

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri P. L. Punia – not present. Shrimati Jharna Das Baidya – not present. Shri Avinash Pande – not present. Now, the remaining, those who are absent, can try when the House is adjourned. At that time, you try again.

Now, hon. Members, time allotted for Railway Budget is eight hours. It is eight hours. Every Party, every Member is requested to adhere to the time. More time will not be allowed! Shri Ahmed Patel to initiate the discussion.

THE BUDGET (RAILWAYS) BILL 2016-17

श्री अहमद पटेल (गुजरात): उपसभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए आपने मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं रेल बजट की ओर देख रहा था। रेल बजट एक महत्वपूर्ण दस्तावेज है और मैं समझता हूँ कि अर्थ-व्यवस्था और शासन का आइना भी है। मैं आइना इसलिए कह रहा हूँ कि इसका जो सीधा संबंध है, वह हमारी अर्थ-व्यवस्था से जुड़ा हुआ है। मैं बड़े आदर के साथ माननीय मंत्री को कहना चाहूँगा, वे बड़े competent मिनिस्टर रह चुके हैं, वे बड़ा अच्छा काम भी करते हैं, लेकिन मैं समझता हूँ कि रेलवे में फंस गए। फंस इसलिए गए हैं कि यह जो बजट है, मेरे ख्याल से खोखला बजट है और एक लीपापोती है। मैं समझता हूँ कि यह बजट वास्तविकता से परे है। मैं यह बात इसलिए कर रहा हूँ कि आपकी जो सरकार है, उस सरकार ने जो एक लक्ष्य तय किया है "अच्छे दिन" वाला स्टेशन मैं नहीं समझता कि अगर आप इस रफ्तार से चलेंगे, तो आपका जो लक्ष्य है, उसे हासिल कर पाएंगे या "अच्छे दिन" का जो स्टेशन है, वहां तक आप पहुंच पाएंगे या मंजिल तय कर पाएंगे। मैं खास तौर पर यह कहना चाहूँगा कि आज रेलवे कहीं न कहीं कुछ बीमार है और बीमार रेलवे के साथ आप एक मजबूत अर्थ-व्यवस्था कभी हासिल नहीं कर सकते हैं। इसके लिए मैं आपके सामने और सदन के ध्यान में 7 मुद्दे ध्यान में लाना चाहूँगा। जो 7 मुद्दे हैं, वे declining revenue, railway debt, railway operation ratio, railway ticket tariff, railway safety and interest of the railway workers and the railway connectivity हैं और बुलेट ट्रेन की बात तो मैं लास्ट में करूँगा, जिसका जिक्र आपने किया ही नहीं है।

मैं सबसे पहले जो बात करना चाहूँगा, वह यह बात करना चाहूँगा कि जहां तक पहला जो मुद्दा है, खासकर राजस्व के बारे में, जो declining revenue है, उसकी तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। सरकार ने जीडीपी के आंकलन के तरीके में तो बदलाव कर दिया और जैसे विकास दर 7.5 प्रतिशत है, लेकिन मैं समझता हूँ कि यह जो आपकी जीडीपी है या विकास की दर है, यह रेलवे बजट में कहीं पर भी दिखाई नहीं देती है। रेलवे में विकास क्यों नहीं दिखाई दे रही है? क्या रेलवे किसी कठिन दौर से गुजर रही है? बजट एस्टीमेट और बजट रिवाइज्ड में बहुत बड़ा अंतर है, करीब 15,744 करोड़ का अंतर है। अगर देश की अर्थ-व्यवस्था आपके हिसाब से अच्छी चल रही है, तो आपकी आमदनी में गिरावट क्यों आई है? आपकी आमदनी में गिरावट नहीं आनी चाहिए थी। आपके एस्टीमेट के हिसाब से, पिछले साल रेवेन्यू हासिल न करने के बावजूद अगले साल ज्यादा रेवेन्यू हासिल करेंगे, ठीक है उम्मीद पर दुनिया जीती है। आपने एक उम्मीद रखी हुई थी, लेकिन आमदनी में जो गिरावट आई है, उसके क्या कारण हैं, क्या वजह है, मैं समझता हूँ कि उस पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

मेरा जो दूसरा मुद्दा है, वह railway debt के बारे में है। वर्ष 2010 को अगर आप ध्यान से देखेंगे, तो जो फाइनेंस आपने प्राप्त किए थे, उसका जो प्रपोरशन था, उसका जो ब्रेक-अप था, उसमें बजटरी सपोर्ट 48 प्रतिशत था। इन्टरनल सरप्लस 28 per cent थे और debt from the market 22 per cent थे, लेकिन 2016 में क्या हुआ? बजटरी सपोर्ट 50 per cent और debt from the market, 50 per cent. इन्टरनल सरप्लस कहां गया, मेरी समझ में यह नहीं आ रहा है। मैं समझता हूं कि रेलवे मिनिस्टर को इसके बारे में जवाब देना होगा। आप इस सरप्लस की बात को साइट पर रखिए, लेकिन आप LIC से 1.5 लाख करोड़ कर्जा लेने वाले हैं। इससे भी दूसरी गंभीर बात यह है कि जिसका उत्तर रेलवे मिनिस्टर दे पाएंगे, तो मेरे ख्याल से अच्छा ही होगा। फाइनेंस मिनिस्टर ने रेलवे बजट में 12,000 हजार करोड़ की कटौती की है, 40,000 से घटाकर 28,000 करोड़ रुपए किया। यह 12,000 हजार करोड़ रुपए की कटौती इसलिए की गई है कि आप पैसे यूटिलाइज नहीं कर पाए। आप उसका इस्तेमाल नहीं कर पाए। मेरे ख्याल से इसकी वजह यह है कि जो पैसे दिए गए थे या तो इनका इस्तेमाल नहीं हुआ, इसकी वजह क्या है? कारण क्या है? अगर रेलवे मिनिस्टर इसके बारे में उत्तर दे पाएंगे, तो बहुत ही अच्छा होगा। आज हालात यह है कि जो एलोकैटेड मनी है, उसका इस्तेमाल नहीं कर पा रहे हैं और दूसरी तरफ आप कर्जा जो है, debt जो है, 8.5 लाख करोड़ पूंजी खर्च करना चाहते हैं। माल लो आपने उसमें 40 प्रतिशत खर्चा किया, मुझे नहीं मालूम ये पैसे कहां से आएंगे? From where it will come? अगर 40 प्रतिशत भी आप खर्चा करना चाहेंगे, तो मेरे ख्याल से यह रकम आप कहां से भरेंगे और मान लो 40 per cent में से चार लाख करोड़ अगर आप कर्जा लेंगे या खर्च करना चाहते हैं, तो कहीं न कहीं से तो आपको पैसे लेने पड़ेंगे। यह पैसा आप कहां से भर पाएंगे, पैसे कहां से ला पाएंगे? अभी तो बुलेट ट्रेन की बात भी हो रही है। 90,000 करोड़ अगर उसमें जोड़ा जाए, तो मैं समझता हूं कि यह जो सारा कर्जा है या जो आप करना चाहते हैं, वह कहां से करेंगे? आपके पास सरप्लस तो है नहीं। आपके 12,000 करोड़ रुपए की तो कटौती हो गई है। मैं समझता हूं कि यह एक बीमार रेल है। आप इससे कभी भी मजबूत अर्थव्यवस्था नहीं बना सकते हैं। अगर सरकार इसी तरह से कर्ज लेती रहेगी, तो आने वाले दिनों में रेलवे की हालत क्या होगी, कहना बहुत ही मुश्किल है। मैं समझता हूं कि जो हालात हैं, वे बहुत ही गम्भीर हैं, परिस्थिति बहुत ही गम्भीर है। आपको इसके बारे में सोचना होगा। अगर प्रधान मंत्री जी के गुजरात मॉडल पर आप डिपेंड करेंगे और इसी तरह खर्च करते रहेंगे, जैसा कि गुजरात सरकार खर्च करती है, वहां एक व्यक्ति के सिर पर 38,000 का कर्जा है। आप यह कर्जा कहां से भर पाएंगे? कैसे होगा? यह कहना मुश्किल है। मेरे ख्याल से स्थिति गम्भीर है। मैंने शुरू में कहा कि मिनिस्टर competent है, लेकिन मुझे नहीं मालूम कि यह रेलवे मिनिस्ट्री आप चला रहे हैं या प्राइम मिनिस्टर ऑफिस चला रही है, कौन चला रहा है, मुझे समझ में नहीं आ रहा है। मैं समझता हूं कि जब आप उत्तर दें, तो उसमें आपको इन सारी चीजों का उत्तर देना चाहिए।

मेरा तीसरा प्वाइंट रेल ऑपरेशन रेश्यो, रेल परिचालन अनुमान का है। आपका टारगेट यह था कि अगर 100 पैसे कमाने के लिए आपको 88.5 per cent पैसे खर्च करने चाहिए। यह जो ऑफिशियल रेश्यो है, मेरे ख्याल से यह बढ़कर 90 पैसे हो गया है। इससे आगे बढ़कर मैं कहूंगा कि मेरे ख्याल से ये 92 पैसे हो सकते थे। रिवाइज्ड बजट और असली बजट में बड़ा अंतर है। ये आंकड़े हमारे भीतर डर पैदा करते हैं। अगले साल के एस्टिमेट में कितना भरोसा किया जाए? अगर यह हालत है, तो मैं समझता हूं कि जो अगला एस्टिमेट होगा, वह क्या होगा? समझना

[श्री अहमद पटेल]

बहुत ही मुश्किल है। क्योंकि आपने जो टारगेट रखा था कि सरकार सौ पैसे कमाने के लिए साढ़े अड़तीस पैसे खर्च करेगी। मेरे ख्याल से वे 90 पैसे हो गए हैं। इससे भी गंभीर जो हकीकत है, मैं उसकी ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि 90 पैसे 92 पैसे हो जाते अगर आपने Depreciation Reserve Fund में कटौती न की होती। That is very very serious thing. जो सेफ्टी, टैक्स और दूसरी सम्पत्तियों को मेंटेन करता है, ताकि ऑपरेशन रेश्यो 92 की जगह 90 रह जाए। आपने मेरे ख्याल से सेफ्टी से खिलवाड़ किया है। यह जो सिर्फ आंकड़ों को इधर से उधर करना या मैनुपुलेट करने का काम है, यह सही बात नहीं है। आपको खास तौर पर इस चीज़ पर ध्यान देना पड़ेगा, इसीलिए मैं कह रहा हूँ, कि यह जो रेलवे है, यह बीमार रेल है। इसका किसी ऑर्डिनरी ऑपरेशन से काम नहीं चलेगा, आपको इसकी बहुत बड़ी सर्जरी करनी पड़ेगी। आपके दो साल निकल गए हैं, मैं समझ नहीं पाता हूँ कि इन तीन सालों में पता आप यह सर्जरी कैसे कर पाएंगे?

मेरे ख्याल से जो दूसरा मुद्दा है वह रेलवे टिकट की कीमत के बारे में है, रेलवे टिकट टैरिफ के बारे में है। हर बार जब बजट आता है, तब आप टिकटों में इज़ाफ़ा नहीं करते। बजट के बाद टिकटों में बढ़ोतरी बहुत तरीके से करते हैं। बजट के बाद "प्रीमियम तत्काल" और "तत्काल टिकट" के नाम पर बढ़ोतरी करते हैं। आप "प्रीमियम तत्काल" और "तत्काल टिकट" का जो कोटा है, उसको बढ़ा देते हैं, ताकि लोगों को ज्यादा पैसे खर्च करने पड़े। मेरे ख्याल से यह बहुत ही गंभीर मुद्दा है। अगर आपको इस तरह से किराया बढ़ाना है तो आप बजट में बढ़ा दीजिए। आप इसको बैक डोर से क्यों करते हैं? आप इसको पीछे के दरवाजे से क्यों लेकर आते हैं? आपको यह चीज़ भी गंभीरता से सोचनी चाहिए।

मेरा जो तीसरा मुद्दा है, वह खास तौर पर रेल सेफ्टी और इंटरस्ट ऑफ दि रेलवे वर्कर्स के बारे में है। क्राइम्स में पिछले 2014 की तुलना में बढ़ोतरी हुई है। मुझे नहीं मालूम है कि आपकी जो आरपीएफ है और जो बाकी पुलिस हैं, वे क्या कर रही हैं। एक्सीडेंट्स में करीबन 20,000 लोगों की जानें गई हैं। मरने वालों या एक्सीडेंट्स के नंबर घट सकते हैं, लेकिन हमें तब तक संतोष नहीं होगा, जब तक ये आंकड़े शून्य तक नहीं आ जाते हैं। मेरे ख्याल से हमें सोचना होगा कि ये जो क्राइम्स बढ़ रहे हैं, ये क्यों बढ़ रहे हैं? इनकी वजह क्या है? इनके कारण क्या हैं? उसके लिए आपको कमेटी गठित करनी चाहिए। इनकी जो भी वजहें हों, लेकिन हमें इस पर खास तौर पर गंभीरता से ध्यान देने की जरूरत है। आपको पुलिस फोर्स मजबूत करने की जरूरत है, जो आरपीएफ है उसको मजबूत करने की जरूरत है। आप खास तौर पर वेलफेयर ऑफ दि वर्कर्स के बारे में सोचें, क्योंकि आखिर में जो वर्कर होता है, वह दिन-रात काम करता है। सर्दी हो, गर्मी हो या बारिश हो, वह लालटेन लेकर खड़ा रहता है। चाहे बारिश हो रही हो या ठंड पड़ रही हो, वह खड़ा रहता है। अगर हम उसकी वेलफेयर का ध्यान नहीं रखेंगे, तो कैसे चलेगा?

मैं एम्प्लॉयीज़ के बारे में कहूंगा कि रेलवे हमारा सबसे बड़ा एम्प्लॉयर है। हमें रेलवे से सबसे ज्यादा एम्प्लॉयमेंट मिलती है। आप अच्छी तरह से जानते हैं कि हमारी जो रेलवे है उसका नेटवर्क इतना बड़ा है। रेलवे की 63,028 किलोमीटर की लाइन है। रेलवे की इतनी बड़ी लाइन और इतना बड़ा नेटवर्क है। यह थर्ड लार्जस्ट नेटवर्क इन दि वर्ल्ड आफ्टर रशिया एंड चाइना है। यदि पैसेजर्स का जिक्र करें तो रेलवे हर रोज over 13 lakhs पैसेजर्स को एक जगह से दूसरी

जगह पर ले जाती है। यदि हम खास तौर पर per year देखें तो यह हमारा 1.95 मिलियन टन्स माल, सामान ढोने का काम करती है। इसमें इतने सारे एम्प्लॉयीज़ हैं, यदि हम उनकी वेल्फेयर का ख्याल नहीं रखेंगे, उनके बारे में नहीं सोचेंगे, उनकी स्थिति क्या है, अगर वे बीमार हैं, तो उनके पास इलाज के लिए पैसे हैं या नहीं हैं?

कुमारी शैलजा (हरियाणा): सबसे ज्यादा सफाई कर्मचारियों की बात है।

श्री अहमद पटेल: मैं सफाई कर्मचारी के बारे में जानता हूँ। मैं आज जो बातें कर रहा हूँ, वह मैं नई ट्रेन के बारे में नहीं कर रहा हूँ, नई लाइन शुरू करने के बारे में नहीं कर रहा हूँ, कंवर्जन के बारे में नहीं कर रहा हूँ या और कोई डिमांड नहीं कर रहा हूँ, मैं रेलवे की जो असली स्थिति है, जो फाइनेंशियल स्थिति है, जो बीमार रेलवे हैं, मैं उसके बारे में जिक्र कर रहा हूँ। इस पर गंभीरता से सोचना होगा। क्योंकि हमारी जो अर्थव्यवस्था है, उसके लिए रेलवे महत्वपूर्ण है। हमारी अर्थव्यवस्था के लिए कहते हैं कि रेलवे हमारे देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है, यह हमारी बैकबोन है। यदि यह बैक बोन ही कमजोर हो जाएगी, तो कैसे चलेगा? इसकी स्थिति बहुत अच्छी नहीं है। इसकी स्थिति बहुत ही गंभीर है, इसलिए मैं समझता हूँ कि रेलवे में जो हमारे कर्मचारी हैं, हमें सामाजिक तौर पर भी उनके बारे में सोचना होगा। यह हमारा एक बहुत बड़ा सामाजिक दायित्व बनता है।

आप पीपीपी की बात कर रहे हैं। पीपीपी के बारे में बात करना आपका अंदरूनी अधिकार है, लेकिन आपको कर्मचारियों की हालत बेहतर बनाने की कोशिश करनी चाहिए। जो पीपीपी के अधीन कर्मचारी हैं, उनका शोषण होता है। वे बेचारे नौकरी छोड़ने पर मजबूर हो जाते हैं। हम खास तौर पर जो पीपीपी की बात कर रहे हैं, इसलिए उस पर बहुत ध्यान देना होगा। मैंने उनको मेरे एरिया के बारे में चिट्ठी भी लिखी है। जो भरूच, दाहेज के कर्मचारी हैं, पीपीपी के लिए जिस तरह से उनकी नौकरी चली गई है और अभी भी उनका जो मसला चल रहा है, वह हल नहीं हुआ है। आपको उस तरफ भी ध्यान देना होगा।

इसके बाद जो मेरा दूसरा मुद्दा है—आपने बात की थी और आप हर बार बड़ौदा के बारे में बात कर रहे हैं, इसलिए जब मेरे एरिया की बात आ रही है तो मैं उसका भी जिक्र करना चाहूंगा। बड़ौदा यूनिवर्सिटी के बारे में आपने पिछली बार भी जिक्र किया था, इस बार भी जिक्र किया है, लेकिन रिजल्ट है - big zero. परिणाम कुछ भी नहीं आ रहा है। पता नहीं और कितने बजट तक यह बड़ौदा रेलवे यूनिवर्सिटी चलती रहेगी। कम से कम उस पर भी आपको कुछ ठोस कदम उठाने चाहिए।

मेरा दूसरा विषय है रेल का विस्तार और सुविधा। आप अच्छी तरह जानते हैं कि connectivity और amenities for the passengers ये बहुत ही जरूरी है। रेलवे तंत्र का विस्तार और तीसरे दर्जे, खास तौर से जो थर्ड क्लास में सफर करते हैं, उनका ध्यान रखना बहुत ही जरूरी है। मैं तो आपको सुझाव दूंगा कि आप कम से कम एकाध दिन आप टू टायर एसी या थर्ड क्लास में travel कर लें, तो आपको पता चलेगा कि passengers की हालत क्या है। मैं तो अक्सर ट्रेन में सफर करता हूँ। हालांकि एमपीज़ को सुविधा है, मैं फर्स्ट क्लास एसी में जाता हूँ, लेकिन जब मैं ट्रेन में बैठता हूँ और रात का सोता हूँ, तो पूरी रात में कई बार मुझे नींद से जागना पड़ता है। पता नहीं कोच किस तरह से है? जिस तरह से jerk आता है, हरेक घंटे या आधे घंटे में एक

[श्री अहमद पटेल]

jerk आता है। पता नहीं, यह जो technical problem है, आप उसको ठीक क्यों नहीं कर पाते हैं। यह सालों से चला आ रहा है। उस पर भी ध्यान देने की खास तौर से जरूरत है।

जब यूपीए सरकार थी, तो हमने दो चीजें की थी। खास तौर पर जो नॉर्थ-ईस्ट है, उसके राज्यों को रेल लाइन से जोड़ने के लिए बात की गई थी और वह काम शुरू भी हुआ था। अगर कश्मीर को रेल के जरिए भारत के बाकी स्थानों से जोड़ने की ऐतिहासिक पहल किसी ने की थी, तो यूपीए की सरकार ने की थी। आदिवासी क्षेत्रों में रेल की सुविधाएं बढ़ाने की बहुत ही जरूरत है। वहां इतनी सुविधाएं नहीं हैं। कम निर्यात होने के मौजूदा हालात में सरहद पार जो रेलवे का आना-जाना है, वहां यातायात को बढ़ावा देने की खास तौर से जरूरत है। चीन ने जर्मनी तक रेल का विस्तार किया। हम नहीं चाहते कि आप इतना विस्तार करें, लेकिन कम से कम जो बॉर्डर एरियाज हैं, जो हमारे पिछड़े हुए इलाके हैं, जो आदिवासी इलाके हैं, जो नॉर्थ ईस्ट के इलाके हैं, जो कश्मीर का इलाका बाकी है, जो पहाड़ी इलाका है, उन पर भी ध्यान देने की खास तौर पर जरूरत है।

जहां तक passengers safety की बात है, passengers के साथ-साथ कभी-कभी ऐसा होता है कि उनको करंट लग जाता है। खास तौर पर हमारी मुम्बई रेल लाइन को देख लीजिए, आप तो वहीं से हैं, आपको पता होगा। कम से कम करंट लगने से जिन लोगों को जानें जाती हैं, और जो पैदल चलते हैं, उनका भी बहुत बार accident हो जाता है, कम से कम ऐसे passengers की safety के बारे में ध्यान देना होगा। ये बातें छोटी-छोटी हैं, लेकिन ultimately लोगों के जीवन के साथ जुड़ी हुई है। अगर किसी की जान चली जाए, किसी का जीवन चला जाए, तो मेरे ख्याल से यह बहुत ही गम्भीर बात है। ऐसी जो छोटी-छोटी चीजें हैं, उन पर भी गंभीरता से आपको ध्यान देने की बहुत ही जरूरत है।

खास तौर पर जिस चीज पर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, वह है हॉकर्स के बारे में। हमें हॉकर्स के बारे में सोचना होगा। यूपीए सरकार ने एक Street Vendors Bill के जरिए उनके लिए एक नीति बनाने की पहल की थी। मेरे ख्याल से यूपीए सरकार ने vendors के बारे में जो बिल बनाया था, आप उसके बारे में भी थोड़ी स्टडी करें, तो वह उपयोगी हो सकता है, मार्गदर्शक बन सकता है। इससे काफी लोगों को फायदा होगा। यह लाखों लोगों की रोजी रोटी का सवाल है। गरीब इंसान, चाहे वह सफाई कर्मचारी हो, चाहे वह हॉकर हो, चाहे वह रेल का employee हो, उसके welfare के बारे में आपको सोचना होगा। मेरे ख्याल से आप एक कमिटी गठित करें या उनके बारे में सर्वे किया जाए कि उनके हालात क्या हैं, उनकी स्थिति क्या है। उनके बारे में भी आपको खास तौर पर सोचना होगा।

