

**The Budget (Railways), 2015-16,
The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2015 and
The Appropriation (Railways) Bill, 2015**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Appropriation Bills to be moved. Shri Suresh Prabhu to move the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2015 and the Appropriation (Railways) Bill, 2015.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU) Sir, I move:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2015-16, for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

Sir, I also move:

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

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, all these are taken together. We can discuss both the Bills along with the Railway Budget. Now next speaker is Avinash Rai Khanna. Now, ...*(Interruptions)*..

SHRI PRAFUL PATEL (Maharashtra): Sir, all parties have spoken. I have nothing against Mr. Khanna speaking. But all political parties ...*(Interruptions)*... By rotation, we should get chance.

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब): आप बोलिए, कोई बात नहीं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Do you want to speak today?

SHRI PRAFUL PATEL: I appreciate. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Derek O' Brien also wanted to speak today. ...*(Interruptions)*... He is not there. ...*(Interruptions)*... Shri Praful Pael, I know you wanted this. ...*(Interruptions)*... This is how you manage.

SHRI PRAFUL PATEL: No, no, Sir. There was no confusion, Sir. I was not here on Friday in the evening. Therefore, I requested that I would be speaking today. I was given to understand that all political parties have spoken. So, there is nothing to manage, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right; I agree. ...*(Interruptions)*... I agree with you. But one point I have to make clear that every party should adhere to the time because then we will not be able to finish it today. ...*(Interruptions)*... Your time is fourteen minutes.

SHRI PRAFUL PATEL : I will take less than the time allotted to us. ...*(Interruptions)*... In consideration of you giving me a chance, I will speak less.

Mr. Deputy Chairman, Sir, I am here to speak on the Railway Budget and, first and foremost, I would like to compliment my dear friend, Suresh Prabhu, who I feel is an outstanding parliamentarian and Minister who has a no-nonsense approach, who has, I am sure, in his earlier role as the Power Minister of our country contributed immensely for bringing discipline and a forward-thinking then, and I am sure, the same kind of thought process will be visible in this role of his. I must also say that I have been in Parliament for 24 years, I have not seen a single Railway Budget which has withstood the pressure of populism and has, in fact, focussed on bringing railways back to financial health and also to bring it back into a situation where it truly contributes as its primary role of being the engine of growth for the nation. Sir, I would like to say that many comprehensive things are required especially bringing back the fiscal health of the railways. There is a situation which is very alarming. We have, on one hand, a situation where unless and until, there is fiscal prudence, probably, the railways do not have money to pay even the salaries on time. If I am correct, I am sure the Railway Minister will acknowledge this when he replies. For a large entity as big as railways, we have probably, if you see the railways' size and the scale and the number of people which the railways employ, I think, it is truly a situation where we cannot comprehend the fact that railways today is in such a financial distraught and we need to solve the problem as immediately as possible. There are many contributory factors for this kind of a decline. For many years, I think our investment in railways, while it has come, it has come in scattered bits and pieces and I would say rather than a comprehensive approach, we fritter away our scarce resources. For example, we have railway lines which we are laying all across the length and breadth of the country. I am sure every Member of Parliament or every area of this country, irrespective of the Member of Parliament, is crying for connectivity and railway services in their own areas. And, over the years, we have seen successive announcements for creation of new railway lines. I can give you one example, you can say, of the lines which have been agreed to be converted from narrow gauge to broad gauge or from single line to double line conversion. Such kinds of projects have been going on for years and years, let alone the completion of the new projects that have been announced. In Maharashtra, I

[Shri Praful Patel]

can give you an example, which, I am sure, Mr. Suresh Prabhu must be knowing, is Nagpur-Yavatmal-Nanded. The money, which we have been providing for these kinds of lines, I would not say is ill-spent, has not been spent well. If a project is going to materialize after 25-30 years, it is of no use and instead of providing little, little money, it would be better to use that money in a way to complete a project which can be finished with a little bit of additional funds. As a result, what has happened is, a lot of, I would say, dead investments have taken place, which, in a way, is affecting the financial health of the Railways. At so many places, we have announced new lines; surveys have been announced; people are sitting in expectation. Suddenly, one fine day, whoever comes from that area, represents in Parliament and is able to carry his voice with the concerned authorities and is able to get a little bit more money for that line. The consequence is that people are living in hope, but the money of the Railways, instead of being converted into productive assets, is being parked in a place where the productivity will for ever be in limbo. I get an impression from the Railway Minister's Budget Speech that he is trying to rectify the things. He is trying to first get hold of the low-hanging fruit and is trying to see what are the lines which can be completed and which will then contribute not only to connectivity for faster movement of goods and services, but also will improve the financial health of the Railways. I think, this is a notable and a good step.

I can also tell you of so many other instances. When we talk of the power sector or some other related sectors, like, steel and cement, which are dependent on coal as their primary source of fuel, the production of the Coal India, if you really see, is pretty decent. But the problem is of evacuating the coal. The problem of evacuating the coal is the absence of either the last-mile-connectivity between the mine and the railway network or the under-capacity of the railway network in those areas where evacuation is a must. I think, these are certain areas that comprehensively need to be adjusted. I remember, when we were in Government, once there was a discussion on the evacuation of coal. And, we realized that a maximum of 2,000 kilometres of new railway lines in and around Eastern India, or, wherever the coalfields are more concentrated in the Central India, needed to be laid and if they were connected to the main network of the Railways, I think, that would comprehensively change the way the power production in this country would be. That is why, I think, the Railways are very important. And, my advice to the Railway Minister would be that he should take care of these kinds of issues, especially the last-mile-connectivity in the evacuation of coal. We must, all across the country, really strengthen four or five trunk corridors – I am sure, I don't have to elaborate those corridors, everybody is aware of which are those main trunk

corridors, the Railway Minister is even more aware – where there is a very high density of volume and traffic. We have two lines. To lay a third line, in those limited corridors, I think, should be the priority of the Government. It is not just about passenger trains. Of course, the passenger trains are a must and they should be given the highest priority in terms of having faster trains, reaching from one to another. But, I think, a lot of our raw materials -- whether it is foodgrain or whether it is coal or whether it is steel or whether it is cement or whether it is any other such commodity item – need to be transported efficiently by the Railways. I think the concept of having dedicated freight corridors is already on the anvil. I don't think this, what we are talking of something today, is some novel idea. It has been in the works. It is being discussed for many, many years. But the net result is yet to happen. We are not yet seeing any concrete movement in that direction. I am sure the Railway Minister has looked into these issues and would be giving it the maximum attention. As I said, Sir, instead of scattering and frittering our scarce sources all across the country in 20 or 50 projects, I think if three or four projects of national importance are taken up as a priority, that will, truly, change the way the railway network functions, both in terms of the country's requirements and even for passengers. If you have a dedicated freight corridor, it opens up that much of space on that railway line for passengers' movement. Sir, we are talking of faster trains and more efficient trains. I think that reality can happen only when you free those railway networks from freight movement, especially on the high-density lines. I think this is something which needs to be done. I have spoken to the Railway Minister at the personal level and he, I am sure, acknowledges it that we have not really encouraged the concept of multi-modal connectivity. I will give you a very simple example, for everybody to understand. Say, you land at Delhi Airport. When the new Terminal III was being made, I did make a conscious effort; I am sorry we did not get through. I was probably isolated in my approach. But the thing is what we were planning or what should be done. What has not been done does not mean it can't be done tomorrow. Captain Satish Sharma is an avid flyer, he will realize what I am saying. You land at Delhi Airport. You would go down to the basement. You would, probably, get a corridor straight connecting you to the Indian Railways. You have it in Frankfurt and you have it in London. It happens in so many cities across the world. I am not inventing the wheel. I am just trying to say that what has happened should be done here. If you had a railway network, if you got down from a plane at Delhi Airport, and you wanted to go to Chandigarh, you would get on to a fast train straight from Delhi Airport and you would be there in three hours; you would be in Jaipur in three hours; you would be in Agra in three hours and you could be in so many places within the distance of 200 or

[Shri Praful Patel]

300 kilometres of Delhi within a few hours. So, you would, actually, be saving on time, you would be saving on money and it would ensure seamless connectivity. This happens in other countries. Why can't it happen in our country? This should have happened in every single major, I would say, metro city of our country, which connects. Therefore, I feel, Sir, that even though we have missed the bus so far, it is never too late. I am sure the Railway Minister will look at these issues very, very objectively. We have metros now. Every city has a metro, virtually, coming up or on the anvil. In the cities where it has come up or where it is yet to come up, I think we should have some kind of an integration of the metro with the railways. Ultimately, it can't work in isolation. A railway network and a metro network should be coordinated. If I have to go from Janakpuri to Indira Gandhi Airport, and from Indira Gandhi Airport, if I have to go wherever, I must have an integrated solution. I can't be asked to get off at one place and go into another transportation mode and then, again, back to that. It doesn't work. When I am talking of smart city concept, I am not talking of Smart City as only in terms of e-connectivity; I am also talking in terms of physical connectivity. No city can be a world-class city unless and until it has multi-modal modes of transportation. You should have a common calling card. It is like a pass which you use on the metro, you use on the Indian railways and you can, probably, even use it for other modes of transportation. So, I think this is a holistic approach for transportation planning, which we have, unfortunately, missed in our country. As a time, it is never too late, Sir. We have to make a beginning somewhere and I hope my friend, Shri Suresh Prabhu, will look at the issues of connectivity and multi-model transportation in a very, very holistic way. I think that will truly redefine the way we travel.

Sir, he has talked of high-speed trains. It is a welcome sign. No issues; nobody can dispute that. But I would say, instead of this so-called our fascination for bullet trains, well, even if you have it, I am not going to come in your way or I am not going to criticize you for that. But the most important thing for you would be to have even a train which moves at 110 or 120 kilometres an hour – forget at 160 kilometres. But if it moves efficiently, if you are able to provide the services which passengers expect, even that is good. I can understand that the pressure on Indian Railways is immense. When you have two crore people travelling every day by the Indian Railway Network, it is not something which can be compared with any other part of the world. Therefore, if somebody says, my European experience on a Railway was something or an American experience or Japanese or Chinese experience was different, I think, we should not get into that kind of an issue. We don't have to copy anybody; we don't have to get mixed up with these issues.

But, at the same time, Sir, while we have got the new experience of the Rajdhani over the last ten-twenty years, we have got the Durontos and other kinds of trains which are actually good trains, but I think if we improve the level of service – the cleanliness, the seating arrangement -- it will be more helpful instead of building a bullet train which will cost us rupees thirty, forty or fifty thousand crores. Please do it. But, on the other side, let us have some models. Why don't you get it studied, say, maybe a European Railway Network, and see what kind of equipment they are using and try to bring a few rakes of that kind and use it on certain corridors like Delhi-Jaipur, Delhi-Agra, some places of tourism where people from all over the world come? Let their experience be pleasant, let their experience be world-class, and I don't think people will mind paying you for a good service. But please do that because today, Pradhan Mantri is talking of tourism. I appreciate that concept. Having been in aviation for many years, I know the importance of tourism. But the 'tourism numbers' are not going to be just a happy experience by giving visas on arrival. Please do that. But you also have to make the experience of the person travelling in the country as world-class and as good and as efficient also. So, we need to work on certain such ...*(Time-bell rings)*... Sir, I will finish very quickly. Therefore, we need to do that kind of an experimentation. At least, please bring some good rakes from anywhere in the world. Don't be under the impression that we will get everything made within the country. Fine. We need that. We have factories for that. We do that. But try to experiment with four or six rakes from wherever you get that. Run them in few of these corridors, and I am telling you the way that will change and redefine the experience of Indian Railways, I don't think anything else will be able to do that. So, it is not just about speed. It is also about the kind of experience you offer.

Sir, I will not go into too much of detail. But one thing is certain. We have China. We don't want to compare ourselves with any other country. But they have built a railway all across Tibet at such an altitude and coming all the way almost to our doorstep. When such kind of corridors are being built in difficult terrain, we also, in our country, must look at certain issues of how we build our train networks. Yes, we are doing a great job. We have built a network to Kashmir, we have got a train to Katra; Konkan Railways is also a fine example of a difficult terrain. But I think, considering such a big country and the kind of engineering expertise we have and the kind of record we have, we should be able to target more difficult projects at a much more, I would say, better pace and that is why you must do work on these issues.

श्री शरद यादव (बिहार): प्रफुल्लजी, गोंदिया—जबलपुर लाइन आपकी है ...*(व्यवधान)*...

श्री प्रफुल्ल पटेल : मैं उस बात पर नहीं पहुंच सका, लेकिन अब उसे कहकर अपनी बात खत्म करूंगा। मैंने गोंदिया-जबलपुर लाइन की बात शुरुआत में कही। हमारे शरद जी तो जबलपुर के ही थे, लेकिन अब वे बिहार और दिल्ली पहुंच गए। इनका बचपन और कॉलेज का जीवन जबलपुर में बीता है। जब ये गोंदिया में स्टूडेंट लीडर के नाते भाषण करने आते थे, तो हम आपको सुना करते थे। हम आपसे बहुत छोटे थे, लेकिन हम आपके तब से प्रशंसक हैं।

महोदय, अभी शरद यादव जी ने जबलपुर - गोंदिया लाइन का उदाहरण दिया है, इस का 20 साल के बाद भी ब्रॉड गेज कनवर्जन नहीं हुआ है। वह 40 किलोमीटर तक हुआ और बाकी 200 किलोमीटर - बालाघाट से मंडला और आगे नैनपुर वगैरह का काम रुका हुआ है। महोदय, इस का कारण यह है कि उसमें कुछ पर्यावरण के इश्यूज आ गए हैं। अब पर्यावरण के मामले में ज्यादा नहीं कहूंगा क्योंकि ज्यादा बोलो, तो भी पिटाई होती है और कम बोलो तब भी पिटाई होती है। इसलिए मैं बहुत समझदारी से कहना चाहूंगा कि जहां already रेल लाइन है, उसे नैरो गेज से ब्रॉड गेज करने में पर्यावरण में क्या कोई नया बदलाव हो गया? ट्रेन तो चल ही रही थी। सड़कों में भी वही हालत है, रेलवे में भी वही हालत है। जहां नई रेल लाइन बिछ रही हो, वहां तो मैं समझ सकता हूँ कि आप पर्यावरण की बात ठीक कर रहे हैं, लेकिन in the conversion from narrow gauge to broad gauge, what is the environmental impact you are going to study there? And lines get delayed for 20 years! इसीलिए, मैं समझता हूँ कि सुरेश जी, कहीं न कहीं आप इस बारे में अवश्य चिंतन करें। मैं ज्यादा कुछ नहीं कहूंगा, आप बेहतर सेवा प्रदान करें और जैसे मैंने कहा, ऐसे कुछ थोड़े उदाहरण पेश करें। आप जो मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन बनाने जा रहे हैं, यह अच्छी बात है। इसका मतलब आपके दिमाग में, आपके मन में वही बात है, जो मैं आपको कह रहा हूँ, लेकिन इसको कार्यान्वित करना होगा। हमारे देश में सबसे बड़ी दुर्भाग्य की बात यह है कि हम बातें बहुत करते हैं, लेकिन एग्जीक्यूशन कितना करते हैं? एक बात का मुझे गर्व है, मैं यहां खुद अपनी बड़ाई करने के लिए नहीं खड़ा हूँ, लेकिन मैं जब एवीएशन मंत्रालय में था, तो पांच साल में इस देश के सभी हवाई-अड्डों का नव-निर्माण करने का काम किया। यह जो मैंने पांच वर्षों में किया, वह मैं समझता हूँ ज्यादा महत्व की बातें हैं। इसलिए time is the essence. Execution is the essence. Your desires and your wishes are honourable, but they must be translated into an affirmative action. My good wishes to you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Mr. Praful Patel.

श्री शरद यादव: सर, मैं प्रभु जी से कहूंगा कि प्रफुल्ल जी ने ठीक बात उठाई है, यानी गोंदिया और जबलपुर वाली लाइन बनने के बाद आपके करोड़ रुपए बचेंगे। इन्होंने ठीक कहा है, नैरोगेज वहां चल रही है। अगर आप इस पर ध्यान देंगे, तो नॉर्थ और साउथ की काफी दूरी कम हो जाएगी। आप इसका अंदाज अपने डिपार्टमेंट से लगवा लीजिए कि कितना सेव होगा, कितनी बिजली बचेगी। तो मेरी आपके माध्यम से यही विनती है कि जो इन्होंने यह गंभीर मामला उठाया है, इसको आप जरूर देखें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Thank you. Dr. Ashok S. Ganguly.

DR. ASHOK S. GANGULY (Nominated): Mr. Deputy Chairman, Sir, through

you, I am very proud to be addressing the hon. Railway Minister. I am glad that he is here.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have to address the Chair, not him!

DR. ASHOK S. GANGULY: Sir, I am addressing him through you. I am expressing my pleasure through you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Thank you.

DR. ASHOK S. GANGULY: And, particularly, since you, Hon. Minister, are a professional Chartered Accountant — after 1928, the Railway Budget started being presented separately — Shri Prabhu, you have an unique opportunity to bring financial discipline and transparency in the Railways, which is a hugely complicated and indiscernible corporation. It is very good, but it is indiscernible. I am particularly glad, Mr. Deputy Chairman, that the hon. Minister has not promised to connect every hamlet in the country. What a refreshing change! However, there are some huge opportunities which I am going to list. But before I do so, I have a small question for the hon. Minister, Mr. Deputy Chairman. Why increase the freight rates at such an inopportune moment? Get the freight system going, as Shri Praful Patel had mentioned, and then you may charge. Give the service and then you may charge. That would be perfectly legitimate, because then you will be competitive.

Sir, I have a particular point, regarding the Railway Board. The Railway Board must be a 21st Century Board. The Board must be the instrument to modernize and professionalize the Railways. You may kindly think of inducting professional and independent Directors to bring about corporate governance and external thinking on to the Board, which, unfortunately, due to events not so long ago, has a shadow cast on it. It is because you are the Railway Minister, I request you to kindly introduce the latest accounting and auditing procedures, which are followed universally, in the public sector and the private sector. And please promote meritocracy from the brilliant railway services rather than what, unfortunately, happened recently. My second point is regarding Railway being the instrument for attracting mega investments for economic revival, both domestic and foreign. Launching a couple of large PPP projects will fire the imagination of the country and the world. For example, will you think about a world-wide launch of an Indian Railway Bond and take the railway road-show across the world and let the world know what we are doing and what we propose to do? Hon. Minister, you can do it.

Another suggestion is to use the PPP mode for railway station modernization and provide safety and security like the airports do. Why can't we do it? Can this

[Dr. Ashok S. Ganguly]

be used as a source of CSR investment? Modernise it; restrict visitors by introducing well-priced entrance tickets as well as the numbers who can accompany passengers who are leaving or passengers who have come to be received.

My another suggestion is that you must during your tenure — you have a five-year period — ensure that all level crossings, not this region or that region but all over India, be automated as a safety feature to prevent the gruesome accidents which are still occurring in this day and age. For doing this, I request you to examine another innovation, hon. Minister. Would you consider setting up of an independent safety committee for the Indian Railways which will be required by you, hon. Minister, to submit a quarterly report on the status of safety and what is being done to improve the safety beyond any reasonable doubt for the civilized part of this century? And, in turn, Railway Minister, although this might sound a little high-sounding, could you kindly consider to produce a one-page white paper every quarter on the state of the Indian Railways, your address through your Cabinet to the nation? I request you to consider this.

I now come to a little bit of self-interest and request you to investigate and make some radical improvement and upgradation of the Western and Central Railways' local system in and around Mumbai because six million people depend on their livelihood, both men and women, every day on the Western and Central Railways, and they are being stretched beyond their capacity. Mr. Minister, I never speak long because I have been trained by the hon. Deputy Chairman. So, I am going to conclude my speech. I have told you whatever I want. I want to reassure you, Mr. Minister, through the Deputy Chairman, that you have got five years ahead of you or, say, four-and-an-half years. You don't have to share it with us but I hope you have sixteen quarters or, say, eighteen quarters in which you can produce eighteen white papers — your account to the nation what you are doing. I hope, under you, the Railways become the trigger of revived investments, an imaginative investment instrument, which both the national and international investors would be attracted. You don't have the organization right now. The Finance Ministry has to collaborate with you, Mr. Minister and, there has to be a Special Purpose Vehicle to trigger the railways as an engine of growth — please pardon the pun as an 'engine of growth' — for this nation's revival. I thank you, Deputy Chairman, for providing me this opportunity and I wish you all the best hon. Railway Minister through the Deputy Chairman. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Khekiho Zhimomi - not there. Shri M.P. Achuthan.

SHRI M.P. ACHUTHAN (Kerala): Sir, this year's Railway Budget is a repetition of what we have got during the last many years, as far as Kerala is concerned. Whenever we discuss the Railway Budget, the Members from Kerala, including our hon. Deputy Chairman, raise the issue of neglect to Kerala. The basic needs of Kerala are not being reflected in this year's Budget also. What is the basic need of Kerala? To improve the railway facilities in Kerala, three things must be done, that is, doubling of the track, electrification and automatic signalling system. Only by doing this, we can have more trains to Kerala. But unfortunately, this year also, the Railway Budget has neglected the genuine demands of Kerala. Sir, ₹ 413 crore has been allocated towards doubling of tracks in Kerala. This allocation is a little bit more than that of last year. It is good. But what is the need? The need is more than ₹ 1,000 crore. Then, what is the all-India allocation for doubling in this year's Budget? It is ₹ 98,000 crore. Out of ₹ 98,000 crore, Kerala got only ₹ 413 crore, that is, not even 0.5 per cent for a State like Kerala. So, this must be corrected and a time-bound programme must be there to complete the doubling work in Kerala, and, of course, electrification and automatic signalling system.

Sir, regarding the coach factory, for the last 35 years, we have been hearing that a coach factory will be materialised in Kerala in Palghat. The State Government has given more than 1,000 acres of land, but still it is pending. Nothing has been done. Then, Sir, out of so many projects announced in the last five years, none has been implemented. So, for me, I am demanding, don't announce any more projects for Kerala; just implement what you have announced in the last two or three years' Budgets. It will be sufficient for Kerala. We don't want proclamations, promises, but we want concrete action to implement these projects.

Sir, for improving connectivity in Trivandrum, the Nemom Coach Maintenance Depot was announced three years back, but no action has been taken. Enough land is there, but the Railway Board is not taking any action to implement it.

The main feature of this Budget is privatisation. This Government, and also the last UPA Government, began the process and wanted to privatise the Railways through PPP and FDI. We are hearing a lot of promises on this PPP front. Can the Minister point out any one project which has been implemented through PPP? No; only the promises of PPP are there. And, so ambitious promises are there that within five years, more than ₹ 8 lakh crore will be invested in the Railways. From where will it be invested? Now, the other day, the hon. Minister stated that he has got ₹ 1,50,000 crore within three years from LIC. That is the route. Why do you go for PPP and private investment? Enough money is there in our country. You can utilise the amount deposited in LIC, banks and other public sector financial

[Shri M.P. Achuthan]

institutions. The Railways have got thousands of acres of land. You can peg the land and get the loan from LIC and other financial institutions. If you go in for privatization, from where these private parties and the corporates are getting the money? Is it from their pockets? No. They are utilizing the money of the public sector financial institutions. That shows that the Railways can, without the mercy of the private sector and private corporate, implement the programmes. When you have the land, you have the infrastructure, you have the management capacity, why do you go in for privatization. Tell me, in which country, the Railways has been developed by the private sector without adequate investment by the public sector. Sir, we talk about privatization of Railways. The Minister is not here but hon. Commerce Minister is well versed with the international experience. ...*(Interruptions)*... Yes, Minister of State is here but I meant Shri Suresh Prabhu because he is considered to be a management expert. What is the experience of Britain? It was Margaret Thatcher, who got these neo-liberal policies implemented...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Achuthan, if you go to Britain, there will be no time to come back. ...*(Interruptions)*...

SHRI M.P. ACHUTHAN: Just one minute, Sir. I will come back to Kerala, Sir. ...*(Interruptions)*... I will be back to Kerala from Britain.

Margaret Thatcher privatized the British Railway. What is the position now? They are re-nationalizing the Railways in Britain. That is the experience. Nowhere has it succeeded, and, after so many years, we are going in for privatization. Mind it, the employees of the Railways are going in for direct struggle and action against the privatization policy and programme of the Government. There was a strike ballot in Railway, and, more than 96 per cent of the Indian Railwaymen supported this strike ballot. That shows the mood of the people, the mood of the employees of Railways. ...*(Time-bell rings)*... Please resist from this suicidal move of privatizing the Indian Railways.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Time is over. Please conclude.

SHRI M.P. ACHUTHAN: You can get the help of LIC and other public sector financial institutions to implement the Railway Development projects.

Sir, I will be failing in my duty if I do not mention about the fact that there are more than two lakh vacancies in railways, and, there are nearly one lakh posts directly connected with the security and safety of the passengers. These include the posts of drivers etc. You are speaking about zero-tolerance towards accidents and

safety-related issues. Without filling up these crucial posts, how can you achieve this target? Please take immediate steps to fill these vacancies in the Indian Railways. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, Shri Husain Dalwai.

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र) : धन्यवाद उपसभापति महोदय, मुझे बड़ी खुशी हो रही है कि सुरेश प्रभु जी रेलवे मिनिस्टर बन गए हैं। महोदय, मैं कोंकण से आता हूँ और कोंकण से ये तीसरे रेलवे मिनिस्टर हैं। पहले एस.के.पाटिल जी थे, वे बड़े मज़बूत आदमी थे। उन्होंने रेलवे में थोड़ा-बहुत सुधार भी किया था। दूसरे, मधु दंडवते जी थे। उन्होंने कोंकण रेलवे लाने का काम किया। जार्ज फर्नांडीस साहब भी कोंकण से ही थे, वे कोंकण रेलवे लाए। तीसरे अब प्रभु जी बन गए हैं, उनसे हमें बड़ी अपेक्षाएं हैं। सुरेश प्रभु जी के ऊपर प्रभु की कृपा है। सर, जब मैंने रेलवे बजट पढ़ा तो मेरे ध्यान में आया कि सेंट्रल गवर्नमेंट इसके लिए कुछ खास मदद नहीं करती है। वहां से उनको 42 परसेंट मदद मिलने वाली है। रेलवे से जनरेट होने वाला कुछ 17.8 परसेंट मिलेगा और 40 परसेंट कहां से आएगा, कौन से रिसोर्स से आएगा, उसकी मालूमात ठीक ढंग से नहीं दी गई है। एलआईसी से बहुत सारा फंड मिलने वाला है। उसके बारे में कुछ बातचीत हो गई है और आगे 'अदर्स' की जो बात उन्होंने कही है, उसमें फॉरेन इंस्टीट्यूशन्स, इन्वेस्टर्स बड़े पैमाने पर हैं, क्या है, उसके बारे में स्पेलआउट नहीं किया गया है। मैं एक-दो बातें और कहूंगा जिनके ऊपर रेल मंत्री जी को सोच-विचार करना चाहिए और इस बात को मैं पहले भी बोल चुका हूँ।

रेलवे के पास मेट्रो सिटीज़ में बड़े पैमाने पर ज़मीन है। ट्रैक के दोनों तरफ है। ट्रैक बढ़ेंगे, यह तो अच्छी बात है और उसके लिए दोनों तरफ ज़मीन छोड़कर भी ज़मीन बचती है। उसका रेलवे कमर्शियल उपयोग नहीं करती है। उसके ऊपर बड़े पैमाने पर एनक्रोचमेंट हुई है। रेलवे के आफिसर ही कुछ बिल्डर्स की पूरी तरह से मदद करते हैं। इसका मैं उदाहरण देता हूँ। मैं रेलवे मंत्री को तीन-चार दफा पत्र लिख चुका हूँ। मैंने सुरेश प्रभु जी को भी मैंने इस बारे में लिखा है कि मैं जहां रहता हूँ, वहां बहरामपाड़ा है, बोरिवली है और बांद्रा ईस्ट, खार, सांता क्रुज़ तक 300-400 हजार एकड़ की ज़मीन आज बिल्डरों को देने की बात हो रही है। इसके बारे में मैंने एक कम्प्लेंट की और मैं रेलवे के ऑफिसर्स से मिला, मैंने एडमिनिस्ट्रेशन को लिखा, लेकिन वे बिल्डरों की मदद कर रहे हैं। क्या आप इसके ऊपर कोई कार्यवाही करेंगे? इसके संबंध में सारे कागजात मैं आपको देने के लिए तैयार हूँ।

मेरा यह भी कहना है कि वहां जो लोग झोपड़-पट्टी में रहते हैं, उनको वहां से हटाओ, ऐसा मेरा कहना नहीं है। अगर आप वहां पर कमर्शियल काम्पलेक्स बनाएंगे, तो बड़े पैमाने पर रेलवे को पैसा मिलेगा और वहां के लोगों के लिए रहने का इंतजाम भी आप कर सकते हैं। आप वहां की सारी ज़मीन बिल्डरों को देने के बजाय इस तरह का काम करेंगे, तो मेरे ख्याल से आपके पास बड़े पैमाने पर पैसा आएगा।

दूसरी बात यह है कि हम ए.सी. में प्रवास करते हैं। आप चार सैक्शन फर्स्ट क्लास ए.सी., सेकेंड क्लास ए.सी., आर्डिनरी रिजर्व क्लास और नॉन रिजर्व क्लास के बनाइए। जो नॉन रिजर्व क्लास में यात्रा करने वाले हैं, आप उनके टिकट का किराया मत बढ़ाइए। जो रिजर्व क्लास में यात्रा करते हैं, उनके टिकट के किराये में थोड़ी सी बढ़ोतरी करिए, लेकिन फर्स्ट क्लास ए.सी.

[श्री हुसैन दलवाई]

और सेकेंड क्लास ए.सी. में यात्रा करने वालों के टिकट में बढ़ोतरी को मैं गलत बात नहीं समझता हूँ। यह प्रवास में अगर बस से जाता हूँ, तो बड़े पैमाने पर मुझे कम से कम पांच गुणा पैसा देना पड़ता है। रेलवे हमें सस्ते में यात्रा करवाती है और मेरे ख्याल से बस के मुकाबले इसमें सुविधा भी अच्छी होती है। जो छोटा आदमी है, जिसकी कमाई बहुत कम है, उसके ऊपर टिकट बढ़ने का भार नहीं पड़ना चाहिए। आज गवर्नमेंट एम्पलाइज़ को क्या कम पैसा मिलता है? पांचवां आयोग आ गया, छठा आयोग आ गया और अब सातवें आयोग की बात हो रही है। आज बैंक एम्पलाइज़ ऐसा बोलते हैं कि जितना पैसा गवर्नमेंट एम्पलाइज़ को मिलता है, उतनी पगार तो हमें दीजिए। आज उनकी उलटी मांग होने लगी है। इस बात को ध्यान में रखकर आपको कुछ न कुछ करना चाहिए, ऐसा मेरा कहना है।

दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई के लिए जो golden quadrilateral है, उसमें बड़े पैमाने पर पैसेंजर और फ्रेट गाड़ियां चलती हैं। यह टोटल ट्रैक 16 परसेंट का है और उसके ऊपर 50 परसेंट गाड़ियां चलती हैं। क्या आप वहां सुधार करने के लिए और एक ट्रैक बढ़ाने के बारे में सोचेंगे?

