, उन गांवों का भी पर्यावरण सुधरेगा।

महोदय, कैसे मेरे मैनिफैस्टो की भी चर्चा की गई। मैं बताना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री मोदी जी इतनी चिंता करते हैं कि देश में एक भी ऐसा विषय हमारे मैनिफैस्टो में नहीं है जिस पर लगातार मंत्रियों को देखना नहीं पड़ता हो, मॉनिटर नहीं करना पड़ता हो। मैं समझता हूँ कि मैनिफैस्टो के ऊपर इस सरकार ने पिछले पांच सालों में जितने काम किए हैं, इसके पहले किसी सरकार ने मैनिफैस्टो को इतना सीरियसली नहीं लिया होगा।

महोदय, सिर्फ जाह्नकारी के लिए बता रहा हूँ, क्योंकि पहले मैंने एक विषय – ट्रैक किलोमीटर का कहा था। उसको मैं सिर्फ संशोधित कर दूँ कि वह रनिंग किलोमीटर था। रेलवे की अलग-अलग भाषा होती है। जो मैंने 89 हजार 919 फिगर दी थी, वह रनिंग किलोमीटर था। कृपया स्टॉफ उसका ट्रैक किलोमीटर के बदले रनिंग किलोमीटर ठीक से कर दे। ... (व्यवधान) मुझे लगता है कि कंसेक्शन करने का तो मुझे अधिकार है। मैं पूरा ही संशोधित कर देता हूँ।

चीन, फ्रांस और रूस के साथ सहमति जापन (एमओयू)/सहयोग जापन (एमओसी) सहित सहयोग के विभिन्न दस्तावेजों की स्थिति

सहयोग के दस्तावेजों का विवरण	सहयोग के प्रमुख क्षेत्र	स्थिति
<p><b>देश: चीन</b> 18.09.2014 को रेल मंत्रालय और चीनी जनवादी गणराज्य के बीच समझौता जापन (एमओयू)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• भारत की मौजूदा लाइनों की गति बढ़ाना</li> <li>• उच्च गति वाली रेलगाड़ियां</li> <li>• प्रशिक्षण एवं रेल विश्वविद्यालय</li> <li>• इंजन और चल स्टॉक विनिर्माण</li> <li>• स्टेशन विकास</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• चीन पक्ष द्वारा चेन्नई-बंगलूरु-मैसूर खंड की गति 160 किमी प्र/घं तक बढ़ाने के लिए व्यवहार्यता अध्ययन किया गया।</li> <li>• चीन पक्ष द्वारा हाई स्पीड रेल (एचएसआर) के लिए वित्तपोषण सहित दिल्ली-नागापुर खंड का व्यवहार्यता अध्ययन (बाद में दिल्ली-आगारा के लिए संशोधित) प्रस्तुत किया गया।</li> <li>• चीनी रेलवे से संबंधित भारतीय रेल पदाधिकारियों का प्रशिक्षण पूरा हो गया है।</li> <li>• 09.09.2019 को नई दिल्ली में छठे इंडिया-चाइना स्ट्रेटिजिक इकोनॉमिक डायलॉग (एसईडी) आयोजित किया गया।</li> </ul>
<p><b>देश: चीन</b> 26.11.2012 को रेल मंत्रालय और चीनी जनवादी गणराज्य चीन के बीच समझौता जापन (एमओयू)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• रेलवे क्षेत्र में तकनीकी सहयोग</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• दिल्ली और चंडीगढ़ के बीच रेल गलियारे में 200 किमी.प्र.घंटा तक गति बढ़ाने के लिए तकनीकी और क्रियान्वयन अध्ययन किया गया।</li> <li>• 2 स्टेशनों यथा लुधियाना और अंबाला का नवीकरण/विकसित करने से संबंधित अध्ययन किया गया।</li> </ul>
<p><b>देश: फ्रांस</b> 10.3.2018 को रेल मंत्रालय एवं एसएनसीएफ मोबिलिटीज (फ्रांस रेलवे) के बीच समझौता जापन</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• हाई स्पीड रेल और सेमी- हाई स्पीड रेल</li> <li>• स्टेशन नवीकरण और परिचालन</li> <li>• परिचालन और अवसरचना का आधुनिकीकरण</li> <li>• उपनगरीय गाड़ियां</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• दिल्ली और चंडीगढ़ के बीच रेल गलियारे में 200 किमी.प्र.घंटा तक गति बढ़ाने के लिए तकनीकी और क्रियान्वयन अध्ययन किया गया।</li> <li>• 2 स्टेशनों यथा लुधियाना और अंबाला का नवीकरण/विकसित करने से संबंधित अध्ययन किया गया।</li> </ul>
<p><b>देश: फ्रांस</b> 10.03.2018 को रेल मंत्रालय एवं फ्रांस गणराज्य की इकोलोजिकल एंड इन्फ्रासिस्ट्रक्चर डेवेलपमेंट मंत्रालय के बीच आशय पर (एलओआई)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• रेल के क्षेत्र में इंडिया और फ्रांस के बीच सहयोग बढ़ाना जो पहले से ही मौजूद है।</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.06.2019 को एसएनसीएफ(फ्रांस रेलवे), एएफडी एवं इंडियन रेलवे सैटेशन डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईआरएसडीसी) के बीच स्टेशन विकास से संबंधित फेक्सटै(वित्तीय सहायता) अनुबंध पर हस्ताक्षरित किया गया।</li> </ul>

