5.00 P.M.

place or a toilet or anywhere else, these people are not accepted. So, when fellow persons in our community, for no fault of theirs, are being treated like that, how could it be? But things are changing now. Only in February, 2015, the first passport has been issued, and the issuance of voter ID cards has been started. I would like to say so many words which we do not recognise, like 'hijras', 'kinnars' and many other words too, and now we have all accepted even legally and even those people have accepted this word 'transgender'. So, these transgender people should be given their legitimate right in this country like any other citizen. That is the only concern we want to express. Sir, in this context, I would like to mention one example. The Minister also quoted the example of one Lakshmi. She is from Mumbai and she is the first transgender person to represent the Asia-Pacific at the United Nations in the year 2008. Her autobiography, 'Me Hijra, Me Lakshmi', that is, 'I am Hijra, I am Lakshmi', was released at the just-concluded World Book Fair in Delhi. Her book has been published in Marathi and now has been translated into English by the Oxford University Press. So many eminent people are in the transgender community, but they are denied their rights, they are not being recognised. I think, the Minister has said that we will coordinate with the other Ministries.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Siva, you can continue your speech next time when the Private Members' Bills will be taken up. Now, let us take up further discussion on the Budget (Railways). Shri Avinash Rai Khanna; not present. Shri Mansukh L. Mandaviya.

THE BUDGET (RAILWAYS), 2015-16

श्री मनसुख एल. मांडविया (गुजरात) : उपसभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी जो रेल बजट लेकर आए हैं, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेलवे हमारे देश की धमनी है। 1864 से रेलवे हमारे देश में जन सुविधा का आधार बनी हुई है, ट्रांसपोर्टिंग का आधार बनी हुई है। हमारे देश की आजादी की लड़ाई में भी और हमारे देश में सामाजिक क्रांति के लिए रेलवे की भूमिका बहुत महत्वपूर्ण रही है।

[**उपसभाध्यक्ष (डा. ई. एम. सुदर्शन नाच्चीयप्पन)** *पीठासीन हुए*]

रेलवे के माध्यम से हमारे देश के फ्रीडम फाइटर्स और हमारी डाक, हमारे टाट-टपाल सब रेलवे के माध्यम से चलती थी। इसलिए देश की रगों में दौड़ती है रेल, देश के हर अंग को जोड़ती है रेल, देश के हर रंग को जोड़ती है रेल, धर्म, जाति-पांति नहीं जानती है रेल, छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।

† Further discussion continned from 12 March, 2015

[श्री मनसुख एल. मांडविया]

रेल की भूमिका जो इतिहास में रही है और वैसे सारे देश को, सारे भारतवर्ष को जोड़ने का काम करती है। लेकिन लगातार हमारे देश में रेलवे की जो स्थिति रही, हमने देखा है कि सालों तक सारे देश में मॉडर्नाइजेशन हो रहा है, सारी दुनिया बदल रही है, दुनिया बदलने के साथ हमारे रेलवे में जो बदलाव होना चाहिए, रेलवे जो बदलनी चाहिए, जो चीज सालों तक नहीं बदली थी, जैसी हमारे देश की स्थिति थी, रेलवे स्टेशन पर जाओ, गंदगी ही गंदगी थी। बुजुर्ग लोग, विकलांग लोगों को भी वहां परेशानी का सामने करना पड़ता था। वैसे ही छुक-छुक करके चलती थी, वैसी ही गंदगी और अस्वच्छता रेलवे स्टेशन पर व्यापक होती थी। इन समस्याओं से देश की रेल को कैसे बाहर निकाला जाए, उनमें से देश की रेल को नया मोड़ कैसे दिया जाए और विश्व की जो रेलवे है उसके परिपेक्ष्य में हमारी रेलवे को ले जाने के लिए हमें क्या करना चाहिए, उसको ध्यान में रखते हुए हमारे मंत्री जी ने यह रेल बजट पेश किया है। उसको मैं दिल से स्वीकारता हूं। उनके साथ इस रेल बजट में जो दिखता है, कुछ नया जोड़ना होगा, कुछ पुराना तोड़ना होगा, कुछ इंजन बदलने होंगे, कुछ पुर्जे रिपेयर करने होंगे, कुछ ताकतें दिखानी होंगी, कुछ कमजोरियां मिटानी होंगी, कुछ रास्ते बदलने होंगे, कुछ दिशाएं खोलनी पड़ेंगी। वह सोच लेकर हमारे माननीय रेल मंत्री जी यह बजट लेकर आए हैं। बजट में जो पुराना सिस्टम था, एक जमाना था कि जब संसद में बजट इंटरोड्यूस होता था, तो लोग ऐसी अपेक्षाएं रखते थे कि नई गाड़ियां मिल जाएंगी। कितनी-कितनी नई गाड़ियों की ज़ाहिरात बजट में हुईं, कितने प्रोजेक्ट की ज़ाहिरात में प्रावधान हुआ, केवल बजट में नई गाड़ियां देने से, प्रोजेक्ट डिक्लेयर करने से काम नहीं बनता है। अभी तक बजट में 264 ऐसी परियोजनाएं हैं, सालों तक बजट में उसको रखा गया लेकिन उसका इम्प्लीमेंटेशन नहीं हो पाया। इम्प्लीमेंटेशन नहीं हो पाने का कारण क्या है? कारण था कि हमारे पास पूंजी नहीं थी। कुल सौ पैसों में से 92 पैसे खर्च में चले जाते थे। वैसे ही 8 पैसे उसके रिपेयर के लिए, उसके डेवलपमेंट पर खर्च करना होता था। जो बड़ी-बड़ी परियोजनाएं डिक्लेयर करते थे, बड़े-बड़े प्रोजेक्ट डिक्लेयर करते थे, उनके लिए वह 8 पैसे सफिशिएंट नहीं थे। वे जानते थे। लेकिन जनता को कुछ समय के लिए मीडिया वाले बोलते थे कि अच्छा बजट पेश हुआ, इतने-इतने प्रोजेक्ट डिक्लेयर हुए। मीडिया वाले बोलेंगे और जनता की तालियां पड़ेंगी कि हमें गाड़ी मिल गई, हमारे यहां गाड़ी दौड़ेगी, लेकिन गाड़ी नहीं दौड़ती थी, क्योंकि उनके लिए जैसा इन्फ्रास्ट्रक्चर चाहिए था, वैसा इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं था। ऐसा बहुत सालों तक चला, लेकिन हमारे माननीय मंत्री जी वास्तविकता के आधार पर अपना बजट लेकर आए हैं। उन्होंने धरातल पर रहकर देखा कि हमारी रेलवे की स्थिति क्या है और उस स्थिति को बदलने के लिए हमें क्या करना चाहिए? इस विषय को सामने रखा। इसमें ऐसा है कि जिस दिन बजट डिक्लेयर हो, शायद उस दिन के लिए तालियां नहीं बजेंगी, लेकिन माननीय मंत्री जी चाहते हैं कि हमारे देश की जनता को सालों तक वैसी सुविधा मिले, जो विश्व स्तर की रेलवे से मिलती है। तो उनके जैसी सुविधा हमारे देश की जनता को कैसे मिले, हम अपनी परंपरा से कैसे बाहर आ पाएं और उस स्थिति से बाहर आने के लिए क्या करना चाहिए, उसका गहरा अध्ययन करके हमारे माननीय मंत्री जी ने यह जो बजट रखा है, मैं उसका स्वागत करता हूँ।

महोदय, गाड़ियां तो बहुत डिक्लेयर होती थीं और हमारे यहां तो ऐसी स्थिति बनी थी कि कभी किसी को कुछ मिलता नहीं था, केवल बात होती रहती थी। बजट में एक पीपीपी मॉडल का जिक्र किया गया। वास्तविकता में कैसा बजट होना चाहिए, कैसे बजट से देश का डेवलपमेंट होगा, कैसी योजना

से देश की जनता को सुविधा मिलेगी? हमारा 6000 किलोमीटर का कॉस्टल क्षेत्र है। वहां हमारी इंडस्ट्रीज लगी हुई हैं, हमारे यहां बड़े-बड़े पोर्ट्स हैं, उन पोर्ट्स से माल आएगा और वह माल सारे देश में जाएगा, तब हमारी सुविधा पूर्ण होगी। क्या उन पोर्ट्स तक पहुंचने के लिए हमारी रेलवे पर्याप्त थी? हिंदुस्तान की आजादी के बाद 67 सालों में हम सभी पोर्ट्स तक नहीं पहुंचे थे। हम सभी विमानपत्तनों तक नहीं पहुंच पाए थे। पीपीपी मॉडल के माध्यम से सभी विमानपत्तनों तक पहुंचने के लिए, सभी पोर्ट्स तक पहुंचने के लिए माननीय मंत्री जी ने एक विषय रखा है, क्योंकि सभी पोर्ट्स को हमें जोड़ना है, सभी कोस्टल क्षेत्र को हमें जोड़ना है। सभी कॉस्टल क्षेत्रों को जोड़कर हमें अपने देश में रेलवे का विस्तार करके यातायात सुविधा पहुंचानी है। इससे कोस्टल क्षेत्रों में बिजनेस आएंगे, कॉस्टल क्षेत्रों में इंडस्ट्रीज लगेंगी और इंडस्ट्रीज के लिए माल चाहिए। उनके लिए विदेश से कुछ माल आयात करना होगा, जो पोर्ट्स के माध्यम से आएगा, फिर वहां से सप्लाई होगा। उन क्षेत्रों में आने-जाने के लिए लोगों को सुविधा मिल पाए, इसलिए पीपीपी मॉडल के माध्यम से जो प्राइवेट पोर्ट्स हैं या गवर्नमेंट के पोर्ट्स हैं, आपस में साझेदारी करके रेलवे को डेवलप करना है, जिसका विजन इस बजट में दिखाया गया है।

महोदय, इस बजट के माध्यम से किसको क्या मिला? यहां हमारे कितने ही सम्मानित सदस्य बोल रहे थे कि बजट में यह नहीं है, वह नहीं है, लेकिन मैं मानता हूँ कि इसमें बहुत कुछ है। इसमें ऐसी-ऐसी छोटी-छोटी बातें हैं, जैसे स्वच्छता के संदर्भ में बजट बढ़ाया गया है। स्वच्छता के संदर्भ में 39 परसेंट बजट बढ़ाना कोई छोटी बात नहीं है। क्या हम ऐसे ही रेलवे को रखना चाहते हैं? क्या रेलवे स्टेशनों पर असुविधा हो, पीने के पानी की सुविधा न हो, लोग इधर से उधर घूमते रहें? हमें ऐसे पुराने सिस्टम से बाहर निकलना होगा। स्वच्छता, जनता के दिलों को छूने वाला विषय है। महात्मा गांधी ने आजादी के साथ स्वच्छता को क्यों चुना था? स्वच्छता केवल अपने निजी जीवन के लिए उपयोगी नहीं है, सार्वजनिक जीवन के लिए भी उपयोगी है। इसलिए हमारी रेलवे स्वच्छ कैसे बने, हमारा रेलवे स्टेशन स्वच्छ कैसे बने, इसके लिए प्रावधान किया गया है। इसके साथ-साथ इस रेलवे बजट में इस विषय का भी ध्यान रखा गया है कि किसानों को कैसे फायदा हो? रोड ट्रांसपोर्ट के माध्यम से ही क्या किसानों का माल एक जगह से दूसरी जगह पहुंच सकता है? आज डीजल का भाव बढ़ रहा है और इस बढ़ते हुए डीजल के भाव से किसान अपने खेत में माल पैदा करते हैं। किसान जो अपने खेत में उपज पैदा करते हैं, उसे मार्केट तक पहुंचाने की आवश्यकता होती है। तो उसे मार्केट तक कैसे पहुंचाएंगे, मार्केट तक कैसे ले जाएंगे? ट्रक से तो ज्यादा भाड़ा लगेगा और थोड़ा सा माल जाएगा। यह किसान-रक्षी सरकार है, किसान के लिए कैसे सहयोग हो सकता है, इस रेलवे बजट में भी नरेन्द्र भाई की जो आम जनता को, गरीब जनता को, किसान को, सामान्य वर्ग के लोगों को कैसे मदद पहुंचाई जाए, उसका ध्यान रखा गया है। बड़ी-बड़ी योजनाओं से कुछ नहीं होगा, वास्तविकता से होगा, इसलिए बजट में प्रावधान किया गया है कि रेलवे स्टेशन पर पेरिशेबल कार्गो कॉंपलेक्स बनाए जाएंगे। किसान का जो माल वहां स्टेशन पर आएगा, वह पेरिशेबल कार्गो में वातानुकूलित रहेगा। जो हमारे देश के खेतों की पैदाइश है, उसे हम पेरिशेबल कार्गो में संग्रह करेंगे।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, उस माल को वहां से, जहां मार्केट अच्छी है, जहां माल की

