

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. All right. I agree. There is a valid point which you have raised. I agree with you. So, I understand the urgency of the Bill, but we have already taken a decision in the morning, in the Leaders' meeting also, that we will continue with the discussion on the Railway Budget. Let us go by that and you can bring the Bill afterwards.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Okay; after this.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, let us dispose of the Railway Budget. I think, informally and even formally, there was a suggestion from the Members that if the Government wants, Members are in agreement for extending the House for passing the Bills; that aspect also the Government can examine, if they want. Okay.

SHRI GHULAM NABI AZAD: Sir, I would like to put on record, this is for the first time that the Opposition wants to pass the Bills and extend the Session by two days, but it is the Government who is not coming forward!

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no; the Government has not said anything.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: They are coming forward. सर, इन्होंने कल सजेशन दिया था। केवल ऑनरेबल लीडर ऑफ दि अपोजीशन का सजेशन था। ...*(व्यवधान)*...

श्री नरेश अग्रवाल: सर, ऐसा नहीं है। ...*(व्यवधान)*...

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: सर, एक मिनट। सर, डिफरेंट पोलिटिकल पार्टीज से अलग-अलग बात की गई है। डिफरेंट पोलिटिकल पार्टीज ने उस सजेशन से सहमति व्यक्त नहीं की है, लेकिन जो सजेशन दिया गया है, उस पर हम अभी भी बात कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes. Okay. Now, I think we are already discussing the Railway Budget, but if Shri Suresh Prabhu can move the other two Appropriation Bills also, it can be included in the discussion, so that finally, we can take it up together. So, you just move it.

***THE BUDGET (RAILWAYS), 2016-17**

***GOVERNMENT BILLS**

The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2016

And

The Appropriation (Railways) Bill, 2016

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

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

*Discussed together.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I also beg to move:

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, in the discussion of the Railway Budget, you can include all the points regarding these Bills also. Now, Shrimati Bimla Kashyap Sood. Your time is 10 minutes, as per your party allocation.

श्रीमती बिमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं आपकी बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। भारतीय रेल भारतीय नदियों की तरह लोगों की "जीवन रेखा" है। भारतीय रेल विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है, जो लगभग ढाई करोड़ यात्रियों को प्रतिदिन अपने गंतव्य स्थानों तक ले जाती है।

महोदय, रेल बजट में आम आदमी दो ही चीजें देखता है - किराया और सुविधाएं। इस लिहाज से आम आदमी खुश हो सकता है कि इस बजट में किराया-भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है और तमाम तरह की सुविधाएं देने का भी वादा किया गया है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगी, जिन्होंने बुजुर्गों और महिलाओं का विशेष ध्यान रखा है। उन्होंने हर श्रेणी में बुजुर्गों के लिए 120 बर्थ का आरक्षण तथा महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत आरक्षण और बर्थ रिजर्व करने की घोषणा की है। रेलवे स्टेशन पर 2,500 वॉटर वैंडिंग मशीनें लगायी हैं, ताकि यात्रियों को स्वच्छ पानी पीने को मिल सके। सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बों में मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट्स दिए हैं क्योंकि मोबाइल की चार्जिंग अगर समाप्त हो जाती है, तो व्यक्ति अधरा-सा हो जाता है।

सभी नए गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में कूड़ेदान उपलब्ध करवाए गए हैं क्योंकि मोदी सरकार का लक्ष्य 'स्वच्छ भारत, स्वच्छ रेल मिशन' है। इस वित्त वर्ष में रेलगाड़ियों में 17,000 जैव शौचालय और स्टेशनों पर 475 अतिरिक्त शौचालय बनाने का लक्ष्य है। जो नए कम्पार्टमेंट बनेंगे, उसमें जैव शौचालय बनेंगे। उनमें से कुछेक को पूरा भी कर दिया गया है।

दुनिया का सर्वप्रथम जैव निर्यात शौचालय भारतीय रेल द्वारा ही तैयार किया गया है। 74 अतिरिक्त रेलगाड़ियों को ऑन-बोर्ड हाउसकीपिंग सेवा के अंतर्गत डाला गया है। धीरे-धीरे इनकी संख्या बढ़ाकर 1,000 हो जाएगी। स्वच्छ और स्वरथ बिस्तर उपलब्ध कराने के लिए नयी mechanized laundries को बढ़ाया गया है और चुनिन्दा स्टेशनों पर सभी श्रेणी के यात्रियों के लिए डिस्पोजेबल बिस्तर भी उपलब्ध हैं। इसके लिए रेल मंत्री बधाई के पात्र हैं। आधुनिक साज-सज्जा वाले सवारी डिब्बों के साथ एक नयी रेलगाड़ी 'महामना एक्सप्रेस' भी शुरू की गयी है।

उपसभापति महोदय, दिल्ली को प्रदूषण मुक्त करने के लिए सरकार रिंग रोड़ की तरह रिंग रेल को भी पुनर्जीवित करने जा रही है। दिल्ली सरकार के साथ मिलकर 21 स्टेशन रिंग रेल में आएंगे।

पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए आस्था सर्किट लिंक को प्रमुख पर्यटन और धार्मिक स्थलों को जोड़ने की घोषणा पिछले बजट में भी की गयी थी। इसी कड़ी में दो रूटों पर टूरिस्ट ट्रेन भी चलाई है। सोलर पावर पर रेल मंत्री ने भरसा जताकर 1,300 करोड़ रुपए की बचत की है। जो-जो पिछले बजट में घोषणाएं की थीं, रेल मंत्री सुरेश प्रभु उन सभी घोषणाओं को अमली-जामा पहनाने के लिए प्रयासरत हैं। जो डबल डेकर ट्रेन चलाने की घोषणा मंत्री जी ने की है, वह व्यस्त रास्तों पर चलेगी और ट्रेन में जिस कदर भीड़ होती है, उसमें डबल डेकर ट्रेन भीड़ को कम करने में सहायक होगी। इसके लिए भी मैं मंत्री जी को बधाई देती हूं।

कल लागत, कम प्रदूषण और सड़क परिवहन की तुलना में एक तिहाई जगह की जरूरत के कारण रेल भविष्य की तरक्की का इंजन है। हर आदमी तक ट्रेन पहुंचे, इसकी जदोजहद में हमारी सरकार और रेल मंत्री प्रयासरत है।

उपसभापति जी, जम्मू एवं कश्मीर में कठिन भूभाग और अनिश्चित भू-विज्ञान के बावजूद उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला रेल लिंक परियोजना का कटरा-बनिहाल खंड संतोषजनक प्रगति कर रहा है। 95 किलोमीटर में से 35 किलोमीटर सुरंग कार्य सफलतापूर्वक पूरा हो गया है। सरकार दो इंजन कारखाने लगाने जा रही है। इसके लिए भी मैं प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को शुभकामनाएं देती हूं। इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा और इंजनों की कमी भी दूर होगी। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए 311 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं तथा हेल्पलाइन नम्बर 182 भी दिया गया है।

रेल विश्वविद्यालय की महत्वपूर्ण भूमिका को देखते हुए वडोदरा स्थित भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी को चुना गया है। अगले वित्त वर्ष के दौरान विश्वविद्यालय स्थापित करने के लिए तैयारियां पूरे जोरों पर चल रही हैं।

अब मैं रेल मंत्री जी का ध्यान हिमाचल की ओर लाना चाहती हूं। आपने धार्मिक स्थलों को रेल द्वारा जोड़ने की घोषणा की है। मैं कहना चाहूंगी कि हिमाचल में भी बहुत से स्थान हैं जहां लोग हर वर्ष माता वैष्णो देवी की तरह माथा टेकने जाते हैं जैसे ज्वालामुखी, चितपुरणी, कांगड़ा, चामुंडा, बगलामुखी, बाबा ढयॉर सिद्ध आदि। इन स्थानों को भी रेल द्वारा जोड़ना चाहिए। हिमाचल एक पर्यटन स्थल है। वहां लोग गर्मियों में और बर्फ देखने के लिए भी आते हैं। इसलिए वहां मोनो रेल पीपीपी के माध्यम से चलाई जाए। इससे न पहाड़ काटने पड़ेंगे और न ही पेड़। हिमाचल का मुकाबला स्विट्ज़रलैंड से किया जाता है। वहां मोनो रेल टिटलिस के पहाड़ तक जाती है। वैसे ही, अगर हिमाचल में मोनो रेल चलाई जाए, तो वह हिमाचल में किन्नौर तक जा सकती है। इससे पर्यटकों को सुविधा मिलेगी। लोग पैसा खर्च करने से नहीं डरते हैं, इससे उनके समय में बचत होगी।

उपसभापति महोदय, यह बजट आम नागरिक की आकांक्षा का बजट है। रेल में सबसे ज्यादा 14 लाख कर्मचारी हैं। यह रेल परिवार के प्रत्येक सदस्य की अभिलाषा का प्रतिबिम्ब है। मंत्री जी ने नई घोषणाएं नहीं की हैं, बल्कि पुरानी घोषणाओं को पूरा करके रेल में सुधार करने का यह बजट है। मैंने एक दिन न्यूजपेपर में पढ़ा कि प्रभु ने रेल में दूध पहुंचाया। मैं बड़ी हैरान हुई कि प्रभु ने रेल में दूध कैसे पहुंचाया? जब मैंने यह खबर डिटेल में पढ़ी, तो मुझे बड़ी खुशी हुई। मैंने पढ़ा कि एक माँ ने ट्वीट किया कि मैं फलां गाड़ी, फलां सीट पर सफर कर रही हूं और मेरे बच्चे को भूख लगी है, मुझे दूध चाहिए। अगले स्टेशन पर जब गाड़ी रुकी, तो उस महिला को दूध उपलब्ध करवा दिया गया। अगर

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

भारतीय रेल ऐसा कर पाई और ऐसी-ऐसी सुविधाएं यात्रियों को दे पाई, तो इसके लिए मैं रेल मंत्री जी का, रेल विभाग का और अपने प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करती हूं। विकास की ओर गाड़ी चल रही है, परन्तु थोड़ा इंतजार करना पड़ेगा, थोड़ा सब्र करना पड़ेगा, यह मेरा अपोजिशन को भी कहना है, धन्यवाद।

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश): उपसभापति जी, रेल बजट जो है, वह देश की आम पब्लिक की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण होता है। यह बहुत महत्वपूर्ण मंत्रालय है। इससे प्रति दिन करोड़ों लोगों का वास्ता पड़ता है। वर्ष 2014-15 की जो इनकी ईयर बुक है, उसके हिसाब से लगभग 82 करोड़ लोगों ने रेल से यात्रा की, इसका मतलब यह हुआ कि रोजाना लगभग 7 करोड़ व्यक्ति रेल से यात्रा करते हैं, जो कि देश की आबादी का छह या सात परसेंट है। यह बहुत महत्वपूर्ण विभाग है। यह अगर जनता को सुविधा देना चाहे, तो बहुत रिलीफ दे सकता है। अच्छी बात यह है कि मंत्री जी ने जो परम्परा चली आ रही है कि जब कोई रेल मंत्री होता था, तब उसकी कोशिश होती थी कि वह कुछ नई रेल लाइनों की घोषणा करे, कुछ नई गाड़ियों की घोषणा करे और अपना राज्य, जहां से वह आता है, वहां के लिए अधिकतम करे। इससे हटकर पुराने अधूरे कार्यों को पूरा करने की कोशिश इस बजट में की गई है, जो एक अच्छी बात है। इसके रिजल्ट्स भी आए हैं। मैं इसी सदन में और इस सदन में पिछले 15 वर्षों से तीन रेल लाइनों के लिए हमेशा मांग कर रहा था कि इनके लिए पूरा पैसा नहीं जा रहा है और वे बहुत दिनों से लम्बित हैं, अधूरी पड़ी हुई हैं, वे पूरी नहीं होती हैं। एक रेल लाइन गुना-इटावा थी, उस पर रेल चलनी शुरू हो गई है। एक रेल लाइन आगरा-बटेश्वर-इटावा थी, जिसका शिलान्यास अटल जी ने किया था, उस पर भी अभी गाड़ी चलनी शुरू हो गई है। एक रेल लाइन इटावा-मैनपुरी थी, जिस पर अभी गाड़ी नहीं चली है, लेकिन रेल का इंजन चल गया है। आप उसको भी जल्दी चलवा दीजिएगा। मैंने पिछले 15 साल से पार्लियामेंट के हर रेल बजट की चर्चा में इस मामले को उठाया, क्योंकि 1984-85 से इटावा-गुना माधव राव सिंधिया जी ने शुरू किया था। इसकी शुरुआत बहुत पहले अटल जी ने भी की थी और उसके बाद कलाम साहब ने इटावा-मैनपुरी का शिलान्यास किया था। इन सबको 10-10, 15-15 या 25 साल हो गए हैं। जो आपका अधूरा काम पूरा करने का लक्ष्य था कि हम नए काम शुरू न करके, जो काम अभी पड़ा हुआ है, उसी को पूरा करेंगे, इससे दोहरा लाभ हुआ है। एक तो काम हो गया और दूसरे लाइनें शुरू हो गईं। दूसरे, देर से काम पूरा होने से अधूरे काम की लागत बढ़ जाती है। जितना एस्टिमेट शुरू में होता है, उससे काफी ज्यादा एस्टिमेट बनते-बनते हो जाता है। उसमें भी रिलीफ मिलता है। यह एक अच्छा काम हुआ है। मुझे उम्मीद है कि जहां और रेलवे लाइनें भी पूरी होती हैं, उनको जल्दी पूरा किया जाएगा। मैं यहां एक बात अवश्य कहना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा राज्य है। हालांकि सबसे ज्यादा रेलवे ट्रैक लगभग 15 हजार किलोमीटर उत्तर प्रदेश में हैं, लेकिन अब भी उत्तर प्रदेश का बहुत सारा ऐसा हिस्सा है, जो एक्सप्रेस गाड़ी से नहीं जुड़ा है। यहां अगर आप ट्रेन से जाना चाहें, तो जहां डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स हैं, आप पहुंच नहीं सकते हैं। जैसे हमारे यहां एटा है। अगर हम बदायूं जाएं और वहां से लखनऊ जाना चाहें, तो बरेली से गाड़ी लेनी पड़ती है और दिल्ली आना चाहें, तो मुरादाबाद से लेनी पड़ती है। यह जो इटावा-मैनपुरी रेल लाइन है,

जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब मैंने इसके लिए मांग की थी। जब मैं लोक सभा में था, उन्होंने रेल बजट पर जवाब देते हुए, यह स्पष्ट रूप से घोषणा की थी कि इटावा-मैनपुरी रेल लाइन को बढ़ाया, सम्मिलित होते हुए गजरौला से जोड़ दिया जाए, क्योंकि यह पूरा ऐसा इलाका है, जहां कोई रेल लाइन नहीं है। पूरब में माननीय मंत्री सिन्हा साहब हैं, हम लोग बलिया जाते हैं, कुछ एकाध अच्छी गाड़ी है, लेकिन आमतौर पर जो सुविधा होनी चाहिए, वह नहीं है। हमें बक्सर पर उतरना पड़ता है और बक्सर से आपके इलाके से होते हुए बलिया जाते हैं। आजमगढ़ और बलिया के लिए कोई बेहतर रेलवे सिस्टम नहीं है। इसके लिए या तो ट्रेन्स को बढ़ाया जाए या अच्छी ट्रेन्स चलाई जाएं। आजमगढ़ के लिए जब तक कैफियत ट्रेन नहीं थी तब तक को घर से कोई सीधी ट्रेन ही नहीं थी। हम लोगों ने नीतीश जी से मांग की, तो उन्होंने कृपा करके उसको चलाया भी और हमारे यहां इटावा में उसका स्टॉपेज भी किया। जब हम आजमगढ़ जाते थे, तो इलाहाबाद से होकर या इधर-उधर होकर जाना पड़ता था, कोई ट्रेन नहीं थी। उत्तर प्रदेश के कई हिस्से पूरब के हों, चाहे पश्चिमी के हों या मध्य उत्तर प्रदेश के हों, अभी भी ऐसे हैं, जहां रेल की सुविधाएं नहीं हैं। रेल की सुविधाएं होना इसलिए भी जरूरी है, क्योंकि इस गरीब देश में रेलवे ही एकमात्र आने-जाने का साधन है, जो बहुत सस्ता है। हम इटावा से आगरा आए, तो रेल का किराया 25 रुपए है और यदि बस से आए, तो 80 रुपए है। गरीब आदमी के लिए रेलवे से ज्यादा सस्ता आने-जाने का कोई दूसरा साधन नहीं है। यह इसलिए भी आवश्यक है कि जहां पर रेल की व्यवस्था नहीं है, जहां अभी रेल लाइनें नहीं पहुंची हैं, वहां रेल लाइनें पहुंचाने की कोशिश की जा रही है।

इटावा से भिंड-गुना वाली ट्रेन चलने लगी है। मैंने आज टेलीफोन से बात की, तो मुझे बताया कि साहब, बड़ा आराम हो गया है। दस रुपए का टिकट लगता है और इटावा से भिंड पहुंच जाते हैं। वहां से ग्वालियर का और रुपए किराया लगता है। अगर आपने मैनपुरी से ग्वालियर के लिए कोई ट्रेन चला दी, तो आपको काफी पैसंजर्स मिलेंगे क्योंकि हमारे मैनपुरी के पूरे इलाके की सारी रिश्तेदारियां ग्वालियर और भिंड के आसपास हैं। हमारा पूरा राजपूताना मैनपुरी का है। उन सबकी रिश्तेदारियां भिंड और ग्वालियर के बीच में हैं। उनको इधर-उधर से घूमकर जाना पड़ता है। जैसे ही मैनपुरी की रेलवे लाइन शुरू हो जाएगी, जो कि जल्दी ही शुरू हो जाएगी, वैसे ही वे ग्वालियर के लिए सीधे जाना शुरू हो जाएंगे। यह लोगों के लिए एक बहुत ही सहूलियत की बात होगी। मैंने आपसे कहा कि उत्तर प्रदेश का जो बहुत बड़ा हिस्सा है, उसके लिए आप अपनी तरफ से कोई सर्वे करा लीजिए कि कहां ज्यादा जरूरत है। जब रेलवे के पास धन हो - मैं यह जानता हूं कि आर्थिक दिक्कत है और यह आर्थिक दिक्कत इसलिए है, क्योंकि डेमोक्रेसी में एक बहुत बड़ा रोग यह है कि आदमी कुछ जरूरी कदम भी नहीं उठता सकता कि कहीं लोग, मतदाता नाराज न हो जाएं। जब समय के साथ कीमतें बढ़ी, तो स्वाभाविक है कि रेलवे के रख-रखाव पर, नई लाइनें बनाने पर, नई रेलगाड़ियां, नए रेलवे स्टेशन्स बनाने पर पैसा तो ज्यादा खर्च होगा ही, लेकिन आपके जो रिसोर्स हैं, आप उनको बढ़ा नहीं रहे हैं। जो किराया बहुत दिनों से चला आ रहा है, वही है। अगर आप किराया-भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे, तो पैसा कहां से आएगा? न तो आप नई रेलवे लाइनें बना सकते हैं, न रेलवे का चौड़ीकरण कर सकते हैं और न ही यात्रियों को सुविधाएं दे सकते हैं, लेकिन आपको कुछ कदम तो उठाना ही पड़ेगा। चीप

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

पॉप्युलेरिटी की वजह से, अखबारों में हर बार यह कहने के लिए आ जाए कि कोई किराया नहीं बढ़ रहा है, यह होता है। जब तक थोड़ा-बहुत किराया नहीं बढ़ाओगे, तब तक आपके रिसोर्सों नहीं बढ़ेंगे। रिसोर्स नहीं होंगे, आपके पास पैसा नहीं होगा, तो आप बेशक कहते रहिए, पर काम कुछ नहीं हो सकता है। आपकी गाड़ियों की जो स्पीड है, अभी भी आपकी जो एक्सप्रेस गाड़िया हैं, उनकी एवरेज स्पीड पचास किलोमीटर के आसपास है और गुड्स ट्रेन्स की स्पीड 25 किलोमीटर के आसपास है। आप इस एवरेज स्पीड को कैसे बढ़ाएंगे? अगर यह स्पीड बढ़ेगी तो गाड़ियों के ज्यादा फेरे होंगे, जिससे ज्यादा किराया-भाड़ा आएगा। इससे रेलवे के पास ज्यादा पैसा आएगा। इसके लिए आप कौन-सी टेक्नोलॉजी अख्तियार करेंगे, कौन-सा तरीका अख्तियार करेंगे, इसको आप और आपके इंजीनियर बेहतर जानते हैं। आप इसको करने की कोशिश कीजिए, क्योंकि दुनिया में जो दूसरे देश हैं, वहां की रेलवे की जो एवरेज स्पीड है, वह हिंदुस्तान से बहुत ज्यादा है, जबकि दुनिया का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क हिंदुस्तान के पास है।

जहां तक सुविधाओं का सवाल है, रेलवे में दो-तीन चीजों पर बहुत ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। एक तो स्टेशनों की हालत बहुत खराब है। स्टेशनों पर जो सफाई होनी चाहिए, वह सफाई नहीं मिलेगी। यहां तक कि जो फर्स्ट क्लास के वेटिंग रूम हैं, उन वेटिंग रूम में भी आदमी नहीं बैठ सकता, क्योंकि उनमें जो टॉयलेट्स हैं, उनकी बदबू, वेटिंग रूम तक, जहां लोग बैठे हुए होते हैं, वहां तक आती है, इसलिए लोग प्लेटफार्म पर, यदि वहां बैठने के लिए बेंचेज वगैरह हैं, वहां बैठते हैं, नहीं तो खड़े रहते हैं। वहां पर बैठने की बहुत दिक्कत है। दिल्ली में तो अब कुछ बेंचेज लग गई हैं, वरना मुझे अक्सर ऐसे ही जाना पड़ता था। कई बार तो ऐसा होता है कि जहां ट्रेन आती है, वहां खड़े रहने के लिए छाया तक भी नहीं होती है। गर्मियों में सवारियों को धूप में बहुत इंतजार करना पड़ता है, लेकिन वहां बैठने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है, कोई बेंच नहीं है। अब कुछ बेंचेज हैं, लेकिन सारे स्टेशनों की स्थिति ऐसी नहीं है। यात्रियों को इंतजार करना पड़ता है। या तो फिर आप यह व्यवस्था कीजिए कि आपकी रेल बिल्कुल डॉट टाइम पर छूटे और उसी टाइम पर, जिस पर उसको आना हो, उस वक्त आ जाए, तो आदमी को इंतजार ही नहीं करना पड़ेगा और इससे स्टेशन पर भीड़ नहीं होगी। दूसरे देशों में स्टेशनों पर भीड़ क्यों नहीं होती है? आप पश्चिमी देशों में चले जाएं, वहां आपको एक मिनट इंतजार नहीं करना पड़ेगा। अगर 10 बजकर 5 मिनट पर ट्रेन जानी है और वह 10 बज कर 5 मिनट पर आएगी, तो आदमी 10 बजे पहुंच जाएगा। वह 5 मिनट इधर-उधर घूमेगा और गाड़ी में बैठ कर चला जाएगा। यहां पता चलता है कि अगर 10 बजे गाड़ी जानी है और वह आदमी 9 बजे पहुंच गया, लेकिन वह गाड़ी 4 बजे जा रही है। किसी को पता ही नहीं चलता है। जब आप हवाई जहाज में बैठते हैं, तो वे बता देते हैं कि वहां पर मौसम खराब है, इसलिए हम इतनी देर से चलेंगे, लेकिन रेलवे वाले ऐसा नहीं बताते हैं। एक बार मैंने कुछ अधिकारियों, स्टेशन मास्टरों से पूछा, तो उन्होंने कहा कि हम यह बता देंगे कि ट्रेन 4 घंटे लेट है, तो ये सवारियां पैसा वापस करके चली जाएंगी, इसलिए हम नहीं बताते हैं। लेकिन यह इसलिए बता देना चाहिए, क्योंकि इंतजार करके आदमी थक जाता है। अगर आप बता देंगे, तो रेलवे के बारे में उसकी opinion अच्छी होगी। फिर वह उसके हिसाब से आना शुरू कर देगा कि इतने बजे

गाड़ी जाएगी, तो हम घर वापस जा रहे हैं, फिर वापस लौट कर आ जाएंगे और इतने बजे चल देंगे। कब गाड़ी जाएगी, इसका कोई पता नहीं चलता है और धीरे-धीरे 15 मिनट, 20 मिनट, एक घंटा, 2 घंटे और कई बार 4 घंटे ट्रेन लेट हो जाती है। जब कोहरा पड़ता है, तब तो बहुत दिक्कत होती है। कोहरे के समय सबसे सुरक्षित यात्रा रेल की ही होती है। उस समय हवाई जहाज भी टाइम पर नहीं चलता है और रोड़ पर तो इतने एक्सीडेंट्स होते हैं, जिनका कोई शुमार नहीं। रेल ही उन दिनों सबसे सुरक्षित होती है। दूसरे देशों में तो ऐसी व्यवस्था हो गई है कि कोहरे में भी ट्रेन चल सकती है और सामने काफी दूर तक दिखाई पड़ता है। सिन्हा साहब, आप हमारे यहां वह सिस्टम लाने की कोशिश कीजिए। इसमें दिक्कत यह होती है कि मान लीजिए कि किसी का इंटरव्यू है और वह ट्रेन से जा रहा है, तो पता चला कि इंटरव्यू है कल और ट्रेन पहुंच रही है परसों। किसी की शादी है, मुहूर्त है कल का, शाम के 5 बजे का और गाड़ी परसों रात में पहुंच रही है। दूल्हा नहीं पहुंचा, बारात नहीं पहुंची। ये व्यावहारिक दिक्कतें हम देख चुके हैं, झेल चुके हैं। इसलिए मैं कह रहा हूं कि वह सिस्टम है। जब वह सिस्टम दुनिया में कहीं भी उपलब्ध है, तो वह हिन्दुस्तान में क्यों नहीं हो सकता है? आपका विभाग तो इतना important विभाग है, यह पैसों की इतनी व्यवस्था कर सकता है। जिसका जनरल बजट से अलग बजट पेश होता हो, यह अपने आपमें कितना महत्वपूर्ण है! कल कृषि विभाग वाले कहें कि हमारा अलग बजट होना चाहिए। मैं उस कमिटी का चेयरमैन रहा, कई बार कुछ एक्सपर्ट्स ने कहा कि इसका अलग बजट होना चाहिए। ऐसा नहीं हो सकता है, यह रेलवे का ही हो सकता है। कोहरे में रेल चल सके और normal speed पर चल सके, इसके लिए लाइट को ठीक करने की इस तरह की कोई व्यवस्था होनी चाहिए, क्योंकि कोहरे के दौरान इससे ज्यादा सुरक्षित यात्रा कोई नहीं होती है।

सर, जब से आपने catering की व्यवस्था IRCTC को दे दी है, इसमें दिक्कत हो गई है। अब तो एक्सप्रेसवे बन गया है, तो मैं शताब्दी एक्सप्रेस से कम जाता हूं, वरना मैं हमेशा या तो पूर्व एक्सप्रेस से या शताब्दी एक्सप्रेस से इटावा जाता था। जब शताब्दी एक्सप्रेस उधर से आती है, तो यहां 10-11 बजे पहुंचती है। इसमें खाना मिलता है। अगर मैं उस खाने को खा लूं, तो मैं अनिवार्य रूप से बीमार हो जाता हूं। मेरी राय यह है कि केटरिंग को निजी हाथों में देना चाहिए। अलग-अलग जगहों पर अलग-अलग किस्म के लोग होंगे, बढ़िया किस्म के लोग होंगे और वे अच्छा भोजन बना कर सप्लाई कर सकते हैं, लेकिन एक ही एजेंसी को इसका ठेका दे दिया गया है। स्टेशंस पर चाय की दिक्कत होती है। पहले आपने प्राइवेट लोगों को इसका ठेका दिया हुआ था, वे वहां पर चाय बनाते थे, लेकिन अब वे नहीं बना सकते हैं। अगर चाय पीने के लिए जाना है, तो जो प्राइवेट दुकानें स्टेशन के बाहर लगी हुई हैं, वहां से चाय मंगवाइए और अगर आपका कोई मिलने वाला आया हो, तो उसे बाहर से मंगवाकर ही चाय पिलाई जा सकती है। यह अजीब सिस्टम हो गया है। मेरे ख्याल से यह सिस्टम लालू जी लागू कर गए थे, उसी वक्त यह सिस्टम हुआ था, लेकिन यह नहीं होना चाहिए! आप इसको निजी हाथों में दीजिए, जिससे कुछ लोगों को रोजगार भी मिलेगा और बेहतर खाने-पीने की व्यवस्था भी हो सकेगी।

लालू जी ने कुलियों को गैंगमेन बना दिया, इसलिए अब कुली रहे ही नहीं। हमारे यहां, इटावा स्टेशन पर तो एक भी कुली नहीं है, इसलिए आप कुलियों की कुछ व्यवस्था कीजिए। ऐसे बहुत से यात्री होते हैं, मान लीजिए कोई बुजुर्ग दम्पति है, उसके साथ में कुछ सामान है, वे स्टेशन पर उतरते

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

हैं, तो बाहर एक सामान लेकर नहीं जा सकते, जहां से उन्हें रिक्शा या गाड़ी मिल सके। वहां पर कोई कुली उपलब्ध नहीं है। आपने नये कुलियों को लाइसेंस दिए नहीं हैं, इसलिए पता चला कि कुली कोई दूसरी व्यवस्था कर रहे हैं। स्टेशंस पर उचित व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे लोगों को राहत मिल सके।

आम तौर पर रेलवे में दो समस्याएं बहुत ज्यादा आ रही हैं। एक तो रेलों में, खास तौर से दिल्ली से कानपुर के बीच में जहरखुरानी की समस्या बहुत ज्यादा है। बहुत सारे यात्रियों को जहरीला पदार्थ खिला दिया जाता है। ये लोग यात्रियों के साथ यात्री के रूप में ही बैठ जाते हैं, उनसे घुलमिल जाते हैं, साथ में चाय पीते हैं और पता नहीं चाय में कोई चीज मिला देते हैं या फिर कप में ही कुछ टच कर देते हैं, दूसरा व्यक्ति उस चाय को पीयेगा और थोड़ी ही देर में बेहोश हो जाएगा और वे लोग उसको लूट कर चले जाते हैं। ऐसे में कई बार तो यात्री मर भी जाते हैं। इसके लिए जीआरपी और आरपीएफ का समन्वय होना चाहिए और हर स्टेशन पर इनकी तादाद थोड़ी और बढ़नी चाहिए। कुछ लोगों को मूवमेंट के दौरान ट्रेनों में भी रहना चाहिए, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि राज्यों में जो Government Railway Police होती है, राज्य पुलिस में जो सबसे खराब किस्म के लोग होते हैं, वही उसमें भेज दिए जाते हैं।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा): उसमें हमारा कोई इंटरफियरेंस नहीं होता है, राज्य सरकार ही उनको भेजती है। ... (व्यवधान)...