मेरा next point बुलेट ट्रेन के बारे में है। 90 हजार करोड़। लेकिन बजट में मेरे ख्याल से आपने इसके बारे में जिक्र नहीं किया है। आपने जिक्र क्यों नहीं किया, मैं नहीं जानता। यह तो प्रधान मंत्री का pet project है। इस पर आप जो चुप्पी साधे हैं, वह मेरी समझ में नहीं आता। लोगों को दो साल के बाद भी इसके बारे में पता नहीं है कि बुलेट ट्रेन कैसी दिखेगी, दिखेगी या नहीं दिखेगी। दो साल के बाद भी पता नहीं कि यह सुरंग के भीतर चलेगी या पुल के ऊपर चलेगी, यह भी लोगों को पता नहीं है।...(व्यवधान)... यह हवा में भी चल सकती है। अहमदाबाद

में भी लोग नहीं जानते हैं। आप अहमदाबाद-मुम्बई बुलेट ट्रेन की बात तो करते हैं, लेकिन पता नहीं अहमदाबाद में वह कहां से शुरू होगी और कहां खत्म होगी। इसकी शुरुआत कहां होगी, यह खत्म कहां होगी, यह भी पता नहीं है। यह जो प्रधान मंत्री जी का pet project है, बुलेट ट्रेन के बारे में, मेरे ख्याल से उस पर भी आपको प्रकाश डालना चाहिए। हम बुलेट ट्रेन के खिलाफ नहीं हैं, लेकिन इस पर लगने वाले समय और मंत्रालय का जो तौर-तरीका है, उस पर हमें एतराज है। कम से कम लोगों को पता तो चलना चाहिए, रेलवे के बहुत सारे इम्पोर्टेंट काम बाकी हैं, जैसे रेल का विस्तार, सेफ्टी, सेक्योरिटी, ऐसी बहुत सारी चीजें हैं, जिन पर ध्यान देने की जरूरत है। ऐसा नहीं है कि बुलेट ट्रेन का प्रोजेक्ट हो जाएगा, तो सब कुछ हो जाएगा। सबसे पहले जो बीमार रेलवे है, उसको ठीक करने की कोशिश करनी चाहिए, उसके बाद हमें बुलेट ट्रेन के बारे में सोचना चाहिए। बुलेट ट्रेन के बारे में चर्चा नहीं होनी चाहिए, ऐसी बात नहीं है। कहीं ऐसी चर्चा के लिए हमें राष्ट्र विरोधी न कह दिया जाए अथवा कहीं sedition का चार्ज न लगा दिया जाए। हम इसकी चर्चा करते हैं, इसका मतलब यह नहीं है कि हम बुलेट ट्रेन का विरोध कर रहे हैं ...**(व्यवधान)**... इसके लिए हमें राष्ट्र विरोधी न कह दिया जाए, anti-nationalist न कह दिया जाए या फिर हम पर sedition का चार्ज न लगा दिया जाए।

यह ठीक है कि हमारे देश में रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों की बहुत जरूरत है। यूपीए सरकार ने इसके लिए diamond corridor भी बनाया था। भारत के लिए भारत में ही एक अच्छा मॉडल बन सकता है, इसके लिए दूसरे देशों के मॉडल्स की नकल करने की जरूरत नहीं है। मुझे नहीं मालूम कि जापान के साथ आप क्या एग्रीमेंट कर रहे हैं। कोई कह रहा था कि इसके लिए कंडिशन यह है कि उनको ही सारे के सारे कॉन्ट्रैक्ट देने पड़ेंगे। मेरे ख्याल से हमें इन सारी चीजों पर ध्यान देना होगा। हम जो बाहर के मॉडल एडॉप्ट करते हैं, हमारे यहां बड़े अच्छे-अच्छे मॉडल हैं, अगर हम उनको एडॉप्ट करें, तो बहुत ही अच्छा होगा। इस संदर्भ में मैं Warren Buffett को क्वोट करना चाहूंगा। उन्होंने कहा था, “When you buy something, you don't need, you will end up selling something which you need.” अगर आपने कुछ खरीदा है, तो यह आपको खास चीज की जरूरत नहीं, अगर वह आप खरीदते हैं तो नतीजा ये होगा कि आपको खास चीज की जरूरत है या आपको बेचनी पड़ेगी। हमारे यहां बहुत सारी ऐसी चीजें हैं, जिन पर काम करने की जरूरत है। पहले हम उन कामों को तो करें, उसके बाद बुलेट ट्रेन पर ध्यान दें। अच्छी बात है, बुलेट ट्रेन आए, लेकिन हमारे पास और भी बहुत सारे अच्छे-अच्छे मॉडल हैं, जो यूपीए ने बनाए थे। कॉरिडोर का जो मॉडल था, अगर उस पर भी कुछ काम शुरू किया जाता, तो बहुत अच्छा होता।

मेरे ख्याल से मैंने अधिकतर प्वाइंट्स बहुत ब्रीफ और शॉर्ट में कवर कर दिए हैं। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, लास्ट में सिर्फ इतना कहूंगा कि जहां तक हमारा और बाकी लोगों का सवाल है, हम लोग एक सेहतमन्द, महफूज और तरक्की वाली रेलवे, healthy, safe and growing रेलवे के लिए समर्पित हैं। अगर सरकार के पास कोई अच्छी योजना होगी, तो हम बिना किसी शर्त के ही उसे समर्थन देंगे। हम चाहते हैं कि भारतीय रेल, एक ऐसी रेल हो, जो healthy, safe and growing हो और ऐसी रेलवे के लिए हम अपने आप को समर्पित करते हैं।

रेल बजट सरकार के ऐसे नज़रिए वाला दस्तावेज होना चाहिए, जो यह बता सके कि रेल का फाइनेंस और प्रदर्शन भारत को तेज रफ्तार से तरक्की की राह पर ले जा सकेगा। लेकिन

[श्री अहमद पटेल]

बदकिस्मती से यह बजट रेलवे के सामने मौजूदा समस्याओं को सुलझाने वाला नहीं है। मैं रेल मंत्री जी को और एक बात बताना चाहता हूँ। अमेरिकन रेलवे नेटवर्क को बनाने वाले Abraham Lincoln ने कहा था, "You cannot escape the responsibility of tomorrow by evading it today" आपकी जो जिम्मेदारी है, आप उसे evade नहीं कर सकते। आज की बात छोड़ देने से आप कल की जिम्मेदारी से बच नहीं सकते हैं, आज की फिक्र में, आने वाले कल को तू बरबाद न कर। रेलवे के सामने जो समस्याएं हैं, उसको तो हल करना ही है, इसके साथ-साथ, जो आने वाला कल है, उसके बारे में भी सोचना होगा। यदि हम ऐसा नहीं करते, तो हमारी जो भावी पीढ़ी है, वह कभी भी हमें माफ नहीं करेगी। आज रेलवे की जो स्थिति है, वह बहुत गंभीर है, रेलवे बीमार है, वहीं आपका बजट खोखला और वास्तविकता से परे है। हालांकि यह बजट बहुत अच्छा हो सकता था, हमें आपसे उम्मीद थी क्योंकि आप एक competent Minister हैं, As a Power Minister आपने बहुत अच्छा काम किया था, लेकिन आपका यह बजट अच्छा बजट नहीं है।

मुझे नहीं मालूम कि आपकी क्या मजबूरियां हैं या आपके काम में कौन interfere कर रहा है। रेलवे को आप चला रहे हैं या कोई और चला रहा है, मुझे नहीं पता। अगर आप इन समस्याओं को हल कर पाएंगे, तो मैं समझता हूँ कि आप देश की वास्तविक सेवा कर पाएंगे और देश की जनता आपको खास तौर पर दुआएं देगी, लोगों को फेसेलिटी मिलेगी, धन्यवाद।

श्री आर. के. सिन्हा (बिहार): उपसभापति जी, मैं आज रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अभी हमारे वरिष्ठ सांसद माननीय अहमद पटेल जी बता रहे थे कि रेलवे बीमार है। मैं कुछ हद तक उनसे सहमत हूँ कि रेलवे बीमार सी तो हो गई है। लेकिन, क्यों हो गई है, इसका उत्तर उनके पास ज्यादा है। लेकिन, मैं उनकी इस बात से बिल्कुल ही सहमत नहीं हूँ कि यह रेल बजट एक खोखला बजट है। रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी ने जो रेल बजट पेश किया है, वह बहुत ही सोच-समझ कर, बहुत ही विचार करके, रिसर्च करके और भविष्य की एक दूरगामी योजना के साथ पेश किया है। जो विकासोन्मुख है और जो सबके हित में है।

[उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) पीठासीन हुए]

सर, इस बजट में न तो यात्रियों का किराया बढ़ाया गया है और न मालगाड़ी का किराया बढ़ाया गया है फिर भी, इस बजट में यात्री सुविधाओं की चिन्ता करने की बात की गई और यात्री सुविधाओं के लिए इतने अच्छे और उत्कृष्ट कदम उठाए गए हैं, जो आज तक, पता नहीं क्यों पूर्ववर्ती मंत्रियों की समझ में ही नहीं आया कि यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने की सख्त जरूरत है। यह बजट खर्च में अनुशासन के लिए, प्रबंधन में दक्षता के लिए और उपभोक्ताओं के प्रति जवाबदेही के लिए लाया गया है। यह बजट एक ऐसा बजट है जिससे कि रेलवे की जो चमक बढ़ेगी, वह आपको साल-दो साल में ऐसी दिखेगी कि आप हैरान रह जाएंगे, यात्री सुविधाओं की बढ़ोतरी से रेलवे का जो अभी जो देश के पूरे परिवहन का परसेंटेज घटकर 36 परसेंट हो गया है, जो कि कभी 50-60 परसेंट से भी अधिक हुआ करता था, वह तेजी से बढ़ेगा। जब रेल की सुविधाएं बढ़ेगी, यात्रियों की सुविधाएं बढ़ेगी, स्टेशनों का रख-रखाव बढ़ेगा, साफ-सफाई बढ़ेगी और आज के मॉडर्न जमाने के इन्फॉर्मेशन-टेक्नोलॉजी के जितने भी उपकरण हैं, जितने भी साधन हैं, उनका उपयोग होगा तब ज्यादा से ज्यादा लोग रेल से यात्रा करना ही पसंद करेंगे। स्टेशनों को हमने वाई-फाई युक्त करने का काम शुरू कर दिया है। 100 स्टेशनों पर यह हो

चुका है, 400 स्टेशनों पर इस साल पूरा हो जाना है। हम सोशल मीडिया के माध्यम से यात्री सुविधाओं को बढ़ाने में बहुत ज्यादा जागरूक हैं। आपने पढ़ा होगा और आप देख भी रहे होंगे कि कैसे एक बच्चे के ट्वीट पर भी माननीय रेल मंत्री द्वारा त्वरित कार्रवाई होती है और पांच मिनट के अन्दर कार्रवाई होती है। यह मामूली परिवर्तन नहीं है, यह एक क्रांतिकारी परिवर्तन है और इसे सबको समझना चाहिए। जनता इसे समझ रही है, लेकिन अगर जनप्रतिनिधि इससे वाकिफ नहीं रहेंगे और सिर्फ आलोचना के लिए ही आलोचना करते रहेंगे, तो मैं समझता हूँ कि यह देश के साथ और देश की जनता के साथ भारी अन्याय होगा। रेलवे में आमूल चूल सुधार हो रहा है और आज इस पूरे रेल मंत्रालय को एक नई दिशा, एक नई संरचना दी जा रही है। भारतीय रेल चुनौतियों से निपटने जा रही है, जिसके लिए रेल मंत्रालय ने पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और पुनरुद्धार का संकल्प लिया है।

‘चलो, मिल कर कुछ नया करें’—हमारे रेल मंत्री जी ने ऐसा संकल्प किया है कि चलो, मिलकर कुछ नया किया जाए, कुछ ऐसा किया जाए, जिससे रेल का नाम ऊंचा हो देश का नाम ऊंचा हो और देश की जनता में इस रीढ़ की हड्डी जैसी रेल व्यवस्था में जो देश के दिल की धड़कन है, जो संवेदना का केंद्र रेल है, जो कि आज हमारी जनता के लिए सबसे बड़ी सुविधा प्रदान करने वाली है, इस रेल के प्रति सम्मान का भाव जगे और रेल के प्रति ऐसी भावना ऐसा विश्वास जनता के बीच में पैदा हो कि रेल मंत्रालय ने कुछ ऐसा काम किया है, जिससे रेलवे में मौलिक सुधार हो रहा है।

अभी अहमद पटेल जी रेल यात्रा में हचके की बात कर रहे थे। मैं भी रेल में बहुत सफर करता हूँ, हर हफ्ते मैं दो-तीन बार जाता हूँ। मैं भी हचके खाता रहता हूँ, लेकिन मान्यवर ध्यान देने की बात यह है कि ये हचके इसलिए लगते हैं, क्योंकि रेलवे ट्रैक का जो सुधार पिछले 60 वर्षों में होना चाहिए था, वह लगभग हुआ ही नहीं है। ये हचके इसलिए लगते हैं कि हमारे रेलवे की बोगीज़ जो कोवों को आपस में जोड़ती है, जो चीज़ शॉक absorber का काम करती है, उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। उसमें modern technology का उपयोग नहीं हुआ है। डिजाइन में न तो सुधार हुआ है न कोई रिसर्च कार्य हुआ है। इन चीज़ों पर अब रेलवे मंत्रालय ध्यान दे रहा है। मैं समझता हूँ कि बहुत जल्दी ही अहमद पटेल जी हचकों से मुक्त हो जाएंगे पूरे देश की जनता भी हचकों से मुक्त हो जाएगी और उनको यह महसूस होगा कि वे अब वे पूरी रात आराम से, बिना हचके के सफर कर सकते हैं। थोड़ा सा समय तो दीजिए, थोड़ा सा धैर्य रखिए और थोड़ा सा विश्वास भी कीजिए, हम बहुत ही नेकनीयती से, अच्छे इरादों से काम करने के लिए आगे बढ़े हैं, इसमें आप सभी की और जनता के सहयोग की हम अपेक्षा करते हैं।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, हम रेल में जो सुधार के नए-नए आयाम ला रहे हैं, उसमें हमने एक नव-अर्जन, नव-मानक और नव-संरचना का संकल्प किया है। हम वित्तीय वर्ष 15-16 वर्ष में निवेश को दोगुना करने का उपाय कर रहे हैं, ताकि रेल परियोजनाओं में दोगुना निवेश हो, इसमें लोगों की सहभागिता हो और इसके लिए नए-नए आयाम खुलें। हम इस वर्ष 2,500 किलोमीटर नई रेल लाइनें बना रहे हैं और 1,600 किलोमीटर नई लाइनों का विद्युतीकरण इस वर्ष कर रहे हैं। अभी तक जो 4 किलोमीटर की औसत से प्रतिदिन रेल लाइनों का निर्माण हो रहा था, वह 7 किलोमीटर तक तो होने लगा है और वर्ष 2017-18 में 13 किलोमीटर तथा 2018-19 में 19 किलोमीटर प्रतिदिन नई लाइनों के निर्माण का लक्ष्य रखा गया है। इस लक्ष्य को हम हासिल करके

[श्री आर. के. सिन्हा]

दिखाएंगे। विद्युतीकरण को भी 50 प्रतिशत बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया है। मान्यवर, आप कह रहे थे कि यह पैसा कहां से आएगा? पैसा आएगा, भ्रष्टाचार को कम करके ठेकों में पारदर्शी प्रक्रिया अपनाने से रेलवे की अपार सम्पदा का सही ढंग से इस्तेमाल करके पैसा आएगा।

मित्रों मैं बिहार से आता हूं। हमारे बिहार को यह सौभाग्य प्राप्त है कि हमने बहुत ही बड़ी संख्या में देश को रेल मंत्री दिए हैं। मेरा यह सौभाग्य रहा है कि मैं रेल मंत्रालय में काफी अरसे से आता-जाता रहा हूं। अलग-अलग काल खंडों में महान रेल मंत्रियों के कार्यकाल में जाता रहा हूं। रेल मंत्रालय के कॉरीडोर में गजब की भीड़ होती थी, कैसे-कैसे लोग रहते थे, उसका वर्णन भी नहीं कर सकता हूं, कई बार कंधे से कंधे भी टकराते थे, इतनी भीड़ रहती थी। एक बार मैं माननीय सुरेश प्रभु जी के यहां गलती से चाय पीने के लिए चला गया। वहां मैंने गजब का सन्नाटा देखा। मुझे लगा कि रेल भवन में मंत्री हैं भी या नहीं? मैंने पूछा, मंत्री जी बैठे हैं तो उन्होंने कहा, जी हां, मंत्री जी बैठे हैं। जब मैं अंदर गया तो वे मीटिंग कर रहे थे। इन्होंने मुझे चाय पिलायी। मैंने कहा, इतना सन्नाटा कैसे पसरा हुआ है, आपके कॉरीडोर में कोई है ही नहीं! इन्होंने कहा कि मैंने सब ठेके यहां से बंद कर दिए हैं, अब कोई ठेकेदार यहां नहीं आता है, सब कुछ ऑनलाइन कर दिया है, रेल मंत्रालय तक कोई फाइल नहीं आती, जोन्स को हमने decentralize करके पॉवर दे दी है तो हमारे पास कौन आएगा इसीलिए सन्नाटा पसरा हुआ है। बहुत आराम से निश्चित होकर, बैठकर मैं मीटिंग करता हूं, काम करता हूं। मित्रों, यदि हम पारदर्शिता लाएंगे, रेल के संचालन में, रेल के ठेकों में तो आप देखेंगे, उससे हम बड़ी भारी बचत करने वाले हैं और उस बचत का उपयोग हम रेल के विकास में करेंगे। मैं आपको यह कहना चाहता हूं कि जिस तरह से हम रेलवे को modernize करने जा रहे हैं, जिस तरह से रेलवे की लाइनों का दोहरीकरण करने का प्लान कर रहे हैं, अगर आप लोगों की कृपा से भूमि अधिग्रहण का कानून पास हो जाएगा तो यह भी करके दिखाएंगे कि किस तरह से रेल यहां के जीवन के साथ जुड़कर एक ऐसा उदाहरण प्रस्तुत कर सकती है कि वह विश्व की सबसे बड़ी रेल बन सकती है।

महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि आज भी भारत की रेल सबसे सस्ती रेल है। मैं पूरे विश्व में जाता हूं और रेल से यात्रा करता हूं। मैंने भारतीय रेल जैसा प्रति किलोमीटर भाड़ा कहीं और नहीं देखा। हमारे यहां फर्स्ट क्लास या एसी सेकण्ड स्लीपर में आज भी बहुत अच्छी सुविधा है। हम तो इसमें बहुत सुधार करने वाले हैं लेकिन, आज भी हमारी जो सुविधा है, वैसी अच्छी और सस्ती सुविधा पूरे युनाइटेड किंगडम या अन्य यूरोपीय देशों में नहीं है। मैं युनाइटेड किंगडम में जाता रहता हूं, सिंगापुर जाता हूं, जापान जाता हूं, वहां रेल में—मेट्रो में घूमता हूं लेकिन, वहां भी इतनी अच्छी और इतनी सस्ती सुविधा नहीं है। हम ऐसी अच्छी सुविधा और इतनी सस्ती सुविधा उपलब्ध करा रहे हैं। यही एक बड़े चमत्कार का विषय है।

हम रेलवे डेडिकेटेड कॉरिडोर की बात कर रहे हैं। अगर हम चार डेडिकेटेड कॉरिडोर बना दें, तो हमें माल भाड़े से ज्यादा उगाही होगी और उससे हम रेलवे में विकास का बहुत काम कर सकेंगे। हम डेडिकेटेड कॉरिडोर के लिए कृतसंकल्प हैं। हम दिल्ली-चेन्नई का करने जा रहे हैं, एक दक्षिण में करने जा रहे हैं, एक पूरब में करने जा रहे हैं। हम इन सारे डेडिकेटेड कॉरिडोर को हम समुद्री पोर्ट्स से लिंक करेंगे। हम इनको पोर्ट्स से इस प्रकार जोड़ेंगे, ताकि हमारा कोई भी सामान, चाहे आयात का हो या निर्यात का, बिना किसी दिक्कत के एक जगह से दूसरी जगह जा सके।

उपसभाध्यक्ष जी, इस रेल बजट में जो खास बात है, मैं उसकी ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। इस रेल बजट में यात्री सुविधाओं पर बहुत ही ज्यादा ध्यान दिया गया है, वृद्धों का ध्यान रखा गया है, महिलाओं का ध्यान रखा गया है, बच्चों के साथ चलने वाली महिलाओं के लिए 30 प्रतिशत सीटों के आरक्षण का प्रावधान रखा गया है। सबसे बड़ी बात यह है कि पहली बार रेल बजट ने दिव्यांगों का ध्यान रखा है। आज तक दिव्यांगों के लिए कोई ब्रेल एनेबल कोच नहीं था, हवील चेयर की सुविधा नहीं थी, वृद्धों के लिए कोई बैट्री ट्रॉली नहीं थी। अब आप देख रहे हैं कि यह सुविधाएँ धीरे-धीरे स्टेशनों पर आनी शुरू भी हो गई है। स्टेशनों की साफ-सफाई नहीं थी, चूहे दौड़ते रहते थे। अभी भी कभी-कभी चूहे दौड़ते हैं, छोटे-छोटे चूहे बोगी में भी आ जाते हैं। वह कभी-कभी मैं भी देखता हूं। मैं इसको मंत्रालय को भी बताता भी हूं, लेकिन सुधार हो रहा है। अगर आप किसी जर्जर व्यवस्था में सुधार करते हैं, तो उसको सुधार करने में थोड़ा वक्त तो लगता ही है। अगर कोई बहुत दिनों से आईसीयू में बीमार पड़ा हुआ है, तो उसको अपने कमरे में जाने में, फिर जनरल वार्ड में जाने में, फिर उसकी फिजियोथेरेपी करने में, फिर उसको वाकिंग करने में, फिर उसको दौड़ने में समय लगता है। इसके बाद वह जरूर दौड़ेगा और तब वह मैराथन भी कम्पीट कर सकती है। लेकिन अगर आप बीमार से यह उम्मीद करें कि दो साल में मैराथन दौड़ ले तो यह सम्भव नहीं होगा। मेरा यह कहना है कि आप कुछ समय तो दे दीजिए, क्योंकि 60 साल की भरपाई हम दो साल में करने में सक्षम नहीं हैं। हम करेंगे जरूर। इसको आप भी देखेंगे, हम भी देखेंगे पूरा संसद देखेगा और देश की जनता भी देखेगी तथा पूरा विश्व भी देखेगा कि हमने क्या कर दिखाया।

आपने बुलेट ट्रेन की बात की। मान्यवर, बुलेट ट्रेन का लाभ सबसे पहले आपके इलाके को ही मिलने वाला है। बजट में बुलेट ट्रेन के बारे में मेशन इसलिए नहीं किया गया, क्योंकि बुलेट ट्रेन की जो योजना है, उसको हम जापान सरकार के माध्यम से साकार करने जा रहे हैं। यह एक ऐसी सीधी योजना है, जिसमें हमें जापान से बहुत ही कम ब्याज पर और बहुत लंबे समय के लिए त्रण प्राप्त हुआ है। जिसके माध्यम से हम बुलेट ट्रेन के सपने को साकार करने जा रहे हैं।

बुलेट ट्रेन की क्या आवश्यकता थी, अब आप इस पर चर्चा कर रहे हैं। हर चीज की ब्रांडिंग होती है, क्योंकि यह ब्रांडिंग का जमाना है। क्या इंडिया की ब्रांडिंग नहीं होनी चाहिए क्या विश्व को यह नहीं जाना चाहिए कि इंडिया में भी बुलेट ट्रेन चलती है? आप यह बताएं कि क्या आप इससे सहमत नहीं है कि इंडिया की भी ब्रांडिंग होनी चाहिए कि इंडिया में भी बुलेट ट्रेन है? ...**(व्यवधान)**... अगर सब चीजों की ब्रांडिंग है, तो आप अपने देश को भी तो ब्रांड कीजिए, अपनी रेलवे को भी तो ब्रांड कीजिए और हम यही कर रहे हैं। बुलेट ट्रेन सिर्फ आपके ही इलाके में नहीं, बल्कि मैं सोचता हूं कि मंत्री जी कभी हम लोगों के इलाके में भी ले आएंगे, तो बहुत अच्छा रहेगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री गुलाम रसूल बलियावी (बिहार): सर, बिहार की बारी कब आएगी? ...**(व्यवधान)**...