[श्री मनसुख एल. मांडविया]

ज्यादा कीमत मिल सकती है, वहां तक हमारी ट्रेन उस माल को ले जाएगी। अभी तक पिछले 60 वर्षों में ऐसा नहीं हुआ। हम किसानों का बहुत नाम लेते थे और उनके बारे में बहुत चर्चा करते थे, लेकिन आज तक ऐसा नहीं हुआ। रेल मंत्री जी ने रेल बजट में वास्तव में किसानों को फायदा पहुंचाने की योजनाएं बनाई हैं। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। ऐसे ही बजट से किसानों और जनता का भला होगा न कि केवल बात करने से होगा।

महोदय, मैंने साफ-सफाई के बारे में कहा कि इस बजट में अच्छी व्यवस्था की गई है। "स्वच्छ रेल- स्वच्छ भारत मिशन" के माध्यम से हमारे देश के जो रेलवे स्टेशन और रेल पटरियां हैं, उन्हें स्वच्छ रखने की व्यवस्था करने का प्रावधान किया गया है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (डा. ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयप्पन)ः श्री मनसुख एल. मांडविया जी, आपकी पार्टी से सात लोग और बोलने वाले हैं। इसलिए कृपया अपना भाषण क्लोज करिए।

श्री मनसुख एल. मांडवियाः उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं क्लोज कर रहा हूं।

हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने महिलाओं के लिए भी इस बजट में सुविधाएं दी हैं। महिलाओं को अपने गोपनीय जीवन में कोई भी मुश्किल न हो और वे देश में एक सिरे से दूसरे सिरे तक सुरक्षित रूप से रेलों में यात्रा कर सकें, इसके लिए उन्होंने ट्रेनों में सीसीटीवी कैमरे लगाने की व्यवस्था की है। उन्हें देश में रेलों के माध्यम से एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाने में किसी भी प्रकार की मुश्किल न हो और डर न लगे, इसलिए रेल मंत्री जी ने 'निर्भया फंड' से सीसीटीवी कैमरों की व्यवस्था की है।

महोदय, इसी प्रकार वृद्ध एवं विकलांगों का भी रेल मंत्री ने बजट बनाते समय ध्यान रखा है। वे रेलवे स्टेशनों पर वैसे ही घूमते रहते हैं। उन्हें रेलों में चढ़ने में बहुत मुश्किल होती है, उन्हें धक्के लगते हैं और वे गिर जाते हैं और अभी तक किसी ने उनकी तरफ ध्यान नहीं दिया, लेकिन हमारे रेल मंत्री जी ने इस छोटी सी बात की ओर भी ध्यान दिया है। हमारे समाज का वह भी एक अभिन्न अंग है। रेल मंत्री ने वृद्ध एवं विकलांग व्यक्तियों को रेलों में यात्रा करने हेतु किस प्रकार सहयोग किया जा सकता है, इस ओर ध्यान रखते हुए रेलवे स्टेशनों पर एस्कलेटर्स लगाने की योजना बनाई और उनके लिए स्टेशनों पर अलग से व्यवस्था की है। उन्हें टिकिट के लिए लंबी लाइन में खड़ा न होना पड़े, इसके लिए सुविधा दी है। ऐसी ही सुविधाओं से जनता को सुख मिलेगा, न कि एक या दो दिन तालियां बजाने से सुख मिलेगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने वास्तविकता के आधार पर रेल बजट बनाया है, जो प्रशंसनीय है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, युवाओं को इस बजट में क्या मिला है, मैं उस तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। रेलवे में टैक्नीशियन्स चाहिए, रेलवे में मैनेजमेंट के लिए आदमी चाहिए और रेलवे को चलाने के लिए व्यवस्था चाहिए और इसके लिए स्किल पावर भी चाहिए। क्या हमारे देश में कोई ऐसी यूनिवर्सिटी है, जो रेलवे के विभिन्न विभागों, टैक्नीशियन्स, स्किल्ड आदमियों को तैयार कर सके। विश्व में जैसी रेलवे की व्यवस्था है, विश्व में जिस प्रकार के उन्नत श्रेणी के इंजन हैं, उस प्रकार की

व्यवस्था हम अपने देश में क्यों तैयार नहीं कर सकते हैं, उसके लिए टैक्नीशियन्स चाहिए, इंजीनियर्स चाहिए और मैनेजमेंट स्किल पावर चाहिए। इसी बात को दृटि में रखते हुए रेल मंत्री महोदय ने रेलवे यूनिवर्सिटी बनाने की बात कही है। रेलवे यूनिवर्सिटी के माध्यम से हमारे देश के युवाओं को रोजगार मिलेगा। उनकी स्किल पावर डैवलप होगी और उससे देश की रेलवे को लाभ मिलेगा। इससे हमारे देश की रेलवे को नई दिशा मिलेगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं गुजरात के भावनगर डिस्ट्रिक्ट से बिलौंग करता हूं और मैं जिस सौराष्ट्र रीजन से आता हूं वहां से बहुत लोग साउथ गुजरात के सूरत शहर में आते हैं। सूरत आज विशाल इंडस्ट्रियल हब के रूप में जाना जाता है। वह बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल हब बन चुका है। सौराष्ट्र की डायमंड इंडस्ट्री में काम करने वाले लाखों लोग सूरत में रह रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि सौराष्ट्र से प्रति दिन लगभग 400 बसें सूरत जाती हैं। सूरत से भावनगर के लिए यदि एक रैगुलर ट्रेन चल सके, तो उससे लोगों के आने-जाने में बहुत सुविधा मिल सकेगी। उस नई ट्रेन के लिए पूरा ट्रैफिक मिलने की संभावना है। इस संबंध में मैंने भारत सरकार के रेल मंत्रालय में लिखकर भी दिया है। इसलिए मेरी आपसे विनती है कि भावनगर और सूरत के बीच एक रैगुलर ट्रेन चलाई जाए। इससे सौराष्ट्र के 30 लाख लोग, जो सूरत में रह रहे हैं, उनको लाभ पहुंचेगा। इससे उन्हें सुविधा मिलेगी और रेलवे की आय भी बढ़ेगी।

महोदय, अंत में इतना कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री ने एक नए प्रकार से, एक नए विज़न से, एक नई दिशा देते हुए रेल बजट को बनाया है। इस रेल बजट का मैं पुरजोर समर्थन करता हूं। इससे हमारे देश की रेलवे की सूरत बदलेगी, ऐसा मुझे भरोसा है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद।

SHRI S. MUTHUKARUPPAN (Tamil Nadu): Hon. Vice-Chairman, Sir, I am thankful to my leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, and also to you for giving me the opportunity to discuss the Union Railway Budget of 2015-16.

As we all know, the Indian Railways is the largest railway network under a single management in the world and the Railways is the biggest public transport available to the people of our country. In a way, the Railways holds the country together by linking all the regions. I wish the Railway Minister would make efforts to strengthen and improve the Railways in the interest of the nation as a whole.

I would like to support this Bill by giving certain suggestions under the valuable guidance of my leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

The Railway Budget for 2015-16 is the first full Railway Budget presented by the new Government at the centre. I am happy that the Railway Minister has not levied any increase in the passenger rail fares for this year. This is a welcome step.

[Shri S. Muthukaruppan]

Sir, passenger safety, the safety of women passengers in particular, cleanliness in the Railways and environmental sustainability have all been accorded appropriate high priority by the Railway Minister.

Passenger amenities are also being improved by harnessing information and communication technology. These are the areas of necessary and welcome emphasis.

The proposal to purchase cheaper traction power by the Railways should not be at the cost of the health of the State Power Utilities, which are already bearing a heavy burden of providing an essential service to a big range of consumers. Hence, any step, in this direction should be taken in consultation with the State Governments and Power Utilities.

I am happy to note that preparatory work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network has commenced. The routes to Chennai should be given high priority under this network.

Sir, the Government of Tamil Nadu has certain specific proposals and suggestions for the Railway Budget which, I am sure, hon. Railway Minister would be able to consider positively.

Recognizing that world-class infrastructure is a prerequisite for rapid growth and development, my leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, had launched the Tamil Nadu Vision 2023 aimed at identifying and implementing infrastructure projects in a number of sectors, including railway, at a total cost of ₹15 lakh crore. Out of the 217 identified projects in the Vision Document, ten are crucial railway projects costing ₹ l,88,400 approximately.

My leader, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, had specifically mentioned these ten railway projects in the memorandum presented before hon. Prime Minister of India on 3.6.2014. The names of the projects are: Complete doubling of Chennai to Kanyakumari; Sriperumbudur to Guindy Freight Line; Chennai to Thoothukudi Freight Corridor; High Speed Passenger Rail Link to Chennai to Madurai and Madurai to Kanyakumari; High Speed Passenger Rail Link Madurai to Coimbatore; High Speed Passenger Rail Link Coimbatore to Chennai; Chennai to Bengaluru High Speed Rail Link; Chennai to Bengaluru Freight Corridor; Avadi to Guduvanchery Rail Link; and Avadi Tiruvallur to Ennore Port Link. Most notably, doubling of Chennai to Kanyakumari broad gauge link

and Avadi to Guduvanchery and the Avadi Tiruvallur to Ennore Port Link are being taken up for implementation.

I request hon. Railway Minister to kindly ensure that adequate funds are allocated for early completion of these projects. I expect that the Chennai to Bengaluru Freight Corridor and the Chennai to Bengaluru High Speed Passenger Link would be high priority projects under the Chennai to Bengaluru Industrial Corridor promoted by the Department of Industrial Policy and Promotion of the Government of India.

The Railway Ministry has requested the States to come forward to partner with the Indian Railways to form Special Purpose Vehicles for revising funds for the development of the rail network in the State.

Under hon. Amma's guidance, the Government of Tamil Nadu is a progressive State and is at the forefront of attempting innovative means of raising funds for infrastructure development. Recently, based on a clearance by Tamil Nadu Infrastructure Development Board in a meeting chaired by my leader hon. Amma, the development of the Madurai Thoothukudi Industrial corridor as an integrated project was approved. This corridor included two sets of projects, industrial node development and trunk infrastructure projects. Three of the trunk infrastructure projects proposed under the corridor are Railway Projects – Chennai-Thoothukudi freight corridor, Chennai to Madurai and Kanyakumari high speed passenger link and Coimbatore to Madurai high speed passenger link. In the vision of 2023 document, we had already proposed implementing these projects in the Public Private Partnership Mode through an SPV, that is, Special Purpose Vehicles, of Indian Railways and the Government of Tamil Nadu. Hence, the Government of Tamil Nadu would be willing in principle to enter into an MoU to set up an SPV to promote these three railway projects proposed in the Madurai Thoothukudi Industrial corridor. In this context, the State Government of Tamil Nadu in promoting railway projects with Central Government agencies including the Ministry of Railway, I would like to make the following specific suggestions. Firstly, since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government equity contribution to the SPV at market value. Secondly, matching equity contributions from Ministry of Railways could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government Departments. Thirdly, in the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in the time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structure should be well balanced, with adequate participation by the

[Shri S. Muthukaruppan]

State Government. My Leader, Hon. Amma presented a memorandum in June 2014, in which, she had requested the integration of the Chennai Mass Rapid Transit System with the Chennai Metro Rails. ...*(Interruptions)*... Such integration would enable effective synergy between various modes of public transport in Chennai. Although, there is no specific announcement on this aspect, I expect that this request would also be speedily considered. Your predecessors had announced a number of projects in the past few years in successive Railway Budget. These announcements had raised public expectation considerably, but the work on these projects has been very slow. Hence, I request the Hon. Railway Minister to kindly allocate sufficient funds in the Budget to expedite the completion of these projects. I wanted to remind the Hon. Railway Minister about our request which was brought to his kind notice during our previous Budget speech. I would like to speak for my local area needs of Railways. Tirunelveli be announced as a separate divisional headquarters in the South and doubling works along Chennai-Kanyakumari railway line should be speeded up. Shenkottai-Punalur broad gauge conversion work should get one-time hefty allocation. We earnestly seek speedy implementation of RUB in Kulavanigarpuram railway gate in Tirunelveli City. There are 22 announced projects for Tamil Nadu. Through the Chair, I would request the Hon. Railway Minister to take up the said announced projects. The names of the projects are: new line from Morappur-Dharmapuri, 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and new line for Villivakkam and Katpadi sections, new line from Chidambaram to Attur *via* Ariyalur, doubling from Trivandrum to Kanyakumari, doubling Jolarpettai-Katpadi-Arakkonam, from Bodinayakanur to Kottayam, doubling from Renigunta to Arakkonam, 3rd and 4th lines from Attippattu-Gummidipoondi, new line from Jolarpettai to Hosur *via* Krishnagiri, new line between Mayiladuthurai-Tirukadaiyur-Tharangambadi-Tirunallar-Karaikal, new line from Ramanathapuram-Kanyakumari *via* Thoothukudi-Tiruchendur, new line between Karaikudi-Thoothukudi *via* Ramanathapuram, new line from Karaikal to Sirkazhi, new line from Salem (Namakkal)-Karaikal *via* Perambalur, Ariyalur, doubling from Irugur-Podanur, doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari *via* Nagercoil, new BG line between Madurai (Bodinayakanur) and Ernakulam (Cochin), new line between Dindigul to Kumuli *via* Bodi and Theni, doubling and electrification of Madurai-Kanyakumari *via* Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities. New BG line between Chennai and Sriperumbudur *via* Saidapet, new line between Thanjavur and Ariyalur and new line from Madurai to Karaikudi *via* Melur should be considered. The projects which have already been announced should be completed as early as possible. For that sufficient funds should be allocated for the projects in Tamil Nadu.

