7. Shri Naresh Agrawal

8. Shri K.C. Tyagi

9. Shri Narendra Kumar Kashyap

10. Shri Anubhav Mohanty

11. Shri K.N. Balagopal

12. Shri Sukhendu Sekhar Roy

13. Shrimati Vandana Chavan

14. Shri Tiruchi Siva

15. Shri Devender Goud T.

16. Shri A.W. Rabi Bernard

17. Shri Naresh Gujral

18. Shri Anil Desai

19. Shri Rajeev Chandrasekhar

with instructions to report to the Rajya Sabha not later than 18th March, 2015 to enable the Rajya Sabha for consideration and passing during the first part of the Budget Session".

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, the Coal Mines (Special Provisions) Bill, 2015 stands referred to the Select Committee.

Now, we take up the Budget (Railways) 2015-16; General discussion. I think the Minister wants to say something.

THE BUDGET (RAILWAYS) 2015-16

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Sir, I am really anxiously looking forward to the enlightened views of this House, as Members would be speaking on the Railway Budget. But I am happy to announce that in the morning, we signed an MoU. The Indian Railways and the Life Insurance Corporation have

signed an MoU, in which the Life Insurance Corporation has opened a line of credit for ₹ 1,50,000 crores for financing Railway projects, which would be repayable in 30 years' time, at a rate which is little above the Government security rate. This would facilitate financing of various Railway projects in the interest of the country. This is an extra-Budgetary support, because as Members, whether from this side or that side, would know — we have all been in the Government – it is becoming very, very difficult to finance it from the Budget alone. Therefore, creating critical infrastructure for India through financing like this would enable us to complete the projects on time.

So, I am really thankful to all the Members of the House for giving us their support. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Mahendra Singh Mahra.

श्री महेन्द्र सिंह माहरा (उत्तराखंड): धन्यवाद, उपसभापति महोदय कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट, 2015-16 से मैं और मेरे उत्तराखंड के लोगों में घोर हताशा एवं निराशा है। महोदय, ज्ञात हो कि माननीय मंत्री जी द्वारा जिस दिन रेल बजट प्रस्तुत किया गया, उस दिन सेंसेक्स 261 अंक लुढ़क गया। जिससे स्पष्ट है कि प्रस्तुत रेल बजट भारत की अर्थव्यवस्था एवं सामाजिक व्यवस्था के प्रतिकूल है, क्योंकि यात्री भाड़ा एवं माल भाड़े में जो रिकॉर्ड बढ़ोतरी की गई, उसका सीधा व पूरा असर देश की गरीब जनता पर पड़ेगा।

[उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)] *पीठासीन हुए*

देश में लगातार रेल माल भाड़े के किराए में वृद्धि किए जाने से आज देश में रेल द्वारा ढोया जाने वाला सामान, जो कल तक केवल 31 प्रतिशत था, वह अब और भी नीचे रहने की आशा है। इसमें आ रही कमी को दूर करने के लिए इस बजट में कोई ठोस उपाय दृष्टिगत नहीं होते हैं। रेल मंत्री जी ने परिचालन क्षमता, भाड़ा वसूली व आर्थिक देनदारियों तथा उत्तराखंड राज्य के बारे में कुछ भी नहीं कहा है।

महोदय, कुछ माह पूर्व एफडीआई को लेकर भारतीय जनता पार्टी ने तीन दिन तक संसद नहीं चलने दी, लेकिन आज वही भारतीय जनता पार्टी के लोग कई क्षेत्रों में एफडीआई लाने पर आमादा है। वर्तमान वित्त मंत्री जी जब सासंद थे, तब उन्होंने संसद में कहा था कि भारत में एफडीआई आने से भारत के नवयुवक और नवयुवतिया केवल सेल्स ब्वाएज़ व सेल्स गर्ल्स बन कर रह जायेंगे। सरकार रेल में भी एफडीआई लाने के लिए प्रतिबद्ध है। यह दोहरा चरित्र क्यों?

महोदय, आज वैश्वीकरण के समय कई क्षेत्रों में विदेशी निवेश की आवश्यकता है। यह यूपीए सरकार ने इकरार किया था, परंतु उस समय आज की रूलिंग पार्टी ने इसका जमकर विरोध किया। वर्तमान सरकार के थिंक टैंक, जो कल तक स्वदेशी-स्वदेशी चिलाते थे, आज वे भी एफडीआई को प्रमुखता से ग्रहण कर रहे हैं।

महोदय, रेलवे का विस्तारीकरण, सामाजिक, राष्ट्रीय एकता एवं क्षेत्रीय विकास के लिए एक सतत प्रक्रिया है, परंतु वर्तमान सरकार ने सामरिक महत्व के उत्तराखंड राज्य हेतु पिछली सरकार के समय की स्वीकृत/घोषित रेल परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए रेल बजट में कोई उल्लेख/पर्याप्त बजट का प्रावधान नहीं किया है तथा पूर्व से चल रहे रेलवे के अपग्रेडेशन/विस्तारीकरण संबंधी कार्यों के लिए भी अत्यंत अल्प धनराशि का प्रावधान किया है। रेल परियोजनाओं पर रेल मंत्री जी ने सामरिक महत्व के उत्तराखंड के राष्ट्रीय महत्व की विभिन्न परियोजनाओं यथा टनकपुर-बागेश्वर रेल लाइन, रामनगर-चौखुटिया-गैरसैण, जिसे नवोदय राजधानी के लिए चुना है, वहां तक के लिए प्रस्तावित किया है तथा पूर्व से गतिमान कार्य यथा टनकपुर रेल लाइन को ब्रॉड गेज के लिए व लक्सर-हरिद्वार के 24 कोच हेतु स्टेशन व इसी प्रकार देहरादून स्टेशन पर 18 कोच हेतु अपग्रेडेशन के लिए उचित धन आवंटित नहीं किया है। इसी प्रकार विकासनगर-देहरादून-सहारनपुर, हरिद्वार-कोटद्वार-रामनगर रेल लाइनों के निर्माण की पूर्व में घोषित योजनाओं को कोई महत्व नहीं दिया है। राज्य के अति महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन्स हरिद्वार, देहरादून, कोटद्वार, रामनगर, काठगोदाम और टनकपुर की दुर्दशा को सुधारने के लिए उचित प्रावधान नहीं किए जाने से अत्यंत मायूसी है।

महोदय, सभी जानते हैं कि हरिद्वार विश्वस्तरीय तीर्थ स्थान है, यहां बारहों महीने लाखों की संख्या में लोग देश के कोने-कोने से तीर्थ के लिए आते हैं, लेकिन रेल के विस्तारीकरण तथा नए प्लेटफार्मों के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। माननीय प्रधान मंत्री, मोदी जी ने पूर्व में उत्तराखंड में जो घोषणा की थी कि चारधाम यात्रा को रेल मार्ग से जोड़ेंगे, आश्चर्य यह है कि जब तक आप ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल मार्ग का निर्माण जल्दी पूरा नहीं करेंगे, तब तक आप कैसे चारधाम यात्रा मार्ग को रेल से जोड़ पाएंगे? जब आप इस मार्ग का निर्माण करेंगे, तभी तो आप चारधाम यात्रा मार्ग को रेल से जोड़ पाएंगे, लेकिन इस मार्ग के निर्माण के लिए बहुत कम धन दिया गया है। आपने उन राज्यों में नए रेल मार्गों को सर्वे के बाद निर्माण की स्वीकृति इस आधार पर नहीं दी है, क्योंकि वे लाभ के नहीं हैं, जब कि उत्तराखंड के नए रेल मार्ग सामरिक महत्व के हैं। आपने उत्तराखंड राज्य की चीन सीमा पर राष्ट्रीय हित की अनदेखी की है। आपने इसका संज्ञान नहीं लिया है। उत्तराखंड राज्य के सीमान्त क्षेत्रों से हो रहा पलायन राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए एक खतरा है। वहां के विकास और रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने के लिए अत्यन्त आवश्यक है कि राज्य में रेल का विस्तार किया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सदन को अवगत कराना चाहता हूं कि चीन ने भारतीय सीमा से लगे तिब्बत की राजधानी ल्हासा में ट्रेन पहुंचा दी है। दुनिया की सबसे ऊंची चोटी 16440 फुट तंगुला दर्रे में रेलवे स्टेशन बना दिया है और सीमा पर सड़क व एयरपोर्ट भी बना लिया है।

मुझे विश्वास है कि उत्तराखंड राज्य में दूसरी पार्टी की सरकार होना वहां रेल के विकास के लिए व्यवधान नहीं होगा। यदि ऐसा है तो यह एक खतरनाक परम्परा की शुरुआत होगी। राज्य में रेल से संबंधित परियोजनाओं को स्वीकार करने एवं धन दिए जाने हेतु इस बजट में कोई संज्ञान नहीं लिया गया है, जबकि मुख्य मंत्री श्री हरीश रावत कई बार माननीय प्रधान मंत्री जी से मिल चुके हैं। उत्तराखंड एक नवोदित विशेष श्रेणी प्राप्त राज्य होने के कारण नई रेल परियोजनाओं में अंशदान देने में असमर्थ है तथा राज्य के लोगों को राज्य में रेल के विकास की बहुत आशाएं थीं, लेकिन आपके द्वारा राज्य के लोगों को बहुत निराश किया गया है। आपने राज्य की रेल परियोजनाओं की अनदेखी की है, जिसका सीधा प्रभाव राष्ट्रीय सुरक्षा एवं राज्य के विकास पर पड़ना स्वाभाविक है।

राज्य के विकास पर बुरा प्रभाव न पड़े, इसके लिए राज्य में रेल का विस्तार होना अति आवश्यक है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनम्र निवेदन और आग्रह है कि पूर्वाग्रहों को त्याग कर राज्य के लिए सामरिक दृष्टि के महत्व को देखते हुए उत्तराखंड राज्य की टनकपुर-घाट-बागेश्वर, रामनगर-चौखुटिया-गैरसैण, मुजफ्फरनगर-रुड़की, सीमा रक्षा हेतु टनकपुर-जौलजीवी रेल मार्ग, किच्छा-सितारगंज-नानकमत्ता-खटीमा-टनकपुर एवं सहारनपुर-विकासनगर-देहरादून, काशीपुर-धामपुर रेल मार्ग और ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल मार्ग के निर्माण हेतु धन दिया जाए। लक्सर-रुड़की-हरिद्वार से देहरादून रेल लाइन का दोहरीकरण, मुरादाबाद से रामनगर तथा रामपुर से काठगोदाम रेल लाइनों के दोहरीकरण के साथ विद्युतीकरण हेतु धन आवंटित करें। सर्वे पूर्ण हो चुके हैं। अब रेल मार्गों के निर्माण की स्वीकृति और धन दिया जाए। दिल्ली से कोटद्वार जाने के लिए गजरौला में लोगों को 8 घंटे से अधिक समय लगता है। इसलिए कोटद्वार के लिए मेरठ-मवाना-बिजनौर-नजीबाबाद रेल मार्ग निर्धारित किया जाए। इसी प्रकार दिल्ली से देहरादून एवं काठगोदाम, रामनगर हेतु तीव्र गति रेल, काठगोदाम से लखनऊ-मुम्बई एवं देहरादून से लखनऊ-इलाहाबाद-वाराणसी हेतु फास्ट रेल, दिल्ली से रामनगर हेतु एक फास्ट रेल आदि सुविधाओं की नितान्त आवश्यकताओं को देखते हुए रेल बजट में इन्हें सम्मिलित करने हेतु आपके एवं इस महान सदन के माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी से सादर अनुरोध करता हूं। धन्यवाद।

श्री विजय गोयल (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आभार व्यक्त करता हूं कि रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। 26 फरवरी को रेल बजट आया था। आज 12 दिन बाद रेल बजट पर बहस की शुरुआत हो रही है। मैं समझता हूं कि इतने दिनों में सभी ने खंगाल लिया होगा कि इस बार का रेल बजट कैसा आया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि इस साल रेलवे बजट में लोगों ने बहुत उम्मीदें रखी होंगी। किन्तु इन बातों के साथ एक नया सुधारवादी मंत्री आया है जिसका पुराना ट्रेक रिकार्ड बहुत अच्छा है और उसने रेलवे मंत्रालय संभाला और हमारे प्रधान मंत्री जी ने रेल मंत्री के बारे में कहा कि वे इंजन ऑफ ग्रोथ हैं, वे विकास का इंजन हैं और मैं समझता हूं कि उन्होंने रेल बजट से प्रमाणित करने की भी कोशिश की है। लोगों को यह लगता है कि क्या रेलवे में भी किसी तरह का कोई चमत्कार हो सकता है? जो रेल पिछले सालों में दूसरे राज्यों में बिल्कुल बीमार हो गई थी जिसकी हालत खराब हो गई थी........

जिस रेलवे के अंदर नुकसान इकट्ठे हो गए थे, जिस रेलवे का परिचालन मुश्किल हो गया था, क्या उसमें कोई चमत्कार हो सकता है? महोदय, इस सरकार को रेलवे की स्थिति बहुत खराब मिली है। यह बहुत उलझा हुआ संगठन है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज रेलवे प्रणाली के समक्ष बहुत प्रमुख चुनौतियां हैं। देश में आंतरिक क्षेत्रों का एक बड़ा भू-भाग रेलवे कनैक्टिविटी का इंतजार कर रहा है। अभी तक बहुत सारे क्षेत्रों में रेल कनैक्टिविटी नहीं है, जिन्हें रेल से कनैक्ट करने की बहुत जरूरत है। महोदय, हम रेलवे से उम्मीद करते हैं कि वह एक वाणिज्यिक उपक्रम की तरह काम करे, किंतु साथ-साथ उससे समाज के कल्याणकारी उपक्रम की तरह भी काम करने की उम्मीद की जाती है। उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछले वर्ष 2001 में रेलवे की हानि 10 पैसे प्रति किलोमीटर थी, वह आज बढ़कर 23 पैसे प्रति किलोमीटर हो गयी है। यह रेल मंत्री के सामने एक बड़ी चुनौती है। महोदय, माल-भाड़े से रेलवे को जो इनकम होती

है, उस इनकम के अंदर भी रेलवे में बहुत कमी आई है। महोदय, अभी हमारे साथी कह रहे थे कि उत्तराखंड में ट्रेन नहीं दी, लेकिन यह कोई छोटी सोच के कारण नहीं हुआ है बल्कि पिछले सालों में ऐसी योजनाएं घोषित हुईं, जिनके पूरा होने की उम्मीद ही नहीं थी। महोदय, ऐसी 1,57,800 करोड़ रुपए की 674 परियोजनाओं में से केवल 317 परियोजनाओं को पूरा किया जा सका है। रेल मंत्री के सामने यह एक बड़ी चुनौती है कि वे पुरानी योजनाओं को कैसे पूरा करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि रेल मंत्री के समक्ष और भी बहुत सी चुनौतिया ं हैं। इसलिए मैं प्रस्तुत रेल बजट के लिए प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं और वह इसलिए नहीं कि मैं सत्तारूढ़ दल का सदस्य हूं बल्कि देश का एक सामान्य नागरिक और जन-प्रतिनिधि होने के नाते मैं बधाई देता हूं कि इतने वर्षों के बाद किसी सरकार ने ऐसा bold, practical और realistic बजट दिया है। महोदय, हमें सदस्य होने के नाते बहुत सी सुविधाएं प्राप्त हैं, इसलिए हमें लोगों की समस्याओं का पता नहीं चलता। हम एमपीज को बैठे-बिठाए टिकट मिलती है, हम सीधे सफर करते हैं, वहां हमारी देखरेख करने वाले बहुत लोग होते हैं। मैं समझता हूं कि अगर सफर में हमें उन सब समस्याओं का सामना करना पड़े, जो एक आम आदमी करता है, तो हम उनकी समस्याओं को यहां ज्यादा अच्छी तरह से उठा सकेंगे, लेकिन आज हमारे सामने एक ऐसे रेल मंत्री बैठे हैं, जिन्होंने रेल बजट प्रस्तुत करने से पहले बहुत से स्टेशंस का भ्रमण किया होगा, कितने रेलवे कर्मचारी और अफसरों से बात की होगी, कितनी जगह जाकर रेलवे कैंटीन्स को देखा होगा और कितनी जगह जाकर वे रेल की कोचेज में बैठे होंगे ताकि आम आदमी की जरूरतों का एहसास उन्हें हो सके। इस के लिए मैं रेल मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूं। महोदय, आज एक जमीन से जुड़ा हुआ visionary रेल मंत्री आया है, जिसने रेल को गति देने के लिए फैसले किए हैं। उन्होंने कहा है कि वे कामों एवं निर्णयों का विकेन्द्रीकरण करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस रेल बजट में भले ही किसी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं की गई हो, जिसके कारण सदन में तालियां न बजी हों, लेकिन सभी ने इसे सराहा है। महोदय, हमने देखा है कि जब पिछले रेल मंत्री बजट प्रस्तुत करते थे, तो जिस स्टेट की रेल की वह घोषणा करते थे, उस स्टेट के सांसद ताली बजाया करते थे और जिनकी स्टेट में रेल की घोषणा नहीं होती थी, वह खड़े हो जाया करते थे। किंतु इस बार रेल मंत्री महोदय ने जो बजट पेश किया है, उस बजट में उन्होंने एक विजन यह रखा है कि मुझे रेल को पहले पटरी पर लेकर आना है, पहले मुझे रेल का परिचालन ठीक करना है, पहले मुझे पिछली परियोजनाओं को पूरा करना है, उसे गति देनी है और आम आदमी को कैसे सुविधाएं प्राप्त हों, इसकी बात रेल मंत्री ने की है। इसलिए इस बजट में चाहे नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा नहीं की गई हो, किंतु देश के रेल ढाचे को बुलेट गति से बनाने का रोड मैप इस बजट के अंदर दिया गया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे से हमारे प्रधान मंत्री जी का बचपन का सम्बंध रहा है। उससे उनकी अनेक यादें जुड़ी हुई हैं। उन्होंने 8 नवम्बर 2014 को वाराणसी के रेल-कर्मियों की सभा में कहा था कि बचपन से ही मेरा नाता रेलवे से रहा है। "बचपन से ही मेरा नाता रेलवे से रहा, रेलवे स्टेशन से रहा, रेल के डिब्बे से रहा, रेल के यात्रियों से रहा और कल से मैं यहां रेलवे के परिसर में ठहरा हूँ। चारों तरफ रेलवे के माहौल ने मुझे मेरे बचपन से जोड़ दिया है"। ऐसे प्रधान मंत्री के रहते हुए कैसे रेल बजट की उपेक्षा की जा सकती, इसका हम अंदाजा लगा सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने किसी भी यात्री किराए का बढाया नहीं किया। हमारे भाई ने शायद गलती से यह बोल दिया कि पैसेंजर भाड़े में बढ़ोतरी की गई है, किन्तु एक भी पैसा रेलवे के किराए में बढ़ाया नहीं गया है। चूंकि किराया बढ़ाया नहीं गया, तो विपक्ष कहता है कि किराए में कमी क्यों नहीं की गई? आज रेलवे कितनी कठिनाई से चल रही है, इसका हम अंदाजा लगा सकते हैं। मैं रेलवे को एक सोशल एंटरप्राइज, सामाजिक उद्यम मानता हूँ। जहां इस उद्यम को एक ओर बाजार में प्रतिस्पर्धा में रहने की आवश्यकता है, वहीं अपने सामाजिक दायित्वों का निर्वाह करना भी रेलवे का काम है। यह हमारी सरकार का दृष्टिकोण है। आजादी के बाद ज्यादातर रेल बजट, शायद 50 से ज्यादा रेल बजट यहां सदन में कांग्रेस की और दूसरी सरकारों ने प्रस्तुत किए हैं और जो रेल मंत्री रहे, मैं समझता हूँ कि उनका ज्यादा दृष्टिकोण रेलवे की तरफ कम, राजनीति की तरफ अधिक रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आज हम देश के किसी भी हिस्से में जाएं, देश का भ्रमण करें, पूरब से पश्चिम में जाएं, उत्तर से दक्षिण में जाएं, बिना रेल की कनेक्टिविटी के गुजारा नहीं है। ऐसी रेलवे के ऊपर रेल मंत्री जी ने ज्यादा ध्यान दिया है। आप तो खुद कवि रहे हैं और आप तो इस पर भी कविता कह सकते हैं कि जहाज और रेलवे के बीच में क्या फर्क है? एक जहाज है, जो जोड़ता नहीं है और वहीं रेलवे जोड़ती है। रेलवे के डिब्बे में जैसे ही आप बैठते हैं, वैसे ही आपकी दूसरे यात्रियों से बातचीत शुरू हो जाती है, उनके साथ खान-पान शुरू हो जाता है, हैल्लो-हाय शुरू हो जाती है। आप खुद अगर लखनऊ जा रहे हैं, ट्रेन लखनऊ जा रही है, आप अपने सामने वाले यात्री से फिर भी पूछते हैं कि आप कहां जा रहे हैं? वह कहता है कि मैं लखनऊ जा रहा हूँ। दोनों को पता होता है, लेकिन बातचीत शुरू करने का यह एक अंदाज होता है। उसी तरह से अगर आप हवाई जहाज में बैठें, तो हवाई जहाज में तो पड़ौसी पड़ौसी से बात नहीं करता। दोनों अखबार लेकर अपनी सीट पर बैठ जाते हैं। यह रेलवे की एक बहुत बड़ी उपलब्धि है कि रेलवे में जो लाखों-करोड़ों लोग यात्रा करते हैं, वह उनको आपस में जोड़ने का काम करती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे जानकर हैरानी हुई, क्योंकि मुझे तो यह आंकड़ा पता नहीं था, कि जहां हवाई जहाजों में वर्ष 2014 में 6 करोड़ 6 लाख लोगों ने यात्रा की, वहीं रेलवे में यात्रा करने वाले लोगों की संख्या 625 करोड़ है, यानी हर रोज लगभग 2.3 करोड़ लोग ट्रेनों के अंदर सफर करते हैं। रेलवे का इतना बड़ा नेटवर्क है, जो गावों को शहरों से और शहरों को शहरों से जोड़ता ही नही, बल्कि हर भारतीय को दूसरे भारतीय से जोड़ता है। जिस रेलवे में एक दिन में दो करोड़ से ज्यादा लोग सफर करते हैं, उस रेलवे को सुदृढ़ हाथों में दिया गया है। इसके लिए भी मैं अपने प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, वास्तव में यात्रा करने वाले लोगों को रेलवे भारत दर्शन कराती है। वर्ष 1853 में अंग्रेजों के समय में भले ही पहली ट्रेन चली हो, लेकिन आज 162 साल हो गए हैं और भारतीय रेल न केवल देश की आर्थिक प्रगति में सहयोगी है बल्कि देश को जोड़ने में विख्यात है। आज रेल मंत्री महोदय को उन 15 लाख कर्मचारियों की तरफ देखना है, जो इस रेलवे के परिचालन में अपना सहयोग करते हैं और एक साल के अंदर 625 करोड़ लोगों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाते हैं। इस 162 साल पुरानी रेलवे लाइन में 65,808 किलोमीटर पटरिया ंबिछी हुई हैं। जिस समय अंग्रेज थे,

