

>

Title: Further discussion on the Budget (Railways) 2012-13; Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 2012-13; Supplementary Demands for Grants for 2011-12 and Demands for Excess Grants (Railways) for 2009-10 (Discussion Concluded).

श्री हरीश चौधरी (बाड़मेर): रेल बजट में यात्री सुविधाओं एवं सुरक्षा तथा रेल आधुनिकीकरण पर विशेष पहल करने तथा राजस्थान के लिए लंबी दूरी की रेलों की घोषणा करने के लिए यूपीए अध्यक्ष सोनिया गांधी एवं प्रधानमंत्री मनमोहनसिंह जी, रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई एवं आभार व्यक्त करता हूँ। मैं रेल बजट में बालोतरा में आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने की घोषणा के लिए धन्यवाद देता हूँ। साथ ही पर्यटन स्वर्ण नगरी, जैसलमेर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में अपग्रेड करने के लिए अनुरोध करता हूँ।

बालोतरा में रेलवे ओवरब्रिज की बजट में स्वीकृति के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। बाड़मेर में दो रेलवे ओवरब्रिज में निर्माण का कार्य चल रहा है। इनसे यातायात के प्रचालन में सुगमता आयेगी और जाम जैसी समस्या से निजात मिलेगी।

इस रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर-जैसलमेर से लंबी दूरी की रेल चलाये जाने एवं जैसलमेर-कांडला रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति की आशा थी। लेकिन रेल बजट में ऐसी कोई घोषणा नहीं की गई है। मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में समदड़ी-भीलड़ी रेल मार्ग पर आमान परिवर्तन पूर्ण हो गया है और उस मार्ग से जोधपुर-गांधीधाम, बीकानेर-मुम्बई के मध्य रेलवे चलाई जा रही हैं। समदड़ी-भीलड़ी मार्ग से बाड़मेर-मुम्बई रेल की सेवा चलाए जाने की घोषणा की पूरी आशा थी लेकिन यह पूरी नहीं हो पाई है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत बाड़मेर-जैसलमेर जिलों में कोयला, जिप्सम, कच्चे तेल, लाइमस्टोन, गैस के अकूत भंडार हैं। वहीं सौर ऊर्जा उत्पादन, पर्यटन, सामरिक एवं औद्योगिक दृष्टि से महत्वपूर्ण इस क्षेत्र में पूरे देश के कुल उत्पादन का 20 प्रतिशत कच्चे तेल का उत्पादन हो रहा है। लेकिन ये सीमावर्ती जिले रेल सुविधाओं के अभाव के कारण देश के अन्य हिस्सों से कटे हुए हैं। मैं अनुरोध करूंगा कि उद्योगों के विकास के लिए रेलों का इफ़्फ़्टिव विकास, कोयला एवं लौह अयस्क की खानों के लिए रेल सम्पर्क के तहत मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर-जैसलमेर में रेल सम्पर्क को प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता है।

मैंने पूर्व में भी अनुरोध किया था कि मेरा संसदीय क्षेत्र प्राकृतिक साधनों से भरपूर है और यहां पर उपलब्ध कच्चे माल पर आधारित उद्योग लगाने की काफी संभावनाएँ हैं। बाड़मेर में रेलवे की खाती पड़ी जमीन का कॉमर्शियल उपयोग पी पी पी के माध्यम से किया जा सकता है। अगर रेलवे उपकरण संबंधी कोई उद्योग बाड़मेर एवं जैसलमेर में लग जाये तो यहां के लोगों को पलायन करके अन्य राज्यों में नहीं जाना पड़ेगा। साथ ही साथ, मारवाड़ क्षेत्र के लोग देश के हर कोने में फैले हैं और व्यापार एवं उद्योग में उल्लेखनीय योगदान दे रहे हैं अगर देश के कोने वाले राज्यों से मेरे संसदीय क्षेत्र को जन्मभूमि/कर्मभूमि/मातृभूमि रेल सेवा से बाड़मेर एवं जैसलमेर को जोड़ दिया जाये तो बाड़मेर एवं जैसलमेर के क्षेत्रीय विकास में सहयोग मिल जायेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में समदड़ी-मुनाबाव खंड में 45 मानवरहित (unmanned) समपार फाटक है जिनमें 2 पर आर्यूबी बन रहे हैं और 4 को मानवरहित करने का कार्य हुआ है। लेकिन शेष 39 को मानव सहित (manned) श्रेणी में किये जाने की स्वीकृति की आवश्यकता है, क्योंकि इस कारण जनहानि के साथ साथ पशुहानि की संभावना भी अधिक रहती है।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना में बनने वाली ग्राम सड़कों के मध्य आने से 4 मानवरहित और 8 मानवसहित फाटक बंद पड़े हैं, जिस कारण इस महत्वपूर्ण योजना में बनी सड़कों का लाभ ग्रामीण नहीं ले पा रहे हैं। मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में 39 मानवरहित फाटकों को मानवसहित श्रेणी में करने एवं पीएमजीएसवाई योजना में बनी संपर्क सड़कों पर स्थित 12 क्राँसिंग को शीघ्र आरम्भ करने की स्वीकृति प्रदान कराएं।

बाड़मेर में देश की बड़ी छावनी है, जहां पर अन्य राज्यों के निवासी सैनिक देश की हिफाजत कार्य में जुटे हुए हैं। इन्हें अपने गन्तव्य स्थान तक जाने के लिए दिल्ली/अहमदाबाद/जयपुर से यात्रा करनी पड़ती है। वहीं बालोतरा औद्योगिक क्षेत्र में बड़े पैमाने पर वस्तु कारोबार होता है। इस उद्योग को बढ़ावा देने के लिए भी देश के अन्य हिस्सों से रेल सेवा शुरू किये जाने की महती आवश्यकता है। गाड़ी संख्या 12489/12490 दादर-जोधपुर-बीकानेर एक्सप्रेस की आधी गाड़ी को बाड़मेर से प्रायोगिक तौर पर जोड़ा जावे तो इससे बाड़मेर के निवासियों को मुम्बई की तरफ सीधे जाने की सुविधा मिल सकेगी और रेलवे को भी इस मार्ग पर यातायात संभावना की जानकारी मिल सकेगी।

अंत में पुनः माननीया सोनिया गांधी, प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह एवं माननीय रेल मंत्री को लोकप्रिय बजट को पेश किये जाने पर आभार व्यक्त करता हूँ और इसे पास करने के लिए सहमति देता हूँ।

***SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** In connection with the Railway Budget for the year 2012-13 presented by the Government, it is to bring to the kind notice of the government that the entire state galjkt of Tamil Nadu is totally disappointed with the way the Railway Budget neglected the State of Tamil Nadu. As our Hon'ble Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivi Amma said that the Railway Budget does not adequately address the rail infrastructure needs to Tamil Nadu or meet the specific requirements of the State. The State Government's request for 18 new trains on specific tracks connecting important destinations has been ignored. The 10 new trains that are to be introduced in the current year are not as requested by Tamil Nadu. The requests for gauge conversion of six railway lines and electrification of Villupuram-Katpadi section, creation of the Oragadam Rail Link to Avadi to connect the two industrial hubs with State cooperation and double laning of Villupuram-Tiruchi stretch have not been included in the budget. Similarly, it is disappointing to note that there has been no announcement of a dedicated freight corridor in the Southern Sector originating in Chennai. When the scheme was

announced in 2006 in the Eastern and Western sectors, the Southern sector should have been included. Considering the importance of Tamil Nadu as a manufacturing hub Chennai gets 18 additional suburban services against 75 sanctioned for Mumbai and 44 additional services and 50 new services for Kolkata. Therefore, I urge upon the government to provide justice to the State of Tamil Nadu as demanded by our Hon'ble Chief Minister, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

While participating in the Railway Budget, I wish to take the privilege to mention over here some of the demand concerning my parliamentary constituency. The work on Palani to Polachi, Polachi to Palakkad and Polachi to Coimbatore of gauge conversion was to be completed by 30.03.2012, but the way the work is progressing I doubt it will take some more time inviting cost escalation. This is one of the factors which the Railways are facing all over the country. There is a growing demand for a halt station at Aachipatti i.e. Polachi (North) as the present railway station is far away and the Aachipatti is a fast developing area with a sizable population with a lot of commercial activities. There is also a growing demand to set up stations at Kovilpalayam and Chettipalayam falling under Palakkad Division of Southern Railway. There were stations at these places, but cancelled before the gauge conversion work. Similarly, there is also a demand to set up a railway station at Thippampatti and Poolankanar falling under Madurai Division of Southern Railway. Poolankanar be made as a station with facility for freight movement as from here a lot of movement of cotton, vegetable takes place and moreover there are many warehouses existing at this place. With this I conclude my speech with a request that the Railway may please be kind enough towards Tamil Nadu state and implement all those demands made by our Hon'ble Chief Minister.

***SHRI S. PAKKIRAPPA (RAICHUR)** : I would like to express my views on Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi for the year 2012-13.

First of all, I would like to express my deep concern about the steep increase in the rail fares, which was announced in the current budget. This hike, I should say, is a bolt to the common man who travel in the sleeper coaches and the unreserved coaches. Even though there is a need to increase the passenger fares to a minimum extent, the quantum of increase is very much high and it hurts the common man very badly. Hence, I urge upon the Railway Minister to roll back the heavily increased rail fare, especially in the sleeper class and second class sitting passengers.

In this budget, the Hon'ble Minister has tried to address the needs of the people of all sections of the society, but he has miserably failed to satisfy the people of Karnataka. This Railway Budget has hardly considered the demands of the people of Karnataka. I would like to bring to the notice of the Hon'ble Railway Minister about the injustice done to Karnataka.

The upgradation of stations would provide safe drinking water, pay and use toilets high-level platforms, better accessibility for the physically challenged among many other facilities at these stations. The Hon'ble Minister has selected 84 stations as Adarsh Stations. But, I would like to mention that no station has been selected from my Parliamentary Constituency, Raichur in the list, which, I feel, is the ill-treatment meted out to the people of Karnataka. I urge upon the Hon'ble Minister to include stations as Adarsh Station in my Parliamentary Constituency, Raichur, Karnataka.

During the last three years, the Railways have announced the upgradation of stations as Adarsh Stations. I urge upon the Minister to see that the works on the Adarsh Stations are taken up on top priority basis.

I would like to know from the Hon'ble Railway about the current status of internet facility which was to be introduced in the Howrah Rajdhani Express. I would also like to know from the Hon'ble Minister that whether this facility is included in all the long distance trains, not only in Rajdhani, Shatabdi, Duronto Express Trains but also in all the superfast long distance trains; and if not, the reasons for the same and by what time all these trains would get internet facility?

I would like to mention that the ongoing projects in Karnataka are not given sufficient funds for immediate completion. If this is the case, what is the point in announcing series of new railway projects? I really can't understand the policy of the Indian Railways? I urge upon the Hon'ble Minister to allocate more funds for the ongoing projects in Karnataka for early completion, which will be of great help to the people of Karnataka.

Now, I would like to bring the following demands of the people of my Parliamentary Constituency, Raichur, Karnataka to the kind attention of the Hon'ble Minister :-

- (i) The running of Bangalore Rajdhani Express from Bangalore to Hazrat Nizamuddin should be increased from 4 days to daily. I am given to understand that this is not financially viable and will not meet the Railway Board norms. I am surprised to mention here that whether the Ministry considers only revenue aspects rather than passenger

amenities. I strongly demand that this Bangalore Rajdhani Express should run daily for the convenience of the passengers.

- (ii) I demand that Train No.15015/15016 should be given a commercial halt at Raichur as against the present technical halt for the benefit of the passengers to board this train.
- (iii) I would like to place the demand of providing one 2nd AC and one 3rd AC Coach in Rayalaseema Express (Hyderabad-Tirupati), which runs via Raichur.
- (iv) A new railway line formation is being carried out from Munirabad-Mehaboob Nagar line via Raichur. I would like to reiterate here that with the completion of this line, a distance of nearly 20 kms. of journey would be reduced from Hyderabad to either Hubli, Kolhapur or Vasco. The work has not progressed upto the expected pace due to the negligence on the part of concerned Railway authorities. Though the State Government is supporting with the supporting staff, the work is still running at snail's pace. I would like to request the Railway Ministry to allocate substantial funds of Rs.30 crores and to pull up the concerned authorities for speedy completion of this project.
- (v) I would like to impress upon the Railways to allocate a sum of Rs.5 crores for early completion of the on-going Gadwal-Raichur railway line which is near completion.
- (vi) As regards the provision of rail connectivity from Raichur to Ahmedabad, Jaipur and Jodhpur, the Hon'ble Minister is requested that the trains running between Bangalore to Ahmedabad, Jodhpur be routed through Guntakal, Raichur, Gulbarga and Sholapur. This would help in providing direct train connectivity to the people of Hyderabad-Karnataka region. This would not, however, cost any extra amount to the Railway's exchequer but would provide facilities to the so-called backward region of the State.
- (vii) I request the Hon'ble Minister to provide stoppage of Train Nos. 12429, 12430, 12591, 12592, 16613, 16614, 11043, 11044, 12735, 16381, 16382, 12627 and 12628 at Yadgir Railway Station which falls in my Parliamentary Constituency. This will not cost anything on Railways' exchequer but would facilitate the passengers of my Constituency with the connectivity facilities.
- (viii) I had already demanded that Graib Rath Express Train No.12535/12536 which runs between Secunderabad to Yeshwantpur may be extended upto Mysore. This would provide direct rail connectivity to the palace city of Mysore. I urge upon the Hon'ble Railway Minister to consider this request favourably.
- (ix) It is earnestly demand introducing a new train link between Bangalore-Gulbarga Intercity Express to meet the demand of the people of Gulbarga, Yadgir and Raichur Districts. The present train facility from Gulbarga is very scanty comparing to the demand of the people.
- (x) I would like to draw the kind attention of the Hon'ble Minister that there has been large number of thefts and robberies taking place at Yadgir Railway Station. In order to protect the stranded passengers at Yadgir Railway Station. I request the Hon'ble Railway Minister to start a Railway Protection Force outpost for the benefit of the passengers.