One more point I want to make. My hon. colleague, Mr. Rathinavel has already made a request in the last Railway Budget regarding stoppage of Nellai to Tiruchi Inter-City Train at Manapparai. The then Railway Minister, Shri Sadananda Gowda had given an assurance that it would be done. But so far it has not been done. So, please ensure that the above inter city train stops at Manapparai. Thank you very much. Thank you hon. Amma.

श्री अरविन्द कुमार सिंह (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया है । समाजवादी हर क्षेत्र में समता और समानता का सपना देखते हैं, जिसे पूरा करने की दिशा में तत्पर और प्रयासरत रहते हैं। इस बार मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, यह रेल बजट नहीं है, बल्कि यह फेल बजट है। बजट में कोई घोषणा भी नहीं की गई है, हालांकि इस बात को मैं कुछ हद तक ठीक मानता हूं कि यदि घोषणाएं की जाएं और पूरी न हों, तो उससे बेहतर है कि घोषणाएं न की जाएं। मंत्री जी, इस सदन में हम अंग्रेजों की तारीफ नहीं करना चाहते हैं, लेकिन 65 सालों की सरकार की कार्यशैली, रेल मंत्रालय की शिथिलता इस बड़े सदन में, हमें अंग्रेजों की तारीफ करने के लिए विवश कर देती है। जब अंग्रेज 65 साल पहले देश छोड़कर गए थे,तो हिन्दुस्तान में 54,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाकर गए थे। आज़ादी के 65 साल बाद हम केवल मात्र 11400 किलोमीटर रेल लाइन बिछा पाए हैं, यह हमारी सफलता है या विफलता, इसकी सदन समीक्षा करेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि पिछले बजट में जो घोषणाएं हुई थीं, उन में से कितनी घोषणाओं पर क्रियान्वयन हुआ है? कितनी घोषणाएं पूरी हुई हैं, कितनी घोषणाओं पर काम शुरू नहीं हुआ है, इसके बारे में मंत्री जी जरूर सदन में बताने का काम करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पूरे देश में ढिंढोरा पीटा गया कि बुलेट ट्रेन चलेगी, हालांकि वह 60,000 करोड़ रुपये की लागत से चलने वाली ट्रेन है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि 9 महीने के कार्यकाल में बुलेट ट्रेन के पांच-दस पहिए बन पाए हैं या नहीं बन पाए हैं?

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल विभाग घाटे में चल रहा है। यह सुनकर बहुत अफसोस होता है कि रेल विभाग घाटे में चल रहा है। आप कहीं भी रेलवे स्टेशन पर चले जाएं, टिकट काउन्टर पर चले जाएं, वहां पर आरक्षण कराने वालों की, टिकट लेने वालों की लम्बी कतार लगी रहती है। जिस विभाग में लोग कतार में लगकर पैसा देने के लिए तैयार रहते हैं, देश का वह विभाग घाटे में चल रहा है, इससे बड़ी शर्म की बात और क्या हो सकती है? मुझे याद है कि इसी सदन के एक उद्योगपति सदस्य ने एक बार कहा था कि यदि रेल महकमा हमें चलाने के लिए दे दिया जाए, तो हम हिन्दुस्तान में लोहे की बनी रेल को सोने की पटरी पर दौड़ा सकते हैं। बात भी सही है। इसमें बहुत घपला होता है। हम प्रायः यह देखते हैं कि जो auction के ठेकेदार हैं, वे छोटे-छोटे auction में, रातोंरात 24 घंटे के अंदर करोड़पति बन जाते हैं। महोदय, प्रक्रिया में कोई बहुत बड़ा दोष है, यदि उस दोष को दूर नहीं किया गया, तो मैं दावे के साथ कहता हूं कि रेल का घाटा जिंदगी में कभी दूर नहीं हो सकता है।

[श्री अरविन्द कुमार सिंह]

महोदय, प्रतिदिन दो करोड़, तीस लाख यात्री रेल मे सफर करते हैं तथा 26 लाख टन माल की ढुलाई होती है। यात्रियों की संख्या और सामान की ढुलाई में लगातार वृद्धि हो रही है मगर रेलवे के पास क्षमता विस्तार के संसाधन नहीं हैं, यह बहुत दुखद बात है।

महोदय, स्टेशनों पर बदइंतजामी है। जब कोई यात्री घर से निकलता है, तो सबसे पहले इनक्वायरी का नम्बर डायल करता है, क्योंकि भारतीय रेल का स्टेशन पर देर से आने का, स्टेशन से देर से जाने का और स्टेशन पर देर से पहुंचने का स्वभाव बन गया है। आज स्टेशनों पर बैठने के लिए पर्याप्त इंतजाम नहीं हैं और पीने के पानी का प्रबंध भी नहीं है। जब कोई यात्री नल पर पानी पीने जाता है, तो पता चलता है कि नल खराब है। नल के नीचे इतनी गंदगी होती है कि उसकी प्यास पानी पीने से पहले ही खत्म हो जाती है।

महोदय, ट्रेनों में खानपान की स्थिति किसी से छिपी नहीं है। मंत्री जी, मैं आपको आपबीती बात बता रहा हूं। एक बार मैं ट्रेन में खाना खा रहा था, मेरे मुंह में लोहे की कील आ गई थी। रेलवे में खानपान का यह हाल है।

महोदय, ट्रेनों में जनरल बोगी की स्थिति किसी से छिपी नहीं है। देश के 70 per cent लोग गांवों में रहते हैं और वे खेती व किसानी पर निर्भर हैं। मैं यहां अपनी बात कर रहा हूं। सांसद बनने से पहले मैंने ए.सी. बोगी में सफर किया है या नहीं किया है, यह मुझे ठीक से याद नहीं है। जो लोग गावों में रहते हैं और खेती और किसानी पर निर्भर हैं, वे ए.सी. कोच में सफर नहीं कर सकते हैं। मेरा आप से अनुरोध है ट्रेनों में जनरल बोगी बढ़ाइए। जब जनरल बोगी बढ़ेगी, तो गांव का आदमी सफर कर सकता है। आज ट्रेनों की क्या हालत है, मैं आपको बतलाता हूं। बहुत सी ऐसी ट्रेनें हैं, जिनमें केवल ए.सी. कोच हैं। कुछ ट्रेनें ऐसी हैं, जिनमें जनरल की एक बोगी आगे है और एक बोगी पीछे है। उसमें लोग ऐसे भरे रहते हैं, जैसे लगता है कि घर में भूसा भरा गया है। आप जनरल लोगों के लिए ट्रेन चलाइए। बनारस से लखनऊ तक बोगा एक्सप्रैस चलती है। उसमें सिर्फ एक कोच ए.सी. का है बाकी जनरल बोगी हैं। मंत्री जी, आप जनरल ट्रेनों को बढ़ाइए, ताकि जनरल लोग भी ट्रेनों में सुविधा से, सुगमता और सरलता व आसानी से सफर कर सकें।

महोदय, सबसे बड़ी चिंता ट्रेनों में दुर्घटना की है। विगत दस वर्षों में 3,061 दुर्घटनाएं घटी हैं, जिनमें 500 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ है। देश में 35 रेलवे स्टेशन ऐसे हैं, जो जर्जर हो चुके हैं तथा 14 हजार रेलवे क्रॉसिंग पर गार्ड नहीं हैं। 25 जनवरी, 2012 को रेलवे ने दिल्ली हाईकोर्ट में जवाब दाखिल करते हुए कहा था कि रेलवे 2015 तक मानव रहित फाटकों पर गार्ड नियुक्त करेगी तथा फ्लाई ओवर भी बनाएगी।

महोदय, 25 जनवरी, 2012 को हाईकोर्ट में जवाब दाखिल हुआ था। 25 जनवरी, 2015 को तीन साल पूरे हो गए हैं। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या अब अदालत को भी अंधेरे में रखा जाएगा? आप इसकी समीक्षा करिए कि रेलवे ने जो जवाब दाखिल

किया है, तीन साल पूरे हो गए हैं, अभी उस पर कितना कार्य प्रारम्भ हुआ है और कितना बचा है तथा कितना होना है या अदालत को भी अंधरे में रखा जाएगा, मैं यह जानना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (डा. ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयप्पन) : Okay thank you. आपकी पार्टी के दो आदमी और हैं।

श्री अरविन्द कुमार सिंह : महोदय, अभी तो 24 मिनट बाकी हैं।

महोदय, भूतपूर्व सांसदों की एक बहुत बड़ी पीड़ा है। जब वे रिटायर होते हैं, तो उनको सेकंड ए.सी. के दो बर्थ्स मिलते हैं, वे भी वेटिंग के मिलते हैं। वे भूतपूर्व सांसद किसी वर्तमान सांसद के यहाँ जाते हैं, चिट्ठी लिखवाते हैं, रेल भवन में चिट्ठी डालते हैं, उसके बाद भी उनका टिकट कंफर्म नहीं होता है। रेल राज्य मंत्री जी, इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप पॉलिटिकल व्यक्ति हैं, हमारे जनपद के निवासी भी हैं और हमारे संसदीय क्षेत्र के सांसद भी हैं, भूतपूर्व सांसदों को जो दो वेटिंग टिकट दी जाती है, कम-से-कम उनको कंफर्म टिकट दीजिए और जो सुविधा सिटिंग सांसदों को पार्लियामेंट से रिजर्वेशन कराने की है कि वे हाउस में टेलीफोन करते हैं, उनका रिजर्वेशन होता है और बर्थ के कंफर्मेशन का मेसेज उनके मोबाइल पर आ जाता है, ठीक उसी तरह से भूतपूर्व सांसदों को भी सुविधा दी जाए। महोदय, मैं यह भूतपूर्व सांसदों की पीड़ा बता रहा हूँ। ...(**व्यवधान**)... मैं अच्छी तरह से जानता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Kindly conclude.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : महोदय, मैं गाजीपुर का रहने वाला हूँ और सौभाग्य है कि गाजीपुर ने भी रेल मंत्री के रूप में अपने यहाँ के सांसद को पाया है। हमने सोचा था कि नई घोषणा होगी, तो गाजीपुर को नई ट्रेन दी जाएगी। मंत्री जी, हम आपसे अनुरोध करते हैं, गाजीपुर बहुत पुराना जिला है। स्वतंत्रता आंदोलन में गाजीपुर की बहुत बड़ी भूमिका रही है, लेकिन विकास के मामलों में गाजीपुर अभी पीछे है। हम उम्मीद करते हैं, हमारा पूरा सहयोग रहेगा, मंत्री जी, आप गाजीपुर को आगे बढ़ाइए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you. Please conclude.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : सर, अभी बहुत समय है। हमारे जो आखिरी वक्ता हैं, उनकी मेडेन स्पीच है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN) : There are two other Members who have to speak. Kindly conclude. You have covered all the points. Kindly conclude.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : आप हमें 5 मिनट दे दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): No, no; you complete it. Otherwise, I will have to call the next speaker.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : गाजीपुर में वाशिंग पिट खोलना बहुत जरूरी है। गाजीपुर तक लाइन बिछी है, लेकिन रेल नहीं है। मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस का गाजीपुर में ठहराव किया जाए। बरेली एक्सप्रेस, जो वाराणसी से लखनऊ होते हुए बरेली जाती है, उसे गाजीपुर से बरेली तक किया जाए। आनन्द विहार-वाराणसी गरीब रथ को बढ़ा कर गाजीपुर-बलिया तक किया जाए। शिवगंगा एक्सप्रेस वाराणसी से दिल्ली जाती है, जिसका विस्तार करके गाजीपुर से दिल्ली किया जाए।