प्रो. राम गोपाल यादव: मंत्री जी ठीक कह रहे हैं, जीआरपी को राज्य सरकार ही भेजती है। मैं आपकी सरकार पर आरोप थोड़े ही लगा रहा हूं, मैं तो यह कह रहा हूं कि यह दुर्भाग्य है कि जीआरपी में जो लोग जाते हैं, वे ऐसे लोग होते हैं, जिन्हें कहीं पर चार्ज नहीं मिलता है अथवा जिनकी कोई कहने-सुनने वाला नहीं होता है और वे जीआरपी में फेंक दिए जाते हैं, इसलिए वे ढंग से ड्यूटी नहीं करते हैं। कई बार ऐसी समस्याएं भी आई हैं, जब पता चला कि जीआरपी और आरपीएफ वालों ने ही यात्रियों को लूट लिया।

यात्रियों के मन में सुरक्षा का भाव हो, आप रेलवे में इस तरह की व्यवस्था कीजिए। आरपीएफ का कोई सख्त डीजी हो, आप उसको complaint कीजिए और राज्य सरकारों को भी इसके लिए चिट्ठी लिखते रहिए। अगर जीआरपी के लोगों में उदासीनता पाई जाए, तो राज्य सरकार को, राज्य के मुख्य मंत्री को और राज्य के डीजीपी को इसके लिए चिट्ठी लिखिए कि जीआरपी के लोग ठीक तरीके से काम नहीं कर पा रहे हैं।

महोदय, आपके पास रेलवे लाइनों के आस-पास बहुत बड़ी तादाद में प्रॉपर्टी है और रेलवे लाइनों के किनारे-किनारे ही नहीं, दूर-दूर भी है। जब पुराने भाप वाले स्टीम इंजन हुआ करते थे, तो हमारे यहां इटावा में उन रेल इंजनों के लिए पानी आया करता था। वहां पर नहर से पानी आता था और बीच में एक रिजर्वायर था। वहां जो रिजर्वायर था, वह लगभग 2 एकड़ में रहा होगा। अब वहां पानी आना बन्द हो गया, तो वह जो 2 एकड़ वाली जमीन है, वह आज करोड़ों रुपये की जमीन है। यह मैं

आपको एक उदाहरण दे रहा हूँ। उस पर लोग कब्जा कर रहे हैं। रेलवे के किनारे तो आपने कुछ घर लिए, लेकिन रेलवे के किनारे भी, इटावा में जो मेरा अपना मकान है, उसके थोड़ी दूर पहले रेलवे की जो जमीन थी, उस पर लोगों ने कब्जा करके मकान बना लिए। हमने कम्प्लेंट की, तो एक-दो बार इनका अधिकारी वहां गया, फिर पता नहीं उसने पैसे ले लिए या क्या किया, वहां पर लोगों के मकान बन गए। अब जो रिजर्वायर वाली वह जमीन है, वह बेशकीमती जमीन है। उस जमीन पर भी कब्जा होने वाला है। उस पर बहुत सारे लकड़ी वाले, शीशम के पेड़ आदि थे, लेकिन इस बार वहां गया, तो देखा कि उनमें से एक भी नहीं बचा है, यानी वे सब कट गए। अब उस पर भी कब्जा होने वाला है। यह तो सारे देश में हो रहा है। आप अपनी जमीन को या तो बचाइए अथवा उसका उपयोग कीजिए। अगर वह आपके काम की नहीं है, तो आप उसको बेच भी सकते हैं। इससे रेलवे को बहुत बड़े पैमाने पर धन भी मिल सकता है। लेकिन धीरे-धीरे रेलवे की जो बहुत कीमती जमीन है, उस पर लोग कब्जा कर रहे हैं। जैसे भू-माफिया होते हैं, वैसे ही भू-माफिया हर जगह हैं। वे हर जगह जमीन पर कब्जा कर रहे हैं।

ट्रेनों में गरमियों में और त्यौहारों के वक्त बहुत ज्यादा भीड़ होती है। हर साल यह होता है, हर बार यह होता है। आपको पहले से ही कोई ऐसा इंतजाम करना चाहिए कि उस भीड़ की वजह से लोगों को ज्यादा दिक्कत न हो। गरमियों में कितनी गाड़ियां बढ़ानी पड़ेंगी, कितनी एक्स्ट्रा चलानी पड़ेंगी, इसका इंतजाम आपको पहले से करना चाहिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

प्रो. राम गोपाल यादव: सर, दो-तीन मिनट और लगेंगे। श्रीमन्, सबसे बड़ी समस्या यह है कि जो गरीब आदमी है, जो जनरल बोगी में चलते हैं, उनकी संख्या बहुत ज्यादा है, लेकिन रेलवे में उनके लिए स्थान बहुत कम है। मैंने पहले भी कई बार यह कहा है कि रेलवे में 80 फीसदी स्थान जो 20 परसेंट यात्रियों के लिए है और 20 फीसदी स्थान 80 परसेंट पैसेंजर्स के लिए है। नतीजा यह होता है कि ट्रेन में घुसना मुश्किल हो जाता है। लोग डिब्बे में भूसे की तरह भर जाते हैं। अगर आप चार बजे नयी दिल्ली स्टेशन पर जाएं, तो पूर्वा एक्सप्रेस छूटती है, तब एसी फर्स्ट क्लास का जो डिब्बा है, उसके आगे दो जनरल बोगीज़ होती हैं। वहां आरपीएफ और जीआरपी के लोग झंडा लेकर खड़े होते हैं, तब वे लाइन लगाकर उनमें लोगों को बिठाते हैं, लेकिन बहुत से लोग छूट भी जाते हैं। कभी पता चलता है कि माँ बैठ गई, लेकिन बच्चा नीचे ही रह गया और वह वहां तक पहुंच ही नहीं पा रहा है। यह सिलसिला जाने कब से चला आ रहा है। तो आप कुछ ऐसी ट्रेन्स चलाइए, जिनमें बिल्कुल जनरल बोगीज़ ही हों, जिनमें आम आदमी जा सके, जो कि रिजर्वेशन का पैसा नहीं दे सकता या रिजर्वेशन नहीं करा सकता। रिजर्वेशन में भी बड़ा भारी घपला है। एक बार मैंने आगरा से शताब्दी ट्रेन में रिजर्वेशन कराया, तो पता चला कि हमारा वेटिंग में 200 कुछ नम्बर है। मैंने सोचा कि 200 कैसे हो जाएगा? जब मैं ट्रेन में बैठा तो वह डिब्बा पूरा खाली था। तब मैंने इस बारे में पता किया। एक बार पीएसी की मीटिंग थी, उस कमेटी का मैं मेम्बर था, तो जो जनरल मैनेजर थे, उनसे मैंने पूछा कि ऐसा क्यों होता है? कई बार ऐसा होता है कि जब कम्प्यूटर में पहले से ही फीड कर देते हैं कि इतना नम्बर है, ऐसे में जो सामान्य यात्री होता है, वह घबरा जाता है कि मेरा तो नम्बर नहीं आ जाएगा। अगर वह कुछ पैसा दे आया, तो हाँ, आपका

[प्रो. राम गोपाल यादव]

कन्फर्म। तो रिजर्वेशन वाले घपले को भी देखना पड़ेगा। ...**(समय की घंटी)**... आपने उसमें अनमैंड क्रॉसिंग की बाती की है। आपने कई अनमैंड क्रॉसिंग्स बंद किए हैं। बहुत दिनों से यह दुर्घटनाओं का एक बड़ा कारण बनती जा रही हैं। हमारे एक बहुत बड़े नेता आजमगढ़ के, जौनपुर के थे। उनको मिनिस्टर का दर्जा भी प्राप्त था। उसकी इसी में डेथ हो गई क्योंकि मेन क्रॉसिंग से उनकी गाड़ी निकल रही थी तभी ट्रेन आ गई और उनकी डेथ हो गई। मैंने पढ़ा कि कई क्रॉसिंग पर कुछ न कुछ व्यवस्था ऐसी होनी चाहिए जिससे दुर्घटनाओं से बचा जा सके। इससे ऐसा भी हो सकता है कि ट्रेन दुर्घटनाग्रस्त हो जाए।

अंत में मैं आपसे केवल यह कहूंगा कि हमारे उत्तर प्रदेश की तरफ भी थोड़ी निगाह बनाए रखिएगा, आप तो उत्तर प्रदेश से ही आते हैं, प्रभु जी यहां नहीं हैं, अन्यथा मैं उनसे ही कहता। उत्तर प्रदेश की तरफ कृपा रखिएगा। जो इलाका ऐसा है जहां ट्रेन की कोई सुविधा नहीं है, जिसका मैंने जिक्र किया है, एटा है, बदायूं है, आजमगढ़ और बलिया की तरफ ऐसे इलाके हैं, जिसमें बढ़िया ट्रेन चलवाने की व्यवस्था करवा दी जाए। इटावा-मैनपुरी रेल लाइन को अगर आपने बदायूं तक बढ़ा दिया और बदायूं से सम्भल होते हुए गजरौला....., सम्भल हमारा लोक सभा क्षेत्र रहा है, तो मुझे उससे बड़ी हमदर्दी है और वहां आवश्यकता भी है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा, इस बारे में लालू जी ने घोषणा की थी, बजट भाषण में आप पढ़ लीजिएगा। लोक सभा में बजट स्पीच पर जवाब देते हुए रेल मंत्री यहां घोषणा करें और उसका सर्वे तक न हो, यह बहुत ही दुखद् बात है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much. Very positive suggestions!
Now, Shri Bashistha Narain Singh.

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार): महोदय, जिस विषय पर आज सदन में चर्चा हो रही है, यह केवल इस देश के लिए ही महत्वपूर्ण नहीं है। दो बजट देश में आते हैं - एक जब वित्त मंत्री अपना बजट संसद में प्रस्तुत करते हैं और रेल मंत्री भी जब संसद में अपना बजट पेश करते हैं, तब सारे देश का ध्यान उधर चला जाता है। इस वर्ष रेल मंत्री देश को क्या-क्या देने वाले हैं, और उनके एजेंडा में क्या-क्या बाते हैं, इधर दो महत्वपूर्ण बयान आए हैं, एक बयान का अभी प्रभु जी से रिश्ता है और एक दूसरा बयान भी आया था, जो एक पूर्व रेल मंत्री का था। वे पूर्व रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी जी थे। उन्होंने रेल मंत्री रहते हुए कुछ ऐसी बातें कही थीं, जो सारे देश में बहस का मुद्दा भी बनी थीं और मैं मानता हूं कि जो उन्होंने कहा था वह सच के नजदीक है। जो प्रभु जी ने अभी कहा है, रेल बजट प्रस्तुत करते हुए जिस ढंग से अपनी बातों को पिछले वर्ष और इस वर्ष कहा है, तो मुझको लगता है कि ज्यादा विज़न उसमें दिखाई पड़ता है और रेलवे की सही तस्वीर पेश नहीं की गई है। जब कोई आई0सी0यू0 की बात कहता है तो आई0सी0यू0 तो अपने आप में महत्वपूर्ण इस रूप में होता है कि आई0सी0यू0 में जब कोई रोगी चला जाता है तो दो ही स्थिति होती हैं। सम्भव है कि वह जीवित वहां से चला आए और यह भी सम्भव है कि रोगी वहां बचे ही नहीं। रेलवे आज इसी स्थिति से गुजर रही है और हमको तो इससे

भयावह तस्वीर रेलवे की दिखाई पड़ रही है। रेलवे की भयावह तस्वीर के बीच में अभी दूसरी तस्वीर दिखाने का प्रयास किया गया है। रेलवे कर्ज के दलदल में फंसती चली जाए और बुलेट ट्रेन की घोषणा भी हो जाए, तो रेल मंत्री जी ने यह बात रेलवे की आर्थिक स्थिति के आधार पर कही होगी। अभी जब रेल मंत्री जी का भाषण हुआ, तब मैं तो आश्चर्य में पड़ गया। रेल मंत्री के भाषण से रेलवे में एक प्रोजेक्ट ऐसा आया है, जिसकी बड़ी प्रशंसा की गई है, उसको ड्रीम प्रोजेक्ट भी कहा गया है, कि बुलेट ट्रेन भी इस देश में चलेगी। महोदय, इस देश में बुलेट ट्रेन भी चलेगी, यह बहुत अच्छी बात होगी, लेकिन जिस दिन बुलेट ट्रेन चलाने की बात इस देश में की गई, इसी विभाग से की गई और इस सरकार के द्वारा की गई, तो मैं पशोपेश में पड़ गया था कि भारत दो-तीन वर्षों के अंदर दुनिया के उन देशों की कतार में खड़ा होने जा रहा है, जहां व्यक्ति को, व्यक्ति के जीवन को बेहतर ढंग से जीने का सवाल है, क्या भारत उसी श्रेणी में तो नहीं चला जाएगा?

महोदय, विश्व में दो ही चुनौतियां हैं और भारत में भी वही चुनौतियां हैं। एक वर्ग ऐसा है, जो जिन्दगी को बेहतर ढंग से जीने के लिए सपना देखता है और उसी में जीने का काम करता है। इस संसार और इस देश में एक दूसरा वर्ग है, जो यह सोचता है कि जिन्दगी किस ढंग से जी जाए, वह इसी उधेड़बुन में फंसा रहता है। भारत अभी इसी क्रम में चल रहा है। जब भारत इस क्रम में चल रहा है, तो बुलेट ट्रेन की कोई आलोचना नहीं कर सकता है। सौभाग्य होगा कि इस देश में बुलेट ट्रेन भी चले, लेकिन यह भी देखना पड़ेगा कि जो पैसेंजर ट्रेन्स हैं, जो रेलवे का इन्फ्रास्ट्रक्चर है, जो रेलवे के हालात हैं, उनको पहले ठीक कर लिया जाए, तब बुलेट ट्रेन की कल्पना की जाए और बुलेट ट्रेन चलाई जाए। लेकिन यह अजीब बात है कि इसको ड्रीम प्रोजेक्ट घोषित कर दिया गया।

सूरत और मुम्बई की जिन्दगी बहुत बदल जाए, तो ओडिशा की जिन्दगी उससे पूरी नहीं बदल जाएगी। ओडिशा के लिए तो दूसरा कुछ करना पड़ेगा, बिहार के लिए तो कुछ दूसरा करना पड़ेगा। यह रेलवे चुनौतियों से भरा है। उपसभापति महोदय, रेल की पटरियां वही हैं और गाड़िया बढ़ती जा रही हैं। पटरियों पर जब बोझ बढ़ जाएगा, तब रेलवे की हालत कैसी होगी? वह सह नहीं पाएगी। एक चरमराती हुई व्यवस्था चली आ रही है और घोषणाओं का अंबार लगता चला जा रहा है। यह बड़ी ही खतरनाक तस्वीर है। यह मैंने उनकी बात कही। वर्तमान मंत्री जी ने जो कुछ कहा है, मैं मंत्री जी के प्रति बहुत अच्छी राय रखने वाला हूँ। जब ये कमेटी में चेयरमैन थे, तो मैं भी उस कमेटी में मेम्बर था, तब मैंने देखा कि ये मॉनिटरिंग भी ठीक से करते हैं, ये आर्टिकुलेट भी हैं, ये सूक्ष्म चीजों की जानकारी भी लेने का प्रयास करते हैं, लेकिन इस बार जब ये मंत्री बने, तो मुझको लगा कि इनका आर्टिकुलेशन खत्म हो गया है और ये केवल visionary रह गए हैं। महोदय, जब आदमी visionary हो जाता है, तो वह कभी-कभी दार्शनिक अंदाज में बोलना शुरू करता है और जब दार्शनिक अंदाज में बोलना शुरू कर देता है, तो इस ख्याल से दार्शनिक अंदाज में बोलता है कि बात यह कह दी, दर्शन में चली जाएगी, यदि हकीकत में नहीं भी हो, तब भी काम चलेगा। आज यही हालत है। अब देखिए कि इन्होंने पिछले बजट में क्या सपना दिखाया और इस बजट में भी क्या कहा? पिछले बजट में इन्होंने पर्वतीय क्षेत्रों में रेल चलाने, सुरक्षा पर जोर, गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने तथा यात्रियों की सुविधा जैसी बहुत सारी

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

घोषणाएं की थीं, लेकिन अभी हाल क्या है? क्या यह बढ़ी हैं? फिर इन्होंने नहले पर दहला मार देने का काम किया है। इनकी इस बार की घोषणा देखिए - मुसाफिरों के लिए वाई-फाई से लेकर टिकटिंग, बहुत सी नई पहलों का एलान करते हुए रेल मंत्री जी ने समय-पालन पर जोर दिया है। गाड़ियों में जरूरत के हिसाब से आरक्षण, समय-पालन 95 फीसदी करना, सुरक्षा रिकॉर्ड में सुधार के लिए उच्च स्तरीय तकनीक, बिना चौकीदार के फाटकों से पटरियों को पार करने की समाप्ति, यात्री एवं मालगाड़ियों की औसत गति को बढ़ाना, सेमी हाई स्पीड गाड़ियां चलाना जैसी घोषणाओं को साल 2020 तक साकार करने की बात कही गई है, लेकिन इन पर भरोसा कैसे किया जा सकता है? पहले की गई घोषणाओं का पालन नहीं हुआ है और अब दूसरी अन्य घोषणाएं इन्होंने उसी स्पीड से, बल्कि स्पीड बढ़ाकर की है, तो इनका पालन वे कैसे करेंगे? अब जबकि रेलवे रुग्णवस्था में चली गई है, तो रिसोर्सिंग क्या हैं? ये जिस सरकार के अंदर रेल मंत्री हैं, वह भारत सरकार क्या रेलवे के लिए पूरा बजटीय उपबंध कर रही है? जब तक भारत सरकार रेलवे को बचाने के लिए सामने आकर खड़ी नहीं होगी, तब तक रेलवे को प्राइवेटाइजेशन की ओर जाने से कोई रोक नहीं सकता है। खतरा तो इसी का है। देश का सबसे बड़ा उपक्रम, 13 लाख से अधिक लोगों को खपाकर काम करने की क्षमता वाला विभाग आज मरने की स्थिति में है और कहा जा रहा है कि हम बेहतर इंतजाम कर देंगे, बेहतर व्यवस्था कर देंगे। कहां से देंगे? आप डेढ़ लाख करोड़ रुपये एलआईसी से कर्ज ले रहे हैं। आप कर्ज लेने के बाद रेलवे की अच्छी व्यवस्था की बात कर रहे हैं! यदि रेलवे कर्ज के दलदल में फंस जाएगी तो आने वाली पीढ़ी को इसका एक-एक पैसा चुकाना पड़ेगा। वर्तमान पीढ़ी भी और आने वाली पीढ़ियां भी कर्ज के दलदल में फंस जाएगी, लेकिन इन बातों के ऊपर ध्यान नहीं दिया गया है। ये ड्रीम प्रोजेक्ट्स की चर्चा करते हैं। भारत सरकार को बजट का बड़ा भाग रेलवे को देना चाहिए था। विश्व की सबसे बड़ी व्यवस्था और प्राइवेट सेक्टर को चुनौती देने वाला सबसे बड़ा सेक्टर संकटग्रस्त है और भारत सरकार ने चुपचाप बैठकर इसकी जिम्मेदारी रेल मंत्री के ऊपर सौंप दी है कि इस बात की जिम्मेदारी खुद आप अर्जन कीजिए। कहां से अर्जन करेंगे? जब 92 रुपये खर्च होते हैं, तो 100 रुपये रेलवे को आते हैं। क्या आठ रुपये में ये रेलवे का मॉडर्नाइजेशन करेंगे? ये मॉडर्नाइजेशन कहां से करेंगे? क्या ये कर्ज लेकर मॉडर्नाइजेशन करेंगे? रेलवे ने आज भी आय का स्रोत बढ़ाने का उपाय नहीं किया है, तो खतरा मंडरा रहा है। जब आकाश में खतरा मंडराने लगता है, तो सारे लोग भयभीत और चकित हो जाते हैं।

महोदय, अगर देखा जाए तो रेलवे के कुछ मूल तत्व होते हैं, जो रेलवे कार्यालयों में लिखे रहते हैं। आप रेलवे के किसी ऑफिस में चले जाएं, वहां लिखा रहेगा - सेफ्टी, सिक्योरिटी, पंकवुअलिटी एंड क्लीनलिनेस। इतनी बड़ी बात कह देने के बाद रेलवे के मंत्री की, रेल विभाग की इन्हीं चीजों पर परीक्षा हो सकती है। सेफ्टी, सिक्योरिटी, पंकवुअलिटी एंड क्लीनलिनेस! आज जरा रेलवे की कॉलोनीयों में चले जाएं, वहां का हालत आप देख लीजिए कि भारत का स्वच्छता अभियान किस कदर वहां पर पहुंच गया है? रेलवे की पटरियों पर चले जाएं, राजधानी को छोड़कर अन्य ट्रेनों में चले जाएं और देख लीजिए कि भारत के स्वच्छता अभियान का रेलवे विभाग में कितना असर हुआ है। ये सारी चीजें हैं और ऐसा नहीं है कि इस विभाग को इन चीजों की जानकारी नहीं है।

3.00 P.M.

महोदय, रेलवे ने कई कमिटियां बिठाई हैं। रेलवे में काकोदकर कमिटी, मित्तल कमिटी, सैम पित्रोदा कमिटी, श्रीधरन कमिटी और विवेक देबरॉय की कमिटीज बनी हैं। ये सारी कमिटियां इन बातों के लिए बनी थी कि रेलवे के रिसोर्सेज कैसे बढ़ सकते हैं, रेलवे की सुरक्षा कैसे बढ़ सकती है, रेलवे का आधुनिकीकरण कैसे हो सकता है, लेकिन क्या रेल मंत्री और इस विभाग ने उनके ऊपर ध्यान देने का काम किया है? मैं मानता हूं कि आज रेलवे के पास जो चुनौती है, उसको रेलवे विभाग को ही नहीं, बल्कि भारत सरकार को पूर्णतः जिम्मेवारी लेना चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... उपसभापति महोदय, थोड़ी देर तक उदार हो जाइए, तो मेरा काम चल जाएगा।

सर, अभी तो मैं बिहार पर भी नहीं आया हूं। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि रेलवे के संबंध में मंत्री जी को दो-तीन बातों का जवाब categorically देना पड़ेगा। एक बात तो यह है कि कोई भी मंत्री, यदि वह रेल मंत्री के पद पर है और उस पद पर रहते हुए वह कोई घोषणा करता है तो वह घोषणा सरकार की होती है, उस व्यक्ति की नहीं होती है, इसलिए आज तक पूर्व रेल मंत्रियों ने जितनी घोषणाएं की थीं, उनके विषय में आपका क्या कहना है? यह सरकार कोई नीति formulate करे कि कितनी योजनाओं को आप मानते हैं और उनके लिए राशि भी बताने की कोशिश करें कि कितनी राशि उन मंत्रियों की घोषणाओं को पूरा करने में लगेगी? अगर आप ऐसा करेंगे तो हमें लगता है कि रेलवे विभाग की एक अच्छी तस्वीर दिखायी पड़ सकती है। महोदय, हम पटना से आते हैं, अब तो 'राजधानी' भी लेट हो रही है, जिसके कारण बड़ी दिक्कत हो गयी है, कोई punctuality नहीं है और cleanliness का तो जवाब ही नहीं है।

उपसभापति महोदय, अगर आप पेयजल के विषय में देखेंगे तो पेयजल और खान-पान के संबंध में तो रेलवे के contractor अभी जेल की सजा भुगत चुके हैं, यानी सिस्टम में दोष है। आज 'रेल नीर' कहीं नहीं मिल रहा है, बल्कि 'रेल नीर' के बदले बड़े-बड़े contractor 5 रुपए, 7 रुपए में जो पानी की बोतल बनाते हैं, उसी को देते हैं। उनको रेलवे देता है, या देते हैं, जिसका नाम 'रेल नीर' होता है। ...**(समय की घंटी)**... यह तस्वीर है।

श्रीमती जया बच्चन (उत्तर प्रदेश): सर, उन्हें बोलने दीजिए।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: महोदय, मैं इन बातों को इसलिए कह रहा हूं...

श्री उपसभापति: कृपया समाप्त कीजिए।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: सर, मैं इन बातों की तरफ इसलिए इशारा करना चाहता था कि यह जो सदन है, केवल इसमें वाहवाही लेने से क्या हो सकता है? सत्य को रखने का साहस जो करता है, वही चुनौतियों का मुकाबला कर सकता है। चुनौतियों का मुकाबला करने का संकल्प मैं सरकार में नहीं देखता हूं, केवल दावे करते जाना और दावे के बाद चुप्पी लगा लेना, यह हो रहा है।

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

महोदय, जब मैं बिहार पर आता हूँ तो वहाँ से लालू जी भी मंत्री हुए, नीतीश कुमार जी भी मंत्री हुए। उन दोनों मंत्रियों ने जो घोषणाएँ कीं, उन घोषणाओं के लिए कितनी राशि दी गई है? एक ऐसी योजना जरूर हुई है, जो दवियावा-बिहारशरीफ रेल लाइन चालू हो गयी है लेकिन हरनौत रेल कारखाने में नए कोच बनाने का काम नहीं हो रहा, वहाँ पुराने कोच की करम्मत हो रही है। लालू यादव जी ने जिन योजनाओं की घोषण की - चूंकि आपका आदेश है कि मैं बैठ जाऊँ, मुझे अभी बहुत सी बातें करनी थीं। मैं मंत्री जी से इस बात के लिए आग्रह करूँगा कि जो योजनाएँ बिहार में चली हैं, उनको पूरा करने का काम करें।

महोदय, एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। हम लोगों को जो सुविधा मिली है कि दो व्यक्ति फर्स्ट क्लास में जाते हैं और एक व्यक्ति companion के रूप में जाता है तो companion को जो सीट मिलती है, वह पांच कोच के बाद मिलती है। इसमें सुधार करने की जरूरत है। बहुत सी ऐसी बातें हैं, मैं कहता हूँ कि उन कमेटियों के विषय में रेल मंत्री जी स्पष्ट रूप से बताने की कोशिश करें कि उन कमेटियों का हश्र क्या हुआ, जिनका गठन रेलवे में सुधार के लिए किया गया था? पूर्व मंत्रियों ने जो घोषणा की थी, उनके संबंध में रेल मंत्री क्या करेंगे तथा रेलवे की जो सम्पत्ति है, उसकी सुरक्षा के लिए क्या करेंगे? इन सारी बातों का जवाब मंत्री जी को हाउस में देना चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... सर, बिहार के संबंध में मेरे कुछ प्रश्न रह गए हैं। धन्यवाद।

SHRI RITABRATA BANERJEE (West Bengal): Thank you, Sir.

At the outset, first point I want to make is that Rail is a public transport and the public transport must have public characteristics. Public transport cannot be sustained without Budgetary allocation and support. This has been the worldwide experience. But, unfortunately, in the last three years, there has been a paradigm shift from the fundamental conception of Indian Railways being a public transport. Looking at railways as essentially, commercial entity is fundamentally wrong. Now, having hiked the passenger and freight charges several times prior to the Budget, it was only natural that further hikes in the Budget were not announced. The people of India were hoping that the budget will address the issues of expanding railway connectivity and take substantive measures for improving passenger amenities. On both these counts, the Budget was very disappointing. Most importantly, given the alarming rise in rail accidents, it was hoped that better measures for ensuring safety standards and financial allocations for enhancing safety measures would be taken up. Unfortunately, the Budget does not generate any greater confidence amongst the Indian people for whom the railways constitute the most important link in the country's connectivity and therefore its unity.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUDHANSHU SHEKHAR ROY) *in the Chair*]

The most worrisome aspect of the Budget concerns the financial health of the railways. Last year's performance has been much below the anticipated earnings by the railways. Both freight and passenger earnings have significantly dropped and the gap between the Budget Estimates and the Revised Estimates of Railway revenue is around a massive Rs. 17,000 crores. Further, the railways require around Rs. 32,000 crores to fulfill the obligations and recommendations of the 7th Pay Commission. This means, the railways are starting the new financial year with a shortfall of nearly Rs. 50,000 crores. This shortfall, the hon. Railway Minister hopes, will be bridged and surplus funds would be available for improving the railways through a massive dose of PPP and by selling the assets currently held by the Indian railways. The PPP model has globally proved to be a failure in improving the railways all across the world. Selling assets is like selling family silver to meet the day-to-day expenditure. This makes neither economic nor common sense. What has been the experience of FDI and PPP in other infrastructure sectors like airport and seaports? The cost of the consumer has, basically, grown manifolds.

The hon. Railway Minister praised the railway workers as the mainstay of the Indian Railways. This, however, appears to be a mere lip service. Most of the services have already been privatised and the remaining few are also to enter the PPP mode. The workers discharging these services do not have any protection and in some cases are not even paid the stipulated minimum wages. This does not augur well for the future health of the Indian railways.

My party, the CPI(M), has all along demanded that the Indian Railways must maintain its role in providing better services to the people as its foremost objective and not be reduced into a mere accounting exercise balancing its revenue and expenditure.

Given the fiscal constraints and the overall economic slowdown in the Indian economy under this Government is, however, will not be forthcoming. The consequent increased burdens on the people, the privatization of its assets and the abdication of the responsibility towards its workforce together mount a further attack on the Indian people, who are crying for relief.

Developing infrastructure and filling up of the necessary manpower was a dire necessity, but it has been forgotten. Sir, 3 lakh vacant posts are mainly concerning maintenance and safety standards. Regarding safety, there is a failure. The credibility of the Railways has been zero. Commissions were set up. But, through these Commissions, nothing has come out. Employment could have been generated by filling up these posts. But, nothing is done in this regard.

[Shri Ritabrata Banerjee]

Financial efficiency of the Railways is dependent of freight traffic. Industrial development is also directly proportional to this traffic. Over the years, Indian rail has been lagging behind in competition with the road traffic.

Resource mobilisation segments like port connectivity, mines connectivity, power plants connectivity are eyed by the PPP and the FDI because commercial returns are there in these sectors. Once this section goes into the private hands things will become more untenable. Consolidation and expansion needs to be the slogan of the day. And, unfortunately, in this Budget Plan expenditure is almost negligible.

Now, if we compare ourselves with the Peoples Republic of China, China's yearly outlay is US \$ 116 billion and ours is US \$ 10-12 billion, roughly. Freight traffic is three times as ours. And, most interestingly, the point with which I had started, the public transport must have a public characteristic. You must not look at the public transport as a commercial entity. If you look into the Railway in China, it is run by the China Railway Corporation. It is the national railway operator of the Peoples Republic of China under the Ministry of Transport and everything is under the Government control.

Now, as a Bengali, I was very elated to listen to the earlier Rail Budget speeches. I mention that in 2009-10 Railway Budget Speech, 2010-11 Railways Budget Speech elated me, because there were so many announcements for my State. I thought that these announcements will definitely prove well for West Bengal.

Sir, I have heard in those Rail Budget Speeches that 522 hospitals and diagnostic centres will be created by the Railways, 50 Central Schools will be created by the Railways, 10 residential schools in the style of Navodaya Vidyalayas will be created by the Railways. In the Rail Budget Speeches, Sir, I have heard that 13 multi-specialty hospitals and 16 factories will come up in West Bengal. Sir, now I would like to know this from the Railways Minister. What is the experience? What about the Shalimar auto hub that was proposed in those Rail Budget? What about the Kisan Vision Yojana at Singur? What about the Metro coach factory at Noapara? What about the Rail coach factory at Kanchrapara? What about the Rail axle factory at New Jalpaigudi? What about the factories at Jellingham and Haldia? What about the Rail Wagon Factory at Kulti? What about the coach factory and power plant at Purulia? Factories at Adra, Tindharia, Budge Budge and Cooch Behar were promised. Sir, people may say, 'I am not able to see these factories.' But, my experience is, nowhere in West Bengal, I have been able to see these factories. So, I definitely want the Railways Minister, when he will be replying, to throw light on these. A majority of these places which I have already mentioned are basically cattle grazing pastures.

Last Friday, I had a question and the Minister of State in the Ministry of Railways, Manojji is here; he replied to me when I had asked about the establishment of a medical college which was proposed in the Rail Budget of 2009-10, the Rail Ministry had said that it could not be announced though it was announced because the Medical Council of India does not permit creation of a medical college under the PPP mode.

Sir, as I am a Bengali, earlier too I have mentioned in this House that the best expressions of mine are always to Tagore. Whatever expressions I can have, whatever expression that is best is expressed to Tagore. Incidentally, in an All India Congress Committee Session, many, many years ago, Tagore was present and recited a five stanza poem. Incidentally, the first stanza of the poem happens to be our National Anthem. On 24th January, 1950, we have adopted the first stanza of the poem as the National Anthem. The rest of the four stanzas are not very widely circulated. ...(*Time-bell rings*)... Sir, I crave your indulgence; I will take a maximum of a minute more. But, the rest of those, the four stanzas, are not very widely circulated. Those are as equally emphatic as the first stanza. The third stanza is basically not Bengali but Sanskritised Bengali. So, it is easy for everybody to understand. Tagore says in the four stanzas:

Ghora timira ghana Nibira nishite
Peedita moorchhita deshe
Jagrata chhila tava avichala mangala,
Nata nayane animeshe
Duhswapne aatanke rokshhaa karile
Anke snehamayee tumi Maataaa

The loving Mother, Mother India of the suffering India, will protect everybody. Ultimately, the people will come out from this darkness. This Budget, basically, is a Budget for profit maximization of the few. Ultimately, the people, the suffering people will come out. Tagore had voiced that in the last stanza of the five stanza emphatic poem. Tagore says,

Raatri prabhatila udila rabichhavi
Poorva udayagiri bhaale
Gaahe vihangama punya samirana,
Nava jeevana-rasa dhaale
Tava karunaaruna-ragey,
Nidrita Bhaarata jaage
Tava charane nata Maata

I urge upon the Government, with the words of Tagore, that let all of us bow our heads not to the corporates but to the suffering millions who constitute the real India. With this, Sir, I conclude. Thank you.

