

3Q/HMS-USY/6.00

श्री राम कृपाल यादव (क्रमागत) : महोदय, अगर मैं विस्तार से बात रखूंगा तो समय भी अधिक लगेगा।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Ram Kripalji, just a minute. I hope the House agrees that we sit till this business is over.

श्री राम कृपाल यादव : सर, दीघा और पहलेजा में रेलवे ब्रिज और रेलवे रोड का निर्माण हो रहा है और यह पूरे बिहार का लाइफ लाइन है। वहां पहले से महात्मा गांधी जी के नाम पर जो रोड ब्रिज है, श्रीमती इंदिरा गांधी जब प्रधान मंत्री थीं तो उन्होंने यह बिहार को उपहार दिया था, वह अब निश्चित तौर पर मरणासन्न स्थिति में है। उस की alternative व्यवस्था के लिए दीघा में रेलवे ब्रिज पर रोड ब्रिज बनाने का काम किया जा रहा है जिस के काम में बहुत प्रोग्रेस है, लेकिन वह स्लो है। महात्मा गांधी सेतु के खराब हो जाने के कारण लोगों को आने-जाने में बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। इस पुल के निर्माण की प्रोग्रेस थोड़ी स्लो है, इसे और तेजी से पूरा करने की जरूरत है। मैं समझता हूं हमारा जिला, जो हमारी लोक सभा की constituency भी रही है, जब हम लोक सभा के मेंबर थे, बिहटा से औरंगाबाद, न्यू रेलवे लाइन sanction हुई थी, उस के लिए जमीन भी acquire हो चुकी है, मगर अभी तक उस रेलवे लाइन के निर्माण का काम प्रारंभ नहीं हुआ है। उस इलाके में आज तक लोगों ने ट्रेन देखी तक नहीं है। इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि इस बारे में भी तवज्जो दें।

महोदय, दानापुर मंडल के अंतर्गत बहुत सारे स्टाफ क्वार्टर्स बने हुए हैं। वे आज बड़ी बुरी स्थिति में हैं। वह आप का स्टाफ है, वे लोग आप के रेलवे परिवार का अंग हैं और मैं समझता हूं कि अगर वे तकलीफ में हैं तो आप स्वयं तकलीफ में हैं। इसलिए उनकी हालत सुधारने की ओर भी ध्यान दें।

महोदय, देश के विभिन्न भागों में वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशंस बनाने की बात की गयी थी। महोदय, बिहार की राजधानी, पटना जंक्शन है, उसे भी वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की बात की गयी थी, लेकिन अभी तक उस के लिए कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। इस तरफ भी आप निगाह रखिए। बिहार में कई मॉडल स्टेशंस के निर्माण की बात की गयी, लेकिन वह काम भी ठप्प पड़ा है। उस बारे में भी आप तवज्जो देंगे। महोदय, एक महत्वपूर्ण योजना मुगलसराय से मुकामा की है। आप देखते हैं कि बहुत सी ट्रेंस जब बिहार में प्रवेश करती हैं और मुगलसराय के बाद वे स्लो हो जाती हैं। महोदय, मुगलसराय और मुकामा के बीच में बहुत लोड है। वहां तीसरी रेल लाइन बनाने की मांग बहुत सालों से की जा रही है। वहां पैसेंजर ट्रेंस की वजह से एक्सप्रेस ट्रेंस के आने-जाने में बाधा पहुंचती है। इसलिए मेरा निवेदन होगा कि वहां तीसरी लाइन के निर्माण पर तवज्जो दें। इस के निर्माण से बिहार के लोगों को बहुत फायदा होगा।

महोदय, अभी मेरी बहन अलका जी बता रही थीं कि कुली को गेंगमैन बनाने का काम यू0पी0ए0 1 की सरकार ने किया था और बहुत सारे कुलियों को गेंगमैन बनाया गया है, लेकिन उस में बहुत सारे लोग छूट गए हैं। इस कारण उन लोगों में काफी agitation है। इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि जो कुली अब

criteria पूरा कर रहे हैं और वे छूट गए थे, उन की तरफ भी आप निगाह करिए और इन बचे हुए कुलियों को भी गेंगमैन बनाने की कार्यवाही करिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes, please conclude.

श्री राम कृपाल यादव : सर एक-दो मिनट और दे देते तो आप की बड़ी कृपा होगी। मैं आप के आदेश का अनुपालन करूंगा। सर, मैं आप की क्लास का सच्चा विद्यार्थी हूँ।

उपसभाध्यक्ष : और दो मिनट ले लीजिए।

श्री राम कृपाल यादव : सर, अगर आप की अनुमति हो तो बिहार से सम्बंधित जो मेरी मांगें हैं, उन्हें मैं टेबल पर रख देता हूँ। इन्हें मेरे भाषण में जुड़वा दें। अंत में मैं आप से निवेदन करूंगा कि आप ने कुछेक अच्छे स्टैप्स लिए हैं जिन की मैं प्रशंसा करता हूँ। आप ने Safety fund बनाकर अच्छा काम किया है। आज safety की बहुत जरूरत है। आप Safety fund में 24000 करोड़ रुपए लगाना चाहते हैं। यह एक अच्छा कदम है और इस से लोगों क सुरक्षा में काफी सुविधा होगी।