महोदय, मैं लखनऊ यूनिवर्सिटी छात्र संघ का अध्यक्ष भी रहा हूँ। लखनऊवासियों की भी एक बहुत बड़ी चिन्ता है। पुणे शिक्षा का बहुत बड़ा केन्द्र है। वहाँ पर बहुत से विद्यार्थी पढ़ने के लिए जाते हैं। लखनऊ से पुणे तक सप्ताह में सिर्फ एक ट्रेन चलती है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : मंत्री जी, आपने नई ट्रेन तो नहीं दी है, लेकिन मेरा आग्रह है कि लखनऊ से पुणे तक और पुणे से लखनऊ तक जो सप्ताह में एक ट्रेन है, आप उसका फेरा बढ़ा कर सप्ताह में दो बार कर दें, तो बहुत बड़ी कृपा होगी।

महोदय, दैनिक रेल यात्री, जो मेरठ से दिल्ली अपनी आजीविका हेतु प्रतिदिन आते हैं, आप उन्हें ईएमयू ट्रेन देने की घोषणा कब तक करने की कृपा करेंगे? महोदय, ये छोटे-छोटे काम हैं। यदि आप कर देंगे, तो आम जनता के बीच बहुत लोकप्रिय होंगे। जहाँ तक मेरी जानकारी है कि इस रूट का विद्युतीकरण किया जा चुका है। अतः विलंब की आवश्यकता नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E. M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

श्री अरविन्द कुमार सिंह : हमें उम्मीद है कि मंत्री जी हमारी भावना की कद्र करेंगे और हमने गाजीपुर के लिए इनसे जो माँग की है, हमें पूरा भरोसा है कि चूँकि वे सरकार में मंत्री भी हैं और सरकार में मजबूत भी हैं, यदि गाजीपुर के लिए मंत्री जी, आप लड़ने और झगड़ने का काम कर लेंगे, तो गाजीपुर से दिल्ली तक और दिल्ली से गाजीपुर तक नई ट्रेन भी दे देंगे और हमने जो माँगें रखी हैं, उन माँगों को भी आप पूरा करा देंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, मैं आपका हृदय की गहराई से आभार व्यक्त करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। जय हिन्द, जय समाजवाद।

SHRI S. THANGAVELU (Tamil Nadu): Hon. Vice-Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget 2015-16.

Sir, I express my gratitude, to my party leader Dr. Kalaignar Karunanidhi for allowing me to express the views of my party, DMK, on the Railway Budget for 2015-16.

Before going into the details of Railway Budget, I wish to bring to the knowledge of all hon. Members regarding our beloved leader Dr. Kalaignar's statement on the Railway Budget. He said that this is the Railway Budget in which no announcements regarding new trains and new routes were made. This is not only for the State to which I belong, but for the entire country.

Sir, next, I come to allocation of funds to the existing projects, particularly in Tamil Nadu.

At the outset, I extend my heartfelt gratitude for allocation of ₹ 7.5 crores for construction of Road-Over-Bridge at Kolathur Railway crossing pursuant to a demand made by our party Treasurer and Kolathur Constituency MLA, Shri M.K. Stalin. This is a long-pending demand of the people of Kolathur.

Sir, after much persuasion and demands, finally, the Government has allocated ₹ 85.69 crores for Punalur-Sengottai gauge conversion. I extend my heartfelt thanks to hon. Railway Minister personally and also on behalf of the people of Tamil Nadu, particularly from Tirunelveli district. If arrangement for smooth flow of funds is arranged, this 49 kms stretch will be completed in two years. This will connect Tamil Nadu and Kerala. It will also enhance port connectivity between Tuticorin and Cochin. I also raised this in my maiden speech and also through Special mention in this august House.

Sir, another project in Tamil Nadu which needs your immediate attention is Madurai-Bodi gauge conversion. This project was announced many years back. Since 2010, train services were stopped. The total cost of the project is ₹ 246 crores. But, only ₹ 13.86 crores was spent till March, 2014. In this Budget there is no much allocation. Only ₹ 10 lakhs has been allocated. With this meager allocation what work can be undertaken only the Railway Minister can tell us.

Regarding a project of railway line between Madurai and Tuticorin (*via* Aruppukottai) only ₹ 1 crore has been allotted. Sir, I request the hon. Minister to allocate more funds to these two projects.

[Shri S. Thangavelu]

Regarding doubling of line and electrification, the entire stretch between Chennai and Kanyakumari is to be given more importance. Still, there are some important stretches for which allocation of more funds are required. In para 55 of your Speech, you have stated that a length of 6,608 route kms has been sanction in 2015-16 for electrification. I urge the hon. Minister to give top priority to Chennai-Kanyakumari electrification.

Sir, time and again demands are being made to create a new railway division in Tamil Nadu with Tirunelveli as its headquarters. I request the hon. Minister to announce new railway division at Tirunelveli. In this regard, I also made a Special Mention in this august House. I urge the hon. Minister to consider this proposal.

In the course of your Budget Speech, you have stated that the Government will increase:

(iii) daily passenger carrying capacity from 21 million to 30 million;

(iv) track length by 20 per cent from 1,14,000 kms to 1,38,000 kms.

You have further stated that the Government will grow its annual freight carrying capacity from 1 billion tonnes to 1.5 billion tonnes. You have also proposed to build new toilets and fit bio-toilets in trains. Sir, onboard house-keeping is also a matter which needs your kind attention. You have assured that you will look into it to make it more effective.

Sir, in defence travel system that has been developed for elimination of warrants to make travel easier for military personnel is really an honour to our brave soldiers. Your proposal to extend this facility to 2,000 locations will really help the soldiers.

My party, the DMK, welcomes these proposals. I would like to make a request to the Minister. You have proposed a hike in freight rates for various commodities. It is very unfortunate that there is a 10 per cent increase in freight charges for grains and pulses. This will very adversely affect the common man. Not only this; for LPG and kerosene also, you have increased the freight charges by 0.8 per cent. Sir, kindly have a rethink over this. If this is allowed, then the common man will suffer. Our leader, Dr. Kalaignar, also has highlighted this issue.

I wish to make one important request. Between Trichy to Thirunelveli, a daily Inter-city Express is running. Its number is 22627. There are repeated demands to stop at

Manaparai for this train. My esteemed colleague, hon. Shri Tiruchi Siva, also has made a Special Mention in this regard. The Minister also has made an assurance in this august House. I request for a stoppage in both ways in Manaparai station.

Between Delhi and Tamil Nadu, there are two trains. There is Sampark Kranti Express between Nizamuddin to Madurai, which is biweekly. There is Tirukkural Express between Nizamuddin and Kanyakumari *via* Tirunelveli. We request the Minister to make it daily.

Sir, lastly, please provide a separate reservation counter at Sankarankovil at Madurai Division in Tamil Nadu. I hope, the above suggestions and requests would be considered. Except the hike in freight charges, we welcome the proposals made in the Rail Budget. Thank you.

SHRI PANKAJ BORA (Assam): Sir, thank you for allowing me to speak on the Railway Budget. First of all, actually, while standing up to speak on the Budget, I am wondering what to speak because there is nothing in this Budget. It is totally directionless. I am sorry to say this कि प्रभु जी ने कैसा बजट बनाया? I am not proficient in Hindi. I will try to speak a few words in Hindi also. इन्होंने कैसा बजट बनाया, यह पता नहीं है। We don't know. In 29 years, for the first time, there is not even a single new train announced. We are clamouring for new trains and everything, but, still, nothing has been announced. Now, the only thing they are claiming is that the passenger fares have not been increased. But, Sir, only eight months back you have increased the passenger fares by about 14 per cent, if I am not mistaken, by Sadananda Gowdaji. This time, you have increased the freight of coal, steel, iron, pulses, grains, etc. It will put an inflation pressure. From 3 to 10 per cent the freight has been increased. May I ask the Railway Minister, through you, Sir, when you have not increased the fare but when the international oil prices have gone down by 20 per cent, and you are going to save about 12 to 15 thousand crore of rupees, why you can't reduce the fare to some extent? Now, they are talking about a new set of speedy trains and safety, etc., speedy trains of the speed of 200 km per hour. But where is the infrastructure, where is the technology? We are yet to see that technology. But, yes, the speed we have seen. The hon. Railway Minister spoke on the Railway Budget; 8,926 words in 67 minutes, in a superfast speed. I repeat, Sir, 8,926 words in 67 minutes. Some newspapers reported that the hon. Minister's family could not cope with this — they came to Parliament to hear the hon. Minister speaking — because he was speaking in a superfast speed. But we do not want superfast speed in speeches. We want superfast speed in action and a new set of innovative ideas. Even the retired railway personnels are commenting on the budget.

[Shri Pankaj Bora]
उन्होंने हिन्दी में बोला, लेकिन मुझे हिन्दी ठीक से नहीं आती है। उन्होंने बोला, बजट फ्रेम तो अच्छा बनाया है, लेकिन तस्वीर नदारद है। This is the comment of one of the retired Chief Engineers, of one of the Railways. I do not know why nothing has been announced. Only in the last year's Budget, 2014 so many things have been announced. That has found no place anywhere in this Budget. Many new trains have been announced and many new lines have been put in. I am not even talking about doubling or tripling of the lines.

I will now come to my State. We are shouting from the rooftops right from the beginning. I will not take much time of the House. Many of the speakers have talked about various points and others will also speak on that. But only that I have seen is that it is a directionless Budget, having no direction. इसमें मार्गदर्शन कुछ भी नहीं है, सिर्फ बातें हैं, इससे ज्यादा और कुछ नहीं है।

Coming to the North-East, for North-East, many promises have been made in 2014 Budget. But, now we have not found even a single promise being fructified and there is no mention about it. Sir, India's North-East, comprising eight States, is strategically a very, very important area. It is surrounded by foreign countries on all sides. Ninety six per cent of the border is surrounded by foreign countries. Some of which are hostile towards us. Only four per cent of our territory, the boundary, is connected with the Mother land, Mother India through the Siliguri belt, which is a 65 kilometre belt. Sir, through you, I would like to ask the hon. Railway Minister: Don't you agree that connectivity is very, very important, specially rail connectivity in this region for strategic reason, for economic reason, since you are saying, 'Look East, Do East' and everything? But, Sir, there is no mention about that and there is nothing whatsoever regarding this project. I am asking for a little more time. There was a mention about special fund being announced by Ms. Mamata Banerjee in her Budget. Where is that special fund for North-East? Eleven railway projects in the North-East were declared as national projects. But there is no mention about that. What is the fate of these projects? The Railway Minister that time also announced a number of new trains connecting North-East. But some of these trains, like the Kamakhya-Bengaluru Express has been a premier train, which has been renamed and relabelled. The train already exists, but it is relabelled. We want that there should be more trains to the South, North, western side so that our people can go there for medical purposes, for the purpose of studies and for work.

Sir, we need some suburban services. It is because communication and connectivity

is very poor, so we need suburban services. Sir, the main problem in Assam and the North-East is not a single track is double track. For hardly a few kilometres they started it, but the main thing is needed from New Bongaigaon to Guwahati *via* Rangiya. It is needed for strategic purposes because it is a cantonment area and it is used for going to Arunachal and other places. Through this route, the Rajdhani Express also travels. This is over-saturated. So, there should be a double line from New Bongaigaon to Agthuri *via* Rangiya. It was sanctioned in 2013-14 Budget by the then Railway Minister, Shri P.K. Bansal. But till date nothing has been done on this line. Sir, the hon. Railway Minister is sitting here. In August, 2014, the hon. Minister said that there is no allocation in the Budget or it has not been decided by the Economic Sub-Committee or something like that. So, this has not been decided. Now, I request you once again, not only request you but also urge upon you, on behalf of the people of North-East, please go for this double line. Not only through this but also *via* Goalpara; from New Bongaigaon *via* Goalpara to Guwahati also, we need a double track. This is not only for us but also for you; it is for the country as a whole. Remember 1962, when the Chinese came here. What had happened to this country? Please remember all these things. I remember it because I was a school child at that point of time.

Sir, now, I am coming to the Saraighat Bridge in Guwahati. It is the only bridge which was built 50 years ago, after the Chinese War. Till date, not a single inch of Railway track has been added to this bridge. Now, we want that there should be a second railway overbridge on Saraighat so that the people can move freely and transparently.

