

माननीय नागर विमानन मंत्री की अध्यक्षता में दिनांक 23 जनवरी, 2017 को तिरुपति में आयोजित नागर विमानन मंत्रालय की सलाहकार समिति की बैठक का कार्यवृत्त

श्री अशोक गजपति राजू पुसापति, माननीय नागर विमानन मंत्री – अध्यक्ष

लोक सभा सदस्य

1. श्री थुप्सतान छेवांग
2. श्री रायपति सांबाशिव राव
3. श्री एस. राजेन्द्रन
4. श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी
5. श्री जितेन्द्र चौधरी

राज्य सभा सदस्य

6. श्री प्रफुल पटेल
7. श्री ए. विजयकुमार

बैठक में भाग लेने वाले अधिकारियों की सूची अनुबंध – 1 में दी गई है।

2. अध्यक्ष महोदय ने सभी सदस्यों का स्वागत करते हुए यह बताया कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अध्यक्ष के परिवार में किसी प्रियजन की मृत्यु होने के कारण वे आज की बैठक में उपस्थित नहीं हो पा रहे हैं।
3. परिचय की औपचारिकता के पश्चात क्षमता संवर्धन योजनाओं के प्रभारी श्री रहेजा द्वारा “अनापत्ति प्रमाण पत्र आवेदन प्रणाली (NOCAS)” के संबंध में प्रस्तुति दी गई जिसे पारदर्शी एवं अत्यधिक तीव्र बनाया गया है।
4. इसके पश्चात सचिव (नागर विमानन) ने समिति को यह बताया कि भवनों की ऊंचाई संबंधी मामले के निवारण में काफी अधिक समय लगता था जिसके कारण इसके संबंध में गलत कृत्यों एवं अपरादर्शिता के आरोप भी लगते थे परन्तु अब इसके लिए सूचना प्रौद्योगिकी का प्लेटफार्म उपलब्ध होने के कारण ऐसी कोई समस्या रही नहीं है। उन्होंने यह बताया कि बागडोगरा, पटना एवं पुणे जैसे अत्याधिक भीड़भाड़ वाले अनेक हवाईअड्डे हैं तथा मुम्बई जैसे अनेक हवाईअड्डे ऐसे भी हैं जहां बहुत भीड़भाड़ तो नहीं होती परन्तु वहां विमान संचलन में सुधार लाए जाने की आवश्यकता है।

5. बैठक के दौरान माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए विचार और सुझाव तथा उनके संबंध में अन्य सदस्यों द्वारा दिए गए उत्तर एवं टिप्पणियां नीचे प्रस्तुत की गई हैं:-

### 6.1 श्री रायपति सांबाशिव राव

(i) माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान दिलाया कि विजयवाड़ा में अतिरिक्त यात्री संचलन की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए नए टर्मिनल भवन का उद्घाटन किया गया है। उन्होंने यह पूछा कि क्या यहां से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें भी प्रारम्भ की जाएंगी।

श्री आई.एन. मूर्ति द्वारा यह बताया गया कि यह टर्मिनल भवन दिन के दौरान आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए पर्याप्त नहीं होता है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने यह बताया है कि प्रस्थान करने वाले यात्रियों के लिए विस्तारित प्रस्थान क्षेत्र के घुमाव की तरफ एक अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण करके अलग व्यवस्था की है परन्तु यह अभी भी पर्याप्त नहीं हो पा रहा है तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा इसके लिए अन्य विकल्पों पर भी कार्य किया जा रहा है।

श्री एस. रहेजा ने यह उत्तर दिया कि अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें भारत सरकार के कार्यक्षेत्र में आती हैं। दिन के दौरान हवाईअड्डों पर होने वाली भीड़ के संबंध में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा यह जवाब दिया गया कि उन्होंने एक और प्रवेश खोल दिया है परन्तु ये सभी स्टॉप गैप उपाय क्षणिक तौर पर ही हैं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा यह आश्वासन दिया गया कि माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए इस मुद्दे को जीएचआईएएल की अगली बोर्ड बैठक में विचार के लिए शामिल किया जाएगा।

(ii) माननीय सदस्य द्वारा यह टिप्पणी की गई कि कार्गो टर्मिनल भवन का निर्माण किए जाने के स्थान पर पुराने हैदराबाद हवाईअड्डे का प्रयोग किया जा सकता है।

श्री एस.रहेजा ने यह उत्तर दिया कि हैदराबाद के रियायत करार के अंतर्गत बाध्यता के कारण इस भवन पर उनका कोई नियंत्रण नहीं है।

(iii) माननीय सदस्य द्वारा उड़ानों में चिकित्सा सुविधा का मुद्दा उठाया गया तथा यह टिप्पणी की गई कि यदि एअर इंडिया इसकी शुरुआत करे तो दूसरी निजी एयरलाइनें उसका अनुसरण करेंगी।

(iv) माननीय सदस्य द्वारा विजयवाड़ा हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय बनाने के लिए शुभकामनाएं दी गई तथा यह कहा कि अब से विद्यार्थी विदेश यात्रा कर सकेंगे। उन्होंने विजयवाड़ा हवाईअड्डे पर एयरोब्रिज न होने तथा सीढियों में जंग लगा होने की ओर ध्यान आकर्षित किया।

माननीय नागर विमानन मंत्री ने यह बताया कि राज्य सरकार से सहायता प्राप्त न हो पाने तथा विजयवाड़ा का यह अंतरिम टर्मिनल होने के कारण यहां कोई एयरोब्रिज अथवा अनुरक्षण की उचित व्यवस्था नहीं हो पाई है। उन्होंने आश्वासन दिया कि जंग से बचाव के लिए सीढियों की पेंटिंग शीघ्र ही करवा ली जाएगी।

(v) माननीय सदस्य द्वारा शिकायतों के निवारण के प्रति एअर इंडिया के रवैये में आए बदलाव के लिए शुभकामनाएं दी गईं। उन्होंने यह जानना चाहा कि नई राजधानी अमरावती के लिए क्या एक और हवाईअड्डा बनाया जाएगा?

माननीय नागर विमानन मंत्री द्वारा यह उत्तर दिया गया कि राज्य सरकार द्वारा मच्छलीपुरम संसदीय क्षेत्र के गन्नावरम गांव में स्थित अमरावती के नाम से ज्ञात विजयवाड़ा हवाईअड्डे का नाम एन.टी.रामाराव के नाम से किए जाने का प्रस्ताव दिया गया है। उन्होंने उन्हें यह सुझाव दिया है कि इसके संबंध में विधान सभा से संकल्प पारित करवाकर अपना प्रस्ताव नागर विमानन मंत्रालय को भिजवाएं। इसके संबंध में अगली कार्रवाई करते हुए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा मंत्रिमंडलीय नोट प्रस्तुत किया जाएगा।

(vi) माननीय सदस्य ने यह जानना चाहा कि अमरावती से विजयवाड़ा हवाईअड्डे के लिए हैलीकॉप्टर सेवाएं प्रारम्भ क्यों नहीं की जा सकी हैं? माननीय सदस्य ने यह पूछा कि एअर इंडिया द्वारा यहां के लिए एम्बयूलेस हैलीकॉप्टर प्रारम्भ क्यों नहीं किया जा सकता है तथा उन्होंने विजयवाड़ा हवाईअड्डे से एम्बयूलेस सेवाएं प्रारम्भ करने का सुझाव दिया।

माननीय नागर विमानन मंत्री द्वारा यह उत्तर दिया गया कि वे एम्बयूलेस हैलीकॉप्टर सेवाओं का समर्थन करने के लिए तत्पर हैं।

(vii) माननीय सदस्य द्वारा यह सुझाव दिया गया कि एअर इंडिया चूंकि अब खतरे से बाहर निकल चुकी है अतः कर्मचारियों को 30% वेतन दिए जाने के स्थान पर उन्हें पूरे वेतन का भुगतान किया जाना चाहिए।

एअर इंडिया के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक ने यह उल्लेख किया कि ब्याज का अत्यधिक भुगतान अभी भी किया जाना शेष है तथा इसके पश्चात इस ओर ध्यान दिया जाएगा।

सचिव (नागर विमानन) ने यह स्पष्ट किया कि एअर इंडिया ने अभी लाभ कमाना शुरू नहीं किया तथा इसे अभी भी 4000 करोड़ रूपए प्रतिवर्ष की शुद्ध हानि हो रही है और एअर इंडिया का प्रतिवर्ष ब्याज भार 5000 करोड़ रूपए है। प्रचालनात्मक लाभ से एअर इंडिया को इस ऋण को चुकाने के लिए अतिरिक्त शेष की प्राप्ति नहीं हो पा रही है परन्तु वे ऋण पुनर्संरचना के संबंध में कार्रवाई कर रहे हैं। माननीय सदस्य ने यह टिप्पणी की कि सरकारी एजेंसी को एनपीए नहीं बनाया जा सकता है।