महोदय, खान-पान व्यवस्था हटा ली गई है, उसे आई0आर0सी0टी0सी0 कहते हैं। इस के लिए कोई infrastructure develop नहीं किया है जिस की वजह से खान-पान व्यवस्था में बहुत कमी आ गई है। इस पर भी विचार किए जाने की आवश्यकता है।

(3आर/केएलजी पर क्रमशः)

श्री राम कृपाल यादव (क्रमागत): आप किसी भी ट्रेन में चले जाइए, खासतौर पर जिस बिहार से हम आते हैं, वहां की ट्रेन्स का खान-पान तो इतना चौपट है कि अगर खा लीजिएगा, तो निश्चित तौर पर आपकी तबियत खराब हो जाएगी। मैं जब दूसरी जगह जाता हूँ, एक बार मैं मुम्बई गया, ट्रेन से सफर कर रहा था, वहां के खान-पान को देखा, तो वहां के खान-पान में और हमारे यहां के खान-पान में जमीन-आसमान का अंतर पाया। इसलिए उस ओर देखने की जरूरत है।

सर, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। जो पैसेंजर ट्रेन हैं, उनकी हालत ठीक नहीं है, खासतौर पर जो बिहार के इलाके में ट्रेन जाती हैं, उनके हालात तो बिल्कुल ठीक नहीं है। निश्चित तौर पर उनको व्यवस्थित करने की जरूरत है। आम लोग, गरीब लोग, जिसकी चिंता ममता जी कर रही हैं और जिनके दबाव से यात्रियों का किराया भाड़ा आप कम करने जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि उनकी तरफ निगाह रखिए। पैसेंजर ट्रेन्स को अपटू मार्क कीजिए, उनमें बिजली नहीं होती है, जैसा सभी माननीय सदस्यों ने कहा। प्लेटफॉर्म की हालत भी ठीक नहीं है, जिसको ठीक-ठाक करने की जरूरत है, दुरुस्त करने की जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे.कुरियन): बैठिए, बैठिए।

श्री राम कृपाल यादव: सर, बहुत सारे स्टेशन ऐसे हैं, जहां ड्रिंकिंग वाटर नहीं है, रहने के लिए शेड नहीं हैं। इन तमाम चीजों पर भी तवज्जोह देने की जरूरत है। आपने मुझ पर विशेष कृपा की है, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी नए जोश के साथ, चूंकि नौजवान हैं, नए जोश के

साथ काम करेंगे और रेल को वर्ल्ड क्लास लेवल तक पहुंचाने में अपनी भूमिका निभाएंगे।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे.कुरियन): प्लीज, बैठिए। श्री हुसैन दलवाई।

श्री राम कृपाल यादव: सर, सभी माननीय सदस्यों ने जो अपनी भावना रखी है, उस ओर तथा खासतौर पर बिहार पर विशेष तवज्जोह देने का काम करेंगे। बिहार का सौ वर्ष पूरा हो रहा है, उसके लिए निश्चित तौर पर बिहार-वासियों को गिफ्ट देने का काम करेंगे। जो पुरानी योजनाएं हैं, उनको पूरा करने का काम करेंगे। धन्यवाद।

(समाप्त)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : हुसैन जी, पांच मिनट।

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी। मैं पांच मिनट भी नहीं लूंगा, मुक्तसर में बोलूंगा, मैं कोंकण से आया हूँ, जो पहले कोंकण रेलवे के ट्रेक बने, वह एक ही ट्रेक बन गया है, जिससे कोंकण में और गाड़ियों का जाना बढ़ा मुश्किल हो गया है। उसे डबल ट्रेक करने की मांग बहुत दिनों से है, जिसे पूरा करने के लिए मंत्री महोदय को थोड़ा उसके ऊपर ध्यान देना चाहिए। दूसरा यह है कि मुम्बई से लेकर सावंतवाड़ी तक जो गाड़ी जाती है, वह गाड़ी फिर साफ-सफाई के लिए और दुरुस्ती के लिए गोवा में जाती है। उसकी बजाय मडुरा में एक टर्मिनल बनाया जाए, जो गोवा और महाराष्ट्र की सीमा के ऊपर है। यह सावंतवाड़ी ताल्लुका में आता है। सावंतवाड़ी के तहसीलदार ने और सरकार ने उसके लिए 29 एकड़ जमीन देना कबूल भी किया है। इसे जल्दी से जल्दी किया

जाए। फिर मैं यह कहूंगा कि कोल्हापुर- राजापुर का सर्वे हो गया है, survey in progress बोला जाता है, वह लाइन अगर होगी और करा-चिपुली रेल लाइन होगी, तो घाट और कोकल नजदीक आ जाएंगे, जिसकी वजह से, बड़े पैमाने पर जो वहां अभी खेती का उत्पादन होता है, वह जरूर आर्थिक प्रगति में सहायक होगा। वहां से कोंकण में जो बंदरगाह हैं, उन बंदरगाह से निर्यात भी बड़े पैमाने पर हो सकता है। मैं फिर यह भी कहूंगा कि कोकण से जाने वाली जो गाड़ियां हैं, उनमें कोकण के लोगों के लिए आरक्षित सीटें नहीं होती, अगर होती हैं तो बहुत ही कम होती हैं, उन्हें बढ़ाना बहुत जरूरी है। मेरे ख्याल से कोंकण के लिए रत्नागिरि और सावंतवाड़ी के लिए मुम्बई से एक-एक और गाड़ी जाना जरूरी है। अगर इतना करेंगे, तो वह एक बड़ा काम होगा।

