

President of India has given an appointment, then it is an absolute right and privilege of the Members. I do not think anybody can stop you. If any such order is there... *(Interruptions)*... If MPs want to go and meet the President of India, on the basis of appointment given to them by the President, the Government should examine and re-consider if there is any such police order. ...*(Interruptions)*... Please, I am not allowing. ...*(Interruptions)*...

अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुख्तार अब्बास नकवी) : सर, माननीय सदस्यों ने जो विषय उठाया है, उसमें लोकतंत्र में सभी को यह संवैधानिक अधिकार है कि वे अपनी बात रखने के लिए जुलूस निकाल सकते हैं, वे राष्ट्रपति जी से मिलने भी जा सकते हैं और उसमें किसी को कोई आपत्ति नहीं है। मुझे लगता है कि यह जो सूचना माननीय सदस्यगण को मिली है कि 4 से ज्यादा लोगों को वहां जाने से रोका जा रहा है, वह गलत है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay.

Now, discussion on Budget (Railways) 2015-16. Shri Narayan Lal Panchariya.

BUDGET (RAILWAYS) 2015-16

AND

GOVERNMENT BILLS

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2015

AND

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2015

श्री नारायण लाल पंचारिया (राजस्थान) : माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे सन् 2015-16 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है।

[उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) पीठासीन हुए]

महोदय, मैं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और उनके सहयोगी श्री मनोज सिन्हा जी को भी बधाई दूंगा कि उन्होंने माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी के नेतृत्व में जन-आकांक्षाओं के अनुरूप, व्यावहारिक, संतुलित विकासपरक एवं दूरगामी सोच वाला एक बहुत अच्छा और रचनात्मक रेल बजट देश को दिया है। इसलिए इस बार के रेल बजट की सर्वत्र प्रशंसा हुई है। चाहे इलैक्ट्रॉनिक मीडिया हो, चाहे प्रिंट मीडिया हो, चाहे सोशल मीडिया हो, सभी ने इस रेल बजट की सराहना की है। इस का एकमात्र कारण यह है कि प्रभु ने समदृष्टि रखी है। महोदय, यूपीए सरकार के समय जो भी रेल बजट आते थे, उन पर दृष्टिपात करें तो स्पष्ट होता है कि रेल मंत्री जिस राज्य या क्षेत्र के होते थे, उसके इंजन का मुंह भी उस राज्य और क्षेत्र का तरफ हो जाता था, लेकिन इस बार का रेल बजट राजनीति से ऊपर उठकर राष्ट्रनीति के अनुरूप बनाकर प्रस्तुत किया गया है। इसलिए मैं आदरणीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को बधाई देता हूँ।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं रेलवे के मात्र एक पहलू पर चर्चा करना चाहता हूँ जोकि सामान्य श्रेणी से लेकर ए.सी. कोच से ऊपर वाले सभी यात्रियों से संबंधित है और वह है स्वच्छता एवं यात्री सुविधा। अभी स्वच्छता अभियान शुरू करने से पूर्व तक के हालात ऐसे थे कि यात्री जब भी प्लेटफार्म पर पहुंचता था तो देखता था कि प्लेटफार्म गंदगी से भरे पड़े हैं और रेल पटरियों पर पड़े मल-मूत्र की गंदगी से प्लेटफार्म पर खड़े रहना भी मुश्किल हो जाता था। मान्यवर, जहां तक यात्री सुविधा का प्रश्न है, हालात यह थे कि रेल यात्री जब रेल के डिब्बे में चढ़ता था ... तब से लेकर गंतव्य स्थान तक पहुंचने के बाद जब उससे पूछा जाता कि यात्रा कैसी रही, तो वह कहता था कि कैद से छूट कर आया हूँ। कहने का तात्पर्य यह है कि रेल के हालात इतने वर्षों के बाद भी नहीं सुधरे थे, यात्रियों को निरंतर भारी असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा था। रेल मंत्री जी ने सभी रेल यात्रियों के दर्द को समझा और इस 2015-16 के रेल बजट में स्वच्छता और यात्री सुविधाओं का ध्यान रखते हुए कई घोषणाएं करने के साथ-साथ यातायात सुविधा मद में 2,374 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, जो स्वागत-योग्य है।

मान्यवर, मैं राजस्थान से आया हूँ। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा, जिन्होंने अपने इस रेल बजट में राजस्थान के लिए गत वर्ष की तुलना में बहुत ही अच्छे प्रावधान किए हैं। अगर रेल लाइनों के दोहरीकरण, रूपांतरण का प्रावधान हम देखें, तो रेल मंत्री जी ने वर्ष 2015-16 से 192.38 प्रतिशत की बढ़ोतरी करते हुए 1,266 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। ठीक इसी प्रकार यात्री सुविधाओं हेतु स्वीकृत परियोजनाओं की तरफ ध्यान देंगे, तो गत वर्ष की तुलना में 62.3 प्रतिशत की वृद्धि करते हुए 552.53 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। एक अजीब सी स्थिति रही है कि वर्षों से हमारे राजस्थान के लिए आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. की स्वीकृति हेतु मांग हुआ करती थी, गत वर्ष मात्र दो आर.ओ.बी. स्वीकृत हुए थे, लेकिन इस बार 2015-16 में 64 आर.ओ.बी. स्वीकृत करके राजस्थान को बहुत बड़ी सुविधा मंत्री जी ने उपलब्ध कराई है, ऐसा मैं सोचता हूँ। अगर यांत्रिक परियोजनाओं हेतु स्वीकृति की बात करेंगे, तो गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष के बजट में 89 प्रतिशत की बढ़ोतरी करके 118 करोड़ रुपए का प्रावधान माननीय मंत्री जी ने किया है। रेल विद्युतीकरण के बारे में सोचें, तो राजस्थान के बारे में हमेशा यह कहा जाता था कि वह तो विद्युत का अभाव है, गत वर्ष जीरो था, यानी किसी तरह का प्रावधान नहीं किया गया था, इस बार आदरणीय मंत्री महोदय ने राजस्थान के लिए 1,347 करोड़ रुपए की राशि स्वीकृत कर रेलवे में 1,520 किलोमीटर विद्युतीकरण करने का दायित्व लिया है, उसके लिए मैं इन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा।

मान्यवर, मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि हमारा महाराष्ट्र से बहुत पुराना गहरा नाता-रिश्ता है। महाराष्ट्र की बेटी वसुंधरा राजे जी आज राजस्थान की मुख्यमंत्री हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मैं जोधपुर जिले के फलोदी से आता हूँ। हमारे फलोदी का एक भी परिवार ऐसा नहीं होगा, जिसका कोई न कोई सदस्य मुंबई में न रहता हो। हमारे गांव से बहुत बड़ी संख्या में लोग वहां की विधान सभा में काम करने के लिए, वहां नौकरी करने के लिए, वहां के शेयर मार्केट में काम करने के लिए और वहां मजदूरी तक का काम करने के लिए जाते हैं। वहां के लिए एक ट्रेन बीकानेर-दादर चलती है, जो ट्राइ-वीकली है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इस ट्रेन नंबर 12489/12490, बीकानेर-दादर सुपरफास्ट एक्सप्रेस को, जो बीकानेर से मेड़ता होकर जोधपुर आती है, उसको

[श्री नारायण लाल पंचारिया]

बीकानेर से फलोदी होकर जोधपुर तक चलाया जाए। इससे रेलवे में किसी पैसे का फर्क नहीं पड़ेगा, बल्कि इससे पश्चिमी राजस्थान का जो सीमावर्ती क्षेत्र है, उसके यात्रियों को सुविधा मिलेगी। ठीक इसी प्रकार, माननीय मंत्री महोदय, मैं दक्षिण की बात करूंगा। मैं मारवाड़ी हूँ, मारवाड़ से आता हूँ, सबको पता है कि दक्षिण भारत का सीधा संबंध राजस्थान से है। चाहे सेठ हो या साहूकार हो, चाहे कितना भी बड़ा व्यापारी हो, आप जाकर चेन्नई में देखिए, बंगलुरु में देखिए, दक्षिण भारत के गांव-गांव के जो सांसद बैठे हैं, सब जानते हैं, सब जगह दक्षिण भारत में आपको मारवाड़ी मिलेगा। उपसभाध्यक्ष महोदय, इसके बिना हमारे लोग बहुत असुविधा का सामना कर रहे हैं। सत्य यह है कि चेन्नई से जोधपुर के लिए केवल एक ट्रेन है और वह भी वीकली है। गाड़ी नं. 16125 एवं 16126 है। मेरा आग्रह है कि इस वीकली रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए यानी इसे नियमित किया जाए, तो इससे बहुत सुविधा होगी और हमारे क्षेत्र के लोगों को इससे दक्षिण भारत और चेन्नई पहुंचने में बहुत आराम रहेगा। ठीक इसी प्रकार बंगलुरु से एक गाड़ी नं. 16507 एवं 16508 चलती है। यह भी बाइवीकली है। इस गाड़ी को भी नियमित कर दिया जाए, तो मैं समझता हूँ कि मारवाड़ी समाज पर बहुत बड़ी कृपा होगी और हमारे लोगों को बहुत सुविधा मिल जाएगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय के समक्ष एक समस्या का उल्लेख करना चाहता हूँ। जोधपुर के लिए रेलों की सुविधाओं के बारे में जब भी हम मांग करते हैं, तो केवल एक ही उत्तर आता है कि वहां रेल लाइनें नहीं हैं। मेरा सुझाव है, इसमें बहुत बड़ा खर्चा भी नहीं होगा और पूरा सदन जानता है कि जैसलमेर एक ऐसा स्थान है, जो पर्यटन और सामरिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण और श्रेष्ठ स्थान है क्योंकि उसके बाद सीधा पाकिस्तान ही है। जैसलमेर में वाशिंग लाइन बनाने की मांग बहुत समय से की जाती रही है। इसलिए मैं चाहूंगा कि जैसलमेर में वाशिंग लाइन बना दी जाए। यदि जैसलमेर में वाशिंग लाइन हो जाएगी, तो निश्चित तौर पर वहां से कोई भी ट्रेन आ सकती है। उसे जोधपुर रुकने की आवश्यकता नहीं है। ट्रेन के यात्री 300 किलोमीटर के संपूर्ण क्षेत्र को पार करते हुए वहां रात्रि विश्राम कर सकते हैं और ट्रेन की वाशिंग भी वहां आसानी से हो जाएगी। बड़ी भारी समस्या तब होती है, जब हम मांग करते हैं, तो हमें एक ही बात सुनने को मिलती है कि वहां वाशिंग लाइन नहीं है। वहां लाइनें भी खूब हैं और यदि वाशिंग स्टेशन जैसलमेर में हो जाए, तो इससे उस क्षेत्र के लोगों के विकास में बहुत बड़ा योगदान मिलेगा।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय मैं एक आखिरी निवेदन मंत्री महोदय से और करना चाहता हूँ। राजस्थान और गुजरात बिलकुल पास-पास हैं। राजस्थान के साथ गुजरात का बहुत बड़ा हिस्सा सटा हुआ है। उसके साथ हमारे व्यापारिक संबंध भी हैं। पर्यटन की दृष्टि से बहुत बड़ी संख्या में लोग गुजरात से हमारे राजस्थान के अंदर आते हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि जोधपुर और अजमेर के बीच में डबल लाइन का जो काम अधूरा पड़ा हुआ है, उसे शीघ्र पूरा कर दिया जाए, तो गुजरात और राजस्थान में आवागमन में बहुत सुविधा हो जाएगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में एक बात और लाना चाहता हूँ और बधाई भी देना चाहता हूँ कि वास्तव में आज़ादी के बाद पहली बार इस सरकार ने उत्तरपूर्व क्षेत्र की सुध ली है। रेल बजट में वहां के लिए बहुत सुविधाएं देने की बात कही गई है और कई घोषणाएं

वहां के लिए की गई हैं। मैं चाहूंगा कि पर्यटन की दृष्टि से पहाड़ों पर भी ट्रेन पहुंच जाए और विशेष रूप से मणिपुर के पहाड़ी क्षेत्र में यदि रेल पहुंच जाए, तो हमारे रेगिस्तान में रहने वाले लोग भी वहां की पहाड़ियों में पहुंचकर पर्यटन का लुत्फ उठा सकेंगे।

महोदय, आपने अवसर दिया, इसके लिए अन्त में, एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री, श्री सुरेश प्रभु को धन्यवाद देते हुए, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। जय हिन्द।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : श्री खेकिहो झिमोमी, उपस्थित नहीं हैं। श्री रंजिब बिस्वाल, उपस्थित नहीं हैं। श्री लाल सिंह वडोदिया जी, आप बोलिए।

श्री लाल सिंह वडोदिया (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री, श्री सुरेश प्रभु ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे गुजरात प्रदेश के मध्य गुजरात में एक पुराना शहर खम्भात है। वहां से सीधी बड़ौदा के लिए रेल लाइन नहीं है। धुवारण तक रेल लाइन है, यदि वहां से 22 किलोमीटर खम्भात तक नई रेल पटरी डाल दी जाए, तो खम्भात, अकीक और हिरंगा, जो बिजनैस सेंटर हैं, वहां से व्यापारी और हीरे का काम करने वाले बड़ौदा के लिए आना-जाना कर सकेंगे।

महोदय, दूसरी बात मैं बताना चाहता हूं कि खम्भात से भावनगर भी हीरा व्यापारियों के लिए सेंटर है। अभी भावनगर और खम्भात को जोड़ने के लिए तारापुर तक रेलवे लाइन है। अगर 35 किलोमीटर नई रेल पटरी बनाकर धौलका से जो भावनगर तक रेल जाती है, उसमें जोड़ दी जाए, तो मध्य गुजरात और भाल नाम से जाना जाने वाला, भाल प्रदेश भी सौराष्ट्र से सीधे रेल लाइन से जुड़ जाएगा। महोदय, दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि आनंद और गोधरा के बीच वैगन द्वारा अनाज, पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स, नमक और खाद एक राज्य से दूसरे राज्य में जाते हैं। करीब 20 मिनट में एक गुड़ज ट्रेन पास होती है और बहुत ट्रैफिक जाम रहता है। अगर वहां डबल लाइन कर दी जाए, जिसके लिए पिछले समय में भी रिक्वेस्ट की गई है, अगर उसको ध्यान में रखकर दो पटरियां बना दी जाएंगी, तो वहां माल ढुलाई के लिए जो ट्रांसपोर्टेशन होता है, उसमें बहुत सुविधा होगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, हमारे मध्य गुजरात में डाकोर रणछोड़ जी का प्रसिद्ध मंदिर है। यह सात सौ साल पुराना है। यहां यू.पी., राजस्थान, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र से यात्री आते हैं, लेकिन डाकोर से सभी स्टेट्स से सीधी रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं होने के कारण वे by road आते हैं, जिससे उनको कठिनाई भी ज्यादा होती है और भाड़ा भी ज्यादा लगता है। अगर एक ट्रेन दिल्ली से वाया गोधरा-डाकोर-आनंद होकर अहमदाबाद के लिए और एक ट्रेन दिल्ली से वाया गोधरा-डाकोर-आनंद होकर मुम्बई के लिए चलाई जाए, तो महाराष्ट्र, राजस्थान, मध्य प्रदेश, यू.पी. और दिल्ली के यात्री कम पैसों में सुविधापूर्ण यात्रा करके दर्शन कर सकेंगे।

महोदय, मेरा लास्ट मुद्दा यह है कि मैं जिस गांव से आता हूं उमरथ, वहां दोनों प्लेटफॉर्म पर बारिश के समय और धूप में खड़े रहने में दिक्कत आती है, क्योंकि ऊपर शेड नहीं है। अगर रेल मंत्रालय द्वारा दोनों प्लेटफॉर्म पर पूरी लंबाई में शेड लगा दिया जाए तो बूढ़े और बच्चे, जो समर और रेनी सीजन में परेशानी झेलते हैं, वे इससे मुक्त हो सकते हैं, रेल मंत्री जी यह बात ध्यान में रखकर हमारे मध्य गुजरात को सुविधा देंगे, इस आशा के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री संजीव कुमार (झारखंड) : श्रद्धेय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं झारखंड राज्य से आता हूँ, जो आदिवासी संथाल बाहुल्य राज्य है। यह बताने की आवश्यकता नहीं है कि झारखंड आबादी के हिसाब से रेलवे के लिए सबसे ज्यादा रेवेन्यू फ्रेट के माध्यम से जनरेट करता है, क्योंकि झारखंड में कोयला और खनिज का भरपूर भंडार है। कोयला एवं खनिज जिसमें कॉपर, आयरन, बॉक्साइट, क्लेमाइन इत्यादि के खनन के अलावा ढुलाई के क्रम में कोयलांचल को चौबीस घंटे प्रदूषण का सामना करना पड़ता है और वहां के नागरिक टी.बी., अस्थमा, कैंसर जैसी बीमारियों से ग्रस्त होते हैं। जब उन्हें इलाज के लिए बंगलुरु या दिल्ली इत्यादि जगहों पर ले जाने की आवश्यकता होती है, तो उसके लिए समुचित रेल व्यवस्था नहीं है। इसलिए मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि जब हम आपके लिए इतना रेवेन्यू जनरेट करते हैं और परिणामस्वरूप बीमारी ले लेते हैं, तो आप कृपा करके धनबाद से डायरेक्ट वेल्लोर और धनबाद से डायरेक्ट नई दिल्ली के लिए रेल की व्यवस्था करें, ताकि पॉल्यूशन के चलते जो लोग बीमार होते हैं, उनका इलाज कराया जा सके।