श्री दिलीप कुमार तिकी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे को सबसे ज्यादा आय देने वाले राज्यों में से ओडिशा भी एक है, लेकिन इसके बावजूद भी रेल मैप में ओडिशा पिछड़ा हुआ है। आज भी ओडिशा में ट्राइबल आबादी वाले सात जिले ऐसे हैं, जो रेल नेटवर्क से बाहर हैं। हालांकि मैं माननीय रेल मंत्री, श्री प्रभु जी का ओडिशा की जनता और अपनी पार्टी की ओर से धन्यवाद करना चाहूंगा, क्योंकि इस बार के रेल बजट में ओडिशा की तरफ थोड़ा ध्यान दिया गया है। इसके लिए मैं श्री मनोज सिन्हा जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा। ओडिशा के सात जिलों में से दो ट्राइबल जिलों के लिए इस बजट में योजना सैंक्शन की गई है, लेकिन ब्रीफली मैं ओडिशा की कुछ जायज़ मांगों की चर्चा करना चाहूंगा।

सबसे पहले तो ओडिशा में रेलवे के जो चालू प्रोजेक्ट्स हैं, उन्हें जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए। इसके लिए राज्य सरकार केन्द्र के साथ पूरा सहयोग कर रही है। मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि चालू प्रोजेक्ट्स के लिए फंड की कमी न होने दी जाए।

भुवनेश्वर और कटक को ट्विन सिटी के रूप में विकसित किया जा रहा है। 2021 तक इन दोनों शहरों की जनसंख्या 2 करोड़ 70 लाख से ज्यादा होने जा रही है, इसके लिए वहां मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम की प्लानिंग की जानी चाहिए। मेरा आग्रह है कि रेल मंत्री जी इस मांग पर सहानुभूति से विचार करें।

महोदय, मेरी एक छोटी सी मांग और है, 2012-13 के बजट में दिल्ली से कनेक्ट करने के लिए अम्बिकापुर-सुन्दरगढ़-झारसुगुड़ा रेलवे लाइन के लिए सर्वे का प्रस्ताव किया गया था, लेकिन लगता है कि इसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। महोदय, यह इलाका पिछड़ा हुआ है और मेरा अनुरोध है कि कम से कम झारसुगुड़ा से सुन्दरगढ़ का क्षेत्र लगभग 30 किलोमीटर का है, वहां पर रेलवे लाइन बिछाने की मंजूरी दी जाए। इससे इस इलाके के हजारों ट्राइबल लोगों को यात्रा करने में बहुत सुविधा होगी।

मेरा एक सुझाव और भी है। आज East Coast Railway का विस्तार करने की जरूरत है। इसका विस्तार करते हुए रायगढ़ा, जाजपुर-क्योंझर रोड और राउरकेला में नये डिविज़नल हेडक्वार्टर बनाए जाने की जरूरत है।

माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि 12 साल से कम के बच्चों के लिए रेल टिकट पर कंसेशन खत्म कर दिया गया है, उसे फिर से बहाल किया जाए, क्योंकि इसके लिए जनता में थोड़ी नाराजगी भी है।

महोदय, मैं एक सुझाव और देना चाहूंगा जैसे टैक्सी बुकिंग के लिए एक मोबाइल एप्लिकेशन है, जिससे टैक्सी की बुकिंग के बार तुरन्त ही वह घर पर पहुंच जाती है, वैसे ही कुली की बुकिंग के लिए

भी एक मोबाइल एप्लिकेशन बनाया जाए, ताकि जो बुजुर्ग लोग हैं अथवा अन्य लोग हैं, कुली उनके केबिन तक ही पहुंच जाएं।

हमारे जितने भी मेम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट हैं, उनके रिटायर होने के बाद उन पर उतना ध्यान नहीं दिया जाता है। उनको भी रेलवे में स्पेशल रिज़र्वेशन के लिए कोटा दिया जाए। इन्हीं सुझावों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY): Shri CM. Ramesh; not present. Shri Praful Patel; not present. Shri Tiruchi Siva.

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Thank you, Vice-Chairman, Sir. Sir, the Railway Budget has been hailed as a pragmatic one by many, for not having increased the passenger fares and the freight rates any higher, but has assured more. In fact, Sir, the Railway Budget has been a routine exercise and not really meant to execute anything within a time-frame. Sir, this is not an evasive comment. Mr. Sadananda Gowda, when he was the Minister in 2014, has read out, "out of 676 projects in 30 years, only 327 have been completed in 30 years. After spending the original estimate of Rs. 1,52,000 crores, the Railway Board now needs Rs. 1,82,000 crores to complete the rest. Only one out of the 99 lines sanctioned, not announced, in the last ten years has been completed." Sir, the Railway Budget always assures more. It gives promises. It makes us to feel that something has been said or will be done, but nothing comes out in reality. In 30 years, only 50 per cent of those projects have been completed, and in ten years, out of the 99 new lines sanctioned, only one has been completed. So, I won't deviate from the usual procedure of giving some proposals to the Minister with much hope on the floor of the House, and they will be studiously taking note of it and will come on the Press the next day, but nothing will come out of that. So I want to say, 'what could be done'. Sir, the Railway Board is doing everything. I don't want to blame the Ministers. Ministers may come and go, but the Railway Board is always there. It is only they who do it. They are very, very clever; they know how to do things. For example, in a certain country, if the Railways want to increase the fare, they will say that for taking you from point 'A' to point 'B', the fare is hiked this much and you will be charged this much. But here they never say that. They say that the fares have not been increased, but, on the other hand, 'safety surcharge' is being collected from the passengers. So also the development surcharge is also collected very wisely. In turn, it is being extracted from the passengers. They call them passengers. They never call them customers. For example, the PSUs, the banks are also PSUs, they call all those who are holding the accounts in banks as customers. But the Railways call them as passengers like any other one. So, they extract from the passengers in some other name, like safety surcharge or development surcharge, but they don't say that it is a fare hike.

[Shri Tiruchi Siva]

Sir, I would like to say that when Shri Lalu Prasad Yadav was the Minister of Railways, if you are going from Delhi to Chandigarh, and returning from Chandigarh to Delhi, if you make a booking from here to Chandigarh, for example, if the fare is Rs.200/-, they will charge Rs.200/-. If you are booking for a return ticket from Chandigarh to Delhi, they will charge Rs.220/-. No one knows why? This was not the brainchild of Shri Lalu Prasad Yadav who was the Minister. It was done by the Railway Board. Later, after some resistance, it was taken away. So, all these things are done by the Railway Board. So, I request the Minister - whoever may be in charge — I have much confidence and I repose my confidence on the incumbent Railway Minister, who, like many others have mentioned, is very efficient. But what can he do? They cannot jump over the high walls of the Railway Board. See, first of all, they have to revamp many things. Sir, all these things are not with malice to anyone or with grudge against any particular person. The Railways has been assuring a lot, but nothing has been seen. So, I would like to recollect one of Lord Tennyson's poem 'Lotos-Eaters'. He writes, "They landed in an afternoon where it seemed always an afternoon." In Europe, it is an afternoon, it is a very pleasant thing, that is different. "They landed in an afternoon, where it always seemed to be an afternoon." So, Sir, any pilot project launched by the Railways is always a pilot project. It has never turned out into reality. Sir, I would like to say as to which are the favourite pilot projects. Safety devices like GPS-guided Signalling; Train Activated Warning System; Anti-Collision Devices and Fool-Proofing . Signalling, Advanced Warning Systems; bio-toilets; all these are pilot projects. The Dedicated Freight Corridors; Dedicated Passenger Train Corridors; Railway Safety Authority; Rail Tariff Authority; Branded Food in Pantry Cars; Fire Extinguishers in every Coach will all find a mention. All these find a mention in all the Railway Budgets, but we are all expecting very eagerly.

So also, Sir, the Railway was employing 17 lakh employees two decades ago. But now they have only 12 lakh employees. The railway lines' length has been increased, the trains have been increased, the coaches have been increased, there are more double lining. But why is there a reduction only in the employees? No one knows because the vacancies are not filled. As per the Railway information, Sir, in five days, four Railway employees pass away. Those vacancies are not at all filled, and never are they considering compassionate grounds to be filled in. So, these are the few things which we want to proceed.

Sir, another very, very important thing is that the Railway Minister has announced e-tendering in contracts. They say that this will abolish corruption. Let me quote, Sir, the Report of the CAG. In a Report tabled in Parliament on 12th February, 2014, the

CAG said, "The Railways lost revenue of Rs.2,487 crores". Mr. Minister, kindly take it into consideration. Sir, e-tendering will not put a full stop to corruption. There are many other things. According to its audit conducted between May, 2008 and March, 2012, the loss was due to the lapses in implementation under the dual pricing system introduced in May-July, 2008. The freight rate for transporting iron-ore for non-domestic consumption was more than three times the fixed rate to transport iron-ore for domestic consumption. But without getting prescribed documents, the consignment was classified under domestic consumption category. So, for domestic consumption, the freight rate is less, whereas for non-domestic consumption it is more. Whereas, in the case of non-domestic consumption, it is more. And, the non-domestic consumption of oil has been treated as domestic consumption. As a result, the Railways have incurred a loss of Rs. 2,487 crores. Similarly, the Eastern Railways has purchased 298 acres of land for around 140 crores of rupees, without any clear-cut plan on utilization. The report also reveals 65 per cent of locomotive failures within three months of periodic overhauling. Why is it so? Whenever coaches or locomotives go for maintenance, the required spare parts are not being provided. Only seventy per cent spare parts are provided. How do they manage with the rest? They take out those spare parts from the other coaches or other locomotive which comes for overhauling and use them. So, adequate spare parts are not being provided at the time of overhauling. Earlier, the overhauling was being done every six months. Now, it is done after nine months. Overhauling is not done properly. The railway engines as well as coaches are not maintained. The overload work taxes the employees. All these things have to be considered.

Further, the Central Vigilance Commission has said that there was an increase of 82 per cent in the corruption cases in the year 2014, as compared to 2013. Most of these corruption cases pertained to the Railways. ...*(Time-bell rings)*... Please give me two more minutes to complete.

The CBI had filed a charge-sheet in the case of Rail Neer Case. The cheaper water bottles were being sold in place of Rail Neer. It was a multi-crore-rupees scam. It is very, very pertinent. Sixty-five per cent of the beverages are being maintained by the private parties. Because of this, many scams are going on. As a result, the Railways are losing a lot of money.

Now, I come to another important point, that is, the operating ratio. The 'operating ratio' is the ratio of the working expenditure to revenue earned from traffic. Therefore, a higher ratio indicates a poorer ability to generate surplus, which can be used for capital investment, such as, laying new lines and deploying more coaches.

[Shri Tiruchi Siva]

Sir, in 2015-16, the operating ratio increased from 88.5 per cent to 90.5 per cent of the budget estimate. The operating ratio for 2016-17 is projected to increase to 92 per cent. So, your revenue and expenditure are not matching. And, if the operating ratio increases, it will not signify a healthy functioning of the Railways. There are a lot of figures, relating to the Railways, which can be quoted and which will make many eyebrows raised. But, everything has conveniently been swept under the carpet by the excellent speech of the Railway Minister.

I would like to make just one submission again to the hon. Railway Minister. The Ministry must first establish the accountability at all levels. You have to work with the unions; deflate the bloated bureaucracy; and, above all, rid the Railway Board of the number of employees. Nowhere, in any part of the world, a Board of Management consists only of its employees, as it is in the case of Indian Railways. So, the Minister must realize his responsibility and he has to serve what the people expect from the Railways.

Thank you very much.

डा. प्रदीप कुमार बालमुचू (झारखंड): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल भारत की प्रगति का हृदय है और साथ ही यह भारतीय अर्थव्यवस्था की बुनियाद है, जहां प्रतिदिन करीब 12,617 गाड़ियों पर करीब 23 मिलियन यात्री सफर करते हैं और 7440 माल गाड़ियों की बदौलत करीब-करीब 3 मिलियन टन माल ढोया जाता है। यह अत्यंत महत्वपूर्ण विभाग सरकार का है मगर यह सरकार उस विभाग को पूरी तरह से चलाने में अक्षम रही है। अगर हम देखें तो पिछले बजट में कुछ विचार आए थे। इस साल कुछ और नए विचार दे दिए गए, मगर जमीन पर कोई भी विचार उतर नहीं पाया, जिसके चलते देश की जनता की रेल के प्रति, रेलवे में सुविधाओं के प्रति जो आकांक्षाएं थीं, उनको भारतवासी शायद प्राप्त नहीं कर सके। आज अगर हम देखें, तो यह करीब 1.21 लाख करोड़ का बजट है। उसमें करीब 15,744 करोड़ रुपये राजस्व की कमी होने का अंदाज़ है। अगर चालू वित्त वर्ष को लें, तो इसका लक्ष्य पहले 1.82 लाख करोड़ रुपये रखा गया था, मगर कहीं न कहीं लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो सकने के कारण इसे घटा कर पुनः 1.6 लाख करोड़ रुपये कर दिया गया। अगर हम माल ढुलाई की बात करें, तो उसमें भी रेवेन्यू 1980 में करीब 62 परसेंट था और 2012 में यह घट कर 36 परसेंट हो गया। यह बहुत ही चिंता का विषय है। यह रेलवे की मोनोपली है। इसके बावजूद भी रेल यात्रियों से प्राप्त रेवेन्यू में कमी आ रही है, माल ढुलाई से जो रेवेन्यू आता है, उसमें कमी आ रही है, इसलिए यह बहुत ही चिंता का विषय है। अगर competition की बात होती, तो समझ में आती है कि चलिए competition है, इसलिए ऐसा है, मगर रेलवे की तो मोनोपली है। इसके बाद भी यात्री यहां से भाग रहे हैं, आखिर वे क्यों भाग रहे हैं? अगर माल ढुलाई की बात करें, तो लोगों के पास इसके अलावा एक-दो और ऑप्शन्स हैं, उनके एक रोड़ है और दूसरा समुद्री जहाज है। फिर भी सबसे ज्यादा माल की ढुलाई रेल के द्वारा ही होती है, क्योंकि यह सस्ता भी है, लेकिन इसके बावजूद आप रेवेन्यू की दृष्टि से देखें, दोनों यानी यात्री किराया या माल ढुलाई से प्राप्त रेवेन्यू में लगातार कमी होती जा रही है।

अगर 2015-16 की बात करें, तो यात्री किराये में करीब 50,175 करोड़ रुपये आमदनी का अनुमान था और फिर उसी साल माल भाड़ा यानी 2015-16 में करीब 1.21 करोड़ रुपए आमदनी का अनुमान था। इसके बावजूद भी इसमें फिर कमी आ गई। आज माननीय मंत्री जी को इस बात की चिंता करनी चाहिए और देश के लिए भी यह चिंता का विषय है कि आखिर कैसे हम रेल को और अधिक सुविधाजनक तथा सस्ता बनाएं।

अगर परिचालन की बात करें और ऑपरेटिंग रेश्यो की बात करें, तो 2013-14 में यह 93.6 परसेंट था, 2014-15 में यह फिर घट कर 91.8 परसेंट हो गया और 2015-16 में 88.5 परसेंट की बात कही गई। अभी इस साल यानी 2016-17 के बजट में 92 परसेंट का प्रोजेक्शन किया गया है। माननीय मंत्री जी, यह बहुत चिंता का विषय है। अगर हम इसको नहीं बढ़ाएंगे, अगर हम ऑपरेटिंग रेश्यो नहीं बढ़ाएंगे, तो हम कभी भी इस रेल को ठीक नहीं कर सकेंगे, चाहे आज जितनी भी कोशिश कर लीजिए। इसके लिए बहुत सारे उपाय हैं। एक उपाय से कुछ होने वाला नहीं है। अगर आप हिस्ट्री देखें, तो पाएंगे कि 1963-64 में यह रेश्यो 74.7 परसेंट था। आखिर क्या कारण था कि उस ज़माने में यानी 1963-64 में 74.7 परसेंट तक अचीव कर लिया गया? अगर उस समय हो सकता था, तो आज क्यों नहीं हो सकता है? कहीं न कहीं हममें कमी है, जिसके चलते हम इसको अचीव नहीं कर पा रहे हैं। जब तक हम इसको अचीव नहीं करेंगे, तब तक हमारी रेल सुदृढ़ नहीं हो सकती है।

बजट में नई रेल लाइनों की बात कही गई। मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि हमने 2016-17 में करीब 2,500 किलोमीटर नई रेल लाइन या रेल लाइनों की दोहरीकरण करने का लक्ष्य रखा है। अगले साल यानी 2017-18 में उसको बढ़ा कर 2,800 किलोमीटर करने का लक्ष्य है। अगर हम दूसरे देशों में इसकी तुलना करें, अगर हम चीन की बात करें, तो चीन में प्रति वर्ष दस हजार किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाई जा रही हैं। उनका अगला लक्ष्य उसको करीब 30 हजार किलोमीटर प्रति वर्ष करने का है। इसलिए हमें उन चीजों को देखना पड़ेगा कि आखिर दूसरे देश, हमारे पड़ोसी देश किस तरह से काम कर रहे हैं, वे किस तरह से रेलवे का विकास कर रहे हैं, वे किस तरह से रेलवे का एक्सटेंशन कर रहे हैं।

आपको याद होगा कि पिछले वर्ष फाइनेंशियल डिस्प्लिन के नाम से सरकार ने रेलवे को प्राइवेट पार्टिज़ को देने की प्लानिंग की थी। अगर हम आज के दिन में भी देखें तो प्राइवेट पार्टिज़ रेलवे में नहीं आ रही हैं, जबकि उनकी मोनोपली है, उसके बावजूद वे नहीं आ रही हैं। आखिर क्या कारण हैं? कारण बड़ा साफ है कि योजनाएं सिर्फ कागज पर हैं। बाहर जो इन्वेस्टर्स हैं, उनको इस बात का विश्वास नहीं है कि वे इन्वेस्ट करेंगे तो फायदा होगा। यह चीज़ ज़मीन पर नहीं उतर ही है, जबकि आप तो उनको बुला रहे हैं, प्राइवेट पार्टिज़ को न्यौता दे रहे हैं। इसके लिए आपका करीब एक साल तक प्रयास रहा, मगर उसके बाद भी कोई आदमी सामने नहीं आया।

हमें याद है कि यूपीए-1 में लालू जी के समय छः फ्रेट कॉरिडोर्स की घोषणा की गई थी, जिनमें से दो पर काम चल रहा है। उसके अलावा, नई दिल्ली और चेन्नई कॉरिडोर को भी स्वीकृति मिल गई है और अब उस पर भी काम शुरू होने की उम्मीद है, लेकिन बाकी तीन के बारे में सरकार कह रही है कि हम शुरू करेंगे, हम शुरू करेंगे। असलियत यह है कि यह सरकार उनको इसलिए शुरू नहीं कर

[डा. प्रदीप कुमार बालमुचू]

सकती, क्योंकि यह प्राइवेट पार्टियों को खोज रही है, बड़े-बड़े इन्वेस्टर्स को खोज रही है, लेकिन इन्वेस्टर्स को विश्वास नहीं है, जिसके चलते लोग सामने नहीं आ रहे हैं वे कॉरिडोर नहीं बन पा रहे हैं। अगर हम आज इन पर काम नहीं करेंगे, हम माल की ढुलाई को नहीं देखेंगे, तो हमारी रेल का फाइनेंशियल स्वास्थ्य कभी भी अच्छा नहीं हो सकता है।

मंत्री जी अपने पिछले बजट भाषण में कहा था कि जो स्टेशन 10 हजार करोड़ रुपये का रेवेन्यू देते हैं, वैसे 400 स्टेशंस चिन्हित किए गए हैं और हम उनका विकास करेंगे, उनको आगे बढ़ाएंगे। आज एक साल बीत गया, लेकिन आप देख लीजिए कि क्या उन 400 स्टेशंस में से किसी भी स्टेशन का जीर्णोद्धार हुआ, उनका विकास हुआ? जो रेवेन्यू दे रहे थे, वे वैसे के वैसे ही हैं। वे अभी भी 10 हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का रेवेन्यू दे रहे हैं। यह आपकी पॉलिसी थी, आपने कहा था, हमने नहीं कहा था, मगर उसके बावजूद आप उस पर खरे नहीं उतरे। आज जिन 400 स्टेशंस की बात मैंने कही, उनमें से किसी भी स्टेशन पर कुछ नहीं हुआ।

आपने हमसफर, तेजस और उदय जैसी नई ट्रेनों की घोषणा की है, मगर आपने यह नहीं बताया कि वे ट्रेनें कब शुरू होंगी, कहां से शुरू होंगी और कैसे चलेंगी? इसका कोई जिक्र नहीं किया, इसे vague रखा गया। यह कहा गया कि हम नई ट्रेन शुरू कर रहे हैं, मगर कहां से शुरू करेंगे, इसका जिक्र मंत्री जी ने नहीं किया।

सर, आपको याद होगा कि मंत्री जी ने पिछले बजट में सफाई पर फोकस किया था। तब टॉयलेट्स की बात कही गई थी, सफाई की बात कही गई थी और स्टेशंस पर सफाई की बात कही गई थी, यानी हम यह कह सकते हैं कि पूरा बजट सफाई पर केन्द्रित था। आज हम एक साल के बाद देख लें कि सफाई में कितनी बढ़ोतरी हुई है। अगर आप आज भी राजधानी में चल रहे हैं, तो उसमें भी चूहे घूम रहे हैं, इधर से उधर दौड़ रहे हैं और उसमें कॉकरोच भी चल रहे हैं। अगर कम्पलेंट की जाती है, तो कहा जाता है कि ये चूहे तो यार्ड से ही चले आते हैं। अगर यार्ड से ही चूहे चले आते हैं, तो फिर आपकी क्या जिम्मेदारी है? हम लोग तो ट्रेन में चलते हैं और देखते हैं कि लोगों को कितनी तकलीफ हो रही है। राजधानी जैसी ट्रेन की यह हालत है और बाकी की जो एक्सप्रेस एवं लोकल ट्रेनें हैं, उनके वॉशरूम में भी आप नहीं जा सकते। मंत्री जी सफाई-सफाई की बहुत बातें करते हैं। मंत्री जी को ट्रेन में थोड़ा घूमना चाहिए। जो लोकल ट्रेनें हैं, उनमें जाकर इन्हें देखना चाहिए, जो एक्सप्रेस ट्रेनें हैं, उनमें घूमना चाहिए, तब जाकर पता चलेगा कि सफाई का सचमुच में क्या हाल है।

महोदय, हम झारखंड से आते हैं और झारखंड में रेलवे के दो डिवीज़स हैं - चक्रधरपुर और धनबाद। ये दोनों डिवीज़स मिलकर रेलवे को सबसे ज्यादा रेवेन्यू देते हैं, लेकिन सुविधा के नाम पर इस राज्य को कुछ भी नहीं मिल रहा है। हमारी बहुत ही चिर-प्रतीक्षित मांग थी कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस घाटशिला स्टेशन पर रुके। पोलिटिकल लोगों ने, बिहार के लोगों ने अपने यहां 15-15 किलोमीटर पर उसे रुकवा लिया। जब हम लोगों को देने की बात होती है तो यह कहा जाता है कि इसकी दूरी बहुत कम है। लेकिन आपने तो 15-15 किलोमीटर पर ट्रेन रुकवा दी! हम लोगों की मांग है कि पुरुषोत्तम

एक्सप्रेस को कम से कम घाटशिला में रोका जाए। उसी तरह से वेल्लोर के लिए कोई सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है।

महोदय, आपको पता है कि वेल्लोर एक ऐसी जगह है, जहां बीमार लोग जाते हैं, वहां के लिए ट्रेन की सबको जरूरत पड़ती है। हमारे यहां से, रांची से, जमशेदपुर से, धनबाद से कोई ऐसी ट्रेन नहीं है, जो वेल्लोर को जाती हो। एक एल्लेपी ट्रेन चलती है, जो लोकल ट्रेन के बराबर है। अगर उसमें कोई पेशेंट जाए तो वह आधे रास्ते में ही मर जाएगा। हम लोगों की बहुत पुरानी मांग है कि वहां के लिए कम से कम एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए, ताकि जो लोग बीमार हैं, कम से कम उन्हें वह सुविधा मिल सके। उसी तरह से बेंगलूरु के लिए ट्रेन चलती है। बेंगलूरु बहुत बड़ा आईटी का क्षेत्र है, बहुत से लोग वहां काम करते हैं, बहुत से बच्चे वहां पढ़ने के लिए जाते हैं। बेंगलूरु के लिए जमशेदपुर से केवल दो दिन और रांची से केवल तीन दिन ट्रेन चलती है। हम लोगों ने यह निवेदन किया था कि आप कम से कम इसकी frequency बढ़ाइए, कम से कम इसके फेरे बढ़ाइए, उसका परिचालन बढ़ाइए। सर, हम लोग तीन साल से यह बात कह रहे हैं, इस संबंध में डिमांड कर रहे हैं कि जो ट्रेन वहां के लिए चलती है, उसकी frequency तो आप बढ़ा ही सकते हैं, उसमें आपको क्या दिक्कत है? आप उसे भी अब तक नहीं बढ़ा पाए हैं।

सर, मैं 'राजधानी' की बात करूं, तो 'राजधानी' भी हमारे यहां से सिर्फ चार दिन चलती है। सब जगह पर 'राजधानी' हर दिन चलती है, उस ट्रेन में सब लोग चढ़ते हैं। हम लोग लगातार इस संबंध में कहते रहे हैं। हमारे लोक सभा के साथी भी वहां डिमांड कर रहे हैं, सत्ता के लोग भी डिमांड कर रहे हैं, लेकिन इस सबके बावजूद भी 'राजधानी' अब तक सात दिन नहीं चली। हमारे यहां से हैदराबाद के लिए कोई ट्रेन ही नहीं है। हम लोगों ने मांग की थी कि कम से कम हैदराबाद के लिए, जो बच्चे वहां पर पढ़ते हैं, जो नौजवान वहां नौकरी करते हैं, उनके लिए ट्रेन दी जाए, ताकि उनको वहां जाने की सुविधा हो। उसी तरह से पुणे की बात है, वहां के लिए कोई ट्रेन नहीं है। ये जो तीन-चार जगहें हैं, पुणे है, हैदराबाद है, बेंगलूरु है, इन जगहों की बात जो मैंने कही, वह इसलिए कही कि हमारे यहां पर रोजगार नहीं है। हमारा राज्य बहुत धनी है, वहां बहुत से माइन्स और मिनरल्स हैं, लेकिन वहां पर नौकरी नहीं है। नौकरी करने के लिए लोग बाहर जाते हैं, पुणे या मुंबई जाते हैं। वहां जाने के लिए कम से कम यह सुविधा हम लोगों को दी जाए। सर, झारखंड आपको सबसे ज्यादा revenue देता है। इसलिए हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहते हैं कि सरकार कम से कम इस आरे ध्यान दे, ताकि झारखंड के लोग, जो सबसे ज्यादा revenue देते हैं, उनको लाभ मिल सके, धन्यवाद।

महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया (गुजरात): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, अप्रैल 2014 में पहली बार मैं इस पवित्र सदन में आया था। तब से लेकर, आज पहली बार मुझे बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है। मैं आपका और अपनी पार्टी का बहुत आभारी हूं कि मुझे अपनी बात रखने का अवसर दिया गया है।

सर, सबसे पहले मैं यह बात कहना चाहूंगा कि विश्वरत्न, महामानव, बोधिसत्व एवं दलित उद्धारक बाबा साहेब अम्बेडकर को मैं शत-शत नमन करता हूं कि उन्होंने हमें संवैधानिक रूप से अपनी बात रखने का अधिकार इस सदन के माध्यम से दिया है। सर, मैं बाबा साहेब अम्बेडकर के संदर्भ में एक शेर कहना चाहता हूं कि:

[डा. प्रदीप कुमार बालमुचू]

"ऐ बाबा भीम आप दलितों में पैदा न होते,
तो दलितों का गुजारा और सम्मान कैसे होता?
यूं ही डूब जाती दलितों की नैया,
अगर इस नैया को मझधार में आपने संवारा न होता।"

सर, माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी ने जो बजट रखा है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। इसके कई कारण भी हैं। सबसे पहले मैं यह कहना चाहता हूं कि इस बार के रेल बजट में महिलाओं, बुजुर्गों, दिव्यांग व्यक्ति, युवा और छात्र तथा गरीबों के लिए खासकर बहुत ही अच्छे प्रावधान किए गए हैं। इस उपलब्ध में मैं आदरणीय सुरेश जी को हार्दिक बधाई देता हूं। बजट में महिलाओं के लिए प्रत्येक आरक्षित कोटे में 33 फीसदी सीटें आरक्षित की गई हैं, महिला सुरक्षा के लिए हेल्पलाइन 182 पूरे देश में 24 घंटे चलाने की बात की गयी है और महिलाओं के लिए बीच की सीटों का आरक्षण किया गया है। यह पैसा "निर्भया" फंड से आबंटित किया गया है। बुजुर्गों के लिए, वरिष्ठ नागरिकों के लिए 50 प्रतिशत लोअर बर्थ कोटा रखा गया। प्रत्येक ट्रेन में 120 सीटें उपलब्ध कराई गई हैं। उसमें पहले से ऑनलाइन व्हीलचेयर की बुकिंग कराने की भी व्यवस्था की गई है। "दिव्यांग" लोगों के लिए प्रथम श्रेणी के 11 स्टेशन्स पर विशेष व्यवस्था की गई है, जिसमें अलग से टॉयलेट व्यवस्था, टिकट पजीकरण की व्यवस्था है। इसके साथ ही 4,500 से अधिक कोचेस में 17,000 बायो टॉयलेट्स की व्यवस्था की गई है, जिसके अंतर्गत डिब्रूगढ़ राजधानी में पहला बायो वैक्यूम टॉयलेट शुरू भी हो गया है। इस साल से युवा छात्रों के लिए लगभग 100 स्टेशन्स पर वाई-फाई की सुविधा शुरू होने की बात कही गई है। आने वाले दो सालों में कुल 400 स्टेशन्स पर वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी। छात्रों और युवाओं के लिए रेलवे में इंटरशिप दिए जाने की भी बात कही गई है। इसकी बात भी कही गई है कि युवाओं के "स्वयं सहायता समूह" से उनका सामान खरीदा जाएगा। चार नई ट्रेनों का एलान किया गया है। गरीबों के लिए "अत्योदय एक्सप्रेस" दी गई है, "हमसफर एक्सप्रेस" "उदय एक्सप्रेस" की बात भी कही गई है। मैं इसके लिए आदरणीय रेल मंत्री जी का बहुत ही आभारी हूं।

सर, मैं गुजरात से आता हूं। मैं जिस राज्य से आता हूं, उस राज्य में कुल 5,123 किलोमीटर का रेल रूट है, जिसमें चार डिवीजन आते हैं। एक अहमदाबाद, दूसरा बड़ौदा, तीसरा राजकोट और चौथा भावनगर का डिवीजन है। इन चारों डिवीजन्स में अहमदाबाद का 1,529 किलोमीटर का डिवीजन है, बड़ौदा का 1,295 किलोमीटर है, राजकोट का 598 किलोमीटर है और भावनगर का 1,326 किलोमीटर है। सर, मैं सदन के माध्यम से गुजरात के बारे में एक बात कहना चाहता हूं कि गुजरात के किलोमीटर के दो ऐसे रूट्स हैं, जो जब से गुजरात महाराष्ट्र से अलग हुआ है, तब से वे रूट उसमें चल रहे हैं। मेरी आदरणीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट है कि उस रूट को गुजरात में ही सम्मिलित करें। एक वह रूट, जो 284 किलोमीटर का गुजरात से सटा हुआ इलाका है, जो मुंबई डिवीजन में है, यह बरसों से चल रहा है, और दूसरा, जो 98 किलोमीटर का रतलाम डिवीजन में जो है, यह जो मुंबई और रतलाम डिवीजन वाला दो रूट है, उसको गुजरात के संलग्न डिवीजन में जोड़ने की मैं आपसे विनम्र विनती करता हूं।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, गुजरात में करीबन 2,000 से ज्यादा अनमैन्ड फाटक हैं। इनके कारण आए दिन अकस्मात् दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इस बजट में अनमैन्ड फाटकों की समस्या के निवारण का प्रावधान किया गया है। मेरी आदरणीय मंत्री जी से विनती है कि अनमैन्ड फाटकों की समस्या के निवारण का जो काम वे पूरे भारतवर्ष में करने वाले हैं, वह काम गुजरात से शुरू करें, क्योंकि गुजरात भारत का मॉडल स्टेट है। ऐसी मेरी उनसे विनम्र विनती है।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मुझे यह कहते हुए हर्ष हो रहा है कि इस साल के बजट में गुजरात को 3,503 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिसके तहत वलसाड-धर्मपुर-बछही, कुल 66 किलोमीटर की नई रेल लाइन का काम शुरू किया गया है। देलवाडा, कोडीनार, वोरावड की 91 किलोमीटर की नई रेल लाइन मंजूर की गई है। मैं अहमदाबाद जिले के जिस क्षेत्र से आता हूं, वह दोलेरा क्षेत्र है। वहां के लिए एक नई रेल लाइन का प्रावधान किया गया है। भीमनाथ दोलेरा की 28 किलोमीटर की नई रेल लाइन का काम मंजूर किया गया है। सर, इसमें डभोल-चांडे-राजपीपला का 37 किलोमीटर की नई रेल लाइन का काम भी दिया गया है। सर, नौसारी-कनखड रूट पर 38 किलोमीटर का गेज कंवरजन का काम भी दिया गया है। आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, इस बजट में गुजरात के लिए बहुत ही बड़े साइज के आठ ओवरब्रिज मंजूर किए गए हैं और 37 रोड्स पर अंडरब्रिज की सैंक्शन भी दी गई है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं।

आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, गुजरात की रेलवे को इलेक्ट्रिफिकेशन का नया काम मिला है। आदरणीय मंत्री जी ने बहुत ही बड़ा दिल रखते हुए गुजरात की रेलवे को अच्छा तोहफा प्रदान किया है। सामिख्यारी, गांधीधाम, कंडला और मुंद्रा में 63 किलोमीटर के विद्युतीकरण के नये काम को सैंक्शन दी गई है। राजकोट, सिक्का और ओखा में 2,65 किलोमीटर के नये विद्युतीकरण के काम को सैंक्शन दी गई है। चूंकि अहमदाबाद एक बहुत बड़ा सिटी बन गया है, मेगा सिटी बन गया है, इसलिए जैसे मुम्बई में लोकल ट्रेन चलती है, वैसे ही अहमदाबाद सिटी में लोकल ट्रेन की व्यवस्था के लिए स्टेट गवर्नमेंट के साथ पार्टनरशिप में सबअर्बन रेलवे सिस्टम का काम sanction करने की बात भी इस बजट में की गई है।

उपसभाध्यक्ष जी, अहमदाबाद एक बहुत बड़ी आबादी वाला शहर है। इस शहर को देश के मुख्य शहरों में गिना जाता है। वहां भी भीड़-भाड़ बहुत ज्यादा होती जा रही है। जैसे गुजरात देश का एक मॉडल स्टेट है, वैसे ही अहमदाबाद, जो एक उभरता हुआ नगर है, वह भी गुजरात का एक मॉडल शहर है। वहां की रेल व्यवस्था में कालूपुर के स्टेशन पर बहुत ही भीड़ रहती है, क्योंकि वहां की एक ही तरफ से entry दी जाती है। इस शहर का यह हिस्सा ऐसा है कि कालूपुर स्टेशन जाते समय लोगों को बहुत ही ट्रैफिक की समस्या से गुजरना पड़ता है। कई बार ऐसी घटनाएं घटती हैं कि उनकी ट्रेन छूट जाती है। इसलिए आपके और सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मेरी यह विनती है कि कालूपुर का जो रेलवे स्टेशन है, वहां entry के लिए एक दूसरे गेट की सुविधा दी जानी चाहिए, जो सरसपुर की साइड से आए। इससे गुजरात के दूसरे छोर से अहमदाबाद की ओर आने वाले जितने भी यात्री हैं, उनकी कठिनाइयां दूर होंगी। इसलिए मेरी माननीय मंत्री जी से वह विनती है कि कालूपुर स्टेशन में दूसरी तरफ से भी entry कराई जानी चाहिए।

[डा. प्रदीप कुमार बालमुचू]

सर, दूसरी बात यह है कि अहमदाबाद में जो साबरमती स्टेशन है, ...(समय की घंटी)... उसको भी टर्मिनस स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। सर, यह मेरी maiden speech है, मैं एकाध मिनट और बोलना चाहूंगा। अहमदाबाद में जैसे कालूपुर स्टेशन है, वैसे ही एक स्टेशन साबरमती है। जब हम सभी सांसद लोग आते-जाते हैं, तो साबरमती स्टेशन से ही ट्रेन में बैठना हमें अच्छा लगता है और वह सरल भी रहता है, क्योंकि वहां ट्रैफिक की समस्या कम रहती है। साबरमती स्टेशन शहर के एक कोने में बाहर की ओर है, साबरमती का इस तरह का विस्तार है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरी यह विनती है कि साबरमती स्टेशन को टर्मिनस स्टेशन के रूप में विकसित करने की बहुत ही आवश्यकता है, इसलिए आप साबरमती स्टेशन को टर्मिनस स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए इस बजट के माध्यम से प्रावधान दें।

सर, अंत में मैं एक बात कहना चाहूंगा कि वडोदरा में रेल यूनिवर्सिटी बनाने की जो घोषणा की गई है, अहमदाबाद और मुंबई के बीच हाई-स्पीड कॉरिडोर बनाने की जो बात की गई है और धार्मिक स्थानों के स्टेशनों में रिजर्वेशन के लिए जो सारनाथ को भी शामिल किया गया है, इसके कारण मैं रेल मंत्री जी को बहुत ही हार्दिक बधाई देते हुए, इस बजट को सम्मान देते हुए अपना समर्थन करता हूँ। संसदीय कार्य राज्य मंत्री, नक़वी जी, पहले आपने मुझे समय नहीं दिया था, फिर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसलिए मैं आपका भी धन्यवाद करता हूँ।

SHRI D. RAJA (Tamil Nadu): Sir, the Railway Minister has given a number of long-term goals, whether it is Bullet Train or other ideas. Obviously, they will take time to mature and become reality. But two years have passed since they came to power. There should have been some visible changes in the Railways, but such changes are not seen.

To begin with, Sir, I represent Tamil Nadu in this House. So, I begin with Tamil Nadu. There is a gauge conversion programme from Thiruvannamalai to Koraikudi via Thiruthurai. There is an inordinate delay in completing this project. Why? What is the problem in completing this work? My Party, several other organisations and also the local people have conducted a number of campaigns and agitations for this project, but still, it is pending. An inordinate delay is there. That is number one.

Number two, Sir, we have the Integral Coach Factory in Chennai. In fact, it is a pride not only for the Railways but also for the entire nation. Sir, I have been arguing that the ICF must be allowed to function to the optimum capacity so that it can help the Railways to expand. In fact, it can help the Indian Railways to have collaboration with other countries also. It is not being done. The third point is that apprentices from the ICF are not being properly utilized. The Government should take note of this.

Sir, Nilgiri Mountain Railways has been accorded internationally-recognized

heritage status by UNESCO, which is again a pride not only for the Nilgiri District in Tamil Nadu but also for the entire nation. Sir, Ooty attracts nearly two lakh foreign tourists every year. To cater to their needs, chartered trains can be introduced. Railways can think of new innovative ways and to ensure regular service of NMR during monsoon season, protective retaining walls should be constructed, and, it is possible, at places vulnerable to land slide because Nilgiri is a hill track. There has been a vacant Goods Shed at Mettupalayam. This can be converted into dormitory and it can help the Railways to earn revenue.

Sir, in Kerala, there is a demand for a new rail line from Thalassery to Mysore. Even when Mr. Sadananda Gowda was looking after Railways, it was proposed to him and he was positive to this idea. Now, there is a proposal of an airport at Kannur in Kerala. If that emerges as a reality, then, this railway line can be very profitable and viable, and, the Ministry will have to address these issues.

Having said that, Sir, I must also point out that the Government should not think of allowing private players to have a critical role in the railways. Even in a country like Britain, there is a demand for nationalization of railways, and, our Government should not give an impression that the railways or the critical, crucial functions of railways are handed over to the private players. That should not be the approach.

Sir, the Railway Minister has dealt at length with some electronic innovations. It is good; we should go for new technology. But the vast majority of our people either do not have access to internet or they do not know how to use internet. Even if they know how to use internet, they need credit cards to buy tickets. The Railway Minister could have made buying tickets an easier work by making it simplified. The only thing the Minister did is to increase the cancellation fee. That is the only thing the Minister has done. You should re-think on this issue. Sir, a large number of our people, who use railways are poor people and are middle-class people. Yet, the Railway Minister has not given any assurance or has not shown any positive view for having more retiring rooms. After all, they are the citizens, they are our people. They are poor people. Making retiring rooms available to them is not a big problem. What it needs is some political will and sympathy for poor and ordinary people of this country. What do the people need? They want decent, dignified retiring rooms or waiting rooms. The Railway Minister can think about it and the Ministry can address this issue.

Sir, now I come to the issue of railway accidents. When railway accidents take place, there comes the issue of providing relief at accident sites. The railway accidents take place for various reasons, either due to human error or some other technical problem. But once an accident takes place, the relief team should rush there.

[Shri D. Raja]

4.00 P.M.

And there are problems in sending the relief teams to the accident sites. The Ministry will really have to work out some mechanism about how to address this issue.

Then, Sir, everybody is talking about Swachh Bharat, constructing latrines in urban areas, rural areas, etc. All right. But what about the railway stations? Are we having adequate number of toilets? After all, they are our people. They go and stay at railway stations, waiting for the trains. Trains are late and they have to wait for hours together. They need decent toilets, Sir. ...*(Time-bell rings)*... Railways have properties, Railways have places and Railways can do this. It is again a question of some innovative thinking and having some political will to have sympathy for our fellow citizens. Railways should do this, Sir.

Then, Sir, one more issue is about the railway hospitals. There are railway hospitals which can be upgraded and multi-specialty ones can be introduced. In fact, there can be access even for the common people to have some medical service in railway hospitals. Why can't the Ministry think of such things?

Finally, Sir, I come to the point of catering. Many people have spoken about catering. Even in this Budget, the Minister has declared that management of catering in the Railways will be handed over to the IRCTC in a phased manner. In this regard, Sir, I would like to share some of the issues. As per the catering policy of 2012, the reservation policy existed for major catering units such as mobile units, vegetarian or non-vegetarian refreshment rooms. That policy was withdrawn. Why? ...*(Time-bell rings)*...

Sir, I am finishing.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY): Sorry, your time is over.

SHRI D. RAJA: Sir, I am finishing in one minute.

So, that policy was withdrawn for reasons best known to the then Board members, and this immensely helped the cartel of gangs, operating in railway system for years together. Sir, the Railway Board will have to address this question. The point of contention is, when the SC/ST are eligible to participate in tendering process for catering stalls in the last ten years or so, without any complaints, why should they be deprived of participating in the major units by way of anti-reservation policy? Hence, it is imminent that the policy was promulgated by none other than ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY): Thank you, Mr. Raja. I am afraid, nothing will go on record. Now, Shri Praveen Rashtrapal.

SHRI D. RAJA: *

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL (Gujarat): Thank you very much, Mr. Vice-Chairman, Sir. I take this opportunity to point out certain things about Indian Railways. As my brother from Gujarat started with a shayari, I also thought I must also tell one shayari of Sahir Ludhianvi. He was from Punjab and left Punjab for cinema industry in Bombay. But after some time, he was to go to Agra by train. He wanted to meet one of his girl friends who was studying with him. So, he requested her that he was coming to Agra and you meet me somewhere. Then, naturally, that friend said that you could meet me near Taj Mahal Hotel, तो साहिर साहब ने क्या जवाब दिया:

"मेरे महबूब, कहीं और मिला कर मुझसे,
बज़्म-ए-शाही में गरीबों का गुजर क्या मानी..
ये चमनज़ार ये जमुना का किनारा, ये महल...
इक शहँशाह ने दौलत का सहारा लेकर,
हम गरीबों की मुहब्बत का उड़ाया है मज़ाक।"

तो फिर उस महिला ने पूछा कि मैं कहाँ मिलूँ? तब उन्होंने कहा कि मैं रेल से आ तो रहा हूँ। तुम रेलवे स्टेशन के रिटायरिंग रूम में मुझे मिलना।

इन बातों के साथ मुझे रेलवे के बारे में यह बताना है कि रेलवे में हाइएस्ट इम्प्लॉयज़ को इम्प्लॉयमेंट मिलती है। हमारे नेशनल कमिशन फॉर शैड्यूल्ड कास्ट्स के साहब यहां बैठे हुए हैं। उनके हिसाब से highest backlog vacancies are also in Railways. If I am not making a mistake, 42,000 backlog vacancies are there in Indian Railways. So, I am requesting the hon. MoS of Railways that he should verify the facts. In fact, I have also written a letter to hon. Railway Minister Mr. Prabhu to give me the exact number of backlog vacancies in Railways. His answer is, he is looking into the matter. This is not a proper reply. तीन महीने हो गए, अभी तक उन्होंने मेरे पत्र का उत्तर नहीं दिया है। He may please be requested to give the exact number of backlog vacancies in Indian Railways.

यह जो रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन है, वह जोन्स और डिवीज़न्स में बांटा गया है - ईस्ट जोन, वेस्ट जोन, नॉर्थ जोन, साउथ जोन। जो डिवीज़न्स हैं, वे शहरों के नाम पर हैं, जैसे राजकोट डिवीज़न है, भावनगर डिवीज़न है, मुम्बई डिवीज़न है। अभी हमारा गुजरात स्टेट से जब तक मामला है, राजस्थान और गुजरात जुड़े हुए हैं, तो इतना बड़ा इलाका है लेकिन जो हमारा जोनल ऑफिस है, वह मुम्बई में है। मैं सवाल पूछता हूँ कि गुजरात राज्य और राजस्थान में जो रेल चल रही है, उसके

*Not recorded.

[Shri Praveen Rashtrapal]

कारोबार के लिए अगर कोई प्रॉब्लम है तो क्या गुजरात और राजस्थान के नागरिकों को या और कोई व्यापारी वर्ग के लोगों को मुम्बई जाना चाहिए? Why that office cannot be in Gujarat itself or Rajasthan, यह मेरा पहला सवाल है और मैं रिक्वेस्ट करता हूँ कि zonal office of Gujarat and Rajasthan may be shifted to somewhere in Gujarat or Rajasthan.

ऐसे ही जो डिवीजन का सवाल है, उसमें भी मुम्बई शहर में दो डिवीज़ंस के ऑफिस हैं। साउथ का ऑफिस भी वहां है और वैस्ट जोन का ऑफिस है। यह गलत तरीका है, उसे सही करना चाहिए।

गुजरात स्टेट में सबसे ज्यादा मीटर गेज रेल लाइंस हैं। मैं इस मौके पर रिक्वेस्ट करता हूँ कि गुजरात में मीटर गेज के कंवर्जन का काम चल रहा है, वह जल्दी से पूरा किया जाए। हमारे गुजरात में पाटन शहर है, जो सोलंकी जी ने बनाया था। वह पाटन शहर राजकोट से एक नदी पार करके उस बाजू चले जाओ तो राजस्थान आ जाता है। तो गुजरात में पाटन और वहां पर भिलड़ी, वह पाटन-भिलड़ी रेल लाइन अगर बन जाए तो वह काम हो सकता है। कितने सालों से वह प्रोजेक्ट शुरू किया गया है लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। तो मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि पाटन-भिलड़ी रेल लाइन के बारे में जल्दी से डिस्कीजन लिया जाए।

ऐसे ही अहमदाबाद शहर है, लेकिन वहां पर रेलवे स्टेशन एक भी नहीं है। अहमदाबाद शहर के आजू-बाजू और पूरे ईस्ट के अंदर अहमदाबाद रेलवे स्टेशन एक है, कालूपुर रेलवे स्टेशन है, मणिनगर रेलवे स्टेशन है, असारवा रेलवे स्टेशन है, साबरमती रेलवे स्टेशन है, गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन है। ये सभी शहर अहमदाबाद के अंदर ही हैं। तो मुम्बई से जो भी ट्रेन्स आती हैं, तो मेन स्टेशन आने से पहले एक स्टेशन आता है, वह स्टेशन है मणिनगर, वहां पर मुम्बई की सभी ट्रेनों का हाल्ट देना चाहिए, ताकि 5 मिनट के अंदर 50 per cent of the passengers can get down at Maninagar and go to their residential area. ऐसे ही नॉर्थ से जो ट्रेनें आती हैं, दिल्ली और पूरे नॉर्थ इंडिया से, उसमें जब अहमदाबाद शहर नजदीक आता है तो उससे पहले साबरमती रेलवे स्टेशन है, अगर वहां पर गाड़ी को रोक दिया जाए तो वहां भी 50 per cent of the passengers can get down and go to their nearest station.

एक दूसरी बात जो हमारी साथी ने बताई, रेल मंत्री ने कोई स्टेटमेंट दिया था, उसकी वजह से प्रेस में ऐसा आया है कि Railway is likely to go to privatisation. It is very risky and we do not accept it. Central Government के दो डिपार्टमेंट हैं, पूरे ज़माने से Railway and P&T are known as Service Departments and their full monopoly should be with the Central Government because it is associated with the social problem of the Railways. मैं ऐसी कम्युनिटी से आता हूँ जो आज से पचासों साल पहले अनटचेबल माने जाते थे। Railways is the only transport industry. जिसने देश को युनाइटेड किया। जब एक आदमी रेल में बैठता है, तो वह untouchability भूल जाता है। जब एक ही डिब्बे में सभी को बैठने का अधिकार मिलता था। पहले ऐसा नहीं था, बस में भी बैठने नहीं दिया जाता था। Railways cannot be privatised. रेलवे का privatisation हम किसी भी हालत में बरदाश्त नहीं करेंगे। मैंने अभी बताया कि अहमदाबाद के अगल-बगल में जो पांच स्टेशन्स हैं, इन सभी स्टेशनों का भी उद्धार होना चाहिए। यह नहीं होना चाहिए कि

सिर्फ अहमदाबाद स्टेशन को साफ रखा जाए, अहमदाबाद स्टेशन पर ही रोशनी की जाए, विंटर के लिए पूरा कवर किया जाए, रेनी सीजन के लिए पूरा कवर किया जाए और बाकी के जो छोटे स्टेशन्स हैं, जैसे गांधीग्राम स्टेशन है, मणिनगर स्टेशन है, साबरमती स्टेशन है, वहां आप साफ-सफाई नहीं करेंगे, तो यह अन्याय होगा।

सर, एक बहुत बड़ी समस्या है और वह यह है कि रेलवे प्लेटफॉर्म पर टॉयलेट ब्लॉक्स का प्रबंध नहीं करती है। अहमदाबाद रेलवे स्टेशन पर दस प्लेटफॉर्म हैं, लेकिन वहां टॉयलेट ब्लॉक सिर्फ एक ही प्लेटफॉर्म पर है और वह भी at the end of the platform है। मैंने पूछा कि इसको बीच में क्यों नहीं रखते हैं? इसके उत्तर में बताया गया कि इससे गंदगी होगी। सर, गंदगी कैसे होगी? मुम्बई में जो लोकल ट्रेन्स होती हैं, हर एक लोकल ट्रेन के प्लेटफॉर्म के लिए बीच में टॉयलेट ब्लॉक होता है not at the end of the platform. मेरी यह रिक्वेस्ट है कि यह बहुत छोटी बात है, लेकिन बहुत ही महत्व की है। एक आदमी प्लेटफॉर्म नम्बर 5 पर खड़ा है ...(व्यवधान)... मेरा यह अनुरोध है कि इस पर ध्यान दिया जाए।

इन सारी बातों के साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि एक ज़माने में हमारे साथी, जॉर्ज फर्नांडीज़ ने रेलवे की बहुत बड़ी हड़ताल की थी। हमने उसमें हिस्सा लिया था। वह रेलवे की हड़ताल कोई वेज अर्नर के लिए नहीं थी, बल्कि रेलवे में काम करने वाले कर्मचारियों की सुविधाओं को लेकर थी, चाहे विंटर हो, समर हो या रेनी सीजन हो, वे खुले में काम करते थे, लेकिन उनको न तो छाता मिलता था, न गर्म कपड़े मिलते थे, न शूज़ मिलते थे, न क्रॉसिंग पर पूरा मकान मिलता था। उनके लिए इन सारी सुविधाओं की मांग के लिए हड़ताल की गयी थी। उस हड़ताल में यह बात भी रखी गई थी कि रेलवे कर्मचारी की विडोला को रेलवे में ही job provide करना चाहिए। उनको दूसरे आदमी या इंडस्ट्रीज़ के पास जाने का मौका नहीं देना चाहिए। इन सारी बातों का ध्यान रखा जाए, इतना ही मुझे कहना है। जय हिन्द।

श्री मेघराज जैन (मध्य प्रदेश): आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं संसद में पेश वित्तीय वर्ष 2016-17 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी का यह बजट लीक को तोड़ने वाला है। इसमें रेल का राजनीतिक उपयोग कम और इसे जनोपयोगी व ग्राहकों के प्रति जवाबदेह बनाने पर ज्यादा जोर दिया है। इस बजट में यात्रियों खासकर गरीबों, महिलाओं तथा बुजुर्गों के लिए सुविधाओं तथा रियायतों की नई सौगात दी गई है, जिससे ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार ने वाकई में पैसे की नहीं, बल्कि पैसंजर की चिंता की है।

नई रेलगाड़ियों के परिचालन के संबंध में कई घोषणाएं की गई हैं, जिनमें अन्त्योदय एक्सप्रेस है, जो गरीबों के लिए कम किराए की गाड़ी है। हमसफर ट्रेन, जो मध्यम वर्ग के लिए तृतीय एसी की ट्रेन है, तेजस है, तेज रफ्तार वाली यानी 130 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलने वाली ट्रेन है तथा उदय है, जो व्यस्ततम मार्गों पर अधिकतम यात्री के सफर के लिए डबल डेकर ट्रेन है। ऐसी नई ट्रेनें चलाने की घोषणा माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में की है।

[श्री मेघराज जैन]

रेलों तथा रेलवे स्टेशनों पर खान-पान व्यवस्था के संबंध में भी कई घोषणाएं की गई हैं, जिनमें आधुनिक मशीनों से युक्त 10 नए बेस किचनों को स्थापित करना, रेलवे स्टेशनों पर प्लेटफॉर्मों के प्रत्येक स्टाल पर दुग्ध उत्पादनों और आवश्यक दवाओं की विक्रय की व्यवस्था करना, ई-केटरिंग सेवाओं को 45 बड़े स्टेशनों से बढ़ा कर 'ए-वन' और 'ए' श्रेणी के 408 स्टेशनों पर विस्तार करना, खान-पान सेवाओं की गुणवत्ता को जांचने के लिए थर्ड पार्टी ऑडिट करना तथा बच्चों तथा शिशुओं के लिए गर्म पानी, गर्म दूध एवं शिशु आहार की उपलब्धता कराना है। यह एक विशेष बात है कि अगर थर्ड पार्टी जांच करेगी, तो उससे लोगों को खान-पान की चीजें अच्छी मिल सकेंगी। कॉमर्शियल लाइसेंस - स्टेशनों पर स्थानीय लोगों को कॉमर्शियल लाइसेंस दिया जाएगा, जिसमें महिलाएं, दिव्यांग, एससी, एसटी एवं अन्य पिछड़े वर्ग के लोगों को प्राथमिकता दी जाएगी, जो कि समय की आवश्यकता है, क्योंकि उन लोगों को इससे काम मिलेगा।

महिलाओं की सुरक्षा - महिलाओं को रेल कोचों के बीच के हिस्से में आरक्षण दिया जाएगा और केटरिंग व्यवसाय में उनको 33 प्रतिशत आरक्षण मिलेगा। वरिष्ठ लोगों के लिए कोटे को बढ़ाया गया है, उनको प्रत्येक ट्रेन में 120 बर्थ दी जाएगी। हवाई यात्रा की तर्ज पर रेलवे में भी बुकिंग के समय यात्रियों को बीमे का विकल्प मिलेगा, जो कि रेल मंत्रालय ने एक अच्छा कदम उठाया है। रेलवे यात्रियों को आर्थिक फायदा, यात्रियों को ठहरने की सहूलियत और विश्रामालयों से रेलवे की आय में बढ़ोत्तरी के लिए घंटे के हिसाब से रिटायरिंग रूम की बुकिंग कर सकेंगे। इसके साथ-साथ सभी सुविधाओं का डिजिटिकरण होगा।

रेल लाइनों का विस्तार पिछले छः वर्षों में 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत से हुआ है, जिसे वर्ष 2017-18 में 13 किलोमीटर प्रतिदिन और वर्ष 2018-19 में 19 किलोमीटर प्रति दिन करने का लक्ष्य रखा गया है। अगले वर्ष 2800 किलोमीटर रेल पथ चालू करने की रेल मंत्रालय की योजना है, जिससे यात्रियों को बहुत सुविधा होगी और नई गाड़ियों को चलाने में भी सुविधा होगी।

रिसाइकलिंग बेस्ड स्लीपर - पर्यावरण हितैषी प्लास्टिक कचरे का निस्तारण संभव है। अब ठोस प्लास्टिक से निर्मित स्लीपर्स बनाए जाएंगे, क्योंकि आज के जो स्लीपर्स हैं, वे जंग लगने से सड़ जाते हैं। लोहे व सीमेंट से बने स्लीपर्स टूट जाते हैं और लकड़ी से बने स्लीपर्स गल जाते हैं। उनके स्थान पर अब प्लास्टिक के स्लीपर्स लगाए जाएंगे, जिनमें आवाज भी कम होगी और उनका रख-रखाव भी आसान होगा, जिससे रेलवे का खर्चा कम होगा।

ऊर्जा के क्षेत्र में यह प्रस्ताव आया है कि भारतीय रेल 1000 मेगावॉट बिजली सौर ऊर्जा से बनाएगी, जो वास्तव में रेल का खर्चा कम करेगी और पर्यावरण की दृष्टि से भी हमारे लिए लाभदायक होगी। रेल की जमीन पर बागवानी - रेलवे के आस-पास जो जमीन पड़ी है, उस पर बागवानी होगी। उससे गाँवों के अंदर रोजगार बढ़ेगा और रेलवे को भी आमदनी होगी। रेलवे में बिना चौकीदार वाले जो 1000 लेवल क्रॉसिंग्स हैं, वे पिछले वर्ष बन्द किए गए हैं और 820 रोड ओवरब्रिज तथा रोड अंडरब्रिज बनाने का काम पूरा किया गया है। इसी प्रकार, 1,500 आरओबी तथा आरयूबी का कार्य प्रगति पर है।

बजट में देश के तीन नए रेल कॉरिडोर, उत्तरी-दक्षिणी (दिल्ली से चेन्नई), पूर्वी-पश्चिमी (खड़गपुर से मुम्बई) तथा पूर्वी समुद्री तट (खड़गपुर से विजयवाड़ा) बनाने की बात कही गई है, जिससे माल को जल्दी पहुंचाने में सुगमता होगी, लागत में कमी आएगी तथा रेलवे को मुनाफा होगा। वास्तव में, यह आज के समय की आवश्यकता है, जिसको रेल मंत्री जी ने बजट में प्राथमिकता दी है।

मैंने गत वर्ष रेलवे पर बोलते समय अपने भाषण में एक बात कही थी कि दिल्ली का सराय रोहिल्ला स्टेशन antique और बाबा आदम के जमाने का स्टेशन है। अभी जब मैं उस स्टेशन पर गया तो मुझे यह देखकर बहुत ही सुखद आश्चर्य हुआ कि उस पूरे स्टेशन का कार्याकल्प हो गया है और आज वह एक आधुनिक स्टेशन के रूप में हमारे सामने है। उसके लिए मैं रेल मंत्री जी की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूं। मैं उनका आभार मानता हूं कि उन्होंने गुजरात एवं राजस्थान जाने वाले यात्रियों की सुविधा के लिए यह एक बहुत बड़ा काम किया है।

रेल बजट में मध्य प्रदेश के लिए काफी कुछ किया गया है। हमारी जो मांगें थीं, उनमें इंदौर के रेलवे स्टेशन का विस्तार किया जाना, प्लेटफॉर्मों का विस्तार किया जाना, छोटा उदयपुर होकर इंदौर-दाहोद और इंदौर-खंडवा रेल लाइंस का निर्माण किया जाना शामिल था। इन सभी रेल लाइनों के लिए इस बजट में पैसा रखा गया है, पर मेरा यह आग्रह है कि इंदौर-दाहोद लाइन के लिए जो 100 करोड़ रुपए रखे गए हैं, उसको और बढ़ाया जाता तो बहुत अच्छा होता। उससे हमारे इलाके में, जो कि वनवासी क्षेत्र का इलाका है, वहां ज्यादा लाभ होता।

मैं कुछ और बातों के लिए आपसे निवेदन करना चाहता हूं। इंदौर-हावड़ा के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 22911 करीब 1736 किलोमीटर तक 32 घंटे चलने वाली ट्रेन है, लेकिन उसके अंदर पैन्ट्री कार नहीं है। उसमें पैन्ट्री कार न होने से यात्रियों को चाय तक मिलना दूभर हो जाता है और उस ट्रेन में बहुत परेशानी होती है। मेरा निवेदन है कि इतनी लम्बी दूरी तक चलने वाली गाड़ी में पैन्ट्री कार होनी चाहिए। इसी प्रकार, जबलपुर से वेरावल के बीच जो गाड़ी चलती है, वह 1570 किलोमीटर की दूरी तय करती है और करीब 28 घंटे की उसकी रनिंग है। वह गाड़ी जबलपुर से दोपहर में चलती है और दूसरे दिन शाम को वेरावल पहुंचती है, लेकिन उसमें भी पैन्ट्री कार नहीं है। इसलिए उसके बारे में भी चिन्ता करनी चाहिए, ताकि यात्रियों को जो परेशानी होती है, वह ठीक हो जाए। आदरणीय रेल मंत्री जी, राजस्थान सम्पर्क क्रांति दिल्ली से बीकानेर के लिए तीन दिन चलती है। उसमें एक मारवाड़ मुंडवा स्टेशन है, मैं हर महीने वहां पर जाता हूं। वहां जाने के लिए हमें नागौर उतरना पड़ता है और वहां से फिर 20-22 किलोमीटर चलकर आना पड़ता है। मारवाड़ मुंडवा नगर पालिका का केन्द्र है, अच्छा स्टेशन है, वहां काफी यात्रियों को परेशानी होती है। अगर आप दो मिनट के लिए वहां ट्रेन को रोकें और उसे सात दिन चलाएं तो ज्यादा अच्छा होगा।

दिल्ली-जोधपुर, मंडौर एक्सप्रेस प्रतिदिन चलती है। सम्पर्क क्रांति तीन दिन चलती है, इसमें भी आधे डिब्बे बीकानेर जाते हैं और आधे डिब्बे जोधपुर जाते हैं, जबकि जोधपुर के लिए मंडौर एक्सप्रेस रोज चलती है। उसमें भी अगर तीन-चार डिब्बे बीकानेर की तरफ जाने के लिए कर दिए जाएं तो नागौर और मुंडवा के यात्रियों को बहुत सुविधा होगी। इसी प्रकार से मध्य प्रदेश में राजगढ़ जिले का

[श्री मेघराज जैन]

सारंगपुर रेलवे स्टेशन है, वहां पर केवल दो ट्रेनें रुकती हैं, जब कि वह बहुत बड़ा व्यापार का केन्द्र है। इंदौर-ग्वालियर इंटरसिटी और देहरादून-उज्जैन वहां पर सप्ताह में दो दिन के लिए चलती है। अगर उसका स्टॉपेज वापस सहारनपुर में कर दिया जाए, तो वहां के लोगों को, व्यापारियों को उससे बहुत फायदा होगा।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। मैंने जो मांग रखी है, मैं निवेदन करता हूं कि उस मांग पर आप ध्यान देंगे। एक-दो बार मैंने बजट पर बोलते समय बोला था कि मुझे पांच स्टेशंस पर पीने के पानी की मशीनें लगवानी हैं। वे मशीनें रेल विभाग खुद लगा रहा है इसलिए मैं वह मशीनें नहीं लगा पाया। मेरे पास 25 लाख रुपये का बजट अभी भी सुरक्षित रखा हुआ है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जिस तरह से सब सांसदों को गांव गोद दिया जाता है, उसी तरह से एक-एक स्टेशन सब सांसदों को गोद दे दें, ताकि हम उस स्टेशन पर छोटे-मोटे काम, जैसे कुर्सियां लगाने का काम, छोटे शेड्स लगाने का काम कर सकें, ऐसा मैं निवेदन करता हूं। इसके अतिरिक्त मैं उनसे यह भी प्रार्थना करता हूं कि इस संबंध में रेलवे अधिकारी हम सांसदों से सम्पर्क करें, ताकि यह काम पूरा हो सके, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank very much, Jain Saheb. Next Mr. CM. Ramesh. Absent.