मैं मुम्बई के बारे में मुक्तसर में कहूंगा कि मुम्बई के बारे में मंत्री महोदय ने एक बड़ी बात की है कि 75 नई गाड़ियां छोड़ेंगे, डबल डेकर रेलवे करेंगे और इलेक्ट्रिक रेलवे करेंगे। ये 75 गाड़ियां छोड़ने से थोड़ा सा लोगों को दिलासा मिल गया है, लेकिन मेरा यह कहना है कि आज रेलवे को जो बड़े पैमाने पर फायदा होता है, वह सब-अर्बन ट्रेन से होता है, लेकिन सब-अर्बन ट्रेन में काम करने

जो कर्मचारी और मजदूर लोग हैं उनको जिस हालात में चलना पड़ता है, उसके ऊपर ध्यान देना बहुत जरूरी है।

(3एस/एनबी पर जारी)

NB/PB/3S/6.10

श्री हुसैन दलवाई (क्रमागत) : इसके बिना मुम्बई का यातायात ठीक ढंग से मैनेज नहीं हो सकता। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें देनी चाहिए और सभी ट्रेनें 12 डिब्बों की कर देनी चाहिए। इसके अलावा elevated trains and double decker trains के बारे में भी जल्दी से जल्दी सोचना चाहिए, केवल announcement करने से काम नहीं चलेगा।

मेरा सुझाव है कि रेलवे के ट्रैक बनाने या उन पर मिट्टी डालने का जो काम होता है, इनको महात्मा गांधी राष्ट्रीय रोजगार योजना के अंतर्गत शामिल करने से उस पैसे का लाभ भी रेलवे को मिल सकेगा।

मैं बांद्रा इलाके से आता हूं। वहां बहरामपाड़ा, नवपाड़ा आदि कई ऐसे इलाके हैं, जहां बड़े पैमाने पर गरीब बस्तियां हैं और वे गरीब लोग रेलवे की जमीन पर रहते हैं। अभी उनको वहां से हटाना मुश्किल है। मेरा सुझाव है कि उस इलाके का redevelopment करके, वहां पर commercial complex बनाया जाए। इससे रेलवे को बड़े पैमाने पर पैसा मिलेगा और मुम्बई में रेलवे को विकास के काम करने हैं, उनके लिए बड़ी राशि उपलब्ध हो सकेगी। इसलिए इस पर रेलवे मंत्रालय को जरूर विचार करना चाहिए। आज इस देश में रेलवे के पास 5

लाख एकड़ जमीन पड़ी हुई है। उसमें से रेलवे ने 60 प्रतिशत जमीन का भी उपयोग नहीं किया है। रेलवे के पास करीब 2 लाख एकड़ जमीन ऐसे ही पड़ी हुई है, जिसके ऊपर बड़े पैमाने पर encroachment हो रही है। उसका उपयोग कैसे करना है, यह सोचना चाहिए। मुम्बई और दिल्ली जैसे जो शहर हैं, यदि इन शहरों की जमीन हम ठीक ढंग से उपयोग में लाएंगे, तो मेरे ख्याल से रेलवे को बहुत आमदनी होगी और रेलवे को किराया भी नहीं बढ़ाना पड़ेगा।

मैं यह भी सुझाव दूंगा कि आप किसी भी रेलवे स्टेशन पर चले जाएं, वहां एक बोर्ड दिखाई देता है - दलालों से बचकर रहें और उसी बोर्ड के नीचे दलाल रहते हैं। वे आपके पास आकर पूछते हैं कि आपको कहां जाना है, हम आपको टिकट दिला देंगे, थोड़े से ज्यादा पैसे लेंगे। वहां बहुत से बोगस दलाल भी होते हैं। मेरा आरोप है कि रेलवे के कर्मचारी भी उनकी मदद करते हैं। मैं बांद्रा से आता हूं, बांद्रा में एक दलाल बहुत बड़ी दुकान लगाकर बैठा है और टिकट देने का काम करता है। अगर रेलवे के कर्मचारी मुझसे आकर पूछेंगे, तो मैं उसका नाम भी बताने के लिए तैयार हूं। वह एक बोगस आदमी है और बड़े पैमाने पर लोगों से पैसे वसूल करने का काम करता है। अगर रेलवे मंत्रालय इस ओर ध्यान देगा, तो अच्छा होगा।

अब मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि पूना से कल्याण तक जो गाड़ी आती है, वह आगे जाती है, फिर मुम्बई के लिए पीछे आती है। इसके बजाय वह सीधे पनवेल आएगी, तो ज्यादा खर्चा भी नहीं आएगा। आपको इसके लिए 2

ट्रैक्स बनाने पड़ेंगे, लेकिन इससे 50-60 किलोमीटर का अंतर कम हो जाएगा, रेलवे का खर्चा कम हो जाएगा तथा लोगों के किराए और समय में भी बचत होगी।

अंत में मैं यह कहूंगा कि यह जो रेलवे बजट आया है, मैं इसका स्वागत और समर्थन करता हूं। चीन से हमारी जो स्पर्धा है, उसको ध्यान में रखते हुए हमें काम करना चाहिए। धन्यवाद।

(समाप्त)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Ranbir Singh Parjapati. Please take only five minutes.