उस समय रेलवे की 53,596 किलोमीटर लंबी पटरियां बिछी थीं। मुझे हैरानी है कि उसके बाद जो यहां सरकारें रहीं, उनके समय में केवल 11 हजार किलोमीटर पटरियों के बिछाने का काम हुआ है। रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा है कि वे और अधिक पटरियों को बिछाने का काम करेंगे और देश में जहां कनेक्टिविटी नहीं है, वहां उसको जोड़ेंगे। रेलवे की इंकम के लिए 7481 माल-गाड़ियां काम आती हैं, उसके लिए भी एक नया दृष्टिकोण रेल मंत्री जी ने दिया है। यह रेलवे एक हजार मिलियन टन से ज्यादा माल ढो रही है। हमारा रेलवे नेटवर्क एशिया का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, एशिया ही क्या मैं कहूंगा कि विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क शायद रेलवे है। पुरानी सरकारों ने हमें विरासत में क्या दिया, एक बार उसे ध्यान कर लीजिए। हर वर्ष हमारी रेलों में 208 लाख लोग बिना टिकिट यात्रा करते हुए पकड़े जाते हैं। अब मुझे पता नहीं रेल मंत्री किस प्रकार से सिस्टम को ठीक करेंगे जिससे कि रेलवे की इन्कम बढ़े और जो लोग बिना टिकिट यात्रा कर के कानून को तोड़ते हैं, उन्हें रोका जा सके। वर्ष 2013-14 में बिना टिकिट यात्रा करने वालों से लगभग 688 करोड़ रुपए की वसूली की गई है। मैं समझता हूं कि ऐसे अभी और बहुत से लोग होंगे, जो रेलों को नुकसान पहुंचा रहे हैं और बिना टिकिट यात्रा कर रहे हैं।

महोदय, अगर रेलवे में पिछले सालों में समय पालन को देखें, तो दो प्रकार की रेलगाड़ियों, मालगाड़ी और एक्सप्रेस रेल गाड़ियों के अंदर ही यदि आप देखेंगे, तो 83 प्रतिशत का समय पर परिचालन नहीं होता है। रेल मंत्री के सामने यह एक बड़ी चुनौती है कि इस परिचालन को किस प्रकार से ठीक किया जाएगा। रेलवे को टेंडरों से बहुत आय होती है, लेकिन वहां इतना बड़ा माफिया सक्रिय है कि अभी यदि उसे संभाला गया, तो बहुत बड़ी इन्कम रेलवे को इससे हो सकती है।

उपसभाध्यक्ष जी, पिछले सालों के अंदर 117 ट्रेन एक्सीडेंट्स हुए थे, जिनमें से फ्रेट ट्रेन 29 थीं और पैसेंजर ट्रेन 88 थीं। इनमें से तीन एक्सीडेंट्स सेबोटाज के थे। इन 117 में से 106 एक्सीडेंट्स मनुष्य की गलती के कारण हुए थे। वह सब भी मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी ने अपने बजट के अंदर लिया है। एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए रेल मंत्री जी ने रेलवे ओवरब्रिज और रेलवे अंडर ब्रिज बनाने की बात कही है। इनके कारण एक्सीडेंट्स की संख्या को कम किया जा सकेगा।

महोदय, हम कितनी भी बातें करें, लेकिन सचाई यह है कि अमेरिका, चीन और जापान जैसे देश बुलेट ट्रेन, यानी हाई स्पीड ट्रेन चला रहे हैं, वहीं भारतीय रेल अभावों और दुर्घटनाओं से ग्रस्त है। रेल मंत्री के सामने यह एक बड़ी चुनौती है। मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं कि उनका बजट विकासोन्मुखी बजट है। किसी भी मंत्रालय का बजट अलग से प्रस्तुत नहीं किया जाता, केवल रेल मंत्रालय का बजट प्रस्तुत किया जाता है। इसकी महत्ता इससे ही पता लगती है।

महोदय, रेलवे के सुधार के लिए बहुत समितियां बनीं। पिछली सरकार ने उन समितियों की रिपोर्टों पर कोई अमल नहीं किया। 1960 में कुंजरू समिति की रिपोर्ट आई, उस पर अमल नहीं किया गया। 1968 में वांचू समिति, 1978 में सीकरी समिति बनी, 1998 में खन्ना समिति बनी और अभी 2011 में, जब विपक्ष की सरकार थी, तब उसने काकोडकर समिति बनाई थी। देश के भीतर रेलों में सुरक्षा की चिन्ता करने वाली इस काकोडकर समिति की रिपोर्ट पर भी कुछ अमल नहीं हुआ, जबकि इस समिति की रिपोर्ट में कहा गया था कि 5 सालों में सुरक्षा उपकरणों और सुरक्षा उपायों के लिए एक बड़े बजट की आवश्यकता है। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री के सामने यह एक बड़ी चुनौती है और मैं

समझता हूं कि इस पर इन्होंने बजट में ध्यान दिया है। पित्रोदा समिति ने भी रेल के आधुनिकीकरण की बात कही थी, उसे भी ठंडे बस्ते के अंदर डाल दिया गया। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी उस रिपोर्ट को भी देखेंगे।

महोदय, सच बात तो यह है कि भारतीय रेल राजनीति की भेंट चढ़ती रही है। इससे ज्यादा चिन्ता की बात और क्या हो सकती है कि जो सरकार अभी-अभी बनी है, उसे छोटी-छोटी चीजों की चिन्ता करनी पड़ रही है। जैसे रेलवे स्टेशनों पर पीने का पानी, प्लेटफॉर्म का शैल्टर, शौचालय की व्यवस्था, गलियारों की भीड़ कम करना और साफ-सफाई आदि की व्यवस्था करना। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि साफ-सफाई और स्वच्छता के ऊपर इस सरकार और रेल मंत्री ने बहुत ध्यान दिया है। मैं सुरेश प्रभु पर ध्यान देता हूं तो देखता हूं कि वे भगवान से पूछ रहे थे कि कैसे बजट को लाऊंगा? मैं आज उन्हें बधाई देना चाहता हूं कि प्रभु तुम्हारा बजट पास हो गया। सब लोगों ने खुले मन से इसकी प्रशंसा की है।

महोदय, आप देखिए, 'हिन्दुस्तान', हिन्दी अखबार कहता है, अखबार ने बजट की बारीकियों पर ध्यान दिया है और उसने अपने एडीटोरियल में कहा है कि " रेल व्यवस्था को प्रोफेशनल अंदाज में पहली बार ढालने की कोशिश की गई है।" 'दैनिक जागरण' कहता है कि "एक अर्से बाद रेलवे का बजट ऐसा आया है जो कि रेलवे पर आधारित है न कि उसके जरिए की जाने वाली लोक-लुभावन राजनीति के ऊपर।" और 'नवभारत टाइम्स' कहता है कि "एक ऐसा बजट है जिसमें न तो लोक-लुभावन घोषणाएं हैं और न ही जनता पर बोझ बढ़ाने की कोई नीति है, कसा हुआ बजट है।" इसके लिए मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं।

महोदय, हमारे रेल मंत्री जी की हमेशा कोशिश रही है कि रेलों का सुधार और विकास होना चाहिए। तभी तो इतना अच्छा बजट ये दे पाए हैं। मैंने प्रभु जी को काम करते हुए देखा है, पूरे विस्तार से वे गहराई तक जाते हैं और उन्होंने जहां भाड़े में एक पैसे की वृद्धि नहीं की, वहां बजट में नई गाड़िया ंन चलवा कर भी इस बात की वाहवाही लूटी है कि लोक-लुभावन बजट की तरफ उन्होंने कदम नहीं बढ़ाए हैं। रेल यात्री किराए में तो उन्होंने बढ़ोतरी नहीं की और योजना परिव्यय में उन्होंने एक लाख करोड़ का प्रस्ताव 52 प्रतिशत वृद्धि के साथ प्रस्तुत किया है, उसके लिए भी मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं। 54 प्रतिशत आवंटन करके उन्होंने जो विद्युतीकरण पर ध्यान दिया है, जिससे ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें तेज़ गति से चलेंगी, लोग एक स्थान से दूसरे स्थान तक जल्दी पहुंचेंगे, यह बहुत बड़ी बात है। महोदय, जहां इससे यातायात की ज्यादा मांगों की पूर्ति की जा सकेगी, वहीं दूसरी तरफ राजस्व की भी वृद्धि होगी। 1330 प्रतिशत बढ़ोतरी नए रूट किलोमीटर के लिए की गई है, यह कोई छोटी बात नहीं है। सरकार की मंशा है कि ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें, ज्यादा से ज्यादा तेज़ गति से चलाई जाएं, जो ज्यादा यात्री ढोएं, ज्यादा पैसा आए और यात्रियों को भी संतोष मिले, यह इस सरकार का motto है।

महोदय, इस बजट में सबसे बड़ी दूसरी बात जो रेल मंत्री जी ने कही है, जिस पर ध्यान देने की बात है कि रेग्युलेशन मैकेनिज्म तय किया गया है, जो परफॉरमेंस स्टैंडड्र्ज तो set करेगा ही, पर लाइसेंसी, प्राइवेट पार्टनर और मंत्रालय के बीच के झगड़े भी सुलझाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, टेंडरों में ई-टेंडर की व्यवस्था की गई है। रेल मंत्रालय में पिछली सरकारों में जितनी भी भ्रष्ट व्यवस्था चल रही थी, उसको खत्म करने के लिए उन्होंने ई-टेंडरिंग की व्यवस्था की है, इसके लिए भी मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

महोदय, महिला यात्रियों की सुरक्षा का पूरा प्रबंध किया गया है और सबसे बड़ी बात है, प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जो स्वच्छता का नारा दिया है, उसकी रेलवे ने सबसे पहले शुरुआत की है और सफाई की राशि में 40 प्रतिशत अधिक की वृद्धि की है। 650 स्टेशनों पर नए शौचालयों की व्यवस्था करना, जिसकी आम पैसेंजर्स को, आम यात्रियों को परेशानी रहती थी, यह भी एक बड़ी बात है। अभी तक केवल 120 टॉयलेट्स थे, इस साल 650 स्टेशनों पर नए टॉयलेट्स की व्यवस्था की गई है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अच्छी बात यह है कि 17,388 टॉयलेट्स को बॉयो टॉयलेट्स में बदलना नहीं है, वे पहले ही बदल दिए गए हैं और इसके अलावा अन्य 17,000 टॉयलेट्स को अगले साल बॉयो टॉयलेट्स में बदलने की बात की जा रही है। "स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत", यह रेल बजट का सबसे बड़ा नारा है। मंत्री जी ने एक नया डिपार्टमेंट ही बना दिया है, जिसका काम केवल ट्रेनों की और स्टेशनों की सफाई का होगा और जो waste है, कूड़ा-करकट है, उसका भी उपयोग हो, इसका भी इंतज़ाम किया गया है।

महोदय, सबसे बड़ी बात है कि मंत्री जी ने ध्यान दिया है कि एक आदमी अगर यात्रा पर निकलता है, तो उसके घर से निकलकर यात्रा करने के बाद जब वह अपने घर तक पहुंचेगा, तो उस बीच में उसे जो-जो असुविधाएं हो रही थीं, उनको सुविधा में बदलने का काम मंत्री जी, सुरेश प्रभु ने किया है, इसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं। उनकी सोच देखिए कि रेलवे स्टेशन से किस तरह से कनेक्टिविटी होगी, किस तरह से रेलवे की भीड़-भाड़ को कम किया जाएगा। महोदय, अब चार महीने पहले आप एडवांस टिकट बुक करा सकते हैं, जो पहले दो महीने था। "ऑपरेशन फाइव मिनट्स" - यदि आपने टिकट नहीं ली है, तो आप पांच मिनट में टिकट खरीद सकते हैं। रिटायरिंग रूम्स की ऑनलाइन बुकिंग आप करा सकते हैं। और तो और, 24 × 7 हेल्पलाइन नंबर 138 जारी कर दिया है। सुरक्षा के मामले में आप 182 नंबर पर फोन कर सकते हैं। खाने-पीने के सामान तक को आप अपनी सुविधा से ले सकते हैं। आपको बिरयानी खानी है तो आप बिरयानी खाइए, आपको रोटी खानी है तो आप रोटी खाइए। मोबाइल फोन चार्जिंग की सुविधा भी दी गई है। "ए" कैटेगरी के स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा दी गई है, यह भी अपने आप में बड़ी बात है। सुरक्षा के लिए उन्होंने कैमरे लगाए हैं, ताकि महिलाओं को और सुरक्षा मिल सके। ट्रेनों में सफाई के बारे में मैंने पहले ही बताया, इसके साथ-साथ लिफ्ट्स और escalators भी लगाए हैं। महोदय, केवल यही नहीं, किसानों के लिए "किसान यात्रा योजना" नाम से स्पेशल पैकेज बनाने की बात हमारे रेल मंत्री ने की है। उद्योगों के लिए, माल ढुलाई के लिए सबसे ज्यादा कोशिशें हो रही हैं। मंत्री जी कह रहे थे कि जिस समय आप कोयले का बिल पास करेंगे, जिस समय आप माइन्स एंड मिनरल्स का बिल पास करेंगे और जिस समय ये सब काम शुरू हो जाएंगे, जब मेक इन इंडिया होगा, जब लैंड एक्विज़िशन बिल पास होगा, तो देश के अंदर जो व्यवस्था बनेगी, तो आप समझ लीजिए कि अच्छे दिन आ जाएंगे और रेलवे को भी ढुलाई के लिए ज्यादा से ज्यादा सामान मिलेगा। जब अर्थव्यवस्था ठीक होती है, तो रेलवे को भी फ्रेट में अच्छी कमाई करने का अवसर मिलता है। देश की अर्थव्यवस्था तब तेजी से

दौड़ती है। रेलवे के सामने सबसे बड़ी चुनौती है - यात्री और माल ढुलाई। महोदय, जो 21 मिलियन यात्री हैं, उनको पांच साल में तीस मिलियन तक पहुंचाने का इस बजट में लक्ष्य बनाया गया है, इसके लिए मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूं। रेल पटरियों में बीस प्रतिशत का इजाफा करके 138 हजार किलोमीटर तक पांच साल में ले जाने की बात बजट में की गयी है, जो अपने आप में बहुत बड़ी बात है। मैं कहना चाहूंगा कि राज्य सरकारों के लिए भी सब राज्यों में गेज कन्वर्जन की बात कही गयी है। रेलवे ओवर और अंडर ब्रिज, एक नहीं, जितने भी उन्होंने कहे हैं, सब के सब, सरकार ने कहा है कि हम इनको पांच साल के अंदर समाप्त करके दिखाएंगे और इनको मॉनिटर करने के लिए संसद सदस्यों की अध्यक्षता में मॉनिटरिंग कमेटीज़ बनेंगी। इसमें एक सवाल उठता है कि बजट में पैसा कहां से आएगा। मंत्री जी ने एक बड़ी अच्छी घोषणा की है कि एलआईसी ने उनके साथ एक लाख करोड़ से ज्यादा का एक पैक्ट किया है, जिसके अनुसार वे रेलवे के अंदर इन्वेस्ट करने जा रहे हैं, उसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। इसके अलावा रेलवे 42 प्रतिशत केन्द्र सरकार से बजटरी सपोर्ट और फाइनेंस मिनिस्ट्री से सेस से लेगी, 34 प्रतिशत मार्किट बोरोइंग्स से लेगी और 18 प्रतिशत इंटरनल रिसोर्सेज़ से लेगी।

महोदय, खाली निवेश करने की बात नहीं है, रेलवे के काम में गुणवत्ता की बहुत जरूरत है। सफाई के संबंध में, पंक्चुएलिटी के संबंध में, यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में, क्वालिटी ऑफ टर्मिनल्स के संबंध में, क्वॉलिटी ऑफ फूड के संबंध में, यात्रियों की सुविधाओं के संबंध में, खान-पान का ध्यान रखने के संबंध में, टिकट मिलने में आसानी के संबंध में, माल को सुरक्षित पहुंचाने के संबंध में, रिसोर्सेज़ मोबलाइज़ेशन के संबंध में, ट्रांसपेरेंसी के संबंध में — मैं समझता हूं कि इस बजट के अंदर मंत्री जी ने इन सब चीज़ों का ध्यान रखा है। महोदय, रेलवे को कमर्शियल एंटरप्राइज़ की तरह कमाना है और वेलफेयर ऑर्गेनाइज़ेशन की तरह काम करना है, जैसा मैंने पहले बताया, यह इसका नारा है। पिछले साठ सालों में रेलवे पर कोई ध्यान नहीं दिया गया।

मैं मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। आपकी जमीनें जगह-जगह पर पूरे देश के अंदर हैं, जिन पर कब्जे हो रहे हैं, जिनको एन्क्रोच किया जा रहा है, वह एन्क्रोचमेंट हटाने की जरूरत है। कहीं-कहीं पर ऐसी जगह जमीनें हैं, जिनकी रेलवे को जरूरत नहीं है, उन्हें रेलवे एक्सचेंज कर सकती है या उनका कमर्शियल यूटिलाइज़ेशन कर सकती है। इसी तरह से पूरे देश में रेलवे के जो गेस्ट हाउस हैं, वे जब केवल रेलवे कर्मचारियों के लिए उपयोग होते हैं तो साल में बहुत दिन खाली रहते हैं। उनका भी कुछ उपयोग किया जा सकता है।

महोदय, काकोडकर समिति ने कहा था कि हर साल 15 हजार लोगों की ट्रेन से कटकर मौत होती है। वर्ष 2010 में दुनिया में जो 50 बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुईं, उनमें से 14 भारत में हुईं। इसलिए इसकी तरफ सबसे ज्यादा ध्यान दिया गया है।

महोदय, मैं अपने भाषण को समाप्त करते हुए कहना चाहूंगा कि इस बजट में समाज के सब वर्गों के लिए कुछ न कुछ है। इसमें देश के आम लोगों के लिए है, रेलवे की स्वच्छता के लिए है, किसानों के लिए है, उद्योगों के लिए है, रेलवे क्रॉसिंग की सुरक्षा के लिए है, पर्यावरण और ऊर्जा संरक्षण के लिए है, यात्रियों की सुरक्षा के लिए है, यात्रियों की सुविधाओं के लिए है, रेलवे के स्टाफ के लिए है, वरिष्ठ नागरिकों के लिए है, महिलाओं के लिए है, युवाओं के लिए है, टेक्नोलॉजी का उपयोग है,

राज्य सरकारों के लिए है, संसाधन जुटाने के लिए है। यदि बजट में कुछ नहीं है तो वह यह नहीं है कि विपक्ष के लिए सरकार की आलोचना के लिए इसमें कुछ नहीं है। इसलिए मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने इसमें विपक्ष के लिए कुछ नहीं छोड़ा। मैंने पहला रेलवे बजट देखा, जिसकी अगले दिन सब अखबारों ने वाहवाही की थी।

महोदय, मेरा मंत्री जी से एक अनुरोध है कि जहां-जहां भी पर्यटन स्थल हैं, जहां-जहां भी लाखों की संख्या में लोग जाते हैं, चाहे वे धार्मिक स्थल हों या पर्यटन के क्षेत्र हों, वहां-वहां पर ट्रेनें रुकनी चाहिए। पिछले दिनों मैं मेंहदीपुर बालाजी गया था। वहां पर लाखों लोग, हनुमान जी के भक्त जाते हैं और उनके दर्शन पाते हैं, लेकिन वहां पर ट्रेन नहीं रुकती है। अगर रेल मंत्री महोदय बांदीकुई पर और ऐसे अन्य स्थानों पर, जहां पर लाखों लोग जाते हैं, ट्रेन के रुकने की व्यवस्था करें तो मैं समझता हूं कि उससे यात्रियों को, भक्तों को और पर्यटकों को बहुत बड़ा लाभ होगा।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि प्रभु की प्रभु पर बहुत कृपा है, ऊपर वाले प्रभु की नीचे वाले प्रभु पर बहुत कृपा है इसलिए उन्हें काम में जरूर सफलता मिलेगी। मैं समझता हूं कि इस रेलवे बजट के साथ अच्छे दिनों की शुरुआत हो गयी है। मेरी तरफ से रेल मंत्री को बहुत-बहुत बधाई, बहुत-बहुत शुभकामनाएं। धन्यवाद।

श्रीमती कनक लता सिंह (उत्तर प्रदेश)ः आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज रेल बजट पर मुझे अपनी बात कहने का और सुझाव देने का आपने अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करती हूं। मैं आभार प्रकट करती हूं अपने आदरणीय नेता प्रो. राम गोपाल यादव जी का जिन्होंने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि जो आपने रेल बजट प्रस्तुत किया है उससे देश का आम आदमी बहुत निराश हुआ है। इस देश का मजदूर, किसान और मध्यम वर्ग ही तो इस सरकार के शिल्पी हैं। उन्होंने ही तो भाजपा की इतनी बड़ी इमारत खड़ी कर दी, लेकिन इस बजट से इस वर्ग के साथ आपने वफादारी नहीं निभाई। रेल बजट में जिन रूटों पर भारी भीड़ होती है, उसके बावजूद उन रूटों पर नई रेल चलाने के संबंध में कोई घोषणा आपने नहीं की। महिला सुरक्षा को लेकर ठोस उपाय की बात न होने से रेल बजट महिलाओं के लिए भी सकारात्मक नहीं है।

माननीय मंत्री जी, मैं उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल से आती हूं। यह क्षेत्र कई मायनों में पिछड़ा हुआ है। इस इलाके में रोजगार के बहुत सीमित अवसर हैं और यह बहुत ही घनी आबादी वाला इलाका है। इसलिए यहां के अधिकाश गरीब लोग रोजगार की तलाश में देश के बड़े शहरों दिल्ली, मुम्बई और बेंगलुरु तथा अन्य शहरों में जाते हैं। यहां के लोगों को आपसे बहुत आशा थी कि उनकी यात्रा को आरामदेह, सुगम और सस्ता बनाने के लिए अवश्य ही उनकी आवश्ययकता और पहुंच के अनुसार सामान्य दर्जे की एक्सप्रेस गाड़िया ंचलाई जाएंगी। आपने उनकी आवश्यकता को नकारते हुए इस इलाके के लोगों के लिए नई गाड़ियों की घोषणा न करके उनके साथ ठीक बरताव नहीं किया। माननीय मंत्री जी, ये लोग अच्छे दिनों के इंतजार में बैठे हुए हैं। आपको प्राथमिकताएं निर्धारित करनी पड़ेंगी कि किन इलाकों में यात्री ट्रेनें और किन इलाकों में माल गाड़िया ंचलानी हैं।

माननीय रेल मंत्री जी, रेल हमारे पुरखों की दी हुई धरोहर है और आम आदमी की आवश्यकता है। हमारे पुरखों ने सपनों में भी नहीं सोचा था कि हमारी भविष्य की संतानें इस धरोहर को देश तथा दुनिया के पूंजीपतियों के हवाले करने का काम करेंगी। रेल देश के लोगों की सुविधा है और साथ ही देश की एकता और अखण्डता की धुरी भी है। रेल देश के तमाम इलाकों और जनता को मुख्यधारा से जोड़ने का काम करती है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहती हूं कि पूर्वांचल में रेलवे द्वारा जो वर्षों से घोषणाएं की गई हैं, वे सब अधूरी हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों को यह आशा थी कि रेल मंत्री बौद्ध पर्यटन को देखते हुए बौद्ध तीर्थ स्थलों को रेल लाइनों से जोड़कर लम्बे समय से चली आ रही मांग को पूरा करेंगे। पूर्वी उत्तर प्रदेश में बौद्ध पर्यटकों के लिए बुद्ध के जन्म स्थल कपिलवस्तु एवं निर्वाण स्थल कुशीनगर सहित उनके प्रथम दीक्षा के उद्बोधन स्थान सारनाथ, वाराणसी को रेल पथ पर लाकर विकसित करेंगे और पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए योजनाबद्ध प्रयास करेंगे। एशिया के अरबों बौद्ध धर्मावलम्बियों को उनके तीर्थस्थल तक रेल लाइन द्वारा पहुंचा कर, उत्तर प्रदेश में पर्यटन सुविधा मुहैया करा कर देश में पर्यटन के माध्यम से विकास का रास्ता प्रशस्त किया जा सकता था, परन्तु इस रेल बजट में ऐसा कुछ भी नहीं किया गया है।