Now, coming back to some projects like locomotive engine project, coach factory, nothing has been done. It was proposed long time ago, but nothing has been done.

As far as the Rail Neer project is concerned, some of the States have more than one Rail Neer project for drinking water. We don't have a single one. There should be one Rail Neer project in Guwahati.

Sir, railway overbridge is long overdue and under bridge is long overdue, so it should be done.

Sir, without taking much time, lastly, I would like to come to the issue of unemployment. What is the unemployment situation in the North-East? Recently, candidates were called for an examination for fourth grade posts in the Railway Protection Force and the Railway Protection Special Force like gardeners, water carriers, peons, constables, etc. Sir, 20,000 applicants from the North-East applied for 659 posts. A

[Shri Pankaj Bora]

6.00 P.M.

miniscule of them were called, and others were called from the nearby States because the Northeastern Frontier Railway encompasses a part of West Bengal and a part of Bihar. I am not envying. Their boys and girls also should get the jobs. But, what about us, Sir? We are eight States. Please look at us. What is happening there? I am not begging; I am demanding; this is our genuine demand. The people of Assam demand, the people of North-East demand for the sake of country's integrity, for the country's safety and security, and for the security of us. What do we want? We want that the Northeast Frontier Railway should not be labeled once again as Northeast Forgotten Railway. It should be taken into account that it exists in that part of the country with a glorious past. We want that it should be declared as a dedicated zone with the area covering only the States of North-East so that it can serve the purpose properly. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): If the House agrees, we can hear five more hon. Members. It will go up to 6.45 or 7 o' clock. ...*(Interruptions)*...

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY (West Bengal): Monday is also for discussion on Railways. I think it is better to close it at 6.30 P.M.

श्री मनसुख एल. मांडविया : महोदय, हाउस 7 बजे तक चलाएं। जैसा बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में तय हुआ है 7 बजे तक चलाएं।

SHRI BHUPINDER SINGH (Odisha): Those who are sitting here, are waiting for their turn because they will not get time on Monday. ...*(Interruptions)*... Let all those four or five hon. Members who are waiting to speak be allowed to speak today. It can go up to 6.30 p.m. or 6.35 p.m. or 6.40 p.m. or we can continue beyond that.

श्रीमती बिमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया उसके लिए धन्यवाद। सबसे पहले मैं प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी व रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को बधाई देना चाहूंगी, जिन्होंने राजनीति से ऊपर उठकर यह बजट बनाया है। सर्विस सैक्टर्स में अगर सबसे बड़ा सैक्टर कोई है तो वह रेलवे है जहां 14 लाख लोग काम करते हैं और जहां प्रतिदिन ढाई करोड़ लोग रेल के माध्यम से देश के एक कोने से दूसरे कोने में पहुंचते हैं। आज देश के सामने रेलवे का नेटवर्क 64,600 किलोमीटर है, लगभग 12,335 से अधिक गाड़ियां चल रही हैं और 8,000 से अधिक रेलवे स्टेशन हैं। आज यदि चीन की तुलना हम अपने देश से करें तो चीन में रेल नेटवर्क हमसे बाद में शुरू हुआ। 1947 में हमारा नेटवर्क 53,396 किलोमीटर था। 63 वर्षों में हम सिर्फ 9,000

किलोमीटर रेल लाइन बना पाए। आज चीन से तुलना करें तो माल ढुलाई का रूट 120 किलोमीटर प्रति घंटा है, जबकि हमारे देश में 26 किलोमीटर प्रति घंटा है। उनकी गाड़ियां यात्रियों को लेकर 300 किलोमीटर प्रतिं घटे की रफ्तार से चलती हैं और हमारे यहां 80 से 90 किलोमीटर प्रति घंटे के हिसाब से चलती हैं। स्टेशनों पर फैली गंदगी और रेल में भी गंदगी और शौचालयों के बुरे हाल देखकर लगता है कि भारतीय रेल कितनी कुव्यवस्था की शिकार है। इस ओर किसी भी रेल मंत्री का ध्यान नहीं गया। वायदों के पिटारे से और घोषणाओं के रथ पर सवार होकर क्या आप समझते हैं कि भारतीय रेल व्यवस्था ठीक हो जाएगी? आज तक रेल मंत्री नई रेल गाड़ियां चलाने की घोषणा कर देते थे। परन्तु जितनी घोषणाएं होती थीं, उस हिसाब से नई रेलगाड़ियां चल नहीं पाती थीं, क्योंकि रेलवे के पास पैसों की कमी रही। कभी किसी रेल मंत्री ने यह नहीं सोचा कि उसे व्यवस्थित किया जाए, जो उनके पास है। अब भारतीय रेल का पुनर्जन्म है। शायद यह संसदीय इतिहास में पहला बजट है जिसमें किसी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं की गई। रेलवे अब राजनीतिक तुष्टिकरण का औजार नहीं बनेगी। बजट में बात की गई तो सुविधाओं, सुरक्षा और आधारभूत संरचना को बेहतर बनाकर एक मजबूत आधार देने की बात की गई है।

रेल मंत्री ने रेलवे पर व्यापारियों का विश्वास बढ़ाने और सुविधाएं देने के लिए बजट में कुछ घोषणाएं की हैं। सामान रास्ते में गुम न हो और उसकी ट्रेकिंग की जा सके, इसलिए सामान का बारकोडिंग सिस्टम लागू करने और मालगाड़ी की रफ्तार बढ़ाने की घोषणा की है। दिल्ली आजादपुर मंडी में किसानों के लिए कार्गो सेंटर तथा अन्य कुछ सुधार की घोषणा की है। इन घोषणाओं पर सख्ती से अमल करने की जरूरत है। बजट में रेल मंत्री ने सीसीटीवी से सुरक्षा की बात करके महिलाओं को सबसे अधिक राहत दी है। महिलाएं अकेले सफर करने से कतराती हैं। यदि उनकी सुरक्षा का ध्यान रखा जाएगा तो महिलाएं अकेले सफर कर पाएंगी। टिकट ओनलाइन ले सकेंगे और यदि किसी को व्हील-चेअर चाहिए, तो वह भी टिकट के साथ बुक कर सकेंगे। गर्भवती महिलाओं, हैंडीकेप्ड लोगों और वृद्धजनों के लिए नीचे की बर्थ मिलेगी। यह भी एक अच्छी व नई सोच है। फर्स्ट और सेकेंड ए.सी. में तो फोन चार्ज करने की सुविधा होती है, परन्तु थर्ड स्लीपर में भी गरीब-जन के लिए यह सुविधा हो, ऐसा मोदी सरकार ने सोचा है। रेल में बैठते ही स्मार्ट फोन महज डिब्बा बनकर रह जाते थे, लेकिन अब वाई-फाई लगने से युवा-वर्ग सबसे ज्यादा खुश है। पहले की अपेक्षा अब टिकट रिजर्वेशन चार महीने पहले कर दिया गया है, दो हेल्पलाइन ट्रेनों में खोली गई है, नौ रेल गलियारों में रेल की गति 200 किलोमीटर प्रति घंटे तक बढ़ाने की बात की है। मानव-रहित क्रॉसिंग खत्म करने के लिए 2600 परसेंट ज्यादा बजट दिया गया है तथा डिब्बों में फायर अलार्म, ट्रेनों में टक्कर-रोधी तकनीक अपनाई जा रही है। ट्रेनों और स्टेशनों पर विज्ञापनों के जरिए कमाई बढ़ाई जाएगी। रेलवे में यात्रियों से बेहतर व्यवहार करने के लिए स्टाफ को ट्रेनिंग दी जाएगी। इसी वित्तीय वर्ष में रेलवे का अपना विश्वविद्यालय बनेगा और 14 विश्वविद्यालयों में रेलवे रिसर्च सेंटर बनेंगे, क्योंकि हमारे पास उच्च तकनीक की कमी है। आगामी वित्त वर्ष में 120 स्टेशनों की तुलना में 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालयों का निर्माण होगा। साफ-सफाई और वित्त पोषण के लिए प्राइवेट पब्लिक पार्टनरशिप पर जोर दिया जाएगा। पिछले वर्ष की तुलना में साफ-सफाई के लिए निर्धारित राशि में 39.6 परसेंट की अधिक वृद्धि की गई है।

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

साफ-सफाई में पेशेवर एजेन्सियों को लगाया जाएगा और हमारे कर्मचारियों को भी स्वच्छता की नवीनतम कार्य पद्धतियों में प्रशिक्षण दिया जाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगी, क्योंकि हिमाचल प्रदेश को आज तक कभी भी कोई नई रेल नहीं मिली, जो अंग्रेजों के समय में थी, वही आज तक चल रही है, लेकिन इस बजट से हिमाचल प्रदेश के सभी सांसदों की मांग पर भानुपल्ली-बिलासपुर रेल लाइन के लिए 160 करोड़ रुपए मिलेंगे, नंगल-तलवाड़ा रेल-लाइन के लिए 100 करोड़ का बजट दिया है और चंडीगढ़-बद्दी के लिए 95 करोड़ जारी होंगे और ऊना-अम्ब के बीच 25 किलोमीटर लंबी रेल लाइन के विद्युतीकरण को मंजूरी दी गई है। पहली बार रेल बजट में प्रदेश की तीन रेल लाइनों के लिए 355 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। इससे पहले सालाना बजट में 25 से 30 करोड़ रुपए ही मिलते आए हैं, जिससे कुछ भी नहीं बन पाता था। इसके अतिरिक्त पठानकोट-जोगिन्द्रनगर यार्ड लाइन सर्वे के लिए 3.27 करोड़ मंजूर किए गए हैं, जिससे पठानकोट-मंडी-लेह रेलमार्ग का रास्ता प्रशस्त हुआ है। पहली बार हिमाचल प्रदेश की पुरानी योजनाओं को भारी-भरकम बजट मिला है, तीन रेल-लाइनों के लिए 355 करोड़ रुपए मिले हैं, जबकि यूपीए की सरकार में ऐसा कभी नहीं हुआ। मेरा रेल मंत्री जी से एक आग्रह और है कि कालका से शिमला के लिए ब्रॉडगेज लाइन बिछाई जाए, ताकि ट्रेन सीधे शिमला तक जाए और जो मौजूदा टॉय-ट्रेन है, उसकी गति बढ़ाई जाए। शिमला हिमाचल प्रदेश की राजधानी है, वहां न तो पर्याप्त रेल की सुविधा है और न ही हवाई सुविधा है। इस ओर ध्यान देने की जरूरत है। यह एक नया काम रेल मंत्री जी ने किया है कि राज्य और केन्द्र मिलकर कंपनी बना सकते हैं, जिससे वह कंपनी उस राज्य में रेल विकास के लिए बैंक से लोन ले सकती है। हमारे देश में जो रेलवे क्रॉसिंग 3438 हैं, उनको समाप्त करने के लिए 238 ओवर-ब्रिज और 732 अंडर-ब्रिज बनाए जाएंगे, जिसके लिए 1646 करोड़ रुपए का बजट रखा गया है।

अंत में, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहती हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट पेश किया है। धन्यवाद

श्री राम कुमार कश्यप (हरियाणा)ः माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जो रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। भारतीय रेलवे देश की एक सबसे बड़ी सेवा है, जिसमें 13 लाख कर्मचारी काम करते हैं और जिसमें रोजाना 2 करोड़ 30 लाख यात्री सफर करते हैं। वैसे तो सफर करने के लिए अन्य साधन भी हैं, जैसे हवाई जहाज, बसें, लेकिन आम आदमी ही हवाई जहाज में सफर करने की हैसियत नहीं होती और जहां तक बसों का संबंध है, बसें भी सब जगहों के लिए उपलब्ध नहीं हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इसलिए आम आदमी की उम्मीदें रेलवे पर ही टिकी हैं। सरकार का रेल बजट कई मायनों में लीक से हटकर है। शायद यह पहला ऐसा बजट है, जिसमें कोई लोक-लुभावन घोषणा नहीं की गई है। रेल मंत्री ने ऐसी कोई घोषणा नहीं की है, जिसे वे समय पर पूरी न कर सकें। इसके लिए मैं रेल मंत्री महोदय को दिल की गहराइयों से हार्दिक बधाई देता हूं।

महोदय, मैं यहां यह भी अवश्य कहना चाहूंगा कि पिछले नौ महीनों से डीजल के रेटों में काफी कमी आई है और लगभग आधे रह गए हैं, परन्तु रेल भाड़ा या यात्री किराया कम नहीं हुआ, बल्कि उलटा माल भाड़ा बढ़ा दिया गया है। इसका बहुत प्रभाव उस आम आदमी पर पड़ेगा, जिसे आज अच्छे दिनों की सबसे ज्यादा जरूरत है।