(viii) माननीय सदस्य द्वारा एअर इंडिया को अपनी खाद्य सेवाओं और समयसारणी में सुधार के लिए शुभकामनाएं दी गईं। उन्होंने विजयवाड़ा से तिरुपति के लिए केवल एक ही उड़ान उपलब्ध होने के मामले की ओर ध्यान आकर्षित किया। उन्होंने यह सुझाव कि एक और विमान तैनात करके मार्च से पूर्व एक नई उड़ान प्रारम्भ की जानी चाहिए। एअर इंडिया के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक द्वारा यह बताया गया कि 72 सीटों वाले एक विमान के साथ एक नई उड़ान प्रारम्भ किए जाने की योजना पर कार्य किया जा रहा है।

## 6.2. श्री ए.विजयकुमार

(i) माननीय सदस्य द्वारा 500 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के पश्चात तुतीकोरिन हवाईअड्डे के विस्तार की स्थिति में बारे में जानना चाहा। उन्होंने यह पूछा कि रनवे का कार्य लम्बित क्यों पड़ा हुआ है।

माननीय नागर विमानन मंत्री ने उत्तर दिया कि दो प्रकार के मुद्दे हैं, विशेष तौर पर हवाईअड्डों से संबंधित और सामान्य मुद्दे। उन्होंने आश्वस्त किया कि तुतीकोरित हवाईअड्डे पर कार्य पूरे कर लिए जाएंगे।

श्री एस. रहेजा ने शीघ्र ही टिप्पणी की कि तूतिकोरिन हवाईअड्डा फिलहाल एटीआर72 और एटीआर42 प्रकार के विमानों की हैंडलिंग के लिए उपयुक्त है। राज्य सरकार के पास 500 एकड़ से अधिक भूमि की आवश्यकता पिछले 3 से 4 वर्ष से लंबित है।

(ii) माननीय सदस्य ने पर्याप्त भूमि के कारण कन्याकुमारी में एक हवाईअड्डे की मांग की और वहां पर किसी भी भावी योजना के लिए अपने समर्थन का आश्वासन दिया। माननीय सदस्य ने तमिलनाडु सरकार को भेजे गए पत्रों की प्रति की मांग की।

**सचिव (नागर विमानन)** ने सूचित किया कि कन्याकुमारी हवाईअड्डे के लिए योजनाएं वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं हैं लेकिन यदि सदस्य इसके लिए अपना समर्थन देते हैं तो इस पर विचार किया जाएगा।

(iii) माननीय सदस्य ने प्रश्न किया कि त्रिवेंद्रम में, कुछ कार्गो की हैंडलिंग के लिए घरेलू हवाईअड्डे का उपयोग, और अन्य सभी मदों के लिए, घरेलू और अंतरराष्ट्रीय दोनों हवाईअड्डों का उपयोग क्यों किया जा रहा है।

(iv) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया कि बीएससी (नर्सिंग) की डिग्री धारक एक एयरहोस्टेस को उड़ानों पर स्वास्थ्य संबंधी आवश्यकताओं के लिए नियुक्त किया जा सकता है। उन्होंने पूछा कि क्या लंबी उड़ानों के लिए एयरहोस्टेस के लिए एमबीबीएस की योग्यता की योजना बनाई जा रही है, जिसके लिए एमबीबीएस के रूप में मूल योग्यता वाले डॉक्टरों पर इस पद के लिए विचार किया जाना चाहिए। उन्होंने पूछा कि क्या सबसे पहले इसकी शुरुआत एअर इंडिया में किए जाने की संभावना है।

**सचिव (नागर विमानन)** ने टिप्पणी की कि एयरलाइनों अपनी ओर से इस दिशा में कुछ करने का निर्णय ले सकती हैं किंतु सामान्य तौर पर विनियम द्वारा या कानून द्वारा इसे वैश्विक रूप से अनिवार्य नहीं किया जाता। उन्होंने आश्वासन दिया कि एअर इंडिया के सीएमडी इस मुद्दे की जांच पृथक रूप से करेंगे।

(v) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया कि उड़ानों में शौचालयों की न्यूनतम संख्या में वृद्धि की जानी चाहिए।

(vi) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया कि त्रिवेंद्रम से दुबई के लिए उड़ान दोबारा शुरू की जानी चाहिए क्योंकि यह दक्षिण भारतीय यात्रियों के लिए सहायक रहेगी और इस बात पर जोर दिया कि निजी एयरलाइनों को ऐसे मार्गों पर उड़ानें चलानी चाहिए जो लाभकारी न हों।

(vii) माननीय सदस्य ने टिप्पणी की कि चेन्नई हवाईअड्डे की छवि खराब हो रही है क्योंकि काफी मात्रा में कचरा हवाईअड्डे के भीतर पड़ा हुआ है। उन्होंने सुझाव दिया कि हवाईअड्डा हर समय साफ रखा जाना चाहिए।

(viii) माननीय सदस्य ने शिरडी हवाईअड्डे की प्रगति के बारे में पूछा।

(ix) माननीय सदस्य ने एअर इंडिया को विमान परिचारिकाओं (एयर होस्टेस) के साथ-साथ पायलटों को लम्बी उड़ान के बाद पर्याप्त विश्राम दिए जाने के मामले की जांच करने का सुझाव दिया।

(x) माननीय सदस्य ने चेन्नई हवाईअड्डे पर हवाईअड्डे के पार्किंग क्षेत्र के भीतर सीढियां और शौचालय होने के संबंध में ध्यान आकर्षित किया।

श्री एस. रहेजा ने उत्तर दिया कि चेन्नई हवाईअड्डे पर मेट्रो का काम चल रहा है और मेट्रो प्राधिकारियों से वहां पड़े कबाड़ को हटाने का अनुरोध किया जाएगा।

(xi) माननीय सदस्य ने प्रश्न किया कि क्या चेन्नई हवाईअड्डे पर भविष्य के लिए रनवे की ऊंचाई बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है क्योंकि पिछले बारिश के मौसम में विमानों में पानी भर गया था। उन्होंने इसके बाद चेन्नई हवाईअड्डे पर खराब जल निकासी व्यवस्था पर टिप्पणी की।

सचिव (नागर विमानन) ने उत्तर दिया कि किसी भी हवाईअड्डे का निर्माण उपयुक्त जल-निकासी व्यवस्था के बिना नहीं किया जाता। दुर्भाग्यवश जल-निकासी व्यवस्था जिस तरीके से पानी बाहर निकालने का काम करती है, उस पानी को फेंकने की जगह होनी चाहिए। चेन्नई में पिछले वर्ष पानी फेंकने की कोई जगह नहीं थी। अगर उन्होंने बड़ी पंपिंग मशीने भी लगाई होती, तो भी पानी भर जाता क्योंकि इस तरह की घटना 100 साल में एक बार होती है।

उन्होंने आश्वासन दिया कि रडार का संरक्षण और हवाईअड्डे से कचरा हटाने के संबंध में सावधानियां बरती जाएंगी।

(xii) माननीय सदस्य ने पूछा कि क्या तूतिकोरिन और त्रिवेंद्रम के लिए उड़ानों की संख्या में वृद्धि की जा सकती है क्योंकि वर्तमान में वहां केवल दो उड़ानें हैं।

सचिव (नागर विमानन) ने सूचित किया कि एअर इंडिया की 15 एटीआर विमानों के अर्जन की योजनाएं हैं और चेन्नई-तूतिकोरिन उड़ान आरंभ करने के उनके अनुरोध को उस समय निश्चित रूप से पूरा किया जाएगा।

### 6.3 श्री ए.पी.जितेंदर रेड्डी

(i) माननीय सदस्य ने इस बात पर ध्यान आकर्षित किया कि वर्तमान में हैदराबाद हवाईअड्डे पर अवसंरचना संबंधी मुद्दा तात्कालिक महत्ता का है।

सचिव (नागर विमानन) ने सूचित किया कि 8 मिलियन यात्री प्रति वर्ष एक उल्लेखनीय क्षमता संवर्धन है। उनका आकलन है कि एक बार क्षमता विस्तार हो जाए, यात्रियों का आगमन और तेज होगा और इस कारण से सड़कों पर भीड़भाड़ में कमी आएगी।

श्री एस. रहेजा ने मंत्री जी को आश्वस्त किया कि एएआई के वे सदस्य जो जीएमआर के स्वामित्व वाले हैदराबाद हवाईअड्डे के बोर्ड में हैं, वे निश्चित रूप से इन मुद्दों को अपनी आने वाली बोर्ड की बैठक के दौरान अपने प्रबंधन के साथ उठाएंगे और सुनिश्चित करेंगे कि सुधारात्मक उपाय प्राथमिकता से किए जाएं।