महोदय, मैं सदन को एक चीज़ और बता देना चाहता हूँ कि ये लोग मानते हैं कि झारखंड बहुत अमीर राज्य है, क्योंकि वहां पर इतना कोयला और इतनी माइन्स हैं, लेकिन आपके माध्यम से मैं इस सदन को यह बताना चाहता हूँ कि जितना पैसा हमें रॉयल्टी के तौर पर दिया जाता है, उससे ज्यादा हम लोग इलाज पर खर्च कर देते हैं। महोदय, आज़ादी के 68 साल के बाद, अभी संथाल परगना के दुमका को हाल ही में दो साल पहले रेल लाइन से जोड़ा गया है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि संथाल परगना संथाल बाहुल्य क्षेत्र है, इसलिए दुमका से डायरेक्ट नई दिल्ली और वेल्लोर के लिए नयी ट्रेन की व्यवस्था होनी चाहिए ताकि वहां पर जो लोग कोयला और दूसरे खनिज पदार्थों के खनन और उसकी ढुलाई के दौरान बीमार पड़ते हैं, उनको इलाज के लिए वहां ले जाया जा सके।

महोदय, हमारी राजधानी रांची है। वैसे तो रांची से नई दिल्ली के लिए राजधानी ट्रेन है, लेकिन उसके मेंटेनेंस की हालत का अंदाजा इस बात से लगाया जा सकता है, मंत्री जी मैं आपको बताना चाहता हूँ, कि 12 मार्च को सिकोहाबाद में रांची राजधानी का इंजन चला गया और बाकी डिब्बे छूटे रह गए। लोग प्रभु, प्रभु करते रह गए। ऊपर वाले प्रभु ने तो उन्हें बचा लिया, लेकिन मेरी आप लोगों से प्रार्थना है कि कृपया रांची राजधानी के लिए नए इंजन और नए डिब्बों की व्यवस्था करें।

महोदय, मैं एक और बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। चूंकि national aspect पर तो बहुत से लोग बोल चुके हैं इसलिए मैं सिर्फ झारखंड के विषय में बात करना चाहता हूँ। झारखंड में बहुत से ऐसे शहर हैं जिनके बीचों-बीच मालगाड़ियां गुजरती हैं। वहां पर जो सेफ्टी मेज़र्स लिए जाने चाहिए, जिस तरह से मालगाड़ियों से कोयला या दूसरे खनिज पदार्थ ढोए जाने चाहिए, उस तरह से नहीं ढोए जाते, जिसके चलते पॉल्यूशन बहुत ज्यादा होता है। मेरा अनुरोध है कि ढुलाई के जो भी सेफ्टी मेज़र्स हैं, उनके संबंध में आप स्ट्रिक्टली डायरेक्शंस दें कि उनको फॉलो किया जाए, ताकि पाल्युशन के चलते कम से कम ट्राइबल्स मरें। इसके अतिरिक्त शहर के बीचों-बीच जो ट्रेनें गुजरती हैं, उनके गुजरने के दौरान बहुत से रेलवे ट्रैक्स आते हैं, जिनको दोनों तरफ से बंद कर दिया जाता है, जैसे मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ, धनबाद के थाना निरसा का, झारखंड के प्रधान खंड तक, जहां पर रेलवे ट्रैक शहरों के बीच से गुजरता है। वहां पर कभी-कभी स्कूल के बच्चों को घंटों तक इंतजार करना पड़ता है। इस बात को मैंने पार्लियामेंट में भी उठाया था। पिछली सरकार ने मुझे आश्वासन दिया था कि उसके ऊपर ओवरब्रिज बना दिया जाएगा। आपकी तरफ से भी आश्वासन

आया है कि उसे बना दिया जाएगा, लेकिन वह कब बनेगा, कृपया इस ओर भी ध्यान दें। काकोर शहर के बीचों-बीच, झारखंड में जितनी भी इस टाइप की मालगाड़ियां चलती हैं, उनके ऊपर अगर आप ओवर ब्रिज बना दें तो आपकी बहुत मेहरबानी होगी।

महोदय, अभी कल हमारे पंजाब के एक सांसद दोस्त ने राजपुरा थर्मल पॉवर के बारे में बताया। वहां सिर्फ एक ट्रेन जाती है। उन्होंने बताया कि उसके चलते पॉल्यूशन होता है। झारखंड, जिसको आप लोग “ट्राइबल होमलैंड” कहते हैं, वहां पर हजारों ट्रेनें रात-दिन गुजरती हैं, जिनसे खनिज और कोयला ढोया जाता है। अगर एक ट्रेन के चलने ने पंजाब के एक सांसद को कम्पेल किया कि पॉल्यूशन लैवल पर बात करें तो मैं कहना चाहता हूँ कि कृपया कुछ ऐसी व्यवस्था करें ताकि कम से कम पॉल्यूशन कोयला और मिनरल्स की ढुलाई के वक्त हो, जिससे कम से कम लोग बीमार पड़ें और रॉयल्टी के नाम पर आप लोग जो कुछ देते हैं, वह हम लोगों के कुछ और काम आ सके।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि झारखंड के विषय में एक बात बराबर बोली जाती है कि यह “ट्राइबल होमलैंड” है। जब भी बात आती है, किसी इनेक्टेमेंट की या बजट की या किसी अन्य किसी बात की, तब कहा जाता है कि ट्राइबल्स के इंड्रस्ट को सुप्रीम रखा जाता है, लेकिन आज तक जो भी बजट आया, चाहे रेलवे बजट हो या जनरल बजट हो या चाहे लैंड एक्विजिशन ऐक्ट आया, यदि ट्राइबल्स के इंड्रस्ट को सुप्रीम माना जाता तो झारखंड की टोटल पापुलेशन का 14 परसेंट दिल्ली या दूसरे मेट्रोपोलिटन शहरों में नौकर और दाई का काम नहीं करता और यहां पर प्रताड़ित नहीं होता। इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि यदि ट्राइबल्स के इंड्रस्ट्स को आप सुप्रीम मानते हैं तो झारखंड में ऐसी व्यवस्था करें कि पॉल्यूशन कम से कम हो। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI HAJI ABDUL SALAM (Manipur): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me time. Yesterday, I wanted to speak but today, I have got the chance. Many, many thanks to you for giving me a chance because I am the only person speaking from a State where there is no railway. During the last 150 years, from the British period, we had not got any chance of getting or seeing any rail link. But recently, from the UPA-I and UPA-II, this has been started from December, 2004. The distance between Imphal and Jiribam by bus is about 225 kilometres, but estimated distance by train between these places is 111 kilometres. I have already given a copy of the status of the rail project in Manipur, which is a national project. It was given to the Railway Minister yesterday. The project covers a stretch of Jiribam-Tupul-Imphal. From Jiribam to Tupul, it will be a length of 84 kilometres, and then from Tupul to Imphal, it is 27 kilometres. The number of tunnels is 46. Total length of the tunnels is 54.5 kilometres. The number of tall bridges is four. There will be five major bridges and 139 minor bridges. Anticipated expenditure, as on January, 2015, was ₹ 4,599 crores for the stretch of Jiribam to Tupul, and ₹ 1,397 crores for the stretch of Tupul to Imphal. That means, this is 27 kilometre plus 84 kilometres, which comes to 111 kilometres. A total stretch of 27 kilometres is the valley area. The survey works

[Shri Haji Abdul Salam]

have been completed and construction works are being started. The expected date for completion for Jiribam to Tupul, a stretch of 84 kilometres, is March 2016. The same for Tupul to Imphal, a stretch of 27 kilometres, is March 2018.

Sir, Manipur is a small State which is included in 29 States of India. It has got an area of 22,327 square kilometres with a population of around 40 lakh. This area was called as the 'Jewel of India' by late Pandit Jawaharlal Nehru. The tricolour was hoisted on 14th April, 1944 on Indian soil in Manipur by the Indian National Army (INA). There is a statue of Netaji Subhash Chandra Bose in his uniform. Sir, there is a very peculiar lake, called the Loktak Lake, which is a miniature sea in the North-East. It is the largest fresh water lake in the North-East. Indo-Myanmar road is 110 kilometres from south-east of Imphal, Moreh and way from Tamu to Namphalo. Keibul Lamjao National Park on the Loktak Lake is the last natural habitat of brow-antlered deer (locally known as Sangai in Manipur). Keibul Lamjao is the only floating park in the world. It floats over the Loktak Lake. We call it 'phumdis'. So, this is the last of its kind in the world. Sir, under the Look East Policy, the purpose is to open our doors from national to international level. In 1891, Manipur fought the last war against the British. They invaded from three sides; one group from Burma, one group from Nagaland, and, one group from Assam. Last fight took place in April. So many historical places are there to be seen. Out of thirty lakh population, maybe, five per cent, have seen the actual train. Ninety-five per cent of the population has never seen a train. Thousands of people have died without seeing a train even after India attained Independence around seventy years ago.

Sir, I have given these figures to the hon. Railway Minister and I expect that this would be taken up at the earliest. From the North-East, we are having representation of eight Members in this House. Out of that, seven Members are from Assam, and, the other seven States including Manipur, we are having one each. Our voice is very less here but, even then, under the programme of 'Look-East Policy', our voice should be heard by this House. There will be a huge expenditure. Just now, it has been mentioned that 8,000 railway stations in the country but see, there is not a single railway station for us. My speech is quite different from others because others are speaking about the welfare and benefits, and what other works are to be taken up. My request is to complete the scheme, which has already taken eleven years, within the time specified here, that is, 2016 - first part, and, 2018 - last part. The whole credit shall go to the present Government. On behalf of 30 lakh population of my State, I would like to say that it is necessary for increasing the importance of Manipur under the 'Look-East Policy'. As far as connecting with Burma is concerned, so many people

want to come to Manipur, to see what I have mentioned, which is there in India, and, in the North-East. So, on behalf of my State, I request the hon. Minister and the Government for completion of the present scheme, that is, extension of railway from Jiribam. Jiribam is the place where one river is there, on one side of which, there is Assam. I am sitting with my colleague, hon. Member of Parliament. The eastern side is Manipur, and, the western side is Assam. On the other side, there is Burma. Though there is not much income, we are very important because alongside the border with Burma, every now and then, we are fighting. On behalf of the Government or the Defence Ministry, pole इधर रखेंगे, उधर रखेंगे; morning में एक जगह पर रखेंगे और evening में दूसरी जगह पर रखेंगे, वहां ऐसा होता है। We are fighting on the boundary. Yesterday also, hon. Chief Minister talked to me about this. Yesterday, I could have got the chance to speak. Today morning, I spoke to the Chief Minister. However, yesterday, I have given a note to the hon. Railway Minister. Minister of State is also there. I hope that if the project of further connecting this area is completed within the specified time, then, the purpose of the 'Look-East Policy' shall be fulfilled hundred per cent. Manipur is the remotest part from the rail link. We go to Dimapur, which is our nearest point. Dimapur is a part of Nagaland, bordering with Assam. It also covers almost 200 kilometres. Jiribam is also a part of Assam. National highway is already there. However, for so many years, it has not been improved. Bridges have not been constructed in the present form. That means, during the British period, they were constructed, and the buses cannot ply there. So, we are connected with Burma only. Even if there is a shortage of rice, we take money from here, but sometimes, we are permitted to take rice from Burma. (*Time-bell rings*) That means कि मॉर्निंग में जाएँगे और ईवनिंग में चावल लेकर आएँगे। So, I request the hon. Minister and the present Government, through the Vice-Chairman, to look into this matter in consideration of not only Manipur but also the whole North-East Region. So many youths are there. They are not satisfied. However, with this, everything will be normalized. Thank you.

श्री रामदास अठावले (महाराष्ट्र) : सर, सुरेश प्रभु जी ने 2015-16 के लिए यह जो बजट पेश किया है, यह बजट बहुत क्रांतिकारी बजट है। केवल सभी लोगों को खुश करना कि यह गाड़ी इधर जाएगी, यह गाड़ी उधर जाएगी, इसी तरह की ज्यादा घोषणा न करके जो विलंबित प्रोजेक्ट्स हैं, उनको पूरा करने का वादा और बहुत जल्दी पूरा करने का वादा उन्होंने किया है। रेल में ऐसा हुआ है कि अगर हम 2015 में एक प्रोजेक्ट मंजूर करते हैं और वह प्रोजेक्ट एक हजार करोड़ रुपए का होता है, तो उसे 25-30 साल लगते हैं और उस एक हजार करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट के लिए 20 हजार करोड़ रुपए लगते हैं तथा वह कभी पूरा नहीं होता है। इसीलिए सुरेश प्रभु जी को मैं इतना ही बताना चाहता हूँ कि -

“भारतीय रेल भारत की शान है,

नरेन्द्र मोदी जी ने सुरेश प्रभु जी को रेल मंत्री बनाया है,

[श्री रामदास अठावले]

इसका हमें अभिमान है।
रेल को कैसे ठीक चलाना है,
उसका सुरेश प्रभु और मनोज सिन्हा को ज्ञान है।
रेल को कैसे ठीक चलाना है,
उसका इन दोनों को ज्ञान है,
इसीलिए सारे भारत का इन दोनों की तरफ ध्यान है”।

मतलब यह कि हम रेलवे में अच्छी प्रगति करने की कोशिश कर रहे हैं, लेकिन मंत्री महोदय से मेरा इतना ही कहना है कि जो खलासी होते हैं, जो चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी होते हैं, 3 साल के अन्दर इनकी प्रमोशन करनी चाहिए। बहुत खलासी ऐसे हैं, जिनको 8 साल-10 साल, जब तक वे रिटायर नहीं होते हैं, तब तक उनकी प्रमोशन नहीं की जाती है। हमें खुशी है कि जो आपके 15-16 लाख एम्प्लाइज हैं, उनमें 4.5 लाख से ऊपर हमारे एससी/एसटी के कर्मचारी आते हैं। जो खलासी का काम है, जो रेल डालने का काम है, यह काम हमारे लोग बहुत अच्छी तरह से करते हैं। हमारी एससी कम्युनिटी के रेल के ड्राइवर्स भी बहुत अच्छे होते हैं। हमारे बहुत सारे डाक्टर्स भी अच्छे होते हैं, लेकिन जब हमारे डाक्टर्स इंजेक्शन देने लगे, तो कहा जाने लगा कि लोग मर रहे हैं। आज एससी/एसटी में मेरिट की बहुत अच्छी बात है और हर एक कैटेगरी में हमारे समाज के लोग काम कर रहे हैं।

मेरा निवेदन इतना ही है कि हमारे महाराष्ट्र को बजट थोड़ा ठीक मिला है, लेकिन जितना मिलना चाहिए था, उतना नहीं मिला है। इसके बावजूद आप महाराष्ट्र के हैं, इसलिए आप केवल महाराष्ट्र पर ध्यान देंगे, ऐसी बात नहीं है। जब बिहार के रेल मंत्री होते थे, तो बिहार को ज्यादा बजट जाता था, जब उत्तर प्रदेश के रेल मंत्री होते थे, तो उत्तर प्रदेश को जाता था, जब वेस्ट बंगाल के होते थे, तो उधर जाता था और इधर कुछ नहीं रहता था। इसलिए आपने केवल महाराष्ट्र को ही सामने न रख कर पूरे भारत को सामने रखा और इसीलिए इस बजट के ऊपर किसी को टीका-टिप्पणी करने का मौका नहीं मिलने वाला है। देश की रेल किस तरह आगे बढ़ सकती है, आपने इसका ध्यान रखा। जब ब्रिटिश ईस्ट इंडिया कम्पनी यहां आई, तो ब्रिटिश यहां मसाले का व्यापार करने के लिए आए थे। वे यहां एक-दो साल के लिए आए थे, लेकिन वे यहां 150 साल रहे। मतलब उनको मसाले इतने अच्छे लगे और भारत की जनता इतनी अच्छी लगी कि 150 साल तक वे यहां से जाने का नाम नहीं ले रहे थे। महात्मा गांधी जी और लोकमान्य तिलक जी के नेतृत्व में आन्दोलन हुए, बाकी सब लोगों ने भी आन्दोलन किए, तब जाकर अंग्रेज भारत से गए, लेकिन रेल आज भी हमारे पास है। रेल को ठीक ढंग से चलाया जा सके, इसके लिए मेरा निवेदन इतना है कि मुम्बई भारत की *Economical Capital* है और हर राज्य के लोग मुम्बई में रहते हैं। वहां पर जो ट्रेनें अभी आती हैं, उनकी संख्या को और अधिक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।

दूसरी बात, जो ट्रेनें अभी चल रही हैं, उनमें जनरल डिब्बों की संख्या को और ज्यादा बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। अगर ट्रेन में एक या दो जनरल डिब्बे होते हैं, तो कम से कम पाँच या छः जनरल डिब्बे लगाए जाने चाहिए।

तीसरा, ट्रेन में जितने लोगों के बैठने की जगह हो, उतनी ही टिकटें बेची जानी चाहिए। बहुत बार ऐसा होता है कि लोगों को अन्दर घुसने तक की जगह भी नहीं मिलती है। अगर 100 टिकटें बेचनी होती हैं, तो वहां पर 1000 टिकटें बेची जाती हैं और लोगों का ट्रेन के अन्दर घुसना भी मुश्किल हो जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि कम्प्यूटर पर ऐसा प्रावधान करें कि हर आदमी, जो पैसे देकर टिकट ले रहा है, उसको बैठने के लिए जगह भी जरूर मिलनी चाहिए। जो without ticket जा रहे हैं, उनकी बात आप छोड़ दीजिए। अगर ज्यादा लोग टिकट ले रहे हैं, तो आप डिब्बों की संख्या भी उतनी ही बढ़ाइए। रिजर्वेशन में जब आपके पास 500 या 700 सीटों की वेंटिंग रहती है, तो आपको डिब्बों की संख्या भी उसके हिसाब से बढ़ानी चाहिए, क्योंकि लोग पैसा देकर टिकट निकाल रहे हैं।

महोदय, अगर एक इंजन 30-40 डिब्बे खींचकर ले जा सकता है, तो सिर्फ 18, 20 या 25 डिब्बे लगाकर ही काम नहीं चलेगा। हालांकि प्लेटफॉर्म तो लम्बे नहीं हो सकते हैं, लेकिन वहां पर गाड़ी तो एक-दो मिनट ज्यादा रुक ही सकती है। प्लेटफॉर्म पर पहले आगे के 20 डिब्बे रुक जाएं, उसके बाद गाड़ी थोड़ा आगे बढ़ जाए और फिर बाकी के डिब्बे प्लेटफॉर्म पर लग सकते हैं। ...**(समय की घंटी)**... मेरे कहने का मतलब इतना ही है कि हर आदमी की रेल यात्रा सुरक्षित हो, इसके लिए रेल में ज्यादा से ज्यादा सुधार लाने की आवश्यकता है।