<p><b>देश: फ्रांस</b> 10.04.2015 को रेल मंत्रालय एवं एसएनसीएफ(फ्रांस रेलवे) के बीच प्रोटोकाल</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• सेमी- हाई स्पीड (एसएचएस) और स्टेशन नवीकरण में सहयोग</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10.07.2019 को परिवीक्षा अधिकारियों के प्रशिक्षण हेतु अनुबंध पर हस्ताक्षरित किया गया।</li> </ul>
<p><b>देश: फ्रांस</b> 09.12.2015 को रेल मंत्रालय एवं एसएनसीएफ(फ्रांस रेलवे) के बीच अनुबंध</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• दिल्ली-चंडीगढ़ खंड का सेमी- हाई स्पीड अध्ययन</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• इंडो-फ्रेंच परमानेंट फोरम द्वारा भारत और फ्रांस के बीच नियमित संवाद किया जा रहा है, इसका दूसरा सत्र 26.06.2019 को पेरिस में आयोजित किया गया।</li> </ul>
<p><b>देश: फ्रांस</b> 21.01.2016 को रेल मंत्रालय एवं एसएनसीएफ(फ्रांस रेलवे) के बीच अनुबंध</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• अंबाला एवं लुधियाना का स्टेशन पुनर्विकास अध्ययन</li> </ul>	
<p><b>देश: फ्रांस</b> संयुक्त घोषणा (14.02.2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• रेलवे क्षेत्र में अनुवर्तन और सहयोग सुदृढ़ करना</li> </ul>	
<p><b>देश: रूस</b> 24.12.2015 को ज्वाइंट स्टॉक कंपनी, रूसी रेलवे और रेल मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन (एमओयू)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• भारत में हाई स्पीड रेल (एचएसआर)</li> <li>• गाड़ी की गति को 160-200 किमी/घं तक बढ़ाने के लिए भारतीय रेल की मौजूदा लाइनों का आधुनिकीकरण।</li> <li>• उपग्रह नेविगेशन और डिजिटल संचार साधनों पर आधारित आधुनिक नियंत्रण और सुरक्षा से संबंधित प्रणालियां</li> <li>• सैटेलाइट और भू-सूचना प्रौद्योगिकियां</li> <li>• परिवहन सुरक्षा और साइबर सुरक्षा</li> <li>• रोलिंग स्टॉक</li> <li>• हैवी हॉल परिवहन</li> <li>• भारतीय रेल के लिए मानव संसाधन प्रशिक्षण का संगठन: छात्रों की माध्यमिक और उच्च व्यावसायिक</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.10.2020 को तीसरी भारत-रूस स्ट्रेटिजिक इकोनॉमिक डॉयलॉग (एसईडी) की गई।</li> <li>• रूसी रेलवे द्वारा नागपुर - सिक्ंदराबाद खंड के लिए सेमी हाई स्पीड (एसएचएस) का व्यवहार्यता अध्ययन किया गया।</li> <li>• जनवरी 2019 में जेएससी आरजेडडी लॉजिस्टिक्स(रूसी रेलवे) और कटेनर कॉपरिशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए और इंटरनेशनल नार्थ-साउथ ट्रांसपोर्ट कॉरिडोर (आईएनएसटीसी) के संबंध में फरवरी 2020 में समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।</li> <li>• मास्को के रेल परिवहन विश्वविद्यालयों के साथ सहयोग समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए हैं और सेंट पीटर्सबर्ग में चर्चा की जा रही है।</li> </ul>

	<p>शिक्षा और प्रबंधकों सहित कर्मचारी सदस्यों का उन्नत प्रशिक्षण</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>स्टेशन पुनर्विकास</li> <li>डेडिकेटेड फ्रेट रेल कॉरिडोर</li> <li>पुलों और सुरंगों सहित ट्रेक सुपरस्ट्रक्चर सिविल इंजीनियरिंग कार्यों का आधुनिकीकरण, पुनर्निर्माण और निर्माण</li> <li>स्लैब ट्रेक</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>भविष्य की रेलवे प्रौद्योगिकियों पर रूसी रेलवे अनुसंधान संस्थानों के साथ अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ)</li> <li>रूसी रेलवे ट्रेक मशीनों, आधुनिक सिग्नलिंग समाधानों और पारस्परिक हित की अन्य परियोजनाओं के संबंध में भारतीय पक्ष के साथ सक्रिय रूप से सहयोग कर रहा है।</li> </ul>
<p><b>देश: रूस</b> 15.10.2016 को जवाइंट स्टॉक कंपनी, रूसी रेलवे और रेल मंत्रालय के बीच प्रोटोकॉल</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>सेमी हाई स्पीड (एसएचएस) में समन्वय</li> </ul>	
<p><b>देश: रूस</b> 01.06.2017 को रूसी रेलवे (जेएससी आरजेडी) और रेल मंत्रालय के बीच समझौता</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>नागपुर - सिकंदराबाद खंड पर सेमी हाई स्पीड (एसएचएस) निष्पादन अद्ययन</li> </ul>	
<p><b>देश: रूस</b> 05.10.2018 को जवाइंट स्टॉक कंपनी, रूसी रेलवे (आरजेडी) और रेल मंत्रालय के बीच सहयोग ज्ञापन (एमओसी)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>भारतीय रेल नेटवर्क के अन्य निर्देशों सहित खंड के संभावित विस्तार के साथ 200 किमी प्रति घंटे (सेमी हाई स्पीड) तक यात्री गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए नागपुर - सिकंदराबाद खंड को अपग्रेड करने के लिए परियोजना का निष्पादन</li> <li>रेलों की सभी क्षेत्रीय इकाइयों को जोड़ते हुए क्षेत्रीय स्तर, मंडल रेलवे और/अथवा उच्च नेटवर्क स्तर पर मिश्रित यातायात का प्रबंधन करने के</li> </ul>	

