

months, and out of those 36 months, we have only traversed first twelve months, the remaining 24 months are there. We are time-bound and we are going to complete it.

**श्रीमती कहकशां परवीन:** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे सवाल पूछने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपकी शुक्र-गुजार हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री के ध्यान में लाना चाहती हूं कि अभी उन्होंने प्रश्न का उत्तर देते हुए जो आंकड़े बताए, मैं चाहूंगी कि उसकी एक कॉपी मुझे उपलब्ध कराई जाए।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा है कि सिन्दरी में उर्वरक कारखाने की वर्ष 2020 में चलने की संभावना है और उन्होंने यह भी बताया है कि अतिक्रमण हटाने एवं बेदखली करने के लिए एक कमेटी बनाई गई है, जो जिला प्रशासन से मिलकर इसकी monitoring करती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूं कि जो अतिक्रमित जमीन है, क्या उसका कोई सर्वक्षण कराया गया है कि कितनी जमीन ऐसी है जिस पर अतिक्रमण किया हुआ है और क्या अतिक्रमित जमीन को अतिक्रमण से मुक्त कराने के लिए कोई समय-सीमा तय की गई है कि इतने समय में उसे अतिक्रमण से मुक्त करा लिया जाएगा?

**श्री मनसुख एल. मांडविया:** महोदय, माननीय सदस्या ने जो प्रश्न पूछा है, यह सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न है। जब कोई गवर्नर्मेंट PSU या गवर्नर्मेंट सेक्टर बन्द होता है, तब वहां encroachment होती है और जब encroachment होती है, तो उसको खाली कराना एक जिम्मेदारी हो जाती है। इसलिए जब हम उसका revival करने जा रहे हैं, तो वैसी स्थिति में कुल मिलाकर जो 3,174 quarters थे, उनमें illegal लोग रहे हैं। उसके बारे में हमने कार्रवाई शुरू की है। उनमें से 3,122 quarters के लिए हम कोर्ट में गये और कोर्ट जाकर इनको खाली करवाने के लिए ऑर्डर लेकर आये। स्थानीय प्रशासन के साथ बातचीत चल रही है और प्रशासन के साथ बातचीत करके, जिन quarters में illegal लोग रहे हैं, उनको हम खाली भी करायेंगे। जब 2002 में हमने वह प्लांट बंद किया था, तब वहां के quarters में जो पुराने employees रहते थे, उनको हमने 1,407 quarters allot किये थे, उनको हमने lease पर दिया हुआ है। वे अपनी permanent fees देते रहते हैं और वे लोग वहां रह रहे हैं। जब हम plant का revival करेंगे, तब जो खाली होंगे, उनका उपयोग करेंगे, सभी लोगों के रहने की व्यवस्था भी करेंगे। वहां जो भी encroachment है, उसके लिए हमने FIR भी दर्ज करवाया है। ऐसे 8 केसेज हैं, जिनमें हमने FIR दर्ज करवाया है और उनके लिए हम कार्रवाई कर रहे हैं।

### रेल यात्रियों पर सुरक्षा उपकर लगाया जाना

\*215. **श्री नरेश अग्रवाल:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि सरकार रेल यात्रियों पर सुरक्षा उपकर नामक एक और कर का बोझ डालने पर विचार कर रही है, यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ख) यदि नहीं, तो रेल यात्रा को सुगम और सुरक्षित बनाये जाने के लिए सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान कितनी बार किराया बढ़ाया है और उसके क्या परिणाम निकले हैं?

**रेल मंत्री (श्री सुरेश प्रभु):** (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

### विवरण

(क) आम बजट 2017-18 में घोषणा की गई थी कि: ‘यात्री संरक्षा के लिए, 5 वर्ष की अवधि में 1 लाख करोड़ रुपए की निधि से एक राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष का सृजन किया जाएगा। मुख्यतः सरकार से पूँजी निवेश के अलावा, रेलवे शेष संसाधनों की व्यवस्था अपने राजस्व और अन्य स्रोतों से करेगी।’

भारतीय रेल ‘संरक्षा अधिभार’ के नाम से कोई उपकर नहीं लगा रही है। साथ ही, यात्री किराए में संरक्षा उपकर लगाने के लिए, फिलहाल, कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) विगत में अव्यपगत विशेष रेलवे संरक्षा निधि जुटाने के लिए 01.10.2001 से संरक्षा अधिभार लगाया गया था ताकि रेलवे के प्रतिस्थापन बकाया को तय समय-सीमा में पूरा किया जा सके। संरक्षा अधिभार को 01.04.2007 से डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के वित्तपोषण के लिए, विकास अधिभार के रूप में यात्री किराए में सम्मिलित कर दिया गया था। अंततः, 22.01.2013 से विकास अधिभार का मूल किराए में विलय कर दिया गया था।

### Levy of safety cess on train passengers

†\*215. SHRI NARESH AGRAWAL: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that Government is considering to put additional burden on train passengers in the form of safety cess, if so, the reasons therefor; and
- (b) if not, the number of times Government has increased the fare to make train journey easy and safe during the last three years, along with results thereof?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): (a) and (b) A Statement is laid on the Table of the House.

### *Statement*

(a) The following announcement was made in the Union Budget 2017-18: “For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of ₹ 1 lakh crores over a period of 5 years. Besides seed capital from the Government, the Railways will arrange the balance resources from their own revenues and other sources.”

Indian Railways is not levying any cess by the name of ‘safety surcharge’. Also, no decision has been taken at present for levy of safety cess on passenger fare.

(b) Safety Surcharge was earlier levied from 01.10.2001 to generate non-lapsable Special Railway Safety Fund to wipe out the arrears of replacement on the Railways in a fixed time schedule. With effect from 01.04.2007 the Safety Surcharge was

---

† Original notice of the question was received in Hindi.

subsumed in the passenger fare in the form of Development Surcharge to fund Dedicated Freight Corridors. Finally, with effect from 22.01.2013, Development Surcharge was merged with the basic fares.

**श्री नरेश अग्रवाल:** महोदय, रेल मंत्री जी हमारे बड़े मित्र हैं। ...*(व्यवधान)*...

**एक माननीय सदस्य:** वे सबके मित्र हैं। ...*(व्यवधान)*...

**विधि और न्याय मंत्री;** तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (**श्री रवि शंकर प्रसाद**): आपका मित्र कौन नहीं है? हम सभी आपके मित्र हैं।

**श्री सभापति:** आप लीडिंग सवाल पूछ रहे हैं।

**श्री नरेश अग्रवाल:** महोदय, यह दुर्भाग्य है कि अब रेल का बजट अलग से आना बन्द हो गया और combined Budget पेश होने लगा। इस कारण रेल मंत्री जी अब कोई ज्यादा घोषणा कर ही नहीं सकते हैं।

**श्रीमन्,** मैंने जो प्रश्न पूछा था, उसके जवाब में ये कहते हैं कि "5 वर्ष की अवधि में 1 लाख करोड़ रुपये की निधि से एक 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' का सृजन किया जाएगा।" आप कहते हैं कि इस कोष के लिए सरकार से मिलने वाली पूँजी के अलावा रेल अन्य स्रोतों से व्यवस्था करेगी। माननीय मंत्री जी, आप हमें बता दें कि रेल के modernization के लिए आपको कितने रुपये की जरूरत है? अभी तक कितना घाटा चल रहा है और आप जो आधुनिकीकरण करना चाहते हैं, जिनमें सिग्नल भी है, कोहरा वाला सिस्टम भी है, पटरी भी ठीक करनी है, रेल की स्पीड भी बढ़ानी है, आदि सारी चीज़ें हैं, इन सबका modernization करने के लिए आपको कुल कितने रुपये चाहिए? आपका घाटा कितना है और इस घाटे को आप कैसे पूरा करेंगे? आप modernization का पैसा कहां से लायेंगे और जो आप कह रहे हैं कि हम अन्य स्रोतों से व्यवस्था करेंगे, तो वे अन्य स्रोत क्या-क्या हैं?

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, यह बहुत अहम सवाल है। मैं आपका थोड़ा सा समय चाहूँगा, क्योंकि इन्होंने तीन अलग-अलग प्रश्न पूछे हैं, जिनका उत्तर बहुत विस्तृत है। लेकिन मैं बहुत कम समय में बताने की कोशिश करूँगा, फिर भी मैं सब चीज़ों को address करूँगा। ...*(व्यवधान)*...

**श्री सभापति:** बस घड़ी पर नज़र रखियेगा।

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, इन्होंने कई अहम सवाल पूछे हैं। इन्होंने पहला सवाल यह पूछा है कि आधुनिकीकरण करने के लिए कितने पैसों की जरूरत है, तो मैं यह कहना चाहूँगा कि आधुनिकीकरण एक लगातार चलने वाली प्रक्रिया है। जैसे-जैसे आगे जायेंगे, यह आगे बढ़ती जायेगी, जैसे हमें पता है कि जब 3G आया, उसके बाद 4G आया। अभी 4G आया है, तो इसके बाद 5G आयेगा। इस तरह से technology तो आगे बढ़ती जायेगी। जब technology आगे बढ़ती जायेगी, तो उसके साथ रफ्तार बनाये रखने के लिए हमें भी निरन्तर प्रयास करते रहना होगा। यह तो निरन्तर चलने वाली एक प्रक्रिया है। हमने पहले फेज में जो तय किया था, उसके बारे में मैंने सदन को अवगत कराया था। मैंने सदन के सामने सारे आंकड़े भी रखे थे। हम लोगों ने रेल के आधुनिकीकरण के पहले स्टेज पर जाने के लिए 5 साल के लिए 8,52,000 करोड़ रुपये तय किये थे। आज मुझे

यह कहते हुए खुशी है कि हमने करीब 3,75,000 करोड़ रुपये, तीन साल पूरा होने के पहले ही, उसके लिए allocate किये हैं। पूरे रेल के आधुनिकीकरण के अलग-अलग पहलू हैं। इसके लिए मैं बताना चाहता हूँ कि जैसे diesel and electric locomotive है, पूरे विश्व में सबसे अच्छे diesel and electric locomotive बनाने वाली कम्पनी GE, Alstom को एक global tender दिया था। उनको 40,000 करोड़ रुपये का contract दिया गया। GE, Alstom देश में state-of-the-art, environment friendly, सबसे अच्छी स्पीड से चलने वाले और सबसे कम कीमत में diesel and electric locomotives बनायेगी। यह भी आधुनिकीकरण की एक प्रक्रिया है।

8,52,000 करोड़ रुपये में, आधुनिकीकरण की एक और प्रक्रिया है, जिसमें स्टेशंस का redevelopment करना है, जो आपको सीधे दिखेगा। स्टेशंस के redevelopment के लिए हम लोगों ने जो कार्रवाई शुरू की है, उसके बारे में आज मुझे सदन को बताते हुए खुशी हो रही है कि उस पर काफी बड़े पैमाने पर काम हो रहा है। हमने करीब 10 स्टेशंस NBCC को दिये हैं तथा 40 और स्टेशंस देने जा रहे हैं। 23 स्टेशंस में PPP model पर काम चल रहा है। रेलवे का पहला स्टेशन, हबीबगंज प्राइवेट सेक्टर को दिया गया है। साथ ही, हम लोगों ने दूसरा स्टेशन गांधी नगर—जिसमें 300 स्टेशंस पर five star hotel ...  
(व्यवधान)... स्टेशंस के ऊपर आने वाले हैं। ...  
(व्यवधान)...

**श्री जयराम रमेश:** सर, सवाल कुछ है और जवाब दूसरा है। ...  
(व्यवधान)...

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, जो सवाल पूछा गया है, उसका मैं जवाब दे रहा हूँ। ...  
(व्यवधान)..  
आप बताइए, क्या मैं सवाल का जवाब नहीं दे रहा हूँ? ...  
(व्यवधान)..  
यही तो आपने पूछा है। ...  
(व्यवधान)..  
आपने सवाल नहीं सुना, आप सिर्फ मेरा जवाब सुन रहे हैं। सवाल भी सुन लेना चाहिए था। ...  
(व्यवधान)...

**श्री सभापति:** कृपया आप सुन लीजिए। We are running out of the time.

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, मेरा कहने का मतलब यह है कि आधुनिकीकरण के लिए हमने बड़ी मात्रा में काम करने की शुरुआत की है। इसके लिए पहले यूपीए के अंत काल में ...  
(व्यवधान)...

**श्री नरेश अग्रवाल:** सर, हमने यह पूछा है कि आपने जो अन्य sources से पैसा जुटाने की बात की है, वे अन्य sources क्या हैं? ...  
(व्यवधान)...

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, इसके पहले यूपीए के अंत काल तक, जो पांच साल पूरे हुए, उसमें हर साल 35 हजार करोड़ रुपए से ज्यादा capital expenditure नहीं हुआ करता था, लेकिन हमने सिर्फ तीन साल में उसमें बढ़ातरी करके इसको 3 लाख 75 हजार करोड़ रुपए modernization के लिए allocate किया है। इस पर काम हो रहा है और आगे आने वाले दिनों में हम उसको बढ़ा कर 8 लाख करोड़ रुपए करेंगे।

आपने जो सेस के बारे में पूछा, उसके बारे में मैं यह बताना चाहता हूँ कि हम लोग 1 लाख करोड़ रुपए का सेफ्टी फंड क्रिएट करने जा रहे हैं और वह सेफ्टी फंड भी modernization का एक हिस्सा होगा। ऐसा नहीं है कि सेफ्टी के लिए अलग से होगा, it is not a standalone issue. The safety itself will modernize the Railways. So, we are working on it.

MR. CHAIRMAN: Thank you. Second supplementary, very quickly, Nareshji. आप घड़ी पर नजर रखिए।

**श्री नरेश अग्रवाल:** माननीय सभापति जी, मैं नया सदस्य हूँ, अभी प्रश्न पूछने के लिए मुझे थोड़ा-सा अनुभव चाहिए। अच्छा हुआ कि माननीय मंत्री जी ने हमारी तकलीफ को और ठीक कर दिया, हम तो एक लाख करोड़ ही समझ रहे थे, जब कि वे बता रहे हैं कि हमें 8 लाख करोड़ रुपए की जरूरत है। इन्होंने कहा कि हमने 3 लाख 75 हजार करोड़ रुपए का इंतजाम कर लिया है और हमने modernization करने के लिए ऑर्डर भी दे दिया है। इसका मतलब यह हुआ कि अब आपको 4 लाख करोड़ रुपए और चाहिए।

**श्री सभापति:** आप सवाल पूछिए।

**श्री नरेश अग्रवाल:** सर, मैं सवाल ही पूछ रहा हूँ। यह सवाल से जुड़ा हुआ है। माननीय मंत्री जी ने जो उत्तर दिया है, मैं उसी के संदर्भ में सवाल पूछना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ, आप रेल का किराया बढ़ाइए, हम कभी आपत्ति नहीं करते हैं। यह आप लोग गलत सोचते हैं कि विपक्ष रेल किराया बढ़ाने का विरोधी है। आप किराया बढ़ाइए, लेकिन सुविधा भी तो दीजिए। सीएजी ने इतना खराब रिपोर्ट दी है। आप क्या सुविधा दे रहे हैं? ... (व्यवधान) ...

MR. CHAIRMAN: Nareshji, focus on the question.

**श्री नरेश अग्रवाल:** सर, मैं प्रश्न पर फोकस कर रहा हूँ। श्रीमन्, हम और आप, दोनों ट्रेन पर नहीं चलते हैं, इसलिए हमें और आपको वे तकलीफें नहीं मालूम हैं, लेकिन नन्दा जी बहुत चलते हैं, इनको मालूम हैं।

माननीय मंत्री जी, अभी अखबारों में छपा कि रेल भी प्लेन की तरह किराए तय करने का तरीका अपनाने जा रही है यानी 7 दिन पहले बुंकिंग पर इतना किराया, 10 दिन बुंकिंग कराने पर इतना किराया, दो महीने पहले बुंकिंग कराने पर इतना किराया लगेगा। दूसरा, आपने तत्काल बुंकिंग पर कितना चार्ज बढ़ा दिया? टिकट कैंसिलेशन पर कितना चार्ज बढ़ा दिया? जो लोअर बर्थ है, क्या उस पर भी आप किराया बढ़ाने की सोच रहे हैं? क्या ये चारों चीजें — रेल का किराया प्लेन की तरह करने जा रहे हैं, तत्काल बुंकिंग और टिकट कैंसिलेशन पर चार्ज बढ़ाया है तथा लोअर बर्थ का किराया बढ़ाने जा रहे हैं — सही हैं या गलत हैं?

**श्री सुरेश प्रभु:** सर, नरेश जी ने पहले ही कहा है कि हम अच्छे मित्र हैं, तो एक अच्छे मित्र के नाते मैं उनको एक अच्छी जानकारी भी देना चाहता हूँ कि आज हम करेंट बुंकिंग के ऊपर 10 परसेंट का डिस्काउंट दे रहे हैं। आप किराया बढ़ाने की बात कह रहे हैं, लेकिन क्या-क्या घटा है, उसके बारे में मैं बता रहा हूँ। Reduced fares have been identified in Shatabdi Express, Ajmer-Jaipur Shatabdi Express Train and Bangalore-Mysore Shatabdi Express Train.

**श्री नरेश अग्रवाल:** मैंने जो पूछा है, उस पर आप 'हाँ' कह रहे हैं या 'न' कह रहे हैं?

**श्री सभापति:** प्लीज़, बैठ जाइए।

**श्री सुरेश प्रभु:** मैं वही आपको बता रहा हूँ। आज आप किसी भी प्रकार का टिकट ATVM से लेंगे, उसके ऊपर हम 5 परसेंट का डिस्काउंट दे रहे हैं। तत्काल के ऊपर हम लोगों ने

बड़ी मात्रा में परिवर्तन किया है। आप जो पूछ रहे हैं, उसके बारे में मैं बताना चाहूँगा कि हवाई जहाज जैसे किराए की कोई स्थिति रेलवे में नहीं है। हम लोगों ने यही किया है कि जब आप पहले टिकट बुक कराएँगे, तब आपको कम पैसे में टिकट मिलेगा और फिर धीरे-धीरे थोड़े-से बढ़ते जाएंगे लेकिन वह भी उन थोड़े-से लोगों, 1.5 per cent of the population, जो रेलवे में प्रीमियर ट्रेनों के एसी क्लास में सफर करते हैं, उनके लिए ही है। सर, उसमें भी हमने अभी एक नई व्यवस्था शुरू की है। जब आप टिकट की बुकिंग कराने जाते हैं, तो उस समय आपको जो दलाल लोग आकर परेशान करते हैं, उनको रोकने के लिए चार्ट बनने के बाद भी टिकट बुक करने पर 10 परसेंट का डिस्काउंट देने की नई सुविधा हमने शुरू की है - अब 10 परसेंट का डिस्काउंट दिया जा रहा है। साथ ही, मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि पहले यह होता था कि टीटी लोग जो काम करते थे, उसके लिए लोगों की शिकायतें आती थीं। उसको रोकने के लिए हमने यह व्यवस्था की है कि यदि किसी ट्रेन का चार्ट बन गया और उसमें एक स्टेशन का जो कोटा है, अगर वह किसी को नहीं मिला है, तो वह दूसरे स्टेशन को मिलेगा। हम इस प्रकार से अलग-अलग तरह से कर रहे हैं।

आपने रेल का घाटा के संबंध में पूछा है, मैं इस संबंध में बताना चाहूँगा कि about ₹ 35,000 core is the Railway subsidy which is given to the passengers हम लोगों को इस सब्सिडी से अवगत कराने के लिए इसको टिकट के ऊपर छपवा रहे हैं, दिखा रहे हैं कि कितनी सब्सिडी मिलती है। जयराम रमेश जी जब चीफ इकनॉमिक एडवाइजर थे, मनमोहन सिंह जी जब हमारे वित्त मंत्री जी थे, उस समय से बात चल रही है कि यूजर चार्ज पूरी मात्रा में रिकवर होने वाहिए, इसीलिए लोगों की मानसिकता बनाने के लिए भी हम काम कर रहे हैं।

## WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

### Deaths as a result of derailments

\*216. SHRI VIVEK K. TANKHA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that in 2013-14, despite 53 derailments, only 6 people had died, but in 2014-15, 2015-16 and 2016-17, more than 250 trains got derailed and 330 deaths took place, if so, the reasons therefor; and

(b) the steps being taken by Railways to prevent such derailments in future?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): (a) Indian Railways gives highest priority to the safety of its passengers and in order to reduce accidents and also to minimise the unfortunate loss of lives in train accidents, modern technologies are being adopted and continuous efforts are being made because of which, number of consequential train accidents have continuously declined from 135 in the year 2014-15, to 107 in the year 2015-16 and further down to 104 in the year 2016-17. In the current financial year upto 2nd August, 2017 the number of consequential train accidents have further reduced by 51.2% (21 in 2017-18 versus 43 in 2016-17).