माननीय मंत्री महोदय, कहने को तो गोरखपुर का रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म विश्वस्तरीय है, पर यह सिर्फ कहने भर को है। यहां ऐसा कुछ भी नहीं दिखता जिससे हम विश्वस्तरीय होने का गर्व कर सकें। दूर-दराज से आने वाले गरीब यात्रियों की सुविधा के लिए रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है गरीबों की पूरी तरह से उपेक्षा हुई है। भीड़ वाले रूटों पर जनरल क्लास के डिब्बों में खड़े होने की जगह नहीं होती है। जनरल क्लास के यात्री जिसमें महिलाएं होती हैं, बच्चे भी होते हैं, वे बड़ी मुश्किल से डिब्बों में घुस पाते हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आम आदमी की बात यह सरकार करती है। आम आदमी ए.सी. डिब्बों में नहीं चलता है, वह जनरल डिब्बों में चलता है। क्या इस बजट में किसी रूट पर जनरल डिब्बे बढ़ाने का कोई प्रावधान है? आप कहते हैं कि वेटिंग लिस्ट को देखकर डिब्बे बढ़ा दिए जाएंगे। मैं कहती हूं कि जहां वेटिंग लिस्ट का प्रावधान ही नहीं है, आप वहां जनरल क्लास में किस प्रकार डिब्बे बढ़ाएंगे? इस रेल बजट में गरीब यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं है। इस रेल बजट में बुलेट ट्रेन, हाई स्पीड ट्रेन की बातें तो बहुत बड़ी-बड़ी हुई हैं, क्या रेल मंत्री जी इस पर विचार करेंगे कि जो यात्री जनरल डिब्बे से स्लीपर क्लास में यात्रा करने की स्थिति में नहीं है, जब उसकी जेब एलाऊ ही नहीं करेगी, तो वह बुलेट ट्रेन पर कैसे चढ़ेगा? क्योंकि बुलेट ट्रेन का किराया हवाई जहाज के किराए से कम नहीं होगा और जनरल क्लास के यात्री यदि भविष्य में बुलेट ट्रेन में यात्रा कर सकते हैं, तो आज उसी किराए से हवाई जहाज से भी यात्रा कर सकते हैं, पर ऐसा नहीं हो रहा है। क्योंकि आज उनकी आर्थिक स्थिति न तो अच्छी है और न बुलेट ट्रेन आने के बाद यह सरकार अच्छी करना चाहती है। यह सरकार उनको तो समाज की मुख्य धारा से अलग करने का काम कर रही है। आम आदमी की स्थिति पर विचार किए बिना ही यह सरकार आम आदमी को बुलेट ट्रेन पर बैठा रही है। माननीय मंत्री जी, यह बात आपके चुनावी नारे से मेल खाती है। आपकी बातों में तो अच्छे दिन दिख रहे हैं, पर क्या ये साकार होंगे, क्या आदमी को राहत देंगे, इस पर मुझे शंका है। यह आम आदमी का बजट नहीं है, यह माननीय मोदी जी का चालीसा है। आपने रेलवे के विकास के लिए कोशिश की है कि अधिक से अधिक प्राइवेट पार्टनर्स को इसमें खेलने का मौका मिले, जो अंततः पूंजीपति घराने के हित में होगा।

माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से कहना चाहती हूं कि आपने कहा है कि हम संसाधन जुटाएंगे और रेलवे का विकास करेंगे, पर संसाधन कहां से और कैसे जुटाएंगे, इसके बारे में कुछ साफ नहीं कहा है। यदि सरकार के कामकाज की यही गति और तरीका रहा, तो रेलवे जो देश की लाइफलाइन कहलाती है, उसका बुरा हाल होने वाला है।

माननीय मंत्री जी, देश की जनता से जब यह पूछा जाता है कि रेलवे में क्या-क्या सुविधाएं होनी चाहिए, तो जनता का कोई आदमी बुलेट ट्रेन की चर्चा नहीं करता है, सिवाय इस सरकार के, इसलिए मेरी मांग है कि राज सत्ता का फोकस आम आदमी होना चाहिए। रेल बजट पेश होने से पहले लगता था कि प्रभु बजट पेश करेंगे, लेकिन बजट भाषण में प्रभु के दर्शन से जनता बहुत निराश हुई है।

रेल राजस्व का सबसे अधिक नुकसान कमीशनखोरी और मैटीरियल की चोरी से होता है, इसलिए इसको रोकना होगा। मैंने पूर्वोत्तर रेलवे में इंजीनियरिंग विभाग में व्याप्त भ्रष्टाचार के मामलों को उठाया है, लेकिन मैं बहुत ही हतप्रभ हूं, आश्चर्यचकित हूं कि भ्रष्टाचार में लिप्त अधिकारियों के विरुद्ध कोई जांच ही नहीं कराई गई। रेलवे निर्माण में गुणवत्ता के मामले में कभी सर्वश्रेष्ठ संस्था के रूप में रेखाकित की जाती थी, लेकिन आजकल भ्रष्टाचार के चलते आज ही बनी सड़क व प्लेटफार्म दस दिन के बाद ही टूटने लगते हैं, मैंने पूर्वोत्तर रेलवे में यह देखा है। माननीय मंत्री जी, पत्र लिखने के बाद भी वही घिसा-पिटा जवाब आता है कि आवश्यक कार्यवाही की जा रही है। मैं समझती हूं कि यह आवश्यक कार्यवाही कभी पूरी होती ही नहीं है, क्योंकि न तो कहीं कोई कार्यवाही दिखाई देती है और न ही भ्रष्टाचार रुकता है।

जहां तक खान-पान की व्यवस्था की बात है, तो जब से यह आई.आर.सी.टी.सी के हवाले किया गया है, तभी से इसमें गिरावट शुरू हो गई है। पैन्ट्री कार वाले यात्रियों से मनमानी रकम वसूल रहे हैं। पैन्ट्री कार के ठेकेदारों और आई.आर.सी.टी.सी. के बीच अपवित्र गठबंधन बन गया है। पैन्ट्री कार में गंदगी का साम्राज्य है। रेल बजट से पहले कई टीवी चैनलों ने इसे दिखाकर आइना दिखाया है।

माननीय मंत्री जी, रेलवे में नौकरी करना युवाओं का सपना होता है। रोजगार का सबसे बड़ा बैंक भी यही विभाग है। इसमें बड़े पैमाने पर कर्मचारियों की कमी है, जिसके चलते गाड़ियों का संचालन प्रभावित होता है। इसलिए गाड़ी संचालन से संबंधित कर्मचारियों की भर्ती की जाए और युवाओं को बड़े पैमाने पर ईमानदारी के साथ रोजगार मुहैया कराया जाए। रेलवे में सब कुछ वैसा नहीं है, जैसा होना चाहिए।

माननीय मंत्री जी, गोरखपुर में मेकेनिकल वर्कशाप है और यह बहुत बड़ी है। यहां हर प्रकार के डिब्बे रिपेयर होते हैं। ...(**समय की घंटी**)... यहां तक कि बंगलादेश के डिब्बे यहां रिपेयर होते हैं। मंत्री जी ने रेल बजट में कहा है कि रेलवे कारखानों को अपग्रेड करेंगे। इसलिए मेरी आपसे माँग है कि गोरखपुर यात्रिक कारखाने को सिर्फ डिब्बों की रिपेयरिंग का वर्कशॉप न बनाए रखें, बल्कि इसका आधुनिकीकरण करके नया डिब्बा बनाने का कारखाना बनाने की घोषणा करें।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : कनक लता जी, आपका समय पूरा हो रहा है। ... (**व्यवधान**)... समय तो दे सकता हूँ, परन्तु यदि आप ही नहीं मानेंगी, तो सारी व्यवस्थाओं को

5.00 P.M.

दुरुस्त करने में ज्यादा देर लगेगी। ...(**व्यवधान**)... दूसरे सदस्य का टाइम कम हो जाएगा। पार्टी को जितना टाइम मिला है, उसमें कम-ज्यादा हो रहा है। यदि आप व्यवस्था नहीं मानेंगी, तो वैसा होगा, जैसा हो रहा है। मुझे आपने व्यवस्था बनाने के लिए बैठाया है।

श्रीमती कनक लता सिंह : अच्छा, ठीक है। मैं समाप्त करती हूँ।

माननीय मंत्री जी, मैं आपको आदम गोन्डवी का एक शेर सुनाना चाहती हूँ।

"तुम्हारी फाइलों में गाँव का मौसम गुलाबी है,

मगर ये आँकड़े झूठे हैं, तेरा दावा किताबी है।"

धन्यवाद।

श्री गुलाम रसूल बलियावी (बिहार) **:** उपसभाध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले अपनी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष, आदरणीय शरद यादव जी और अपने नेता, बिहार के मुख्य मंत्री, माननीय श्री नीतीश कुमार जी का शुक्रिया अदा करता हूँ कि रेल बजट पर इस सदन में हमें बोलने के लिए पार्टी ने अधिकृत किया। लोकतात्रिक देशों में भारत और भारत का लोकतंत्र अपने आप में बेमिसाल है और मैं सैल्यूट करता हूँ देश की उस जनता को, जो लोकतंत्र में विश्वास रखती है।

उपसभाध्यक्ष जी, रेल बजट आया और मैं समझता हूँ कि जो काम विपक्ष को करना चाहिए था, वह सारा का सारा काम सत्ता पक्ष ने कर दिया। अभी हमारे भारतीय जनता पार्टी के एक माननीय सदस्य बोल रहे थे और प्रभु जी की कृपा से प्रभु जी पर जो कृपा उन्होंने गिनाई और कृपा के साथ-साथ उन्होंने जो जोखिम भरा और काँटों भरा ताज और जिन समस्याओं की तरफ ध्यान आकृष्ट कराया, मैं समझता हूँ कि वह काफी है एक आईना दिखाने के लिए। वे जिन अखबारों की कटिंग बता रहे थे, मैं समझ नहीं पा रहा था कि वे पेड न्यूज की खबरें पढ़ रहे थे या धरातल की कोई बजट से लगी हुई बात थी। उपसभाध्यक्ष जी, रेल हमारे देश में सम्पत्ति बटोरने का माध्यम नहीं है। रेल हमारे देश में एक ऐसा पुल है, जो धर्म से लेकर हॉस्पिटल तक और सरहद से लेकर सुरक्षा तक की व्यवस्था में लाइफलाइन, लाइफ हिंद, देश की लाइफ की हैसियत रखती है। उपसभाध्यक्ष जी, बातें तो बहुत हुईं, आँकड़े भी बहुत आए और उन आँकड़ों को अगर गिनाया जाए, तो यकीनन आपकी उँगली हरकत में आ जाएगी और आप कहेंगे कि आपका समय समाप्त हो चुका है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : मैं तो बरकत करना चाहता हूँ, हरकत कोई न करे।

श्री गुलाम रसूल बलियावी : मैं वह हरकत करने वाला व्यक्ति ही नहीं हूँ, चूँकि कोई भी हिन्दुस्तानी गलत हरकत नहीं करता है।

उपसभाध्यक्ष जी, यह सच है, मैं बचपन में पढ़ा करता था, सुना करता था। मेरी तालीम मदरसे से है और उस मदरसे से है, जिस मदरसे ने देश की आजादी के लिए एक से एक धरोहर पैदा किए। उपसभाध्यक्ष जी, वह 'इन्क्लाब जिंदाबाद' का नारा उसी मदरसे से निकला था। जब आज सारी

पॉलिटिकल पार्टीज़ के वर्कर्स हतोत्साहित होते हैं, तो उनमें ऊर्जा भरने के लिए 'इन्क्लाब जिंदाबाद' का नारा लगाया जाता है। उसी मदरसे का मैं एक छोटा सा विद्यार्थी हूं, जो आपके समक्ष सदन में खड़ा हूं। मैं सुना करता था कि रेलवे में 22 लाख कर्मचारी हैं। बजट में यह बात कही गई कि वाईफाई लगेगा, कैमरा लगेगा, ऑनलाइन खाना बुक होगा, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि हमारे देश में जो 22 कोच की या 24 कोच की ट्रेनें चलती हैं, उनमें ऑनलाईन खाना बुक करवाने वाले लोग शायद दो या तीन कोच में ही सफर करते हैं। बाकी के लोग वे हैं, जो रोटी, सत्तू या भुंजा खा करके एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं, उनके लिए इस बजट में कोई जगह नहीं है, उनके खानपान की कोई व्यवस्था नहीं है।

महोदय, हैरत तो मुझे उस समय हुई, जब मैंने रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता अभियान का एक विज्ञापन देखा। मैं समझता हूं कि कोई भी भारतीय उसको बरदाश्त नहीं करेगा। महात्मा गाँधी मेरे देश की आने वाली पीढ़ियों, वर्तमान पीढ़ियों और जो पीढ़िया ंजा चुकी हैं, उनकी आत्मा हैं। स्वच्छता के नाम पर किस प्रकार का प्रचार किया जा रहा है? हमारे राष्ट्रपिता की वह तस्वीर, जिसको सम्मान से देखा जाता है, विज्ञापनों के नाम पर उसे शौचालय की दीवारों पर लगाया गया है। मैं समझता हूं कि इस तरह देश के राष्ट्रपिता महात्मा गाँधी का बहुत बड़ा अपमान किया जा रहा है। यह मानसिकता उन्हीं की हो सकती है, जो गाँधी जी के हत्यारों को महामंडित करने वाले हैं और उनकी इज्जत करने वाले हैं, वही व्यक्ति इस तरह की हरकतें कर सकते हैं। देश का सामान्य नागरिक इस तरह की गलती कभी नहीं कर सकता। इस पर भी माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष जी, मैं अभी किसी के सवालों का जवाब तो नहीं दे सकता हूं, अपनी बात जरूर रखूंगा। एक जमाना था, जब कोई गरीब प्लेटफॉर्म पर खड़ी रेल के AC डिब्बे को देखता था, तो बड़ी ललक से देखता था। कुछ तो ऐसे भी होते थे, जो जरा करीब से जाकर झांक कर देख लेते थे। ऐसा लगता था कि वे प्लेटफॉर्म पर रेल के डिब्बे के AC कोच को नहीं स्वर्ग को झांक कर देख रहे हैं। उसे देखने की ललक सबको रहती है। महोदय, मैं पूर्व रेल मंत्री आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी को धन्यवाद देता हूं, क्योंकि उस व्यक्ति ने गरीब रथ चला करके देश के उन गरीबों को AC में सफर करने का अवसर प्रदान किया है। इस सच्चाई से कोई इन्कार नहीं कर सकता है।

उपसभाध्यक्ष जी, राज्य के लोगों की तालियां क्यों नहीं बजेंगी? हर राज्य का जन-प्रतिनिधि अपने-अपने राज्य के प्रति संवेदनशील होता है और वहां के लिए उसकी कुछ जिम्मेदारिया ंहोती हैं। हमारे सत्ता पक्ष के एक माननीय सदस्य ने ठीक ही कहा कि तालियां नहीं बजीं, लेकिन बजट में सपने जरूर बेच दिए गए। कहा गया था कि रोज़गार देंगे। यह हमारे देश के उन पढ़े-लिखे, डिग्री होल्डर युवाओं के लिए कितनी बड़ी कमनसीबी होगी, जिनको पिछले चुनाव में कहा गया था कि बस आएंगे और तुरन्त आपको ज्वाइनिंग देंगे और करोड़ों के हिसाब से देंगे। रेल बजट में वाईफाई की बात की गई, कैमरे की बात की गई, बहुत सारी सुविधाओं की बात की गई, लेकिन ग्रेड फोर तक की बहाली की जाएगी, इसकी कोई चर्चा नहीं की गई। इस पर आपकी कोई टिप्पणी नहीं आई है। मैं समझता हूं कि यह एक बहुत बड़ा छलावा किया गया है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं बिहार से सम्बन्धित एक-दो बातें कहना चाहता हूं। पटना हमारे बिहार की राजधानी है और पटना जंक्शन से दीघा के लिए 10-12 किलोमीटर से भी कम की दूरी

है। वहां पर सुबह से लेकर शाम तक एक रेल चलती है। मैं समझता हूं कि जब बजट का समय आता है, उस समय जब उस ट्रेन की लागत और इन्कम आती है, तो डीज़ल तक के पैसे भी नहीं निकलते हैं। बहुत पहले हमारे माननीय मुख्य मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी ने पिछले रेल मंत्री जी को भी इस सिलसिले में लिखा था और मुलाकात करके कहा था कि क्यों नहीं पटना जंक्शन से दीघा तक के लिए जो रेलवे लाइन है, उसको बिहार सरकार के राजमार्ग के लिए दे दिया जाए? चूँकि उसी के बीच में सचिवालय भी है और कभी-कभी जाम लगता है, तो वहाँ घंटों एक लंबी लाइन लगी रहती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि उस पर भी विचार किया जाय।

मैं समझता हूँ कि आज रेल के पास जितनी जमीनें स्टेशंस पर हैं, अगर उनका सही इस्तेमाल कर लिया जाए, तो बहुत अच्छा होगा। उस पर अतिक्रमण किया गया है, गैरकानूनी ढंग से कब्जे किये गये हैं। अगर उस पर कॉमर्शियल कॉम्प्लेक्स बन जाए, उस पर मार्केटिंग कॉम्प्लेक्स बन जाए या उस पर होटल बन जाए, तो मैं समझता हूँ कि बहुत सारी समस्याओं का निदान उन रेल स्टेशंस से, रेल के माध्यम से बड़ी आसानी से किया जा सकता है। ऐसे बहुत सारे रेलवे स्टेशंस हैं। माननीय मंत्री महोदय, कोडरमा से लेकर राँची तक बीच में कई जिले पड़ते हैं। अगर इनको रेल के माध्यम से जोड़ दिया जाए, अगर कोडरमा टू राँची रेलवे बस सर्विस चला दी जाए, तो उससे एक बड़ी अच्छी इनकम भी हो सकती है और जनता को सुविधा भी हो जायेगी। उसी तरह अगर पटना जंक्शन से हाजीपुर यह चला दी जाए, तो इससे भी बहुत सारी सुविधाएँ होंगी, लेकिन इस तरह का कोई प्रावधान नहीं है। वहाँ 36 रेल परियोजनाएँ पूर्व के रेल मंत्रियों ने दीं। मैं उनका नाम लेने में हिचकूँगा नहीं। मैं इसलिए नहीं हिचकूँगा कि हमारे नेता माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने कभी भी काम और विकास के बीच में राजनीति कहीं आने नहीं दी है और बिहार को विकसित राज्य बनाने का जो उनका संकल्प है, उसमें उसी लाइन पर पार्टी के सारे वर्कर्स चलते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, वहाँ 36 परियोजनाएँ थीं। पटना में दीघा रेल परियोजना, मुँगेर रेल पुल परियोजना और छपरा में जो बिल्डिंग करीब-करीब बन गयी, वहाँ रेल पहिया कारखाना, इसी तरह से पिछले किसी बजट में मधेपुरा में स्लीपर रेल कारखाना, यानी 36 परियोजनाएँ हैं, लेकिन आज तक वे परियोजनाएँ पूरी नहीं हो सकीं और इस बजट में बिहार की उन 36 परियोजनाओं में से किसी एक पर भी कोई चर्चा नहीं हुई है। मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही दुखद घटना है और इन प्रभु जी की कृपा से इस दुख का हरण होना चाहिए और इसका काम होना चाहिए।

महोदय, इस तरह की बहुत सारी बातें हैं, एक लम्बी फेहरिस्त है। अगर मैं उस पर बोलूँ, तो उसके लिए एकाध घंटे का समय चाहिए, जो आप नहीं दे सकेंगे, लेकिन आज मेरी मेडन स्पीच भी है, इसलिए इस सिलसिले में मैं एक-दो बातें और रखना चाहूँगा। मैं समझता हूँ कि आप उसकी अनुमति दे देंगे।

उपसभाध्यक्ष जी, आतंक आज हमारे देश का सबसे ज्वलंत मुद्दा है। राजनीति में इस तरह के मुद्दों को एकत्रित करके सत्ता तक आने के लिए कुछ व्यक्ति, कुछ पार्टीज़ और कुछ संगठनों की मानसिकता और आइडियोलॉजी हो सकती है, लेकिन भारतवासियों की यह मानसिकता न तो कभी थी, न है, न यह मानसिकता कभी पनपने वाली है और न ही भारतवासी इसे पनपने देंगे। लेकिन महोदय, बड़े दुख के साथ मुझे यह कहना पड़ता है कि हमारे देश में कई संस्थायें हैं, जिनको

स्वतंत्रता प्राप्त है और रहनी भी चाहिए। उनकी स्वतंत्रता में और उनकी खुदमुख्तारी में हमारी तरफ से किसी तरह की कोई आपत्ति नहीं है। महोदय, लेकिन जो काम न्यायालय का है, वह काम न्यायालय करेगा, जो काम सदन का है, वह काम सदन करेगा, जो काम मीडिया का है, वह काम मीडिया करेगी। मैं आपकी तवज्जो दो-चार हादसों की तरफ चाहूँगा। मैं आपके माध्यम से सरकार तक और सदन के माध्यम से देश तक इस सच्चाई को पहुँचाने के लिए आपकी खास तवज्जो का तालिब हूँ और जरूरतमंद हूँ। महोदय, टीवी स्क्रीन पर दिखाये जाते हैं कि 'पकड़े गये आतंकवादी', 'पकड़ लिये गये आतंकवादी', 'हो गये हमले', लेकिन मैं नहीं कहता कि उनकी स्वतंत्रता पर किसी तरह का ब्रेक लगे।

लेकिन जो काम न्यायालय का है, वह काम चैनल वालों को करने की इज़ाजत नहीं मिलनी चाहिए और इसके लिए भी कानून बनना चाहिए। इसके लिए भी आवाज़ उठनी चाहिए कि जिसकी जो हद है, उसी हद में रहे, जो कानून से ऊपर उठने की कोशिश करेगा, कानून अपना काम करेगा।

महोदय, अब तक जितने पकड़े गए हैं, 80 परसेंट लोग ---- मैं नहीं कहता कि आप उनको छोड़ दें, आप उनको फांसी पर चढ़ा दीजिए। ...(**व्यवधान**)... महोदय, आप उनको फांसी पर चढ़ा दीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र)**:** आप रेल बजट पर बात कीजिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री गुलाम रसूल बलियावी : यह मेरी मेडन स्पीच है, कुछ तो दर्द रखने दीजिए। ...(**व्यवधान**)... रोज आप बोलते हैं, मैंने तो पहली बार बोला है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): गुलाम रसूल जी, आप पहले भी बोल चुके हैं, इसलिए यह आपकी मेडन स्पीच नहीं है।

श्री गुलाम रसूल बलियावी : महोदय, कृपा कर दीजिए, बड़ी सुलगती हुई समस्या है। मैं नहीं, बल्कि आप भी इस बात को महसूस करते हैं और सभी पॉलिटिकल पार्टियों के सभी सम्मानीय सदस्य भी महसूस करते हैं। पकड़े जाएं, जरूर पकड़े जाएं और देश की एकता और देश की सुरक्षा के साथ बलियावी हो या कोई भी हो, इसमें कोई कॉम्प्रोमाइज नहीं होना चाहिए। देश की सुरक्षा के मामले में पूरा देश एकजुट है, बिल्कुल चट्टानी दीवार की तरह है। देश के गद्दारों को इस देश में न पनपने की कोई जगह हो सकती है, न रहने की कोई जगह हो सकती है, न उनको खिलाने की भी जगह हो सकती है। लेकिन, महोदय, मैं बड़ी नम्रता के साथ और अपील भरे लहज़े में कहना चाहूंगा कि कानून रोज बनते हैं, बनने चाहिए, लेकिन उनके लिए भी तो विचार होना चाहिए कि जिन पर कोई जुर्म सिद्ध नहीं हो पा रहा है, 15 साल, 20 साल, 25 साल तक जेल की सलाखों में पड़े हुए हैं और उन पर कोई जुर्म साबित नहीं हो पा रहा है, वह पाकिस्तान जिसको खाने के लिए सब्जी न हो, वह हमारे उस भारत को आंख नहीं दिखा सकता। अगर कहीं न कहीं हमारे यहां लूपहोल नहीं होता, तो उनकी इतनी औकात नहीं थी, जो भारत की सरहदों पर आ सकते थे।

महोदय, लेकिन यह बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि जिस तरह से पकड़े जाने के समय प्रचार किया गया, उसी तरह से छोड़ते समय क्या यह प्रचार करने की कोशिश की गई कि जिनको पकड़ा गया था, वह गलत था, वह निर्दोष था, वह बेकसूर था और जिन एजेंसियों के जरिए पकड़ा