† **جناب غلام رسول بلیاوی:** سر، بہار کی باری کب آئے گی ...**(مداخلت)**...

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा): बिहार में भी जाएगी। ...**(व्यवधान)**...

श्री आर. के. सिन्हा: महोदय, मैं रेल राज्य मंत्री को धन्यवाद देता हूँ कि वे कह रहे हैं कि बिहार में भी बुलेट ट्रेन देंगे और जल्दी देंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल राज्य मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि मैंने कहा और इन्होंने इतना क्विक रिस्पांस दे दिया। मैंने कहा और इन्होंने जवाब दे दिया कि बिहार में बुलेट ट्रेन आ जाएगी। इससे और ज्यादा संवेदनशीलता की अपेक्षा हम क्या करेंगे? कोई मंत्रालय इससे ज्यादा संवेदनशील क्या हो सकता है कि हमने अपना दुःख दर्द सुनाया और इन्होंने झट से कहा कि हम बिहार को भी शामिल करने वाले हैं। ...**(व्यवधान)**... क्या? मुंगेरी लाल भी बिहार के ही हैं। सपने को जब साकार करेंगे, तो हम और आप इकट्ठे बुलेट ट्रेन में चढ़ेंगे।

मान्यवर, मैं यह बताना चाहता हूँ, कि अगले वर्ष तक 1,84,820 करोड़ रुपये का राजस्व जुटाने का जो लक्ष्य रखा गया है, उससे हम रेलवे का पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और पुनरुद्धार, ये तीनों काम करेंगे। प्रधान मंत्री का विज़न है कि रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाएं। रेलवे का काम चुनौतियों से भरा हुआ है, लेकिन हम चुनौतियों को अवसर में बदलने का काम करेंगे। यह काम हम निश्चित रूप से करेंगे और चुनौतियों को अवसर में बदलेंगे। वर्ष 2020 तक हम आम आदमी की आशाओं को पूरा कर सकेंगे, क्योंकि गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण उपलब्ध कराने का लक्ष्य रखा है। हम मालगाड़ियों को भी समय-सारिणी से चलाएंगे। आज तक मालगाड़ियां समय सारिणी से नहीं चलती हैं। उन्हें जब मौका मिलता है, तभी चल देती हैं और जब मौका मिलता है, तभी रुक भी जाती हैं। जब हम डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनाएंगे, तो हम इन चीजों को कर सकेंगे।

महोदय, इस देश में बहुत बड़ी समस्या है, जो स्वच्छता अभियान में भी बाधक है कि रेल में आज तक हम मल-मूत्र का सीधा विसर्जन करते हैं। इसको रोकने के लिए जो योजना बनी है, उसमें हम कोशिश करेंगे कि 2020 तक हमारे सारे टॉयलेट्स बायो डिस्पोजेबल हो जाएं, ताकि किसी भी प्रकार से मल-मूत्र का विसर्जन ट्रैक पर न हो और प्रदूषण न फैले। ...**(समय की घंटी)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपके दो मिनट बाकी हैं। आप अपनी बात दो मिनट में समाप्त करें।

श्री आर. के. सिन्हा: सर, मैं दो-तीन मिनट लूंगा। हमारे वरिष्ठ सांसद अहमद पटेल जी ने कहा कि ऐक्सिडेंट्स बहुत हो रहे हैं, उनकी रोकथाम कैसे करेंगे? उपसभाध्यक्ष जी, ऐक्सिडेंट्स की सबसे बड़ी वजह अनमैण्ड फाटक का होना है। इस पर रेल मंत्रालय का विशेष ध्यान है और जो अनमैण्ड फाटक हैं, उनको खत्म करने के लिए हम प्रतिबद्ध हैं और हम कोशिश करेंगे कि 2020 तक बिना चौकीदार वाले सारे रेलवे क्रॉसिंग्स खत्म हो जाएं। रेल मंत्रालय ने पिछले साल जो 677 घोषणाएं की हैं, उन पर कार्रवाई जारी है और उस कार्रवाई को त्वरित गति से आगे बढ़ाएं, इसकी हम प्रक्रिया रखेंगे।

अन्त में, मैं एक और बात कहना चाहता हूँ, जो हम सभी सांसदों के दिल की बात है। मंत्री जी कृपया ध्यान देंगे, मान्यवर राज्य मंत्री जी भी ध्यान देंगे। मैं आपसे ही कह रहा हूँ। यह मेरा भी दर्द है और आपका भी दर्द है, इसलिए इसको शेयर कर रहा हूँ। शुक्रवार की शाम को जब हम लोगों को ट्रेन पकड़नी होती है या प्लेन पकड़ना होता है, तो कई बार हमारी ट्रेन या प्लेन छूट जाती है। यह रवि शंकर जी को भी पता है। इनकी प्लेन भी छूट चुकी है और मेरा भी छूट चुका है।

श्री मनोज सिन्हा: वे ट्रेन में नहीं चढ़ते हैं।

श्री आर. के. सिन्हा: ऐसा मत कहिए। वे प्लेन में भी जाते हैं, ट्रेन में भी जाते हैं। ऐसा मत कहिए मनोज भाई, वे दोनों में जाते हैं। मेरा यह कहना है कि क्या माननीय रेल मंत्री जी, जो मेरी बातों को ध्यान से सुन रहे हैं? क्या वे इस बात पर भी विचार करेंगे कि एक मेट्रो स्टेशन संसद भवन में भी बनवा दें, जिससे हम नई दिल्ली रेलवे स्टेशन और एयरपोर्ट सीधे पहुंच जाएं।

श्री मनोज सिन्हा: मेट्रो वेंकैया नायडु जी के मंत्रालय में आती है, वह रेल मंत्रालय में नहीं आती है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): वह कोई बात नहीं।

श्री आर. के. सिन्हा: आप रेलवे स्टेशन ही बनवा दीजिए। आप कुछ करिए, ताकि शुक्रवार की शाम को जब हम यहां से स्टेशन या एयरपोर्ट जाएं, तो ट्रैफिक में न फंसे। ...**(समय की घंटी)**... यह संसद भवन देश का दिल है। यह नर्व सेंटर है। यहां पर देश भर की जनता आती है। अगर उनको रेलवे स्टेशन से या एयरपोर्ट से आने-जाने में सुविधा न हो और दो-दो घंटे ट्रैफिक में फंसना पड़े, तो उपसभाध्यक्ष जी, आप बताएं कि यह वाजिब है क्या?

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): वाजिब यह है कि आपका बोलने का समय पूरा हो गया है।

श्री आर. के. सिन्हा: आपने बताया है कि मेरा बोलने का समय पूरा हो गया है। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबको बहुत-बहुत बधाई और रेल मंत्री जी को बधाई। मैं इन्हीं शब्दों के साथ रेल बजट का समर्थन करता हूं।

श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, वैसे तो हम रेल बजट पर पांच ही मिनट बोलेंगे, क्योंकि हमारे दल के नेता इस पर विस्तृत रूप से बोलेंगे।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): कोई बात नहीं।

श्री नरेश अग्रवाल: वे आज उपस्थित नहीं हैं। प्रभु जी भी हमारे मित्र हैं और मनोज सिन्हा जी भी हमारे मित्र हैं। मैं चाहूंगा कि आप सफल हों, लेकिन सिर्फ प्रचार और प्रसार करके सफल न होइएगा, कार्य करके सफल होंगे, तो ज्यादा अच्छा होगा। आप सबसे पहले रेलवे के अधिकारियों को कम से कम ऑफिस से बाहर तो निकाल दीजिए। कोई डीआरएम दौरा नहीं करता, इंजीनियर देखने नहीं जाता है, एक जमाने में पटरियां चौक होती थीं। आपके स्टेशन मास्टर देखते थे कि स्टेशन की क्या व्यवस्था है। आज ऐसा लगता है कि सबको लकवा जैसा मार गया है। आपने बजट में खूब प्रचार-प्रसार किया, लेकिन यह सत्यता पर खरा कैसे उतरेगा? हम रेलवे की कंसल्टेटिव कमेटी के मेम्बर थे, हमने पूछा कि आपके पास कितने प्रोजेक्ट पेंडिंग हैं और उनके लिए कितना रुपया चाहिए? आप सदन को बता दीजिए कि आपके पास अभी जितने पेंडिंग प्रोजेक्ट्स हैं, उनके लिए कितना रुपया चाहिए और आपने इस बजट में जो घोषणाएं की हैं, उनके लिए कितना पैसा चाहिए और इतना बड़ा गैप आप कैसे पूरा करेंगे? यह ठीक है कि डीजल के दाम घटे हैं। आपका किराया घटना चाहिए, लेकिन हम किराया घटाने के पक्षधर नहीं हैं। हम कहते हैं कि आप किराया बढ़ाइए, लेकिन लोगों को सुविधाएं तो दीजिए। आज आदमी सुविधाएं

[श्री नरेश अग्रवाल]

चाहता है, किराया घटाना नहीं चाहता है। रेल में टूंस के भरा जाए, उसकी जगह वह चाहता है कि हमको बैठने का स्थान मिले, उसके लिए चाहे उससे दो रुपये फालतू ले लीजिए। आप कम से कम यात्रियों को सुरक्षित रखिए। आपकी आरपीएफ है, दूसरी तरफ जीआरपी है, तीसरी तरफ सिविल पुलिस है। आपके स्टेशनों पर तीन फोर्स काम कर रही हैं। इन तीनों में कौन-सा तालमेल है? एक आपके अंडर में काम करती है, दो स्टेट गवर्नमेंट के अंडर में काम करती हैं। इन तीनों के बीच कोई तालमेल नहीं है, जिसके कारण सुरक्षा की प्रॉब्लम खड़ी हुई है। आखिर सुरक्षा की प्रॉब्लम कैसे दूर होगी? अगर आप इसको कहीं से सेंट्रलाइज़ नहीं करेंगे, अगर आप स्टेट गवर्नमेंट को कांफिडेंस में नहीं लेंगे, तो रेलवे में क्राइम को रोकना बहुत मुश्किल है। रेलवे में चोरियां बहुत होती हैं। आप हमें यह बता दीजिए कि प्रति वर्ष आपके यहां कितना माल चोरी होता है? हमारे यहां उत्तर प्रदेश में मुगलसराय है। यह मनोज सिन्हा जी के पड़ोस में है। उत्तर प्रदेश में मुगलसराय चोरी का सबसे बड़ा सेंटर है। वहां पर गैंग लगे हुए हैं, जो आपकी मालगाड़ियों को रोकते हैं, उनमें से सामान चोरी किया जाता है। इसके अलावा कानपुर है, झांसी है, गोरखपुर हैं, ये बड़े-बड़े रेलवे स्टेशन्स हैं, जहां पर चोरियां होती हैं। आप इन चोरियों को कैसे रोकेंगे? आपने पीपीपी मॉडल की घोषणा कर दी कि हम पीपीपी मॉडल को लागू करेंगे। इससे पहले एफडीआई की घोषणा की गई थी, कितनी एफडीआई आ गई? काले धन के बारे में कहा था, हम जानना चाहते हैं कि कितना काला धन आ गया? पीपीपी मॉडल में किन-किन लोगों ने आपके यहां पर एप्लाइ किया, आप कम से कम इतना तो बता दीजिए। रेल को चलते हुए, इतने साल हो गए और आज भी स्पीड 50 किलोमीटर ही है। लखनऊ मेल रात 10 बजे चलती है और सुबह 7 बजे आती है, कलराज मिश्र जी, आप उससे आते हैं। लखनऊ मेल 9 घंटे में 500 किलोमीटर का सफर तय करती है, जबकि यह ट्रेन, मेल ट्रेन कहलाती है। इसकी स्पीड होती है 50 या 55 किलोमीटर प्रति घंटा। जाड़े में जब कोहरा पड़ता है, तो हमारी तरफ कहा जाता है कि ट्रेन को भी ठंड लग गई है, क्योंकि आप कोहरे में ट्रेनों को रद्द कर देते हैं। आजकल आधुनिक सिग्नल प्रणाली आ गई है, आप उसको लागू कीजिए। आजकल नई तकनीक आई है, उसको इस्तेमाल करें। आप अगर उन चीजों को इस्तेमाल करेंगे, तो मेरे ख्याल से ज्यादा एडवांस सिस्टम आएगा और अगर आपने रेल की स्पीड नहीं बढ़ाई, तो कोई फायदा नहीं होगा। आज विश्व कहां जा रहा है? आप हिन्दुस्तान में बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं, लेकिन जो मौजूदा ट्रेनें हैं, उनकी स्पीड तो बढ़ा नहीं रहे हैं। हर रोज पटरियां क्रैक कर रही हैं। आज रेल के बाथरूम की हालत क्या है? आप देख लीजिए कोई सफाई नहीं करता और रेलवे स्टेशन पर कुली हैं ही नहीं। आपने कुली की भर्ती बंद कर दी है। लालू जी ने कुली को अपग्रेड कर दिया है, उनको अफसर बना दिया है। आप किसी स्टेशन पर चले जाएं, आपको कुली मिलेगा ही नहीं। आज कुलियों की इतनी कमी हो गई है, आप कुलियों की भर्ती क्यों नहीं करते? आप इनकी भर्ती एनाउंस करिए कि हम इतने कुली भर्ती करेंगे, तो लोगों को रोजगार भी मिलेगा। चाहे आप कुली कांट्रैक्ट बेस पर ही भर्ती करिए, लेकिन भर्ती करिए। कहीं न कहीं से सुधार की प्रक्रिया में आपको आगे आना पड़ेगा। रेल की जमीन पर निजी क्षेत्र के लोगों ने कब्जा कर रखा है। आपके पास इतनी प्राइम लोकेशन है, इतनी अधिक जमीन है, अगर आप अपनी जमीन सुरक्षित कर लें और सिर्फ उसको पीपीपी में ले आएँ, तो शायद आपका बहुत बड़ा काम पूरा हो जाएगा। आपकी उसको करने की इच्छा नहीं है। अगर आप पूरा करने की इच्छा करेंगे, तो काम हो जाएगा और लोगों को सहूलियत मिलेगी

6.00 P.M.

तथा आप अपने मिशन में सफल होंगे। मैं तो इतना ही चाहता हूँ कि आप सफल हों। मैं यह नहीं कहता कि मेरा काम आलोचना करना ही है। सरकारें बनती हैं, पार्टियों के विचार अलग-अलग होते हैं, लेकिन देश तब तक आगे नहीं बढ़ेगा जब तक चीजें सुरक्षित नहीं रहेंगी। जब तक हम एडवांस नहीं होंगे तब तक देश आगे नहीं बढ़ेगा। मैं चाहता हूँ कि कुछ नई चीजें लाइए, हमारा आपको पूरा-पूरा समर्थन रहेगा, लेकिन कहीं न कहीं से आगे बढ़िए। एक स्टेप आप आगे बढ़िए, एक स्टेप हम लोग आगे प्रोत्साहित करेंगे और हमारा देश आगे बढ़ेगा, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री राम नाथ ठाकुर (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं पहले अपनी तरफ से और अपनी पार्टी की तरफ से कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं दुष्यंत की एक रचना से शुरू करना चाहता हूँ—

"सिर्फ हंगामा करना मेरा मकसद नहीं,

मेरी कोशिश है सूरत बदलनी चाहिए।

मेरे सीने में न सही, तेरे सीने में है आग जहां,

आग जलनी चाहिए।"

श्री सुरेश प्रभु जी रेल मंत्री हैं। नौजवानों ने, किसानों ने शोषितों ने बहुत दिल से और बहुत ताकत के साथ इन्हें सत्ता में लाने का काम किया है, रेल मंत्री बनाने का काम किया है। रेलवे में 18 लाख कर्मचारी थे। उनमें से घटकर 13 लाख रह गए। आप 13 से 18 कैसे करेंगे, इस बजट में कहीं कोई जिक्र नहीं है। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी नौजवानों को, जैसा नरेश जी ने कहा है, कुलियों को लाने का काम करें, उन्हें रोजगार देने का काम करें, नौकरी देने का काम करें। मैं चाहूंगा कि निश्चित रूप से अपने भाषण के दरमियान इसे रेल बजट में लाने का काम करेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, बिहार से चार-चार रेल मंत्री हुए हैं। रेल मंत्रियों ने जो योजनाएं घोषित कीं, उनके लिए जो पैसों का इंतजाम किया, उन योजनाओं के बारे में इस बजट में कहीं कोई जिक्र नहीं है। पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने हरनौत में रेल के डिब्बे बनाने की घोषणा की थी, लेकिन वहां से कोई डिब्बा नहीं बन रहा है तथा बजट में इसका कोई जिक्र भी नहीं है। सिर्फ जिक्र है, तो मधेपुरा और गरखा का है। उसका भी टाइम नहीं बताया गया है कि इसको वहां कब तक स्टार्ट कर देंगे। जो गरखा में है, उस रेल इंजन की शुरुआत कब से होगी, इसकी कोई समय सीमा बंधी हुई नहीं है। मैंने इस रेल बजट को पढ़ा और सुना है। प्रभु जी के बारे में हमें जानकारी थी कि इन्होंने एक अच्छे ऊर्जा मंत्री बनकर काम किया है, लेकिन ये भविष्यवक्ता भी हैं, मुझे इसकी जानकारी नहीं थी। मेरा चौबीस वर्षों का संसदीय जीवन रहा है और उस जीवन में मैंने देखा है कि बजट एक वर्ष के लिए आता है। इन्होंने जो जिक्र किया है, इन्होंने 2019-20 में जो योजनाएं लागू करने की एनाउंसमेंट की हैं, जो रेल बजट में भी हैं, उस संदर्भ में मैं पूछना चाहूंगा कि रेल मंत्री जी, आप एक वर्ष में कितने नौजवानों को काम देंगे? आप अपने जवाब में इसकी घोषणा करने का काम करें कि आप पूर्व रेल मंत्रियों की योजनाओं को एक वर्ष में कितना पूरा करेंगे। आज का नौजवान इनको बहुत दिल से देख रहा है। वह देख रहा है कि जब उसको इंटरव्यू देना पड़ता है, तो उसे कन्फर्म टिकट नहीं मिलती है। होली, दशहरा के त्यौहार हैं, इन त्यौहारों पर लोग ट्रेन्स में लदकर जाते हैं, लेकिन इन्होंने अपने रेल बजट में

[श्री राम नाथ ठाकुर]

इसकी कोई व्यवस्था नहीं दी है। हमें चाहेंगे कि रेल मंत्री जी अपने उत्तर में इन सब बातों की तरफ ध्यान देकर जवाब देने का काम करें, नौजवानों को अपने विश्वास में लेने का काम करें। हम जानते हैं कि आजादी के बाद रेल का कितना विस्तार हुआ और इन दो वर्षों में रेल का कितना विस्तार हुआ। इस दौरान कितनी रेल लाइन्स बिछीं, इसका जवाब भी आपके रेल बजट में नहीं है। कितना बिजलीकरण हुआ, इस बजट में इसका भी जिक्र नहीं है। अभी भारतीय जनता पार्टी के नेता आर. के. सिन्हा साहब बोल रहे थे कि रेल मंत्री जी के कॉरीडोर में कोई भीड़ नहीं है। लोगों ने दो वर्षों में, 21 महीनों में देख लिया है कि यहां कोई काम नहीं होता है, इसलिए क्यों समय बिताने आएंगे। हम जानते हैं कि नौजवानों को, पत्रकारों को 50 परसेंट छूट मिली हुई है। हम रेल मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि पत्रकारों को पूर्ण छूट देकर अभी उन्हें यह छूट सिर्फ गरीब रथ में दी जा रही है, लेकिन इन्हें सभी ट्रेन्स में छूट मिले, यह सहूलियत मिले। मैं रेल मंत्री से कुछ बातों का अपने राज्य बिहार, जिला समस्तीपुर के बारे में निवेदन करना चाहता हूं। यहां समस्तीपुर जंक्शन है, यहां पहले नई दिल्ली के लिए डायरेक्ट जयंती जनता ट्रेन चलती थी, वह बंद हो गई है। यह ट्रेन 1977 में चलती थी, जिसे स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्र जी ने चलाया था, उसको बाद में बंद कर दिया गया, इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप निश्चित रूप से समस्तीपुर से दिल्ली के लिए, समस्तीपुर से मुंबई के लिए, समस्तीपुर से बेंगलुरु के लिए एक ट्रेन देने का काम करें।