श्री रणवीर सिंह प्रजापति (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे इस रेल बजट पर हो रही चर्चा में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। रेलवे बजट पर विस्तृत चर्चा हुई है, चूंकि मेरा नंबर आखिर में आया है, इसलिए मैं उन बातों को दोहराकर सदन का समय खराब नहीं करूंगा। जहां तक रेलवे बजट का सवाल है, जब भी रेल बजट आता है, तो उसमें हरियाणा के साथ भेदभाव किया जाता है। पिछली बार जब रेल बजट आया था, तो उसमें हरियाणा को एक तरह से अछूता ही रखा गया था और हरियाणा की कोई भी मांग उस बजट में पूरी नहीं की गई थी।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हरियाणा की जो बहुत पुरानी मांग थी हांसी-महम-रोहतक रेलवे लाइन की, उसे इस बार के बजट में शामिल करके उन्होंने हरियाणा को दिल्ली से जोड़ने का काम किया

है। हमने पिछली बार भी रेलवे बजट के दौरान माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि अग्रोहा, अग्रवाल समुदाय का सबसे बड़ा प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है।

(3T/MP पर जारी)

MP/3T/6.15

श्री रणवीर सिंह प्रजापति (क्रमागत) : पूर्व में जब माननीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, उस समय वे अग्रोहा धाम में बतौर मुख्य अतिथि पहुंचे थे। उन्होंने उस समय घोषणा की थी कि अग्रोहा को रेल लाइन से जोड़ा जाएगा।

उपसभाध्यक्ष जी, हरियाणा का फतेहाबाद, जिला मुख्यालय होने के बावजूद आज तक रेल लाइन से अछूता है, जबकि इस जिले की सीमाएं पंजाब से लगती हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि हिसार-अग्रोहा-फतेहाबाद को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। हर बार केवल सर्वे का नाम देकर उसे अधूरा छोड़ दिया जाता है।

महोदय, हरियाणा का ऐतिहासिक शहर जींद पूर्व में महाराजाओं की रियासत रहा है। यह एक बड़ा शहर है और जिला मुख्यालय है। जींद से हाँसी रोड पर railway crossing पर पुल न होने की वजह से इस पर अक्सर किलोमीटरों लंबी लाइन जाम के रूप में लग जाती है, क्योंकि हरियाणा की प्रमुख पानीपत तेल रिफाइनरी के लिए जाने वाले अधिकतर वाहन इसी मार्ग से जाते हैं। इस रेलवे पुल की मांग वर्षों पुरानी है, इसलिए माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस मांग को इस बजट में शामिल किया जाए।

महोदय, इसी प्रकार हरियाणा के साथ लगते पंजाब में जाने के लिए प्रमुख मार्ग डबवाली में रेलवे पुल की मांग बहुत पुरानी है, परंतु इस मांग पर भी इस बजट में कोई गौर नहीं किया गया है, इसलिए मैं पुरजोर अनुरोध करूंगा कि इस railway crossing पर over bridge को इसी बजट में शामिल किया जाए।

महोदय, हिसार शहर की आबादी तकरीबन पांच लाख की है और हरियाणा सरकार ने इसको महानगर घोषित कर दिया है। यहां बहुत बड़ा आर्मी कैन्ट, तीन universities समेत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, परंतु इसके बावजूद यहां से अभी तक कोई भी मेल गाड़ी नहीं है। हिसार से वाया जाखल-लुधियाना-ब्यास-अमृतसर जाने के लिए केवल पैसेंजर गाड़ी है। अमृतसर सिखों का बहुत बड़ा धार्मिक स्थल है, तीर्थ-स्थल है और ब्यास भी इसी रास्ते हजारों की संख्या में श्रद्धालु प्रतिदिन धार्मिक स्थल राधास्वामी डेरे में जाते हैं, इसलिए हिसार से अमृतसर इंटरसिटी रेल चलाई जाए। इसके बारे में कई बार पत्र लिखकर अनुरोध किया जा चुका है। जब हमने इसके बारे में लिखा था कि पैसेंजर गाड़ी को मेल में कन्वर्ट कर दिया जाए, तब यह जवाब आया था कि वह कन्वर्ट नहीं की जा सकती, इसलिए हमारा अनुरोध है कि यहां इंटरसिटी रेल चलाई जाए। इसी प्रकार हिसार से हरिद्वार के लिए रेल की भी लोगों की बहुत पुरानी मांग है। हरिद्वार एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है, वहां भी एक नई रेल चलाई जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान नलवा विधान सभा क्षेत्र में हिसार से सादलपुर रेलवे लाइन, जो देवां गांव के बिल्कुल साथ से होकर जाती है, की ओर दिलाना चाहता हूं। वहां किसानों की ज़मीन दूसरी साइड में