	<p>लिए एकल यातायात नियंत्रण केन्द्र का क्रियान्वयन।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• संयुक्त उत्पादन को अनुकूल, व्यवस्थित करना और प्रतिस्पर्धी सिग्नल एवं अन्तर्पार्शन प्रणाली का क्रियान्वयन</li> <li>• सेमी हाई स्पीड और इनसे ऊपर के लिए टर्नआउट स्विचों की आपूर्ति एवं स्थानीयकरण करना</li> <li>• उच्च शिक्षा संस्थानों से संबंधित रूसी रेलवे की सहभागिता से भारतीय रेल के कर्मचारियों को प्रशिक्षण और उच्च अर्हता में प्रगति</li> <li>• फ्रंट कार्गो परिचालन में बेहतर क्रियाकलाप</li> <li>• भारत में संयुक्त बहु मॉडल टर्मिनल का विकास</li> <li>• यातायात शिक्षा में समन्वय</li> </ul>
<p><u>देश: रूस</u> रेल मंत्रालय और रूस फेडरेशन में परिवहन मंत्रालय के साथ 05.10.2018 को समझौता ज्ञापन(एमओयू)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• टेस्टिंग के क्षेत्र में आपसी लाभ के लिए यातायात प्रबंधन, सिग्नलिंग, डायग्नोस्टिक और हालात मॉनिटरिंग, साइबर सिक्योरिटी, दरारों का पता लगाना, रेल पहिया परस्पर क्रिया, सेमी-उच्च गति प्रौद्योगिकी के लिए</li> </ul>
<p><u>देश: रूस</u> रेल मंत्रालय और रूस फेडरेशन में परिवहन मंत्रालय के साथ 11.04.2019 के समझौता ज्ञापन (एमओयू)</p>	



- संयुक्त अनुसंधान हेतु योजना बनाना और उसका निष्पादन करना
- दोनों देशों की रेलवे तकनीकी आवश्यकताओं, मानकों और प्रमाणन प्रक्रियाओं का आदान-प्रदान और सांभंजरसु;
  - दोनों देशों की रेलवे प्रौद्योगिकी के विकास के लिए परामर्श देना (विशेष ध्यान पूर्व सूचना- अनुरक्षण प्रौद्योगिकी, परिसंपत्तियों की हालत की मॉनिटरिंग करना, ऊर्जा दक्षता का विकास, परिचालनिक संरक्षा और विश्वसनियता सहित)
  - भारत में नवीनतम रेलवे अनुसंधान एवं विकास सुविधाओं की स्थापना करना
  - भारत में नवीनतम रेलवे प्रौद्योगिकी के स्थानीयकरण के लिए समन्वय करना
  - तकनीकी सेमिनार या भंंच की योजना बनाना और निष्पादन करना
  - वीएनआईआईजेडएचटी और एनआईआईएस द्वारा अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन के कर्मियों के लिए अल्पावधि प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित करना (अनुपूरक वोकेशनल शिक्षा)

*[Handwritten signature and text]*

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• विनिर्दिष्ट परियोजनाओं के लिए सीमित अवधि हेतु वीएनआईआईजैडएचटी, एनआईआईएस और अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन के बीच रेल कर्मियों का विनिमय कार्यक्रम बनाना</li> <li>• किसी अन्य समन्वय प्रक्रियाओं पक्षों द्वारा सहमति बनाना</li> </ul>	
--	--	--

\*\*\*\*\*

69

लोक सभा सचिवालय  
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति शाखा  
जापन सं. 107

**विषय :** "पर्यावरण हितैषी प्रौद्योगिकी" विषय से संबंधित दिनांक 24 जुलाई, 2019 के तारांकित प्रश्न सं. 447 के सम्बन्ध में श्री रवि किशन, संसद सदस्य द्वारा पूछे गए अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में दिए गए आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध ।

\*\*\*\*

24 जुलाई, 2019 को श्री रामदास तडस और श्री रवि किशन, संसद सदस्यों ने रेल मंत्री से तारांकित प्रश्न सं. 447 पूछा । प्रश्न की विषय और मंत्री द्वारा दिया गया उत्तरवस्तु में दिए गए हैं । अनुबंध

2 चर्चा के दौरान, श्री रवि किशन, संसद सदस्य ने रेल मंत्री से निम्नलिखित अनुपूरक प्रश्न पूछा :-

"मेरा प्रश्न यह है कि रेल मंत्रालय ने रेल वाहनों पर सौर पैनल संस्थापित करने के बारे में सोचा है । सौर पैनल रेलगाड़ियों पर संस्थापित किये जाएंगे, इससे विद्युत के रूप में बड़ा लाभ होगा, ट्रेनों की छतों का इस्तेमाल किया जाएगा । इन्हें रेलवे स्टेशनों पर भी संस्थापित किया जाएगा.....(व्यवधान) इसके साथ-साथ रेलवे लाइन के बगल में मौजूद रेलभूमि बहुत अधिक भूमि है । यदि ये सौर पैनल वहां संस्थापित किये जाते हैं, तो रेल मंत्रालय को इससे बहुत अधिक कमाई होगी.....(व्यवधान) इसके साथ ही, मैं आपकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि लोगों ने रेलभूमि के एक बड़े हिस्से पर कब्जा किया हुआ है । रेल मंत्रालय के लिए यह जाना अति महत्वपूर्ण है । यह मामला गोरखपुर और भारत के ऐसे कई हिस्सों का है।"

3. इस संबंध में, तत्कालीन रेल मंत्री (श्री सुरेश चन्नबसप्पा अंगडी) ने निम्नवत् बताया:-

"हम एक बहुत साफ और स्वच्छ वातावरण विकसित कर रहे हैं। इसके लिए हम प्रत्येक खाली स्थान पर सौर ऊर्जा उत्पादित करने के लिए अपने किसानों की मदद भी कर रहे हैं । हम आने वाले दिनों में माननीय संसद सदस्य के सुझाव पर विचार करेंगे ।"