महोदय, मंत्री महोदय द्वारा रेल बजट में चार महीने पहले रेलों की टिकिटों की बुकिंग की सुविधा देने, सामान्य कोचों की संख्या बढ़ाने, महिला कोचों में सुरक्षा व्यवस्था पुख्ता करने, स्वास्थ्य पर अधिक ध्यान देने के साथ-साथ मोबाइल के माध्यम से शिकायत दर्ज कराने की पहल, स्वागत योग्य कदम है, लेकिन यदि रेलवे की लंबित 359 परियोजनाओं को पूरा किए जाने की दिशा में भी कोई ठोस पहल नजर आती, तो बेहतर होता। ये परियोजनाएं कब और कैसे पूरी होंगी, इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 1.82 लाख करोड़ रुपए की राशि कहां से आएगी, इसका बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसके साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि बजट में हरियाणा की लंबित परियोजनाओं की भी कोई चर्चा नहीं की गई है, जिसके कारण हरियाणा निवासी निराश नजर आ रहे हैं।

महोदय, मंत्री जी ने अपना बजट तैयार करते समय प्रभु को याद किया। इस विचारधारा का मैं स्वागत करता हूं, क्योंकि सब कुछ प्रभु की कृपा से ही होता है और मुझे उम्मीद है कि रेलवे का विकास भी इस नीचे वाले प्रभु की कृपा से ही हो पाएगा।

महोदय, हमारे रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु, हरियाणा से जीत कर सदन में आए हैं और मैं भी हरियाणा से ही सम्बन्ध रखता हूं। हरियाणा निवासियों को हमारे रेल मंत्री, श्री प्रभु जी से बहुत आशाएं हैं। मुझे पूरी उम्मीद है कि वे उन उम्मीदों को पूरा करेंगे। अतः मैं हरियाणा के हित में और देश के हित में हरियाणा के संबंध में दो-तीन मांगें रखना चाहता हूं।

महोदय, मेरी पहली मांग है कि हरियाणा के कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन को विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाया जाए। इसे विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा सदन में दो बार हो चुकी है, परन्तु इस विषय में अभी तक कोई काम नहीं हुआ है। कुरुक्षेत्र धार्मिक और ऐतिहासिक जगह है। यहां का ब्रह्म सरोवर तालाब, एशिया का सबसे बड़ा तालाब है। यहां सूर्य ग्रहण के अवसर पर बहुत बड़ा मेला लगता है। इस मेले में, इस रेलवे स्टेशन के माध्यम से लगभग 10 लाख से भी अधिक यात्री देश और विदेश से एकत्रित होते हैं। विदेशों से भी हर साल लाखों की संख्या में पर्यटक कुरुक्षेत्र और इस तालाब को देखने के लिए आते हैं। इसलिए इस दृष्टि से भी इस रेलवे स्टेशन की उपयोगिता बढ़ जाती है। अतः इस रेलवे स्टेशन की तरफ विशेष ध्यान देकर इसे विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने का काम करें।

महोदय, मेरी दूसरी मांग अंबाला-यमुना नगर रेलवे मार्ग पर स्थित बराड़ा रेलवे स्टेशन से संबंधित है। इस समय इस रेलवे स्टेशन की स्थिति दयनीय है। यह स्टेशन हरियाणा प्रदेश को हिमाचल प्रदेश से जोड़ने का काम करता है। अतः मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि इन दोनों प्रान्तों के हितों को ध्यान में रखते हुए, इस स्टेशन को आधुनिक स्टेशन की सूची में शामिल किया जाए, ताकि वहां के निवासी भी उन सुविधाओं का फायदा उठा सकें।

[श्री राम कुमार कश्यप]

महोदय, मेरी तीसरी मांग - कुरुक्षेत्र-पटियाला **वाया** डांड रोड रेलवे लाइन के संबंध में है। इस रेलवे लाइन की घोषणा भी सदन में हो चुकी है और इसके सर्वेक्षण का काम भी शुरू हो गया था, परन्तु किन्हीं कारणों से सर्वेक्षण का काम पूरा नहीं हो सका। अतः मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस रेलवे लाइन का पुनः सर्वेक्षण करा कर इस रेलवे लाइन को पूरा कराने का काम करें। इस रेलवे लाइन के पूरा होने से कुरुक्षेत्र, कैथल और पटियाला जिले के किसानों और नागरिकों को बहुत फायदा होगा, जो कि देश के हित में भी है।

महोदय, माननीय मंत्री के समक्ष मैं कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं। कई बार यात्री जल्दी में टिकिट नहीं ले पाते और वे जल्दी के कारण गाड़ी में चढ़ जाते हैं, हालांकि उनकी मंशा बिना टिकिट यात्रा करने की नहीं होती। मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि इस प्रकार के यात्रियों को गाड़ी में ही टिकिट दिलाने की व्यवस्था करें। मेरा दूसरा सुझाव है कि प्रायः देखने में आया है कि गाड़ियां कई-कई घंटे लेट चलती हैं और अपने गंतव्य पर पहुंचने में उन्हें बहुत विलम्ब हो जाता है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। क्या माननीय रेल मंत्री जी इस संबंध में कुछ और उचित व्यवस्था करेंगे?

अन्त में, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उन रेलवे बिल्डिंगों और इमारतों की तरफ दिलाना चाहूंगा, जो दूरदराज में बनाई जाती हैं। मैंने कई बार उन बिल्डिंगों को देखा है कि उन्हें बनाने में जो मैटीरियल यूज किया जाता है, वह बहुत निम्न और घटिया क्वालिटी का मैटीरियल यूज किया जाता है। विशेष रूप से जो ईंटें होती हैं, वे बहुत घटिया किस्म की लगाई जाती हैं। जिन इमारतों पर घटिया किस्म का मैटीरियल यूज़ किया जाएगा, तो आप सोच सकते हैं कि उन बिल्डिंग्ज़ का आने वाले समय में क्या हाल होगा, इसलिए मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि भविष्य में ऐसी बिल्डिंग्ज़ के ऊपर विशेष ध्यान दें और इस प्रकार के काम को रोकें। अच्छा मैटीरियल इमारतों में लगे, ऐसा काम करें। सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं दिल की गहराइयों से, सिर झुकाकर आपका आभार प्रकट करता हूं, जय हिन्द, जय भारत!

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Next is Mr. Mohd. Ali Khan. Mr. Khan, would you like to allow Shrimati Naznin Faruque to speak? You can speak afterwards.

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : सर, मैं अभी बोलूंगा।

वाइस चेयरमैन साहब, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूं। सुरेश प्रभु जी ने जो बजट रखा है, यह देश की अवाम के लिए एक मायूसी का बजट है। जिस उम्मीद के साथ बीजेपी सरकार अपने वायदों के साथ इक्तिदार पर आई, लेकिन उसने अवाम को जो उम्मीदें दिलाई थीं, उन उम्मीदों को पूरा नहीं किया। क्योंकि काफी मुक़र्ररीन ने अपने ख्याल का इज़हार किया है, मैं अपने आपको अपनी रियासत तक महदूद करते हुए अपनी तक़रीर को ज़ारी रखूंगा।

सर, मैं जिस रियासत से ताल्लुक रखता हूं, bifurcation से वह आन्ध्र प्रदेश में था, लेकिन bifurcation के बाद मेरा स्टेट तेलंगाना हो गया। सर, मैं आपको एक बात याद दिलाता चलूं कि देश के तमाम ज़ोन्स में साउथ सेंट्रल रेलवे ऐसा ज़ोन है, जिसकी आज भी जो इनकम है, जो आमदनी है, वह तमाम जोन्स की आमदनी से ज्यादा है, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि मेरी रियासत की जो ट्रेन्स थीं, जो लाइन्स थीं, आज़ादी के पहले से वे लाइन्स बनी थीं, लेकिन उनमें किसी तरीके की नई लाइनों की तामीरों की गुंजाइश मंत्री जी ने नहीं रखी।

†**شری محمد علی خان (آندھراپردیش)** : سر، میں ابھی بولوں گا۔

وائس چیئرمین صاحب، آپ نے مجھے ریلوے بجٹ پر بولنے کا موقع دیا، اس کے لئے میں آپ کا بہت بہت شکریہ ادا کرتا ہوں۔ سریش پربھو جی نے جو بجٹ رکھا ہے، یہ دیش کی عوام کے لئے ایک مایوسی کا بجٹ ہے۔ جس امید کے ساتھ بی جے پی سرکار اپنے وعدوں کے ساتھ اقتدار پر آئی، لیکن اس نے عوام کو جو امیدیں دلائی تھیں، ان امیدوں کو پورا نہیں کیا۔ کیوں کہ کافی مقررین نے اپنے خیال کا اظہار کیا ہے، میں اپنے آپ کو اپنی ریاست تک محدود کرتے ہوئے اپنی تقریر کو جاری رکھوں گا۔

سر، میں جس ریاست سے تعلق رکھتا ہوں، bifurcation سے وہ آندھراپردیش میں تھا، لیکن bifurcation کے بعد میرا اسٹیٹ تلنگانہ ہو گیا۔ سر، میں آپ کو ایک بات یاد دلاتا چلوں کہ دیش کے تمام زونوں میں ساؤتھ سینٹرل ریلوے ایسا زون ہے، جس کی آج بھی جو انکم ہے، جو آمدنی ہے، وہ تمام زون کی آمدنی سے زیادہ ہے، لیکن افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ میری ریاست کی جو ٹرینیں تھیں، جو لائنیں تھیں، آزادی کے پہلے سے وہ لائنیں بنی تھیں، لیکن ان میں کسی طریقے کی نئی لائنوں کی تعمیروں کی گنجائش منتری جی نے نہیں رکھی۔

सर, मैं आपकी तवस्सुत से दोहराना चाहता हूं,

سر، میں آپ کے توسط سے دوہرانا چاہتا ہوں،

for example the railway line from Bodhan to Bidar is pending since many years. The railway line from Secundrabad to Zaheerabad survey has been completed but not initiated so far.

Sir, it is pain to inform that this year also there is no financial sanction and consideration for the above lines.

† Transliteration in Urdu Script.

[श्री मोहम्मद अली खान]

There is a need to introduce an Intercity Express Train from Hyderabad to Bidar on a daily basis.

Laying of new railway line from Patancheru-Sangareddy-Jogipet-Medak and also from Jogipet-Aladurg-Peddashankarampet-Narayankhed-Pitlam-Banswada-Bodhan.

सर, मैं आपकी तवस्सुत से मिनिस्टर से गुज़ारिश करूंगा,

†سر، میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب سے گزارش کرونگا،

about 50 per cent of the total accidents occur at unmanned level crossings. The short term goal of setting up audio-visual warning system at unmanned level crossings is also welcome. This requires a time bond action. Even audio-visual warning system also needs time bound action plan.'

सर, मैं आपकी तवस्सुत से मिनिस्टर से गुज़ारिश करूंगा,

†سر، میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب سے گزارش کرونگا،

the Secunderabad station may kindly be included on the list of ten stations with malls and shopping complexes coming up at the 'air space' of the station, including above train lines.

The proposal to change the name of AP Express to Telangana Express may be expedited. सर, ए.पी. एक्सप्रेस का जो मामला था, बजट के अंदर भी मिनिस्टर साहब ने इसका कोई तज़्करा नहीं किया लेकिन अफसोस के साथ मुझे कहना पड़ता है कि जब bifurcate हुआ था, तो यह वायदा किया गया था कि ए.पी. एक्सप्रेस जो होगी, उसका नाम चेंज करके "तेलंगाना एक्सप्रेस" किया जाएगा मगर वह भी नहीं किया गया।

† سر، اے پی ایکسپریس کا جو معاملہ تھا، بجٹ کے اندر بھی منسٹر صاحب نے اس کا کوئی تذکرہ نہیں کیا لیکن افسوس کے ساتھ مجھے کہنا پڑتا ہے کہ جب bifurcation ہوا تھا، تو یہ وعدہ کیا گیا تھا کہ اے پی ایکسپریس جو ہوگی، اس کا نام چینج کرکے 'تلنگانہ ایکسپریس' کیا جائے گا. مگر وہ بھی نہیں کیا گیا.

† Transliteration in Urdu Script.

'Satellite Railway Terminals' may be established in Moula Ali and Nagulapally in Telangana.

I request the Government to clear the proposals of high-speed rail routes to run trains with enhanced speed of 160-200 kmph (from 80-90 kmph) in two sectors - Hyderabad-Chennai and Secunderabad-Nagpur.