है। पहले यहां छोटी लाइन थी, उसके ऊपर से लोग जाते थे और अब जब वह बड़ी लाइन बन गई है, तो किसानों को, जो अनाज पैदा करते हैं, उनको सामने खेत दिखाई देते हैं, लेकिन रेलवे फाटक न होने की वजह से उनको आठ-दस किलोमीटर का चक्कर काटना पड़ता है, इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि इसी लाइन पर एक तो गंगवा से कैमरी रोड पर और दूसरा देवां के पास, रेलवे फाटक बनावाए जाएं। इसके बारे में हमने कई बार लिखा है, लेकिन मंत्रालय की तरफ से यह जवाब आया कि हरियाणा सरकार उसके लिए पैसे जमा कराए। एक फाटक के लिए लगभग 1 करोड़ 35 लाख का amount था, लेकिन न तो राज्य सरकार ने वह जमा कराया और न ही आपने बनवाया। इसकी वजह से किसानों को बड़ी दिक्कत और परेशानी है, इसलिए मैं विशेष रूप से आपसे आग्रह करूंगा कि आप इसे तुरंत कराएं, क्योंकि उसके ऊपर दूसरी साइड में पक्की सड़क बन चुकी है और केवल फाटक न होने की वजह से किसानों को बड़ी दिक्कत और परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। ...(समय की घंटी)... महोदय, इन्हीं बातों के साथ मैं आपका धन्यवाद करूंगा कि आपने

मुझे बोलने का मौका दिया और मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि रेल बजट के reply के दौरान इस मांग को पूरा करने का आश्वासन दें, धन्यवाद। जय हिन्द!

(समाप्त)

(3U/HK-SC पर आगे)

HK/3u/6.20

SHRI MOHAMMED ADEEB (UTTAR PRADESH): Sir, I am here to support the proposed Railway Budget 2012-13. I welcome the fare increase also. It was long over due . For the last nine years, no increase in passenger fare was made. The result is before us. The Railways don't have money to move forward and to carry out its existing responsibilities efficiently. We need upgradation and modernization. We also need high-speed trains and bullet trains for which separate tracks have to be laid. At many places, the condition of the existing tracks is very poor and there is always a risk of accidents. Accidents do take place because of over-use of the existing infrastructure as well as congestion on existing railway tracks. We have to develop alternative routes to decongest the existing routes. Many countries have moved fast in the modernization and

development of Railways and they are far ahead of us although they started very late. The best examples are Japan and China.

Increases have been announced to be effected in train fares, but much more increase is required, if needed. Railways have to take a quantum jump if it has to catch up with the developments taking place in other countries and also to meet growing needs of Indian people for which existing resources are grossly insufficient. It will have to find out some way to arrange required finances and to carry forward the job of maintenance, modernization and development on a fast track. Already hundreds of projects announced in previous Budgets are lying pending and are not being completed for want of money. This is a serious situation and is a handicap in our ambitious plan to carry our Railways forward. I would suggest that there should be mechanism by which there should be an automatic increase of, at least, 5 per cent in fares every year for at least five years. At the same time, the Planning Commission and the Finance Ministry should also give more allocations to the Railways.

There is a proposal to set up a Railway Safety Authority and Mission to implement the modernization programme and also to set up a Rail-Road Grade Separation Corporation, Safety Villages at

Bengaluru and Lucknow. These are all welcome steps. I demand that there should be adequate representation of Muslims on these bodies. Similarly, there is a proposal to set up an Indian Railway Station Development Corporation. I support this also.

The work on high speed corridors is going on at a very slow speed. This needs to be accelerated and a time-bound programme of having these corridors ready by 2015 needs to be worked out and implemented.

Cooperation with State Governments is a very important and landmark step. Some State Governments have adequately come out to collaborate with Railways for various railway works in their States, but there are a lot many States which are yet to come forward. UP is perhaps one of them. There is a need to undertake effective steps to involve these States also, so that an all-round development of Railways can take place.

Connectivity with neighbouring countries is yet another welcome step. There is also a need to connect India by rail with Central Asian countries, where we have many many stakes.

There are some rail-based industries. But, at the same time, Railways are venturing into the areas which are not, at all, rail-based

such as hospitals and education. The idea is not bad. But let us first be in a position to take proper care of the core activities of the Railways, only then we should diversify our activities into other areas.

(Contd. by 3w/KSK)

KSK/6.25/3W

SHRI MOHAMMED ADEEB (CONTD): Certain proposals for improving passenger amenities and amenities for rail users have been put forward. These are all necessary and deserve to be executed at a fast speed. However, this area faces thousands of deficiencies and deserves proper attention to be given to it. The officers at the local level and their involvement in corruption, along with inadequate allocation for such services, are also to be blamed for the poor conditions and poor amenities. A system of fixing responsibility should also be put in place.

There is a need for linking many areas of Uttar Pradesh with railway network. In respect of trains, some areas of Uttar Pradesh are deficient. Some tracks in Uttar Pradesh are in a very poor condition and trains cannot run at good speed, such as Mainpuri-Farrukhabad track. (Time-Bell) I will take only one minute. There are other

proposals like Farrukhabad and Aligarh. I will give this list to the hon. Minister.

Lastly, I just want to give best wishes to the hon. Minister. I hope that he will do something. The only thing I want to say is that the yesterday's Minister sent the Railways to ICU. If that is so, please do something to increase the fares. And, if it is the need of the hour, please, don't hesitate; don't bring politics in it because India cannot afford another Air India. The burden of Air India is sufficient for this country. So, I request the hon. Minister not to take political steps. Please, take drastic steps. If you need to increase the fares, please do it. But, in that case, please provide the services and safety to the people. Thank you very much.