आप समस्तीपुर के जो रेलवे क्वार्टर हैं, जो क्षतिग्रस्त हैं, जो बहुत दिनों से बने हुए हैं, उनको ठीक से बनाने का काम करें। जहां खुदीराम बोस गिरफ्तार हुए थे, वहां पर पूसा रोड रेलवे स्टेशन, खुदीराम बोस रेलवे स्टेशन है, मैं आपको उसके सौंदर्यीकरण के लिए कई बार पत्र लिख चुका हूं, लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। कर्पूरीग्राम स्टेशन पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि आप रेल मंत्री के रूप में वह रुतबा दिखाएं कि पूरा हिन्दुस्तान आपको याद करे।

मैं इन्हीं चंद शब्दों के साथ आपसे पुनः निवेदन करना चाहता हूं,

"मैं नहीं कहता कि तू सवेरा कर दे,
दो काम में तू एक काम मेरा कर दे।
रोशनी तेज कर दे कि मैं कुछ देख सकूं,
नहीं तो घनघोर अंधेरा कर दे।"

इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूं।

SHRI MD. NADIMUL HAQUE (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, Urdu Poet, Mirza Ghalib, has said, and I quote:

"तेरे वादे पर जिए हम, तो ये जान झूठ जाना,
कि खुशी से मर न जाते, अगर ऐतबार होता।"

ऐसा लगता है कि यह रेल बजट एक ऐसी ट्रेन है, जिसके departure से पहले ही लेट होने की घोषणा कर दी गई है। Sir, the Indian Railways has played a critical role in the social and economic development of the country by ensuring access to cheap and affordable public transport for the masses. Moreover, Sir, it has grown significantly and is among the largest networks in the world. लेकिन सर, जैसा मैंने कहा कि इसमें बहुत सारे वादे किए गए हैं और जब वादे पूरे नहीं होते हैं, तो काफी तकलीफ होती है। रेलवे की तरफ से अभी तक पैसेंजर ट्रैफिक और नंबर ऑफ रुट्स में भी इजाफा हुआ है, लेकिन इसके साथ-साथ कदम से कदम मिलाकर चलने में हमारा infrastructure कामयाब नहीं है। देखा जाए, तो आजादी के बाद रेलवे में 10 हजार रूट किलोमीटर का इजाफा हुआ है, जबकि इसी दौरान चीन में 50 हजार रूट किलोमीटर का इजाफा किया गया है। पिछले तीन दशकों में double या multiple ट्रैक 52 फीसदी बढ़ा है, इसके बावजूद 2014-15 में overall रेलवे में सिर्फ 30 फीसदी ट्रैक ही double या multiple किए जा सके हैं। सर, ग्रोथ की इस धीमी रफ्तार की वजह से आज रेलवे एक saturation point पर पहुंच गई है। 1,219 सेक्शंस में सिर्फ 40 फीसदी ट्रैक ऐसे हैं, जो सौ फीसदी line capacity utilization से ज्यादा पर चल रहे हैं। यहां तक कि 80 फीसदी ट्रैफिक सिर्फ 40 फीसदी ट्रैक तक ही महदूद है। इसका नतीजा यह हुआ है कि हर जगह congestion है, लिहाजा न नई गाड़ियां शुरू की जा सकती हैं और न ही मौजूदा ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाई जा सकती है।

सर हम स्मार्ट सिटीज़ की बात सुनते आ रहे हैं, लेकिन अब रेल बजट में स्मार्ट ट्रेन की भी बात कहीं गई है। मंत्री जी स्मार्ट ट्रेन चलाना चाहते हैं, जिनमें कुछ खास सहूलियतें होंगी, जैसे कि bio-toilets, vending machines, accessible dustbin, वगैरह। उन्होंने सीनियर सिटिजन्स का ख्याल रखते हुए उनका रिजर्वेशन कोटा पचास फीसदी बढ़ा दिया है और कहा है कि लेडी मुसाफिरों की सुरक्षा को भी ध्यान में रखेंगे। उन्होंने कहा कि e-ticketing system को improve किया गया है और अब 2,000 की जगह 7,200 टिकट्स प्रति मिनट फरोख्त किए जा सकते हैं। प्रभु जी ने 'Clean My Coach' service शुरू करने का वादा भी किया है और उन्होंने कहा है कि हम अगले दो साल में स्विस् चैलेंज मॉडल के तहत चार सौ स्टेशनों में पीपीपी मोड के जरिए सुधार लाएंगे। सर, यहां पर एक clarification की जरूरत है। पिछले साल इन्होंने चार सौ स्टेशनों को "आदर्श स्टेशन स्कीम" के तहत आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही थी। अब ये नए चार सौ स्टेशंस या वे ही चार सौ स्टेशंस हैं, मुझे यह पूछना है? लेकिन यहां यह कहना जरूरी है कि पीपीपी मोड अब तक बहुत ज्यादा कामयाब नहीं रहा है, लिहाजा रेलवे को इस साल पीपीपी मोड से आमदनी होगी, यह तय नहीं किया जा सकता है।

सर, पिछली बार भी कहा गया था कि चार सौ स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा दी जाएगी और इस साल एक सौ स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा देने की बात कहीं गई है। मुझे लगता है कि यह प्रपोजल भी लगभग एक ही है।

सेफ्टी इश्यूज़ पर कहा जा सकता है कि पिछले साल की बनिस्बत इस साल 20 फीसदी हादसे कम हुए हैं। यह अच्छी बात है कि मंत्री जी साबिक वज़ीरे रेल, ममता बनर्जी के विज़न 20:20 को लागू करके, सारे unmanned railway crossings पर गैंगमेन को बैठाकर, Mission Zero Accident में कामयाबी हासिल करना चाहते हैं। उन्होंने एक roll-on and roll-off की बात भी कही है, यह भी vision 20-20 में ममता बनर्जी जी ने ही कहा था। इसके लिए मैं उनका धन्यवाद करता हूं।

[Shri Md. Nadimul Haque]

سر، यह सब तो ठीक है، लेकिन उन्होंने अपनी स्पीच में यह वाजेह नहीं किया कि यह सब होगा कैसे? उनके पास कोई कंक्रीट प्लान नहीं है, ऐसे में रेलवे के प्रोजेक्ट्स इम्प्लिमेंट कैसे होंगे? माना जा रहा है कि Seventh Central Pay Commission की रिक्मडेशंस लागू होने के बाद रेलवेज के pay and pension के खर्च में 19 फीसदी इजाफा होगा। यह तो प्रोजेक्शन है, लेकिन जब पिछली बार Sixth Pay Commission लागू किया गया था, असल में देखा जाए तो वह आंकड़ा 32 फीसदी पर जाकर रुका था।

†"تیرے وعدے پر جئے ہم، تو یہ جان جھوٹ جانا

کہ خوشی سے مر نہ جائے، اگر اعتبار ہوتا۔"

ایسا لگتا ہے کہ یہ ریل بجٹ ایک ایسی ٹرین ہے، جس کے ٹیپارچر سے پہلے ہی لیٹ ہونے کا کی گھوٹنا کر دی گئی ہے۔

Sir, the Indian Railways has played a critical role in the social and economic development of the country by ensuring access to cheap and affordable public transport for the masses. Moreover, Sir, it has grown significantly and is among the largest networks in the world.

لیکن سر، جیسا میں نے کہا کہ اس میں بہت سارے وعدے کئے گئے ہیں اور جب وعدے پورے نہیں ہوتے ہیں، تو کافی تکلیف ہوتی ہے۔ ریلوے کی طرف سے ابھی تک پیسنجر ٹریفک اور نمبر آف روٹس میں بھاری اضافہ ہوا ہے۔ لیکن اس کے ساتھ ساتھ قدم سے قدم ملا کر چلنے میں ہمارا انفراسٹرکچر کامیاب نہیں ہوا ہے۔ دیکھا جائے، تو آزادی کے بعد ریلوے میں 10 ہزار روٹ کلومیٹر کا اضافہ ہوا ہے، جبکہ اسی دوران چین میں 50 ہزار روٹ کلومیٹر کا اضافہ کیا گیا ہے۔ پچھلے تین دہائیوں میں ڈبل یا ملٹی-پل ٹریک 52 فیصد بڑھا

ہے، اس کے باوجود 2014-15 میں آوورال ریلوے میں صرف 30 فیصدی ٹریک

بی ڈبل یا ملٹی-پل کئے جا سکے ہیں۔ سر، گروتھ کی اس دھیمی رفتار کی

وجہ سے آج ریلوے ایک saturation point پر پہنچ گئی ہے۔ 1219 سیکشنس میں

صرف چالیس فیصدی ٹریک ایسے ہیں، جو سو فیصدی line capacity utilization سے

زیادہ پر چل رہے ہیں۔ یہاں تک کہ 80 فیصدی ٹریفک صرف 40 فیصدی ٹریک

تک ہی محدود ہے۔ اس کا نتیجہ یہ ہوا ہے کہ ہر جگہ congestion ہے، لہذا نہ

نئی گاڑیاں شروع کی جاسکتی ہیں اور نہ ہی موجودہ ٹرینوں کی رفتار بڑھائی

جاسکتی ہے۔

† Transliteration in Urdu script.

سر، ہم اسمارٹ سٹیز کی بات سنتے آرہے تھے، لیکن اب ریل بجٹ میں اسمارٹ ٹرین کی بھی بات کہی گئی ہے۔ منتری جی اسمارٹ ٹرین چلانا چاہتے ہیں، جن میں کچھ خاص سہولتیں ہونگی، جیسے کہ بایوٹائلٹ، وینڈنگ مشین، accessible dustbin وغیرہ۔ انہوں نے سینئر سٹیزنس کا خیال رکھتے ہوئے ان کا ریزرویشن کوٹا پچاس فیصدی بڑھادیا ہے اور کہا کہ لیڈیز مسافروں کی حفاظت کو بھی دھیان میں رکھیں گے۔ انہوں نے کہا کہ ای ٹکٹ سسٹم کو امپروو کیا گیا ہے اور اب دو ہزار کی جگہ روزانہ 7200 ٹکٹ فی منٹ فروخت کیے جاسکتے ہیں۔ پربھوجی نے Clean my Coach سروس شروع کرنے کا وعدہ بھی کیا ہے اور انہوں نے کہا ہے کہ ہم اگلے دو سال میں سوئس چیلنج ماڈل کے تحت چار سو اسٹیشنوں میں پی پی پی موڈ کے ذریعہ سدھار لائیں گے۔

سر، یہاں پر ایک کلیریفکیشن کی ضرورت ہے۔ پچھلے سال انہوں نے چار سو اسٹیشنوں کو ”آدرش اسٹیشن اسکیم“ کے تحت آدرش اسٹیشن بنانے کی بات کہی تھی۔ اب یہ نئے چار سو اسٹیشن ہیں یا وہ ہی چار سو اسٹیشن ہیں؟ مجھے یہ پوچھا ہے؟ لیکن یہاں یہ کہنا ضروری ہے کہ پی پی پی موڈ اب تک بہت زیادہ کامیاب نہیں رہا ہے۔ لہذا ریلوے کو اس سال پی پی پی موڈ کتنی آمدنی ہوگی، یہ طے نہیں کیا جاسکتا ہے۔

سر، پچھلی بار بھی کہا گیا تھا کہ چار سو اسٹیشنوں پر وائی فائی کی سہولت دی جائے گی اور اس سال ایک سو اسٹیشنوں پر وائی فائی کی سہولت دینے کی بات کہی گئی ہے۔ مجھے لگتا ہے کہ یہ پروپوزل بھی لگ بھگ ایک ہی ہے۔

سیفٹی ایشوز پر کہا جا سکتا ہے کہ پچھلے سال کی بہ نسبت اس سال 20 فیصدی حادثے کم ہوئے ہیں۔ یہ اچھی بات ہے کہ منتری جی سابق وزیر ریل، ممتا بنرجی کے ویژن ٹوئنٹی - پر گینگ-مین کو بٹھا کر، 'مشن unmanned railway crossing ٹوئنٹی کو لاگو کر کے، سارے زیرو ایکسیڈنٹ' میں کامیابی حاصل کرنا چاہتے ہیں۔ انہوں نے ایک رول-آن اور رول-آف کی بات بھی کہی ہے، یہ بھی ویژن ٹوئنٹی-ٹوئنٹی میں ممتا بنرجی جی نے ہی کہا تھا۔ اس کے لئے میں ان کا دھنیواد کرتا ہوں۔

سر، یہ سب تو ٹھیک ہے، لیکن انہوں نے اپنی اسپیک میں یہ واضح نہیں کیا کہ یہ سب کیسے ہوگا؟ ان کے پاس کوئی کنکریٹ پلان نہیں ہے، ایسے میں ریلوے کے پروجیکٹس امپلی مینٹ کیسے ہونگے؟ مانا جا رہا ہے کہ ساتویں پے کمیشن کی ریکمنڈیشنس لاگو ہونے کے بعد ریلویز کے pay and pension کے خرچ میں 19 فیصدی اضافہ ہوگا۔ یہ تو پروجیکشن ہے، لیکن جب پچھلی بار چھٹے پے کمیشن لاگو کیا گیا تھا، اصل میں دیکھا جائے تو وہ آنکڑا 32 فیصدی پر جاکر رکھا تھا۔

[Shri Md. Nadimul Haque]

Similarly, for new lines, the provision for the next year is ₹ 15,586 crores, up 15 per cent over the Revised Estimate for 2015-16, and much higher compared to the Budget Estimate of ₹ 12,830 crores. The total working expenses of the Railways are budgeted at ₹ 1,74,046.29 crores during 2016-17, up from ₹ 1,46,055.60 crore in 2015-16, that is, roughly 19.1 per cent, the highest year-on-year growth in the past three years. Sir, at the same time, the gross traffic receipts in 2015-16 have been short by ₹ 15,744 crores, as compared to the Budget target of ₹ 1,83,578 crores, which is a shortfall of around 8.5 per cent. Both passenger and goods traffic have performed below expectations. The freight earnings have been impacted by low demand from the core sector due to improved and better priced road transport. Therefore, the question arises as to how the Minister expects to meet the demand of expenses for the ambitious projects laid by him in the Budget, as they would require a massive amount of revenue.

Sir, the Railways has signed an agreement with the LIC, wherein an amount of one lakh crore rupees would be at the disposal of the Railways, but, at the same time, it would also leave the Railways debt-stressed. Therefore, it would not be incorrect to say that the Minister has tried to camouflage the risk prevailing over the sector due to the increase in expenses as well as shortfall in the revenue of the Railways. सर, मुझे एक खदशा है कि अगर बजट में दिए गए प्रोजेक्शन में कमी रह गई, जिसके होने की संभावना ज्यादा है, तब क्या होगा, ऐसे में पैसंजर किराए में इजाफा नागुजर हो जाएगा।

† سر، مجھے ایک خدشہ ہے کہ اگر بجٹ میں دیے گئے پروجیکشن میں کمی رہ گئی، جس کے ہونے کی امید زیادہ ہے، تب کیا ہوگا؟ ایسے میں پیسنجر کرائے میں اضافہ ناگزیر ہو جائے گا۔

The chances of an increase in the fares are high, particularly in the absence of proper commercial accounting principles. The operating ratio is projected at 92 paise to the rupee, but is expected to cross 100 per cent, or by some estimates, even 110 per cent. Moreover, the increase in fares for passengers and freight would happen in the face of a decline in fuel expenses from 15 per cent to 12 per cent from a year ago. Sir, ideally, instead of the fares being kept stagnant in the Budget, they should have been reduced.

रेल मंत्री इज्जत की बात करते हैं, उन्होंने कुलियों के लिए बीमे की बात कही है और कहा है कि अब उनको सहायक, यानी Assistant के नाम से जाना जाएगा। भाई, जिनको आप सहायक बना रहे हैं, वे तो कहते हैं कि नाम में क्या रखा है, काम तो हमें वही करना है। असल इज्जत तो हमारी साबिक रेल मंत्री और मगरिबी बंगाल की मौजूदा सीएम, ममता बनर्जी ने गरीबों को

† Transliteration in Urdu script.

दी थी, जब उन्होंने 'इज्जत टिकट' शुरू करके गरीब, मजदूर किसान और household help को बहुत बड़ी राहत दी थी। मैं चाहूंगा कि प्रभु जी भी इस सुझाव को संजीदगी से लें और दोबारा 'इज्जत टिकट' को गरीबों तक पहुंचाएं।

† रیل منتری عزت کی بات کرتے ہیں، انہوں نے قلیوں کے لئے بیمے کی بات کہی ہے اور کہا ہے کہ اب ان کو سہایک، یعنی اسسٹینٹ کے نام سے جانا جائے گا۔ ارے بھائی، جن کو آپ سہایک بنا رہے ہیں، وہ تو کہتے ہیں کہ نام میں کیا رکھا ہے، کام تو بیمہ ہی کرنا ہے۔ اصل عزت تو ہماری سابق ریل منتری اور مغربی بنگال کی موجودہ سی۔ایم۔ممتا بنرجی نے غریبوں کو دی تھی، جب انہوں نے 'عزت ٹکٹ' شروع کرکے غریب، مزدور، کسان اور ہاؤس-ہولڈ-ہیلپ کو بہت بڑی راحت دی تھی۔ میں چاہوں گا کہ پرہو جی بھی اس سچھاؤ کو سنجیدگی سے لیں اور دوبارہ 'عزت ٹکٹ' کو غریبوں تک پہنچائیں۔

Now, I would like to mention about Bengal. Another significant point, that has been left unaddressed in this Budget, has been inadequate funding provided to West Bengal; that serves as a gateway to the entire North-Eastern Region of the country. The Budget expectation for the State of West Bengal has been a big zero. The inadequate funding will stall many ongoing and future projects of the Railways in the State. Presently, Sir, North Bengal Railways are going through a lot of pressure due to a large number of long-distance trains. However, the Railway Budget has left this point untouched.

Along with that, Sir, the long-sought solutions in electrification, subsidy and maintenance expected from the Ministry came to an end with no specific announcements. It is also pertinent to mention that the Darjeeling Himalayan Railway, in North Bengal, was declared a 'UNESCO World Heritage Site' in 1999 and it is the second railway to be given such recognition. However, this Railway Budget has not offered anything to bail itself out of the financial and infrastructural crisis.

Moreover, Sir, the progress of Uttar Banga Railway Factory to be established in Jalpaiguri is being done at a very slow pace. The Railways, in collaboration with RINL, had to establish a wagon factory. However, till date, there has been no satisfactory development on this project. It has to be mentioned that this project will not only be beneficial for the Railways but also for the economic development of the region.

सर, मंत्री जी ने फ्रेट कॉरिडोर की बात की और दो बार खड़गपुर का नाम लिया, तो ऐसा लगा कि शायद इस बजट में मगरिबी बंगाल के लिए भी कुछ तो होगा। लेकिन जब ठीक से बजट

† Transliteration in Urdu script.

[Shri Md. Nadimul Haque]

ڈاکٹریٹ کی جانچ کی تو پتا چلا کہ دونوں کوریڈورس، ممبئی ٹو خڈگپور اور ویجواڈا ٹو خڈگپور، خڈگپور میں آکر ختم ہو جاتے ہیں۔ میں جاننا چاہتا ہوں کہ ان کوریڈورس کو آپ کولکاتا تک کیوں نہیں لے جا رہے ہیں؟

سر، منتری جی نے فریٹ کاریڈور کی بات کی اور دو بار کھڑکپور کا نام لیا، تو ایسا لگا کہ شاید اس بجٹ میں مغربی بنگال کے لیے بھی کچھ تو ہوگا۔ لیکن جب ٹھیک سے بجٹ ڈاکٹریٹ کی جانچ کی تو پتا چلا کہ دونوں کاریڈورس، ممبئی ٹو کھڑکپور اور وجے واڑہ ٹو کھڑکپور، کھڑکپور میں آکر ختم ہو جاتے ہیں۔ میں جاننا چاہتا ہوں کہ ان کاریڈورس کو آپ کولکاتا تک کیوں نہیں لے جا رہے ہیں؟

Sir, I have just mentioned the unfinished projects of West Bengal. سر، آٹھ پروجیکٹس ہیں۔ سر، آٹھ Noapara Rake Rehabilitation Facility; Coach Manufacturing Factory at Kanchrapara; Centre for Excellence for Wagon Prototyping at Kharagpur; Captive Thermal Power Plant in Purulia; Coach Mid-Life Rehabilitation Workshop in Adra; Rail Axle Manufacturing Factory at Jalpaiguri; Electronic Signal Production Unit at New Cooch Behar; and, Wagon Component Factory at Jellingham. ... (Time bell rings)... سر، میری پارٹی سے ابھی اور کوئی ابھی نہیں ہے۔

उपसभाध्यक्ष (डा सत्यनारायण जटिया): अभी आप ही हैं, परन्तु मेरे पास दो स्पीकर के नाम हैं।

श्री मो. नदीमूल हक: सर, जितना समय बचेगा, उसमें वे बोलेंगे। ... (व्यवधान) ... अगर नहीं बचेगा, तो नहीं बोलेंगे। ... (व्यवधान) ...