I urge upon the Hon'ble Railway Minister to consider the above mentioned demands of the people of my Parliamentary Constituency, Raichur, Karnataka which will go a long way in facilitating the people for their rail journeys.

*** श्री हंसराज गं.अहीर (चन्द्रपुर)** हम सभी कहते हैं कि रेलवे द्वारा समग्र विकास की असीम संभावनाएं पैदा होती हैं। हम रेलवे को विकास वाहिनी भी कहते हैं। कामकाज सूची के अनुसार यह चर्चा 19 मार्च से शुरू होने वाली थी, लेकिन सरकार के गठबंधन में अंतर्विरोधों के कारण रेलमंत्री के बजट के बाद त्यागपत्र और आज नये मंत्री का शपथग्रहण यह संसदीय इतिहास में अनूठा उदाहरण बन गया है।

रेलवे का पिछले 10 वर्षों से किराया नहीं बढ़ा लेकिन रेलवे द्वारा यात्री सुविधा की अनदेखी की जाती थी। सरकार ने इस बार पूरे 10 साल का किराया वसूल किया है। अगर वह थोड़ा-थोड़ा होता तो यह बोझ नहीं बनता। रेलवे प्लेटफार्म टिकट में 3 से 5 रुपये, द्वितीय श्रेणी और शयनयान श्रेणी, जिसमें कि सबसे अधिक यात्रा करते हैं, का भी टिकट बढ़ाकर सरकार ने 4000 करोड़ की आय अर्जित करने का निर्णय लिया है। सरकार किराया बढ़ाने के साथ यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी करे, यात्रियों के लिए साफ-सुथरी सीटें, टॉयलेट, अच्छा भोजन और सुरक्षा देने की जिम्मेवारी सरकार की है। सरकार इनको नकार नहीं सकती। यह रेलवे की अब तक की सबसे बड़ी योजना है। 60100 करोड़ रूपए की योजना और बजट सहायता 24 हजार करोड़ केन्द्रीय सरकार ने बजट में से 4 हजार करोड़ रूपए इस बार अधिक दिये हैं। रेलवे ने बजटपूर्व माल भाड़े टैरिफ में वृद्धि पहले ही कर दी है। आज ही हाथरस में रेल फाटक विहीन समपार पर दुर्घटना में 18 लोगों की मौत हुई इसके लिए सरकार को अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे अपने क्षेत्र से बाहर जाकर मेडिकल कॉलेज और अन्य उपक्रम कर रही है लेकिन लोगों के जीवन से जुड़े मामलों में चुप्पी साधे यह ठीक नहीं। देश के सभी समपारों पर फाटक तथा चौकीदार नियुक्त करने चाहिए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के यवतमाल जिले के वणी तहसील के पिंपलखुटी गांव में चौकीदार विहीन रेल फाटक है। वहां पर तत्काल चौकीदार की नियुक्ति करने की मैं मांग करता हूं।

इसी तरह, रेलवे लाइनों के कारण गांव तथा शहरों का विभाजन हो गया है। लोगों को आवागमन के लिए रेलवे लाईन पार करना दूभर हो गया है। इससे लोगों को हो रही तकलीफ को देखते हुए मेरे क्षेत्र के बाबुपेठ रेलवे गेट, माजरी रेलवे गेट, घुग्घूस-वणी रेलवे गेट, वरोरा गेट जो कि रेलवे द्वारा अनुमोदित किये जा चुके हैं, के निर्माण हेतु आवश्यक धनराशि का आवंटन करें तथा इसका निर्माण सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कारवाई प्राथमिकता से करने का मैं अनुरोध करता हूँ। देश के नौसे गेज से ब्राडगेज के आमान परिवर्तित स्टेशनों के प्लेटफार्मों की ऊंचाई काफी कम है। इसके कारण यात्रियों को चढ़ने- उतरने में काफी तकलीफ होती है। विकलांगों को तो भारी निराशा और तकलीफ का सामना करना पड़ता है। दुर्घटनाएं भी होती हैं। इसलिए चांदाफोर्ट-नागभीड-गोंदीया रेल मार्ग के सभी स्टेशनों के प्लेटफार्मों की ऊंचाई बढ़ाने के लिए सरकार से कारवाई की मांग करता हूँ तथा हर प्लेटफार्मों पर विकलांगों के लिए ट्रेन में चढ़ने के लिए तथा उतरने के लिए आवश्यक साधन उपलब्ध कराने की व्यवस्था करने की भी मैं मांग करता हूँ और उनके लिए ठहराव का समय बढ़ाने की सुविधा उपलब्ध करें। रेलवे ने यात्री उपभोक्ताओं के लिए कॉल सेंटर के माध्यम से संपर्क सेवा शुरू करने के बाद रेलवे स्टेशनों पर टेलीफोन पूछताछ सेवा बंद करने से लोगों को काफी अड़वनों का सामना करना पड़ रहा है। मैं इसे यथावत जारी रखने की मांग करता हूँ। मैंने इस संदर्भ में चंद्रपुर और बल्लारशाह रेल स्टेशनों पर यह सुविधा कायम रखने का अनुरोध भी किया है। इसे लागू करने का काम करना चाहिए। 2000 से वडसा-आरमोरी-गडचिरोली 49.5 कि.मी. की नई रेल पटरी बिछाने की परियोजना राज्य सरकार की भागीदारी में स्वीकृत की गई, लेकिन इसके प्रत्यक्ष निर्माण हेतु कोई कदम नहीं उठाने से इसका लागत मूल्य बढ़ रहा है। इस वर्ष रेल बजट में केवल 1 करोड़ रूपए स्वीकृत किए इससे यह रेल मार्ग कब तक पूरा होगा इसकी घोषणा भी रेल मंत्री को करनी चाहिए। इसी तरह बल्लारशाह से मुंबई लिंक गाडी की घोषणा बजट में की गई लेकिन अभी तक शुरू नहीं की गई पहले पीट लाईन का कारण देते थे, अब वह पीट लाईन भी तैयार है। इसे देखते हुए बल्लारशाह-मुंबई लिंक रेल सेवा शुरू करने के लिए कदम उठाने की मांग करता हूँ।