गया है, मैं नहीं कहता कि उन एजेंसियों को पाबंद किया जाए, लेकिन ऐसी एजेंसियों पर जरूर एक हाई लेवल कमेटी के माध्यम से निगरानी होनी चाहिए कि दोषियों की लाइफ को क्रॉस नहीं किया जाए। ...(**समय की घंटी**)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आप रेलवे पर ही अपने विचार केन्द्रित कीजिए।

श्री गुलाम रसूल बलियावी : महोदय, किसी गरीब और किसी अमनपसन्द हिन्दुस्तानी के माथे पर कलंक का निशान नहीं लगाया जाए, इसके लिए भी प्रावधान होना चाहिए और देश की सुरक्षा के मामले में किसी भी तरह से कोई कॉम्प्रॅमाइज नहीं होना चाहिए।

महोदय, इसी के साथ-साथ हमारे देश के और समाजवाद के एक विचारक नहीं, बल्कि एक धरोहर, माननीय कर्पूरी ठाकुर जी, जिनके नाम से उनके गांव के बिल्कुल करीब कर्पूरी ग्राम रेलवे स्टेशन है, जो समस्तीपुर से छः किलोमीटर के फासले पर है, लेकिन उसको सोनपुर जोन में रख दिया गया। महोदय, वहां से तीन प्वाइंट जुड़ते हैं, लेकिन आज उस रेलवे स्टेशन पर किसी तरह की कोई सुविधा नहीं है। हम माननीय मंत्री महोदय से भी आग्रह करेंगे और अपील करेंगे कि उसको आदर्श स्टेशन में शामिल किया जाए और वहां वे सारी सुविधाएं दी जाएं, जो एक आदर्श स्टेशन पर दी जाती हैं।

इसी के साथ-साथ, चूंकि आपकी तरफ से भी इशारा है और थोड़ा सा मैंने छूने की कोशिश की, तो सत्ता पक्ष की तरफ से भी इशारा होने लगा, तो बैहरकैफ मैं ज्यादा दिल किसी का दुखाता नहीं, इसीलिए कि दिल दुखाना मेरा काम नहीं। इसी के साथ अंत में मैं यह जरूर आग्रह करूंगा कि "सबका साथ, सबका विकास" की बात हुई थी और रंगराजन कमेटी की रिपोर्ट भी आ चुकी है और 1 करोड़ 25 लाख नागरिकों ने हस्ताक्षर के साथ बिहार को विशेष राज्य का दर्जा देने की बात की थी। "सबका साथ, सबका विकास", यह स्लोगन तो सुना था,.... लेकिन बजट आने के बाद यह समझ में आया - सबका साथ सिर्फ साहब का विकास। अब वे साहब कौन हैं पूरा देश जान रहा है। लेकिन इस सदन के माध्यम से और आपके माध्यम से मैं सरकार से यह आग्रह करूंगा कि जिस प्रकार से बिहार वासियों ने लोक सभा में रेल के लिए वोट दिए थे बोरा में कूट कर के, इस सरकार को चाहिए कि बिहार को विशेष राज्य का दर्जा देकर के उस कर्ज और अहसान को वापस करने का काम करें तो मैं समझूंगा कि कहीं-न-कहीं "सबका साथ, सबका विकास" की जो बात थी, वह कहीं-न-कहीं सच है। आपने इतना समय दे दिया, मैंने आपका बहुत दिल दुखा दिया, माफ करेंगे। एक शेर कहना चाहूंगा। हो सके तो बर्दाश्त कर लें। अगर इजाजत हो तो अर्ज करूं-

"झील में पानी बरसता है मेरे देश में,

खेत पानी को तरसता है मेरे देश में।

महलों में रहने वालों की चादी है,

बच्चा दूध को तरसता है मेरे देश में।"

बहुत-बहुत शुक्रिया, जय हिन्द।

جناب غلام رسول بلیاوی (بہار) : اپ سبھا ادھیکش جی، میں سب سے پہلے اپنی پارٹی کے راشٹریہ† ادھیکش، آدرنئیے شرد یادو جی اور اپنے نیتا، بہار کے مکھیہ منتری، مانّئیے شری نتیش کمار جی کا شکریہ ادا کرتا ہوں کہ ریل بجٹ پر اس سدن میں ہمیں بولنے کے لئے پارٹی نے نامزد کیا۔ جمہوری دیشوں میں بھارت اور بھارت کا جمہوریہ اپنے آپ میں بے مثال ہے اور میں سیلوٹ کرتا ہوں دیش کی اس جنتا کو، جو لوک-تنتر میں وشواس رکھتی ہے۔

اُپ سبھا ادھیکش جی، ریل بجٹ آیا اور میں سمجھتا ہوں کہ جو کام وپکش کو کرنا چاہئے تھا، وہ سارا کا سارا کام ستّہ پکش نے کر دیا۔ ابھی ہمارے بھارتی جنتا پارٹی کے ایک مانّئیے ممبر بول رہے تھے اور پربھو جی کی کرپا سے، پربھو جی پر جو کرپا انہوں نے گنائی اور کرپا کے ساتھ ساتھ انہوں نے جو جوکھم بھرا اور کانٹوں بھرا تاج اور جن سمسیاؤں کی طرف دھیان آکرشت کرایا، میں سمجھتا ہوں کہ وہ کافی ہے ایک آئینہ دکھانے کے لئے۔ وہ جن اخباروں کی کٹنگ بتا رہے تھے، میں سمجھ نہیں پار رہا تھا کہ وہ پیڈ-نیوز کی خبریں پڑھ رہے تھے یا دھراتل کی کوئی بجٹ سے لگی ہوئی بات تھی۔

اپ سبھا ادھیکش جی، ریل ہمارے دیش میں سمپتّی بٹورنے کا مادھیم نہیں ہے۔ ریل ہمارے دیش میں ایک ایسا پل ہے، جو دھرم سے لے کر ہاسپٹل تک اور سرحد سے لے کر سرکشا تک کی ویوستھا میں لائف لائن، لائف ہند، دیش کی لائف کی حیثیت رکھتی ہے۔ اپ سبھا ادھیکش جی، باتیں تو بہت ہوئیں، آنکڑے بھی بہت ہوئے اور ان آنکڑوں کی اگر گنایا جائے تو یقینا آپ کی انگلی حرکت میں آ جائے گی اور آپ کہیں گے کہ آپ وقت ختم ہو چکا ہے۔

اُپ سبھا ادھیکش (داکٹر ستیہ نارائن جٹیا) : میں تو برکت کرنا چاہتا ہوں، حرکت کوئی نہ کرے۔

جناب غلام رسول بلیاوی : میں وہ حرکت کرنے والا شخص ہی نہیں ہوں، چونکہ کوئی بھی ہندوستانی غلط حرکت نہیں کرتا ہے۔

اُپ سبھا ادھیکش جی، یہ سچ ہے، میں بچپن میں پڑھا کرتا تھا، سنا کرتا تھا میری تعلیم مدرسے سے ہے اور اس مدرسے سے ہے، جس مدرسے نے دیش کی آزادی کے لئے ایک سے ایک دھروہر پیدا کئے۔ اُپ سبھا ادھیکش جی، وہ 'انقلاب زندہ آباد' کا نعرہ اسی مدرسے سے نکلا تھا۔ جب آج ساری پالیٹکل پارٹیز کے ورکرس ہتوتساہت ہوتے ہیں، تو ان میں جوش بھرنے کے لئے 'انقلاب زندہ آباد' کا نعرہ لگایا جاتا ہے۔

اسی مدرسے کا میں ایک چھوٹا سا طالب علم ہوں، جو آپ کے سامنے سدن میں کھڑا ہوں۔ میں سنا کرتا تھا کہ ریلوے کے 22لاکھ کرمچاری ہیں۔ بجٹ میں یہ بات کہی گئی کہ وائی-فائی لگے گا، کیمرہ لگے گا، آن-لائن کھانا بک ہوگا، لیکن میں مانّئیے منتری جی سے یہ کہنا چاہوں گا کہ ہمارے دیش میں جو 22 کوچ کی یا 24 کوچ کی ٹرینیں چلتی ہیں، ان میں آن لائن کھانا بک کروانے والے لوگ شاید دو یا تین کوچ میں ہی سفر کرتے ہیں۔ باقی کے لوگ وہ ہیں، جو روٹی، ستّو یا بھونجا کھا کر کے ایک جگہ سے دوسری جگہ جاتے ہیں ان کے لئے اس بجٹ میں کوئی جگہ نہیں ہے، ان کے کھان-پان کی کوئی ویوستھا نہیں ہے۔

مہودے، حیرت تو مجھے اس وقت ہوئی، جب میں نے ریلوے اسٹیشن پر 'سوچھتا ابھیان' کا ایک وگیاپن دیکھا۔ میں سمجھتا ہوں کہ کوئی بھی بھارتی اس کو برداشت نہیں کرے گا۔ مہاتما گاندھی میرے دیش کی آنے والی پیڑھیوں، ورتمان پیڑھیوں اور جو پیڑھیاں جا چکی ہیں، ان کی آتما ہیں۔ 'سوچھتا' کے نام پر کس طرح کا پرچار کیا جا رہا ہے؟ ہمارے راشٹرپتا کی وہ تصویر، جس کو سمّان سے دیکھا جاتا ہے، وگیاپنوں کے نام پر اسے شوچالئے کی دیواروں

† Transliteration in Urdu Script.

پر لگایا گیا ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ اس طرح دیش کے راشٹر پتا مہاتما گاندھی کا بہت بڑا اپمان کیا جا رہا ہے۔ یہ سوچ انہیں کی ہو سکتی ہے، جو گاندھی جی کے ہتھیاروں کو مہامنڈت کرنے والے ہیں اور ان کی عزّت کرنے والے ہیں، وہی شخص اس طرح کی حرکتیں کر سکتے ہیں۔ دیش کا عام ناگرک اس طرح کی غلطی کبھی نہیں کر سکتا۔ اس پر بھی مانّئے ریل منتری جی کو دھیان دینا چاہئے ...(مداخلت)...

اُپ سبھا ادھیکش جی، میں ابھی کسی کے سوالوں کا جواب تو نہیں دے سکتا ہوں، اپنی بات ضرور رکھوں گا۔ ایک زمانہ تھا، جب کوئی غریب پلیٹ-فارم پر کھڑی ریل کے اے-سی۔ ڈبّے کو دیکھتا تھا، تو بڑی للک سے دیکھتا تھا۔ کچھ تو ایسے بھی ہوتے تھے، جو ذرا قریب سے جاکر جھانک کر دیکھتے لیتے تھے۔ ایسا لگتا تھا کہ وہ پلیٹ فارم پر ریل کے ڈبے کے اے-سی۔ کوچ کو نہیں جنّت کو جھانک کر دیکھ رہے ہیں۔ اسے دیکھنے کی للک سب کو رہتی ہے۔ مہودے، میں سابق ریل منتری آدرنئے لالو پرساد یادو جی کو دھنیواد دیتا ہوں، کیوں کہ اس شخص نے غریب رتھ چلا کرکے دیش کے ان غریبوں کو اے-سی۔ میں سفر کرنے کا موقع فراہم کیا ہے۔ اس سچائی سے کوئی انکار نہیں کر سکتا ہے۔

اپ سبھا ادھیکش جی، راجیہ کے لوگوں کی تالیاں کیوں نہیں بجیں گی؟ ہر راجیہ کا جن-پرتیندھی اپنے اپنے راجیہ کے پرتی سنویدنشیل ہوتا ہے اور وہاں کے لئے اس کی کچھ ذمہ داریاں ہوتی ہیں۔ ہمارے ستّہ پکش کے ایک مانّئے سدسئے نے ٹھیک ہی کہا کہ تالیاں نہیں بجیں، لیکن بجٹ میں سپنے ضرور بیچ دئے گئے۔ کہا گیا تھا کہ روزگار دیں گے۔ یہ ہمارے دیش کے ان پڑھےلکھے ڈگری ہولڈر نوجوانوں کے لئے کتنی بڑی کم نصیبی ہوگی، جن کو پچھلے چناؤ میں کہا گیا تھا کہ بس آئیں اور فورا آپ کو جوائننگ دیں گے اور کروڑوں کے حساب سے دیں گے۔ ریل بجٹ میں وائی-فائی کی بات کی گئی، کیمرے کی بات کی گئی، بہت ساری سہولیتوں کی بات کی گئی، لیکن گریڈ فور تک کی بحالی کی جائے گی، اس کی کوئی چرچا نہیں کی گئی۔ اس پر آپ کی کوئی ٹپّنی نہیں آئی ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ ایک بہت بڑا چھلاوہ کیا گیا ہے۔

آدرنئے اپ سبھا ادھیکش جی، میں بہار سے سمبندھت ایک دو باتیں کہنا چاہتا ہوں۔ پٹنہ ہمارے بہار کی راجدھانی ہے اور پٹنہ جنکشن سے دیگھا کے لئے 10-12 کلومیٹر سے بھی کم کی دوری ہے۔ وہاں پر صبح سے لے کر شام تک ایک ریل چلتی ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ جب بجٹ کا وقت آتا ہے، اس وقت جب اس ٹرین کی لاگت اور انکم آتی ہے، تو ڈیزل تک کے پیسے بھی نہیں نکلتے ہیں۔ بہت پہلے ہمارے مانّئے مکھیہ منتری، شری نتیش کمار جی نے پچھلے ریل منتری جی کو بھی اس سلسلے میں لکھا تھا اور ملاقات کرکے کہا تھا کہ کیوں نہیں پٹنہ جنکشن سے دیگھا تک کے لئے جو ریلوے لائن ہے، اس کو بہار سرکار کے راج-مارگ کے لئے دےدیا جائے؟

چونکہ اسی کے بیچ میں سکریٹیریئٹ بھی ہے اور کبھی کبھی جام لگتا ہے، تو وہاں گھنٹوں ایک لمبی لائن لگی رہتی ہے۔ میں مانّئے ریل منتری جی سے آگرہ کروں گا کہ اس پر بھی وچار کیا جائے۔

میں سمجھتا ہوں کہ آج ریل کے پاس جتنی زمینیں اسٹیشنس پر ہیں، اگر ان کا صحیح استعمال کر لیا جائے، تو بہت اچھا ہوگا۔ اس پر اتی-کرمن کیا گیا ہے، غیرقانونی ڈھنگ سے قبضے کئے گئے ہیں۔ اگر اس پر کمرشئل کامپلیکس بن جائے، اس پر مارکٹنگ کامپلیکس بن جائے یا اس پر ہوٹل بن جائے، تو میں سمجھتا ہوں کہ بہت ساری سمسیاؤں کا ندان ان ریل اسٹیشنوں سے، ریل کے مادھیم سے بڑی آسانی سے کیا جا سکتا ہے۔ ایسے بہت سارے ریلوے اسٹشنس ہیں۔ مانّئےمنتری مہودے، کوڈرما سے لے کر رانچی تک بیچ میں کئی ضلعے پڑتے ہیں۔ اگران کو ریل کے مادھیم سے جوڑ دیا جائے، اگر کوڈرما ٹو رانچی ریلوے بس سروس چلا دی جائے، تو اس سے ایک بڑی

اچھی انکم بھی ہو سکتی ہے اور جنتا کو سویدھا بھی ہو جائے گی۔ اسی طرح اگر پٹنہ جنکشن سے حاجی پور، یہ چلا دی جائے، تو اس سے بھی بہت ساری سویدھائیں ہوں گی، لیکن اس طرح کا کوئی پراودھان نہیں ہے۔ وہاں 36 ریل پری-یوجنائیں پچھلے ریل منتریوں نے دیں۔ میں ان کا نام لینے میں ہچکونگا نہیں۔ میں اس لئے نہیں ہچکونگا کہ ہمارے نیتا مانّئے شری نتیش کمار جی نے ابھی بھی کام اور وکاس کے بیچ میں راجنیتی کہیں آنے نہیں دی ہے اور بہار کو وکست راجیہ بنانے کا جو ان کا سنکلپ ہے، اس میں اسی لائن پر پارٹی کے سارے ورکرس چلتے ہیں۔

اپ سبھا ادھیکش جی، وہاں 36 پری-یوجنائیں تھیں۔ پٹنہ سے دیگھا ریل پری-یوجنا، منگیر ریل پل پری-یوجنا اور چھپرہ میں جو بلڈنگ قریب قریب بن گئی، وہاں ریل پہیّہ کارخانہ، اسی طرح سے پچھلے کسی بجٹ میں مدھےپورہ میں سلیپر ریل کارخانہ، یعنی 36 پری-یوجنائیں ہیں، لیکن آج تک وہ پری-یوجنائیں پوری نہیں ہو سکیں اور اس بجٹ میں بہار کی ان 36 پری-یوجناؤں میں سے کسی ایک پر بھی کوئی چرچا نہیں ہوئی ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ بہت ہی دکھھ دینے والی گھٹنا ہے اور ان پربھوجی کی کرپا سے اس دکھھ کا ہرن ہونا چاہئے اور اس کا کام ہونا چاہئے۔

مہودے، اس طرح کی بہت ساری باتیں ہیں، ایک لمبی فہرست ہے۔ اگر میں اس پر بولوں تو اس کے لئے ایک آدھہ گنٹھہ کا وقت چاہئے، جو آپ نہیں دے سکیں گے، لیکن آج میری میڈن اسپیچ بھی ہے، اس لئے اس سلسلے میں میں ایک دو باتیں اور رکھنا چاہوں گا۔ میں سمجھتا ہوں کہ آپ اس کی اجازت دے دیں گے۔

اپ سبھا ادھیکش جی، آتنک آج ہمارے دیش کا سب سے 'بڑا' مدّعا ہے۔ راجنیتی میں اس طرح کے مدّعوں کو اکٹھا کرکے ستّہ تک آنے کے لئے کچھھ لوگ، کچھھ پارٹیز اور کچھھ سنگٹھنوں کی مانسکتا اور آئیڈیولوجی ہو سکتی ہے، لیکن بھارت-واسیوں کی یہ مانسکتا نہ تو کبھی تھی، نہ ہے، نہ یہ مانسکتا کبھی پنپنے والی ہےاور نہ ہی بھارت-واسی اسے پنپنے دیں گے۔ لیکن مہودے، بڑے دکھھ کے ساتھہ مجھے یہ کہنا پڑتا ہے کہ ہمارے دیش میں کئی سنستھائیں ہیں، جن کو آزادی حاصل ہے اور رہنی بھی چاہئے۔ ان کی آزادی میں اور ان کی خودمختاری میں ہماری طرف سے کسی طرح کی کوئی آپتّی نہیں ہے۔

مہودے، لیکن جو کام نیالے کا ہے، وہ کام نیالے کرے گا، جو کام سدن کا ہے، وہ کام سدن کرے گا، جو کام میڈیا کا ہے، وہ کام میڈیا کرے گی۔ میں آپ کی توجہ دو چار حادثوں کی طرف چاہوں گا۔ میں آپ کے مادھیم سے سرکار تک اور سدن کے مادھیم سے دیش تک اس سچائی کو پہنچانے کے لئے آپ کی خاص توجہ کا طالب ہوں اور ضرورتمند ہوں۔ مہودے، ٹی-وی۔ اسکرین پر دکھائے جاتے ہیں کہ 'پکڑے گئے آتنک-وادی' ، 'پکڑ لئے گئے آتنک-وادی'، 'ہو گئے حملے'، لیکن میں نہیں کہتا کہ ان کی آزادی پرکسی طرح کا بریک لگے۔

لیکن جو کام نیایالیہ کا ہے، وہ کام چینل والوں کو کرنے کی اجازت نہیں ملنی چاہئے اور اس کے لئے بھی قانون بننا چاہئے۔ اس کے لئے بھی آواز اٹھنی چاہئے کہ جس کی جو حد ہے، اسی حد میں رہے، جو قانون سے اوپر اٹھنے کی کوشش کریگا، قانون اپنا کام کریگا۔

مہودے، اب تک جتنے پکڑے گئے ہیں، اسّی فیصد لوگ ... میں نہیں کہتا کہ آپ ان کو چھوڑ دیں، آپ ان کو پھانسی پر چڑھادیجئے ...(مداخلت)... مہودے، آپ ان کو پھانسی پر چڑھادیجئے ...(مداخلت)...

شری سنجھے رائوت : آپ ریل بجٹ پر بات کیجئے ...(مداخلت)...

شری غلام رسول بلیاوی : یہ میری میڈین اسپیچ ہے، کچھ تو درد رکھنے دیجئے۔ ...(مداخلت)... روز آپ بولتے ہیں، میں نے تو پہلی بار بولا ہے ...(مداخلت)...