सचिव (नागर विमानन) ने भी माननीय सदस्य को सूचित किया कि मंत्रालय माननीय संसद सदस्य द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर स्पष्टीकरण मांगेगा और सुनिश्चित करेगा कि समस्या का समाधान हो।

(ii) माननीय सदस्य ने निजी एरलाइनों में चिकित्सकीय पृष्ठभूमि वाले कर्मचारियों की नियुक्ति के सुझाव के लिए सचिव (नागर विमानन) की सराहना की।

(iii) माननीय सदस्य ने प्रातः के समय हैदराबाद हवाईअड्डे पर भीड़ के मुद्दे उठाए। उन्होंने पूछा कि क्या हवाईअड्डे के प्रवेशद्वार पर किसी विस्तार की योजना है। उन्होंने सुझाव दिया कि अलसुबह में यातयात संबंधी मुद्दों का सामना करने के लिए हवाईअड्डे को जोड़ने वाले फ्लाईओवर पर एक समानांतर पुल की आवश्यकता है।

श्री एस. रहेजा ने टिप्पणी की कि हैदराबाद हवाईअड्डे पर वर्तमान क्षमता लगभग 12 मिलियन है और अत्यधिक दिक्कतों के साथ प्रचालनिक खामियों को सुधारने के लिए जीएमआर के साथ काम कर रहे हैं।

(iv) माननीय सदस्य ने कहा कि तेलंगाना एक नया बना राज्य है। उन्होंने कहा कि माननीय नागर विमानन मंत्री द्वारा राज्य के मुख्य सचिव के साथ दिनांक 29 जुलाई, 2016 को आरसीएस पर राष्ट्रीय बैठक के दौरान इन मुद्दों पर एक बैठक आयोजित की गई थी।

(v) माननीय सदस्य ने तेलंगाना में 10 असेवित हवाईअड्डों, यथा तेलंगाना, हैदराबाद में वारंगल, अदीलाबाद और नादिरगुल, नागार्जुनसागर की सूची के साथ-साथ एक पत्र पढ़कर सुनाया और पत्र में उल्लिखित विभिन्न बिंदुओं का संदर्भ लिया, और उत्तर लिखित उत्तर पाने की इच्छा व्यक्त की।

(vi) माननीय सदस्य ने डेट्रोइट और डलास के लिए साप्ताहिक आधार पर उड़ाने आरंभ करने का सुझाव दिया।

(vii) माननीय सदस्य ने विमानों में उत्तम मनोरंजन प्रणाली/संगीत प्रणाली/मोबाई चार्जिंग जैसी मनोरंजन सुविधाओं में सुधार का सुझाव दिया।

(viii) माननीय सदस्य ने इसके बाद इंगित किया कि एअर इंडिया द्वारा उनकी उड़ानों में मुहैया कराया जाने वाला भोजन एक जैसा है और मेन्यू में बदलाव का सुझाव दिया।

(ix) माननीय सदस्य ने आगे उल्लेख किया कि विमानों के उपयुक्त अनुरक्षण के लिए संबंधित एजेंसियों द्वारा प्रभावी उपाय किए जाने चाहिए।

#### 6.4 श्री थुप्सेन चेवांग

(i) माननीय सदस्य ने कहा कि उन्होंने पहले सलाह दी थी कि पूर्ण कार्गो सेवा को एक वर्ष में लगभग छह महीनों के लिए प्रारंभ किया जाना चाहिए तथा शीत काल में, नष्ट होने वाली मर्दों जैसे हरी सब्जियाँ, मांस एवं अन्य आवश्यक वस्तुएँ जिसका वहन कार्गो के सिवाय किसी अन्य साधन द्वारा नहीं किया जा सकता। उन्होंने एक वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य साप्ताहिक कार्गो सेवा प्रारंभ करने के अनुरोध को दोहराया। माननीय सदस्य ने ध्यान आकर्षित करते हुए कहा कि नई विमान नीति क्षेत्रीय संपर्कता योजना के अंतर्गत, लेह पर विचार किया जा सकता है क्योंकि भारत के अन्य भागों से कोई संपर्कता नहीं है तथा इकोनोमी टिकट बहुत महंगे हैं।

माननीय नागर विमानन मंत्री ने उत्तर देते हुए कहा कि व्यावहारिक समाधान हेतु मामले पर एयरलाइनों के साथ चर्चा की जाएगी।

(ii): माननीय सदस्य ने लेह हवाईअड्डे के विस्तार के संबंध में बिन्दुओं पर अपनी अप्रसन्नता व्यक्त की। उन्होंने भूमि मामले के संबंध में पूछा और कहा कि रक्षा मंत्री से मिलने एवं पत्र जारी करने के बावजूद प्रगति धीमी है।

सचिव (नागर विमानन) ने प्रसन्नतापूर्वक भूमि मामले के संबंध में सूचित करते हुए कहा कि वायु सेना प्रमुख के साथ उनकी निजी बैठकें हुई हैं तथा वायु सेना एवं भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के बीच भूमि अदला-बदली के सौदे में प्रगति हुई है। उन्होंने उल्लेख किया कि राज्य सरकार से सहयोग की आवश्यकता है क्योंकि यह एक त्रिपक्षीय मामला है जिसमें वायु सेना, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण एवं राज्य सरकार शामिल हैं।

श्री एस रहेजा ने उल्लेख किया कि वायु सेना ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को 11.6 एकड़ भूमि पर सभी प्रकार की भू-तकनीक और मृदा जाँच करने की अनुमति दे दी है जहाँ वे प्रारम्भ में अनुमति देने में अनिच्छुक थे वे अब राज्य सरकार द्वारा 28 एकड़ भूमि के बराबर मूल्य की भूमि की क्षतिपूर्ति की प्रतीक्षा कर रहे हैं। मामला रक्षा मंत्रालय के पास लंबित है तथा लेह के लिए प्ररियोजना प्रबंधन निविदा (पीएमसी) तैयार है, तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (AAI) की भूमि प्राप्त करने के बाद वे उन्हें कार्य प्रदान करेंगे।

सचिव (नागर विमानन) ने उपर्युक्त को दोहराया।

मुख्य प्रबंध निदेशक एअर इंडिया ने भार शास्ति (load penalty) समस्या का उल्लेख किया परंतु वे बेली कार्गो की संभलाई कर सकते हैं।

(iii) माननीय सदस्य ने चंडीगढ़ के लिए उड़ान को आरंभ करने की मांग को पूरा किए जाने का उल्लेख किया। उन्होंने की गई कार्रवाई रिपोर्ट संबंधित मुद्दा उठाया एवं टिप्पणी करते हुए कहा कि पिछली बैठक के दौरान उनके द्वारा उठाए गए बिन्दुओं पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। पहला श्रीनगर और जम्मू के रास्ते उड़ानों का मार्ग परिवर्तन करना था। उन्होंने सुझाव दिया कि गर्मियों में उड़ानों का मार्ग परिवर्तित करके श्रीनगर के रास्ते किया जाए और सर्दियों में इसे जम्मू के रास्ते किया जाए। दूसरा मुद्दा लेह हवाईअड्डे का विस्तार करना था, जिसकी पुष्टि हो चुकी है। तीसरा मुद्दा पूर्वोत्तर को वीजीएफ तथा आरसीएस के रूप में वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने से संबंधित था और उन्होंने सूचित किया कि सभी मंत्रालय पूर्वोत्तर राज्यों के लिए विशेष रियायतें उपलब्ध करा रहे हैं तथा अब सभी मंत्रालय धीरे-धीरे विशेष रूप से लद्दाख और जम्मू व कश्मीर को भी ये सुविधाएं उपलब्ध करा रहे हैं, इस संबंध में, एटीआर में यह उल्लेख किया गया था कि पूर्वोत्तर राज्यों को छोड़कर सभी राज्यों को वीजीएफ और आरसीएस के 20 प्रतिशत भाग को साझा करने की आवश्यकता है। वे चाहते हैं कि मंत्रालय इस संबंध में कुछ कदम उठाए।

**माननीय नागर विमानन मंत्री** ने उत्तर दिया कि जहां तक पूर्वोत्तर क्षेत्र का संबंध है व्यवहार्यता अंतर वित्तपोषण को इस प्रकार तैयार किया गया है कि राजस्व का 90 प्रतिशत भारत सरकार द्वारा प्राप्त किया जाएगा।