बल्लारशाह मध्य रेलवे का आखरी और महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, वहां पर सभी गाड़ियां रुकती हैं। लेकिन तकनीकी ठहराव के रूप में अगर इसे वाणिज्यिक ठहराव घोषित किया गया तो यहां के लोगों को फायदा मिल सकता है। इसका मंत्री महोदय विचार करें। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित अन्य मांगों को संक्षेप में रख रहा हूँ। (1) बल्लारशाह रेल स्टेशन से आठ कोचेज की लिंक एक्सप्रेस मुंबई के लिए छोड़ें (2) बल्लारशाह रेलवे स्टेशन से आठ कोचेज की नंदीग्राम एक्सप्रेस माजरी रेलवे स्टेशन से जोड़ा जाय; (3) बल्लारशाह से नागपुर शटल ट्रेन सेवा शुरू करें; (4) चैन्नई/तिरुपति से अमृतसर के लिए सीधी ट्रेन सेवा शुरू करें; (5) यशवंतपुर से कोरबा चलने वाली ट्रेन का हावडा तक विस्तारण; (6) आर्णी, जिला यवतमाल में पीआरएस को स्वीकृति दें।

***श्रीमती जे.शांता (बल्लारी)** रेलवे भारत की धमनियां हैं जो संपूर्ण भारत को सहजता एवं सरलता से जोड़ती हैं। सन 1853 में भारत में अपने उद्भव के समय से ही यह हमारे आवागमन के मुख्य साधनों में से एक के रूप में सुस्थापित है। चूंकि रेल पूर्ण रूप से केन्द्रीय सरकार के स्वामित्व के अधीन है, इसका स्वरूप और कार्यकरण किसी प्रदेश या क्षेत्र विशेष पर केन्द्रित होने की बजाय संपूर्ण राज्य के हितों और अपेक्षाओं को पूरा करने वाला होना चाहिए, किंतु दुर्भाग्यवश संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन (यूपीए-1) और यूपीए 2 दोनों द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में सर्वसमावेशी और समग्र दृष्टिकोण की घोर उपेक्षा की गई है जिससे राष्ट्रीय जनमानस में छेभ और असंतोष का व्याप्त होना स्वाभाविक सी बात है। इतना ही नहीं, इस बजट में क्षेत्र विशेष के उन्नयन को गत वर्ष की भांति ही प्राथमिकता दी गई है। ऐसी प्रवृत्ति भारत जैसे विशाल लोकतांत्रिक देश के लिए अच्छा संकेत नहीं है और जनसमुदाय में परस्पर द्वेष व आपसी वैमनस्यता को जन्म दे सकती है।

एक लोक कल्याणकारी राज्य होने के नाते जनता का हित सर्वोपरि है न कि उपक्रम को होने वाला मुनाफा। संपूर्ण देश जो सरकार की तृप्तिपूर्ण वित्तीय नीति और भारतीय रिजर्व बैंक की मौद्रिक नीति के कारण पहले से ही कमर तोड़ महंगाई की चपेट में है, यात्री किराए में बढ़ोतरी कर उसे और अधिक बदतर स्थिति में धकेल दिया गया है। तथाकथित आम आदमी की हिमायती सरकार आम आदमी को हमेशा हाशिए पर लाने के लिए आमदा है, जो आमतौर पर सभी नीतियों और विशेष रूप से रेल बजट में यात्री किराए में होने वाली वृद्धि में स्पष्ट रूप से परिलक्षित होता है। यात्री किराए में बढ़ोतरी करते समय जहां वातानुकूलित श्रेणी के किराए में आंशिक वृद्धि की गई है वहीं शयनयान और अनारक्षित श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों पर भी सर्वाधिक बोझ डालने का प्रयत्न किया गया है।

मौजूदा यात्रा सूचना प्रणाली को दुरुस्त और फूलपूफ बनाने की बजाय सरकार इंटरनेट और मोबाइल पर सूचना अपडेट करने पर जोर दे रही है। मैं पूछना चाहती हूँ कि सारी सुविधाएं धनी व समृद्ध लोगों के हितों को ध्यान में रखकर क्यों बनाई जाती हैं? लंबी दूरी की गाड़ियों में अनारक्षित श्रेणी के डिब्बे बढ़ाए जाने संबंधी कोई घोषणा नहीं की गई है। जहां मुंबई, चेन्नई और कोलकाता में अतिरिक्त गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई, वहीं कर्नाटक, जहां रेल नेटवर्क सीमित और संकुचित है, उसका कोई ध्यान नहीं रखा गया है।

महिलाएं जो हमारी कुल जनसंख्या का लगभग 50 प्रतिशत हैं, उनके लिए अलग डिब्बे का प्रावधान करना तो दूर, उनकी सुविधा और सुरक्षा के निमित्त कोई कदम नहीं उठाया गया है और न ही इस संबंध में कोई घोषणा की गई है। महिलाओं पर यात्रा के दौरान होने वाले अपराध के दृष्टिगत रेल में महिला सुरक्षाकर्मियों को तैनात किया जाना सर्वाधिक अनिवार्य है। साथ ही, उनके लिए विद्यमान कंपार्टमेंट को व्यापक व जगहयुक्त बनाए जाने की नितांत आवश्यकता है।

रेल में कार्यरत महिलाओं को प्रोत्साहित करने हेतु उनके बच्चों के लिए क्वैच की व्यवस्था, जिसकी घोषणा यूपीए-1 की रेल मंत्री सुशी ममता बनर्जी ने अपने बजट भाषण में की थी, उसे अब तक कार्यान्वित नहीं किया गया है।

रेलकर्मियों की भर्ती में महिलाओं के लिए आयु सीमा में छूट और उनके लिए आरक्षण की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। साथ ही, भर्ती के नाम पर राजनीतिक लाभ लेने के लिए लाखों की संख्या में अकुशल कर्मियों की भर्ती कर रेल पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ डालने की बजाय अर्द्धकुशल और कुशल युवक/युवतियों को भर्ती किए जाने संबंधी कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

मानव रहित रेलवे फाटक, जो दुर्घटना को आमंत्रित करते हैं अर्थात् दुर्घटना आशंकित है, उन सभी जगहों पर रेल उपरिपुल बनाए जाने संबंधी प्रस्ताव को कार्यान्वित करने संबंधी कोई घोषणा नहीं की गई है।

क्षेत्र विशेष की आकांक्षाओं और अपेक्षाओं के अनुरूप रेलवे स्टेशनों और हॉटलों पर सुविधाएं मुहैया कराते हुए आम आदमी के हितार्थ नीति निर्णय का कोई उल्लेख नहीं है।