(Ends)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, the last speaker, Shri Anil H. Lad. Please, take only five minutes.

SHRI ANIL H. LAD (KARNATAKA): Sir, I stand here to support the Railway Budget. Our country, India, is the largest democratic country and I have been seeing this debate for the past three years. Every Member's dream is to stand in the Parliament and talk about his State and get a few trains for his State. Sir, basically, I am also an

industrialist and I would like to say a few words. In a year, we have only 365 days. But, if we take requests from all the Members, there is a demand for about 3,000 to 4,000 trains every year. Asking is not a problem. But, as we know, railway today is the second cheapest transport in the world. Sir, today, China, Japan, Korea and our neighbouring countries are way ahead.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

Today, Japanese people have come here and they are helping us in Metro rail project. Metro rail has helped a bit in controlling the traffic in the city areas.

Sir, time is the main constraint. We have only 365 days in a year. Even if the Railway Minister flags off one train every month, only 12 trains can be flagged off in a year. So, the Government has to come forward to support the Railways in terms of providing safety and in terms of bringing investments. I request the Government to come forward to help the tourist centres and the congested cities. For example, last month, I visited China. I travelled from Shanghai to Beijing. It took only four-and-a-half hours to cover a distance of 1200 kilometres. So, today, every country's life depends on the speed of road transport and the rail transport in that country. For example, in

America, the speed of road transport is near about 70-90 kilometres per hour.

(continued by 3x — gsp)

GSP-ASC-3X-6.30

SHRI ANIL H. LAD (CONTD.): In China, this speed is 50 kilometers per hour whereas in India, we are travelling at a speed of 17 kilometers per hour. So, we are way behind in the road transport.

As far as rail traffic in China is concerned, they have left whatever existing facility was there, and, by its side, they now have elevated rail. They have inter-connected all the metro cities through the bullet train, which runs at a speed of 350 kilometers per hour.

In Shanghai, they have a train running from the airport to the city at a speed of 487 kilometers per hour. It is the magnetic train, and, from the airport, it reaches the city in just seven minutes.

Sir, I have a request to make. Every two, three years, the Ministers change but the officials, the Board of Directors and the R&D teams remain there. We have a history of so many years. Can't we develop our own bullet train? What has happened to our engineering sector? India is a sixty-year old country with such a large

rail network, which the English people had created. We have to think on those lines.

Basically, Sir, the cold chain system to transport the vegetables from the neighbouring villages to the cities will help the city people to get the vegetables at cheaper rates.

Today, Sir, nobody has control over the prices of air fuel. Every year, the air fuel prices are going up. You have buses or other transport, which is provided to the citizens, but every year, there are hikes in diesel or petrol prices. Therefore, Sir, train is the only media available for the common people to travel to cities, work there and go back. So, the Government has to really help in this matter.

Sir, I discussed this matter with the people of our neighbouring countries like Korea and others. They are of the view that if the Government gives guarantee, they are ready to invest in any Government bond project. So, they have to look into this kind of investment and try to develop the railways. Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak. (Ends)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, hon. Railway Minister to reply.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY): Sir, at the outset, I would like to express my heartfelt gratitude to the hon. Members who have participated in the discussion on the Railway Budget; the Demands for Grants on Account, 2012-13; Supplementary Demands for Grants, 2011-12; and, the Demands for Excess Grants, 2009-10.

Sir, in these two and a half days, forty hon. Members of this House, cutting across Party lines, have raised very pertinent issues about the Railway Budget and the Railway Organization at large.

The wisdom of the House, as emanating from many of the senior Parliamentarians have made me so much wiser in just a few days of my taking over. Sir, I would like to assure the House that the points raised by hon. Members will receive my utmost attention, and, I will take appropriate action on each one of them, wherever feasible. My worthy leader, Mamata Banerjee, gave the Indian Railways a roadmap through her Vision 2020 document. She envisaged that the Indian Railways will cater to the needs of the people across the country and income strata. The objective was to deepen and broaden the agenda of inclusive growth.

I salute the core objective underlined in her vision to take Indian Railways on a new path of high growth. I am committed to continue to work on the agenda.

I intend to galvanize efforts towards mopping up resources through other measures to fill the gap created by providing the much needed relief to the *aam aadmi*. I would like to assure all the hon. Members that I intend to launch an aggressive drive to mop up resources through non-conventional means.

(Contd. by YSR-3Y)

-GSP/YSR/6.35/3Y

SHRI MUKUL ROY (CONTD.): This would be achieved through PPP initiatives that are in the pipeline. These would be given an increased thrust and taken forward on a fast track to augment conventional methods of resource mobilisation. I am also convinced that advertising, as a source of earning, has not been fully exploited. Huge potential exists due to prominent locations where our stations are located. This would allow me to meet the aspirations of the poor whose reliance on the Indian Railways as the most affordable and reliable form of travel is well established. There would be a focused approach for utilising the vacant land and airspace available with the

Railways, while fully complying with the norms laid down by the Government.

The idea of an independent Railway Tariff Regulatory Authority was proposed to be taken up for examination. The Railways are unlike the telecom or power sector where there are many competing agencies. The Railways have always determined the tariff structure on their own, judiciously balancing the needs and aspirations of the *aam aadmi*. At the same time, the Railways' developmental needs have also been kept in mind. I see no reason as to why this time-tested system is not continued. I, therefore, have decided to hold this proposal in abeyance.