SHRI PRAFUL PATEL (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, thank you. I rise to speak on the Railway Budget, of course, without being political about it, I must say that my friend, Mr. Suresh Prabhu, is truly a fine person. He has the ability to turn around the Railways, and make a difference which we all seek. But I still have some apprehensions also. Of course, the Budget is in the right direction. There are no new announcements. There is no populism. Even last year he tried to keep the Budget focussed in terms of achieving the targets rather than just simply go on expanding the scope of targets. I think it is a matter of great importance and caution that we do not overstretch our commitments because there are so many projects, so many railway lines, including in my erstwhile constituency which I represented in the Lok Sabha, where projects have started 20 years ago and still they have not seen the light of the day. Part of it is done and the balance is not completed. This is the story of most of the projects. I think, it is important that prioritisation is done and completion of projects is timely rather than having just half-baked and unfinished projects.

I have also a word of caution. There is a mention in the Finance Minister's speech that the Government is going to have a Capex of ₹1,25,000 crores by the Railways in the current fiscal; and ₹ 1,000 crores for the road sector. While I have also been in the Infrastructure Ministry, and I have no doubt that the Railways is a far bigger, far more

well-equipped organisation, but to absorb ₹1,25,000 crores of capital expenditure in one single financial year is a humungous task, and it is a huge challenge. I wish you well, but I have my doubts about it. And doubts are not because of the intention but because of our own systems. The capacity of our systems is first to take decisions, to give the clearances, then, there are ten other issues which are involved. Therefore, as a statement of intent that you will be spending 'x' amount of money is a good thing. But I do not know how much of that will be actually spent. But none the less, I compliment you and I wish you well. Even if 50 per cent of the money is spent, I think, it will go a long way in improving the overall infrastructure of the Railways.

I think, one more thing as a matter of advice and caution, is that while we are very happy to see that bullet trains are coming into the country, I am not one of those who will start criticising why should there be a bullet train and why so much money should be spent. Of course, at some stage, somewhere a beginning has to be made. And why not, if it is being made? You are getting good financial assistance from Japan on very favourable terms by JICA. I think it is a good step. But, at the same time, why not look at increasing the speed of our overall Railway network by only 20 KMs an hour? I am not even saying you increase it by 50 KMs an hour from high speed which is an average of 110 KMs an hour. You can even if you go up to 130 KMs an hour, our certain tracks are good for that. If need be certainly with less Capex you can increase the overall efficiency of the Railways. Rationalise some of the major trains with certain stoppage also. Even I know, as a Lok Sabha MP, I have always been asking यह स्टॉप होना चाहिए, वह स्टॉप होना चाहिए, इधर भी रोको, उधर भी रोको almost grinding the high speed trains to become locals. But, at the same time, a few trains मैं यह नहीं कहूंगा, क्योंकि वह भी एक महत्वपूर्ण हिस्सा है कि सांसद मांगें, चाहे लोक सभा के हों, चाहे राज्य सभा के हों, अगर वे कुछ सुविधाएं मांगते हैं तो उसमें कोई गलत बात नहीं है, क्योंकि कहीं-कहीं उचित भी होता है, लेकिन उसके साथ-साथ चंद ट्रेन्स में, जैसे हमने राजधानी में किया, पर वह राजधानी अब कितनी राजधानी रह गई है, मुझे मालूम नहीं है, शताब्दी कितनी शताब्दी रह गई है, मुझे मालूम नहीं है। मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूं कि चंद ट्रेन्स को, अगर हमने उनके बारे में सोचा, तो हम सही में, जेन्विन हाई स्पीड कोरिडोर अपने आप क्रिएट कर सकते हैं। वैसे देखा जाए तो अगर यहां से आगरा जाना है तो हम तीन घंटे के बजाय डेढ़ घंटे में भी पहुंच सकते हैं, जयपुर दो घंटे में और चंडीगढ़ भी डेढ़, दो घंटे में पहुंच सकते हैं। without really doing much. अगर उसके बारे में सोचा जाए तो उसका कुछ न कुछ रास्ता निकल सकता है।

One more thing which I feel and I have been saying Mr. Deputy Chairman, when I was in the Ministry of Civil Aviation, since my friend, Mahesh Sharma ji is also sitting here — I always believed and I tried my best to achieve some success but mostly being unsuccessful — is to try to integrate rail network with our airport infrastructure. Your land

[Shri Praful Patel]

in London. You land in Frankfurt; and you land in major cities of the world, you go to the basement, then, you go 100 or 200 or 300 KMs by the Railway network. I am saying this because I tried. I broke my head and finally I thought if I continue with my obstinacy neither will the airport be ready nor will the railway network come. So, I thought that let's choose the lesser of the two evils and then get ready, at least, with the present. Even in the case of Delhi Metro, which you see going to the airport - I am not saying this, but I would like to state my own experience — there was so much resistance. This is not viable. That is not viable. This won't happen. That won't happen. I said everything can't be looked at in the paradigm of viability in certain things. I am not trying to say that. Most of our projects in our country are viable. Why are we talking of one in isolation? How many can really be justified if you really want to go on the basis of viability? But the fact is that certain things and certain conveniences are important. That is why this Delhi Metro came with great difficulty. If that was not there, can you imagine how in isolation we were to live? But the point I was making is, suppose you landed in Delhi and you got off and had been to the basement and then you want to go to Agra or Jaipur or Chandigarh or Kanpur or Lucknow wherever you would have had train taking you in the Indian Railway network, it would have decongested airports, railway stations, given passengers seamless connectivity. All these things are possible. It is not that it is not possible. Somewhere we have to make a beginning. There was so much resistance at that time—'how will we bring railways to Delhi Airport?' 'this problem', 'that problem'. If you want to have no problems and only solutions, I don't think life itself is so simple. You will have a problem every day. Even coming to Parliament and going back, you will encounter some difficulty of traffic or something else. The point is, you have to make a beginning. Somewhere, it has to be made. If that would have happened, we would never have talked of a second airport in Delhi because of people being able to reach somewhere nearby. I don't mean to say that it is not necessary. I am just trying to give an example to say that this was important. Why can connectivity be not done? Therefore, while we concentrate on all these things, eventually, India as a large country—whether it is Delhi, Mumbai, Kolkata, Chennai, Hyderabad, or Bengaluru—its major metros should have this kind of an inter-modal connectivity which will help us to make travel easier, safer and seamless. That is how you will also gain. You will gain more money, make more revenues. That is how the Indian Railways should also design itself for the future.

Sir, there are lots of things. At the end of the day, everybody wants to see that the Indian Railways be in a good financial position. Now, we have the pressures of the Seventh Pay Commission. We have other compulsions too of finding the money. We have

to see how that money is not only going to be found but also to see how it is going to pay for itself. At the end of the day, Sureshji, I was complimenting you that if at all somebody can turn around the Indian Railways, it is you. I said that while you were not listening. Now that you have come half-way, I am repeating it for you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is why he came! He knew that you were complimenting him!

SHRI PRAFUL PATEL: We have a mutual admiration society! We are old friends. But, no; I said genuinely. It is not something I would say for everybody. But for him, certainly!

SHRI JAIRAM RAMESH (Andhra Pradesh): What about me?

SHRI PRAFUL PATEL: No, you are my dearest friend. I stated it on record.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: But friends are not always complimented.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, we understand each other very well—eyes, sign, body language, everything. Sir, I said a few things; I don't want to repeat them. I am sure, your colleagues and the records will state. Otherwise, Mr. Deputy Chairman, will keep ringing the bell.

I would like to make only one limited point again. The inter-modal connectivity has to be done in this country whether we like it or not. At some stage, you make a beginning. As much as you want to make a beginning with high-speed trains, which I compliment and I support, you must have an inter-modal connectivity. I feel that there is no inter-modal connectivity in Indian Railways *vis-a-vis* air and rail. Air is as important as rail in an aspirational growing modern society. Today, if you go to an airport and see the kind of crowds, they are almost the same. The profile of even the flyer is almost becoming the same as that of the Indian Railways. So, we have to ensure inter-modal connectivity. Simply adding a metro line going there is not enough. You actually should have a major rail network emanating from the airport and joining your main network. That is something which is very important. That is what I wanted to say. Otherwise, Sir, we can keep on talking many things.

Sir, on the cleanliness, the kind of food, I have had many discussions with Mr. Prabhu. I don't want to say it again because he is aware of what I am saying. Sir, the most important thing is, I repeat, how you will spend that money. You will find the money. I know that you have found an innovative way with the LIC and other funding which you have proposed. It is a novel idea; it is a great idea. Your money is going to be

[Shri Praful Patel]

found at a reasonable rate. I told you about the ability of the Indian Railways to be able to spend the kind of money. It is an issue which you should be looking at very closely.

Finally, Sir, there are suburban networks in Mumbai and in many other cities, wherever there are—Delhi does not have one. Chennai has and other cities have. I think, the time has come to revisit it. I come from Mumbai. I know. He is also from Mumbai. We see millions of people going there. What has changed, Sir? If you ask somebody who has been travelling for 40, 50 years ago and today, he would tell you that there is no difference. It is just the same local, the same dabba and the same kind of people hanging out. Why cannot we change that? I mean, okay; we have got more frequencies. But, is that just the solution? What was fifty years ago is the same today! In what way have we progressed — one compartment here and one compartment there and tried to make a little air conditioning here and little bit there. That is not a solution. Can we imagine? The Metros have changed the way people travel. Why cannot the suburban network also move in that direction? Why can't it be? We have suburban network in Kolkata, Mumbai, Chennai and many cities have it. This should change. कब तक हम सोचते रहेंगे कि हम यह करेंगे, वह करेंगे? यह करना बहुत जरूरी है। I urge and request you to please look at it in this direction. It is very important.

Sir, there is issue of port connectivity, freight corridors and all that. When we were in the Government, I remember - My friend Jairamji was also there, Ghulam Nabi Azad Sahab was also there, Oscarji was also there for sometime — we had discussed the issue of coal evacuation. If there are only some few thousand kilometers of rail corridors unconnected or the lines have not been properly planned and if we are able to execute those 2,000 or 3,000 kms. of rail lines to evacuate coal, I think, the availability of coal, which is already there and is unfortunately not being able to be provided to the State Boards or to the IPPs because of the poor evacuation, the shortage of coal could have been addressed. So, I think, a few soft targets can be looked into. See, instead of going into the entire thing - of course, it is a holistic plan, you please go ahead with it; it should be done - simultaneously, the soft or 'low hanging fruit' as you would like to call should be achieved and that will certainly change the way people perceive the Railways.

Sir, you have given me enough time. I don't want to go beyond that, because I said a few things in repetition. Nonetheless, I would like to mention one thing to the hon. Railway Minister. We had a conversation on the Railway Stations upgradation. I also gave my little experience how we went through the airport sector. It is possible. महेश शर्मा जी, आपको भी यह मालूम है Mumbai and Delhi went into joint ventures - of course, Tapanda and others were angry at that time.

SHRI TAPAN KUMAR SEN (West Bengal): Even today. You have handed over the commercial business to them.

SHRI PRAFUL PATEL: No, no. Listen to me. It is okay. The fact is that airports also improved. But, that money gave enough money to build all the airports across India without resorting to single rupee borrowing and not only borrowing the AAI has got thousands of crores at its disposal to build even more. So, the limited point I am making is that not a single employee lost his job, not a single employee was displaced. The airports came up. People are happy and everything is happy. So, it is a win-win for all. If you ask me, there may be some areas where we may have not been able to meet the aspirations of some people. But, at the same time, it was a win-win situation. So, modernization of 400 stations is a good move. It is a good idea. Ultimately, India is big and Railways is the biggest provider of transportation. So, 400 stations are fine. But, even if you make 20-30 stations, to begin with, and change the mind set that itself will be a fantastic beginning and you have the way to go ahead. I have also told you one thing that if you handover say New Delhi Railway Station for development who will take the second tier of railway stations around Delhi such as Hapur or Meerut or जो छोटे स्टेशंस होते हैं, उनको डेवलप करने के लिए फिर कोई मौका नहीं मिलेगा। So, you should give it in a cluster. If you want to develop one New Delhi, you will have to ask the developer to develop five smaller stations along with the big one so that other five smaller stations will be developed. Otherwise, only the big one will get developed and the छोटे स्टेशंस के लिए आपके पास कोई भी सेंसिबल और अच्छा रेशनल या स्ट्रॉंग बिडर नहीं आएगा। So, you should actually go in for a good consortium. And, RFQ conditions should be more stringent. Rather than just inviting anybody and everybody to come and participate in building a railway station, it should be done in a clustered approach, where one big station also carries the responsibility of developing four smaller stations. Then only will your smaller stations, across the country develop. With these words, I thank you very much, Sir. Sir, I thought I was making some sense, that is why I extended my conversation.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Very, very valid point. I appreciate that point. Shri Ramdas Athawale; not present. Shri Narendra Budania.

श्री नरेन्द्र बुढानिया (राजस्थान): उपसभापति जी, रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें उम्मीद तो उनसे बहुत थी, क्योंकि लम्बे समय से उनसे पहचान है और उनके काम-काज को देख कर ऐसा लगा कि वे इस देश के लिए बहुत ही शानदार बजट पेश करेंगे, जो देश की जनता की आशाओं के अनुरूप होगा, लेकिन मुझे यह कहते हुए बड़ा अफसोस है कि उन्होंने एक बहुत ही निराशाजनक बजट पेश किया है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री टी.के. रंगराजन) पीठासीन हुए]

मैं इसके बारे में बहुत कुछ बोलना चाहता था, लेकिन मैं राजस्थान से आता हूँ, इसलिए मैं सिर्फ राजस्थान के ऊपर फोकस करूंगा। राजस्थान के लिए मुझे यह कहते हुए बहुत ही निराशा हो रही है कि राजस्थान से लोक सभा के 25 सांसद आते हैं। वे पच्चीस के पच्चीस सांसद आपकी ही पार्टी के हैं। राजस्थान की जनता ने आपको कितना दिया है, लेकिन आप अपनी छाती पर हाथ रख कर सोचिए कि आपने राजस्थान को क्या दिया है। आप राजस्थान को एकदम से भूल गए हैं, जो कि आपको भूलना नहीं चाहिए था। हमारी सबसे इम्पोर्टेंट जो डूंगरपुर-रतलाम लाइन है, आपने उसके बारे में कुछ नहीं बोला। आपने भीलवाड़ा कोच फैक्टरी के बारे में कुछ नहीं बोला। आपने जयपुर-चुरू ब्रॉडगेज, जो कई महीनों से कटी हुई है, वहां जिला मुख्यालय है, इसके कारण बहुत से लोग कटे हुए हैं, उसके बारे में भी आपने कुछ नहीं बोला।

जो चीज़ राजस्थान के लिए होनी चाहिए थी, उससे आपने राजस्थान को उपेक्षित रखा है। आपने घोषणाएं तो की हैं, लेकिन मुझे आपकी घोषणाएं सुन कर बड़ा अचम्भा हुआ। आपने कुछ रेल लाइनों के सर्वे की घोषणाएं की हैं। मैं जब लोक सभा में 1996 में था, तो 1997 में सरदार शहर से हनुमानगढ़ के लिए सर्वे की घोषणा हुई थी। वह एक बहुत ही इम्पोर्टेंट रेल लाइन थी। मुझे पूरा भरोसा था कि इस लाइन को बनने से हमारे बॉर्डर एरिया को भी फायदा होगा, क्योंकि वह बॉर्डर से लगा हुआ इलाका है। राजस्थान का यह क्षेत्र जो है, यह विकास से नेग्लेक्टेड है। शायद लोगों की यह कल्पना थी, लोगों का यह सपना था कि हनुमानगढ़ के सरदार शहर से जुड़ने से उनकी आस्थाएँ पूरी होंगी। वहां के किसानों ने भी ऐसा सपना देखा था। 1997 के बाद कई बार घोषणा हुई, रिपीट हुई, लेकिन इस बजट में मैंने देखा कि सरदार शहर से हनुमानगढ़ की बजाए सरदार शहर से सूरतगढ़ के लिए एक नये सर्वे की बात की गई है। इधर हनुमानगढ़ है और उधर पास में सूरतगढ़ है। तो नये सिरे से आपने उसे घुमाकर पेश कर दिया। सरदार शहर से हनुमानगढ़ का जो रेल सर्वे है...

श्री सुरेश प्रभु: राजस्थान के लिए 2013-14 में 585 करोड़ का प्रोजेक्शन था, पिछले साल यह 2,511 हुआ और इस साल 2,802 करोड़ हो गया है।

श्री नरेन्द्र बुढ़ानिया: मंत्री जी, मैंने यह बात कही कि राजस्थान ने आपको 25 सांसद दिए हैं। वहां की जनता ने आपके लिए यह एक ऐतिहासिक काम किया। तो क्या आप यह कह सकते हैं कि राजस्थान के लिए आपने ऐतिहासिक कदम उठाए हैं? आप हमारे मित्र हैं। हमने कई बार आपके मुँह पर भी आपके काम की बड़ाई की है। आपने जो अच्छे काम किए हैं, उनके बारे में मैंने आपके मुँह पर भी बड़ाई की है, लेकिन आज मुझे जो बात महसूस हो रही है, ...**(व्यवधान)**... आज दिल से तो नहीं कर सकता, क्योंकि मुझे तकलीफ हो रही है कि जिस स्टेट से मैं आया हूँ, उस स्टेट ने इनको 25 एमपीज दिए हैं, लेकिन राजस्थान की तरफ इनका ध्यान नहीं है। आप बताइए कि आप जयपुर को इलेक्ट्रिक ट्रेन से क्यों नहीं जोड़ते हैं? जयपुर एक प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है, हिन्दुस्तान का सबसे महत्वपूर्ण स्टेट है। उसको आपने बिजली की ट्रेन से नहीं जोड़ा है? आपको यह काम करना चाहिए था, लेकिन आपने नहीं किया। चलिए, आपने एक घटना बताई सरदार शहर से हनुमानगढ़ की। मैं आपको एक और

घटना बतलाता हूँ। चुरु-तारागढ़ी का सर्वे हुआ था 1999 में। आपके रेलवे बोर्ड के डी.आर.एम., जी.आर.एम. सब लोग वहां पहुंचे और वे दो रेल लाइन के टुकड़े भी ले गए थे। वहां पर उन्होंने सर्वे का शिलान्यास किया। आज 16 साल बाद फिर आपने घुमाकर घोषणा की है, सरदार शहर, तालागढ़ी और सादुलपुर के बारे में। तो बार-बार ये घोषणाएं हो रही हैं। मुझे तो मालूम है कि मैं 30 साल से देख रहा हूँ कि यह सर्वे की घोषणा कहां तक पूरी हो रही है। यह जनता को भुलाने का काम छोड़िए, आप इन कामों को पूरा करिए। आपसे जनता का विश्वास उठ चुका है। बार-बार ये झूठी घोषणाएं होती हैं, तो मैं समझता हूँ कि यह अच्छी बात नहीं है। मैं एक-दो मांगें और आपके सामने रखना चाहता हूँ।

आपके यहां से बीकानेर-हरिद्वार रेल चलती है। पहले यह बीच में चलती थी फिर बंद हो गई। हमने रिक्वेस्ट की कि यह बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है, हमारे यहां से हजारों-हजार लोग हरिद्वार जाते हैं। तो वे वहां कैसे जाएं? अगर वे रोड से जाएं तो रोजाना पांच-दस लोगों का एक्सीडेंट हो जाता है। तो फिर सप्ताह में एक दिन चलाइए। मुझे बताइए आधा राजस्थान कवर होता है बीकानेर से, आपके कई स्टेट्स कवर होते हैं। तो हरिद्वार के लिए आप कम से कम रोजाना गाड़ी चलाइए। आपकी गाड़ी फुल होती है, आपको फायदा होगा, जनता को फायदा होगा। जनता हरिद्वार में जाकर आपके गुणगान करेगी और आपको धन्यवाद देगी। तो मैं यह चाहता हूँ कि आप इस ट्रेन को रोजाना चलवाएं।

जैसलमेर से हावड़ा गाड़ी चलती है, जो बहुत महत्वपूर्ण ट्रेन है। वह भी सप्ताह में एक दिन चलती है। तो उसके भी फेरे आप बढ़ाने का काम करिए। लोग उम्मीद रखते हैं आपसे। आपने एक नई गाड़ी भगत की कोठी से गुवाहाटी तक चलाई है। वह भी रोजाना एक दिन ही है। यह कामाख्या एक्सप्रेस के नाम से है। आपने इसका नाम कामाख्या दिया है तो इसका फेरा एक तो मत रखिए, कम से कम एक दो फेरे तो करिए। हमारे असम में, नॉर्थ-ईस्ट में हमारे राजस्थान के हजारों-हजार लोग रहते हैं, विशेष तौर से बीकानेर, चुरु, सीकर, झुंझनू, नागौर, जोधपुर इस एरिया के बहुत लोग वहां रहते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि इसके भी फेरे बढ़ाइए। मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ। चुरु पार्लियामेंटरी कंस्टीट्यूएंसी है, जहां से मैं भी तीन बार लोक सभा का मेम्बर रहा हूँ। चुरु से पांच बार लगातार बी.जे.पी. वहां से जीतती आ रही है। जो सांसद जीतकर आते हैं, वे राजगढ़ के रहने वाले हैं। मैं यह नहीं कहता कि वे लोक सभा में बोले हैं कि नहीं बोले हैं या आवाज उठाई है कि नहीं उठाई है, लेकिन जिस गांव ने आपको 5 बार सांसद दिया है, तो उनकी मांगों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। वहां राजगढ़-पिलानी रोड़ के अंदर एक ऐसी क्रॉसिंग है, जो 12 घंटे के अंदर, 8 घंटे, 9 घंटे बंद रहती है। उस क्रॉसिंग के बाद कॉलेज, डिग्री कॉलेज, जिले का बहुत बड़ा सरकारी औषधालय है, वहां पर लड़कियों के स्कूल हैं। सारे का सारा उस रेलवे के पार है। अब आप अंदाजा लगाइए कि वहां के लोग आपसे कितने दुखी होंगे। अब की बार भी अगर नहीं बनाया तो वहां की जनता आपको नकार देगी। आपने हाईवेज बनाने का निर्णय लिया है तथा जो ओवर ब्रिज भी हैं। यह काम हाईवे से छोटा भी नहीं है, हाईवे से ज्यादा बड़ा है। इसलिए पुरजोर शब्दों में मांग करता हूँ कि सादलपुर, राजगढ़-पिलानी रोड़ के ऊपर जो बहुत ही ऐतिहासिक जगह है पिलानी, उस रोड़ के ऊपर ओवर ब्रिज बनाने का काम करें, तो मुझे बहुत खुशी होगी।

[श्री नरेन्द्र बुढ़ानिया]

महोदय, मैं अंत में मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि मैंने आपके सामने छोटे से काम की बात रखी है। आपने घोषणा की कि हम अच्छे स्टेशन बनाएंगे, अच्छे स्टेशनों का विकास करेंगे। दिल्ली कैंट से हम लोग चढ़ते हैं और मैं समझता हूँ कि उस स्टेशन से कम से कम 50 सांसद चढ़ते होंगे। यह इतना महत्वपूर्ण स्टेशन है। उसमें जो रिनोवेशन का काम चल रहा है, तो मैंने देखा कि यह रेलवे स्टेशन तो पहले से भी खराब हो रहा है। इससे तो पहले ही अच्छा था। अब तो बहुत घटिया माल लगाते हैं। मैंने आते ही सबसे पहले आपको इस संबंध में चिट्ठी लिखी। इस पर आपका जवाब तो आया, लेकिन उस पर कार्रवाई कुछ नहीं हुई। उस पर वहां पर लीपापोती हो गई होगी। मैं आपके ऊपर कोई इल्जाम बिल्कुल नहीं लगाना चाहता हूँ, आप पर कोई शक नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन मैं आपको कहना चाहता हूँ, आग्रह करना चाहता हूँ कि स्टेशनों पर जो इस प्रकार के काम हो रहे हैं, उन पर आपकी नज़र रहनी चाहिए। ये जो कॉन्ट्रेक्ट और ठेके होते हैं, ये लोग नीचे के लेवल पर इस प्रकार के काम कर जाते हैं, जिसका आपको अंत तक पता नहीं लगता है, इसलिए इस पर आपका ध्यान रहना चाहिए।

मैंने पहले दो छोटी-छोटी मांगों को लेकर आपको चिट्ठी लिखी थी। एक बार एक डेलिगेशन मुझसे मिलने के लिए आया और कहा कि साहब, हम ढाही में रहते हैं, ये कांग्रेस की ढाहियों की बात करती है और बीजेपी भी ढाहियों की बात करती है। हमारे ढाही से होते हुए एक ट्रेन जाती है, लेकिन वह वहां पर रुकती नहीं है। हमारे बच्चे कहते हैं कि अगर यह हमारे यहां रुकती नहीं है, तो क्या यह सिर्फ दिखाने के लिए चलती है? इस पर मैंने उनको आश्वासन दिया, वे जिस भावना से आए थे, मैंने उनसे कहा कि सुरेश प्रभु जी मेरे दोस्त हैं, मैं उनसे व्यक्तिगत रूप से निवेदन करूंगा कि ढाही के लोगों के लिए आप वहां हॉल्ट तो बना दीजिए। अगर आप वहां पर हॉल्ट बनाइएगा, तो मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ ...**(व्यवधान)**... अगर स्टेशन बनाएंगे, तो बहुत अच्छी बात है। वहां पर गाड़ी रुकेगी, तो मैं यह कहूंगा कि सुरेश प्रभु जी ने आपकी बात मान ली। अंत में मैं यही कहते हुए कि आपने 2016-17 के लिए बजट पेश किया है, लेकिन बजट को देख कर ऐसा लगता है कि आपने 2021-22 का बजट पेश किया है, इसके लिए मैं आपको शुभकामनाएं देता हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.K. RANGARAJAN): Now, Mr. Rangasayee. You have ten minutes.

SHRI RANGASAYEE RAMAKRISHNA (Karnataka.): Sir, the Modi Sarkar has rightly understood that the task, now, is to transform India. And, in this task, they have realized that the long-standing gap is in infrastructure. So, he has chosen two very competent foot-soldiers -Mr. Nitin Jairam Gadkari for the surface transport, and Mr. Suresh Prabhu for the railway transport.

The last year's Railway Budget as well as this year's too show that Mr. Prabhu has realized that the usual beaten track method of announcing tracks here, tracks there and routes here, routes there - and, most of them remain incomplete - should be abandoned and he should concentrate on capital deepening and providing the necessary infrastructure.

In the beginning, I would like to suggest one thing to the hon. Railway Minister. As Mr. Praful Patel rightly mentioned just now, you need a Transport Coordination Authority and it should be a multi-modal authority. Today, by natural instinct, people prefer to travel short distances by road transport. And, for travelling long distances, people would always weigh the value of travelling for two days on a train or to take a flight. So, I think, there should be a multimodal transport authority which should allocate the sectors and investments between rail, road and aviation.

Most of the objectives of the Railways require substantial capital deepening in the required direction. In several countries, the passenger fares are either higher or almost equal to freight rates. India has one of the lowest ratio of passenger fare to freight rate, which is about 0.3. Broadly, freight traffic cross subsidises passenger fare. This has been one of the main reasons behind railways losing their share of total freight traffic from 89 per cent to 30 per cent over the last 60 years. While this is the state of affairs in earnings, the expenditure budget reveals that human resources takes a lion's share of expenditure - 37 per cent is spent on staff wages and salaries, 19 per cent on pension fund and 21 per cent on fuel. Consequently, very little is left for capital expenses and the operating ratio also remains high at 92 per cent. Even appropriation to Depreciation Reserve Fund (DRF) remains rather low. Under provisioning of DRF has resulted in neglect of track renewals and procurement of rolling stock.

Despite all these constraints, Shri Prabhu has budgeted a sharp increase in capital investment. This year proposed investment would be roughly double of the average of the previous year, standing at Rs.1.21 lakh crores. It may be recalled that soon after assuming office, he had negotiated an LIC loan of Rs.1.5 lakh crores spread over five years. Shri Prabhu has an ambitious plan of commissioning of broad gauge lines of 7 kilometres per day during the current year, going up to 13 kilometres and 19 kilometres per day in the next years as compared to 4.3 in the last six years. The outlay for track electrification also will be augmented by almost 50 per cent.

Sir, I have a suggestion for the Railway Minister. Investment in infrastructure will necessarily have to be spread over a long period of repayment. All infrastructure investments have long gestation periods and you cannot depend on domestic savings for meeting that expenditure. Huge pension liabilities of the Indian railways will necessarily get phased out over the next 30 years, due to replacement by the NPS, and, therefore, this will facilitate repayment without tears. I, therefore, suggest that Shri Prabhu should tap institutional finance sources in overseas markets which will lend to a sovereign department like Indian Railways for long periods of 30 years and more. This will facilitate a major capital investment in the Indian Railways.

[Shri Rangasayee Ramakrishna]

5.00 P.M.

At the same time, it is a welcome initiative, already announced by the Railway Minister in his Budget, that he would start on a hitherto untapped source of monetization of railway assets. Railways have huge tracts of land available adjacent to rail network. These tracts can be leased out to promote horticulture and tree plantation, commercial exploitation of vacant land and space rights in railway buildings.

There is one suggestion which I would venture to give to Mr. Prabhu. Indian Railways is a unique model where the Government is both in the business of running the railways and also in manufacturing of engines, coaches and the rolling stock. I feel that Airlines don't build aircraft, the shipping companies don't build ships. I don't know why we should be in both the businesses. I feel that we should progressively quit the business of equipping the Indian Railways by disinvesting in various wagons, engines and coach factories. And if that happens, I think the flavour of the type of coaches which we need in modern days will change. If metros can work on rolling stocks purchased from private sector, so can the Indian Railways. I would even venture to add that we should privatise all these railway hospitals and railway schools and all and use those resources for the main task of running the railways.

Let us now focus on the business of more efficient railway operations. It is unfortunate that the two dedicated freight corridors announced during the UPA rule have not yet become realities.

Maximum gross load carried on IR is 5,400 tonnes. In China, South Africa, Brazil and Australia, it ranges from 20,000 to 37,000 tonnes. With the speedy commissioning of DFCs, we hope to achieve 12,000 tonnes. It is absurd that it took nearly five years in the UPA Government even for the staff to be put in position for the two dedicated freight corridors which have yet to see the light of the day. Passenger trains in a huge sub-continent like ours have to be operated at much higher speed. In fact, train journey will be welcome only if they cater to overnight travel, not two nights and three nights. For this, we need to augment rail speed, at least, to 150 kilometres per hour. This will be possible only if there are dedicated freight corridors and the passenger track does not get clogged by the freight trains. It is a welcome announcement that Shri Prabhu has announced three more dedicated freight corridors. ...(Time-bell rings)...

Coming to passenger amenities, I have one suggestion. The IRCTC can be redesignated as Indian Railways Amenities Corporation, and the entire gamut of station amenities ranging from station redevelopment, provisioning of escalators and lifts for

which I have been crusading for quite some time can be managed by this Amenities Corporation. You don't have coolies, and people have to carry luggage on steps and then bring down. I think, you will have to use the PPP model for providing escalators in an augmented manner. Then, this Amenities Corporation can also provide provisioning of smooth platform surfaces. Mostly, the platform surfaces are so rough that reaching the train itself is a big arduous task. It can also provide for battery-operated buggies for transporting the children and elderly across long platforms, such bio toilets that platforms conform to the Swachh Bharat objectives and quality catering facilities. All these can be managed by an Amenities Corporation. There will be more flexibility and many of them can be operated on PPP model without straining good revenues. ...(*Time-bell rings*)...

I will give you one example, Sir. You go to Japan in Osaka town. Below the railway station, there is a huge world of catering houses and various malls and what not. So, if you think big, you can straightway redevelop railways stations in India also. ...(*Time-bell rings*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.K. RANGARAJAN): Please conclude. The time is over.

SHRI RANGASAYEE RAMAKRISHNA: Just one minute, Sir. I wanted to give one suggestion because in the COPU, we were examining the CSR activities. I find that some of the cash-rich corporations of the Railways are spending CSR on unrelated activities. I have been stressing from time to time on this topic of providing escalators so that the coolie problem can also be resolved. I find it would be more appropriate if these units could be directed to concentrate on railway-related public services like provisioning of escalators and battery-operated buggies and the like. Thank you, Sir.