4. सन माना गया तथार को आश्वा के उत्तरसमिति द्वारा प्रश्नरेल मंत्रालय को यह आश्वासन उत्तर दिए जाने की तारीख से तीन माह की अवधि के भीतर पूरा करना था, लेकिन यह आश्वासन अभी तक पूरा नहीं किया गया है।

5. इस संबंध में, रेल मंत्रालय ने 06 नवंबर, 2019 और 02 सितम्बर, 2020 के का. ज्ञा. सं. 2019/ईईएम/106/16 के माध्यम से निम्नवत बताया है :-

“रेलवे किसानों की जमीन पर सौर ऊर्जा उत्पादित नहीं कर रहा है और निकट भविष्य में इस तरह का कोई प्रस्ताव नहीं है।”

6. उपरोक्त के दृष्टिगत, मंत्रालय ने रेल राज्य मंत्री के अनुमोदन से उपर्युक्त आश्वासन को छोड़ने का अनुरोध किया है।

समिति के विचारार्थ प्रस्तुत है।

दिनांक: 27/08/2021

नई दिल्ली:

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
24.07.2019 के

तारांकित प्रश्न सं. 447 का उत्तर

पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकी

\*447. श्री रामदास तडसः

श्री रवि किशनः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे देश में ऊर्जा की खपत करने वाला सबसे बड़ा उपभोक्ता है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ख) रेलवे द्वारा अपने नेटवर्क का विवेकपूर्ण ढंग से विस्तार करने हेतु पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकियों का उपयोग करने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और
- (ग) रेलवे द्वारा वर्तमान में कितनी मात्रा में सौर ऊर्जा का उपयोग किया जा रहा है?

उत्तर

रेल और वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल)

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

\*\*\*\*\*

पर्यावरण हितैषी प्रौद्योगिकी के संबंध में दिनांक 24.07.2019 को लोक सभा में श्री रामदास तडस और श्री रवि किशन के तारांकित प्रश्न सं.447 के भाग (क) से (ग) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क): जी हां। भारतीय रेल अपनी ऊर्जा संबंधी आवश्यकताओं के लिए देश की कुल बिजली खपत की लगभग 1.27 प्रतिशत बिजली और 3 प्रतिशत हाई स्पीड डीज़ल (एचएसडी) तेल की खपत करती है। 2018-19 में भारतीय रेल द्वारा अपनी ऊर्जा संबंधी आवश्यकताओं के लिए लगभग 20.44 बिलियन यूनिट बिजली और 3.1 बिलियन लीटर एचएसडी तेल की खपत की गई है।

(ख): भारतीय रेल कार्बन फुटप्रिन्ट में कमी लाने और पर्यावरण की रक्षा करने के लिए पर्यावरण हितैषी/ऊर्जा दक्षता संबंधी अनेक उपाय कर रही है। इनमें से कुछ उपाय नीचे दिए गए हैं:

- (i) रेलपथ का रेल विद्युतीकरण- भारतीय रेल द्वारा परिवहन के हरित साधन के रूप में, मिशन मोड में अपने बड़े आमान के रेल मार्गों को 100 प्रतिशत विद्युतीकृत करने का विनिश्चय किया गया है।
- (ii) नवीकरणीय ऊर्जा का उपयोग- भारतीय रेल द्वारा लगभग 1000 मेगा वाट सौर ऊर्जा और 200 मेगा वाट पवन ऊर्जा के स्रोत की योजना बनाई गई है।
- (iii) भारतीय रेल द्वारा ऊर्जा दक्षता संबंधी विभिन्न उपाय किए गए हैं, जिनमें निम्नलिखित उपाय शामिल हैं:
  - 2016 में पर्यावरण संबंधी निर्माण कार्यों के निष्पादन के लिए सभी स्वीकृत निर्माण कार्यों में 1 प्रतिशत लागत आबंटन का नीतिगत निर्णय लिया गया था।
  - इलेक्ट्रिक रेल इंजनों, मेन लाइन इलेक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिटों (मेम्), इलेक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिटों (ईएमयू) गाड़ी सेटों में रीजेनरेटिव विशेषताओं वाली ऊर्जा दक्ष 3-चरण प्रौद्योगिकी का उपयोग।
  - पावर कारों में डीजल ईंधन की खपत में कमी करने के लिए हैड ऑन जेनरेशन (एचओजी) प्रणाली की शुरुआत।

- बिजली की खपत में कमी करने के लिए रेलवे स्टेशनों, सेवा इमारतों, आवासीय क्वार्टरों और सवारी डिब्बों सहित सभी रेल संस्थापनाओं में रोशनी के लिए ऊर्जा किफायती लाइट ऐमिटिंग डायोड (एलईडी) लाइट की व्यवस्था। 100 प्रतिशत रेलवे स्टेशनों, सेवा इमारतों में एलईडी लाइटें पहले ही लगा दी गई हैं और लगभग 74 प्रतिशत आवासीय क्वार्टरों में 100 प्रतिशत एलईडी लाइटें लगा दी गई हैं।
- 16 क्षेत्रीय रेलों और 6 उत्पादन इकाइयों में ऊर्जा दक्षता में सुधार लाने के लिए ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (बीईई) द्वारा परफार्म, एचीव एंड ट्रेड (पीएटी), साइकिल-11 के भाग के रूप में भारतीय रेल को नामित उपभोक्ता बनाया गया है।
- खपत स्थलों पर नियमित ऊर्जा जांच।
- 5 स्टार रेटिंग वाले बिजली उपकरणों पर बल।
- लोको पायलटों के लिए कोस्टिंग, रीजेनरेटिव ब्रेकिंग विशेषताओं का इस्तेमाल करने और 50 मिनट से अधिक समय के लिए यार्ड में रुकौनी के मामले में बिजली रेल इंजन का ब्लोअर स्विच ऑफ करने के लिए नियमित प्रशिक्षण दिया जाता है। इसी प्रकार, डीजल रेल इंजन की संभावित रुकौनी 30 मिनट से अधिक होने की स्थिति में डीजल रेल इंजन को भी बंद कर दिया जाता है और इसके परिणामस्वरूप थिन हाउस गैसों (जीएचजी) के उत्सर्जन में कमी होती है।
- ऊर्जा की बचत करने के लिए मल्टीपल यूनिट वाली खाली मालगाड़ियों का कर्षण करने वाले पिछले रेल इंजन को स्विच ऑफ कर दिया जाता है।
- सभी बिजली रेल इंजनों में मुहैया कराए गए माइक्रोप्रोसेसर आधारित ऊर्जा मीटरों के जरिए बिजली रेल इंजनों की ऊर्जा खपत पर नियमित निगरानी रखी जाती है और औसत ऊर्जा खपत के आधार पर बेंचमार्किंग की जाती है।
- जब रेल इंजन परिचालन में न हो उस समय ईंधन की खपत में कमी करने के लिए 986 डीजल रेल इंजनों में सहायक पावर यूनिट (एपीयू) की व्यवस्था की गई है।