† جناب محمد ندیم الحق: سر، جتنا وقت بچے گا، اس میں وہ بولیں گے۔ مداخلت۔۔۔ اگر نہیں بچے گا، تو نہیں بولیں گے۔ مداخلت۔۔۔

उपसभाध्यक्ष (डा सत्यनारायण जटिया): आपके लिए 12 मिनट हैं और दूसरे स्पीकर के लिए 10 मिनट का समय है।

श्री मो. नदीमूल हक: सर, मुझे इजाजत दीजिए।

† جناب محمد ندیم الحق: سر، مجھے اجازت دیجیے۔

उपसभाध्यक्ष (डा सत्यनारायण जटिया): दूसरे स्पीकर बंदोपाध्याय जी हैं।

श्री मो. नदीमूल हक: सर, अगर टाइम नहीं बचेगा, तो नहीं बोलेंगे।

† جناب محمد ندیم الحق: سر، اگر ٹائم نہیں بچے گا، تو نہیں بولیں گے۔

उपसभाध्यक्ष (डा सत्यनारायण जटिया): नहीं बोलेंगे, तब ठीक है।

SHRI MD. NADIMUL HAQUE: Sir, then I would like to mention about the failure of co-operative federalism, especially in the case of Bengal and Delhi. Another significant point, which has not been addressed till date, is the effective co-ordination between the Railways and the State Authorities. This is particularly important to avoid incidents such as the incident that happened in Shakurbasti, wherein 1,200 *jhuggies* were demolished and a six-month-old baby lost his life. The Railways Authorities, much less coordinated, did not inform the relevant State Government authority before carrying out the demolition. Similarly, in West Bengal, in 2010, vast Railway settlement area of Kharagpur was incorporated under the Kharagpur Municipality. Presently, eight municipal wards exist under the Railway area, which amounts to half of the prime city area of Kharagpur. However, the Municipality and elected Councilors of these wards face numerous problems due to non-cooperation of the Railway authorities. They do not permit the construction of garbage vat, water tanks and development of slums within these areas. Further, they do not maintain proper roads and street lights on Railway roads which lead to frequent accidents and criminal activities in this area. This lack of co-operation infringes upon the spirit of cooperative federalism that would, otherwise, require a more conciliatory approach, a coordinated solution and efforts to be implemented. This area needs to be intervened and corrected with immediate effect.

I also state that several railway stations/junctions, including railway lines in the State of West Bengal are in an unclean, filthy and unhygienic condition. Your attention is particularly brought towards the non-maintenance and unhygienic conditions of Railway Stations at Howrah, Seldah and Burdwan regions of West Bengal. Sir, the deplorable conditions not only discourage people from preferring railways as their first preference for travelling but also attract several harmful diseases affecting the life of railway passengers and employees.

Sir, we have always taken pride in declaring our nation as one having 'unity in its diversity'. Sir, I also believe that this unity in diversity has added to the strength of the nation. Sir, presently, people having different faiths such as Hinduism, Islam, Christianity, Sikhism, Jainism, Zoroastrianism, Judaism reside in our country, who have to travel from one place to another to reach their place of worship. Sir, the present Budget, though it announces centres to provide for passenger amenities and beautification of pilgrimage stations, it does not mention in what manner the distribution with regard to establishing the pilgrimage centres will take place, which have been very uneven, Sir.

Presently, the security of passengers and their belongings in the running trains and railway premises is the shared responsibility of the RPF and the GRP. The

[Shri Md. Nadimul Haque]

responsibility of security of railway passengers, passenger area and the property has been vested with the Railway Protection Force by the RPF Amendment Act, 2003. The cases of crime in railways are reported to, registered and investigated by the Government Railway Police (GRP). The investigation and prosecution of crime under the Indian Penal Code as well as sabotage-related cases are the responsibility of the State Police. Sir, despite the involvement of these forces, the crime graph in railways has been increasing. According to the NCRB, there has been an increase of 13.4 per cent in 2013 as compared to 2012, and, an increase of 18.7 per cent in 2014 as compared to 2013. Amongst this, maximum cases were reported under theft, robbery and murder. Also, Sir, a total of 44 rape cases were also reported by the GRP during 2014. सर, रेलवे में मुसाफिरों का तहफ्फुज राम भरोसे हो गया है। आए दिन मुसाफिरों को चलती ट्रेन से धक्का देने की खबरें आती रहती हैं और औरतों का तनहा सफर करना मुहाल हो गया है।

†سر، ریلوے میں مسافروں کا تحفظ رام بھروسے ہو گیا ہے۔ آئے دن مسافروں کو چلتی ٹرین سے دھکا دینے کی خبریں آتی رہتی ہیں اور عورتوں کا تنہا سفر کرنا محال ہو گیا ہے۔

The prime reason for this increasing crime has been the lack of coordinated efforts and confusion between the RPF, GRP and the District Police. The problem is aggravated by the fact that a train passes through many State boundaries in a short time leading to changes in jurisdiction and consequent problems in registration of cases and investigation of crimes. Hence, it was important for the Railway Minister to address this issue in the Budget.

Sir, another facet that Railways is lacking in controlling crime is that the advancements in communication technology do not find proper place in the operations of Railways. The Parliamentary Standing Committee on Railways in its 10th Report reported, and, I quote, "The Committee was appalled to note that the Railway network and property are often threatened by anti-social and anti-national elements, terrorists, etc. While conducting on-the-spot study tours of some of the stations, the Committee was dismayed to find that the integrated security system had not been effectively put in place. Except for the odd baggage scanner, door frame, metal detectors and the presence of a handful of RPF personnel in the stations, the Committee did not find any noticeable change in the way the security system functioned. The Committee did not find a single hand-held metal detector in most of the stations they visited; even at those stations where they were in use, the same was operated in a casual manner, without any professionalism warranted for a serious operation."

†Transliteration in Urdu script.

Finally, Sir, I end with a Urdu couplet.

"असूलों पर आंच आए, टकराना जरूरी है,
जो जिंदा हो तो फिर जिंदा नजर आना जरूरी है।"

सर, बस! अब तो सब प्रभु की लीला है।

† اصولوں پر جہاں آئے ٹکرانا ضروری ہے
جو زندہ ہو تو پھر زندہ نظر آنا ضروری ہے
سر، بس! اب تو سب پر بھو کی لیلہ ہے۔

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): नदीमुल हक जी, अब आपकी पार्टी के तीन मिनट ही बचे हैं। एस. मुत्तूरुप्पन जी।

SHRI S. MUTHUKARUPPAN (Tamil Nadu): Hon. Vice Chairman, Sir, I express my gratitude to our beloved Leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma, for giving me an opportunity to speak on the discussion on Railway Budget 2016-2017. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines. It was also surprising that no specific projects were announced including several projects in Tamil Nadu. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations, which is a welcome measure. I should say that the Railway Ministry has earmarked only ₹ 2,064 crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year 2016-17. This is just a marginal increase of ₹ 22 crore from previous year's allocation in the current Railway Budget for a progressive State like Tamil Nadu, which contributes much to the nation's development. For Indian Railways to become an engine of economic growth, all States like Tamil Nadu should be taken on Board.

Hon. Railway Minister should ask his conscience to prove this point. Tamil Nadu State deserves much more. I believe that the hon. Railway Minister will do enough justification for the people of Tamil Nadu by fulfilling our long-pending genuine Railway demands. I do hope that with the enhanced capital budget and better project management practices being put in place, the railway projects currently under implementation in the State, including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari, would be completed speedily.

Next, the formulation of a National Railway Plan has been announced in which multi-model integration and consultations with States have been mentioned. I do

† Transliteration in Urdu script.

[Shri S. Muthukaruppan]

hope that genuine consultation takes place with the State Governments and our concerns are adequately addressed so that all parts of the country, including Tamil Nadu, can fully benefit from the Indian Railways, which is truly the infrastructural backbone of India.

To bring major stations under the CCTV surveillance is really the need of the hour, which will ensure the safety and security and would be crucial for assisting police at railway stations.

The launch of *Rail Mitra Seva* - a comprehensive united service including battery operated cars, porter services, wheel chairs etc., and 17,000 bio-toilets and additional toilets at 475 stations before the end of this year are welcome.

There is a proposal to provide train-borne entertainment *via* public audio systems through FM Radios and installation of a high-tech centralised network of 20,000 services across 2,000 stations known as 'Rail Display Network' to enable timely flow of information to passengers.

I welcome the announcement of the first ever Rail Auto Hub to be set up at Chennai, which would enable Chennai's position as a major manufacturing centre, not just in India but even internationally. I also thank the hon. Railway Minister for announcing the upgradation of railway stations at the pilgrim centres of Nagapattinam and Velankanni. But there are stations at many other important pilgrim centres in Tamil Nadu, including Srirangam and Rameshwaram. Such stations should also be taken up for upgradation.

While I welcome the announcement of the North-South dedicated freight-corridor from Delhi to Chennai; both this corridor and the proposed East Coast Corridor, which terminates in Vijayawada, ought to have been extended to Thoothukudi. This would have fulfilled Tamil Nadu's long standing request to create a Chennai to Tuticorin dedicated freight corridor.

In fact, this was one of the three projects, that is, Chennai to Tuticorin freight corridor, Chennai to Madurai-Kanyakumari high speed passenger link and Coimbatore to Madurai high speed passenger link which are included in the Vision 2023 document which has been introduced by Dr. Puratchi Thalavai Amma. The Government of Tamil Nadu had indicated its, in-principle, approval to be implemented through the Special Purpose Vehicle (SPV). Although the hon. Railway Minister has mentioned that creating "new structures" is out of the three pillars of his Budget, and also involved the doctrine of cooperative federalism in entering into MoUs with the States.

It is unfortunate that only a token consultation was held with the States before finalising the draft MoU which lacks charity on a number of key issues. The present

structure, where 75 per cent of the equity and the entire land cost are to be met by the States, with all control, with the Ministry of Railways, is simply unacceptable. Hon. Amma's Government, the Government of Tamil Nadu is prepared to engage with the Ministry of Railways on reworking the clauses of the MoU to ensure that a more balanced and acceptable draft emerges which duly recognises the contributions to be made by the State Governments.

The upgradation of suburban transit systems in Mumbai, Delhi and Kolkata have been dealt with in great detail. However, in the case of Chennai which possibly has the second most patronised suburban transit system after Mumbai, no specific plans for upgradation by the Indian Railways themselves have been announced, which is a major omission.

I am happy that the Railway Minister has spared the common person and not levied any increase in the rail fares which is a welcome measure.

I want to put some proposals of my local area, Tirunelveli, to the hon. Railway Minister. The Tirunelveli to Sabarimala and Dindigul to Sabarimala line, a new line, is required to be surveyed and laid immediately for the benefit of lakhs of pilgrims going to Sabarimala every year through this route. Again, Tirunelveli's long standing demand is that it should be elevated as Divisional Headquarters. *...(Interruptions)...* Sir, once again I have to repeat it before the hon. Minister of Railways. Tirunelveli is my native town. The long standing demand of the people of Tirunelveli that it should be elevated as the Divisional Headquarters.

Palayamkottai Railway Station should be upgraded with all basic amenities and the boarding point for all and a Reservation Counter. There is a holy place at Chendur in the southern district. Chendhur Express should have a stop at Palayamkottai Station. All the compartments in the Nellai Express running from Chennai to Nellai and from Nellai to Chennai, are very old and poorly maintained and unhygienic. It may be taken into consideration by the hon. Minister. All the South bound trains are highly profitable. I urge the Government to provide new modernised coaches. Further, I urge the Railway Minister to halt the Nellai Express at the first platform of Chennai Egmore Railway Station, enabling Tirunelveli people to board the train easily and quickly. It is very difficult for old people, especially women passengers to carry heavy luggages by Railway Over Bridges. Nowadays the Nellai Express is boarded at the ninth platform. It is very difficult for women and children to carry luggage and cross by Railway Over Bridges. It should be taken into consideration immediately.

The Railway Budget for this year, 2016-17 has been presented. Tamil Nadu has certain specific proposals and suggestions for the Railway Budget which, I am sure,

[Shri S. Muthukaruppan]

the hon. Railway Minister would be able to consider positively. In the 'Vision 2023' document of hon. Chief Minister of Tamil Nadu, my leader, ten important railway projects have been included and these are crucial for the development of rail transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. I will mention the project names only:—

1. Complete doubling for Chennai-Kanniyakumari line
2. Sriperumbudur-Guindy freight line
3. Chennai-Thoothukudi freight corridor
4. High-speed passenger rail link - Chennai-Madurai-Kanniyakumari
5. High-speed passenger rail link - Madurai to Coimbatore
6. High-speed passenger rail link - Coimbatore to Chennai
7. Chennai-Bengaluru high speed rail link
8. Chennai-Bengaluru freight corridor
9. Avadi-Guduvancheri rail link
10. Avadi/Thiruvallur-Ennore port link

Sir, these are ten important projects in the State of Tamil Nadu. The hon. Minister of Railways is here. I will request the hon. Minister to kindly take these into consideration and do the needful for the people of Tamil Nadu.

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। हमारी पार्टी की नेता आदरणीय बहन कुमारी मायावती जी ने इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए उनका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल हमारे देश के यातायात का महत्वपूर्ण साधन है। यह पूरे देश की एकता को प्रदर्शित करता है, क्योंकि रेल में सभी धर्म, वर्ग, संप्रदाय के यात्रियों को एक साथ बैठकर यात्रा करने का अवसर मिलता है। प्रतिदिन करीब ढाई करोड़ आदमी रेल से यात्रा करते हैं और भारतीय रेल दुनिया में चौथे स्थान पर अंकित है। भारत ने आजादी के बाद केवल 11,000 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई है, जबकि चीन में 80,000 किलोमीटर रेल लाइनों का विस्तार हुआ है। दूसरे देशों की अपेक्षा भारत को भी बढ़ते हुए रेल यात्रियों की संख्या को ध्यान में रखते हुए रेलवे लाइन का अधिक से अधिक विस्तार करना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल विभाग में आज के परिवेश में रेलवे यात्रियों की सुरक्षा की सबसे ज्यादा आवश्यकता है। आए दिन रेलों में लूटपाट, हत्या, छेड़छाड़ आदि की घटनाएं होती रहती हैं, लेकिन इनको रोकने के लिए बजट में कोई व्यवस्था नहीं की गई है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, सरकार को चाहिए कि रेल में बढ़ते हुए यात्रियों की संख्या को देखते हुए रेलवे पुलिस में विशेष भर्ती अभियान शुरू किया जाए, जिससे रेलवे में आए दिन हो रही आपराधिक घटनाओं को रोका जा सके। इसके बारे में भी सरकार को ठोस कदम उठाने चाहिए। रेल दुर्घटनाओं के मामले में हमारा रेल विभाग बहुत ही दुखद इतिहास रखता है। आए दिन कहीं न कहीं मानव-रहित फाटकों की कमी की वजह से, फोग की वजह से, रेल चालकों की लापरवाही की वजह से बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं होती रहती हैं। हजारों व्यक्तियों एवं पशुओं की रेल पटरियों पर इसलिए मौत होती है, क्योंकि रेलवे लाइन के आसपास घनी आबादी होती है और वहां से जब ट्रेन गुजरती हैं, वहां पर बाउंड्री नहीं होती, तार लगा हुआ नहीं होता है। यदि रेलवे विभाग इस समस्या की तरफ ध्यान दे और घनी आबादी जहां से रेलें गुजरती हैं, वहां पर बाउंड्री हो जाए, या तार की बाउंड्री हो जाए तो व्यक्तियों की और पशुओं की दुर्घटना से जो मृत्यु होती है, उसमें कमी आ सकती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे स्टेशनों पर और रेलों के अंदर काफी गंदगी रहती है। यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए शौचालय बहुत कम हैं, क्योंकि ज्यादातर स्टेशनों पर जो शौचालय बने हैं, वे 20-25 साल पुराने बने हुए हैं। पिछले 20-25 साल में और अब में काफी अंतर है, क्योंकि रेलवे यात्रियों की संख्या बहुत बढ़ गई है और शौचालय पुराने जमाने के बने हुए हैं। उन पुराने शौचालयों से काम नहीं चल पाता है, जिस कारण से बहुत गंदगी रहती है। जो गरीब लोग हैं, जिनको रहने का कहीं ठिकाना नहीं होता है, वे पहले ही आकर स्टेशन पर ठहर जाते हैं, तो उनको बहुत परेशानी होती है, इसलिए रेलवे स्टेशनों को साफ-सुथरा रखने के लिए शौचालयों की अच्छी व्यवस्था की जाए। आपने देखा होगा कि स्टेशनों पर कितनी गंदगी है, इसलिए इसकी तरफ ध्यान देना चाहिए। इसके साथ-साथ रेल के अंदर भी कोई कम गंदगी नहीं रहती है, क्योंकि जो बिस्तर दिया जाता है, तकिया दिया जाता है, कभी तकिये के कवर को निकालकर देखो, तो ऐसा लगता है कि इसको अभी फेंक दो, इतना गंदा होता है। इसलिए इसकी तरफ भी ध्यान देना चाहिए और उसकी भी समय सीमा होनी चाहिए कि कितने दिनों तक उसको यूज किया जाए और कितने दिनों के बाद उसको हटा दिया जाए।

महोदय, रेलवे के विभागों का निजीकरण करने से 13.5 लाख कर्मचारी ही रह गए हैं जबकि पूर्व में 22.5 लाख से भी ज्यादा कर्मचारी थे। यह संख्या घटती चली जा रही है। महोदय, सरकार को रेलवे का निजीकरण बंद करना चाहिए क्योंकि निजीकरण से आरक्षित वर्ग के लोगों के अधिकारों का हनन हो रहा है।

रेलवे का निजीकरण हो, हमें इसमें कोई परेशानी नहीं है और न ही हमारी पार्टी को इस पर कोई एतराज है, किन्तु परम पूज्य डा. भीमराव अम्बेडकर साहेब ने जो भारतीय संविधान में आरक्षण की व्यवस्था की है, तो उसी प्रकार से आप प्राइवेटाइज कर रहे हैं, तो आप प्राइवेटाइज करिए, अच्छी व्यवस्था करिए। प्राइवेट सेक्टर में भी अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ी जाति का आरक्षण होना चाहिए। हमें इसमें कोई इतराज नहीं है। प्राइवेट सेक्टर में देने से पहले से इस क्षेत्र में आरक्षण का विधान रखना अति आवश्यक है। आज रेल विभाग में बहुत सारी रिक्तियां हैं और सभी वर्गों के पदों पर रिक्तियां हैं। आज की तारीख में रेलवे में रिजर्व कोटा बहुत कम है। रेल विभाग में आज तक रिजर्वेशन पूरा नहीं हुआ है। यहां पर तमाम रिक्तियां खाली हैं, तो मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि एक विशेष अभियान चलाकर, रेल विभाग में जो हमारा बैकलॉग है और अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति व पिछड़ी जातियों की जो

[श्री वीर सिंह]

रिक्तियां पड़ी हुई हैं, उनको पूरा करने का काम करें। मैं यह आश्वासन चाहूंगा कि जब रेल मंत्री जी अपना जवाब दें, तो वे इसका ध्यान रखें। उच्च वर्गों में जो उच्च पद हैं, अधिकारी वर्गों में भी हमारा एससी/एसटी/ओबीसी का कोटा बहुत कम है, उसको भी भरा जाए।

महोदय, बजट में 160 व 200 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेनें चलाए जाने की योजना है, जिसमें दिल्ली-आगरा, दिल्ली-चंडीगढ़, दिल्ली-कानपुर, नागपुर-बिलासपुर, मैसूर-गुंटूर, चेन्नई-मुंबई, गोवा, मुंबई-अहमदाबाद, चेन्नई-हैदराबाद व नागपुर सिकंदराबाद शामिल हैं। रेल रूटों पर कोचों की स्थिति को देखते हुए यह भयावह प्रतीत होता है। यदि माननीय मंत्री जी इसे अंजाम दे पाते हैं, तो एक बहुत अच्छी पहल होगी। हम माननीय मंत्री जी का स्वागत करेंगे।

जम्मू और कश्मीर और मेघालय में चालू परियोजनाओं में आंशिक सफलता मिलने के बावजूद बहुत सी परियोजनाएं लंबित हैं। आने वाले समय में इन्हें पूरा कर पाना किसी चुनौती से कम नहीं है। महोदय, रेल देश की 125 करोड़ लोगों की दिन-प्रतिदिन की जरूरतों व आम लोगों की परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति में बहुत बड़ी भूमिका निभा रहा है। आपने रेल किराया नहीं बढ़ाया है, यह स्वागत योग्य है। जिस प्रकार डीजल की कीमतें कम हुई हैं, तो रेल किराया भी थोड़ा कम होना चाहिए था। आपका यह कदम बहुत अच्छा है, किन्तु सभी रेलों में सामान्य बोगी बढ़ाने की व्यवस्था जरूर करें। ज्यादातर ट्रेनों में सामान्य बोगी एक या दो होती हैं और उनमें चलने वाले गरीबों की संख्या बहुत ज्यादा होती है। स्टेशन पर सामान्य बोगी के सामने इतनी भीड़ होती है कि जितनी पूरी ट्रेन में सवारी होती है, उतनी अकेली सामान्य बोगी की होती है। ट्रेन में सामान्य बोगी मात्र दो ही लगी होती हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से सुझाव है कि हर ट्रेन में सामान्य बोगी ज्यादा से ज्यादा बढ़ाई जाएं, ताकि गरीब लोगों को आने-जाने में परेशानी महसूस न हो।

महोदय, रेल विभाग की आमदनी बढ़ाने हेतु मेरा सुझाव है कि भारत में 7,500 रेलवे स्टेशन हैं। जैसे कि एयरपोर्ट के अंदर बाजार बना होता है। जब एयरपोर्ट पर लोग अंदर जाते हैं, तो वे अपनी आवश्यकता की कोई भी वस्तु खरीद लेते हैं, इसी प्रकार से जितने भी रेलवे स्टेशन हैं, उनके ज्यादा से ज्यादा किनारे पर खाली जमीन पड़ी हुई है, मैं चाहूंगा कि आप वहां पर भी मॉल बनाएं, बाजार बनाएं ताकि रेल यात्री वहां से अपनी रोजमर्रा की वस्तुएं खरीद लें। इससे रेल की आय भी बढ़ेगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी। महोदय, मैं आपके सामने अपनी कुछ मांगें रखता हूं। मुरादाबाद में दोनों रेलवे लाइनों के किनारों पर, हरिद्वार से मुरादाबाद, मुरादाबाद से हरिद्वार और मुरादाबाद से दिल्ली दो रेलवे लाइन्स हैं, दोनों के बीच आरओबी सैंक्शन हो चुका है, स्वीकृत हो चुका है, सर, मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि शीघ्र ही इस कार्य को पूरा किया जाए। मैंने इसको लिखित में दिया था और माननीय मंत्री जी, मैं आज भी आपको लिखित में पत्र दूंगा। इसके साथ-साथ ही मैं यह कहूंगा कि मुरादाबाद एक ऐतिहासिक पीतल नगरी है। वहां पर बहुत बड़े-बड़े पीतल के व्यवसायी परिवार रहते हैं। मुरादाबाद पीतल नगरी के नाम से प्रसिद्ध है। मान्यवर, मेरा आपसे अनुरोध है कि मुरादाबाद से वाया आगरा मुंबई तक कोई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए। मुरादाबाद से आगरा 250 किलोमीटर की दूरी है। आगरा भी एक ऐतिहासिक नगरी है और मुरादाबाद भी ऐतिहासिक नगरी है, लेकिन दोनों की बीच में सिर्फ एक लिंक एक्सप्रेस जाती है, बाकी और कोई सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है। वहां पर भी एक ट्रेन अलग से चलाई जाए और उसको मुंबई से जोड़ा जाए। महोदय, काफी अरसे से मांग हो