The Vision 2020 document envisages elimination of accidents on Indian Railways in the next ten years' time. Hon. Members would have noted that safety has been provided a definite thrust. I would, from my side, assure this House that the safety initiatives, already proposed would be implemented. All resources required for the purpose would be mobilised and deployed. Hon. Members are aware that it is accidents at unmanned level crossings that are the main cause for concern. Even though negligence is invariably on the part of the road-users, the Railways feel duty-bound to address this issue

proactively to avoid the untold misery caused to many families. Therefore, the commitment to eliminate the unmanned level crossings in a focused and time-bound manner would be pursued with vigour.

I would also lay increased emphasis on filling up all posts in safety categories, including the posts required for manning of level crossings. A strong thrust would be given for modernisation of tracks, bridges, signalling and telecommunication works, rolling stock and terminals. These would receive a strong thrust to realise the vision of transforming the Indian Railways into a technology-friendly modern organisation.

A large number of requests have been received from hon. Members for introduction of new trains and for stoppages of trains. I fully appreciate and respect the concern of hon. Members for the convenience of the people they represent. As hon. Members are aware, I have assumed charge only recently and I would be able to respond to all such demands in due course of time taking into account the constraints and possibilities. I am, however, happy to state that progressive augmentation of infrastructure facilities is helping the Railways in introduction of new passenger carrying trains. I am happy to inform the House that continuing with the good performance

achieved in 2010-11, the Railways are adding 725 km of new line in the current year. In addition to it, 825 km of gauge conversion and 750 km of doubling are being completed. All proposals of Road Over Bridges and Road Under Bridges for which cost sharing consent of the State Governments have been received are proposed for inclusion in the Works Programme.

I would also like to inform this august House that I am also pursuing the inclusion of four critical projects as national projects. These projects are: Jammu-Poonch New Line, Bilaspur-Manali-Leh New Line, Tanakpur-Bageshwar New Line and Rupai-Parshuram Kund New Line.

It is important that the Railways run passenger and freight trains efficiently and economically and, most importantly, safely. However, I assure that each of the suggestions made by the hon. Members will be examined by the Railways and all possible steps would be taken to accommodate the feasible demands.

(Contd. by VKK/3Z)

-YSR/VKK-AKG/3z/6.40

SHRI MUKUL ROY (CONTD.): Some of the hon. Members have expressed deep anguish at the standard of cleanliness at the stations

and in the trains, condition of bed rolls and linen, etc. The hygienic standards prevalent in catering have also been a reason for concern. I would like to assure this august House that cleanliness and hygiene would be my most important agenda after safety. I would personally look into the efficacy of inspections carried out by railway officers and results of such monitoring.

Members have pointed out cases of poor quality of food being served in trains. I would like to inform the House that the core catering activity is slowly regaining its feet under the new Catering Policy announced recently. I am confident that the monitoring envisaged under the Zonal and Divisional control would streamline the supervision process and eliminate any shortcomings. India is a vast country having diverse culinary variety. We should be proud that Indian food has come to acquire worldwide popularity. I am committed to improvement of standards and quality of catering in the Railways on the strength of local talent and expertise, by suitably revamping the existing systems. I, therefore, believe that there is no need to look for expertise beyond our borders.

It has been mentioned that recruitment of more than one lakh persons would be made during 2012-13. One of the hon. Members

had made a mention of backlog vacancies of loco pilots. I would like to assure the House that the process of filling up of these vacancies is already on. In fact, we also aim to wipe out all the backlog vacancies for weaker sections of the society, including those of the physically challenged.

Sir, I am sure that all hon. Members would agree that the present structure of the Railway Board represents functional expertise, experience and wealth of knowledge. In view of this, there does not appear to be any reason for expanding the Board further, at this stage, to create the positions of Member (PPP/Marketing) and Member (Safety/Research).

Sir, many of the hon. Members have expressed anguish over the hike in passenger fares that would impact the *aam admi*. The concern for the poor man is overriding, even if this means biting another bullet, though of a different kind. The impact of the fare hike on the *aam admi* is huge. The proposal to increase fare by two paise, three paise and five paise per kilometre in Second suburban and non-suburban and Sleeper class is, in effect, a huge drain on the pockets of the masses. Similarly, the increase in fares of AC Chair Car and AC-3 Tier classes, which is now being patronised by the middle class, is also quite

severe. I intend to give relief to the already over-burdened common man by not effecting any increase, in its entirety, in these classes.

Sir, the 'On Account' Demand for Grants cover expenditure for first two months amounting to Rs.41,834 crore and represent about 1/6th of the total estimated expenditure under each Demand. However, higher requirements are included for Demand 9 and 16 to meet the lease payment liability to IRFC as the payments are made in two instalments, the first in April itself.

The Supplementary Demands for Grants of Rs.7771 crore for the current year are being obtained primarily to meet higher expenditure on staff costs, fuel and pension liabilities and to account for the loan of Rs.3000 crore extended by the Ministry of Finance. Further, Demands for Excess Grants for 2009-10 of Rs.1923 crore are also sought.

With this, Sir, I would request the august House to return the 'On Account' Demands for Grants for 2012-13, Supplementary Demands for Grants, 2011-12, Demands for Excess Grants, 2009-10 and also the related Appropriation Bills. I also request the House to approve the proposal relating to implementation of recommendation of the Railway Convention Committee on rates and other ancillary matters on dividend. Thank you, Sir.