The Hon'ble Chief Minister of Telangana has already raised the issues pending at the Centre but so far no action was taken despite the formation of Telangana State.

There is need to set up of a Railway Coach Factory and a Wagon Factory at Kazipet beside the creation of a new Railway division at Kazipet. Pending new railway lines to be completed are:-

1. Peddapally- Karimangar- Jagityal-Nizamagbad
2. Manoharabad-Kottaplly
3. Akkanapet Medak
4. Bhadrachalam road - Sattupally
5. Manchiryala - Peddamapet
6. Kazipet - Vijayawada
7. Raghavpuram - Mandamarri
8. Manuguru - Ramagundam
9. Nalgonda - Macherla
10. Jadcherla - Nandyal

They are pending in survey stage. Sir, there is a need to improve rail transport and to extend MMTS services up to Toopran, from Falaknuma to Shamshabad in MMTS phase-II.

Sir, I feel pained to say that the Railways has made a meagre allocation of ₹ 141 crore for the Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad project, ₹ 20 crores for the Manoharabad-Kothapalli line, ₹ 27.44 crore for the new Secunderabad-Mahbubnagar double-lining project and ₹ 46 crore for the Kazipet-Ballarsha triple-lining project which were quite less.

[श्री मोहम्मद अली खान]

सर, मैं आपके तवस्सुत से मिनिस्टर साहब से गुज़ारिश करूंगा कि

†سر، میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب سے گزارش کرونگا کہ،

new measures need to be initiated by the Railway Ministry. In view of the increasing population of Hyderabad and Secunderabad, the Moulali and Nagulapally Railway Stations need to be upgraded and developed into full-fledged terminal stations in order to ease the pressure on Secunderabad Railway station. The Railway Minister has given a sizeable proportion of funds to long-pending projects in both the new States of Telangana and Andhra Pradesh. The South Central Railway got an allocation of ₹ 2,768 crores for infrastructure development in the Budget for 2015-16, which is ₹ 500 crore more than the previous year.

Among passenger amenities, five new works have been sanctioned at the cost of ₹ 29 crore to the South Central Railway Zone.

सर, मैं आपके तवस्सुत से मिनिस्टर साहब और सरकार से गुज़ारिश करूंगा कि ,

†سر، میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب اور سرکار سے گزارش کرونگا کہ،

many of the projects announced in the Railway Budget last year by the Railway Minister for both the States are yet take off and some of the new trains announced last year are yet to be flagged off. So far, there is no development on the proposed high-speed rail routes and they continue to remain on the paper. Due to lack of funds, some of the 30 projects running in Andhra Pradesh and Telangana, at an estimated cost of ₹ 20,680 crore, are going at a slow pace. Though the Railways is seeking coordination with the officials of the newly created States to consider their requirements so as to give necessary economic boost, the funds are not getting released.

سر، सर, मैं आपके तवस्सुत से मिनिस्टर साहब और रेलवे मंत्री से दरख्वास्त करूंगा कि,

†میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب اور ریلوے منتری سے درخواست کرونگا کہ،

† Transliteration in Urdu Script.

Akannapet to Medak line, of 17 km, costing ₹ 108 crore, and Manuguru to Ramagundem line, of 200 km, costing ₹ 1,109 crores, Kothapally to Narsapur line, costing ₹ 1,025 crores, are yet to start. Out of nine rail routes, which have been proposed for upgradation to enable running of trains with higher speeds, two routes fall under the jurisdiction of South Central Railway.

सर, मैं आपके तवस्सुत से मिनिस्टर साहब से गुज़ारिश करूंगा कि

† سر، میں آپ کے توسط سے منسٹر صاحب سے گزارش کرونگا کہ،

Telangana wanted the Central Government to sanction a new Railway line between Gadwal and Macherla broad gauge line, setting up of Railway University at Warangal, sanction a new line between Pandurangapuram and Bhadrachalam and construction of 15 RUBs at 15 Level Crossings in the Railway works programme of 2015-16.

मैं लास्ट में आपसे दरख्वास्त करूंगा कि मरकज़ी सरकार के रेलवे मिनिस्टर ने इशारा दिया है कि ये पीपीपी की तरफ अपनी तवज्जह लेकर जाएंगे, लेकिन मैं यह ख्वाहिश करूंगा कि उन लोगों का, जो रेलवे के अंदर मुलाज़िम हैं, जो एससी, एसटीज़ हैं, माइनॉरिटीज़ हैं, वीकर सेक्शन से ताल्लुक रखते हैं, उनकी नौकरियों की गारंटी का क्या सवाल पैदा होगा? हमने देखा है, जब कभी भी पीपीपी के अंदर या किसी और mode के अंदर हमारा प्रपोज़ल ड्रॉप होता है या प्रपोज़ल उनके नाम सैंक्शन होता है तो जो रेलवे के बेसिक एम्प्लाइज़ हैं, उनके साथ नाइंसाफी होती है। मुझे ऐसा लगता है कि मरकज़ी सरकार और बीजेपी सरकार ने ठान लिया है कि आवाम को, आने से पहले उन्होंने जो वायदा किया था कि हम नयी उम्मीदों के साथ भारत देश को ऊंचे मकाम पर लेकर जाएंगे, आवाम को तरक्की की राह दिलाएंगे, लेकिन सरकार की बातें उनकी बातों की हद तक ही रह गयीं और बजट के अंदर, मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि हमें कुछ नहीं मिला। डीज़ल की कीमत कम होने के बावजूद भी, इसमें कोई सच्ची बात नहीं है कि आपने आवाम के किराए के ऊपर कुछ नहीं बढ़ाया। मैं अफसोस के साथ कहता हूं कि आपके यात्री किराए को नहीं घटाने से, जो कॉस्ट आज रेलवे की है, उसका सबसे ज्यादा असर किसानों के ऊपर पड़ा है, आवाम के ऊपर पड़ा है। जो खाने की चीज़ें यहां से वहां जाती हैं, आप मार्किट का हाल देख लीजिए, आठ-दस दिन से काफी ऊंची मार्किट जा रही है। मैं अफसोस के साथ अपनी तक़रीर को खत्म करते हुए सिर्फ यही कहूंगा कि अच्छे दिन की बात कहने वाली सरकार के लिए बड़े अफसोस का सबूत है। बजट तो बड़ा है नाम, मगर दर्शन छोटे का सबूत है। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं शुक्रिया के साथ अपनी बात खत्म करता हूं।

†Transliteration in Urdu Script.

[श्री मोहम्मद अली खान]

†آخر میں آپ سے درخواست کرونگا کہ مرکزی سرکار کے ریلوے منسٹر نے اشارہ دیا ہے کہ یہ پی پی پی کی طرف اپنی توجہ لیکر جائیں گے، لیکن میں یہ خواہش کرونگا کہ ان لوگوں کا، جو ریلوے میں ملازم ہیں، جو ایس سی، ایس ٹی ہیں، مائنارٹیز ہیں، ویکرسیکشن سے تعلق رکھتے ہیں، ان کی نوکریوں کی گارنٹی کا کیا سوال پیدا ہوگا؟ ہم نے دیکھا ہے، جب کبھی بھی پی پی پی کے اندر یا کسی اور mode کے اندر ہمارا پروپوزل ڈراپ ہوتا ہے یا پروپوزل ان کے نام سینکشن ہوتا ہے تو جو ریلوے کے بیسک ایمپلائز ہیں، ان کے ساتھ ناانصافی ہوتی ہے۔ مجھے ایسا لگتا ہے کہ مرکزی سرکار اور بی جے پی سرکار نے ٹھان لیا ہے کہ عوام کو، آنے سے پہلے انہوں نے جو وعدہ کیا تھا کہ ہم نئی امیدوں کے ساتھ بھارت دیش کو اونچے مقام پر لیکر جائیں گے، عوام کو ترقی کی راہ دکھائیں گے، لیکن سرکار کی باتیں ان کی باتوں کی حد تک ہی رہ گئیں اور بجٹ کے اندر، مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ ہمیں کچھ نہیں ملا۔ ڈیزل کی قیمت کم ہونے کے باوجود بھی، اس میں کوئی سچی بات نہیں ہے کہ آپ نے عوام کے کرائے کے اوپر کچھ نہیں بڑھایا۔ مین افسوس کے ساتھ کہتا ہوں کہ آپ کے یاتری کرائے کو نہیں گھٹانے سے، جو کاسٹ آج ریلوے کی ہے، اس کا سب سے زیادہ اثر کسانوں کے اوپر پڑا ہے، عوام کے اوپر پڑا ہے۔ جو کھانے کی چیزیں یہاں سے وہاں جاتی ہیں، آپ مارکیٹ کا حال دیکھ لیجئے، آٹھ دس دن سے کافی اونچی مارکیٹ جارہی ہے۔ میں افسوس کے ساتھ اپنی تقریر کو ختم کرتے ہوئے صرف یہی کہوں گا کہ اچھے دن کی بات کہنے والی سرکار کے لئے بڑے افسوس کا ثبوت ہے۔ بجٹ تو بڑا ہے نام، مگر درشن چھوٹے کا ثبوت ہے۔ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا، میں شکریہ کے ساتھ اپنے بات ختم کرتا ہوں۔

श्री बसावाराज पाटिल (कर्णाटक): माननीय उपसभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट के ऊपर चर्चा प्रारम्भ करने से पहले जो बचे हुए सारे रेल के काम हैं, उनके लिए लाइफ इंश्योरेंस कारपोरेशन से आने वाले पांच साल के लिए जो डेढ़ लाख करोड़ रुपये लेने की बात कही है, उससे हमारे सभी काम पूरे होंगे, इस प्रकार का विश्वास देश के मन में आया है, जो आठ-साढ़े आठ लाख करोड़ रुपये चाहिए। अगर अभी बजट पास होने से पहले ही डेढ़ लाख करोड़ रुपये रेलवे को मिले हैं, तो इससे काफी फायदा होगा। सरकार ने नई ट्रेनें नहीं खोली हैं, लेकिन जो वायदा किया है, पुरानी जितनी भी खामियां हैं, उन्हें दूर करने का, यह बड़े आनन्द की बात है, मैं यह कहना चाहता हूं।

†Transliteration in Urdu Script.

पुराने जमाने में इतने लोगों ने बहुत से वायदे किए हैं, लेकिन उनको पूरा नहीं किया है। हमारे रेल मंत्री जी ने कोई नई घोषणा नहीं की है, लेकिन वायदों को निभाने का काम इस बार हमारे रेल मंत्री जी कर रहे हैं। इसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं।

साथ ही साथ मैं यह भी बताऊंगा कि एक साल के बाद जब नया रेल बजट आएगा तब हमें मालूम होगा कि घोषणा न करने के बाद भी कुछ रेले जरूर चालू हुई होंगी और उन्हें देश की जनता देखेगी क्योंकि जब रेल की घोषणा होती है, तो कई प्रकार की छींटाकशी तथा अन्य चीजें होती हैं। बिना बोले चलाना, जहां जरूरत है, वहां चलाना, यह नीति सरकार की है, ऐसा मैं मानकर चल रहा हूं। जो लम्बी ट्रेन्स हैं, उनमें दो-दो बोगी एक्स्ट्रा जोड़ने की बात सोची गई है, तो यह यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से बहुत बड़ी उपलब्धि मानी जाएगी। साथ ही साथ समय की बचत की दृष्टि से, अलग-अलग ट्रेनों की लगभग 20 किलोमीटर से लेकर 80 किलोमीटर तक उनकी स्पीड बढ़ाने का काम किया गया है। इससे कम समय में यात्री अपने निश्चित गंतव्य स्थान पर पहुंचते हैं। इसके कारण बहुत बड़ी सुविधा और राहत समय की दृष्टि से यात्रियों को हुई है, यह मैं कहना चाहता हूं। इस प्रकार के कई नये सुधारों के साथ-साथ, मैं आदरणीय रेल मंत्री जी से अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बातें बहुत संक्षेप में कहूंगा। हमारे यहां रेलवे डिवीजन की घोषणा को डेढ़ साल से ज्यादा का समय हो गया है। मैं चाहता हूं कि जितना जल्दी हो सके, वह रेलवे डिवीजन अपना काम करे, इस के लिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं। कई बार जाने-अनजाने में गलती हो जाती है। मैं एक-दो ट्रेनों का उल्लेख करता हूं कि एक चेन्नई से अहमदाबाद ट्रेन जाती है, दूसरी ट्रेन कोणार्क से पूना जाती है। ये दोनों गाड़ियां जहां एक बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है और जहां की आबादी 12 लाख है, वहां पर नहीं रुकती हैं। जहां पर सेंट्रल यूनिवर्सिटी है, बहुत बड़ा ईएसआई अस्पताल है, स्टेट यूनिवर्सिटी है, पॉपुलर सिटी है और उसी के नज़दीक में जहां पर एक लाख की आबादी है, वहां पर गाड़ी रुकती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से विनती करता हूं कि बिना देरी किए हुए, ये जो दो प्रीमियम ट्रेनें हैं चेन्नई से अहमदाबाद और कोणार्क से पूना, भुवनेश्वर से पूना चलने वाली ट्रेन गुलबर्गा रेलवे स्टेशन पर नहीं रुकेगी, तो जनता को बहुत दुख होगा। इतने प्राइम सिटी में ट्रेनों को नहीं रोकने से रेलवे को बुरा नाम सुनना पड़ता है। जो छोटी सी गलती हुई है, इसे सरकार स्वयं ही ठीक करे, मैं यह मांग करता हूं।