भारत की लगभग 60 प्रतिशत से अधिक जनता कृषि पर आश्रित है। वैश्वीकरण के इस दौर में इस क्षेत्र से जुड़े व्यक्तियों और उद्यमियों को प्रोत्साहित करने हेतु रेल से उनके आवागमन के लिए कोई विशेष सुविधा व छूट का प्रावधान नहीं किया गया है।

मेरे क्षेत्र कर्नाटक, विशेष रूप से बेल्लारी जहां का मैं प्रतिनिधित्व करती हूँ, वहां रेल नेटवर्क की सुविधा अभी भी लार्ड कर्जन और लार्ड डलहौजी के शासन काल की याद दिलाती है। वहां के लिए नाममात्र की योजनाएं देना बिल्कुल बेमानी है, चूंकि यह क्षेत्र प्राकृतिक संसाधनों से परिपूर्ण है और यहां की जनता को आवागमन की सुविधाओं से परिपूर्ण करना प्रत्यक्ष रूप से देश की अर्थव्यवस्था में एक बड़ा योगदान देने के समतुल्य होगा। इस क्षेत्र की प्राकृतिक संसाधनों की बहुलता को देखते हुए दक्षिण भारत के इस जिले में रेल कोच फैक्ट्री लगाए जाने की मांग कई वर्षों से की जा रही है, किंतु केन्द्रीय सरकार और रेल मंत्रालय के कानों पर जूं तक नहीं रेंगती।

अंत में पुनः बात को दोहराना चाहूंगी कि यह रेल बजट क्षेत्रीय विषमताओं को पाटने की बजाय उसे और अधिक बढ़ावा देने वाला है। महिलाओं के प्रति संवेदनशीलता, धनाढ्य वर्ग के प्रति आगाध प्रेम, निर्धन और दलित के प्रति उपेक्षा भाव, युवा पीढ़ी विशेष रूप से छात्रों की उपेक्षा, सुविधा बढ़ाए जाने के नाम पर महंगाई झेल रही जनता पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ का पूहार, राजनैतिक गठबंधन का एक्सक्लूजिविटी देकर यात्री किराए में मनमानी बढ़ोतरी, आदि इस रेल बजट की मुख्य विशेषताएं हैं। कहीं तो उपनगरीय रेल सेवाओं में वृद्धि का प्रस्ताव किया जाता है तो वहीं दूसरी ओर कर्नाटक जैसे बड़े राज्य की घोर उपेक्षा की जाती है। इस प्रकार की संघीय व्यवस्था को परिलक्षित करता है, यह विचारणीय विषय है।

संक्षेप में, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र संबंधी कुछ मांगों को पुनः दोहराना चाहूंगी और मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगी कि वे इन पर सहानुभूतिपूर्वक ध्यान देकर इन्हें पूरा कर अनुगृहीत करें।

"नई ट्रेनों का चलाया जाना : चेन्नई मुंबई वाया न्यू पकाला-सोलापुर; यशवंतपुर-जोधपुर वाया गुंटाकल; हुबली-चेन्नई वाया गड़गन बेल्लारी; हुबली-सिकन्दराबाद वाया गड़गन; मैसूर-विजयापुर वाया वित्तदुर्ग; धारवाड़-हुबली-गुलबर्ग;

इंटरसिटी सर्विस: बेल्लारी से बंगलोर वाया रायदुर्ग; गुंटाकल-हुबली-धारवाड़ वाया बेल्लारी; गुंटाकल-हार्स्पेट

मौजूदा ट्रेनों का विस्तार: सोलापुर से ट्रेन संख्या 06554 को चेन्नई तक; यशवंतपुर-सोलापुर ट्रेन संख्या 6551 को शिर्डी तक; कुर्ला-यशवंतपुर ट्रेन संख्या 01215 को चेन्नई तक; गुंटाकल से ट्रेन संख्या 057471 को गुलबर्ग तक; हार्स्पेट से ट्रेन संख्या 56904 को गड़गन तक; तिरुपति से ट्रेन संख्या 57475 को बेल्लारी तक;

ट्रेनों की बारम्बारता बढ़ाना यशवंतपुर से 06539 को सप्ताह में तीन बार चलाना; हुबली-विजयवाड़ा से 17225 को प्रतिदिन चलाना; कोल्हापुर-तिरुपति ट्रेन 17451 को प्रतिदिन चलाना;

ट्रेन के समय में परिवर्तन हुबली जाने वाली हम्पी एक्सप्रेस को 22.30 बजे चलाना; हुबली-तिरुपति ट्रेन संख्या 57421 को 6 बजे चलाना

विकास योजनाएं रायदुर्ग-पावागड़ा-तुमकुर नई रेल लाइन; बेल्लारी-गुलबर्ग वाया टेवकाला कोट नई रेल लाइन

अंत में मैं निवेदन करना चाहूंगी कि आम यात्रियों की सुविधाओं और महिलाओं की सुरक्षा सुनिश्चित किए जाने संबंधी पहल किया जाना सर्वाधिक अनिवार्य है। साथ ही, मुद्रास्फीति के इस माहौल में जनता, विशेष रूप से शयनयान और अनारक्षित श्रेणी के यात्रियों के किरायों में प्रस्तावित वृद्धि वापस ली जाए।

***श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेशाणा)** मैं मेरे कुछ विचार रेल बजट 2012-13 के लिए रखना चाहती हूँ कृपया इसे नजर अंदाज न करके उसके ऊपर गौर किया जाए।

रेल सेवा देश के लोगों की लाइफ कहलाती है। पूरे संसार में हमारा रेल इफ़्फ़ेक्टिवर दुनिया में चौथे स्थान पर है।

इस रेल बजट में गुजरात के लिए एनआईडी अहमदाबाद को 10 करोड़ रूपए का रेल डिजाइन सेंटर स्थापित करने का प्रस्ताव रखा है उसके लिए मैं धन्यवाद देती हूँ। कच्छ में सवाशी डिब्बों की फैक्ट्री लगाने का जो प्रस्ताव है उनकी मैं सशहना करती हूँ। समाज के गरीब नागरिकों को सम्मानजनक यात्रा प्रदान करने के लिए इज्जत स्कीम के तहत जो नए प्रस्ताव आए हैं उनकी भी मैं सशहना करती हूँ। कुछ नई रेलगाड़ियां गुजरात में चलाने का प्रावधान किया गया है उनकी भी मैं सशहना करती हूँ। सामाजिक कल्याण के उपाय के रूप में विद्यार्थी खिलाड़ी, स्काउट एवं गाइड, किसान, वरिष्ठ नागरिक, अध्यापक, युवक, रोगी इत्यादि के बारे में यात्रा में छूट प्रदान करने का प्रस्ताव है, उसकी मैं सशहना करती हूँ।

वर्ष 2012-13 का रेल बजट संसद में पेश होने वाले बजटों में शायद ऐसा पहला बजट है जो पेश होते ही दम तोड़ने की कगार पर पहुंच चुका है। इस बजट ने लोगों की उम्मीद पर पानी फेर दिया है।

आज तक जितने भी बजट पेश किए गए सभी में नई नई घोषणाएं की गईं, बजटों में की जाने वाली पिछली घोषणाएं पूरी नहीं होती और नई आगे आ जाती है। रेलवे

ने भी कुछ ऐसे ही वादे पिछले साल भी किए थे जिन्हें अभी तक पूरा नहीं किया है, और नई घोषणाओं का एलान कर दिया गया है। फिर चाहे नई ट्रेन चलाने का मामला हो या फिर ट्रैक बिछाने का, रेलवे के पास पहले से ही 10 साल आगे की परियोजनाएं पड़ी हैं जो आज तक पूरी नहीं हुईं। उनके साथ ही ओर नई घोषणाएं कर दी गई हैं, क्या जनता को इन नई घोषणाओं के पूरा होने की उम्मीद करनी चाहिए?