اُپ سبھا ادھیکش (ڈاکٹرستیہ نارائن جٹیا) : غلام رسول جی، آپ پہلے بھی بول چکے ہیں، اس لئے یہ آپ کی میڈین اسپیچ نہیں ہے۔

شری غلام رسول بلیاوی : مہودے، کِرپا کردیجئے، بڑی سلگتی ہوئی سمسیا ہے۔ میں نہیں، بلکہ آپ بھی اس بات کو محسوس کرتے ہیں اور سبھی پالیٹیکل پارٹیوں کے سبھی سمّانئیے سدسیے بھی محسوس کرتے ہیں۔ پکڑے جائیں ضرور پکڑے جائیں اور دیش کی ایکتا اور دیش کی سورکشا کے ساتھ بلیاوی ہو یا کوئی بھی ہو، اس میں کوئی کمپرومائز نیہں ہونا چاہئے۔ دیش کی سورکشا کے معاملے میں پورا دیش ایکجٹ ہے، بلکل چٹانی دیوار کی طرح ہے۔ دیش کے غدّاروں کو دیش میں نہ پنپنے کی کوئی جگہ ہوسکتی ہے، نہ رہنے کی کوئی جگہ ہو سکتی ہے، نہ ان کو کھلانے کی بھی جگہ ہوسکتی ہے۔ لیکن، مہودے میں بڑی نمرتا کے ساتھ اور اپیل بھرے لہجے میں کہنا چاہونگا کہ قانون روز بنتے ہیں، بننے چاہئیں، لیکن ان کےلئے بھی تو وِچار ہونا چاہئے کہ جن پر کوئی جرم ثابت نہیں ہوپارہا ہے، پندر سال، بیس سال، پچیس سال تک جیل کی سلاخوں میں پڑے ہوئے ہیں اور ان پر کوئی جرم ثابت نہیں ہوپارہا ہے، وہ پاکستان جس کو کھانے کے لئے سبزی نہ ہو، وہ ہمارے اس بھارت کو آنکھ نہیں دکھا سکتا۔ اگر کہیں نہ کہیں ہمارے یہاں لُوپ ہول نہیں ہوتا تو ان کی اتنی اوقات نہیں تھی، جو بھارت کی سرحدوں پر آسکتے تھے۔

مہودے، لیکن یہ بڑے دکھ کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ جس طرح سے پکڑے جانے کے وقت پرچار کیا گیا، اسی طرح سے چھوڑتے وقت کیا یہ پرچار کرنے کی کوشش کی گئی کہ جن کو پکڑا گیا تھا، وہ غلط تھا، وہ نردوش تھا، وہ بے قصور تھا اور جن ایجنسیوں کے ذریعہ پکڑا گیا ہے، میں نہیں کہتا کہ ان ایجنسیوں کو پابند کیا جائے، لیکن ایسی ایجنسیوں پر ضرور ایک ہائی لیول کمیٹی کی توسط سے نگرانی ہونی چاہئے کہ دوشیوں کی لائف کو کراس نہیں کیا جائے۔ ---(وقت کی گھنٹی)---

اُپ سبھا ادھیکش (ڈاکٹرستیہ نارائن جٹیا) : آپ ریلوے پر ہی اپنے وِچار مرکوز کیجئے۔

شری غلام رسول بلیاوی : مہودے، کسی غریب اور کسی امن پسند ہندستانی کے ماتھے پر کلنک کا نشان نہیں لگایا جائے، اس کے لئے بھی پراوْدھان ہونا چاہئے اور دیش کی سورکشا کے معاملے میں کسی بھی طرح سے کوئی کمپرومائز نہں ہونا چاہئے۔

مہودے، اسی کے ساتھ ساتھ ہمارے دیش کے اور سماجواد کے ایک وِچارک نہیں، بلکہ ایک گھروہر، مانئیے کرپوری ٹھاکر جی، جن کے نام سے ان کے گاؤں کے بالکل قریب کرپوری گرام ریلوے اسٹیشن ہے، جو سمتی پور سے چھ کلومیٹر کے فاصلے پر ہے، لیکن اس کو سونپور زون میں رکھ دیا گیا۔ مہودے، وہاں سے تین پوائینٹ جڑتے ہیں، لیکن آج اس ریلوے اسٹیشن پر کسی طرح کی کوئی سویدھا نہیں ہے۔ ہم مانئیے منتری مہودے سے بھی اصرار کریں گے اور اپیل کریں گے کہ اس کو آدرش اسٹیشن میں شامل کیا جائے اور وہاں وہ ساری سویدھائیں دی جائیں، جو ایک آدرش اسٹیشن پر دی جاتی ہے۔

اسی کے ساتھ ساتھ چونکہ آپ کی طرف سے بھی اشارہ ہونے لگا، تو بہرکیف میں زیادہ دل کسی کا دوکھاتا نہیں، اسی لئے کہ دل دکھانا میرا کام نہیں۔ اسی کے ساتھ آخر میں میں یہ ضرور اصرار کرونگا کہ 'سب کا ساتھ، سب کا وِکاس' کی بات ہوئی تھی اور رنگ راجن کمیٹی کی رپورٹ بھی آچکی ہے اور ایک کروڑ پچیس لاکھ ناگرکوں کے دستخط کے ساتھ بہار کو خاص راجیہ کا درجہ دینے کی بات کی تھی۔ سب کا ساتھ، سب کا وکاس، یہ سلوگن تو سنا تھا۔

لیکن بجٹ آنے کے بعد یہ سمجھ میں آیا کہ سب کا ساتھ صرف صاحب کا وکاس۔ اب وہ صاحب کون ہیں پورا

دیش جان رہا ہے۔ لیکن اس سدن کے مادھیم سے اور آپ کے مادھیم سے میں سرکار سے یہ آگریہہ کرونگا کہ جس طرح سے بہار واسیوں نے لوک سبھا میں ریل کو ووٹ دیا تھا بورو میں کوٹ کرکے، اس سرکار کو چاہئے کہ بہار کو خاص راجیہ کا درجہ دیکر کے اس قرض اور احسان کو واپس کرنے کا کام کریں تو میں سمجونگا کہ کہیں نہ کہیں سب کا ساتھ، سب کا وکاس کی جو بات تھی، وہ کہیں نہ کہیں سچ ہے۔ آپ نے اتنا وقت دے دیا، میں نے آپ کا بہت دل دکھادیا، معاف کریں گے۔ ایک شیر کہنا چاہونگا، ہوسکے تو برداشت کرلیں۔ اگر اجازت ہو تو عرض ہے کروں

جھیل میں پانی برستا ہے میرے دیش میں

کھیت پانی کو ترستا ہے میرے دیش میں

محلوں میں رہنے والوں کی چاندی ہے

بچہ دودھ کو ترستا ہے میرے دیش میں

بہت بہت شکریہ، جے ہند۔

(ختم شد)

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यप (उत्तर प्रदेश) **:** महोदय, बहुजन समाज पार्टी की तरफ से दो सदस्यों का नाम है और मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि जो मेरे दूसरे सदस्य हैं, उनको एक या दो मिनट का समय चाहिए। बाकी समय का मुझे इस्तेमाल करना है, लिहाजा बीच में तकलीफ न हो।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : हमारे पास दो नाम हैं।

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यप : इसलिए मैंने अर्ज किया है कि हमारे जो दूसरे मेंबर हैं, वे एक या दो मिनट बोलेंगे। बाकी समय मुझे दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : मुझे नहीं पता है कितना बोलेंगे। अगर समय का विभाजन करना है तो ऐसे ही करना होगा, जैसा मैं बोलता रहता हूं, क्योंकि मेरे पास यहां लिखा हुआ है। मैं अपनी मर्जी से किसी को नहीं रोकता।

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यप : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, जिसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। मैं धन्यवाद व्यक्त करता हूं अपनी नेता बहन मायावती जी का, जिन्होंने मुझे इस बजट पर बोलने का अवसर दिया। आंकड़े और आरोप इससे विरक्त होकर कुछ महत्वपूर्ण सुझाव और सकारात्मक सोच के साथ बहुत कम शब्दों में मैं अपनी बात आपके समक्ष रखूंगा। उससे पहले मैं हार्दिक शुभकामनाएं अपने रेल मंत्री जी को दूंगा, चूंकि इस नई सरकार में आपने पहला रेल बजट पेश किया है, खास तौर से मैं ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं उन गरीब रेल यात्रियों के संबंध में जिनकी दयनीय स्थिति बहुत संतोषजनक नहीं होती। गरीब से अभिप्राय किसी भी वर्ग समुदाय से हो सकता है, वह दलित भी हो सकता है, वह पिछड़ा भी हो सकता है, वह माइनॉरटी के लोग भी हो सकते हैं, सामान्य जाति के लोग भी हो सकते हैं। लेकिन इस बड़े वर्ग और बड़े समूह का सफर सुगम कैसे हो, सस्ता कैसे हो इस पर भी कुछ विचार, कुछ काम करने की जरूरत है।

(**श्री उपसभापति** *पीठासीन हुए*)

खासतौर से स्लीपर क्लास और सेकंड क्लास के यात्रियों के लिए देश यह सोचता था, सदन भी सोचता था कि नई सरकार आई है, नए रेल मंत्री जी का आगमन हुआ है, शायद गरीब रेल यात्रियों को रेल यात्रा के किराए में कुछ-न-कुछ कटौती का लाभ मिलेगा, ऐसी आशाएं देश के लोगों ने नई सरकार और मंत्री महोदय से की थीं।

ऐसी आशाएं देश के लोगों ने नई सरकार और मंत्री महोदय से की थीं। महोदय, मैं इस सम्बंध में अंतर्राष्ट्रीय तेल बाजार की कीमतों की ओर आपका ध्यान इसलिए दिलाना चाहता हूं क्योंकि हमारे देश का यातायात सिस्टम कहीं-न-कहीं डीजल, पेट्रोल और पेट्रोलियम पदार्थों से संचालित होता है। आदरणीय रेल मंत्री जी, जब वर्ष 2014 का रेल बजट आया था, उस समय जून-जुलाई, 2014 में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल का मूल्य 106.30 डॉलर प्रति बैरल था। उन हालात में आपने सवा 14 परसेंट रेल यात्री किराए में इज़ाफा किया था। उस समय दूसरे रेल मंत्री थे और साढ़े 6 प्रतिशत माल-भाड़े में वृद्धि की गई थी और आज जब आपके द्वारा यह रेल बजट पेश हुआ है, तो फरवरी के महीने में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमत में भारी कमी आई है। इसकी सूचना सरकार के पास भी है और इसे पूरा देश जानता है कि फरवरी, 2015 में कच्चे तेल के दाम 55.15 डॉलर प्रति बैरल हैं। वर्ष 2014 के जून-जुलाई माह में इस के दाम 106 और फरवरी, 2015 में 55.15 डॉलर प्रति बैरल हैं। महोदय, इसका मतलब साफ है कि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम पदार्थों की कीमतों में आज की तारीख में वर्ष 2014 के मुकाबले 50 परसेंट के करीब मंदी आई है, लेकिन रेल भाड़ा, रेल यात्री भाड़ा बिल्कुल कम नहीं हुआ है। महोदय, मुझे क्षमा करेंगे सत्ताधारी पार्टी के लोग, जिस में मेरे इधर बैठे और उधर बैठे, दोनों ओर के माननीय सदस्य शामिल हैं कि जब पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़ते हैं - जब डीजल महंगा होता है, जब पेट्रोल महंगा होता है, तो रेल भाड़ा बढ़ जाता है, जब डीजल, पेट्रोल महंगा होता है तो बस का भाड़ा बढ़ जाता है, ऑटो रिक्शा का भाड़ा बढ़ जाता है, ट्रक का भाड़ा बढ़ जाता है और जब उनके दाम घटते हैं तो न तो देश की सरकार और न प्रांतों की सरकारें, घटे दामों के बावजूद यात्री भाड़े या माल भाड़े में कटौती नहीं करतीं। महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने बहुत ही योग्य और बहुत काबिल रेल मंत्री जी को यह अनुरोध करना चाहता हूं कि 2014 और 2015 के कच्चे दामों में आई गिरावट के अनुपात के अनुसार आप संज्ञान लेकर देश के उन गरीब यात्रियों के लिए, जिनके पास रेल यात्रा करने के अलावा दूसरा कोई माध्यम ही नहीं होता क्योंकि वे टैक्सी नहीं ले सकते, वे ए0सी0 बसों में नहीं जा सकते, उनके पास अपना कोई टू व्हीलर नहीं होता। वे छोटी-छोटी मजदूरी करते हैं, छोटी दिहाड़ी करने वाले लोग हैं, मेरा आप से अनुरोध है और आपका, आपकी पार्टी का, आपकी सरकार का यह संदेश भी है और स्लोगन भी है कि अच्छे दिन आएंगे। गरीबों के अच्छे दिन आ सकें, इसके लिए आप मौजूदा रेल यात्री भाड़े की समीक्षा करें। अगर आपको लगता है कि जो मैं कह रहा हूं, जो देश सुन रहा है, वह सत्य है, तो कृपा कर के कुछ-न-कुछ गरीब यात्रियों, जो सेकंड क्लास या स्लीपर क्लास में सफर करते हैं, उनके यात्री किराए में कटौती करने पर आप जरूर विचार करें। उपसभापति महोदय, इसके अलावा आपके माध्यम से मैं खासतौर से गरीब छात्र और छात्राओं के संबंध में एक अपील करना चाहता हूँ। हमारा देश कृषि प्रधान देश है। हमारे देश की 70 परसेंट आबादी गावों में निवास करती है। जब हमारे देश के बहुत सारे छात्र-छात्राएं कोई परीक्षा देने जाते हैं, तो उनके लिए टिकट का प्रबंध नहीं होता। ऐसे बहुत सारे बच्चे हैं, जो आर्थिक तंगी और

बदहाली के कारण अच्छे स्कूलों में, कॉलेजों में नहीं पढ़ पाते हैं, क्योंकि उन्हें यातायात का साधन नहीं मिल पाता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप गरीब यात्रियों की सुविधा को सुगम बनाने के साथ-साथ जो हमारे देश की भावी आशा हैं, जो छात्र और छात्राएं हैं, जिनके शिक्षण का समय है, उनके लिए भी सोचें, ताकि वे अपनी एजुकेशन, वे अपनी परीक्षा, वे अपनी प्रतियोगिता सुगमता के साथ आवागमन के माध्यम से पूरी कर सकें। इसलिए आप अपने रेल बजट में छात्र-छात्राओं के लिए किराए में विशेष छूट का प्रावधान करने की कृपा जरूर करें, ताकि छात्र-छात्राओं को अपनी एजुकेशन में, अपने विकास में और देश की समृद्धि में भागीदारी करने का अवसर मिल सके।

उपसभापति जी, अगला मेरा अनुरोध यह है कि मंत्री महोदय ने माल भाड़े में वृद्धि की है। हो सकता है यह वृद्धि करना रेल की जरूरत हो, हो सकता है आपके विभाग को और ज्यादा कलेक्शन की आवश्यकता हो, लेकिन हमारी सरकार को, सदन को इससे आगे जाकर कुछ सोचना पड़ेगा। आदरणीय रेल मंत्री जी, आपने रेल माल भाड़ा बढ़ाया। आप जरा इस पर चिंतन करिए कि अगर माल भाड़ा बढ़ता है, तो आवश्यक वस्तुओं के दाम बढ़ेंगे। माल भाड़ा अगर बढ़ता है, तो सीमेंट, रोड़ी, बदरपुर महंगा होगा। माल भाड़ा अगर बढ़ता है, तो पहनने का कपड़ा, खाने की चीजें महंगी होंगी। क्या सरकार, आदरणीय रेल मंत्री जी देश में और ज्यादा महंगाई बढ़ाने के पक्ष में है? मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री से यह अनुरोध करना चाहता हूँ, चूंकि हमारा देश वैसे ही महंगाई के दौर से गुजर रहा है, आम आदमी के सामने आज दो वक्त की रोटी जुटाने का संकट है, ऐसी स्थिति में आवश्यक वस्तुओं के दाम अगर बढ़ते हैं, तो लोगों के जीवन का संकट और ज्यादा गहरा हो जाएगा। इसलिए अगर संभव हो सके, क्योंकि अभी पिछले साल ही, अभी आठ महीने हुए हैं, आपने साढ़े 6 परसेंट माल भाड़ा बढ़ाया था, सवा 14 परसेंट रेल यात्रियों का किराया बढ़ाया था, अब फिर 10 परसेंट बढ़ा दिया है और नई ट्रेनें शुरू नहीं हो रही हैं।

श्री सुरेश प्रभुः माल भाड़ा, वह तीन परसेंट भी नहीं है।

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यपः आपके बजट में जो आया है, उसके आधार पर मैं कह रहा हूँ, बाकी जब आप जवाब देंगे, क्लैरिफिकेशन आ जाएगा। अच्छी बात है, जो आप तीन परसेंट की बात कर रहे हैं, लेकिन बढ़ तो रहा ही है। अगर तीन परसेंट भी बढ़ा है, तो उससे कुछ न कुछ महंगाई तो बढ़ेगी। मेरा अनुरोध है कि देश में महंगाई पर लगाम लगाने के लिए भी हमें कहीं न कहीं कुछ विचार करने की आवश्यकता है।

उपसभापति महोदय, रेलवे में आज महिलाओं की सुरक्षा सबसे बड़ी समस्या है। यह समस्या इसलिए भी है कि रोजाना अखबारों में, रोजाना मीडिया में आम जनमानस में ऐसी बहुत सारी सूचनाएं आती हैं, बहुत सारी घटनाएं प्रकाशित होती रहती हैं कि फलां ट्रेन में महिलाओं के साथ छेड़छाड़ हो गई। ट्रेनों में कहीं पर महिलाओं के साथ अश्लील हरकतें भी हो रही हैं। बहुत सारे ऐसे अपराधी हैं, जो ट्रेनों में महिलाओं की आबरू से खेलने की कोशिश करते हैं। माननीय उपसभापति महोदय, आज जहां हम रेल के विकास की बात सोच रहे है, जहां हम रेल को देश के यातायात का मुख्य साधन बनाने पर विचार कर रहे हैं, उसमें यह पूरा सदन आपके साथ है, पूरा देश आपके साथ है, हम आपके साथ हैं, लेकिन अगर हम अपने देश की महिलाओं की आबरू, उनकी इज़्ज़त और उनका

सम्मान ट्रेनों में सुरक्षित रखने में कामयाब नहीं होते हैं, तो शायद यह हमारे रेल बजट की बहुत बड़ी नाकामयाबी होगी। मेरा सुझाव है कि आपने ट्रेनों में सीसीटीवी कैमरा लगाने का एक बेहतरीन कदम उठाया है। इसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा, क्योंकि जो काम आपने अच्छा किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई दूंगा। आपने सीसीटीवी कैमरे रेलों में लगाने का जो प्रॉवीजन आप बजट में लेकर आए हैं, निश्चित तौर पर इस कदम से जनता को लाभ मिलेगा। ...(**समय की घंटी**)...

महोदय, आप आसन पर बाद में आए थे।

MR.DEPUTY CHAIRMAN : There is one more speaker from your side. आपकी पार्टी की तरफ एक और स्पीकर है।

श्री राजपाल सिंह सैनी (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, मैं केवल दो मिनट बोलना चाहूंगा।

श्री उपसभापति : आप दो नहीं, तीन मिनट बोलिएगा। ओ.के. ठीक है।

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यप : महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि उन्होंने जो कदम उठाया है, वह बहुत बेहतरीन है और उसकी सारा देश सराहना कर रहा है, लेकिन सीसीटीवी कैमरे के जरिए हम अपराधी का पता लगा सकते हैं, लेकिन उसे दंडित करने के लिए हमें पुलिसिंग व्यवस्था दुरुस्त करनी पड़ेगी और हमें न्यायालय की व्यवस्था को दुरुस्त करना पड़ेगा। पुलिसिंग व्यवस्था कैसे दुरुस्त होगी, इसे देखने की आवश्यकता है। इस बारे में बताते हुए मैं आपका ध्यान पिछले साल के बजट की ओर दिलाना चाहता हूं। उसमें दर्शाया गया था कि आप 4 हजार महिला पुलिस कर्मियों की भर्ती करेंगे। क्या 4 हजार महिला कर्मियों की भर्ती का कार्यक्रम कम्पलीट हो गया है? क्या वे 4 हजार पुलिस महिलाएं इतने बड़े रेल तंत्र की सुरक्षा करने और खासतौर से महिलाओं की सुरक्षा करने में कामयाब हो सकती हैं, जहां दो-ढाई करोड़ लोग डेली ट्रेनों में सफर करते हैं ? उन बड़ी-बड़ी ट्रेनों में 4 हजार महिलाओं की भर्ती कर के क्या महिलाओं की आबरू और महिलाओं की सुरक्षा की जानी संभव है, यह आपके बजट पर एक सवालिया निशान खड़ा करता है। इसलिए मेरा मशविरा है कि कृपया जो 4 हजार महिला पुलिस कर्मियों को भर्ती करने का वादा किया गया, वह कम्पलीट हुआ या नहीं, इस पर आपका जवाब आए, तो बड़ी मेहरबानी होगी। रेलों में आवश्यकता के हिसाब से 4 हजार से और ज्यादा कितनी महिला पुलिस कर्मियों की भर्ती की जानी वांछित है, यदि इस पर भी माननीय मंत्री अपनी प्रतिक्रिया देंगे, अपनी कार्रवाई को आगे बढ़ाएंगे, तो संभवतः महिलाओं की सुरक्षा के लिए कोई न कोई बेहतर काम हो सकता है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आपको हमारे देश में रेलों में महिलाओं की सिक्योरिटी को लेकर ज्यादा सिंसियरिटी के साथ कदम उठाने की आवश्यकता है।

महोदय, पूरे वर्ल्ड में हमारे देश की रेलों की दुर्घटनाओं को लेकर पोजीशन बहुत खराब है। विश्व में सबसे ज्यादा दुर्घटनाएं और मौतें अगर कहीं हो रही हैं, तो वे हमारे देश में हो रही हैं। इसके लिए समय-समय पर बहुत सारी बातें होती रही हैं और कदम उठते रहे हैं।

महोदय, अगर मैं पिछले पांच सालों की चर्चा करूं तो उपयुक्त होगा। वैसे मंत्री जी यह सब

आपकी जानकारी में है। मैं बताना चाहता हूं कि पिछले पांच सालों में 674 रेल दुर्घटनाएं पूरे देश में हुईं। आपकी जब सरकार बनी है, तब उसके गठन के तुरन्त बाद यू.पी. में दुर्घटना हुई और पिछले पांच वर्षों में 1294 यात्री काल के गाल में समा गए। 5 हजार से ज्यादा लोग गम्भीर रूप से घायल हुए और करोड़ों रुपए की रेल की सम्पत्ति का नुकसान हुआ। हमारा रेल विभाग आज का नहीं है। यह अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है, लेकिन हमारी सरकार की ओर से अभी तक रेल दुर्घटनाओं पर विराम के लिए कोई ठोस आधार या नीति तैयार नहीं हुई है।

उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अपील करना चाहता हूं कि रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए चाहे मानव रहित फाटक की बात हो, चाहे रेल लाइन के दोनों ओर दीवार बनाने की बात हो, कर्मचारियों की लापरवाही की बात हो, इंजन में खराबी की बात हो या कोई और खराबी की बात हो, उन पर बड़े पैमाने पर काम करने की ज़रूरत है, ताकि हमारे देश में रेल दुर्घटनाओं पर विराम लग सके। इस सदन में आप उपस्थित हुए थे, रेल के डेवपलमेंट्स को लेकर सवाल हुआ था, पीपीपी मॉडल को लेकर सवाल हुआ था। उस दिन मैंने सभापति जी के माध्यम आपसे एक प्रश्न किया था, जिसको मैं आज दोहराना चाहता हूं कि यह इतना बड़ा डिपार्टमेंट है, इसमें लाखों लोग काम करते हैं, जो मेरी जानकारी है, वह 13 लाख से ज्यादा की है। तो हमने सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जिज्ञासा रखी थी कि भारत की रेल में जो लाखों employees काम करते हैं, उन employees को, इंडियन कास्टीट्यूशन, भारतीय संविधान के आधार पर जो एससी/एसटी/ओबीसी के लोगों को रिज़र्वेशन देने का प्रोविज़न है, क्या उस रिज़र्वेशन का quota कंप्लीट है? तो उस समय यह जवाब आया था कि आज जानकारी नहीं है, इसलिए बताया नहीं जा सकता, लेकिन संभवतः आज तो मंत्री जी के पास जानकारी होगी। तो कृपया मंत्री जी जब आप उत्तर दें, तो इसका जवाब जरूर दें, क्योंकि मेरी जो जानकारी है, उसके अनुसार अभी 2015 तक एससी/एसटी/ओबीसी के लोगों के रिज़र्वेशन का quota रेल विभाग पूरा नहीं कर सका है। इस पर भी रेल विभाग को काम करने की जरूरत है। अगर शेड्यूल्ड कास्ट्स के लोगों को, शेड्यूल्ड ट्राइब्ज़ के लोगों को, ओबीसी के लोगों को कास्टीट्यूशन ने एक अधिकार दिया है, एक सुविधा दी है, तो उसका लाभ निश्चित तौर से हमारी सरकार को, इस देश की सरकार को उन्हें देना चाहिए, इसलिए इस पर भी कोई न कोई बड़ा काम करने और जवाब देने की जरूरत है।

महोदय, इसके अलावा एक प्रश्न उठा कि ...(**समय की घंटी**)... सर, मैं शॉर्ट कर रहा हूं। पीपीपी मॉडल पर प्रश्न उठा। हमें एतराज़ नहीं है, आपको रेल का विकास करना है, आप करें, लेकिन ध्यान इस बात का रहे कि पीपीपी मॉडल के माध्यम से यह जो साढ़े आठ लाख करोड़ का निवेश करने का मन रेल विभाग में हुआ है, कहीं इसके माध्यम से जो रिज़र्व कैटेगरी के लोग हैं, उनके रिज़र्वेशन का quota प्रभावित नहीं होना चाहिए। अगर संभव हो तो उस सिस्टम में भी रिज़र्वेशन की पॉलिसी लागू हो, ऐसी हमारी आपसे अपील है।

महोदय, बुलेट ट्रेन बहुत महंगी ट्रेन है। एक ट्रेन पर 65 हज़ार करोड़ रुपए का खर्चा आता है। आपकी सरकार का एलान था कि हम चलाएंगे, लेकिन इस नौ महीने के समय में रेल चलाने की बात तो छोड़ें, अभी तक कितनी प्रगति हुई, उस पर भी आप अपनी बात रखेंगे, तो शायद देश को यह बात समझ में आ जाएगी कि इस विभाग में अभी तक क्या हुआ है। ...(**समय की घंटी**)...

महोदय, मेरी तो बहुत सारी बातें रह गई हैं। मंत्री जी, मैं क्षमा चाहता हूं, बाकी बातें और सुझाव अगर उपसभापति जी मुझे आज्ञा देंगे, तो मैं लिखित में आपको पेश कर दूंगा क्योंकि रेल की आय कैसे बढ़े, रेल का सिस्टम कैसे बढ़े, डेवलपमेंट कैसे हो, इसके लिए बहुत सारे सुझाव मेरे पास हैं, तो मैं आपसे मिलकर उन्हें आपको दे दूंगा। हम चाहेंगे कि रेल विभाग मजबूत हो, सशक्त हो और आपकी लीडरशिप में जो देश के दलित हैं, पिछड़े और कमज़ोर हैं, उनको भी अपना अधिकार मिले, इसी के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Mr. Kashyap. Now, Shrimati Vijila Sathyananth.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH (TAMIL NADU): Hon. Deputy Chairman, Sir, I thank my revered leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, for giving me an opportunity to put forth my views on the Railway Budget (2015).