श्री राम कुमार कश्यप (हरियाणा): उपसभाध्यक्ष महोदय, सदन में दो दिन से रेल बजट पर चर्चा हो रही है। आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। सर, रेल विभाग भारत सरकार का एक बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है। यह इतना महत्वपूर्ण है कि वर्ष 1924 से इसका अलग से बजट पेश होता है।

सर, प्रायः नयी रेलगाड़ियां चलाने, रेलमार्गों का विस्तार करने, ट्रेनों के फेरे और दूरी बढ़ाने की घोषणाएं हर रेल बजट का अहम हिस्सा होती हैं, परन्तु इस साल बजट में मंत्री जी ने इस प्रकार की कोई घोषणा नहीं की। इस मायने में यह बजट फीका नजर आता है, परन्तु मंत्री जी ने बजट में यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाने का काम नहीं किया, यह एक बहुत ही स्वागत योग्य कदम है। ऐसा भी नहीं है कि मंत्री जी ने बजट में कुछ भी न किया हो। आपने चार नयी तरह की ट्रेनें चलाने, 1,600 किलोमीटर लाइनों का विद्युतीकरण करने, दिव्यांगों के लिए रेलवे स्टेशनों पर शौचालय, बुजुर्गों के लिए निचली बर्थ पर 50 परसेंट आरक्षण, युवाओं के लिए ऑनलाइन भर्ती जैसी कई आकर्षक घोषणाएं

[श्री राम कुमार कश्यप]

की हैं। जिनसे इन वर्गों को काफी सुविधाएं मिलेंगी। आपने चार नई ट्रेनें चलाई हैं, उनमें हमसफर, तेजस, उदय व अंत्योदय होंगी, लेकिन ये कब और कहां से कहां तक चलेंगी, इसका बजट में उल्लेख होता, तो ज्यादा अच्छा होता।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ट्रेनों को समय पर चलाने का लक्ष्य हो या मानवरहित क्रासिंग्स खत्म करने की बात हो अथवा सबको तत्काल कंफर्म टिकट देने की बात हो, इन सभी के लिए आपने 2020 का लक्ष्य निर्धारित किया है। जब हम किसानों की बात करते हैं, तो आपने उनकी आमदनी को डबल करने का लक्ष्य भी 2020 रखा है। माननीय मंत्री जी, आपकी सरकार का समय 2019 तक है और आप 2020 की बात करते हैं। आपका इरादा कहीं सरकार को 2020 तक बढ़ाने का तो नहीं है? मैं चाहूंगा कि आप इस लक्ष्य को 2020 की जगह 2019 करेंगे, तो ज्यादा अच्छा होगा। माननीय मंत्री जी, आपने किसी को भी निराश नहीं किया है। आम यात्रीजन को तो बजट से इतना ही सरोकार होता है कि किराया न बढ़े, माल भाड़ा न बढ़े और सुविधाओं में बढ़ोत्तरी हो। आप इन कामों को कर ही रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने रेलवे की आमदनी बढ़ाने के लिए रेल पटरियों के आसपास की भूमि को वृक्षारोपण और बागवानी के लिए पट्टे पर देने की घोषणा की है। यह वास्तव में आपका सराहनीय कदम है। इससे रेलवे की कितनी आमदनी बढ़ेगी, यह तो समय ही बताएगा, परन्तु मैं यह कह सकता हूं कि वृक्षारोपण और बागवानी का काम करने से हमारा पर्यावरण शुद्ध होगा, जो कि हमारे नागरिकों की सेहत के लिए बहुत जरूरी है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के सामने दो मांगें रखना चाहूंगा। मैं कुरुक्षेत्र, हरियाणा का निवासी हूं। माननीय मंत्री जी भी हरियाणा से चुनकर आए हैं। आप जानते हैं कि कुरुक्षेत्र एक धार्मिक और ऐतिहासिक जगह है। वहां पर पांडवों और कौरवों की लड़ाई हुई, भगवान कृष्ण ने यहां पर गीता का उपदेश दिया और यहां पर एक ब्रह्म सरोवर तालाब है, जो कि एशिया का सबसे बड़ा तालाब है। यहां पर सूर्यग्रहण के मौके पर बहुत बड़ा मेला लगता है और एक साथ 12 लाख पर्यटक यहां पर स्नान करते हैं। इसलिए यहां पर देश और विदेश से बहुत पर्यटक आते हैं। यहां पर कई गाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। इसीलिए मैं आपसे मांग करता हूं कि जो पूजा एक्सप्रेस ट्रेन है, स्वर्ण शताब्दी ट्रेन है, सम्पर्क क्रांति ट्रेन है, अगर आप इनका ठहराव कुरुक्षेत्र में करवा देंगे, तो मैं यह मानकर चलता हूं कि जो देश-विदेश से आने वाले पर्यटक हैं, उनको इससे बहुत सुविधा होगी और पर्यटकों की संख्या में बढ़ोत्तरी होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरी दूसरी मांग है कि ट्रेन नम्बर 54511 अप अम्बाला कैंट से नांगल डेम तक वाया चंडीगढ़ होती हुई जाती है। इसका वहां से चलने का टाइम सुबह 7.35 बजे का है। जो कुरुक्षेत्र के आसपास के यात्री हैं या कर्मचारी हैं, उनको बस से या अन्य साधन से इस ट्रेन को पकड़ने के लिए अम्बाला कैंट जाना पड़ता है, क्योंकि कुरुक्षेत्र से कोई ट्रेन नहीं है। इसीलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस ट्रेन को अम्बाला कैंट की जगह कुरुक्षेत्र से सुबह 6.30 बजे चलाने का काम करेंगे, तो जो कर्मचारी चंडीगढ़ जाते हैं या जो यात्री कुरुक्षेत्र से जाते हैं, उनको बहुत फायदा होगा। मुझे माननीय मंत्री से इस बारे में बहुत उम्मीदें हैं। आप बहुत बढ़िया मंत्री हैं। यह आम चर्चा है कि आप सबका मान-सम्मान करते हैं। आप हरियाणा से भी संबंध रखते हैं, इसलिए आपका नैतिक कर्तव्य भी

बनता है और कुरुक्षेत्र एक धार्मिक शहर भी है, इसलिए जो मेरी दो मांगें हैं, इनको आप जरूर पूरा करेंगे।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी को दो-तीन सुझाव भी देना चाहूंगा। आपके रेलवे के जो प्रोजेक्ट्स हैं, इनको पूरा होने में काफी समय लग जाता है। जो इन प्रोजेक्ट्स पर ठेकेदार काम करते हैं, उनकी समय पर पेमेंट नहीं होती है। जब ठेकेदारों को पेमेंट नहीं मिलती है, तो फिर वे लेबर को पेमेंट नहीं करते हैं, इसलिए प्रोजेक्ट्स अधर में लटके रह जाते हैं। इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि जो ठेकेदारों की पेमेंट है, आप उसे समय से दिलवाने का काम करेंगे, तो सभी प्रोजेक्ट्स भी टाइम से पूरे हो जाएंगे।

इसके बाद मैं स्क्रेप की बात करता हूं। स्क्रेप की बोली लगाने में कई-कई साल लग जाते हैं, क्योंकि उसमें बोली से पहले इन्क्वायरी होती है और इन्क्वायरी को होते-होते कई साल लग जाते हैं और इतने में स्क्रेप जंग खा जाता है। इससे उसकी क्वालिटी भी खत्म हो जाती है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप स्क्रेप की बोली का काम टाइम से करवाने की कृपा करें। इससे आपके रेल विभाग को आमदनी भी ज्यादा होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि प्रायः ट्रेनें लेट चलती हैं। अभी राम गोपाल यादव जी कह रहे थे कि विदेशों में ट्रेनें टाइम से चलती हैं। अगर विदेशों में ट्रेन लेट हो जाए, तो वहां पर हैरानी होती है, परन्तु हमारे देश में उलटा है। हमारे यहां अगर ट्रेन टाइम पर आ जाए, तो यहां पर हैरानगी होती है। यदि हमें विदेशी प्रणाली पर चलना है, तो हमें यह प्रयास करना होगा कि हमारी ट्रेनें जल्दी चलें। आपने इसके लिए 2020 का टारगेट रखा। मंत्री जी, आपने यह 2020 का बहुत लम्बा समय रखा है। इसलिए इसको पहले करने का काम करें। हमारी ट्रेनें समय पर चलें, तो यह बहुत बड़ी बात होगी। जब हमारी ट्रेन लेट हो जाती है, तो बोर्ड पर लिख दिया जाता है कि ट्रेन इतने घंटे लेट हो गई। मंत्री जी, मैं आपसे यह कहना चाहूंगा कि ट्रेन क्यों लेट हुई है, उसका क्या कारण है? आप उसको भी बोर्ड पर लिखने का काम करें कि ट्रेन इसलिए लेट हुई है। ट्रेन किस कारण से लेट होती है, इसकी भी जवाबदेही होनी चाहिए। यह सब स्पष्ट होना चाहिए। मेरा आप से यही निवेदन है। मैं अंत में अपनी बात समाप्त करते हुए, आपको धन्यवाद देता हूं। मैं मंत्री जी, आपसे यह उम्मीद करता हूं कि मैंने कुरुक्षेत्र के लिए जो अपनी मांग रखी है, आप उसे पूरा करने का काम करेंगे, जय हिन्द, जय भारत।

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश): सर, मैं आपका बहुत ही ममनून और मशकूर हूं कि आपने मुझे इस रेलवे के 2016-17 के बजट के लिए बोलने का मौका दिया। वजीरे रेलवे, प्रभु साहब एक काफी तजुर्बेकार मंत्री हैं, लेकिन NDA सरकार के 2014 में जीतकर आने के बाद, अवाम को जिस तरीके से सारे हिन्दुस्तान के अंदर यह उम्मीदें दिलाई गई थीं कि हिन्दुस्तान की हर तरक्की के लिए मसावाना तौर पर इन्साफ किया जाएगा, लेकिन आजादी के बाद से रेलवे ही एक ऐसा महकमा है, जिससे न केवल हिन्दुस्तान के अंदर अपने नेटवर्क को आगे बढ़ाया बल्कि गैर मुमालिक के अंदर भी अपना एक नुमाया काम अंजाम दिया। मैं इसके लिए रेलवे बोर्ड एम्प्लाइज, इसमें जो मजदूर काम करते हैं, एहलेकार काम करते हैं, मैं उनको अपनी तरफ से और अपनी पार्टी की तरफ से मुबारकबाद दूंगा। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि 2016-17 का बजट वजीरे मौसूफ ने पेश किया

[श्री मोहम्मद अली खान]

है, यह हिन्दुस्तान की अवाम के लिए मायूसी का नतीजा जाहिर होता है। इसलिए भी यह मायूसी है कि जिन बातों को 2014-15 में दोहराया गया था, उन बातों को 2016-17 में नजरअंदाज कर दिया गया। जो लोग बुलेट ट्रेन की बात करते हैं, मैं और मेरी पार्टी बुलेट ट्रेन के खिलाफ नहीं हैं। लेकिन हम आपसे एक बात की दरखास्त करेंगे, मैं वजीरे मौसूफ से गुजारिश करूंगा कि बुलेट ट्रेन तो आप लाइए, लेकिन जिस पटरी के ऊपर आजादी के बाद से आज तक चाहे लोकल ट्रेन हो, चाहे पैसेंजर ट्रेन हो, चाहे एक्सप्रेस ट्रेन हो, चाहे शताब्दी या कोई भी ट्रेन चल रही है, उसे चलती रहने दो, उसकी पटरियों का जो हाल है, आपको पहले उनको दुरुस्त करना चाहिए था। लेकिन मैं अफसोस के साथ कहता हूँ कि हिन्दुस्तान के अंदर जितने भी महकमे हैं, जितने भी इंजीनियरिंग सेक्शन हैं, उनके अंदर जो मसावाना तौर पर रेलवे के इंजीनियरों को आपने नाराज किया है, उनकी तरक्की की राहों के अंदर आपने किया, तो फिर मैं आपसे पूछने की जुरत कर सकता हूँ कि किस तरीके से आप रेलवे को मजबूती से सबसे आगे बढ़ाएंगे? एक तरफ तो आपने रेल किराया नहीं बढ़ाया, लेकिन दूसरी तरफ आपने एक 'तत्काल' स्कीम बीच में ऐसी रखी, जिससे पैसे वालों के लिए रेलवे का एक ओपन दरवाजा आपने खोल दिया। गरीबों का तबका कम से कम किराए के अंदर ज्यादा से ज्यादा सफर करता था, लेकिन वह तत्काल स्कीम के अंदर मायूसी का शिकार होकर हफ्तों अपना सफर जारी नहीं रख सकता। मुझसे पहले इस रेल बजट के अंदर हमारे सीनियर क्राइड अहमद पटेल ने इस बहस का जो इत्तिदा किया था, मैं उसको सपोर्ट करते हुए, मैं अपने हल्के आन्ध्र प्रदेश तक अपने आपको महदूद करूंगा।

†جناب محمّد علی خان (اندھراپردیش): سر، میں آپ کا بہت ہی معنوں و مشکور ہوں کہ آپ نے مجھے اس ریلوے کے 2016-17 کے بجٹ کے لیے بولنے کا موقع دیا۔ وزیر ریلوے پر بھیو صاحب ایک کئی تجربہ کار منٹری ہیں، لیکن این ڈیوے کی سرکلر کے 2014 میں جیت کر آنے کے بعد عوام کے جس طریقے سے سارے ہندوستان کے اندر یہ اسپین دلائی گئی تھیں کہ ہندوستان کی ہر ترقی کے لئے مساویہ طور پر انصاف کیا جائے گا، لیکن آزادی کے بعد سے ریلوے ہی ایک ایسا محکمہ ہے، جس نے نہ صرف ہندوستان کے اندر اپنے ٹیٹ ورک کو لگے بڑھایا بلکہ غیر ممالک کے اندر بھی اپنا ایک نمائندگی کام انجام دیا۔ میں اس کے لیے ریلوے بورڈ اسپینڈز، اس میں جو مزدور کام کرتے ہیں، فلکار کام کرتے ہیں، میں ان کو اپنی طرف سے اور اپنی پارٹی کی طرف سے مبارکباد دینگا۔ لیکن مجھے افسوس کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ 2016-17 کا بجٹ وزیر موصوف نے پیش کیا ہے، یہ ہندوستان کی عوام کے لیے مایوسی کا نتیجہ ظاہر ہوتا ہے۔ اس لیے بھی یہ مایوسی ہے کہ جن باتوں کو 2014-15 میں دہرایا گیا تھا، ان باتوں کو 2016-17 میں نظر انداز کر دیا گیا۔ جو لوگ پلیٹ ٹرین کی بات کرتے ہیں، میں اور میری پارٹی پلیٹ ٹرین کے خلاف نہیں ہے۔ لیکن ہم آپ سے ایک بات کی درخواست کریں گے، میں وزیر موصوف سے گزارش کرونگا کہ پلیٹ ٹرین تو آپ لاینے لیکن جس پٹری کے اوپر آزادی کے بعد سے آج تک چاہے لوکل ٹرین ہو، چاہے ہسٹنڈ ٹرین ہو، چاہے ایکسپریس ٹرین ہو، چاہے شتیبندی یا کوئی بھی ٹرین چلتی رہی ہو، اس کی پٹریوں کا جو حال ہے، آپ کو پہلے ان کو درست کرنا چاہیے تھا۔ لیکن میں افسوس کے ساتھ کہتا ہوں کہ ہندوستان کے اندر جتنے بھی محکمے ہیں، جتنے بھی انجینئرنگ سیکشن ہیں، ان کے اندر جو مساویہ طور پر ریلوے کے انجینئروں کو آپ نے ناراض کیا ہے، ان کی ترقی کی راہوں کے اندر آپ نے کیا، تو پھر میں آپ سے پوچھنے کی جرأت کر سکتا ہوں کہ کس طریقے سے آپ ریلوے کو مصبوطی سے سب سے آگے بڑھائیں گے؟ ایک طرف تو آپ نے ریل کرایا نہیں بڑھایا، لیکن دوسری طرف آپ نے ایک "انتقال" اسکیم بیچ میں ایسی رکھی، جس سے پیسے والوں کے لیے ریلوے کا ایک آہن دروازہ کھول دیا۔ غریبوں کا طبقہ کم سے کم کرائے کے اندر زیادہ سے زیادہ سفر کرتا تھا، لیکن وہ تنگ اسکیم کے اندر مایوسی کا شکار ہو کر پتوں لہتا سفر جاری نہیں رکھ سکا، سب سے پہلے اس وٹ بحث کے اندر ہمارے مختصر قلمدہ حصہ پتیل نے اس بحث کی جو ابتدا کی تھی، میں اس کو سپورٹ کرتے ہوئے، میں اپنے حلقہ آندھراپردیش تک اپنے آپکو محدود کرونگا۔

Sir, first of all, I would like to state that an emotional and long-pending demand of the people of Andhra Pradesh has not been fulfilled by creating a new railway zone either in Visakhapatnam or some other area post-bifurcation as promised in the Andhra Pradesh Reorganisation Act. Sir, the Dedicated Freight Corridor which connects East Coast Corridor from Kharagpur to Vijayawada may be taken up under Public Private Partnership mode.

Sir, Tirupati, which is the abode of Lord Venkateswara Swamy, or we call it as Balaji Temple, has to be brought under the ambit of proposed railway tourism circuit in view of its huge importance of pilgrimage attracting national and international tourists with the increased amenities at Tirupati Railway Station by modernising it on top priority.

There is a need to take up a third line between Kazipet and Vijayawada in view of its huge passenger demand and to avoid congestion.

Sir, the Ring Rail Network may be initiated in the new capital Amaravati with the surrounding areas of Guntur, Tenali, Mangalagiri, Narsaraopet and Chilakalaluripeta also.

Survey for the 67-kilometre line between Vijayawada and Guntur *via* Amaravati has to be initiated expeditiously.

I am sorry to say that the allocation of Rs.100 crore for the Vijayawada Metro Rail Project is not enough and there is need to allocate more. Sir, there is a great demand for Vishakhapatnam Metro Rail Project and work may be expedited without any further delay.

The CCTVs may also be installed in coaches to ensure that the safety of the passengers, especially women and children, is prioritized.

There is a need to take up another railway line from Kottavalasa to Kirondol in view of its huge tourism potential in Araku.

Then, Sir, issues relating to works of several lines, including Vijayawada-Nidadavole-Jaggayyapet-Vishnupuram, Kakinada-Pithapuram and Obulavaripalle-Krishnapatnam have not made much progress despite State Government agreeing to bear 50 per cent costs on development of the lines, as also doubling works on Guntur-Tenali route.

Sir, Andhra Pradesh and Telangana States are hoping for several new railway lines, introduction of new trains between densely-populated towns, stoppages, etc., but there is no mention about that in the Budget. In both the States, Telangana and Andhra Pradesh, there are many incomplete railway line projects which are waiting for funds from the

[श्री मोहम्मद अली खान]

Centre. There is about 1,200-kilometre rail line sanctioned in Telangana and nearly 1,600-kilometre line sanctioned in Andhra Pradesh region, which are said to be pending for the last ten years, which is a pitiable condition. Double-lining and electrification projects, with an estimated cost of Rs.295 crore, are pending in Telangana.

In Andhra Pradesh, a total of 1,297 kilometres of new line projects are pending, which were sanctioned at a cost of Rs.8,860 crore, and line-doubling projects sanctioned at a cost of Rs.1,504 crore are pending.

Sir, there are pending railway line projects in Telangana, which include Mellacheruvu-Janpahad (2006-07), Peddapalli-Karimnagar-Nizambad (1993-94), Munirabad-Mahboobnagar-Deverakadra-Krishna (1997-98), Manoharabad-Kottapalli (2006-07), Bhadrachalam Road-Sattupalli (2011-12), Akkanapet-Medak (2012-13), Kondapalli-Kothagudem (2013-14), Manuguru-Ramagundam (2013-14).

There are also pending railway line projects in Andhra Pradesh, which include Nandyal-Yerraguntla (1996-97), Kadapa-Bangarpet (2008-09), Kotipalli-Narsapur (2000-01), Macherla-Nalgonda (1997-98), Kakinada-Pithapuram (1999-2000), Guduru-Dugarajapatnam (2011-12), and Bhadrachalam Road-Kovvur (2012-13).

सर, और कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जो तेलंगाना और आंध्र प्रदेश में आज तक इम्प्लिमेंट नहीं हुए। मैं वजीर-ए-मौसुफ से दरखास्त करूंगा कि जितने भी प्रोजेक्ट्स तेलंगाना और आन्ध्र प्रदेश के अंदर हैं, आप उनको जल्द से जल्द कंप्लीट करने की कोशिश कीजिए। मैं लास्ट में अपनी तकरीर को खत्म करने से पहले एक बार फिर वजीर-ए-मौसुफ से दरखास्त करूंगा कि जिन बातों को लेकर एनडीए सरकार के जो-जो इक्तिदार में आया था, उसके बाद रेलवे की ऐसी गत बनाने की जो कोशिश हो रही है, आप इसको प्राइवेटाइजेशन की तरफ लेकर जा रहे हैं, उस बारे में मैं आपसे जानने की कोशिश करूंगा कि अगर इस रेलवे डिपार्टमेंट का प्राइवेटाइजेशन हो जाता है तो आजादी के बाद से जो एम्प्लॉइज इसमें काम कर रहे हैं, जो मजदूर इसमें काम कर रहे हैं, लेबर सैक्शन के लोग उसमें काम कर रहे हैं, उनके भविष्य का क्या होगा? उनकी नौकरियों का क्या होगा, उनके आने वाले बच्चों का क्या होगा? इसलिए मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि प्राइवेटाइजेशन की तरफ जाने से पहले क्या आप उनकी तरफ नजर डालिए।

सर, रेलवे के अन्दर 80 हजार जूनियर इंजीनियर्स काम करते हैं। आपने उनकी तरक्की के लिए आज तक नहीं सोचा। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने जो वादा किया था, मैं वजीर-ए-मौसूफ से यह स्वाहिश करूंगा कि जो इंजीनियर्स की बात है, जो मजदूरों की बात है, प्लेटफॉर्म के ऊपर जो काम करते हैं, कैटरिंग के अन्दर जो काम करते हैं, जो फूड मिलता है, उसकी बात है, जिस पर आवाम की सेहत का दारोमदार है, उसकी तरफ तवज्जो देने की आपने कोई बात नहीं की। आप बुलेट ट्रेन की बात करते हैं, आप बुलेट ट्रेन चलाइए, हमको कोई ऐतराज नहीं है, लेकिन हिन्दुस्तान में रेलवे की पटरियों पर जो ट्रेनें चल रही हैं, उनको सुधारने के लिए आपने क्या कोशिश की है, इसमें आपने कुछ

نहीं बताया। हमें अफसوس के साथ कहना पड़ता है कि आपने 2016-17 का जो बजट रखा है, वह हिन्दुस्तान की आवाम के लिए मायूसी का बजट है, इसलिए मैं इसकी मुखलिफत करूंगा। इसके साथ ही मैं आपसे इजाजत लेता हूँ। जय हिन्द।

سر، اور کمی ایسے پروجیکٹس ہیں، جو تدریجاً اور اندر پردیش میں آج تک امیلی میٹ نہیں ہوئے۔ میں وزیر موصوف سے درخواست کرونگا کہ جتنے بھی پروجیکٹس تدریجاً اور اندر پردیش کے اندر ہیں، آپ ان کو جلد سے جلد کمپلیٹ کرنے کی کوشش کیجئے۔ میں لاسٹ میں اپنی تقریر ختم کرنے سے پہلے ایک بار پھر وزیر موصوف سے درخواست کرونگا کہ جن ریلوں کو لیٹر این ٹی اے سرکار کے جو جو اقتدار میں آیا تھا، اس کے بعد ریلوے کی ایسی گت بنانے کی جو کوشش ہو رہی ہے، آپ اس کو پرائیویٹائزیشن کی طرف تیکر جارہے ہیں، اس بارے میں میں آپ سے جتنے کی کوشش کرونگا کہ اگر اس ریلوے ٹیلیمنٹ کا پرائیویٹائزیشن ہوگا ہے تو ترقی کے بعد سے جو لمپٹاز اس میں کام کر رہے ہیں، جو مزدور اس میں کام کر رہے ہیں، لیٹر میٹن کے لوگ اس میں کام کر رہے ہیں، ان کے مستقبل کا کیا ہوگا؟ ان کی نوکریوں کا کیا ہوگا، ان کے لئے والے بھوں کا کیا ہوگا؟ اس لئے میں آپ سے درخواست کروں گا کہ پرائیویٹائزیشن کی طرف جاتے سے پہلے آپ ان کی طرف نظر ڈالئے۔

سر، ریلوے کے اندر 80 ہزار ہونیئر انجینئرس کام کرتے ہیں۔ آپ نے ان کی ترقی کے لئے آج تک نہیں سوچا۔ میں یہ

کہنا چاہتا ہوں کہ آپ نے جو وعدہ کیا تھا، میں وزیر موصوف سے یہ خواہش کروں گا کہ جو لجنیٹیرس کی ہٹ ہے، جو مزدوروں کی ہٹ ہے، ہلیٹ فارم کے اوپر جو کام کرتے ہیں، کٹنگ کے اندر جو کام کرتے ہیں، جو ٹوڈ ملتا ہے، اس کی ہٹ ہے، جس پر عوام کی صحت کا دارومدار ہے، اس کی طرف توجہ دینے کی آپ نے کوئی ہٹ نہیں کی۔ آپ ہلیٹ ٹرین کی ہٹ کرتے ہیں، آپ ہلیٹ ٹرین چلاتے، ہم کو کوئی اعتراض نہیں ہے، لیکن ہندوستان میں ریلوے کی پٹریوں جو ٹرینیں رہی ہیں، ان کو سدھارتے کے لئے آپ نے کیا کوششیں کی ہیں، اس میں آپ نے کچھ نہیں بتایا، ہمیں افسوس ہے کہ آپ نے 2016-17 کا جو بجٹ رکھا ہے، وہ ہندوستان کی عوام کے لئے مایوسی کا بجٹ ہے۔ اس لئے میں اس کی مخالفت کروں گا اس کے ساتھ ہی میں آپ اجازت لیتا ہوں۔ جے ہند۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.K. RANGARAJAN): Thank you. Now, Shri Lal Sinh Vadodia; not present. Next is Mr. Balwinder Singh Bhunder. You have eight minutes time.

श्री बलविंदर सिंह भुंडर (पंजाब): चेयरमैन साहब, माननीय मिनिस्टर साहब ने यह जो 2016-17 के लिए रेलवे बजट पेश किया है, जो देश के लगातार 60 साल का इतिहास है, उसके मुताबिक यह बजट बहुत अच्छा है। हम नुक्ताचीनी करना जानते हैं, लेकिन जो अच्छी बात है, उसको कहना नहीं जानते हैं। जैसे हमारे देश में एक नया स्लोगन है कि 'हमें हक चाहिए', लेकिन ड्यूटी करना कोई नहीं जानता। सर, इस देश में तरक्की का जो सबसे महत्वपूर्ण स्रोत है, वह रेलवे है। अगर रेलवे की तरक्की होती है, तो इंडस्ट्री भी ज्यादा प्रफुल्लित होती और किसान की खेती में भी ज्यादा तरक्की होती, लेकिन 60 साल से हर साल पॉपुलर स्लोगन तो आए हैं, लेकिन रेलवे पीछे चली जा रही है। कुछ लोग कहते हैं कि बजट ठीक नहीं है, निराशाजनक है। ठीक है, जब कोई अच्छी बात करता है, तो वह किसी को पसंद नहीं आती है, क्योंकि वह थोड़ी सी कड़वी होती है। अगर हम किराया बढ़ा देते हैं, तो कहते हैं कि किराया बढ़ गया, गरीब क्या करेंगे, लेकिन देश में इन्फ्लेशन कहां तक चली गई, यह हम नहीं जानते हैं। अगर तरक्की करनी है, तो देश को कोई साधन जरूर चाहिए। इसलिए मैं मिनिस्टर साहब का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि आपने जो बजट पेश किया है, उसमें आपने बैलेंसड सोच को पेश किया है। अगर हम इसमें कमी निकालें, वह तो सब निकाल ही रहे हैं, तो यह अच्छी बात नहीं है।

[श्री बलविंदर सिंह भुंडर]

सर, अगर हम इसमें अच्छी बातें देखें, तो इसमें 5-6 मेन प्वाइंट्स हैं। जैसे जो ब्रॉड गेज लाइन है, जो रेलवे की तरक्की के लिए सबसे महत्वपूर्ण है, इन्होंने काफी स्पीड बढ़ाई है। पहले यह 4.7 किलोमीटर per day थी, अब उसको 7 किलोमीटर per day तक increase किया है और आने वाले दो सालों में वे इसको 19 किलोमीटर per day तक ले जाना चाहते हैं। यह बहुत अच्छी बात है। रेलवे के कॉरीडोर के जो कॉन्ट्रेक्ट्स थे, जो पिछले 5-6 सालों में सिर्फ 13 हजार करोड़ के हुए थे, अब इन्होंने एक साल में 24 हजार करोड़ के कर दिए हैं। ऐसे ही electrification है। वह पहले 1,600 किलोमीटर थी, अब 2,000 किलोमीटर पर ले गए हैं और ये और आगे जाना चाहते हैं। इन्होंने जो सबसे अच्छी बात की है, वह यह है कि रेलवे की जो vacant land पड़ी है, उसके लिए इन्होंने propose किया है कि हम इसके लिए encourage करेंगे कि वहां कोल्ड स्टोरेज और वेयरहाउसिंग का प्रबन्ध किया जाए। यह सबसे अच्छी बात है। अगर रेलवे स्टेशंस पर हम किसी तरीके से बड़े-बड़े warehousing या गोदाम बना दें, cold stores बना दें, तो यह देश की इंडस्ट्री के लिए भी अच्छी बात होगी और देश के किसानों के लिए तो यह सबसे अच्छी बात होगी। इस काम को हमें पूरे जोर से करना चाहिए।

ऐसे ही जो unmanned railway crossings हैं, अगर आप उस काम को 2020 तक कंप्लीट करना चाहते हैं और उनके थ्रू रेलवे के सिस्टम को क्लीन करना चाहते हैं तो उनको कवर करने की स्पीड को बढ़ाइए।

सर, मैं बजट की अच्छी बातों की तारीफ भी करना चाहता हूं। हम लगातार पंजाब के लिए कहते रहते थे, लेकिन हमने बजट में कभी पंजाब का नाम नहीं सुना था। पिछले छः सालों में पंजाब के लिए सिर्फ 224 करोड़ रुपये दिए थे, लेकिन पिछले एक साल में इन्होंने पंजाब को 1,014 करोड़ रुपये देने का प्रबंध किया है, इसके लिए मैं इनका स्वागत करता हूं। एक चीज़ इन्होंने सबसे अच्छी की है, वह यह है कि देश के जो 12 main stations हैं, उनको ये beautify करने जा रहे हैं। उनमें एक स्टेशन तो हुजूर साहेब है, जो महाराष्ट्र में है, जिसे 'नांदेड़ साहेब' भी बोलते हैं और हम उसे श्री हुजूर साहेब बोलते हैं, उसको ये beautify करने जा रहे हैं। दूसरा स्टेशन श्री अमृतसर साहेब है, जो दुनिया का सबसे पवित्र स्थान है, इसको भी ये beautify करने जा रहे हैं। इसके लिए मैं पूरे पंजाब की तरफ से और अकाली दल की तरफ से भी इनका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

दूसरा, Patti से Makhu तक का जो 25 किलोमीटर का गैप था, उसका सर्वे तो हो गया था, लेकिन अभी तक उसके लिए पैसा नहीं दिया गया था। पहली बार वहां के लिए 25 करोड़ रुपये का बजट रखा गया है। मैं उम्मीद करता हूं कि जल्दी ही आप उसे कंप्लीट कर देंगे। फिर Mohali से Rajpura तक का 25 किलोमीटर का गैप था, उसके लिए भी इन्होंने 25 करोड़ रुपये का प्रोविजन रखा है। यह बहुत छोटा सा गैप है और मैं उम्मीद करता हूं कि यह काम भी जल्दी कंप्लीट हो जाएगा। इस गैप को पूरा करने से सारी कंट्री के लिए एक ट्रेन सर्किल बन जाएगा, श्रीनगर से अमृतसर, अमृतसर से कांडला, कांडला से मुम्बई होती हुई ट्रेन दिल्ली आ जाती है और फिर दिल्ली से फिर अमृतसर। यह देश की बॉर्डर स्टेट्स के लिए भी अच्छा है, डिफेंस के लिए भी अच्छा है और देश भर में सामान लाने, ले जाने के लिए भी सबसे अच्छा सर्किल है।

एक चीज़ और है, जो इन्होंने बहुत अच्छी की है, मैं उसकी भी तारीफ करता हूं। जालंधर से जम्मू का जो रेलवे ट्रैक है, उसको जल्दी ही कंप्लीट करने के लिए इसी साल का टारगेट रखा है।

मैं पंजाब के लिए आपसे कुछ डिमांड्स भी करना चाहता हूँ। वहाँ के लिए एक चीज़ सबसे जरूरी है और वह है, North Eastern dedicated freight corridor, जो आज से 6-7 साल पहले एनाउंस हुआ था। मेरी रिक्वेस्ट है कि आप उसको जल्दी कंप्लीट कीजिए। यह हमारी सबसे बड़ी मांग है। यह पहले लुधियाना तक ही था, लेकिन अब हम चाहते हैं कि यह अमृतसर तक हो जाए। देश की तरक्की के लिए यह बहुत जरूरी है।

दूसरा, Delhi से via Rohtak, Jakhhal, Bhatinda, Firozpur की रेलवे लाइन है। Delhi से Jakhhal तक जो बहुत पुरानी डबल लाइन थी, लेकिन अब हम चाहते हैं कि Jakhhal से via Mansa, Maur और Bhatinda तक जल्दी ही डबल लाइन में कन्वर्ट हो जाए। रेलवे लाइन Maur तक तो जा चुकी है, अब सिर्फ 15-20 किलोमीटर की रेलवे लाइन डालनी रह गई है। अगर इस साल आप उसे कंप्लीट कर दें, तो हम आपका बहुत धन्यवाद करेंगे। मेरी रिक्वेस्ट है कि आप Jakhhal से Sangrur की रेलवे लाइन को भी डबल कर दें, जो आगे जाकर Ludhiana से मिल जाती है। देश को इसका बहुत फायदा मिलेगा, इसीलिए हम इसकी भी मांग करते हैं। ...**(समय की घंटी)**...