महोदय, मुम्बई में लोकल ट्रेन्स होती हैं, लेकिन वहां पर भीड़ बहुत ज्यादा होती है, इसलिए वहां लोकल ट्रेन्स की संख्या बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। जो बाहर से ट्रेन्स आती हैं, उनके लिए अलग से दो ट्रैक होने चाहिए, जैसे Central Railway और Western Railway के लिए दो ट्रैक अलग होने चाहिए। अगर बाहर की गाड़ियों के आने-जाने के लिए ट्रैक अलग हो जाते हैं, तो लोकल गाड़ियों के लिए वहां प्रॉब्लम नहीं होगी। इसलिए मुम्बई में ...**(समय की घंटी)**... सर, आप तो बैल बजा रहे हैं, लेकिन मैं इतना ही कहना चाहता हूं ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : आप रेल चला रहे हैं और मैं बैल बजा रहा हूं, इसलिए अब आप रुक जाइए।

श्री रामदास अठावले : "अगर आप बजाएंगे बैल, तो मेरी नहीं चलेगी रेल", "अगर आप बजाते रहेंगे बैल, तो मैं आ जाऊंगा बैल"। लेकिन मैं बैल में नहीं आऊंगा, क्योंकि हमारे मंत्री महोदय को भी अभी रिप्लाइ देना है। मैं इतना ही कहना चाहता हूं, हालांकि रेल को सुधारने की आपकी कोशिश जारी है, मैंने पहले भी कहा था कि जिस राज्य में फैक्ट्रियां ज्यादा होती हैं, बड़ी-बड़ी कम्पनियां होती हैं, उनसे भी आप पैसा लीजिए और राज्य सरकार की तरफ से भी पैसा लीजिए और अपने प्रोजेक्ट्स को जल्दी से जल्दी पूरा करने की कोशिश कीजिए। आपने वर्ल्ड बैंक से पैसा लिया है, आप दूसरी जगहों से भी पैसा लीजिए, जितना मिल सके, उतना पैसा लीजिए, लेकिन रेल का काम जल्दी पूरा होना चाहिए।

महोदय, मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं, हमारे महाराष्ट्र में कुर्दुवाडी में एक वर्कशॉप है, वहां पर मीटर गेज के लिए मंजूरी दी गई थी, लेकिन अब वहां पर ब्रॉड गेज का काम चल रहा है। मेरा निवेदन है कि आगे भी हमेशा वहां पर ब्रॉड गेज का काम ही चलना चाहिए। पंढरपुर से मुम्बई की जो ट्रेन है, वह सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे सप्ताह में सातों दिन चलाए जाने की आवश्यकता है। मुम्बई से चाहे साउथ इंडिया हो, नॉर्थ इंडिया हो या नॉर्थ-ईस्ट इंडिया हो, इन सब

[श्री रामदास अठावले]

जगहों के लिए रेलों की संख्या बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। आखिर में मैं इतना ही कहना चाहता हूँ:-

नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की चल रही है सुपरफास्ट रेल।

क्योंकि यूपीए का बन्द हो गया है सत्ता का खेल।

महंगाई, भ्रष्टाचार कम करने में यूपीए हो गई थी फेल।

इसलिए सुरेश प्रभु जी की चल रही है, जोरदार रेल।

इन्होंने तो बाल्को-नाल्को को कर दिया था सेल।

तो इनकी अब कौन चलाएगा रेल।

अब चूंकि आप बजा रहे हैं बैल, इसलिए अब मैं रोकता हूँ अपनी रेल ॥

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : श्री भूपिंदर सिंह जी, आपके पास सिर्फ तीन मिनट हैं।

श्री भूपिंदर सिंह (ओडिशा) : सर, मुझे पाँच मिनट तो दीजिए।

वाइस चेयरमैन सर, रेलवे एक बहुत बड़ा मुद्दा है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मिनिस्टर, श्री सुरेश प्रभु जी से कहना चाहता हूँ कि ओडिशा ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी (पश्चिमी बंगाल): सर, मैंने आपको एक लेटर दिया है। वह मुझे अभी दिल्ली पुलिस की तरफ से डिलीवर किया गया है। यह कहते हुए कि हम एमपीज यहां से जो राष्ट्रपति भवन की ओर मार्च करेंगे, तो हमको कहा गया है कि आप मार्च नहीं कर सकते, क्योंकि prohibitory orders हैं और उसके बाद जो करेंगे, वे करेंगे, उसके बारे में नहीं लिखा है। लेकिन हम सब जानते हैं कि prohibitory orders क्या होते हैं। न तो हमने इसके लिए अप्लाई किया और न ही हमने उनसे परमिशन माँगी कि हमें वहां जाना है, तो अब यह लेटर कैसे आता है और एक Member of the Parliament को यह कैसे दिया जाता है?

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): यह विषय अभी सदन में आया है। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश): सर, यह अभी आया है। ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: यह अभी आया है, तभी तो मैं ले आया हूँ।

श्री जावेद अली खान (उत्तर प्रदेश): मंत्री जी ने यहां आश्वासन दिया था। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: चेयर से रूलिंग आई है। ...(व्यवधान).... संसदीय कार्य राज्य मंत्री जी, चेयर की रूलिंग थी। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): ठीक है। ... (व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: यह अभी जो आया है, ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका यह पत्र आ गया है। ... (व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: इसीलिए मैं इसे तुरंत आपके नोटिस में ला रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): ठीक है। ... (व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: अगर पार्लियामेंट से एमपीज़ मार्च करना चाहते हैं, राष्ट्रपति जी से मिलने जाना चाहते हैं, तो यह कैसे पाबंदी है कि आप रोक रहे हैं? आप किस तरह की सरकार ला रहे हैं? यह क्या है? ... (व्यवधान)...

अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुख्तार अब्बास नक़वी): सीताराम जी, लोकतांत्रिक अधिकार और जनतांत्रिक अधिकारों के प्रति हम पूरी तरह से सचेत भी हैं और सजग भी हैं।

श्री सीताराम येचुरी: तो फिर यह लेटर कैसे आया? ... (व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: अभी जब नरेश अग्रवाल जी ने आपसे पहले इस इश्यू को उठाया था, तो हमने उस समय कहा था कि राष्ट्रपति जी से मिलने के लिए एक, दो, दस लोग या दस, पचास अथवा सौ सांसद जा रहे हैं, तो जा सकते हैं, उनको कोई नहीं रोक सकता। जहाँ तक मार्च का सवाल है, तो कोई भी मार्च अगर होता है, तो उसके लिए एक प्रक्रिया है। अगर आपने उसके लिए प्रक्रिया की परमिशन ली होगी ... (व्यवधान) ... मार्च अलग चीज़ हो गया। ... (व्यवधान) ... मार्च अलग चीज़ हो गया। सीताराम जी, राष्ट्रपति जी से मिलने की सामान्य प्रक्रिया यह है कि राष्ट्रपति भवन का जो मेन गेट है, वहां पर हम सब लोग इकट्ठा होते हैं और इकट्ठा होकर वहां से राष्ट्रपति भवन के अन्दर मार्च करते हैं। अगर आप इंडिया गेट पर मार्च कर रहे हैं, तो वह एक अलग व्यवस्था की बात है।

श्री सीताराम येचुरी: राष्ट्रपति महोदय ने हमें टाइम दिया, हम सांसद हैं और हम अपना काम बीच में छोड़ कर संसद भवन से उनसे मिलने जा रहे हैं। हम कैसे भी जाएँ, घोड़ागाड़ी में जायें, पैदल जायें या मोटरगाड़ी में जायें, इस पर न तो कोई पाबंदी है और न इसका कोई कानून है।

श्री नरेश अग्रवाल: यह कहाँ लिखा हुआ है? ... (व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: यह कहाँ बताया गया है? आप यह कौन सा नियम बता रहे हैं? ... (व्यवधान)....

श्री नरेश अग्रवाल: यह किस क्लॉज में लिखा हुआ है कि राष्ट्रपति जी से मिलने हम गाड़ी से वहां के गेट तक जायेंगे? यह कहाँ लिखा हुआ है? ... (व्यवधान)...

SHRI D. RAJA (Tamil Nadu): What is that order? ... (Interruptions)...

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: देखिए, इसमें कोई कन्फ्यूजन नहीं होना चाहिए। मुझे मालूम नहीं कि आपको क्या चिट्ठी मिली है। ... (व्यवधान) ... एक मिनट।

श्री सीताराम येचुरी: मैंने वह चेयर को दी है। ... (व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: जो भी चिट्ठी मिली है, जहाँ तक राष्ट्रपति भवन के गेट नम्बर एक पर इकट्ठा होकर वहाँ पर मार्च करने का प्रश्न है, वह राष्ट्रपति भवन तय करता है कि किसको हमारे यहाँ मार्च करके आना है या नहीं आना है। ... (व्यवधान) ... संसद भवन के अन्दर मार्च करना एक अलग विषय हो गया। ... (व्यवधान) ... सड़क पर मार्च करना एक अलग विषय हो गया। ... (व्यवधान) ...

श्री सीताराम येचुरी: सर, अगर हम यहाँ से पैदल जायेंगे, तो आप इसको मार्च कहिए, टहलते हुए जाना कहिए, जो भी कहिए ... (व्यवधान) ... हम पर पाबंदी कैसे लगायेंगे?

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: बेहतर होगा कि आप मुझे वह चिट्ठी दे दें, तो मैं अभी पता लगवाता हूँ कि ... (व्यवधान) ... मैं पता लगवाता हूँ कि यह क्या चीज़ है? ... (व्यवधान) ...

SHRI D. RAJA: You read out that order. Let the House know about it. ... (Interruptions) ...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): यह संज्ञान में आ गया है। ... (व्यवधान) ...

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: आपको राष्ट्रपति जी से मिलने से कोई नहीं रोक सकता है। ... (व्यवधान) ... आप उनसे बिल्कुल मिलिए। यह आपका लोकतांत्रिक अधिकार है। ... (व्यवधान) ...

श्री सीताराम येचुरी: आप यह बताइए कि न हमने इसके लिए परमिशन माँगी, न हमने कहा कि हम यह चाहते हैं कि पुलिस परमिशन दे, तो फिर यह चिट्ठी हमारे पास क्यों आई? ... (व्यवधान) ... यह क्या पुलिस राज चल रहा है? ... (व्यवधान) ...

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: यह विषय नहीं है। आपको राष्ट्रपति जी से मिलने से कोई नहीं रोक रहा है। आप राष्ट्रपति भवन के गेट नम्बर एक पर जायें। वहाँ से आप मार्च करके जाइए। ... (व्यवधान) ... यही वहाँ का सिस्टम है। ... (व्यवधान) ... जो आज तक की प्रक्रिया है, सिस्टम है, वह यही है। ... (व्यवधान) ...

श्री सीताराम येचुरी: उपसभाध्यक्ष जी, मुझे आपका प्रोटेक्शन चाहिए। हम वहाँ पर कैसे जाएँ? ... (व्यवधान) ... हम वहाँ पर कैसे जाएँ, क्या अब यह भी सरकार तय करेगी और हमसे कहेगी कि आप वहाँ पर कैसे जाइए। You read out that order, Sir. Just read that order.

श्री मुख्तार अब्बास नक़वी: मैं उसको अभी चेक कराता हूँ। ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): यह व्यवस्था का प्रश्न है। ... (व्यवधान) ...

SHRI D. RAJA: You read out that order. ... (Interruptions) ...

श्री मोहम्मद अली खान (आंध्र प्रदेश): सर, ... (व्यवधान) ...

اشری محمد علی خان: سر۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र): सर, ...(व्यवधान)...

SHRI SITARAM YECHURY: You just read that order. ...(Interruptions)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): सीताराम जी, आप बैठ जाइए। यह संज्ञान में आ गया है।...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: आपको उनसे मिलने 5 बजे जाना है या 6 बजे? ...(व्यवधान).... कितने बजे जाना है? ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: 6 बजे का टाइम है। ...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: मैं अभी उसको चेक कराता हूँ। मेरे पास कोई चिट्ठी नहीं है। आपने चेयर को चिट्ठी दी है। मैं उसे लेकर चेक कराता हूँ और गृह मंत्रालय से और पुलिस से पता लगवाता हूँ कि ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: उपसभाध्यक्ष महोदय, हम एक सांसद होने के नाते चेयर से प्रोटेक्शन चाहते हैं, सरकार प्रोटेक्शन दे या न दे। अगर यह नहीं देगी, तो राजनीतिक तौर पर हम लड़ेंगे, वह अलग बात है। हम यहां पर चेयर से प्रोटेक्शन चाहते हैं। चेयर को चिट्ठी दी गयी। न हमने उसके लिए अप्लाई किया और न ही हमने पुलिस से परमिशन माँगी, हमसे ये कहते हैं कि आपके दल के कुछ सदस्य राष्ट्रपति जी से मिलने के लिए मार्च करना चाहते हैं, वह अब सेक्शन 144 के अधीन है और वह परमिटेड नहीं है। सर, इसका क्या मतलब है?

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: मैं इसका पता लगवाता हूँ। ...(व्यवधान).... मुझे समय दीजिए, मैं पता लगवाता हूँ। ...(व्यवधान)...

SHRI SITARAM YECHURY: You read that letter. ...(Interruptions).... It is a serious breach of privilege. ...(Interruptions).... Otherwise, this will become a serious case. ...(Interruptions)....

श्री नरेश अग्रवाल: सर, यह कहाँ लिखा है कि राष्ट्रपति भवन के गेट तक हम गाड़ी से जाएंगे। ...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: आपको राष्ट्रपति भवन जाने से किसने रोका? ...(व्यवधान).... इसलिए एक बार हमें पता लगाने दीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: सर, हमारे पास लेटर भेजने का क्या मतलब है?(व्यवधान)....

श्री गुलाम नबी आजाद (जम्मू और कश्मीर): जब breach of privilege हो जाएगा, उसके बाद यहां breach of privilege का मामला लाएंगे। ...(व्यवधान).... अभी हम लोग गए कहां हैं? ...(व्यवधान)....

اُٹری غلام نبی آزاد : جب breach of privilege ہو جائے گا، اس کے بعد یہاں breach of privilege

privilege کا معاملہ لائیں گے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ ابھی ہم لوگ گئے کہاں ہیں؟۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

श्री सीताराम येचुरी: सर, इस देश में क्या हो रहा है? ... (व्यवधान) ... अगर कोई आदमी, कोई व्यक्ति जिसको सड़क पर टहलने का अधिकार है, क्या उसको पुलिस बताएगी कि आप जा सकते हैं या नहीं जा सकते हैं? ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): रेल बजट पर चर्चा जारी रहने दीजिए। ... (व्यवधान) ...

श्री गुलाम नबी आज़ाद: हमको जो करना होगा, वह हम करेंगे और इनको जो करना होगा, ये करेंगे। ... (व्यवधान) ...

اشری غلام نبی آزاد: ہم کو جو کرنا ہوگا، وہ ہم کریں گے اور ان کو جو کرنا ہوگا، یہ کریں گے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

श्री सीताराम येचुरी: वह तो करेंगे ही। ... (व्यवधान) ... देश को पता तो चले कि ये किस तरह से शासन चला रहे हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री नरेश अग्रवाल: पूरे देश को पता तो लगे कि हिन्दुस्तान की पार्लियामेंट में क्या हो रहा है। ... (व्यवधान) ... पूरे देश को पता लगे कि यह सरकार किस तरीके से * रवैया अपनाए हुई है। ... (व्यवधान) ... हम जाएंगे, हम डरे नहीं हैं। ... (व्यवधान) ... आप जेल की गाड़ी भेज दीजिए, हम जेल की गाड़ी से राष्ट्रपति भवन के गेट तक चले जाएंगे। ... (व्यवधान) ... लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि आपका पुलिस तंत्र इस तरीके से काम करे। ... (व्यवधान) ... यह पुलिस तंत्र को कहां से अधिकार है? ... (व्यवधान) ...

श्री मनसुख एल. मांडविया (गुजरात): यह देश की जनता देख रही है कि आप सब लोग क्या कर रहे हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री नरेश अग्रवाल: यह आप क्या बात कर रहे हैं? ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): देखिए, यह जानकारी में आ गया है, मोटे तौर पर आपको आपके मार्च से पहले सरकार कुछ कहना चाहती है, तो कह सकती है। कृपया सदन की कार्यवाही चलने दीजिए। ... (व्यवधान) ... मैं इतना ही कह रहा हूँ कि अभी सदन की कार्यवाही चलने दीजिए। ... (व्यवधान) ...

श्री सीताराम येचुरी: सर, हम आपकी बात को मानने के लिए तैयार हैं। आप कह रहे हैं कि सदन की कार्यवाही तो चलने दीजिए, लेकिन सदन की कार्यवाही सांसद ही तो चलाते हैं ... (व्यवधान) ... सांसद लोग महामहिम राष्ट्रपति जी से मिलने जा रहे हैं, जो हमारे कस्टोडियन हैं, उनसे कैसे मिलना है और किस तरीके से मिलना है ... जो तरीका हमने सोचा है, वह है यहां से पैदल जाने का, वह संभव नहीं है। यह तो सीधा-सीधा उल्लंघन है। सांसद की तो बात छोड़िए, यह हमारे देश के नागरिकों

के अधिकार का उल्लंघन है। सर, यह कैसे हो रहा है? आपकी निगरानी में यह कैसे हो रहा है?
...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): सीताराम जी, सदन से इसकी संबद्धता क्या है?
...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: चेयर से अभी इस संबंध में रूलिंग दी गई है। ...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आप मंत्री जी को सुन तो लीजिए। ...(व्यवधान)...