(THE VICE-CHAIRMAN, DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN, in the Chair)

At the outset, I wish to proudly point out that in September 2014, Hollywood actor and former Governor of California, Arnold Schwarzenegger, met our revered leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, and said, "It was fantastic to sit down with her and discuss the success she was having in Tamil Nadu, and the challenges she faced." He told Amma, "The work you have done for women and children really touched me. I am not surprised at all that the people of Tamil Nadu call you Amma." That is the greatness of Amma. With her unique distinguished qualities - adamant in her stand, boldness to be bold, courageous, disciplined, visionary to be visionary and also vernacular brilliance - she is incomparable. That is why we call her Puratchi Thalaivi Amma.

Welcoming the Railway Budget, 2015, our All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam Chief and our revered leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, was happy that the Union Railway Minister, Mr. Suresh Prabhu, has not increased the passenger rail fares, sparing the common man. The Budget aims at achieving a substantial improvement of the operating ratio in the coming fiscal year through efficiency measures. She was also happy that safety of woman passengers, cleanliness in the Railways and environmental sustainability have all been accorded appropriately high priority by the Railway Minister. Passenger amenities are also being improved by harnessing information and communication technology. She demanded to purchase cheaper traction power by the Railways, which should be in consultation with the State Governments and the power utilities. She also demanded that Chennai should be given high priority in the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, for which

the preparatory works ought to be commenced soon. She also compares the proposed new Infrastructure Financing Mechanism in the Budget with that of Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company (TNIFMC). She appealed the Centre to ensure enough funds for projects in Tamil Nadu, which have been held up for want of funds. Tamil Nadu has sought support for ten critical new projects which need to be taken up for the State of Tamil Nadu. Similarly, 22 projects are pending execution, which were announced on various earlier occasions, but were not taken up for want of funds. She hopes that after the review is completed, our demands will be addressed. She demanded speedy implementation of the three Railway projects, namely, the Chennai-Thoothukudi Freight Corridor, the Chennai-Madurai-Kanyakumari High Speed Passenger Link, and the Coimbatore-Madurai High Speed Passenger Link. However, she said that it was very disappointing to note that the Budget has not made announcements regarding the introduction of new trains. The leader is always ahead of time. It is sure and true that every one can't fathom meaning of all the moves that the leader takes.

I extend my sincere thanks and wish the hon. Railway Minister, the architect of the Electricity Act, 2003, which became a panacea for all ills of the power sector, to emulate his success in the railway sector as well.

Here, I want to mention that the selective opening up of FDI in the Railways in the Presidential Address has been followed up in the Railway Budget, mentioning that ₹ 8,60,000 crore is going to be attracted through FDI. For the Railways, the problem is under-investment. Now, ills being found, medication is the next step. I should say that the Government is sincere and will be fast enough on this front also. I welcome the projected Plan expenditure of ₹ 1,00,000 crore.

Another path-breaking announcement is fixation of tariff regulator and fast trains. Another thing which I have figured out is the core systematic issue which is capacity constraint. Fast trains are held back because slow-moving goods trains are just ahead of them. You began to deal with them which will lead to doubling of average train speed.

Some of the measures which deserve kudos include improving operating ratio pegged at 88.5 per cent to 91.8 per cent, higher provision for Depreciation Reserve Fund, four-time increase in the Railway Development Fund to ₹ 5,750 crores, and new solar capacity of 10,000 MW. Sir, I remember, when I spoke on the Railway Budget last time, the then Railway Minister, Shri Sadananda Gowda observed that the Members have not come up with proposals for increasing the revenue. The suggestion which I can give at this point in time is that the Railway can ponder over building

multi-level parking systems at all the railway stations across the country. Sir, it is a Tamil Nadu model. In every local body, our hon. Puratchi Thalaivi Amma ordered that in all the bus stands, we should have multi-level parking systems for parking 4-wheelers and 2-wheelers, which could produce good revenue for the local bodies. The same Tamil Nadu model can be implemented in all the railway stations of India from where good revenue can be generated. The nitty-gritty of all this can be worked out in consultation with the experts.

Sir, there is one point of great anguish. Are you people aware of the sweet taste of Amma Mineral Water? You compare the sweet taste of Amma Mineral Water with the Rail Neer. The Amma Mineral Water has a sweet taste, it undergoes a triple-sterilization process, and, moreover, it is sold for ₹ 10 only at all the bus stands in Tamil Nadu whereas the Rail Neer, which is not up to the mark, and, the taste of which is not that good, is sold for ₹ 15 at all the railway stations. We would like the Railway Minister to taste the Amma Mineral Water, to try to make the Rail Neer to have the same taste, and, also to bring down its rate from ₹ 15 to ₹ 10.

There is one more suggestion, which I would like to bring to the notice of the hon. Minister. With regard to his idea of ensuring passenger safety, we can install a surveillance camera in every compartment working as a small satellite. I have got the model which is a depiction of the system created by my engineering acquaintances, and, with your permission, Sir, through you, I would like to give this model of real-time security camera surveillance system to the hon. Minister for his thorough consideration for installing the same in all the compartments of the trains.

Sir, your target of twenty per cent increase in track length, which, in turn, will increase the numbers of passengers travelling per day from present two crore to three crore, is a very good move but I doubt this to fetch desired results as long as the number of coaches are not increased in proportion to the number of passengers on the waiting list. Sir, I also want to bring to the notice of the hon. Minister that Tamil Nadu is one of the States with highest law-abiding train travellers. But, in Tamil Nadu the express trains from Chennai, for example, the Tirunelveli-bound, Kanyakumari-bound express trains, are always brimming with travellers. Our Union Minister also knows this. Sir, in the unreserved coaches, the situation is such that many travellers have to travel occupying spaces in the toilets for hours together.

My request to you is to seriously think towards adding extra coaches in those trains which have more unreserved seats as also towards improving the coaches. Sir, I also want to again request you that the time of the Tirunelveli-bound Mumbai trains has to be adjusted because they reach Tirunelveli at odd hours. Also, mobilization of

6.00 P.M.

one crore planned expenditure should be worked out on a time frame because it involves Budgetary support. And introduction of toll free number 182 for security-related complaints must be handled not by railway stations but by dedicated call centres like 108 in case of ambulance services. Likewise, the toll free number 182 should have dedicated call centres. To conclude — I am concluding very early today — the spirit in which you keep common man in mind is welcome, appreciable and reminds me of the spirit that Prof. Madhu Dandavate held for common man. I urge as a Member of this august House to implement the words of Mahatma Gandhiji since this year marks the hundredth year of his return from South Africa to India. I would request you to recall the face of the poorest and the weakest man you have seen and ask yourself if this step you contemplate is going to be of any use to him. Thank you.

SHRI T.K. RANGARAJAN (TAMIL NADU): Thank you, Sir. Before I proceed with my speech on Railway Budget, I wish the Railway Minister all the best. I also wish him that he should stay in the Ministry as a Minister for all the four years. If you see the past record, from 2004 to 2014, in a matter of ten years, there were five Railway Ministers -- on an average, one Minister every two years. I also observe that each Railway Minister announcing schemes of thousands of crores of value, even before the scheme starts, happens to leave the Ministry. To quote from the Previous Budgets, in the 2005-06 Budget, the proposed development fund was ₹ 24,000 crores; in the 2006-07 Budget, it was ₹ 22,000 crores; in the 2008-09 Budget, it was ₹ 75,000 crores and in the 2012-13 Budget, it was ₹ 90,000 crores. All the money was announced but nothing has been implemented. The Budget presented by each Minister has no linkage with the past proposals and we the Members, the people of this country, are in the dark as to what happens to the schemes announced in the earlier Budgets. Every year when the Budget is presented, there is a situation of inadequate funds for development. The Standing Committee Report on Railways for 2014-15 observed, "Repeated shortfalls in the Annual Plan have an adverse effect on railway finances resulting in cut in expenditure on critical planned works. The Committee would, therefore, like to see serious efforts to be made by the Ministry of Railways to fully achieve the Annual Plan targets." The Standing Committee further observed that in the last ten years, out of the sanctioned 99 new line projects, the Ministry is able to complete only one project. There are four projects which are as old as 30 years and still not completed. Just cases are pending in the Supreme Court and the High Courts. Today, in the Supreme Court, we have got 65,000 cases pending. In the High Courts, we have got lakhs of cases. This is a sad situation prevailing in one of the world's largest Government departments, which is serving millions of people, particularly those belonging to middle class and lower income group in our vast country, Bharat. While this is the

pitiable situation of our Railways and the Railway Budgets, our Minister has presented a Budget this year and he proposes to invest ₹ 8.5 lakh crores in five years. When he came here, he said that Life Insurance Corporation has offered ₹ 1,50,000 crores. It is a good thing. I think, Railway Ministry has started moving. But he has to get the other ₹ 7 lakh crores. Sir, the Public Enterprises Survey in 2013-14 presented by the Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises states that there are 284 projects in railway sector under implementation as on 31.3.2014. The original cost of the implementation is ₹ 1,48,717 crores. The anticipated completion cost is reported ₹ 2,57,761 crores. This is seventy three per cent more than the original cost. You delay; the cost is going up. You delay further; the cost is going up further.

Next, I come to the railway safety. While the number of accidents have come down in the last ten years, the White Paper has observed derailment is one of the causes for major accidents. One of the causes for derailment is worn-out rails. The paper has also observed: 'Arrears of track renewal are accumulating.' I feel more funds need to be allocated for tracks' renewal to avoid accidents due to derailment. Dr. Anil Kakodkar Committee has estimated that ₹ 1,00,000 crore is required for implementing safety measures in railways. It has also suggested that a Railway Safety Authority should be established with the powers to have a safety oversight on the railway operations. I request the Minister to consider and implement it.

Sir, on railway safety, I want to bring your kind attention to one sad incident. The President of World Council of Arya Samaj, Swami Agnivesh, has brought to our attention – I am prepared to lay that letter here as I am having a copy of the letter – that his letter to the Prime Minister, dated 16th February, and to the Railway Minister, requesting them to complete the accident enquiries within a time frame and make them public, has not been replied. He has sent two letters; one to the Prime Minister and the other to the Railway Minister. Still, these have not been replied. On the RTI enquiry – Swamiji himself made the RTI – whether railways publish enquiry reports of accidents, Northern Railway replied 'Railways do not do so being a policy matter'. When accident occurs, paper should be published. The media will cover and the family will suffer. Why that accident happened; enquiry is being conducted but why they don't publish, it is a policy matter. What policy? East Coast Railway stated in their reply that 'Such report is a confidential document not to be produced or cited as piece of evidence in a court of law.' Is this minimum Government and maximum Governance? These are all from Swamiji's letters. From Swamiji's letter, I wanted to quote one para as to what he wrote to the Prime Minister and the Railway Minister.

It is really disturbing to note that Government of India, having monopoly in the matter of Railways, is not discharging its social responsibility towards public by not

publishing enquiry reports on serious accidents in which precious lives are lost. In a serious national issue like this affecting the safety of passengers, Chief Commissioner of Railway Safety or the Railway Board or the concerned Ministry cannot be and should not be vested with the discretion of deciding whether or not to publish the enquiry reports. Several crores of rupees are spent on these statutory enquiries from the taxpayer's money and people have a right to know about the reasons behind these accidents and action taken. The Central Government owes it to the public to conduct all such statutory enquiries within a deadline and publish the reports."

Finally, he concludes, "Dear Prime Minister, while you are leading the country to an era of bullet trains, you must take initiative in this crucial aspect of passenger safety and allay the fears in the minds of travelling public."

Sir, you have stated in your White Paper that introduction of new trains should be avoided until capacity augmentation is firmly in place. In the same paragraph, item No.1, you have stated that the concept of premium trains needs to be enhanced. The fares in the premium trains are three to four times higher than the regular fares. It is reported to me that these trains are running not even 25 per cent filled. I request you to reconsider the decision of running premium trains; instead they could run as special trains with normal fare.

Sir, for implementation of national projects in the North-East Region, the CCEA has approved creation of a non-lapsable fund called the North-East Region Rail Development Fund. It appears that the Fund could not be created due to the objections from CGA. I would like to know whether the objections have since been removed. If not, I urge upon the Railway Minister to take up the issue with the Ministry of Finance and resolve it. This will pave the way for faster development of the Railways in the North-East Region.

You have appealed to the Members of Parliament to allot money from their MPLAD Funds for providing certain infrastructure at railway stations. In this connection, I would like to honestly point out that the Fund is already loaded down with schemes like the SAGY, for providing toilets in schools, for sports and for the disaster fund in Jammu and Kashmir. I shall suggest and I also request the Government that it can take the entire MLAD Fund; we don't want that Fund.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Mr. Rangarajan, your party has got two more speakers.

SHRI T.K. RANGARAJAN: I am from Marxist Communist Party. We, from Marxist Communist Party, say that you take that money and you spend it wherever you want to spend. We don't want to spend that money.

This would be the most important thing for travellers in Tamil Nadu.

Sir, I would like to bring to your kind notice the issue of sexual harassment at work place. If you go to a workshop or a yard or an office, a number of young women are working there. Skilled women are working in the workshop. The Supreme Court in Vishaka judgement, as a preventive step, has advised that all employers should express prohibition of sexual harassment, as stated in the judgement, at the work place and it should be notified, published and circulated in appropriate ways. I request that the same may please be implemented in the Railways at the earliest.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Your allotted time is over.

SHRI T.K. RANGARAJAN: Finally, Sir, you may be aware that there is a multiplicity of unions in the Railways. Many times they show competitive militancy to win over members to their side. Taking this into consideration, certain Central and State public sector units, for example public sector banks, allotted non-recognised unions a place for notice boards, union office, and a consultative status.

I suggest that in the Railways, those unions, which secure more than ten per cent of the votes from workers in the election for recognition, may be allowed a place to function from and to represent employees before the General Manger and Board level. This will enable a vast section of workers to present their grievances through their organisation and will bring tranquillity in the organisation. I request you to consider this. Thank you very much.

SHRI A.U. SINGH DEO (ODISHA): Thank you very much, Sir. First of all, I would like to congratulate the hon. Minister for avoiding a populist Budget and sticking to pragmatism. No new announcement of new lines has been made. It shows that the Government has resolved to build financial viability of the Railways. It is a departure from populist Railway Budgets arising out of social obligations and political compulsions. Had any new loss-making passenger train been announced, it would have driven another nail in the coffin of the financial position of the Indian Railways.

Sir, there are hundreds of uncompleted projects in the pipeline. मेरी जानकारी के अनुसार शुरू से अभी तक 16 लाख करोड़ के प्रोजेक्ट्स अनाउंस हो चुके हैं, जिनमें काम नहीं हो पा रहा है, क्योंकि सरकार के पास पैसे नहीं हैं। जो मंत्री आये, उन्होंने अपनी कांस्टीट्युएंसी के लिए, अपने स्टेट के लिए एक प्रोजेक्ट अनाउंस किया। इससे यह हुआ है कि इंडियन रेलवे की फाइनेंशियल हेल्थ बिगड़ गयी है। मैं तो मंत्री जी से यह गुजारिश करूँगा कि वे अपने डिपार्टमेंट की एक ऐसी कमेटी बनायें, जो यह देखे कि जो पुराने रेलवे प्रोजेक्ट्स अनाउंस हुए थे, उनमें से कौन से वाजिब हैं, कौन से रखने चाहिए और कौन से ड्रॉप करने चाहिए। He should take a decision

in this matter. मंत्री जी ने पैसेंजर्स के लिए फेयर हाइक नहीं की है। शायद डीज़ल की प्राइसेज़ गिरी हैं, इसीलिए पैसेंजर्स के फेयर को हाइक करने के वास्ते जरूरत नहीं पड़ी, लेकिन 30 हजार करोड़ का annual loss रेलवे suffer करती है। हमें इसको फिर से देखना पड़ेगा। Passenger fares are abnormally low. The Indian Railways consist of 65,437 route kilometres, on which 20,038 trains ply carrying 23 million passengers and hauling nearly 2.76 million tonnes of freight everyday. Average revenue per passenger kilometre is ₹ 13.80 for ordinary second class, ₹ 14.54 for suburban trains, ₹ 27.47 for second class and ₹ 109.47 for upper class. Sir, the Indian Railways is perhaps the cheapest rail transport in the world. तो एक बात मैं जरूर कहूँगा कि इन्होंने जो पैसेंजर्स फेयर नहीं बढ़ाये हैं, यह अच्छी बात की है, परन्तु रेलवेज़ को क्यों टैक्स कर रहे हैं? Why should the Railways suffer because of a populist Budget, a political Budget, where they don't want to enhance passenger fares, which we all support? But, the hon. Finance Minister has the money coming to him because of auctions of various mines, coal, etc. There should not be any shortage of money. Why don't they subsidise the Railways by ₹ 30,000 crore annually as they do when petrol or diesel prices go up and the petroleum products are subsidised? Let them consider subsidising it. Let us not target the Railways for being popular or giving relief to the passengers. I agree that the relief should be given. But, the Railways should not suffer. The Finance Ministry of the Government of India should subsidise it.

सर, मंत्री जी को 5 साल में साढ़े 8 लाख करोड़ रुपये रेलवे को इम्प्रूव करने के वास्ते चाहिए। अभी ये डेढ़ लाख करोड़ रुपये का लोन एलआईसी से ले रहे हैं। जब ये अभी ही लॉस कर रहे हैं, तो यह लोन लेने के बाद प्रॉफिट कैसे आयेगा, यह हम समझना चाहते हैं। फ्यूचर के लिए इनकी क्या प्लानिंग है कि यह लोन लेने के बाद इसमें वे प्रॉफिट ला पायेंगे, हम यह जानना चाहते हैं। सर, अब मैं technological upgradation and services पर आता हूँ, जो हमें करनी चाहिए। सर, पहली चीज यह है कि देश-विदेश में लोग प्लेटफार्म को टारगेट करते हैं। देश-विदेश में बिना genuine ticket के कोई प्लेटफार्म पर घुस नहीं सकता है। हमारे देश में ऐरे-गैरे-नत्थूखैरे, अच्छे-बुरे, सब प्लेटफार्म पर घुस जाते हैं, पिक-पॉकेटर्स घुस जाते हैं। हमें पहले इसे कंट्रोल करना पड़ेगा। अगर हमारी पहली कंट्रोल यहां पर होगी, तो लोग बिना टिकट के घुस नहीं पाएंगे। हमें प्लेटफार्म पर केवल genuine ticket holders को घुसने देना चाहिए। Automatic ticket wending machines और विंडोज़ की व्यवस्था करनी चाहिए, automatic fare collection करना चाहिए। यह सिस्टम दिल्ली में introduce हुआ है, यह successful है।

महोदय, एक चीज और है, जो हम चीन में देखते हैं। वह automatic door closing system है, इसे हमारे देश में ट्रेन्स में लगाना चाहिए। आप 60 हजार करोड़ रुपए खर्च करके एक बुलेट ट्रेन चलाएंगे, यह अच्छी बात है। आप इसको लगाइए, लेकिन priority देखिए। अगर ट्रेन्स में automatic door closing system होगा, तो कोई ट्रेन से किसी को फेंक नहीं पाएगा। ट्रेन के डोर बंद हो जाते हैं और वह स्टेशन पर ही खुलते हैं। इससे कोई गुंडागर्दी नहीं कर पाएगा। अगर कोई करेगा, तो वह उसी में फंसेगा। इस तरह की जो चीजें विदेश में हैं, हमें उनको लाकर अपनी ट्रेन्स में

लगाना चाहिए। जिससे ट्रेन्स में गुंडागर्दी कम हो जाएगी, चोरी कम हो जाएगी, accidents कम हो जाएंगे, कोई किसी को फेंक नहीं पाएगा, कोई बदमाशी नहीं कर पाएगा। हमें ये सब चीजें करने की बहुत जरूरत है। अगर आप प्लेटफार्म टिकट की व्यवस्था ठीक रखेंगे, तो जो short journeys के लिए यानी एक-दो स्टेशन्स के लिए फ्री में चले जाते हैं, वे नहीं कर पाएंगे। मंत्री जी इसे जरा समझें और देखें।

सर, हम लोग वेंडर्स को जो outsourcing कर देते हैं, उसकी कॉस्ट बहुत हाई होती है। हमको अपनी technology खुद डेवलप करनी चाहिए। प्रधान मंत्री जी कहते रहते हैं, "मेड इन इंडिया, मेक इन इंडिया", हमको अच्छे सिस्टम्स लाने चाहिए, जो देश-विदेश में चलते हैं। हम हमारी रेलवे लाइन को outsource करते हैं at an estimated cost of ₹ 10 crore per KM. सर, हम क्यों outsource करते हैं? हम खुद क्यों नहीं कर पाते हैं? India needs to use mechanised technology for laying of railway lines. This technology includes pre-assembled panels which are lifted and laid. Use of this technology makes it possible to complete one KM a day. Laying of rail tracks requires not only speed, but also quality, since a very large risk factor is involved. Thus, the geometry of the track is very important which can be possible only with machine laying. रेल मंत्रालय को देश-विदेश से ये मशीन्स खुद खरीदनी चाहिए, लानी चाहिए और खुद tracks को lay करना चाहिए। यह मेरी राय है। मंत्री जी, conduct comparative analysis of the total life-cycle cost incurred by the Indian Railways if they buy/acquire, maintain and operate their own track laying machines with the overall cost and time incurred in contracting out such work.

सर, अब एफडीआई पर आते हैं। एफडीआई हर चीज में अच्छा है, यह मैं नहीं मानूंगा। FDI is 'Made in India' but at very high costs. बिहार में एफडीआई के तहत दो प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं - पहला, electric loco factory in Madhepura, Bihar और दूसरा, diesel locomotives factory in Marhowrah, Bihar.

(**श्री उपसभापति** *पीठासीन हुए*)

सर, एक विदेशी कंपनी है, मैं उसका नाम नहीं ले रहा हूँ, वह हजार लोकोमोटिव्स के maintenance के लिए 20 करोड़ रुपए quote करेगी या कर रही है और अपनी जो चितरंजन लोकोमोटिव फैक्ट्री है, वह 10 करोड़ रुपए कर रही है, इसलिए इसमें हमको comparative cost भी देखनी पड़ेगी और इस पर स्टडी करनी पड़ेगी। अब मैं पीपीपी मॉडल पर आता हूँ। मंत्री जी ने कहा है कि 5,781 crores will come through PPP model in Indian railways. पीपीपी मॉडल पहले भी फेल हो चुके हैं, यह भी हमें देखना पड़ेगा। एयरपोर्ट्स रेलवे लिंक दिल्ली में कैसा चल रहा है। मुन्द्रा पोर्ट, PPP model was taken up for converting metre gauge into broad gauge. वह कैसे चल रहा है? जहाँ प्रॉफिट शेयरिंग या रेवेन्यू शेयरिंग की बात आती है, वहाँ झगड़े होते हैं। Several issues come up, like the land acquisition, clearance and toll issues. Litigation होती है। So, we need to do PPP. But, Public Private Partnership policy ऐसी attractive होनी चाहिए, ऐसी सही होनी चाहिए, जो लोगों को लाए।

सर, मेरी दो-चार रायें और हैं। So, for operation audit, we need to analyze the efficiency factor of every train currently being plied. Sir, my second suggestion is, we need to review trains so that those with low occupancy could be discontinued, or the number of stoppages could be increased, so as to increase the occupancy. Reduction in the number of halts on Superfast trains, etc. ऐसी कई चीज़ें हैं, जो हमें देखनी पड़ेंगी, करनी पड़ेंगी।

सर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। दिल्ली में जो रेलवे बोर्ड है, यह पॉलिसी इम्प्लिमेंटेशन के लिए होना चाहिए। हमें डीआरएम्स और जीआरएम्स पर गुरुत्व देना चाहिए, जो firing line पर हैं। उनसे हमें सीखना चाहिए, उनको हमें गुरुत्व देना चाहिए। उन पर जो सेलेक्शंस होते हैं, जो present selection system है, वह हमें फ्रॉड लगता है। जो competent हैं, वे वहाँ होने चाहिए। Seniority should not be the only criterion. Performance should also be a criterion.