वर्ष 2012-13 का यह रेल बजट संरक्षा पर गठित काकोदकर समिति और आधुनिकीकरण पर पिट्रोदा समिति की रिपोर्टों के इर्द-गिर्द घूमता दिखाई देता है। इस बजट पर कहीं न कहीं प्रधानमंत्री जी और योजना आयोग के उपाध्यक्ष की भी छाया है। तभी तो इस बजट में उनसे भी एक कदम आगे जाकर किराए बढ़ाए गए हैं।

काकोदकर समिति ने तो महज हर टिकट पर तीन रुपये का संरक्षा अधिभार लगाने की ताकीद की थी, मगर त्रिवेदी जी ने तो एकमुश्त सभी श्रेणियों में 10 से 20 फीसदी तक की बढ़ोतरी कर दी है। साधारण द्वितीय श्रेणी में 2 पैसे प्रति कि.मी. वृद्धि, एक्सप्रेस में 3 पैसे प्रति कि.मी. तथा स्लीपर श्रेणी में 5 पैसे प्रति कि.मी. की बढ़ोतरी तथा साथ ही साथ प्लेटफार्म टिकट भी 5 रुपये का कर दिया गया है। इससे लगता है कि यह बजट काकोदकर समिति की शिफारिशों के अनुरूप रेलवे संरक्षा प्राधिकरण की स्थापना से भी एक कदम आगे निकल गया है।

इस रेल बजट का सारा जोर "सेपटी, सेपटी और सेपटी" पर है। सब कुछ सेपटी को लेकर भविष्य पर डाल दिया गया है। लेकिन हर सप्ताह में कोई न कोई अकस्मात रेल दुर्घटना घट ही जाती है। 80-90 प्रतिशत रेल हादसे रेलवे क्रासिंग और मैनलेस समपार फाटकों से ही होते हैं। ममता जी के पिछले रेल बजट में हर साल पांच हजार मैनलेस समपार फाटकों पर फाटक रेल कर्मचारी की नियुक्ति की जाएगी लेकिन वो वायदे केवल वायदे ही रहे उसमें कोई ज्यादा प्रगति नहीं हुई है। रेल बजट में करीब 8-9 साल बाद किराया बढ़ाया गया है। इसके साथ ही नई ट्रेनों को शुरू करने की बात कही जा रही है। जब रेलवे के पास संसाधन नहीं हैं तो सामाजिक दायित्वों का बोझ क्यों अपने पर ले रहा है। जब रेलवे खुद को अपने पैरों पर खड़ा नहीं पाता, तो वह अन्य सामाजिक दायित्वों को कैसे संभाल सकता है।

इस रेल बजट में यात्री किराए में वृद्धि करके महंगाई की मार झेलने पर मजबूर जनता पर अतिरिक्त बोझ डाला गया है।

रेल बजट में तमाम नई रेल लाइनों की घोषणा की गई है, लेकिन उनके लिए पैसा कहाँ है? क्या रेलवे इन नई लाइनों को डालने के लिए रेल यात्री भाड़ा और माल भाड़े पर वृद्धि कर रही है? क्या अपना मकसद पूरा करने के लिए वह सारा पैसा गरीब जनता की जेब से ही निकलवाना चाहती है?

रेलवे की दरकती बुनियाद को चुरस्त-दुरुस्त करने के लिए पुल, पटरी, सिग्नल, इंजन, डिब्बों तथा यात्रियों की सेपटी पर लगभग 60 हजार करोड़ रूपए खर्च होने वाले हैं। इसी सेपटी का भरोसा दे रेलवे ने सारा खर्च केन्द्रीय राजस्व पर तथा किराए में वृद्धि कर गरीब जनता की जेब पर डाल दिया है।

2012-13 के रेल बजट में रेलवे की हालत को दुरुस्त करने के नाम पर रेल मंत्री जी ने किराया भाड़ा तो दस से तीस फीसदी तक बढ़ाया है, साथ ही ढुलाई के मामले में इसे डीजल के दाम के साथ जोड़ दिया है। ऐसा इतिहास में लगभग पहली बार ही हुआ है। यानि की जितने डीजल के दाम बढ़ेगे उतना ही ढुलाई का भाडा भी बढ़ जाएगा। जबकि मालभाडा पहले ही 20 फीसदी तक बढ़ाया जा चुका है। जब यह माल भाडा पहले ही बढ़ाया जा चुका है तो इसे डीजल के साथ-साथ और अधिक जरूरत रेलवे को क्यों महसूस होती है।

रेलवे मंत्री जी ने रेल का किराया तो बढ़ा दिया, मगर लोगों की सुविधाओं पर कोई ध्यान नहीं दिया। अभी भी लोगों को टिकट लेने के लिए लम्बी लाइनों में लगना पड़ता है, उसके लिए अलग से काउंटर उपलब्ध नहीं कराए गए। रेलवे स्टेशनों की सफाई पर कोई ध्यान नहीं दिया गया सिर्फ और सिर्फ किराए पर ही ध्यान दिया गया है।

रेल मंत्री जी ने बजट में सुरक्षा पर जोर दिया है लेकिन आज भी सफर में महिलाओं को दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, उनके लिए अतिरिक्त कोच नहीं हैं। भीड़ से भरे डिब्बे में महिलायें सफर करने को मजबूर हैं। किराए में बढ़ोतरी के साथ साथ महिलाओं की सुरक्षा पर भी ध्यान दिया जाए।

इस बजट से लोगों को सुविधाओं के नाम पर सिर्फ घोषणाएं ही मिली हैं और मिला है केवल जनता की जेब से ज्यादा किराया। जिसे शायद आम आदमी आसानी से वहन न कर सकेगा।

में आपका ध्यान अपने जिले महेशाना की ओर आकृष्ट करना चाहूंगी, जहां पर अभी भी कुछ कमियों के साथ लोगों को रेल यात्रा में असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है।