सरकार ने गुणवत्ता, समय, अवधि, वाईफाई की सुविधा देने की बात कही है और गुणवत्ता के साथ काम करने की बात कही है। विद्यार्थियों के लिए ट्रेन के अंदर प्रवास करने के लिए, लम्बे प्रयास करने की मनोवृत्ति बढ़ाने के लिए, अगर सरकार किसी विशेष पैकेज की घोषणा करेगी, जिससे आकर्षित होकर देश में विद्यार्थी और अधिक सुविधा के साथ प्रवास कर सकेंगे, अगर यह सुविधा उन्हें उपलब्ध होगी, तो सरकार के लिए यह बहुत बड़ा कीर्तिमान होगा। अभी जो प्रणाली है, रेलवे स्टेशन पर टिकट लेना, बनाना, उसका फॉर्म भरना, उसमें फॉर्मेलिटी में थोड़ा भी फर्क हो गया, अगर एक लड़के का कैंसल हुआ, दूसरा लड़का आ गया, तो उसको गाड़ी से उतार देते हैं, परेशान करते हैं। जितने भी बच्चे और शिक्षक जाते हैं, उनको एक पैकेज सिस्टम में रेलवे की सुविधा मिलनी चाहिए। उसमें जो व्यावहारिक कठिनाइयाँ आती हैं, उन्हें दूर करने का काम करके विद्यार्थियों के लिए इसे अधिक आकर्षक बनाएँ, यह मेरी आपसे विनती है।

[श्री बसावाराज पाटिल]

स्वच्छता की बात काफी चली है, मेरे मित्रों ने भी कहा है, माननीय प्रधान मंत्री जी ने भी कहा है, लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री जी से अत्यंत आग्रहपूर्वक एक बात कहना चाहता हूँ कि अगर देश में इल्लीगल एक्टिविटीज़ और अपराधियों का कोई केन्द्र है, तो वह रेलवे स्टेशन के आसपास ज्यादा होता है, जहाँ पर झाड़ियाँ ज्यादा होती हैं, जहाँ पर कई प्रकार की खामियाँ होती हैं, जिसके कारण वहाँ बहुत बड़े अपराध होते हैं। रेलवे स्टेशन ही नहीं, रेलवे स्टेशन के आसपास इसके लिए कोई विशेष धनराशि होनी चाहिए। अगर स्वय मंत्री जी एक बार दिल्ली के चारों कोनों में ट्रेन पर दो-दो, तीन-तीन किलोमीटर यात्रा करेंगे, तो इसके कितने दुष्परिणाम हैं, यह पता चल जाएगा। इतना ही नहीं, वहाँ गंदगी बहुत ज्यादा है। इस देश के अन्दर सबसे ज्यादा गंदगी कहीं देखनी है, तो रेलवे स्टेशन से थोड़ा दूर निकल जाइए, बायीं ओर जाइए या दाहिनी ओर जाइए, बहुत गंदगी दिखती है। स्वच्छ भारत की इस कल्पना के अन्दर इसके बारे में रेलवे विभाग कोई विशेष पैकेज लाकर आने वाले 5 सालों के अन्दर देश के सभी रेलवे स्टेशंस के आसपास होने वाली इस गंदगी को दूर करने का काम करे, मैं यह आग्रह करता हूँ। इससे देश में एक बहुत अच्छा मेसेज जाएगा और हम इससे कई प्रकार के अपराधों को रोक सकते हैं। मैं इस प्रकार की दो प्रमुख बातें कहता हूँ।

साथ-ही-साथ, हमने फास्ट ट्रेन के बारे में सुना है, बुलेट ट्रेन के बारे में सुना है, परन्तु कुछ जगहों पर गरीब लोग दिन में सफर करना चाहते हैं, जिनकी एक निश्चित डिस्टेंस होती है, जिनकी जर्नी सवेरे 5 बजे, 6 बजे शुरू होती है, तो रात को 10 बजे वे गरीब लोग अपने घर पहुँचना चाहते हैं। इस प्रकार की जो इंटर सिटी पैसेंजर ट्रेन्स हैं, इंटर सिटी फास्ट पैसेंजर ट्रेन्स हैं, जहाँ-जहाँ इसकी कमी है, उसको पूरा करते हुए अगर आप गरीबों की सुविधा के लिए काम करेंगे, तो यह अत्यंत लाभदायक होगा।

वैसे ही सिकंदराबाद-गुंटकल-रायचूर होते हुए जाने के लिए दिन में ट्रेन नहीं है। 10 साल से लोग माँग कर रहे हैं, लेकिन अभी तक सिकंदराबाद से लेकर रायचूर या गुंटकल तक फिर वापस आने वाली पैसेंजर ट्रेन दिन में नहीं होने के कारण गरीब लोग बहुत परेशान होते हैं। दुनिया में प्रगति होती है, बुलेट ट्रेन आज नहीं, तो कल शुरू करनी ही पड़ेगी। इसका विरोध करने या मजाक करने का कोई अर्थ नहीं है, लेकिन कम-से-कम गरीब की भी जो आवश्यकता है, उसको भी पूरा करने की दृष्टि से सरकार काम करेगी, तो निश्चित हमारे प्रधान मंत्री और हमारे रेल मंत्री का यह बजट और यह सपना देश के लिए अत्यंत प्यार के लायक होगा। इस दिशा में हमारा रेल विभाग काम करे, ऐसी याचना करते हुए मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बातों को समाप्त करता हूँ। प्रणाम।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you. Now, Shrimati Naznin Faruque.

SHRIMATI NAZNIN FARUQUE (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak in this august House -- though in the last but not the least -- on the recent Railway Budget presented by hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu.

Sir, I congratulate the hon. Minister for presenting his maiden Railway Budget. The Minister has tried hard to make the Budget seem extraordinary by making a lot of promises but without any concrete action plan, time-bound priorities or targets, the Rail Budget missed an ideal opportunity to lay out the agenda for the future in a concrete manner. Instead it is a statement of lofty intent. The Government has failed to fulfill its promises made in the last Budget. After a period of nine months, still the much-hyped bullet train is under study. Does the Government want to fulfil these promises in the next term? If that is so, then the Delhi elections have made them to think for the next term.

The Government has already increased huge rail fares last year and promised to provide better facilities but instead, the Government has failed in all capacities. The Centre had earlier promised that any decrease in diesel prices would get reflected in the rail fares with corresponding decrease. But, this was not done, although diesel prices were reduced several times. With the decrease in diesel prices six-seven times in the last one year, the fares should have been decreased too. But instead of doing that, they are trying to take credit for not hiking the rail fare. The Government is talking about high speed trains but current trains like Rajdhani Express and Shatabdi Express hardly complete their journey on time. During winters, the condition of rail journey is horrified with several trains run late and even forcing them to cancel the journey. Without improving the present system, is it justified to fool people with more promises? The safety of high speed trains will be at huge risk. The blatant example is of Delhi-Dibrugarh Rajdhani Express which derailed last year near Chhapra District in Bihar. The causes of the accident are still unknown.

The Budget announced more than ₹ 96,000 crores of investment on 77 projects. These include 9,400 kilometres of new railway lines along with their electrification. This is the most ambitious target without clearing up the backlog of more than 360 projects that have been stuck due to dearth of finances for several years. The Finance Ministry will provide ₹ 40,000 crores to the Railways by way of gross budgetary support, which also includes ₹ 7,000 crores earmarked for the freight corridor project and projects of national importance. But, what about the rest of funds? Where will they come from? Ground realities need to be taken into account.

No new project for the State has been announced in the Budget, which has opened the scope of FDI in the Railway projects, which will ultimately go against the interest of the biggest public sector entity.

The North-East comprises the contiguous Seven Sister States of Arunachal Pradesh,

[Shrimati Naznin Faruque]

Assam, Manipur, Meghalaya, Mizoram, Nagaland, and Tripura plus the Himalayan State of Sikkim. It has the tremendous scope of tourism. The Railway Minister has not proposed anything which can be considered as beneficial for the tourism sector. When the Prime Minister, Mr. Modi, came for election campaigning, he promised lots of good things for the North-East, but nothing in reality has happened, especially in the Railway Budget. The hon. Prime Minister promised to develop the tourism sector in the North-East, but it appears that only blatant promises were made to the people.

The freight hike will result in increase of prices of all essential commodities and also increase the miseries of the ordinary passengers by not introducing new trains despite the huge passenger pressure on existing trains. The Railway Budget, 2015-16 is high on hyperbole and low on content and will not bring the promised good days for the poor. In sum, this Railway Budget is not going to result in 'Acchhe Din' for the poor.

Everybody has spoken about the Railway Budget, but I think that this Railway Budget has given nothing to the North-East people. I request the Railway Minister to make two trains, Kaliabor Express and Silghat Express, in my district, Nagaon, air-conditioned. Can you imagine that till today there is not a single air conditioned train from my district to other parts of the country? The Prime Minister has given lots of hopes for the North-East but we are not sure whether he really thinks for the North-East. So, I do not want to speak much more about Railway Budget. It has already been spoken by the Members of different parties. So, it is my last request to the Minister that a lot of people from North East go to Mumbai for treatment. There is only one train from Guwahati. My request is that one air-conditioned train, from Guwahati to Mumbai, should be given to the people, who go for treatment there. As you all know and the whole world knows about the Kaziranga National Park, where one horn rhinos are there. The tourists and the foreigners are very much in trouble because they have to come all the way to Guwahati by flight and then they again go to Kaziranga. So, it is like a surtax for them. Therefore, I request the hon. Railway Minister that there should be one direct train from Bongaigaon to Nagaon. Nagaon is the nearest. It has only two hours drive to Kaziranga. So, I request that there should be a special air-conditioned train from new Bongaigaon to Nagaon so that tourists from all over the world and India can go there. It will be a very good present for the people of Assam. Thank you, very much. I do not want to take much time. Once again, I thank the Minister that he will, at least, think for the people of North East and I thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you very much. Now, the discussion on the Budget (Railways) 2015-16 will continue on Monday, the 16th March, 2015.

Now, I will take up the admitted Special Mentions for today. Shri Ambeth Rajan.

SPECIAL MENTIONS

Need to revoke the O.M. of 22.07.1997 modifying the regulations of CSS, Limited Departmental Exams, affecting SC/ST employees

SHRI AMBETH RAJAN (Uttar Pradesh): Hon'ble Vice-Chairman, Sir, I wish to highlight the gross injustice being done to SC/ST employees belonging to Central Secretariat Service. Since 1970, the personnel belonging to Central Secretariat Service (CSS) were given relaxation in standards under regulation 7(3) of the Central Secretariat Service Section Officers' Grade/Stenographers' Grade 'B' (Limited Departmental Competitive Examination) Regulations, 1964. An amendment to this was made effective from 22.07.1997. It is pertinent to mention here that Government took this decision on the basis of the order passed by the Apex Court.

The same Apex Court in Rohtas Bhankar Case, challenging the Central Government's amendment in the said Regulations 1964, observed that the judgment passed in S. Vinod Kumar case is *incuriam, i.e.*, through lack of care. In its order dated 15.07.2014, passed after 17 years of legal battle, it also held the amendment made in the Regulation as illegal and directed the DoPT to modify the results in the Section Officers/Stenographers (Grade B/Grade 1) Limited Departmental Competitive Examination, 1996.

Already, seven months have elapsed and DoPT has not taken any concrete steps in this regard. The relaxation upheld in the judgment will benefit all the SC/ST employees in India belonging to this service.

I urge the Government to take up immediate action to implement the Apex Court's decision passed in Rohtas Bhankar Vs. Union of India & Another and immediately revoke the DoPT's O.M. dated 22.07.1997. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you. Shri Baishnab Parida, not present. Shri K.R. Arjunan.