Sir, coming to the safety aspect, इसमें हमें decentralization की जरूरत है और वह हमें करना चाहिए। सर, सेफ्टी आस्पेक्ट में we need a robust field safety system. Seventy per cent of the railway accidents occur at railway crossings, both manned and unmanned. We should increase the numbers of ROBs and RUBs. जिसके बारे में मंत्री जी ने कहा है कि वे करेंगे और हम उनके शुक्रगुजार हैं। जब यह हो जाएगा तब हम उनको इसके लिए धन्यवाद देंगे।

Sir, Automated Train Control System with real time train tracking facility based on GPS and On-board Disaster Prevention Network, यह विदेश में है और इसे हमें हिन्दुस्तान में लाना पड़ेगा so that we can avoid disasters with this system and track anything on the railway line. मंत्री जी ने operating ratio दिया है। Earlier it was 94.85 per cent in 2011-12, 90.19 per cent in 2012-13. The Minister has pegged the targeted ratio at 80 to 88.5 per cent in 2015-16. पर, जैसा अभी हिसाब चल रहा है, मैं नहीं समझता कि मंत्री जी इस रेश्यो को रख पाएँगे और इसे रखने में उनको समस्या रहेगी। इसे वे रख पाएँ तो अच्छी बात है, हम खुश होंगे।

मान्यवर, अब मैं ओडिशा पर आता हूँ। मैं मंत्री जी को ओडिशा के लिए धन्यवाद दूँगा। Odisha has received an allocation of ₹ 2,514.07 crores against the demand of ₹ 3,200 crores. It is an increase by 77 per cent over the last year. But the State had demanded ₹ 1,470 crores for new railway projects. But it has been awarded ₹ 608.3 crores. मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी इसको फिर से देखें और इसे फिर से समझें। मुख्य मंत्री जी ने प्रधान मंत्री जी को और रेल मंत्री जी को कई चिट्ठियाँ लिखी हैं। उसमें हमारी डिमांड्स identified हैं। हम चाहेंगे कि मंत्री जी उस पर ग़ौर फरमाएँ और उन्हें हमें देने की कोशिश करें।

सर, कुछ प्रोजेक्ट्स हैं, जो 1994-95 से पेंडिंग हैं। जो मुद्दा मंत्री जी ने उठाया था कि पैसे नहीं हैं, State Governments have to invest, इस पर हम कहना चाहेंगे कि दशपल्ला-बोलांगीर, खुर्दा-बोलांगीर रेलवे लाइन पर हमारे मुख्य मंत्री जी ने 50 परसेंट प्रोजेक्ट कॉस्ट और 100 परसेंट लैंड फ्री देने को कहा है। स्पेशल परपज़ व्हीकल भी बना दी है। जयपुर-मलकानी गिरी प्रोजेक्ट के लिए भी वही हिसाब है। लेकिन अभी सेंटर्ल गवर्नमेंट से और रेल मंत्री जी की तरफ से कुछ आशा नहीं मिली है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Deo, you have only two minutes left.

श्री ए.यू. सिंह दिव : हम चाहते हैं कि इसे वे देखें। सर, जुलाई, 2015 में नवक्लेवर फेस्टिवल लॉर्ड जगन्नाथ जी का आ रहा है, जिसमें लगभग पचास हजार पिलग्रिमेज आएंगे। हम चाहते हैं कि इसके लिए स्पेशल फंडिंग जो हमारे मुख्यमंत्री जी ने मांगी है, रेलवे प्रोजेक्ट लाइक, doubling of Delang-Sakshi Gopal Puri line इत्यादि वह हमें दिए जाएं। सर, भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन के लिए भी मांग है, जिसमें उड़ीसा गवर्नमेंट ने कहा है कि हम 50 परसेंट कॉस्ट बेयर करेंगे। उसमें भी हमें कोई आश्वासन नहीं मिला है। कुछ और हमारे मुद्दे हैं जो उड़ीसा गवर्नमेंट ने रखे हैं सेंट्रल गवर्नमेंट के साथ, वे हैं Establishment of a wagon factory at the identified patch of land in village Sitapalli, Ganjam, and one wagon maintenance workshop in Kalahandi District which was promised by the Ministry; Improvement of existing railway stations at Puri and Bhubaneshwar; Setting up of Railway Medical College at Mancheswar and Bhubaneshwar; and Creation of a new division with headquarters at Rourkela/ Jharsaguda. इतनी चीजें हमने मांगी हैं। हम चाहते हैं कि मंत्री जी इस पर गौर फरमाएंगे। By and large, Sir, the Budget is good and we, definitely, feel about the fact that the Railway Minister has given no new railways lines, no new sections, and is concentrating on improving the health of the Railways.

एक बात मैं कहूंगा कि हर चीज में प्रॉफिटेबिलिटी न देखी जाए, कुछ एरिया भारत में ऐसे हैं जैसे KBK Kalahandi-Balangir-Koraput, वह ऐसा एरिया है जहां गरीबी भरपूर है। वहां पर ट्रेन की जरूरत है, जो वहां नहीं है । अगर आप देखेंगे कि वहां ट्रेन चलाने से कुछ प्रॉफिट न होगा तथा यह निर्णय लेंगे कि हम वहां ट्रेन नहीं देंगे, तो यह बात सोशली गलत हो जाएगी। chicken-and-egg story जब आप ट्रेन देंगे तो उस तरफ आपकी प्रॉफिटेबिलीटी बढ़ेगी।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now your time is over.

श्री ए.यू. सिंह दिव : महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे अवसर दिया।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have spoken for 17 minutes.

SHRI A.U. SINGH DEO: Sir, I am very much thankful to you for that and I am sitting down.

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (Telangana): Thank you Mr. Vice-Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Looking at the credentials of Railway Minister, the Prime Minister has rightly given an inspirational objective of poverty elimination to him and making Indian Railways to play its part in this historic mission. Probably, taking cue from this, the hon. Railway Minister might have deserted himself from the conventional way of presenting the Railway Budget by avoiding populist measures by not announcing new trains, new line, electrification, doubling, etc. He is right in doing so as he wanted to bring back railways on track.

(THE VICE-CHAIRMAN, SHRI TIRUCHI SIVA, *in the Chair*.)

I congratulate the hon. Minister as he has rightly put in emphasis and given more money for passengers' comforts, proposed to remove unmanned level crossings, safety for women by installing CCTV cameras in women compartments, focus on cleanliness under the Swachh Bharat Abhiyan and assured that the coming five years help to reform railways totally. The fact that he has given ₹ 6,581 crores for unmanned level crossing indicates his intention on safety and security. It is also good that he has not increased the passenger charges. It is also good that the hon. Minister put an ambitious target of 88.5 per cent Operating Ratio for 2015-16, the best in the last 10 years. But, how he will achieve the Twelfth Plan target of 75 per cent Operation Ratio has not been mentioned in the Budget.

I congratulate the Railway Minister for earmarking ₹ 96,000 crores of investment to complete 77 projects, including 9,400 kms. of new railway lines and electrification. Budget also aims to clear-up the pending 360 projects, also aims to fast track work on 7,000 kms. of lines and commissioning 1,200 kms. with an investment of ₹ 8,686 crores. It is needed at a time when Railways was able to complete only 36 projects in the last 30 years by spending ₹ one lakh crores. This one figure gives a picture of how money is misappropriated earlier. Secondly, I welcome the setting up of a new Transport Logistics Corporation of India to oversee the freight and also aim to develop 30 multi-model logistics parks across the country for transportation of goods.

Sir, the hon. Minister, in para 41 of his speech, proposed to introduce train sets and says they are similar to bullet trains. This is quite a new concept to India, as very few people heard about such sets. The Minister proposed to manufacture them in India under 'Make in India' initiative. It is a good move. Secondly, I want to know whether they will be run as EMUs or they are going to be used in short distance routes.

It is good that the Minister has 3 documents, 4 goals, 5 drivers and 11 thrust areas. This clearly shows how Railway Minister is positive on intent, but the most key point is execution. The Plan outlay is ₹ 1011 lakh crores, but if one calculates receipts through Budgetary support which is ₹ 40,000 crores, ₹ 17,793 crores from internal resources, ₹ 17,655 crores from market borrowings and ₹ 5,781 crores through PPP, you will be able to pool only about ₹ 89,000 crores and there is a gap of more than ₹ 11,000 crores. I am confident, with his ability and expertise, he will be able to pool the resources and fulfil the aspirations of the people.

Sir, I wish to place before the hon. Minister the demands and request from my State of Telangana and also about implementation of the provisions of Andhra Pradesh Reorganisation Act. I have read in some newspapers that he is not averse to announce

any proposals. So, taking advantage from the positive statement from the Minister, I mention some of the genuine demands from my State.

First, I will touch upon the Andhra Pradesh Reorganisation Act. The Act mandates Railways to set up Rail Coach Factory in Telangana. I would like to request the Railway Minister to make efforts to start Railway coach factory in Telangana region as early as possible. Secondly, Railways announced in 2010-11 Budget for setting up of Wagon Manufacturing Factory at Kazipet with an estimated cost of ₹ 152.26 crores. Even this has not been moved ahead. So, when State is willing to provide land, I request the hon. Minister to set up Railway Coach Factory as well as Wagon Manufacturing Factory in Telangana region. Sir, I am disappointed about the allotment of less funds in some projects in Telangana. With your permission, I will give you some examples. For example, electrification of Peddapalli-Jagityala costs ₹ 63 crores and the length of this stretch is 83 kms. In the same way, Pagidipalli-Nallapadu is 285 kms. stretch and the estimated cost is ₹ 295 crores. For Kazipet-Ballarshah tripling we need ₹ 2,020 crores. In the same way, for Secunderabad-Mahaboobnagar, the anticipated cost is ₹ 1200 crores. And, for Vijayawada-Kazipet Bypass, the money required is ₹ 200 crores. Similarly, for Macharla-Nalgonda new line which was sanctioned in 1997-98 required ₹ 458 crores. Same is the case with Bhadrachalam Road-Sattupalli, Bhadrachalam-Kovvur, Akkanapet-Medak requires ₹ 129 crores. Similarly, if you look at the allocation for Kazipet-Vijayawada tripping and electrification money required is ₹ 1032 crores. But, for these projects sufficient money has not been allotted. I request you to consider them favourably and provide sufficient funds to these projects and complete them in a fixed time frame. Sir, I have been raising various demands of the people of Telangana in the successive Budgets, but in vain. I appeal the hon. Minister to show some magnanimity towards the backward State of Telangana. I am mentioning some of the demands of the people of Telangana and request the hon. Minister to look into these and do justice to Telangana by announcing the same when he replies to the debate.

Sir, there is also a long-pending demand for a separate division at Kazipet. Hon. Minister may be aware that Kazipet is the connecting centre between North and South India. So, this should be made as a separate division. I request him to announce this and I hope he would do so.

I also request the hon. Minister to announce the following new trains in the coming year:

(1) Hussain Sagar Express from Secunderabad to Mumbai with starting point at Kazipet. I am saying this because Kazipet is the main centre of Telangana State.

There are so many people traveling from Kazipet to Hyderabad and other areas.

(2) Rajkot Express from Hyderabad to Surat with starting point at Kazipet.

(3) New train from Kazipet to Bangalore.

(4) New express train from Kachiguda to Bangalore with starting point at Kazipet.

(5) Bombay Express from Hyderabad to Mumbai with starting point at Kazipet.

(6) Increase frequency of EMUs between Warangal and Secunderabad.

(6) Introduce an electrical multiple use trains between Warangal and Kagajnagar.

(7) Padmavathi Express goes to Tirupati. It should run weekly.

(8) People of this region have been demanding for trains from Kazipet to Shirdi, Nagpur, Tirupati. So, this request may be acceded to.

(9) There is also a need to run additional trains between Kazipet and Ballarshah.

(10) Ladies compartment should be added to trains that are passing through Warangal.

There are other proposals:

(a) There is land at Bodagutta. I request you to set up pit lanes here. This land is sufficient to set up 3-4 pit lanes.

(b) Strengthen the siding line facility for transportation of agriculture goods.

(c) Railway medical college was announced at Kazipet but not yet started. I request you to take steps for release of funds and completion them in a time-bound manner.

(d) Railway Under Bridge like in-and-out bridge at Secunderabad from Warangal to Shivnagar is required.

(e) There is a new line from Warangal-Station Ghanpur-Palakurti-Nalgonda. I request you to announce this.

(f) Since Kazipet junction has diesel and electrical loco sheds, an apprentice centre be opened here so that it will help all those who are residing in and around Kazipet.

(g) There is also a need for an RUB between Warangal and Chintal. In the absence of RUB, people are crossing the track and meeting with accidents. So, I request the hon. Minister to take up this on priority.

(h) The Railway Polyclinic at Kazipet has been upgraded to a Sub-Divisional Hospital in 2012. So, I request the hon. Minister to instruct the officials to take measures to set up lab, operation theatre and also sufficient medical and paramedical staff.

(i) There are also Godavari Pushkaralu in Telangana State as well as in AP. I request you to announce additional trains and other facilities at stations in Telangana. I think, Government of Telangana sent a detailed proposal. So, kindly consider this proposal and do the needful.

(j) Survey for new railway line between Bhupalapalle-Karimnagar-Uppal is over and requires funds for starting the work. It is a coal mining area. So, I request you to kindly allocate necessary funds and complete this project in a time-bound manner.

Sir, I also have some proposals from AP.

The first one is for a separate Zone as mandated by the AP Reorganisation Act. I request the hon. Minister to fulfil this promise immediately. Secondly, reorientation of new State with 13 districts, there is a need to keep the State connected with new capital through railways. So, new trains connecting different districts with the State capital region be introduced. And, Godavari Pushkaralu — Kumbh Mela of Godavari -- is going to be held in May/June. This year marks the special year of the Pushkaram which happens once in 144 years. So, I request the hon. Minister to provide sufficient trains and other facilities at Rajahmundry, Kovvur and at other stations for passengers.

I request the hon. Minister to take up these projects and complete them as soon as possible in our region. There is one more point I wish to make. We are very thankful for the facilities which the Ministry is providing for women's safety and security in trains and at stations.

With these words, I conclude my speech. Thank you.

श्री संजय राउत : माननीय उपसभापति महदोय, प्रभु जी की अनोखी लीला पर सदन में चर्चा हो रही है, जिसे हम रेलवे बजट कहेंगे। यह एक अनोखा बजट है और इतिहास में पहली बार ऐसा बजट बना है, जिसमें न तो किराया बढ़ा है और न ही किसी नई ट्रेन को चलाने की घोषणा की गई है। यहां पहली बार रेल बजट के सहारे चुनाव की या वोट बैंक की राजनीति भी नहीं हुई, खासकर आने वाले दिनों में बिहार में चुनाव होने वाले हैं, पश्चिम बंगाल में चुनाव होने वाले हैं। उन राज्यों के लिए भी इस

बजट में कोई खास घोषणा नहीं की गई है। इसलिए मैं मानता हूं कि यह पूरे देश का बजट है, यानी पूरे देश का विचार कर के यह बजट बनाया गया है।

महोदय, अब तक रेल बजट का मतलब यही रहा कि जब रेल बजट पेश होता था, तो यह देखा जाता था कि मेरे राज्य को क्या मिला, मेरे चुनाव क्षेत्र को क्या नहीं मिला, तुम्हें क्यों नहीं दिया, ट्रेनों की सफाई क्यों नहीं होती, बिस्तर और खान-पान सेवा और सिर्फ डिब्बों और गाड़ियों पर चर्चा होती रही। इस बार रेल मंत्री ने रेल के पुनर्जन्म की गाथा लिखी है। इससे आने वाले दिनों में हम नई रेल देख सकते हैं।

महोदय, मुझे आश्चर्य होता है कि जब रेल बजट पेश हो रहा था और पूरे देश में इसकी वाह-वाह हो रही थी, लेकिन मैं ने टी.वी. पर देखा और दूसरे दिन अखबार में पढ़ा कि सरकार के रेल बजट ने दलाल स्ट्रीट को निराश किया, क्योंकि रेलों के बारे में कोई बड़ी घोषणा नहीं हुई। इसलिए इन्वेस्टर बहुत नाराज हो गए। सेंसैक्स गिर गया, स्टॉक एक्सचेंज के शेयर्स लुढ़क गए। जब इस देश में गरीबों के हित में कोई बात करता है, तो शेयर बाजार क्यों लुढ़क जाता है, सेंसैक्स कैसे गिर जाता है, शेयरों के भाव क्यों गिर जाते हैं? जब हमारी रेलों का उपभोग गरीब और मध्यमवर्गीय यात्री,ज्यादा से ज्यादा यात्री करते हैं, तो क्या रेल मंत्री, शेयर बाजार या स्टॉक एक्सचेंज को देखकर बजट बनाएंगे? इसलिए इस वर्ष का रेल बजट सही मायने में ऐतिहासिक रेल बजट है।

महोदय, सब लोग कहते हैं कि रेल मिनिस्टर और प्राइम मिनिस्टर की विल अच्छी है, लेकिन हे प्रभु, आप पैसा कहां से लाएंगे? रेलवे को हर वर्ष 30 हजार करोड़ रुपए का लॉस होता है। रेलवे घाटे में चल रही है यह भी सही है, लेकिन रेलवे जैसे-जैसे बढ़ेगी, रेलवे का जैसे-जैसे विकास होगा, वैसे-वैसे ही देश का विकास होगा। बिना रेलवे के विकास के देश का विकास होना मुश्किल है। इसलिए रेल के विकास और रेल के विस्तार के लिए नई क्रान्तिकारी योजनाएं तैयार करना भी उतना ही जरूरी है।

महोदय, लगभग 64 हजार किलोमीटर का यह नेटवर्क है। इसका काफी हिस्सा बड़े-बड़े शहरों, मुम्बई जैसे महानगरों से होकर गुज़रता है। ये ऐसी जगहें हैं जहां जमीनों की कीमतें सोने के बराबर हैं। यदि केवल मुम्बई की बात करें, तो रेलवे के पास हजार एकड़ से भी ज्यादा ऑपरेशनल और नॉन आपरेशनल लैंड है और उसमें से बहुत ज्यादा जमीन ऐसी है, जिस पर पटरिया ंबिछी हुई हैं। इस जमीन का एयर स्पेस भी उसी तरह कीमती है जैसे मुम्बई की अन्य जमीनों का है। इस ऑपरेशनल लैंड के ऊपर यदि रेलवे केन्द्र और राज्य सरकार की सहमति से अधिक एफ.एस.आई. हम लेते हैं, तो उसके टी.डी.आर. से लाखों-करोड़ों रुपए का राजस्व रेलवे को मिल सकता है। इसके लिए केन्द्र और राज्य सरकार को गम्भीरता से पहल करनी होगी। जिस राज्य से रेलवे को इस खाते में धन प्राप्त होगा, उस राज्य के रेल प्रोजैक्ट्स और रेलवे के विकास में लगाने के लिए राज्य सरकार को भी रुचि लेनी होगी।

महोदय, आज रेलवे का विकास, केवल रेलवे तक ही सीमित नहीं है। रेलवे के विकास से राज्यों का विकास जुड़ा हुआ है। सही मायने में देखा जाए, तो रेलवे के विकास से ज्यादा लाभ राज्यों को होता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि रेल मंत्री को प्रत्येक राज्य से मिलकर राज्य रेल विकास निगम अर्थात् स्टेट रेलवे डैवलपमेंट कॉर्पोरेशन का गठन करना चाहिए और राज्य के अन्तर्गत आने वाले

रेल के नेटवर्क के विकास के लिए संबंधित राज्य के साथ आगे बढ़ना चाहिए। उसमें केन्द्र और राज्य का शेयर 50-50 के अनुपात में होना चाहिए। सर, रेलवे प्रशासन को चाहिए कि अब डीज़ल बचत को भी गंभीरता से लेना चाहिए। रेलवे के उन सभी सेक्शन्स को जो electrified हैं, उन्हें zero diesel consumption category में लाना होगा, यानी इन सभी सेक्शन्स पर डीज़ल की खपत खत्म कर उन्हें बिजली ...**(समय की घंटी)**... या सीएनजी जैसे सस्ते उपायों पर विचार करना पड़ेगा।

सर, मैं महाराष्ट्र से आता हूं, इसलिए मैं एक-दो सुझाव दूंगा। प्रत्येक स्टेट कहता है कि हमारे साथ भेदभाव हुआ है, हमें कुछ नहीं मिला, तो यह तो होता ही रहेगा, लेकिन मैं सिर्फ इतना ही कहूंगा कि मैं देख रहा था कि महाराष्ट्र के लिए कोई नई घोषणा तो नहीं हुई है, लेकिन जो घोषणाएं पहले हो चुकी हैं, वे ही अगर आप पूरी कर दें तो महाराष्ट्र की जनता का समाधान होगा। जहां तक मुम्बई का सवाल है, तो Mumbai Suburban zone, अलग ज़ोन की मांग हम हमेशा करते आए हैं। दूसरी बात है रेलवे में मध्य, पश्चिम और Harbour Railway का जो कंट्रोल है, उसका एक ही कंट्रोल होना चाहिए, इस बारे में मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा। मैं मानता हूं कि मंत्री जी ने रेलवे के अच्छे दिन लाने की यह शुरुआत की है, इसलिए मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और उन्हें धन्यवाद देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Thank you, Mr. Sanjay Raut. Mr. Husain Dalwai, not present. Dr. Pradeep Kumar Balmuchu.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू (झारखंड) **:** महोदय, रेल बजट पर चर्चा शुरू हुई है। इससे पहले मैं एक बार माननीय मंत्री जी से मिल चुका हूं। महोदय, यह इंडियन रेल ऐसा रेल नेटवर्क है, जो दुनिया का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। सबको पता है, करीब 30 मिलियन लोग इसमें प्रतिदिन सफर करते हैं और यह सबसे बड़ा डिपार्टमेंट है, इसलिए वहां कर्मचारियों की संख्या भी करीब 1.4 मिलियन है। हमें लगता है कि इस सबको देखते हुए ही प्राइम मिनिस्टर ने, जो पहले रेल मिनिस्टर थे, उनको हटाया और प्रभु जी को लाए ताकि रेल से देश के लोगों की जो अपेक्षाएं हैं, भारतवासियों की जो अपेक्षाएं हैं, वे उन पर खरे उतरें। मगर जब यह रेल बजट आया, तो सचमुच हमें बहुत निराशा हुई। हमारे साथी संजय भाई जा रहे हैं, अभी गोयल जी ने भी कहा कि यह बहुत अच्छा बजट है और गरीबों का बजट है। लेकिन मुझे याद है, कल इसी सदन में जब माइन्स एंड मिनरल्स पर चर्चा चल रही थी, तो उसमें आदिवासियों के बारे में कोई शब्द नहीं था। हमारे यादव जी ने यह मुद्दा उठाया था, मगर बार-बार सब लोग कह रहे थे कि सरकार आदिवासियों का भला चाहती है, आदिवासियों का भला चाहती है, इधर के लोग नहीं चाहते हैं। आपने हर समय गरीबों की बात की, मगर इस बजट को आप ईमानदारी से देखें। हो सकता है कि आप बड़ा प्रोत्साहित कर रहे हैं कि मंत्री जी ने बहुत अच्छा बजट पेश किया, मगर आप गावों में जाएं, छोटे कस्बों में जाएं तो आपको सही हकीकत पता चलेगी कि रेल बजट का क्या हाल है। ...**(व्यवधान)**... अच्छी बात है, अगर आपको अच्छा लगता है तो अच्छी बात है, जनता फिर बताएगी। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूं कि यह रेल विभाग बहुत बड़ा है और इसमें एक तरह से सरकार की मोनोपली है। अब यह नहीं कि पहले क्या हुआ या नहीं हुआ, मगर उसके बावजूद भी रेल को हम जहां ले जाना चाहते हैं, आज तक हम उसको वहां नहीं पहुंचा सके, इसलिए हमें ज्यादा तकलीफ है। हमें प्रभु जी से उम्मीद थी कि यह व्यक्ति जब आया है, तो निश्चित रूप से बजट में कुछ न कुछ ऐसा करेगा जो हमें समझ में आएगा कि इससे रेल का कुछ भला होने वाला है। आज अगर हम इस रेल बजट को ईमानदारी से देखें तो इसमें सिर्फ अपर-मिडिल क्लास और अपर