रेल गुड्स यातायात किराए में 20-25 प्रतिशत बढ़ावे से गांधीधाम के नमक उद्योग पर 1 करोड़ रूपए की मार पड़ रही है और माल वाहक परिवहन पर 20-25 प्रतिशत के बढ़ावे से गुजरात विद्युत उत्पादन के तहत 300 करोड़ रूपए की गुजरात को मार झेलनी पड़ रही है।

रेल बजट के पहले माल यातायात के किराए में बढ़ावा और किराए में 2 से 30 पैसे तक जो बढ़ावा किया है उससे सबसे ज्यादा मार मध्यम वर्ग को झेलनी पड़ सकती है क्योंकि यातायात के किराए से उनकी आवश्यक सेवाओं में अपने आप महंगाई परीक्षण रूप से आ जाती है तथा नमक और बिजली भी, मध्यम वर्ग को इस प्रकार दोहरी ओर से मार पड़ती है। उनके बारे में सोचना चाहिए था। मैं इन दोनों तरह के बढ़ावे की घोर निंदा करती हूँ और सरकार से उसे वापिस लेने का प्रस्ताव करती हूँ।

2009-10 में कालुपुर-गुजरात को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने के प्रस्ताव पर आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। 2011-12 के बजट में अहमदाबाद, मुंबई दंतो गाडी को डेली चलाने की बात आज तक कार्यान्वित नहीं हुई है।

कालुपुर का रेल यातायात से भार कम करने के लिए मणीनगर और साबरमती रेलवे स्टेशनों का विकास किया जाना चाहिए।

गुजरात की 15 आरओबी, एन्चुटी के मुताबिक रेलवे ओवर ब्रिज बनाने की लंबित दरखास्त पूरी की जानी चाहिए।

अहमदाबाद-मुंबई बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में 200 करोड़ रूपए की आवंटन की बात हुई थी लेकिन कुछ नहीं होने से गुजरात को केवल निराशा ही हाथ लगी।

गांधीनगर जो गुजरात की कैपिटल है और रेल मंत्रालय की प्रत्येक राज्य की राजधानी को केन्द्र की राजधानी-दिल्ली से जोड़ने की नीति है लेकिन गांधीनगर को

उसका कोई फायदा आज तक नहीं मिला है। सिर्फ इस बजट में गांधीनगर, आनंद को मेमू चलाने का झुंझुना देकर गांधीनगर जो महानगर बन गया है उसके नागरिकों की सतंत्र उपेक्षा की गई है।

बेचराजी और विसनगर सम्पारों की लम्बाई चौड़ाई की मांग अभी पूरी नहीं हुई है। बडोदरा और महेसाना में मानव संसाधन विकास मंत्रालय के साथ समझौता ज्ञापन के तहत पोलिटैक्निक कॉलेज की स्थापना भी नहीं की गई। लम्बी दूरी वाली गाड़ियों में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध नहीं है।

अहमदाबाद महेसाना होके पालनपुर तक की नई डेमू सेवा अभी अधर में है। महेसाना, तारंगा हिल तक आमान परिवर्तन संबंधी प्रक्रिया मंद गति से चल रही है।

वेस्टर्न रेलवे का यातायात गुजरात में 40 प्रतिशत तक है और गुजरात रेल राजस्व की कमाई में ज्यादा योगदान करता है। फिर भी अहमदाबाद को वेस्टर्न रेलवे का मुख्यालय बनाए जाने की हमारी बरसों से लंबित मांग आज तक पूरी नहीं हुई है। वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की मांग भी आज तक कार्यान्वित नहीं हुई है। इससे पता चलता है कि केन्द्र का गुजरात के प्रति रवैया सरासर नकारात्मक है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में उंडा जो एशिया की सबसे बड़ी स्पाइस मंडी है, महेसाना जो देश की मिल्क सिटी है वह ऑयल सिटी और इंडस्ट्रीयल सिटी के नाम से जानी जाती है। वही से गुजरती हुई कई रेलगाड़ियों के स्टोपेज की मांगें आज भी वैसे की वैसे ही लंबित हैं। उंडा, विसनगर, वीजापुर, कडी, महेसाना, बेचराजी स्टेशनों पर रेल टिकट की बुकिंग में बढोतरी की जाए।

दोहरीकरण की अहमदाबाद से जयपुर तक की गुजरात की मांग आज तक पूरी नहीं हुई है। नई लाइनें आमान परिवर्तन में गुजरात की सरासर उपेक्षा ही हुई है। कई पुल पुराने हो चुके हैं उनको अपग्रेड करने की जरूरत है और सिग्नल व्यवस्था में भी पैनल/रूट और रिसे इंटरलॉकिंग प्रणाली में सुधार करने में ओर देरी नहीं चाहिए।

2011-12 में 41 नई लाइनों की सूची में पूणे-अहमदाबाद एसी टूतो गाडी शुरू करने से अहमदाबाद की जनता को नुकसान का सामना करना पड़ रहा है।

विरेगाम,शंखेश्वर तक नई लाइन की सर्वेक्षण प्रक्रिया, तारंगा, अंबाजी, खेडबूहा, आबू रोड तक न्यू लाइन सर्वेक्षण तथा कटोसन, बहुचराजी, रनुज आमान परिवर्तन सर्वेक्षण शुरू नहीं होने के क्या कारण हैं।

2012-13 में पूरी की जाने वाली 17 आमान परिवर्तन परियोजनाओं की सूची में महेसाना-तारंगा तथा पालनपुर, अंबाजी का कोई प्रस्ताव नहीं रखा। अम्बलायासन, बीजापुर में आमान परिवर्तन (ब्रॉड गेज) का कोई प्रस्ताव नहीं रखा तथा योजना आयोग को भेजी गई आमान परिवर्तन परियोजना की सूची में कटोसन, बेचराजी, रनुज का समावेश नहीं किया गया है।

भारत की पहली हॉस्पिटल ट्रेन गुजरात से शुरू करने का मेरा प्रस्ताव है। पाटन, महेसाना, पालनपुर से सूरत और मुंबई के लिए नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए, क्यों आज तक उत्तर गुजरात को डायरेक्ट ट्रेन की कोई सुविधा प्राप्त नहीं है।

हमें रेल का किराया बढाने की जगह वैकल्पिक आय के स्रोत तलाशने चाहिए, जिससे जनता पर बोझ न पड़े। लोगों की सुरक्षा व संरक्षा पर ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है।

सीनीयर सिटीजन के लिए बजट में अलग से कोई प्रावधान नहीं किया गया है। उनके लिए सुविधा मुहैया कराई जाए।

गंदे स्टेशन, टूटते डिब्बे, खराब पैंटी को सही करवाना चाहिए ताकि यात्रियों को परेशानियों का सामना न करना पड़े।