हमारे पंजाब में जो रेल जाती है, वहाँ इम्पोर्टेंट मालवा रीजन है। Firozpur से Delhi via Bhatinda, Mansa, Jakhhal, Hisar और Ganganagar से Delhi, via Bhatinda, Abohar जाती है और वही रास्ता Jakhhal से Delhi आ जाता है। यह इतना इम्पोर्टेंट रूट है, लेकिन वहाँ के लिए सिर्फ एक ट्रेन ही जाती है। रात को 9.00 बजे दिल्ली से पंजाब के लिए, पंजाब मेल जाती है, जो फिरोज़पुर से मुम्बई जाती है। वह ट्रेन फिरोज़पुर की तरफ से जाते हुए रात को 12.00 बजे भटिंडा पहुंचती है, वह तो सही है, लेकिन जब वह ट्रेन दिल्ली से जाती है, तो कई बार वह 6-6 या 8-8 घंटे लेट चलती है। वहाँ के लिए वह सिर्फ एक ही ट्रेन है। इस काम को टाइम पर पूरा कीजिए।

दूसरा, एक इंटरसिटी चलती है, जो गंगानगर से दिल्ली जाती है। दिल्ली से गंगानगर के लिए, वाया भटिंडा यह ट्रेन दिन में 1.0 बजे चलती है, लेकिन सुबह के टाइम भटिंडा जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.K. RANGARAJAN): Please conclude.

श्री बलविंदर सिंह भुंडर: सर, एक लास्ट प्वाइंट और है। दिल्ली से भटिंडा और फिरोज़पुर के लिए एक और ट्रेन चलाई जानी चाहिए। वह ट्रेन राजस्थान को भी सर्व करेगी, हरियाणा को भी सर्व करेगी और भटिंडा, फिरोज़पुर, यानी पंजाब के मालवा रीजन को भी सर्व करेगी। इनके टाइम वगैरह की जो बात है, इसको भी ठीक करना चाहिए, क्योंकि बहुत बार किसी ट्रेन का पता ही नहीं चलता कि वह दो घंटे लेट है, तीन घंटे लेट है या चार घंटे लेट है।

सर, भटिंडा हमारा सबसे इम्पोर्टेंट स्टेशन है, जहाँ सात लाइनें पड़ती हैं। वह एक बड़ा जंक्शन है, लेकिन मेरा ख्याल है कि आज वह हिन्दुस्तान का सबसे डर्टी स्टेशन है, जो पहले सबसे ब्यूटीफुल होता था। मेरे ख्याल में उसको भी मॉडर्नाइज़ करना चाहिए और उसके लिए भी कुछ करना चाहिए। यह सबसे जरूरी है।

[श्री बलविंदर सिंह भुंडर]

मैं इन्हीं बातों के साथ आपका धन्यवाद करता हूँ कि आप कुछ आगे बढ़ रहे हैं। 60 साल से जो बातें हो रही थीं, अब आगे तो कुछ बढ़ रहे हैं, लेकिन इसकी स्पीड हमें बढ़ानी चाहिए। हमारे देश का जो सबसे महत्वपूर्ण अंग रेलवे है, उसको सुदृढ़ करना चाहिए। ...*(व्यवधान)*... धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Thank you very much. Shri Mahendra Singh Mahra - not present. Shri A. V. Swamy; eight minutes.

SHRI A. V. SWAMY (Odisha): Thank you, Sir. During my four years of tenure as an MP in Rajya Sabha, I have discovered one truth. The Centre has always been allergic to the problems of Odisha on two counts. One is we have always been demanding for accepting Odisha as a special category project, which has never been heeded to. The other is on railways.

I think, I should give some introduction of myself before others can understand our miseries about lack of railway communication in the State. I am a native of Nabarangpur district which forms part of infamously named KBK (Kalahandi, Bolangir and Koraput). Nabarangpur district is under media focus as 'District Zero' in the country. As a school student, I was writing essays on railways as a part of the curriculum without having ever seen a train. I am 86 now and the essays were written about 75 years back. My grand children would now start writing essays on Bullet Trains and as their grandfather, they have not seen even a train until now. That is the state of Railways in Odisha.

This KBK region along with other adjoining areas of Odisha, is not only under developed but also remained stagnant. Seven out of thirty districts have no rail communication. Odisha's railway density is only 14.60 against the adjoining districts like Bihar - 35.90, Jharkhand - 35.30 and West Bengal - 43.40. Railway projects planned during the British regime have also remained unimplemented even till today.

I find, during the last two years, there is a 'secret deal' struck between Mr. Prabhu and Mr. Naveen Patnaik. I do not know whether it is parliamentary to say that. I must now quickly add my great appreciation and thanks to Shri Suresh Prabhu and Shri Naveen Patnaik, who seem to have struck a secret deal to overcome the injustice done to Odisha and may, perhaps, write a new page in history, a golden page that too, due to long neglect in denying the much needed railway communications that would benefit Odisha and the nation.

Shri Naveen Patnaik sitting, as he does on a mountain of national mineral resources of coal-24.8 per cent, bauxite-59.5 per cent, cromite-98.4 per cent, graphite-71 per cent, iron ore-32.9 per cent and manganese ore 67.6 per cent, is in a hurry to industrialise Odisha

and to share Odisha's wealth with the rest of the nation. Just like his great legendary father Biju Patnaik, who had never kept his patriotism confined to his mother Odisha but expanded it to the entire nation and beyond its shores, to South-East Asian countries like Indonesia, Java and others, he is willing to cooperate with the dream of Mr. Prabhu to use the resources available in Odisha for nation's development.

Odisha, conforming to all the criteria necessary for declaring it a Special Category State, without any response from the Centre, came forward to facilitate Mr. Prabhu's strategy of Special Purpose Vehicle and Public Private Partnership besides bearing 50 per cent of the project cost and free land for new railway projects. This has been voluntarily agreed to by Odisha out of sheer desperation to see to it that Railway lines come up there.

For the highest ever allocations to Odisha of ₹4,682 crore in the Railway Budget of 2016-17, which is 77 per cent more than the previous allocations in the Budgets of 2014-15 and 2013-14, we thank our Railway Minister for that and opening up new venues for railway expansion.

This generous attitude would cover costs involved in filling up the gaps in railway network by taking up new projects like Jeypore-Malkangiri, Jeypore-Nabarangpur, Junagarh-Ambaguda and others that have been primarily responsible for perpetuation of poverty, naxal activities and distress migration. This will bring improvement in the existing railway lines by doubling and electrification and create a solid base for both further expansion and passenger convenience.

The inclusion of East-West and East Coast Dedicated Freight Corridors that would pass through Odisha further boost State's economic activities. This also is because of the personal interest that is being shown by probably the secret understanding between Mr. Prabhu and Mr. Naveen Patnaik.

The people of Odisha having failed to persuade the Centre for the development and social integration of comparatively developed East Odisha with the extremely poor and tribal dominated West Odisha have given up hope of Centre's support for railway expansion. Now our hopes have been revived after Mr. Prabhu has taken it up.

With the commitment and dedication of Shri Naveen Patnaik and Shri Suresh Prabhu in expanding railway connectivity, the chances of my fulfilling the desire of my people in being able to land in my native place, Nabarangpur, before I retire as an MP are likely to get fructified.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.K. RANGARAJAN): Please conclude. Your time is over.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, just two minutes. The most important part of it is that our Railway Minister has created all the amenities that are necessary for travellers' convenience. But one thing, which he missed out, is the plight of the employees of the Railways. Shri Prabhu has promised better facilities to passengers using latest technology and putting stress on zero railway accident and improving the punctuality to 95 per cent. To achieve this target, there are now 80,000 railway engineers shouldering the safety of 23 million train passengers travelling daily. These engineers, who are primarily responsible for the safety of travellers and amenities, are a distressed lot fighting for their grievances.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Thank you, Shri Swamy. Thank you.

SHRI A.V. SWAMY: They are under the banner of All India Railway Engineers Federation resorting to *dharnas* and sitting strikes at Jantar Mantar and taking out rallies. Mr. Vice-Chairman, Sir, only two minutes. If we forget about these grievances of the root, the foundation of all the promises that Prabhuji has made will be zeroed. Their main demand is the implementation of Dr. Debroy's strong recommendation to restore the status of railway engineers with suitable career increment on a par with engineers of non-safety category.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Please conclude. ...*(Interruptions)*... Please conclude.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, while laudable initiatives for the comfort and welfare of passengers are widely welcomed by the public, small requests for improving ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Please conclude. ...*(Interruptions)*... You have entered into a lot of secret agreements with Shri Prabhu.

SHRI A.V. SWAMY: One minute, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Now, Shri Salim Ansari. ...*(Interruptions)*... Now, Shri Salim Ansari. You have eight minutes.

श्री सालिम अन्सारी (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया और मैं अपनी नेता बहन कुमारी मायावती जी का भी आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने मुझे इसके लिए अधिकृत किया। हमारी पार्टी के सीनियरमोस्ट मेम्बर, वीर सिंह जी ने इस पर अपने सुझाव रखे हैं। माननीय मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उस बजट में सबसे महत्वपूर्ण और बढ़िया काम यह हुआ है कि इस बजट में कोई किराया नहीं बढ़ाया गया है।

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*)

सर, पहली बार यह लगा कि गरीबों के हित का यह बजट है, क्योंकि इसमें कोई किराया नहीं बढ़ाया गया है। माननीय मंत्री जी, मैं यह चाहूंगा कि जनरल कोच, जिनमें गरीब लोग सफर करते हैं, भारतवर्ष में 70 परसेंट गरीब लोग हैं, गांव के लोग हैं, वे कैसे जनरल कोचों में सफर करते हैं, इसकी तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिए। मेरी आपसे यह मांग है कि कम से कम सारी ट्रेनों में जो एक-दो जनरल कोच लगे होते हैं, उनमें एक-एक जनरल कोच और बढ़ा दिया जाए, ताकि जो गरीब लोग हैं, वे सही ढंग से सफर कर सकें। वैसे तो हमें यह चाहिए कि कुछ ऐसी ट्रेनें भी चलाई जाएं, जिनमें रिजर्वेशन की व्यवस्था ही नहीं हो, जिनमें सिर्फ गरीब लोग ही सफर करें। पहले आओ, पहले पाओ, यह स्कीम है, यह ठीक बात है।

माननीय मंत्री जी, मैं जिस इलाके से आता हूं, उत्तर प्रदेश का वह पूर्वांचल का इलाका, जो शहीदों की धरती है, जिसको अभी माननीय राम गोपाल यादव जी ने भी quote किया था कि मऊ, आजमगढ़, बलिया, गाज़ीपुर, जौनपुर, ये जिले अति पिछड़े हैं, लेकिन मैं आपका धन्यवाद करूंगा कि इस रेल बजट में आपने बलिया और मऊ और मऊ से शाहगंज रेलवे लाइन के दोहरीकरण करने का एलान किया, विद्युतीकरण करने का एलान किया। मऊ में जो इंदारा एक स्टेशन है, जहां से दोहरीघाट के लिए छोटी लाइन की गाड़ियां बंद थीं, उसको आपने डबल लाइन करने का एलान किया। दोहरीघाट से सहजनवा के लिए एक नई रेल लाइन का एलान किया। मऊ, जो कि एक औद्योगिक कस्बा है और जहां बड़ी तादाद में बुनकर रहते हैं, वहां की एक बड़ी डिमांड ज़ीरो बी गेट पर ओवरब्रिज बनाने की थी। वहां की वह बहुत दिनों से डिमांड थी। स्वर्गीय कल्पनाथ राय जी के मर जाने के बाद पूर्वांचल का विकास नहीं हो पाया था। माननीय कमलापति त्रिपाठी जब रेल मंत्री हुआ करते थे, उसके बाद वहां ऐसा लगता था कि अकाल-सा पड़ गया है, लेकिन आपके आने के बाद और हमारे सिन्हा साहब, जो कि गाज़ीपुर के हैं, उनके आने के बाद पूर्वांचल के लोगों में उत्साह आया है और उन्हें अब लगता है कि रेलवे में हमें कुछ मिलने वाला है और वह मिल रहा है। जो ज़ीरो बी गेट है, उस पर ओवरब्रिज बनाने की मांग बहुत दिनों से चली आ रही थी। माननीय मंत्री जी, मैं आपको दिल से बधाई दूंगा कि आपने उसको स्वीकृति प्रदान कर दी, क्योंकि मऊ के लिए वह एक बड़ा काम था।

जहां तक रेलवे में सुरक्षा का सवाल है, इस पर हमें ध्यान देने की जरूरत है, क्योंकि ट्रेनों में आए दिन घटनाएँ होती रहती हैं। दूसरा, "स्वच्छ भारत अभियान" के तहत जो स्कीम चलाई गई थी, उसकी पहल आपने रेलों में भी की है। मंत्री जी, मैं चाहता हूं कि उस अभियान को रेलवे में महीने में कम से कम एक बार जरूर चलाया जाए। रेलवे में आज भी गंदगी का अंबार लगा रहता है, लेकिन आपके आने के बाद सफाई पर कुछ ध्यान दिया गया है। मज़ीद इस पर ध्यान देने की जरूरत है और महीने में एक बार जरूर इस अभियान के तहत इस काम को लेना चाहिए, इसको चलाना चाहिए।

जहां तक ट्रेनों में बेडरोल का सवाल है, कम्बल का सवाल है, तो ट्रेनों में अभी भी वही बाबा आदम के जमाने के कम्बल हैं। मंत्री जी, उन कम्बलों से बदबू आती है। मैंने आज अखबार में यह पढ़ा है कि आप उसको रोज़ धुलवाएंग और उन्हें नये सिर से देंगे। आप उसको थोड़ा पतला कर दीजिए, ऐसा नहीं है कि ट्रेनों में बहुत मोटे कम्बल की जरूरत होती है। आज आपका बयान आया है और मुझे खुशी है कि आप इस दिशा में सोच रहे हैं।

[श्री सालिम अन्सारी]

मऊ से एक वीकली ट्रेन मऊ-आनंद विहार चलती है। उसके बारे में मैंने आपको लिखकर भी दिया था कि मऊ एक ऐसा जिला है, जो कई जिलों को जोड़ता है, इसलिए उसको डेली कर दिया जाए। आपने उस पर ऑर्डर भी किया है और उसे मेम्बर (ट्रैफिक) को दिया है। मेरा यह आग्रह है कि उसको जल्द से जल्द कर दिया जाए। दूसरी चीज़, जिसके बारे में मैं पार्लियामेंट तथा आपकी कमिटियों में कई बार बोल चुका हूँ, क्योंकि मैं रेलवे परामर्शदात्री कमिटी का सदस्य हूँ कि मऊ की 80 परसेंट आबादी स्टेशन के पश्चिम जानिब है, जबकि इसका मुख्य द्वारा उस तरफ है, जिधर 20 परसेंट आबादी है। अभी रेलवे बोर्ड की यह स्कीम निकली है कि जिधर आबादी ज्यादा है, उधर सेकंड द्वार बनाया जाए। आपने इस बारे में मेम्बर (इंजीनियरिंग) को आदेश भी किया, वहां सर्वे भी हुआ, लेकिन माननीय मंत्री जी, वह काम अभी शुरू नहीं हुआ है। वहां के 80 परसेंट लोग दूसरी ओर रहते हैं, जिनको पूरी रेलवे को क्रॉस करके स्टेशन जाने में काफी दिक्कत होती है। मुझे यकीन है और आप पर भरोसा है कि इस काम को आप गम्भीरता से लेकर निश्चित तौर पर कराने का काम करेंगे। इसके अलावा, मऊ रेलवे स्टेशन पर जो चार नम्बर प्लेटफार्म है, उस पर पी.पी. शेल्टर नहीं है, जिसके कारण पब्लिक खुले आसमान के नीचे बैठती है, बारिश होती है तो वह भीगती है और गरमी के दिनों में वह धूप सहती है। इसलिए मेरी आपसे यह दरखास्त है कि आप चार नम्बर प्लेटफार्म पर पी.पी. शेल्टर का काम करा दें, ताकि आम जनता को वहां कोई दिक्कत न हो।

रेलवे में आए दिन मानवरहित क्रॉसिंग्स पर ही ऐक्सिडेंट्स होते हैं। हमारे जिले में भी दो ऐक्सिडेंट्स हुए। मंत्री जी, मैं आपका इस बात के लिए धन्यवाद करता हूँ कि जो खुरौट के पास ऐक्सिडेंट हुआ, वहां आप राज्य मंत्री को लेकर तुरंत मौके पर पहुंचे, जिससे जनता के अंदर एक उम्मीद जगी कि चलो, हमारे आँसुओं को भी कोई पोंछने वाला है। ...**(समय की घंटी)**... आपने वह काम किया, जो एक बुनियादी काम है। इसलिए मैं कहता हूँ कि मानवरहित क्रॉसिंग्स हैं, उनके ऊपर ध्यान देने की जरूरत है।

इसके अलावा, ट्रेनों में जनरल कोचेज को बढ़ाने की जरूरत है और रेलवे में सफाई पर ध्यान देने की जरूरत है। मनोज सिन्हा साहब ने मऊ से तारीघाट के लिए एक नई लाइन का जो प्रपोजल दिया था, उसको भी आपने पास कर दिया है। उसके लिए भी आप धन्यवाद के पात्र हैं। इसी तरह से आजमगढ़ में "कैफियत" गाड़ी चलती है, वहां पर washing pit नहीं है। वहां छोटा washing pit है, जिसमें गाड़ियां नहीं धुल पाती हैं। आपकी दयादृष्टि से मऊ में 26 बोगी का washing pit बन रहा है, जिसका काम बहुत तेजी से चल रहा है। मुझे उम्मीद है कि जब यूपीए की सरकार थी, उस समय मऊ को टर्मिनल घोषित किया गया था, वहां लाँड्री बनाने के बारे में घोषणा की गई थी। वहां पर टर्मिनल बनाने का काम तो बहुत तेजी से हो रहा है, लेकिन लाँड्री का पता नहीं चल रहा है कि वह कहाँ गयी? इसलिए इस बार आपने बजट में lollypop दिखाने का काम न करते हुए बुनियादी काम करने का जो काम किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेलवे के जो पुराने प्रोजेक्ट्स पड़े हुए थे, चाहे वे यूपीए के हों या एनडीए के हों, उन पर आपने जोर दिया है। यह जनहित में जरूरी था। ऐसे तमाम प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता देते हुए आपने लेने का काम किया है, जो जनहित के हैं, जो बहुत दिनों से लम्बित पड़े थे इसलिए माननीय मंत्री जी, मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ कि आपने lollypop नहीं दी, बल्कि जनहित को ध्यान में रखते हुए सही दिशा में काम किया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Please. Okay fine, that is all ...(*Time Bell rings*)... Time over, Next is Mr. Punia. You have only five minutes.

श्री सालिम अन्सारी : वह एक सराहनीय कदम है। ...(*समय की घंटी*)... इन्हीं चंद अल्फाज़ के साथ, चूंकि समय कम है, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं, शुक्रिया।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Take only five minutes.

श्री पी.एल. पुनिया (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। महोदय, रेल मंत्रालय बहुत ही महत्वपूर्ण मंत्रालय है, जनमानस से जुड़ा हुआ मंत्रालय है, इसीलिए इसका बजट अलग से प्रस्तुत होता है। महोदय, यात्री ट्रेनें और गुड्स ट्रेनें मिलाकर लगभग 19,000 ट्रेनें हैं। इस बजट के माध्यम से माननीय मंत्री जी ने आय और खर्च का ब्यौरा दिया है। खर्च के ब्यौरे में 1,21,000 करोड़ रुपए का बजट है। पांच सालों में infrastructure के ऊपर, modernization के ऊपर साढ़े 8 लाख करोड़ रुपए के खर्च का प्रावधान इन्होंने संभावित बताया है, जो कि एलआईसी के collaboration से उपलब्ध होगा। इसके साथ-साथ जो आमदनी है, वह उम्मीदों पर निर्धारित है कि अर्थव्यवस्था में सुधार होगा, ज्यादा माल की दुलाई होगी, ज्यादा यात्री चलेंगे और हमारी आमदनी में वृद्धि होगी। इसीलिए जो 2015-16 का बजट है, उसमें 15,744 करोड़ की कटौती हुई है, कमी हुई है - उम्मीद के अनुसार आमदनी नहीं बढ़ी। इसके अलावा खर्च में भी आपने कटौती की है। बजट में सेंट्रल गवर्नमेंट का जो contribution है, उसमें 6,000 करोड़ की कमी आयी है। उन्होंने कहा है कि रेलवे बोर्ड इसको खर्च नहीं कर पाया। मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभारी हूं, वे बहुत ही योग्य व्यक्ति हैं, बहुत अनुभवी हैं, professional हैं, लेकिन लगता है कि रेलवे बोर्ड उनकी बात नहीं सुन रहा है क्योंकि एक efficient मिनिस्टर होने के बावजूद भी डिपार्टमेंट उनकी efficiency का लाभ नहीं उठा रहा है। उसके हिसाब से वे efficient नहीं हैं, जैसे जो Operating Ratio है, वह efficiency का मानक है। इन्होंने जो 2015-16 का Budget Estimate रखा था, उसमें 88.5 परसेंट का प्रावधान किया, लेकिन रिवाइज्ड बजट में उसको 2 परसेंट बढ़ा दिया और 90.5 परसेंट कर दिया। फिर 2016-17 के लिए, यह भी कहते हैं कि हम यह efficiency maintain नहीं कर पायेंगे, उसे 92 परसेंट कर दिया। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी अपनी योग्यता और क्षमता का लाभ इस मंत्रालय को और रेलवे बोर्ड को दें, ताकि आपकी रफ्तार से वह विभाग भी चलने लगे, जो आवश्यक है।

महोदय, हर व्यक्ति उम्मीद करता है कि यात्री सुविधाएं बढ़ेंगी, लेकिन क्या हुआ? Budget Estimate में 1,753 करोड़ का प्रावधान रखा गया, लेकिन रिवाइज करके उसमें 31 परसेंट की कटौती कर दी गयी और उसे केवल 1,200 करोड़ कर दिया। आप कहते हैं कि एसएमएस सुविधा है। उस सुविधा का उपयोग करते हुए कहेंगे, 'clean my coach'. हम आपसे यह कहना चाहते हैं कि पैसेंजर्स और जनरल ट्रेनों के 90 फीसदी ऐसे passengers हैं, जिनके पास mobile phone ही नहीं है। ऐसे में वे कहां से आपको मैसेज करेंगे, कहां से एसएमएस करेंगे? क्यों नहीं आपकी व्यवस्था पूरी तरह से चुस्त-दुरुस्त रहे कि जहां गंदगी हो वहां स्टाफ की उचित व्यवस्था हो, ताकि उसकी सफाई हो जाए। इसमें सुधार करने की आवश्यकता है। आपने कहा कि unmanned crossings के लिए 11,000 हैं, लेकिन एक साल में 820 unmanned crossings ही अंडर ब्रिज, ओवर ब्रिज या फाटक लगाकर कवर किए हैं

[श्री पी.एल. पुनिया]

और 1350 पर काम चल रहा है और बाकी को पांच साल में, 2020 तक आप कैसे पूरा करेंगे, इसके बारे में भी आपको बताना चाहिए। आपने ऐसा नहीं किया है, इसकी व्यवस्था भी होनी चाहिए।

आपने हर काम 2020 तक पूरा करने के लिए कहा है, चाहे वह 95 परसेंट punctuality की बात हो, चाहे 11,000 unmanned crossing पर व्यवस्था करने की बात हो, चाहे कंफर्म टिकट मिलने की बात हो, सबके लिए आपने 2020 तक की व्यवस्था की है। एक माननीय सदस्य ने सही कहा कि जब 2019 तक आपकी सरकार का कार्यकाल है, तब 2020 की बात कहां relevant है? यह ठीक है कि आप अपना उद्देश्य रखिए, लेकिन 2019 तक आप कितना काम करेंगे, उसकी भी तो व्यवस्था होनी चाहिए, उसका भी खुलासा होना चाहिए।

आपने नई ट्रेन हमसफर का केवल नाम बदला है, जबकि गरीब रथ पहले से है। अंत्योदय का नाम बदला है, जबकि जनसाधारण पहले से है, तेजस है, दुरंतो पहले से ही चल रही है, उदय उत्कर्ष है, जबकि डबलडेकर पहले से चल रही है। मैं मानता हूँ कि यह आपका prerogative है कि आप नये नाम से ट्रेन चला सकते हैं, लेकिन यह भी तो खुलासा कर दीजिए कि ये ट्रेनें कब से चालू हो जाएंगी और कहां से कहां तक चालू हो जाएंगी? किन-किन प्रदेशों को इनका लाभ मिलेगा? कौन से सांसद हैं, जो यह कह सकें कि उनके यहां से ये ट्रेनें चलेंगी?

आपने "कुली" का नाम बदलकर "सहायक" कर दिया है। आप उनके उत्थान के लिए, उनके कल्याण के लिए कुछ कार्यक्रम भी बना देते, तो अच्छा रहता, लेकिन आपने ऐसा नहीं किया है। यह वर्ग सबसे उपेक्षित वर्ग है। ...**(समय की घंटी)**...

उपसभापति महोदय, मुझे सिर्फ दो मिनट का समय चाहिए? मैं बाराबंकी से संबंध रखता हूँ। बाराबंकी में बाराबंकी से फतहपुर तक 25 किलोमीटर तक नई लाइन का प्रस्ताव रखा था। उस प्रस्ताव के हिसाब से सर्वे भी हुआ और रेलवे बोर्ड ने कहा कि सर्वे प्राप्त हो गया है और हम इसके ऊपर निर्णय लेंगे। बार-बार लिखने के बावजूद भी निर्णय के बारे में कोई कार्रवाई नहीं हो रही है। बनारस-फैजाबाद-लखनऊ लाइन से गोरखपुर-गोंडा-वुड़वल-सीतापुर लाइन कनेक्ट हो जाएगी, तो उससे अयोध्या से देवा शरीफ होते हुए नैमिषारण्य तीर्थ तक कनेक्ट हो जाएगी, तो इसका लाभ सभी को मिलेगा। यह बहुत कल्याणकारी योजना है, इसलिए यह जरूर होनी चाहिए।

रेलवे ने बाराबंकी स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया, लेकिन वहां पर कोई सुविधा नहीं है। वहां पर पानी की सुविधा नहीं है, वहां पर प्लेटफॉर्म हैं, उस पर तीन शैड नहीं हैं, ये सारी सुविधाएं वहां पर होनी चाहिए।

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि उन्होंने रेल किराया नहीं बढ़ाया है। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन आपने किराया तो बजट से बाहर ही बढ़ा दिया है, चाहे प्लेटफॉर्म टिकट हो, चाहे तत्काल की टिकट हो, इन सब पर आपने थोड़ा किराया बढ़ाया है। ...**(समय की घंटी)**... जिस तरह से ऑयल के प्राइस घटे हैं, उसके अनुसार रेल का किराया तो कम होना चाहिए था। अगर आप रेल का किराया घटाते, तो जो रेल यात्री कम हो रहे हैं, वे नहीं होते।

उपसभापति महोदय, मैं आखिरी बात कहना चाहूंगा कि एमपीज को पहले यह उम्मीद होती थी

6.00 P.M.

कि हमारी कांस्ट्रिक्ट्यूंसी में फंला आदर्श स्टेशन हो जाएगा, कम्प्यूटराइजेशन हो जाएगा। आप घोषणा करते हैं कि 400 रेलवे स्टेशनों का modernization करेंगे, 400 रेलवे स्टेशनों पर वाईफाई की व्यवस्था करेंगे, लेकिन कहां पर करेंगे, अगर यह पता होता, तो सांसद लोग अपने-अपने क्षेत्रों में जाते और जनता से कहते कि रेलवे बजट में हमको यह मिल गया, उससे आपने उनको वंचित किया है। इससे एक पारदर्शिता भी अच्छी तरह से हो सकती थी। मैं समझता हूं कि ऐसा होना चाहिए था।

उपसभापति महोदय, एस.सी./एस.टी. बैकलॉग की तरफ भी माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। आपको एस.सी./एस.टी. लोगों की कठिनाइयों का समाधान करने की तरफ ध्यान देना चाहिए। आपके यहां एस.सी./एस.टी. वेलफेयर एसोसिएशन है। पिछले छह महीने से उनकी recognition पर कभी उन्हें नोटिस देते हैं, कभी उसको रोकते हैं, मैं समझता हूं कि इस पर निर्णय तत्काल होना चाहिए। किसी के दबाव में आकर जो वैध निर्वाचन हुआ है, उस निर्वाचन को रोकना नहीं चाहिए, बल्कि इस पर कार्रवाई होनी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं। ...**(समय की घंटी)**... हमें उन पर बहुत भरोसा है। प्रभु की यदि कृपा हो जाए ...**(व्यवधान)**... तो हमारा काम हो जाएगा, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री आनन्द भास्कर रापोलू (तेलंगाना): माननीय उपसभापति महोदय, भारतीय राष्ट्रीय कांग्रेस की तरफ से हमारे वरिष्ठ सदस्य श्री अहमद पटेल ने इस दूसरे महत्वपूर्ण रेलवे बजट के ऊपर, हमारी राय पानी का पानी और दूध का दूध करके, आप सब लोगों के सामने रखी है। प्रभु जी तू चंदन मैं पानी। आजकल सुरेश प्रभु जी आप इतने लाड़ले बन गए हैं कि हर रेल पटरी के ऊपर, हर रेल बोगी के अंदर, twitter पर भी सुरेश प्रभु की तरफ twitter messages जा रहे हैं और आ रहे हैं। इसके लिए हम भी बहुत उत्साहित हैं।

Sir, let me begin with my native place. Suresh Prabhuji, as Railway Minister, has been very gracious to grant full-fledged fund for survey of a railway line, in my native, Telangana, covering Warangal and Nalgonda Districts right from Station Ghanpur via Palakurthy, a pilgrimage centre, Kodakandla, my native village, to the commercial centre, Suryapet in Nalgonda District. This coverage is going to give him a lot of advantage on the Delhi-Chennai railway line, which is a very busy route of the Railways. This railway route is having a heavy load and serious congestion all along. And, with his proposal via Guntur, Miryalaguda, Suryapet, Kodakandla, Palakurthy, Station Ghanpur and Kazipet, these 200 kms. will ease the congestion between Vijayawada and Kazipet and the speed of trains can go up. But I am pleading with him to take up the Station Ghanpur, Palakurthy, Kodakandla and Suryapet line as the priority project so that the congestion can be eased out on the Delhi-Chennai railway route. This is the first plea from my side.