(iv) माननीय सदस्य ने मंत्रालय द्वारा अंडमान और निकोबार द्वीप समूह, लक्षद्वीप और लद्दाख को कुछ विशेष व्यवस्था प्रदान किए जाने के संबंध में ध्यान आकर्षित किया। उन्होंने सुझाव दिया कि गृह मंत्रालय या प्रधान मंत्री महोदय इन क्षेत्रों के लिए अंतर-वित्तपोषण हेतु किसी निधि का सृजन करें। उन्होंने आगे नागर विमानन मंत्रालय को यह भी सुझाव दिया कि वे इस मांग के संबंध में भारत सरकार को प्रस्ताव भेज सकते हैं।

**माननीय नागर विमानन मंत्री** ने माननीय सदस्य के सुझाव के लिए उनकी सराहना की है।

**सचिव (नागर विमानन)** ने उत्तर दिया कि चूंकि मंत्रालय का इन क्षेत्रों के लिए अलग से कोई बजटीय आवंटन नहीं है, हम निश्चित रूप से यह उल्लेख करते हुए गृह मंत्रालय से कहेंगे कि इस प्रकार के हवाईअड्डों, जो शीतकाल के दौरान कतिपय दृष्टिकोण से अप्रयुक्त हो जाते हैं और द्वीपसमूह जैसे लक्षद्वीप और अंडमान को कुछ विशेष व्यवस्था प्रदान की जानी चाहिए ताकि वहां मूल्यों को युक्तिसंगत स्तर पर सुनिश्चित किया जा सके। उन्होंने आश्वासन दिया कि शीतकाल में किसी उड़ान को परिवर्तित नहीं किया जाएगा और उड़ान क्षमता को बनाए रखा जाएगा।

(v) माननीय सदस्य ने क्षेत्रीय संपर्कता योजना के संबंध में पुष्टि की मांग की है। उन्होंने उल्लेख किया कि लद्दाख में दो असक्रिय हवाईअड्डे यथा नोबरा में थोइसे तथा कारगिल को क्षेत्रीय संपर्कता योजना के अंतर्गत लाए जाने की आवश्यकता है। उन्होंने उल्लेख किया कि यह रक्षा हवाईअड्डे लेह से बेहतर हैं। कारगिल में छोटे विमान उतर सकते हैं। उन्होंने यह भी उल्लेख किया कि शीतकाल के दौरान, भारी व्यस्तता के कारण रक्षा मंत्रालय अपने एएन-32 विमान और इनसे भी बड़े विमानों को कारगिल में प्रचालित कर रहा है। निश्चित रूप से कारगिल लाभप्रद है।

**सचिव (सीए)** ने उल्लेख किया कि देश में सभी हवाईअड्डे, चाहे वे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण या राज्य सरकार के स्वामित्व वाले सिविल हवाईअड्डे हों या निजी स्वामित्व वाले हवाईअड्डे हों या रक्षा एयरफील्ड,



सभी आरसीएस के लिए पात्र हैं। उन्होंने माननीय सदस्य से अनुरोध किया कि कृपया किसी भी क्षेत्रीय एयरलाइन जो गैर-अनुसूचित प्रचालक हैं, को अनुसूचित प्रचालक बनने और अरुणाचल प्रदेश जैसे छोटे स्थानों के लिए उड़ाने आरंभ करने को कहें। एअर इंडिया के पास सदैव ही छोटे 9 सीटर और 19 सीटर विमानों को प्रचालित करने के साधन नहीं होते हैं। समस्या यह है कि कोई भी एयरलाइन कारगिल जैसे छोटे हवाईअड्डों के लिए बड़े विमानों के प्रचालन का जोखिम नहीं उठा सकती है।

(vi) माननीय सदस्य ने जंस्कार में हैलीकाप्टर हब का मुद्दा उठाया। उन्होंने टिप्पणी की कि जंस्कार वर्ष के 7 महीनों के लिए अन्य स्थानों से कटा रहता है किन्तु एटीआर में तकनीकी कारण यह दिया गया है कि पवन हंस की अपनी सीमा है। उन्होंने नागर विमानन मंत्रालय से अनुरोध किया है कि वे इसकी जांच करें।

### 6.5 श्री एस.राजेन्द्रन

(i) माननीय सदस्य में पूछा कि क्या पुडुचेरी को आरसीएस सूची में शामिल किया गया है।

सचिव (नागर विमानन) ने उत्तर दिया कि पुडुचेरी को आरसीएस में शामिल किया गया है किन्तु इस संबंध में किसी ने कोई दिलचस्पी नहीं दिखाई है। प्रत्येक छह महीने में वे आरसीएस के लिए बोली लगा रहे हैं। उन्होंने माननीय सदस्य से अनुरोध किया कि वे एयरलाइनों से बात करें कि वे बोली प्रक्रिया में भाग लें।

(ii) माननीय सदस्य ने टिप्पणी की है कि उड़ानों में तमिल भाषा बोलने वाली कोई एयरहोस्टेस तैनात नहीं होती है, विशेष रूप से चेन्नै हवाईअड्डे पर।

सचिव (नागर विमानन) ने सुझाव दिया कि किसी दो भाषाओं को जानने वाली एयरहोस्टेस को नियुक्त किया जाए किन्तु उन्होंने यह मुद्दा उठाया कि एयरहोस्टेस की नियुक्ति देश के विभिन्न भागों से की जाती है और उनका स्थानान्तरण एक स्थान से दूसरे स्थान में किया जाता है और इसप्रकार हिन्दी तथा अंग्रेजी से इतर भाषा में उद्घोषणा करना व्यवहारिक नहीं है।

### 6.6 श्री जितेन्द्र चौधरी

(i) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया है कि पूर्वोत्तर में अर्धसैनिक बलों और सेना की तैनाती के लिए प्रत्येक सप्ताह एअर इंडिया अगरतला और कोलकाता के बीच उड़ाने प्रचालित करती है। नागरिक और अर्धसैनिक बल इन संसाधनों को साझा कर सकते हैं।

(ii) माननीय सदस्य ने समयपालन में सुधार के लिए नागर विमानन परिवार की सराहना की है।

(iii) माननीय सदस्य ने सुझाव दिया कि विलंबित निविदा प्रक्रिया और अन्य तकनीकी कारणों से अगरतला हवाईअड्डे पर क्षमता संवर्धन कार्यक्रम में तीव्रता लाई जानी चाहिए। उन्होंने भविष्य के लिए अगरतला हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में संवर्धित करने के लिए योजना का सुझाव दिया तथा कहा कि इस प्रयोजन के लिए अवसंरचना का प्रावधान रखा जाना चाहिए।

(iv) माननीय सदस्य ने एनएलसीपीएल निधि के बारे में उल्लेख किया। उन्होंने नागर विमानन मंत्रालय से 10% योगदान देने का अनुरोध किया।

(v) माननीय सदस्य ने प्रश्न किया कि क्या आरसीएस में 150 किलोमीटर दूरी हवाई दूरी है। उन्होंने आरसीएस योजना के संबंध में कैलाशर पर विचार करने का अनुरोध किया तथा सुझाव दिया कि कोलकाता-अगरतला-कैलाशर-कोलकाता मार्ग व्यवहार्य हो सकता है।

सचिव (ना.वि.) ने उत्तर दिया कि छोटी दूरियों के लिए व्यवहार्यता अंतर निधीयन में बेतहाशा वृद्धि हुई है। कैलाशर को ऐसे किसी हवाईअड्डे से जोड़ने के लिए पूरी तरह से स्वीकृति दे दी गई है जिसकी हवाई दूरी 150 किलोमीटर से अधिक है। उन्होंने आगे कहा कि मार्ग का निर्धारण मंत्रालय द्वारा नहीं किया जाता है। विमान को एक दिन में 14 घंटे उड़ान भरनी होती है और इन 14 घंटों के दौरान, लिया जाने वाला मार्ग एक वाणिज्यिक निर्णय होता है जिसे एयरलाइन प्रचालक द्वारा लिया जाता है। मंत्रालय द्वारा आरसीएस के अंतर्गत हवाईअड्डे के लिए उपयोग किए जाने हेतु कैलाशर पर कोई प्रतिबंध नहीं लगाया गया है। उन्होंने आगे उल्लेख किया कि सरकारी नीति में इसे अनिवार्य कर दिया गया है कि 10% मुख्य मार्ग उत्तर-पूर्व राज्यों के लिए होने चाहिए।

(vi) एएआई द्वारा यह मामला उठाए जाने के बाद, कि एएआई को उन तीन सड़कों के बारे में अगरतला के स्थानीय लोगों से समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है जिन्हें उस भूमि से दूसरे स्थान पर ले जाए जाने की जरूरत है और जिसे राज्य सरकार द्वारा उन्हें 76 एकड़ देने के बाद प्रदान किया गया था, माननीय सदस्य ने एक बैठक आयोजित करने को कहा और हवाईअड्डे को पहले चालू करने का सुझाव दिया, और कहा कि उसके बाद ही एयरलाइनें उसका उपयोग करने के लिए इच्छुक होंगी।