- रिमोट मॉनिटरिंग एंड मैनेजमेंट ऑफ लोकोमोटिव एंड ट्रेन (जो रैमलॉट कहलाता है) के माध्यम से डीजल रेल इंजनों के बेकार खड़े रहने पर निगरानी रखी जाती है। इस समय, 2606 रेल इंजनों में रैमलॉट की व्यवस्था है।
- कर्षण ईंधन में 5% बायो-डीजल का उपयोग- हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) की बचत के लिए एचएसडी के साथ 5 प्रतिशत तक बायो-डीजल का मिश्रण किया जाता है। एचएसडी की खपत में कमी लाने के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त उपाय किए गए हैं:
  - ✓ गतायु डब्ल्यूडीएम2 विंटेज डीजल इंजनों को नाकारा किया जा रहा है।
  - ✓ सभी रेल उपभोक्ता डिपुओं (आरसीडी) में क्लोज़ सर्किट टेलीविज़न (सीसीटीवी) लगाए जा रहे हैं।
- डेमू में 20% संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) का प्रतिस्थापन- सीएनजी का इस्तेमाल करने से तरल ईंधन की तुलना में कम ग्रीन हाउस गैसों (जीएचजी) का उत्सर्जन होता है। भारतीय रेल को यात्री परिवहन के लिए सीएनजी चालित पावर कारों का इस्तेमाल करने वाली विश्व की एकमात्र रेलवे होने की विशिष्टता प्राप्त है। भारतीय रेल द्वारा डीजल इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (डेमू) ड्राइविंग पावर कार (डीपीसी) का डीजल (एचएसडी) के प्रतिस्थापन के लिए 20 प्रतिशत सीएनजी के साथ दोहरे ईंधन साधन डेमू/डीपीसी में बदलाव भी शुरू कर दिया गया है। 25 अदद डीपीसी का बदलाव कर दिया गया है और उन्हें परिचालित किया जा रहा है।
- जल प्रबंधन- भारतीय रेल की जल नीति मार्च 2017 में जारी की गई थी। इसके अलावा मुख्य खपत केंद्रों पर जल ऑडिट और जल शोधन संयंत्रों तथा वर्षा जल संचयन प्रणालियों का प्रसार भी किया जा रहा है।
- प्लेटफार्म की लाइनों और रेलपथ पर मानव मल को गिरने से रोकथाम के लिए, यात्री सवारी डिब्बों में पर्यावरण हितैषी जैव-शौचालय स्थापित करने के कार्य में तेजी लाई गई



हैं। पिछले तीन वर्षों में लगभग 42,900 सवारी डिब्बों में 1,60,000 से अधिक जैव-शौचालय स्थापित किए गए हैं। अभी तक लगभग 58,379 सवारी डिब्बों में 2,10,437 जैव-शौचालय स्थापित किए गए हैं।

- रेल पहिया कारखाना, येलहंका की भट्टियों के परिचालन में प्राकृतिक गैस का उपयोग शुरू कर दिया गया है। दो अन्य रेल कारखानों में भी धातु की कटाई के लिए औद्योगिक गैसों के स्थान पर संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) का उपयोग शुरू कर दिया गया है।

(ग): इस समय, भारतीय रेल द्वारा लगभग 88 मेगा वाट सौर ऊर्जा का उपयोग किया जा रहा है। इसके अलावा, 84 मेगावाट के रूप में कुल सृजन क्षमता वाले सौर संयंत्रों की स्थापित करने के कार्य प्रगति पर हैं और 93 मेगावाट की सृजन क्षमता वाले संयंत्रों की निविदा प्रक्रिया का कार्य प्रगति पर है।

\*\*\*\*\*

(Q. 447)

**श्री रामदास तडस:** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वर्धा-नांदेड़ नए रेल मार्ग का काम प्रगति पर है। वर्ष 2014 के बाद इस प्रकल्प को गति प्रदान हुई है।....(व्यवधान) माननीय प्रधान मंत्री जी ने कार्यालय प्रगति पोस्टल के माध्यम से वर्धा-नांदेड़ नए रेल मार्ग की समीक्षा की है।....(व्यवधान) पहले इस रूट पर रिजर्व इंजन का इस्तेमाल होने की जानकारी है।... (व्यवधान) क्या माननीय रेल मंत्री जी स्पष्ट करेंगे कि वर्धा से नांदेड़ नए रेलमार्ग का भविष्य में पर्यावरण को ध्यान में रखते हुए विद्युतीकरण किया जाएगा?... (व्यवधान)