आप पहले मंत्री जी को सुन लीजिए, अगर वह आपको पसंद न आए, तो आप अपनी बात कहते रहिए। ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: सर, हम सबको गिरफ्तार करके भी आप सदन चलाएंगे? ...(व्यवधान)...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: आपको कोई गिरफ्तार नहीं कर रहा है। मुझे आप 15-20 मिनट का समय दीजिए। आपने चेयर को जो चिट्ठी दी है, वह अभी मुझे मिली है। हम उसका पता लगाते हैं कि वह चिट्ठी किस अधिकारी ने लिखी है, किन कारणों से लिखी है। उसके बाद 15-20 मिनट में मैं यहां आकर आपको बताएंगे। ...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: सर, हम तो 5 बजे जा रहे हैं और आप चेयर पर बैठे हैं। इस हाउस का एक सांसद होने के नाते मैं आपको पहले से इत्तला देते हुए कह रहा हूँ कि मैं पांच बजे यहां के मेन गेट से राष्ट्रपति भवन तक पैदल जाऊंगा। अगर आप हमें मंजूरी नहीं देते हैं और गिरफ्तार करेंगे, तो करिए। हमें कोई एतराज नहीं है। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपने इसकी सूचना दे दी। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: इस संबंध में चेयर की रूलिंग है। ...(व्यवधान)...

चेयर ने रूलिंग दी है।
...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): रूलिंग तो अभी भी अपनी जगह पर है, रूलिंग कहीं गई नहीं है, बाकी की जो बातें करनी हैं, वह करते जाइए। ...(व्यवधान)...

शरद जी, आप बोलिए। कृपया आप लोग बैठ जाइए।

श्री शरद यादव (बिहार): सर, मेरे ऑफिस में बाकायदा कमिश्नर का लेटर आया है, मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन बाकायदा उन्होंने यह कहा कि यहां धारा 144 लगी हुई है।
...(व्यवधान)...

श्री सीताराम येचुरी: मैंने वही कॉपी चेयर को दी है।

श्री शरद यादव: सर, उन्होंने यह कहा कि यहां धारा 144 लगी हुई है और वह एमपीज पर लगी है। क्या एमपीज के लिए धारा 144 होती है? हमने राष्ट्रपति भवन तक कितनी ही बार मार्च किया है,

[श्री शरद यादव]

लगभग सात बार हमने मार्च किया है और आडवाणी जी के साथ भी मैंने मार्च किया। बीजेपी के लोगों के साथ कई बार मार्च किया है। जब हम एनडीए में थे, तब हमने मिल कर मार्च किया है। नक्रवी जी, यह जो पत्र है, वह सही है, वाजिब है, यह हमारे ऑफिस में आया है, क्योंकि इन सारी चीजों को मैं कोऑर्डिनेट कर रहा हूँ। यह एसीपी से आया है और इसकी सूचना मैंने सभी पार्टी के लोगों को दी है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि इस मामले में आप रोकें या न रोकें, लेकिन हम नहीं रुकेंगे। हम सब जाएँगे और यदि इस तरह का काम कर रहे हैं, तो आपकी सरकार के लिए यह बहुत ही अनुचित होगा। यह एक बार की परम्परा नहीं है, यह कई बार की परम्परा है। आप भी उस परम्परा में हमारे साथ रहे हैं। इसलिए यह मामला गंभीर है और आप as a Minister इस बात का यहां assurance दे सकते हैं।

श्री नरेश अग्रवाल: ये assurance दे चुके हैं।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): ऐश्वर्योरेस हो गया है। सदन के संज्ञान में यह बात आ गई है। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: नहीं, यह बात संज्ञान में नहीं आई, माननीय मंत्री जी ने कहा। पीठ ने सरकार को निर्देश दिया कि यह नहीं होना चाहिए और माननीय मंत्री जी ने सदन में कहा कि आपको कोई नहीं रोक रहा है, आप लोग जाएँगे। आप प्रोसिडिंग निकलवा लीजिए, यह प्रोसिडिंग में लिखा हुआ है।

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: यह मैं अभी भी कह रहा हूँ। आपको राष्ट्रपति जी से मिलने से कोई नहीं रोक रहा है। आप जाइए। ...(व्यवधान).... यह एक चीज़ हुई। दूसरी चीज़ यह है कि अभी जो चिट्ठी आई है।...(व्यवधान).... सीताराम जी, अभी जो चिट्ठी आई है — ऑनरेबल डिफेंस मिनिस्टर वहां पर गए हैं और वहां की स्थिति जानने के बाद यहां इस हाउस में अभी वे आ रहे हैं। आपके लोकतांत्रिक और जनतांत्रिक अधिकार को कोई नहीं रोक सकता, यह हम अभी भी कह रहे हैं।

श्री सीताराम येचुरी: सर, आप एक बात सुन लीजिए। अगर हमें रोकने की कोशिश की गई और हम गिरफ्तार हुए, तो आपका संरक्षण चाहिए। ...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल: फिर इसके अंदर प्रिविलेज होगा।

श्री सीताराम येचुरी: प्रिविलेज तो होगा ही, लेकिन हम तो जाने वाले हैं। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): इसके लिए सब स्वतंत्र हैं। भूपिंदर सिंह जी।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, यहां रेल बजट पर चर्चा चल रही है। सुरेश प्रभु जी और मनोज जी, दोनों मंत्री हैं। एक अर्बन बेस से हैं और एक रूरल बेस से हैं। खासकर, ओडिशा रेल के मामले में सबसे पिछड़ा हुआ राज्य है। मैं हाउस से बार-बार यह निवेदन करता हूँ कि हमारी क्या पॉलिसी बनती है? नीति आयोग में जो पांच साल का प्लान बनता है, उसमें पिछड़े इलाकों के लिए क्या किया जाएगा? मैं जानता हूँ कि दोनों मंत्री बहुत ही इफेक्टिव हैं। सुरेश प्रभु जी, मैं तो यह कहता हूँ कि वही टीचर

सबसे अच्छा होता है, जो फेल हुए लड़के को पास बिठाकर पढ़ाकर पास कराता है। वही the best teacher माना जाता है। रेल मंत्री जी, आज आपके पास भी वही चैलेंज है। आप ओडिशा का मैप जाकर देखिए। इंडियन रेलवे के मैप में आपको ओडिशा कहीं पर भी नहीं दिखेगा। वहां के सात डिस्ट्रिक्ट्स के लोगों ने आज तक ट्रेन भी नहीं देखी है। ट्रेन कैसी होती है, यह देखना उनके लिए एक टूरिज्म है। आज वे पहाड़ी इलाके में ट्रेन देखते हैं, तो उनके लिए यह एक बहुत बड़ा इवेंट है। हमारे मुख्य मंत्री आकर आपसे मिले हैं, प्रधान मंत्री से मिले हैं। हमारी कमिटियां बार-बार आकर मिलती हैं। एक बार नहीं, बल्कि स्पीकर के लेवल पर ओडिशा में हमारी जो एक कमिटी है, वह बार-बार आकर मिलती है। यह क्या है? आप ओडिशा की ओर विशेष रूप से ध्यान दें, यह मेरा आपसे निवेदन है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका तीन मिनट का समय था। अब आप एक मिनट में अपनी बात खत्म कीजिए।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, मैं केवल अपनी ट्रेनों के बारे में बात करूंगा, आप मुझे पाँच मिनट दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपको तीन मिनट का समय मिला है।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, मैं डिप्टी चेयरमैन साहब से बात करके आया था, उन्होंने मुझे पाँच मिनट के लिए कहा है।...(व्यवधान)... सर, आप मेरा टाइम मत लीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपके चार मिनट हो गए।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, ओडिशा का जो के.बी.के. डिस्ट्रिक्ट है, उसे गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने एक स्पेशल रीजन माना है। 14th Finance Commission ने Special Category Status हटा दिया, लेकिन स्पेशल कैटेगरी के अंतर्गत के.बी.के. के आठ जिले हैं, 80 ब्लॉक्स हैं, जहां पर 10:90 परसेंट का रेश्यो चलना चाहिए। मैं अपने चीफ मिनिस्टर, नवीन पटनायक जी को धन्यवाद दूंगा कि जिन्होंने आपके साथ हाथ बढ़ाया। उन्होंने कहा कि बोलांगीर रेलवे लाइन 1994-95 में शुरू हुई, लांझीगढ़-जूनागढ़ लाइन 1993-94 में सैंक्शन होकर शुरू हुई और उसमें हम 50 परसेंट देना चाहते हैं। उसकी estimated cost 1000 करोड़ रुपये थी। अगर आप उसको आज नहीं बनाएंगे तो उसकी कॉस्ट 60 हजार करोड़ रुपये जाएगी, तो उसका 50 परसेंट हम नहीं देंगे। जो प्रोजेक्ट रिपोर्ट 1000 करोड़ रुपये की बनी थी, उसके ऊपर हम 50 परसेंट देंगे। आप इसको डिसाइड कीजिए कि इसको कैसे करेंगे।

सर, कालाहांडी के.बी.के. का सबसे पिछड़ा इलाका है। वहां पर अभी-अभी एक ट्रेन चली है, जिसको अभी एक-डेढ़ साल हुआ है। वहां से वाइजैग को जाने के लिए हमने एक इंटरसिटी मांगी है। जूनागढ़ से भवानीपटना होते हुए विशाखापट्टनम् तक और जूनागढ़ से भवानीपटना होते हुए रायपुर-दुर्ग तक जाने के लिए हम बार-बार एक-एक इंटरसिटी ट्रेन की मांग करते हैं। विशाखापट्टनम् से दिल्ली तक जो "समता" ट्रेन जाती है, उसको अमृतसर तक एक्सटेंड करने की डिमांड बार-बार की गई है, जिसके लिए गौड़ा जी ने ऐग्री किया था। सर, ऐसा होना चाहिए कि मंत्री परिवर्तित हो जाएँ तो पॉलिसी चेंज न हो, सेक्रेटरी परिवर्तित हो जाएँ तो पॉलिसी चेंज न हो। हमारे देश में यही बड़े खेद की बात है। वह जो कमिटमेंट हुई है, आप कम से कम उसकी रक्षा कीजिए। हमारा जो ईस्ट कोस्ट का

[श्री भूपिंदर सिंह]

ऑफिस बनाया गया है, उसको कुछ अधिकार दीजिए। आपने नरला में कोच रिपेयरिंग फैक्टरी बनाने का वादा किया था और हमारे गंजाम जिले के शीतलापल्ली में एक वैगन फैक्टरी बनाने का वादा किया था। सर, वहां Trains की मांगें हैं, विशेषकर सम्बलपुर से लेकर कंधामाल होते हुए, फुलवानी से लेकर Behrampur तक की New Train Line हम ने मांगी है, कांटांमांझी से लेकर खरियार होते हुए Ampani होते हुए Navarangpur और जयपुर तक की New Train Line की मांग हम ने की है। हमने लाङ्गीगढ़, जूनागढ़ को extend करने के लिए कहा है कि उसे अम्बागुड़ा तक किया जाए। उसके लिए 1279 करोड़ का बजट एस्टीमेट भी रखा गया है। ये ट्रेंस उस इलाके में आप दया कर के चलाइए। सर, मंत्री जी देखें कि आज ईस्ट कोस्ट में कितने कोचेज की मांग है। यह एक नई ट्रेन विदिन दि जोन, आपके जो यहां 6 जोन हैं, उसमें अगर कोई नई ट्रेन चलाई जाती है, तो वह अधिकार उनके पास होना चाहिए। आप जो टेंडर कॉल करते हैं, इसे डिसेंट्रलाइज कीजिए। यह दिल्ली में बैठकर नहीं होना चाहिए। सुरेश जी, मनोज जी, हम जानते हैं कि आप यह करने जा रहे हैं। अगर आप ऐसा करेंगे तो हम इस का बहुत स्वागत करते हैं। आप कुछ पॉवर अथॉरिटीज वहां के डीआरएम को दीजिए। "Time safe is money safe" का कंसेप्ट सुरेश जी आप से ज्यादा कौन जानता है। मैं सन् 80 से यह बात कह रहा हूं कि इस देश की सब से बड़ी दुखदायक घटना यह है कि हमारा प्राइस एस्कलेशन होता जाता है। हम अगर टाइम पर प्रोजेक्ट कम्प्लीट नहीं करते हैं तो यह बड़ी दुखदायक बात है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि हमारी जो कोचेज फैक्ट्री हैं और जो नई ट्रेंस के लिए हम कोचेज चाहते हैं, उनके लिए कोचेज दीजिए। एक ट्रेन भुवनेश्वर से खड़गपुर होते हुए दिल्ली आती है, एक ट्रेन भुवनेश्वर से भरमपुर होते हुए, एक कालाहांडी होते हुए, टिटलागढ़ होते हुए दिल्ली आने के लिए हम बार-बार निवेदन करते रहे हैं। उन ट्रेंस के लिए आपने यहां कोई घोषणा नहीं की है, लेकिन हमें उम्मीद है कि आप इस ओर जरूर ध्यान देंगे। ये नई ट्रेंस चलाने की जो हमारी छोटी-छोटी मांगें हैं, इसके बारे में हमें पूरी उम्मीद है कि बैकवर्ड एरिया के ऊपर आप सब से अधिक ध्यान देंगे। अगर आप इस बैकवर्ड एरिया के लिए, उन 7 जिलों के लोगों को सुरेश जी, मनोज जी और प्रधान मंत्री श्री मोदी जी, अगर वहां के लोगों को एक ट्रेन दिखा देंगे, तो यह उनके लिए प्रेजिडेंट अवार्ड से भी बड़ी बात होगी। वे ऐसे लोग हैं जो पैसा देकर दिल्ली नहीं आ सकते। वे यहां की अच्छी ट्रेंस देखने नहीं जा नहीं सकते। इसलिए आप यह जरूर कीजिए और आगे आने वाले 10 साल के अंदर अगर इंडिया का टूरिज्म सेक्टर किसी को देखना होगा, तो वह ओडिशा है, बंगाल है, नॉर्थ ईस्ट है और ईस्टर्न इंडिया में जो कुदरत का दिया हुआ, वहां पर है। इसलिए आप अपनी रेलवे को वहां बढ़ाइए। सर, आज मैं यह उम्मीद करूंगा कि रेलवे में लॉस कैसे रोकेंगे? मैं सुझाव देना चाहता हूं कि आपके पास जितना स्कैप पड़ा है, उसे आप संभालिए, उसका ऑक्शन कीजिए, अपना रेवेन्यू क्रिएट कीजिए। आज आपके पास जितनी भी जमीन है, उसका सही से उपयोग कीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : अब आप समाप्त कीजिए। श्री राजीव शुक्ला।

श्री भूपिंदर सिंह : सर, हमारे यहां प्रभु जगन्नाथ जी का नवकलेवर हो रहा है, उसके लिए मुख्य मंत्री जी ने कहा है बारंग से डबल लाइन, कनास से पुरी को डबल लाइन की जाए। तालचेर से संबलपुर की लाइन और संबलपुर से टिटलागढ़ होते हुए रायपुर की जो डबल लाइन है, वह एरिया वैसा ही पड़ा है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : बस हो गया।

श्री भूपिंदर सिंह : सर, 1934 में जो अंग्रेजों ने किया था, उसके बाद से आज तक वहां ध्यान नहीं दिया गया है। आप उसका श्रेय लीजिए। अगर आप काम करना चाहते हैं, तो मैदान खुला है। आपको इंडियन मैप में ओडिशा दिखाई देगा।

उपसभाध्यक्ष (डा० सत्यनारायण जटिया) : मुझे कहना पड़ेगा कि रिकॉर्ड में कुछ न जाए। आपका समय हो गया, बस समाप्त कीजिए।

श्री भूपिंदर सिंह : मैं सुरेश प्रभु जी से उम्मीद करता हूं कि आप इस ओर जरूर ध्यान देकर आने वाले बजट से पहले आप ओडिशा के लोगों को दिखाएंगे कि आपने वहां यह कार्य किया है और ओडिशा के आदिवासी, गरीब लोगों के मन में आपकी सरकार का सम्मान बढ़ेगा। यह श्रेय आपको जाएगा।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) : अभी कुछ रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।... (Interruptions)...
Nothing is going on record.

SHRI BHUPINDER SINGH: [⊗]

श्री राजीव शुक्ल (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने सिर्फ दो मिनट के लिए दरखास्त की थी कि मैं अपनी बात दो मिनट में खत्म करूंगा। एक तो मैं मंत्री जी से सीधे-सीधे गुजारिश करना चाहता हूँ। जब यह शताब्दी ट्रेन चली थी, तो उस समय यह एक ड्रीम प्रोजेक्ट था, जो राजीव जी के जमाने में चलाई गई थी। इस समय शताब्दी ट्रेन पैसेंजर ट्रेन से भी खराब हो चुकी है। हरेक का दबाव रहता है, हर स्टेशन पर रुकने की दरखास्त आती है। पता नहीं क्यों, अभी तक के सारे रेल मंत्री इस बात के लिए कन्सीडर कर जाते थे और उस स्टेशन पर बिना यह देखे कि पैसेंजर्स का क्या लोड है, कितने लोग चढ़ रहे हैं, कितने लोग उतर रहे हैं, सिर्फ पोलिटिकली ओब्लाइज करने के लिए या दबाव में एलाउ करते रहे हैं कि यहां पर ट्रेन रुकेगी। इसकी वजह से शताब्दी ट्रेन अपने गंतव्य के लिए इतने घंटे लेने लगी है कि उसका मकसद ही समाप्त हो गया है। मेरा इसमें मंत्री महोदय से एक सुझाव यह है कि शताब्दी ट्रेन के लिए इसे बंद करवाएं कि जगह-जगह दबाव में इसे रुकवाने का काम हो, जब तक उनके पास पूरी इकॉनॉमिकल फिगर न हो कि कितने पैसेंजर्स आते हैं, कितने वहां उतरते-चढ़ते हैं। जब तक रेलवे के लिए बेनिफिशियल न हो, तब तक शताब्दी एक्सप्रेस के इस तरह के स्टॉपेज पर रोक लगाई जानी चाहिए।

महोदय, दूसरी चीज, मंत्री जी ने कहा है कि 88.5 परसेंट ऑपरेशनल कॉस्ट ले आएंगे, लेकिन उसका रोड मैप कहीं नजर नहीं आता है। इंदिरा जी के जमाने में 60 परसेंट ऑपरेशनल एक्सपेंडीचर होता था और 40 परसेंट रेलवे पर इन्वेस्ट करने के लिए पैसा बचता था। धीरे-धीरे बढ़ते हुए ऑपरेशनल एक्सपेंसेज 94 परसेंट तक पहुंच गए। अब इन्होंने 88.5 के लिए कहा है, लेकिन इस बजट में यह कहीं नजर नहीं आता कि 88.5 परसेंट का रोड मैप कहां है, किस ढंग से ये इसे 88.5 परसेंट तक ले आएंगे। इसके बारे में मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वे अपने उत्तर में जरूर स्पष्ट करें।

[⊗] Not Recorded.

[श्री राजीव शुक्ल]

महोदय, तीसरी चीज, जो डीजल के प्राइसेस कम हुए, रेलव में डीजल का बहुत बड़ा कंपोनेंट है, जो डीजल के प्राइसेस कम हुए तो पैसेजर्स को पास-ऑन नहीं हो रहा और जो फ्रेट वाले हैं, जो सामान की बुकिंग कराते हैं उनको भी नहीं मिल रहा है। तो इस एडवांटेज को वे कहां पर ले जा रहे हैं? आम जनता को, यात्रियों को, सामान-भाड़ा दुलाई वालों को इसका फायदा नहीं मिल रहा। इससे बाजार में सामान भी महंगा होगा और यात्रियों को भी टिकट के लिए ज्यादा खर्च करना पड़ेगा। इन तीन बातों पर मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ।

MR. VICE CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATTIYA): Now, Shri Baishnab Parida.

SHRI BAISHNAB PARIDA (Odisha): Sir, thanks for giving me this opportunity. Sir, I want to bring to the notice of the Minister that in Railways, there are 80,000 graduate engineers and diploma engineers. Because of the Railway is smoothly working and their work is risky and they work day and night also. Sir, they have one organization also, All India Railway Engineers Federation (AIREF). This organization is not recognized by the Railways. They were kept in the labour unions of the Railways. But their duties, their way of functioning, their problems are different from the other employees, workers and labourers of the Railways. So, they have been demanding since decades that they should be given recognition and they should be treated separately from the workers and the labourers. That is one point. And, for that also, the Railway Safety Review Committee led by Justice Khanna, Justice Wanchoo, Justice Sikri and 2nd Indian National Labour Commission in 2002 have categorically recommended separating engineers from labour trade unions and to give separate recognition to them in view of their nature of duties, responsibilities and mode of recruitment and training. This is my request to the Minister to look into this problem and give this to them so that they will be able to solve their problems and they will be more helpful as they can work properly for the interest of the Railways. That is one thing. ...*(Time bell rings)*... The second thing is Sir, one minute. You told me that I have been given three minutes. Another thing is, – my friend Bhupinder Singh also raised that question– some districts of Odisha, bordering Chhattisgarh and Andhra, namely Nabarangpur, Nuapada and Malkangiri are very backward and especially the naxalite movements are very active in those areas. In that area, there is no railway line. They have been coming to the railway station after covering nearly 150 kilometres to board a train. For so many years, they have been demanding a new railway line from Kantabanji to Bhadrachalam, Andhra Pradesh via Rajkhariar-Amapalli-Malkangiri-Nabarangpur districts. My friends, Shri A. V. Swamy and Shri Bhupinder Singh, have raised this issue and brought it to the notice of the Railway Minister. I request the Railway Minister to consider it and include it in his Railway projects.

I would like to bring one more thing to the notice of the Railway Minister. There is one place, Jajpur in Odisha which is an ancient city, and now is a District Headquarter of Jajpur district. There is one industrial hub near that place, that is, Kalinganagar, and Sukinda is a mineral-rich area. Sir, our proposal is to connect this Jajpur Road with the Dhamra Port via Jajpur. Last year, when we made this request, the Railway Minister very kindly allotted ₹ 14 lakhs to conduct a survey. The survey has now been completed. Now my request to the Railway Minister is to include in his project list a railway line from Jajpur Road to Dhamra Port via Jajpur. This will reduce the expenses of transporting minerals from Sukinda to Dhamra Port, and it will also reduce nearly 92 kilometres of journey. It will be more beneficial and profitable for the Railways. Thank you.

SHRI JAIRAM RAMESH (Andhra Pradesh): Mr. Deputy Chairman, Sir, I have one suggestion to make. India produces about 4,000 coaches every year. There are nearly 60,000 coaches on tracks. To my mind, the single biggest blot on the Indian Railways is the lack of proper sanitation. It is the largest open sewer system in the world. This has implications not just for hygiene but also for safety because of the corrosion of tracks. Sir, the Bio-Toilet programme was initiated two years ago, and nine trains in the Indian Railways are now fitted with bio toilets. Every coach has four toilets. I would request the hon. Railway Minister that in the next five years we should have a time bound plan that all new coaches will be installed with bio toilets and all existing 60,000 coaches will have bio toilets. Going by the pace of the programme in the current year's budget, it will take us 15 to 20 years to do this. I request the hon. Minister to have a crash programme that in the next four to five years not only new coaches but the existing coaches will be retrofitted with bio toilets because that is the only way you can solve the sanitation problem, which is such a big blot on our country, thanks to the poor way in which the sanitation has been handled in the Indian Railways.

श्री राजीव शुक्ल: माननीय उपसभापति जी, अभी श्री सीताराम येचुरी जी और श्री शरद यादव जी ने सांसदों के मार्च का मामला उठाया था और उस पर आपने डायरेक्शन भी दिया था। मंत्री जी ने कहा था कि वह मामला डिफेंस मिनिस्टर को भेजा गया है। पता लगा है कि वे आ रहे हैं। मुझे लगता है कि डिफेंस मिनिस्टर ने उन्हें रिपोर्ट कर दिया है। आपसे निवेदन है कि आप जरा अपडेट बता दें कि उस मामले में क्या हुआ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let me inform. The point is, it was raised in the morning. I also got a copy of the letter given to the CPI (M) Office, where it has been said that because of the prohibitory orders under Section 144, the *March... (Interruptions)*... Others parties also might have got it. I have got this copy only. After getting this, I got it verified. In the morning, I had give direction to the Government

[Mr. Deputy Chairman]

to reconsider if such an order was there about preventing the MP's March. And, Mr. Naqvi had assured that it would be taken up. After getting this information, I got it verified from the Home Secretary and the Commissioner of Police, and the instructions have already gone. The Home Secretary and the Commissioner of Police told me that there was no bar, that the M.P.s can march and go because they have already given the instructions as promised. So, there is nothing to be worried about. ...*(Interruptions)*... Unless you do something unlawful, ...*(Interruptions)*... I have no guarantee if you resort to some unlawful activities.

SHRI TAPAN KUMAR SEN(West Bengal): When we violate Section 144, we do it very consciously.

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : उपसभापति जी, जैसे कि आपने कहा और आदरणीय सदस्यों ने भी इस विषय को उठाया था और यह पत्र भी अभी मिला है, तो जो संबंधित अधिकारी हैं, उनको इस संबंध में आवश्यक निर्देश दिए गए हैं और जहां तक लोकतांत्रिक अधिकारों का, जनतांत्रिक अधिकारों का सवाल है, उसके प्रति हमारी प्रतिबद्धता बहुत स्ट्रॉंग है और किसी के भी लोकतांत्रिक अधिकारों का हनन हो, हम उसके खिलाफ हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I should thank Mr. Naqvi because this morning I gave a direction in this House and the Home Secretary said that they have got the directions and it has been implemented. So, there is nothing to worry about that. Therefore, those who want to march and go there can, certainly, go, but others can sit here and conduct the business.

श्रीमती जया बच्चन (उत्तर प्रदेश) : सर, इनको यह लिखकर देना चाहिए। जब लिखकर भेजा है, पत्र भेजा है, तो जवाब भी लिखकर देना चाहिए। मंत्री जी, आप लिखकर दे दीजिए, सीपीएम, तृणमूल, समाजवादी और कांग्रेस, सबको। ...*(व्यवधान)*...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : जया जी, हमने तो लिखकर नहीं दिया था। ...*(व्यवधान)*... जबानी इन्होंने कहा, जबानी हमने जवाब दिया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will continue with the discussion. Shri Ghulam Nabi Azad.

विपक्ष के नेता (श्री गुलाम नबी आजाद) : माननीय डिप्टी चेयरमैन सर, आज मुझे ज्यादा लंबा-चौड़ा नहीं बोलना है। मैंने पिछली दफा रेलवे मिनिसट्री की वर्किंग के बारे में बात की थी लेकिन जम्मू-कश्मीर के बारे में मैं ज्यादा बात नहीं कर पाया था।

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

इस दफा ज्यादातर मैं जम्मू-कश्मीर के बारे में ही बात करना चाहता हूं। सर, उधमपुर-श्रीनगर-

बारामुला रेलवे लाइन पर पहली दफा जम्मू-कश्मीर के लिए और कश्मीर को विशेष रूप से देश से जोड़ने के लिए जो काम शुरू किया गया है, तो अगस्त, 2007 को इस लाइन को कंप्लीट होना था, लेकिन चूंकि जम्मू और विशेष रूप से उधमपुर और बनिहाल के बीच में जो terrain है, पहाड़ी इलाका है, वहां बहुत सारे टनल्स बनाने हैं, बहुत सारे पुल बनाने हैं और मेरे ख्याल में भारत में जितनी भी रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं, इतने थोड़े से सेक्टर में शायद यह देश का पहला रीजन होगा जहां इतने लंबे-लंबे और इतनी ज्यादा संख्या में टनल बन रहे हैं और विश्व का सबसे ऊंचा पुल भी वहीं बन रहा है, जिसकी वजह से इसमें विलंब हुआ। कई दफा alignment चेंज हुई। अब 2017 कंप्लीशन की नई डेडलाइन है, लेकिन पिछले साल जो बनिहाल से, कश्मीर से उधमपुर तक रेल की पटरी आनी थी, वह बारामुला से लेकर बनिहाल तक तो चालू हो गई है और बहुत अच्छी तरह से चल रही है और मेरे ख्याल में पूरे भारत के जो पर्यटक हैं, उनके लिए यह एक नई चीज है कि वादी के बीच में वे रेल का उपयोग करते हैं। लेकिन सवाल यह है कि बनिहाल और उधमपुर के बीच में कब मुकम्मल हो? हमें जानकारी मिली है, माननीय रेलवे मंत्री जी उसके बारे में बताएंगे कि अभी श्रीधरन कमेटी बनी है। श्रीधरन कमेटी ने फिर रीअलाइन्मेंट के बारे में बात की है। रीअलाइन्मेंट के साथ-साथ जिस रेलवे ब्रिज का मैंने यहां जिक्र किया, चर्चा की, जो दरिया से 359 मीटर ऊंचा बनेगा। सर, दुनिया में अभी तक का जो सबसे ऊंचा ब्रिज था, जो 323 मीटर का था, वह Millau Viaduct Bridge, साउथ फ्रांस का था। यह उससे भी बड़ा बन रहा है। श्रीधरन कमेटी के दो सुझाव, जो हमें बताए गए हैं, उनमें से एक तो रेलवे की पूरी अलाइन्मेंट कहीं न कहीं चेंज करनी है और दूसरा प्रश्नचिन्ह उन्होंने इस पुल के बारे में, सेफ्टी के बारे में, हाइट के बारे में लगाया है। मेरा यह कहना है कि अगर 323 मीटर ऊंचाई का पुल साउथ फ्रांस में कई दशकों से खड़ा रह सकता है तो यह 359 मीटर का पुल दरिया के ऊपर क्यों नहीं खड़ा हो सकता? इस पर बहुत काम हो चुका है, मेरे ख्याल से 50 परसेंट से ज्यादा काम हो चुका है। मैं उसके ऊपर से कई दफा गया, अभी इलेक्शंस में मैंने हेलीकॉप्टर से देखा, वह काफी बना हुआ भी है। उसका मतलब यह है कि एक तो रीअलाइन्मेंट ऑफ ट्रैक होगी और इस ब्रिज के बजाय और कोई नया ब्रिज बनाना होगा, उससे पता चलेगा कि वह फिर कई दशक आगे चला जाएगा। सर, सवाल यह नहीं है, प्रश्न केवल इतना ही पैदा नहीं होता है कि डिले होता है, डिले के साथ-साथ कितना cost escalation हो जाता है। मेरे पास आंकड़े हैं, 1994-95 में इस रेलवे लाइन पर सिर्फ 1,500 करोड़ रुपए खर्चा आता था, उसके बाद 1999-2000 के बीच में इस पर 3000 करोड़ खर्चा आता था, 2006-07 में 9,341 करोड़ रुपए के खर्चे का अनुमान था और 2010 तक अब साढ़े 19 हजार करोड़ के खर्चे का अनुमान है, जबकि 20,000 करोड़ रुपए अभी तक पहले ही खर्च हो चुके हैं तथा अभी 14-15 हजार करोड़ रुपए और लगेंगे। इस प्रकार 20,000 करोड़ और 15,000 करोड़ मिलाकर 35,000 करोड़ हो गया। इस प्रकार आप अंदाज़ा लगा सकते हैं - डेढ़ हजार करोड़ से लेकर 35 हजार करोड़, जितना हम इसमें विलम्ब करेंगे, समय लगाएंगे, उतना पैसा भी ज्यादा लगेगा। सर, पैसे के साथ-साथ तीन इम्पोर्टेंट चीजें हैं, जम्मू-कश्मीर में इस रेलवे कनेक्टिविटी को लेकर। सबसे बड़ी बात यह है, जिसके संबंध में इस हाउस में कई दफा चर्चा हुई है — नैशनल इंटीग्रेशन के बारे में। जम्मू-कश्मीर और विशेष रूप से कश्मीर घाटी के लोगों को देश के दूसरे हिस्सों के साथ, देश के दूसरे भागों के साथ इंटीग्रेट करना, उनको जोड़ना। उनको फिजिकली जोड़ना तभी संभव हो पाएगा, जब रेल वादी से तमिलनाडु जाएगी, कश्मीर से कन्याकुमारी जाएगी, गुजरात जाएगी, असम जाएगी, बंगाल जाएगी, हैदराबाद और बेंगलुरु जाएगी। अभी उनको जम्मू आना पड़ता है या

[श्री गुलाम नबी आज़ाद]

उधमपुर आना पड़ता है, अधिकतर लोग उधमपुर को भी अवॉयड करते हैं, जम्मू ही आते हैं और वहां से चले जाते हैं। इस प्रकार एक तो नेशनल इंटीग्रेशन का सवाल है। हमारे देश के सभी लोग कहीं भी, दक्षिण में या और किसी प्रांत से बैठेंगे और सुबह कश्मीर वादी में पहुंच जाएंगे। इस प्रकार मेरे ख्याल से नेशनल इंटीग्रेशन सबसे ज्यादा जरूरी है और उसके लिए कितना भी पैसा लगे, वह बहुत कम है। दूसरा है — ट्रेन। हमारा स्टेट जम्मू-कश्मीर और जम्मू से आगे तो और भी कश्मीर, जो बिल्कुल कोने में है, वहां पर कोई भी चीज़ हो, कश्मीर पहुंचते-पहुंचते उसका भाड़ा बहुत ज्यादा हो जाता है। अगर सामान ट्रेन से जाएगा तो लोगों को फायदा होगा। कश्मीर से जो फ्रूट आता है, अलग-अलग किस्म का, अखरोट आते हैं, बादाम आते हैं, सेब आते हैं, उसके साथ-साथ जितनी पेपरमाशी होती है, देश भर के लोग कालीन ले जाते हैं। देश भर के लोगों को भी कश्मीर में बनी हुई चीज़ें हैं, चाहे फल-फ्रूट हो या वहां की कारपेट्स हो, शॉल हो या वहां पर दूसरी बनने वाली चीज़ें हों, वे भी देश के दूसरे हिस्सों में सस्ती मिल सकती हैं।

ट्रेनों के माध्यम से टूरिज्म को वहां पर बहुत प्रोत्साहन मिलेगा और मैं समझता हूं कि यह नेशनल इंटीग्रेशन के लिए बहुत जरूरी है। जितनी जल्दी हो सके ट्रेन के द्वारा उधमपुर को बनिहाल से जोड़ा जाए। मैं कहना चाहता हूं कि *realignment* के बारे में निर्णय लिया जाए कि कब *realignment* करनी है? इसको हम रेलवे बोर्ड पर छोड़ दें या उस कमेटी पर छोड़ दें और उसका निर्णय कई सालों तक नहीं होगा, तो इसमें हमारा पैसा भी बहुत लगेगा तथा नुकसान भी होगा।

इसके साथ ही मैं कश्मीर के बारे में गुजारिश करना चाहता हूं। हम जम्मू को राजौरी-पुंछ से जोड़ने की बड़े अरसे से मांग कर रहे हैं। उसको जोड़ने के लिए काम शुरू होना चाहिए। बरामूला से कुपवाड़ा *up to Tangdhar* जोड़ने का काम करना चाहिए। उधमपुर से डोडा-भद्रवाह, डोडा-किश्तवाड़ ये हमारी साइड के दो डिस्ट्रिक्ट हैं, उनको जोड़ने का काम शुरू करना चाहिए।

दूसरा *issue* मैं लैंड यूज का उठाना चाहता हूं। बहुत सारी ज़मीन रेलवे स्टेशनों पर दिल्ली से लेकर देश के जितने बड़े रेलवे स्टेशन्स हैं, उनके आसपास खाली पड़ी है। जब मैं स्वास्थ्य मंत्री था और उस वक्त रेलवे मंत्री, जो आज पश्चिमी बंगाल की टीएमसी की मुख्य मंत्री हैं, खुद ममता जी के साथ हमारे बीच में एक एग्रीमेंट हुआ था, दोनों के सिग्नेचर हुए थे, मिनिस्ट्री के ऑफिसर्स और रेलवे बोर्ड के ऑफिसर्स मौजूद थे। उस समय यह बात उठी कि इस ज़मीन का उपयोग कैसे किया जाए? अस्पताल बनाए जाएं, मेडिकल कॉलेज बनाए जाएं। वह मामला आगे नहीं बढ़ा क्योंकि रेलवे मिनिस्ट्री में *frequent changes* हो गई। मैं सोचता हूं कि आपके पास वह एग्रीमेंट पड़ा हुआ होगा और इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए इस पर काम हो सकता है, अस्पताल बन सकते हैं, मेडिकल कॉलेज बन सकते हैं, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप हो सकती है, स्टेट गवर्नमेंट के बीच में और अलग-अलग मिनिस्ट्रीज़ के बीच में, तो एक बात तो उस लैंड के इस्तेमाल की है।

तीसरी बात यह है कि मैंने एक सुझाव माननीय रेलवे मंत्री जी को दिया था। हमारा मंत्रालय लगातार तीन-चार साल तक एक रेल किराये पर रेलवे मंत्रालय से लेता था। हम उसका 10-15 करोड़ रुपये भाड़ा देते थे और पूरे देश में HIV aids का एडवरटाइजमेंट करने के लिए उसका इस्तेमाल करते थे। पिछले साल, इलेक्शन से एक-दो महीने पहले ही मुझे आइडिया आया, जब मैं

रेलवे स्टेशन पर पहुंचा, हम इस रेल को कितना सुंदर तीन-चार साल से बनाते हैं, इस पर कलर हम बाहर से करते हैं, उसमें हम HIV aids से दूर रहने के लिए क्या-क्या precautions लेने हैं, सरकार क्या कर रही है, ये तमाम बातें उसमें लिखते थे। मैंने उस समय रेलवे मंत्री जी को यह आइडिया दिया था कि ये स्वास्थ्य से संबंधित है। आप देखते हैं कि हमारी गाड़ियां बाहर से साफ-सुथरी नहीं होती हैं, जैसी हमारी मेट्रो है ऐसी कलरफुल नहीं हैं, हमारी गाड़ियां बिल्कुल काली हैं, मैं उसका उल्लेख नहीं करना चाहता हूं, लेकिन कलर ऐसा है, साफ-सफाई तो अलग की बात है। अगर हम अलग-अलग एरियाज में ट्रेनों का टेंडर करें और उसे एडवर्टाइजमेंट के लिए इस्तेमाल करें, लेकिन एडवर्टाइजमेंट भारतीय जनता पार्टी के लिए नहीं। मैं यहां एक चीज जरूर कहना चाहूंगा कि advertisement पार्टीज के लिए नहीं होना चाहिए, नहीं तो हम फिर दूसरे track पर चले जाएंगे, लेकिन Ministries के लिए, स्वास्थ्य से लेकर सड़कों तक के लिए advertisements होने चाहिए। जो लोगों को educate करने वाली बात है, उसके लिए advertisements हों और शायद उनका इस्तेमाल कुछ revenue कमाने के लिए भी कर सकते हैं। जम्मू-कश्मीर से ट्रेन दक्षिण में जा रही हैं और दक्षिण से यहां आ रही हैं, ये ट्रेन्स एक स्टेट से दूसरी स्टेट में जा रही हैं, तो advertisements से ट्रेन्स भी साफ-सुथरी दिखेंगी, क्योंकि उनके ऊपर बाहर से paint किया होगा। इसलिए ट्रेन्स अलग-अलग मल्टी क्लर्स की होंगी और उनमें advertisements भी होंगे। ये advertisements लोगों को जागरूक करने के लिए होंगे तथा इनके इस्तेमाल से लोगों को जानकारी भी मिलेगी। कुछ advertisements पैसे कमाने के लिए हो सकते हैं और उनसे revenue आ सकता है। यह मेरा दूसरा और आखिरी सुझाव था। बहुत-बहुत धन्यवाद।

† قائد حزب اختلاف (جناب غلام نبی آزاد) : مائیتے ڈپٹی چیئرمین سر، آج مجھے زیادہ لمبا چوڑا نہیں بولنا ہے۔ میں نے پچھلی دفعہ ریلوے منسٹری کی ورکنگ کے بارے میں بات کی تھی لیکن جموں و کشمیر کے بارے میں زیادہ بات نہیں کرپایا تھا۔

(اُب سبھا ادھیکش (شری وی پی۔ سنگھ بدنور) صدر نشین ہوئے۔)

اس دفعہ زیادہ تر میں جموں وکشمیر کے بارے میں ہی بات کرنا چاہتا ہوں۔ سر، اُدھم پور سری نگر ہارمولہ ریلوے لائن پر پہلی دفعہ جموں وکشمیر کے لئے اور کشمیر کو وشیش روپ سے دیش سے جوڑنے کے لئے جو کلم شروع کیا گیا ہے، تو اگست، 2007 کو اس لائن کو کمپلیٹ ہونا تھا، لیکن چونکہ جموں اور وشیش روپ سے اُدھم پور ہے، پہلڑی علاقہ ہے، وہاں بہت سارے ٹنلس بنائے ہیں، بہت سارے پُل بنائے terrain اور بنیال کے بیچ میں جو ہیں اور میرے خیال میں بھارت میں جتنی بھی ریلوے لائنیں بچھائی گئی ہیں، اتنے تھوڑے سے سیکٹر میں شاید یہ دیش کا پہلا ریجن ہوگا جہاں اتنے لمبے لمبے اور اتنی زیادہ تعداد میں ٹنل بن رہے ہیں اور وشو کا سب سے اونچا پُل چینج ہوئی۔ اب 2017 کمپلیشن کی alignment بھی وہیں بن رہا ہے، جس کی وجہ سے اس میں ولیم ہوا۔ کئی دفعہ نئی ڈیڈلائن ہے، لیکن پچھلے سال جو بنیال سے، کشمیر سے اُدھم پور تک ریل کی پٹری آئی تھی، وہ ہارمولہ سے لیکر بنیال تک تو چالو ہوگئی ہے اور بہت اچھی طرح سے چل رہی ہے اور میرے خیال میں پورے بھارت کے جو سیاح ہیں، ان کے لئے یہ ایک نئی چیز ہے کہ وادی کے بیچ میں وہ ریل کا استعمال کر رہے ہیں۔

لیکن سوال یہ ہے کہ بنی پال اور ادھم پور کے بیچ میں کب مکمل ہو؟ ہمیں جانکاری ملی ہے، مانتے ریلوے منٹری جی اس کے بارے میں بتائیں گے کہ ابھی شری دھرن کمیٹی بنی ہے۔ شری دھرن کمیٹی نے پھر ری۔الانٹینٹ کے بارے میں بات کی ہے۔ ری۔الانٹینٹ کے ساتھ ساتھ جس ریلوے برج کا میں نے یہاں ذکر کیا، چرچہ کی،

† Transliteration in Urdu Script.

[ش्री گولام نبی آجڑا]

جو دریا سے 359 میٹر اونچا بنے گا۔ سر، دنیا میں ابھی تک کا جو سب سے اونچا برج تھا، جو 323 میٹر کا تھا، وہ ساؤتھ فرانس کا تھا۔ یہ اس سے بھی بڑا بن رہا ہے۔ شری دھرن کمیٹی کے جو دو Millau Viaduct Bridge سجھاؤ، جو ہمیں بتائے گئے ہیں، ان میں سے ایک تو ریلوے کی پوری الائٹمنٹ کہیں نہ کہیں چینج کرنی ہے اور دوسرا سوالیہ نشان انہوں نے اس پل کے بارے میں، سیفٹی کے بارے میں، ہائٹ کے بارے میں لگایا ہے۔ میرا یہ کہنا ہے کہ اگر 323 میٹر اونچائی کا پل ساؤتھ فرانس میں کئی دہائیوں سے کھڑا رہ سکتا ہے تو یہ 359 میٹر کا پل دریا کے اوپر کیوں نہیں کھڑا ہو سکتا؟ اس پر بہت کام ہو چکا ہے، میرے خیال سے 50 فیصد سے زیادہ کام ہو چکا ہے۔ میں اس کے اوپر سے کئی دفعہ گیا، ابھی الیکشنس میں، میں نے ہیلی کاپٹر سے دیکھا، وہ کافی بنا ہوا بھی ہے۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ ایک تو ری-الائٹمنٹ آف ٹریک ہوگی اور اس برج کے بجائے اور کوئی نیا برج بنانا ہوگا، اس سے پتہ چلے گا کہ وہ پھر کئی دہائی آگے چلا جائے گا۔ سر، سوال یہ نہیں ہے، سوال صرف اتنا ہی پیدا ہو جاتا ہے۔ میرے پاس انکڑے ہیں، cost escalation نہیں ہوتا ہے کہ ڈیلے ہونابے، ڈیلے کے ساتھ ساتھ کتنا 1994-95 میں اس ریلوے لائن پر صرف 500،1 کروڑ روپے خرچ آتا تھا، اس کے بعد 1999-2000 کے بیچ میں اس پر 3000 کروڑ خرچ آتا تھا، 2006-07 میں 341،9 کروڑ روپے کے خرچے کا اندازہ تھا اور 2010 تک اب ساڑھے 19 ہزار کروڑ کے خرچے کا اندازہ ہے، جبکہ 20،000 کروڑ روپے ابھی تک پہلے ہی خرچ ہو چکے ہیں اور ابھی 14-15 ہزار کروڑ روپے اور لگین گئے۔ اس طرح 20،000 کروڑ اور 15،000 کروڑ ملا کر 35،000 کروڑ ہو گیا۔ اس طرح آپ اندازہ لگا سکتے ہیں، ڈیڑھ ہزار کروڑ سے لیکر 35 ہزار کروڑ، جتنا ہم اس میں دیر کریں گے، وقت لگائیں گے، اتنا پیسہ ہی زیادہ لگے گا۔ سر، پیسے کے ساتھ ساتھ تین امپورٹنٹ چیزیں ہیں، جموں-کشمیر میں اسے ریلوے کنیکٹوٹی کو لے کر۔ سب سے بڑی بات یہ ہے، جس کے سمبندھ میں اس ہاؤس میں کئی دفعہ چرچا ہوئی ہے۔ نیشنل انٹی-گریشن کے بارے میں۔ جموں-کشمیر اور خاص طور سے کشمیر گھاٹی کے لوگوں کو دیش کے دوسرے حصوں کے ساتھ، دیش کے دوسرے بھاگوں کے ساتھ انٹی-گریشن کرنا، ان کو جوڑنا۔ ان کو فزیکلی جوڑنا تبھی ممکن ہو پائے گا، جب ریل وادی سے تمل ناڈو جائے گی، کشمیر سے کنیا کماری جائے گی، گجرات جائے گی، آسام جائے گی، بنگال جائے گی، حیدرآباد اور بنگلور جائے گی۔ ابھی ان کو جموں آنا پڑتا ہے یا ادھم پور آنا پڑتا ہے، زیادہ تر لوگ ادھم پور کو بھی نظر انداز کرتے ہیں، جموں ہی آتے ہیں اور وہاں سے چلے جاتے ہیں۔ اس طرح ایک تو نیشنل انٹی-گریشن کا سوال ہے۔ ہمارے دیش کے مبیہی لوگ کہیں بھی، ساؤتھ میں یا اور کسی پرانت میں بیٹھیں گے اور صبح کشمیر وادی میں پہنچ جائیں گے۔ اس طرح میرے خیال سے نیشنل انٹی-گریشن سب سے زیادہ ضروری ہے اور اس کے لئے کتنا بھی پیسہ لگے، وہ بہت کم ہے۔ دوسرا ہے - ٹرین۔ ہمارا اسٹیٹ جموں-کشمیر اور جموں سے آگے تو اور بھی کشمیر، جو بالکل کونے میں ہے، وہاں پر کوئی بھی چیز ہو، تو کشمیر پہنچتے پہنچتے اس کا بھڑا بہت زیادہ ہو جاتا ہے۔ اگر سامان ٹرین سے جائے گا تو لوگوں کو فائدہ ہوگا۔ کشمیر سے جو فروٹ آتا ہے، الگ الگ قسم کا، اخروٹ آتے ہیں، بادام آتے ہیں، سیب آتے ہیں، اس کے ساتھ ساتھ جتنی پیپر ماشی ہوتی ہے، دیش بھر کے لوگ قالین لے جاتے ہیں۔

دیش بھر کے لوگوں کو بھی کشمیر میں بنی ہوئی چیزیں ہیں، چاہے پھل-فروٹ ہو یا وہاں کی کارپیش ہوں، شال ہو یا وہاں پر دوسری بننے والی چیزیں ہوں، وہ بھی دیش کے دوسرے حصوں میں سستی مل سکتی ہیں۔

ٹرینوں کے مادھیم سے ٹورزم کو وہاں پر بہت پروتساہن ملے گا اور میں سمجھتا ہوں کہ یہ نیشنل انٹی-گریشن کے لئے بہت ضروری ہے۔ جتنی جلدی ہو سکے ٹرین کے ذریعے ادھم پور کو بنی ہال سے جوڑا جائے۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ ری-الائٹمنٹ کے بارے میں فیصلہ لیا جائے کہ کب ری-الائٹمنٹ کرنی ہے؟ اس کو ہم ریلوے بورڈ

پر چھوڑ دیں یا اس کمیٹی پر چھوڑ دیں اور اس کا فیصلہ کئی سالوں تک نہیں ہوگا، تو اس میں ہمارا سارا پیسہ بھی بہت لگے گا اور نقصان بھی ہوگا۔

اس کے ساتھ ہی میں کشمیر کے بارے میں گزارش کرنا چاہتا ہوں۔ ہم جموں-کشمیر کو راجوری-پونچھ سے جوڑنے کی بڑے عرصے سے مانگ کر رہے ہیں۔ اس کو جوڑنے کے لئے کام شروع ہونا چاہئے۔ بارہمولہ سے جوڑنے کا کام کرنا چاہئے۔ ادھم پور سے ڈوڈا-بہدرواہ، ڈوڈا-کشتواڑہ یہ ہماری سائٹ کے up to Tangdhar کپواڑا دو ڈسٹرکٹس ہیں، ان کو جوڑنے کا کام شروع کرنا چاہئے۔

دوسرا ایشو میں لینڈ یوز کا اٹھانا چاہتا ہوں۔ بہت ساری زمین ریلوے اسٹیشنوں پر دہلی سے لے کر دیش کے جتنے بڑے ریلوے اسٹیشن ہیں، ان کے آس پاس خالی پڑی ہے۔ جب میں وزیر صحت تھا اور اس وقت ریلوے منتری، جو آج مغربی بنگال کی ٹی۔ایم۔سی۔ کی مکھیہ منتری ہیں، خود ممنا جی کے ساتھ ہمارے بیچ میں ایک ایگریمنٹ ہوا تھا، دونوں کے سگنیچر ہوئے تھے، منسٹری کے آفیسرس اور ریلوے بورڈ کے آفیسرس موجود تھے۔ اس وقت یہ بات اٹھی کہ اس زمین کا ایپوگ کیسے کیا جائے، اسپتال بنائے جائیں، میڈیکل کالج بنائے جائیں۔ وہ معاملہ آگے نہیں ہو گئیں۔ میں سوچتا ہوں کہ آپ کے پاس یہ ایگریمنٹ پڑا frequent changes میں سوچنا ہوں کہ آپ کے پاس یہ ایگریمنٹ پڑا ہوگا اور انفراسٹرکچر کے لئے اس پر کام ہوسکتا ہے، اسپتال بن سکتے ہیں، میڈیکل کالج بن سکتے ہیں، پبلک پرائیویٹ پارٹنرشپ ہو سکتی ہے، اسٹیٹ گورنمنٹ کے بیچ میں اور الگ الگ منسٹریز کے بیچ میں، تو ایک بات تو اس لینڈ کے استعمال کی ہے۔

تیسری بات یہ ہے کہ میں ایک سبھاؤ مائے ریلوے منتری جی کو دیا تھا۔ ہمارا منترالیہ لگاتار تین-چار سال تک ایک ریل کرائے پر ریلوے کرائے سے لیتا تھا۔ ہم اس کا 10-15 کروڑ روپے بھاڑا دیتے تھے اور پورے دیش کا ایڈورٹائزمنٹ کرنے کے لئے اس کا استعمال کرتے تھے۔ پچھلے سال، الیکشن سے ایک دو مہینے HIV aids میں پہلے ہی مجھے آئیڈیا آیا، جب میں ریلوے اسٹیشن پر پہنچا، ہم اس ریل کو کتنا سندر تین-چار سال سے بناتے ہیں، اس لینے ہیں، precautions سے دور رہنے کے لئے کیا کیا HIV aids پر کلر ہم باہر سے کرتے ہیں، اس میں ہم سرکار کیا کر رہی ہے، یہ تمام باتیں اس میں لکھتے تھے۔ میں نے اس وقت ریلوے منتری جی کو یہ آئیڈیا دیا تھا کہ یہ سواستھ سے سمبندھت ہے۔ آپ دیکھتے ہیں کہ ہماری گاڑیاں بارے سے صاف ستھری نہیں ہوتی ہیں، جیسا ہماری میٹرو بے ایسی کلر فل نہیں ہیں، ہماری گاڑیاں بالکل کالی ہیں، میں اس کا الیکھ نہیں کرنا چاہتا ہوں، لیکن کلر ایسا ہے، صاف صفائی تو الگ کی بات ہے۔ اگر ہم الگ-الگ ایریز میں ٹرینوں کا ٹینڈر کریں اور اسے ایڈورٹائزمنٹ کے لئے استعمال کریں، لیکن ایڈورٹائزمنٹ بھارتی جنتا پارٹی کے لئے نہیں۔

پارٹیز کے لئے نہیں ہونا چاہئے، نہیں تو advertisement میں یہاں ایک چیز ضرور کہنا چاہوں گا کہ کے لئے، سواستھ سے لیکر سڑکوں تک کے لئے Ministries پر چلے جائیں گے، لیکن track ہم پھر دوسرے بون advertisements کرنے والی بات ہے، اس کے لئے educate ہونے چاہئیں۔ جو لوگوں کو advertisements کمانے کے لئے بھی کر سکتے ہیں۔ جموں و کشمیر سے ٹرین دکشن میں جارہی revenue اور شاید ان کا استعمال کچھ advertisements ہیں اور دکشن سے یہاں آرہی ہیں، یہ ٹرینیں ایک اسٹیٹ سے دوسری اسٹیٹ میں جارہی ہیں، تو کیا ہوگا۔ اس لئے ٹرینیں الگ الگ ملٹی paint سے ٹرینیں بھی صاف ستھری دکھیں گی، کیونکہ ان کے اوپر باہر سے لوگوں کو جاگروک کرنے advertisements بھی ہونگے۔ یہ advertisements کلر کی ہونگی اور ان میں پیسے کمانے کے لئے advertisements کے لئے ہونگے اور ان کے استعمال سے لوگوں کو جانکاری بھی ملے گی۔ کچھ (آسکتا ہے۔ یہ میرا دوسرا اور آخری سبھاؤ تھا۔ بہت بہت دھنیواد۔) ختم شد revenue لئے ہوسکتے ہیں اور ان سے

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Now, Mr. Minister. ...*(Interruptions)*... I will give you time. Mr. Minister now. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Mr. Vice-Chairman, Sir, to begin with, I wish to thank you for giving this opportunity to respond to such a very enlightened debate, that went on for 10-11 hours, initiated by Mr. Mahendra Singh Mahra and concluded by hon. Leader of the Opposition. I must thank each one of you cutting across party-lines, whether you are sitting on this side of the Table or that side, for giving constructive suggestions, for offering ideas, supporting the Budget generally and also wishing that the Railways performance should improve.

There have been, of course, a lot of criticism and that criticism is understandable because Railways has to perform much better than what it is performing. Therefore, there have been all kinds of suggestions and complaints. To begin with, the Members talked about over-crowding, delays in reaching the destination, running probably sometimes into hours, bad food, deteriorating service, service not keeping up to the mark, people are expecting more connectivity, people are expecting faster trains; just now, Mr. Rajeev Shukla said that Shatabdi is running at a speed of passenger train, which is true, not exactly like a passenger train, but he meant that the trains are not running at their optimum capacity. Corruption has also been highlighted by many. Members complained about lack of customer focus, cleanliness, the poor financial health, poor response to customer complaints, accidents, station development, the state of stations and Members suggested that they should be developed better.

There was a talk of less number of wagons. Mr. Dhindsa yesterday talked about Punjab suffering as a result of it. And, there were many other points. So, if you look at it, what do these complaints suggest? Is this a problem or a symptom? Is it a cause or an effect? If you really go into this, then you will say that these are all symptoms of a deep-rooted malady which is going on for a long time. Therefore, we really need to improve it.

I am very happy that our hon. Prime Minister has decided to make Railways a priority. He has always said that he has travelled by the Railways as a child, he continued to travel by Railways as a social worker, he travelled by the Railways as a political worker as well. As a Prime Minister, now he has got an opportunity to reform the Railways and, therefore, this is the number one priority of the Prime Minister, a top-most priority of the Government. And, therefore, we will definitely try to improve upon. Sir, I just want to let my friends know this as a lot of people talk about China and how the Chinese railways has been working so well. I think it is a very good idea to compare ourselves with China. But if you want to compare the service that Chinese railways are able to offer, you must also find out how the Chinese

railways operate. If you want the same outcome as Chinese railways have, the way they perform, then we should also have the strategy that Chinese use and employ to make the Chinese railways better. I have been to China, maybe, 27-28 times, though I am not a communist. I have been seeing how Chinese railway has been able to transform itself. First time I went an overnight journey from Beijing to Shanghai. And lately recently, when I went, maybe last year, now as a Minister, I cannot travel as much and when I went there, I saw that now you can reach there in few hours. The distance of Delhi and Mumbai can be done in few hours. So, this is the transformation but to make that happen, I think we will have to work on many issues, to which I will come a little later. The real cause is less investment in Railways, which I think, all of you will agree. We have not been able to put as much money into Railways, as it should have been. And all these symptoms that I have told you about, are the result of less investment and many others but less investment to begin with. If you really look at it, some of them have talked about the distorted ratio between rail traffic and road traffic. This will obviously happen because if we invest more into roads and less into railways, obviously, the road will be the beneficiary. Therefore, the rail has lost out to road because we have not made investment. But less investment has also created the type of problems that I have talked about, such as congestion on lines will be there. So many trains, goods trains, Shatabdi trains, Rajdhani trains, passenger trains are running on the same track, too high density network from Delhi to Mumbai, Delhi to Kolkata, all completely clogged. Therefore, the trains are getting delayed. This is also the result of less investment. Of course, the result is also because of management. We really need to bring in more management. We need the type of strategy, we need to put transparency and better financial management to improve the performance of the railways over a period of time. We must have customer focus and safety should be one of the main priorities. We have decided to work on it as our action plan to implement it. I respect Mamataji as my own sister and I have worked with her and who was my colleague in the Cabinet. She was with me in the Parliament. As my good friend, Mr. Derek said, if she has prepared something good, are we going to talk about it and fight about it just because we belong to different political parties? So, I think, her vision and our vision matches. Probably we can work together again. That is what Mr. Derek was saying, her vision and our vision is the same. We decided, therefore, to find out how we should work on it. The first strategy, therefore, is to make investment. Therefore, I came out with the number of ₹ 8.5 lakh crores. Some of my friends, obviously, are a little overawed by this. Where did I get this number? I will just come to the number that I have got. But if you look at the Planning Commission's number, the plan which was prepared by a very distinguished economist, Dr. Montek Singh Ahluwalia, chaired by the then Prime Minister and Chairman of the Planning Commission, that plan talked about of much higher figure. Even Mamata Ji, with that

[Shri Suresh Prabhu]

vision, talked about higher number. So, therefore, if you realise that the number is needed, investment is needed. When we came out with a plan to make that investment, everybody is saying, why such a big number. So, that number has come because of the problems that I have told you about and we need to address those problems. Network expansion, including electrification, another ₹ 2,00,00 crores, I am just rounding off the figures. For national projects, North-Eastern and Kashmir, the Leader of the Opposition just now talked about Kashmir, we need another ₹ 39,000 crores, but say, ₹ 40,000 crores. For Safety, there were committees and committees, including Dr. Anil Kakodkar Committee, Dr. Sam Pitroda Committee, so, we just took the number, which is really bare necessity, it is ₹ 1,27,000 crores. For Information Technology, at least, ₹ 5,000 crores to actually transform it; and for rolling stock, just now, somebody mentioned that we don't have a problem with the rolling stock, this is about ₹ 1,00,000 crores. On passenger amenities, ₹ 12,500 crores and things like this. In which, ₹ 1,00,000 crores is for station redevelopment and logistic part, which will not come from our own investment. As my good friend, Shri Praful Patel, yesterday, made out some good points that airport is an example, and you can develop this using land and air rights. Therefore, we don't have to invest our own money, but it is the cost of project, that is why we got ₹ 8,56,000 crores.

Obviously, the second question is, now we should not be questioning, whether we need this investment or not. As we know, it has to solve the problem that we talked about, to begin with, delays, congestion, safety, and all others. For that, we need investment. So, now the need for investment is established, then, my job was to find money. If, as a doctor, I diagnose the problem, and leave at that as a document, just for academic discussion, then, I am not a good doctor. The professional etiquette of a doctor demands that he should not only diagnose the problem but also prescribe a medicine. So, the medicine should be done. If there is a serious emergency, then, you must administer a dose immediately. So, it should not wait for a longer period. Therefore, we decided to find the money. Many hon. Members, namely, Shri T.K. Rangarajan, Shri Singh Deo, Shrimati Gundu Sudharani, Shri Sanjay Raut, Shrimati Naznin Faruque, Shri Husain Dalwai, Shrimati Viplove Thakur and others asked as to where the money comes from. I said, "I will find the money, and I will tell you how we will get this money". First of all, I am very happy to say that a distinguished organisation of India, the Life Insurance Corporation has decided to give us, for five years, ₹1,50,000 crores. This is to be repayable after 30 years.

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): They were so good, and you lift the FDI also. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Don't privatize it.

SHRI SURESH PRABHU: Please listen. I will come to FDI a little later. From your Vision Paper, if you want, I will read out from there. So, ₹ 1,50,000 crores is from LIC for 30 years tenure. The coupon rate is just above the Government security rate. As the rates are falling, now our Finance Minister is doing a great job; he is bringing down the inflation under the leadership of the hon. Prime Minister, so the rate will fall further. And, with five years' moratorium, we will pay it out of our finances. The insurance companies are the only companies, which have the long-term maturity funds; the banking system does not have it; the Railways need a long-term maturity fund; that is where we found it.

The other thing is, the hon. Finance Minister will give us in the next five years, even if only ₹60,000 crores a year, that would mean, at least, ₹ 3,00,000 crores of money we get as gross budgetary support. So, that makes it ₹ 4,50,000 crores. I have already told you about ₹ 1,00,000 crores, which is coming completely out of the Budget, out of our own resources because this is the money that will come for station development.

The World Bank, IFC, Asian Development Bank, all of them will give us the money, which will be necessary for financing. That again will be long-term soft loan, and that would also help us. There are some States, I will give you the statistics, if you want, where somebody is having aversion to World Bank. But I am very happy that Kerala, West Bengal and all States, including Bihar have always applied to the World Bank and ADB and taken loan from them. So, if the Railways take it, it is a sell off; if you take, it is good for the citizens of your State. I think, I will believe in your ideology, then, we will also take from them, and we will use it for the use of the Railways. So, with the World Bank and others, we, the India Infrastructure Finance Limited, a Government of India company, are signing an MoU with them. We will make a fund, which will actually be able to finance the operations. Shri Piyush Goyal, my good friend and colleague, is my customer too because we transport his coal. So is the case with oil and gas; so is the case with cement and steel. All the PSUs are sitting with a lot of cash. We are going to use that cash to put the lines for them. We will get a break; they will get evacuation facility. So, it is a win-win situation. In addition to this, the Finance Minister has already announced in the Budget that there are going to be tax-free bonds and there is going to be an infra-fund to be created by the Ministry of Finance of two lakh crores rupees. So, we will be able to draw from each of these a substantial amount of money. We will have money more than rupees eight lakh fifty thousand crore which we are talking about. Now, a question that somebody will ask me, "How are you going to manage it, how are you going to repay it?" I will tell you

[Shri Suresh Prabhu]

what we are planning to do. In fact, I was just telling you that Pitroda Committee had talked about ten lakh crores for modernization etc. Rakesh Mohan Committee even talked about higher amount, in fact, thirty five thousand three hundred billion rupees by 2032. So, the amount of money that they have estimated is much, much higher. We have taken a very conservative number and we are trying to do that, including, the 12th Finance Commission talked about five lakh nineteen crores rupees, at least, from the budgetary source. This money we are going to use in a manner that this money will be put into such projects which will start giving us revenue immediately. That is why we talked in this Budget about the strategy of doubling, tripling, and all those traffic facilities where land acquisition is not required. There is no need to wait for the execution of the project because this can happen in the shortest possible time. If typically, a new project costs rupees ten crores per kilometre, this will cost about 60 per cent, maybe, six crores per kilometre. So, that is why the money will be put. So, in addition to this, we are already creating a Finance Cell in the Ministry which will be guided by Arundhati Bhattacharya, Chairperson of State Bank of India, K.V. Kamath of ICICI and Rajiv Lal of IDFC. This entity has already entered into an agreement with SBI Capital Market. We will work out the complete strategy about where the money is to be deployed, how the cash-flow will come, how the repayment will happen. Therefore, most of the money will be used in a manner that will generate additional capacity to earn money and automatically this will also result into more and more resources available. Here I will tell you something. Sir, the problem of railway is that if you take the total cost, 25 per cent goes into fuel; almost 50 per cent goes into staff. Just imagine that if we work on this basis, we cannot reduce these expenses. We can reduce the fuel which we are using for three to four thousand crores rupees this year. Mr. Raja wants more employees to be appointed. Many other said that we should not just fill up vacancies but appoint lakhs and lakhs of people. So, the staff cost goes up. The only way I can optimise this cost is not by retrenching anybody. There is no plan to retrench any employee of railway. Whatever is the case, whatever is the situation, whatever is the policy, we will make sure that welfare of the staff is our utmost priority. But if you do that to reduce the percentage of cost, not the employee cost itself, and if I increase the volume of operation, the income goes up automatically as a percentage. The salary cost will come down, not because of anything else but because of the percentage of volume going up. That is the strategy which will generate some surplus and that surplus can be ploughed back into the operation of the railway. So, Sir, this is the strategy that we are adopting as an action plan of the railways. I was saying that there have been States which have borrowed in the past. I do not want to go into that. Sir, the other thing is management because money is not just enough; we need to change the management as well.

श्री नरेश अग्रवाल: मंत्री जी, आप स्टाफ की कॉस्ट बता रहे थे। किसी भी रेलवे स्टेशन पर कुली नहीं रह गये हैं और शायद कहीं कोई भी उतरे, उसे कुली नहीं मिलेगा। तो आप स्टाफ की कॉस्ट न बढ़ाइए, contract पर कुली रख लीजिए। आपको और पैसा भी कुली दे देगा, लेकिन कम से कम स्टेशन पर कुली तो मिलेगा। ...*(व्यवधान)*...

श्री सुरेश प्रभु: उसके बारे में मैं आपको ज़रा बाद में बताता हूँ, पहले ज़रा इसे कम्प्लीट कर लूँ। So, investment is a part of action plan. The second plan, as I said, was that the management has also to change because so many issues that we talked earlier, which have symptoms, cannot be addressed unless the management itself is changed. So, I had announced that we will appoint a Kaya Kalap Council in my Budget Speech. I am happy to say that we will appoint this Kaya Kalap Council in the next few days itself. The head will be announced soon. But we have both the federations and unions. As we have two very strong federations, representatives of both the federations will be the members of the Kaya Kalap Council...because they are the big stakeholders; the employees will work with us; and, with the employees, we would like to transform the Railways. We are also giving training and trying to bring in efficiency improvement. We are also giving higher targets so that the Railways can perform better. The fuel cost is going to be rationalized. We are bringing down the cost – in the next few years, I hope the diesel price does not go up, the electricity prices – by, at least, ₹ 3,500 crores. That is the target. We are already working on the expenditure control. We would like to do operation audits.

Some of the Members also talked about the Railway Board and the delegation. We are working on the delegation in an effective way. I have already delegated all my powers of tendering to the General Managers. Ministers do not deal with tenders any more. But I want to delegate that power further from the General Managers to the DRM and some powers to Station Masters also, so that he is also able to work on some of these.

My next point is very, very touching. Many hon. Members raised this. It is related to transparency. We have made appointments of the Chairman and the Members of the Railway Board. We also made appointments of General Managers and others. For the first time, probably, all the appointments have been made in the most transparent manner. There is nobody who can raise an issue. The process, which we followed, was extremely transparent. We are also working on the tenure and the transfer policy.

We are also working on e-tendering. More or less, all the commercial transactions will be through e-tendering. In order to integrate the IT, we have already appointed a committee.

Recruitment has been a cause of lot of complaints. There has been a lot of

[Shri Suresh Prabhu]

corruption also. The day before yesterday, somebody pointed out that some children were hoodwinked by some touts and they lost the money. The recruitment, now, will be online. Catering would also be done through e-tendering process.

Mr. Vinod Rai, our former Comptroller and Auditor General, who pointed out so many infirmities in our system, earlier. He is now the Advisor to me. He is also helping us to work on that.

I have also appointed a committee, which will give a report within 15 days as to how delegation should take place.

The other issue pertains to a better financial management. To improve the operating ratio, to bring in new accounting, Mr. Derek made a point yesterday – I am sorry, as a friend, I am calling him Derek; the name of the hon. Member is Derek O'Brien – I welcome his suggestion. He had made a very good point about new accounting.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

Sir, I will tell you the philosophy as to why we need a new accounting system. We want to bring in a completely different approach towards accounting. Accounting is not just book-keeping. Accounting is something more than that. It is not just about managing accounts. It should also generate management information system, which will also help us to take decisions in a proper manner. Therefore, the system, which we are trying to evolve, is not just a hybrid system, it is not just double accounting system, which is a very, very small and very incremental change. What I propose to do is to bring in an accounting system which will bring in a complete tracking of expenditure from budgeting, expenditure incurring, output to outcome, so that the entire change of events can be captured in a way that every expenditure would be more productive. So, we are trying to put in that system in place. It may take some time. We have already started working on it.

Now, I come to the EPC. The EPC contract has been given. He will definitely agree because he has been a great management expert. And, also, the accountability for implementation will go to the PAC.

So many people complain that we do not have a plan for customers. I am really surprised that somebody could say that. I do not want to take the precious time of the House because it is already included in the Budget Speech. But, there have been unprecedented increases in the kind of services that we are bringing for customers. In fact, most of my Budget Speech, Ram Gopalji, you must have read it, is devoted

only for customer service because I know socialist party has always been asking for it. I am surprised that you are not supporting it fully because one of your colleague was saying, यह गरीबों के लिए नहीं है। यह गरीबों के लिए कैसे नहीं है, यह मुझे नहीं पता चला। चूंकि गरीब लोग सफर करते हैं, इसलिए यह उनके लिए ही है। शायद आपका और गरीबों का कहीं disconnect तो नहीं हो गया, क्योंकि गरीबों के लिए इतना देने के बाद भी आपने ऐसा कहा।

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): ट्रेनों में जो गरीब लोग चलते हैं, उनके लिए आपने कितनी कम स्पेस छोड़ी है। 20 per cent of the space is for 80 per cent passengers and 80 per cent space is for elite class.

श्री सुरेश प्रभु: मैं बताता हूँ। यह पुराना है।...(व्यवधान)...

प्रो. राम गोपाल यादव: यह पुराना नहीं है।...(व्यवधान).... एक सेकंड। आप जाइए, चार बजकर कुछ मिनट पर पूर्वा एक्सप्रेस छूटती है। उसमें ए.सी. फर्स्ट क्लास की बोगी के आगे जनरल क्लास के दो डिब्बे लगे हुए हैं। वहां लोगों को लाइन में लगाने के लिए आरपीएफ को रोज डंडा चलाना पड़ता है, लोगों को मारना पड़ता है। उसमें लोग भूसे की तरह भर जाते हैं। बच्चा रह जाता है, तो मां बैठ जाती है। कहीं बाप छूट जाता है, कहीं बेटा छूट जाता है। This is the state of affairs. That is why we said it. आपने अपने बजट में नई चीजें नहीं कीं, I appreciate it.

SHRI SURESH PRABHU: Thank you.

प्रो. राम गोपाल यादव: आप पुरानी चीजों को पूरा करें, but do it.

SHRI SURESH PRABHU: Thank you. Sir, I don't want to take much time of the House. But there have been so many things that have been included. I just want to mention them. Some Members mentioned about water. What we have decided to do is this. Sir, people are forced to buy bottled water. Even ₹ 15/- is too much for the common people. So, we have decided to put water filters, which will be R.O. technology. So, probably, people will be able to use that water. It will be available at cheaper rates. Again, you don't have to then discard the bottle on the tracks, which is causing another problem of pollution. So, we are working on that.

Some of the Members raised the issue of safety. Narendra Kumar Kashyapji, T.K. Rangarajanji, A.U. Singh Deoji, Arvind Kumar Singhji, Ashok Gangulyji, Avinash Rai Khannaji, इन्होंने भी इसके बारे में कहा। मुझे यह कहने में खुशी हो रही है कि इस बजट में we are trying to avoid ₹ 3,400 unmanned level crossing and also trying to construct highest ever 9,000 RUBs and ROBs, which is the highest ever in any time, for this will eliminate the possible accidents, because the largest number of deaths that take place in railways is because of the unmanned level crossing. ...(Interruptions).. We are also trying to use technology like the geospatial technology to find out how a moving train can be properly tracked and signal can be given, so that this will also happen

[Shri Suresh Prabhu]

properly. Sir, we have also got more allocation for States. Sir, I would like to tell you that this is something which is a part of the strategy for this. We have, this time, given a very large amount to the States. *..(Interruptions)..* 'W' comes late. So, you will have to wait for a minute. For Andhra Pradesh, in 2013-14, it was ₹ 1,000 crores, now it has become ₹ 2,554 crores. I am just comparing the last year of the UPA; that is why I am not taking 2014-15, because somebody will say that you are not comparing rightly, because you have talked about discrimination. For Assam and the North-East, from ₹ 2,330 crores in 2013-14, it has become ₹ 5,339 crores. For Bihar, from ₹ 1,245 crores in 2013-14, it has become ₹ 2,393 crores. For Chattisgarh, from ₹ 379 crores in 2013-14, it has become ₹ 1,274 crores. For Delhi, from ₹ 124 crores in 2013-14, it has become ₹ 184 crores, because Delhi is very small. For Gujarat, from ₹ 721 crores in 2013-14, it has become ₹ 3,000 crores.

For Haryana, from ₹ 282 crores in 2013-14, it has become ₹ 729 crores. For Himachal Pradesh, from ₹ 56 crores in 2013-14, it has become ₹ 305 crores. This is almost five times increase. For Jammu & Kashmir, from Rs.1,044 crores in 2013-14, – LoP is not here – it has become ₹ 1,636 crores. For Jharkhand, a tribal State, from ₹ 654 crores in 2013-14, it has become ₹ 1,770 crores. For Karnataka, from ₹ 909 crores in 2013-14, it has become ₹ 2,836 crores. For Kerala, from ₹ 265 crores in 2013-14, which was there, it has become ₹ 1,050 crores. For Madhya Pradesh, from ₹ 748 crores in 2013-14, it has become ₹ 3,000 crores. For Maharashtra, from ₹ 1,488 crores in 2013-14, it has become ₹ 5,400 crores. Shri Ramdas Athawale should be happy. Now, I come to Odisha. I was surprised at what my friends from Odisha were saying. It was ₹ 812 crores in 2013-14 and it has now become ₹ 3,628 crores. I am told that the Chief Minister of Odisha publicly welcomed the Budget, saying that this is the first time that we have got so much of money from the railways and I don't have an opportunity to criticize it. But, probably, he must have left some part of that to you to say, but he did not say that in his Budget speech. For Punjab, from ₹ 236 crores in 2013-14, it has become ₹ 1,000 crores. For Rajasthan, from ₹ 585 crores in 2013-14, it has become ₹ 2,449 crores. For Tamil Nadu, from ₹ 922 crores in 2013-14, it has become ₹ 1,452 crores. Telangana – of course, it was not there in 2013-14, because it is a new State created – has got ₹ 686 crores. Uttarakhand has got ₹ 374 crores. For Uttar Pradesh, from ₹ 1,034 crores in 2013-14, it has become ₹ 4,185 crores. For West Bengal, it is from ₹ 1,604 crores to ₹ 3,615 crores. *...(Interruptions)...* I fully understand that though some of my friends have said that their State is discriminated against, I would like to tell you that there is really no discrimination. We have tried to do as much as possible. I would like to do more. But the resources are limited. But as we go along, as we implement our Five Year Plan, we will have more resources

available. We will be able to implement more; we will be able to give more money to all the States that is necessary. ...(Interruptions)... About North-East and J&K, I have already mentioned. Mr. Jairam Ramesh, my good friend, talked about bio toilets. Our Prime Minister has already said that by October 2, 2019, Mahatma Gandhi Jayanti, 'we must eliminate all this manual scavenging and other things.' We will try to hit that deadline. This Budget has also provided for a substantially a higher amount. All new trains are fitted with bio toilets. As the train comes for repairs, for maintenance, we are trying to replace them. So, we would like to increase the amount of bio toilets.

Sir, the Budget strategy, as I said, is basically quick returns. I have mentioned all that. But I will just read it very quickly. There is plough money so that we can get more. The incomplete projects should be given priority. There is also global benchmarking. That is what many of the hon. Members mentioned yesterday. I am very happy to say that the first thing that we did was that we called the World Bank and decided the world benchmarking for the type of services we offer. I know that we are not going to reach there next year. We may not even reach there in five years; it might even take longer. But if you don't know what the benchmark is, what is the point of doing it? What the China did, we should try to do that, and I would request – though the time is limited – that if any of the Members are interested, I will bring that team to make a presentation to the Members of Parliament to let them know how the Railway has been revitalizing China and other places. We can use the same model and try to do that in India. So, we are using technology and also using the PPP, about which Mr. Tyagi was not happy. But, in fact, it is a vision – 2020. Mr. Derek O'Brien, the 'Vision 2020' really and correctly talks about what we should be doing. It has been tentatively assessed that 64 per cent of the investment – roughly Rs.14 lakh crores – needed for augmentation of capacity upgradation, etc., in the next years could be mobilized by Railways through or supported by PPP as well. Therefore, we are also doing like that. ...(Interruptions)... I understand that. I am not saying that you opposed it. I am just trying to tell some of my other friends who are trying to work on it.

My friend from Kerala asked me as to how I made the Budget where I did not read the statement related to economic expenditure. In fact, this is the statement – again, I do not want to take time – the Budget Manual prepared in September, 2010 by the Ministry of Finance. So, I am exactly going by this. I really followed all the practices that are mentioned here and therefore, I think, we should try to do it. ...(Interruptions)... Then, Sir, regarding implementation, we have already started working on implementation. In the last fifteen days, we have started working on many of these issues in a proper manner and, I am sure, in the next few years, we will definitely be able to implement most of these.

[Shri Suresh Prabhu]

Then, my friend, Mr. Derek, mentioned about parcel and parcel is one of the thrust areas. ...*(Interruptions)*... In fact, we are not having enough share in parcel. So, we did that. Mr. Praful Patel offered a very good suggestion for logistic park and integrated transport solution. We are already working on it. Ticketless travel makes us lose lot of money. We have to work on it. Monetizing of all assets should also be one of the areas where we should work.

Sir, we have decided to appoint a Regulator which will look at all these issues in a proper manner, including costing. So, we will be able to then decide the services that we offer and how we should be able to recover the cost.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: How many more minutes do you want?

SHRI SURESH PRABHU: Sir, as much as you allow. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, in a Parliamentary Committee, we have already decided ...*(Interruptions)*... Sir, this is a very important issue, and all the Members – because this is the House of States – must really understand it. Sir, for the first time, we have decided for all the major States of India – barring North-East, barring Himachal, barring Uttarakhand, barring Delhi because they are the States which have the money – to make a special joint venture company with each of them. The projects can be implemented throughout the State. So, this is going to be a very remarkable and a landmark change. I am sure this will bring in a complete localization of issues in all the States which have been complaining. They will now be able to work with Railways. We will take some equity. They will take some equity. And since it is a company, we can also leverage the balance sheet of that company and actually implement a project better. So, Kerala or any other State will be able to implement projects much faster.

Sir, Scheduled Castes and Scheduled Tribes was one issue that was raised by some hon. Members to find out how we are going to work on that.

SHRI BHUPINDER SINGH: Sir, Odisha is much below the national average. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF MINORITY AFFAIRS AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI): Let him complete. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I would like to mention a few other things.

Some Members talked about freight and they said that we had increased the freight. First of all, we have not increased the freight. In many cases, we have decreased it; in some cases, we have increased. This is actualization. But there was a CRISIL Report, an independent report, which said that this would not result in any inflation; no common man would be affected and this is going to benefit the Railways, of course, but it is not going to affect the common man in a big way.

Mr. Rangarajan made a suggestion that we should publish the Inquiry Reports, which we will do surely. Coach factories have been a bone of contention for years. I would like to inform you on this one day because there are so many factories which have been promised. I wish these promises had come true.

Then, women safety is one issue, which was mentioned by Shri Rangarajan also. We are working on that.

Many suggestions have come from the Members, including Mr. Avinash Rai Khanna, about putting India's flag on trains. This is a very good suggestion. We would definitely like to implement it. Shri Praful Patel mentioned about the private sector and tourist trains. This is also a good idea. Shri Ashok Ganguly mentioned about large PPP projects. It is absolutely correct. It will kick-start the economy and it will help many other areas to come in and also getting the Railway Board ...(Interruptions)... the suggestion that you have made. Platform entry restriction should be there. A quarterly report should be made about the performance. I think there are many, many good ideas. Mr. Deputy Chairman, Sir, as you want me to conclude, I will not try to take more of your time. I would like to just tell you that in this Railway Budget, we have made a beginning; this is a beginning of a journey; this is not reaching the destination. As it happens, this is a long journey. A long journey will be possible and comfortable only when all of us join. Sir, the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes was also one issue that was raised. I think I have the information in relation to that. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Minister, a former Railway Minister had a meeting in my Chamber with MPs from Kerala and some report was made. I think that report is available with you. The former Minister has given some assurances to Kerala MPs in my Chamber. I think that is with you. Please look into it. That is all.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I will look into it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, have you finished? ...(Interruptions)...

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I must make my last point. Mr. Kashyap and Mr. Mohd. Ali Khan had talked about reservation for Scheduled Castes and Scheduled

[Shri Suresh Prabhu]

Tribes. I would like to inform them that the overall position of representation of SCs and STs in the Indian Railways for the year ending 31.03.2014 is 17.06 per cent and 7.81 per cent, respectively, as against the constitutional provisions of 15 per cent and 7.5 per cent. This is already there. But if you further ask me, I would say we are definitely following it and there is no discrimination. This policy is there only to help Scheduled Castes and Scheduled Tribes to come up. This will continue as our policy. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; thank you. ...*(Interruptions)*... What do you want? ...*(Interruptions)*... Why are you doing this? ...*(Interruptions)*...

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, I wish to seek the attention of the hon. Minister. ...*(Interruptions)*... I wish to draw to the attention of the hon. Minister to the fact that while bifurcating Andhra Pradesh and Telangana, it was promised that there would be a special Railway Zone for Andhra Pradesh, and we had expected it at Visakhapatnam. ...*(Interruptions)*... I would like the hon. Minister to clarify when we would have a special Railway Zone at Visakhapatnam.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right. ...*(Interruptions)*... Put your question. Put it fast.

श्री उपसभापति: आपको जो कुछ भी पूछना है, वह जल्दी पूछिए। मैं आपको एक मिनट दे रहा हूँ।

श्री राजपाल सिंह सैनी (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि रेल बजट पर बहस के समय एक्स एम.पी. के रिजर्वेशन में कठिनाई को सॉल्व करने की बात उठी थी। इस माननीय सदन में जितने भी एम.पी. बैठे हैं, इन सभी का भविष्य एक्स होना है, यानी सभी को सेवानिवृत्त होना है। उनके आरक्षण के बारे में कुछ घोषणा कर दें, तो बहुत अच्छा होगा, क्योंकि उन्हें आरक्षण में बहुत परेशानी होती है। उनकी रिजर्वेशन में होने वाली परेशानी को कैसे दूर किया जाएगा।

SHRI JOY ABRAHAM (Kerala): Sir, I have suggested sugar-free coffee and tea to diabetic patients.

श्री उपसभापति : शुगर फ्री कॉफी की व्यवस्था रेलों में कर दीजिए।

श्री नरेन्द्र कुमार कश्यप (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मैंने रेल बजट पर बोलते हुए कहा था कि घटते हुए कच्चे तेल के दामों के अनुपात में रेल किराए में कटौती होनी चाहिए। नंबर दो - मेरा सवाल था कि जो आपके पास टोटल मैन पावर है, उसमें एस.सी., एस.टी. और ओ.बी.सी. की रिजर्वेशन

कंपलीट नहीं है। उसके बारे में मैंने उत्तर चाहा था, लेकिन मंत्री जी के जवाब में इस बारे में कुछ नहीं कहा गया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can write to him if you don't have the details.

SHRI SURESH PRABHU: I will write to him. As far as ex-MPs are concerned, we will definitely look into it. As far as sugar-free tea is concerned, we will definitely provide it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Give it. Very good. Sugar-free and cash free also.

श्री हुसैन दलवाई: उपसभापति महोदय, मैंने रेल मंत्री जी से पूछा था कि बहुत सारी रेलवे की लैंड बिल्डर्स को दी जा रही है और रेलवे के अधिकारी उस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। उसके बारे में मंत्री जी क्या कर रहे हैं?

श्री उपसभापति: रिप्लाई लिखो।

SHRI SURESH PRABHU: We have already announced that we are not selling any land. After becoming the Minister, I have not leased out any land. We are trying to find out if there is any encroachment and we will take action. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय (उत्तराखंड): माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट पेश किया है, जिसके कारण सारे हिन्दुस्तान की दुआएं उन्हें मिल रही हैं, लेकिन उत्तराखंड के फौजियों के लिए उन्होंने कुछ नहीं किया है। उत्तराखंड के लिए न तो मुम्बई से कनैक्शन दिया और न हलद्वानी को कनैक्शन दिया। मैं यह भी ध्यान में लाना चाहता हूँ कि देहरादून में जितनी भी रेल लाइनें बनी हैं, वे अंग्रेजों की दी हुई हैं। ...(व्यवधान)... हमारे पहाड़ वालों को आपने बहुत उपेक्षित किया है। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You will also get your reply.

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा): ...(व्यवधान)... हमने हरिद्वार को रेल के माध्यम से मुम्बई से जोड़ा है। ...(व्यवधान)... देहरादून को हम जोड़ने जा रहे हैं। ...(व्यवधान)...

श्री तरुण विजय : मुम्बई-हलद्वानी कुछ नहीं है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : ओ.के.। बस-बस।

श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल (गुजरात): माननीय उपसभापति जी, एक बहुत महत्वपूर्ण सवाल है। मैं आपके माध्यम से प्रभु जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जब एम.पी. लोग दिल्ली से अहमदाबाद जाते हैं या अहमदाबाद से दिल्ली आते हैं और जब एम.पी. लोगों की संख्या बढ़ जाती है, तो रेलवे की ओर से फर्स्ट क्लास का एक ए.सी. कोच रेलगाड़ी में जोड़ दिया जाता है, यानी जब एम.पी. बढ़ जाते हैं, तो डिब्बा बढ़ा दिया जाता है, लेकिन जो आम लोग हैं, वे बेचारे लाइन में खड़े रहते हैं, उनके लिए कोई डिब्बा नहीं लगाया जाता है। उन्हें फर्स्ट ए.सी. की सुविधा नहीं मिल पाती

[श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल]

है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से रिक्वैस्ट है कि ऐसी जगहों पर जहां ज्यादा आम आदमी ए.सी. फर्स्ट क्लास में बैठने वाले होते हैं, वहां एक फर्स्ट ए.सी. कोच लगाकर, उन्हें भी फर्स्ट ए.सी. में यात्रा करने की सुविधा प्रदान की जाए।

श्री विजय गोयल (राजस्थान): माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि मंत्री जी ने रेलवे का बहुत अच्छा बजट दिया है, किन्तु मैंने रेल बजट पर हुई डिबेट के समय बोलते हुए अनुरोध किया था कि जितने भी बड़े टूरिस्ट्स सेंटर हैं और जितने भी बड़े धार्मिक स्थान हैं, वहां ट्रेन जरूर रुकनी चाहिए, क्योंकि लाखों श्रद्धालु और लाखों टूरिस्ट्स वहां जाते हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please consider it. Now, I shall put the Resolution moved by the hon. Minister to vote. The question is:

"That this House concurs in the Recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to the nomination by the Chairman of six Members from the Rajya Sabha to the Parliamentary Committee to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-a-vis* General Finance and to make Recommendations thereon."

The Motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the Motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2015 to vote. The question is:

"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."

The Motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the Motion regarding consideration of the Appropriation (Railways) Bill, 2015 to vote. The question is:

"That the Bill to authorize 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 Motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2, 3 and Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and Title were added to the Bill.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MESSAGES FROM LOK SABHA

(I) The Appropriation (Vote on Account) Bill, 2015.

(II) The Appropriation Bill, 2015.

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following messages received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:

(I)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Appropriation (Vote on Account) Bill, 2015, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 17th March, 2015.

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."