सचिव (ना.वि.) ने उल्लेख किया कि एटीआर प्रचालनों के लिए अधिक भूमि की जरूरत है। उन्होंने यह भी उल्लेख किया कि यदि हवाईअड्डा पूर्णतया चालू नहीं है परन्तु कोई एयरलाइन वहां जाना चाहती है तथा उसे वहां पर्याप्त व्यवसाय नजर आता है, तब सरकार उस हवाईअड्डे का सुधार अपने स्वयं के खर्चों से करेगी। 45000 करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए थे। 46 ऐसे हवाईअड्डे हैं जो स्वतंत्रता के बाद से उपयोग में नहीं लाए जा रहे हैं इन हवाईपट्टियों में एयरलाइनों द्वारा अब रुचि प्रदर्शित की जा रही है।

(vii) माननीय सदस्य ने त्यौहारों के मौसम के दौरान निजी एयरलाइनों द्वारा मनमाने ढंग से किराया बढ़ाने और रद्द करने का मामला उठाया। उन्होंने मंत्रालय द्वारा इस मामले में वाणिज्यिक तंत्र का दोबारा निरीक्षण करने का अनुरोध दिया।

(viii) माननीय सदस्य ने मुद्दा उठाया कि हमारे देश में 8000 से अधिक बेरोजगार पायलट हैं। उन्होंने सुझाव दिया कि उड़ान घंटों के पैरामीटरों में कुछ ढील दी जानी चाहिए ताकि एयरलाइनों द्वारा काम में लगाई गई मानवशक्ति का अधिकतम उपयोग किया जा सके। वे इस मामले पर चर्चा करना चाहते हैं।

सचिव (ना.वि.) ने उत्तर दिया कि सेवाओं में विस्तार हो जाने के कारण भी बेरोजगार पायलटों की संख्या अब 8000 से घट कर 3000 हो गई है। नागर विमानन मंत्रालय प्रत्येक पायलटों के नियोजन पर नजर नहीं रखता है। उन्होंने आगे कहा कि एयरलाइनें और विमान शामिल कर रही हैं जिससे पायलटों का मामला सुलझ जाना चाहिए।

- (ix) माननीय सदस्य ने एआई746 उड़ान के समय को बदलने के लिए कहा ताकि यात्री कोलकाता हवाईअड्डे पर फंसने के बजाए एआई23 की सेवाएं प्राप्त कर सकें।
- (x) माननीय सदस्य ने सभी फ्रीक्वेंट फ्लायर नंबरों को अद्यतन करने का सुझाव दिया क्योंकि फ्रीक्वेंट फ्लायर की केवाईसी प्रणाली जटिल है।
- (xi) माननीय सदस्य ने उल्लेख किया कि एअर इंडिया अगरतला से कोलकाता और वापसी प्रतिदिन 4-5 बीमार लोगों को ले जा रही है परन्तु निजी एयरलाइनें ऐसे मामलों में रोगियों को नहीं ले जा रही हैं। उन्होंने नागर विमानन मंत्रालय से इस मामले पर कार्रवाई करने का सुझाव दिया।

### 6.7 श्री प्रफुल पटेल

- (i) माननीय सदस्य ने यह बैठक तिरुपति में आयोजित करने के लिए माननीय नागर विमानन मंत्री का धन्यवाद ज्ञापित किया और अनुरोध किया कि सलाहकार समिति की बैठकें जल्दी-जल्दी, तिमाही में कम से कम एक बार, अवश्य आयोजित की जानी चाहिए।
- (ii) माननीय सदस्य ने उल्लेख किया कि 2004 से पूर्व, हवाईअड्डों की क्षमता सीमित थी। हवाईअड्डों पर सीएनएस/एटीएम सुविधाओं, जो पहले खराब हालत में थीं, को भी अद्यतन कर दिया गया है तथा भारत में अब अंतर्राष्ट्रीय मानकों के हवाईअड्डे हैं। उन्होंने विचार व्यक्त किया कि सुधार की संभावना सदैव होती है तथा सुझाव दिया कि एएआई को आधुनिक विश्व अपेक्षाओं के अनुरूप बराबर बने रहने का प्रयास करना चाहिए।
- (iii) बढ़ते हुए यात्री यातायात के संदर्भ में माननीय सदस्य ने उल्लेख किया कि दिल्ली/मुंबई/चेन्नई जैसे बड़े हवाईअड्डे पहले ही अपने परिपूर्णता बिंदु तक पहुंच गए हैं और नए हवाईअड्डे बनाए जाने की जरूरत है। हालांकि, सरकार क्षेत्रीय संपर्कता योजना (आरसीएस) द्वारा छोटे हवाईअड्डों को जोड़ने का प्रस्ताव कर रही है परन्तु अपेक्षित अवसंरचना अभी भी उपलब्ध नहीं है। उन्होंने सूचित किया कि सभी छोटे शहरों से शुरू होने वाला यातायात अंततोगत्वा दिल्ली/मुंबई/चेन्नई/बंगलौर/हैदराबाद जैसे बड़े शहरों की ओर जाएगा जो पहले से ही अति संकुलित हैं। उन्होंने मौजूदा हवाईअड्डों की विस्तार योजना को आगे बढ़ाने या बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए नए हवाईअड्डों के निर्माण की जरूरत पर बल दिया।
- (iv) उन्होंने सुझाव दिया कि जामनगर, भावनगर, पोरबंदर आदि जैसे शहरों को आरसीएस के अंतर्गत जोड़ा जाना चाहिए क्योंकि इन शहरों में यातायात वृद्धि के संदर्भ में काफी अधिक संभावनाएं हैं। उन्होंने सुझाव दिया कि मौजूदा सरकार को तत्काल कदम उठाने चाहिए क्योंकि एक हवाईअड्डे के निर्माण में लगभग 4-5 वर्ष लग जाते हैं। उन्होंने आगे कहा कि कार्गो परिचालनों के लिए भिवाड़ी, राजस्थान में बनाया जाने वाला हवाईअड्डा दिल्ली का प्रयोजन पूरा नहीं कर सकता है।
- (v) उन्होंने सूचित किया कि अहमदाबाद हवाईअड्डे पर एक और रनवे की आवश्यकता है। उन्होंने बताया कि उनके कार्यकाल के दौरान, गुजरात सरकार से 40-50 एकड़ भूमि प्रदान करने का अनुरोध किया गया था

परन्तु इसे अस्वीकार कर दिया गया था। सरकार ने वैकल्पिक समाधान के तौर पर धौलेरा स्थल का प्रस्ताव किया था परन्तु यह स्थायी समाधान नहीं है क्योंकि उड़ान पकड़ने के लिए लोगों को अहमदाबाद से धौलेरा जाने में कठिनाई होगी। उन्होंने एएआई से टैक्सीवे बनाने के लिए कहा तथा विमान को लेने के लिए कोड-डी के स्थान पर कोड-ई प्रक्रिया का प्रयोग करने की सलाह दी। उन्होंने आगे सुझाव दिया कि अहमदाबाद और जयपुर हवाईअड्डों के निजीकरण के संबंध में सरकार को शीघ्र कदम उठाने की जरूरत है।

(vi) उन्होंने सूचित किया कि एयरलाइनों और यात्री, दोनों ही अहमदाबाद हवाईअड्डे पर रखरखाव की कमी के बारे में शिकायतें कर रहे हैं। उन्होंने आगे सूचित किया कि बड़ोदा हवाईअड्डे के फर्श के लिए घटिया गुणवत्ता का ग्रेनाइट प्रयोग किया गया है। उन्होंने कहा कि रखरखाव मामलों की अनदेखी करने के लिए चूककर्ता अधिकारियों के विरुद्ध एएआई को कठोर कार्रवाई करनी चाहिए।

(vii) उन्होंने मुंबई में टर्मिनल 2 का मामला उठाया। उन्होंने यह भी सूचित किया कि पुणे, मुंबई, दिल्ली, हैदराबाद और बंगलौर के लिए आवश्यक भूमि लेनी चाहिए तथा इन स्थानों पर दूसरा रनवे बनाया जाना चाहिए। उन्होंने खराब मौसम की समस्याओं से निपटने के लिए हैदराबाद और बंगलौर में कैट III प्रणाली लगाने का सुझाव दिया क्यों कि इस समस्या के कारण काफी अधिक संख्या में उड़ानों में देरी हो जाती है। उन्होंने कोलकाता हवाईअड्डे पर एटीसी के कारण होने वाले विलम्ब के बारे में बताया और दृश्यता मामले से निपटने के लिए कैट III प्रणाली लगाने का सुझाव दिया।

(viii) जैसा कि टाइप विमान पायलटों को विमान उड़ाना जरूरी है, इसलिए उन्होंने टाइप-रेटेड विमानों की समस्या के बारे में बताया और कहा कि नागर विमानन महानिदेशालय इस सदर्थ में मदद करेगा। उन्होंने आगे कहा कि एअर इंडिया क्षेत्रीय संपर्कता योजना के मामले में नेतृत्वकर्ता हो सकती है क्योंकि अन्य एयरलाइनें इस गति को बरकरार नहीं रख सकतीं।

(ix) हवाईअड्डा वर्गीकरण के संदर्भ में, उन्होंने बेलगाँव और हुबली का उदाहरण दिया जो कि केवल कोड ग में हैं, जहां एटीआर या इसी तरह के संस्करण उपयोग में लाये जाते हैं। उन्होंने कोड डी हवाईअड्डे की तरह ही हवाईअड्डे बनाने का सुझाव दिया, जहां 737 या 320 विमान उपयोग में लाए जाते हैं, इसलिए उपलब्ध विकल्पों को बढ़ावा दिया जाए। उन्होंने स्पष्ट किया कि किसी हवाईअड्डे को कोड डी बनाने से उन हवाईअड्डों पर सेवा के लिए प्रचालकों की संख्या में वृद्धि होगी।

(x) उन्होंने लंबी चर्चा करते हुए स्पष्ट किया कि कुछ हवाईअड्डों पर उच्चस्तरीय रात्रि अवतरण की आवश्यकता नहीं है। मान लीजिए, यदि एक उड़ान को 6 बजे सायं से 6.30 बजे सायं तक की देरी होती है और छोटे स्टेशनों पर जैसा रात्रि अवतरण का उपयोग किया जाता है, यदि ऐसा ही न्यूनतम रात्रि अवतरण किया जाता है, तब उड़ानों को रद्द होने से रोका जा सकता है और यात्रियों में देर शाम में प्रचालन की प्रवृत्ति आएगी क्योंकि आज की तारीख में इन सभी प्रचालनों के प्रस्थान/आगमन के लिए प्रातः और देर शाम की आवश्यकता पड़ेगी।

(xi) उन्होंने उल्लेख किया कि भटिंडा हवाईअड्डा केवल उस स्थिति में अच्छा रहेगा जब एक व्यक्ति सुबह जल्दी जाए और शाम को देर से लौटे। अन्यथा इससे ज्यादा बेहतर होगा कि वह दिल्ली से भटिंडा और वापसी की

रात्रिकालीन यात्रा ट्रेन से करे और उसके स्थान पर कुछ ऐसी रात्रि अवतरण सुविधाएं देने का सुझाव दिया जो अब बहुत महंगी सुविधाएं नहीं हैं। उन्होंने कहा कि एक हवाईअड्डा को बनाने में 10-12 करोड़ रुपए लग सकते हैं और आधारभूत रात्रि अवतरण प्रणाली 10 करोड़ रुपए में स्थापित की जा सकती हैं और इसे किए जाने की आवश्यकता है।

**सचिव (नागर विमानन)-** सचिव (नागर विमानन) ने प्रतिउत्तर दिया कि माननीय सदस्य ने जिन बिन्दुओं को उठाया, उन्हें मोटे तौर पर दो श्रेणियों में रखा जा सकता है। पहली श्रेणी में बिना अधिक परेशानी और बिना अधिक पैसा खर्च किए सुधार किया जा सकता है, उदाहरण के लिए कोहरे की समस्या हेतु अहमदाबाद में समान्तर टैक्सी ट्रेक, बडौदा में खराब फ्लोरिंग, बेंगलोर में सीएटी-III का निर्माण किया गया है, कोलकाता एटीसी रनवे पर विकास की संभावना है, जहां अधिक उड़ानों का प्रचालन नहीं किया जा रहा है। अन्य 15 हवाईअड्डों को आदर्श बनाने के लिए अधिक पैसों की जरूरत नहीं है और इसे निश्चित रूप से किया जा सकता है। रात्रि अवतरण और श्रेणी- घ के संबंध में, वे निश्चित रूप से माननीय सदस्य द्वारा दिए गए सुझाव का ध्यान रखेंगे। जहां तक सामान्यतः हवाईअड्डा अवसंरचना का संबंध है, भूमि की उपलब्धता एक बड़ी समस्या है। उदाहरण के लिए नवी मुंबई से संबंधित जो समस्या है, वह दिल्ली पर भी लागू होती है उदाहरण के लिए अलग-अलग राज्य सरकारें एक समयावधि में जहां वे भूमि देना चाहते हैं, पूर्णतः असफल रहे हैं। उदाहरण के लिए, पुणे में पिछले 15 वर्षों में राज्य सरकारें बदलती रही हैं और स्थल भी बदलते रहे हैं और उन्होंने भूमि की समस्या से निपटने के लिए सुझाव देने का अनुरोध किया।

दूसरी समस्या चार और हवाईअड्डों चेन्नई, कोलकाता, जयपुर और अहमदाबाद के निजीकरण की है। उन्होंने उल्लेख किया कि इन हवाईअड्डों के निजीकरण के संबंध में उन्होंने संसदीय स्थायी समिति के समक्ष अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था और प्रत्येक संसद सदस्य ने निजीकरण का विरोध किया है। उन्होंने आगे कहा कि दिल्ली, मुंबई, हैदराबाद और बंगलूरु में निजीकरण हो जाने के बाद सुधार हुआ है। फिर भी, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास निधियों से संबंधित, अपने प्रचालनिक क्षमताओं से संबंधित कतिपय क्षमता सीमा है। लेकिन यदि संसद कहती है कि इसे भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को करना चाहिए तब यह एक समस्या है। उन्होंने परामर्शदात्री समिति के माननीय सदस्यों से इन दो बड़े क्षेत्रों, हवाईअड्डों का निजीकरण और भूमि से संबंधित मामलों में सुझाव देने का अनुरोध किया। उदाहरण के लिए नवी मुंबई को लिया जा सकता है, जिसका अब ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा के रूप में बोली लगाई गई है। यह एक ऐसी परियोजना है जिसे महाराष्ट्र सरकार ही इस परियोजना को आगे लेकर आई थी। इसमें समय लगेगा। मान लीजिए, इसमें 6 या 7 वर्ष या फिर राज्य सरकार ने जो वादा हमसे किया है और कहती है कि 2019-20 तक किया जाएगा, लेकिन तब हमें यह स्वीकार करना चाहिए कि नागर विमानन मंत्रालय राज्य सरकार के साथ मिलकर कार्य करेगा। यह उल्लेख करना जरूरी है कि समस्या वहां से शुरू होती है जब हम भूमि के लिए जाते हैं। उन्होंने आगे उल्लेख किया कि वह व्यक्तिगत रूप से भी इस समस्या से गुजर चुके हैं और उन्होंने बागडोगरा का उदाहरण देते हुए कहा, यह एक पशु बाड़े जैसा है,

लेकिन जब उन्होंने पश्चिम बंगाल के माननीय मुख्यमंत्री ने भूमि उपलब्ध कराने का अनुरोध किया, उनकी तत्कालिक प्रतिक्रिया यह थी कि “ हमसे भूमि अधिग्रहण के लिए न कहा जाए।” उन्होंने माननीय मुख्यमंत्री को स्पष्ट किया कि यह वह जमीन नहीं है, जिसे हमें अधिग्रहण करना है, बल्कि यह ऐसी जमीन है, जिसे राज्य सरकार द्वारा चाय बगानों को पट्टे पर दी गई है। जिसका हम अधिग्रहण करना है, वह आम आदमी की भूमि नहीं है। उदाहरण के लिए, उन्होंने कहा कि लेह दो केन्द्रीय सरकारी इकाईयों के बीच नहीं है। यह राज्य सरकार और केन्द्र सरकार के बीच है। यदि राज्य सरकार सामने आकर कहे कि हम वायु सेना को 28 एकड़ भूमि देंगे और बदले में वह हमें 18 एकड़ भूमि देगा। उन्होंने माननीय समिति सदस्यों से इन दो मामलों पर मंत्रालय को सुझाव देने का अनुरोध किया, पहला सावर्जनिक निजी भागीदारी निजीकरण किया जाना चाहिए या नहीं किया जाना चाहिए और दूसरा भूमि से संबंधित मामलों से कैसे निपटा जाए।

(xii) माननीय सदस्य ने संतुलन बनाए रखने का सुझाव दिया। उन्होंने आगे उल्लेख किया कि उस लैंडस्केप का ध्यान रखने के लिए दिल्ली, मुंबई, हैदराबाद, बंगलौर और कोचीन पर्याप्त हैं। यह एक ऐसा निर्णय है जिसे भारत सरकार को ही लेना है न कि किसी परामर्शदात्री समिति या स्थायी समिति को। उन्होंने हवाईअड्डा प्राधिकरण को मॉडल को आंशिक रूप से ठीक करने का सुझाव दिया, ताकि अधिक योग्यता प्राप्त और विशेषज्ञ लोगों को लिया जा सके। उन्होंने आगे कहा कि निजीकरण किया जाता है या नहीं किया जाता है उस पर ध्यान देने के बजाए, हमें आज जो करने की जरूरत है, उस पर ध्यान देना चाहिए। यह भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जाता है या फिर किसी नई इकाई द्वारा, इससे कोई मतलब नहीं है। उन्होंने चेन्नई का मामला उठाया और कहा कि श्री पेरूमबुदुर को पहले ही चिह्नित कर लिया गया है, लेकिन अभी तक भूमि अधिग्रहित नहीं की गई है। इसे केवल उद्दिष्ट किया गया है।

**सचिव (नागर विमानन)** ने उत्तर दिया कि कुछ भी उद्दिष्ट नहीं किया गया है और जैसा कि हवाईअड्डों को पूर्ण रूप से प्रतिस्थापित नहीं किया जा सकता है, भूमि से संबंधित मामले पर सलाह देने का अनुरोध किया। जहां तक मौजूदा हवाईअड्डे के विकास का संबंध है और जहां तक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का संबंध है, यदि राज्य सरकारें इस प्रकार से अगंभीर रहती हैं, जैसा कि उत्तर प्रदेश, महाराष्ट्र और यहाँ तक कि तमिलनाडु में हुआ, तब यह कठिन होगा।

(xiii) माननीय सदस्य ने महाराष्ट्र के मामले को उठाया जहां आर्थिक गतिकी बहुत अधिक है। उन्होंने कहा कि वर्ष 2004 में, मुंबई लगभग 600 उड़ानों की संभलाई करता था और दिल्ली लगभग 400 उड़ानों की और आज की तारीख में मुंबई लगभग 750 उड़ानों और दिल्ली लगभग 1200 उड़ानों को संभालते हैं। एक हवाईअड्डे पर उड़ानों में घाटा अन्य हवाईअड्डे पर लाभ में तब्दील हो जाता है। लेकिन यह नहीं कहा जा सकता है कि गुवाहाटी और लखनऊ हवाई गतिविधियों के मामले में अगला केंद्र बन जाएगा क्योंकि यह भूमि अधिग्रहण के माध्यम से किया जाएगा। उन्होंने सुझाव दिया कि यह एक गंभीर मामला है और बैठक की व्यवस्था कर निपुण

व्यक्तियों से सुझाव/विचार लेने चाहिए। इसके बाद उन्होंने त्रिपुरा के कैलाशहर में भूमि से संबन्धित मामले को उठाया।

माननीय नागर विमानन मंत्री ने कहा आंध्र प्रदेश एकमात्र ऐसा राज्य है, जहां विजयवाड़ा और राजमुन्दरी में भूमि उपलब्ध हो चुकी है। इसके बाद, उन्होंने कहा कि राज्य सरकार तिरुपति, कडप्पा में भूमि उपलब्ध करवाने के पक्ष में है, लेकिन कोई अन्य राज्य उपर्युक्त के लिए सहमत नहीं है।

(xiv) माननीय सदस्य ने इस तथ्य पर जोर दिया कि एक हवाईअड्डा अगले 10-15 वर्षों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर बनाया जाता है न कि केवल आज की जरूरतों के लिए और यदि, भूमि की उपलब्धता आज एक समस्या है और यदि इस दिशा में कोई शीघ्र कार्यवाई नहीं की गई तो कल यह एक बहुत बड़ी समस्या बन जाएगी। उन्होंने बड़े शहरों के विषय में अपनी चिंता व्यक्त की और कहा कि सामान्यतः होल्लिंग समय की तुलना में होल्लिंग समय अब बढ़ गया है जैसे कि दिल्ली-मुम्बई जो कि दो घंटे की विमान यात्रा हुआ करती अब लगभग तीन घंटे लग जाते हैं। उन्होंने टिप्पणी की कि स्मॉग के कारण दृश्यता के संबंध में मुम्बई को कई समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है।

(xv) माननीय सदस्य ने यह अनुभव किया है कि निजी प्रचालक अपनी समस्याओं को इस प्रकार प्रस्तुत करते हैं जैसे कि वे अनूठी हों और उनकी यह दिखावे की प्रवृत्ति होती है कि जैसे सभी कुछ वही कर रहे हैं। उन्होंने सुझाव दिया कि सरकार को उनकी बातों पर अधिक ध्यान नहीं देना चाहिए और इस कारण को अपने सभी विचार-विमर्श और निर्णय के समय में ध्यान में रखना चाहिए।

**सचिव (नागर विमानन)** ने प्रत्युत्तर दिया कि भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के पद्धति नहीं अपनाएगा चलेगी क्योंकि संसदीय समिति ने ऐसा करने से मना किया है। यदि उस प्रक्रिया द्वारा यह कार्य नहीं होगा तो दिया गया प्रस्तुतीकरण ही उसका उत्तर है। हमने अगले साढ़े चार वर्षों के लिए 17500 करोड़ के रूपए की पूंजीगत व्यय का अनुमान लगाया है। हमने प्रत्येक हवाईअड्डे को लिया है। महोदय, आपने मानकीकरण के विषय में बात की है, कुछ चीजों का अवश्य ही मानकीकरण होना चाहिए, माना कि मैं एक पूर्णतः नए हवाईअड्डे का निर्माण करने जाता हूँ किंतु महोदय आपके अलावा और कोई इसे बेहतर तरीके से नहीं जान सकता कि प्रत्येक हवाईअड्डा वास्तव में विशिष्ट होता है और इस हद तक मानकीकरण की अनुमति दी जाएगी। हमें प्रत्येक हवाईअड्डे की विशिष्ट समस्या की ओर ध्यान देना चाहिए। इस प्रस्तुतिकरण का यही उद्देश्य है। हमने एयर साइड में सुधार, टर्मिनल सुधार और एएनएस वायु क्षेत्र सुधार के संबंध में प्रस्तुतिकरण दिया है। हमारे प्रस्तुतिकरण में ये चार क्षेत्र सम्मिलित हैं। जिन अलग-अलग मामलों का आपने उल्लेख किया है अवश्य ही हमें उनमें सुधार करना है और उन्हें इंगित करने के लिए हम आपके आभारी हैं। मैं माननीय सदस्यों के समक्ष यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि पीपीपी मार्ग बंद है तो हमने प्रस्तुतिकरण कर है। इसमें भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण समर्थ है, मुझे अचरज है कि श्रीमान रहेजा ने इस ओर स्पष्ट तरीके से ध्यान नहीं दिलाया। हम केवल उन पर ही निर्भर नहीं है। उदाहरणार्थ मैंने, 10 और बड़े हवाईअड्डों को उनकी मौजूदा संरचना के दायरे में ही यह पता लगाने के लिए चुना है कि हम इनमें प्रचालन

दक्षता के साथ-साथ वित्तीय दक्षता में भी सुधार ला सकते हैं। दोनों पर हमने बीसीजी की नियुक्ति कर दी है। इस बात से आशय यह है कि हम केवल वे 4 अथवा 5 या 6 बड़े हवाईअड्डे नहीं हैं जो कि यातायात का 60-70 प्रतिशत हिस्सा है बल्कि हम अगले 10 की ओर भी ध्यान दे रहे हैं और उनके लिए कार्य कर रहे हैं। हम प्रत्येक हवाईअड्डे को एक विशिष्ट हवाई अड्डे की तरह संसाधित कर रहे हैं और यह पता लगाने की कोशिश कर रहे हैं कि सर्वोत्तम संभव समाधान क्या हो सकता है।

(xvi) माननीय सदस्य ने पुणे का मुद्दा उठाया और कहा कि यह केवल कागजों पर है और यह चौथा स्थल है।

**सचिव (नागर विमानन)** ने प्रत्युत्तर दिया कि, जब पुणे सरकार ने हमें विशिष्ट स्थल नहीं दिया तो, उन्होंने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को अवरोध सर्वेक्षण करने को कहा, जिसका उद्देश्य ऐसे निर्माण स्थल को ढूँढना या जो कि तकनीकी रूप से व्यवहार्य हो। इसके आगे उन्होंने कहा कि महाराष्ट्र सरकार को एक पत्र लिखेंगे कि यहां एक स्थल है, जो तकनीकी रूप में व्यवहार्य है और उसके लिए हमें 1000-2000 एकड़ स्थान दें। उन्होंने कहा कि भूमि अधिग्रहण एक विकट समस्या है और यदि भूमि उपलब्ध नहीं कराई जाएगी तो हम मुश्किल में पड़ जाएंगे। उन्होंने मुम्बई के लिए उदाहरण दिया और कहा कि हम और स्थान नहीं दे सकते और धीरे-धीरे राजमार्ग एयरबस 380 के लिए प्रयोग होने लगेंगे और उल्लेख किया कि अब दिल्ली और मुम्बई के बीच एअर इंडिया 747 का प्रचालन कर रही है।

(xvii) माननीय सदस्य ने यातायात की वृद्धि में बढ़ोतरी पर चिंता जताई और कहा कि दिल्ली के हवाईअड्डे पर पहले ही यात्रियों की संख्या 48 मिलियन हैं और निकट भविष्य में 100 मिलियन यात्रियों की आवाजाही को नियंत्रण कर पाना संभव नहीं है। इसके अतिरिक्त उन्होंने हवाईअड्डे के बाहर की आधारभूत सुविधाओं के अवरोधों पर टिप्पणी की। इसके आगे उन्होंने यह उल्लेख किया कि दिल्ली हवाईअड्डे पर यदि सभी टर्मिनलों को भी खोल दिया जाए तो भी इस पैमाने के यातायात को संभाल पाना मुश्किल हो जाएगा। उन्होंने सुझाव दिया कि भविष्य में सैटेलाइट वाले हवाईअड्डों का निर्माण किया जाना चाहिए और मुम्बई की तरह के बड़े शहर में 2-3 हवाईअड्डे होने चाहिए। इसके अतिरिक्त उन्होंने अनुरोध किया कि गोवा में डबोलिम हवाईअड्डे को बंद नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि वहां मोपा में नए हवाईअड्डे का निर्माण हो रहा है।

**सचिव (नागर विमानन)** ने उत्तर दिया कि, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण डबोलिम हवाईअड्डे को बंद नहीं कर रहा है। निविदा दस्तावेज में यह स्पष्टतः उल्लेख किया गया है कि डबोलिम हवाईअड्डे को बंद नहीं किया जाएगा।

(xviii) माननीय सदस्य ने पूछा कि हुबली और बेलगांव में प्रचालनों के लिए नागर विमानन महानिदेशालय के अनुमोदन में इतना समय क्यों लिया जा रहा है।

**श्री रहेजा** ने उत्तर दिया कि एक सड़क है जिसे अभी दूसरे मार्ग पर नहीं ले जाया गया है, यह बिल्कुल रनवे के अंत में है। उसके लिए हम राज्य सरकार के संपर्क में हैं। मुख्य सचिव को भी पत्र लिखा जा चुका है। रात्रि प्रचालनों के संबंध में जैसा कि मैंने कहा है 56 हवाईअड्डों पर रात्रि प्रचालन हमारे सभी हवाईअड्डों पर होता है। केवल एक को छोड़कर जो कि राज्य सरकार के पास हैं और वे भी उन्हें हमें सौंपने की प्रक्रिया में हैं, इन



हवाईअड्डों पर जीएलएफ (ग्राउंडिंग लाइट फेसिलिटी) मौजूद है, केवल रात्रि प्रचालन उपकरण प्रक्रिया शेष है जिसके लिए भूमि का अवरोध है। अहमदाबाद के अनुरक्षण के संदर्भ में, भाविप्रा ने बीसीजी पद्धति को अपनाया है, हम बहुत जल्द ही क्यूसीबीएस को अपनाने वाले हैं, इस शिकायत का समाधान अहमदाबाद हवाईअड्डे पर ही किया जाएगा और सभी हवाईअड्डों पर हम 0.75 मिलियन के पार पहुंच रहे हैं, हमने क्यूसीबीएस पद्धति को अपनाने का निर्णय लिया है। इसके बावजूद, हमें जो भी शिकायतें प्राप्त हो रही हैं, हमें अपने सचिव का समर्थन प्राप्त हो रहा है और उन्होंने कहा है कि क्यूसीबीएस के लिए आप 80:20 अपना रहे हैं, इसे जारी रखिए क्योंकि बड़े मशीनीकरण की आवश्यकता है।

(xix) माननीय सदस्य ने अहमदाबाद हवाईअड्डे का मुद्दा उठाया और कहा कि कतार में खड़े और प्रतीक्षा कर रहे अंतरराज्यीय यात्रियों की अप्रवासन श्रृंखला स्पष्टतया परिभाषित होनी चाहिए।

श्री रहेजा ने उत्तर दिया कि अहमदाबाद हवाईअड्डे पर 69 एकड़ के समांतर टैक्सी ट्रैक का अनुरोध किया गया है। इसे कोड डी के लिए बनाया जा सकता है।

माननीय सदस्य ने इसे फिर बनाने का सुझाव दिया है और भाविप्रा से पूछा कि आप क्यों कोड डी को देख रहे हैं? 95 प्रतिशत उड़ाने कोड डी हैं। वे कोड ई को क्यों देख रहे हैं ?

श्री रहेजा ने उत्तर दिया कि समांतर टैक्सी ट्रैक के भाग को भी सभी माध्यम से कोड ई की तरह प्रयोग किया जा सकता है।

माननीय सदस्य ने टिप्पणी की, कि सभी माध्यम से कोड डी के लिए समांतर टैक्सी ट्रैक संभव है, किन्तु कोड ई के लिए संभव नहीं है। इसके आगे उन्होंने कहा कि पुणे के संबंध में, अंततः भाविप्रा ने पुरंदर निर्माण स्थल का नाम संक्षिप्त सूची में रख लिया है। माननीय सदस्य ने स्पष्टतः कहा कि यह कभी नहीं हो पाएगा।

(xx) माननीय सदस्य ने अध्यक्ष एवं प्रबंधक निदेशक, एअर इंडिया से अनुरोध किया है कि संसद/समिति के सभी सदस्यों को चेन्नई और अन्य स्थानों पर एअर इंडिया के बिजनेस क्लास लाउंज के प्रयोग की अनुमति दी जाए और इसके अतिरिक्त संबंधित प्राधिकारियों को निर्देश देने का अनुरोध किया।

**माननीय नागर विमानन मंत्री-** माननीय नागर विमानन मंत्री जी और नागर विमानन मंत्रालय के लिए परामर्शदात्री समिति के अध्यक्ष ने माननीय सदस्यों का अपने कीमती समय में से समय निकालने और हमारे देश में विमानन को और अधिक आकर्षक बनाने के लिए धन्यवाद दिया। अध्यक्ष महोदय ने कहा कि हम तीन महीनों में से एक बार बैठक करेंगे और समिति के सदस्यों से अनुरोध किया कि वे दिल्ली के बाहर बैठक का संचालन करने के लिए स्थान का सुझाव दें। इसके अतिरिक्त सचिव ने बढ़ते हुए यात्री यातायात पर अपनी चिंता व्यक्त की और सभी प्राधिकारियों और सदस्यों से अनुरोध किया कि इस विषय पर कोई भी निर्णय लेने से पहले सभी तथ्यों को भली-भांती जान लें ताकि भारत को परेशानी न उठानी पड़े।

7. बैठक अध्यक्ष महोदय धन्यवाद प्रस्ताव के साथ समाप्त हुई।

अनुलग्नक-1

23-01-2017 को तिरूपति में हुई परामर्शदात्री समिति की बैठक में उपस्थित नागर विमानन मंत्रालय के अधिकारियों की सूची।

नागर विमानन मंत्रालय

1. श्री राजीव नयन चौबे, सचिव
2. श्री अनिल श्रीवास्तव, संयुक्त सचिव
3. श्री वी.अप्पाराव, ओएसडी नागर विमानन मंत्री
4. श्री वी. हेगडे, निदेशक
5. श्री संजय सिंह, अवर सचिव
6. श्री अनुप पंत, अवर सचिव

नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो

1. श्री कुमार राजेश चंद्रा, महानिदेशक

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

1. श्री एस.रहेजा, सदस्य (योजना)
2. श्री आई.एन.मूर्ती, सदस्य (प्रचालन)
3. श्री ऐ.के.पाठक, कार्यकारी निदेशक (योजना)
4. श्री वी.वी.जी.राजू , क्षेत्रीय निदेशक, दक्षिण क्षेत्र

एअर इंडिया

1. श्री अश्वनी लोहानी, अध्यक्ष एवं प्रबंधक निदेशक
2. श्री पंकज श्रीवास्तव, निदेशक वाणिज्यिक
3. श्री वी.हेजमदी, निदेशक वित्त
4. श्रीमती अरूणागोपालकृष्णन, कार्यपालक निदेशक

संसदीय कार्य मंत्रालय

1. श्री शरद द्विवेदी, अनुभाग अधिकारी