दूसरी बात यह है कि मुम्बई के बारे में यहां कुछ कहा है या नहीं कहा है, मुझे मालूम नहीं है, मेरे सुरेश जी को यह मालूम है, लेकिन आज यहां राज्य मंत्री बैठे हुए हैं, मैं उनसे भी यह कहूंगा कि आप कम से कम एक दफा ट्रेन से जाकर देखिए कि महिलाएं कैसे भाग कर ट्रेन में चढ़ती हैं और कैसे गिरती हैं। वहां प्लेटफार्म छोटा होता है और रेल लम्बी होती है। वहां लोग किस तरह से आते-जाते हैं, यह भी देखने वाली बात है। आप बोलते हैं कि आपको हर जगह नुकसान होता है, मैं कहता हूँ कि जो वहां लोकल रेलवे है, वहां आपको कोई नुकसान भी नहीं होता है, बल्कि फायदा होता है। आप वहां पैसे जरूर बढ़ाएँ, लेकिन सुविधा भी बढ़ाइए। मैं जानना चाहता हूँ कि सुविधा न बढ़ाने का क्या कारण है? जब कि वहां पर जमीन है, तो फिर आप ट्रैक क्यों नहीं बढ़ाते हैं? जिस जमीन पर लोगों का encroachment है, उसको खाली करवाने के लिए या तो आपके आफिसर्स डरते हैं या फिर उस पर काम करना नहीं चाहते हैं।

मेरा एक सजेशन यह है कि आप अपने ऑफिसर्स में ज्यादातर IAS officers रखते हो, आप वहां रेलवे के कुछ अच्छे ऑफिसर्स भी रखिए। वे आपको नई-नई बातें बताएंगे और यह भी बताएंगे कि किस तरह से काम करना है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि मेरे एक ऑफिसर्स ने यह बताया कि पैसेंजर ट्रेन 30 किलोमीटर Per Hour की speed से चलती है। उसको 50 किलोमीटर Per Hour की speed करने के लिए कोई खर्चा नहीं करना पड़ेगा। मैंने अपने आफिसर से कहा कि क्या ऐसा हो सकता है, तो उसका कहना था कि ऐसा हो सकता है। यह सेन्ट्रल रेलवे के एक जनरल मैनेजर का कहना है। आप उनको यहां लाइए और उनसे बात करिए। वह बड़े होशियार आदमी हैं। ऐसे लोगों का experience क्या है, उनका रिसर्च क्या है, आप वह भी देखें। अगर यह होगा, तो ट्रेन फास्ट स्पीड से चलेगी। आज आप देखिए कि हमारी फास्ट ट्रेन किस स्पीड से चलती है, वह 50 की स्पीड से चली है। आप क्या इस स्पीड की ट्रेन को फास्ट ट्रेन कहेंगे? मैं चाइना गया था और मैंने देखा कि वहां की ordinary train 200 किलोमीटर की स्पीड से चलती है और हमारे यहां बहुत अच्छी ट्रेन भी 115 की स्पीड से आगे नहीं चलती है। जब कोंकण रेलवे बनी, तो मैं उस समय जॉर्ज फर्नांडिस के साथ था और हमने एक मीटिंग कोंकण में की थी। उसमें उन्होंने कई बार कहा था कि यह ट्रेन 160 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलेगी।

आज वह ट्रेन भी इस स्पीड से नहीं चलती है। वह इतनी स्पीड से क्यों नहीं चल रही है, आप उसको देखिए कि इसके पीछे क्या कारण हैं। अगर अच्छे दिन लाने हैं, तो इस तरह से लाए जा सकते हैं, यही मेरा कहना है।

आपने रेल बजट भाषण में toilets के बारे में जिक्र करते हुए कहा है, 'रेल स्वच्छ भारत'। अच्छी बात है, लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि रेलों में अभी जो toilet यूज होते हैं, उनकी जगह आप बाँयो टॉयलेट्स या वैक्यूम टॉयलेट्स करने की सोच रहे हैं। कुछ ट्रेन्स में बाँयो टॉयलेट्स हो भी गए हैं, लेकिन मेरा सजेशन यह है कि रेल के डिब्बे में जो टॉयलेट्स हैं, उन्हीं को छोटा भी कर सकते हैं और साफ-सुथरा करके और अच्छा किया जा सकता है। यदि वैक्यूम टॉयलेट्स होंगे, तो अच्छा होगा, लेकिन हर डिब्बे में कम से कम catering की व्यवस्था भी होनी चाहिए। खास तौर से जब MPs जाते हैं, तो उनके लिए कुछ सुविधा करते हैं। वहां लोग बार-बार चाय-चाय बोलते रहते हैं, लेकिन पैसंजर्स को ठीक ढंग से चाय नहीं मिलती है। अगर उसी कम्पार्टमेंट में catering की व्यवस्था होगी, तो अच्छी चाय मिलेगी। आप इस पर भी जरूर विचार करिए।

मैं आपको महाराष्ट्र के बारे में एक बात और कहना चाहूंगा कि नान्देड़ वर्धा-नागपुर मार्ग पर आपने अधूरा काम छोड़ा है। आपने इस बजट में उसको पूरा करने का प्रावधान नहीं किया है, इसलिए उसको पूरा करने का काम करिए। मेरा एक और सजेशन है कि Mudkhed Parbhani मार्ग पर यदि डबल ट्रैक करेंगे, तो Manmad सिकन्दराबाद लाइन पर जो congestion होता है, वह बिल्कुल कम हो जाएगा। आप इसका उत्तर देते समय भी कह सकते हैं, आप सुरेश जी से कहिए वे नान्देड़ में रेलवे डिविजन क्यों नहीं बनाते? रेलवे का डिविजन सिकन्दराबाद में है। मुझे माफ करना, मैं सिकन्दराबाद के खिलाफ नहीं हूँ, लेकिन ये सारी मुम्बई जाने वाली ट्रेन्स हैं, लेकिन रेलवे का डिविजन सिकन्दराबाद में है, इसलिए आप इस मामले को खत्म करिए। हम लोगों की कई सालों से यह मांग है कि आप डिवीजन नांदेड़ बनाइए, लेकिन आप लोग इसको करते नहीं हैं। दूसरी बात यह है कि सरकार को जिस ढंग से रेलवे की मदद करनी चाहिए, सरकार वैसे करती नहीं है। जितना पैसा रोड पर खर्च होता है, उससे क्या-क्या होता है? यदि आप रेलवे को अधिक अच्छा बनाएंगे, तो मेरे खयाल से रेलवे की वजह से एनर्जी कंजम्पशन 75-90 परसेंट तक कम होता है, यूनिट कॉस्ट कम होती है, एन्वायरन्मेंट की प्रॉब्लम भी कम होती है। मैं यह नहीं कहूंगा कि आप रोड्स मत बनाइए, लेकिन मेरी यह मांग है कि यदि इंफ्रास्ट्रक्चर में सबसे ज्यादा महत्व किसी को देना है, तो वह रेलवे को देना चाहिए।

आज रेलवे में कर्मचारियों की 3,25,000 वेकेंसीज़ पड़ी हैं। यह आंकड़ा बहुत बड़ा है। अगर एम्प्लॉयमेंट देने वाला कोई सबसे अच्छा विभाग होगा, तो यह आपका विभाग है और वहां पर ये वेकेंसीज़ रखने की वजह से मेंटेनेन्स की प्रॉब्लम होती है, सेप्टी की प्रॉब्लम होती है और एक्सीडेंट्स भी बड़े पैमाने पर होते हैं। मैं आपसे इसमें बदलाव करने की विनती करता हूँ।

दूसरी बात यह है कि कोंकण रेलवे होने की वजह से पूना से मुंबई, नासिक से मुंबई कर्मचारी वर्ग के लोग आते हैं। ये सुबह आते हैं और शाम को वापस जाते हैं। अगर आप रत्नागिरी से मुंबई तक सुबह के समय फास्ट ट्रेन रखेंगे, तो वहां से रत्नागिरी, चिपलूण, महाड, पनवल से लोग उस ट्रेन से आएंगे और शाम को वापस जाएंगे। मैं आपसे विनती करता हूँ कि आप इतना जरूर कीजिए। मैंने आपको कुछ लैटर्स भी लिखे हैं कि खेड और चिपलूण के बीच एक शिव नाम का

3.00 P.M.

[श्री हुसैन दलवाई]

गांव है, वहां के लिए स्टेशन की मांग है, आप इसको पूरा कीजिए। यदि आप इसको पूरा करेंगे तो अच्छा होगा। मैं यह नहीं कहता कि वहां पर फास्ट ट्रेन रुके, लेकिन यदि वहां पर पैसेन्जर ट्रेन रुकेगी, तो वहां के लोगों को, वहां के पंद्रह गांवों को सुविधा हो जाएगी।

मैं यह कहता हूँ कि आपने इसमें कुछ बातें अच्छी कही हैं, आपने इस बजट में कुछ अच्छी बातें रखी हैं, मैं यह नहीं कहता कि यह पूरा बजट बुरा है, मैंने इसको बुरा बोला भी नहीं है, यह अच्छा है, ठीक बजट है लेकिन यदि आप इसमें कुछ सुधार करेंगे तो और अच्छा रहेगा। मैंने महाराष्ट्र के बारे में खास कर के जो कहा है, आप उसके बारे में सोचें।

एक बात और है, यह यूपी वालों के लिए है। एक तुलसी ट्रेन चलती है। मुंबई से इलाहाबाद तक तुलसी ट्रेन चलती है। वहां के लोगों की मांग है कि यह हफ्ते में दो दफ़ा चला करे। आप सातों दिन चलाइए न। यदि सात दिन नहीं चलती, तो कम से कम पांच दिन चलाइए। वहां बड़े पैमाने पर लोग काम करते हैं। वैसे हमारे लोगों का यह कहना है, हम लोगों की ऐसी मांग है कि हमारे यहां अजमेर जाने वाले बहुत लोग रहते हैं, लेकिन आप रत्नागिरी - अजमेर ट्रेन हफ्ते में एक दफ़ा चलाते हैं, आप इसको हर दिन चलाइए। **...(समय की घंटी)...** उपसभापति जी, मैं इसको समाप्त करता हूँ। मेरा ऐसा कहना है कि जिस ढंग से कोंकण रेलवे बनी है, आप उस मॉडल को हर जगह लेकर जा सकते हैं। प्राइवेटाइजेशन, प्राइवेटाइजेशन की बात होती है, लेकिन कौन प्राइवेटाइजेशन के लिए आएगा? क्या आपको लगता है कि ये बड़े-बड़े लोग उस काम में आगे आएंगे, खर्चा करेंगे? आज हमारे इधर, मुंबई में मोनो रेल चली है, उसका कल क्या हुआ, आज आपने पेपर में पढ़ा होगा। क्योंकि उनका उसमें कोई इंटरस्ट नहीं है, इसलिए वे नहीं आएंगे **...(समय की घंटी)...**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right. That's all.

श्री हुसैन दलवाई : मेरा ऐसा कहना है कि जिस ढंग से कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन बना है और वह रेल अच्छी चलती है, वहां कर्मचारियों की बहुत सारी प्रॉब्लम्स हैं, मैं आपको वह अलग तरह से बताऊंगा, क्योंकि यहां टाइम नहीं है, लेकिन मेरी आपसे विनती है कि आप इस तरह के कॉर्पोरेशन हर जगह करें **...(व्यवधान)...** आपने यहां कश्मीर में बनाए हैं, लेकिन कश्मीर में बहुत सारी प्रॉब्लम आ गई है। वहां के कुछ लोगों ने प्रॉब्लम को निर्मित करने का काम किया है, उसके ऊपर भी आप ध्यान दीजिए। कोंकण रेलवे के बारे में बहुत सारी कम्प्लेंट्स भी हैं, मैं उसके बारे में आपको पत्र लिखकर जिक्र करूंगा, अभी समाप्त करता हूँ। धन्यवाद, जय हिंद, जय भारत।

श्री उपसभापति : ओ.के.। श्री अविनाश राय खन्ना।

श्री अविनाश राय खन्ना : सर, मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने जिस ढंग से इस बजट को जनता के लिए पेश किया है, उसके लिए रेल मंत्री और उनका स्टाफ, जिन्होंने बजट बनाया है, वे बधाई के पात्र हैं। मैं उन्हें दूसरी बधाई देता हूँ कि एशिया की पहली महिला पायलट भारतीय रेलवे में है। रेल मंत्री जी, मैं इसके लिए भी आपको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

मैं अपना भाषण शुरू करने से पहले एक निवेदन करना चाहता हूँ। जब हम एयर इंडिया के जहाज में जाते हैं, तो जहाज में एंटी करते समय हमें एक बहुत अच्छा दृश्य मिलता है कि हर जहाज के ऊपर भारत का झंडा बना हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि अगर हर इंजन के ऊपर भारत का झंडा बन जाए, तो सारे देश में एक बहुत बड़ा मेसेज जा सकता है कि 65,000 किलोमीटर का सफर, जो रेलवे तय करती है, 19,000 ट्रेन्स, जो सारे देश में चलती हैं और 8 बिलियन पैसेंजर्स, जो इस रेलवे से डेली ट्रेवल करते हैं, उनका सिर गर्व से ऊँचा होगा, जब वे रेलवे के इंजन के ऊपर भारत का झंडा देखेंगे।

(उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर) पीठासीन हुए)

अब बात रही कि इंटरनेशनल लेवल पर भारतीय रेल का नम्बर कितना है, उसका क्या स्टैटस है। मैंने पहले 10 देशों का अध्ययन किया, तो मुझे लगा कि भारतीय रेलवे, किलोमीटर के हिसाब से जितनी कनेक्टिविटी है, उसके आधार पर चौथे नम्बर पर है। पहले नम्बर पर यूएसए आता है, जिसके पास 2.5 लाख किलोमीटर रेलवे नेटवर्क है, जिसका 80 परसेंट फ्रेट ट्रेन के रूप में यूज होता है। चीन के पास एक लाख किलोमीटर नेटवर्क है, रूस के पास 85,500 किलोमीटर का नेटवर्क है, इंडिया के पास 65,000 किलोमीटर का नेटवर्क है, कनाडा के पास 48,000 किलोमीटर, जर्मनी के पास 41,000 किलोमीटर, आस्ट्रेलिया के पास 40,000 किलोमीटर, अर्जेंटीना के पास 36,000 किलोमीटर, फ्रांस के पास 29,000 किलोमीटर और ब्रिटेन के पास 28,000 किलोमीटर नेटवर्क है। मेरे कहने का मतलब यह है कि अगर रेलवे का नेटवर्क देखा जाए, तो जो बहुत डेवलप्ड कंट्रीज़ हैं, उनके कंपेरिजन में हमारा नेटवर्क अच्छा है। हमें इस बात की खुशी है कि इतना नेटवर्क होने के बावजूद पैसेंजर को ले जाने के मामले में हम वर्ल्ड में एक नम्बर पर हैं। 8 बिलियन पैसेंजर्स डेली ट्रेवल करते हैं, दुनिया में यह सबसे बड़ा काम इंडियन रेलवे करती है। हमारे पास 19,000 ट्रेन्स हैं, जिनमें से 12,000 पैसेंजर ट्रेन्स और 7,000 फ्रेट ट्रेन्स हैं।

अगर मैं रेलवे परिवार की बात करूँ, तो रेलवे का बहुत बड़ा परिवार है। यही कारण है कि रेलवे ही एक ऐसा विभाग है, जिसका अपना अलग से बजट पेश होता है। अगर हम पीएसयूज की बात करें, तो रेलवे के 16 पीएसयूज हैं, जिनमें से 2 पीएसयूज को मिनी रत्न भी कहा गया है। ये पीएसयूज हैं — RITES, IRCON, CRIS, IRFS, CONCOR, KRCL, RCIL, IRCTC, PRCL, RVNL, RLDA, DFCCIL, MRVC, BWEL, BSCL and BCL. इतने पीएसयूज में यह रेलवे कितने लोगों को रोजगार देती है, अगर हम इसका अंदाज लगाएँ, तो इसमें रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है। रेलवे में 'ए', 'बी', 'सी' और 'डी' क्लासेज में जितने एम्प्लाइज़ हैं, उनको कितनी बड़ी सेलरी मिलती है, यह भी एक नए अनुभव की बात है कि रेलवे अपने एम्प्लाइज़ के ऊपर कितना खर्च करती है। इसके साथ-साथ जो एससी/एसटी का कोटा है, उसको भी रेलवे पूरा करने की कोशिश करती है। इसके अलावा रेलवे के अपने हॉस्पिटल्स, अपने एजुकेशनल इंस्टीट्यूट्स, अपने स्पोर्ट्सपर्संस भी हैं। मुझे खुशी है, जब मैं रेलवे के बारे में पढ़ रहा था, कि ऐसे चार स्पोर्ट्सपर्संस हैं, जिनको अर्जुन अवार्ड भी मिला है, जो रेलवे के कर्मचारी हैं। आज रेलवे ने एक ऐसा दृश्य पेश किया है, जिसको देख कर हरेक भारतवासी अपने आप को गौरवान्वित महसूस करता है।

महोदय, रेलवे कैसे चलती है और कंज्यूमर्स के साथ इसका क्या सम्बन्ध है, इसके लिए

[श्री अविनाश राय खन्ना]

एडवाइज़री बोर्ड भी बने हुए हैं। Better relationship between management and users के लिए, ZRUCC, DRUCC, NRUCC जैसी कमेटीज़ और काउंसिल्स भी बनी हुई हैं। इसके अलावा इसके लिए पार्लियामेंट की स्टैंडिंग कमेटी और कंसल्टेटिव कमेटी भी बनाई गई है।

मंत्री जी, मैं आपसे एक निवेदन करना चाहूंगा, आपने डिवीजनल लैवल पर और ज़ोनल लैवल पर ये सलाहकार समितियां तो बना दीं, इसके मैम्बर्स को भी हम लोग ही नॉमिनेट करते हैं, लेकिन इन कमेटियों को जितना फायदा रेलवे के आम पैसेंजर्स या आम यूजर्स की सलाह लेकर हो सकता है, उतना किसी ऐसे व्यक्ति को कमेटी में नॉमिनेट करके नहीं हो सकता, जो रेगुलर बेसिस पर रेलवे में सफर ही नहीं करता। अभी तो हो यह रहा है कि कमेटी की एकाध इंट्रोडक्ट्री मीटिंग हो जाती, उसके बाद मैम्बर दो साल तक यही सोचता रह जाता है कि रेलवे के कर्मचारी अब उसको कब बुलाएंगे। उसके पास सिर्फ एक फ्री पास आता है, वह भी पंजाब के होशियारपुर का बना दिया जाता है, वह फिरोज़पुर जाकर, एक कप चाय पीकर वापस आ जाता है। यहां मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि आपने जो एडवाइज़री बोर्ड्स बनाए हैं, उनकी मीटिंग्स रेगुलर होनी चाहिए, इसका कारण यह है कि जो लोग रेगुलर बेसिस पर लोगों के बीच घूमते रहते हैं, उनको मालूम होता है कि उनकी समस्याएं क्या हैं और उनका हल क्या हो सकता है। इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि इन मीटिंग्स को आप रेगुलर कीजिए।

मंत्री जी, आपने बहुत अच्छा प्रयास किया है, क्योंकि आपका जो फोकस रहा है, वह कॉमर्शियल न होकर सोशल अधिक रहा। मैंने जब आपका रेलवे का बजट सुना और पढ़ा, मैं हैरान था, आपने बहुत माइन्यूटली इस चीज़ का अध्ययन किया था कि जो लोअर बर्थ है, वह एक बुजुर्ग आदमी, डिसएब्ल्ड या प्रेग्नेंट वुमेन को दिया जाए। इसके कारण लोगों में एक sense of responsibility भी पैदा हुई है, क्योंकि रेलवे स्वयं इस बात का ध्यान रखती है। मैं आपके साथ अपना एक एक्सपीरिऐंस शेयर करना चाहता हूं। एक बार मैं अमृतसर से दिल्ली आ रहा था और मेरे पास लोअर बर्थ की दो सीटें थीं। एक आदमी जालंधर से चढ़ा, वह डिसएब्ल्ड भी था और साथ ही उसका शरीर भी काफी भारी था। जालंधर से लेकर लुधियाना तक छः बार वह मेरे कैबिन में आया, लेकिन ऊपर नहीं चढ़ सका। मैंने उससे पूछा कि क्या कारण है, वह बताने लगा कि मुझे ऊपर का बर्थ दिया गया है, लेकिन मैं ऊपर के बर्थ पर नहीं सो सकता हूं। वह डिफिकल्टी महसूस कर रहा था, उस समय मेरे ध्यान में यह आया कि अगर ऐसे लोगों के लिए रिज़र्वेशन ही निचले बर्थ की दी जाए, तो कितना अच्छा हो। उसके बाद मैंने स्वयं अपने कम्पैनियन से कहा कि आप ऊपर के बर्थ पर सो जाइए और इस आदमी को नीचे सोने दीजिए, उसके बाद कहीं जाकर वह व्यक्ति आराम से अपना सफर पूरा कर सका।

आपका जो इतना बड़ा रेलवे परिवार है, अगर इसकी एफिशिएंसी दिन-प्रतिदिन कम होती जाएगी, तो आपके जो सपने हैं, जो आपने अपने बजट में दिखाए हैं और जिनको आम जनता भी देखती और समझती है, वे कैसे पूरे हो सकेंगे? आपके इन सपनों को पूरा करने में आपका जो रेलवे स्टाफ है, उसका बहुत बड़ा रोल है। मैं आपको एक और उदाहरण देता हूं। एक बार मुझे किसी डेलिगेशन के साथ जापान जाने का मौका मिला। हमारी मीटिंग टोकियो में थी और हम लोगों के पास कुछ समय खाली था, इसलिए मन में यह बात आई कि यहां बुलेट ट्रेन की

भी एक राइड ली जाए। जापान में इंग्लिश लैंग्वेज की प्रॉब्लम है, इसलिए हमने होटल से जापानी लैंग्वेज के कुछ वर्ड लिखवा लिए, जैसे 'कहां जाना है', 'कहां से आना है'। जब हम रेलवे स्टेशन पहुंचे, तो सबसे पहला काम टिकट खरीदने का था। हम छः लोग थे, टिकट खिड़की पर गए, तो वहां पर जो बच्ची टिकट बेच रही थी, उसने हमसे कहा, "सर, आपका सफर सिर्फ आधे घंटे का ही है, आप फर्स्ट क्लास की टिकट में पैसे बरबाद मत कीजिए, क्योंकि फर्स्ट क्लास और सैकेंड क्लास के किराए में बहुत अंतर है और आपको वही फैसिलिटीज़ सैकेंड क्लास में भी मिलेंगी, जो फर्स्ट क्लास में हैं। अगर आपको दूर जाना होता, तो आप फर्स्ट क्लास में जा सकते थे।" हम सबने आपस में बात की और सोचा कि हम लोग फर्स्ट क्लास में ही जाएंगे और हम लोग फर्स्ट क्लास में गए। हमने जहां पर जाना था, वहां हम उतर गए। अब हमारे सामने मुश्किल यह आई कि वहां पर जो साइन बोर्ड्स थे, वे सब जैपनीज़ लैंग्वेज में ही थे, इसलिए हमें कुछ भी समझ में नहीं आ रहा था कि हमें कहां से कहां जाना है, कहां से नीचे उतरना है और कहां से दोबारा ट्रेन पकड़नी है। अचानक वहां एक व्यक्ति आया, उसकी ड्रेस देखकर हमें लगा कि वह सेक्योरिटी ऑफिसर ही होगा, हम उसके पास गए, लेकिन उस व्यक्ति को भी इंग्लिश नहीं आती थी, फिर भी उस व्यक्ति ने हमें भगाया नहीं। अगर यही सीन यहां का होता तो शायद सेक्योरिटी ऑफिसर हमें भगा ही देता, लेकिन उस आदमी ने हमें इशारे से कहा कि आप मेरे पीछे चलिए। हम उसके पीछे-पीछे चले गए, वह आदमी हमें एक ऑफिसर के कमरे में ले गया, उस ऑफिसर ने पहले इंग्लिश में हमसे बात समझी और फिर जैपनीज़ में उस लड़के को समझाई। इसके बाद वह लड़का खुद हमें बाहर लेकर आया, उसने हमारी छः टिकटें परचेज़ करवाई और जिस स्टेशन से गाड़ी जानी थी, उस गाड़ी तक हमें छोड़ कर आया, यही नहीं, जहां पर हमारा डिब्बा आना था, वह हमें ठीक वहीं पर छोड़ कर आया। आज भी जब मैं उस सारी घटना को याद करता हूँ, तो मुझे बहुत अच्छा लगता है। क्या यही कल्चर हमारे हिन्दुस्तान में नहीं आ सकता? क्या हमारे लोग और हमारे अधिकारी अपने पैसेंजर्स से, जिनके पैसे से वे तनखाह लेते हैं, उनसे अच्छा व्यवहार नहीं कर सकते? यह बात वर्क कल्चर में आ जाए कि पैसेंजर के साथ अच्छा व्यवहार किया जाना चाहिए, क्योंकि वह हमारा अन्नदाता है। सर, infact जो पैसेंजर है, वह अन्नदाता है और उसके सफर करने के कारण रेलवे को जो पैसा मिलता है, उससे ही रेलवे के कर्मचारियों को तनखाह मिलती है। अगर यह sense of responsibility सभी कर्मचारियों में आ जाए, तो माननीय रेल मंत्री जी, जो सपना हमारे प्रधान मंत्री जी देखते हैं कि मैं इस देश को कैसा बनाना चाहता हूँ, उसमें बहुत बड़ा योगदान हमारा हो सकता है।

अब complaint book की बात है। बहुत से लोग complaint करते हैं। उनके मन में यही रहता है कि हमने अपनी grievances लिख दीं, लेकिन इसके उपर एक्शन होगा या नहीं होगा, मालूम नहीं। अगर complaint book डेली या हफ्ते में एक बार पढ़ी जाए और जिसने complaint की है, उसको उस पर एक्शन रिपोर्ट दी जाए, उससे भी मैं समझता हूँ कि रेलवे के उपर एक बहुत बड़ा विश्वास बनेगा।

सर, सेफ्टी के बारे में बहुत सी बातें हुई हैं। इसके लिए मैं धन्यवाद करता हूँ। जो आंकड़े हैं, वे भी बताते हैं। ...**(समय की घंटी)**... सर, हमारे 59 मिनट पड़े हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): अभी पांच लोग और हैं, इसलिए 12-12 मिनट देने हैं।

श्री अविनाश राय खन्ना: सर, कोई बात नहीं। मैं ज्यादा समय नहीं लूँगा। 51 मिनट थे, 11 मिनट हो गये और 40 मिनट बाकी रह गये हैं।

सर, मैं safety measures के बारे में कहना चाहता हूँ। अगर comparison किया जाए, तो बेशक accident rate कम हुआ है, लेकिन उसके लिए हमें और प्रयास करने चाहिए। आपने corporate safety plan जो बनाया है, उसमें quantitative reduction in accidents, improving asset and liability, promote rescue and relief operation इन सब को जोड़ा है। लेकिन वह चीज़ तभी आयेगी, जब हम अपने वर्क कल्चर को इंप्रूव करने की कोशिश करेंगे।

माननीय मंत्री जी, मैं आपसे एक बात और करना चाहता हूँ। मेरे पास एक न्यूज़ आइटम है। कल मेरे ही शहर का एक लड़का अपने फादर के साथ जालंधर गया। वहां से वे वापस आ रहे थे, तो होशियारपुर रोड पर, जिसे टांडा रोड कहते हैं, वहां पर फाटक लगा हुआ था। दोनों बाप-बेटा गाड़ी में बैठे इंतजार कर रहे थे कि फाटक खुलेगा तो हम आगे जायेंगे। अचानक वे देखते हैं कि एक मोटरसाइकिल पर सवार तीन लोग ट्रैक को क्रॉस करने की कोशिश कर रहे हैं और ऐसे में definitely जो एक महिला है, वह मारी जायेगी। दोनों बाप-बेटा उठे, गाड़ी से भागे और उन्होंने उस महिला को बचा लिया। लेकिन जो मोटरसाइकिल पर सवार लड़का था, उसने उस रेलगाड़ी को नोटिस नहीं किया, रेलगाड़ी उसे उड़ा कर ले गई और उस लड़के की डेथ हो गई। महिला तो बच गई, लेकिन उसे बचाते-बचाते उस लड़के के फादर का पैर ट्रैक पर आ गया और उसे काफी चोट आई। उस लड़के का नाम गौतम है, 12वीं में पढ़ता है और साथ-साथ बहुत गरीब परिवार से है। वह अपने फादर के साथ ड्राइविंग भी सीख रहा है। तो मेरी रिक्वेस्ट है कि उस बच्चे को और उसके पिता को एक अवार्ड ऑनर करना चाहिए और कैश प्राइज़ भी देना चाहिए। मैं आपसे यह निवेदन करूँगा। मैं उसके घर जाकर देख कर भी आया हूँ। वे अफसोस करने के लिए किसी के घर में बैठे हुए थे। उस घर में बहुत गरीबी है।

सर, कुछ चीज़ें मैं अपने प्रदेश के लिए आपसे मांगना चाहता हूँ। आपने मेरे जिले में काफी कुछ दिया, लेकिन हमारी एक बहुत पुरानी डिमांड अमृतसर से आनन्दपुर साहब के लिए है। जैसे बहुत से साथियों ने कहा कि अगर हम रेलवे से धार्मिक सर्किट को जोड़ने की कोशिश करते हैं, तो सबसे बेहतरीन सर्किट है—अमृतसर टू आनन्दपुर साहब। उस पर सर्वे भी हो चुका है। सर्वे होने के बाद, अफसोस की बात है कि इतना बड़ा धार्मिक स्थान, जो दुनिया में बहुत मशहूर है और दुनिया का कोई भी आदमी अमृतसर में जाता है, तो सबसे पहले हरमंदिर साहब में जाता है और आनन्दपुर साहब जाता है, तो केशगढ़ साहब में जाता है, इसका सिर्फ इसलिए जवाब दे दिया कि पहले स्टेट गवर्नमेंट जो है, वह अपना 50 परसेंट कंट्रीब्यूट करेगी। यह हमारी सरकार की बात नहीं है, मैं यूपीए गवर्नमेंट की बात कर रहा हूँ। मैं आपसे रिक्वेस्ट करूँगा कि हमारे सारे पंजाबियों की इस भावना को देखते हुए रेलवे से इसको कनेक्ट किया जाए। ...**(व्यवधान)**... हां, सिर्फ 30 किलोमीटर है। सर्वे हो गया, सब कुछ हो गया है। आप इसको कनेक्ट करने की कोशिश कीजिए।

मैं आपको एक और सुझाव देना चाहता हूँ। ...**(समय की घंटी)**... पंजाब में थर्मल प्लांट्स भटिंडा और रोपड़ में हैं। Luckily, NFL की जो फैक्टरीज़ हैं, वे भी वहीं हैं। नंगल और भटिंडा में NFL की फैक्टरीज़ हैं। जो रैक आपका कोयला लेकर जाता है, वह खाली वापस आता है, इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूँगा कि अगर इसको viable बनाना है तो आपको सिर्फ 20 किलोमीटर आगे

जाना होगा ...**(समय की घंटी)**... और एनएफएल के खाद को उसी रैक में लाना होगा। इससे आपका खर्चा भी कम होगा और आपकी आमदनी भी बढ़ सकती है।

लास्ट में मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा, इस संबंध में मैंने चिट्ठी भी लिखी है कि जो राजपुरा का थर्मल प्लांट है, उसका कोयला मंडी गोविन्दगढ़ में जाकर अनलोड होता है। इससे वहां पर इतना पॉल्यूशन फैल चुका है कि लोग बीमार हो चुके हैं। पॉल्यूशन बोर्ड ने सर्टिफिकेट देकर एक्शन लेने की बात कही है कि यहां पर अनलोडिंग बंद हो। मंडी गोविन्दगढ़ के सभी लोग वहां पर बीमार हो चुके हैं, इसलिए मेरा यह निवेदन है कि राजपुरा थर्मल प्लांट में जाने वाला कोयला राजपुरा थर्मल प्लांट में ही रेलवे लाइन, जो प्रपोज्ड है, उसको बना कर इसको पूरा किया जाए।

मेरा एक अंतिम प्वाइंट यह है कि रोपड़ के जो प्लेटफार्म्स हैं, मैंने पिछली बार यहां बहुत शोर मचाया, जन शताब्दी चलवाई तो उनमें से एक प्लेटफॉर्म ठीक हो गया, लेकिन दूसरा प्लेटफार्म इतना नीचे है कि कोई बुजुर्ग आदमी उस प्लेटफार्म से ट्रेन पर चढ़ नहीं सकता है। इसके कारण वहां पर एक्सीडेंट भी हो सकता है, इसलिए मेरा यह निवेदन है कि उस प्लेटफार्म को ठीक करवा दिया जाए। ...**(समय की घंटी)**...

रेल मंत्री जी, मैं फिर आपका धन्यवाद करता हूँ और अंत में एक निवेदन और करना चाहता हूँ कि मेरे पास अखिल भारतीय रेल खान-पान लाइसेंस वेलफेयर एसोसिएशन ने एक memorandum दिया है। कृपया इन लोगों का ध्यान कीजिए, क्योंकि ये भी रेलवे का हिस्सा हैं और ये लोगों की सेवा करते हैं। महोदय, आपने मुझे समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी. पी. सिंह बदनौर): श्री नीरज शेखर।

श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश): सर, इनकी मेडन स्पीच है ...**(व्यवधान)**...

श्री नीरज शेखर (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरी यह मेडन स्पीच है, इसलिए मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री वी. पी. सिंह बदनौर): ऐसे तो आपका समय 11 मिनट है और आप इसके अलावा 5 मिनट और ले लें।

श्री नीरज शेखर: सर, मेडन स्पीच का 20 मिनट तो है ही।

श्री वी. पी. सिंह बदनौर: चलिए, आप शुरू तो कीजिए।

श्री नीरज शेखर (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ बातें रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री के. सी. त्यागी (बिहार): सर, इनको देख कर हमें चंद्रशेखर जी याद आ रहे हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री नीरज शेखर: सर, मैं कुछ कहने से पहले, सबसे पहले गांधी जी की बात कहना चाहूंगा। गांधी जी ने अपनी आत्मकथा "My Experience with Truth" में ट्रेन की तीसरी श्रेणी में जो लोग चलते थे, उनकी बात कही है। इस आत्मकथा से उस आदमी का यानी गांधी जी का बड़प्पन इसी से पता चलता है कि अपनी आत्मकथा में तीसरी श्रेणी में चलने वालों की जो तकलीफें हैं,

[श्री नीरज शेखर]

उनका उन्होंने वर्णन किया है। उन्होंने कहा है कि जब मैं खुद तीसरी श्रेणी के डिब्बे में चढ़ने जा रहा था, तब इसमें उनको कितनी तकलीफें डिब्बे में चढ़ने से लेकर जो सुविधाएं तीसरी श्रेणी में होती हैं, उनमें हुईं, उनके बारे में उन्होंने लिखा है। 80 साल पहले उन्होंने वह किताब लिखी थी। आज अगर आप जनरल कम्पार्टमेंट में चढ़ने जाएंगे, तो वही स्थिति है, वैसे ही गरीब व्यक्ति को लाइन में लगना पड़ता है, उसको टिकट खरीदने में सबसे ज्यादा तकलीफ होती है। जब वह डिब्बे में चढ़ने जा रहा होता है, तो आप कल्पना नहीं कर सकते कि उसके साथ आरपीएफ के लोग कैसा व्यवहार करते हैं। वह लाइन में खड़ा होता है, उसको डंडे से मारा जाता है। मुझे बहुत खुशी है कि जनरल बोगी को बढ़ाने की जो बात मैंने मंत्री जी से कही थी, उसको उन्होंने स्वीकार किया और दो डिब्बे बढ़ाने की बात कही है, लेकिन इससे समस्या हल नहीं होती है।

मैं चाहूंगा, पता नहीं आपके रेलवे बोर्ड के लोग यहां बैठे हैं या नहीं, मैं उनसे आग्रह करना चाहूंगा कि वे लोग एक बार जनरल बोगी में चढ़ कर तो देखें कि उसमें एक साधारण व्यक्ति कैसे यात्रा करता है। दोनों मंत्री जी, जो रेल राज्य मंत्री हैं मनोज सिन्हा जी, वे बैठे हुए हैं, ये भी जमीनी नेता हैं और सुरेश प्रभु जी भी जमीनी नेता हैं। ये लोग जानते हैं, लेकिन रेलवे बोर्ड के जो अधिकारी हैं, ये लोग कल्पना भी नहीं कर सकते। मैं चाहूंगा कि ये लोग दिल्ली से गाजियाबाद तक एक बार जनरल बोगी में चढ़ कर तो देखें कि कैसी स्थिति में वे लोग रेल यात्रा करते हैं। हम लोग बड़ी-बड़ी बातें कर रहे हैं, बुलेट ट्रेन की बात हो रही है। 60 हजार करोड़ रुपए तो अभी कह रहे हैं, जब कि अभी तो alignment और क्या-क्या चल रहा है, एक साल में अभी तक यह भी तय नहीं हो पाया है कि यह कैसे बनेगी। हम लोग उसके लिए 60 हजार करोड़ रुपए खर्च करने के लिए तैयार हैं। हम लोग आजादी के बाद से अब तक तय नहीं कर पाए कि हमारी प्राथमिकता क्या है। पहले लोगों को ट्रेन में चलने के लिए सुविधा तो दे दीजिए, उसके बाद बुलेट ट्रेन लाइएगा। मैं बुलेट ट्रेन के खिलाफ नहीं हूँ। यहां पर बुलेट ट्रेन होनी चाहिए, लेकिन पहले ट्रेन तो चल ले। हमारी रेल की औसत रफ्तार 55 किलोमीटर प्रति घंटा या 70 किलोमीटर प्रति घंटा है और हम लोग बुलेट ट्रेन लाने का सपना देख रहे हैं। पहले अभी जो ट्रेन्स चल रही हैं, उनकी रफ्तार 110 किलोमीटर प्रति घंटा तक तो लाइए। आपने तो 130 किलोमीटर प्रति घंटा लिखा है, लेकिन आपकी रेल की औसत स्पीड क्या है? राजधानी कितनी औसत गति पर चलती है? आप जो कह रहे हैं कि इन पटरियों पर 200 किलोमीटर की रफ्तार से ट्रेन चलाएंगे, तो ये पटरियां तो उखड़ जाएंगी। पहले हम लोगों को अपनी प्राथमिकता तय करनी पड़ेगी कि हम लोग क्या सुविधा चाहते हैं। 50 फीसदी से ज्यादा लोग जनरल कम्पार्टमेंट में चलते हैं। आप कभी जाकर देखिए, लोग बाथरूम में बैठते हैं। वे बाथरूम के अंदर बैठते हैं और जो दरवाजे होते हैं, उनके ऊपर वे बैठते हैं। इंजन पर बैठते हैं। वह तो एक अलग चीज़ है। आदरणीय मंत्री जी, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम लोग पहले ही यह बात कर रहे हैं कि बुलेट ट्रेन लाएंगे। 60 हजार करोड़ रुपये कहां से आएंगे? पूरा बजट एक लाख करोड़ का है। यह आपका सपना हो सकता है। मैं जानता हूँ कि प्रधान मंत्री जी का भी सपना है कि अहमदाबाद से मुम्बई तक बुलेट ट्रेन चले, लेकिन वह ट्रेन अहमदाबाद से मुम्बई ही क्यों चले? जो सबसे ज्यादा बिजी रूट है, वह उस पर चले। जहां सबसे ज्यादा यात्री सफर करते हैं, वह उस रूट पर चले। आप पहले यह पता कीजिए कि किस रूट पर सबसे ज्यादा यात्री चलते हैं। अहमदाबाद से मुम्बई के बीच कोई न चले और वहां यह बना दिया जाए। अहमदाबाद से नागपुर ट्रेन चलाई जाए। पहले आप

तय कीजिए। मनोज सिन्हा जी को मुझे बताना नहीं है। आप जानते हैं कि दिल्ली से हावड़ा तक बक्सर होते हुए जो ट्रेनें चलती हैं, उनकी क्या हालत है, वहां पर कितने लोग चलते हैं। यह देखना सबसे पहले जरूरी है।

लोगों के लिए जो जरूरी चीजें हैं, मैं उन्हीं के बारे में बातें कहूँगा। अभी खान-पान की बात हो रही थी कि हम लोग अच्छा खाना देंगे। इसीलिए आप लोगों ने आते ही 15 परसेंट रेल किराया बढ़ा दिया। आपके आते ही रेल किराया 15 परसेंट बढ़ा था और यह कहा गया था कि यह पैसा सुरक्षा के लिए खर्च किया जाएगा, सेफ्टी के लिए खर्च किया जाएगा, आपको अच्छा खाना-पीना मिलेगा, आपको अच्छा बेडरोल मिलेगा। कहां है वह? अभी एक टीवी चैनल, शायद वह इंडिया टीवी था, उसने 14 ट्रेनों की पैन्ट्री कार दिखाई। जिन लोगों ने वह कार्यक्रम देखा होगा और जो भी उस कार्यक्रम को देखेंगे तो वे ट्रेन का खाना खाना बन्द कर देंगे। मेरी पत्नी हमेशा मुझसे कहती हैं कि जब आप ट्रेन में जाया कीजिए तो अपना खाना लेकर जाया कीजिए और मैं हमेशा मना करता हूँ। मैं चाहता हूँ कि जैसे और लोग खाते हैं, उसी तरह हम लोग भी ट्रेन का खाना खाकर देखें। मैं देख रहा हूँ कि उसमें पिछले एक साल में और भी गिरावट आई है। मुझे तो यह लगता है कि जहां का रेल मंत्री होता है, वहां की ट्रेनें ज्यादा ठीक रहती हैं। हम लोग पटना राजधानी से चलते हैं। जब लालू जी रेल मंत्री थे, तो उसमें खाना अच्छा था। अब महाराष्ट्र के मंत्री जी आ गए हैं तो यह हो सकता है कि जो ट्रेन्स महाराष्ट्र जाती होंगी, उनमें खाना अच्छा होता होगा। यह हाल पटना राजधानी का है। लखनऊ मेल हम लोगों की ट्रेन है, जो कि हम लोगों के प्रदेश में चलती है और जो बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है। पटना राजधानी, लखनऊ मेल, वैशाली आदि सभी महत्वपूर्ण ट्रेनें हैं और इन सब के बारे में माननीय मंत्री जी जानते हैं, इनको बताने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन ये ट्रेनें हर रोज लेट होती हैं। लखनऊ मेल आज भी ढाई घंटे लेट थी। आखिर ये सारी ट्रेनें क्यों लेट हो रही हैं? प्राथमिकता इसलिए तय होती है कि जहां के मंत्री हों, वहां ट्रेन समय पर चलेगी या प्राथमिकता इससे तय होगी कि जहां ज्यादा यात्री चलते हैं, वहां पर ट्रेन चले? पहले हम लोगों को रेलवे लाइन नहीं बनानी चाहिए, बल्कि पहले हमें और लाइनें बिछानी चाहिए। मेरे ख्याल से इस बजट में बस 200 किलोमीटर नई लाइन बनाने की बात कही गई है। क्या इससे होगा? हम लोग चीन से मुकाबला करने जा रहे हैं। हमारे यहां तो अंग्रेज 57-58 हजार किलोमीटर रेल लाइन बनाकर गए थे। आज 70 सालों में हम केवल 8000 किलोमीटर बना पाए हैं और हम लोग बड़ी-बड़ी बातें कर रहे हैं।

अभी मेरे से पहले हमारे आदरणीय सांसद, खन्ना जी बोल रहे थे। उन्होंने कहा कि हम लोग चौथे स्थान पर हैं। हम लोग चौथे स्थान पर तो कब से हैं। क्या हमें उसी चौथे स्थान पर रह जाना है या वहाँ से ऊपर भी बढ़ना है? हमारा 125 करोड़ की जनसंख्या का देश है। यहां 65 हजार किलोमीटर से आगे हमें 1 लाख किलोमीटर तक जाना चाहिए, जबकि हम लोग 200 किलोमीटर बढ़ रहे हैं। अगर हमारी रेलवे की रफ्तार इसी तरह रही, तो मुझे यह लगता है कि इस सरकार की प्राथमिकता निजीकरण की तरफ बढ़ना है। ये कहते हैं कि हम लोग इसे कभी भी निजी हाथों में नहीं जाने देंगे। सब लोग कह रहे हैं कि रेलवे परिवार बहुत बड़ा परिवार है। साढ़े 13 लाख लोग इसमें हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि इस रेलवे में 25 साल पहले कितने लोग थे? क्या यह बात सही नहीं है कि रेलवे के कर्मचारी हर साल कम हो रहे हैं? मैं यह माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा। अगर मेरी यह सूचना गलत है तो वे इसे जरूर सुधारने का कष्ट करें। मुझे बताया गया कि पिछले 30 सालों में यह संख्या 20 लाख से घटकर साढ़े 13 लाख हुई

[श्री नीरज शेखर]

है। अगर यह बात है, तो रेलवे किस ओर जा रही है? प्राइवेटाइजेशन हो रहा है, तभी तो यह इस ओर जा रही है। ये सारी बातें मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि ये लोगों से जुड़ी हुई हैं। रेल हर एक साधारण व्यक्ति से जुड़ी हुई है। आप लोगों ने रेल किराया 15 परसेंट बढ़ाया, तो यह जरूरी था कि सुविधाएँ बढ़तीं, लेकिन इस बजट में आप लोगों ने 10 परसेंट माल भाड़ा बढ़ा दिया। इस माल भाड़े से किस पर असर पड़ेगा? क्या इसका असर सीमेन्ट, कोयले और लोहे के मूल्य पर नहीं पड़ेगा? और यह कौन इस्तेमाल करता है? अनाज पर, खाद पर, इससे इन सारी चीजों के दाम बढ़ेंगे। यह भी मैं जानना चाहूंगा माननीय मंत्री जी से कि जो डीजल के दाम कम हुए हैं, क्रूड ऑयल का दाम कम हुआ है, उससे रेलवे को भी जरूर फायदा हुआ होगा। डीजल से कितनी ट्रेनें चलती हैं? क्रूड ऑयल का दाम अगर 110 डॉलर से घटकर 56 डॉलर हो गया है तो रेलवे को भी इससे जरूर फायदा हुआ होगा। वह पैसा कहां इस्तेमाल होगा, इस बारे में भी माननीय मंत्री जी जरूर बताएं।

हम बात करते हैं कि हम लोग अपने वर्ल्ड स्टैंडर्ड रेलवे स्टेशन बनाएंगे। हम लोग रेल बनाएंगे। कैसे बनाएंगे? दिल्ली का रेलवे स्टेशन आपने देखा है, चेन्नई का रेलवे स्टेशन देखा है, आपने बंगलुरु का रेलवे स्टेशन देखा है, आपने लखनऊ का रेलवे स्टेशन देखा है? मैं पिछले तीन साल से कह रहा हूँ कि लखनऊ रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म नं० 6 टूटा हुआ है, बार-बार कमेटी में बोल चुका हूँ। आज भी वही हाल है। एक तरफ हम लोग वर्ल्ड स्टैंडर्ड की बात कर रहे हैं, हम लोग अमेरिका, लंदन बना रहे हैं अपने देश को। उससे पहले इस देश के रेलवे स्टेशनों पर सुविधाएं तो दे दें। खाली सपना दिखाने से काम नहीं होगा, काम करके दिखाने से होगा। अगर हम लोग रेलवे स्टेशन चाहते हैं, हम लोगों की राजधानी है दिल्ली। कम से कम पहले यहां पर वर्ल्ड स्टैंडर्ड का बनाकर दिखाएं। मैं मानता हूँ कि सभी माननीय सदस्य विदेशों में गए होंगे। देखा होगा उन लोगों ने कि वहां का क्या स्टैंडर्ड है। आज आप दिल्ली का देख लीजिए। एक बार मैं हमारी सहयोगी कानीमोझी जी के साथ चेन्नई रेलवे स्टेशन गया। मैं हैरान था देखकर कि उतना खराब रेलवे स्टेशन तो मैंने कहीं देश का देखा ही नहीं। जबकि हम लोग वर्ल्ड स्टैंडर्ड की बात करते हैं और सुविधाएं दे नहीं पा रहे हैं। अगर यहां के एयरपोर्ट ठीक हो सकते हैं तो रेलवे स्टेशन क्यों नहीं ठीक हो सकते? अगर यहां पर वर्ल्ड क्लास के एयरपोर्ट बन सकते हैं तो रेलवे स्टेशन क्यों नहीं? मैं कहना चाहता हूँ ऐसा इसलिए नहीं होता है क्योंकि रेलवे स्टेशन साधारण व्यक्ति जाता है, गरीब जाता है, किसान जाता है, मजदूर जाता है, वह जाता है जो इस देश को बनाने का काम करता है। इसमें बड़े उद्योगपति नहीं जाते हैं। मैं हमेशा यह बात कहता हूँ। आज के जो मंत्री हैं उनके बारे में नहीं कहता हूँ लेकिन जो भी मंत्री रेलवे के रहे हैं चाहे जमीन से उठकर आये हों, उन्होंने कितनी बार रेलवे में ट्रेवल किया है, यह मैं जानना चाहता हूँ? मनोज जी को मैं जानता हूँ, क्योंकि ये रेल में चलते हैं, ये जमीन से जुड़े हुए हैं, इनके प्रति मुझे आदर है। मैं सुरेश प्रभु जी के बारे में नहीं जानता। लेकिन यह बताइए कि इनसे पहले जो मंत्री थी, वे कितनी बार रेलवे में चले होंगे? जब वे जानते ही नहीं, मैं यह नहीं कहता कि वे लोग जमीन से नहीं आए लेकिन 15-20 साल पुराने बड़े-बड़े नेता हो जाते हैं, पहले चलते हैं फिर उसको पता नहीं रहता कि कहां रेलवे है, कहां नहीं है। कौन चलता है रेलवे में? यह पूछ लीजिए कि क्या इनके रेल बोर्ड के अधिकारी रेल में चलते हैं? कभी नहीं चलते होंगे, मेरा ख्याल कि वे नहीं चलते होंगे। सेलून में भी चलना पसंद नहीं करते। भाई, कौन चलेगा?

जब यहां से कोलकाता प्लेन में डेढ़ घंटे में पहुंच जाएंगे तो क्या आप भारतीय रेल में चलेंगे? इसलिए मैं कह रहा हूं कि अगर हमें लोगों को तेज पहुंचाना है तो पहले उन चीजों पर काम करना होगा। अब मैं बात करना चाहता हूं जो पुराने प्रोजेक्ट हैं। लगभग 600 प्रोजेक्ट थे, उनमें से करीब 300 पूरे हुए हैं। रेलवे मंत्रालय का बयान है कि इन पुराने प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए 5 लाख करोड़ चाहिए। कहां से पैसा आएगा? खुशी की बात है कि इन्होंने बोला है कि हम लोग कोई नए प्रोजेक्ट नहीं दे रहे हैं लेकिन फिर भी डबलिंग के कई काम हैं। यह भी बताया कि कमेटी को भेजा गया है। यह पता नहीं कि कैसे हो गया कि कोई नई ट्रेन चालू नहीं होगी। लेकिन यहां लिखा गया है कि ट्रेन नई चालू होंगी, कमेटी को भेजा गया है। 5 जनसाधारण ट्रेनें दी जाएंगी, 5 प्रीमियम ट्रेनें दी जाएंगी, 27 न्यू एक्सप्रेस ट्रेन, 8 न्यू पैसेंजर्स ट्रेन, 5 ई.एम.यू., ये सारी चीजें दी जाएंगी, तो सब लोगों को क्यों कहा जा रहा है कि कोई नई ट्रेनें नहीं आएंगी? मैं नहीं कह सकता कि बैक डोर से आ गया, उन्हीं जगहों पर चला जाएगा, मैं माननीय मंत्री मनोज सिन्हा जी से कहना चाहूंगा कि जनेश्वर मिश्र जी के बाद आप उत्तर प्रदेश के मंत्री बने हैं। उत्तर प्रदेश का ध्यान इसमें जरूर रखिएगा। ऐसा न हो कि सुरेश प्रभु जी सारा कुछ महाराष्ट्र ले जाएं।

महोदय, उत्तर प्रदेश सब से बड़ी जनसंख्या का प्रदेश है। मंत्री जी, वहां का ख्याल आपको रखना होगा। ...**(व्यवधान)**... ये बलिया से चुनाव लड़ चुके हैं और इनके मन में बलिया के लिए जरूर वेदना होगी और वे उसके लिए जरूर करेंगे। महोदय, ये बलिया के लिए इसलिए भी काम करेंगे क्योंकि इस पार्लियामेंट में बलिया से 6 सांसद हैं— 3 राज्य सभा में और 3 लोक सभा में। इसलिए बलिया का आप ख्याल रखिएगा। बलिया के विषय में और मैं अंत में आप से कहूंगा।

महोदय, स्वच्छ भारत अभियान प्रधान मंत्री जी का बहुत बड़ा सपना है। मैं प्रधान मंत्री जी की इस बात से सहमत हूं। उन्होंने यह बहुत अच्छा काम शुरू किया है और उसमें सब लोगों को सहयोग देना चाहिए। हम लोग भी उसमें सहयोग देना चाहते हैं, लेकिन यह काम सिर्फ भाषण देने से नहीं होगा, सिर्फ फोटो ऑप्स के लिए काम करने से नहीं होगा। महोदय, दुनिया में सब से गंदी रेल, भारतीय रेल ही होगी और सब से ज्यादा गंदगी भारतीय रेल के दोनों तरफ दिखाई देती है। मैं एक बार आगरा सुबह-सुबह जा रहा था जहां विदेशी पर्यटक भी जाते हैं। दिल्ली से बाहर निकलते ही सब लोग अपनी विंडो का शटर नीचे करने लगे। सारी दुनिया में लोग शहर से निकलकर कंट्री साइड देखना चाहते हैं और शटर ऊपर करता है, लेकिन हमारे यहां शटर नीचे किया जाता है क्योंकि हमारे लोग शौच के लिए वहां पर बैठते हैं। वह जमीन खाली होती है और उन्हें सब से अच्छी जगह वही लगती है। इसलिए रेलवे को उनकी जमीन को साफ करना चाहिए। फिर अभी तक हम अपने यहां ग्रीन टॉयलेट्स नहीं दे पाए हैं। हमारे यहां आजादी के 68 साल बाद भी वही टॉयलेट्स हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर) : इसीलिए "स्वच्छ भारत" की योजना बनाई गई है।

श्री नीरज शेखर : महोदय, मैं प्रभु जी का भाषण सुनने लोक सभा में गया था। उन्होंने "स्वच्छ भारत" के साथ "स्वच्छ रेल" कहा था। अब "स्वच्छ रेल" के लिए उनकी क्या योजनाएं हैं? उसके लिए कहां से फंड आएगा? यह बात लोगों को सिखाने की जरूरत है। पहले लोगों को बताया जाए कि स्वच्छता से क्या फायदा होगा, तब हम आगे बढ़ पाएंगे।

[श्री नीरज शेखर]

महोदय, एक्सीडेंट्स के बारे में खन्ना जी ने बताया कि उनके यहां एक घटना घटी है। मैं इस सम्बंध में माननीय मंत्री जी से एक क्लैरीफिकेशन चाहूंगा। मुझे पता चला है कि एक्सीडेंट्स हो जाने के बाद मंत्री जी, प्रधान मंत्री जी घोषणाएं करते हैं कि हम 5 लाख देंगे, कोई कहता है 3 लाख का compensation सब को दिया जाएगा। क्या यह compensation सच में उन लोगों को मिलता है? महोदय, मुझे बताया गया है कि यह घोषणा करने से ही नहीं मिलता, उसके लिए ट्रिब्यूनल में जाना पड़ता है। मंत्री जी ने टी.वी. पर कह दिया कि हम हर व्यक्ति को 3 लाख या 5 लाख रुपए देंगे, लेकिन वे रुपए उसको नहीं मिलते हैं। उसे ट्रिब्यूनल में जाना पड़ेगा। उसके लिए उसे एड़ियां रगड़नी पड़ेंगी।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : जो एक्सप्रेसिया अनाउंसमेंट होता है, वह मिलता है और उसके अलावा ट्रिब्यूनल में जाने पर अलग से पैसा मिलता है।

श्री नीरज शेखर : आपके एक आंसर में बताया गया है कि पिछले साल 1 करोड़ से कुछ ऊपर की रकम compensation के रूप में दी गयी है। मंत्री जी अपने जवाब के समय इस बारे में बताएं।

अंत में, मैं जानना चाहूंगा कि आप स्टेशंस पर जो फूड स्टॉल्स व किताबों के स्टॉल्स वगैरह देते हैं, वह किन लोगों को देते हैं? जो हमारे नौजवान बेरोजगार साथी हैं, उन्हें ये स्टॉल्स दिए जा रहे हैं या बड़े-बड़े कॉर्पोरेट के लोगों को दिए जा रहे हैं? मैंने एक सिफारिश की थी। उसके जवाब में कहा गया कि उसका टर्नओवर इतना होना चाहिए, उसका यह होना चाहिए। अब वह नौजवान ये सब चीजें कहां से लाएगा? वह आपकी कंडीशंस को कैसे पूरा कर पाएगा? हम नौजवान को रोजगार देने की बात कर रहे हैं। इस तरह वह कैसे रोजगार ले पाएगा? जब तक आप उसको सुविधाएं नहीं देंगे कि चलो, तुम नौजवान हो, तुम्हें यह मदद दी जाएगी, तुम इसको लगाओ, तब तो उसे रोजगार मिलेगा, नहीं तो वह जो गरीब मजदूर का, किसान का बेरोजगार बेटा है, वह कहां से पैसा लाएगा और अपना टर्नओवर कहां से दिखाएगा? इसलिए मैं जानना चाहूंगा कि इसमें आपका क्या दृष्टिकोण है?

महोदय, अंत में मैं अपने क्षेत्र के लिए कुछ कहना चाहूंगा। हमारा क्षेत्र बलिया और गाजीपुर है, माननीय मंत्री जी गाजीपुर से आते हैं और बलिया से उनका लगाव भी है, चुनाव भी लड़ चुके हैं। सबसे पहली बात, हमारे नेता, हम सबके नेता अटल जी जब प्रधान मंत्री थे, उस समय जयप्रकाश नारायण जी की स्वर्ण जयंती मनाई गई थी, तब वहां अटल जी गए थे और उन्होंने घोषणा की थी और उन्होंने जयप्रकाश जी के एक कार्यक्रम की बात कही थी और साथ ही दूसरा वहां पर जो एक रेलवे स्टेशन है, उसका नाम जयप्रकाश नगर के नाम से करने की बात कही थी। यह सवाल हम लोगों की आस्था से जुड़ा हुआ है। आप भी जानते हैं, जो लोग ट्रेजरी बैंक पर बैठे हैं, जयप्रकाश नारायण जी के नेतृत्व में उन्होंने 1975 की लड़ाई लड़ी थी। मेरा आपसे आग्रह है कि उसके लिए आप जरूर कुछ न कुछ करें। दूसरा, कुछ ट्रेनों के लिए जो डबल लाइन की बात है, विद्युतीकरण की बात है, उसके लिए भी आपसे आग्रह है। जैसा आपने कहा है कि वह काम होने वाला है, लेकिन कब होगा? क्योंकि मैं यह तीन साल से सुन रहा हूँ, पहले

कहा गया कि सर्वे हो रहा है, फिर दूसरे साल सर्वे हो गया, अब कहा गया कि यह होगा। ऐसा न हो कि बाद में कहा जाए कि पैसा नहीं है, जो इम्पोर्टेंट जगहें हैं, वहां पैसा लग गया। मेरा आग्रह है कि ऐसी जगह पैसा लगाया जाए, जैसे बलिया, गाजीपुर, बनारस, छपरा को जोड़ने के लिए काम हो। इससे न केवल दूरी कम होगी, जो पूर्वोत्तर राज्य हैं उनकी दूरी कम होगी, बल्कि इससे रेलवे को बहुत लाभ होने वाला है।

महोदय, जो रेलवे स्टेशन हैं, ताजपुर, बलिया, सहतवार, बांसडीहरोड, मंत्री जी इस सारे क्षेत्र को अच्छी तरह से जानते हैं। इन सारे रेलवे स्टेशनों का भी मॉडर्नाइजेशन कराया जा सके, सुधार कराया जा सके, तो उसे कराया जाए, यह मेरा आपसे आग्रह है। मैं रेलवे मंत्री जी से यही कहना चाहूंगा कि गरीबों का ध्यान रखें, बड़ी-बड़ी बुलेट ट्रेन्स आती रहेंगी, लेकिन पहले जो आपने जन साधारण ट्रेन की घोषणा की है, उसे और बढ़ाने का काम करें। जब हरेक रूट पर जन साधारण ट्रेन चलाई जाएंगी, तभी इस देश की रेलवे की समस्याएं खत्म होंगी। धन्यवाद।

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद (उत्तर प्रदेश): महोदय, जो भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस है, वह इतनी लेट चली कि रात 2 बजे हम यहां आए।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): प्लीज, जब आपका नंबर आए, तब आप अपना सुझाव देना। श्री राजपाल सिंह सैनी। आपके सिर्फ दो मिनट बाकी हैं, मैं आपको दो मिनट एक्सट्रा दे दूंगा। आप बोलिए।

श्री राजपाल सिंह सैनी (उत्तर प्रदेश): धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय। मैं माननीय मंत्री जी को पहले तो धन्यवाद देना चाहता हूँ कि हमारी एक बहुत बड़ी समस्या थी, मेरठ से टपरी तक दोहरीकरण की हम लोगों की बहुत पुरानी मांग थी, जो उन्होंने स्वीकार कर ली। मैं उन्हें और भी धन्यवाद दूंगा कि वहां काम भी चल रहा है, काम प्रगति पर भी है। मेरा अनुरोध है कि उसे जल्दी से जल्दी पूरा कराया जाए। दूसरी कुछ छोटी-छोटी सी मांग मेरी माननीय मंत्री जी से है, अभी जैसा नीरज भाई ने बताया कि जिस प्रदेश का मंत्री बनता है, उस प्रदेश के लिए कुछ न कुछ करता है, आप बहुत बड़े प्रदेश से बहुत बड़े दिल के मालिक हैं, मनोज सिन्हा जी, लेकिन यह प्रदेश पश्चिम में भी बसता है, इसलिए जब आप सोचें, तो पश्चिम के लिए भी सोचें, क्योंकि पश्चिम के लिए कोई मंत्री नहीं सोचता। जैसा अभी इन्होंने बताया, जनेश्वर मिश्र जी के बाद आप मंत्री हैं, इसलिए आपसे काफी उम्मीदें हैं। मेरा आपसे अनुरोध है, हमारे यहां एक मेल ट्रेन अहमदाबाद से हरिद्वार चलती है, इसे आप कहीं नोट कर लें, बहुत छोटी सी मांग है, यह ट्रेन अहमदाबाद से चलकर हरिद्वार पहुंचती है। यह ट्रेन रास्ते में कई जगह रुकती है, दिल्ली से चलकर गाजियाबाद, मोदी नगर, मेरठ, देवबंद स्टेशनों पर रुकती हुई चलती है। इसी रास्ते में एक स्टेशन खतौली पड़ता है। उपसभाध्यक्ष जी, खतौली बहुत बड़ा टाउन है। जब बहन कुमारी मायावती, उत्तर प्रदेश की मुख्य मंत्री थीं, तब उसे तहसील मुख्यालय बनाया गया था, क्योंकि वहां के लोगों की बहुत समय से मांग चली आ रही थी कि इतना बड़ा शहर है और वहां तहसील नहीं है। तब बहन मायावती जी ने उसे तहसील मुख्यालय बनाया था। उससे वहां बहुत सुविधा हुई। इसलिए मेरा अनुरोध है कि उस रेलगाड़ी को दो मिनट के लिए खतौली रेलवे स्टेशन पर रोक जाय। यदि मेरठ के खतौली रेलवे स्टेशन पर यह गाड़ी दो मिनट के लिए रुकेगी, तो वहां

[श्री राजपाल सिंह सैनी]

के आसपास के लोगों को बहुत लाभ होगा। हरिद्वार एक धार्मिक स्थल है और हम लोगों की आस्था वहां से जुड़ी हुई है। वहां लोग जाते हैं। इसलिए उस रेलगाड़ी को सिर्फ दो मिनट के लिए खतौली रेलवे स्टेशन पर अवश्य रुकवाने के आदेश देने की कृपा करें।

महोदय, दूसरी गाड़ी बलसाड़-हरिद्वार है। ...**(समय की घंटी)**...

महोदय, अभी तो दो ही मिनट हुए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): माननीय सदस्य, मैं आपसे यही रिक्वेस्ट कर रहा हूं कि दो मिनट हो चुके हैं और अब आपके केवल दो ही मिनट बचे हैं।

श्री राजपाल सिंह सैनी: उपसभाध्यक्ष महोदय, एक गाड़ी बलसाड़-हरिद्वार चलती है। यह गाड़ी सप्ताह में सिर्फ एक दिन, बुधवार को चलती है। ...**(व्यवधान)** ... माननीय मंत्री जी, मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि यह गाड़ी मुजफ्फरनगर नहीं रुकती है, जबकि मुजफ्फरनगर बहुत बड़ा सिटी है। इस गाड़ी को दो मिनट वहां भी रोकने की कृपा करें।

महोदय, एक रेलगाड़ी मुम्बई के लोकमान्य तिलक रेलवे स्टेशन से हरिद्वार चलती है। यह गाड़ी हफ्ते में दो दिन चलती है। यह गाड़ी भी मुजफ्फरनगर नहीं रुकती है। इसे भी मुजफ्फरनगर रुकवाने के आदेश देने की कृपा करें।

महोदय, मेरी एक और छोटी सी मांग है कि दिल्ली से वाया शामली-सहारनपुर एक रेलगाड़ी, जनता एक्सप्रेस, जिसका नंबर 14546 है, वह वहां चलती है। यह गाड़ी रास्ते में गांव-गांव रुकती है, लेकिन एक टाउन एरिया एलम है, यह वहां नहीं रुकती है। कृपया इसे वहां भी रुकवाने का काम करें। उस स्टेशन पर इस रेलगाड़ी को स्टापेज देने के आदेश अवश्य दें। एलम स्टेशन बहुत नीचा है। उस स्टेशन पर गाड़ी में चढ़ते और उतरते समय वृद्ध, महिला एवं बच्चों को बहुत दिक्कत होती है। जब बुजुर्ग उतरते हैं, तो कई बार गिर जाते हैं, उन्हें स्ट्रेचर पर ले जाया जाता है और एम्बुलेंस की भी जरूरत पड़ जाती है। मेरा निवेदन है कि उस रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म के उच्चीकरण करने का काम करें। ...**(समय की घंटी)**...

महोदय, यदि एक मिनट और दे दें, तो आपकी बहुत मेहरबानी होगी।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): सैनी जी, घंटी का मतलब यह है कि आपको आगाह किया जा रहा है।

श्री राजपाल सिंह सैनी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में पहले भी लाया था कि मुजफ्फरनगर से केवल एक ही रेलगाड़ी लखनऊ को चलती है। वह नई रेलगाड़ी है और लिंक एक्सप्रेस है। वह मेरठ और नौचन्दी रुकती है। उसमें से केवल चार डिब्बे सहारनपुर तक पहुंचते हैं। उसमें फर्स्ट ए.सी. का एक डिब्बा आपकी मेहरबानी से लगा था। वह मेरठ ही रुक जाता है। उसे कृपया सहारनपुर तक ले जाने का काम करें, तो आपकी बहुत मेहरबानी होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Now, Shri Ritabrata Banerjee, not present. Shri A.V. Swamy.

SHRI A.V. SWAMY (Odisha): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity which I was always looking forward to. I am not an expert in railways but my only request, through you, Sir, to the Railway Minister is that it is an excellent opportunity that he has got to complete the good old ideas which have been there and arrears of good work. Therefore, I am going to remind of those opportunities which he has got. I had always a feeling that the Centre, of whatever hue, was allergic to the problems of Odisha, so far. Shri Suresh Prabhu, our scheming Railway Minister, certainly cured this allergy by his magnanimous response to the demands of Odisha State for strengthening of Odisha railway network. The allocations for Odisha in this year's Budget (2015-16) of ₹ 3,112.48 crores is more than double what we received in 2014-15 Budget and I am very thankful to him. This brought smiles to our Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, who is in a hurry to industrialise Odisha, sitting as it were, on a mountain of nation's large mineral resources of Coal 24.8 %, Bauxite 59.5 %, Chromite 98.4%, Graphite 71 %, Iron ore 32.9 % and Manganese ore 67.6%. From the scarce resources of the railways at the national level, Shri Prabhu had obviously a tough time in prioritizing the needs and demands of the States. He had to zero in, after great reluctance, on prioritizing completion of ongoing projects and, secondly, on improving the amenities for the passengers and security and safety, more particularly and rightly for women passengers.

"This strategy should generally be acceptable but to State like Odisha which has been fighting for special category State with all the parameters for such a demand being met, and large areas like KBK region expressing its anger and agony by growing Naxalite activities, is difficult.

Shri Narendra Modi has often and rightly reiterated that railways play an important role in the economic development and social transformation. Near absence of railway network has turned KBK into what could be termed as the capital of extremist activities in the country.

Sir, this region starts from Nuapada district in the southernmost part of Chhattisgarh, and in the north extends along the border of Chhattisgarh to Kalahandi, Koraput and Malkangiri. On the other side, Chhattisgarh is equally embroiled in extremist activities. The western parts of Odisha and eastern parts of Chhattisgarh together form an impervious fort of Naxalite activities in the country. *...(Time-bell rings)...*

Sir, Shri Prabhu has echoed. *...(Time-bell rings)...* Sir, the hon. Minister has made a very important point. I am grateful for that, and it will be a point to make for other

[Shri A.V. Swamy]

people also here. I am from Koraput, born and brought up from this predominantly tribal area at Nabarangpur. As a child, I wrote essays on Railways without ever seeing a railway line. Now, I write essays with ambitious plans for bullet trains elsewhere in the country. My grand children would also now write essays on bullet trains like their grandfather had done without seeing a train. This is the status of railways in the country. I have been repeating my requests ever since, Sir. I have become a Member of Parliament. There is a proposal to cover the leftwing region of KBK from Kantabanji-Khariai-Ampani-Nabarangpur-Jeypore and Bhadrachalam *via* Malkangiri. ...(*Time-bell rings*)... This entire zone borders Chhattisgarh on one side and Andhra in the south. This particular line was envisioned by the British in 1934. This would be fulfilment of a dream for local people after a delay of 81 years since the British conceived of this idea.

Sir, Shri Prabhu has echoed with me during the Railway Consultative Committee meeting to treat this project not only for connectivity but also it helps in social transformation and containment of naxal activities for which crores of rupees are being spent.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): The Minister will take note of this very important issue.

SHRI A.V. SWAMY: Only one minute more, Sir. The other Ministries of the Government should also be involved in contributing it as a social project. It does not mean only connectivity it also means development of the area. ...(*Time-bell rings*)... Sir, I earnestly hope our Railway Minister would pursue this idea of implementing the above railway line as a national project and provide for other forms of resource mobilisation like PPP, Special Purpose Vehicle, SVP, etc. Last one minute, Sir, with your permission. I repeat my request to Railway Minister to fulfil the desire of the people in KBK region. ...(*Time-bell rings*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Thank you now.

SHRI A.V. SWAMY: Before I bid goodbye to this august House within the next three years, please fulfil this 81 years' dream of the local people. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): You have exceeded three minutes, please.

SHRI A.V. SWAMY: I am grateful to you for exceeding my time. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): I always look after the tribal areas development. So, thank you very much now.

श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया। रेलवे बजट के पेश होने के संबंध में बहुत उत्सुकता थी, बहुत ज्यादा बेसब्री थी कि रेलवे बजट आएगा क्योंकि एक मंत्री से लेकर, एक ऐसे योग्य व्यक्ति को, जो कि बहुत लायक, योग्य और सुलझे हुए थे, जिन्हें मैनेजमेंट के लिए एक्सपर्ट माना जाता था, यह मंत्रालय दिया गया, इसलिए लोगों की बहुत आशाएं थीं, बहुत अपेक्षाएं थीं कि मालूम नहीं, यह बजट कैसा आएगा, लेकिन मैं यह कहूंगी कि यह कहावत बिल्कुल इन पर लागू होती है, "ऊंची दुकान, फीका पकवान" क्योंकि इसमें कुछ भी नहीं है, केवल वायदे ही वायदे हैं। इसमें केवल वायदे ही किए गए हैं कि हम यह कर देंगे, हम यह ले आएंगे, सुरक्षा के लिए करेंगे, महिलाओं के लिए सीसीटीवी लाएंगे, वाईफाई कर देंगे, लेकिन इन सबके लिए पैसा कहां से आएगा, आपका बजट कहां से आएगा? क्या आप हमेशा उधार ही मांगते रहेंगे, उधार के तौर पर चलेंगे? आपने बहुत नाम कमाया कि हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया। भाई! पिछले साल तो आपने 14 परसेंट बढ़ा दिया था। आप कोई पहले मंत्री नहीं हैं, जिन्होंने भाड़ा नहीं बढ़ाया। यात्री भाड़ा कभी भी नहीं बढ़ा है — बेचारे हमारे एक मंत्री ने बढ़ाया था, उनको वापस लेना पड़ा था, रोलबैक के लिए आप लोगों ने ही शोर मचाया था और उन्हें रोलबैक करना पड़ा था। आपने और क्या किया, मालगाड़ियों का भाड़ा बढ़ा दिया— जिनमें सामान आता है, जिनमें लोगों की जरूरत की चीजें आती हैं, खाने-पीने की चीजें आती हैं। आज जितना इस दिल्ली में दूध आता है, सब्जी आती है, जितनी भी जरूरत की चीजें हैं, वे सब रेल से लायी जाती हैं। आपने उसका भाड़ा बढ़ा दिया और गरीब आदमी के ऊपर बोझ डाल दिया। यह है आपका बजट। इसके लिए वाह-वाह करने से तो मैं रही। मैं नहीं बोल सकती क्योंकि गरीब आदमी के लिए वही है। नीरज जी ने ठीक कहा कि जब थर्ड क्लास में— वह अब तो नहीं रहा, लेकिन जो भी उसको कहिए— लोग चढ़ते हैं तो उनकी हालत देखने वाली होती है। ठीक है, हमारे लिए तो सीटें रिजर्व होती हैं, लास्ट मिनट में भी हमें मिल जाती हैं, लेकिन आम आदमी को नहीं मिलती हैं, उसको धक्के खाने पड़ते हैं। उसके लिए आपने क्या किया? आपने कह दिया कि तीन महीने पहले ऐडवांस बुकिंग करवा सकते हैं। कौन करवाता है, तीन महीने पहले से ऐडवांस बुकिंग— या तो किसी ने शादी में जाना होता है, बड़ी पार्टी होती है या अगर किसी ने छुट्टियां मनाने जाना होता है। जिसको जरूरत है, जिसको अभी जरूरत है, उसको टिकट कहां से मिलती है, कैसे वह जुगाड़ करता है, कैसे वह भागता है — उसके लिए कोई प्रोविज़न नहीं है, कुछ नहीं है। मैं ज्यादा नहीं कहना चाहूंगी, लेकिन आज भी सर्दियों में हमारी ट्रेन 6-6 घंटे लेट आती है, धुंध की वजह से 8-8 घंटे लेट आती है। उसके लिए आपने क्या किया है? आपका जो रिसर्च एंड डेवलपमेंट विभाग है, उसको आपने क्या दिया है? ट्रेन्स को उस धुंध से बचाने के लिए कौन सी नयी रिसर्च हो रही है, ताकि वे ठीक टाइम से चलें, उसके लिए आपका कोई प्रयास नहीं है, कोई प्रयोग नहीं है, कुछ नहीं है और बात आप बुलेट ट्रेन की करते हैं। मैं प्रधान मंत्री जी से भी कहना चाहती हूं और रेलवे मंत्री जी से भी कहना चाहती हूं कि हिन्दुस्तान केवल अहमदाबाद से मुम्बई तक नहीं है, आप पूरे देश के प्रधान मंत्री हैं, आप पूरे देश के मंत्री हैं, दूसरे प्रांतों के लिए भी सोचिए, उनके बारे में भी सोचिए। आप नारा तो देते हैं, "सबका साथ, सबका विकास" का, लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि अभी भी हमारे साथ दुर्व्यवहार होता है। हिमाचल प्रदेश में इतने सालों

[श्रीमती विप्लव ठाकुर]

से एक नंगल-तलवाड़ा रेलवे लाइन बन रही है, उसके लिए कोई पैसा नहीं दिया गया। 38 साल हो गए हैं, हमारे यहां, कई चीजों के बारे में कहा कि सर्वे हो रहा है— लेह के लिए, जो इतनी इम्पोर्टेंट है, जो सेना के लिए जरूरी है, उसके लिए कहा कि सर्वे हो रहा है। उसके लिए भी कुछ नहीं दिया गया है, कोई काम नहीं हुआ है। हमारे यहां नैरो गेज की दो रेलवे लाइनें हैं। अंग्रेजों ने जब शिमला को कैपिटल बनाया था, तब वह रेलवे लाइन शुरू हुई थी, जो अभी वैसे की वैसे चल रही है, उसके ऊपर कोई काम नहीं हुआ है, उसको ब्रॉड गेज करने की बात भी नहीं हुई है। कहां तक कहा जाए, क्या कहा जाए? मंत्री जी, आप चंडीगढ़ से शताब्दी में आइएगा। वह सुबह 6.40 पर चलती है, लोग उसमें चढ़ते हैं कि टाइम से हम दफ्तर पहुंच जाएंगे। वह आकर outskirts पर खड़ी हो जाती है, या तो उसको सिग्नल नहीं मिलता या क्या होता है पता नहीं। दस, साढ़े दस बजे की बजाय, वह साढ़े ग्यारह बजे पहुंचती है। जो लोग उसमें बैठे होते हैं, जिन लोगों को ऑफिसों में जाना होता है, वे भी टाइम से नहीं जा पाते। क्या हम इसे ठीक नहीं कर पाएंगे? बातें तो हम बहुत कर रहे हैं। हम लोगों ने बहुत ज्यादा प्रचार किया है कि हम यहां पर ऐसा करेंगे, नई ट्रेनें चलाएंगे, लेकिन अभी नीरज जी ने बताया कि इतनी ट्रेनें कैसे चलाई जाएंगी, किसके कहने पर चलाई जाएंगी, क्या यह फेवर नहीं होगा? क्या अपनों को खुश करने की बात नहीं होगी? क्या हम लोगों की आंखों में धूल झोंक कर कि हम नई ट्रेन्स नहीं चलाएंगे, कमेटी के पास भेजा है, उसको कौन-सी कमेटी एप्रूव करेगी? किसको कहा जाएगा? जब हम बोलते हैं तब आपके पास बहाने होते हैं कि पैसा नहीं है। आपके पास 60 हजार करोड़ रुपया बुलेट ट्रेन चलाने के लिए है, लेकिन एक पठानकोट से जोगेन्दरनगर ब्रॉड गेज करने के लिए 1,300 करोड़ रुपये नहीं हैं। यह कहां का न्याय है? इसलिए मैं आपसे कहना चाहती हूं कि यह बजट केवल वायदों का है। इसमें कुछ नहीं है। महिलाओं के लिए आपने सीसीटीवी की बात कर दी है। क्या महिलाएं सिर्फ एक ही कम्पार्टमेंट में सफर करती हैं? शायद यह मुम्बई की जो लोकल ट्रेन्स हैं, उनके लिए ही किया गया होगा, बाकी ट्रेन्स के लिए तो ऐसी बात नहीं है। आप टॉयलेट्स देख लीजिए। आप ट्रेन्स में सफर कीजिए, उनमें टॉयलेट्स की कितनी बुरी हालत होती है। हो सकता है कि ए.सी. फर्स्ट क्लास, ए.सी. सेकेंड क्लास के टॉयलेट्स ठीक हों, लेकिन आम जनता के लिए क्या है, उनके लिए कौन-सी सुविधाएं हैं? आपने कहा कि हम प्लेटफार्मों को बनाएंगे, कम्पनियों को देंगे और उनके नाम रख दिए जाएंगे। ठीक कहा है आपने, किसी स्टेशन का नाम हल्दीराम के ऊपर रख दीजिएगा, किसी स्टेशन का नाम किसी और के नाम पर रख दीजिएगा क्योंकि वे पैसे दे सकते हैं। आप प्राइवेटाइजेशन की बात करते हैं। आप इसको जरूर कीजिए, इसमें जरूर एफडीआई होनी चाहिए, लेकिन जो हमारे भारत की स्थिति है, उसको भी ध्यान में रखना चाहिए, अंधाधुंध उन पर अमल नहीं कर देना चाहिए। इसलिए मैं आपसे कहूंगी कि इन बातों का ध्यान रखते हुए ऐसे काम करने चाहिए जिससे कि लोगों को सहूलियत मिल सके। मैं आपसे फिर बार-बार यही कहती हूं कि आप प्लेटफार्म्स को, रेलवे स्टेशनों को ठीक करवाइए, इसमें जरूर पार्टिसिपेट कीजिए, लेकिन इस ढंग से कीजिए कि ऐसा लगे कि सरकार कर रही है, रेलवे मिनिस्ट्री कर रही है, रेलवे बोर्ड कर रहा है। जो रेलवे की ज़मीनें हैं, इतनी ज्यादा है, मैं आपको उदाहरण देना चाहती हूं कि हमारे यहां गुलेर से नंदपुर भटोली रेलवे की ज़मीन थी, उस पर हम सड़क बनाना चाहते थे। रेलवे ने कहा कि हमें ज़मीन का 9 लाख रुपया दीजिए। हमने ज़मीन के लिए 9 लाख रुपया जमा करवाया, एडवांस में जमा करवाया। इसके बाद इन्होंने

4.00 P.M.

13 लाख रुपया और मांगा, हमने वह भी दे दिया। उसके बाद कहते हैं कि हमारी तो फाइलें ही गुम हो गई हैं। यह तो आपकी डिविज़न का हाल है। फाइलें ही गुम हो गई हैं। करीब 23 लाख रुपया ले लिया है, फिर भी अभी तक एनओसी नहीं दी है। कहां से सड़कें बनेंगी? रेलवे लाइन को तो आप ब्राड गेज में बदल नहीं सकते, अगर हम अपने यहां सड़क बनाकर लोगों को सुविधा देना चाहते हैं, तो पैसा जमा करवाने के बाद भी रेलवे मिनिस्ट्री, रेलवे बोर्ड एनओसी नहीं दे रहा है। उसके लिए वर्ल्ड बैंक से पैसा आ चुका है। यह तो आपके विभाग का हाल है, जिसको यह पता ही नहीं है कि उसकी फाइलें कहां हैं? रेलवे में फाइलें ही गुम हो गई हैं, कैसे गुम हो गई हैं, कौन उनके लिए जिम्मेदार है? मैं आपसे यह कहना चाहती हूं कि पहले आप छोटे-छोटे कामों को देखिए। यह देखिए कि कैसे आपका काम चल रहा है। आपका नीचे वाला जो तबका है, वह कैसे काम कर रहा है, कितने एम्पलाइज़ हैं?

मैं आपको एक और बताना चाहती हूं कि आपने आउटसोर्स किया हुआ है। आउटसोर्स में कॉन्ट्रैक्टर जिन लोगों को रखता है, अगर उनका एक्सिडेंट हो जाता है, तो उनको कुछ नहीं मिलता है। मेरे पास मेरे ही एरिया का एक केस है। रेलवे एक्सिडेंट में उसकी दोनों टांगें कट गईं। उसको एक पैसा नहीं दिया गया, क्योंकि वह रेलवे का एम्पलॉई नहीं था। उसको आउटसोर्सिंग पर रखा गया था। आप इन लोगों के लिए भी सोचिए, आप इन लोगों का भी ध्यान रखिए। आप आउटसोर्स कीजिए, लेकिन कुछ क्राइटेरिया रखिए, कुछ शर्तें रखिए कि जो उनके पास काम करते हैं, उनके के वैलफेयर का ख्याल रखें। उनके ऊपर भी वही शर्तें लागू हों और वैसी सुविधाएं ही उनको मिलनी चाहिए। चाहे आप उनको इंश्योरेंस के द्वारा लाभ दीजिए या उनका पीपीएफ कटवाइए, लेकिन आने वाले समय में उन लोगों के ऊपर पूरा ध्यान होना चाहिए। यदि ऐसा नहीं करते हैं, तो आप उनको आउटसोर्स मत कीजिए। आप किस लिए कर रहे हैं? वे अन-एम्पलॉइमेंट की वजह से, बेरोजगारी की वजह से परेशान हैं और हर एक काम चाहता है, हर एक नौकरी चाहता है, जैसे भी उसको मिल जाए।

रेलवे के लिए तो लोग वैसे ही खुश होते हैं कि रेलवे की नौकरी मिल गई, लेकिन उसको यह नहीं पता कि मैं रेलवे का एम्पलॉई नहीं हूं, मैं तो एक कॉन्ट्रैक्टर, ठेकेदार का एम्पलॉई हूं। अगर मेरे साथ कोई घटना घट जाती है, तो मुझे कुछ नहीं मिलने वाला, मुझे कुछ नहीं दिया जाएगा। इसलिए आप इन बातों का भी प्रावधान कीजिए, ताकि यह लगे कि रेलवे कुछ न कुछ कर रही है। इस तरह से आप करेंगे, मैं नहीं समझता कि आप पैसा लेकर कैसे वापस करेंगे, आप इसमें किस तरह से नई सुविधाएं लाएंगे?

हम ट्रेन्स में चलते हैं, तो रोज वही खाना दिया जाता है। उसमें कोई चेंज नहीं होता है। पता नहीं catering कहां से होती है, क्या होती है? हर रोज एक ही तरह का खाना और वे चीजें होती हैं। इसलिए इन बातों पर भी सोचिए। केवल बड़ी-बड़ी बातें करने से या हाई स्पीड करने से बात नहीं बनेगी। मैं तो चंडीगढ़ शताब्दी से ही आती हूं। कई बार कहीं-कहीं रुक जाती है और पता ही नहीं लगता है कि क्यों रुक गई है, किस लिए रुक गई है? अगर 6.40 पर चले हैं, तो रात को 11.00 बजे दिल्ली पहुंचेंगे। ऐसा हाल तो रेलवे विभाग का है। मैं आप से बार-बार यही कह रही हूं कि सर्दियों में आप अपने रिसर्च डिपार्टमेंट को, इंजीनियर्स को और साइंटिस्टों को इस काम में लगाइए कि फॉग से, धुंध से कैसे बचा जा सकता है? अगर फॉग लाइट से कारें

[श्रीमती विप्लव ठाकुर]

चल सकती हैं, बसें चल सकती हैं, तो रेलगाड़ी क्यों नहीं चल सकती हैं? हिमाचल प्रदेश में इतने पुराने इंजन हैं, वे चढ़ाई नहीं चढ़ सकते और वे हांफ जाते हैं। अगर आपने उसको ब्रोड गेज नहीं करना है, तो वहां के लिए नए इंजन दीजिए। पठानकोट से जोगिन्दरनगर तक पुल टूट जाते हैं। दस-दस दिन तक या महीने-महीने तक गाड़ियां बीच में ही रुक जाती हैं। हमारा केवल वही एक ट्रांसपोर्टेशन का रास्ता है, उसको ठीक करने के लिए कोई आता ही नहीं है। आप बोलते जाइए, धरने पर बैठ जाइए, तब जाकर कोई सुनवाई होती है। आपका फिरोजपुर डिविजन है, जो पंजाब और हिमाचल को देखता है, उसको चुस्त-दुरुस्त कीजिए। अविनाश जी ने ठीक ही कहा था कि सिर्फ मेम्बर्स बनाने से कुछ नहीं होता, जब तक आप उनकी बातों को लागू नहीं करेंगे। मीटिंग में आएँ, बैठकर मीटिंग की, चाप का कप पीया और चले गए, लेकिन जो वे बातें बताते हैं, वे फील्ड की बातें बताते हैं, ग्रासरूट की बातें बताते हैं, इसलिए उनके ऊपर ध्यान देना चाहिए। तब तो इन कमेटियों का फायदा है, नहीं तो फिर क्यों बना रहे हैं? लोग हम से पूछते हैं कि आप उस कमेटी के मेम्बर हैं, आपने क्या किया? ...**(समय की घंटी)**... इसलिए मेरा आप से कहने का तात्पर्य यही है कि इस रेल मंत्रालय को ठीक तरह से कीजिए, बड़ी-बड़ी बातें मत कीजिए। यह नहीं होना चाहिए कि सी.ए. ने एकाउंट देखा और उसमें कर दिया। यह प्रैक्टिकल बात होनी चाहिए, ग्रासरूट की बात होनी चाहिए कि आज का कंज्यूमर, आज का यात्री क्या चाहता है, उसको कैसी सुविधाएं चाहिए। केवल A.C. first class बनाने से, बुलेट ट्रेन बनाने से, हाईस्पीड ट्रेन बनाने से बात नहीं बनेगी। जो छोटे-छोटे कस्बे हैं, जो छोटे-छोटे शहर हैं, जो रेलवे लाइन से जुड़े हुए हैं, उनको किस तरह से संभालना है.... उन ट्रेन्स को कैसे लेकर जाना है जिससे वे टाइम से चलें, लोग गाड़ियों के बाहर दरवाजों तक न लटके रहें। आप बोगी बना रहे हैं, आप और बनाइए, जिससे कि उनको सहूलियतें मिल सकें। मैं यह कहती हूँ कि यह जो बजट है, यह आम आदमी के लिए बिल्कुल नहीं है, यह बड़े लोगों के लिए है, यह कॉरपोरेट सेक्टर के लिए है, जिन्होंने कभी इनमें ट्रेवल नहीं करना है। इंटरनेट, वाई-फाई, ये, वो आप सब लगाने जा रहे हैं, लेकिन उससे पहले आप आम आदमी को सहूलियतें दीजिए, आम यात्री को सहूलियतें दीजिए, जिससे वह समझ सके कि हां, रेलवे में नई बात आई है, कुछ नया आया है। यह केवल कहने से नहीं होगा, करने से होगा। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी.सिंह बदनौर) : थैंक यू वेरी मच। मैडम, आप तो बिल्कुल टाइम पर चली हैं। रेलगाड़ी भी टाइम पर चलती है, आप भी बिल्कुल टाइम पर चली हैं। श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल।

DR. K. KESHA RAO : As per Kaul and Shakhder, the issues that we raise here, all that calls for accountability. When a specific issue is raised – I am seeking your protection, Mr. Vice-Chairman, Sir, – they might reply. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): They are all noted. Thank you very much. ...*(Interruptions)*... They are all noted. Thank you very much. Shri Chunibhai.

DR. K. KESHA RAO: It is very essential. When a specific issue is made out, I think, the Minister would ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): They are all noted. They should be noted. Thank you very much. Shri Chunibhai Kanjibhai Gohel.

श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल (गुजरात) : उपसभाध्यक्ष जी, आपने रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है, मैं आपका आभारी हूँ और मैं इसको सपोर्ट करने के लिए आया हूँ। सर, एक साल में रेलवे में कितनी बड़ी तादाद में फर्क आया है, जब भी हम दिल्ली, मुंबई, आगरा, कोलकाता, पूना के सब स्टेशन्स पर जाते हैं, उसके साथ-साथ जब हम छोटे स्टेशन्स पर भी जाते हैं, तो हमें वहां कुछ फर्क दिखता है। वहां पर सफ़ाई का फर्क दिखता है। पहले ट्रैक पर जो गंदा पड़ा रहता था, आज वहां कूड़ा दिखाई नहीं पड़ता है। आप स्टेशन पर देखिए, हमारे कई सांसदों ने स्टेशन्स पर अपने एम.पी. लैड फंड से वहां बैठने के लिए कुर्सियां लगाई हैं। एक साल में इतनी बड़ी तादाद में जो फर्क आया है, यह अच्छी बात है। धीरे-धीरे सुधार तो होना ही है, सुधार भी धीरे-धीरे आएगा, लेकिन मेरे मन में एक प्रश्न उठा है कि यह ऑगस्ट हाउस है, यहां पर सभी पार्टीज़ के ऑनरेबल मैम्बर्स हैं, क्यों न हम सभी लोग साथ में मिलकर रेलवे को अच्छी तरह से बनाएं। वह दो पटरियों पर तो चलती है, लेकिन उसका अपना फाइनेंस, उसकी दो पटरियां कभी इकट्ठी साथ नहीं हुई हैं। आज की डेट में देखा जाए तो इस साल 1,64,000 करोड़ कमाई हुई है और 1,49,000 करोड़ खर्च हुए हैं। यदि देखा जाए तो 16,000 करोड़ सिर्फ कमाई हुई है। 16,000 करोड़ की कमाई के बारे में मैं आपको बताऊँ कि 2011-12 में काकोडकर जी की जो रिपोर्ट आई है, उसमें बताया गया था कि फाइव ईयर्स की जो प्लानिंग है, उसमें हर साल 20,000 करोड़ रुपये मेंटेनेन्स के लिए, नए प्लान के लिए रखे जाने चाहिए। आज 16,000 करोड़ की कमाई है, उस 16,000 करोड़ की कमाई में 20,000 करोड़ रुपये तो यही निकल जाएंगे। लास्ट ईयर भी मैंने संसद में यही कहा था कि बजट में, जो भाड़ा बढ़ोतरी हुई थी— मेरे जो बुजुर्ग लोग हैं, मेरे जो आदरणीय लोग हैं, उन्होंने इसका विरोध किया था, मैं आपको बताऊँ कि यदि रेलवे को अपनी स्थिति अच्छी बनानी है, उसको अच्छी तरह से चलाना है, तो क्या इसके ऊपर सोचा नहीं जाएगा? क्या हम इस पर विचार नहीं कर सकेंगे? आज यदि मैं दूसरी बात करूँ तो पहले हर साल क्या होता था कि एक ग्रुप का, जो भी पार्टी है, वह पार्टी बजट के टाइम में रेलवे मिनिस्टर को, बड़े प्रधान को, प्राइम मिनिस्टर से मिलती थी कि हमारे राज्य में इतनी लाइन्स दीजिए। इस कारण धीरे-धीरे इतनी लाइन्स बढ़ती गई कि ये लाइन्स आज तक पूरी नहीं हुईं। इसकी वजह से यह नतीजा हुआ कि इस बजट में लोगों के लिए नई ट्रेन्स नहीं आईं। मैं इसके लिए श्री सुरेश प्रभु जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने जो कड़े स्टेप्स उठाए हैं कि आपने एक भी नई ट्रेन नहीं दी और पिछली ट्रेन्स का जो काम करना है, पहले पिछली ट्रेन्स वाला काम करो, पिछले प्रोजेक्ट का काम करो, उसके बाद नई ट्रेन्स का काम करो। मैं आपको एक बात बताऊँ कि यह कई लोगों को अच्छा नहीं लगा होगा। हमारे लोगों ने, इस सरकार ने कभी किसी से झूठा वादा नहीं किया। यह बीजेपी पार्टी की सरकार है। बीजेपी पार्टी की सरकार के लोगों को भी यह उम्मीद थी कि हम कहीं ट्रेन ले जाएँ, कहीं पटरी ले जाएँ, नैरो लाइन ब्रॉड गेज लाइन में तब्दील हो, लेकिन इन्होंने कड़ा कदम उठाकर यह काम किया है। क्यों न हम लोग साथ मिल कर यह काम करें? मैं एक दूसरी बात भी कहना चाहता हूँ। एक पार्टी, बीजेपी, आज लीडिंग रोल में है। अगर वह दो रुपए किराया बढ़ाएगी, तो ऑपोजीशन वाले बोलेंगे कि यह पार्टी लोगों की पार्टी नहीं है, उसने आम लोगों के साथ यह कर दिया, वह कर दिया, लेकिन इससे ऊपर उठकर जब यह रेलवे बजट आता है, उसके पहले सभी पार्टीज़ के बुजुर्ग लोग साथ

[श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल]

मिल कर कि यात्री किराए में इतनी बढ़ोतरी कर दी जाए, माल ढुलाई में इतनी बढ़ोतरी कर दी जाए, सब साथ में मिल कर एक ऐसा प्रोजेक्ट बनाएँ, तो मैं यह सोचता हूँ कि आज हमें जो कठिनाई आ रही है, वह कभी नहीं आएगी।

हमें सभी स्टेट्स में नई लाइन बिछानी है। मैं एक सजेशन देता हूँ, हमारे माननीय मंत्री जी यहां हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि आप इसके साथ राज्यों को क्यों नहीं लेते हैं? आप पीपीपी लेते हैं, आप पीपीपी करने जा रहे हैं, आप प्राइवेट पार्टनरशिप में प्रोजेक्ट्स बनाने जा रहे हैं, यह अच्छी बात है, लेकिन आप इसमें राज्यों का हिस्सा क्यों नहीं रखते हैं? वही ट्रेन राज्यों को मिलनी चाहिए। मैं आपको बताऊँ कि अहमदाबाद से दिल्ली एक राजधानी एक्सप्रेस आती है, तो इसका फायदा राज्यों को भी मिलता है। उससे होने वाली आमदनी थोड़ी-थोड़ी राज्यों को भी दिया करें। जिस तरह से हम सेल्स टैक्स लेते हैं, उसमें से हम लोग उनको हिस्सा देते हैं, तो इसके साथ राज्यों को क्यों न जोड़ा जाए? यह मेरी एक विनती है।

दूसरा, मैं यह बताऊँ कि रेलवे को पूरा फाइनेंस नहीं देने की वजह से आज हमारे देश में एक्सीडेंट्स की संख्या बहुत बढ़ गई है। आप स्विटजरलैंड देखिए, नीदरलैंड देखिए, बेल्जियम देखिए। इसमें इंडिया और जर्मनी, दोनों जगह एक्सीडेंट्स की संख्या बढ़ी है। इसकी वजह यही है कि हमारी जो 11 लाख 49 हजार ट्रैक की पूरी लेंथ है, हम लोग उस ट्रैक को रिपेयर नहीं कर पा रहे हैं। हर साल हमें 5 हजार के आसपास ट्रैक को रिपेयर करना है, उसको बदलना भी है, लेकिन हम नहीं कर पा रहे हैं। इसकी वजह से हमारे यहां एक्सीडेंट्स की संख्या ज्यादा बढ़ जाती है।

एक अन्य बात यह भी है कि हमारे जो कर्मचारी काम करते हैं, उनके लिए एक अच्छी स्कीम बनाई जाए। जो लोग ऑन ड्यूटी मर जाते हैं, उनके लिए कोई प्रावधान नहीं है। उसकी बीवी होती है, उसके छोटे-छोटे बच्चे होते हैं। वह नौकरी के लिए गवर्नमेंट के पास जाती है। आज तक यही हुआ है। मैं अभी मंत्री जी से विनती करता हूँ कि जो लोग ऑन ड्यूटी मर जाते हैं, एक महीने के अन्दर या तो उनकी बेवा पत्नी को, या उनका बेटा, जो बड़ा हो, या उनकी बेटी, जो बड़ी हो, उनको तत्काल नौकरी देकर उनके बच्चों को, उनके परिवार को सहारा दिया जाए। यह मेरा एक सजेशन है।

सर, मेरा एक सजेशन यह भी है कि जिस कर्मचारी के मां-बाप मर गए हैं, उनके जो डिपेंडेंट हैं, उनके बेटे हैं, बेटियां हैं, जो कुछ नहीं कर पा रहे हैं, उनके लिए भी पेंशन की स्कीम लागू है। उस स्कीम को देने में भी प्रॉब्लम है। मैं अभी मंत्री जी से मिला था, मैंने लेटर भी लिखा था, लेकिन शायद बजट की वजह से उनको फुरसत नहीं मिली होगी, फिर भी मैं विनती करता हूँ कि हमारे वहां की जो बच्ची है, उसके मां-बाप चले गए हैं, उनके बाद उस बच्ची को पेंशन मिलनी है, उसे वह पेंशन देने के लिए भी मैं यहां आपसे विनती करता हूँ।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

एक अन्य बात यह है कि हमारी जितनी भी अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग्स हैं, उनको तुरंत बंद किया जाना चाहिए। कई लोग, जो मर जाते हैं, वे अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग्स के कारण मर जाते

हैं। जब आप देखेंगे, तो पाएँगे कि जिस क्रॉसिंग पर आदमी नहीं है, वहीं पर मेजर एक्सीडेंट्स होते हैं और लोग मर जाते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को यह सजेशन देता हूँ।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। जय हिन्द।

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, I was always under the impression that God will never lie; God will always tell the truth. But recently I was beginning to wonder whether Prabhuji always speaks the truth and nothing but the truth. So, I was a little worried about this when I went through his Budget Speech and I thought I should start by attacking him because he didn't speak all of the truth in this.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: See, those who sent names now should know that I will not call any names unless all previous names are disposed of. After that, if there is time, I have no problem.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, this is what somebody had said during the Budget Speech in Lok Sabha and I quote, "One of the persons whom I admire the most and really love and respect is Mamata Banerjee. I am very happy there has been consistency in thinking. I should be very happy to say that the Indian Railways are trying to take forward her ideas and the philosophy of Kumari Mamataji."

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Whom are you quoting?

SHRI DEREK O'BRIEN: I am not quoting Trinamool's spokesperson. I am quoting the Railway Minister, Suresh Prabhuji. So, at the end of it all, Prabhuji does speak the truth. This is what he said in the Lok Sabha, Sir, a few days ago. It is very gracious of Prabhuji to give credit where it is due. Otherwise I was going to point out to him, if he hadn't given that clarification, that there was a major typographical error in his Budget because he spoke about Vision 2030 Document which he is going to table and discuss. But I was wondering whether that was a typographical error because all of those points of the Vision 2030 Document are taken from the Vision 2020 Document of the previous Railway Minister, Mamata Banerjee. But now Prabhuji has been very gracious to acknowledge the Vision 2020 Document. I will give you a few examples of what he said in his 2030 Document and what was in the 2020 Document which was done earlier by Mamata didi. Rupees 8.5 lakh crore investment in Railways in the next five years was said by the Minister. In Vision 2020, ₹ 14 lakh crore to be invested in Railways in ten years. Now again the Minister spoke about Operation 5 minutes in his Budget Speech. The Vision 2020 Document talks about 5 minutes to book a ticket even in any category. Very good! So, like this, there are many examples. Green toilets in 2020 Document; Bio toilets mentioned by the Minister. The next one is high-speed corridor also by the Minister.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Who copies from whom?

SHRI DEREK O'BRIEN: Obviously he has copied but we don't mind his copying. I have got no problem because what he has copied is from the Vision 2020 Document of Mamata Banerjee. I have no issue that he has copied.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, you should support the Budget.

SHRI DEREK O'BRIEN: I am supporting these points. Sir, I am supporting these points. I am supporting the point that he has said that 6,000 kms would be quadrupled. This is what we said in 2020. It goes on to say ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): I think the only difference is, now we are implementing and she only talked about it.

SHRI DEREK O'BRIEN: Now he said, she only talked about it and they are implementing. Now, I was in a good mood all this time. Suresh Prabhuji, now you have come and I will give you some more numbers and I will show you how she implemented better than you. Thank you for being here; very sweet of you to come. Now, let me make the point which was not part of my original speech, but now I must make it. It is the point about who implemented better. Then, I will come back. Let us look at doubling. Last year, your predecessor did 700 kilometres of doubling, but in 2010-11 what was done was 780 kilometres. So, it was 15 per cent better. In regard to new lines, last year, 300 kilometres was done. In 2010-11, it was 710 kilometres. These are not my numbers. These are the Indian Railways' numbers. Freight loading, last year, grew at about 5 per cent. In 2009-10, it grew by 6.6 per cent. Then, I come to growth in passengers. This is a shameful figure. I will not blame Suresh Prabhuji for the figure – that is why, maybe, they brought Suresh Prabhuji here to do the job – because in 2009-10, since you said that you are doing better, here is the figure for growth in passengers which was 5 per cent in 2009-10. You know who the Railway Minister was – the lady. And, last year, there was a negative growth in passengers originating. So, if you look at the hard numbers, the Railways, last year, did not do too well. Sureshji has some dreams.

Sir, I want to make four quick points before I get into my specifics. One, the Railway Minister did not announce any new trains on the floor of the Lok Sabha, nor did he give us too many details in this. The problem with that is that we believe that we, the 800 Members of Parliament, who represent a billion people, are the shareholders. So, why should the Minister not put some more details in the Budget and why should he hide everything or share everything in the pink book? I don't

know as to how many MPs have seen the pink book. Many have seen it, but this pink book has more details than the Budget and the devil... I was going to say that the devil is in the details, but then with the 'god' being the Minister, I should not use that phrase; it would be inappropriate. No, but on a more serious note, the Budget is a statement of intent, but we believe the Budget needs to be a statement of action. Statement of intent is good, but where is the action?

The hon. lady Member was talking very nicely before this that instead of addressing some basic issues, we are talking about electronic conveniences and we are talking about some outlandish ambitions. That is very good; talk about all that. But let us address the basics and overall, no source of funding has been mentioned, at least, not here. Maybe, the Minister has got an idea to come up with some source of funding.

Now, at Trinamool Congress, we always believe, if we want to criticise you, we will criticise you, but before we come to criticise you, we will give you some ideas for free. The problem with giving you the ideas for free is that we gave one or two of these ideas to the Railway Minister last year, but he chose not to implement those ideas, maybe, for whatever reason, and see what happened to him. So, maybe, Prabhuji's train will go longer than one year; it will be a long-distance express for, at least, four years.

Sir, this Government talks a lot about reform, "We will reform the system. We will reform the Railways." That is very good. The problem is that when you give subsidies to the corporate sector, you call it reform, but when you give money to the poorer people, you call it subsidy. If you want to implement reform, we are giving you three or four ideas for some serious reform. The first is on the accounting system of the Railways. The Railways uses an old accounting system. Going back to 1921, there was a British gentleman called Mr. Acworth. So, Mr. Acworth was asked to head a Committee. Mr. Acworth came up with his recommendations, and in 1921, they worked for four years. In 1925, those Acworth Committee recommendations were announced. After that, the first Railway Budget was announced. Now, the entire system for accounting – how you calculate tickets, what are the broad heads for the different accounting heads – is based on the architecture of a 95-year old system set up by Mr. Acworth. So, if he is looking for reform, I would request the Railway Minister to look at the accounting system of the Railways, which is based on antiquated Acworth Committee Report.

Secondly, we are again trying to bring the Minister back to the focus. Sir, social responsibility has to be combined with financial viability. Mr. Chairman, Sir,

[Shri Derek O'Brien]

through you, I would like to say to the Railway Minister that we understand and we appreciate that financial viability is important but social responsibility is extremely important. We heard a lot of talk about Duronto, Shatabdi and all the fast trains. Sir, 96 per cent of the passengers do not travel on those trains. I am not saying, don't give good service to those 4 per cent. Please do so, by all means. Your idea of a mobile phone charger in general class is a good idea. But focus your efforts on the 96 per cent. Diesel prices have come down by 25 per cent but you have chosen not to bring the prices down. We say a firm 'no' to FDI in Railways. Your LIC idea is in a way a better idea than going in for FDI. I spoke about passengers.

Now, let me give some free ideas for freight, and, let me tell our view on freight. Mr. Nitin Gadkari ji is sitting next to you. I think, in your Budget Speech, you made a mention about the Railways tying up a lot with aero trains and trying to merge railway and aero trains. Now, what has been happening, Sir? Railway's freight share has come down from 60 per cent to something like 31 per cent. This has been your big loss. We are telling you not to compete with road. You are losing out to road. You know as to why you are losing out to road because your tonnages are too big. I will come to that point later. But the point I want to make is you have to stop competing with road. Please become a partner of road. We know about P&G, that is, Proctor and Gamble; here also, it also has to be P&G, that is, Prabhu and Gadkari. Both of you have to work together. One of the ideas which has been forgotten, and, it has been tested on the Konkan Railway, is an idea called RORO, that is, 'Roll On, Roll Off', whereby the bottom rows of that wagon are actually like the wheels. So, you 'roll on', and, you 'roll off'. The message here is, partner with roads, otherwise, you will keep losing and losing more freight share.

The second suggestion we have is, please take a look at booking smaller consignments. Today, for rail, 1,000 or 1,500 tonnes, those kinds of consignments are there. Look at the point where you are really losing out, and, it is that you are not allowing people to book smaller consignments. Today, the Railway wagon capacity is, I think, 60 tonnes, and, to book through railway, 600 tonnes is the minimum. Our proposal is that you should bring the minimum down and partner with roads. If you don't increase freight share, you will not be able to solve this issue.

Sir, these were some free ideas, which I genuinely want you to look at because you have been gracious by acknowledging, and, that is good, in a continuity way, that Vision 2020 document. I will go further to say that the Vision-2020 document has been updated and upgraded and made Vision-2030.

Now, I come to a little bit of pain about my State. Sir, three years ago, the State of West Bengal was sanctioned ₹ 10,000 crores. Last year, the figure dropped to ₹ 5,000-odd crores. This year, the figure is somewhere between ₹ 2,000 to ₹ 3,000 crores. You can imagine all those projects, which are caught up. Interestingly, out of all the Metro projects across the country, which are all independent projects like Delhi Metro, one Metro which comes under the Railways is directly the 'Kolkata Metro'. I will give you some numbers.

I would like to inform the hon. Minister, through you, Mr. Deputy Chairman, that the project cost of the East-West Metro project is about ₹ 5,000 crores. The project is right in the middle of its happening. It is in the middle of the city. You have sanctioned ₹ 500 crore. Now, look at projects of Kolkata Metro. Noapara-Barasat is a ₹ 2,000-crore project, and, you have given us ₹ 100-odd crores. Dumdum-Airport project is a ₹ 400-crore project, and, you have given us ₹ 50 crores. Baranagar-Barrackpore, which is a life-line project, is a ₹ 1900-crore project, and, you have given us ₹ 80 crores. I will tell you a few more, and, then, you will actually feel that I am giving you numbers in a very genuine way. Airport-New Garia is a ₹ 3,300-crore project, and, we have got ₹ 240 crores. For Joka-BBD Bag, out of ₹ 2,400 crores, we have got ₹ 70 crores. For Kolkata Circular Railway, out of ₹ 400 crores, we have got 2 crores. So, Sir, these projects are all very badly stuck. We are not asking you for new projects. We are going back to your thinking, which you told us in the document, to clear the existing projects because unless you clear the existing projects, it becomes very, very difficult.

I will come to the point on some factories which are in the middle of getting ready. I will give just three or four examples, Sir. In Kanchrapara, there is a new rail coach factory. ₹ 840 crores is the project cost. Sir, in your Pink Book – that is why we got very disappointed with this Pink Book – you have given us ₹ 8 crores out of ₹ 838 crores. So, in case of Bengal, you are not saying 'Look East', I am constrained to say, if you say 'Look East' and then give ₹ 8 crores out of ₹ 838 crores. You are giving ₹ 1 crore out of ₹100 crores for the Kharagpur Workshop. For Noyapara Workshop, you are giving zero out of ₹ 146 crores. For Dankuni, you are giving ₹ 2 crores out of ₹ 40 crores. For Liluah Workshop, you are giving ₹ 5 crores out of ₹ 96 crores. Sir, you are all saying 'Look East' but we are beginning to wonder, if this is 'Look East' or, what do I say, 'Bluff East'. And I am giving you examples of a couple of other things, a few other projects, which are really stuck. I don't want to take the precious time of this House because we have another speaker who will speak for six-seven minutes. But, things like the Shambhunath Mitra Cultural Centre and the Garden Reach Nursing College, I would

[Shri Derek O'Brien]

urge the Railway Minister to please look at the big picture. We are not asking for new trains; we are not asking you to make two days into four days; we are not asking you for doing anything unreasonable. We are saying, "These are the projects sanctioned in the past. Please help us to complete the projects." And this is in line, I think, with your thinking.

I would now make two small points, Sir, besides all these money numbers. I cannot give you a financial justification for either of the next two points, Mr. Minister, but I can give you an emotional justification and I hope you can look at these two, not rationally but at least emotionally. One is the heritage Darjeeling train which is a heritage train, a beautiful train, which takes you up in the hills of Darjeeling in a steam engine. I request you for some money to keep that heritage of our great country going. And the second one is the killing of elephants, elephants which are dying on the train tracks.

So, hon. Minister, Sir, we believe we have given you some suggestions on passenger and on freight. We have given you a clear suggestion on accounting. We have highlighted all the projects in your thinking, without starting new projects. Pump in some money in Bengal and if you would like a more detailed discussion, ...*(Time-bell rings)*... I want to thank the Minister for giving us some time tomorrow or the day after to sit on these projects. Prabhuji, my suggestions have come to you not only from a Member of an opposition party or a Member of the Trinamool Congress or a Member of a party which have had a few Railway Ministers in the past, these have come to you from a child of the Railways because my mother's side of my family, my grandfather, worked in the Railways for many years. My mother has seven brothers. Five of them till recently worked in the Railways and are now retired. My two generations have all worked on the Railways, which was the BNR, now the South Eastern Railway. My community, the Anglo Indian community, has a great tradition of the Railways. And Mamataji gave me the opportunity to be the Chairman of the Passengers Services Committee for two-three years when she was the Minister. So, I passionately feel about the Railways. I hope you will take the suggestions in that spirit, in the way it has come. We have thought this through. We have shared with you. Now, please help Bengal. Thank you so much.

श्री के.सी. त्यागी : सर, रेल बजट के प्रति अपनी तमाम उदासीनता दिखाते हुए मैं एक समाजवादी कार्यकर्ता के नाते अपने दायित्व को निभाने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रामायण में एक चौपाई है, "जाकी रही भावना जैसी, प्रभु मूरत देखी तिन तैसी।" तो प्रभु जी में सबको सम्भावनाएँ दिखती हैं। मैं बिजनेस स्टैंडर्ड, इकोनॉमिक टाइम्स और बिजनेस वर्ल्ड से एक क्वोट पढ़ता हूँ, क्योंकि उनको प्रभु जी में बहुत सम्भावनाएँ दिखती हैं। I quote it. I quote 'The key task

before Mr Modi is to have a Railways Minister who can bring about a culture change in the organisation, so that it can successfully venture out into new forms of management. He has already made a false start, and the Railways Minister has had to be changed. In the process, a crucial six months have been lost. Hopefully, the new Minister, *i.e.*, Shri Suresh Prabhu, who comes with a reputation of corporate reforms will be able to deliver. For private development and management of railway stations to succeed, the concession agreement has to get the prices right, so that the operator can earn a decent return without overcharging passengers and incentives to improve efficiency'.

तो प्रभु जी को यह दुनिया इस रूप में देखती है और हम प्रभु जी को दूसरी नजर से देखते हैं। प्रधान मंत्री मोदी साहब की स्पीच है सिडनी में Allphones Arene में 17-11-14 की, प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि बड़ी हिम्मत के साथ हमने निर्णय किया है कि रेलवे में सौ परसेंट फॉरेन डॉयरेक्ट इन्वेस्टमेंट के लिए हम दुनिया में दुनिया के लोग जिसके जानकार हों, उनको में निमंत्रित करता हूं। सर, यह निजीकरण की प्रक्रिया है और इसका नाम बहुत सुंदर रखा है हमारे मित्र सुरेश प्रभु जी ने, नाम है, "कायाकल्प" तो मुझे कायाकल्प के बजाए यह सार्वजनिक क्षेत्र में क्रियाकर्म दिखाई और सुनाई पड़ता है। यह 1991 के बाद जब से ग्लोबलाइजेशन का प्रोसेस स्टार्ट हुआ है, I am on record in saying and I want to challenge you that please condemn my statement.

उदारीकरण के बाद रेलवे में जो सरकारी कर्मचारी हैं, उनकी संख्या 17 लाख से घटकर 13 लाख हो गई है। इसी बीच में ट्रेनों की संख्या में कई गुना की वृद्धि हुई है। कई गुना, I am on record. जो शिक्षित और स्किल्ड बेरोजगार हैं उनके लिए न इस बजट में और न इससे पहले वाले में, मेरा इशारा राइट हैंड की तरफ भी है, कोई प्रावधान नहीं था। जिस दिन उन्होंने घोषणाएं की हैं कि किराये में बढ़ोतरी हम नहीं करेंगे, तो इनके जो चाहने वाले हैं कार्पोरेट सैक्टर के लोग, उन्होंने बहुत बुरा माना और उन्होंने शेयर बाजार का सेंसेक्स 261 अंक उसी दिन गिराकर अपनी नाराजगी जाहिर की सरकार के इस बजट के लिए। सर, यह निजीकरण का बजट है। 1994 में हमारे जो दाएं बाजू वाले मित्र हैं उन्होंने प्रकाश टंडन कमेटी बनाई, 2001 में राकेश मोहन कमेटी बनाई, 2012 में सैम पित्रोदा कमेटी बनाई, और वे अपनी सिफारिशें दे चुके हैं। राकेश मोहन कहते हैं कि रेलवे की समस्त सम्पत्ति बेच दी जाए, रेलवे के अस्पताल समाप्त किए जाएं। सैम पित्रोदा कहते हैं कि रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करो और चेयरमैन के स्थान पर सी.ई.ओ. लाओ, उसकी संस्तुति की है। सर, रेलवे लैंड एंड डेवलपमेंट ऑथारिटी ने ऑलरेडी 2009 से 2012 के बीच में 2,500 करोड़ रुपए की जमीन निजी क्षेत्र को लीज और लाइसेंस पर पहले ही दे दी है और बड़े प्लेयर्स प्राइम लोकेशन हड़पने के लिए गिद्ध दृष्टि लगाए बैठे हैं। इसके लिए निविदाएं आमंत्रित की जा रही हैं। सर, फ्री मार्केट इकॉनोमी के चैंपियन हैं मित्र बिबेक देवराय, जिनको Committee on restructuring of Railway Ministry and Railway Board के चेयरमैन बनाए हैं प्रभु जी ने for certain obvious reasons he knows better than me. उनकी मदद के लिए जिसका जिक्र मेरे दोस्त अभी देरेक जी ने किया कि प्रॉक्टर एंड गेम्बल — पीएनजी. के एक्स चेयरमैन गुरु चरण दास मंबर बनाए गए हैं। सर, यह फ्री मार्केट इकॉनोमी, प्राइवेटाइजेशन और पब्लिक सैक्टर के विरोधी के रूप में जाने जाते हैं। मार्केट फार्सेज के और दूसरे चहेते चार्टर्ड

[श्री के.सी. त्यागी]

एकाउंटेंट श्री सुरेश प्रभु जी कायाकल्प का काम करेंगे इनके साथ मिल करके। ये एक नहीं हैं। सर, मुझे चिंता भी है और खतरा भी है और मैं आगाह भी करना चाहता हूँ। सेंट्रल रेलवे का नाम 5 साल आते-आते साढ़े आठ लाख करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट इसमें होना है। वह भी रिपोर्ट में बताऊंगा कि कैसे दुनिया के जो बड़े प्लेयर्स हैं, उन्होंने आने से मना कर दिया। तो टाटा जो हैं वे सेंट्रल रेलवे के मालिक हो जाएंगे। उसका नाम हो जाएगा, टाटा रेलवेज, नॉदर्न रेलवेज का नाम रिलायंस रेलवेज हो जाएगा, Konkan Railway will go to Adani and it will be called Adani Railways. सदरन रेलवेज का नाम हो जाएगा अंबानी रेलवेज।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : यह आप क्या कह रहे हैं? अभी दिन है, रात नहीं है। ...**(व्यवधान)**...

श्री के.सी. त्यागी : सर, Railway spokesmen कहते हैं, beyond that, the private players have its own plan for managing parking lot, building, hotel, shopping areas and mall. तो यूपीए की सरकार के द्वारा जो अंधाधुंध उदारीकरण की प्रक्रिया शुरू की गयी थी, यह उसी का नतीजा है और उसी को आगे बढ़ाने का प्रयास है। वर्ष 2019 में जब अंतिम बजट आएगा, तब तक इस का प्राइवेटाइजेशन हो चुका होगा। सर, सुरेश प्रभु जी ने सजैस्ट किया है, Railways might seek investments from the World Bank, the ADB and the IFC. According to Nobel laureates like Amartya Sen and Joseph Stiglitz, "Such international organisations have always tried to enforce their own policies on countries whom they lend capital to. Often the policies they enforce are not well thought and have resulted in disasters of the countries. Cases like the East Asian crisis and the American crisis are prominent." Mr. Suresh Prabhu must share the details of such proposals and the map of such projects with the House without striking any deal.

सर, 1857 में ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा रेलवेज की goods carrier के रूप में शुरुआत हुई थी। वह व्यापार करना चाहती थी और शायद इसका पहला नाम बीबीसीएल था। सर, मुझे बहुत कष्ट के साथ कहना पड़ रहा है कि 150 साल के बाद यह फिर ईस्ट इंडिया कंपनी की तरफ जा रही है। चूंकि जिस तरह की योजनाएं बन रही हैं, जिस तरह के disinvestments हो रहे हैं, वह भी मैं एक लाइन पढ़कर प्रभु जी को बताना चाहता हूँ कि साढ़े 8 लाख करोड़ आपने बताए हैं, उसमें से डेढ़ लाख करोड़ एलआईसी से, courtesy the Finance Minister, Shri Arun Jaitley, हुआ है। अब जो इनके दूसरे प्लेयर्स हैं, उन्होंने आने और पैसा लगाने से इंकार कर दिया है। उसमें prominent players दो हैं जिनके नाम मैं बताना चाहता हूँ और आगाह भी करना चाहता हूँ। ये foreign players हैं। इनमें से एक हैं— UGL. ये आस्ट्रेलिया के हैं और इन्होंने, wagon बनाने के लिए जो इनका investment आने वाला था, उससे उन्होंने for various reasons हाथ खींच लिए हैं। दूसरा CAF, Spain का है। वह कोलकाता मेट्रो रेलवे के लिए है, उस बड़े प्लेयर ने भी अपने हाथ खींच लिए हैं। अब इनके पास रेलवे की संपत्ति को बेचने के अलावा कोई रास्ता नहीं बचा है। इसलिए चेयरमैन साहब, मैं आपके माध्यम से देश, ट्रेड यूनियन लीडर्स, जोकि देशभक्त लोग हैं, इनकी पार्टी में भी जो लोग हल्ला बोलते हैं, स्वदेशी जागरण मंच के लोग हैं। हमारे कई साथी उधर दायीं बाजू में हैं, मैं उन सब से कहना चाहता हूँ कि ये निजीकरण की प्रक्रिया की

शुरुआत है, जो इधर से शुरू हुई थी और उधर जाकर समाप्त होगी। इसलिए इस सिरे से उस सिरे तक सब शरीके जुर्म हैं, आदमी या तो जमानत पर रिहा है या फरार है। यह निजीकरण इनके द्वारा शुरू किया गया प्रयास है और इसकी समाप्ति इनके द्वारा होगी।

सर, मैं एक महीने पहले कानपुर से एक शादी में शरीक होकर लौट रहा था। प्रभु जी, आप बुलेट ट्रेन चलाना चाहते हैं। मैं मनोज सिन्हा जी को समझा सकता हूँ क्योंकि इनका गांव और डाकखाना मुझे पता है। I don't know your permanent address in Mumbai. मैं कानपुर से ट्रेन में चढ़ा। हम सभी एमपीज के पास फर्स्ट एसी में ट्रेवल करने की फेसिलिटी है। जब मैं टॉयलेट में गया तो देखा कि टॉयलेट पॉट जंजीरों से बंधा था। मुझे जिज्ञासा हुई और मैंने पूछा कि ऐसा क्यों है? उसने कहा कि कोई इसे चोरी कर के न ले जाए। मैंने कहा कि फर्स्ट एसी में जो ट्रेवल कर रहा है और उस कोच में जो टॉयलेट पॉट है, how can it be chained? वार्शिंग पॉट लोहे की रस्सियों के साथ बंधा हुआ है। यह हालत आपके रेलवे की है और आप साठ हजार करोड़ रुपए की ट्रेन चलाना चाहते हैं। आप इसे कहां चलाएंगे? किस के लिए चलाना चाहते हैं? देश की 90 परसेंट जनता ट्रेन में सफर करती है। आप कभी छठ के मौके पर उत्तर प्रदेश, बिहार की ट्रेनों में सफर करो, मेरे मित्र सिन्हा जी यात्रा कर रहे हैं, वे कभी उधर जाएं। वैष्णो देवी की यात्राएं होती हैं। गिरिराज सिंह जी ने छठ के मौके पर और होली के मौके पर ट्रेनों में इतनी तकलीफें झेली हैं। इनको एक-एक महीने पहले तक आरक्षण नहीं मिला है। मैं चाहता हूँ कि जैसा मेरे मित्र खन्ना जी ने भी जिक्र किया और मेरे नौजवान साथी नीरज जी ने भी किया, यहां सब को सस्ती ट्रेन मिले, सब के लिए ट्रेन मिले, इसकी आवश्यकता है।

सर, एक बार पुनः मैं सब लोगों को आगाह करने वाला हूँ कि यह सबके लिए अच्छे दिन नहीं, यह निजीकरण के लिए अच्छे दिन और सार्वजनिक संपत्ति की बरबादी के लिए बुरे दिनों का दौर शुरू होने वाला है। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Next, Mr. Ritabrata Banerjee, not present. Next Mr. K.N. Balagopal.

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): When this Railway Budget was presented by the Railway Minister in the other House he very wisely did the exercise and no new trains were announced. In the past we witnessed a lot of protests on the same day. Generally we also used to join those protests because the Railways were not giving new trains. But this time he has presented the budget very silently. Even now we are hearing that while replying to the debate he will announce some new trains and new facilities. I do not know whether he will do it.

There is a confusion in the statement of the Railway Budget. There are some highlights in the statement. There is a discussion whether the Railways are for the welfare of the people, or, providing service to the passengers, or, whether it is for commercial purpose only. I do not have any doubt in my mind that the entire House will support me that the Railways are a service provider. How to make it provisional and how to make it profitable is important.

[Shri K.N. Balagopal]

My friend, Mr. Derek has pointed out here that the accounting system of the Railways has to be revamped, or, re-looked. Why I am saying this is because last year there was 14 per cent increase in the passenger fares and freight charges also. We expected better results in the last Budget that when it was finally accounted the estimate will be achieved. But what is the result? This year the gross traffic receipts is only ₹ 1,39,558 crores and the expenses is ₹ 1,30,323 crores. There is a decrease of ₹ 3,000 crores or something like in the expected receipts. On the other hand, we can easily identify that the fuel cost has come down. In the international market the crude oil prices have come down. That has not been reflected on the expenditure side of the Railways. When Mr. Lalaji was the Railway Minister, he went and identified some mischief in the non recording of freight which was loaded. That was identified. That is why, at that time, ₹ 20,000 crores were recovered from the freight rates. Now, if the accounting system is proper, I believe, that something is lacking. In the history of Railways, the highest increase last year was 14 per cent in the passenger fares. Now, the Railways are saying that they are not getting passengers as much as they were expecting because passengers are going away from Railways. In some areas their rates are not very cheap. I accept that Railways are the lifeline of the country. It is actually a tool for our unity. Earlier from Kerala a passenger could come to Delhi in three days time because the cost of the passenger fare and food was not very high. Sir, I accept the fact that the railways are the lifeline of the country. It is actually a tool for the unity of the country. From Kerala, a person can travel to Delhi. He could travel for three days by train, with boarding and lodging, and the charges are not very high. That was the case earlier, but now the charges have increased. Migrant workers travel from one place to another. Many people travel by rail. The railways enable people to travel a distance of even 3,000-4,000 kms. People from Kerala go to work even to Guwahati and Dibrugarh and vice-versa. So, railways are our lifeline and we hope that this would continue to be the lifeline, working for the unity of the country in the future too. But if you go entirely on commercial lines, nobody can travel like that because the cost of living, cost of labour, everything, would go up. Unlike some Western countries, we are able to manage because of certain factors. So, the service aspect should be there. Also, proper accounting should be there. If we follow the same accounting system, which is misleading the Government, that will not help. That is one of my points.

Then, Sir, in this Budget, you have an addition of ₹ 8,000 crores. An increased new income of ₹ 8,000 crores would be coming from freight tariff. You are charging 0.8 per cent more on steel, 6.3 per cent more on coal, and 10 per cent more on grains. That is how you are charging an additional ₹ 8,000 crores. That would

further increase the cost of living in this country. If possible, you should decrease the increased freight charges.

Sir, talking about development of the railways in the future, Mr. Tyagi had said that ₹ 8.5 lakh crores were needed. The hon. Minister has said in his statement that there are ongoing projects worth ₹ five lakh crores and we don't have enough money for them.

Sir, I would like to use this occasion to congratulate the Minister here. He has got an offer from the LIC. The Railways are going to get ₹ 1,50,000 crores from them. If that happens, that would be very good. But, at the same time, I wish to underline one point. If the Insurance Bill is made fully operational, after five years, this ₹ 1.5 lakh crores, or any money for that matter, will not come from LIC. Now, we may be sure that LIC would help, because LIC and such other financial organizations have helped our economic system in a very big way. Sir, ₹ 1.5 lakh crores that you are expected to get is a very good thing. Of course, in future, I am not sure what the plight of LIC would be. In any case, this is a very good thing and that is why I would like to congratulate the Minister.

Now, Sir, in other areas, the Minister is expecting to have PPP. Our major money is not coming from the World Bank or other places. You have already spoken about that. What is the other major source? Now, you are announcing projects to be done under PPP mode. You have talked about some new areas where it would be done. You are going ahead with PPP, like you have done in airports. But that would mean totally selling out the land of the Railways or some part of it. I got an answer in this august House from you, Sir, that the Railways has got 10.5 lakh hectares of land with it. After Defence, Railways is the largest owner of real estate in this country. The New Delhi Railway Station has 1000 acres. If you take all the stations located in Delhi, it comes to about 4,000-5,000 acres. In the Delhi Airport itself, C&AG said that the land which is expected for 60 years' lease has been given to the concessionaire, the management of that airport. It is worth ₹ 40,000 crores. As per CAG's record, ₹ 40,000 crores is the value of that 250 acre-land. Sir, in the name of PPP, if you want to sell land – this airport is far away – in New Delhi Railway Station, if you are selling 10 acres of land or leasing it out, the value may be much higher. There may be many people involved. But that kind of PPP would not help. That is why, we are saying that if PPP is a dream, that dream would finally finish the system of railways in the country. Then, all the expectations about the future of the railways would be finished. Please try to avoid that. Nobody will come with a PPP project. There were many discussions earlier. PPP is not public-private partnership; they are always using the public. It is a partnership for private

[Shri K.N. Balagopal]

benefit. That is what PPP is. That has been the practice in the country. Nothing has come out of PPP even now. Re-think about those kinds of schemes. There is PPP in many other areas. In this Budget, PPP has been mentioned even for catering and other areas. So, we need to rethink on PPP. Inclusive growth needs to be there. Sir, inclusive growth should be there, that means employment is very important. PPP is there in this Budget speech. For employment area, the Ministry is saying that human resource are very important and only thing they are saying that some more training will be given. Actually, what is happening in the Railways? Earlier, it was 18 lakh employees and now, it is less than 11 lakh employees. Mr. Derek has described about his connection with the Railways, not his family members alone. The maximum number of people in the country is employed by the Railways. Now, what is happening? Fifty per cent of the earlier strength was reduced and now, no train services are manned properly except the train loco-pilot and some guards. Even the posts of TTE are reduced. Sir, we have discussed this year about the sad incident happened in Kerala in which one girl was attacked by somebody and no police was there. Even now, there are 5,000 vacancies in Southern Railways. So, these kinds of problems are there. Now, women workers are now working as gateman or gangman are there. But, many times they are posted in faraway places. So, these kinds of anti-human issues are there. This is to be controlled.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is a shortage of Railway Police. In every women compartment, Police security should be there.

SHRI K.N. BALAGOPAL: That is what I am saying. There is a shortage of Railway police. In the last Budget also, some assurance was there. Earlier also, there was a proposal for bio-diesel, but nothing has happened. It is a good proposal. Solar power is a good proposal, but the way, through PPP, that I am not supporting.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, conclude. Time is over.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Now for Kerala, there was some proposal about the Palakkad Coach Factory, now they are talking about PPP with some public sector undertaking. Once the Steel Authority of India was ready for that, now it is not happening. Nemom Coaching Yard is also there which was not taken and then there was a proposal for some modern stations, but nothing is happening ...*(time bell rings)*... Sir, as one of our speakers is not speaking. I am taking that time also.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no, you have already taken extra two minutes.

5.00 P.M.

SHRI K.N. BALAGOPAL: I am just concluding. This is a human issue. Some escalators or lifts should be there at the railway stations. Something should be done for the physically handicapped people and more money should be given to Kerala and Tripura. There is only one train for Tripura with old coach and broad-gauge conversion work is not happening. In Tripura, work of national highway is also under-construction and there is no railway line. So, in North-East, the Railway system is to be strengthened. In West Bengal, 16 factories were announced by the earlier Railway Minister but nothing has happened. That has to be considered.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the time is over.

SHRI K.N. BALAGOPAL: There are other proposals also; I am not taking much of the time. Even though one more speaker is there, because the Chair is directing, I am concluding.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have taken his time and another three-four minutes. Now, Shri Sukhdev Singh Dhindsa.

सरदार सुखदेव सिंह ढिंडसा (पंजाब) : डिप्टी चेयरमैन सर, मैंने सभी ऑनरेबल मेम्बर्स की स्पीचेज़ सुनीं। बहुत सदस्यों ने इस रेल बजट की तारीफ की, कुछ सदस्यों ने इसकी मुखालफ़त भी की, लेकिन एक बात पर सभी सहमत थे कि जो श्री सुरेश प्रभु जी हैं, इनकी काबिलियत, इनकी ऑनेस्टी और इनका काम करने का तरीका, उसको सभी ने पसंद किया और सभी ने तारीफ की, तो इस एक बात पर हम सभी सहमत थे। मुझे ज़ाती तौर पर भी, क्योंकि मैं भी पांच साल अटल जी की कैबिनेट में इनके साथ रहा हूँ, मुझे पूरा यकीन है कि जिस भी महकमे में ये रहे हैं, उसमें तरक्की लाए हैं। इस महकमे में भी जो यह बजट पेश किया गया, तो इसमें चाहे मीडिया हो, चाहे लोग हों, एक नए किस्म का बजट इन्होंने पेश किया है। मैं भी सोलह साल से पार्लियामेंट में हूँ, चाहे मैं उस हाउस में था या इस हाउस में, लेकिन मैं हर रेलवे मिनिस्टर की बजट स्पीच सुनता था और सबसे पहले उन रेलवे मिनिस्टर का एक ही तरीका होता था कि उनकी अपनी constituency में कितनी trains दी गईं।

उसमें कितने काम होंगे। इसके अलावा उनकी स्टेट के लिए होता था, लेकिन इसमें ऐसी कोई बात नहीं की गयी। सिर्फ देश के लिए यह एक ऐसा बजट बनाया गया है, जो उसमें सुधार लाने वाला है। महोदय, प्रधान मंत्री जी का जो संदेश है, उस पर चलते हुए इन्होंने यह बजट पेश किया है। चाहे इस वर्ष की बात है... आप जानते हैं कि सबसे बड़ा सिग्नल सिस्टम है, उसको सुधारने की बात कही गयी है। इसके अलावा जो टॉयलेट्स की हालत है, चाहे ट्रेनों में हो या रेलवे स्टेशंस पर हो, उसके बारे में हम सभी जानते हैं, इसलिए मुझे कहने की जरूरत नहीं है, बहुत लोगों ने उसके बारे में बोल दिया है। इसके अलावा जो सेफ्टी है, जो अनमैन्ड क्रॉसिंग है, उसमें इतने अधिक एक्सीडेंट्स होते हैं, उसकी वजह से सैकड़ों जानें जाती हैं। उसके लिए इन्होंने काफी कुछ कहा है। महोदय, मैडम विप्लव ठाकुर जी कह रही थीं कि इस बजट में और कुछ नहीं है, केवल वायदे ही किए गए हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि बजट में हमेशा वायदे ही होते हैं

[सरदार सुखदेव सिंह ढिंडसा]

और एक साल के बाद मालूम पड़ता है कि उसमें से कितने वायदे पूरे किए गए। मैं यह महसूस करता हूं कि उन्होंने जो बजट रखा है, वह बहुत आगे ले जाने के लिए रखा है। चाहे डेडिकेटेड लाइन है, मैं कहना चाहूंगा कि इन्होंने यह बहुत अच्छा किया कि उसके फाइनेंस के लिए भी इन्होंने कई तरीके सुझाए हैं और सवा-डेढ़ सौ करोड़ की बात तो हो ही गयी है। महोदय, माननीय मंत्री जी बहुत बड़े चार्टर्ड अकाउंटेंट हैं, वे जानते हैं कि फाइनेंसेज कैसे लाए जाएंगे और कैसे पैदा किए जाएंगे। महोदय, मेरे तीन-चार सजेसंस हैं, जो मैं मंत्री जी को देना चाहता हूं। पहले तो मैं यह कहना चाहता हूं, जिसके बारे में खन्ना जी ने भी कहा था कि जो थर्मल प्लांट हैं, वहां पर डेडिकेटेड लाइन नहीं है। वे कहीं और उतारते हैं जैसे रोपड़ थर्मल प्लांट की बात कही है, उनके लिए डेडिकेटेड लाइन्स चाहिए। जैसे मैं पंजाब और हरियाणा के बारे में कहना चाहता हूं। वहां पर एक मुश्किल आती है। जब व्हीट का सीजन आता है या राइस का सीजन आता है, उसमें फूड सिक्योरिटी की बात है, उस समय वहां पर लाखों टन अनाज खराब हो जाता है क्योंकि उनको वैगन नहीं मिलती। वह अनाज बाहर सड़ जाता है, बारिश होती है, एफसीआई गोदाम ले नहीं रही और एजेंसीज उस अनाज को बाहर रख देती हैं। इस प्रकार जब उनको वैगन नहीं मिलती तो वह सारा अनाज खराब हो जाता है, इसीलिए वैगन्स की सख्त जरूरत होती है। अभी सारे देश में यूरिया की समस्या आयी। वहां पर भी वैगन नहीं मिल रही थी। आप जो नया बजट लाए हैं उसमें, यह जरूरी है कि वैगन्स का पूरा प्रबंध किया जाए। दूसरा, एक बहुत अच्छी बात है कि पिलग्रिमेज के लिए, धार्मिक स्थानों के लिए ट्रेन्स चलती हैं। उनके संबंध में मैं दो बातें कहना चाहता हूं। एक तो यह है कि वहां पर बहुत अधिक एज के लोग जाते हैं, लेकिन उनके लिए कोई ट्रेन किसी प्लेटफॉर्म पर रुकती है और कोई किसी अन्य पर रुकती है। मेरा सुझाव है कि ट्रेन एक नम्बर प्लेटफॉर्म पर रुकनी चाहिए। यह व्यवस्था करना बहुत जरूरी है। इसके अतिरिक्त जो हैंडीकैप्ड होते हैं, बुजुर्ग होते हैं, उनके लिए वहां पर न तो किसी स्टेशन पर लिफ्ट की व्यवस्था है, मैंने किसी स्टेशन पर वह नहीं देखी, न ही वहां पर एस्कलेटर्स होते हैं — दिल्ली में एक है लेकिन वह भी बहुत दफा खराब रहता है— न ही वहां पर कार्ट वगैरह की व्यवस्था है। इस प्रकार उनके लिए बहुत अधिक दिक्कत होती है, उनके लिए ऊपर से जाना बड़ा मुश्किल होता है, इसलिए मेरा सुझाव है कि सभी ट्रेनें एक नम्बर प्लेटफॉर्म पर ही रुकनी चाहिए। सर, बहुत से मेंबर्स ने कहा जब प्रधान मंत्री जी स्वच्छता अभियान लेकर आए, उस वक्त कुछ समय तक स्टेशंस साफ रहे थे, लेकिन अब फिर से स्टेशंस की वही हालत हो गयी है। इसके अतिरिक्त ट्रेन्स इतनी लेट आती हैं। मैं भी शताब्दी में आता हूं। जब ट्रेनें दिल्ली की टेरिटरी में enter करती हैं, चाहे इधर से आती हों, चाहे यू.पी. से आती हों, वे एक-एक घंटा, डेढ़-डेढ़ घंटा लेट होती हैं जिसकी वजह से कोई टाइम पर नहीं आ सकता। माननीय मंत्री जी, आप एक बात पर जरूर ध्यान दीजिए कि उनको सही टाइम पर आने के लिए, वैसे तो यहां पर इमरजेंसी की बहुत बुरी बातें हुई हैं, लेकिन एक चीज़ वहां पर थी, मैं रेलवे वालों से पूछता हूं कि उस वक्त कैसे ट्रेन टाइम से आती थी और अब क्यों नहीं टाइम से आती है? इसलिए थोड़ी सी सख्ती आपको करनी पड़ेगी। वैसे ही खाने की बात है। इस बारे में सभी ने कहा है और मैं उनकी बात को सपोर्ट करता हूं। खाने में कोई improvement नहीं हुई है। वही पुराना ढंग है, वही पुरानी बातें हैं, जब जाओ एक ही चीज़ मिलती है और कुछ नहीं मिलता है। जो मेरे साथ अविनाश राय खन्ना जी ने कहा है, वैसे तो मैं लिखकर भेजूंगा, लेकिन बहुत लोगों की डिमांड्स

हैं, वे चाहते हैं कि नई रेल लाइन बिछ जाए, कोई कहता है कि स्टेशन पर ट्रेन रुके ...**(समय की घंटी)**... सर, दो मिनट। एक तो बहुत जरूरी है आनंदपुर साहब से अमृतसर के लिए एक रेलवे लाइन होनी चाहिए। इसके बारे में शायद लोक सभा में भी कहा था। अभी अविनाश राय खन्ना जी ने कहा है और मैं इसको सपोर्ट करता हूं। यह सिर्फ 30 किलोमीटर लाइन बिछाने की बात है, लेकिन हमारे दो धार्मिक तख्त हैं, ये आपस में लिंक होने चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... सर, एक छोटी सी बात और है। अगर राजपुरा-मोहाली के बीच में 30 किलोमीटर का रेल लिंक बन जाए, तो हरियाणा और पंजाब का जो मालवा एरिया है, उसको फायदा होगा। ...**(समय की घंटी)**... सर, अभी चार मिनट हुए हैं।

श्री उपसभापति: टाइम हो गया। आपने ज्यादा टाइम ले लिया है। आपने आठ मिनट का समय ले लिया है।

सरदार सुखदेव सिंह ठिंडसा: सर, जब लोग किसी धार्मिक स्थान पर जाते हैं या जो स्टेशन लास्ट होता है, वहां पर रात को ट्रेन जाती है, तो रात को उनके ठहरने के लिए वहां पर कुछ नहीं होता है। मेरा सुझाव है कि वहां पर उन लोगों के ठहरने के लिए व्यवस्था की जाए, जिनके पास टिकट्स हों, ऐसा नहीं कि कोई भी आ जाए। उनके लिए वहां पर कोई होटल नहीं है। बाकी मैं मंत्री जी को लिखकर भेजूंगा। मेरे पास पंजाब के लिए बहुत कुछ है, मैं लिखकर भेज दूंगा।

श्री उपसभापति: आप लिखकर भेज दीजिए, मंत्री जी कंसिडर कर लेंगे। श्री परिमल नथवानी।

श्री परिमल नथवानी (झारखंड): माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का अभिवादन करता हूं कि उन्होंने रेल बजट के ऊपर एक अच्छा प्रेजेंटेशन मॉडल रेलवे को डेवलेप करने के लिए दिया। सर, हमारे भारत की रेलवे सबसे बड़ी रेलवे है। हम जब विदेश जाते हैं, तब हम विदेश से आकर उस रेलवे की काफी तारीफ करते हैं, किन्तु जब भारत आते हैं, तो उसके लिए जो हमें सफाई रखनी चाहिए या उनके लिए जो सुविधा होनी चाहिए, उनके लिए जो टेरिफ होना चाहिए, जिसको रेल पैसेंजर टेरिफ बोलते हैं। सर, हमारा रेल टेरिफ सबसे कम है। मैं मानता हूं कि अगर हम एयरकंडिशन क्लास में टेरिफ नहीं बढ़ाते हैं, वह अलग बात है। जो हमारा बजट है, जो लिमिटेशन है, जो हमारे रेलवे का फाइनेंशियल क्रन्च है, अगर उसको आगे चलाना है, तो मेरा एक सुझाव है कि जिस तरह से देश में एक टेलिकॉम रेगुलेटरी अथॉरिटी चल रही है, जिस तरह से पावर रेगुलेटरी अथॉरिटी चल रही है, उसी तरह से रेलवे टेरिफ रेगुलेटरी कमीशन होना चाहिए, जो बराबर रेलवे टेरिफ के ऊपर गौर करे। हमारे यहां जो रेल टेरिफ है, उसे एक पॉलिटिकल एंगल से देखा जाता है और रेलवे है जो नीचे बैठी जा रही है तथा हमारी डिमांड बढ़ती जा रही है। हम रेल बजट को इस तरह से देखेंगे कि हमें क्या नया मिला, क्या नहीं मिला, अगर बजट सही नहीं होगा, तो हमें कुछ प्राप्त नहीं होगा।

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

मुझे यह उम्मीद है कि एक पावर रेगुलेटरी अथॉरिटी और टेलिकॉम रेगुलेटरी अथॉरिटी जैसा एक रेलवे टेरिफ कमीशन होना चाहिए और इसके ऊपर गौर किया जाना चाहिए। सर, मेरी कर्मभूमि झारखंड है और जन्मभूमि गुजरात है, इसलिए मैं इन दोनों के बारे में बात करूंगा। झारखंड 14 साल पुराना अभी-अभी पैदा हुआ एक छोटा बच्चा है। सर, रेलवे में झारखंड के लिए कोई खास प्रावधान नहीं होता है। झारखंड 14 सालों से एक अलग स्टेट बना है, चाहे वह बिहार

[श्री परिमल नथवानी]

का समय था या आज का समय है, झारखंड को जो सुविधा मिलनी चाहिए, वह नहीं मिली है। झारखंड की जो 6 नई रेलवे लाइनें बिछाई जानी थीं, उनके ऊपर कोई कार्यवाही नहीं हो रही है। मैं रेलवे मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि आपके माध्यम से जो 6 नई रेलवे लाइनें बिछाई जानी थीं, उसके ऊपर आपकी क्या राय है और कब तक वे पूरी हो जाएंगी।

सर, आपका जो रेल बजट है, इसमें 11 per cent of the revenue झारखंड की तरफ से आता है, किन्तु कभी किसी ने झारखंड को रेलवे-मैप पर नहीं लिया है। इसी की बदौलत झारखंड में जो राजधानी ट्रेन चलती है, वह हफ्ते में केवल दो दिन चलती है। उसके डिब्बे बिल्कुल बेकार हो गए हैं। जब आपको इस बारे में चिट्ठी लिखते हैं, तो आप कहते हैं कि उसकी लाइफ खत्म नहीं हुई है। मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप झारखंड में, रांची में आइए और जो वहां राजधानी एक्सप्रेस जाती है, आप उसमें बैठिए तथा देखिए कि राजधानी एक्सप्रेस के कितने बेकार कोचेज हैं। हमारे प्रदेश झारखंड से कोई मंत्री नहीं होता है। मैं पिछले आठ सालों से सदन में हूँ और मैं देख रहा हूँ कि झारखंड के लिए कोई नई ट्रेन शुरू नहीं होती है। हमारी डिमांड है कि एक ट्रेन मुम्बई के लिए हो और एक नई ट्रेन रांची से या जमशेदपुर से सूरत के लिए होनी चाहिए। झारखंड आपको बजट में 11 per cent revenue देता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि हमारी 6 रेलवे लाइनें शुरू होनी चाहिए। राजधानी हफ्ते में दो दिन चलती है, उसको बढ़ाकर सातों दिन करना चाहिए। उसके अलावा झारखंड के स्टेशनों पर भी सुधार होना चाहिए। हटिया जो हमारा मुख्य स्टेशन है, जो रांची का एक सबब है, उसको भी मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए। मेरी डिमांड रेल मंत्री जी से है, यहां पर सुरेश प्रभु जी मौजूद हैं, ये पहले बाहर चले गए थे। मैं फिर से कहूंगा कि आपको जो प्रोग्रेस करनी है, जब तक आप टेरिफ का बैलेंस नहीं करेंगे, तो कैसे प्रोग्रेस होगी, जिस प्रकार टेलीकॉम रेग्युलेटरी अथॉरिटी है, पावर रेग्युलेटरी अथॉरिटी है, आपको इनकी तरफ से एक टेरिफ कमीशन बनाना चाहिए।

सर, रेलवे में चोरी भी इतनी होती है, जिसका दंड रेलवे भुगतती है। उसका यह नतीजा होता है कि रेलवे का करोड़ों रुपया दंड स्वरूप चला जाता है। इसलिए ऐसा कमीशन हर स्टेट में होना चाहिए, जिसका हैड रिटायर्ड चीफ जस्टिस हो या चीफ सेक्रेटरी हो। जब तक हम रेलवे में चोरी को कंट्रोल नहीं करेंगे, तो इसी तरह से रेलवे का पैसा बरबाद होता रहेगा। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री जी इस पर विचार करेंगे।

सर, मैं गुजरात से हूँ। गुजरात के अंदर 6 नए डिस्ट्रिक्ट्स बने हैं। इन डिस्ट्रिक्ट्स सेन्टर्स से लोगों को बहुत उम्मीदें हैं। जैसे देवभूमि Dwarka मेरा डिस्ट्रिक्ट है और मेरा नेटिव प्लेस भी है, उसका एक शहर Dwarka है और एक शहर Jamkhamghaliya है। सर, Dwarka चार धामों में से एक धाम है। इसका एक मॉडल स्टेशन काफी पहले एनाउंस हुआ था, आज तक उस मॉडल स्टेशन पर कोई खास प्रगति नहीं हुई है। सर, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से कहूंगा कि Dwarka को अग्रमता दीजिए। मेरा दूसरा अनुरोध यह है कि Dwarka की जो Jamkhamghaliya कैपिटल है, वहां केवल एक ही प्लेटफार्म है। सर, वहां लोग ट्रेन में चढ़ने के लिए घर से स्टूल लेकर आते हैं। मंत्री, कृपया आप इस पर गौर करें। मैं आपसे अनुरोध भी करूंगा कि आप इसको देखिए कि लोग प्लेटफार्म पर किस तरह से स्टूल लेकर आते हैं और ट्रेन में चढ़ते हैं। मुझे बहुत खेद है कि एक कैपिटल का मेन स्टेशन होने के बावजूद ऐसा हो रहा है।

सर, Pipavav से Amreli-Gir एक लाइन है। हमारी राज्य सरकार ने एक स्पेशल बजट

दिया है। हमारे रेल ट्रैक के ऊपर जब lions रेल लाइन क्रॉस करते हैं तो ट्रेन से कट जाते हैं। वहाँ पर 100 किलोमीटर की लाइन है, जो लाइन Pipavav से Amreli को आती है और वह गिर फॉरेस्ट है। जब वे लाइन क्रॉस करते हैं, तो कई बार रेल के नीचे आ जाते हैं। कई बार वेस्टर्न रेलवे के जनरल मैनेजर के साथ हमारी राज्य सरकार ने भी मीटिंग की है, किन्तु उसके ऊपर कोई ठोस कार्यवाही नहीं होती है। जो बजट राज्य सरकार ने दिया है, मैं मंत्री से अनुरोध करूंगा कि आप इसको देखें कि इस 100 किलोमीटर के ट्रैक पर एक fencing line बनाने की आवश्यकता है, ताकि जो हमारे prestigious animal, Asiatic lion हैं, हम उनका बचाव कर सकें। मैं फिर से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि हमारे रांची के लिए राजधानी एक्सप्रेस सातों दिन चलाई जाए और नए कोच के साथ चलाई जाए। जो कंडम कोच है, उसको नाबूद करें। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं उसके लिए सदन का आभारी हूँ।

SHRI D. RAJA (Tamil Nadu): Sir, Indian Railways is one of the largest in the world. Our country is vast. Modernisation of Railways, expansion of Railways will always be a challenging task for any Railway Minister. Despite this thing, there are demands for new lines and new projects. Sir, I raise a few concrete issues. One, Chennai has integral coach factory. Sir, Railway Minister should take note of this. Chennai has an integral coach factory, but it is not run in optimum capacity. There are very skilled young people who have been trained under apprentice's schemes. They are not being given regular jobs and I think, the Railway Minister should see that integral coach factory is run with optimum capacity and it can help the Indian Railways as a whole and even it can help the country or Government to go for helping other countries in sending coaches and other necessities. This is one point.

The second point is, there are some new lines approved by the previous Minister. For instance, Kumbakonam, Jaigondam, Virudhachalam. It is a line accepted by Shri Sadananda Gowda when he was the Minister. Now, no work is undertaken and no money is given. The Railway Minister should address this new-line project. Then, Sir, already, the broad gauge conversion has to start, *i.e.* from Thiruvarur to Thiruthuraipoondi to Muthupet and Karaikudi. Now, the work has to start from Thiruvarur and it should proceed to Karaikudi. There are apprehensions in the minds of the people and a number of agitations have taken place already in Thiruvarur, Nagapattinam and other parts of the State. Railway Ministry will have to address this issue because it is an on-going project. Now, what people want is that the broad gauge conversion work should start from Thiruvarur and it should proceed *via* Thiruthuraipoondi, Muthupet to Karaikudi. This is what the people want.

The third point is, there is a new proposal, Thalasserry in Kerala to Mysore. As a matter of principle, it should be accepted. The Railway Minister will have to look into what survey has been done, what work will be undertaken.

Now, coming to one concrete issue is, privatization or the role of private capital in Railways.

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

SHRI D. RAJA: Sir, I am concluding. There is lack of clarity as far as the role of private capital in Indian Railways is concerned. For instance, you have allowed private capital, but it has led to non-implementation of reservation policy in catering. When Mr. Ram Vilas Paswan was Minister, there used to be a policy of reservation in allotting catering units to Scheduled Caste people, Scheduled Tribe people and OBCs. If at all the Scheduled Caste people get some catering units, they are given in remote, small stations where many trains do not stop at all. So the reservation policy suffers from that and I can take the names. Now there is only one person getting 700 trains' contract to cater and you know as Minister the quality. So, this is one problem.

Finally, one should be very careful with private capital, because LIC, the public sector insurance company, as you admitted, has been financing for the development of Railways. When you go for private capital, you take into consideration the interests of SC, ST and OBCs. Even in recruitment, there are lakhs of jobs lying vacant. If the Railways open out, it will help SC, ST and OBCs to get an entry into job and it will help Railways to move forward, to be more modern and whatever requirements we want can be fulfilled by the Railways. That is the earnest appeal to the hon. Railway Minister to address these issues. Thank you.

SHRI V. HANUMANTHA RAO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, you are very well aware that after re-organisation of Andhra Pradesh, we have expected a lot from the hon. Railway Minister. Telangana is a new State. It requires infrastructure and new trains are necessary. The Government of India must support it. The new State is at its nascent stage. Sir, a Committee was formed to look into the requirements of newly formed State after almost one year! I have got one letter almost after one year. You look at it, it is very interesting. Shri Suresh Prabhu is an intellectual person and became the Railway Minister. This letter is dated 5th February, 2015, from the Railway Ministry. The letter reached me on 2nd March, 2015! Sir, it is on 2nd March. Sir, my residence is 11, Jan Path. The Rail Bhawan is almost, I can say, at a distance of two *pharlangs* or two-and-a-half *pharlangs*. The subject of the letter says about the constitution of a Committee of SAG Officers from the Railway Board, SCR, to look into the action. It has three action points – Point No. 8, Point No. 10 and Point No. 11 of Schedule 13 (Infrastructure) of the Andhra Pradesh Re-organisation Act. This is as per the 13th Schedule to the AP

Re-organisation Act, 2014. The Railway Board constituted a Committee comprising SAG Officers *vide* its Order dated 15th April, 2014. Sir, I have received the letter on 2nd March, 2015. The letter asked me to send my views/suggestions by 28-02-2015, as it will help in finalizing the Report within the stipulated time. The suggestions can be sent *via* email address.

Sir, Railway Budget was presented on 26th February. The letter I referred now asked me to send my views by 28th February, 2015. Sir, what is this? I cannot understand the reasons for delay. The Railway Board is very near to my house. But, it has taken 28 days to reach my house. When the Railway Budget was already presented on 26th, why are they asking my views/suggestions before 28th February, 2015? This is the attitude of the Railway Board. Why it has happened? I don't know. I will give this letter to hon. Minister. I want to know where the communication gap is. Moreover, in Telangana, we are suffering during the last sixty years in every respect, either in irrigation or railways or road. Today, we expected, under the NDA Government, when you are saying, 'नरेंद्र मोदी आएंगे, अच्छे दिन लाएंगे' a lot of things. But, unfortunately, there is no new project. Sir, you are very well aware that Railway Coach Factory at Kazipet is a long pending demand. We have been asking this for years. We are also asking for a railway zone. It has also not mentioned anywhere in the Budget. The hon. Minister is saying that we are taking up old projects. Sir, there is only one old project that is from Peddapalli to Nizamabad. This was taken up when our former Prime Minister, our Telugu Bidda, Shri P.V. Narasimha Rao, was there. Since then it is continuing even now. It is up to Nizamabad. It has been done up to Armur and only 30 kms. stretch is pending. Only old cases are being taken up and no new lines are proposed to be taken up. You have SCR headquarter at Hyderabad. But, there is no direct line from Hyderabad to Karimnagar. Even to Medak there is no direct line. Even though Adilabad is the district headquarters, there is no direct line from the Capital! So, my request to the hon. Minister is to look into the demands of Telangana. Telangana is the most backward area. Moreover, rail-cum-road bridge will take more weight. You are proposing bullet train. Railways is taking years together for constructing rail-cum-road bridge. A project at Mehboobnagar was started when Mr. Mallikarjun was Minister for Railways. He had started it. Recently, it was completed. They are taking years together. Moreover, in Medak, recently, in the absence of a railway crossing, more than hundred school children died. I wish to submit that SCR is one of the highest revenue-earning Zones. Whatever income railways is getting, it is getting highest from the South Central Railway. But there are no facilities. Even if we want to go to Sabarimalai, there is only one train. We have been asking for several years for a direct train to Shiridi. People are going to some place and from there they want

[Shri V. Hanumantha Rao]

to go to Shiridi. In the absence of any train, the people have to shell out a lot of money for other modes of transport. On that also we have made a request. Nothing has happened. Except at Secunderabad and Kachiguda, they have not taken any steps; escalators are not there. New bridges are not built. Kachiguda is one of the oldest stations. When Nizam was ruling, the Kachiguda railway station was formed and, at that time, more trains used to be there. There is no development. My request to the Minister is to look into all these things. Kachiguda and Nampalli are the two centres. From here to district headquarters, there is no connection.

I come to MMTC. You have taken up the First Phase 10 years ago. Why are you not taking it to Shadnagar? Sir, the city of Hyderabad spread like anything. And, on the other said, there is Yadagiri Gutta. There is a very popular and big temple. A lot of people go there. But, they are not getting bus facility. If MMTC facility will be there, people can go easily to temple and also a lot of revenue Railways can generate. If railways take MMTC to outside the city, it will also earn money and it will also reduce pressure on other modes of transport and the congestion also gets reduced. These are the issues.

Moreover, we are asking for Railway University at Warangal for the last several years. In Secunderabad, we want to have a Railway Medical College. There are a lot of facilities. Hospital is there. So, the people are asking for Railway Medical College for several years. On that also you have not done anything. Moreover, I have another request. There is only one line between Nadikudi and Bibinagar. Why are they not making it a double line? You will be increasing the frequency of trains but there is no double line. How will the trains run on time?

You know very well that a lot of people are going from Hyderabad to Bengaluru as it is also a high-tech city. There are also a lot of students. So, my point is, in the absence of trains, everybody is going in buses. Recently, a big accident took place and people died. So, my request to the hon. Minister is that the line should be converted into a double line. This demand was made when Mr. Mallikarjun was Railway Minister. But, since then, we have not done anything. Even if one wants to go to Nadikudi, Guntur and Tirupati, and even to pilgrim places like Ajmer, there is only one train. Why don't you increase? Even people want to go to Varanasi daily, but you have only a weekly train.

After Andhra Pradesh bifurcation, still you have not changed the name of Andhra Pradesh Express name. It is still running as 'Andhra Pradesh Express.' Why still you have the name of 'AP Express'? You can make it as Telangana Express. People are demanding it. After bifurcation of the State, people are asking as to why they

are not making it Telangana Express. Let them make a separate A.P. Express from Vishakhapatnam to Delhi. Therefore, my request to the hon. Minister is to kindly look into all these things. I request that more money should be allotted to upgrade Khachguda railway station. In some of the trains one cannot even go inside. There is no arrangement for cleanliness. It is only for namesake.

With regard to the food, there is no change in food also. I can't understand why the catering services are providing the same food to the people. So, there is a need for change in this regard also. Moreover, Telangana is a backward area and I don't want to go into further detail. It is his first Budget and no new trains have been announced in the Budget. The last Budget has announced 12 new trains between Andhra and Telangana, out of which eight trains have been started for Telangana. Out of the 14 trains announced in the last budget through two States, five trains have been started. My request is that projects like Khazipet wagon factory should be completed and there should be direct trains from Karimnagar and Adilabad to Hyderabad.

Regarding MMTC, I would like to say that MMTC is providing a lot of facilities to the people. If people go by road, it takes more time. If there is train connectivity, the time will be saved. So, my request is that if MMTC connects Yadagirigutta, Shadnagar and Vikarabad, they can get more revenue. People are going by road and accidents take place. So railways should take this matter seriously and in future, special Budget should be allocated for the development of railways in Telangana and MMTC. I also request that new trains should be started from important stations like Kacheguda and Nampally, with all facilities.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Shri Meghraj Jain.

श्री मेघराज जैन (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेल देश की जीवन-रेखा है। जैसे शरीर में धमनियां रक्त के संचार का साधन होती हैं, वैसे ही भारतीय रेल देश की प्रगति में सहायक होती है। करोड़ों यात्री रेल से प्रतिदिन यात्रा करते हैं। वे उससे अपनी रोजी-रोटी, व्यापार, व्यवसाय, पर्यटन एवं धार्मिक आस्था के लिए जाते हैं। इस प्रकार वे अपने जीवन के धर्म, अर्थ, काम और मोक्ष आदि को पूरा करते हैं।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं इस रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने इतना अच्छा बजट प्रस्तुत किया है कि इसकी आलोचना करने का कोई कारण नहीं बनता है। माननीय रेल मंत्री जी ने सस्ती राजनीति से उपर उठ कर सचमुच राष्ट्र के रेल मंत्री के कर्तव्य का निर्वहन किया है और वाहवाही लूटने वाली घोषणाओं से बच कर रेल को पटरी पर लाने का कार्य किया है। इस बजट पर काफी कुछ बोला जा चुका है। मैं विस्तार में न जाकर मुख्य बिन्दुओं पर अपनी बात केंद्रित करता हूँ।

[श्री मेघराज जैन]

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे का कायाकल्प करने का जो संकल्प लिया है, वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं। अब रेलवे की गति, स्तर, सेवाओं और सुरक्षा पर जोर होगा। यात्रियों की सुविधा, शौचालय, स्वचालित सीढ़ियां, मोबाइल एप से टिकट बनाना, क्षेत्रीय भाषाओं का प्रयोग, 400 स्टेशंस पर वाईफाई की सुविधा, 2000 स्टेशंस पर इलेक्ट्रॉनिक डिस्प्ले द्वारा गाड़ियों की सूचना, साफ-सुथरे बिस्तर, उपरी बर्थ के लिए सीढ़ियां तथा स्टेशन पर और डिब्बों में सफाई की बात की गयी है। आज सभी माननीय सदस्यों ने बोला है कि सफाई नहीं होती है। बजट में उसकी सफाई की व्यवस्था का उल्लेख किया गया है। शौचालयों की सफाई के बारे में तो हमारे कई माननीय सदस्यों ने काफी ध्यान दिलाया है। उसके उपर भी रेल मंत्री जी का ध्यान है। उन्होंने पुरानी रेल परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया है। इसके लिए मैं इनको बधाई देता हूँ। हमारे अनेक सदस्यों ने कहा कि इतने वर्षों में काम नहीं हुआ, उतने वर्षों में काम नहीं हुआ, यानी उन्होंने सच्चाई स्वीकार की, इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ कि उनके समय में वे कोई काम नहीं कर पाए।

रेलवे लाइंस का विस्तार और दोहरीकरण करना तथा तिहरीकरण करना आज की आवश्यकता है। माल ढुलाई करने, गाड़ियों की गति बढ़ाने आदि कामों को करने के लिए तथा मालगाड़ियों के लिए भी जगह चाहिए। यात्री गाड़ियां भी ज्यादा चलानी है, तो हमें दोहरीकरण और तिहरीकरण करना पड़ेगा। माननीय मंत्री जी ने उसका भी रेल बजट में उल्लेख किया है। क्षमता बढ़ाने के लिए भी इस प्रकार की डिजिटल मशीनों से पटरियों की जांच करना सुरक्षा की दृष्टि से बहुत अच्छा है। इस बजट में रेल डिब्बों में दुर्घटनारोधी व्यवस्था करने की बात करके यात्रियों की सुरक्षा को ध्यान में रखा गया है। आत्मनिर्भर करने के लिए सौर ऊर्जा और विज्ञापनों के माध्यम से पैसा जुटाने की व्यवस्था की गई है। उन्होंने शोध के लिए विश्वविद्यालय की स्थापना की घोषणा भी अपने इस बजट में की है। पारदर्शिता पर जोर दिया गया है। इसके साथ ही माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ पुरानी योजनाएं, जिनकी घोषणा होने के बाद से वे अधूरी पड़ी हुई थीं, उनको पूरा किया है।

महोदय, मैं उनसे कुछ मांगें करना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश को उन्होंने बहुत कुछ दिया है, उसके लिए मैं उनका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। वर्षों से परियोजनाएं पड़ी हुई थीं, रेंग रही थीं, उनमें जितना पैसा लग रहा था, वह सारा पैसा भी बेकार जा रहा था, उसकी तरफ उन्होंने ध्यान दिया है। इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

मेरा यह आग्रह है कि दमोह से जबलपुर जो गाड़ी जाती है, वह अभी दमोह से कटनी जाती है और कटनी से जबलपुर आती है। इस प्रकार 90 x 2 यानी 180 किलोमीटर अर्थात् करीब 200 किलोमीटर का सफर करती है। अगर इसको दमोह से जबलपुर कर दिया जाएगा, जैसा कि हमारे शरद यादव जी ने कहा है, तो जबलपुर से आगे बालाघाट और वहां से गोंदिया उन्होंने कहा कि नॉर्थ से, मेरा यह कहना है कि वैस्ट से भी जैसलमेर से गाड़ी चलेगी, तो वह जैसलमेर, जयपुर होती हुए कोटा, गुना, बीना, सागर, दमोह, जबलपुर और वहां से गोंदिया तक जाएगी। अगर यह इस प्रकार से जुड़ेगा, तो यह मिलिट्री के लिए, सुरक्षा के लिए भी बहुत अच्छा है। मेरा यह आग्रह है कि इसका सर्वे कराया जाए।

महोदय, मैं तो मध्य प्रदेश का हूँ, पर मैं देश में घूमता हूँ, कई यात्री मुझसे बात करते हैं। राधनपुर से विरमगांव, जिसका सर्वे हो चुका है, इस नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए, वहां पर जैन समाज का तीर्थ स्थान, शंखेश्वर है, वहां पर हजारों यात्री रोज आते हैं, उनको अहमदाबाद से बस से ही आना पड़ता है, इससे उनको बहुत परेशानी होती है। अगर यह रेल लाइन बनेगी, तो इससे उनको काफी लाभ होगा।

देश के विभिन्न भागों से जोधपुर जाने वाली ट्रेनें निकल जाती हैं, अगर मेड़ता स्टेशन से बीकानेर की तरफ शटल चलाई जाए, तो इससे काफी यात्रियों को लाभ होगा, क्योंकि बीकानेर का जो यह रूट है, उसकी अभी तक काफी उपेक्षा हुई है। पुणे से जोधपुर जो ट्रेन चलती है, उसमें मेरा यह निवेदन है कि पुणे में बहुत संख्या में नागौर के निवासी रहते हैं, वहां काफी संख्या में काम करने वाले लोग रहते हैं, अगर चार डिब्बों को भी वाया मेड़ता होकर बीकानेर के लिए चलाया जाए, तो इससे यात्रियों को बहुत सुविधा होगी।

अंत में मैं बाबा आदम के जमाने की एक बात कहना चाहता हूँ, क्योंकि जो भी रेल मंत्री बनता है, वह अपने-अपने रेलवे स्टेशन पर काम करता है, अपने-अपने प्रांत में काम करता है, दिल्ली का कोई रेल मंत्री नहीं बना, इसलिए दिल्ली में सराय रोहिल्ला का जो स्टेशन है, वह वास्तव में देखने लायक है, बाबा आदम के जमाने का है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उसकी सुध ली जाए। उस स्टेशन पर जाने के लिए मार्ग इतना गली जैसा है कि उसमें जाम लगता है, जिसके कारण यात्री समय पर पहुंच नहीं पाते हैं और कई बार उनकी ट्रेन छूट जाती है। जोधपुर की तरफ जाने वाली, राजस्थान जाने वाली और अहमदाबाद जाने वाली ट्रेनें उसी रूट से जाती हैं, इससे यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है। मेरा यह आग्रह है कि इस पर ध्यान दिया जाए।

अंत में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि हमारे स्टेशनों पर गरीब लोग, बड़े लोग तो बीस रुपए की बोतल लेकर पानी पी लेते हैं, लेकिन गरीब लोगों के लिए पीने के पानी की बहुत तकलीफ है। मैं देखता हूँ, हमारा रतलाम स्टेशन है, वहां से आदिवासी हजारों की संख्या में इधर से उधर जाते हैं, बेचारे कहीं से भी पानी लेकर पी लेते हैं। अगर पानी स्वच्छ नहीं मिला तो इससे बीमारी बहुत फैलती है। हमारा उज्जैन स्टेशन है, वहां पूरे देश से और ग्रामीण क्षेत्र के लोग दर्शन करने के लिए आते हैं, वहां पर पानी की व्यवस्था हो, इसी प्रकार के और भी स्टेशन्स हैं। मैं खुद ऐसा चाहता हूँ और रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि मैं अपने सांसद निधि से पांच स्टेशनों पर पांच-पांच लाख रुपए के, जो बीस हजार लीटर पानी रोज साफ करते हैं, ऐसे जल शोधक यंत्र लगाना चाहता हूँ। मेरा यह अनुरोध है कि वे इस संबंध में अपने अधिकारियों से बात करके ऐसा करेंगे, तो जो भोपाल, इटारसी, उज्जैन, रतलाम, इन्दौर आदि स्टेशन्स हैं, वहां पर इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

अंत में श्री सुरेश प्रभु जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ कि जनता रूपी प्रभु की आशीर्वाद से प्रभु, सुरेश प्रभु की मदद अवश्य करेंगे और इनका संकल्प पूरा होगा। धन्यवाद।

SHRI JOY ABRAHAM (Kerala): Thank you, Sir. The Railway Budget is always eagerly awaited in Kerala. Kerala is at the southern tip of our country. We used to have high expectations every time. Our expectations are belied every time. This Railway Budget is not an exception. Sir, we have no new trains. We have no

[Shri Joy Abraham]

coach factory as promised earlier, no wagon factory. We are in despair. There is no scope for expecting much. Kerala is neglected once again. So, we are forced to curtail our expectations. Many of our people, our brethren are working throughout India; in every nook and corner there is a Keralite. Their only wish is that railways should ensure their annual journey with their family and back. From their place of residence or place of work, they wish they may be given a comfortable journey to Kerala and back. This is our only demand. So, we have restricted our claims. We demand doubling of our lines. We demand electrification of the existing lines. We demand automatic signal system. We demand good coaches in place of old and dilapidated ones. We demand justice from the catering service. Sir, last time, after the presentation of Railway budget, all the M.Ps from Kerala protested. Our Deputy Chairman, Prof. P.J. Kurien, was kind enough to call a meeting of all the Kerala MPs in his chamber in the presence of the then Railway Minister, Sadanandaji. We aired our complaints. He was very kind to hear our views. He had promised certain things. Our Deputy Chairman witnessed the whole affair. So, my humble request to our Deputy Chairman and to our former Railway Minister, Shri Sadanandaji, is that both of them should impress upon the new Railway Minister, Shri Prabhuji, to implement the promises which have been given earlier. I may cite the date of that meeting. The date of that meeting was 12.8.2014. In the Budget Speech this year, I found a very commendable sentence regarding catering on page 9, paragraph 25, '...to provide freedom to our valued passengers to select their meals from an array of choices, including local cuisine. E-catering has been introduced in 108 trains on an experimental basis from January this year.' Sir, our valued passengers are in fetters. They have no freedom even to decide the choice of their coffee and tea. I have several times in this august House expressed my desire and pleaded that coffee and tea should be served in the passenger coaches without sugar. Railways have nothing to lose, only to gain. Railways should serve coffee and tea without sugar does not mean railways are obliged to serve any sweetner *in lieu* of this sugar. Just give it without sugar. So, railways have nothing to lose but only to gain the price of the sugar. This commitment was made by the former hon. Minister. And, this meeting was convened by the Deputy Chairman in his chamber, last year. There are lakhs of diabetic patients in the country. The incidents of diabetes are increasing. After the meeting, I had sent a letter to Shri Sadananda Gowdaji and reminded him of his commitment. But, unfortunately, he had been shifted to some other Ministry. The Chairman, Railway Board, had sent me a reply that this facility was now available in Rajdhani and Shatabadi Express. This facility of coffee and tea, without sugar, has to be extended to all the trains, whether it is express train, or it is mail train, or it is an ordinary train. It is my humble request.

As a Member from Kerala, I have only one request to make. There was a solemn commitment made by Shri Sadananda Gowdaji, in the presence of the Deputy Chairman. I request the hon. Railway Minister to consider this commitment favourably and do justice to the State of Kerala and also to lakhs of diabetic patients of this country.

Thank you, Sir.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, I wish to say something. We were just talking to the LoP also. This discussion will take about 2 to 3 hours more. The LoP is not here. Our request is to carry on as much today. The LoP and others, who would like to speak, may speak tomorrow. Then, the hon. Minister will also take about 1 hour. So, we can finish it by 3.00 p.m. tomorrow. This is our suggestion.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Have you discussed it with the Deputy Chairman.

SHRI DEREK O'BRIEN: Yes, Sir. But we are making a request to the Government. We can carry on till 6.00 or 6.15 p.m. today. We were informally talking to the hon. Railway Minister, who has been keenly writing notes. He will take one hour to reply, plus one hour more, with which the Congress party has left with. It comes to about two hours. That is why we are suggesting this. So, we request the Parliamentary Affairs Minister to revert on this. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Okay. Now, Mr. Haque.

श्री मो. नदीमुल हक (पश्चिमी बंगाल) : वाइस चेयरमैन सर, बजट में आम तौर पर साल का इन्कम और एक्सपेंडिचर होता है। लेकिन इस बजट में यह गायब है। लिहाजा इसे बजट नहीं बल्कि सिर्फ एक विशलिस्ट कहा जा सकता है, क्योंकि इसमें कुछ भी स्पेसिफिक नहीं है। एक जमाना था, लोग कहते थे कि "फिर चली है रेल स्टेशन से लहराती हुई", अब जमाना है लोग कहते हैं कि "अब चली है रेल स्टेशन से रोती रुलाती हुई।"

वाइस चेयरमैन साहब, यहां मैं कहना जरूरी समझता हूं कि मगरबी बंगाल को इस बजट में फंड से महरूम रखा गया है। वहां के बहुत सारे प्रोजेक्ट अधूरे रह गए हैं। मेट्रो रेल को फंड से starve कर दिया गया है। बारासात सैक्टर में 2081 करोड़ रुपए में से सिर्फ 140 करोड़ रुपए एलौट किया गया है, जो लाइन फरफराशरीफ जा रही थी उस पर काम रोक दिया गया है। 48 रोड ओवर ब्रिज और रोड अंडर ब्रिज प्रोजेक्ट को मंजूरी मिली थी लेकिन फकत 5 के लिए फंड सैंक्शन किया गया है और वह भी पूरा नहीं है। यह सरासर नाइंसाफी है। "दिला के भरोसा फिर गरीबों का मजाक उड़ाया न करो, हम झोंपड़ियों में रहते हैं महलों के ख्वाब दिखाया न करो"।

वाइस चेयरमैन साहब, हम लोग अक्सर सुनते हैं सरकार गरीबों के बारे में सोच रही है लेकिन इस बजट में गरीबों के लिए क्या है? मुझे याद है कि बंगाल की मौजूदा चीफ मिनिस्टर ममता बनर्जी, जब रेल मंत्री थी तब उन्होंने गरीबों के लिए इज्जत टिकट जारी किया था। इस

[श्री मो. नदीमूल हक]

टिकट की कीमत सिर्फ 25 रुपए महीने थी। हमने सिर्फ जुबानी जमा-खर्ची से काम नहीं लिया बल्कि हमने अपने एक्शन से साबित कर दिया कि हम गरीब के साथ थे, हैं और हमेशा रहेंगे। मुझे उम्मीद थी कि सरकार भी गरीबों को इज्जत बख्सेगी, लेकिन अफसोस ऐसा नहीं हुआ।

सर, तेल की इंटरनेशनल कीमत में जबर्दस्त कमी आई है, लेकिन पैसेंजर्स फेयर में कोई कमी नहीं की गई है। बजट में प्रपोजल है कि बुकिंग अब 4 महीने कबल की जा सकेगी, मगर मेरा मानना है कि जब तक स्टेशनों से टाउट्स व दलालों को नहीं हटाया जाएगा, उस वक्त तक पैसेंजर्स को harassment का सामना करते रहना पड़ेगा। दूसरी जानिब फ्रेट रेट, जो पहले से दुनिया में सब से महंगा है, उसमें 10 फीसदी का इजाफा किया गया है। इस से गरीब तबके की तकलीफ बढ़ेगी और जरूरी अशया, खासकर ग्रेन, यूरिया, आयरन ऑर (Iron Ore), कोल और सीमेंट के दामों पर असर पड़ेगा और ये ऊपर की तरफ जाएंगे। तेल की कीमत में गिरावट के बावजूद रेलवे का ऑपरेटिंग मार्जिन अभी भी काबू में नहीं है। अगर सही तरीके से देखा जाए तो पैसेंजर रेवेन्यू की वैल्यू और वॉल्यूम - दोनों में कमी आई है। लिहाजा फंड के इंटरनल जनरेशन में भी ओवरऑल कमी है। ताजा सूरते हाल के मुताबिक, रेलवे में इनवैस्टमेंट कमजोर हुआ है और 12वें प्लान में जैसा कि प्लान किया गया था, इसके आसपास भी नहीं है। इस वजह से देश की जीडीपी ग्रोथ में सालाना 2 फीसदी का फर्क है। सर, पिछले तीन सालों में रेलवे में डेढ़ लाख करोड़ का सरमाया लगाया गया है और रेल मंत्री कहते हैं कि अगले 5 सालों में साढ़े 8 लाख करोड़ का इनवैस्टमेंट आएगा। यह इनवैस्टमेंट कहां से आएगा? सर, एक जमाना था कि रेलवे अमीरों की सवारी हुआ करती थी, लेकिन अब रेलवे पैसेंजर्स गरीब और मिडिल क्लास जनता होती है। पैसेंजर्स सेफ्टी के लिए सिर्फ 2200 करोड़ रुपए मुख्तस किए गए हैं, जो बहुत कम है। सर, कहा जा रहा है कि किसी नई ट्रेन का एलान न कर के सरकार ने बड़ी सूझबूझ का मुजाहिरा किया है, लेकिन क्या हम पर यह लाजिमी नहीं है कि हम अपनी जिम्मेदारी निभाएं और देखें कि देश के बैकवर्ड एरियाज, खासकर ट्राइबल बेल्ट, नॉर्थ ईस्ट, सेंट्रल इंडिया पर इस वजह से कोई मंफ्री असर नहीं पड़े। खासकर जब एक वाहिद बजट ट्रेन पर 60 हजार करोड़ की लागत आएगी।

वाइस चेयरमैन साहब, रेलवे नेशनल एसेट के साथ-साथ strategic defence asset भी है और इसका प्राइवेटाइजेशन का फायदा सीधा कॉर्पोरेट्स व मल्टीनेशनल्स को होगा। इस बजट में विजन 2030 की बात कही गयी है, मैं इज्जतमआब मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि वे 2009 के रेलवे बजट को एक बार देख लें, जहां 2020 विजन डॉक्यूमेंट का एलान किया गया है। इसके तहत शुरू किए गए काफी प्रोजेक्ट्स नेगलैक्टेड हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि मंत्री जी इन प्रोजेक्ट्स को जल्द-से-जल्द पूरा करेंगे।

Sir, Rabindranath Tagore had once said and I quote: "Let me not pray to be sheltered from dangers, but to be fearless in facing them." सर, मैं आखिर में यह कहना जरूरी समझता हूं कि हमारी आबादी 125 करोड़ है और रेलवे मुल्क की सब से बड़ी सर्विस प्रोवाइडर है। लिहाजा रेलवे सिर्फ एक commercial entity नहीं हो सकती। The rich and the poor, all get their momentum with the movement of its wheels. मैं सिर्फ इतना ही कहकर अपनी बात खत्म करूंगा कि, "ओ प्रभु यह कैसा बजट है, हे प्रभु सब कुछ अब तेरे हाथ में है।"

†جناب محمد ندیم الحق (مغربی بنگال) : وائس چانسلر، سر، بجٹ میں عام طور پر سال کا انکم اور ایکسپنڈچر ہوتا ہے۔ لیکن اس بجٹ میں یہ غائب ہے۔ لہذا اسے بجٹ میں بلکہ صرف ایک wishlist کہا جاسکتا ہے، کہیں کہ اس میں کچھ بہی specific نہیں ہے۔ ایک زمانہ تھا، لوگ کہتے تھے کہ ”پھر چلی ہے ریل اسٹیشن سے لہرائی ہوئی“ اب زمانہ ہے لوگ کہتے ہیں کہ ”اب چلی ہے ریل اسٹیشن سے روٹی رولائی ہوئی“۔

وائس چیئرمین صاحب، یہاں میں کہنا ضروری سمجھتا ہوں کہ مغربی بنگال کو اس بجٹ میں فنڈ سے محروم رکھا گیا ہے۔ وہاں کے بہت سارے پروجیکٹ ادھورے رہ گئے ہیں۔ میٹرو ریل کو فنڈ سے starve کر دیا گیا ہے۔ باراسات سیکٹر میں 2081 کروڑ روپے میں سے صرف 140 کروڑ روپے الاٹ کیا گیا ہے، جو لائن فر فر اشریف جارہی تھی اس پر کام روک دیا گیا ہے۔ 48 روڈ اور برج اور روڈ انٹر برج پروجیکٹ کو منظوری ملی تھی لیکن فقط 5 کے لئے فنڈ سینکشن کیا گیا ہے اور وہ بھی پورا نہیں ہے۔ یہ سراسر ناانصافی ہے۔

دلا کے بھروسہ پھر غریبوں کا مذاق اڑایا نہ کرو

ہم جھونپڑیوں میں رہتے ہیں محلوں کے خواب دکھایا نہ کرو

وائس چیئرمین صاحب، ہم لوگ اکثر سنتے ہیں سرکار غریبوں کے بارے میں سوچ رہی ہے لیکن اس بجٹ میں غریبوں کے لئے کیا ہے؟ مجھے یاد ہے کہ بنگال کی موجودہ چیف منسٹر ممتا بنرجی، جب ریل منتری تھیں تب انہوں نے غریبوں کے لئے عزت ٹکٹ جاری کیا تھا۔ اس ٹکٹ کی قیمت صرف 25 روپے مہینہ تھی۔ ہم نے صرف زبانی جمع خرچی سے کام نہیں لیا بلکہ ہم نے اپنے ایکشن سے ثابت کر دیا کہ ہم غریب کے ساتھ تھے، ہیں اور ہمیشہ رہیں گے۔ مجھے امید تھی کہ سرکار بھی غریبوں کو عزت بخشے گی، لیکن افسوس ایسا نہیں ہوا۔

سر، تیل کی انٹرنیشنل قیمت میں زبردست کمی آئی ہے، لیکن پیسنجرس فیئر میں کوئی کمی نہیں کی گئی ہے۔ بجٹ میں پریوزل ہے کہ بکنگ اب 4 مہینے قبل کی جا سکے گی، مگر میرا ماننا ہے کہ جب تک اسٹیشنوں سے ٹاؤٹس یا دالوں کو نہیں ہٹایا جائے گا، اس وقت تک پیسنجرس کو harassment کا سامنا کرتے رہنا پڑے گا۔ دوسری جانب، فریٹ ریٹ، جو پہلے سے دنیا میں سب سے مہنگا ہے، اس میں 10 فیصد کا اضافہ کیا گیا۔ اس سے غریب طبقے کی تکلیف بڑھے گی اور ضروری اشیاء، خاص کر گرین، یوریا، آئن اور، کول اور سیمنٹ کے داموں پر اثر پڑے گا وار یہ اوپر کی طرف جائیں گے۔ تیل کی قیمت میں گراؤٹ کے باوجود ریلوے کا آپریٹنگ مارجن ابھی بھی قابو میں نہیں ہے۔ اگر صحیح طریقے سے دیکھا جائے تو پیسنجر ریونیو کے ویلیو اور وولیوم - دونوں میں کمی آئی ہے۔ لہذا فنڈ کے انٹرنل جنریشن میں بھی اوور آل کمی ہے۔ تازہ صورتحال کے مطابق، ریلوے میں انویسٹمنٹ کمزور ہوا ہے۔ اور 12 ویں پلان میں جیسا کہ پلان کیا گیا تھا، اس کے آس پاس بھی نہیں ہے۔ اس وجہ سے دیش کی جی ڈی پی۔ گروتھ میں سالانہ 2 فیصدی کا فرق ہے۔ سر، پچھلے تین سالوں میں ریلوے میں ڈیڑھ لاکھ کروڑ کا سرمایہ لگا یا گیا ہے۔ اور ریل منتری کہتے ہیں کہ اگلے 5 سالوں میں ساڑھے 8 لاکھ کروڑ کا انویسٹمنٹ آئے گا۔ یہ انویسٹمنٹ کہاں سے آئے گا؟ سر،

† Transliteration in Urdu Script.