क्लास, इन्हीं को फोकस किया गया है। यहां गरीबों की बात नहीं है। अगर हम कहें कि यह गरीब विरोधी बजट है, तो यह सचमुच सकारात्मक शब्द होगा।

महोदय, अगर आज रेल बजट को देखें तो मोटे तौर पर तीन-चार चीज़ों पर हम इसको सिंक्रोनाइज़ कर सकते हैं, कह सकते हैं कि इसी वृत्त के अंदर ये घूम रहे हैं। अगर रेल बजट को देखें तो स्पीड के बारे में आपने बातें कहीं, अच्छी बात है। Cleanliness के बारे में बात कही, कुछ खान-पान के बारे में बात कही और फिर कुछ वाई-फाई, e-ticketing, पांच मिनट में टिकट-इन सबके बारे में बात की। अगर आप इन सब चीज़ों को देख लें, इन चार-पांच चीज़ों को देख लें जो मैंने कही हैं, तो गरीब आदमी को कहां इसका फायदा मिलने वाला है? अगर आप कहते हैं कि फूड अब हम ई-मेल से ले लेंगे तो गरीब आदमी के पास तो मोबाइल ही नहीं है, वह कहां से फूड ले लेगा? आप कहते हैं कि आप एसी डिब्बों में ब्रॉडबैंड की स्पीड बढ़ाएंगे। अभी हमारे बहुत से साथियों ने कहा कि जो गरीब व्यक्ति है, वह तो चाहता है कि उसको सिर्फ स्लीपर क्लास में जगह मिल जाए, उसको खाने-पीने की कोई चिंता नहीं है। कुछ लोगों ने ठीक ही कहा कि वह तो अपने साथ रोटी लेकर चलता है। उसके पास उतनी ताकत नहीं है कि वह फूड के लिए पे कर सके। मगर उस विषय पर आपने कुछ ध्यान नहीं दिया है। उस गरीब व्यक्ति के बारे में आपने कुछ ध्यान नहीं दिया है। आप अभी बगल में जाइए, मैं अभी फ्राइडे को अपने क्षेत्र जा रहा था। वहां पर स्लीपर क्लास में चढ़ने के लिए प्लेटफॉर्म पर करीब सौ मीटर तक लोग लाइन में लगे हुए थे, सिर्फ स्लीपर क्लास में चढ़ने के लिए लाइन में लगे हुए थे। आप, सब लोगों ने कहा बहुत जगह घूमे हैं, पता नहीं नज़र आया या नहीं आया। हमें लगता है इन सब चीज़ों पर, ईमानदारी से कहेंगे कि कहीं पर फोकस नहीं किया गया है। आपने वाईफाई की बात की। वाईफाई का यूज़ गरीब आदमी कहां से करेगा? वह कहां उसका उपयोग करेगा? वह किसके लिए है? इसलिए मैंने कहा कि पूरी तरह से यह कहना कि यह गरीबों का बजट है, बेमानी होगा। आज हमारे उधर के साथियों ने अपने भाषण में बड़ी वाहवाही की कि बिना किराया बढ़ाए हमने ये सब सुविधाएं देने का वायदा किया है। आपको याद होगा कि अभी आठ महीने पहले आपके पहले जो मंत्री थे, उन्होंने बजट रखा। उसमें 14 परसेंट, जो हिस्ट्री में कभी नहीं बढ़ा, वह भाड़ा आपने बढ़ा दिया। उसमें 6.5 परसेंट फ्रेट में बढ़ाया। अभी आप कहते हैं कि आपने कुछ नहीं बढ़ाया। आपने उसे पहले ही इतना बढ़ा दिया कि अब उसकी जरूरत ही नहीं है। अभी हमारे भाई साहब ठीक ही कह रहे थे कि आपको तो दाम कम करने चाहिए थे। अगर आप एक परसेंट या प्वाइंट पांच परसेंट भी कम कर देते तो पूरे देश में आपकी वाहवाही हो जाती। आपने कहा कि डीज़ल का दाम बढ़ गया। उस समय तो आप बोले कि ये सब दाम बढ़ रहे हैं, इसलिए हम फेयर बढ़ा रहे हैं। अच्छी बात थी। अब तो कच्चे तेल की कीमत 140 डॉलर से 50 डॉलर के आस-पास आ गयी है। आप इस बात को समझ लीजिए। उसके बावजूद भी अगर आप इसे थोड़ा सा कम कर देते तो मुझे ऐसा लगता है कि आपकी तारीफ होती कि चलिए, इन्होंने रेल नहीं दी लेकिन किराए में थोड़ी सी कमी की है, लेकिन आपने ऐसा कुछ नहीं किया। अभी इस बजट में आपने कहा कि फेयर नहीं बढ़ाए, लेकिन आपने फ्रेट बढ़ा दिया, जैसे यूरिया में आपने दस परसेंट बढ़ाया, सीमेंट में 2.7 परसेंट बढ़ा दिया, कोल में 6.3 परसेंट बढ़ा दिया। इस प्रकार यह सब जो बढ़ा है, इसे कौन पे करेगा? जो कंज्यूटमर है, जो ऐंड कंज्यूमर है – अभी एक सर्वे हुआ था, जो कोल कंज्यूमर्स हैं, जो ऐंड में हैं, उन पर करीब-करीब तीन से चार प्रतिशत का बोझ बढ़ेगा क्योंकि उसका दाम इतना बढ़ जाएगा। उसकी पॉकेट पर, अगर आप इधर से नहीं तो उधर से कान पकड़ रहे हैं। आखिर स्थिति तो वही है। आपने किराया नहीं बढ़ाया लेकिन फ्रेट बढ़ा

दिया। बेचारा गरीब तो और दबता चला जा रहा है। कहां अच्छे दिन आने वाले हैं? अगर इसी को आप कहते हैं कि अच्छे दिन आने वाले हैं तो अच्छी बात है, थोड़े दिन चलिए, जनता फिर आपको जवाब देगी। मंत्री महोदय, मैं आपको एक चिंता का विषय बताना चाहता हूं। नैशनल टास्क फोर्स डेवलपमेंट पॉलिसी कमेटी की रिपोर्ट 2014 में आयी। जो रिपोर्ट आयी, वह थोड़ा अचंभित करने वाली थी, मंत्री जी थोड़ा इस पर ध्यान देंगे। इस फाइव डिकेड में 61 परसेंट पैसेंजर्स का ट्रांसपोर्ट और 59 परसेंट फ्रेट का जो ट्रांसपोर्ट था, वह शिफ्ट हो गया, रोड ट्रांसपोर्ट में। अगर हमारी पापुलेशन बढ़ रही है, हमारी इंडस्ट्री बढ़ रही है, प्रोडक्शन बढ़ रहा है तो फिर फ्रेट में कमी कैसे आ गयी? क्यों वे लोग रोड में चले गए? यह बड़ी चिंता का विषय है। आपकी मोनोपोली है, आप दाम भी कम रखते हैं, रोड ट्रांसपोर्ट से आपका दाम भी कम है, उसके बावजूद भी यह परसेंटेज है। यह मेरी रिपोर्ट नहीं है, यह आपकी सरकार की रिपोर्ट है। यह क्यों घट गया? यह थोड़ा नहीं घटा, 59 परसेंट घटा और पैसेंजर्स 61 परसेंट घट गए। वे चले गए, रोड ट्रांसपोर्ट में शिफ्ट कर गए। यह बड़ी चिंता का विषय है। आप फ्रेट में दाम बढ़ाते चले जाएंगे तो समझ लीजिए कि जो आंकड़े हैं, उनको आप अच्छा कर रहे हैं या गलत कर रहे हैं। इसीलिए मैंने कहा कि आप बड़े समझदार हैं और हमें लगता है कि अगर आप ये आंकड़े देखेंगे तो आपको समझ में आएगा कि आप किस दिशा में जा रहे हैं। कुछ चीज़ों के बारे में आपने बयान दिया, विशेषकर सरकार ने भ्रष्टाचार के बारे में बजट में कहा कि आप भ्रष्टाचार समाप्त करना चाहते हैं। हम सिर्फ इतना ही कहेंगे कि अगर हम भ्रष्टाचार की बात कहें तो रेलवे में बहुत भ्रष्टाचार है। कहां-कहां की बात करें, इतना समय नहीं है, लेकिन आप तत्काल की बात करें तो सब लोग हमारे साथ ही होंगे। तत्काल ऐसी जगह है जहां से टिकटें मिलती हैं और अब तत्काल खुलने से पहले ही समाप्त हो जाता है। आखिर कौन टिकटों को ले जाता है, कैसे टिकटों की बिक्री हो जाती है, इसके बीच में कौन दलाल है? इसके बारे में सब को पता होगा, लेकिन हमने इसलिए आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट किया है क्योंकि आपसे हमें बहुत उम्मीदें हैं। आपने कहा है कि भ्रष्टाचार समाप्त करेंगे, तो इस पर जरा ध्यान दीजिए कि ऐसी जो तत्काल की टिकटें जाती हैं, वे कैसे ब्लैकमेल होती हैं, वे कैसे लोगों को नहीं मिलती हैं? आपने एडवांस टिकटों की बुकिंग की बात कही है। आपने कहा कि पहले यह 60 दिन था, हमने इसको बढ़ाकर 120 दिन कर दिया। यह आपको बड़ी अच्छी बात लगी, मगर हमें लगता है कि करीब 903 करोड़ रुपया प्रति माह ई-टिकटिंग से एडवांस बुकिंग के माध्यम से जमा होता है। अगर चार महीने कर दिया तो एक महीने को करीब एक हजार करोड़ रुपये मान लीजिए और चार महीने में आपने चार हजार करोड़ रुपया जनता का अपने पास रख लिया। अब बोलते हैं कि हमने 60 दिन से बढ़ाकर 120 दिन कर दिए। आपने पैसा रख लिया और जब ई-टिकटों का कैंसिलेशन होता है, तो कैंसिलेशन के बारे में मेरे पास 2005 से 2012 तक के आंकड़े हैं, इससे 30,094 करोड़ रुपये की आपको आमदनी हुई। लोग ई-टिकट तो ले लेते हैं, लेकिन जब प्रोग्राम नहीं बनता है, तो ई-टिकटिंग में इतना पैसा कट जाता है कि उसका कुछ भी पैसा नहीं बचता। मैंने कहा है कि आंकड़े मेरे पास में हैं कि 2005 से 2012 के बीच में 30,094 करोड़ रुपये की आमदनी आपको हुई है। इस तरह कहीं न कहीं जनता से आप पैसा ले रहे हैं। आप पॉलिसी बनाकर जनता से पैसा ले रहे हैं और जनता को पता नहीं चल रहा है कि यह पैसा उसकी जेब से जा रहा है।

जब हम पूरे बजट को देखते हैं, तो उसमें आपने कहा है कि हमने कर्मचारियों की बात कही है, एक बड़ा डिपार्टमेंट है और इसमें करीब 1.4 मिलियन कर्मचारी हैं और उनकी सेवा से यह रेल चलती है। उस विषय पर आपने कुछ नहीं कहा है, सिर्फ इतना ही कहा है कि जो बैरक्स हैं, उनको हम

ठीक कर देंगे, रिपेयर कर देंगे, जो रहने वाले लोग हैं, उनके क्वार्टर्स को हम रिपेयर कर देंगे। इस तरह से हमको नहीं लगता है कि आप उनको प्रोत्साहित कर सकेंगे। आपको उनके लिए कुछ करना चाहिए। आपने कर्मचारियों के बारे में कोई घोषणा ही नहीं की है जबकि इतनी बड़ी फोर्स आपके पास है। आप उसका उपयोग कैसे करेंगे, आप उसका मनोबल कैसे बढ़ाएंगे, उसको कैसे काम सिखाएंगे? मैं आपको सिर्फ एक उदाहरण देना चाहता हूं कि लालबाग ट्रेन से हम एक बार आ रहे थे, यह ट्रेन चेन्नई से बेंगलुरू चलती है। मैंने कहा कि एक शुगर फ्री चाय दे देना, तो वह बोला कि अभी शुगर फ्री चाय नहीं मिलेगी। मैंने कहा कि मैनेजर को बुलाओ। मैनेजर आया, तो मैंने कहा कि शुगर फ्री चाय दे दो। चाय मिलेगी, वह बोला हां, मिलेगी। मगर यहां पर नहीं मिलेगी, आपको वहां पर चाय मिलेगी। मैंने उसे यह नहीं बताया कि मैं सांसद हूं। वह बोला कि आप कैंटीन में जाइए, वहां पर शुगर फ्री चाय मिलेगी। मैंने पूछा कि यहां पर किसी बूढ़े आदमी को, बीमार आदमी को शुगर फ्री चाय चाहिए, तो क्या वह कैंटीन में जाएगा, तो वह बोला हां, वह कैंटीन में ही जाएगा और यही कानून है। मैंने सिर्फ यह एक उदाहरण आपको बताया है। आपके पास इतनी बड़ी फोर्स है और उसकी छोटी सी गलती से उस बूढ़े आदमी को कितनी परेशानी होगी और वह शुगर फ्री चाय लेने के लिए कैसे कैंटीन जाएगा? मेरे कहने का मतलब यह है कि आपके पास इतनी बड़ी फोर्स है और इसको ट्रेनिंग देने की जरूरत है। हम कैसे इससे अच्छा आउटपुट लें, इस बारे में सोचना चाहिए। यह कोई छोटी चीज़ नहीं है। आपने ट्रेनिंग शुरू करने के बारे में कुछ कहा है। हमारा यह कहना है कि ट्रेनिंग तो चलती रहनी चाहिए और यह बंद नहीं होनी चाहिए।

आप प्राइवेट पार्टीज़ को अलग-अलग कामों के लिए ला रहे हैं, यह अच्छी बात है। आपने कहीं एम्पलॉयमेंट की बात नहीं कही, जबकि पिछले रेल मंत्री जी ने कहा था कि करीब चार हजार महिलाओं को नौकरी देंगे, 17 हजार नौकरी देंगे। पिछले मंत्री ने नौकरी देने के बारे में कहा था, मगर अभी तक कुछ नहीं हुआ है। आपने भी इस बजट में कुछ नहीं कहा है। आपने कहा है कि हम एम्पलायमेंट जनरेट करेंगे। कैसे जनरेट करेंगे, कहां करेंगे, उसके बारे में आपने कहीं चर्चा नहीं की है। यह ऐसा डिपार्टमेंट हैं जिससे लोगों को बहुत सी अपेक्षाएं होती हैं। हमको लगता है कि आप सिर्फ बाहर के लोगों को बुलाएंगे और उन्हीं से काम लेंगे। इस तरह से रेलवे नहीं चल सकती है। आपको सिर्फ प्रॉफिट और नुकसान को ही नहीं देखना चाहिए। आखिर हमारे लोग नौकरी कहां करेंगे? अगर सब जगह बंद कर देंगे, सब जगह पर प्राइवेट को बुला देंगे, तो फिर लोगों को नौकरी कहां पर मिलेगी? इसलिए मेरा कहना है कि आप इसको करिए, मगर एक लिमिटेशन जरूर रहनी चाहिए। जहां पर permanent perennial job है, जहां पर लोगों की बहाली हो सकती है, वहां पर लोगों को बहाल करना चाहिए।

अब मैं इस ट्रेन को थोड़ा झारखंड की तरफ ले जाता हूं क्योंकि मैं झारखंड से आता हूं। वह मिनरल स्टेट है और हमने सबसे कहा है कि वहां पर तीन विज़न हमारे पास में हैं और हम लोग सेकेंड लार्जेस्ट रेवेन्यू देने में हैं। अगर हम सुविधाओं को देखें, तो हम इस मामले में सबसे पीछे हैं। मैं आपको एक उदाहरण देता हूं, एक ट्रेन Tata Alleppey चलती है, जो टाटा नगर से Alleppey को जाती है। यह Nellore से होकर जाती है। इस ट्रेन में बहुत सारे पेशेंट्स जाते हैं। यह एक्सप्रैस ट्रेन है, यह करीब 2,358 किलोमीटर का रास्ता तय करती है। इस ट्रेन के 83 स्टॉपेज हैं। इसका करीब-करीब 28 किलोमीटर में एक स्टॉप है। आपने हमें ट्रेन तो दे दी है, बीमार लोगों को ले जाने के लिए, लेकिन वे

बीमार लोग तो रास्ते में जाते-जाते मर जाएंगे। 28 किलोमीटर पर एक स्टॉप है, तो फिर आप इसको लोकल ट्रेन बना दीजिए और पैसे भी तो कम लीजिए। आपने उसको एक्सप्रेस ट्रेन बना दिया है और 28 किलोमीटर पर एक स्टॉप है। आपने हमें यह ट्रेन दी है। आपने रेल बजट में कहा है कि हम नई ट्रेन्स नहीं दे रहे हैं, मगर मुझे लगता है कि ट्रेन्स तो आपको देनी पड़ेंगी और यदि आज नहीं तो कल देनी पड़ेंगी। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि हमारे यहां कुछ-कुछ चीजें हैं। अभी ट्रेन के बारे में हम जरूर बात करेंगे मगर हमारे यहां कुछ प्रोजेक्ट्स हैं, Kandra to Ranchi, रांची हमारा सेंटर है और वहां अभी जो ट्रेनें चलती हैं, उनसे आने के लिए हमें पांच घंटे लगते हैं। अगर एक सर्वे हो गया, अगर सर्वे में रेल लाइन बन जाएगी, तो यह डेढ़ घंटे में पहुंच जाएगी। हमारे मंत्री सुदर्शन जी यहां बैठे हुए हैं, आप उनसे जरा पूछ लीजिए, वे आपको बता देंगे कि क्या स्थिति है? ये सब जो ट्रेन्स हैं, ये प्रोजेक्ट्स हैं, इनको धरातल पर लाने की आवश्यकता है। इसी तरह से लोहरदगा-टोरी, उन्हीं का क्षेत्र है। यह प्रोजेक्ट चला आ रहा है और अभी भी चल रहा है, लेकिन अभी तक भी यह पूरा नहीं हुआ है। अगर यह बन जाएगा, तो हमें दिल्ली आने में तीन घंटे की बचत हो जाएगी। यह प्रोजेक्ट चल रहा है मगर अब तक अटका हुआ है।

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

जो पुरुषोत्तम ट्रेन रांची आती है, उसके घाटशिला में स्टाप के लिए एक डिमांड रखी थी। माननीय मंत्री महोदय, पॉलिटिकल दबाव में पहले सब लोगों ने स्टॉपेज़ ले लिए। हमारे यहां झारखंड से न तो कोई मंत्री हुआ और न ही हमें स्टॉपेज़ मिला। हम लोग आपसे यह उम्मीद करेंगे कि पुरुषोत्तम ट्रेन के जो घाटशिला में स्टॉपेज़ की बात है, वहां पर HCL है, वहां पर UCIL है, ये सब लोग वहां काम लोग करते हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Balmuchu, please conclude.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू: सर, मैं दो-तीन बातें कह कर conclude कर रहा हूं। मैं चाहूंगा कि आप इन सब बातों पर ध्यान देंगे। मैं कुछ नई ट्रेनों की बात कहना चाहूंगा, रांची-गोवा, रांची-जोधपुर, रांची-अहमदाबाद, टाटानगर-भागलपुर, इन सभी ट्रेनों को आप चालू करें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Please conclude.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू: सर, एक और निवेदन है कि हमारे यहां से एक वनांचल ट्रेन चलती है। मैंने आप से निवेदन भी किया था। यह रांची से वनांचल के लिए चलती है और यह पौने तीन बजे चलती है। जो लोग वहां से आते हैं, अगर आप इसको थोड़ा सा डिले कर दें, पहले यह डिलेड चलती थी। अगर वहां से इस ट्रेन को छः या सात बजे शुरू करवाइगा, तो जो लोग गांव से आते हैं, वे अपना काम पूरा करके वापस चले जाएंगे। उसको होटल में नहीं रहना पड़ेगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Please conclude.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू: मैं समझता हूं कि इसमें बहुत ज्यादा दिक्कत नहीं होगी।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Please conclude.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू : सर, मैं सिर्फ दो-तीन सुझाव दूंगा। मैं चाहता हूं कि हम लोग ट्रेन में जाते हैं, तो बोलते हैं कि कुली को ज्यादा रेट मत दीजिए। हमें कुली का रेट पता चलेगा, तभी तो ज्यादा नहीं देंगे। आप टिकट में बता दीजिए कि क्या नियम कानून है, ताकि कुली को भी कम न मिले और पैसेंजर को भी पता चल जाए कि हमको इतने पैसे देने हैं। यह बहुत छोटी बात है। दूसरी बात यह है कि लिफ्ट की व्यवस्था करनी चाहिए। जो बूढ़े और बीमार लोग हैं, वे चल नहीं सकते हैं। आपने एस्कलेटर भी लगाए हैं, वे उस पर चढ़ नहीं सकते हैं। कम से कम जो बड़े-बड़े स्टेशन हैं, वहां लिफ्ट की व्यवस्था करनी चाहिए। मेरा तीसरा सुझाव यह है कि दिल्ली में पार्किंग की व्यवस्था करनी चाहिए। ऐसा सिस्टम होना चाहिए कि जैसे ही आप अंदर घुसें, तो टिकट कटवा लें। यदि दस मिनट से ज्यादा हो गए, तो उससे फिर चार्ज ले लीजिए। जैसे कोलकाता एयरपोर्ट में होता है। आप जैसे ही घुसेंगे, आपकी टिकट कट जाएगी। इससे आपका रेवेन्यू बढ़ेगा और वह वहां पर रुकागा भी नहीं और वह पैसेन्जर उतारकर चला जाएगा। मेरा चौथा सुझाव यह है कि जो बड़े-बड़े प्लेटफार्म हैं, वहां पर AC वेटिंग रूम करवा दीजिए। जो किसी को लेने आते हैं, उससे भी उसका चार्ज करिए। वहां व्यक्ति गर्मी या ठंडे में रहेगा। जहां-जहां भी अच्छे प्लेटफार्म हैं, वहां यह व्यवस्था करवा दीजिए। यदि आप वहां यह व्यवस्था करेंगे, तो लेने वाले और जो ट्रेन की वेट कर रहे हैं, उनको रिसीव करने के लिए या फिर जाने के लिए, आपको इसमें रेवेन्यू की सुविधा होगी। मैं अपनी बात यहीं समाप्त करते हुए, यही कहना चाहूंगा आपने बड़ी सफाई की बात कही, लेकिन हम बड़ी-बड़ी बातें नहीं कहते, पता नहीं क्या होगा या नहीं होगा मगर आप से इतनी उम्मीद जरूर करेंगे कि ट्रेन में जो cockroach और चूहे दिखते हैं, इनको यदि आप ईमानदारी से खत्म कर देंगे, तो हमारा सफाई का काम हो जाएगा। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much. Now, as we have decided in the BAC, we are sitting up to 7.00 p.m. It is already 7.00. I don't think there is a need of extending the time. Okay. In that case, Statement by Minister; Dr. Harsh Vardhan to make a Statement.

In fact, I was thinking of requesting you to lay the Statement on the Table. But having seen the subject, which is also my favourite subject, I want you to read it.

SHRI TIRUCHI SIVA(Tamil Nadu): What about clarifications, Sir?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Clarifications will be later, not today. But listen to this Statement.

SHRI TIRUCHI SIVA: Please allow us to seek clarifications later, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay.