

4.00 P.M.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: A reference by the Chair would also have to be with consensus. You know that. ... *(Interruptions)* ...

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: Well, Sir, we are staging a walk out in protest against that.

(At this stage, some hon. Members left the Chamber.)

***THE BUDGET (RAILWAYS) 2014-15,
AND
GOVERNMENT BILLS**

(i.) The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2014

(ii.) The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2014

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, The Budget (Railways) 2014-15, The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2014 and The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2014 to be discussed together.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Sir, I move:

That the Bill to provide for the authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spend on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2012 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

Sir, I also move:

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-15 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Ghulam Nabi Azad; not here. Shri Prabhat Jha.

श्री प्रभात झा (मध्य प्रदेश) : उपसभापति महोदय, 6 दिन बाद रेल बजट 2014-15 पर बहस की शुरुआत हो रही है, मुझे इस बात की खुशी है और विपक्ष धीरे-धीरे सदन में आ रहा है, इस बात की भी खुशी है। आजादी के 67 साल बाद अब तक जितने रेल बजट पेश हुए, उनमें से 60 रेल बजट कांग्रेस या कांग्रेस की यू.पी.ए. सरकार ने प्रस्तुत किए हैं। उसमें यदि सामान्य से सामान्य नागरिक से पूछा जाए कि आज भारत की रेलवे की जो दुर्दशा है, इसके लिए कौन

* Discussed together.

[श्री प्रभात झा]

जिम्मेदार है, तो सोते से उठता आदमी कहेगा कि कांग्रेस व कांग्रेस की यू.पी.ए. सरकार इसकी एकमात्र जिम्मेदार है। यह जो 2014-05 का रेल बजट है, यह 45 दिन के अंदर बना है। यह 45 दिनों में बना हुआ जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, इससे ऐसा लगा है कि तराजू पर यदि एक तरफ 60 साल का का रेल बजट रखा जाए और दूसरी तरफ 45 दिन का रेल बजट रखा जाए, तो 45 दिन वाला रेल बजट बहुत भारी होगा। ...*(व्यवधान)*...

आदरणीय उपसभापति महोदय, सिवाय रेल मंत्रालय के किसी और मंत्रालय का बजट नहीं आता है, केवल आम बजट और रेल बजट ही आता है। इसलिए हमें रेल बजट के महत्व को समझना पड़ेगा, लेकिन दुर्भाग्य से आजादी के बाद लगातार पिछले दस वर्षों से जिस तरह से रेल बजट की उपेक्षा की गई, उसे राजनीति के तराजू पर तोला गया। गठबंधन के कारण यह स्थिति बन गई, उसे राजनीति के तराजू पर तोला गया। गठबंधन के कारण यह स्थिति बन गई। पहले रेल मंत्री लालू जी बने, ममता जी बनी, दिनेश जी बने, मुकुल राय बने, पवन बंसल जी बने और जाते-जाते खरगे जी बने। इन सभी मंत्रियों के रेल बजट देखे गए। लालू जी और ममता जी के रेल बजट का यदि आद्योपान अध्ययन किया जाए-अगर उसका 20 फीसदी काम हो गया होता, तो भारतीय रेल का हर स्टेशन चमन हो गया होता। कहीं से कोई बात नहीं हुई। मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि उनकी गठबंधन की जो कुछ भी मजबूरी रही है, तत्कालीन प्रधान मंत्री और कांग्रेस ने अपनी कुर्सी बचाने के लिए रेल मंत्रालय को सदैव ही बलि का बकरा बनाया।

श्री वी. हनुमंत राव (तेलंगाना) : आपने इतने रेट क्यों बढ़ा दिए?

श्री प्रभात झा : मैं वह बता रहा हूं। लोक सभा में अरुण जेटली जी ने बजट पर बोलते हुए एक-एक बात को साक्ष्यों के साथ प्रस्तुत किया है कि फरवरी में रेल मंत्री जी ने क्या कहा था?

(उपसभाध्यक्ष (डा. ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयप्पन) पीठासीन हुए।)

मंत्री जी ने अपने नोट में किराये बढ़ाने के लिए क्या कहा था? उन्होंने कहा कि जब मई में रिजल्ट आएगा, तो उसके बाद घोषित कीजिएगा। उसके बाद जब रिजल्ट आ गया, पाला बदल गया, पासा पलट गया, तो आपने कहा कि नहीं इसको बाद के लिए पेंडिंग रख दीजिए। आपके खरगे साहब लोक सभा में अरुण जेटली जी के उस उत्तर पर जवाब नहीं दे पाए। इसलिए आपके कहने का कोई अर्थ नहीं। आपने लोगों को छला है, आपने लोगों को दगा दिया है। यदि आपने एक-एक रुपया करके भी किराया बढ़ाया होता, तो आज उसकी अलग स्थिति होगी। ...*(व्यवधान)*... हम आपसे पूछना चाहते हैं कि आपने रेलवे को क्या दिया है? आज देखिए, जब हम खड़े हुए हैं, तो किस पर चर्चा कर रहे हैं? हम 66 सालों बाद शौचालय पर चर्चा करेंगे, यह हैरान करता है। हमारे बजट में शौचालय की बात, पीने के पानी की, नल की टोंटी की बात कही गई, बुलेट ट्रेन की बात कही गई, कटरिंग की बात कही गई। ये सामान्य सी छोटी-छोटी बातें थीं, जिन बातों पर 66 सालों में कुछ भी नहीं हुआ। इसलिए यह कहना और अपना गाल बजाना, तो इसमें कोई दिक्कत नहीं है, आप अपना गाल बजाते रहिए, जनता ने आपके गाल पर क्या दिया है, इसका रिजल्ट आपके सामने आया है।

उपसभापति महोदय, मैं यहां पर पूछना चाहता हूं कि 1962 में, जब नेहरू जी देश के प्रधान मंत्री थे, एक कुंजरु कमेटी बनी थी, 1968 में वांचू कमेटी बनी थी, उसके बाद सीकरी कमेटी

बनी, खन्ना कमेटी बनी और जब दिनेश त्रिवेदी जी आए तो उन्होंने काकोदकर कमेटी की एक रिपोर्ट प्रस्तुत की। काकोदकर भारत के एक बहुत बड़े वैज्ञानिक रहे हैं। मैं रेल बजट पर जानना चाहता हूँ। मैं पैंतालीस दिन की सरकार से कुछ नहीं पूछ सकता हूँ, लेकिन जो साठ सालों तक सरकार में रहे और जिन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया, उनसे पूछना चाहता हूँ। मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि नेहरू के जमाने में जो रिपोर्ट दी गई थी, उस सन् 62 की रिपोर्ट में जो बातें कही गई थीं, वे बातें आज तक, 2014 तक पूरी नहीं की गई हैं। इससे ज्यादा * घटना और क्या हो सकती है?

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल (गुजरात) : पिछले साठ साल आपने क्या किया?

श्री प्रभात झा : आप घबराइए नहीं, हम वह बताएंगे। वे साठ साल आपके लिए भारी हैं। उसके बाद देखिए, जब ममता बहिन आईं, तो उन्होंने श्वेत-पत्र जारी किया। ममता बहिन ने कहा कि लालू जी ने घोटालों के सिवा कुछ भी नहीं किया है। आप मज्जेदार मामला देखिए, क्या कंटास्ट है। जहां लालू जी को आई.आई.एम. अहमदाबाद में प्रवचन के लिए बुलाया गया था कि इनमें अच्छा मैनेजमेंट कोई करता नहीं है, वही ममता बनर्जी उन पर एक श्वेत-पत्र चार्जशीट करती हैं। उस श्वेत-पत्र में जितनी सारी बातें आई हैं, उनसे लगता है कि लालू जी ने भारतीय रेल को क्षेत्रीय राजनीति का शिकार बनाया था, रेल बजट प्रस्तुत नहीं किया था। अब तक यही होता आया है। आज हमारी सरकार ने रेल बजट प्रस्तुत किया है। रेल क्या है? इसका मजाक बना दिया गया है। भारतीय रेल भारत और भारतीयों को जोड़ती है, भारतीय रेल अपनत्व का भाव पैदा करती है, भारतीय रेल अनेकता में एकता का दर्शन देती है, भारतीय रेल संस्कृति है, राजनीति नहीं है। भारतीय रेल एक राज्य नहीं बल्कि केरल से कश्मीर तक को जोड़ती है। यह सारे धार्मिक स्थानों पर ले जाती है। यदि आपको भारत माता के दर्शन करने हों, तो आपको रेल का ही सहारा लेना पड़ेगा। हमारे लिए रेल ही सरल और सुगम मार्ग है। हमारे लिए चारों मार्ग हैं, लेकिन गरीब से गरीब और अमीर से अमीर आदमी भारतीय रेल में सफर करता है। भारतीय रेल की उपेक्षा की गई थी। वह परिवार भाव देखिए कि हम ट्रेन में एक रात गुजारते हैं, लेकिन इतने असीम और मधुर सम्बन्ध बन जाते हैं कि लगता है कि हम उनके साथ तीज-त्योहार भी मनाने लगते हैं। भारतीय रेल को पिछले 60 वर्षों में राजनीति का शिकार बनाया गया। यह स्थिति हो गई थी, जिसको अभी हमारी सरकार ने खत्म किया कि लगातार जिस नेता के मन में आया, जिसने रेल मंत्री जी को पटा लिया, उसी स्टेशन पर उसका हॉल्ट बना दिया कि गाड़ी यहां रुकेगी। शताब्दी जैसी ट्रेन, लेकिन इतनी जगह उसके रोकने की बात कर दी कि शताब्दी का अर्थ ही बदल गया। 160 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली शताब्दी 10 जगहों पर रुकने लगी। इसलिए अगर इसका कोई सबसे बड़ा जिम्मेदार है, तो वह मैंने आपको बताया।

हमारी सरकार ने भी रेल बजट प्रस्तुत किया है। अब मैं अपनी सरकार के रेल बजट पर आऊंगा। सबसे पहले मैं हमारे रेल मंत्री, सदानन्द गौड़ा जी और रेल राज्य मंत्री, मनोज सिन्हा जी को बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने 45 दिनों में भारतीय रेल के मर्म और यात्रियों की पीड़ा को समझा। उन्होंने कहा कि सुविधा, सुरक्षा और समय के हिसाब से हमारा यह रेल बजट होगा। हमारे बजट में तीन चीजों को प्राथमिकता दी गई। अब आप देखिए कि आज रेल की स्थिति क्या है। पैसेंजर गाड़ी के परिचालन में बढ़ती हानि 2001 में प्रति पैसेंजर किलोमीटर 10 पैसे थी, जो

* Expunged as ordered by the Chair.

[श्री प्रभात झा]

आज 2013-14 में बढ़ कर 23 पैसे हो गई है। लाभांश और लीज प्रभारों के भुगतान के बाद अधिशेष 2007-08 में 11,754 करोड़ रुपए था, वह घट कर 2014-15 में 602 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। वर्ष 2013-14 के संशोधित अनुमानों की तुलना में यातायात वृद्धि में गिरावट आई है और यह 93.5 प्रतिशत तक पहुंच गया है। पी.पी.पी. लक्ष्यों के फलीभूत न होने के कारण 2013-14 में योजना व्यय 59,359 करोड़ रुपए संशोधित हुए हैं। अब 2014-15 का रेल बजट जो हमारा अनुमान है, उसमें कुल आय 1,64,374 करोड़ रुपए और कुल व्यय 1,49,176 करोड़ रुपए का अनुमान है। लाभांश और लीज प्रभारों के भुगतान के बाद अधिशेष 602 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। माल यातायात में 4.9 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान है। योजना परिव्यय बढ़ा कर 47,650 करोड़ रुपए किया गया है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 9,383 करोड़ रुपए अधिक है।

मैंने सुरक्षा के बारे में कहा। यू.ए. के रेल बजट और जो हमारा रेल बजट आया है, उसको देखते की कोशिश करिए। एन.डी.ए. के रेल बजट में सुरक्षा को प्राथमिकता में शीर्ष पर रखा गया है, जबकि यू.पी.ए. सरकार के बजटों में यह कहीं भी प्राथमिकता के आधार पर नहीं था। सुरक्षा हेतु रेल पथ नवीनीकरण के लिए निचले एवं ऊपरी सड़क पुल के निर्माण हेतु 1,785 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। आज तक के रेल के इतिहास में कभी भी यू.पी.ए. सरकार ने इसमें इतने पैसे नहीं रखे थे। बिना चौकीदार वाले समपारों को समाप्त करने की घोषणा की गई है। पटरियों और बिल्डिंग के टूट-फूट का पता लगाने के लिए आधुनिक व्हीकल बॉर्न अल्ट्रासोनिक प्लो डिटेक्शन सिस्टम का इस्तेमाल करने की बात कही गई है। गाड़ियों में स्टेशनों पर सुरक्षा सुदृढ़ करने के लिए 17,000 रेल सुरक्षा बल कांस्टेबलों की भर्ती की बात कही गई है। 4,000 महिला सुरक्षाकर्मियों की भर्ती की बात कही गई है। पिछले 12-15 सालों में एक भी कांस्टेबल की भर्ती नहीं हुई है। हमारे पहले बजट में सदानन्द जी ने कहा है कि हम 17,000 सुरक्षा बल की भर्ती करेंगे और 4,000 महिला पुलिस भर्ती करेंगे। इससे हम सुरक्षा का भाव पैदा करेंगे।

आपका एक और बजट था, जिसके बारे में मैं बताना चाहता हूँ। भारत में रेलवे के 1,05,000 पुल हैं, जिनमें से 35,000 पुल अपनी अवधि समाप्त कर चुके हैं। यू.पी.ए. सरकार जिन्दगी से खेल रही थी। 35,000 पुल अपना समय खत्म कर चुके हैं, इसके बाद भी उनके ऊपर गाड़ी चल रही है। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? 45,000 कोच सड़ गए हैं, जिनमें सीटें नहीं हैं। 45,000 कोचेज में बल्ब और पंखे पूरी तरह से खराब हो चुके हैं। इसके लिए कौन जिम्मेवार है? भारतीय रेल अढ़ाई लाख यात्रियों को ढोती है, 60-70 करोड़ लोगों को ढोती है, 30 लाख टन माल हर रोज ढोती है। हमारे देश में 7,135 रेलवे स्टेशंस हैं, जिसमें से 3,500 रेलवे स्टेशंस की दुर्दशा ऐसी है, जहां पर न टीन है, न टप्परा। आप जाकर देखिए तो सही। क्या अभी हमारे नेताओं ने, रेल मंत्रियों ने इसका मुआयना किया है? कभी नहीं किया। हमारी सरकार ने सुरक्षा को सबसे ज्यादा महत्व दिया है। गाड़ियों और स्टेशनों में सुरक्षा सुदृढ़ करने के लिए हमने कांस्टेबल रखे हैं। बहुत मजेदार मामला रहा है, कांग्रेस का। 10 साल में 99 परियोजनाओं की घोषणा कर दी गई, वोट लेने के लिए, सदन में ताली बजवाने के लिए ...*(व्यवधान)*...

श्री वी. हनुमंत राव : और आप क्या कर रहे हैं? आप भी तो वही कर रहे हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN):
Hanumantha Rao Ji, please listen to him. You can reply when your turn comes.

श्री प्रभात झा : सदन को यह जानकारी आश्चर्य होगा कि 99 परियोजनाओं में से 10 साल में अभी तक केवल 1 परियोजना पूरी हुई है। बिना बजट के बस बात उड़ा दो, हल्ला करवा लो, ताली बजवा लो। भारतीय रेल के साथ इतना क्रूर मज़ाक पूर्व के किसी मंत्री ने नहीं किया था। यू.पी.ए. सरकार के द्वारा पिछले 10 वर्षों के दौरान 60,000 करोड़ रुपये मूल्य की 99 नई परियोजनाएं स्वीकृत कर दी गईं, जिनमें से अब तक केवल एक पूरी हुई है। अब पिछले 30 वर्षों की कहानी आप सुन लीजिए। पिछले 30 वर्षों में 676 परियोजनाओं की घोषणा की गई, लेकिन उनमें से पूरी कितनी हुई? आधी भी नहीं हुई। उनमें से केवल 310 के करीब परियोजनाएं पूरी हुईं। आखिर यह क्या है? यह किसका मज़ाक है?

अभी मेरे एक भाई कह रहे थे किराया बढ़ा दिया गया। जब किराया बढ़ाया गया तो मैं चैनल्स पर देख रहा था, अखबार में पढ़ रहा था, तो सिवाय हमारे विरोधी राजनैतिक दलों के किसी ने भी इसका विरोध नहीं किया। जनता ने कहीं इसका विरोध नहीं किया। जब चैनल वाले जनता के पास जा करके माइक लगा रहे थे, तो जनता ने जवाब दिया कि आप हमें सुविधाएं दीजिए, किराया चाहे जितना भी बढ़ा लीजिए। आज सभी को सुविधा चाहिए, सुरक्षा चाहिए, समय पर गाड़ी चाहिए, जिसका आपने हरण कर लिया था और जिसको आपने बरबाद कर दिया था। परियोजनाओं के मामले में व्यावहारिकता का पूर्ण अभाव था, वे अव्यावहारिक थीं।

आपने लोक-लुभावन नारे दिए, घोषणाएं कीं, लेकिन उनको पूरा नहीं किया। आपके द्वारा जो किराया बढ़ाया गया था, हमने उसको सिर्फ रिलीज किया है और जनता को बता दिया है कि यह किराया पहले से ही बढ़ा हुआ था, जो केवल हमारे द्वारा लागू किया गया।

अगर भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाना है, तो ऐसे में बुलेट ट्रेन की चर्चा आई। उस दिन मैं लालू जी का वक्तव्य सुन रहा था, वे ज़ी चैनल पर कह रहे थे ये पी.पी.पी. क्या है? उनको प्रोपेगंडा चाहिए, चैनल पर उनको दिखना चाहिए, इसलिए उन्होंने कहा, ये पी.पी.पी. क्या है? अब अगर भारत का पूर्व रेल मंत्री ही उसको इतने बड़े मज़ाक में लेता है, वह ही अगर पी.पी.पी. का मतलब नहीं समझता, तो और कौन समझेगा? अगर आप ही भारतीय रेल का उत्थान नहीं चाहते हो, तो आखिर आप चाहते क्या हो? उन्होंने इसका मज़ाक उड़ाया।

श्री नरेन्द्र मोदी जी, जो भारत के प्रधान मंत्री हैं, उन्होंने आते ही कहा कि सबसे पहले बुलेट ट्रेन में चलवाऊंगा और उस ट्रेन की शुरुआत अहमदाबाद और मुम्बई के बीच होगी। इससे पहले आज तक यह काम क्यों नहीं किया गया था? अब उस पर बयान आने लगे कि इससे इतनी गाड़ियां चल सकती हैं, इस पर 60,000 करोड़ रुपये खर्च होंगे। आज अगर चीन, जापान, अमरीका, जर्मनी इत्यादि देश प्रगति के पथ पर हैं, विकास की धारा से जुड़े हुए हैं, तो उसमें बहुत बड़ा योगदान उनकी रेलवे का है, उनकी रेल की गति का है। 350 किलो मीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली उनकी ट्रेनें उन्हें उनके गंतव्य तक बहुत जल्दी पहुंचा देती हैं।

आज पहले के बजट को ज़रा देखिए। आप रेल में जाते हैं, तो आपको लगता है कि मैं अपने परिवार के पास जा रहा हूं, लेकिन वहां आपको गंदगी दिखे तो यात्रा करने से पहले ही आपका मन खराब हो जाएगा। जिस भाव से आप आगे चलने के लिए आए थे, आपका वह सारा मजा ही किरकिरा हो जाएगा। लेकिन हमारी सरकार ने, एन.डी.ए. गवर्नमेंट ने, नरेन्द्र मोदी जी

[श्री प्रभात झा]

की सरकार ने सबसे पहले क्या किया? उन्होंने सबसे पहले साफ-सफाई के लिए बजट के आबंटन में 40 फीसदी की वृद्धि की।

मैं सदन को बताना चाहूंगा, इसके पहले साफ-सफाई पर, आजादी के 67 सालों में इतनी वृद्धि कभी नहीं हुई। पहली बार साफ-सफाई के लिए हमने 40 फीसदी की वृद्धि की है। स्टेशंस पर साफ-सफाई बनाये रखने के लिए कॉरपस फंड की व्यवस्था की गई है। प्रमुख स्टेशंस पर फूड कोर्ट स्थापित करने की बात कही गई है। खान-पान सेवाओं की गुणवत्ता व स्वच्छता में सुधार लाने के उद्देश्य से प्रतिष्ठित ब्रांडों द्वारा तैयार किया हुआ भोजन उपलब्ध कराने की बात कही गई है।

रेलगाड़ियों में जैविक शौचालयों की बात भी की गई है। अभी एक चैनल ने दिखाया कि शौचालय के पानी के कैटरिंग में आटा गूंधा जा रहा था। अब बताइए, यात्रियों के साथ क्या-क्या किया गया? कौन चैक कर रहा था? क्या व्यवस्था है, क्या मॉनिटरिंग है? कोई व्यवस्था नहीं, लूट लो। अब तक लूट ही गया है। इसलिए, रेलगाड़ियों में जैविक शौचालयों की पर्याप्त संख्या में वृद्धि का प्रस्ताव हमारे रेल बजट में है। स्टेशंस और गाड़ियों में प्रायोगिक तौर पर पीने के पानी के लिए आर.ओ. की यूनिट लगाने का प्रस्ताव भी रखा गया है।

महोदय, इतना ही नहीं किया गया है। वर्ल्ड लेवल के स्टेशंस बनाने की बात पिछले समय दो बार हुई थी। एक 'विजन 2020' ममता जी द्वारा लाया गया था और लालू जी द्वारा 'वर्ल्ड फेम स्टेशंस' की बात की गई थी। अब 'वर्ल्ड फेम स्टेशन' तो मुझे कहीं नहीं दिखा। हम लोग दिल्ली का स्टेशन देखते हैं या मुम्बई का स्टेशन देखते हैं, लेकिन कहीं नहीं दिखा। लेकिन हां, हमारे रेल बजट में कहा गया है, व्यवस्था की गई है कि हम स्टेशंस को गोद देंगे। स्टेशन को गोद लेने और वहां पर बेहतर स्वच्छता और सफाई बनाए रखने के लिए प्रतिष्ठित और इच्छुक सरकारी संगठन, चैरिटेबिल संस्थाओं और कॉरपोरेट घरानों को प्रोत्साहित करने का व्यापक एवं दूरदर्शी कदम हमारे रेल बजट में उठाने की बात कही गई है।

मित्रो, हमारा घर, हमारा परिवार और हमारी संस्था एक वित्तीय अनुशासन से चलती है। अगर हमारे पास इकोनॉमी की डिसिप्लिन नहीं होगी, यदि हमारे बजट की डिसिप्लिन नहीं होगी, तो हम घर नहीं चला सकते। पिछले पन्द्रह-बीस वर्षों में रेल बजट में वित्तीय अनुशासन नाम की कोई चीज नहीं थी। इसलिए, हमारे रेल बजट में, एन.डी.ए. के रेल बजट में वित्तीय अनुशासन लाने के लिए भारतीय रेल निगम के माध्यम से बाजार से उधार को घटाकर 11790 करोड़ रुपये तक लाने का प्रस्ताव रख गया है। आपने तो 699 लिख दिया था, लेकिन हमारी सरकार ने तय किया कि उनमें से कौन सी परियोजनाएं प्राथमिकता की हैं। तो 30 योजनाएं जो पहली प्राथमिकता की थीं, उनको मंजूर करते हुए हमने कहा कि हम इस पर अपना बजट देंगे। समय पर इनकी प्रगति के लिए पर्याप्त आवंटन सुनिश्चित किया गया है। परियोजना के निष्पादन में होने वाली देरी और उससे बढ़ते लागत पर नियंत्रण के लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर 'परियोजना प्रबन्धन समूह' की स्थापना का भी प्रस्ताव रखा गया है। रेल इमारतों की छतों और भूमि का उपयोग कर पी.पी.पी. के माध्यम से मेगावाट सौर ऊर्जा के सृजन का भी प्रस्ताव रखा गया है।

इतनी बातें हमारे बजट में भी हैं। हमें बहुत सारे काम करने हैं। तो गलत संसाधन की बात

नहीं की गई है, हवाई फायर नहीं किया गया है, हवाबाजी नहीं की गई है। यू.पी.ए. सरकार द्वारा प्रस्तुत पूर्ववर्ती रेल बजट में संसाधन जुटाने की बात कही पर भी नहीं कही जाती थी, लेकिन हमने कहा है कि कोल कनेक्टिविटी से रेलों का यातायात बढ़ेगा और इससे लगभग 100 मिलियन टन की वृद्धि होगी तथा बिजलीघरों तक तेजी से कोयला भी पहुंचाया जा सकेगा। हमने स्टेशंस के सम्पूर्ण विकास के बारे में कहा है। पी.पी.पी. के माध्यम से नव विकसित एयरपोर्ट्स की तर्ज पर चिह्नित कुछ स्टेशंस का आधुनिकीकरण किया जाएगा और सुख साधनों की व्यवस्था कर उन्हें विकसित किया जाएगा। रेलवे लॉजिस्टिक एवं निजी निवेश लॉजिस्टिक्स को आधुनिक करने का प्रस्ताव है। यातायात के संचालन के मौजूदा पैटर्न में रेल प्रणाली में बहुत सी रेल गाड़ियां खाली भी चलती हैं, क्योंकि मौजूदा भाड़ा दरों में वापसी दिशा में यातायात प्राप्त नहीं होता है, इसलिए अतिरिक्त राजस्व जुटाने के लिए उचित कीमत निर्धारण पर इसे विकसित किया जाएगा।

इतना ही नहीं, हमने कहा कि हम रेल में चलते हैं, हमारी दो दिन की यात्रा है, तो सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी पहल भी की गई है। पांच वर्षों के अन्दर भारतीय रेल कार्यालय कागज रहित हो जाएंगे। हमारे रेल का सारा सिस्टम *without paper* चलेगा। इसके लिए हमने पांच वर्ष का समय मांगा है। भारतीय रेल की भूमि सम्पत्तियों की जी.आई.एस. मैपिंग का डिजाइनशन किया जाएगा। 25 लाख रुपये और उससे अधिक की लागत की खरीद के लिए ई-खरीद अनिवार्य कर दी गयी है। मतलब, कहीं घोटाला नहीं, कहीं कोई बात नहीं। आप आमने-सामने बात करिए, पारदर्शिता की बात करिए। अगर कोई टेंडरिंग है, तो ई-माध्यम से ई-खरीद होगी। उसको अनिवार्य कर दिया गया है। चालू परियोजना की स्थिति ऑनलाइन उपलब्ध का दी गई है। चीन के विकास का इतिहास पढ़िए, 11 हजार किलोमीटर में बुलेट ट्रेन चलती है और बुलेट ट्रेन के नाम पर हमारे यहां हल्ला शुरू हो गया। अभी पहली रेलगाड़ी आगरा और दिल्ली के बीच हाई स्पीड में चली। यह ट्रेन 160 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चली। यह एक प्रयोग किया गया और उसमें हम सफल हुए। हम रेल मंत्री जी को सदन के माध्यम से बधाई देना चाहते हैं कि आपका पहला प्रयोग सफल हुआ है।

इसमें स्टॉपेज की व्यवस्था समाप्त करने की बात कही गई। जहां चाहे रेल रुक गई, राजधानी हो, जन शताब्दी हो, संपूर्ण क्रांति हो, रुकनी नहीं चाहिए थी, लेकिन चुनाव आ रहे थे, वोट के चक्कर में यह हुआ। अब वोट के चक्कर में भारतीय रेल का समापन करने का अधिकार आपको किसने दिया? ऐसा नहीं होना चाहिए था और ऐसे रेलवे स्टेशनों को जो बिना किसी नीति, बिना किसी सिद्धांत से रेलवे की स्पीड पर रोक लगाते हैं, स्पीड ब्रेकर का काम करते हैं, उनको समाप्त करने का जो निर्णय लिया है, मैं उसके लिए रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

आप और आश्चर्य करेंगे चीन, जापान, जर्मनी, फ्रांस में जो रेलें चलती हैं, उनके प्रबंधन, संचालन आदि के लिए उन्होंने बहुत सारी व्यवस्थाएं बना कर रखी हैं। वे एक्सपेरिमेंट करते रहते हैं। भारत में रेलवे का कोई शोध संस्थान आज तक बना ही नहीं है। दिमाग ही नहीं है। साहब, हमारे यहां ट्रेन चलेगी, हां, आओ, जल्दी आओ, तुम्हारे यहां से चलेगी। जिसकी सत्ता है, उसकी ट्रेन ज्यादा चलेगी। हमारे रेल मंत्री जी ने बजट में इस बात का ध्यान रखा है कि कहां आज प्राथमिकता है और कहां रेलें देनी हैं। उन्होंने भी 58 रेलें नयी दी हैं, लेकिन जहां आवश्यकता है,

[श्री प्रभात झा]

वहां देने की बात हुई है। हमारी सरकार, एन.डी.ए. सरकार की रेलवे बजट में रेलवे विश्वविद्यालय बनाने की एक स्वागत योग्य घोषणा हुई है। मैं बधाई देना चाहता हूं कि इस विश्वविद्यालय के माध्यम से रेल की तकनीकी, शोध संस्थान आदि में प्रगति होगी। चीन में अब तक जितना विकास हुआ है, उसमें उन शोध संस्थानों का बहुत बड़ा महत्व है। हमारे यहां इस तरह का कोई विचार ही नहीं किया गया। हम नई तकनीकी का इस्तेमाल करेंगे। तकनीकी की दौड़ में हम बहुत पिछड़े हुए हैं। आज भी नैरो गेज पर गाड़ियां चलती हैं, वहाँ ब्रॉड गेज नहीं बन पाई है। इसके लिए अनेक जगह आंदोलन होते हैं, इसलिए आज हमें ब्रॉड गेज पर तेजी से चलने वाली गाड़ियों को दौड़ाना पड़ेगा। इसके लिए प्रतिबद्धता जताई गई है। उदाहरण के लिए हर वर्ष उत्तर भारत के बड़े इलाके में ट्रेनों पर कोहरे के असर से काम करने की बात आती है, यह समस्या रेलवे को घाटे की तरफ ले जाती है। पिछले तीन साल में रेलवे को लगभग एक लाख करोड़ रुपए का घाटा हुआ है। यह कोहरे के कारण गाड़ी लेट होने के कारण हुआ है। उसको ठीक करने की आवश्यकता है। अभी तक हमारे यहां यानी पूर्वोत्तर राज्यों की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। पहली बार इस रेल बजट में पूर्वोत्तर राज्यों पर ध्यान दिया गया है। विशेषकर इस तरफ का जो पूर्वोत्तर हिस्सा है, वहां दशकों से रेल संपर्क टूट गया। यह हिस्सा दशकों से रेल संपर्क से कटा हुआ है, क्योंकि इसके लिए प्रयास ही नहीं हुआ। जो भी वहां चुन कर आता है, या तो वह बोलता नहीं है और अगर वह बोलता है, तो उनकी कोई सुनता नहीं है। यहां रेल बजट में क्या होता है? कौन प्रभावी है? देश के प्रधान मंत्री ने इन सारी बातों को खत्म किया कि कोई प्रभावी नहीं, यात्री प्रभावी है। यात्री सबसे ज्यादा प्रभावी है। जहां आवश्यकता पहले है, वहां ट्रेन चलेगी, किसी के अनुमोदन से, किसी की पैरवी से कोई रेलगाड़ी नहीं चलेगी। यह जो आपने काम का आधार बनाया, इसके लिए आप बहुत बधाई के पात्र हैं। देश को तब बहुत खुशी होगी, जब दिल्ली से एक हजार किलोमीटर की दूरी पर स्थित अहमदाबाद और पटना के बीच की दूरी पांच घंटे से भी कम समय में पूरी हो सकेगी। समय की कीमत होती है और इस बजट में समय को सबसे बड़ा महत्व दिया है। जहां हम सात घंटे में पहुंचते हैं, यदि वहां हम ढाई घंटे में पहुंचते हैं, तो हमारा समय बचेगा और इस समय को देखना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIPPAN): Mr. Jha, your party has seven speakers.

श्री प्रभात झा : सर, कोई रेल बजट कैसा होता है, अच्छा होता है या बुरा होता है, उसका एक पैमाना अखबार हुआ करता है। जिस दिन रेल बजट आया था, उसके दूसरे दिन हमने अखबार की हेडलाइन्स पढ़ी और उन अखबार की हेडलाइन्स में 'जनसत्ता' ने लिखा था, 'आधुनिकता और रफ्तार पर चलने वाला रेल बजट', 'नवभारत टाइम्स' ने लिखा था, 'मोदी की मॉडर्न एक्सप्रेस', 'राष्ट्रीय सहारा' ने लिखा था, 'एफ.डी.आई. से मिलेगी गति और सुविधा', 'दैनिक जागरण' ने लिखा था, 'मोदी की सुपर एक्सप्रेस', 'पंजाब केसरी' ने लिखा था, 'बुलेट होगी गौड़ा की रेलगाड़ी', 'अमर उजाला' ने लिखा था, 'बुलेट ट्रैक पर मोदी रेल', 'नेशनल दुनिया' ने लिखा था, 'रेल बजट में सुरक्षा, सुविधा, स्पीड पर जोर', 'नया इंडिया' ने लिखा था, 'गौड़ा ने चलायी तोहफों की रेल' इसी तरह बहुत सारे अखबारों की हेडलाइन्स को मैं पढ़ सकता

हूं। इससे भी विपक्ष के लोगों को समझाना चाहिए, बुराई के लिए बुराई करना, यह आवश्यक नहीं है। आप ठीक बुराई करिए, आप रेल बजट की खूब बुराई करिए, रेल बजट रेल प्रणाली को सुधारना चाहता है। लेकिन बजट पर चर्चा में पॉजिटिवनेस होनी चाहिए, सकारात्मक विरोध होना चाहिए। दिक्कत यह है कि रानीतिक विरोध में हम जलते रहते हैं और सकारात्मक विरोध करने की हमारी आदत नहीं बनी है। कोई भी हो, सदन में सकारात्मक विरोध होना चाहिए। ये हैड लाइंस इस बात की गवाह हैं कि भारतीय रेल का वर्षों बाद जो बजट प्रस्तुत किया गया है वह आम नागरिक का है और आम नागरिक का यह बजट हम सब के काम आया है। आखिरी बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जो इस बजट में कहा था, उसमें सारी बात आ जाती है। उन्होंने कहा था कि संसद में रेल बजट पेश होने के बाद यह बजट इक्कीसवीं सदी का बजट है, यह बजट देश की जनता के विकास को विश्वास देगा। प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने कहा कि यह बजट पारदर्शिता और एकता को बढ़ावा देने वाला बजट है। आजादी के बाद रेलवे का विकास नहीं हुआ और इस तरफ गंभीरता से ध्यान नहीं दिया गया। यह देश की जनता कहती है और उन्होंने कहा कि अगर हमने इस पर गंभीरता और ईमानदारी से ध्यान दिया होता तो आज देश की बात ही कुछ और होती, प्रगति और विकास का इतिहास कुछ और होता। देर-आयद-दुरुस्त आयद। यह बजट पहले हुई गलतियों को दूर कर हमें विकास के पथ पर आगे ले जाएगा। मोदी जी ने कहा कि पहले बजट टुकड़ों में पेश होता था और पहली बार सदानन्द जी ने और मनोज जी ने यह बजट एक समग्रता में पेश किया है यह बजट पूरे देश के लिए है। इसमें सभी क्षेत्रों पर बराबर ध्यान दिया गया है। पहले बजट किसी एक क्षेत्र के लिए होता था, लेकिन इस बार ऐसा नहीं है, हर क्षेत्र पर ध्यान देकर रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। मित्रों, काम बहुत करना है। 60 महीने मांगे हैं देश से नरेन्द्र मोदी जी ने। अभी दो महीने पूरे होने को आए और यह रेल बजट इस बात का गवाह है कि प्रगति के पथ पर भारत को ले जाने के लिए, विश्व की पहली कतार में खड़ा करने के लिए आने वाले चार रेल बजट महत्वपूर्ण होंगे। अब यह कहा गया कि जब ये चले जाएंगे तब बुलेट चलेगी। नरेन्द्र मोदी जी प्रधान मंत्री हैं, 5 साल के लिए हैं, उनका एक-एक बजट हमको दस साल तक रखेगा और एक नहीं अनेक बुलेट ट्रेन भारत की पटरियों पर दौड़ाने की सामर्थ्य हम रखते हैं। दौड़ाएंगे। यह एक बजट प्रस्तुत करने का मामला नहीं है। लेकिन हमारी नीयत पर कोई शक नहीं कर सकता। हम नीयत से साफ हैं। हमने पैरवी के आधार पर बजट प्रस्तुत नहीं किया। हमारे बजट में भारत की सवा सौ करोड़ जनता है। हमने बजट में यात्रियों की ओर ध्यान दिया है। इसलिए जिस ईमानदारी से यह बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं इसका समर्थन करते हुए माननीय सदानन्द गौड़ा जी और मनोज जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you. The Leader of the Opposition would speak tomorrow. Therefore, I am calling Shri Rajeev Shukla.

श्री राजीव शुक्ल (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर चर्चा शुरू हुई है एक हफ्ते के अंतराल के बाद। माननीय रेल मंत्री जी लगातार एक हफ्ते तक सदन में आते रहे, बेचारे बैठे मुस्कराते रहे और उनको अवसर नहीं मिला, उनके अपने साथियों की वजह से। लेकिन आज चर्चा शुरू हुई, तो इस पर हम सब लोगों को रोशनी डालनी होगी। सदानन्द गौड़ा जी, सज्जन

[श्री राजीव शुक्ल]

व्यक्ति हैं लेकिन इनके साथ ऐसा हो जाता है कि इनकी शुरुआत ही गड़बड़ हो जाती है। जब बेचारे आते हैं तो आते ही इनको रेल का किराया बढ़ाना पड़ता है। वह भी कोई छोटा-मोटा किराया नहीं बढ़ाना पड़ता, साढ़े चौदह प्रतिशत किराया बढ़ाना पड़ रहा है और माल भाड़ा भी बढ़ाना पड़ रहा है। कारण बताते हैं कि पुरानी सरकारी का प्रस्ताव था। पुरानी सरकार ने तो उसे लागू नहीं किया, कुछ सोच-समझकर लागू नहीं किया होगा। पुरानी सरकार ने साल भर पहले भी जितनी जरूरत थी, उतना ही पवन बंसल जी ने बढ़ाया था। उसके दो साल पहले भी क्या चुनाव थे? पिछले दस साल से सत्ता में हम थे, पहले साल, दूसरे साल, तीसरे साल, चौथे साल में क्या चुनाव थे? लेकिन एक बार भी किराया नहीं बढ़ाया गया। ...**(व्यवधान)**... विजय जी, आप वैसे ही त्रस्त हैं। आप तो उसमें बेवजह डिफेंड कर रहे हैं, आप तो हमारे साथ बोलिए न। आप क्यों इसमें बार-बार परेशान हो रहे हैं। उन्हें साढ़े 14 परसेंट किराया बढ़ाना पड़ा और माल-भाड़ा भी बढ़ाना पड़ा। मान्यवर, आज स्थिति यह है कि 94-95 परसेंट ऑपरेशनल एक्सपेंडिचर हो चुका है। मैं उन सब की वजहों पर नहीं जाना चाहता हूँ, लेकिन जब माधव राव सिंधिया जी रेल मंत्री थे, तब यह तकरीबन 74 परसेंट था। तब आपको रेलवे के मॉडर्नाइजेशन के लिए 26 परसेंट का मार्जिन मिलता था। आप नई स्कीम्स लागू करने के लिए 26 परसेंट तक एक्सपेंडिचर कर सकते थे। आपको याद होगा, उसी समय शताब्दी ट्रेन और तरह-तरह की तमाम योजनाएं लागू की गई थीं, लेकिन आज मुझे नहीं लगता कि शताब्दी के बाद कोई मशहूर ट्रेन चली हो जिसके बारे में लोग बात कर सकें। वह कंसेप्ट आया ही नहीं। अब उसमें मुश्किल से 5 परसेंट जो बचता है, मुझे समझ नहीं आ रहा है कि उस 5 परसेंट में बुलेट ट्रेन कैसी चलेगी? यह दिवा स्वप्न है और अगर आपने बलेट ट्रेन चलाई भी तो उसके लिए बाहर से धन की व्यवस्था करनी पड़ेगी।

श्री प्रभात झा : यह सरकार कैसे आ गयी, यह भी आपको दिवा स्वप्न लग रहा था।

श्री राजीव शुक्ल : झा साहब, सरकार का आना तो आपको भी मुश्किल लग रहा था। सरकार तो शिवराज सिंह भी मध्य प्रदेश में ले आए। आपके विरोध के बावजूद ले आए। सरकारें तो आती-जाती रहती हैं। सरकार के आने-जाने से क्या फर्क पड़ता है? यह तो लोकतंत्र है और लोकतंत्र में तो कभी आप इधर तो हम उधर बैठते हैं। यह तो अलग बात है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि वे बुलेट ट्रेन के लिए धन कहां से जुटाएंगे? अगर वे कहते हैं कि हम पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप से लाएंगे, तो मैं देश का योजना मंत्री रहा हूँ और मैंने योजना आयोग में बैठकर देखा है कि पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के ज्यादातर प्रोजेक्ट्स बहुत मुश्किल में फंसे हुए हैं। तो मैं जानना चाहूंगा कि वह पी.पी.पी. मॉडल में कहां, किसके साथ मिलकर बना रहे हैं? दूसरे इस बुलेट ट्रेन पर कितना एक्सपेंडिचर आएगा? फिर बुलेट ट्रेन सिर्फ एक रूट पर पॉयलेट के रूप में चलेगी या वे कब तक देश में 10 जगहों से बुलेट ट्रेन चला पाएंगे? पहली चीज तो यह कि बुलेट ट्रेन का खर्च कहां से आएगा, नंबर दो वह सिर्फ पॉयलेट प्रोजेक्ट के रूप में अहमदाबाद तक चलकर रह जाएगी या वह देश के बाकी हिस्सों को भी मिलेगी? मैं एक और बात जानना चाहूंगा कि इस ट्रेन की यात्रा पर कितना खर्च आएगा? कुछ अखबारों ने इस बारे में लिखा है कि बुलेट ट्रेन का किराया हवाई जहाज के बराबर होगा। अब निचले वर्ग को तो छोड़ ही दीजिए, मध्यम व उच्च मध्यम वर्ग तक के लिए उसका खर्च दे पाना मुश्किल होगा। ठीक है, पैसे वाले लोग उसमें चल पाएंगे, यह अच्छी बात है, मुझे उस में कोई एतराज नहीं है। अगर देश में कोई सुविधा आती है, तो जो उसका उपयोग करना चाहे करे, लेकिन यह सुविधा क्या आम आदमी को मुहैया हो जाएगी या नहीं, इस बात को जानना बहुत जरूरी है। तो आप 94-95 परसेंट ऑपरेशन एक्सपेंसेज को नीचे कैसे ले जा पाएंगे? इसका मंत्री जी ने क्या तरीका निकाला है?

महोदय, यह बात बहुत समय से चल रही है कि रेलवे के पास बहुत प्रॉपर्टी है। इस तरह का संकेत भी आ रहा है कि उसके जरिए भी धन जुटाने की सरकार योजना है। मैं जानना चाहूंगा कि वह किस तरह से हो पाएगा क्योंकि सरकारी संपत्ति और सरकारी धन को बाहर बेचना इतना आसान नहीं है। इस पर सब की निगाहें लगी हुई हैं और आपने जो देश को “बिना घोटाले के हर चीज को घोटाला बना देना” वाला मॉडल दिखाया है, उसे हमने भी सीख लिया है। हम भी कड़ी निगाह रखेंगे कि आप क्या कर रहे हैं, किस तरफ आपका रुख है। हम वह भी देखेंगे कि आप किस तरह से उसकी प्रक्रिया अपनाते हैं। इसमें कोई शक नहीं है कि रेलवे के पास बहुत प्रॉपर्टी है जिसका बेस्ट यूटिलाइजेशन किया जाता है। मुझे एक बात याद है कि जब लीडर ऑफ द हाउस, जब लीडर ऑफ अपोजीशन थे तो उस समय उन्होंने ममता बनर्जी के बजट की बहुत आलोचना की थी। उसकी आलोचना के दौरान उन्होंने कहा था कि रेलवे पर खर्च कर रही हैं। *She has brought a budget in which she is spending money on everything other than Railways.* वह स्कूल भी खोल रही हैं, अस्पताल भी बना रही हैं, ऐसा कह के उन्होंने उसे काफी *ridicule* किया था। इस बजट में भी हम तमाम ऐसी चीजें देख रहे हैं, जो रेलवे से बिल्कुल अलग हैं। आप उनको कितनी प्राथमिकता दे रहे हैं? क्या उस धन को डायवर्ट नहीं किया जा सकता? क्या उसके जरिए ऑपरेशनल एक्सपेंसेज नीचे नहीं लाए जा सकते हैं? अगर वे नीचे आए, तो रेलवे का काम काफी बढ़ाया जा सकता है। कल मैं बाहर गया था, मैंने रेलवे स्टेशन पर जो देखा, माननीय मंत्री जी आपके ध्यान देने की चीज है। आप बहुत अच्छे आदमी हैं, मुस्कराते रहते हैं, इसलिए रेलवे अधिकारी भी आपको लाइटली ले रहे हैं, कम से कम 70 परसेंट ट्रेन लेट थीं, चॉक से बोर्ड पर लिखा हुआ था। यह जो पंकचुएल्टी की बात है, इस पर आप ध्यान दीजिए। रेलवे की पंकचुएल्टी गड़बड़ हो गई है, जो मंटेन की जानी चाहिए। मैं नहीं कहता कि यूरोप की तरह 11 बज कर 30 सेकेंड पर ट्रेन आएगी, तो 11 बजकर 30 सेकेंड पर आए, न आए, लेकिन 11 बजे की जगह साढ़े 11 बजे तो आ जाए, सवा 11 बजे तो आ जाए। इतना आप कम से कम कर दीजिए। इस पंकचुएल्टी पर भी आपको डंडा चलाने की जरूरत है और बहुत सख्ती से चलाने की जरूरत है।

उपसभापति जी, माल भाड़ा जो है, वह हमारे लिए बहुत इम्पोर्टेंट चीज है। माल भाड़े के रास्ते में जो सबसे मुश्किल चीजें आती हैं, वे हैं ट्रेक्स और लोडिंग फैसिलिटीज। लोडिंग फैसिलिटीज के लिए देश में कुछ प्लेटफॉर्म ऐसे हैं, जिनका विस्तारीकरण किया गया था, क्योंकि एक बार में ट्रेन पूरी की पूरी लोड होनी चाहिए। कई प्लेटफॉर्म पर तो सुविधा दी गई कि एक दिन में आप करीब छह से आठ घंटे में एक ट्रेन को लोड कर सकते हैं, अगर ट्रेन पूरी प्लेटफॉर्म में रहे, यानी प्लेटफॉर्म इतना बड़ा हो। इससे आपका टाइम बचता है, वरना आपको दो किशतों में ट्रेन को लोड करना पड़ता है। उसकी वजह से काफी टाइम जाया होता है। तो यह फैसिलिटी, प्लेटफॉर्म बढ़ाकर, आप कहां-कहां दे रहे हैं, ताकि लोडिंग फैसिलिटी को आप बढ़ा सकें? दूसरा, जो कोचेज का साइज है, हमारे यहां तमाम कोचेज का साइज अभी भी आधा है। अगर हम इन कोचेज की गहराई बढ़ा दें, उनको ऊपर कर दें, तो लोडिंग क्षमता बढ़ेगी। रेलवे में यह मॉडल पिछले पांच-सात साल से लागू हुआ था। जो अभी चल रहा है कि तमाम जगहों पर जो नए कोचेज हैं, उनकी गहराई बढ़ाकर उनमें ज्यादा माल भेजा जा सके। जब कोचेज ज्यादा माल ले जा सकेंगे, तो फिर आपका खर्चा भी बचेगा और ज्यादा से ज्यादा गुड्ज को आप बाहर भेज सकेंगे। तो जो नए कोचेज आप बनाएंगे, उनकी गहराई कितनी होगी? उससे उनमें माल कैरीइंग कैपेसिटी कितनी बढ़ा सकेंगे? कब तक इसे करेंगे? इस तरफ भी रोशनी डालें, क्योंकि यह बहुत जरूरी है।

[श्री राजीव शुक्ल]

उपसभाध्यक्ष जी, पैसेंजर्स के प्वाइंट ऑफ व्यू से मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे का खाना बहुत ही खराब है। इस एक ही मामले में पूरी राष्ट्रीय एकता नजर आती है, क्योंकि कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक सभी रेलवे स्टेशन्स पर आपको घटिया खाना और घटिया चाय मिलेगी, उसके स्वाद में कोई अंतर नहीं होता। इसे आप हर जगह उठाकर देख लीजिए, आपको एक की स्वाद मिलेगा। तो इस मामले को भी आप थोड़ा सा देखिए। आपने फूड कोर्ट्स की बात जरूर कही है, लेकिन फूड कोर्ट्स का वही पैसेंजर्स फायदा उठा सकते हैं, जिनकी ट्रेन्स लेट हो या जो पहले स्टेशन्स पहुंच जाएं। वे लोग तो वहां जाकर बैठ कर खा सकते हैं, या फिर जो उनके साथ छोड़ने आते हैं, क्योंकि हमारे यहां प्रचलन है कि दो जाने वाले होते हैं तो पांच छोड़ने आते हैं, तो वे सात लोग फूड कोर्ट्स में जाकर बैठकर खा सकते हैं, लेकिन जो प्लेटफार्म पर गाड़ी के डिब्बे में बैठे हैं, उनके लिए क्या है? अगर गाड़ी स्टेशन पर पांच मिनट के लिए रुकती है, तो गाड़ी का पैसेंजर उठकर बाहर जो ठेले वाला होता है या खोमचे वाला होता है, उससे वह सामान लेता है, जो सबसे गड़बड़ होता है। क्या आप ऐसी प्रथा बंद करेंगे? आज्ञाद साहब उनको क्या बोलते हैं, जो ये ठेले पर खाना वगैरह रखकर बेचते हैं, रेलवे में उनके लिए कोई टेक्नीकल वर्ड होता है। मंत्री जी, आप उन लोगों के खाने को इम्पूव कराइए, भले ही उनकी कीमत थोड़ी बढ़ा दें। जो लोग डिब्बे में बैठे रहते हैं, वे जल्दी से उतरकर उनसे सामान ले सकते हैं। रेलवे का पानी, जिसकी बात उस दिन बात कही गई, बिल्कुल सही बात है कि रेलवे के खाने की क्वालिटी पर भी आपको ध्यान देना पड़ेगा कि रेलवे मील की क्वालिटी कैसी है? ट्रेन के अंदर जो मिलने वाला खाना है, मैंने सुना है कि वहां खाना जिस पानी से बनाया जाता है, वह पानी वहीं के नल से लेकर इस्तेमाल किया जाता है और कंटेमिनेटेड वाटर होता है। जो गर्म खाना है, उससे तो बैक्टेरिया से बच जाएंगे, लेकिन जो ठंडा खाना होता है वह तमाम यात्रियों को हण्ड्रेड परसेंट फूड पॉयजनिंग कर देगा। इसलिए रेलवे के अंदर जो पैंट्री सर्विस है, उनमें खाना किस पानी से बनता है, इस ओर भी आपको ध्यान देने की जरूरत है।

अब मैं आपकी मदद भी करूंगा, क्योंकि ऐसा तो नहीं है कि इस रेलवे बजट की आलोचना करने से हम सत्ता में आ जाएंगे। आप तो पांच साल के लिए आए हैं, इसलिए हमें कुछ पॉजिटिव सजेशन्स भी देने चाहिए। अभी जो वैगन के बारे में या दूसरे सजेशन्स दिए हैं, इसके अलावा आपके पास रेवेन्यू का बहुत बड़ा जरिया है, जिसका आप इस्तेमाल कर सकते हैं, उसका फायदा ले सकते हैं। आजकल एडवर्टाइजिंग का युग है और आपके पास रेलवे में इतनी ट्रेन्स हैं और सभी के डिब्बे बाहर से खाली होते हैं। आप एक पूरा डिपार्टमेंट खोल कर उन डिब्बों का इस्तेमाल कर सकते हैं। इस देश में जब लोग होर्डिंग पर अरबों रुपए खर्च करते हैं, तो रेलवे से बढ़िया कोई होर्डिंग नहीं होती है। अगर रेलवे का आप इस ढंग से इस्तेमाल करेंगे, जैसे कई जगहों पर, लोकल ट्रेनों में आप इस चीज का इस्तेमाल कर रहे हैं, जैसे दिल्ली में, मुम्बई में, लेकिन अगर उसी चीज को आप ऑल इंडिया लेबल पर करें, तो काफी पैसा एडवर्टाइजिंग के जरिए आप रेलवे में कलेक्ट कर सकते हैं। यह आपका एक अच्छा रेवेन्यू मॉडल हो सकता है।

महोदय, कई जगह आपको शटल सर्विस चलाने की जरूरत है। वह शटल सर्विस चलाकर भी आप काफी पैसा कमा सकते हैं, जैसे यहां से किसी को वृंदावन जाना हो, तो उसके लिए बहुत मुश्किल है कि वह ट्रेन से वृंदावन नहीं जा सकता। उसको हमेशा रोड से मथुरा-वृंदावन

जाना पड़ेगा। आप इस प्रकार के छोटे-छोटे रूट आइडेंटिफाई कीजिए, जैसे चेन्नई-तिरुपति है। अगर आप एक-एक घंटे पर चेन्नई-तिरुपति के लिए सुपरफास्ट ट्रेन चलाएं, जो सवा घंटे में पहुंचा दे, तो चेन्नई से कोई बाय रोड नहीं जाएगा, सब उसी ट्रेन में बैठेंगे और वहां होकर आ जाएंगे। तो चेन्नई-तिरुपति हुआ, जयपुर-अजमेर हुआ, यहां से मथुरा या वृंदावन हुआ। वृंदावन के प्लेटफॉर्म को आप थोड़ा सा ठीक करा सकते हैं। अगर दिल्ली-वृंदावन एक-एक घंटे की शटल ट्रेन चले, तो बहुत लोग उससे जाना पसंद करेंगे। इसी तरह से तमाम ऐसे महत्वपूर्ण स्थान हैं, जहां ऐसी छोटी शटल ट्रेनों का आप कितना भी किराया रखें, लोग देने के लिए तैयार होंगे। इस सबसे आपका रेवेन्यू जनरेट हो सकता है। मेरे और भी सुझाव हैं, लेकिन वे सुझाव मैं आपको लिखकर भेज दूंगा। अभी, क्योंकि अचानक आदेश हुआ कि तुरंत बोलो, तो मुझे एक मिनट के नोटिस पर बोलना पड़ रहा है। इसलिए जितना मुझे याद था, मैंने बोल दिया, बाकी सारे सुझाव आपको बाद में भिजवा दूंगा, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अवतार सिंह करीमपुरी (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। खास तौर से मैं अपनी पार्टी की नेता, आदरणीय बहन कुमारी मायावती जी का तहेदिल से शुक्रिया अदा करता हूं, जिन्होंने मुझे इस महत्वपूर्ण सब्जेक्ट पर अपनी पार्टी की तरफ से बोलने का मौका दिया।

महोदय, रेल, देश का सबसे बड़ा यातायात का साधन है। हम सब जानते हैं कि करीब 2.3 करोड़ यात्री प्रतिदिन इसके माध्यम से सफर करते हैं, यात्रा करते हैं, और करीब पौने 3 मिलियन टन माल की ढुलाई इससे होती है। इसकी इम्पोर्टेंस को समझते हुए 1924 में रेल के लिए अलग से बजट बनाने का प्रावधान शुरू हुआ, ताकि इसकी जो अहमियत है, संजीदगी है, गंभीरता है और जो इसका ऑब्जेक्टिव है, उसको पूरा किया जाए और देश की तरक्की में, देश की उन्नति में इसका महत्वपूर्ण योगदान हो सके। महोदय, नई सरकार आई है और नई सरकार के, नए रेलवे मिनिस्टर का यह पहला रेल बजट है, इसके लिए हम उनको बधाई देते हैं। महोदय, इस रेल बजट को हमने और देश की जनता ने भी देखा है। गंभीरता से इसका अध्ययन भी किया है कि पिछली सरकार के बजट में और इस सरकार के बजट में अंतर क्या है। देखने से पता चलता है कि दोनों सरकारों का बजट एक जैसा ही है। एक परंपरा सी निभाई है और इसमें कुछ बहुत ज्यादा नजर नहीं आ रहा है। महोदय, जब एन.डी.ए. की सरकार बनी, हमारे नए प्रधान मंत्री, आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी की लीडरशिप में, तो देश की जनता को बहुत उम्मीदें थीं। जनता यह सोच रही थी कि आजादी के बाद जो आज तक हमारी तकदीर नहीं बदली शायद एक मौका मिलेगा, उस तकदीर को देश की तस्वीर को बदलने का। जब आपने यह बजट पेश किया तो लोगों को जो सपने दिखाए गए थे, वे सब सपने आपके इस बजट के पेश करने के बाद चकनाचूर हो गए, उसमें कुछ भी नया नजर नहीं आया। जो नजर आया, वह यह था कि देश का रेलवे का जो ढांचा अंग्रेज तैयार करके देकर गए थे, आजादी के बाद हम कोई बहुत ज्यादा आगे प्रगति उसमें नहीं कर पाए। अभी भी यहां बार-बार चाइना की चर्चा होती है कि चाइना ने इतने हजार किलोमीटर तक बुलेट ट्रेन चला दी और वह हमारे बॉर्डर तक ट्रेन लाने में लगा हुआ है, लेकिन हम अंग्रेजों द्वारा बनाए गए उस ढांचे की भी मरम्मत नहीं कर पाए हैं, जो वे हमारे लिए बनाकर छोड़ गए। आप बार-बार बता रहे हैं कि रेलवे की लाइनों की हालत बड़ी जर्जर हो चुकी है। वर्ष 2014-15 के बजट में जो आंकड़े आपने बताए हैं, उसमें बताया है कि 1,64,374 करोड़ का आपने

[श्री अवतार सिंह करीमपुरी]

प्रपोजल रखा है। आपने यह भी बताया कि 1,49,176 करोड़ का एक्सपेंडिचर है, जो होना है। आपके पास करीब 15,198 करोड़ रुपए का सरप्लस है। आगे की जो योजनाएं आपने बनानी हैं, उनके लिए तकरीबन 15 हजार करोड़ रुपए आपके पास मौजूद हैं। अब सोचने की बात यह है कि बजट में आपने जो बहुत बड़े-बड़े सपने दिखाए हैं, उनको आप 15 हजार करोड़ से कैसे पूरा करेंगे? सबसे पहले हमारे सामने जो सवाल है, वह यह है कि जो हमारी बेसिक नीड़्स हैं, जो जरूरतें हैं, जब हम उन जरूरतों को पूरा कर लें, तब हमें और आगे बढ़ने के बारे में सोचना चाहिए। पहला सवाल सेफ्टी का है। हमारे देश में रेलवे में सबसे पहले यह प्रावधान करने की जरूरत है कि हमारी जो ट्रेनें चलें, वे सुरक्षित चलें। जो यात्री जर्नी करें, वे अपने डेस्टिनेशन पर सेफ पहुंचें। हमारे पास जो आंकड़े हैं, अगर हम ज्यादा पीछे की तरफ न भी जाएं, पिछले पांच साल का अगर हम टोटल करें तो इन पांच सालों में 735 एक्सीडेंट्स रेलवे के हुए हैं। अगर हम इसका एवरेज निकालें, तो यह सामने आता है कि रेलवे डिपार्टमेंट में हर पांचवें दिन एक एक्सीडेंट हो रहा है और करीब 1500 लोग मरे हैं तथा 2500 के करीब घायल हुए हैं। यह सेफ्टी का जो सेगमेंट है, यह रेल डिपार्टमेंट के लिए और देश के लिए बहुत चिंता का विषय है। इससे हम कैसे उबर पाएंगे क्योंकि पिछले पांच साल में 32,000 लाख का आर्थिक नुकसान हमें इससे हुआ है और 5,663 लाख का रेलवे पथ नुकसान हुआ है। इससे हम कैसे उबर पाएंगे? यह सबसे बड़ा सवाल हमारे सामने है और नए रेल मंत्री साहब के सामने यह एक बड़ा चैलेंज भी है कि इसको चैलेंज के तौर पर स्वीकार करके हम इससे रेलवे को कैसे उबार सकें, कैसे निकाल सकें क्योंकि अगर हम सारी नाकामियों को यू.पी.ए. के ऊपर डाल देंगे और पिछले तीस साल की चर्चा करके, कि तीस साल में रेलवे का सत्यानाश हुआ है....। उसमें छह साल भारतीय जनता पार्टी भी रही, उसको भूल जाते हैं। इस बरबादी में आपका भी योगदान रहा है। इसलिए हमें एक-दूसरे पर नुक्ताचीनी करने के बजाय संजीदगी से सोचना है कि ऐसी बुरी परिस्थितियों से इस डिपार्टमेंट को कैसे बाहर निकालें। रेलवे में जो 40 प्रतिशत दुर्घटनाएं हो रही हैं, वे रेलवे फाटक पर चौकीदार नहीं होने के कारण हो रही हैं। इसके लिए कितना बजट चाहिए, इसे आप कैलकुलेट कर सकते हैं। अगर आप रेलवे फाटकों पर चौकीदार प्रोवाइड कर दें, तो 40 प्रतिशत तक दुर्घटनाओं को कंट्रोल कर सकते हैं और यह बड़ी उपलब्धि हो सकती है। जो 735 दुर्घटनाएं हुई हैं, उनमें 291 दुर्घटनाएं रेलवे कर्मचारियों की भूल के कारण हुई हैं। हमें रेलवे के स्टाफ को बदलती हुई परिस्थितियों के मुताबिक एजुकेट करने की जरूरत है, उनको लेटेस्ट इक्विपमेंट्स यूज करने के लिए मोटिवेट करने की जरूरत है, उनके अंदर स्किल क्रिएट करने की जरूरत है। अभी हमने देखा, आपने इसे बड़ा सेलिब्रेट किया, जम्मू से कटरा के लिए प्रधान मंत्री एक ट्रेन शुरू करके आए हैं, लेकिन कुछ दिनों के बाद वह ट्रेन सुरंग में फंस गई। अब आप कहेंगे कि सुरंग में तो यू.पी.ए. के कारण फंसी है और उद्घाटन हमारे कारण हुआ है। इसके लिए रिस्पॉसिबिलिटी तो दोनों को लेनी पड़ेगी। फरीद साहब ने कहा,

"फरीदा जे तू अकलि लतीफु काले लिखु न लेख॥

आपनड़े गिरीवान महि सिरु नीवा करि देखु॥"

जनता ने आपको कुछ करने का मौका दिया है। इन्होंने काले लेख लिखे हैं और आप भी काले लेख लिखेंगे, तो अंतर क्या होगा? आप जिम्मेदारियों को एक दूसरे के ऊपर न डालें। सेलिब्रेट आप करें और सफोकेशन इनको हो, तो इसके बारे में सोचना पड़ेगा। अभी आपकी एक

5.00 P.M.

ट्रेन आ रही थी, उसे आनंद विहार स्टेशन पर जाना था, वह नई दिल्ली स्टेशन पर पहुंच गई। यह तो अच्छा हुआ कि उस वक्त और कोई ट्रेन उस ट्रैक पर नहीं थी अन्यथा कोई बड़ा हादसा हो सकता था सेफ्टी के इश्यू पर हमारा आपको सजेशन है कि इस पर बहुत ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।

आपने यह बताया कि हम दुनिया के बराबर अपनी ट्रेन को ले जायेंगे। आपकी इस सोच का हम सब स्वागत करते हैं, लेकिन पंजाबी में एक कहावत है, इसको आप शायद हिन्दी में भी समझ जाएं कि 'पल्ले नहीं धेला, करदी मेला-मेला' अब मैं इसका हिन्दी में तर्जुमा करके बताता हूं कि जेब में पैसा नहीं है, पॉकेट में एक भी पैसा नहीं है और कह रही है कि मैंने मेले को जाना है, मेले को जाना है। आपकी पाकेट में क्या है? आपकी पाकेट में तो 15 हजार करोड़ रुपये हैं।

रेल मंत्री (श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा) : उन्होंने पूरा खाली किया।

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : इन्होंने खाली किया। यही तो मैं कह रहा हूं कि खजाना खाली करने में छह साल का योगदान आपका भी है। लेकिन 'पल्ले नहीं धेला', जेब में एक नया पैसा नहीं है और मेले में जाने की तैयारी है। बुलेट ट्रेन चलानी है, 60 हजार करोड़ रुपये का प्रपोजल है और दुनिया को दिखाना है कि मुल्क बहुत मजबूत हो गया है, लेकिन पॉकेट में 15 हजार करोड़ रुपया है, आप इतना पैसा कहां से लाओगे, कैसे आयेगा?

आप यात्री किराया बढ़ाकर जनता से तो ले ही रहे हैं, लेकिन आपके जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, आपने कहा है कि तीस सालों में 674 प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुआ हैं। उनमें 317 प्रोजेक्ट्स कम्पलीट हुए हैं और 357 पेंडिंग पड़े हुए हैं। इनके लिए आप कह रहे हैं कि 1,82,000 करोड़ रुपए चाहिए। यह पैसा कहां से आएगा? चाहिए तो, 60,000 करोड़ और 1,82,000 करोड़, फिर जो ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं, जो नए प्रोजेक्ट्स हैं, उनके लिए पांच लाख करोड़ और दस सालों में आपका हर साल पचास हजार करोड़ का प्रपोजल भी है। आपके शब्द बड़े अच्छे हैं, लेकिन कई बार शब्दों के अनुकूल कर्म नहीं होते हैं। हमें कर्मों पर संदेह है कि आपकी थ्योरी प्रैक्टिस में कैसे बदलेगी? इस बारे में आप से देश की जनता जानना चाहती है। जो सिक्योरिटी है, हमारा उसके बारे में क्या आप से यह कहना है कि रेलवे में बहुत घटनाएं होती हैं, स्नैचिंग की, जेब काटने की और श्रैफ्ट की तथा और भी कई तरह की घटनाएं होती हैं। इसलिए सिक्योरिटी के पक्ष को भी बहुत ज्यादा मजबूत करने की जरूरत है। इसके लिए हमारी आपसे यह राय है कि जो आपने चार हजार महिला पुलिसकर्मियों का प्रपोजल रखा है, हमें उसमें और बढ़ोतरी करनी चाहिए।

आपने कहा है कि हम कुछ स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास बनाएंगे। यह बात हर बजट में कही जाती है कि हम स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास बनाएंगे। वर्ल्ड क्लास की डेफिनेशन क्या है, आप अपने नेबर मुल्कों की वर्ल्ड क्लास के बारे में सोचेंगे या विकसित मुल्कों के स्टेशनों की डेफिनेशन करेंगे, तो हमें इसके बारे में मालूम नहीं है। आज जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने के बारे में सोच रहे हैं, आप उसको पी.पी.पी. मॉडल के जरिए करने की सोच रहे हैं। हम आप से यह जानना चाहते हैं कि जब स्टेशनों का पी.पी.पी. मॉडल के तहत विकास करेंगे, तो वहां जो एस.सी.,

[श्री अवतार सिंह करीमपुरी]

एस.टी. या ओ.बी.सी. के कर्मचारी हैं, जिस आरक्षण को बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर जी ने बहुत संघर्ष के बाद हासिल किया था, तो उन लोगों का स्टेटस क्या होगा? क्या वे लोग पहले की तरह अपनी छूटी निभाते रहेंगे, क्या उनकी कोई अनदेखी तो नहीं होगी?...**(व्यवधान)**...प्लेटफार्म टिकट पचास रुपए का होगा, जैसे एयरपोर्ट पर चाय का कप 250 रुपए का है, शायद ऐसे ही रेलवे स्टेशन पर भी होगा। प्राइम मिनिस्टर साहब कह रहे थे कि मैं ओ.बी.सी. का हूँ। उन्होंने अपने चुनाव प्रचार के दौरान यह प्रचार किया था। ...**(व्यवधान)**... और अति पिछड़ा या पिछड़ा तथा यह भी कहा कि मैं चाय बेचने वाला भी हूँ। आपने इस बजट में चाय बेचने वालों का कोई ध्यान नहीं रखा है। मैंने पूरा बजट पढ़ा है, मुझे उसमें चाय बेचने वालों के लिए एक भी शब्द नहीं मिला है। मैं कहता हूँ कि बजट में कम से कम चाय बेचने वालों की अनदेखी नहीं होनी चाहिए थी। जब आप स्टेशनों का निजीकरण करेंगे, तो तब चाय बेचने वाले का क्या स्टेटस रहेगा, हम इसके बारे में जानना चाहते हैं। मैं आप से यह उम्मीद करूंगा कि जो एस.सी., एस.टी. के इम्प्लॉयज हैं, उनके हितों का आप जरूर ध्यान रखेंगे। आपने जो बड़े-बड़े सपने दिखाए हैं, उनके लिए पैसा कहां से आएगा? आपने इसके लिए FDI की बात कही है और पी.पी.पी. की बात कही है। आपने पी.पी.पी. मॉडल भी बताया है। मैंने आपसे पहले भी कहा है कि डॉ. अम्बेडकर साहब के अनथक जतनों से इस देश के संविधान में आरक्षण का प्रावधान शामिल हुआ था, इसलिए हमारी आपसे अपील है कि इसको ध्यान में रखा जाए। आप एफ.डी.आई. या पी.पी.पी. में से कोई भी मॉडल लाएं, लेकिन यह ध्यान में रखें कि उसमें जो ठेकेदारी सिस्टम हो जाता है, जो तनखाह है, पे है, वह वर्कर्स को बहुत कम दी जाती है। मेरा अनुरोध है कि पी.पी.पी. में एम्प्लॉयज का एक्सप्लॉएटेशन करने की इजाजत न दी जाए। दूसरा, यह सुनिश्चित किया जाए कि जब पी.पी.पी. मॉडल लागू होगा, तो संविधान में आरक्षण का जो प्रावधान है, उसको सेफगार्ड और प्रोटेक्शन बराबर मिलेगा। आप जिसके साथ भी पी.पी.पी. मॉडल लागू करने का एग्रीमेंट साइन करें, उसके साथ लिखित में कमिटमेंट लिया जाए कि वह आरक्षण की पॉलिसी को हमारे संविधान की भावनाओं के अर्कोर्डिंगली फॉलो करेगा, इम्प्लिमेंट करेगा और उसका वॉयलेशन नहीं होगा। आप यह सुनिश्चित करने की कृपा जरूर करें।

सत्ता में आते ही आपके हाथों से जो अन्याय हुआ है, वह अनुचित है। उसका कारण कुछ भी हो, लेकिन जनता को यह बताया गया था कि जब आप सरकार बदलेंगे और नई बी.जे.पी. सरकार को मौका मिलेगा, तो अच्छे दिन आ जाएंगे। जनता ने आपके ऊपर भरोसा किया, इसलिए आपको वोट दिया। जनता ने अच्छे दिनों के ऊपर भरोसा किया, लेकिन जब अच्छे दिनों की बात चली तो अच्छे दिन आपके द्वारा इस तरह से बताए गए कि अब कड़वी दवाई पीनी पड़ेगी, तभी अच्छे दिन आएंगे। अब कड़वी दवाई शुरू हो गई है, लेकिन आपने यह पहले नहीं बताया था कि कड़वी दवाई पीने से अच्छे दिन आएंगे। आपने कड़वी दवाई से अच्छे दिन शुरू किए हैं। आपने 14.2 परसेंट यात्री किराया और 6.5 परसेंट माल भाड़े का किराया बढ़ा दिया। हम आपसे देश की जनता की ओर से और अपनी पार्टी की ओर से यह अपील करते हैं कि कम से कम इसमें से कड़वी दवाई निकालो और अच्छे दिनों के वादे पूरा करते हुए इस बढ़ाए हुए रेल यात्री किराये और माल भाड़े के किराये को अपने भाषण के अंत में वापस ले लो। हम आपका बहुत आभार प्रकट करेंगे। इससे आपको ज्यादा पैसा नहीं मिल रहा है। आपको नये प्रोजेक्ट्स के लिए 10 लाख करोड़ रुपये और बजेट ट्रेन के लिए 60 हजार करोड़ रुपये चाहिए, जबकि किराया

बढ़ाने से सिर्फ 8 हजार करोड़ रुपये आ रहे हैं। इस 8 हजार करोड़ से आपका काम चलने वाला नहीं है। आप इसके ऊपर पुनर्विचार करने की कृपा करें। जो और भी अनेकों आवश्यक कदम उठाने की जरूरत है, मैं उनकी तरफ आपका ध्यान खींचना चाहूंगा। हम कई बार ट्रेन में जाते हैं, तो देखते हैं कि जिस ट्रेन में अनाउंसमेंट का प्रोजेक्शन होता है, वहां पर अनाउंसमेंट की जाती है कि कोच नंबर सो एंड सो में एक यात्री गंभीर रूप से बीमार है, यदि कोई डॉक्टर हमारी आवाज को सुनता हो तो उस कोच में पहुंच जाए। जिस ट्रेन में अनाउंसमेंट की व्यवस्था नहीं होती है, वहां पर यात्री की कोई सुनने वाला नहीं होता है। इसलिए हमारा आपको यह सजेशन है कि आप कम से कम ऐसा प्रावधान करें कि हर ट्रेन में मेल और फीमेल डॉक्टर का इंतजाम करें। वहां केवल डॉक्टर ही न हो, बल्कि उसके साथ फर्स्ट-एड का इंतजाम भी हो। यदि उसके पास दवाई का डिब्बा न हो, दवाई ही न हो तो इसका कोई फायदा नहीं है। उनके पास मेल और फीमेल डॉक्टर्स हों, ताकि यदि किसी ट्रेन में इमरजेंसी में आवश्यकता पड़े तो उसकी व्यवस्था हो सके। कई बार ट्रेन में चार-पांच दिन का सफर होता है, इसलिए यदि उसमें फर्स्ट-एड का इंतजाम होगा, तो अच्छा होगा। इसके अलावा आप जो रेल को घाटे से उबारने के लिए सोच रहे हैं, उस पर हमारी राय है कि आप नये किराये बढ़ाने की बजाय यह सोचें कि हम कहां से इम्पूव कर सकते हैं। जैसे इलेक्ट्रिफिकेशन का इश्यू है। आपकी वन-थर्ड लाइन का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है और अभी 66 परसेंट पेंडिंग है। आपको हमारी यह राय है कि आप कृपया इसके ऊपर ध्यान दें, क्योंकि आपने कहा है कि जब-जब डीजल का रेट बढ़ेगा, तब-तब हम 6 महीने में यात्री किराए और माल दुलाई के किराए को रिव्यू करते रहेंगे। अब आपको हर महीने डीजल का रेट तो बढ़ाना ही है, यह तो आपने तय कर लिया है। इसका मतलब यह है कि आप साल में दो बार किराया भी बढ़ाएंगे। इसलिए आप कृपया इलेक्ट्रिफिकेशन के बारे में सोचने की कृपा करें।

सफाई के बारे में किसी ने लिखा है कि India is an open toilet. शायद उसने हमारे किसी स्टेशन को देखा होगा, इसलिए ऐसा कोई कमेंट किया होगा। इसलिए अगर इसका सुधार हो सके, तो अच्छा होगा। जो सफाई कर्मचारी हैं, उनको लेटेस्ट इक्विपमेंट्स दिए जाएं। हम उनकी सुरक्षा का भी ख्याल रखें कि उनको इंफेक्शन से कैसे बचाना है।

इसके अलावा, जो ट्रेन्स लेट हो जाती हैं, उनमें यात्रियों का क्या कसूर होता है? यात्रियों के रहने के लिए कोई सुविधा नहीं होती है। जैसे कोई फ्लाइट लेट हो जाती है, तो एयरलाइंस वाले यात्रियों को होटल में रखते हैं, उनके खाने-पीने का प्रबंध करते हैं, जब तक कि वह फ्लाइट दोबारा न जाए। क्या आप कोई ऐसी व्यवस्था करने के बारे में सोचेंगे? आपको ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए, क्योंकि इसमें गलती रेलवे की होती है। अगर इसके कारण यात्री परेशान हो, तो उनको ठहराने की, उनके खाने-पीने की व्यवस्था का इंतजाम आपको करना चाहिए।

(उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) पीठासीन हुए)

ट्रेन्स लेट होने के बारे में मैंने आपकी जो रिपोर्ट पढ़ी है, उसमें आपने बताया है, कि 80 प्रतिशत ट्रेन्स ऑन टाइम आती हैं। इसका मतलब यह हुआ कि अगर कोई ट्रेन 10 बजे पहुंचनी है, तो उस टाइम में सारी ट्रेन्स 20 प्रतिशत लेट चलती हैं या 80 प्रतिशत ट्रेन्स टाइम से चलती हैं। अब तो जो शताब्दी ट्रेन है, वह भी लेट हो जाती है। मैं अमृतसर-दिल्ली शताब्दी से पिछली रात

[श्री अवतार सिंह करीमपुरी]

आया, वह भी पौना घंटा लेट थी। जनता बड़ी परेशान थी। ऐसा ही लखनऊ में भी हुआ। मुझे बताया गया कि वैशाली एक्सप्रेस भी लेट थी।

मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आमदनी बढ़ाने के लिए रेल का माल भाड़ा, रेल की माल ढुलाई इम्पोर्ट है। आपकी ट्रेन्स 25 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलती हैं। एक ट्रक कोलकाता से नई दिल्ली दो दिन में आ जाता है, जबकि आपकी मालगाड़ी पांच दिन में आती है, तो कौन आपकी ट्रेन से माल भेजेगा? व्यापारी कभी नहीं चाहेगा कि उसका माल पांच दिन रास्ते में भटकता रहे। फिर उसमें चोरी भी होती है। इसलिए हमें इसके बारे में भी सोचने की जरूरत है। आप 30 परसेंट माल की ढुलाई करते हैं, जबकि चीन और अमेरिका हमसे डबल माल की ढुलाई करते हैं। इसके ऊपर उनकी रेलवे का इंफ्रास्ट्रक्चर मजबूत है। अगर आप चीन का मुकाबला करना चाहते हैं, तो आपको रेल के माल भाड़े के सेगमेंट को मजबूत करना होगा, रेलवे लाइन का दोहरीकरण करना होगा और माल ढुलाई की बढ़ोतरी करनी होगी। इनमें जो कमियां हैं, उनको हमें दूर करना होगा। टिकटों में जो ब्लैक होता है, उसको रोकना होगा। रेलवे के जो डिब्बे हैं, जो कोचेज हैं, उनको हम एडवर्टाइजमेंट के लिए यूज कर सकते हैं। इसके लिए कोई अच्छा प्लान सोचा जा सकता है। रेलवे की जमीन के ऊपर जो कब्जा है, लैंड माफिया जिसे कब्जा बैठा है, उसको छुड़वाएं, उसको डेवलप करें और उससे रेलवे की आमदनी को बढ़ाएं, ताकि आपको आगे और किराया बढ़ाने के बारे में न सोचना पड़े।

महोदय, अब मैं आपको कुछ सजेशंस देना चाहता हूँ। इस बार आपको यहां तक लाने में उत्तर प्रदेश का बहुत बड़ा रोल रहा है, जिसके कारण आप यहां बैठे हैं। आपके टोटल एम.पी.जी. का एक-चौथाई हिस्सा अकेले उत्तर प्रदेश से है, लेकिन आपने उसके साथ ज्यादाती की है, भेदभाव किया है। पिछली सरकार के बजट में उत्तर प्रदेश के लिए 2,728 करोड़ रुपए का प्रपोजल था, जबकि इस बार 2,037 करोड़ रुपए का प्रपोजल है। हमारी आपसे अपील है कि आप इसको बढ़ाने की कृपा करें। आप उत्तर प्रदेश में जिला मुख्यालय हापुड़ से ग्राम सरावनी, किठौर होते हुए हस्तिनापुर तक रेल चलाने की व्यवस्था करने की कृपा करें। साथ ही, मेरठ से टपरी (सहारनपुर) तक दोहरी रेलवे लाइन की व्यवस्था एवं नौचंदी एक्सप्रेस में सहारनपुर तक एसी फर्स्ट कोच लगवाने की कृपा करें। बजट में हिमाचल प्रदेश और पंजाब में रेलवे लाइन बढ़ाने की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। वहां नई रेलवे लाइन की बहुत जरूरत है, इसके लिए आप कोई सर्वे करवाने की कृपा करें।

भटिंडा-नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस का जो प्रपोजल रखा गया है, उसके लिए हम आपके शुक्रगुजार हैं, लेकिन फिरोजपुर बिल्कुल पाकिस्तान के बार्डर पर है। जब भी देश पर कोई संकट आता है, तो फिरोजपुर की जनता देश के लिए सबसे पहले खड़ी हो जाती है। अगर भटिंडा-नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस को आप फिरोजपुर तक के जाएं, तो वहां की जनता आपकी बड़ी शुक्रगुजार होगी।

इसके अलावा आप फिरोजपुर और अमृतसर को रेलवे लाइन से जोड़ने की कृपा करें। हिमाचल प्रदेश की तरफ जाने वाली किसी ट्रेन में एसी-1 कोच नहीं है। आपने हिमाचल प्रदेश को जो लिंक दिया है, उसमें से किसी भी ट्रेन में भी एसी-1 कोच नहीं है। हमारी आपसे मांग है कि आप हिमाचल प्रदेश के लिए एसी-1 कोच जरूर लगवाने की कृपा करें।

हिमाचल प्रदेश में सेब का फल बहुत होता है। वहां टूरिस्ट प्वाइंट्स भी हैं। शिमला है, कुल्लू-मनाली है, डलहौजी है, अगर आप इन प्वाइंट्स को रेलवे लाइन से जोड़ने की कृपा करें,

तो वहां से आपको यात्री भी मिलेंगे और माल भाड़ा भी मिलेगा, क्योंकि वहां से आपको बड़े पैमाने पर सेब का फल मिल सकता है।

वाराणसी में श्री गुरु रविदास की जा जन्म हुआ था। वे अपने जीवन में पंजाब के चरण गंगा श्री खुरालगढ़ साहेब, तहसील गढ़शंकर, जिला होशियारपुर में भाईचारे का पैगाम देने के लिए गए थे। अगर आप कृपा करें, तो चरण गंगा श्री खुरालगढ़ साहेब से श्री गुरु रविदास जी के जन्म स्थान, वाराणसी को ट्रेन के साथ जोड़ दिया जाए। यह वहां की जनता की डिमांड है। अगर आप इस पर आगे बढ़ते हैं, तो हम आपके बड़े शुक्रगुजार रहेंगे।

फगवाड़ा, होशियारपुर, गढ़शंकर, श्री आनंदपुर साहेब स्टेशनों को अपग्रेड करने के लिए हमारी गुजारिश है। फगवाड़ा में तो अगर रात में बिजली चली जाए, तो वहां स्टेशन पर बिल्कुल अंधेरा हो जाता है। लाइट की वहां कोई भी वैकल्पिक व्यवस्था नहीं है। वहां कई एयरकंडीशंड वेटिंग रूम भी नहीं है। इसके बारे में भी आप विचार करने की कृपा करें।

मुरादाबाद से हरिद्वार, सहारनपुर तथा मुरादाबाद से दिल्ली रेलवे लाइन पर ओवरब्रिज बनवाने के लिए यू.पी. सरकार द्वारा पहले से ही प्रपोजल आ चुका है, जिस पर 82 करोड़ का एक्सपेंडिचर होना है। हम आपसे अनुरोध करते हैं कि जनहित में रेल विभाग द्वारा मुरादाबाद (उत्तर प्रदेश)-सोनिक पुर ओवर ब्रिज योजना पूरी करने के लिए प्रस्तावित धनराशि उपलब्ध कराने की व्यवस्था की जाए।

मऊ एक इंडस्ट्रियल डिस्ट्रिक्ट है, जहां हजारों बुनकर कपड़े का कारोबार करते हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आजमगढ़ एक्सप्रेस, जिसे आपने आजमगढ़ से एल.टी.टी. तक चलाने की घोषणा की है, उस ट्रेन को आजमगढ़ के स्थान पर मऊ से एल.टी.टी. तक चलाए जाने की व्यवस्था करने की कृपा करें। इससे वहां के बुनकरों और वहां की इंडस्ट्री को बहुत लाभ मिल सकता है, साथ ही साथ रेलवे को भी इससे बहुत लाभ हो सकता है।

मऊ टर्मिनल पर खर्च होने वाली जो राशि है, उसे आप और बढ़ाने की कृपा करें।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनाराण जटिया) : अवतार सिंह जी, आपका समय पूरा हो गया है।

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : सर, अभी दो मिनट बाकी हैं, हम बिल्कुल अनुशासन में रहेंगे, इसके लिए आपको कहना नहीं पड़ेगा।

महोदय, अभी हमने जो बातें आपके सामने रखी हैं, कृपया उन पर आप ध्यान दें। आपने जो बजट दिया, हमने कोशिश की है कि बेवजह इसकी आलोचना न करके, इस पर कुछ कंस्ट्रक्टिव थॉट आपके सामने रखा जाए। हम आपसे यही उम्मीद करते हैं कि हमने जो सुझाव दिए हैं, उन पर आप जरूर विचार करेंगे। रेलवे को हम किस तरह से सम्पूर्ण तौर पर वर्ल्ड क्लास बना सकते हैं, उसके लिए जो प्रायोरिटी सेगमेंट्स हैं, अभी हमने वे आपको बताए हैं। इनके ऊपर आप जरूर ध्यान देंगे और इन पर आगे बढ़ने की कृपा करेंगे, ऐसी उम्मीद रखते हुए मैं आपको धन्यवाद करता हूं। जय-भीम, जय-भारत।

श्री राम नाथ ठाकुर (बिहार) : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का जो मौका दिया है, इसके लिए मैं आसन के प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करता हूं। महोदय, जनता दल (यू.) के मेरे जैसे एक साधारण कार्यकर्ता को बिहार के तत्कालीन मुख्य मंत्री भाई नीतिश कुमार जी और

[श्री राम नाथ ठाकुर]

राष्ट्रीय अध्यक्ष श्री शरद यादव जी ने संसद के सदन से उच्च सदन में भेजने का काम किया है, इसलिए मैं उनके प्रति भी कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ।

महोदय, रेल बजट में बहुत से सपनों और बहुत अच्छे कामों के बारे में मीडिया के माध्यम से और रेल बजट पढ़ने से मुझे ज्ञात हुआ। मुझे मोहनदास करमचंद गांधी जी की एक बात याद आ रही है। जब वे दक्षिण अफ्रीका से अपने आन्दोलन की सफलता पाकर हिन्दुस्तान की धरती पर आए, तो मोहनदास करमचंद गांधी जी ने अपने गुरु गोखले जी से पूछा-गुरुदेव, दक्षिण अफ्रीका में हमने जो सफलता पाई है, तो हिन्दुस्तान गुलाम है, इसकी गुलामी को दूर करने के लिए आप मुझे कुछ उपाय बताएं कि मैं क्या करूँ? उनके गुरु गोखले जी ने पूछा - मोहनदास, क्या तुम हिन्दुस्तान के भूगोल को जानते हो, हिन्दुस्तान की समस्या को जानते हो? मोहनदास करमचंद गांधी जी ने कहा - नहीं, गुरुदेव। मैं हिन्दुस्तान के भूगोल को नहीं जानता। मैं हिन्दुस्तान की समस्या को नहीं जानता। गोखले जी ने कहा-पहले तुम हिन्दुस्तान के भूगोल को जानो, घूमो और यहां की समस्याओं को जानो। मोहनदास करमचंद गांधी जी हिन्दुस्तान के भूगोल को जानने के लिए, हिन्दुस्तान की समस्या को जानने के लिए चले। उन्होंने ट्रेन से अपनी यात्रा शुरू की। कहीं नदी किनारे वह ट्रेन रुकी। मोहनदास करमचंद गांधी जी को प्यास लगी, तो वे ट्रेन से उतरे और नदी किनारे गये। वे चुल्लू में पानी भर कर उसे अपने मुख के नजदीक लाए। नदी के सामने वाले किनारे पर एक अधनंगी औरत थी, जो आधे वस्त्र धारण किए हुए थी, उससे अपने तन को ढके हुए थी और आधे वस्त्र को साफ कर रही थी। मोहनदास करमचंद गांधी जी की नजर उस अधनंगी महिला पर पड़ी। उस समय मोहनदास करमचंद गांधी जी धोती और कुरता पहनते थे तथा एक बड़ा गमछा अपने कंधे पर रखते थे। उन्होंने कंधे पर रखे उस गमछे को नदी की धार में छोड़ दिया। वह गमछा बहते-बहते उस अधनंगी महिला के नजदीक पहुंचा। उस अधनंगी महिला ने उस गमछे को उठाया और उससे अपने तन को ढका। वहीं से गांधी जी लौटे और निर्णय किया कि इस देश की जो जनसंख्या है, इस देश की जो समस्या है, इस देश में कपड़े के जितने कारखाने हैं और जितने कपड़े बनते हैं, तो देश की जनसंख्या के आधार पर एक आदमी के हिस्से में जितने कपड़े आते हैं, उतने ही कपड़े मैं आज से धारण करूंगा और उन्होंने वह धारण किया।

मैंने अपनी बात की शुरुआत इस कहानी से इसीलिए की, क्योंकि रेल मंत्री जी, आपने जो रेल बजट पेश किया है, उसमें गरीब के लिए, मजदूर के लिए, शोषित के लिए, पीड़ित के लिए या लांछित के लिए कोई प्रावधान नहीं मिला है। मैं कहना चाहता हूँ कि भारतीय जनता पार्टी के नेताओं ने यह कह कर श्री नरेन्द्र मोदी जी के बारे में प्रचार किया कि वे एक चाय बेचने वाले हैं। ठीक है, वे चाय बेचने वाले हैं। अभी बसपा के साथी ने कहा कि चाय वेंडर के बारे में आपके बजट में क्या है, कुली के बारे में आपके बजट में क्या है, 13 लाख कर्मचारियों के बारे में आपके बजट में क्या है? पूर्व रेल मंत्री ने जो 17 हजार करोड़ रुपए सेफ्टी के लिए रखा, उसके बारे में आपके बजट में क्या है? मैं नहीं देख पा रहा हूँ कि इस बजट में जो उपाय होने चाहिए थे, उन उपायों पर आपका ध्यान गया है। रेल मंत्री जी, आपने कहा कि हम बुलेट ट्रेन चलाएंगे, लेकिन इसको चलाने के लिए आपने क्या उपाय किया है? आप किस आधार पर बुलेट ट्रेन चलाएंगे? क्या आपके रेलवे ट्रैक उस तरह के हैं, जिस पर इतनी रफ्तार से ट्रेनें चल सकती हैं? मैं नहीं जानता कि आपके रेल का जो रख-रखाव है, उससे आपका काम चलेगा। रेलवे में रेल कर्मचारियों

की अभी हड़ताल चल रही है। रेल की सफाई नहीं हो रही है। रेल देर से चल रही है। रेल पर कोई निगरानी नहीं है। आपके ऑफिसर और आपके कर्मचारी रेल पर कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं, इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं, हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि आप इन छोटी-छोटी बातों पर ध्यान दें।

छठे दशक के उत्तरार्ध में एक कवि थे धूमिल, उन्होंने चुनौतीपूर्ण लहजे में कहा था कि एक आदमी रोटी बेलता है, दूसरा आदमी रोटी खाता है, तीसरा आदमी न रोटी बेलता है और न रोटी खाता है, वह रोटी देखता है, उससे खेलता है। धूमिल की कही हुई इन बातों पर आपने कोई ध्यान नहीं दिया है। रेल के बारे में जिन समस्याओं की तरफ आपका ध्यान नहीं गया है, आपकी नजर नहीं गई है, आपने गौर नहीं किया है, इन चीजों पर आपको ध्यान देना होगा।

हमने आपको पत्र लिखा था, आपसे निवेदन किया था कि जिन महापुरुषों, स्वतंत्रता सेनानियों ने देश की आजादी के लिए काम किया, उनमें से एक खुदीराम बोस हैं, जिन्होंने मुजफ्फरपुर के कोर्ट में जनरल डायर पर बम फेंकने का काम किया था। उस खुदीराम बोस के नाम पर बने खुदीराम बोस पूसा स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए। आपने उस पर कोई ध्यान नहीं दिया। आपने जवाब दिया कि वह “सी” क्लास का स्टेशन है, इसलिए उसको आदर्श स्टेशन नहीं बनाया जा सकता है। आपके जो मूलभूत सिद्धांत हैं, जिनसे आपने नाम कमाने का काम किया है, जनता ने आपको वोट देने का काम किया है, उन मतदाताओं के साथ आपने खिलवाड़ करने का काम किया है। इस बजट में निरीह, गरीब, वांछित लोगों के बारे में जो सोचना चाहिए था, विचार करना चाहिए था, उस पर आपने विचार करने का काम नहीं किया है।

हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि सात पूर्व रेल मंत्रियों ने जिन परियोजनाओं का शिलान्यास किया, उन्होंने जो 368 योजनाएं लागू की थीं, उन योजनाओं पर आपने ध्यान नहीं दिया। आखिर वे भी तो रेल मंत्री थे। आप भी एक न एक दिन पूर्व मंत्री हो जाएंगे, आप जो घोषणा करेंगे, उसकी पूर्ति होनी चाहिए। रेल बजट, जो हिन्दुस्तान का आधे से अधिक बजट है, उसमें उन वजहों पर आपका ध्यान जाना चाहिए, इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि पूर्व रेल मंत्रियों ने जिन 368 योजनाओं का शिलान्यास करने का काम किया था, जिन योजनाओं की घोषणा की थी, उन योजनाओं के बारे में आपके बजट में कोई दिशा निर्देश नहीं है। इसलिए हम चाहते हैं कि आप पूर्व रेल मंत्रियों की योजनाओं को ध्यान में रखने का काम करें। रेल की सेफ्टी के बारे में आपके बजट में कुछ नहीं है। सेफ्टी के बारे में आपको सोचना चाहिए। जितने एक्सीडेंट हो रहे हैं, किस कारण से हो रहे हैं ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : राम नाथ जी, आपका समय पूरा हो रहा है।

डा. अनिल कुमार साहनी (बिहार) : यह इनकी मेडन स्पीच है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : दो स्पीकर और हैं आपकी पार्टी की तरफ से।

श्री राम नाथ ठाकुर : मैं अनुशासन प्रिय आदमी हूं, मैं आपकी बातों पर ध्यान दे रहा हूं। मैं बस दो मिनट में अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं।

रेल मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि समस्तीपुर डिविजन के दरभंगा में

[श्री राम नाथ ठाकुर]

दोहरीकरण का सर्वे बीस सालों से चल रहा है। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी ने इसका एनाउंसमेंट किया था। आज तक उसके दोहरकरण का सर्वे पूरा नहीं हुआ है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि समस्तीपुर से दरभंगा का दोहरीकरण किया जाए। इसके अलावा जहां तक यात्रियों के वेटिंग टिकटों की समस्या है, जो टिकट कटाता है और उनका वेटिंग रहता है, उसके लिए आपकी तरफ से बजट में कोई नीतिगत स्पष्टता नहीं है। वेटिंग टिकटार्थियों के लिए कम से कम आप बैठने की जगह का तो प्रबंध करिए। जब उनका कन्फर्मेशन होगा तो वे अपने डिब्बे में चले जाएंगे, नहीं तो उनके लिए सिटिंग अरेंजमेंट रहना चाहिए। इस सब सवालियों पर विचार करते हुए आसन की तरफ से बैठने का आदेश हुआ है, इसलिए आपसे निवेदन करना चाहता हूँ:

‘जग परिन्दा है, वार मत करना,
पनाह मांग रहा है, शिकार मत करना।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

SHRI T. RATHINAVEL (Tamil Nadu):* Hon'ble Vice Chairman Sir, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, the everlasting General Secretary of our party, the goddess of our heart Dr. Puratchithalaivi Amma has welcomed the special features of the Budget (Railways) 2014-2015. She has categorically explained her views with regard to the steps to be taken by the incumbent Government. Hon'ble Amma's views reflect the views of the people of this country. In the recently held Sixteenth General Election for Lok Sabha, our party. Under the Leadership of Hon'ble Amma contested at 39 constituencies without any alliance and had won in 37 constituencies. This is a milestone in the history of the politics of Tamil Nadu.

The result of the Parliamentary elections how that our Party, All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam (AIADMK), had experienced an evolutionary growth, after our Puratchithalaivi Amma had accepted the charge of leading the party. Our Party has started functioning as the third largest party in Parliament. No political movement in the history of Tamil Nadu had achieved this success by contesting alone without any alliance party. This is a possible mainly because of the leadership of our Hon'ble Puratchithalaivi Amma. The people of Tamil Nadu have given us this victory. I am an ardent disciple of our Hon'ble Puratchithalaivi Amma. In this August House, I would like to record my views with regard to the Budget (Railways) 2014-2015, as an ardent disciple of our Hon'ble Puratchithalaivi Amma.

The Indian Railways play an important role in the economic development of the country. The previous Congress led coalition Government had mismanaged the finances of this Ministry. Therefore this vital ministry was pushed to a deteriorating situation.

* English translation of the original speech made in Tamil.

During the tenure of the United Progressive Alliance, that is during the last decade, 99 New Line projects worth Rs. 60,000 crore was sanctioned out of which only a few projects are complete till date. The present Railway Budget has not been presented in that way. The new Government at the Centre has announced many schemes with farsightedness. The allocation of Rs.65,445 crore for plan expenditure is unprecedented in the Indian Railways. The Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network and introduction of high speed bullet trains will be a game changer in terms of providing a backbone for the country's transport infrastructure. The high speed bullet train should be next brought to Chennai, which closely followed Mumbai in the first introduction of railways services in the country in the 1850s. I request that a new bullet train has to be introduced in Tamil Nadu that will run from Chennai to Kanyakumari *via* Tiruchirapalli and Madurai.

It is announced that a separate freight terminal will be established throughout the country for enhancing freight traffic. This initiative will make the Indian Railways the largest freight carrier in the world. There is no doubt about it. 31% of the total freight traffic in India takes place through the Indian Railways. The Railways receives maximum revenue through freight traffic only. A number of measures have been announced to improve the freight performance. I hope these measures will enhance the coal movement which would ease the coal availability position in thermal power generation stations in Tamil Nadu.

More than 2 crore and 30 lakh passengers travel through the Railways everyday. This budget has given preference to the passenger amenities. Passengers can have a happy and peaceful journey only when the journey is safe. It is announced that 4,000 women constables will be recruited for ensuring women's safety. It is a welcome measure. In crowded trains passengers have to stand at the doorsteps and they have to lose their life if they fall from the train due to stampede. The initiative to introduce Automatic door closing will avoid such accidents. Many measures are announced for environmental protection. Importance is given to increase the number of bio-toilets. The initiative to ensure Safety Standards to match international practices and setting up of Simulation Center to study causes of accidents is a welcome initiative.

Steps to introduce Wi-fi services at railway stations in Chennai, Trichy, Madurai and Coimbatore, Provision of E-ticket reservation to more than one lakh simultaneous users, provision of railway reservation tickets at post offices, Provision to order food through SMS, setting up of a Railway University for technical and non-technical studies, are some of the initiatives that deserve appreciation.

Crores of physically challenged people are living in our country. Train journey is the best journey they can undertake. No Measures are announced for creating an obstacle

[Shri T. Rathinavel]

less situation to them. I request the Government to provide many amenities and benefits for the journey of physically challenged people.

Five new trains are announced for Tamil Nadu including two premium and two express trains. Many measures are announced to encourage Rail Tourism, like introduction of Eco-Tourism, Education Tourism and Pilgrimage Tourism, like introduction of Eco-Tourism, Education Tourism and Pilgrimage Tourism. A special tourist train from Rameshwaram covering pilgrim and tourist places like Bengaluru, Chennai, Ayodhya, Varanasi and Haridwar, is announced. These are welcome initiatives.

Trichy is an industrial city. It is a historical city of heritage and spirituality. Our temple town Sri Rangam is called, 'Vaikundam of Earth'. I request you to run a pilgrimage tourist train from Sri Rangam to Triupathi *via* Tiruvannamalai. There was a direct train from Trichy to Bengaluru earlier. That service has to be resumed. Many schemes that are announced in the past are still pending. Proper fund has to be allocated to implement all those schemes.

Rs. 1,785 crore is allocated for construction of Road-over Bridges and Road-under bridges. Pichaandarkovil Railway Station is nearby Sri Rangam. It is situated in the route that runs between Trichy and Villupuram. This is a fast growing region. There are around 10,000 houses on both sides of the railways tracks. More than 20,000 people are residing there. If they have to commute between one place to another place, they have to take a roundabout way by covering a distance of four kilometers. This causes difficulty to school going students, working mothers, and to the labourers who work at factories. Therefore, I request you to construct a subway beneath this railway track, for benefiting this people. At Kallagam in Lalgudi taluk, there are many cement factories. Whenever, gate is closed at Railway Level Crossing, there is traffic jam, in order to decongest the traffic here, a Road-over bridge has to be constructed at Kallagam.

Similarly one more Road-over bridge at Railway Level Crossing No. 225 at Kaatur in Lalgudi and a Road-under-bridge at Railway Level Crossing No.223 on the way to Pudhukudi, have to be constructed. A town called Manapparai is situated between Trichy and Dindigul. Construction work for a Road-over bridge is completed at Manapparai. But, some other construction work is being done by the Railways. Delay in completion of this construction work has caused traffic congestion. Therefore, the authorities concerned had to take necessary steps to complete this construction work as expeditiously as possible.

Next, I would like to speak about stoppages. Chennai Madurai Vaigai Express that passes through Srirangam has to be stopped at Srirangam. Chennai Guruvayur Express has

to be stopped at Lalgudi. Nellai Trichy Inter city express has to be stopped at Manapparai. Similarly all the trains that travel from southern Tamil Nadu to Chennai has to be stopped at Thirisulam in Chennai. This will facilitate all passengers who had to board the flights at Chennai airport. They can save much time and labour.

The Railway workshop at Golden rock in Trichy was established by the British in the year 1926. Initially 14,000 people were working there. But now, only 5,000 people are working there. In order to give more employment opportunities, an Integral Coach Factory has to be established at Golden rock workshop in Trichy. Sufficient space is available there for the above mentioned demand. The hospitals present there are very old. There is shortage of doctors and other staff members. More doctors and staff members have to be recruited as early as possible. The hospital has to be modernized. New lines have to be laid so as to ease the traffic, in this fast growing scientific industrial world. In that way, new routes from Ariyalur to Perambalur, and from Thuraiyur to Musiri connecting Namakkal have to be laid. These projects are pending for a long time. They have to be implemented.

The previous Government pursued the policy of fuel price linked fare increases. I request you not to follow that policy. The common people should be spared from the burden of further fare increases in future.

The announcements do not end with the budget. If the Hon'ble Minister thinks, he can announce new trains to Tamil Nadu in his reply to the Budget (Railways) speech. Particularly, a new pilgrimage tourism train from Srirangam to Tirupathi via Thiruvannamalai, and a direct train from Trichy to Bengaluru. Besides, new Road-over bridges, Road-under-bridges, subways, Railway Level crossings, new routes and new stoppages, as requested by me have to be implemented. I kindly request you for the same. With these words, I conclude my speech. Thank you.

श्रीमती कनक लता सिंह (उत्तर प्रदेश) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे आज रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको और अपनी पार्टी के नेता आदरणीय प्रोफेसर साहब को धन्यवाद देती हूँ। माननीय रेल मंत्री जी, जो आपने इस वर्ष का रेल बजट प्रस्तुत किया है, उससे मुझे और देशवासियों को निराशा हुई है। आपके बजट भाषण से यह संकेत मिला कि आप रेल निजीकरण करना चाहते हैं, आप रेल को एफ.डी.आई., विदेशी पूंजी निवेश और पी.पी.पी. यानी पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के जरिए चलाना चाहते हैं। मुझे तो ऐसा लगता है कि जिन्होंने चुनाव में भाजपा के लोगों की मदद की है, आप उनका ऋण चुकता करना चाहते हैं। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि आपकी और हमारी प्राथमिकता आम यात्री होना चाहिए, लेकिन इसको खास आदमी की सवारी बनाना चाहते हैं। आपका विजन इस देश के दस से पंद्रह प्रतिशत लोगों को रेल में सुविधा प्रदान करने का है। मैं आपको बताना चाहती हूँ कि जिन गरीब और मध्यम श्रेणी के लोगों के विशाल समर्थन से मोदी जी की सरकार बनी है, वे लोग धक्के खाकर रेल का टिकट लेते हैं, धक्के खाते हुए ही सामान्य व शयनयान डिब्बे में चढ़ते हैं

[श्रीमती कनक लता सिंह]

और धक्के खाते हुए अपने गंतव्य की यात्रा पूरी करते हैं। उनका सफर दिक्कतों से शुरू होता है और उसी के साथ समाप्त होता है। माननीय मंत्री जी, मैं आपसे कहना चाहती हूँ कि जिस दिन आपने रेल बजट प्रस्तुत किया था, उस दिन एन.डी.टी.वी., जो एक जिम्मेदार चैनल है, वह लखनऊ के चारबाग रेलवे स्टेशन को लाइव दिखा रहा था। वहां प्लेटफॉर्म पर पंजाब मेल खड़ी थी और पूरी ट्रेन भरी हुई थी। उसमें कहीं जगह नहीं थी। यात्री बाथरूम में बैठने को मजबूर थे और बहुत ही अफसोस और दुख के साथ मैं कहना चाहती हूँ कि एक औरत अपने बच्चे को बाथरूम में दूध पिलाने को मजबूर थी। माननीय मंत्री जी, आज भारतीय रेल की यह स्थिति है और आप बुलेट ट्रेन की बात करते हैं? मैं आपसे पूछना चाहती हूँ कि क्या आप अमेरिका, जापान और चीन की बुलेट ट्रेनों की स्थिति नहीं जानते हैं? हमारे देश ही जनता बहुत की मुश्किल से अपनी रोटी की व्यवस्था करती है और आज उनकी स्थिति बुलेट ट्रेन का किराया वहन करने की नहीं है। मैं आपको बताना चाहती हूँ कि गोरखपुर से दिल्ली तक का ट्रेन का किराया, 7,200 रुपए हो, यह खर्च करने की स्थिति हमारी जनता की नहीं है। मैं चाहती हूँ कि आप इसकी परचेजिंग क्षमता को बढ़ाएँ। आपने अपने चुनाव भाषण में कहा था कि हमें साठ महीने चाहिए, तो आपके पास समय कम है। यदि किसी भी व्यक्ति को बुलेट ट्रेन से गोरखपुर से नई दिल्ली जाना हो, तो हमारी जनता उस खर्च को वहन नहीं कर सकती है।

महोदय, मैं आपका ध्यान पूर्वांचल के जनपद कुशीनगर की तरफ दिलाना चाहती हूँ। यह महात्मा बुद्ध का बहुत पुराना पर्यटक स्थल है। महात्मा बुद्ध का जन्म-स्थल कपिलवस्तु और निर्वाण-स्थल कुशीनगर है, पर बहुत ही दुख के साथ मैं आपको कहना चाहती हूँ यहां पर रेल लाइन नहीं है। आजादी के 67 साल बाद भी यहां पर रेल पथ विकसित नहीं हुआ। मैं आपसे मांग करती हूँ कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए यहां पर रेल लाइन की सुविधा प्रदान करने की कृपा करें।

महोदय, जिस दिन केन्द्रीय मंत्रिमंडल शपथ ले रहा था, उस दिन चुरैब रेलवे स्टेशन पर गोरखपुर से चलने वाली गोरखधाम एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हो गई थी और उसमें 29 यात्रियों की असमय मौत हो गई थी। उत्तर प्रदेश की सरकार और हमारे मुख्य मंत्री जी ने मृतक के परिवारों को पांच-पांच लाख रुपए मुआवजे के रूप में प्रदान किए। माननीय मंत्री जी, आपने प्रत्येक मृतक परिवार को दो-दो लाख रुपए मुआवजे के रूप में देने की घोषणा की, तो मैं आपसे पूछना चाहती हूँ क्या केन्द्र सरकार के पास राज्य सरकार से ज्यादा संसाधन नहीं हैं? माननीय मंत्री जी, मैं आपसे अनुरोध करना चाहती हूँ कि मृतक परिवार को दस-दस लाख रुपए देने की कृपा करें।

माननीय मंत्री जी, आपने बजट भाषण में लोक-लुभावनी बातें कही हैं। हम आपसे कहना चाहते हैं कि राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने कहा था कि जब तक आपकी योजनाओं का लाभ समाज के अंतिम व्यक्ति को नहीं मिलता है, तब तक इन योजनाओं को कोई मतलब नहीं है। आपकी प्राथमिकता सामान्य दर्जे और शयनयान में यात्रा करने वालों के लिए आरामदेह यात्रा, साफ-सुथरा पीने का पानी, टॉयलेट की सफाई और समयबद्ध यात्रा होनी चाहिए, न कि बुलेट ट्रेन ये सब चीजें तभी हो सकती है, जब इनके लिए पर्याप्त संख्या में काम करने वाले कर्मचारी हों। कर्मचारियों की संख्या कैसे बढ़ाएंगे, इसके बारे में आपने कुछ नहीं कहा क्योंकि कारपोरेट घरानों की ओर से आप पर कर्मचारी न बढ़ाने का दबाव है। महिलाओं की सुरक्षा के लिए माननीय मंत्री

जी ने कोई कदम नहीं उठाए। मैं आपसे अनुरोध करती हूँ कि हर कोच में सी.सी.टी.वी. द्वारा मॉनिटरिंग की व्यवस्था करने की कृपा करें। माननीय मंत्री जी, तमाम बड़े-बड़े अर्थशास्त्री और विशेषज्ञ लगातार हल्ला करते रहते हैं कि परिचालन का अनुपात अधिक है, लेकिन इस बात का खुलासा नहीं करते कि रेलवे के अनापशनाप प्रशासनिक खर्चे कितने हैं। इस पर भी लगाम लगानी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : कनक लता जी, आपका समय पूरा हो रहा है।

एक माननीय सदस्य : मेडल स्पीच है।

श्रीमती कनक लता सिंह : महोदय, भारतीय रेल इस देश की जनता की सुख-सुविधा के लिए है, यह व्यावसायिक संगठन नहीं है। यह हमारे पुरखों द्वारा जनता को दी गयी सबसे बड़ी धरोहर है। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : मुझे याद दिलाना है।

श्रीमती कनक लता सिंह : इसका मालिकना हक जनता के पास होना चाहिए। रेल देश के सुदूर और पिछड़े को देश की मुख्य धारा से जोड़ती है, यह आम आदमी की सवारी है। इसे खास आदमी की सवारी मत बनाइए। आप गरीबों को आरामदेह यात्रा कराने का पूरा प्रयास करिए। उन्हें इस बात का आभास हो कि रेल में अच्छे दिन आ गए हैं, वरना इतिहास किसी को माफ नहीं करता, बहुत लोग आए और बहुत लोग चले गए, सिकंदर ने तो पूरी दुनिया खत्म की थी। माननीय मंत्री जी, हम समाजवादी लोग हैं, हम देश की नब्ज को पहचानते हैं। रेलवे को बाजार के हवाले करने की इजाजत आपको नहीं दी जा सकती है। मैं इस रेल बजट और रेलवे के निजीकरण के प्रयासों की पुरजोर निंदा करती हूँ और इसे जन-विरोधी करार देती हूँ। महोदय, आपने रेल बजट भाषण में कहा कि "सबका साथ, सबका विकास" लेकिन मुझे यह खोखला लगता है, मुझे तो ऐसा लगता है कि "खास का साथ खास का विकास।" अंत में यह कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ कि:

हमें नफरत न थी अंग्रेज की कौम और सूरत से,
नफरत थी तर्जें हुकूमत से।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : सर, माननीय सदस्य ने जो बात कही, मैं उन्हें जानकारी देना चाहता हूँ कि भारत सरकार के द्वारा ...**(व्यवधान)**... जनरल बजट से जो धनराशि मिलेगी, वह इसके अलावा है।

SHRI T.K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): Thank you, Sir. The first Railway Budget presented by our hon. Railway Minister is nothing but a cosmetic exercise – high in the art of effect but very low in substance. I wish him good luck. He must be there for five years. Having said that this Budget is low in substance, he should not face the fate of his predecessors. During UPA-II, we had four Ministers. Many announcements were made but nothing has been implemented. Sir, I would like to say about this Budget that it is old wine in old bottle. Just the label has been changed – instead of UPA, now it is NDA.

[Shri T.K. Rangarajan]

Sir, in his Budget speech, you have announced lot of trains, especially for Tamil Nadu. Premium trains and express trains have been announced. I would like to ask the Minister whether you have so much of coaches, whether you have got power to pull all these coaches, whether you have got adequate staff for this. Having said that, please permit me to quote from The Hindu, March 23rd. "Shortage of TTEs in South Western Railway – nearly 300 coaches, effectively amounting to about 15 trains, mostly short-distance trains, leave Bangalore City Railway Station without Travelling Ticket Examiners". I am saying this because hon. Minister comes from Karnataka. "While the sanctioned strength of the TTEs in South Western Railway, is 1145, as many as 193 posts are vacant. The number of posts of TTE has not increased in proportion to the increase in number of trains since 2005." Mr. Railway Minister, this is the state of affairs throughout India. I would like you to look into that.

Sir, one-third of the world's extreme poor population live in India. That is as per the latest study of the United Nations. I would like to tell the Minister that his Budget is not keeping this in mind.

You are raising freight charge. But traffic is declining. The share of Railways total freight traffic has declined from 89 percent to 30 percent over the past sixty years. A study says that traffic has shifted to other modes of transport such as airways, waterways and roadways. Even when you increase the charge, you are not picking up the traffic. That is your own assessment.

Sir, there is a tendency to look at advanced countries. You are talking about PPP. You are talking about FDI. Your predecessor had talked much, but nothing was implemented. When Mamataji was the Railway Minister, she called all the captains of industry. There was a big conference. But none of them was implemented. She offered every concession. No Indian captain was prepared to come.

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY (West Bengal): Sir, this is not fair. He is referring to a Chief Minister who is not a Member of this House. . . . *(Interruptions)*... Sir, it should not be allowed. . . . *(Interruptions)*... Sir, it should be expunged from the proceedings. . . . *(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : इसको देख लिया जाएगा। इसमें जो आपत्तिजनक होगा, उसको देख लेंगे।

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: You can say, "a former Railway Minister." . . . *(Interruptions)*... You cannot name a person who is not a Member of this House. . . . *(Interruptions)*... She is not a Member of this House. . . . *(Interruptions)*...

SHRI T.K. RANGARAJAN: Let him not get annoyed. . . . *(Interruptions)*...

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: I am asking about propriety. . . . *(Interruptions)*... I am asking about propriety. . . . *(Interruptions)*...

6.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : जो ठीक नहीं होगा, उसके बारे में कार्यवाही की जाएगी।

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: Sir, he must speak in accordance with the rules. . . . (*Interruptions*)... This is unfair.

SHRI T.K. RANGARAJAN: Sir, as far as Railways are concerned, every developed country incurs loss. You take any developed country. The Railways are incurring loss. Take the case of British Railways. Or take the case of Japanese Railways. In the past twenty years, Japan never increased the freight rate or passenger fares. The Government of Japan and the Government of United Kingdom subsidise the increased cost. They don't create problem for the ordinary people. I would like the hon. Minister to take note of that.

The Ministry of Petroleum has already introduced dual type of rates. I don't know what is going to be the policy of this NDA Government. If the same thing continues, it will affect the common man. It will affect the Railways.

Sir, I would now come to Tamil Nadu. How much have you given to Tamil Nadu under the Plan Head for expenditure on Railways? It is only 2.69 percent. How are you going to give new trains?

In the 2012-13 Budget, the Southern Railways was allocated ₹2,160 crore for all projects, including gauge conversion, new lines, track renewal, etc. In the 2013-14 Budget, the same was reduced to ₹1,895 crore. You are reducing it every year. In the Interim Budget for 2014-15, this was reduced to ₹ 1,780 crore. You have further reduced this to RS. 1,694 crore. For new lines, you have allotted ₹ 69 crore. Out of that, Tamil Nadu gets only ₹ 49 crore while the requirement is of ₹ 4,424 crore. For gauge conversion, you have allotted ₹ 243 crore while the requirement is of Rs.2,771 crore. For doubling of lines, you have allotted only Rs.447 crore while the requirement is of ₹1,838 crore. Because of this meager allotment, the work on Villupuram-Dindigul doubling of lines is delayed. You may be aware that this is a very congested area. The gauge conversion of Pollachi-Coimbatore and Madurai-Bodi will be delayed further by ten years.

For the past ten years, it is not working. Announcement is made. It is shown on TV shows, etc. People are very happy, but nothing is implemented. For Chennai – Cuddalore line, the allocation is meager. Like that, for gauge conversion of Quilon – Tirunelveli line, allotment is Rs. 35 crore whereas the annual requirement is about Rs. 800 crore. For staff quarters in the Southern Railway, the allocation is only ₹ 13.75 crore. Sir, in the Indian Railways, 44 percent employees live in railway quarters and ₹ 950 crore is recovered

[Shri T.K. Rangarajan]

from them through HRA. You are taking Rs. 950 crore and you are giving very little to your own employees. I would like the Minister to visit some of the railway quarters. Please visit some of the railway quarters. Please visit some of our yards. How people are working in the yards?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Rangarajanji, please conclude.

SHRI T.K. RANGARAJAN: Sir, I am concluding. The former Minister, who is under the CBI inquiry now, tried to shell out the hard earned technology designs of ICF to Bengal private companies. It was stopped after struggles of ICF workers and my intervention. We want to know what this Government intends to do. You have allotted ₹100 crore for creating infrastructure for production of LHB coaches. To implement the recommendations of the Anil Kakodkar Committee on Safety, you require ₹10,000 crore. But, you allotted only ₹ 100 crore. With this meager amount of ₹ 100 crore, how can you implement the safety plan? Sir, with this, I would like to ask a question from the Railway Minister. Don't follow the previous Ministry. Don't follow the UPA. If you are really interested in the welfare of the Indian people and if you are really interested in the common man, you must change your approach. Don't have UPA approach. NDA must have its own approach. Don't depend on FDI. Don't depend on PPP. Please look at it. You have *swadeshi* people. Please follow your own *swadeshi* people. Thank you very much.

SHRI KALPATARU DAS (Odisha): Mr. Vice-Chairman, Sir, the hon. Minister has presented the Railway, Sir, the hon. Minister has presented the Railway Budget which is the highest, involving a sum of ₹ 65,445 crore. He has announced many amenities for passenger safety, new trains, bullet train, speed trains and many things. But, Odisha is neglected as usual.

Sir, if you see, you will find that Odisha is contributing 10 percent to the railway revenue. But, how much Odisha has got? It is hardly ₹ 1426 crore. The hon. Railway Minister, in his Budget Speech, has mentioned on page 4 that in the year 2013-14, gross traffic receipts were ₹ 1,39,588 crore and total working expenses were ₹1,30,321 crore, which works out to be an operating ratio of almost 94 percent. Sir, out of ₹ 1,39,588 crore, the contribution of Odisha is ₹ 14,000 crore which is roughly about 10 percent of the total revenue. The operating ratio of the Indian Railways is 94 percent, but the operating ratio of Odisha region is only 43 percent.

If East-Coast Railway in Odisha is taken into account, the operational cost is only 43 percent. But we have got only ₹ 1,426 crores. The hon. Chief Minister of Odisha, Mr. Naveen Patnaik, met the hon. Prime Minister, as well as, the hon. Railway Minister, and requested them to provide more funds for Odisha. But same frustration is there as it

was in the past. The railway network in Odisha is 15.03 KM per 1,000 Sq. KM as against the national average of 19 KM.

Sir, if you calculate the railway network in West Bengal it is 43.4 KM, in Bihar it is 35.9 KM and in Assam it is 31.9 KM. The BJP in its manifesto has clearly mentioned to end the regional disparities. The hon. President in his Address to the Parliament has stated that the model of national development will be that was driven by the State. He has also stated that the Government would give high priority to bring the Eastern Region of the country on a par with the Western Region in terms of physical and social infrastructure. Railway network is the most key economic infrastructure not only in India but in any country in the world.

Odisha is in the eastern part of the country, and the poorest State of the country. Although Odisha has 26 percent of the coal, 35 percent of iron ore, 484 KM of coastline, yet, it is poor. Since the day of independence, Odisha has been neglected by the successive Governments at the Centre. We are not getting our due share in regard to infrastructure. The hon. Railway Minister is here. I may mention that from the outlay provided to Karnataka and Gujarat and the outlay provided to Odisha which is contributing 20 percent of revenue to the Railways. One can find how Odisha is being discriminated, how Odisha was frustrated in the past Budgets and in the present Budget.

As I said earlier, I request the Railway Minister to calculate the operating expenses of Indian Railways in Odisha. If it is 43 percent, there are many railway lines in other States, where the return is as low as 03 percent or 04 percent. I would not like to name the States. What is the criterion for allotment of funds? Whoever is the Railway Minister, he will take away major share of the Plan outlay to his or her State. Why is the railway network of West Bengal, Bihar and Assam more than Odisha? It is because successive Railway Ministers were from those States. I would not like to take the names of those Ministers who have taken how much from the Plan outlay, and what is the rate of return to the Railways. If Odisha is contributing more than 10 percent to the Indian Railways, why are Indian Railways not investing in Odisha and incurring losses? You go in for FDI and PPP mode in Railways. The investors will invest more money to get more revenue. Sir, the hon. Chief Minister of Odisha has demanded and requested the hon. Prime Minister to extend the freight corridor from Dhankuni to Brahmapur. Sir, we have demanded two dedicated rail corridors in Angul-Talcher Belt connecting Basundhara area in Sundargarh-Jharsuguda, linking the coal blocks and in Nayagarh-Bansapani linking the iron ore mines. Then Bhadrachalam road-Talcher rail link *via* Malkangiri, Jeypore will go through the Left-Wing Extremist area where naxal activities are on the rise. This rail link can be a national project because the Left-Wing Extremist activities are increasing throughout the country. The country has a duty to invest there for infrastructure development in such

[Shri Kalpataru Das]

area. So, he has given a list of projects through which the Railway will earn more profit and the return will be much higher than other areas. Recently, there has been an attempt to bifurcate the East Coast Railway Zone by taking away Visakhapatnam to Seemandhra area. We don't have any objection if Visakhapatnam is taken to Seemandhra. Sir, some part of the Vishakhapatnam Division are under Odisha. As I have already stated, Odisha is making huge profits, the rate of return is high, and the cost of operation is much lower. The Chief Minister of Odisha has demanded three new divisions, one, at Rourkela or Jharsuguda, second at Jaipur/Keonjhar and the third at Rayagada. I will request the hon. Railway Minister to consider this issue. By this, the Indian Railways will gain...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Please conclude. There is one more speaker from your Party.

SHRI KALPATARU DAS: I will leave five minutes for him. Sir, in the new Railway Budget, five Janasadharan Trains have been announced, but there is not train for Odisha. Then five premium trains have been announced, but there is no train for Odisha, although, Shalimar-Chennai Premium Express and Kamakhya-Bengaluru Premium Express will go *via* Odisha. Then five AC Express trains have been announced, but there is no train for Odisha. Sir, 27 Express trains have been announced, but there are only two trains, and that too weekly for Odisha. So anybody can go by a car from Paradeep to Howrah and Vishakhapatnam to Paradeep. Only two trains have been announced, that too once a week. So, we demand that more trains should be there for Odisha. Our Lok Sabha Members have also met the hon. Railway Minister. They have demanded another Rajdhani train. I also demand one more Rajdhani train. Important projects like Khurda-Bolangir, Haridaspur-Paradeep, Anugul-Sukinda, Talcher-Bimalagarh, Digha-Jaleswar, were started in 1994-95 and thereafter. When will these projects be completed? What was original estimate? The present left out work will cost much higher than the original estimate. There is no railway track in six districts of the State. I would request the hon. Railway Minister to see that Khurda-Bolangir railway track is expedited. The rate of return of Haridaspur-Paradeep project 13.9; the rate of return of Anugul-Sukinda project is 19 percent; the rate of return of Talcher-Bimalagarh is 10.16 percent. The construction of railway tracks should be expedited and Odisha should get due justice. When Odisha is contributing 10 percent to the Indian Railways, at least, it should get five percent of the total outlay. With these words, I conclude. Thank you.

श्री बलविंदर सिंह भुंडर (पंजाब) : ऑनरेबल वाइस-चेयरमैन साहब, रेलवे बजट पर यह जो डिस्कशन चल रहा है, इसके संबंध में थोड़े समय में कुछ प्वाइंट्स में ऑनरेबल मिनिस्टर साहब के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

वाइस-चेयरमैन साहब, यह जो रेलवे बजट लाया गया है, जिसे हम सेंट्रल आइडिया बोलते हैं, बहुत ही अच्छा बजट है। पहले जो प्रोजेक्ट्स एनाउंस किए गए थे, वे 30-30 साल से लटक रहे हैं, अभी तक कंप्लीट नहीं हुए हैं, लेकिन इस बजट में न कोई नई रेलवे लाइनें एनाउंस की गई हैं, न कोई नई डबल-लाइनें एनाउंस की गई हैं और न ही कोई रेलवे के फास्ट-ट्रैक रूट एनाउंस किए गए हैं, क्योंकि अभी तक पहले वाले ही कंप्लीट नहीं हुए हैं। मैं आपको एक-दो मिसालें देना चाहता हूँ। इसका अंदाजा आप इस बात से लगा सकते हैं, पिछले 30 सालों में 676 प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए। उस समय उनकी जो टोटल कॉस्ट थी, वह 1,57,883 करोड़ रुपये थी। 30 सालों में उनमें से जो प्रोजेक्ट्स कंप्लीट हुए, उनकी संख्या 317 है, बाकी के 359 प्रोजेक्ट्स अभी भी अनकंप्लीट हैं। इसी से दिखाई देता है कि देश की हालत क्या है। उस टाइम 676 प्रोजेक्ट्स की टोटल कॉस्ट 1,57,883 करोड़ रुपये थी और जो बचे हुए 317 प्रोजेक्ट्स हैं, अब उनके लिए जो टोटल कॉस्ट चाहिए, वह 1,82,000 करोड़ रुपये है। आज की तारीख में यह कॉस्ट पहले के टोटल 676 प्रोजेक्ट्स के लिए दी गई कॉस्ट से ज्यादा हो चुकी है। इन 30 सालों में देश का जो नुकसान हुआ है, वह अलग है।

इसी तरह जो न्यू लाइन प्रोजेक्ट्स हैं, पिछले 10 सालों में 99 प्रोजेक्ट्स एनाउंस किए गए, जिनकी लागत 60,000 करोड़ रुपये थी। इनमें से 4 प्रोजेक्ट्स तो 30-30 साल पुराने हैं।

हमारे मिनिस्टर साहब की सोच यह है अब और ज्यादा नये प्रोजेक्ट्स के ऐलान न किए जाएं, न कोई नई लाइनें एनाउंस की जाएं और न ही किसी किस्म का कोई दूसरा प्रोजेक्ट एनाउंस किया जाए, सिर्फ पहले एनाउंस किए गए प्रोजेक्ट्स को पहले कंप्लीट किया जाए। इसके लिए मैं गवर्नमेंट का धन्यवाद करता हूँ, क्योंकि गवर्नमेंट की सोच बिल्कुल सही है। आगे और प्रोजेक्ट्स के एनाउंसमेंट्स कर दिए जाएं और कहने के लिए घोषणाएं कर दी जाएं, लोग खुश हो जाएं, इसके बजाय पहले एनाउंस किए गए प्रोजेक्ट्स पर काम किया जाए। वह बहुत अच्छी बात है।

इसके लिए गवर्नमेंट के सामने सबसे बड़ी प्रॉब्लम फंड्स की है। फंड्स के लिए क्या किया जाएगा, इसके लिए गवर्नमेंट ने अपनी तरफ से कई बातें इसमें दी हैं। मुझे पता चला है कि एक कम्पनी हैं, RITES & IRCON जिन्होंने फंड्स के लिए ऑफर किया है और कहा है कि जो वायबल प्रोजेक्ट्स हैं, वे प्रोजेक्ट्स हमें दे दीजिए, हम इनको कंप्लीट करेंगे। मुझे मालूम नहीं कि इस पर गवर्नमेंट का क्या रिएक्शन है, हालांकि गवर्नमेंट फंड्स के लिए कभी भी कम्पनी को और कभी किसी कम्पनी को एप्रोच कर रही है, लेकिन अभी तक कहीं से भी फंड्स का प्रबंधन नहीं हो पाया है। मेरे नोटिस में यह आया है कि इन कम्पनियों ने गवर्नमेंट को इस तरह का ऑफर दिया है। मुझे लगता है कि गवर्नमेंट को इन कम्पनियों को एप्रोच करना चाहिए। मैं खास तौर पर इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि पहले के जो प्रोजेक्ट्स हैं, जो पिछले 30 सालों में एनाउंस हुए हैं, चाहे वे नई रेलवे लाइनों के प्रोजेक्ट्स हैं या फिर किसी दूसरी तरह के प्रोजेक्ट्स हैं, पहले उन्हीं को कंप्लीट किया जाना चाहिए।

दूसरा, मैं गवर्नमेंट का इस चीज के लिए भी धन्यवाद करता हूँ कि गवर्नमेंट ने रेलों की पंचवुएलिटी पर स्ट्रेम दिया है, बूँके गवर्नमेंट के पास हर समय एडवाइजर्स हैं, जो समय-समय पर गवर्नमेंट को एडवाइज करते रहते हैं। यह सबसे जरूरी काम है। अंग्रेजों के टाइम में किसी समय हम यह सुनते थे कि आप तो ऐसे आ गए, जैसे गाड़ी का टाइम हो, लेकिन आज की तारीख में गाड़ी का कोई टाइम ही नहीं है। जिसे एक्सप्रेस बोलते हैं, जैसे शताब्दी एक्सप्रेस, अब

[श्री बलविंदर सिंह भुंडर]

तो उसका टाइम भी मिस होने लग गया है। जगह-जगह इसके स्टॉप होने लग गए। सबसे पहली बात है कि जो एनाउंस किया गया है कि गाड़ी टाइम पर जाएगी, तो अगर एक बात भी सही हो जाए, तो 50 परसेंट शाबाशी गवर्नमेंट को मिल जाएगी।

दूसरी बात, गाड़ी का ऐसा हाल है कि किसी गाड़ी में आप डिब्बे नहीं बढ़ा सकते। अगर आप टॉयलेट में जाएंगे, तो मेरा ख्याल है कि आते-आते आपको कहीं वॉमिटिंग ही न शुरू हो जाए। ऐसा हाल है कि उनकी सीट्स टूटी पड़ी हैं। इसलिए दूसरा प्वायंट क्लीनलिनैस और उनमें सीटें वगैरह ठीक करना है।

तीसरी बात सिक्योरिटी की है, जो उससे भी जरूरी है। पहले गाड़ी में आदमी सो जाता था, अकेली लड़की भी चली जाती थी और कहती थी मैं सेफ हूँ, लेकिन अब लड़की क्या, अब तो लड़का भी अकेले चला जाए तो वह भी सेफ नहीं है। मेरा तो ख्याल है कि अगर आप पांच-सात इकट्ठे हो कर भी चले, तब भी सेफ नहीं हैं। पिछली दफा हम किसी कमेटी में गए थे। पचौरी जी कांग्रेस के मेम्बर थे, उन्होंने बताया कि कल दो गुंडे आकर मुझसे मेरी सीट खींचने लग गए और मुझ पर घुसंड लेकर पड़ गए। वह मेरा गनमैन आ गया और उसने बचाया। फर्स्ट क्लास में बगैर टिकट वाले आकर मुझे निकालने लग गए थे। सिक्योरिटी का तो ऐसा हाल है, इसलिए सिक्योरिटी वाला प्वायंट भी बहुत जरूरी है।

ये जो तीन-चार प्वाइंट्स हैं, इनको जरूर करना चाहिए, ताकि रेलवे पर भरोसा पैदा हो। रेलवे सारे देश की है। इसको हम जिन्दजान बोलते हैं। इसे आप रीढ़ की हड्डी कह लीजिए या जिन्दजान कह लीजिए, क्योंकि अगर रेलवे पर पिछले 60 सालों से जोर दिया जाता है, तो इतनी सड़कें बनाने की, इतनी जमीन रोकने की या इतना डीजल बरबाद करने की जरूरत ही नहीं थी।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : अब आप समाप्त कीजिए। हमारे पास समय की सीमा है।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : सर, बस दो-तीन मिनट। मैंने तो पहले ही बहुत भूमिका नहीं बांधी। मैं तो डायरेक्ट बोलने लगा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : आप बहुत अच्छा बोल रहे हैं, लेकिन समय का ध्यान रखिए।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : सर, मैं सरकार से यह रिक्वेस्ट करता हूँ कि इन चीजों पर आपने स्ट्रेस दिया है, लेकिन स्ट्रेस का मतलब सिर्फ पेपर में नहीं, बल्कि उसे इम्प्लीमेंट करना है। इसलिए इसे इम्प्लीमेंट तो करिए। कुछ चीजों का इम्प्लीमेंटेशन तो बगैर पैसों के हो जाएगा। अगर ये चीजें इम्प्लीमेंट हो जाएंगी, तो सरकार को 60-70 परसेंट शाबाशी वैसे ही मिलने लग जाएगी।

मैं मिनिस्टर साहब को कहना चाहता हूँ कि आपने काफी अच्छा काम किया है। पंजाब एक ऐसा स्टेट है, जहां से सारे देश को अनाज जाता है। कोयला वगैरह कुछ ऐसी वस्तुएं हैं, जो पंजाब को जाती हैं। मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि पंजाब की तीन मेन लाइनें हैं, एक दिल्ली-अमृतसर है, दूसरी दिल्ली-भटिंडा और तीसरी दिल्ली-पठानकोट है। ये जो तीनों लाइनें हैं, बॉर्डर तक चली

जाती हैं। पहली बात तो हमारा बॉर्डर सेंसिटिव है। हमारा सबसे सेंसिटिव बॉर्डर पाकिस्तान साइड वाला है और दूसरा चाइना वाला बॉर्डर है। इसलिए, हमारे बॉर्डर की सेंसिटिविटी को देखते हुए, अनाज की आवाजाही को देखते हुए और कोयले की आवाजाही को देखते हुए काम करना चाहिए। भटिंडा में रिफाइनरी भी चली गई है। तो मिनिस्टर साहब से रिक्वेस्ट करूंगा कि दिल्ली से भटिंडा जो रेलवे लाइन है, वह अप टू जाखल पहले ही डबल हो चुकी है, अब अप टू मौर चली गई है। यहां से 30 किलोमीटर आगे भटिंडा है। अगर उसे डबल कर देंगे, तो खुद गवर्नमेंट को भी फायदा होगा। पंजाब के लोगों को तो होगा, देश को भी फायदा होगा और गवर्नमेंट को भी फायदा होगा। गवर्नमेंट को उससे ज्यादा राजस्व का प्राप्ति होगी। इसलिए उसको जल्दी करना चाहिए। पिछले प्रोजेक्ट में वह लाइन थी, लेकिन अभी तक उसमें काम स्लो चल रहा है। उस पर हमारे तीन कोल प्लांट्स हैं। तलवंडी साहब का कोल प्लांट वहां है, लहरा वहां है, भटिंडा वहां है, एशिया की बिगैस्ट छावनी वहां है और वहां ऑयल रिफायनरी भी है। ये चार-पांच बहुत बड़े-बड़े प्रोजेक्ट्स वहां हैं, जिनकी देश को भी जरूरत है और हमें भी जरूरत है। इसलिए इनको जल्दी कम्प्लीट कीजिए।

सर, मैं यह कहूंगा कि जो फास्ट ट्रेन्स चलाना चाहते हैं, बुलेट ट्रेन तो बड़ी अच्छी बात है, मैं प्रेज करता हूं कि यह चलनी चाहिए। लेकिन, जो पहले का प्रोजेक्ट था, उसको ही कम्प्लीट करें, मैं और मांग नहीं करता, क्योंकि मुझे पता है कि वह हो नहीं सकती। जो फास्ट ट्रेक ट्रेन है, वह दिल्ली-भटिंडा टू फिरोजपुर जानी चाहिए। फिरोजपुर बॉर्डर पर है। हमें डिफेंस के लिए इसकी जरूरत है। दूसरी, दिल्ली-अमृतसर जानी चाहिए। अमृतसर साहब हमारा हब है। यह देश के लिए सबसे जरूरी है। अमृतसर भी बॉर्डर पर है। यह लाहौर बॉर्डर पर है। तीसरा, पठानकोट-जम्मू है। वह भी बॉर्डर पर है। इसलिए, बॉर्डर के लिए, डिफेंस के लिए, देश के लिए और अनाज की आवाजाही के लिए भी इसकी जरूरत है। ये जो तीनों प्रोजेक्ट्स हैं, इन पर सुपर फास्ट ट्रेन्स चलानी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। बहुत धन्यवाद।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : सर, मेरा सिर्फ एक मिनट का प्वाइंट है। तीन जो ट्रेन्स हैं, आनन्दपुर साहब-इन्होंने पांच तख्तों के लिए ट्रेन एनाउंस की है। मैं उसके लिए धन्यवाई करता हूं। लेकिन, मैं इनसे यह भी कहता हूं कि पांच तख्तों में से जो आनन्दपुर साहब से अमृतसर है, उसमें वाया गढ़शंकर 25 किलोमीटर का गैप है, उसका सर्वे हो गया है। उसे थोड़ा सा जल्दी स्टार्ट करें। एक तो पिछले मिनिस्टर साहब ने एनाउंस किया था। दूसरा, तलवंडी साहब हमारा सेकंड तख्त है। रामा, तलवंडी, मौर भी अनाउंस हुआ था। इसका सर्वे हो रहा है, इसको भी थोड़ा जल्दी कम्प्लीट करवाएं। आपने भटिंडा के लिए जो शताब्दी ट्रेन चलाई है, उसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं। मिनिस्टर साहब, मैं आपको एक बात कहना चाहता हूं कि भटिंडा के लिए तीन-चार दफा ट्राई हो चुकी है। उसको पहले वाया पटियाला किया गया, फिर वाया एक और किया गया, लेकिन वे सब गलत वाया हैं। दिल्ली-भटिंडा जो ट्रेन है, वह चलनी चाहिए - दिल्ली से रोहतक, रोहतक से टहाना-जिंद-जाखल और जाखल-मानसा-भटिंडा और इसको फिरोजपुर तक करना चाहिए। यह हफ्ते में दो दिन है, इसको हफ्ते में तीन-चार दिन करें। मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देता हूं। मैं इतनी ही विनती करते हुए जो रेल बजट पेश किया गया है, उसके बारे में

[श्री बलविंदर सिंह भुंडर]

कहना चाहता हूँ कि वह ठीक है। पैसे की कमी के कारण आगे ऐसी घोषणा नहीं की गई, जिसको इम्प्लीमेंट ही न किया जा सके, इसके लिए मैं इनको शाबाशी देता हूँ। अगर discipline लाना है, तो किसी उसूल पर खड़ा होना होगा। ऐसी घोषणा का कोई फायदा नहीं, जो इम्प्लीमेंट ही न किया जा सके। मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देते हुए यह आशा करता हूँ कि वे इनको जल्दी पूरा करेंगे। धन्यवाद।

SHRI A. V. SWAMY (Odisha): Thank you Mr. Vice-Chairman, Sir. On this occasion, I remember Dr. Ram Manohar Lohia's warning that any new Government that fail to bring about visible changes to meet the aspirations of the people, more importantly the poor, in the first 100 days of its taking over, would lose its credibility and trust of the people.

We have assembled here after 50 days of the new Government under our forward looking Prime Minister, Shri Narendra Modi, to give shape to his inspiring dream of "*Ek Bharat – Shrestha Bharat*." We, in Odisha, are waiting for this to happen.

Shri Vallabhbhai Patel, the Iron Man of India, had admirably united the fractured Bharat left behind by the Britishers by wiping out umpteen Princely States, the Nizamuddins and archaic and segregated administrative units into a great nation.

The politically united Bharat is again fractured into India and Bharat, where India is making strides in the economic development and other spheres at the cost of Bharat that is struggling for survival.

The PPP mode and the FDI for resource mobilization are frighteningly meant for the rich and it will not be including Bharat in its agenda.

Shri Narendra Modi has often and rightly reiterated that Railways play an important role in the economic development and social transformation. I give an example of Odisha, better known as the land of Lord Jagannath dham elsewhere in the country and abroad, how the neglect of Railways has done havoc to keep the State poor and isolated despite vast richness of minerals and natural resources. Sir, Odisha has mineral resources such as manganese, bauxite and other major minerals and account for nearly 35 percent of national iron ore resources and 24 percent of coal reserves for which the rail happens to be the most economic and efficient mode of transportation.

Sir, Odisha's Railway density is 14.6 which is so low when compared to its adjacent States like Bihar which has 39.90, Jharkhand 35.30 and West Bengal has three times of Odisha's density at 43.40.

East Coast Railways earns ₹ 14,000 crores from Odisha and leaves a surplus net balance of ₹ 7,700 crores for reinvestment in Railways. But, the allocation for Railways made during 2013-14 to Odisha, on our request, is only ₹. 846 crores which is not even 10 percent of the earnings from this region. Our hon. Railway Minister may please not

that this year, as against Government of Odisha's request for ₹ 3,160 crores, we got only ₹ 1,420 crores. This means, money earned from poor States like Odisha which has been struggling to get Special Category treatment is being siphoned out to other comparatively developed States.

For seven out of thirty districts – I come from that area – there is no railway line. There are people who are indifferent to the poor. Please give me time to tell about the area from where I am coming, to tell what has led to the neglect of Railways in this region. Seven out of thirty districts do not have any railway line. Of these, two, namely, Nabarangpur and Malkangiri fall in the infamously named KBK districts. I was born in Nabarangpur – one part of the KBK districts, now a headquarters – and wrote essays as a student in school on Railways without ever having seen a railway. Today, without having had a sight of Railways, my grand children will also writing essays. But, this time, Mr. Railway Minister, they will be writing essays on bullet trains, metros and this the type of neglect is been done to Odisha. What has been the result of this? I have suffered. I am travelling too from this side of every corner to see that that part of Odisha is not neglected. What has been the ultimate result?

The absence of railway communication in this region has hindered not only growth but also promoted extreme poverty. This has made these bordering districts with Chhattisgarh in the west and Andhra Pradesh in the south, the capital of Naxalism in the country, that is, the KBK districts –Koraput, Bolangir and Kalahandi.

Further, Sir, this has emerged as a capital.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Swamyji, please conclude.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, this is not something which I am quoting from newspaper clippings. This is coming out of experience. This particular area is not only backward, it has also emerged as a centre of slave trade of migrant labourers, that you might have seen in the newspapers.

Sir, lastly, I would like to add one more thing. The Railway projects that have great significance in establishing connectivity between comparatively developed coastal areas with under developed West Odisha are also being ignored. One such example is Khurda-Bolangir rail project for which the State Government has committed to allocate land and share 50 percent of the construction cost for this Segment has not received any priority till today. Similar is the fate of Titlagarh-Bimiagarh, Bargarh-Nuapada *via* Padampur, that would have created new and alternative corridor for the movement of coal and minerals.

[Shri A.V. Swamy]

Last, but not least, it is shocking that despite so many railway projects sanctioned elsewhere in the new Budget, this particular region I completely ignored. Let me warn the House that this neglect we may not be able to tolerate any longer. Shri Naveen Patnaik, Chief Minister of Odisha, with an unprecedented mandate of 117 MLAs in a House of 147,20 out of 21 Lok Sabha seats and 8 of 10 Rajya Sabha Members, is an admirably strong political leader in the country.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Please conclude.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, please allow me to speak for one more minute. I would like to warn about one thing. I am not a politician, I do not belong to any political party, I am a social worker, born and brought up in this area. He has an admirable political strength in the country. He is also a great dreamer committed to turn Odisha into Ruhr of Germany by tapping the vast natural resources. In the given scenario, perpetuation of neglect of Odisha might anger the Odiyas, who may rise in revolt. Thank you very much, Sir.

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Thank you very much, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, the Rail Budget of 2014-15 is praised by a section as a unique Budget because it has the highest ever allocation of ₹ 65,455 crores. Sir, I may mention here that it is just 1.8 percent higher than the allocation of ₹ 64,305 crores made in the Interim Budget presented by the Railway Minister of UPA-II Government. So, there is nothing much to be unique because it is only 1.8 percent rise in the outlay.

Sir, this Budget is more cosmetic and it is more of a repackaged one. Many aspects of the Rail Budget are repackaged versions of the UPA Government, which were already initiated. Issues like improving computerization of passenger reservation system were already carried out by the UPA Government. The Government has taken credit for Jammu-Udhampur-Katra railway line. Was that railway line built in one month of the NDA Government? No, Sir. Work on this railway line started long back. So, Jammu-Udhampur-Katra railway line is again nothing but repackaged or cosmetic claim which has been made by the Railway Minister for taking credit.

Sir, the Railway Minister again proposes future e-ticketing to support 7,200 tickets per minute, and to allow 1.2 lakh simultaneous users. This was already proposed and partly implemented during the UPA Government. WiFi on trains was already proposed and implemented during the UPA Government. The Calcutta Rajdhani has already got WiFi facility.

Sir, the name of rail *adhaar*, which was already there, has been renamed as food courts. Again, about the proposed train after the name of Swami Vivekananda, I would like to state here that the UPA Government was already running Swami Vivekanand Express, which was announced in 2012. Out of four trains named Vivek Express, one is the longest. One train from Dibrugarh in Assam to Kanyakumari is the longest route in India, and the ninth longest route in the world. Sir, these announcements were already there. It is only repackaged in this Rail Budget. Sir, we all know that railway is the lifeline of the nation and the lifeline of the people of India. But the railway still remains the primary mode of transport for the poor and this country is likely to remain so for decades to come. It would be unfair and difficult for the poor to bear the entire cost of transport. The Government has to provide subsidy. They are going to introduce bullet train. The Minister has mentioned in his speech that it is the wish and dream of every Indian that India runs the bullet train as early as possible. Mr. Minister, bullet train is not the dream of the common people of India ; it is not the wish of the common people of India because the fare that will be charged for the bullet train will not be affordable for the common man. So, when you say that it is the wish and dream of every India that India runs the bullet train as early as possible, I think, I respectfully differ with you. Sir, the Indian rail is a continuing process over the years. We have seen the oldest Indian railway line in my region, the North East Region. So, the railway has developed over the years. So, to say that a Government, which is only over a month old Government, is revolutionizing the entire railway, is a bit indigestible.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*)

Sir, the proposed development that has been made in this Budget, we must remember that how did the Railway Minister start. The Railway Minister made a hike of over 14 percent in the railway fare. Although in this Budget there is no hike in railway fare or railway freight, it has already been done just before the Budget which is not proper. But in that what you are getting is that this fare hike is expected to raise only ₹ 8,000 crores. This does not help the railway as much as it burdens the common man. The Railway monetary requirement at present is ₹ 60,000 crores for one bullet train per year, ₹ 50,000 crores per year for next ten years for the on-going project and again another ₹ 40,000 crores for track renewal, elimination of unmanned crossings and construction of REBs and ROBs. Over and above this, Rs. 9 lakh crores are required for the Diamond Quadrilateral project. Where will this money come from? Sir, you have proposed that it will be garnered by four means including FDI and PPP. Sir, the very announcement of bullet train which the hon. Minister thinks that this is the dream of the common man, I respectfully deny and I respectfully differ with him because one of the speakers just mentioned of China and Japan introducing bullet train. Let me tell you the experience of

[Shri Bhubaneswar Kalita]

China and Japan. Bullet train experiment in Japan and China keeps running into financial problems. Besides the enormous initial cost, the operating cost spiral the fares of the train comparable to airfare. So, which one will the passengers prefer? So, while comparing Japan and China, we must take into account their experiences also. It is fine to dream. But dreams have to have some relation with the reality. And, this is the reality.

The hon. Railway Minister has talked about increasing the speed of the trains, which will go up to 160-200 kilometres per hour, in nine sectors. Mr. Minister, I may remind you that the heavy density train routes are badly clogged. What are you going to do to declog those nine sectors. The Public Private Partnership to fund the connectivity of new areas, new sectors, is not a new proposal. This proposal was very enthusiastically taken up by one of the former Railway Ministers. But what happened? The PPP has been around for a while. But interest has been petty. There were very less takers. How are you going to make it a reality?

The Railway Budget mentions about some world-class stations would be built and there will be focus on cleanliness and new-age facilities, including wake-up calls and destination alerts. It is good. Corporate hospitality sounds great. But hopes were put out in the past. Our experience has not been as enthusiastic as that of the Railway Minister's. Then, it is said that ready-to-eat food of reputed brands would be served in the trains. We, as Members of Parliament, travel by plane. Our experience is that the ready-to-eat food which they serve in budget airlines, is very expensive. The trains are mode of transport for the poor people, for the common man. How can you expect the poor people, the common man, to spend so much of money on ready-to-eat food of renowned brands?

SO, Sir, these are certain things on which, I think, the Railway Minister should re-think. And, if possible, I expect him to take some realistic action on all these things.

I appreciate that the Railway Budget 2014-15 proposes 58 new trains, besides extending 11 existing trains. Seven new trains have been proposed in the North-Eastern Region. I appreciate and congratulate the hon. Minister for that. Fifty-four percent hike for 23 rail projects in the North-Eastern Region is also talked about. This is, again, nothing but a cosmetic change because the Kamakhya-Bengaluru Premium Express train, which you have mentioned, is already in existence. This train is already in existence and is catering to the needs of the North-Eastern passengers going to Bengaluru. Change of name does not mean a new train. While talking about the speed of trains, 160 to 200 kilometres per hour in nine sectors, there is no mention of doubling or electrification of railways in the North-Eastern Region. The only doubling project, New Bongaigaon to Kamakhya *via* Rangiya, was announced in the Railway Budget of 2013-14.

This project was announced in the Railway Budget of 2013-14. But the present Railway Budget does not have any mention about it, leave apart the electrification of

tracks. Sir, with regard to the tracks and the gauge conversion in Rangia Murkongselek sector, Lumding Badarpur-Silchar sector, it is over the ages that the work is going on. With the 54 percent hike in the outlay, I do not think that will cover this. *(Time-bell rings)* Although you have mentioned that the Lumding-Badarpur-Silchar sector will be operated on 1st October, until and unless it is monitored properly, I think it might take more time again.

Another project that is about to be..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Kalitaji, please conclude.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: You mentioned about starting certain trains where there is not even a railway line! The railway lines have not been completed. But you want to start a train on that railway line which has not been completed yet.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Kalitaji, please conclude.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, I am the only speaker speaking now.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is correct. You are the only speaker speaking now. ... *(Interruptions)*...

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, you must give me two more minutes. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: But there are another 10 speakers from your Party.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, I will now concentrate only on my region. The Budget is also silent on the connectivity to the State Capitals of Kohima, Agartala and Aizawl. Sir, I want to mention about two projects. One is, new railway line from Amingaon to Barpeta *via* Hajo was surveyed in as early as 1998. But there is no mention or there is no allocation for this new line in this Budget. So, I request and I demand that work on this railway line should be taken up and financial allocation be made, maybe, in the supplementary Railway Budget. Or, I request the Railway Minister to announce this in his reply to the Railway Budget. *(Time-bell rings)*

Sir, just only one more point. For the railway line connecting Bhutan and India, from Rangia to the township of Samdrup Jhonkar in Bhutan, a survey was conducted for construction of this new railway line. The connectivity between the neighbouring country and India could have been improved if after the survey, this has been made a reality. But, unfortunately, over the years, Railway Ministers after Railway Ministers, this has been raised again and again on the floor of this House, but it has not become the reality. I request the Railway Minister to mention about this so that in future some allocations could be made and it becomes a reality. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Kalitaji, Now, Shri Mansukh L. Mandaviya. You have ten minutes.

श्री मनसुख एल. मांडविया (गुजरात) : उपसभापति महोदय, नरेन्द्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली एन.डी.ए. की सरकार का रेलवे का बजट जो श्री डी. वी. सदानन्द गौड़ा जी ने पेश किया है, मैं उसके समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ। सर, यह सच है कि हमें विरासत में जो मिला है, उसको आधार बनाकर हमें आगे चलना है। हमारे साथी सदस्यों ने कहा कि हमारी जेब में कुछ है नहीं, लेकिन मेले में जाना है। ये नरेन्द्र मोदी जी हैं जो दिन में सपने देखते हैं और वे जो सपने देखते हैं, उनको पूरा करने की कोशिश करते हैं और उनकी जिम्मेदारी भी लेते हैं।

श्री वी. हनुमंत राव : दिन में देखते हैं या रात को देखते हैं?

श्री मनसुख एल. मांडविया : आप रात में देखते थे इसलिए कुछ कर नहीं पाए थे। हमारे सदानन्द गौड़ा जी ने अपने बजट भाषण में कहा था। हमारे सदानन्द गौड़ा जी ने बजट भाषण में कहा था कि शायद मेरी बजट स्पीच में तालियां कम पड़ेंगी, लेकिन साल भर तालियां पड़ती रहे, ऐसा काम और ऐसा बजट मैं आपके सामने रख रहा हूँ जो वास्तविक के आधार पर है। इसलिए यह बजट सामान्य जनता की सुख सुविधा को बढ़ाने वाला, किसान को नई उम्मीद देने वाला है। हम सारी दुनिया में जाते हैं, अमेरिका में जाते हैं, चीन में जाते हैं, मैं जब स्कूल और कॉलेज में पढ़ता था, उस वक्त रेल से जाता था, उस वक्त भी रेल का डिब्बा ऐसा ही था और इस वक्त भी रेल का डिब्बा ऐसा ही है। उस वक्त जैसा प्लेटफार्म था, वैसा ही प्लेटफार्म अब है। उसमें modification, उसमें बदलाव की जरूरत है। जब सारा विश्व आगे बढ़ रहा है, तो उनके मुकाबले में हमारी रेलवे में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। मुझे लगता है कि हमें विरासत में वही पुराना ढांचा मिला है, उसमें बहुत कुछ करना है और बहुत कुछ करने की उम्मीद के साथ हमारे मंत्री ने यह बजट प्रस्तुत किया है। यह भी वास्तविकता है कि पिछले 30 साल में वैसे ही बजट भाषण हुआ करते थे और उसमें नई-नई परियोजनाएं डिक्लेयर हुआ करती थीं। जब परियोजनाएं डिक्लेयर होती थीं तब तालियां बजती थीं। यह सच्चाई है कि पिछले 30 साल में 676 परियोजनाएं डिक्लेयर की गईं और इन 676 परियोजनाओं में से 359 परियोजनाएं अभी पूरी हुई हैं, तो नई परियोजनाएं डिक्लेयर करने का मतलब क्या है? जो हमसे हो नहीं सके, वह कहने का मतलब क्या है? हमारे नरेन्द्र मोदी जी ने और हमारी जो सरकार है, उसने इतना ही कहा है जो पाएगा और जितना करने के लिए हम कमिटेड हैं और हमारा कमिटमेंट उनके लिए कायम रहेगा। बड़ी-बड़ी बातें करने से तालियां तो बजेंगी, आपने बहुत तालियां पिछले 10 साल में बजवाईं, तालियों में डिक्लेरेशन हुआ था, आपने 99 परियोजनाएं डिक्लेयर की थीं और उन 99 परियोजनाओं में से केवल एक परियोजना पूर्ण हुई है और फिर आप विकास की बात करते हैं, फिर आप प्रगति की बात करते हैं। आप यह भी कहते हैं कि जो आपने बजट प्रस्तुत किया है, वह manipulated है, इस बजट में नया कुछ नहीं है। नया कुछ वह है, जो वास्तविकता के आधार पर हमने यहां पर रखा है। यह भी सच है कि हिन्दुस्तान की 125 करोड़ की आबादी जब रेलवे में ट्रैवल करती है, तो एक लघु भारत का दर्शन होता है। ऐसी कौन सी व्यवस्था होगी जिसमें पैसे का पहले भुगतान कर दो, टिकट खरीदने के लिए पैसे पहले देते हैं, बाद में टिकट परचेज करते हैं, बाद में ट्रैवलिंग करते हैं। पहले पैसा मिलने के बाद भी, ऐसी व्यवस्था हमें विरासत में मिली है जिसके

7.00 P.M.

आधार पर हम नया कुछ नहीं कर पा रहे हैं, हम केवल suffer करते हैं, जनता को सुविधा नहीं मिल रही है। इसलिए मेरी मांग है कि जनता को सुविधा प्राप्त होनी चाहिए। हमारी जेब में 94 पैसे आते हैं, बड़ी-बड़ी बातें तो हुई, आप मैनेजमेंट पर, भाषण देने के लिए गुजरात तो पहुंच गए, लेकिन कुछ नहीं किया। मैनेजमेंट पर भाषण दिया, क्या दिन, आपने कैसी रेलवे चलाई? आपने 94 पैसे रेलवे के परिचालन पर खर्च कर दिए और केवल 6 पैसे रेलवे के डेवलपमेंट के लिए रखे। रेलवे मिनिस्टर जब बात करते हैं, वे जब संचालन करते हैं, तो उनको मालूम ही होता है कि केवल 6 पैसे रेलवे के डेवलपमेंट के लिए बचते हैं। इसलिए ऐसी योजनाएं डिक्लेयर करने का मतलब क्या है? क्या आप वे योजनाएं पूर्ण कर पायेंगे? हमारे सदानन्द गौड़ा जी ने, हमारे रेल मंत्री जी ने बात आपके सामने रखी है, वह धरातल और वास्तविकता के आधार पर बात रखी है, जिनको अगले 60 महीने में पूरा करने का वायदा किया है। हमारे प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने अच्छा कहा है। मोदी जी ने कहा है कि आप हमें 60 महीने का समय दीजिए, हमने जो वायदा किया है, वह वायदा हमें 60 महीने में पूर्ण करना है। इसीलिए हमें ऐसा कोई वायदा नहीं करना है, जो वास्तविकता के आधार पर न हो और वही वायदा करना है, जिसे हम पूरा कर सकें।

हम वायदा करते हैं कि महिलाओं को सुरक्षा प्रदान होनी चाहिए। क्या बात करने से महिलाओं को सुरक्षा प्रदान होगी? हमने initiative लेना शुरू किया है। इंडिया में महिलाएं मुसाफिरी करती रहती हैं, शायद कभी महिला अकेली भी हो सकती है, इसकी सुरक्षा के लिए 17 हजार भर्तियों की प्रक्रिया शुरू होगी और इसमें से 25 परसेंट यानी 4000 महिला कांस्टेबल के रूप में काम करेंगी। इससे रेलवे में मुसाफिरी करने वाली महिलाओं को सुरक्षा मिलेगी। बात करने से और भाषण देने से महिलाओं को सुरक्षा प्रदान नहीं हो सकती। वह initiative हमारे सदानन्द गौड़ा जी ने, हमारे नरेन्द्र भाई मोदी के नेतृत्व वाली सरकार ने लिया है। वे उस रास्ते पर चलेंगे, जो रास्ता हमें विकास की ओर ले जायेगा और जिसके आधार पर हिन्दुस्तान की रेलवे एक नये मोड़ पर पहुंचेगी और विश्व की रेलवे के साथ बराबरी कर सकेगी, ऐसा रेलवे बजट हमारे रेलवे मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। हमारे रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि हमें युवाओं के लिए कुछ करना चाहिए। मैंने पहले किसी बजट पर चर्चा करते हुआ कहा था कि आप चाहे जितनी दौलत ले लो, लेकिन जो हमारे देश में युवा हैं, उनके हाथ में कैसे रोजगार दिया जाए, उनके हाथ में कैसे काम दिया जाए, इस पर विचार किया जाए। युवाओं के बारे में केवल बात करने से कुछ नहीं होगा, उनके हाथ में काम होना चाहिए। जब नरेन्द्र मोदी जी गुजरात के मुख्य मंत्री थे, युवाओं के स्किल डिवलपमेंट के लिए अकेली गुजरात गवर्नमेंट का बजट 800 करोड़ रुपए था और भारत सरकार का बजट केवल एक हजार करोड़ रुपए का था। युवाओं के हाथ में काम होना चाहिए, युवाओं के साथ में स्किल होनी चाहिए। इस बात को आगे बढ़ाते हुए, हमारे रेल मंत्री सदानन्द गौड़ा जी ने युवाओं को प्रोत्साहित करने के लिए कहा कि रेलवे में नई-नई टेक्नॉलोजी की आवश्यकता है और इसका मॉडर्नाइजेशन करना है। हमें इसके लिए टेक्नॉलोजी चाहिए, इसके लिए रिसर्च चाहिए। हमारे हिन्दुस्तान के युवाओं को टेक्नॉलोजी का ज्ञान मिले और उनके कौशल का वर्धन हो। इसलिए हिन्दुस्तान के युवाओं के लिए एक नहीं, दो युनिवर्सिटीज बनाने की बात कही है। ताकि हिन्दुस्तान के युवाओं को एजुकेशन के लिए, रेलवे के मॉडर्नाइजेशन के लिए, विश्व में टेक्नॉलोजी के लिए वहां जाने की आवश्यकता न हो, बल्कि हिन्दुस्तान में ही इन

[श्री मनसुख एल. मांडविया]

विश्वविद्यालयों में वे ज्ञान प्राप्त कर सकें और रेलवे में जॉब पा सकें। इसके लिए हमारे रेल मंत्री जी ने दो विश्वविद्यालयों की स्थापना की बात कही है। मैं इसके लिए मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ।

इसके साथ ही साथ जो युवा मैनेजमेंट स्टडी करते हैं, टेक्नीकल स्टडी करते हैं, इंजीनियरिंग में स्टडी करते हैं, उनके लिए समर में कुछ काम नहीं होता है, तो वे दूर करने जाते हैं। ऐसे युवाओं की Internship रेलवे में होनी चाहिए, इसके लिए भी व्यवस्था की गई है। मुझे लगता है कि यह बहुत दूरदर्शिता वाला कदम है। इस कदम से हमारे देश के युवाओं को नया तकनीकी ज्ञान मिलेगा।

सर, जो हमारे देश के वरिष्ठ लोग हैं, हैंडिकेप्ड हैं, सीनियर सिटिजन्स हैं, उनको आप केवल सस्ती टिकट दे दो, उनको टिकट में थोड़ा सा लाभ दे दो, इससे काम नहीं चलेगा। उनका यातायात सरल हो, उनको यातायात में सुविधा हो। जब कोई हैंडिकेप्ड आदमी हो या अस्सी से पचासी वर्ष की उम्र के व्यक्ति हो, तो जब वे रेलवे प्लेटफार्म पर आए तो रेलवे प्लेटफार्म पर उनको रेलवे के डिब्बे तक पहुंचाने के लिए इलैक्ट्रिक गाड़ी की व्यवस्था होनी चाहिए, ताकि वे उस गाड़ी में बैठकर अपने डिब्बे तक पहुंच सकें। किसी भी हैंडिकेप्ड को किसी तरह की मुश्किल ही न होने पाए। सीनियर सिटिजन्स को भी दी जाने वाली सुविधाओं में बढ़ोतरी हो। ...**(समय की घंटी)**... सर, अभी तो समय है। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : अभी दो मिनट का समय है।

श्री मनसुख एल. मांडविया : इतने बड़े हिन्दुस्तान में भांति-भांति के वर्ग व समुदाय के लोग रहते हैं। सभी की अपनी-अपनी आस्था और श्रद्धा होती है। लोगों की आस्था और श्रद्धा पूर्ण हो सके, इसलिए एक religious tourism circuit डेवलप हो, इसके लिए सदानन्द गौड़ा जी ने जो योजना रखी है, मैं इसके लिए उनका अभिनन्दन करता हूँ और धन्यवाद करना चाहता हूँ कि हमारे धार्मिक लोग हमारे देश के चारों कोनों में जो ज्योतिर्लिंग हैं, उनके लिए एक circuit बौद्ध religious tourism के लिए circuit 'सिक्ख religious tourism के लिए circuit' 'मुस्लिम religious tourism के लिए circuit' ऐसी circuits बनाकर हिन्दुस्तान के सभी श्रद्धालु लोगों को अपने श्रद्धा के स्थान पर पहुंचाने के लिए, उनको अपनी वंदना करने के लिए जो व्यवस्था की है, मुझे लगता है कि एक बहुत बड़ा और अच्छा कदम है।

सर, एक विशेष बात और है कि पहले रेलवे बजट में किसान के लिए कोई बात नहीं हुआ करती थी ...**(समय की घंटी)**...

श्री उपसभापति : हो गया।

SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA: Sir, I am on the last point. इस रेलवे बजट में सदानन्द गौड़ा जी ने एक विषय यह रखा है कि किसान द्वारा अपना माल और जो perishable items फूट्स और वेजिटेबल्स होती हैं, उनको महानगर तक पहुंचाने के लिए कोई व्यवस्था नहीं होती है और वे उनको लेकर जाते हैं। उनको ported vehicle में ले जाने पर ज्यादा खर्चा आता है। रेलवे मंत्री जी ने रेलवे स्टेशन पर वातानुकूलित warehouses बनाकर देने की बात की है,

ताकि किसान फ्रूट्स और वेजिटेबल्स अपने स्थान से महानगर तक पहुंचा सके और लागत भी लगे व पैसा भी ज्यादा मिले। मंत्री जी ने यह जो व्यवस्था की है, इसके लिए मुझे उनको धन्यवाद देना है। माननीय सदानन्द गौड़ा जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है, उनको धन्यवाद देते हुए और इसका समर्थन करते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shrimati Kahkashan Perween; absent. Shrimati Vijila Sathyananth.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH (Tamil Nadu): Hon. Deputy Chairman, Sir, after waiting for a week, I rise to speak. ... (*Interruptions*)... My counterparts are all here to welcome it. Hon. Deputy Chairman, Sir, this is my maiden speech, so I would like you to give me more time so that my views can be heard. I thank you for giving me this wonderful opportunity to express my views on the Railway Budget 2014-15, which was commended by our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma as 'fiscally responsible and very bold'.

Before beginning my speech, let me pay my beautiful obeisance to this temple of democracy. I am humbled by the fact that I am also one of the legislators who can have a say in policy making out of 120 crore people of India, the great nation. What I am today is because of the unchallenged leader of meritocracy and lady of confidence, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Being the party supremo of All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam to which I have the honour to belong, she is very personification of courage, dedication and motherhood. Her tremendous valour and authority over the party and administering the Government has proclaimed her the Iron Lady of India. Here I would like to mention the first speech of our Leader of the House, the hon. Finance Minister, Shri Arun Jaitley who rightly pointed out that the parliamentary elections has put an end to family politics. Yes, they have been blown out because of their greediness and selfishness all over India. Exercising our hon. Chief Minister, Dr. Puratchi Thalaivi Amma's spectacular decision making, she picked me up from a huge cluster of ordinary middle educated women, and placed me as a Mayor of Tirunelveli, a city in the down south of Tamil Nadu. Unsatisfied still, she has decorated me now with the mantle – Member of this august House. I have no words to vocalize my feeling of gratitude but to bow down my head before her graciousness. I feel proud and privileged to be here in this august House and specially to stand where my leader, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, worshipful Amma, Dr. Puratchi Thalaivi, stood once glowing with the spirit of service for the people of the nation. Moreover, her mentor and the architect of all Dravidian parties in Tamil Nadu, Arignar Annadurai, a well known orator, spelt words of action several times in this hon. House. They both electrified the nation by their vibrant speeches on several occasions in this House. First and foremost, I wish to congratulate the present Government for its

[Shrimati Vijila Sathyananth]

first Railways Budget which tries to address many of the past ills of this mammoth public sector organization. To name a few, recruitment of 4,000 woman constables to ensure safety of woman passengers, introduction of CCTV cameras to monitor cleanliness activities, retiring room facilities at all stations, food courts at all major stations, online platform and unreserved tickets, combo parking-cum-platform tickets, facilities for 1.2 lakh users to log on simultaneously to book their tickets have been welcomed by the people at large.

Sir, this is the time to pay tributes to late Prof. Madhu Dandavate, the first non-Congress Railway Minister and a noble man, who was the pioneer in introducing two-inch foam for second-class sleeper coaches in his 1977 Budget. Before that, it had only wooden sleepers. Our hon. Chief Minister has commended the Prime Minister of India and the Railway Minister for having practised transparency in placing before the country the true status of the Indian Railway and she remarked, and I quote, “What is commendable about this Budget is that having recognized this deep crisis, the Railway Budget provides a vision for the future.” In that line, with only about Rs.6,000 crore surplus, you are trying to create an infrastructure which requires Rs.50,000 crores annually. Everyone knows that we have no other option but to resort to FDI and PPP model, which is the only way to take the Railways forward, for which the previous Government was dilly-dallying. But, Sir, the fact that you decided to bite the bullet is a brainy act. Sir, finding money has never been a problem for a Government as long as it goes on serving the people. We have a lot of such examples from Tamil Nadu. When the Nutritious Meal Scheme for students was thought to be launched, there was a stiff resistance from officials citing poor finance level of the State, but because of persistence of great founding leader of All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam, Dr. MGR, the Scheme saw the light of the day. The same was the story when our dynamic Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, launched the revolutionary schemes like ‘Amma Unavagam’ which is today being considered as a basic social welfare act to be emulated by various State Governments and even foreign countries like Egypt. I would like to state that ‘Amma Unavagam’ give idli for ₹ 1, curd-rice for ₹ 3, dal with rice, or, sambar-rice for ₹ 5, and in the evening ‘Amma Unavagam’ supplies chapattis to the people with dal curry. So, this is a very well-known scheme. It is a people-friendly scheme.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think the Minister should introduce that in the Railways.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: People from all walks of life admire this scheme. I urge upon the Railway Minister that at all the stations all over Tamil Nadu, the low-cost canteens should be opened for the benefit of people at large. I also want to state that Amma is providing Amma Water Bottle, the mineral water, at all the bus stations for

Rs. 10 to all the travelers in the buses. Rail Neer is now supplied at Rs.15. I urge upon the Railway Minister to reduce the price of Rail Neer to Rs.10 because if Amma can find the ways and means of doing it, why can't the Central Government do so?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Why should Amma water not be supplied in the Railways?

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, where there is a will, there is a way.

DR. V. MAITREYAN (Tamil Nadu): Sir, let them demand it.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, now, I want to draw the attention of the Railway Minister to the transportation. *(Time-bell rings)* Sir, I come from deep South.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your time is over.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, I come from the southern part.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You only had ten minutes.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, I come from the southern tip of Tamil Nadu. I have not yet started my speech.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. Your party has given you ten minutes.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, keeping this in mind, our great leader, Amma, in her Vision 2023 document, identified some ten crucial railway projects. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Vijila, one second. ... *(Interruptions)*... Shrimati Vijila, your party has given you ten minutes. ... *(Interruptions)*... Already, time is over.

DR. V. MAITREYAN: Sir, it is her maiden speech. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Maiden speech?

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Yes, Sir. It is my maiden speech. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. You have already taken ten minutes. Please take five minutes more and complete your speech in fifteen minutes. Only five minutes more.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Thank you, Sir. I will honour the dignity and decorum of this august House definitely.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, under the Vision 2023 Document, some ten crucial railway projects at an approximate cost of Rs. 1,88,400 crore have been identified by her to spur further economic development, particularly, highlighting the proposed Diamond Quadrilateral High Speed Rail network which could be a game changer. Sir, on behalf of our Chief Minister, I urge that this technology, the new technology, with which you have enthused the whole nation, that is, introduction of high speed bullet trains, should be next brought to Chennai, which closely followed Mumbai in the first introduction of railway services in the country.

Our Chief Minister further spoke about the holistic approach to achieve greater urban transport integration with Railways, which will respond to a longstanding request placed by the State Government. Now, she has set her eyes upon the Madurai-Thoothukudi Industrial Corridor. An early decision on the handover of the MRTS network in Chennai to the Chennai Metro Rail Limited should be taken up, as insisted by our hon. Chief Minister. I request the hon. Railway Minister to take necessary steps to bring divisional headquarters to Tirunelveli, the place where I belong to. The city has all the requisite infrastructure facilities, be it a perennial river or proximity to power plants like Kayathar, Tuticorin and Kudankulam.

There is always a popular belief that the 'north progresses, south regresses'. This is what was expressed by Arignar Anna, one of the pillars of early Dravidian movement. Though the situation is not the same today as it was, but let me give you the justification of my statement. The coaches of all highly profitable south-bound trains are very poorly maintained. On June 28th, 2014, in Tirunelveli-bound Nellai superfast train from Chennai, Mr. Charles, a retired spinning mill worker from Vikramasingapuram, was sleeping on the side lower berth in coach no. S-8. Around 2.30 a.m., he jumped out of his berth screaming with pain and shouting for help. The reasons was that he was severally bitten by a rat which caused a bleeding wound in his right ear.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Oh! ... *(Interruptions)* ... Mr. Minister.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: He was treated at Madurai Railway junction. ... *(Interruptions)* ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, I support that because I myself have seen rats. ... *(Interruptions)* ...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: He should put an end to this kind of. ... *(Interruptions)* ...

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: Sir, this was experienced ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, please take note of it. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Sir, I also urge to put new coaches in all south-bound trains also. The first-class, the second-class and the third-class AC as well as non-AC coaches also should be made available in all the highly profitable trains. Nowhere is there ticketless travelling in south-bound trains. Nowhere can you find this. All the south-bound trains need more sophisticated and modern new coaches. Everyday, on the trains from Chennai to Nagercoil, Kanyakumari and Tirunelveli, the waitlisted passengers are four to five times the number of passengers who are travelling. This is not the case of occasional happening; this happens throughout the year. So, the number of trains from Chennai to these places must be increased in an urgent manner with modification, upgradation and sophistication. I also urge for allocation of more funds for laying double line between Trichy-Dindigul and Madurai-Kanyakumari. It has already been said by my counterpart, Mr. Rathinavel.

I would like to draw the attention of this august House to represent the people of all the southern districts of Tamil Nadu. *(Time-bell rings)* Rupees forth crores have been allotted. *(Time-bell rings)* Mr. Rangarajan also pointed out that the gauge conversion of the Senkottai-Punalur railway line is now under very slow progress because only thirty five crore rupees were allotted yearly in a phased manner. If needs a hefty one-time allocation because when the project is going to be completed in 2019, the cost escalation will go up to rupees eight hundred crores which will be a very criminal waste of investment. So, I would urge the Railway Minister to provide one-time hefty allocation. *(Time-bell rings)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, please conclude.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: More allocation is required for more machinery and more manpower to make it the shortest route. Now, to travel to the places of Quilon, to the places of Ernakulam, we have to take a long route. We have to go to Nagercoil, then we go to Trivandrum and then only we can reach our destination. But this will be the shortest route if we convert the Senkottai-Punalar line from metre gauge to broad gauge. *(Time-bell rings)* Metre gauge lines are still there in the under-developed nations. So, it is symbol of our being an under-developed nation. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, please conclude. ... *(Interruptions)*... Your time is over. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: So, Sir, we urge the Government to give one-time hefty allocation. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Vijila, please. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Kanyakumari, *(Time-bell rings)* a place of cultural and religious importance, is in the southern tip of India. We the people of Tamil Nadu, are steadfast in respecting sages, poets and freedom fighters of India. *(Time-bell rings)* you all may know that the Tamil Nadu Government, under the dynamic leadership of our hon. Chief Minister, has given Vivekananda House at Chennai on a lease of 99 years to the Sri Ramakrishna Mission and rupees two crores to set up Vivekananda cultural centre. *(Time-bell rings)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Vijila, please conclude. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: At this time, I have two requests to make. The premium train introduced from Jaipur to Madurai is extended up to Kanyakumari. You know that there is a monumental Vivekananda Rock at Kanyakumari enshrining the sojourn *(Time-bell rings)* of the Indian saint for gaining spiritual revelation.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Now, please conclude. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: If you could give one more train from Chennai to Kanyakumari during Vivekananda's celebrations, if not all the days, you would ever be regarded by the people of the South.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay now. Shrimati Vijila, please conclude. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: I also wanted to ... *(Interruptions)*... Chennai to Madurai route was electrified. Now, Madurai to Tirunelveli electrification was completed recently. *(Time-bell rings)*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, please conclude. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: But due to the shortage of electric locos, still diesel locos are used in all the south-bound trains which results in consumption of more time, more fuel, etc.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. That I all. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: I now draw your attention towards the 20 lakh Tamilians settled in Mumbai. I appeal to the Railway Minister to prepone the timings of trains nos. 16339 and 16351 so that it does not ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Now the next speaker is Shri Alok Tiwari. ... *(Interruptions)*...

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Only a few minutes, please, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Few minutes; no, no. Your time is already over.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Please, Sir. I will complete in two minutes.

I appeal to the Railway Minister to prepone the timings of train nos. 16339 and 16351 so that it does not reach the stations like Dindigul, Madurai, Tirunelveli at midnight, from 10.30 p.m. to 2.00 a.m. So, it is very difficult for them to reach their rural destinations.

Mr. Deputy Chairman, Sir, Indian Railways is one of the biggest sectors having the largest number of employees. I would like to urge (*Time-bell rings*) We cannot afford to forget to take along less-advantaged and less-privileged. So, I make an appeal to the hon. Minister to enhance the preference for the disabled, the socially-deprived people and also to recruit more sportspersons to give boost to sports in India.

Lastly, quoting our Leader, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, the finances of the Railways are in an extremely poor shape which the Railway Minister has laid bare with disarming candour and honesty. The same honesty we look forward to in putting the Railways in order, so that we can hear from the future generation that here's the man who really meant business and turned around the Railways.

I remind you that Prime Minister Modi ji in his election campaign promised it to the people.

I quote from a biblical saying "If warriors on foot could tire you, how could you run with the stallions?" I wish Godspeed in all the endeavours of the Government.

Sir, I thank you for having given me this opportunity to express my views. Against all odds, let us together make this nation a better place for you, for me and for the entire human race. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your maiden speech was very good, interesting and encouraging.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Sir, I think when trains will move in and around Tamil Nadu, I can get water.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, Amma Water is available in Tamil Nadu for ten rupees.

DR. V. MAITREYAN: Sir, when the Central Government was disinvesting shares of Neyveli Lignite Corporation, it was the Tamil Nadu Government which purchased them from the Central Government. We will go to any extent if you make any demand.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can give it not only for Kerala but also for all southern States and even northern States. Why not?

Mr. Minister, she has told us about rats. Even I had experienced it. I am telling you.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sir, certainly, I will take care of the things. I have received certain complaints from various ... (*Interruptions*)...

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब) : सर, उसके लिए rats insurance cover होना चाहिए।

श्री उपसभापति : हां, rats insurance cover होना चाहिए।

डा. वी. मैत्रेयन : सर, यहां जैसे बंदर को पकड़ने के लिए लंगूर को लगाते हैं, उसी तरह रैट्स के लिए कुछ लगाना चाहिए।

श्री उपसभापति : श्री आलोक तिवारी, आप बोलिए।

श्री आलोक तिवारी (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, 2014-15 के रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने के लिए जो आपने मुझे अनुमति दी है, मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूं और साथ ही साथ यह कहना चाहता हूं कि यह मेरी मेडन स्पीच है, इसलिए मैं आपका संरक्षण चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने 2014-15 का जो रेल बजट पेश किया है, मैं समझता हूं कि उसमें माननीय रेल मंत्री जी कोई बात नहीं कह पाए हैं। माननीय मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें माननीय मंत्री जी यह समझते हैं कि समस्याओं का निदान प्राइवेट पार्टनरशिप यानी पी.पी.पी. है। माननीय मंत्री जी अपने पूरे बजट भाषण में यह समझाने में असमर्थ रहे हैं, जैसा कि रेल मंत्री जी ने और जो नवनिर्वाचित सरकार है, जिसने कहा है कि पूर्ववर्ती सरकार जो रेल विभाग छोड़ कर गई है, वह घाटे में है। अगर रेल परिचालन घाटे का सौदा है, तो उसमें हमारे साथ व्यापार करने के लिए कौन आएगा? यदि रेलवे के हर क्षेत्र में निजीकरण होता है, जैसा कि इस बजट में परिलक्षित है, तो इस देश में जो यात्री यात्रा कर रहे हैं, ये इनकी कमर तोड़ सकता है। इनके अपने लोग ही इस निजीकरण के खिलाफ हैं। जैसा कि भारतीय जनता पार्टी का जो मजदूर संगठन और भारतीय मजदूर संगठन, उसने भी रेलवे में जो निजीकरण को बढ़ावा दिया जा रहा है, उसने इस बजट की आलोचना की है। मैं चाहूंगा कि रेल की स्थिति सुदृढ़ करने के लिए निजीकरण पर माननीय मंत्री जी को पुनर्विचार करना चाहिए, क्योंकि रेलवे में यह बहस बहुत साल से चलती आई है कि इसे व्यावसायिक उपक्रम बनना चाहिए अथवा सामाजिक दायित्वों को पूरा करने वाला परंपरागत उपक्रम ही बना रहना चाहिए। माननीय उपसभापति महोदय, भारतीय रेल केवल माल भाड़ा ढोने और यात्रियों को इधर से उधर ले जाने का माध्यम मात्र नहीं है, बल्कि यह देश की संस्कृति, एकता, भाषाई प्रेम व साम्प्रदायिक सौहार्द का भी प्रतीक है, जो देशवासियों को निरन्तर आगे बढ़ने को दार्शनिक संदेश देती है। बहुत सारी बातें इस रेल बजट में कही गई हैं। इस संदर्भ में जो बातें कही गई हैं, मैं उनकी तरफ से आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। सबसे पहले, जैसे कि आपने अपने रेल बजट में जो खान-पान

की व्यवस्था की है, इससे पहले आई.आर.सी.टी.सी. ने स्टेशनों पर व ट्रेनों में खान-पान की व्यवस्था की थी, वह भी ठेकेदारों को और तमाम ऐसे लोगों को दी गई, जिसका हाल यह हुआ कि रेलवे स्टेशनों पर खान-पान की जो व्यवस्था है उसकी क्वालिटी निरन्तर घटती गई। आपने अपने रेल बजट में कहा है कि हम रेडी-टू-ईट फूड देंगे और जो भोजन है वह ब्रांडेड कम्पनियों द्वारा स्टेशनों पर और ट्रेनों में आप पहुंचाएंगे और एस.एम.एस. के जरिए आर्डर लेंगे। मेरा आपसे यह कहना है कि जो छोटे लोग हैं, जो आम आदमी हैं, जो मजदूर हैं, जो दैनिक यात्री हैं उनके भोजन की आपने क्या व्यवस्था की है? आपने जो रेडी-टू-ईट फूड की व्यवस्था की है, आपने जो ब्रांडेड खाने की व्यवस्था की है, मैं समझता हूं कि ए.सी. फर्स्ट क्लास और स्लीपर के 50 फीसदी लोगों के लिए यह व्यवस्था है, लेकिन जो जनरल बोगियों में यात्रा करने वाले इस देश के आम नागरिक हैं, जो किसान हैं, मजदूर हैं, जो अपने जिले के गांवों से सुदूर इलाकों में कमाने के लिए, रोजी-रोटी की व्यवस्था के लिए जाते हैं, उनके लिए आपने क्या व्यवस्था की है? तो जो आप यह ब्रांडेड खाना या रेडी-टू-ईट-फूड की व्यवस्था करने जा रहे हैं, क्या इसे इन जनरल बोगियों में भी पहुंचाएंगे? मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं।

उपसभापति जी, इस बजट में आधुनिकीकरण और सुरक्षा उपायों की बात कही गई है और बुलेट ट्रेन को चलाने की बात कही गई है। सैम पित्रोदा और अनिल काकोडकर की जो समिति पूर्व की सरकार के समय में गठित हुई थी, अगर इनकी मानें तो रेलवे के आधुनिकीकरण और सुरक्षा उपायों के लिए लगातार 8 वर्षों तक 6 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी, जो दिन में सपने देखने के बराबर है। भारत जैसे आर्थिक रूप से पिछड़े देश की जो अभी की स्थिति है, उसमें इस देश में बुलेट ट्रेन चलाने की बात सोचना आज भी हास्यस्पद लगता है। इस ट्रेन को चलाने से पूर्व वर्तमान ट्रेनों की स्पीड को बढ़ाना चाहिए। आज ही मैं सुबह जिस ट्रेन से आया हूं, जो बरौनी से चलकर के नई दिल्ली तक आती है वैशाली एक्सप्रेस, वह ढाई घंटे लेट नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर पहुंची है। लखनऊ मेल भी आज लभगभ एक-डेढ़ घंटे की देरी से पहुंची है। इनकी स्पीड बढ़ाई जाए। इसके लिए जर्जर पटरियों से काम नहीं चलेगा, इनमें सुधार की आवश्यकता है। आर्थिक रूप से जो सम्पन्न देश हैं, जहां बुलेट ट्रेन चल रही है, जैसे चीन है, जर्मनी है अन्य देश हैं, उनमें भी बुलेट ट्रेन घाटे में चल रही है।

श्री अरविन्द कुमार सिंह (उत्तर प्रदेश) : सर, यह इनकी मेडन स्पीच है, बोलने दीजिए।

श्री उपसभापति : ठीक है, लेकिन आपकी पार्टी के प्रो. राम गोपाल यादव जी भी बोलेंगे।

श्री आलोक तिवारी : मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि आपने बुलेट ट्रेन के लिए यातायात सर्वे किया है? मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमको समझदारी से ऐसे तकनीकी उपायों व विकास कार्यों पर खर्च करने की जरूरत है जिसका वास्तविक लाभ यात्री-सुरक्षा में दिखाई दे। इसके लिए जरूरी है कि रेलवे को ऐसे आधुनिक संकेतों से जोड़ा जाए जिससे सर्दियों में कोहरे की समस्या से निजात मिल सके। महोदय, यह सिर्फ उत्तर भारत की ही नहीं बल्कि सारे देश की समस्या है क्योंकि चाहे उत्तर से हो, दक्षिण से हो, पूर्व से हो या पश्चिम से हो, जो भी ट्रेनें उत्तर की ओर आती हैं, उनके लिए कोहरे की समस्या सब से बड़ी समस्या है। इस कारण ट्रेनों को घंटों देरी से चलने की लाचारी झेलनी पड़ती है। इस हालात से रूबरू होने पर रेलवे को जहां करोड़ों रुपए की हानि उठानी पड़ती है, यात्री

[श्री आलोक तिवारी]

अपने जरूरी काम करने से वंचित हो जाते हैं। यूरोपीय देशों में यह तकनीक लागू है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमें भी अपने देश में इन आधुनिक संकेतों को अमल में लाना चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस बजट में इसके लिए प्रावधान करना चाहिए।

रेलवे को गतिशील, व्यावहारिक तथा समावेशी बनाए रखने के लिए जरूरी है कि विकास से जुड़े फलक व्यापक हों। रेलवे की उतनी ही कार्ययोजनाएं हाथ में ली जाएं जिन्हें तय समय-सीमा में उपलब्ध धन से पूरा किया जा सके। यह विकास के इन दोनों सिद्धांतों की अवहेलना की वजह है कि पिछले 30 वर्षों में लगभग 1,57,883 करोड़ रुपये की 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं, उनमें से मात्र 317 परियोजनाएं ही पूरी हो पाई हैं। इस बजट में लंबी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कुछ खास प्रावधान नहीं किया गया है। आज इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 1,82,000 करोड़ रुपये चाहिए। इन परियोजनाओं को पूरा करने में जितनी देरी होगी, हमें उसकी बढ़ी लागत भुगतनी होगी और खामियाजा जनता को भुगतना पड़ेगा। पिछले 10 वर्षों में 60,000 करोड़ की 99 नई रेल लाइनों को बिछाने की परियोजनाओं स्वीकृति की गई थी जिसमें से मात्र एक परियोजना ही पूरी की जा सकी है। इनमें से लंबित 4 परियोजनाएं तो 30 वर्षों से भी पुरानी हैं।

माननीय उपसभापति महोदय, प्रति दिन रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या अनुमानतः 23 करोड़ है, लेकिन जैसा कि मैंने आपसे अभी जिक्र किया, एक जनरल बोगी में लगभग 300 से ज्यादा यात्री बहुत बुरी हालत में यात्रा करते हैं। यहां सदन में हमारे जितने भी माननीय सदस्य बैठे हैं, वे सभी उन स्थितियों से रूबरू होंगे। इनमें आम यात्री भेड़-बकरियों की भांति उन जनरल बोगियों में यात्रा करने को मजबूर हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से इस दिशा में कुछ कदम उठाने का आश्वासन चाहता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री से प्रतीक्षा सूची को कम करने तथा खास तौर पर पूर्वी उत्तर प्रदेश, बिहार तथा पश्चिमी बंगाल की ट्रेनों में भीड़ को राहत देने के लिए इस रेल बजट में प्रावधान करने की व्यवस्था सुनिश्चित करने की अपील करता हूँ। मैं मांग करता हूँ कि देशभर के सभी स्टेशनों पर टिकट वितरण की खिड़कियां बढ़ाई जाएं क्योंकि बहुत से स्टेशनों पर खिड़कियां कम हैं। रेलवे में एक जे.टी.बी.एस. की व्यवस्था बड़े पैमाने पर लागू है। इसके माध्यम से बेरोजगार नौजवानों को बाहर काउंटर लगाकर टिकट वितरण करने का काम दिया गया है। यह व्यवस्था इन्होंने शुरू की है जिसके अच्छे परिणाम भी आए हैं। जे.टी.बी.एस. काउंटर के नॉन-इश्यू (NI) की सुविधा पुनः बहाल की जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ।

माननीय उपसभापति महोदय, मंत्री जी ने अपने बजट में तमाम तीर्थ स्थलों के पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेल गाड़ियों देने और जहां रेल लाइन नहीं हैं वहां रेल लाइन बिछाने की योजना बनाई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि पर्यटन के दृष्टिकोण से गौतम बुद्ध के जन्म स्थान कपिलवस्तु को, जो जिला सिद्धार्थ नगर में पड़ता है और जहां से मैं आता हूँ, उसको रेल लाइन से जोड़कर पर्यटन का विकास किया जाना चाहिए। जो पिछली यू.पी.ए. की सरकार थी, उसने कपिलवस्तु-बस्ती बांसी को परियोजना में शामिल किया था, किन्तु उसके लिए इस बजट में कोई धन निर्गत नहीं किया गया है। तीर्थ यात्रियों के लिए चलाई जाने वाली ट्रेनों को नौगढ़ (सिद्धार्थ नगर) स्टेशन से जोड़ा जाए। बेहतर होता कि नौगढ़ स्टेशन का

नाम सिद्धार्थ नगर किया जाता। यह मांग बहुत दिनों से चली आ रही है। मैं पुनः आपसे यह मांग करता हूँ कि जो नौगढ़ स्टेशन है, उसका नाम सिद्धार्थ नगर किया जाए। सिद्धार्थ नगर तथा खलीलाबाद, महदावल, बांसी, डुमरियागंज, उत्तरौला होते हुए बलरामपुर रेल लाइन का सर्वे लगभग 40 वर्ष पूर्व हो चुका है। आज से 40 वर्ष पहले इस रेल लाइन का सर्वे हुआ था, किन्तु कई पंचवर्षीय योजना बीत जाने के बाद भी इसे शामिल नहीं किया गया। इस क्षेत्र के विकास के लिए रेल लाइन का निर्माण इसी बजट में रखने का प्रावधान किया जाए। इलाहाबाद से छपरा रेल लाइन व बरौनी से गोरखपुर रेल लाइन के दोहरीकरण का काम जो कुछ जगहों पर रुका पड़ा है, उसे पूरा कराया जाए व नये प्लेटफॉर्म का निर्माण कराया जाए।

माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कई वर्ष पूर्व, सन 1984 में रेल बजट में ग्वालियर-इटवा ट्रेन की घोषणा हुई थी, जिसे आज तक पूरा नहीं किया गया। साथ ही मैनपुरी के लिए ट्रेनों की घोषणा अब तक नहीं हुई। हमारे नेता आदरणीय मुलायम सिंह यादव जी ने भी इस बारे में आपका ध्यान आकृष्ट कराया है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि मैनपुरी रूट तथा बदायुं-गजरौला रेल लाइन पर 500 मीटर रेल लाइन बिछाने से यह बाधा दूर हो सकती है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now please conclude. ... (Interruptions)... आलोक जी, समाप्त कीजिए।

श्री आलोक तिवारी : उत्तर प्रदेश की लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए इस बजट में प्रावधान किया जाए।

श्री उपसभापति : आलोक जी, 15 मिनट हो गए। अब आप समाप्त कीजिए।

श्री आलोक तिवारी : सर, पांच मिनट।

श्री उपसभापति : नहीं, पांच मिनट नहीं।

श्री आलोक तिवारी : सर, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में सफाई के लिए 40 प्रतिशत की बढ़ोतरी की है। आपके इस कदम का मैं स्वागत करता हूँ परन्तु यह पैसा सफाई के मद में खर्च हो, इस पर निगरानी तंत्र विकसित किए जाने की आवश्यकता है। कहीं ऐसा न हो कि ये सारा पैसा अफसरों और निजी कंपनियों के बीच बंदरबांट में ही खर्च हो जाए। रेलवे स्टेशनों की जो स्थिति हैं, ट्रेनों में जो शौचालयों की स्थिति है, रेल डिब्बों के अंदर जो गंदगी है, उसकी सफाई नहीं होती। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now please conclude. खत्म करो।

श्री आलोक तिवारी : सर, दो मिनट। ... (व्यवधान)... पूरे देश में कोई 30348 रेलवे क्रॉसिंग हैं, जिनमें बिना चौकीदार वाले 11563 रेलवे क्रॉसिंग हैं। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए इस बजट में बिना चौकीदार वाले इन रेलवे क्रॉसिंग को समाप्त करने हेतु कोई सार्थक कदम नहीं उठाए गए हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में यह स्वीकार किया है कि इसके लिए 40,000 करोड़ रुपए की प्रति वर्ष आवश्यकता है, लेकिन इस बजट में मात्र 2200 करोड़ रुपए का ही प्रावधान किया गया है, जिसमें 1785 करोड़ रुपए रेलवे ट्रैक के ऊपर और नीचे सड़क निर्माण में खर्च करने का प्रावधान है।

श्री उपसभापति : बस, हो गया। समाप्त करिए।

श्री आलोक तिवारी : रेलवे में दुर्घटनाओं को रोकने के लिए इस बजट में नई सोच का अभाव है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आश्वासन चाहता हूँ। जहाँ तक यात्रियों की सुरक्षा का सवाल है, यात्रियों की सुरक्षा के लिए कोई कारगर कदम नहीं उठाया गया है। आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. के बीच तालमेल का अभाव है, जिसके कारण यात्रियों को काफी कठिनाई होती है। आये दिन होने वाली लूटपाट की घटनाओं को रोकने में रेलवे असमर्थ है।

श्री उपसभापति : आलोक जी बैठिए।

श्री आलोक तिवारी : सर, मैं जिस जिले से आता हूँ, वहाँ की दो-तीन मांगें हैं।

श्री उपसभापति : आपने बहुत टाइम ले लिया है।...(व्यवधान)...

श्री आलोक तिवारी : सर, प्लीज... मैं माननीय रेल मंत्री जी से ...

श्री उपसभापति : आपने बहुत टाइम ले लिया है। ऐसे कैसे चलेगा? बाकी लोग भी हैं। ... (व्यवधान)... The rest of it you can write to the hon. Minister. Please sit down.

श्री आलोक तिवारी : मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ मांगों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। बस्ती जनपद में मनौरी चौराहे पर जो ...(समय की घंटी)... सड़क है ...(समय की घंटी)... उसमें बस्ती शहर में पाण्डेय बाजार में जहाँ घनी आबादी है, वहाँ रेलवे ओवर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव रेल बजट में शामिल होना चाहिए। ...(समय की घंटी)... सिद्धार्थ नगर के तेतरी बाजार में रेलवे का ओवर ब्रिज बनाया जाना जनहित में अति आवश्यक है। बस्ती रेलवे स्टेशन पर बिहार संपर्क क्रांति, सप्त क्रांति ...(समय की घंटी)... पोरबन्दर एक्सप्रेस के अतिरिक्त ठहराव की आवश्यकता है। ...(समय की घंटी)... सर, बस एक मिनट...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : No, no What is this? This is too much? How can I allow you more? There are so many speakers. ... (Interruptions) ...

श्री आलोक तिवारी : बस्ती स्टेशन होकर इलाहाबाद के लिए प्रतिदिन ट्रेन चलाने की आवश्यकता है, क्योंकि इलाहाबाद शैक्षिक दृष्टिकोण से और न्याय के दृष्टिकोण से ... (व्यवधान)... बहुत महत्वपूर्ण है।

श्री उपसभापति : आलोक जी बैठिए। Nothing more.

श्री आलोक तिवारी : सर, धन्यवाद।

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI (Nagaland): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to participate in the discussion on the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister on 8th July, 2014 and to address some of the problems being faced by my region, that is, the North-East.

Sir, broadly speaking, I do appreciate the Budget approach to the problems, and it is a bold step taken with an optimistic hope. I wish good luck to the Minister. As the saying goes, "Fortune favors the brave.", I can boldly comment that this Railway Budget

has come out from an era of dilemma. But I would also like to remind the hon. Railway Minister that good Generals have to be lucky, not just talented. So, he has to have the luck.

Sir, the Railways play a major role in all-round developmental activities as well as national integration, defence, safety and security of the country. A good standard of railway connectivity can ensure defence, security and safety of the North-Eastern States of India has protect us from any external aggression. So, more funds allocated to the North-Eastern Region is not only for the promotion of economic activities of the Region but it is also for the safety of the country. An enormous amount of budgetary amount has to be allocated to the North-East. I would also like to remind the hon. Minister that for the North-East, every Ministry has an allocation of ten percent. Sir, out of the Railway allocation of Rs. 64,500 crores, I suppose an amount of Rs. 6,450 crores is being reserved under the Non Lapsable Central Pool of Resources. In the reply, I want that the Minister should clearly indicate that. Apart from that, an increase of 54 percent I a good increase when we see the percentage. But if we see the amount, it is mere amount of Rs. 5,114 lakhs. It is too meagre. It is nothing as compared to unexplored North-Eastern Railways. Sir, therefore, for all these reasons, the North-Eastern Railways should be given top priority. I also share the view of the hon. Minister that Railways is a business of monopoly. It has the customer base of 125 crores and daily passengers are 23 million, *i.e.* 2.30 crores. That is the status of Indian Railways. *(Time-bell rings)* Sir, I will have to take some more time. I represent my State. I am the only representative and I also represent....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What is this? You wanted to go and so you specially requested me. And now you are saying like this! Then you could have waited for tomorrow.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Then I will take time tomorrow.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is how you deal with the Chair!

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: No, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You specially asked me that you wanted to speak and go. And the next speaker was Shri Sanjay Raut. I kept him waiting and called you, and now you are talking like this!

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, give me just three minutes and I will read it out. I will not give any explanation.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Then you should have waited for your turn. You gave the name in the end. You are the last speaker. All right, you take two more minutes.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, the Railway Department, seeing the figures for the last, almost 100 years, is not doing good business. This year, the revenue from the passenger train is indicated as only Rs. 1.50 crores plus. But according to my arithmetic, in my poor economics, I could work it out. The revenue cannot be less than Rs. 2.50 crores. I don't know in what way the hon. Minister, has taken that conclusion of Rs. 1,66,000 crores. But my mathematics is ₹ 2,50,000 crore (*Time-bell rings*).

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: I will come to the last point. Mr. Chairman, Sir, with these few words, I thank you very much for having the patience to hear me.

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र) : उपसभापति महोदय, बहुत समय के बाद एक ऐसा बजट आया है जिसमें कोई पापुलर घोषणाएं नहीं हैं। यह जो बजट है, यह खुश करने का बजट नहीं है, आपने नेताओं को खुश करने के लिए यह बजट नहीं बनाया है। जो भी वादे किए हैं, वे वादे निभाने की कोशिश इस बजट में होगी, इस प्रकार का विश्वास रेल मंत्री जी ने दिया है। जैसा कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र जी ने इस बजट के बारे में कहा कि रेलवे को आधुनिक बनाने वाला, नागरिकों को अधिक सुरक्षा और सेवा देने वाला यह बजट है और लम्बे अरसे के बाद देश अनुभव करेगा कि सच्चे अर्थ में हमारी रेलवे भारतीय रेलवे है। पिछले कुछ दशकों से एक बिखराव महसूस होता था, टुकड़ों में सोचा जाता था। आज पहली बार समग्र भारत के विकास को ध्यान में रखकर रेल बजट का निर्माण हुआ है। इक्कीसवीं सदी का भारत और इसकी नींव इस आधुनिक रेल बजट में दिखाई देगी। सर, अब तक ऐसा होता था, खासकर पिछली सरकार में ज्यादातर रेल बजट अमेठी और रायबरेली का ही लगता था, कभी-कभी पटना का लगता था, कभी कोलकाता का लगता था, जिस प्रांत से रेल मंत्री आते थे, उस प्रांत का रेलवे बजटीय लगता था, लेकिन पहली बार पूरे भारत का और भारतीय रेलवे का बजट पेश हुआ है। इसलिए मैं रेल मंत्री, सदानन्द गौड़ा जी को धन्यवाद देता हूं। रेल मंत्री ने कहा है कि भारतीय रेलवे अर्थव्यवस्था की आत्मा है, यह सच है, लेकिन मैं कहता हूं कि भारतीय रेलवे की जो आत्मा है, यह मुम्बई उपनगरीय रेलवे के लाखों यात्री हैं। मुम्बई में हर दिन लगभग 60 या 70 लाख यात्री यात्रा करते हैं और उनकी स्थिति ऐसी होती है कि वे लटक कर यात्रा करते हैं, कभी रेलवे की छत से यात्रा करते हैं, कभी दो बोगियों के बीच में खड़े होकर यात्रा करते हैं, इस प्रकार से हमारी मुम्बई के लोग यात्रा करते हैं। सबसे ज्यादा रेवेन्यू मुम्बई से रेलवे की तिजोरी में आती है और इसी रेवेन्यू में से भारतीय रेलवे की बड़ी-बड़ी योजनाएं बनती हैं। आज जो हमारा रेलवे बजट है, जिसे हम देखते हैं, तो मुम्बई के ऊपर, हमारे कोंकण के ऊपर, हमारे थाणे इलाके के ऊपर ज्यादा ध्यान नहीं दिया गया है, लेकिन हमें विश्वास है कि आने वाले दिनों में हमारी मांगें जरूर पूरी होंगी। हमारे बजट में 60 साल के बाद भी, जैसा कि हमारे प्रभात झा जी ने कहा कि आज भी हम टॉयलेट की बात करते हैं, पानी की बात करते हैं, साफ-सुथरी बोगी की बात करते हैं, इस प्रकार के विषय आने वाले बजट में अगर हम नहीं देखेंगे, तो लगेगा कि भारतीय रेल विकास की दिशा में आगे जाएगी। रेलवे का किराया बढ़ा है, लेकिन यह हमारा पाप नहीं है, यह यू.पी.ए. सरकार का पाप है, यह आपकी जिम्मेदारी थी, जिस आप आगे लेकर गए हैं।

सर, बहुत सी बातें ऐसी हैं कि सरकार ने बुलेट ट्रेन का सपना दिखाना, लेकिन हम जो

8.00 P.M.

मुम्बई वाले लोग हैं, हम हमेशा लेट ट्रेन की चिंता करते हैं। एक ही बुलेट बाकी सब लेट, यह घोषणा अब मुम्बई में चल रही है। विकास के लिए बुलेट ट्रेन की भी आवश्यकता है। देश के चार महानगरों में जैसे - दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई को आपने हाई स्पीड ट्रेन से जोड़ने की बात कही है और 11 लाख करोड़ का खर्चा उसके ऊपर होगा। आज के जो हमारे रेल कॉरिडोर हैं, उन पर बुलेट ट्रेन नहीं चलेगी, इसीलिए नई रेल लाइन, नये कॉरिडोर का हमें निर्माण करना पड़ेगा। इसमें सबसे बड़ा प्रश्न जमीन अधिग्रहण का आएगा। आज मुम्बई की रेलवे पटरी के दोनों तरफ जो इल्लीगल तरीके से रेलवे की जमीन का अधिग्रहण हुआ है, एनक्रोचमेंट हुआ है, आप उसको कैसे हटायेंगे? इस एनक्रोचमेंट की वजह से मुम्बई के बहुत से प्रोजेक्ट रुके हैं, खासकर के हम नई रेल लाइन नहीं बना सकते हैं क्योंकि रेलवे अपनी जमीन नहीं छोड़ा पा रही है। अगर आप जमीन को नहीं छोड़ाओगे, तो आपको नई जमीन रेल कॉरिडोर के लिए, खासकर बुलेट ट्रेन के लिए कहां से मिलेगी? इसके साथ ही हमें सुरक्षा और सुविधा भी चाहिए। मैं छोटी सी बात आपको बताना चाहता हूं, इस सदन को याद दिलाना चाहता हूं कि मोनिका मोरे का एक दर्दनाक हादसा एक साल पहले मुम्बई में हुआ था। मुम्बई के रेलवे ट्रैक पर हर दिन लगभग 20-25 एक्सीडेंट्स होते हैं और 10-15 लोगों की उसमें जान चली जाती है। उसमें से ज्यादातर जो एक्सीडेंट्स होते हैं, वे ट्रेन फुट बोर्ड्स एंड प्लेटफार्म्स, उसमें जो गैप होता है, उस गैप की वजह से एक्सीडेंट्स होते हैं।

Monica More was also a victim of this gap tap. जो घाटकोपर रेलवे स्टेशन है, उसके प्लेटफार्म पर उतरते समय वह ट्रेन के नीचे आ गई और उस होनहार के दोनों हाथ कट गए। उसके लिए रेलवे जिम्मेदार है, लेकिन हमारी जिम्मेदारी थी। मुम्बई महानगरपालिका के ऊपर शिव सेना की सत्ता है। हमने 6 महीने तक कोशिश करके, उसके दोनों हाथ लगवा दिए हैं। इस पर लगभग 40 लाख रुपए खर्च हुए हैं। हमने यह जिम्मेदारी ली है, लेकिन इस प्रकार के हादसे मुम्बई में दोबारा न हो, इसलिए जो मुम्बई के जो प्लेटफार्म्स हैं, उनकी हाईट बढ़ाने की जरूरत है। हमने आइडेंटिफाई किए हैं, मुम्बई में ऐसे लगभग 15 प्लेटफार्म्स हैं। अगर हम उन प्लेटफार्म्स की ऊचाई बढ़ाएं, तो मुझे लगता है कि उससे आने वाले दिनों में इस प्रकार की एक्सीडेंट्स नहीं होंगे। ...**(समय की घंटी)**...

सर, दूसरी बात यह है कि आज भी महाराष्ट्र में लगभग 50 ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जो अधूरे पड़े हुए हैं। हमारे कोंकण के सांसद रेल बजट से पहले रेल मंत्री से मिले थे। उन्होंने माननीय रेल मंत्री से कोंकण रेलवे लाइन को डबल लाइन और इलेक्ट्रिफाई करने की मांग की थी। ...**(समय की घंटी)**... यह मांग सिर्फ कोंकण के लिए ही नहीं है, कर्णाटक के लिए भी यह जरूरी है, क्योंकि कोंकण रेलवे लाइन कोंकण से कर्णाटक जाती है और उसका फायदा दोनों स्टेट्स को होता है।

सर, कुछ ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जिनका जिक्र हम इस बजट में देखना चाहते थे, लेकिन प्रोजेक्ट्स फाइल से बाहर हो गए हैं। उनमें से दो-तीन प्रोजेक्ट्स में आपको बताना चाहता हूं, ताकि रेल मंत्री नोट कर लें। पहला प्रोजेक्ट चर्चगेट विरार एलिवेटेड प्रोजेक्ट है, जिसकी लम्बाई 62 किलोमीटर है। उसकी ट्रैफिक स्टडी हो गई है। उसका यह फायदा होगा कि इस लाइन पर एसी लोकल गाड़ियां चलेंगी। दूसरा प्रोजेक्ट छत्रपति शिवाजी टर्मिनस पनवेल हाईस्पीड प्रोजेक्ट

[श्री संजय राउत]

है, जिसकी लम्बाई 49 किलोमीटर है। रेलवे बोर्ड ने अब तक उसको मंजूरी नहीं दी है। आप इस प्रोजेक्ट से 35 मिनट में छत्रपति शिवाजी टर्मिनस से पनवेल जाएंगे। सेंट्रल रेलवे की पांचवीं और छठी लाइन की मांग हमेशा से होती है। उससे ज्यादा फायदा यह होगा कि मेन लाइन पर नई लोकल सेवा शुरू होगी ...(समय की घंटी)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

श्री संजय राउत : जैसे Airoli-Kalwa rail link project है ...(व्यवधान)... उसकी लम्बाई बहुत छोटी है, जो दो किलोमीटर है। ...(समय की घंटी)... उससे कल्याण ...(व्यवधान)... सीधी मिलेगी। अगर इस प्रोजेक्ट पर विचार होगा, तो आने वाले दिनों में मुम्बई के यात्री ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, thank you.

श्री संजय राउत : नहीं सर, लोग एक-एक घंटा बोलते हैं। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, this is unfair.

श्री संजय राउत : तो मुम्बई के लिए ...(व्यवधान)... लाइफ लाइन है। ...(व्यवधान)... रेलवे लाइन ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Raut, I have to be ... (*Interruptions*)... This is unfair because I said that I have to close discussion at 8 p.m. I told that you would get only five minutes today. I advised you that you speak tomorrow. You wanted to speak today itself. This is unfair. Nothing doing.

श्री संजय राउत : नहीं-नहीं सर, लोग आधा-आधा घंटे का टाइम लेते हैं ...(व्यवधान)... आपने मेरा टाइम किसी और को दिया है। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, your speech is over now. This is unfair.

श्री संजय राउत : आपने मेरा टाइम किसी और को दिया है। ...(व्यवधान)... आप मुझे दो मिनट नहीं दे सकते? ...(व्यवधान)... आप लोगों को दस-दस मिनट देते हैं। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What are you talking?

SHRI SANJAY RAUT: * ... (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, this way you can't question the Chair. Nothing will go on record.

SHRI SANJAY RAUT: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can't say that; you sit down. See, hon. Mr. Raut, I am sorry to say. I had called you and told you that ... (*Interruptions*)... I am on my toes, you sit down there.

SHRI SANJAY RAUT: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I called you and told you that we are sitting only up to 8 p.m. Since morning we are sitting; so I asked you to please speak tomorrow so that you can have more time. If today, I said, you would not get even five minutes. Then you said, "I want only five minutes, but call me today." Now, you are violating. You are an hon. MP. If you violate your own word in one minute, what can I say? Don't do this. You are doing this to the Chair, after giving a commitment.

श्री संजय राउत : लोग ज्यादा टाइम लेते हैं। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no; this is unfair.

श्री संजय राउत : मैं दो मिनट की बात कर रहा हूँ, लोग तो दस-पन्द्रह मिनट ज्यादा लेते हैं। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is unfair to the Chair. I requested you to speak tomorrow so that you could have got more time.

श्री संजय राउत : मैं मुम्बई के बारे में कहना चाहता हूँ। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: See, I have the mandate only up to 8 p.m. आठ बजे के बाद बैठने के लिए हाउस का कंसेंट, I have to take. Understand. ... *(Interruptions)* ... Mr. Minister, do you agree to extend it for him? I have no problem. ... *(Interruptions)* ...

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): No; no. He has concluded.

DR. V. MAITREYAN: Sir, you extend it by two-three minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. You tell me how many minutes you want.

श्री संजय राउत : मैं दो मिनट बोलना चाहता हूँ। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; have only two minutes.

श्री संजय राउत : मेरा दो मिनट का रिकॉर्ड है। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am asking you how many minutes you want.

SHRI SANJAY RAUT: Sir, two minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; proceed.

श्री संजय राउत : उपसभापति जी, मैं मुम्बई के बारे में कह रहा था कि रेलवे मुम्बई की लाइफ लाइन है और देश में सबसे ज्यादा रेवेन्यू मुम्बई से ही भारतीय रेलवे देती है। हमारी यह

*Not recorded.

[श्री संजय राउत]

मांग रहेगी कि मुम्बई के लिए जो पेंडिंग प्रोजेक्ट्स हैं, आप उन पर विचार करें। आप खास करके कोंकण रेलवे, जिसको डबल लाइन करने की बात है और हमारे कोंकण के सांसदों ने जो मांगें रखी हैं, उनके बारे में सोचें। आपके रेलवे बजट में जो प्रोजेक्ट्स इस बार नहीं दिखे हैं, हम चाहेंगे कि भविष्य में महाराष्ट्र के लिए, मुम्बई के लिए जो प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं, वे दिखेंगे। मैं आपको एक बार फिर से धन्यवाद देता हूँ और चाहूंगा कि यह आपकी सिर्फ घोषणा नहीं हो, बल्कि जो प्रोजेक्ट्स अटके हैं, आप उनको आगे लेकर जाएं और जो आपकी फाइल में पड़े हैं, वे हमें भविष्य में विकास के रास्ते पर लेकर जाएं। मैं इतना ही कहकर एक बार आपको फिर से धन्यवाद देता हूँ। डिप्टी चेयरमैन सर, मैं आपके प्रति थोड़ा सा गरम हो गया, उसके लिए आई. एम. सॉरी।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am sorry too. Its okay. Don't worry about it.

Now, we take up the Special Mentions. Hon. Members, please lay you Special Mentions on the Table.

SPECIAL MENTIONS*

Demand to curb malpractices in selling of petroleum products by petroleum dealers in the country

SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA (Gujarat): Sir, it is observed that several times the consumers are not getting adequate quantity of petroleum products, some of the petroleum dealers are manipulating electronic indicators for measurement of petroleum products. For example, if one consumer pays for one litre of petroleum products, instead of getting one litre, in reality the consumer is getting lesser quantity of petroleum products.

Sir, there is lack of proper policy to protect interest of consumers in this regard, so consumers are cheated by some petroleum dealers. I urge the Central Government to take all possible steps to ensure right of such consumers in consultation with State Governments. And, I also request the Government of India should take periodical reports from State Governments to curb these activities.

Demand for excavation by Archaeological Survey of India in Brahmanwada in Ahmadnagar district to conserve the Buddhist artifacts

श्री अनिल देसाई (महाराष्ट्र) : महोदय, पुणे के दैनिक सकाल में 30 जून, 2014 को एक खबर छपी है। खबर का शीर्षक है, '2000 साल पुराने बौद्धकालीन मिट्टी के बर्तनों की चौरी।' खबर के मुताबिक महाराष्ट्र के अहमदनगर जिले के ब्राह्मणवाड़ा गांव के पास प्राइमरी स्कूल है। गांव वालों के मुताबिक एक साधु महाराज के कहने पर गुप्तधन के लालच में कुछ लोगों ने रात के

* Laid on the Table.