ट्रेनों का आधारभूत ढांचा विकसित किया जाना चाहिए तथा संसाधनों का विकास किया जाना चाहिए। रेल की सिक्योरिटी की सेफ्टी पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

आम यात्रियों को बेहतर खानपान उपलब्ध कराया जाए तथा साथ ही साफ सफाई के लिए ठोस कदम उठाए जाने चाहिए। लम्बी दूरी वाली गाड़ियों में डाक्टर की सुविधा के पुराने वायदे पुराने ही बन गए हैं उसमें सुधार किया जाना चाहिए।

अहमदाबाद से दिल्ली डबल डेकर ट्रेन और टूतो ट्रेन चलाई जानी चाहिए। कडी जो देश की कॉटन सिटी के नाम से जानी जाती है वहां पर रैक बढाना चाहिए।

दिल्ली-मुंबई रेलवे कारीडोर के तहत भूमि अर्जन का मामला खटाई में पड़ गया है उसके बारे में गुजरात के किसानों में दहशत का माहौल बन गया है। उसके साथ संवाद करके मुआवजा और किसानों के अन्य प्रस्तावों पर सोच विचार करने के लिए जन प्रतिनिधियों-सांसदों-रेल प्रशासन और किसानों की एक बैठक बुलाई जाए।

रेलवे भूमि पर बनी झोपड़-पट्टी को पक्के मकानों में तबदील किया जाए।

रेल अकस्मात के तहत आपत्ति व्यवस्थापन तंत्र (डीएमएस) का एक प्रशिक्षण केन्द्र गुजरात में खोला जाए, क्योंकि डीएमएस में गुजरात का अक्वल नंबर है।

रेल गाड़ियों में सुरक्षा कर्मियों की बढोतरी की जाए। इसमें 90 प्रतिशत तक महिलाओं की भर्ती की जाए।

***RAJKUMARI RATNA SINGH (PRATAPGARH) :** I may like to congratulate the Hon'ble Minister of Railways for having presented a progressive and beautiful budget which will not only generate the revenue but also improve the performance of the railway department in near future.

Further, I may like to draw kind attention to the Hon'ble Minister of Railways towards the following works of my parliamentary constituency- District Pratapgarh (UP) which are of utmost urgent nature for the welfare of the public of this area as well as surrounding districts :

1. A new train from Pratapgarh via-Amethi-Raibareli-Kanpur to Pune needs to be introduced.
2. A railway gate needs to be installed between Jagesarganj-Chilbila(912/2-3 gate no. 88C).
3. Work on ROB at Chilbila Crossing No.84-B which is in progress needs to be expedited.
4. Halt/station at Neema/Gopalpur on the Varanasi-Lucknow via Sultanpur line which travels about 20 kms. but there is no halt of station in this entire area.

MADAM SPEAKER: Hon. Minister of Railways now. Nothing else will go on record.

*(Interruptions) â€¦**

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

In these two-and-a-half days, more than 200 hon. Members from the two Houses, 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 like Shri Arjun Charan Sethi, Shrimati Sumitra Mahajan, Shri Rewati Raman Singh, Shri Inder Singh Namdhari, Shri Dara Singh Chauhan, Shri Jagdambika Pal, Shri Kalyan Banerjee, Shrimati Paramjit Kaur Gulshan, Shrimati Supriya Sule, Shri Dinesh Yadav, Shri Bhujbal, Dr. Raghuvansh Prasad, Shri M.B. Rajesh, Yogi Aditya Nath, Shri Arjun Meghwal, Shri Tufani Saroj, Shri Lalji Tandon, Shri Umashankar Singh, Janab Shafiqur Rahman Barq, Shri P.C. Chacko, Chaudhary Lal Singh, Shri Madan Lal Sharma and other eminent stalwarts, has made me so much wiser in just a few days of my taking over.

Madam, I would like to assure the House that the points raised by the hon. Members will receive my utmost attention and I will take appropriate action on each one of them, wherever feasible.

My worthy leader, Kumari Mamata Banerjee gave 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 across 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 the Indian Railways on a new path of high growth. I am committed to continue the 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 admi*. 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.

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 mobilization. I am also convinced that advertising, as a source of earning, has not been fully exploited. Huge potential exists due to the 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 focussed approach for utilizing the vacant land and air-space 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 not like the telecom or power sector where there are many competing agencies. Railways have always determined the tariff structure on their own, judiciously balancing the needs and aspirations of the *aam admi*. 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 10 years. 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 mobilized 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-user, Railways feel duty bound to address this issue pro-actively, to avoid the untold misery caused to many families. Therefore, the commitment to eliminate the unmanned level crossings in a focussed 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 IR 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 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, Railways are adding 725 kilometres of new line in the current year. In addition, 825 kilometres of gauge conversion and 750 kilometres of doubling are being completed. All proposals of Road Over Bridges and Road Under Bridges for which cost sharing consent of 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:

1. Jammu-Poonch New Line (Jammu and Kashmir)
2. Bilaspur-Manali-Leh New Line (Himachal Pradesh)
3. Tanakpur-Bageshwar New Line (Uttarakhand)
4. Rupai-Parshuram Kund New Line (North East Region)

It was proposed, a commitment was also made, to have a wagon factory in Kalahandi. In the Budget speech it was mentioned that the Chief Minister of Odisha has desired to set up this wagon factory in Ganjam instead of Kalahandi. I can assure the House that if land is available in Kalahandi, we will go according to our Budget commitment....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) * * *

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

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 hygiene 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 world wide popularity. I am committed to improvement of standards and quality of catering in 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.

Madam, 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.

Madam, many of the hon. Members has expressed anguish over the hike in passenger fares that would impact the '*aam aadmi*'. 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 aadmi*' is huge. The proposal to increase fares by two paise, three paise and five paise per kilometre in Second and Sleeper Class is, in effect, a huge drain on the pockets of the masses. Similarly, the increase in fares in 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.

Madam Speaker, the 'On Account' Demand for Grants cover expenditure for first two months amounting to Rs. 41,834 crore and represent about one-sixth of the total estimated expenditure under each Demand. However, higher requirements are included for Demand 9 and 16 (Capital Fund) 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. 7,771 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. 3,000 crore extended by the Ministry of Finance. Further, Demands for Excess Grants for 2009-10 of Rs. 1,923 crore are also sought.

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

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2012-13 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2013 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

DEMANDS LIST :

MADAM SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2011-12 to the vote of the House.

The question is:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in

course of payment during the year ending the 31st day of March, 2012 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 6, 8 to 13 and 16."

The motion was adopted.

DEMANDS LIST :

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2009-2010 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2010, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 4 to 6, 8, 9, 12, 13 and 15."

The motion was adopted.

-

DEMANDS LIST :

12.21 hrs