ایک زمانہ تھا کہ ریلوے امیروں کی سواری ہوا کرتی تھی، لیکن اب ریلوے پیسنجرس میں غریب اور مٹل کلاس جتنا ہوتی ہے۔ پیسنجرس سیفٹی کے لئے صرف 2200 کروڑ روپے مختص کئے گئے ہیں، جو بہت کم ہے۔ سر، کہا جا رہا ہے کہ کسی نئی ٹرین کا اعلان نہ کر کے سرکار نے بڑی سوجھ بوجھ کا مظاہرہ کیا ہے، لیکن کیا ہم پر یہ لازمی نہیں ہے کہ ہم اپنی ذمہ داری نبھائیں اور دیکھیں کہ دیش کے بیک-ورڈ ایریاز، خاص کر ٹرائل بیلٹ، نارتھ ایسٹ، سینٹرل انڈیا پر اس وجہ سے کوئی منفی اثر نہیں پڑے۔ خاص کر جب ایک واحد بلیٹ ٹرین پر 60 ہزار کروڑ کی لاگت آئے گی۔

وائس چیئرمین صاحب، ریلوے نیشنل ایسیٹ کے ساتھ ساتھ strategic defense asset بھی ہے اور اس کا پرائیویٹائزیشن کا فائدہ سیدھا کارپوریٹس و ملٹی نیشنلس کو ہوگا۔ اس بجٹ میں ویژن 2030 کی بات کہی گئی ہے، میں عزت مآب منتری جی سے گزارش کروں گا کہ وہ 2009 کے ریلوے بجٹ کو ایک بار دیکھ لیں، جہاں 2020 ویژن ڈاکیومنٹ کا اعلان کیا گیا ہے۔ اس کے تحت شروع کئے گئے کافی پروجیکٹس نیگلیکٹڈ ہیں۔ میں امید کرتا ہوں کہ منتری جی ان پروجیکٹس کو جلد سے جلد پورا کریں گے۔

Sir, Rabindranath Tagore had once said and I quote: "Let me not pray to be sheltered from dangers, but to be fearless in facing them."

سر، میں آخر میں یہ کہنا ضروری سمجھتا ہوں کہ ہماری آبادی 125 کروڑ ہے اور ریلوے ملک کی سب سے بڑی سروس پرووائڈر ہے۔ لہذا ریلوے صرف ایک commercial entity نہیں ہو سکتی۔ The rich and the poor, all get their momentum with the movement of its wheels. میں صرف اتنا ہی کہہ کر اپنی بات ختم کروں گا کہ 'او پر بھو یہ کیسا بجٹ ہے، ہے پر بھو سب کچھ اب تیرے ہاتھ میں ہے'۔

ڈا. संजय सिंह (असम): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूँ, जो आपने मुझे इस महत्वपूर्ण रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। देश के सभी लोग, हर कैटेगरी के लोग, छोटे-बड़े, गरीब-अमीर, सभी लोग इस रेल बजट से हर चीज का इंतजार कर रहे थे कि नई ट्रेनें चलेंगी, नई योजनाएं आएंगी, लेकिन ऐसा कुछ नहीं हुआ। दिल्ली विधान सभा के आम चुनाव में जो हाल हुआ और चूंकि उसके बाद यह बजट आया, तो मुझे लगता है कि इसमें उसके परिणामों का भी कुछ असर है। हमारे सदन के तमाम सारे सदस्यों ने, हर पार्टी के सदस्यों ने अपनी-अपनी बातें कहीं, अपने क्रिटिसिज्म, अपने सुझाव और अपने विचार सदन के सामने रखे। माननीय मंत्री जी काफी काबिल व्यक्ति हैं, माननीय सिन्हा जी, माननीय सुरेश प्रभु जी भी, हमारे मित्र भी हैं। माननीय मंत्री जी ने पूर्वोत्तर के लिए अपने बजट भाषण में उल्लेख किया कि अरुणाचल प्रदेश को दिल्ली से सीधी रेल कनेक्टिविटी उपलब्ध करा दी जाएगी, मेघालय भारतीय रेल के मानचित्र पर आ जाएगा, बराक घाटी बड़ी लाइन से जोड़ी जा रही है और उस क्षेत्र के शेष राज्यों का कार्य प्रगति पर है, लंबडिग-सिलचर ब्रॉडगैज रेल लाइन परियोजना को पूरी करने की बात कही, लेकिन शायद मंत्री जी ने ध्यान दिया होगा कि ये सारी योजनाएं यूपीए सरकार के समय की हैं। मुझे दुख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि रेल बजट में पूर्वोत्तर को न तो कोई नई योजना

6.00 P.M.

दी गई है, न ही कोई रेल दी गई है। पूर्वोत्तर को मजबूत बनाने के लिए सरकार कितना गंभीर है, वह इस बजट से दिखाई पड़ता है।

माननीय महोदय, हमारे देहात में एक कहावत है कि जो गांव नहर के टेल पर बसता है, वहां कभी पानी नहीं पहुंचता। वही हाल नॉर्थ ईस्ट का है और वही हाल जम्मू-कश्मीर का है। बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने उधमपुर-कटरा, बनिहाल सुरंग के माध्यम से जिस रेल कनेक्टिविटी की चर्चा की है, वह भी यूपीए सरकार के समय की थी। माननीय मंत्री जी ने जम्मू-कश्मीर के लिए भी कोई नई योजना, नई ट्रेन नहीं दी है। यह बड़े दुख की बात है। हमारे तमाम सारे साथियों ने रेल यात्री किराए की चर्चा की, जबकि रेल बजट आने से पहले ही किराया बढ़ा दिया गया था। कई हमारे माननीय साथियों ने कहा कि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में काफी भारी गिरावट आई, लेकिन इसका भी कोई असर हमारे गरीब और छोटे वर्ग के यात्रियों के किराए में प्रदर्शित नहीं हुआ। इस आम बजट में सर्विस टैक्स बढ़ाकर 14 परसेंट कर दिया गया है, निश्चित तौर पर इसका असर हमारी आम जनता के रेलवे किराए पर पड़ेगा और उसे इस बढ़ोतरी को झेलना पड़ेगा।

माननीय महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस देश में सबसे ज्यादा यात्री जो सफर करते हैं, वे करोड़ों यात्री स्लीपर क्लास में या छोटी क्लास सेकेंड क्लास में सफर करते हैं, एक छोटा सा परसेंट ही ए.सी. कोच या फर्स्ट क्लास की बोगियों में चलता है, लेकिन जब रेलवे में सुविधाएं बढ़ती हैं, तो हायर क्लास के लिए ज्यादा बढ़ती हैं। लोअर क्लास, जो आम जनता की यात्रा के लिए हैं, पिछले तीस, चालीस, पचास सालों में हमें उनमें कोई खास चेंज दिखाई नहीं पड़ता है। आज रेलवे में जितनी मारा-मारी है, तमाम घटनाएं घटती हैं, तमाम महिलाओं के साथ अभद्र व्यवहार होता है, अकसर अखबारों में भी पढ़ने में आता है कि ट्रेन में कोई झगड़ा हुआ तो यात्री को उठाकर ट्रेन से बाहर नीचे फेंक दिया गया और फलां आदमी मर गया। तमाम यात्री बिना रिजर्वेशन टिकट के, बिना कन्फर्म टिकट के तमाम यात्री रिजर्व्ड बोगियों में घुस जाते हैं और जब भी कोई रैली होती है तो उस समय रेलों में बदतर स्थिति होती है। रेलों में छोटी क्लास में जो आम जनता चलती है, उसको कितना दुख झेलना पड़ता है? इसको लेकर भी कोई खास योजना इस रेल बजट में हमारे सामने नहीं आई है।

माननीय महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ। इस सदन में साफ-सफाई को लेकर चर्चा हुई, गंदगी पर भी चर्चा हुई, और महिलाओं की सुरक्षा को लेकर भी चर्चा हुई। इन तमाम चीजों को लेकर हमारी सरकार के समय में कई कमेटियां बनी थीं। एक कुंजरू कमेटी बनी, उसने सैकड़ों सलाह दीं, 1968 में वांचू कमेटी बनी तो उसने भी 499 सिफारिशें कीं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1978 में सीकरी समिति बनी। इस प्रकार तमाम समितियां बनीं, लेकिन इन समितियों की सिफारिशों पर क्या कार्यान्वयन हुआ या इनकी सिफारिशों का क्या निराकरण हुआ या क्या परिणाम निकला, आज तक यह जानकारी नहीं मिली।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि ये सारी चीजें जो हो रही हैं, वे ठीक नहीं हो रही हैं। हमें आजादी मिले 64-65 साल हो गए हैं, लेकिन रेलों के माध्यम से आम जनता

[डा. संजय सिंह]

को जो परेशानी होती है, उसका कोई हल नहीं निकाला गया है। रेलों की साफ-सफाई, सर्विस सैक्टर, पंकचुअलिटी के लिए, खराब मौसम के समय जब जाड़ा होता है, तो फॉग के समय रेलें दो-दो और चार-चार घंटे लेट चलती हैं, उनके लिए इस विज़न डाक्युमेंट या बजट में आगे 20, 25 या 30 साल में रेलवे क्या करने वाली है, यह नहीं बताया गया है।

महोदय, हम तमाम देशों की चर्चा करते हैं। यूरोप के देशों, अमरीका, जापान आदि देशों की चर्चा करते हैं और हम अपने देश में बुलेट ट्रेन भी चलाना चाहते हैं, लेकिन क्या आजादी के बाद से आज तक, पिछले 65 सालों में हमारे देश की ट्रेनों में गुणात्मक बदलाव आया है? हम देखते हैं कि कोई गुणात्मक बदलाव नहीं आया है। रेल बजट में हमें पंकचुअलिटी के बारे में, ट्रेनों में सफाई के बारे में, स्टेशनों पर सुविधाओं के लिए, रिजर्वेशन के लिए, टिकिटिंग के लिए, इंजन की डैवलपमेंट के लिए हमारा विज़न क्या है, क्या हम इन चीजों को और अच्छी तरह से कर सकते हैं, इस बारे में कोई जिक्र नहीं किया गया है।

महोदय, रेल बजट में हमारे देश के यात्रियों के लिए रेल यात्रा में और सुविधाएं, हमारे यूजर्स को और प्रमोट करने का इंतजाम, हमारे लाखों की तादाद में रेलवे में एम्पलाइज हैं, उन्हें अपग्रेड करने के लिए, उनके विज़न को बढ़ाने के लिए, उन्हें ठीक से काम करने के लिए कोई स्पष्ट दृष्टिकोण नज़र नहीं आता है। कभी कोई एक्सीडेंट हो जाता है, तमाम लोग मर जाते हैं, ट्रेनों के एक्सीडेंट्स की इक्वायरी होती है, लेकिन उनमें सिर्फ यही आता है कि हमारे ड्राइवर की गलती थी, हमारी सिगनल की व्यवस्था ठीक नहीं थी, साफ दिखाई नहीं पड़ रहा था। ये सारी चीजें हमारे सामने 60-65 सालों से आती रही हैं, लेकिन क्या हम इनमें गुणात्मक बदलाव के लिए, इनके विकास के लिए, हमारे इस बजट में, हमारे इस विज़न डाक्युमेंट में कुछ है या आगे 10-20 सालों में हम कुछ करने वाले हैं, इस बारे में हमें कुछ भी देखने को नहीं मिलता है।

महोदय, हमारे यहां तमाम जांच रिपोर्ट्स आती हैं, हमारे यहां तमाम योजनाएं बनती हैं और योजनाओं का काम जल्दी शुरू नहीं हो पाता। उनका बजट बढ़ जाता है। उनका एस्टीमेट बढ़ जाता है और जब उनके पूरे होने का समय आता है, तब पता चलता है कि एक साल की बजाय उसे पूरा होने में चार-चार और पांच-पांच साल लग जाते हैं।

महोदय सुश्री ममता बनर्जी ने अपने पहले बजट में, वर्ष 2009 में संसद में हमारे यहां की ऊंचाहार, रायबरेली और सुल्तानपुर तथा अमेठी को कनेक्ट करने के लिए एक नई रेल लाइन बनाने की घोषणा की थी, लेकिन आज तक उसकी शुरुआत नहीं की गई है। इसी तरह की और तमाम योजनाएं लंबित हैं। उनके बजट एस्टीमेट कुछ होते हैं, साल बढ़ते जाते हैं, उनकी कीमत बढ़ती जाती है और उनके शेड्यूल का कहीं अता-पता नहीं चलता।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमारी बहुत सारी योजनाएं पेंडिंग हैं। इस देश में ट्रेनों की तमाम घोषित योजनाएं हैं और आर.ओ.बी. के निर्माण की भी अनेक योजनाएं लंबित हैं। वे कैसे पूरी होंगी, इस बारे में बजट से कुछ भी स्पष्ट नहीं होता है। हमारे अपने सुल्तानपुर जिले में जितनी भी आर.ओ.बी. सैंक्शन हुए थे, उन पर पिछले पांच सालों में कहीं 10 प्रतिशत, कहीं 20 प्रतिशत और कहीं 30 प्रतिशत काम हुआ है। उनके पूरा होने का कहीं अता-पता नहीं है।

माननीय महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस विज़न डॉक्यूमेंट या रेल बजट के एक्जीक्यूशन की सदन में घोषणा होती, तो मैं समझता हूँ कि इस देश की जनता को बहुत तसल्ली होती और देश के करोड़ों लोग जो रेलों में यात्रा करते हैं, उन्हें तसल्ली होती और उनमें भरोसा पैदा होता।

महोदय, दिल्ली हमारे देश की राजधानी है। दिल्ली में लाखों लोग गाजियाबाद, हरियाणा के फरीदाबाद एवं अन्य भागों से रेलों से यात्रा कर के आते हैं। वे लोग किस तरह से टिकिट ले पाते हैं, किस तरह से लोग ट्रेनों में घुस पाते हैं, किस प्रकार से ट्रेनों में यात्रा कर पाते हैं, यह बहुत ही दर्दनाक कहानी है। मैं आपके माध्यम से अर्ज करना चाहता हूँ कि रेल बजट में न कोई विज़न दिखता है, न कोई योजना दिखती है और न कोई नई ट्रेन दिखती है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि यह सरकार बहुत सारे लोगों के सपने को, बहुत सारे लोगों की महत्वाकांक्षाओं को साकार करने की बात तो करती है, लेकिन वे योजनाएं कैसे इम्प्लीमेंट होंगी, कहां से और कैसे पैसे आएंगे, कैसे उन्हें पूरा किया जाएगा, इस बारे में कहीं कोई उल्लेख नहीं है। माननीय महोदय, मैं आपके माध्यम से एक निवेदन और करना चाहता हूँ। आज इस देश में हमारे देश का जो टूरिस्ट है, जो यात्री है, वह तमाम विदेशी पर्यटकों से कहीं ज्यादा खर्च करके इस देश में पर्यटन उद्योग को बढ़ावा दे रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूँ कि इस देश में जो दक्षिण के टूरिस्ट स्पोर्ट्स हैं या नॉर्थ के टूरिस्ट स्पोर्ट्स हैं, पहाड़ों के टूरिस्ट स्पोर्ट्स हैं, हमारे जंगल के इलाकों के जो टूरिस्ट स्पोर्ट्स हैं, क्या उनको भी कनेक्ट करेंगे? इस देश में उनके तमाम पर्यटक आते हैं, हमारे पर्यटन उद्योग को आज बहुत सारा पैसा हमारे देसी पर्यटकों से मिल रहा है, तो क्या उनकी सुविधा के लिए जो tourist attraction spots हैं, उनको कनेक्ट करने के लिए रेलवे कोई नई पहल करेगी, कोई नई योजना लाएगी, जिससे कि हमारे देश के पर्यटकों को — हमारे देश में तमाम धार्मिक स्थल हैं, समुद्री इलाका है, जंगल के टूरिस्ट स्पोर्ट्स हैं, देश के कोने-कोने में जो आकर्षण के स्थान हैं, उनको भी कनेक्ट करके हमारे पर्यटकों को सुविधा देने के लिए कोई योजना बनाएगी? मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री जी बहुत काबिल व्यक्ति हैं, तो वे इसके बारे में भी विचार करेंगे जिससे कि पर्यटन उद्योग को भी बढ़ावा मिलेगा और आने वाले समय में रेलवे इस देश में जो ऐसे आकर्षण के पर्यटन केंद्र हैं, वहां हमारे यात्रियों को सुविधापूर्वक पहुंचाने का प्रबंध करेगी।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से दूसरी बात यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आज देश में सबसे बड़ा चिंता का विषय है कि जो रेल दुर्घटनाओं से लोगों को क्षति होती है, लोगों के जान-माल की समस्या आती है, उसके लिए कोई व्हाइट पेपर माननीय मंत्री जी को लाना चाहिए। ट्रेन में लोग सुरक्षित चल सकें, हमारी महिलाएं सुरक्षित चल सकें, इसके बारे में हमें माननीय मंत्री जी से अर्ज करना है कि इसके लिए भी कोई व्हाइट पेपर लाएं, जिससे कि भविष्य में इस देश में रेल यात्रा अच्छी तरह से सुरक्षित रूप से हो सके, यह बहुत ज़रूरी है।

महोदय, आज रेलवे नेटवर्क इस देश का सबसे बड़ा नेटवर्क माना जाता है। ट्रेन इस देश में सबसे ज्यादा इलाकों को कवर करती है, ट्रेन आज सबसे ज्यादा लोगों को लाभान्वित करती है। मैं यही अर्ज करना चाहता हूँ कि यह नेटवर्क कैसे आज पुराना होने के साथ-साथ, कैसे इसकी जो आने वाली परियोजनाएं हैं, तमाम सारी रेल लाइनों को, रेल पटरियों को चेंज करने की व्यवस्था, तमाम जो रेल की परिसम्पत्तियां हैं, उनके उपयोग की समस्या, उनका तमाम एनक्रोचमेंट सारे

[डा. संजय सिंह]

देश में हो रहा है, उनका उपयोग रेल नहीं कर पा रही है, उसके लिए भी बहुत लंबी योजना बनाने की आवश्यकता है। मैं आपके माध्यम से यही चाहता हूँ कि यह विषय बहुत आवश्यक है। हमारे देश की रेल की जो परियोजनाएँ हैं, वे समय पर पूरी हो सकें, उनको अच्छी तरह से पूरा किया जा सके, इसलिए ज़रूरी है कि इसके बारे में भी रेल मंत्री जी विचार करें।

महोदय, मैं यही कहना चाहता हूँ कि हमारे यहां... जैसा मैंने आपसे पहले भी कहा कि जो माननीया सुश्री ममता जी ने पहले अपने बजट में हमारे सुलतानपुर-ऊँचाहार, सलोन और अमेठी होती हुई, अठेहा होती हुई जो ट्रेन लाइन की बात की थी, वे ज़रूर उसकी व्यवस्था करेंगे। इसका सर्वे भी हो चुका है और तीन-चार बार सर्वे हो चुका है, लेकिन इस पर अभी तक कोई concrete काम शुरू नहीं हुआ। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इसके बारे में जो पैसा आपने अलॉट किया है, तो उसको इंप्लिमेंट करने के लिए आप उसकी व्यवस्था करें।

महोदय, दिल्ली में देश के लाखों पैसेंजर्स हरियाणा से, उत्तर प्रदेश से, गाज़ियाबाद से, सोनीपत से, फरीदाबाद से आते हैं, तो उनके लिए विशेष ट्रेनें चलाने और सुगमता से उनको पहुंचाने की व्यवस्था करें, यह मैं मंत्री जी से अर्ज करना चाहता हूँ। आपके माध्यम से मैं यही चाहता हूँ कि यह बजट और इस देश में इतना पुराना, इतना लंबा-चौड़ा रेलवे नेटवर्क, इतने लोगों से चलने वाला यह नेटवर्क किसी तरह से प्रभावी हो और इसकी गुणात्मक ग्रोथ दिखाई पड़े। हमारी तमाम यात्राओं की क्वालिटी में सुधार हो, हर तरह से यात्रा सुरक्षित हो, इस तरह से इसके बारे में कोई विज़न डॉक्यूमेंट आना चाहिए, जो कि अपने शेड्यूल्ड टाइम के साथ इसके execution को कर सके, यही मैं चाहता हूँ। ...**(व्यवधान)**... प्रभु की कृपा तो है ही, माननीय सुरेश प्रभु जी भी प्रभु के उन चमत्कारों के साथ-साथ इस रेलवे में चमत्कार करेंगे, ऐसा हमें विश्वास है।

SHRI ANAND SHARMA (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman, Sir, even now, two hours and thirty-nine minutes are left for this debate. Our own time is 48 minutes. It is 6.10, and it is very clear that the debate cannot be concluded today, nor the reply can be given today by the Minister. I would request, through you, to the Government to agree, and also to the House, that we should do it tomorrow and let the Minister's reply come tomorrow. I would request the Minister to accept this request. It should be adjourned at 6.15.

अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री; और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुख्तार अब्बास नकवी) : सर, कल मेन बजट पर भी डिस्कशन होना है और महिला एवं बाल विकास विषय पर मंत्री जी को रिप्लाय भी करना है। वैसे तो सात बजे तक बैठने का समय था, लेकिन अगर आपकी इच्छा है और सारे सदन की यह स्थिति है तो ...**(व्यवधान)**... बेहतर तो होता कि आज यह खत्म हो जाता ...**(व्यवधान)**... जैसी सदन की सहमति हो, वह कर लीजिए।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

SHRI DEREK O'BRIEN: We have to take up the Women and Child matter tomorrow.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Not tomorrow. Tomorrow, it is not possible to do the same thing. फिर यह क्लीयर कर दें।

SHRI ANAND SHARMA: Sir, we can have the Minister's reply tomorrow. That is what we, the House, is saying. Sir, it cannot be concluded today.

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी : फिर मिनिस्टर साहब का रिप्लाय कल ...(व्यवधान)...

श्री आनन्द शर्मा : ढाई घंटे का टाइम और है, आज तो वह खत्म नहीं हो सकता है।

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी : सर, अगर हाउस की सहमति है और आज इस समय इसको आगे कॉन्टीन्यु नहीं करना है तो जो मंत्री जी का रिप्लाय है, वह कल दिन में तीन बजे होना चाहिए।

श्री आनन्द शर्मा : दो बजे तो डिबेट शुरू होगी। दो-ढाई घंटे डिबेट के बचे हैं।

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Only five or six speakers are left, and hon. LoP is there. एक घंटे में हो जाएगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What was the suggestion?

SHRI ANAND SHARMA: Sir, the House has discussed and we have requested, through the Chair, that at 6.15, the House should be adjourned because still, two-and-a-half hours are left. The debate cannot be concluded today. The Minister's reply should be tomorrow and after that, Women and Child matter can be taken up. Sir, we have no other choice.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: It is not possible to take both the things ...(Interruptions)...

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI GHULAM NABI AZAD): Sir, the Government has also no objection to it and we will start the further discussion on the Railway Budget from 2 o'clock tomorrow.

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी : सर, ऑनरेबल एलओपी और हमारे कुछ अन्य माननीय सदस्यों ने यह कहा है कि यह पूरी की पूरी चर्चा सात बजे तक खत्म नहीं हो सकती और यह कल भी कॉन्टीन्यु करेगी। हमारा तो यह विचार था कि यह आज रात में खत्म हो जानी चाहिए, लेकिन अगर सदन की यह सहमति बनती है तो हमारी रिक्वेस्ट यह होगी कि कल तीन बजे, एक-दो बजे से चर्चा शुरू हो और तीन बजे मिनिस्टर साहब का रिप्लाय हो जाए।

श्री उपसभापति : ठीक है, ऐग्री करो। Why don't you agree to that? That is okay.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, it means 3 or 4 o'clock. Don't say that it should be exactly 3 o'clock. If everybody is done by 3 o'clock, we have no objection.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: That is all right.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Between 3 or 4 o'clock, we should finish.

SHRI ANAND SHARMA: Between 3 or 4 o'clock, as the debate concludes, the Minister can reply.

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : कन्क्लूड हो जाएगी, चर्चा दो बजे और मिनिस्टर साहब का रिप्लाई तीन बजे।

श्री उपसभापति : ठीक है, ऐसी करो। So, that is the agreement. Okay. Therefore, tomorrow, we will have the discussion. Not many names are there; about five names are there.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, the Minister has taken notes and he wants to explain to us.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, how much time do you require for reply tomorrow?

SHRI SURESH PRABHU: Sir, as much time you give, but, at least, a little more than one hour because I have to explain to everybody for the points raised.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Sir, the Minister's reply can be between 3 to 4 o'clock.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have a doubt. What about the General Budget. ...*(Interruptions)*... I want to be clear. ...*(Interruptions)*... I want to be clear because the BAC had decided that the General Budget will be taken up on 17th and 18th. From the 17th, you are now removing two hours. ...*(Interruptions)*... So, after the reply of the Railway Minister, you will start the General Budget.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Yes, Sir. After the reply of the Railway Minister, we will start the General Budget. ...*(Interruptions)*...

SHRI NEERAJ SHEKHAR: How can we start it, Sir? ...*(Interruptions)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, there was an agreement. ...*(Interruptions)*... For the last four sessions now, we are neglecting the women and child development issue.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Nobody is neglecting the issue.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are right, Mr. Derek. ...*(Interruptions)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: You cannot take it to the next Session, and, it cannot be taken up in the Zero Hour. Only the Minister's reply on the women and child development has to be there. ...*(Interruptions)*... I do not know as to why this Government is not letting...

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: No, no. It is listed. ...(Interruptions)... You want to change the Business; it is on your request. We are agreeing to this on your request first, and, then, by the Leader of the Opposition. ...(Interruptions)... If you want to have a reply, the Zero Hour... ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Naqvi ji, hon. Chairman himself has directed the Minister that she should come and reply. In this House, from the Chair, I also said this. ...(Interruptions)... She has to give a reply.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: सर, वे कल आ रही हैं। But, the complete business is changed now. Railway Discussion is continuing, the reply by the Railway Minister is tomorrow.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have understood it. ...(Interruptions)...

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: If there is time left, then, she will reply. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, do you agree?

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, I am not qualified to agree. The full Opposition is not here. We will talk tomorrow. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let us take up Special Mentions.

SPECIAL MENTIONS*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Mansukh L. Mandaviya.

Demand for taking effective measures to regulate clinical trial of new drugs in the country

श्री मनसुख एल. मांडविया (गुजरात): महोदय, हमारे देश के कई राज्यों में गैर-कानूनी एवं अमानवीय तरीके से कई दवा बनाने वाली कंपनियां गरीब मरीजों के ऊपर नई दवाओं का क्लिनिकल टेस्ट (परीक्षण) करती हैं, जिसमें कई गरीब लोगों की मृत्यु हो जाती है और दवा कंपनियां इन गरीबों के परिवारजनों को कोई कम्पेंसेशन नहीं देतीं। वे कुछ मामलों में काफी कठिनाई के बाद बहुत ही कम कम्पेंसेशन देती हैं।

महोदय, ऐसे कई मामले प्रकाश में आए हैं कि कई दवा निर्माता कंपनियां बिना कोई उपयुक्त क्लिनिकल परीक्षण किए ही अपनी दवाएँ बाजार में उपलब्ध करा देती हैं, जिससे उस दवा का उपयोग करने वाले लाखों-करोड़ों लोगों के स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव पड़ रहा है।

* Laid on the Table.