(Ends)

SHRI S.S. AHLUWALIA (JHARKHAND): Sir, before you take vote, I have a small point. Although the new Railway Minister has withdrawn some of the fare hikes, which is a welcome move, I have a small submission because the Railway Budget announced some trains for Sikh pilgrims, that is, Guru Parikrama. The Guru Parikrama was announced from Amritsar to Nanded to Patna and Patna to Amritsar. That should be implemented as fast as possible because a lot of Sikh pilgrims and non-Sikh pilgrims are there. (Interruptions) That is announced in the Budget.

(Followed by KR/4a)

KR/4A/6.45

SHRI MUKUL ROY: It is implied.

SHRI S.S. AHLUWALIA: I need an assurance that it would be implemented quickly.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: What is the fate of the Railway Budget speech? Has it gone?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It has not gone.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: In addition to this, he is placing another speech.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is only a reply to the debate.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: That means it remains. Then what about withdrawal of the freight charges?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He has announced it.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: He mentioned about the passenger fares only.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): The hon.Member knows that when a Minister makes certain proposals in the Budget, they are always open for the Minister to make any amendments.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: In the suburban trains there are no toilets. Senior citizens travel in those trains. ..(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He said that it will be ...(Interruptions).... Please sit down. ..(Interruptions)... Please sit down. ...(Interruptions)... He has replied to that.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: Finally, on that statement I have to say something.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: When the hon. Railway Minister made a statement he wanted to seek some clarifications. Then, it was said that clarifications would be taken up at the end of the reply.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: Now, we want to know what its fate is.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The fate is known.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: He is making the statement.

SHRI BALBIR PUNJ: I have an important point to make.

श्री उपसभापति: ऐसे तो डिबेट शुरू हो जाएगी ...(व्यवधान)

श्री बलबीर पुंज: नहीं सर, डिबेट नहीं कर रहा हूँ। His predecessor has said that the Railways are in ICU. Now, the railway Minister has said just now that the Railways are in good health. Now, what is the exact position? It is the same UPA Government. ..(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is not an issue. ...(Interruptions)...

SHRI BALBIR PUNJ: You have to give me a chance. Two days back when the Railway Budget was presented, the then Railway Minister said that the Railways are in ICU. Today his successor has said that the Railways are in good health.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It has come out of the ICU.

SHRI BALBIR PUNJ: It is the same Government. We need to know.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He has declared that it has come out of the ICU.

SHRI BALBIR PUNJ: I would like the Railway Minister to clarify whether his predecessor was wrong or whether he is wrong. It is a very important point.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He has replied.

SHRI BALBIR PUNJ: Two Ministers belong to the same Government. They have made two different statements before the House. This needs to be clarified.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Whenever a reply is given to the debate, that is final.

SHRI BALBIR PUNJ: That is okay. He needs to clarify whether his predecessor...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Two points have been covered. What is the point?

SHRI TARUN VIJAY: I congratulate Mr Mukul Roy for taking back the fare hike. But I want to submit one thing. Ladakh and Arunachal Pradesh border areas, he must also try to introduce railway network in these places which have been neglected so far.

DR.T. SUBBARAMI REDDY: In the last Railway Budget, the Railway Minister committed that the Duronto Express train would be introduced between Visakhapatnam and Hyderabad. But it has not yet

been introduced. I would request the Railway Minister to fulfil that promise.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Reddy, you write to the hon. Minister. He will reply. Now, the hon. Minister to move the Bills and Resolution. ..(Interruptions)... The debate is over. He has assured that he will reply.

**APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2012
AND
APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2012-13
AND
APPROPRIATION (RAILWAYS) No.2 Bill, 2012.
AND
RESOLUTION RE: APPROVAL OF RECOMMENDATIONS OF
RAILWAY CONVENTION COMMITTEE**

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY): Sir, I beg to move:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2012-13 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

Sir, I also beg to move:

That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2010 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

(Contd. by 4B/VK)

VK/4B/6.50

SHRI MUKUL ROY (Contd): Sir, I also beg to move:

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2011-12 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

I also move the following Resolution:-

"That this House approves the recommendations contained in Paras 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82 and 84 of the Second Report of the Railway Convention Committee (2009), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 30th August, 2011".

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall first put to vote The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2012. The question is:-

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2012-13 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MUKUL ROY: Sir, I move:-

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

(Ends)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put to vote The Appropriation (Railways) Bill, 2012. The question is:-

That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2010 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MUKUL ROY: Sir, I move:-

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

(Ends)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put to vote The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2012. The question is:-

That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for

the services of the financial year 2011-12 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI MUKUL ROY: Sir, I move:-

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

(Ends)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the Government

Resolution. The question is:-

“That this House approves the recommendations contained in Paras 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82 and 84 of the Second Report of the Railway Convention Committee (2009), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking

to General Revenues etc., which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 30th August, 2011”

The motion was adopted.

(Ends)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet...

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: Sir, what about the statement?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I had told you to raise it. The House stands adjourned to meet at 11 a.m. on Monday, the 26th March, 2012.

The House then adjourned at fifty-five minutes past six of the clock till eleven of the clock on Monday, the 26th March, 2012.