**श्री सुरेश सी. अंगड़ी:** सर, आदरणीय प्रधान मंत्री जी का स्वप्न है कि वर्ष 2022 तक पूरी रेल का विद्युतीकरण किया जाए। ... (व्यवधान) जहाँ भी हमारी ब्रॉड गेज ट्रेन्स चल रही हैं, वहाँ पर ब्रॉड गेज को इलेक्ट्रिक ट्रेन में करने की योजना है।... (व्यवधान) At present, we are having 51.30 per cent electrification (all gauges), संपूर्ण broad gauge का भी विद्युतीकरण करने की योजना है। आने वाले दिनों में विद्युतीकरण करके ट्रेन चलाने की हमारी योजना है।... (व्यवधान)

**श्री रामदास तडस:** अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वे महात्मा गांधी जी के 150वीं जयन्ती के अवसर पर गांधी जी की कर्मभूमि सेवाग्राम आश्रम के पास स्थित सेवाग्राम रेलवे स्टेशन का विकास करने की कृपा करें।... (व्यवधान) मैं मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूँ कि पोरबंदर, जो महात्मा गांधी जी की जन्म भूमि है और कर्मभूमि सेवाग्राम है। पोरबंदर से सेवाग्राम रेल चालू करने की कृपा करें।... (व्यवधान)

**श्री सुरेश सी. अंगड़ी :** सर, माननीय सदस्य का बहुत अच्छा सुझाव है। महात्मा गांधी जी की 150वीं जयन्ती पर हमारे प्रधान मंत्री जी की कार्य करने की योजना है और हमारी पार्टी भी इसके लिए कार्य कर रही है।... (व्यवधान) हम लोगों की सुविधा के लिए डिमांड क्रिएट होने पर ट्रेन शुरू करेंगे।... (व्यवधान)

श्री रवि किशन (गोरखपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहता हूँ। सहजनवा गोरखपुर रेलवे लाइन की अनुमति के लिए कहा है तो मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री और रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ।... (व्यवधान) मेरा प्रश्न यह है कि रेल मंत्रालय ने रेलवे वाहन पर सोलर पैनल लगाने के लिए सोचा है। रेलगाड़ी के ऊपर सोलर पैनल लगाया जाएगा, इससे इलेक्ट्रिसिटी को बहुत फायदा होगा, उनकी छतों मिल गई है।... (व्यवधान) पूरे गोरखपुर ने हमें रेल मंत्रालय को धन्यवाद देने का इस्तेमाल होगा। रेलवे स्टेशन पर भी लगाया जाएगा।... (व्यवधान) इसके साथ-साथ रेलवे ट्रैक के किनारे जो रेलवे की जमीन है, वह बहुत बड़ी जमीन है। अगर ये सोलर पैनल वहाँ लगाए जाएँ तो इससे रेल मंत्रालय को बहुत आमदनी भी होगी।... (व्यवधान) इसके साथ मैं आपकी जानकारी के लिए यह भी बताना चाहता हूँ कि रेलवे की बहुत सारी जमीन पर लोगों ने कब्जा किया हुआ है। रेल मंत्रालय को यह जानना बहुत जरूरी है, गोरखपुर में भी है, हिन्दुस्तान के ऐसे कई हिस्सों में है।... (व्यवधान)

### **12.00 hrs**

मेरा निवेदन है कि रेल मंत्रालय को अपनी खाली पड़ी जमीन पर सोलर पैनल लगाने की शुरुआत जरूर करनी चाहिए।... (व्यवधान)

श्री सुरेश सी. अंगड़ी : महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत अच्छा सुझाव दिया है।... (व्यवधान) आज पूरे विश्व ने प्रधान मंत्री मोदी जी को मैन ऑफ दी अर्थ बोलकर सम्मान दिया है।... (व्यवधान) यह आपको मालूम है।... (व्यवधान) We are developing a very neat and clean environment. उसके लिए हम हर खाली जगह पर सोलर एनर्जी प्रोडक्शन करने के लिए अपने किसान को भी मदद दे रहे हैं।... (व्यवधान) माननीय सदस्य का जो सुझाव है, हम उसे देखकर आने वाले दिनों में इसका प्रयास करेंगे।... (व्यवधान) अभी 700 मालगाड़ी के गार्ड डिब्बों के ऊपर सोलर पैनल मंजूर हो गया है।... (व्यवधान) 50 डिब्बों के ऊपर वह सोलर पैनल चालू है।... (व्यवधान) रेल डिब्बों के ऊपर जो सोलर पैनल लगाए जाते हैं, उससे उतनी एनर्जी जनरेट नहीं होती है।... (व्यवधान) इस पर और रिसर्च की जा रही है।... (व्यवधान) माननीय सदस्य ने

बहुत अच्छा सुझाव दिया है ।...(व्यवधान) उसका परीक्षण करके हम उसे करने का प्रयास करेंगे।...(व्यवधान) धन्यवाद !...(व्यवधान)

---

कार्यवाही सारांश

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

(2020-2021)

(सत्रहवीं लोकसभा)

दसवीं बैठक

(28.09.2021)

समिति की बैठक 1500 बजे से 1615 बजे तक समिति कक्ष "सी" संसदीय सौध, नई दिल्ली में हुई।

उपस्थित

श्री राजेन्द्र अग्रवाल - सभापति

सदस्य

2. श्री निहाल चन्द्र चौहान
3. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
4. कौशलेन्द्र कुमार
5. श्री संतोष पान्डेय
6. श्री एम.के. राघवन
7. डॉ. भारतीबेन डी. श्याल