रही है कि गजरौला और संभल के बीच में रेलवे लाइन नहीं है। कई बार मैंने भी इस बात को उठाया है, इससे पूर्व दूसरे सांसदों ने भी इस बात को उठाया है। यदि गजरौला से सम्भल तक रेलवे लाइन बन जाएगी तो लखनऊ जाने वाली ट्रेनें, जिन पर मुरादाबाद के स्टेशन पर ज्यादा लोड पड़ता है, वह लोड कम हो जाएगा, इसलिए इस लाइन को बनाया जाए। इसके साथ-साथ दिल्ली से वाया मुरादाबाद, बरेली, शाहजहांपुर, लखनऊ तक एक शताब्दी ट्रेन चलाने की भी आवश्यकता है। इसके साथ-साथ हमारे दूसरे सांसद, श्री सालिम अंसारी, जो मऊ से हैं, उनकी भी मांग है कि उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल में मऊ जंक्शन के पश्चिम की तरफ द्वितीय प्रवेश द्वार बनाया जाए। जो अस्सी प्रतिशत आबादी है, वह रेलवे स्टेशन के पश्चिम की तरफ है, परन्तु वहां प्रवेश द्वार नहीं है, इसलिए वहां पर दूसरा प्रवेश द्वार बनाया जाए। मऊ जंक्शन से चलने वाली आनंद विहार ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए। महोदय, मैं इसके साथ-साथ यह भी कहूंगा कि जब से हरियाणा में आरक्षण को लेकर जाट आंदोलन हुआ है, तब से गाजियाबाद जाने वाली सभी ट्रेन बंद हैं। 7.30 बजे के बाद कोई ट्रेन गाजियाबाद रुके, ऐसी कोई ट्रेन नहीं चल रही है। उन ट्रेनों को शुरू किया जाए, क्योंकि गाजियाबाद, जो दिल्ली से सटा हुआ है, वहां पर तमाम यात्री जाते हैं, इससे उनको परेशानी होती है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वहां के लिए कोई पैसेंजर ट्रेन या दूसरी ट्रेन शुरू की जाए। मैं इन सभी सुझावों के साथ इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ, धन्यवाद।

DR. T. N. SEEMA (Kerala): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. I think this is going to be my last speech in this august House. So, I take this opportunity to thank my Party, all hon. M.Ps., especially, the hon. Chairman, hon. Deputy Chairman and all hon. Vice-Chairmen, for giving me continuous support in the last six years. Today, I will speak in Malayalam, my mother tongue. I have a request to hon. Minister. Please don't miss my points just because I speak in Malayalam.*

Sir, we all appreciate the sincerity and commitment of the Hon. Minister when it comes to studying issues as well as intervening in pertinent matters. But in this Railway Budget, as have been pointed out by many hon. Members, there exists a big gap between the claims and the reality. How to bridge this gap is the issue pointed out by all the Members. All the points highlighted in the budget like infrastructure development, safety and quality of service are all important matters indeed. But the budget does not offer sufficient concrete projects to address all these issues and to fulfill all these goals. Similarly, as the Minister himself has pointed out, there are a number of projects which have been pending for a long time or remaining uncompleted even after many years. The big question here is how to complete these projects. The railway budget speaks of completing certain projects by forming Special Purpose Vehicle in association with State Governments. For example, in Kerala there is a project called Thiruvananthapuram-Chengannur suburban train with an estimated cost of ₹ 3330.78 crores. This cost is to be borne by both the Railways and the

*English version of the original speech made in Malayalam.

[Dr. T. N. Seema]

State on a 51:49 ratio. This means that almost half of this cost has to be borne by the State. The State's share will come to more than ₹ 1500 crores. We need to examine how far it is possible for a State to raise such a big amount. If such projects are not finally materialized, Railways can easily put the blame on the State Governments and take a position that they are not responsible for the failure of the projects. Therefore the Railways should have a roadmap of the priorities of projects in association with the State Governments.

Safety is, of course, a very important issue. Safety of all passengers in general and women passengers in particular is of great importance. Two-three months before the Honourable Mumbai High Court asked the Railways a few question in the context of a case. When the Court asked what steps they had taken to ensure the safety of women passengers, the Railways' lawyer replied that they had constituted a committee to examine whether CCTV, toilets and ambulance facilities are properly installed and provided. Responding to this the Honorable High Court asked "Why are you constituting committees after committees and not taking any concrete action"?

Since 2014, the Hon'ble Minister is speaking about forming a special women's wing in the Railway Protection Force. But we should also remember that since 2009 there are references of forming "Mahila Vahini" as a special women's wing. But the unfortunate fact is that, even after so many years and even after so many incidents of assaults on women, this has not been materialized so far. Now the number of women in RPF is so low. I would request the honorable minister to tell us how he is going to increase the number of women personnel in the Railway Protection Force.

The Hon'ble Minister has been speaking about Mobile App for the last two years. In this year's budget also the same thing is repeated. But the real problem is that none of these things are being implemented. As many of the Honorable members here have already pointed out the safety and security of the Railways are handled by three agencies, namely, District police, Government Railway police and Railway Protection Force. What we see in reality is that when something goes wrong these three agencies blame each other and save themselves from taking any responsibility. There was a suggestion of bringing an amendment in the RPF Act in order to make a single agency in charge of the safety of passengers. It is learnt that the proposal is now under the consideration of the cabinet. I would like to know the progress and the present status of that proposal.

I would like to say something about railway accidents too. In the last year also many rail accidents have taken place. Many accidents have taken place in the category of SPAD *i.e.*, Loco Pilots Passing Signal at Danger also. But when such

things happen the Railways put the entire onus upon the Loco Pilots. But there are many other factors like the rest time of the Loco Pilots, their duty time and other facilities. We often find that the Railways do not consider these important issues at all. A Committee constituted in 2013, namely High Power Committee on Duty Hours of Loco Running Staff has submitted its report. I would like to ask the honorable Minister whether he will examine and consider the recommendations made in that report. The Railways is the biggest State Owned Enterprise in India. If we examine the number of women employees of the Railways, we can see that it is abysmally low. The data of women representation in the Railways is revealing: in the Officers' group, both group A and group B put together the percentage of women is a mere 8.81%; in Group C staff it is 6.64 %; in Group D staff it is 6.93%. In the entire Railways, the representation of women is a mere 6.70%. What is the obstacle in recruiting women in the Railway staff? The Standing Committee on Women Empowerment had conducted a detailed study and assessment in this regard. The Committee had also put forward their recommendation on this issue.

As many honorable members have pointed out, it does not suffice merely to re-designate 'coolie' as 'sahayak' or 'helper'. It is not sufficient to improve their social status. What is needed is to increase the social security measures for them and I would like to know what concrete action is going to be taken in this regard.

Sir, I would also like mention one or two things about the matters related to my state Kerala. Keralites or Malayalees were used to be referred to as 'Madrasis'. Now there has happened some visible change in that tendency. But as far as Railways are concerned, it seems their map terminates at Chennai. Kerala has been facing continuous neglect from the part of the Railways. We know, the total outlay for Kerala in the Railway budget 2016-17 has been cut short by rupees 57 crores. I request for a clarification on how this reduction in the outlay has happened and how the objectives will be met with this reduced amount. Kanchikode Coach Factory is a project we started hearing about from 2008. It was heard that the project would be completed under PPP Scheme. A Public Sector Undertaking, SAIL came forward, showing readiness to participate in the project. But there is no reference of that project in this year's budget. Similarly there has been a consistent demand for forming a Peninsular Railway Zone for Kerala. This also has not found a mention in the Railway budget. Another proposal which has been in the air since 2008 is a Wagon Factory at Cherthala, which incidentally is the native place Honorable Sh. Vayalar Ravi. Cherthala Wagon Factory is a project which has a potential to promote a lot of development activities and also employment opportunities. But nothing has happened so far. Another proposal which has been there for a long time is a Railway Medical College at Thiruvananthapuram. But in the budget there is no mention of that project

[Dr. T. N. Seema]

either. A Water Bottling Plant at Kadaykkavoor has also been proposed in the Railway budget earlier. But no word about that now. Thus we can see a long list of projects and proposals related to Kerala which are uncompleted or not materialized. Every year when we see the list of proposed projects we feel happy, but that happiness is temporary because none of these are going to materialize. Even the new trains announced fail to get started. The boggies in the Kerala bound trains are invariably in extremely bad shape and I fail to understand the reason behind it. Even in trains like Jan Shatabdi going to Kerala, the worst types of boggies are given.

Another issue that I wish to bring to the notice of the honorable Minister is about the development of Nemom and Kottayam terminals. If these terminals are developed, it will go a big way in reducing the rail traffic. Now the problem is that according to the Southern Railway Manager more trains cannot be run without doubling the tracks and installing automatic signaling system. But at the same time no proposals appear in the Railway budget for the installation of automatic signaling system or for the doubling of railway tracks. As you all are aware there are a lot of Keralites working in other States and cities like Delhi and Mumbai. There are also a lot of migrant workers, especially from states like Odisha, Assam etc. working in Kerala. This shows the extreme necessity of running more trains to Kerala from different cities and towns of India. Similarly the much needed modernization like automatic signaling system should also be completed.

This year's budget gives much emphasis on pilgrimage and tourism and I welcome it. But Sabarimala Temple is not accorded the importance it deserves. Similarly, the possibilities linked to pilgrimage need to be further explored in our neighbor state Tamil Nadu also. I conclude by requesting once again that Kerala may be given its due place in the railway map of India. Thank You.

SHRI A. U. SINGH DEO (Odisha): Sir, the Railway Minister began his speech with a forewarning. 'These are challenging times, maybe, one of the toughest in the looming shadow of lukewarm economy, international slowdown, recommendations of the Seventh Pay Commission etc. and its own operating inefficiencies.' So, it has been difficult to spell out targets. Sir, as you know, we are the cheapest Railways in the world. We are charging the least amount of passenger fares and if the hon. Minister wants to be popular, the Government wants to be popular, it should not increase the fares which we welcome. We also welcome the passenger fares not to be increased. But, as a CEO, the Minister must realise that the Indian Railways need to make a profit. The figures that are with me say that they are making a loss of around ₹ 30,000 crores, draining the financial health of the Railways, to be popular for the service of the people. So, I have already suggested to the hon. Minister in the Consultative Committee, which I am a Member of, and also in the House

7.00 P.M.

previously, that just like the Government subsidizes petroleum products, agricultural products, in North-Eastern States, border States and so on, Railways also needs to be supported by the Finance Department. If the Government wants the passenger prices, freight prices to be less, then, why should the Railway suffer? Let the Finance Department support the Railways. The Railways need to make a profit. We are one of the cheapest railways in the world. Sir, it is a well-known fact कि पहले जो सरकारें आईं, जो मंत्री आए, उन्होंने अपनी स्टेट के लिए, अपने निर्वाचन मंडल के लिए अथवा दिल्ली से अपने एरिया के लिए नई रेलवे लाइन शुरू करने की एनाउंसमेंट कर दी। consequence यह हुआ कि आज रेलवेज के पास पैसा नहीं है। 16 लाख करोड़ के प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं। कहां से करेंगे? नहीं कर सकते। मैंने तो इनसे कंसल्टेटिव कमेटी में भी यह कहा था कि कुछ को कैंसिल कर दीजिए। आपसे नहीं बनता, तो इधर से या उधर से, जो प्रीवियस गवर्नमेंट में थे, people will point fingers. आप कमेटी दीजिए, हम लोग कर देंगे। जो वायबल नहीं हैं या जिनकी जरूरत नहीं है, खैर, मंत्री जी जो सोचें, जो समझें सो करें। इसकी जरूरत बड़ी जबरदस्त है, तो बहुत जल्दी होना चाहिए। ओडिशा में जो प्रोजेक्ट्स शुरू किए, तो Special Purpose Vehicle (SPV) के साथ शुरू किए हैं। I think, Odisha may be one of the first States in the country to do so. हमारे एरिया में कुछ प्रोजेक्ट्स लाये हैं। बोलांगीर, खुर्दा, कोरापुट एरिया में लाये हैं, जहां सरकार ने जमीन फ्री दी है और 50 परसेंट प्रोजेक्ट कॉस्ट भी दिया है। यह पार्टनरशिप मेरे ख्याल में अब सब जगह आ रही है। This is a welcome change.

सर, पहले मैं ओडिशा की बात करना चाहूंगा, क्योंकि समय कम है और ऐसे में कभी-कभी अपनी बात रह जाती है। सर, हम मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं कि मंत्री जी ने ओडिशा के लिए बड़ा अच्छा बजट दिया है। हम लोग खुश हैं। We are happy. We congratulate the NDA Government and the hon. Minister. उन्होंने एक डेडिकेटेड कॉरिडोर दिया है — खड़गपुर से विजयवाड़ा। उन्होंने 4,682 करोड़ का बजट दिया है। लास्ट टाइम भी बजट बढ़ाकर ही दिया था। परन्तु मंत्री जी से मेरी एक रिक्वेस्ट है। बजट आप बढ़ाकर देते हैं, लेकिन उसमें remission नहीं होना चाहिए। एंड में जब पैसे कम हो जाते हैं या कुछ हो जाता है, तो 30 परसेंट, 25 परसेंट या 20 परसेंट remission हो जाती है। यह नहीं होना चाहिए। लास्ट टाइम भी इन्होंने कोई remission किया था। इंडियन रेलवेज को ओडिशा से 14 हजार करोड़ की रेवेन्यू आती है। However, the railway route length across Odisha is less than 2,500 kms. with an average of 15.03 kms./1,000 sq. kms. against the nation's average of 19 kms. Sir, the railway density is much lower compared to contiguous States of West Bengal and Bihar, which have less revenue than Odisha. इसको रेशनलाइज करने की जरूरत है। हमें और इंफ्रास्ट्रक्चर चाहिए। हम आपको रेवेन्यू देते हैं, और भी देंगे। हमें आप इंफ्रास्ट्रक्चर बढ़ा कर दीजिए। कुछ ऐसे रूट्स हैं — कालाहांडी, बोलांगीर, कोरापुट (KBK) एरियाज में, जिनमें प्रॉफिटेबिलिटी देखने से नहीं होगा, क्योंकि वे सोशल रूट्स हैं। नहीं तो, इनकी टीम वहां जाती है और देखती है कि क्या प्रॉफिट आएगा। अगर यहां रेलवे का कोई प्रोजेक्ट वगैरह लगाएं तो उससे क्या प्रॉफिट आएगा। वे उससे determine करते हैं। यह chicken-and-egg story है। मेरा रिक्वेस्ट है कि जहां लेफ्ट विंग एक्स्ट्रीमिज्म है, रीजनल डिस्पैरिटीज हैं, वहां रेलवेज को सोशल सर्विस देना चाहिए। सर, अब मैं जनरल सजेक्शंस पर आता हूं।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपकी ओर से एक स्पीकर और हैं-तिर्की जी।

श्री ए.यू. सिंह दिव: सर, मुझे 9 मिनट मिलेंगे, उनको तीन-चार मिनट मिलेंगे।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): कोई बात नहीं। आप अपना समय जितना तय करना है, कर लीजिए।

श्री ए.यू. सिंह दिव: ठीक है, सर। मैं जल्दी-जल्दी बोल देता हूं, क्योंकि समय कम है।

सर, मंत्री जी बजट में कहते हैं कि एक्सिडेंट्स में 20 परसेंट का रिडक्शन हुआ है। ठीक है, परन्तु हमें जीरो एक्सिडेंट रिजीम चाहिए। रेलवेज में गुंडागर्दी होती है, तो ऑटोमेटिक डोर्स चाहिए। हम रेलवेज में चलते हैं। अगर ऑटोमेटिक डोर्स होंगे, तो जब रेलगाड़ी चलेगी, तब वे बंद हो जाएंगे। तब न तो कोई किसी को बाहर फेंक पाएगा, न कोई अन्दर घुस पाएगा न कोई गुंडागर्दी कर पाएगा। रेलवेज में आप ऑटोमेटिक ट्रेन्स चलाएंगे, सब करेंगे, अच्छी बात है, लेकिन आप रेलगाड़ी के अन्दर हमें ऑटोमेटिक डोर्स दीजिए।

आपकी पैसेंजर वॉल्यूम कम होता जा रहा है। यह पहले की तुलना में 2015-16 में 2 परसेंट या 3 परसेंट कम हो गया है। फीगर्स मेरे पास हैं। समय नहीं है, इसलिए मैं नहीं बोल रहा हूं। हम चाहते हैं कि आप हमें न्यू कोचेज दीजिए। आगे, ओडिशा में कांटाबांझी, कालाहांडी ऐसी जगहें हैं, जहां वैगन फैक्टरीज होनी चाहिए।

आप platform strengthen कीजिए। प्लेटफार्म टिकट लेकर गुन्डे अंदर घुसते हैं, पॉकेटमार घुसते हैं और चोर घुसते हैं। उनको स्ट्रेंथन कीजिए। Automatic vending machines दीजिए, fare collection system दीजिए। सर, मैं कुछ और चीज समय के अनुसार जल्दी-जल्दी कहना चाहूंगा। हम अपनी मैनुफेक्चरिंग outsource कर देते हैं। A railway line costs about ` 10 crores per kilometre. इसको भी हम विदेशी कम्पनियों को आउटसोर्स कर देते हैं। क्यों न रेलवेज खुद इंडियन कम्पनीज को देकर 'Make in India' का नारा जो सरकार चलाती है उसके तहत यहां बनाया जाए। मैं आपसे यही कहूंगा कि आप लोग cross subsidization जो आपके फ्रेट फेयर्स हैं, freight fares cost 150 per cent more than the cost because you are not increasing the passenger fares. You are doing cross subsidization by increasing the freight fares. सर, नतीजा यह हो रहा है कि अब गुड्स रेल से नहीं जाकर बाय रोड चले जा रहे हैं, बाय ट्रक्स चले जा रहे हैं। You are losing the business. आपकी ट्रेन सर्विसेज कम होती जा रही हैं। Sir, your passengers are going across to airways. They are leaving the railway travel. हम इसको तब मानेंगे, when high flying passengers say, "We will not travel by air but will travel by trains." When they prefer to use trains more than the airways, then we will know the efficiency of the Railways.

Sir, I think, my time is up. My colleague will be speaking more. I heartily support the Railway Minister. He is unique. हमारे कलीग कह रहे थे कि इनका कॉरीडोर खाली रहता है, It is for this reason that he has decentralized all the decisions in different zones. ये आराम से बैठते हैं। He is a unique kind of a Minister and I really thank him for supporting Odisha in the Budget. Sir, I thank you very much.

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र): डिप्टी वाइस चेयमैन सर, रेलवे मंत्री सुरेश प्रभु जी ने एक विज्ञनरी रेल बजट पेश किया है। मैं इसे अनोखा और विज्ञनरी इसलिए कहता हूँ कि यह कोई इलेक्शन बजट नहीं है। आने वाले दिनों में कुछ राज्यों में चुनाव होने वाले हैं और जब चुनाव होते हैं तो उन राज्यों के ऊपर घोषणाओं की और योजनाओं की बरसात होती है। हमारे रेल मंत्री ने ऐसा कुछ नहीं किया है और एक परफेक्ट बजट देश के सामने रखा है। सबसे बड़ी बात तो यह है कि घाटे के बावजूद कोई किराया नहीं बढ़ाया है, यह बड़ी बात है। माल भाड़ा भी नहीं बढ़ाया है। माल भाड़ा बढ़ाने से महंगाई बढ़ती है, अनाज महंगा होता है, फूड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया पर बोझ बढ़ता है। उससे चावल, दालों की कीमतें बढ़ती हैं। रेल मंत्री जी ने यह सब होने से रोका है।

सर, दूसरी बात यह है कि बजट में कॉमन मैन पर फोकस है। इसमें स्पीड, सर्विस, सेफ्टी, स्किल, सब चीजों का ध्यान और ख्याल रखा है। रेल मंत्री जी ने कहा कि मैं बजट तैयार करने से पहले देश में धूमा और कई लोगों से मुलाकात की। यह अच्छी बात है और हमें आशा है कि रेल मंत्री जी मुम्बईकर हैं और मुम्बई के रेल यात्रियों से भी उन्होंने जरूर बात की होगी। रेल मंत्री जी ने कहा कि चार साल के अंदर 95 परसेंट ट्रेनें सही वक्त पर चलने लगेंगी। मैं उनका स्वागत करता हूँ। हमारे जो मुम्बईकर उपनगर रेलवे यात्री हैं, उनके लिए यह बहुत बड़ी बात है। हमें कोई ज्यादा सुविधा नहीं चाहिए। हमें तो बस हमारी ट्रेनें समय पर चलें, तो ही बड़ा काम हो जाएगा। लेकिन जब हम सुबह काम पर या ऑफिस के लिए निकलते हैं, तो सबसे बड़ी दिक्कत तब होती है, जब ट्रेन लेट होती है। जब ट्रेन लेट होती है, तब भीड़ बढ़ती है, भीड़ बढ़ती है, तो एक्सीडेंट्स बढ़ते हैं। मुम्बई की जो लोकल ट्रेन हैं, वह हमारी लाइफलाइन हैं। मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे, हर्बर रेलवे रोजाना लगभग चार हजार सेवाएं चलाती हैं। हर तीन मिनट में एक ट्रेन चलाई जा रही है और इसके आगे उसकी क्षमता नहीं है, क्योंकि साधन ही उनके पास नहीं हैं। जब रेलवे ट्रैक के लिए जगह नहीं है, तो नई ट्रेन कहाँ से आएगी? इसलिए जो ट्रेन अभी चल रही हैं, आप उन्हीं को ठीक से चलाइए और टाइम पर चलाइए।

सर, दूसरी बात बहुत गंभीर है, चिंताजनक हैं, जिसकी मैंने बार-बार सदन में चर्चा भी की है। हमारी जो मुम्बई की लोकल ट्रेन हैं, जिसे हम लाइफलाइन कहते हैं। उसे अब लोग डेथ लाइन कहने लगे हैं। यह भी इमेज बदलनी पड़ेगी। पिछले 50 वर्षों का इतिहास देखें, तो पता चलेगा कि जितनी जानें मुम्बई की लोकल ट्रेनों में गई हैं, उतनी जानें युद्ध में नहीं गई हैं, उतनी जानें सुनामी जैसे प्राकृतिक आपदा में नहीं गई है। जो आंकड़े सामने आए हैं, उनके अनुसार 12 सालों में लगभग 50 हजार से ज्यादा मुम्बईकर या तो ट्रेन से कट कर या ट्रेन से गिर कर दुर्घटनाग्रस्त हुए हैं और अपनी जान गंवा चुके हैं। आज भी रोजाना मुम्बई थाने परिसर में लगभग 18 लोगों की मौत का कारण रेलवे बनती है। आज भी मुम्बईकर से सवाल किया जाए कि आपको ज्यादा डर किससे लगता है — आतंकवादी हमले से या प्राकृतिक आपदा से या लोकल ट्रेन से? इसके जवाब में ज्यादातर लोग कहेंगे, कि हमें लोकल ट्रेन से ज्यादा डर लगता है। जिस तरह एक्सीडेंट बढ़े, उससे यह डर है। लोकल ट्रेन में जो भीड़ होती है, उस भीड़ से होने वाली मौतें आज हमारे दिमाग में घर कर बैठी है।

सर, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 1853 में भारतीय रेलवे की शुरुआत हुई। उस समय के प्रोजेक्ट रिपोर्ट में रेलवे के उस वक्त के टेक्नीकल एक्सपर्ट ने कहा था कि रेलवे मार्गों के दोनों

[श्री संजय राउत]

ओर सुरक्षा की दीवार आवश्यक है और इस बात को आज 160 साल हुए हैं, लेकिन आज भी हम उस दीवार को नहीं बना सके हैं। आज एक तरफ हम हमारी ट्रेनों की स्पीड 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा बढ़ाने की बात करते हैं और दूसरी तरफ 160 सालों से सुरक्षा की दीवार नहीं बना पा रहे हैं। उस बारे में भी हमारे रेल मंत्री जी को सोचना चाहिए।

सर, दूसरी बात यह है कि हम मुम्बईकर, महाराष्ट्र के लोग बहुत दिनों से एक बात सुनते आए हैं कि मुम्बई में जो पश्चिम रेलवे का हेडक्वार्टर है, आप उसे मुम्बई से शिफ्ट करना चाहते हैं। इस प्रकार की बात बार-बार आती है, चाहे वह अफवाह हो सकती है। अगर ऐसी कोई योजना आपके मन में है, तो आप अपने मन में ही दबा लीजिए। इस बारे में रेल मंत्री जी को खुलासा करना चाहिए।

सर, मुम्बई सबअर्बन डिवीजन बनाने की मांग बहुत दिनों से हो रही है। मध्य-पश्चिम हर्बर रेलवे उपनगर संचालन अंडर वन रूफ होना चाहिए। इसको वन कंट्रोल में लाने की जरूरत है। मुम्बई सबअर्बन डिवीजन का गठन अलग से किया जाना चाहिए। उससे भी बहुत फायदा हो जाएगा।

सर, दूसरी बात यह है कि दिल्ली जैसे महानगर में रेल मंत्री जी ने रिंग रेलवे की बात की। मैं इसका स्वागत करता हूं, इसके साथ ही और भी कई घोषणाएं की हैं। इस संबंध में मेरे भी कुछ सुझाव हैं। पहला सुझाव यह है कि मुम्बई के लिए भी, जहां रोज लगभग 80 लाख पैसंजर्स यात्रा करते हैं, दिल्ली की तरह रिंग रेलवे बननी चाहिए। उसके बारे में हमें विचार करना चाहिए। मुम्बई के लिए बजट में एलिवेटेड रेल का भरोसा दिया गया है, यह अच्छी बात है, पर हम चाहते हैं कि जैसे दिल्ली के लिए रिंग रेलवे की घोषणा की गई है, उसी तरह आप कोस्टल रिंग रेलवे के लिए भी कोई स्टडी करें, रिसर्च करें, क्योंकि देश के पूरे रेलवे नेटवर्क का 40 परसेंट पैसेंजर लोड मुम्बई में है। अगर मुम्बई को कोस्टल रिंग रेलवे मिलती है, तो वहां भीड़ की जो समस्या है, उसके समाधान के लिए वह एक अच्छा ऑप्शन होगी। मुम्बई के समुद्री तटों के किनारे रिंग रेलवे बनाई जा सकती है और आवश्यकता पड़ने पर राज्य से मदद ली जा सकती है। मुम्बई में कोस्टल रेलवे जल्दी और आसानी से बन सकती है, क्योंकि इसे पुरानी रेल लाइन के ऊपर नहीं बनाना है, बल्कि कोस्टल रेलवे का अलग रूट है।

सर, मेरा दूसरा सुझाव यह है कि जो शताब्दी टाइप ट्रेंस हैं, उनको डबल डेकर करना चाहिए। मुम्बई-नासिक और मुम्बई-पुणे के बीच चलने वाली जो ट्रेनें हैं, उनके जनरल डिब्बों को भी डबल डेकर करने की जरूरत है, क्योंकि उन जगहों से ज्यादा लोगों का मुम्बई में आना-जाना होता है। इसी प्रकार, दूरंतो ट्रेंस, जो अभी 14 या 16 डिब्बों की हैं, उनको 26 डिब्बों की करनी चाहिए, जिससे कैपेसिटी बढ़ सकती है।

सर, मेरा तीसरा सुझाव रेवेन्यू बढ़ाने के बारे में है। आपको ऐडवर्टाइजिंग, लीज़ ऑफ लैंड, कॉमशियल एंड होस्पिटैलिटी सेक्टर को बढ़ावा देना चाहिए, उससे रेलवे की रेवेन्यू बढ़ सकती है।

(उपसभापति महोदय, पीठासीन हुए)

सर, मेरा अंतिम सुझाव यह है कि खर्चा कम करने के लिए रेलवे को सीएनजी और एलएनजी ईंधन का उपयोग कर डीजल की खपत को कम करना चाहिए। अगर रेलवे को "खर्चा घटाओ,

रेवेन्यू बढ़ाओ" पॉलिसी पर काम करना है, तो नॉन-टैरिफ रेवेन्यू पर जोर देना होगा, तभी उसका ऑपरेशनल रेश्यो नीचे आ पाएगा। ...**(समय की घंटी)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The time is over.

श्री संजय राउत: सर, ये मेरे सुझाव हैं। मुझे आशा है कि रेलवे मंत्री इस बारे में विचार करेंगे। धन्यवाद।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Sir, just to allay the fears, there is no proposal to shift the Headquarters of the Western Railway from Mumbai to outside.

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

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Praveen Rashtrapal, not here; Shrimati Viplove Thakur, not here; Dr. Pradeep Kumar Balmuchu, not here; Shri Mahendra Singh Mahra.

श्री महेंद्र सिंह माहरा (उत्तराखण्ड): माननीय डिप्टी चेयरमैन साहब, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। रेलवे बजट को देखने के बाद हमें बहुत निराशा हुई है। एक तरफ जहां किराये में बढ़ोतरी की गई है, वहीं दूसरी तरफ आज भी प्लेटफार्म पर कोई सुविधा नहीं है। यहीं के पुरानी दिल्ली स्टेशन पर वैसे तो कई प्लेटफॉर्म्स हैं, लेकिन पैसेंजर्स के लिए केवल प्लेटफॉर्म नम्बर एक पर ही शौचालय की सुविधा है। विशेष तौर पर, सेकंड क्लास और महिलाओं के लिए इस तरह के शौचालय कहीं पर नहीं हैं, जहां वे अपनी समस्या का समाधान कर सकें।

सर, मुझे यह कहते हुए कोई कष्ट नहीं है कि रेलवे मंत्री जी ने हमारे उत्तराखण्ड के लिए कोई दूरदृष्टि नहीं रखी है। माननीय मंत्री जी, मैं तो यह कहूंगा कि हमारे लिए रेलवे बजट बहुत ही निराशाजनक है। महोदय, मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने वर्ष 2015-16 और 2016-17 के बजट में उत्तराखण्ड की अनदेखी की है। उत्तराखण्ड के निवासियों ने भारतीय जनता पार्टी को पांच लोक सभा सीटें दी हैं। लेकिन लोक सभा के चुनाव के दौरान किए गए वादों के अनुसार इस बजट में कुछ भी परिलक्षित नहीं हुआ है। यूं तो माननीय प्रधान मंत्री जी एवं रेल मंत्री जी नारा देते हैं— "सबका साथ, सबका विकास", किन्तु इस बजट को देखकर लगता है कि उत्तराखण्ड के साथ यह नारा साकार होता नजर नहीं आ रहा है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि मेरे मित्र तरुण विजय जी भी यहां पर होंगे और इस बजट को देखते हुए उत्तराखण्ड के लिए वे भी इसे स्वीकार नहीं कर पाएंगे।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं इस बजट से अत्यंत निराश इसलिए भी हूं, क्योंकि उत्तराखण्ड के कुमाऊं क्षेत्र के लिए इसमें कोई भी नई रेलवे लाइन की घोषणा नहीं की गई है। ब्रिटिश टाइम के बाद से आज तक एक भी लाइन वहां पर नहीं पड़ी है। बजट देखकर ऐसा प्रतीत होता है कि रेल मंत्रालय रेलवे की जमीन मनमाने दाम पर बेचकर मुनाफा दिखाने की कोशिश कर रहा है, जबकि अन्य मदों में रेलवे को घाटा ही हो रहा है। जब से यह सरकार सत्ता में आई है, हमें यह बात सबके सम्मुख लानी होगी कि इस सरकार ने क्या-क्या परिवर्तन किए, जो कि जनता के हित में नहीं हैं।

[श्री महेंद्र सिंह माहरा]

माननीय उपसभापति महोदय, मैं इस बजट से इसलिए भी असंतुष्ट हूँ, क्योंकि उत्तराखण्ड की कई रेल योजनाएं या तो खत्म कर दी गई हैं या उन योजनाओं को उचित स्थान नहीं दिया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे देवबंद-रूड़की रेल लाइन, टनकपुर-घाट-बागेश्वर रेल लाइन, रामनगर-मरचूला-चौखुटिया से गैरसैंण तथा किच्छा से खटीमा लाइनों पर पुनर्विचार करें, क्योंकि ये सभी रेल लाइनें उत्तराखंड के समग्र विकास के लिए अति आवश्यक हैं। इसी बात को ध्यान में रखते हुए पूर्व की यूपीए सरकार ने प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृति दी थी।

माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विशेष अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो टनकपुर-बागेश्वर रेल मार्ग की स्वीकृति यूपीए सरकार में मिली थी, यह सुरक्षा की दृष्टि से नितांत आवश्यक है। आज चीन अपनी रेलवे लाइन 16,000 फीट की ऊंचाई पर तिब्बत के पास तक ले आया है और हमारी लास्ट चैक पोस्ट कालापानी है। आज भी हमें वहां तक जाने के लिए छह दिन का समय लगता है, और हम वहां mule transport के द्वारा पहुंचते हैं। आप टनकपुर- बागेश्वर वाली रेल लाइन को, जिसे पूर्ववर्ती सरकार की स्वीकृति दी थी, उसके बारे में, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि सुरक्षा की दृष्टि से उस रेल लाइन के लिए पैसे का आवंटन करिए।

उपसभापति महोदय, उत्तराखण्ड में स्वीकृत त्रिभुज-कर्णप्रयाग रेल मार्ग के लिए रेल बजट में बहुत कम धनराशि दी जा रही है, जिससे इसे पूरा होने में सालों लग जाएंगे। मेरा आपसे आग्रह है कि इसके निर्माण के लिए प्रत्येक वित्तीय वर्ष में कम से कम एक हजार करोड़ रुपये आवंटित किए जाएं जिससे रेलवे की यह महत्वाकांक्षी परियोजना जल्दी से जल्दी पूर्ण हो सके।

उपसभापति महोदय, मुरादाबाद-रामनगर और रामपुर-काठगोदाम रेल मार्गों का दोहरीकरण एवं विद्युतिकरण हेतु धन आवंटित किया जाए। रामनगर से मुरादाबाद को चलने वाली पैसेंजर गाड़ी नम्बर 55310 को आनंद विहार तक सीधे चलाये जाने की मांग को पूरा किया जाए। इससे प्रतिदिन गढ़वाल और कुमांऊ मंडलों के हजारों यात्रियों को लाभ मिलेगा और रेलवे को प्रचुर मात्रा में रेवेन्यू प्राप्त होगा। गर्मियों के मौसम में उत्तराखण्ड जाने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ जाती है। रेलगाड़ियों में जगह न होने के कारण यात्रियों को अन्य विकल्पों का सहारा लेना पड़ता है, इसलिए गर्मियों में वहां के लिए गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए।

उपसभापति महोदय, गैरसैंण को उत्तराखण्ड की ग्रीष्मकालीन राजधानी के रूप में विकसित किया जा रहा है, किन्तु इस बजट में यहां की किसी लाइन के लिए कोई प्रावधान नहीं रखा है, जो कि यहां के विकास के लिए बहुत जरूरी है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने चार धाम यात्रा मार्ग को रेल मार्ग से जोड़ने की बात कही थी, परन्तु उसका इस बजट में कहीं भी उल्लेख नहीं है। मान्यवर मैं प्रदेश की जनता की यात्रा सुविधा एवं रोजगार बढ़ाने हेतु रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे रेल कोच फैक्ट्री और रेल गाड़ी के लिए रेल पार्स की फैक्ट्री उत्तराखण्ड में स्थापित करने की कृपा करें, ताकि वहां से हो रहे युवाओं के पलायन को रोका जा सके।

मान्यवर, उत्तराखण्ड देवभूमि के साथ-साथ पर्यटन के लिए भी देश का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है, जहां देश-विदेश से भक्त लोग चारधाम दर्शन एवं पर्यटक राज्य की सुन्दर वादियों का आनन्द लेने के लिए आते हैं। ऐसे में उत्तराखण्ड में रेल नेटवर्क के विस्तार की नितांत आवश्यकता है। राज्य में अधिकतर रेलवे स्टेशन आजादी से भी पहले के निर्मित हैं, जिनका विस्तारीकरण के साथ आधुनिकीकरण किया जाना जरूरी है। चार दशकों से काठगोदाम-मुम्बई तथा दिल्ली-टनकपुर,

दिल्ली-रामनगर सीधी रेल सेवा प्रारम्भ किए जाने की मांग है, लेकिन हर बजट में राज्य की जनता को निराश होना पड़ता है। इन रेल मार्गों पर सीधी रेल गाड़ी चलाने के लिए रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कहे जाने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरी और राज्य की जनता की आपसे अपेक्षा है कि हमें उपेक्षा की नजर से न देखते हुए राज्य में रेल नेटवर्क को बढ़ाया जाए। आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Thank you very much. Now, Shri Mansukh Mandaviya. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय (उत्तराखण्ड): महोदय, मैं आदरणीय सांसद महोदय के प्रति बड़ा सम्मान रखता हूँ, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि पिछले 68 सालों में रेलवे के क्षेत्र में जो उत्तराखण्ड में कभी नहीं हुआ, वह हमारे माननीय रेल मंत्री ने किया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Okay. All right. All right. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: इसलिए मैं सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद देता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Mansukh L. Mandaviya. ...(Interruptions)...

Okay. ...(Interruptions)...

That's enough. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: सर, ...(व्यवधान)... की यात्रा ...(व्यवधान)... रेल मार्ग ...(व्यवधान)... जितना किया है, सुरेश प्रभु जो, उत्तराखण्ड के लोग आपके आभारी हैं। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mandaviyaji, you start, please. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: मैंने स्वयं ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mandaviyaji, you start. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: दो करोड़ रुपए दिए हैं। ...(व्यवधान)... यात्री निवास के लिए ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, please ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: हरिद्वार के लिए ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, nothing more will go on record. ...(Interruptions)...

श्री तरुण विजय: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now Mandaviyaji, please ...(Interruptions)...

Mandaviyaji, you start. ...(Interruptions)...

श्री महेंद्र सिंह माहरा: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing is going on record. ...(Interruptions)...

No. ...(Interruptions)...

Yes, Mr. Mandaviya.

श्री महेंद्र सिंह माहरा: *

श्री मनसुख एल. मांडविया (गुजरात): महोदय, रेलों में आम आदमी की सुविधाएं बढ़ें, माननीय मंत्री ऐसा बजट लेकर आए हैं। मैं इसका अनुमोदन करने के लिए, स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सर, सालों से रेलवे का बजट प्रस्तुत होता रहा है। जब बजट आता था तो उसमें वायदे का व्यापार किया जाता था। बजट में बड़े-बड़े वायदे किए जाते थे। वायदे के व्यापार पर लोगों की तालियां बजती थी, लोगों की एक दिन, दो दिन तालियां बजती थीं। सदन में भी माननीय सदस्य को लगता था कि मेरे क्षेत्र को गाड़ी मिलेगी, इसलिए वे तालियां बजाते थे। गैलरी में बैठे पत्रकार उसको लिखते थे। सांसद लोग यह लिखी हुई न्यूज जनता को दिखाते थे कि मंत्री जी ने हमारे क्षेत्र के लिए एक गाड़ी दी है। वास्तव में स्थिति यहां तक पहुंची कि सही मायनों में रेलवे की क्षमता नहीं थी, लेकिन वायदा किया जाता था। मुझे आज खुशी है, मैं सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने वास्तविकता के आधार पर बजट पेश किया है। वास्तविक स्थिति क्या है, हमारी रेलवे अभी कहां है? हमारे 100 रुपए के बदले 92 रुपए एडमिनिस्ट्रेशन में चले जाते थे और 8 प्रतिशत पैसे इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए बचते थे, लेकिन बजट में वायदा किया जाता था। इसलिए वह वायदा पूर्ण नहीं होता था। यह वायदा पूर्ण करने के लिए न इच्छा शक्ति रहती थी और न ही वह वायदा पूर्ण करने के लिए आर्थिक संसाधन होते थे और न ही वायदा पूर्ण करने के लिए।

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुखेन्दु शेखर राय) पीठासीन हुए]

कुछ ऐसा ठोस कार्य होता था, इसलिए वायदा पूर्ण नहीं होता था, लेकिन सुरेश प्रभु जी ने जनता के लिए आम आदमी के लिए, आम आदमी के नाम से पार्टी तो बनी हुई है, वह आम आदमी का काम करती है या नहीं करती है, मालूम नहीं है। वह खास आम आदमी का काम करती है या नहीं करती है, यह उसका विषय है, लेकिन यहां बात हो रही थी कि चुनौतियां बहुत हैं। चुनौतियां तो होती हैं, चुनौतियों को अवसर में बदलने के लिए क्या कोई मना करता है। घना अंधेरा क्यों न हो, दीया जलाने की मनाही तो नहीं होती है। सुरेश प्रभु जी ने रेलवे में दीया जलाने का काम किया है। सुरेश प्रभु जी ने रेलवे को सुदृढ़ करने के लिए वास्तविकता के आधार पर ऐसा प्रावधान किया है, जिससे आम आदमी भी समझ सके कि यह दिशा सही है। जिसका सही दिशा से हौसला बुलंद होता है, इरादा बुलंद होता है, सफलता उसके पैरों में आकर पड़ती है। वे एक हौसले के साथ, इरादे के साथ काम कर रहे हैं कि कैसे काम होना चाहिए। आज से 150 साल पहले, शायद 1850 में हमारी रेलवे व्यवस्था की शुरुआत हो गई थी। लेकिन 150 साल पहले से लेकर आज तक भी वहां काम करने वाले कुली थे, उस वक्त भी वहां मजदूरी करने वाले हमारे गरीब भाई थे। हमने उस गरीब व्यक्ति को 150 तक उसका सम्मान नहीं किया। क्या उसको यह सुनना अच्छा लगता था? मुझे आज यह कहते हुए आनन्द हो रहा है, खुशी हो रही है कि अब वह कुली नहीं है, वह "यात्रा सहायक" है। हमने उसको "यात्री सहायक" का नाम देकर इस गरीब भाई, इस सामान्य परिवार के व्यक्ति का, जो मजदूरी करता है, उसका सम्मान किया है। हमने सालों तक विकलांग शब्द कहा। यदि ईश्वर ने उसके शरीर में कुछ कमी रखी तो इसमें उसकी कोई गलती नहीं है। वह क्या करे? हम पार्लियामेंट हाउस में उसको विकलांग कहकर बोलते रहे, किताबों में लिखते रहे, उसको विकलांग कहकर सरकारी चौपड़े में उल्लेख करते रहे, लेकिन मैं नरेंद्र भाई मोदी का अभिनन्दन करता हूँ कि उन्होंने विकलांग को "दिव्यांग" कहा है। हमारे देश के प्रधान मंत्री ने विकलांगों को "दिव्यांग 2" कहकर उनका सम्मान किया है। यह सरकार आम आदमी के सम्मान के लिए काम करती है, आम आदमी की इज्जत के लिए काम करती है।

यहां बजट में बता रहे थे कि देश में जो कुल हादसे और एक्सीडेंट्स होते हैं, उनमें से 40 परसेंट एक्सीडेंट्स बिना क्रॉसिंग वाले रेलवे ट्रैक्स पर होते हैं, रेलवे क्रॉसिंग ट्रैक पर पुल नहीं होने के कारण होते हैं। पिछले एक साल से उसका सुदृढ़ीकरण हुआ है, जिससे कुल 22 परसेंट हादसों में कमी हुई है। इतना ही नहीं, हमारे देश का कोई नागरिक, यातायात में जाने वाला कोई व्यक्ति या परिवार, कोई वाहन चालक, कोई किसान जब अपने खेत में जाता है, मजदूरी पर जाता है, लेकिन क्रॉसिंग पर व्यवस्था न होने से, जब वह क्रॉस करने के लिए जाता है तो हादसे का शिकार होता है। हमारे किसान भाई और पशु पालन करने वाले लोग भी अपने पशुओं को चराने के लिए वहां ले जाते हैं, लेकिन जब क्रॉसिंग पर ट्रेन आ जाती है तो कभी किसी का बैल मर जाता है, किसी की गाय मर जाती है, किसी की भैंस मर जाती है और कभी-कभी तो हादसे में हजारों लोगों का जीवन भी चला जाता है। मैं प्रभु जी को अभिनन्दन देना चाहता हूं कि उन्होंने चार साल में ऐसे 18,000 क्रॉसिंग्स पर पुल बनाने का वादा किया है। यह वास्तविक दृष्टि से हमारे जीवन में और हमारे देश में एक बेहतर सुविधा का उपयोग देगा।

हमारे इस बजट में संरक्षा रिकॉर्ड में सुधार करने के लिए, जीरो एक्सीडेंट के लक्ष्य के लिए रेलवे टेक्नीकल रिसर्च इंस्टीट्यूट बनाने का वादा किया गया है। इस इंस्टीट्यूट के माध्यम से दक्षिण कोरिया रेलवे और जापान की रेलवे का उनके रेलवे एक्सपर्ट्स के साथ एक फोरम बनाकर एक विचार रखा है कि हमारी रेलवे कैसे सुरक्षित हो। छुक-छुक गाड़ी कब तक चलती रहेगी? ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाने की सुविधा भी बढ़ानी चाहिए। यह समय के साथ बदलनी चाहिए। हम अमेरिका जाते हैं तो मैनहट्टन में देखते हैं कि वहां सौ साल पहले मेट्रो बन चुकी थी। कल इस फ्लोर पर वाटरवेज की बात हो रही थी। इको फ्रेंडली वाटरवे है, सुविधाजनक हैं लेकिन वाटरवे के प्रति दुर्लक्ष्य रखा गया, इसलिए यह डेवलप नहीं हुआ। वैसे ही आजादी के बाद रेलवे के लिए जितने प्रावधान रखने चाहिए थे, उतने नहीं रखे गए, जबकि रोड के लिए ज्यादा प्रावधान रखे गए। ठीक है, रोड भी बननी चाहिए, लेकिन यदि रेलवे को ज्यादा प्रावधान दिए गए होते, उसमें बदलाव किया होता, उस वक्त से उसका मॉडर्नाइजेशन किया गया होता तो आज हम विश्व की बराबरी कर सकते थे। लेकिन रेलवे में वायदा किया गया, बदलाव नहीं किया गया। इसमें वायदे का व्यापार होता रहा, इसलिए बदलाव नहीं हुआ। इसकी संरचना में ठोस बदलाव करने चाहिए थे, लेकिन ऐसा नहीं हुआ। इसलिए हम आगे नहीं बढ़ सके।

सर, हमारे सुरेश प्रभु जी ने आम आदमी की सुविधा के लिए चार नई श्रेणियों की घोषणा की है। हमारे देश में गरीब लोग भी हैं, मध्य वर्ग के लोग भी हैं, सुखी लोग भी हैं, लेकिन एक ऐसा भी वर्ग है, जिसको दिन भर काम करना पड़ता है। वह रात को जाता है और वह दूसरे दिन काम पर वापस पहुंच सके, उसकी सुविधा के लिए चार श्रेणियों की जो व्यवस्था की गई है, यह बेहतर व्यवस्था होगी। उस व्यवस्था के आधार पर हमारे जनजीवन को एक बदलाव महसूस होगा।

सर, इनमें पहला—पहला अंत्योदय एक्सप्रेस, गरीब के लिए। जो गरीब लोग हैं, उनको भी एक जगह से दूसरी जगह अपने काम के लिए जाना पड़ता है। उनको ट्रेन से जाना है, लेकिन उनके पास टिकट के लिए पैसा नहीं है। उनके पास ज्यादा पैसा नहीं है और वे स्लीपर क्लास की टिकट नहीं खरीद सकते हैं। ऐसे लोगों के लिए सभी सामान्य वर्ग के डिब्बे रखकर देश में अंत्योदय एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का उन्होंने वादा किया है और वे इसे चलाने की कोशिश करेंगे।

[श्री मनसुख एल मांडविया]

सर, दूसरा है—हमसफर एक्सप्रेस। यह मध्यम वर्ग के लिए है। यह पूरी तरह से एसी कोच वाली ट्रेन होगी। इसमें टिकट बुकिंग के साथ खाना भी वैकल्पिक रूप में दिया जाएगा। जिसके पास पैसा है, जिसके पास सुविधा है, वह confirm कराएगा कि उसे खाना भी चाहिए। यदि उसे खाना नहीं चाहिए, तो उसको कम किराए में टिकट मिलेगी और वह वातानुकूलित ट्रेन में सफर कर पाएगा। ऐसी सुविधा इस बजट में रखी गई है।

सर, तीसरा है—उदय एक्सप्रेस, जो व्यस्त मार्गों पर चलेगी। दिन में जो मार्ग व्यस्त होता है, उस व्यस्त मार्ग पर दिन में ट्रेन नहीं चलेगी। ऐसी स्थिति में रात्रि में ट्रेन चलेगी। रात्रि में वहां डबल डेकर ट्रेन चलेगी। इससे दो फायदे होंगे। इससे ट्रेन को ट्रैक भी मिलेगा और इसके साथ-साथ जो दिन में काम करने वाले लोग हैं, दिन में मजदूरी करने वाले लोग हैं, अगर वे रात में सफर करना चाहते हैं, तो उनको रात में सफर करने का मौका भी मिलेगा।

सर, चौथा है—तेजस एक्सप्रेस। यह समय की बचत के लिए है। जो सुखी लोग हैं, जो पैसे वाले लोग हैं, जो जेब से पैसे खर्च कर सकते हैं और तुरंत पहुंचना चाहते हैं, उनको तत्काल एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचना है, तो वे 130 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार वाली तेजस एक्सप्रेस के माध्यम से सफर कर सकते हैं। हमारे मंत्री जी ने इसमें यह सुविधा रखी है।

सर, मुझे इस बजट में जो सबसे महत्वपूर्ण बात लगती है, वह पीपीपी मॉडल के बारे में है। यहां बात हो रही थी कि आपके पास पैसा नहीं है, आप ये सब काम कैसे करेंगे? अगर पैसा नहीं है, तो तो अवसर ढूंढने के लिए तो कोई मना नहीं करता। सुरेश प्रभु जी ने इसके लिए पीपीपी मॉडल के आधार पर अवसर ढूंढा है। यह प्रश्न उठता है कि गांव में किसान को हम कैसे सहयोग कर सकते हैं। कभी बात होती है कि क्या रेलवे किसान को सहयोग कर सकती है? हां, कर सकती है। वह कैसे कर सकती है? रेलवे स्टेशंस पर पीपीपी मॉडल के आधार पर वातानुकूलित स्टोरेज हाउस बनाया जा सकता है। हमारे किसान गांव में फ्रूट्स पैदा करते हैं, हमारे किसान अपने खेत में वेजीटेबल्स पैदा करते हैं। उनको इसे रोज मार्केट में पहुंचाने में समय भी लगता है और साथ-साथ खर्च भी ज्यादा लगता है। उनके फ्रूट्स और वेजीटेबल्स को मार्केट तक पहुंचाने के लिए अभी तक infrastructure की व्यवस्था नहीं थी। पीपीपी मॉडल के आधार पर इस बजट में प्रावधान किया गया है, यह विचार रखा गया है, यह एक आदर्श विचार है, किसानों के लिए विचार है, इसलिए मैं धन्यवाद के साथ यह कहना चाहता हूं कि रेलवे स्टेशंस पर वातानुकूलित कार्गो स्टेशंस बनें। रेलवे स्टेशंस पर अच्छी तरह से माल को स्टोर करने के लिए स्टोरेज हाउस बनें। इससे वातानुकूलित स्टोरेज हाउस में अपना माल रख कर जब ट्रेन की सुविधा हो, उस सुविधा के आधार पर वातानुकूलित कार्गो से अपना माल मार्केट तक पहुंचाने का अवसर किसानों को मिलेगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इससे सुरेश प्रभु जी को किसान का आशीर्वाद मिलेगा।

साथ-साथ, मैंने पिछली बार बताया था कि वादा वह होता है, जो सच्चे अर्थ में पूरा नहीं होता है। लेकिन हमारी सरकार वह काम करती है कि वह इतना ही कहती है, जितना करती है। जितना हो पाएगा, उतना कहना, यह हमारी सरकार का लक्ष्य रहा है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि गत बजट में मंत्री जी ने 139 वादे किए थे। उन्होंने बजट में घोषणा की थी कि हम इतने-इतने काम करेंगे। अगर यह पूछा जाए कि उन क्षेत्रों में ये काम कहां तक पहुंचे, तो उन क्षेत्रों में वास्तव में काम हो चुके हैं। पिछले बजट में उन्होंने कहा था कि स्टेशनों और गाड़ियों की

सफाई के लिए रेलवे एक नया विभाग बनाएगी। उसमें सुरेश प्रभु जी के मंत्रालय ने क्या किया? मैं आपको बताना चाहता हूँ कि उन्होंने पर्यावरण तथा हाउसकीपिंग प्रबंधन निदेशालय का गठन किया, जिस गठन के आधार पर गाड़ियों की सफाई की व्यवस्था की जा रही है। उन्होंने जो कहा था, उसे करके दिखाया। उस वक्त उन्होंने कहा था कि बिस्तर के साथ कूड़ा डालने के लिए disposable bags की हम व्यवस्था करेंगे, उत्तर-दक्षिण, पूर्व-दक्षिण और पश्चिम की ट्रेनों में यह शुरू हो चुका है। उन्होंने कहा था कि चुनिन्दा स्टेशंस पर डिस्पोजेबल बिस्तर के लिए हम online booking की सुविधा देंगे, एक साल में उनका वह वादा भी पूर्ण हो चुका है।

उन्होंने कहा था कि महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए हम 'निर्भया निधि' का उपयोग करेंगे, यह बात उन्होंने आपने लास्ट बजट में ही कही थी। उनके उद्बोधन से हमें मालूम हुआ कि 1,000 स्टेशंस पर सीसीटीवी कैमरे के माध्यम से सभी पर निगरानी रखे जाने की व्यवस्था की गई है। जो कुछ भी उन्होंने कहा था, उस सबको एक साल में ही पूरा करने की कोशिश की है। इस तरह कितने सारे काम तो हो चुके हैं और कितने ही नये काम स्टार्ट हो गए हैं।

सर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करते हुए यह कहना चाहता हूँ कि सरकार की तरफ से मंत्री जी ने जो-जो बातें कहीं थीं, उन्होंने उनको पूरा करके दिखाया। उन्होंने गरीबों के लिए किया, किसानों के लिए किया, आम आदमी के लिए किया, साथ ही साथ महिलाओं के लिए, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए भी किया। महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत रिजर्वेशन को रिजर्व कर दिया गया है। महिलाएं जब टिकट लेने के लिए जाती हैं तो पहले उनके लिए 33 प्रतिशत आरक्षण की व्यवस्था होगी। इतना ही नहीं, रेलवे स्टेशन पर काम करने वाले लोग, जिन्हें रेलवे स्टेशन पर ठेका दिया जाता है, जैसे केटरिंग का ठेका है अथवा अन्य कोई ठेका है, सरकार ने तय किया है कि उन ठेकों में भी 33 प्रतिशत ठेके महिलाओं को ही दिए जाएंगे। इसके साथ-साथ, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति में सभी वर्ग के लोगों को सरकारी निकाय के माध्यम से अपना उत्थान करने का मौका मिले, इसके लिए भी माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में उनको आरक्षण दिया है। **...(समय की घंटी)...** उस आरक्षण का उपयोग करके वे अपना जीवनयापन सुनिश्चित कर सकेंगे।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, लास्ट में मैं माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ कि बेहतर वास्तविक स्थिति के आधार पर उन्होंने जो बजट दिया है, उससे आम आदमी के जीवन में अवश्य बदलाव आएगा। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY): Thank you. Now, Shri Bashistha Narain Singh, not here; Shri D. Bandyopadhyay, not here; Shri A.K. Selvaraj.

SHRI A. K. SELVARAJ (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for allowing me to participate in the debate on the Railway Budget for the year 2016-17.

Sir, the people of Tamil Nadu expected a lot from the hon. Railway Minister but their hope has been derailed after seeing the Budget introduced by him. But this derailment can be restored, if the hon. Railway Minister wishes to do something in the interest of the people of Tamil Nadu.

[Shri A. K. Selvaraj]

As expressed by our hon. Chief Minister, Dr. Puratchi Thalaivi Amma, it is surprising that no specific projects were announced, including several projects which our hon. Chief Minister had requested for. The consolation part of the Budget is nil increase in the fares, which our hon. Chief Minister has welcomed because it is concerning the poorer sections of the society.

Our hon. Chief Minister has also welcomed the first ever Rail Auto Hub to be set up at Chennai and North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai. However, our hon. Chief Minister has demanded that the proposed East Coast Corridor terminating in Vijayawada should have been extended to Thoothukudi.

While I debate on a subject concerning the railways of the country, it is my bounden duty to mention some of the demands of the people of Tamil Nadu for early implementation, especially, this part of the State. These demands were raised during the debate on last year's Railway Budget. These proposals were also submitted in all the meetings conducted by the General Manager, Southern Railways. A similar petition has also been submitted to the hon. Minister for Railways thrice with the signatures of many hon. Members of Parliament belonging to these areas. First is that the Coimbatore is the second largest city in the State of Tamil Nadu and it is called as the Manchester of South India. There is an urgent need to expand or add platforms as well as to create more basic infrastructure facilities, including passenger amenities at this station. Therefore, it is requested that action may please be taken to expand, renovate and beautify Coimbatore railway station at the earliest.

Second is that Singanallur and Peelamedu railway stations are the two important railway stations in Coimbatore. There is an urgent need to renovate and expand these stations as well as providing basic infrastructure. Therefore, it is urged that a team be sent to these stations to assess the requirement of renovation and expansion of these stations, including providing stoppage for the trains passing through these stations.

Third is that Irugur is the central place for the people of Karamathampatti, Samanur, Palladam, Sulur, Annur, Pollachi and Dharapuram. If Irugur railway station is expanded and renovated with basic infrastructure, with stoppage of all the trains passing through Irugur, the people from above places can visit their places while coming from Chennai etc., without going to either Coimbatore or Tirupur. There is also a need to create more platforms at Irugur railway station. Ticket counter facility should also be commenced at Irugur railway station.

Fourth is stoppage for the passenger train running between Mettupalayam and Coimbatore at Veerapandi, Pudupalayam and Tudiyalur is a long-pending demand of

the people of these areas. For the stoppage of trains at above places, platforms have to be created. I met the GM of Southern Railway in this regard, who said that fund for the same has to be provided by the local bodies, whereas the local bodies were not in a position to provide any fund for the same. Therefore, the railways should bear the entire cost for creation of platforms at above places to facilitate stoppage of trains at above places.

Fifth is additional run of passenger train running between Mettupalayam and Coimbatore. This passenger train runs only six days in a week and this train does not operate on Sunday. Since this train does not operate on Sunday, there is a huge traffic on road. The people of these areas demand that this train should also operate on Sunday as well. At present, there is no train to Coimbatore from Mettupalayam after 7.00 p.m. Therefore, an additional run be made after 7.00 p.m. every day, of this train.

Sixth is introduction of a new passenger train between Mettupalayam and Coimbatore. As stated above, the traffic volume between Coimbatore and Mettupalayam is quite high because of various factors highlighted earlier. It is seen throughout the day heavy movement of passengers/commuters on both road and rail. Therefore, there is an urgent need to introduce a new passenger train between Coimbatore-Mettupalayam-Coimbatore at the earliest.

Seventh is that presently the following trains start or terminate at Coimbatore because of short length of platform at Mettupalayam. The extension work of platform at Mettupalayam is going on and soon, it will be ready. Once the platform is ready, the following trains be extended or terminated at Mettupalayam:

1. Mettupalayam-Chennai 12672 Nilagiri Express.
2. 12674 Cheran Express, which presently runs between Coimbatore-Chennai-Coimbatore, be extended to Mettupalayam.
3. 22610 Coimbatore-Mangalore Intercity Express be extended to Mettupalayam.
4. 56323 Coimbatore-Mangalore Fast Passenger be also extended to Mettupalayam.

Train No.15344 Amrita Express running between Palakkad and Thiruvananthapuram should be extended up to Mettupalayam.

There is an urgent need for introducing a new train between Mettupalayam and Bangalore. There is always a good amount of passenger traffic from Mettupalayam to Bangalore and *vice-versa*. Therefore, it is requested that a new train be introduced between Mettupalayam and Bangalore at the earliest. The proposed new train should be started immediately after the platform work at Mettupalayam is completed.

[Shri A. K. Selvaraj]

Regarding laying of new railway lines from Mettupalayam to Erode *via* Sathyamangalam and Gobichettipalayam; Mettupalayam to Tirupur *via* Annur and Avinasi; and Tirupur and Pollachi are urgently required.

There is a need to introduce new passenger train between Mettupalayam and Pollachi. There is also a need for early completion of broad gauge conversion between Coimbatore and Pollachi. The work is going at a slow pace. The Minister should speed up the things.

Regarding expansion of Podanur Railway Station, it is required to be done immediately. It lacks a pit line for the maintenance of coaches and engines. There is also a need to create additional platforms at this station, at least, 9 numbers. Therefore, it is urged that steps be taken to expand Podanur Railway Station at the earliest. Nellai-Myladurai Express should have a halt at Manaparai. Second one is Chennai to Guruvayoor Express should stop at Lalkudi. Then, Vaigai Express train should halt at Srirangam.

I again request the hon. Railway Minister to pay special attention to the above said demands of the people of this part of Tamil Nadu.

I sincerely express my thanks to our beloved leader Puratchi Thalaivi Amma for giving me this opportunity to be a part of the discussion concerning Railways, and I also thank the Chair for the same. With these words, I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY): Shri Ritabrata Banerjee, absent. Shri Dilip Kumar Tirkey, absent. Shri C.M. Ramesh, absent. Shri Praful Patel, absent. Shri Ramdas Athawale, absent. Shri Ronald Sapa Tlau.

SHRI RONALD SAPA TLAU (Mizoram): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget, 2016. I come from North-East which is very, very sensitive.

I would like to take this opportunity to apprise this august House on the crucial scenario of the North-East in terms of infrastructure. Utterly there is no infrastructure, no good National Highway, no tourism infrastructure, no adequate public amenities and no up to date Railway connectivity.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*)

The important issue here is : Is this Government ready to send a positive signal to the North East Tribals that it is serious about solving the North East's eternal problem by providing the dire needs.

There are two positive steps that have been taken in the two years that have passed by that I do know personally. One is Delhi-Aizawl direct flight which has

been promised and provided by the DONER Mantriji. Secondly, the entire State of Mizoram that comes from the North Eastern States, in the Southern tip of Mizoram, IMR has been reduced dramatically by the efficient and timely involvement of our Health Mantriji, Shri J. P. Nadda. Also, he has promised a pediatric hospital that would be coming on the way. We rely upon and wait for these good promises to be fulfilled.

Sir, I sincerely commend the Railway Mantriji for the speedy implementation of the project of broad-gauging the line between Lumding and Bairabi, which was started during the time of the UPA, initiated by my hon. Chief Minister, Lal Thanhawla ji. However, the plan for railway to reach Sairang from Bairabi near Aizawl, which is the Capital, is very slow. It seems to be very precarious and remains only a distant dream, though the original plan was to complete it by March, 2015, at a cost of ₹ 2,384.34 crores, for a total length of only 51 kilometres, which requires about 204 bridges, 24 tunnels and four stations. ...(*Interruptions*)...

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

SHRI RONALD SAPA TLAU: Sir, in the context of some challenges and difficulties, this being the only dependable lifeline for my constituency, can the Minister assure this House, through you, Sir, that the project to link the railway with Sairang/Aizawl city be speeded, which can be completed in time, by 2017?

Then, Sir, the plan for a railway route to the North-East through Bangladesh, which was also started by the UPA, is obviously only one-third of the entire distance via Siliguri, for the entire North-East people, which is about 1,590 kilometres long. Nearly seven decades after Partition, the trains are scheduled to be set from Kolkata to Agartala through Bangladesh. India is going to build a project at the expense of about ₹ 1,000 crores. This line is expected to be completed by 2017, but the way it is progressing, it seems that it cannot be completed on time. Connectivity by road, rail, river, sea, transmission line, petroleum pipeline and digital links will lead to tremendous economic activity in the North-East. This will also provide a real boost to cross-border trade between Bangladesh and other North-Eastern Indian borders. It will also usher in a never-before win win situation for all, particularly the land-locked North-Eastern Region, which will help India connect further with South-East Asia and even South-Western China. Sir, when can we have this project of a railway line for the North-East through Bangladesh completed, specifically with reference to the Act East Policy?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Less talk, please. ...(*Interruptions*)... Order, please. ...(*Interruptions*)...

8.00 P.M.

SHRI RONALD SAPA TLAU: Sir, I am not being taken seriously. I am very upset about this. ...(*Interruptions*)...

SHRI ANANDA BHASKAR RAPOLU: Please, this is about the North-East. ...(*Interruptions*)...

SHRI RONALD SAPA TLAU: The fact that you are not paying attention tells me that you are not serious about what we are talking about and the issues raised. ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. ...(*Interruptions*)... Now, please continue.

SHRI ANANDA BHASKAR RAPOLU: Sir, Mr. Suresh Prabhu is not serious about the North-East. ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Don't worry, it is all being recorded. ...(*Interruptions*)... Don't worry, it is all being recorded. Don't think that it is not being recorded. The Railway Minister is listening to your speech.

SHRI RONALD SAPA TLAU: We have often heard many of our esteemed Members speak about discrimination of the North-East tribals. May I kindly remind my fellow Parliamentarians, through you, Sir, that one of the deep-rooted causes of the feeling of discrimination and alienation among the North-Eastern tribals is a deep sense of being deprived of many amenities and facilities, which the rest of the country is presently enjoying. Therefore, may I request the Railway Mantriji, Mr. Suresh Prabhu, through you, Sir, to take the lead in seriously monitoring the construction work progress for both Bairabi-Sairang Railway Project and the Kolkata-Tripura Railway link through Bangladesh to speed up the economic progress of the North-East and to help them get a sense of belonging, by opening a new chapter.

Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I think we will adjourn because the discussion is not complete. We will have the rest of the discussion tomorrow. Now, we have some Special Mentions left. Is anybody present? Nobody is present.

Therefore, the House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. on Friday, the 11th March, 2016.

*The House then adjourned at one minute past
eight of the clock till eleven of the clock on
Friday, the 11th March, 2016.*