सचिवालय

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

सर्वप्रथम, सभापति महोदय ने समिति की बैठक में सदस्यों का स्वागत किया और उन्हें अवगत कराया कि यह बैठक (एक) 47 लंबित आश्वासनों को छोड़ने हेतु विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त अनुरोधों से संबंधित 20 ज्ञापनों पर विचार करने और (दो) लंबित आश्वासनों से संबंधित सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय (सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग) के प्रतिनिधियों का मौखिक साक्ष्य लेने के लिए बुलायी गई है।

2. तत्पश्चात्, समिति ने 47 आश्वासनों वाले उक्त 20 ज्ञापनों (ज्ञापन संख्या 89 से 108 तक) को संबंधित आश्वासनों को छोड़ने या न छोड़ने हेतु विचारार्थ लिया। कुछेक ज्ञापनों पर विचार करने के पश्चात् समिति ने माननीय सभापति को शेष ज्ञापनों पर निर्णय लेने हेतु प्राधिकृत किया। तत्पश्चात्, सभापति ने निर्णय लिया कि अनुबंध-एक\* में दिए गए ब्यौरे के अनुसार 39 आश्वासनों को छोड़ दिया जाए तथा अनुबंध-दो में दिए गए ब्यौरे के अनुसार शेष 08 आश्वासनों पर संबंधित मंत्रालयों/विभागों द्वारा आश्वासनों को पूरा करने हेतु कार्रवाई की जाए।

3.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
4.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
5.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
6.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
7.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
8.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX
9.	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX	XXXXXX

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।

\*इस प्रतिवेदन से संबंधित नहीं है।

परिशिष्ट-दी

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021)

दिनांक 28 सितम्बर, 2021 को आयोजित बैठक में सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति (2020-2021) द्वारा छोड़े नहीं गए आश्वासनों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	ज्ञापन सं.	ता.प्र./अ.ता.प्र सं. और दिनांक	मंत्रालय/विभाग	विषय	टिप्पणियां
1	98	अ.ता.प्र.सं. 2929 दिनांक 11.03.2020	रेल	समर्पित मालवहन गलियारा	समिति का विचार है कि आश्वासन को केवल इस आधार पर नहीं छोड़ा जा सकता है कि नए समर्पित मालवहन गलियारा की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का कार्य डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कोरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) को माननीय सदस्य द्वारा प्रश्न पूछने से काफी पहले 11.03.2020 को सौंपा गया था। एक बार आश्वासन दिए जाने के बाद मंत्रालय का तर्क विश्वासयोग्य नहीं है क्योंकि मंत्रालय का यह बनता दायित्व है कि वह सभी

2	99	अ.ता.प्र.सं. 2823 दिनांक 11.03.2020	रेल	रेलगाड़ी में चेन खींचने की घटनाएं	<p>संबंधित विभागों/हितधारकों के साथ मिलकर उचित योजना और समन्वय के साथ इसे पूरा करें। समिति चाहती है कि रेल मंत्रालय इसको तार्किक परिणति तक पहुंचाने और अपने आश्वासन को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए सभी संबंधितों के साथ उत्साहपूर्वक समर्पित मालवहन गलियारे की डीपीआर तैयार करने के मामले को आगे बढ़ाए।</p> <p>मंत्रालय ने तर्क दिया है कि कुछ यात्री संबंधी अपराधों से निपटने के लिए अधिकृत अधिकारियों को सशक्त बनाने के लिए नीतिगत निर्णय के कार्यान्वयन के बाद कानूनी प्रक्रिया का पालन करना आवश्यक है। कानूनी प्रक्रिया में कई चरणों को पूरा करना रेल मंत्रालय की क्षमता से परे है और इसमें काफी समय लगने की संभावना है, इसलिए आश्वासन को छोड़ दिया जाना चाहिए। समिति महसूस करती है कि मंत्रालय का तर्क अमान्य है क्योंकि केवल इस आधार पर आश्वासन नहीं छोड़ा जा सकता है कि इसमें कानूनी प्रक्रिया शामिल है और इसे पूरा होने में काफी समय लग</p>
---	----	---	-----	---	---



				सकता है। इसके अलावा, एक बार आश्वासन दिए जाने के बाद, उसे उसकी तार्किक परिणति तक पहुंचाया जाना चाहिए। रेलगाड़ियों में बढ़ते यात्री संबंधी अपराधों की जांच की अत्यधिक आवश्यकता पर विचार करते हुए, सभिति महसूस करती है कि आश्वासन को कार्यान्वित करने की आवश्यकता है और इसलिए वे मंत्रालय को इस मामले को जोरदार ढंग से आगे बढ़ाने का निदेश देती हैं। सभिति इस मामले में की गई पहलों और की गई प्रगति से भी अवगत होना चाहेगी।	
3.	100	अ.ता.प्र.सं. 1277 दिनांक 25.11.2019	वित्त (राजस्व विभाग)	आई.एफ.ए. चार्टर का संशोधन	सभिति मंत्रालय के इस तर्क से सहमत नहीं हो सकती है कि इस मुद्दे पर कोई आश्वासन नहीं दिया गया था क्योंकि राज्य मंत्री (वित्त) ने बाद के चरण में कोई सूचना प्रदान करने का वचन नहीं दिया है। इसके बजाय, मंत्रालय को उस प्रश्न के उत्तर में उल्लिखित वितीय सलाहकारों की सभिति द्वारा दी गई सिफरिशों की जांच के बाद उचित अनुवर्ती कार्रवाई करने की आवश्यकता है जो आश्वासन का विषय है। सभिति चाहती है कि

				आश्वासन को उसकी तार्किक परिणति तक जोरदार ढंग से आगे बढ़ाया जाना चाहिए और वे इस मामले में की गई पहलों और की गई प्रगति से अवगत होना चाहेंगी।
4.	104	(एक) अता.प्र.सं. 5148 दिनांक 24.04.2015	वित्त (राजस्व विभाग)	आयतों का अतिमूल्यांक न और अल्पमूल्यांक न
		(दो) ता.प्र.सं. 189 दिनांक 06.05.2016		लेकिन साथ ही समिति इस मामले में जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता महसूस करती है ताकि देश के समग्र हितों की रक्षा हो सके। इसके अलावा, अनियमितताओं/भ्रष्टाचार की घटनाओं से निपटने के लिए एक निर्धारित समय सीमा होनी चाहिए। मंत्रालय केवल यह सूचना देकर किनारा नहीं कर सकता कि मामले की जांच चल रही है या अंतरराष्ट्रीय आयाम वाले मामलों में जांच के लिए कोई समय सीमा नहीं होती है। समिति चाहती है कि मंत्रालय इस मामले को सभी

				<p>संबंधितों के समक्ष जोरदार ढंग से उठार और आश्वासन को पूरा करने के कार्य में तेजी लाए। समिति इस मामले में की गई पहलों और की गई प्रगति से भी अवगत होना चाहेगी।</p>	
5.	105	<p>ता.प्र.सं. 82 दिनांक 08.02.2017 (श्रीमती अपरूपा पोद्दार द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)</p>	रेल	<p>सुरक्षा प्रयोगिकी</p>	<p>समिति ने 09.03.2021 को अपना 28वां प्रतिवेदन (17वीं लोकसभा) प्रस्तुत किया था और बताया था कि आश्वासन तीन मामलों अर्थात रेलवे के सुरक्षा तंत्र का आकलन करने के लिए सर्वेक्षण, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (एलसीएफ) कोचों को लिके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोच के रूप में फिर से लगाना और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना का निष्पादन से संबंधित है। यह देखते हुए कि मंत्रालय ने सुरक्षा सर्वेक्षण और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना के संबंध में कुछ नहीं कहा था, समिति ने उक्त रिपोर्ट में इच्छा व्यक्त की थी कि मंत्रालय को समयबद्ध तरीके से मामले को आगे बढ़ाना चाहिए ताकि इसमें कोई रुकावट न आए और आश्वासन को तेजी से कार्यान्वित किया जा सके। हालांकि, एक बार फिर मंत्रालय ने सुरक्षा सर्वेक्षण और</p>

					<p>कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना के संबंध में कुछ नहीं कहा है। इस प्रकार, आश्वासन को छोड़ने के लिए मंत्रालय के अनुरोध में औचित्य का अभाव है। समिति महसूस करती है कि एक बार आश्वासन दिए जाने के बाद, उसे उसके तार्किक परिणति तक पहुंचाया जाना चाहिए। समिति चाहती है कि मंत्रालय सुरक्षा सर्वेक्षण और कमरकुंडु रेलवे गेट परियोजना के मामले को भी समयबद्ध तरीके से आगे बढ़ाए और आश्वासन को यथाशीघ्र पूरा करे। समिति इस मामले में की गई पहलों और की गई प्रगति से अवगत होना चाहेगी।</p>
6*	106	अनुदान की मांग दिनांक 12.07.2019 से संबंधित आम बजट (रेलवे) पर	रेल	फ्रांस और चीन के साथ रेलवे द्वारा किए गए विभिन्न समझौता	<p>समिति महसूस करती है कि कुल मिलाकर आश्वासन पूरा कर दिया गया है। समिति चाहती है कि अपेक्षित कार्यान्वयन रिपोर्ट सभा पटल पर रखी जाए।</p>

\* आश्वासन का कार्यान्वयन प्रतिवेदन 01.12.2021 को सभा पटल पर रखा गया

		चर्चा		जापन और रेलवे में सुविधाओं को बढ़ाने हेतु रूस के साथ किया गया सहयोग जापन	
7.	107	ता.प्र.सं. 447 दिनांक 12.07.2019 (श्री रवि किशन, संसद सदस्य, द्वारा पूछा गया अनुपूरक प्रश्न)	रेल	पर्यावरण-हितैषी प्रौद्योगिकी	मंत्रालय ने आश्वासन को इस आधार पर छोड़ने का अनुरोध किया है कि रेलवे किसान की भूमि पर सौर ऊर्जा का उत्पादन नहीं कर रहा है और निकट भविष्य में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। हालांकि रेलवे ट्रैक के किनारे रेलवे की जमीन के संबंध में मंत्रालय ने कुछ नहीं बताया है। इस प्रकार, आश्वासन को छोड़ने के लिए मंत्रालय के अनुरोध में औचित्य का अभाव है। समिति भर्त्सना करती है कि एक बार आश्वासन दिए जाने के बाद, इसका सावधानीपूर्वक पालन किया जाना चाहिए और उसको तार्किक परिणति तक पहुंचाया जाना

चाहिए। समिति चाहती है कि मंत्रालय समयबद्ध तरीके से रेलवे ट्रैक के किनारे रेलवे की भूमि पर सोलर पैनल लगाने के मामले को संयुक्त प्रयासों के साथ आगे बढ़ाए ताकि इसमें रुकावट न आए और आश्वासन को शीघ्रतापूर्वक पूरा किया जा सके।

कार्यवाही सारांश

सरकारी आथासनों संबधी 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 चन्द्र 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 एस.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 आश्वासनों 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 चन्द्र कौशिक
7. श्री कौशलेन्द्र कुमार
8. श्री अशोक महादेवराव नेते
9. श्री संतोष पान्डेय
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 लवकेश कुमार शर्मा | - | निदेशक       |
| 3. 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.

@श्री पशुपति कुमार पारस केन्द्रीय मंत्री परिषद् में शामिल होने के कारण 7.7.2021 से समिति के सदस्य नहीं रहे।