Sir, after the formation of Telangana, the Railway Board was supposed to form a Committee. On paper, they have constituted a Committee. But they are yet to initiate the

[श्री आनन्द भास्कर रापोलू]

activity of the Committee. Before the activity of the Committee is initiated, I plead to the hon. Minister to look towards the Kazipet railway junction built in 1904, which has a long history of serving the Deccan Railways as the nerve point, and to make Kazipet as a Railway Zone in the name of the erstwhile Kakatiya Kingdom. This will bring him a lot of good name and fame. At the same time, Sir, there is a long-old demand of a Coach Factory at Kazipet. This demand for a Coach Factory at Kazipet has been there right from the time of Indira Gandhiji, and Indira Gandhiji, Rajiv Gandhiji, Narasimha Raoji, everybody had committed to it, but it is yet to get initiated. The land has been allotted and every facility is there, and infrastructurally, Kazipet is the nerve point for Telangana. But they are yet to take up this work.

Then, the hon. Minister, Prabhuji, has initiated to set up 111 high-class coaches. All these long years, in the Railways, more than one lakh coaches are there. To that, he has added 111 coaches which would serve the elite travellers. Here, I would like to say that when the Railway Minister has, of course, initiated reforms in the Railways, my elder brother, Shri Mohd. Ali Khan, Shri A.V. Swamy and others have rightly pleaded for the cause of the Railway Engineers. When he is keeping all the railway staff very happy, when he is keeping all the railway passengers very happy, why is he not looking towards the interests of the railway engineers? Why is their demand for Cadre category justification not met? Still they are in Category 'C' They have been demanding for a long time to give them their rightful category 'B', which is a genuine demand, and I plead with him to take steps for redressing the issue pertaining to Railway Engineers.

At the same time, I plead to you. You are welcome to speed up the trains. You please plan to have a Railway accident-free day, a Railway accident-free week, a Railway accident-free month. Then you speed up. Thank you very much.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no; accident-free should be every day, not one day. It should be every day, throughout the year! Now, Shri Ghulam Nabi Azad.

विपक्ष के नेता (श्री गुलाम नबी आजाद): माननीय डिप्टी चेयरमैन सर, मुझे भाषण तो नहीं करना है, लेकिन मैं कुछ प्वाइंट्स उठाना चाहूंगा। मैं जानता हूं कि रेल मंत्री का काम सबसे मुश्किल काम है। "एक अनार, सौ बीमार", एक केक है और उसे पूरे देश में बांटना है। सब्जेक्ट भी ऐसा है, जिसमें पैसा बहुत लगता है। जब बजट में ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री के बारे में चर्चा हुई, तो बात हुई कि उसके लिए पैसे ज्यादा रखे जा रहे हैं। यह ठीक है, बहुत अच्छी बात है, कनेक्टिविटी भी बहुत जरूरी है। हम सोचते थे कि रेलवे में भी उसी पैमाने पर, रेलवे मिनिस्ट्री के पैसे डबल, ट्रिपल किए जाएंगे। हमारी पटरियाँ बहुत पुरानी हो चुकी हैं, उन पर ज्यादा स्पीड डालना बहुत मुश्किल है। हमारी रेल के डिब्बे बहुत पुराने हैं, यद्यपि नये डिब्बे जोड़े जाते हैं, फिर भी पुराने डिब्बे हैं, मॉडर्न नहीं हैं। इसके लिए बहुत

पैसे की जरूरत है। इसको ज्यादा बढ़ाने की बजाए बजट में ही कटौती की गई है। इसके लिए हम पूरी सरकार से, प्रधान मंत्री जी से, फाइनेंस मिनिस्टर से भी मांग करते हैं कि वे आपकी मदद करें। यह इस सदन की मांग है कि आप रेलवे मिनिस्ट्री को ज्यादा से ज्यादा पैसे दें। इसके लिए चाहे कोई भी तरीका अख्तियार किया जाए, आप करें। जिस तरह से ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री का पैसा बढ़ाया जा रहा है, उसी तरह से रेलवे मिनिस्ट्री का पैसा भी बढ़ाया जाए।

सर, दो-चार मुद्दे बताने बहुत जरूरी हैं। बैकवर्ड एरियाज़ की बात है। हमारे देश में एविएशन का बहुत विस्तार हुआ है, लेकिन बैकवर्ड एरियाज़ जम्मू-कश्मीर से लेकर ओडिशा और नॉर्थ-ईस्ट तक ऐसे बहुत सारे एरियाज़ हैं, जहां हवाई जहाज़ नहीं जाता है और इतनी दूर गाड़ी से जाना असंभव है। इस स्थिति में रेलगाड़ी ही एक मोड़ ऑफ ट्रांसपोर्ट है, जिसको इस्तेमाल किया जा सकता है। वे बैकवर्ड एरियाज़ हों या नैक्सलाइट एरियाज़ हों, इस बजट में उनकी तरफ भी ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।

सर, सफाई सबसे बड़ा मुद्दा है। हमारी आबादी भी एक कारण है कि हमारे लिए अपने प्लेटफार्म्स पर इतनी सफाई रखना बहुत मुश्किल है। दूसरे देशों के मुकाबले, जहां आबादी की संख्या बहुत कम है, हमारे यहां पर इतनी अधिक लोक संख्या है कि ऐसा लगता है कि कई पब्लिक मीटिंग्स हो रही हैं। ऐसा लगता है कि हर जगह लोग एक गाड़ी के साथ दूसरी का इंजॉय कर रहे हैं। यह स्वाभाविक बात है कि वहां सफाई रखना कितना मुश्किल काम है।

जब हम रेलवे स्टेशन बनाते हैं, तब वहां अकामोडेशन की भी जरूरत है, बड़े-बड़े हॉल्स बनाने की भी जरूरत है। आपको बैठने की कोई जगह नहीं मिलेगी। यदि मैनेजर के कमरे में दो-तीन लोग बैठ सकें, तो बस वहीं बैठने की जगह है, बाकी यदि आपकी रेलगाड़ी दो घंटे, तीन घंटे लेट चली गई, तो आपके कहीं जाने की व्यवस्था नहीं है, आपको उसी पटरी पर बैठना है। यदि रेलवे स्टेशन शहर से दूर है, तो और मुसीबत है। मेरे ख्याल से, बहुत बड़े हॉल्स नहीं, लेकिन कुछ हॉल्स बनाने की जरूरत है, जिनमें टॉयलेट फेसिलिटीज़ हों। इसकी वजह से भी आपके प्लेटफॉर्म की साफ-सफाई हो सकती है। फिर टॉयलेट्स और केबिन्स की सफाई भी बहुत जरूरी बात है। तीसरी बात, जो मैं कहना चाहता हूं, वह यह है कि जब मैं स्वास्थ्य मंत्री था और ममता बनर्जी रेल मंत्री थीं, तब हमने उनसे एक दफा बैठे-बैठे ही रिक्वेस्ट की थी कि आपके पास पूरी कंट्री में रेलवे की बहुत जमीन है, जिसमें encroachment हो रहा है, बड़े शहरों में भी और छोटे शहरों में भी। इसको वापस लेना बहुत मुश्किल है और जो बची है, उसको इस्तेमाल करने का आपके पास कोई तरीका नहीं है। यदि आप यहां in principle मानें, तो हम identify करेंगे कि ये पूरी कंट्री में कहां-कहां है, तो उस जमीन पर हॉस्पिटल बन सकते हैं, मेडिकल कॉलेजेज़ बन सकते हैं। उस जमीन पर मेडिकल कॉलेज गवर्नमेंट ऑफ इंडिया बना सकती है, स्टेट गवर्नमेंट्स बना सकती हैं या रेलवे बना सकती है। हॉस्पिटल बड़ा हो, छोटा हो, उसे हेल्थ मिनिस्ट्री बना सकती है, रेलवे बना सकती है या स्टेट गवर्नमेंट्स बना सकती हैं। ममता जी ने कहा कि यह बहुत अच्छा proposal है। हमें इसको identify करने में 6 महीने लगे। इसके लिए official level पर मीटिंग हो गई और ultimately दो मंत्रियों के बीच में, जैसे दो कंट्रीज़ के बीच में हो रही हो, बड़े fanfare के साथ, पूरी मीडिया, इलेक्ट्रॉनिक और प्रिंट मीडिया के सामने हम दोनों ने उस एग्रीमेंट पर सिग्नेचर कर दिए। ये जो जगहें identify की गई थीं, आपके मंत्रालय में पड़ी हैं। इनमें बड़ी जगहें हैं, छोटी जगहें हैं और उनसे छोटी जगहें हैं। इसमें यही तय हुआ कि इन जगहों पर मेडिकल कॉलेजेज़, हॉस्पिटल्स, डिस्पेंसरीज़ बन सकती हैं और इन्हें ये तीनों बना सकते हैं, अगर गवर्नमेंट ऑफ इंडिया बना सकती है, तो वह बनाए, रेल मंत्रालय बना सकता है, तो वह बनाए और स्टेट गवर्नमेंट्स को भी आमंत्रित किया

[श्री गुलाम नबी आज़ाद]

जाए कि वे बनाएं, क्योंकि ultimately इससे लोगों को फायदा होगा। दुर्भाग्य से हमारे यूपीए-११ में रेलवे में मंत्री ज्यादा बार बदल गए। तीन मंत्री तो टीएमसी से ही बदल गए और इसके बाद कुछ कारण से हमारी पार्टी के भी दो मंत्री बदल गए। इस तरह से साढ़ी तीन साल में पाँच मंत्री बदल गए। पहला डेढ़ साल तो हमें इसे बनाने में लग गया। इस तरह से वह नहीं हो पाया। मैं आपसे गुजारिश करता हूँ कि आज हॉस्पिटल्स की कितनी कमी है, वे identified जगहें हैं और यूनिजन हेल्थ मिनिस्ट्री एवं रेलवे मिनिस्ट्री के बीच एग्रीमेंट हुआ है, दोनों मिनिस्ट्रीज के ऑफिसर को इसकी जानकारी है, अगर आप उसको आगे बढ़ाएँ, तो आपकी यह जमीन भी बच जाएगी और पूरे देश के लोगों के स्वस्थ रहने का इंतजाम हो सकता है। PPP अब नया सिलसिला है, you can add PPP also. मैं आपसे गुजारिश करूंगा कि आप इसकी ओर भी ध्यान दें।

अंत में मैं जम्मू-कश्मीर के बारे में बताना चाहूंगा। जम्मू-कश्मीर जैसी छोटी सी स्टेट में रेलवे का जितना ट्रैफिक है, शायद और किसी दूसरी स्टेट में नहीं हो सकता है। इसका सबसे बड़ा कारण है कि माता वैष्णों देवी स्थान हमारी स्टेट में, जम्मू में है। उसके चलते लाखों नहीं, अब तक करोड़ों लोग वहां आते हैं। जब मैं चीफ मिनिस्टर था, तभी करोड़ पार हो गया था, अब तो यह बहुत आगे चला गया है। वहां जो pilgrim tourists हैं, वे आते-जाते हैं और जो दूसरे tourism के लिए आते हैं, वे भी आते हैं। वहां जम्मू-कश्मीर के साधारण लोग भी जाते हैं, पंजाब के नजदीक के और हिमाचल प्रदेश के नजदीक के जो लोग हैं, वे भी जाते हैं। इसलिए इसका और विस्तार करने की जरूरत है और इसकी पटरियों को मॉडर्न बना कर वहां fast trains लगाने की जरूरत है। जब वहां यात्रियों का rush होता है, तो बहुत मुश्किल से लोगों को जगह मिलती है। इसलिए जम्मू-दिल्ली और दिल्ली-कटरा के बीच आप किस तरह का आधुनिकीकरण कर सकते हैं, वह करने की बहुत आवश्यकता है। जहां तक कश्मीर की बात है, मुझे खुशी है कि पिछले 10-12 सालों में कश्मीर के अन्दर बहुत काम हुआ। कश्मीर को रेल के जरिए पूरे देश से जोड़ने का जो काम हुआ है, मेरे ख्याल में जम्मू-कश्मीर स्टेट के लिए यह इस संचुरी का सबसे अच्छा काम हुआ है। यह पर्यटकों के लिए भी फायदेमंद है और लोकल लोगों के लिए भी फायदेमंद है। Baramulla से Banihal तक जितनी वैली है, उसमें तो ट्रेन चल रही है, Katra से Udhampur के लिए भी ट्रेन चल रही है, लेकिन जो सबसे मुश्किल टेरिन और डिफिकल्ट एरिया है, वह है Katra-Banihal तक ट्रेन बनाना। इसमें आपने बहुत रुचि ली है, इसके लिए मैंने आपको लिखा भी है। बीच में काम कुछ रुक गया था, लेकिन अब मुझे बहुत खुशी है और मैं आपका धन्यवाद भी करता हूँ कि आपने उस काम की गति को बहुत तेज किया है। यह एरिया डिफिकल्ट तो है, लेकिन जब यह एरिया तैयार होगा, तो पर्यटकों के लिए पयटन की एक नयी चीज़ बन जाएगी। Chenab के ऊपर दुनिया का सबसे ऊंचा ब्रिज इसी Banihal और Batote के बीच में बन रहा है, जिसकी ऊंचाई 1,127 फुट होगी। अभी तक विश्व में जो सबसे ऊंचा ब्रिज था, वह फ्रांस में था, वह ब्रिज भी इससे शायद 200-400 फुट कम है। यह विश्व का सबसे ऊंचा ब्रिज बनेगा, जो पर्यटन का बहुत अच्छा केन्द्र बनेगा। मैं भी कई दफा हेलिकॉप्टर से उसको देखने जाता था कि उसका काम कहां तक पहुंचा है। बीच में उसका काम थोड़ा ढीला हो गया था, लेकिन अब फिर से वह शुरू हो गया है, क्योंकि हमारे जो Minister of State for Development of North-Eastern Region हैं, यह उनकी कॉस्टिट्यूएंसी है। हम दोनों का डिस्ट्रिक्ट एक ही है, उस डिस्ट्रिक्ट में उनको भी उतनी ही रुचि है, जितनी मुझे है, इसलिए उसको मुकम्मल करने की जरूरत है। उसमें तो पूरी स्टेट और पूरे देश के लोगों को रुचि होनी चाहिए। ...**(व्यवधान)**... बिल्कुल करेंगे ...**(व्यवधान)**... काम के लिए, डेवलपमेंट के लिए हम सब एक हैं, उसमें कोई लड़ाई नहीं है।

اُقائد حزب اختلاف (جناب غلام نبی آزاد) : مائے ٹپٹی چیئرمین سر، مجھے بھٹن تو نہیں کرنا ہے، لیکن میں کچھ پوائنٹس اٹھانا چاہوں گا۔ میں جانتا ہوں کہ ریلوے منتری کا کام سب سے مشکل کام ہے۔ ایک لائر، سو بیمار، ایک گیگ ہے اور اس کو پورے دیش میں ہالتا ہے۔ سبھی کچھ بھی ایسا ہے، جس میں پیسہ بہت لگتا ہے۔ جب بجٹ میں ٹرانسپورٹ منسٹری کے بارے میں چرچہ ہوئی، تو بات ہوئی کہ اس کے لئے پیسے زیادہ رکھے جا رہے ہیں۔ یہ ٹھیک ہے، بہت اچھی بات ہے، کنٹیکٹ بھی بہت ضروری ہے۔ ہم سوچتے تھے کہ ریلوے میں بھی اسی پیمائے پر، ریلوے منسٹری کے پیسے ڈبل، ٹریبل کئے جائیں گے۔ ہماری پٹریاں بہت پرانی ہو چکی ہیں، ان پر زیادہ اسپڈ ڈالنا بہت مشکل ہے۔ ہماری ریل کے ٹیے بہت پرانے ہیں، حالانکہ نئے ٹیے جوڑے جاتے ہیں، پھر بھی پرانے ٹیے ہیں، مائرن نہیں ہیں۔ اس کے لئے بہت پیسے کی ضرورت ہے۔ اس کو زیادہ بڑھانے کی بجائے بجٹ میں ہی کٹوتی کی گئی ہے۔ اس کے لئے ہم پوری سرکار سے، پردھان منتری جی سے، فائننس منسٹری سے بھی مانگ کر رہے ہیں کہ وہ آپ کی مدد کریں۔ یہ اس سدن کی مانگ ہے کہ آپ ریلوے منسٹری کو زیادہ سے زیادہ پیسے دیں۔ اس کے لئے چاہے کوئی بھی طریقہ اختیار کیا جاتے، آپ کریں۔ جس طرح سے ٹرانسپورٹ منسٹری کا پیسہ بڑھایا جا رہا ہے، اسی طرح سے ریلوے منسٹری کا پیسہ بھی بڑھایا جائے۔

سر، نو-چار مدعے بتاتے بہت ضروری ہیں۔ ایک-ورڈ ایریاز کی بات ہے۔ ہمارے دیش میں aviation کا بہت وسنار ہوا ہے، لیکن ایک-ورڈ ایریاز جموں و کشمیر سے لے کر اڑیسہ اور نارنہ۔ ایسٹ تک ایسے بہت سارے ایریاز ہیں، جہاں ہوائی جہاز نہیں جاتا ہے اور اتنی دور گاڑی سے جانا ناممکن ہے۔ اس حالت میں ریل گاڑی ہی ایک موڈ آف ٹرانسپورٹ ہے، جس کو استعمال کیا جا سکتا ہے۔ وہ بیگ-ورڈ ایریاز ہوں یا نیکملائٹ ایریاز ہوں، اس بجٹ میں ان کی طرف بھی زیادہ دھیان دینے کی ضرورت ہے۔

سر، صفائی سب سے بڑا مدعا ہے۔ ہماری آبادی بھی ایک وجہ ہے کہ ہمارے لئے اپنے پلیٹ فارم پر اتنی صفائی رکھنا بہت مشکل ہے۔ دوسرے دیشوں کے مقابلے، جہاں آبادی کی تعداد بہت کم ہے، ہمارے یہاں پر اتنی زیادہ آبادی ہے کہ ایسا لگتا ہے کہ کئی پبلک میٹنگس ہو رہی ہیں۔ ہر جگہ ایک گاڑی کے ساتھ دوسری کا انتظار کر رہے ہیں۔ یہ سواہلوک بات ہے کہ وہاں صفائی رکھنا بہت مشکل ہے۔

جب ہم ریلوے اسٹیشن بناتے ہیں، تب وہاں اکموتیشن کی بھی ضرورت ہے، بڑے بڑے ہال بنانے کی ضرورت ہے۔ آپ کو بیٹھنے کی کوئی جگہ نہیں ملے گی، اگر منیجر کے کمرے میں دو-تین لوگ بیٹھ سکیں، تو بس وہیں بیٹھنے کی جگہ ہے، باقی اگر آپ کو ریل گاڑی دو گھنٹے، تین گھنٹے لیٹ چلی گئی، تو آپ کے کہیں جانے کا انتظام نہیں ہے، آپ کو اسی پٹری پر بیٹھنا ہے۔ اگر ریلوے اسٹیشن شہر سے دور ہے، تو اور مصیبت ہے۔ میرے خیال سے، بہت بڑے ہال نہیں، لیکن کچھ ہال بنانے کی ضرورت ہے، جن میں ٹوائلیٹ کی سہولت ہو۔ اس کی وجہ سے بھی آپ کے پلیٹ فارم کی صفائی ہو سکتی ہے۔ پھر ٹوائلیٹس اور کینٹین کی صفائی بھی بہت ضرورت بات ہے۔

تیسری بات، جو میں کہنا چاہتا ہوں، وہ یہ ہے کہ جب میں وزیرصحت تھا اور مناندرجی وزیرریل تھیں، تب ہم نے ان سے ایک دفعہ بیٹھے بیٹھے ہی ریکویسٹ کی تھی کہ آپ کی پاس پوری کلٹری میں

ریلوے کی بہت زمین ہے، جس میں انکروچمنٹ ہو رہا ہے، بڑے شہروں میں بھی اور چھوٹے شہروں میں بھی۔ اس کو واپس لینا بہت مشکل ہے اور جو بھی ہے، اس کو استعمال کرنے کا آپ کے پاس کوئی طریقہ نہیں ہے۔ اگر آپ یہاں ان پرنسپل مائن، تو ہم انیٹیٹیفائی کریں گے کہ یہ پوری کٹاری میں کہاں کہاں ہیں، تو اس زمین پر ہسپتال بن سکتے ہیں، میٹیکل کالج بن سکتے ہیں۔ اس زمین پر میٹیکل کالج گورنمنٹ آف انڈیا بناسکتی ہے، اسٹیٹ گورنمنٹ بناسکتی ہیں یا ریلوے بناسکتی ہے۔ ہسپتال بڑا ہو، چھوٹا ہو، پبلک منسٹری بناسکتی ہے، ریلوے بناسکتی ہے یا اسٹیٹ گورنمنٹس بناسکتی ہیں۔ معافی نہ کہا کہ یہ بہت اچھا پروپوزل ہے۔ ہمیں اس کو انیٹیٹیفائی کرنے میں چھ مہینے لگے۔ اس کے لیے انیٹیٹیفائیڈ لیول پر میٹنگ ہوگئی اور الٹی میٹی دو مقررہ کے بیچ میں، جیسے نو کنٹریز کے بیچ میں ہو رہی ہو، بڑے فین فیز کے ساتھ پوری میٹیا، الیکٹرک اور پرنٹ میٹیا، کے سامنے ہم دونوں نے اس ایگریمنٹ پر سگنچر کردیے۔ یہ جو جگہیں انیٹیٹیفائی کی گئی تھیں، آپ کے متوالیہ میں بڑی ہیں۔ ان میں بڑی جگہیں ہیں، چھوٹی جگہیں ہیں اور ان سے چھوٹی جگہیں ہیں۔ اس میں یہی طے ہوا کہ ان جگہوں پر میٹیکل کالج، ہسپتال ٹرینسٹریز بن سکتی ہیں، اور انہیں یہ تینوں بنا سکتے ہیں اگر گورنمنٹ آف انڈیا بنا سکتی ہے تو وہ بنائے، ریل متوالیہ بناسکتا ہے، تو وہ بنائے اور اسٹیٹ گورنمنٹس کو بھی مدعو کیا جائے کہ وہ بنالیں۔ الٹی میٹی اس سے لوگوں کو فائدہ ہوگا۔

ہماری II-CIPA میں ریلوے میں متری زیادہ بار بدل گئے۔ تین متری تو ٹی ایم سی سے ہی بدل گئے اور اس کے بعد کچھ وجوہات سے ہماری پارٹی کے بھی دو متری بدل گئے۔ اس طرح سے ساڑھے تین سال میں پانچ متری بدل گئے۔ پہلا ٹیڑھ سال تو ہمیں اسے بنانے میں لگ گیا۔ اس طرح سے وہ نہیں بوبلہ میں آپ سے گزارش کرتا ہوں کہ آج ہسپتال کی کتنی کمی ہے، وہ انیٹیٹیفائیڈ جگہیں ہیں اور یونین پبلک منسٹری اور ریلوے منسٹری کے بیچ ایگریمنٹ ہوا ہے۔ دونوں منسٹریز کے آفیسرز کو اس کی جانکاری ہے، اگر اس کو لگے پڑھائیں، تو آپ کی یہ زمین بھی بچ جائے گی اور پورے ملک کے لوگوں کے صحت مند رہنے کا انتظام ہو سکتا ہے۔ پی پی پی اب نیا سلسلہ ہے، یو کین ایڈ پی پی پی آلو۔ میں آپ سے گزارش کرونگا کہ آپ اس کی طرف بھی دھیان دیں۔

آخر میں، میں جموں وکشمیر کے بارے میں بننا چاہوں گا۔ جموں وکشمیر جیسی چھوٹی سی اسٹیٹ میں ریلوے کا جتنی ٹریفک ہے، شاید اور کسی دوسری اسٹیٹ میں نہیں ہو سکتا ہے۔ اس کی سب سے بڑی وجہ ہے کہ ماتا ویشنوویو اسٹان ہمارے اسٹیٹ، جموں میں ہے۔ اس کے چلتے لاکھوں نہیں، اب تو کروڑوں لوگ وہاں آتے ہیں۔ جب میں چیف منسٹر تھا، تب کروڑ بار ہو گیا تھا، اب تو یہ بہت آگے چلا گیا ہے۔ وہاں سیاح آتے ہیں، جو ہلگرم ٹورسٹ ہیں، وہ آتے جاتے ہیں اور جو دوسرے ٹورزم کے لیے آتے ہیں، وہ بھی آتے ہیں وہاں جموں وکشمیر کے عام لوگ بھی جاتے ہیں۔ پنجاب کے نزدیک کے اور ہماچل پردیش کے نزدیک کے جو لوگ ہیں، وہ بھی جاتے ہیں۔ اس لئے اس کو اور توسیع کرنے کی ضرورت ہے۔ اور اس کی پٹریوں کو مائرن بنکر وہاں فاسٹ ٹرین لگانے کی ضرورت ہے۔ جب وہاں مسافروں کا رش ہوتا ہے، تو بہت مشکل سے لوگوں کو جگہ ملتی ہے۔ اس لئے جموں-نبلی اور نبلی-کٹہرہ کے بیچ آپ کی طرح کی جدید کاری کر سکتے ہیں، وہ کرنے کی اشد ضرورت ہے۔

جہاں تک کٹمیر کی بات ہے، مجھے خوشی ہے کہ پہلے دس-چار سالوں میں کٹمیر کے اندر بہت کلم ہوا۔ کٹمیر کو ریل کے ذریعے پورے دیش سے جوڑنے کا جو کام ہوا ہے، میرے خیال میں جموں کٹمیر اسٹیٹ کے لئے یہ اس صدی کا سب سے اچھا کام ہوا ہے۔ یہ سیلوں کے لئے بھی فائدہ مند ہے اور لوکل لوگوں کے لئے بھی فائدہ مند ہے۔ یلیمولہ سے بھلن تک جتنی ویلی ہے، اس میں تو ٹرین چل رہی ہے، کٹرہ سے ادھم پور کے لئے بھی ٹرین چل رہی ہے، لیکن جو سب سے مشکل ٹرین اور ٹیکٹس اہل ہے، وہ ہے کٹرہ۔ بھلن تک ٹرین بنانا اس میں اب نے بہت دلچسپی لی ہے، اس کے لئے میں نے اب کو لکھا بھی ہے۔ بیچ میں کلم کچھ رک گیا تھا، لیکن اب مجھے بہت خوشی ہے اور میں اب کا دھنولہ بھی کرتا ہوں کہ اب نے اس کام کی رفتار کو بہت تیز کیا ہے۔ یہ ایسا ٹیکٹس تو ہے، لیکن جب یہ اہل تیار ہوگا، تو سیلوں کے لئے سیاحت کی ایک نئی چیز بن جائے گی۔ چناب کے اوپر دنیا کا سب سے اونچا برج اسی بھلن اور بٹوڑ کے بیچ میں بن رہا ہے، جس کی اونچائی 1127 فٹ ہوگی۔ ابھی تک دنیا میں جب سب سے اونچا برج تھا وہ فرانس میں تھا، وہ برج بھی اس سے شاید دو سو-چار سو فٹ کم ہے۔ یہ دنیا کا سب سے اونچا برج بنے گا، جو سیاحت کا بہت اچھا مرکز بنے گا۔ میں بھی کافی دفعہ پہلی آکٹور کو اس کو دیکھنے جاتا تھا کہ اس کا کلم کیل تک پہنچا ہے۔ بیچ میں اس کا کلم ٹھوڑا ڈھیلا ہو گیا تھا، لیکن اب پھر سے وہ شروع ہو گیا ہے، ک Minister of State for Development of North-Eastern Region ہیں، یہ ان کی کٹمٹی ٹیونس ہے۔ ہم دونوں کا مشترک ایک ہی ہے، اس مشترک میں ان کو بھی اتنی ہی دلچسپی ہے، جتنی مجھے ہے، اس لئے اب کو مکمل کرنے کی ضرورت ہے۔ اس میں تو پوری اسٹیٹ اور پورے دیش کے لوگوں کو دلچسپی ہونی چاہیے۔ (مداخلت)۔ بالکل کریں گے۔ (مداخلت)۔ کلم کے لئے، ڈیولپمنٹ کے لئے ہم سب ایک ہیں، اس میں کوئی لڑائی نہیں ہے۔

उत्तर पूर्वी क्षेत्र विकास मंत्रालय के राज्य मंत्री, प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री, कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री, परमाणु ऊर्जा विभाग में राज्य मंत्री तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (डा. जितेन्द्र सिंह): वैसे भी हमारी आपस में कोई लड़ाई नहीं है।

श्री गुलाम नबी आजाद: जी हां, लेकिन आप इनको यह राज़ की बात कभी मत बताना की हम लोग एक ही डिस्ट्रिक्ट के हैं।

इस थोड़े से एरिया में 92 छोटे ब्रिज हैं और 27 बड़े ब्रिज हैं। इसकी लेंथ 1.3 किलोमीटर है, यह इतना बड़ा ब्रिज है। मेरी गुजारिश है कि इस पर आप जितना अधिक हो सके, उतना जोर दें, ताकि यह काम जल्दी से जल्दी मुकम्मल हो जाए।

अगर एक रेलवे लाइन उधर कश्मीर से बनी और इधर Jammu से Katra तक बन गई, तो उसमें कोई फायदा नहीं होगा। इसके बीच में जो एरिया नहीं बना है, उसमें दो दफा गड़बड़ी हो जाती है। एक तो पूरे विंटर में बर्फ की वजह से गड़बड़ी हो जाती है और फिर बरसात की वजह से गड़बड़ी हो जाती है। हम यह मानें कि यह जो एरिया छूट गया है, उसमें हमें साल में छः महीने तो प्रॉब्लम रहती ही हैं। 4-4, 5-5, 6-6 दिन तक वह सड़क खराब रहती है, विशेष रूप से विंटर और बरसात में और हजारों की संख्या में जो पर्यटक हैं या जो जम्मू-कश्मीर के लोग हैं, वे वहां फंस जाते हैं। उनके लिए वह बड़ा बैरन एरिया है, जिसमें रहने, खाने-पीने और सिर छुपाने तक के लिए भी जगह नहीं है। इसकी जरूरत को महसूस करते हुए आप इसे जल्दी से जल्दी पूरा करने की कोशिश कीजिए।

[श्री गुलाम नबी आजाद]

वैली के अन्दर एक एरिया और छूट गया है, बाकी तकरीबन हमारे यहां के सब डिस्ट्रिक्ट्स को यह कवर करता है। हमारे यहां 10 डिस्ट्रिक्ट्स हैं और यह किसी डिस्ट्रिक्ट के बीच में से जाता है, किसी के साइड में जाता है, लेकिन एक एरिया ऐसा है, जो बहुत जरूरी है और जो पीओके के साथ भी लगा हुआ है। वह एरिया Kupwara का एरिया है। Kupwara का एरिया छूट गया है, हालांकि यह एरिया खेतों के बीच में से जाने वाला एरिया है, यह जम्मू की तरह डिफिकल्ट टैरीन नहीं है। इस एरिया को भी आपको अपने हाथ में लेना होगा।

जहां तक जम्मू प्रोविंस का सवाल है, Jammu से Rajouri, Poonch की बात चल रही है। बहुत अरसे तक इसमें सर्वे हुआ है, जिस पर कितना ही पैसा लग चुका है। अब उसमें काम करने की जरूरत है। यह हमारी और हमारे Minister of State for Development of North-Eastern Region की एक ज्वाइंट मांग है। Doda district, जो हम दोनों का home district है। जम्मू प्रोविंस में Doda district, Kishtwar district अकेला unconnected रहेगा, जब Rojouri से Poonch तक रेलवे लाइन जाएगी। उसके लिए कोई और रास्ता नहीं है, उसके लिए सिर्फ टनल का रास्ता है। Chennai से Doda तक अगर टनल निकलेगी, तो बहुत अच्छा होगा। अगर जम्मू-कश्मीर के बीच में हमें छः महीने की रोड की प्रॉब्लम है, तो Doda और Jammu के बीच में तो आठ महीने की प्रॉब्लम होती है। इसलिए मैं आपका ध्यान उस तरफ भी दिलाना चाहता हूं कि आप उसका सर्वे कराएं। हमारे वक्त में चेंनानी से डोडा तक रोड के टनल का सर्वे हुआ है। अगर उसको रेल का बना दिया जाए, तो मसला ही खत्म हो जाता है। उसके बाद वहां रोड़ बनाने की जरूरत ही नहीं है। रेलवे के हमारे दो टनल्स अभी बहुत अच्छे-अच्छे बन गए। एक तो चेंनानी में और दूसरा बनिहाल में। तो उसी एरिया में अगर या बारह-तेरह किलोमीटर का टनल बन जाएगा, तो उसका हिमाचल, चम्बा वगैरह सब फायदा उठा सकते हैं। यह पर्यटकों के लिए भी अच्छा होगा और उस रीजन के लोगों के लिए भी इससे बहुत अच्छी सुविधा होगी। इन्हीं शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

†جنگل غلام نبی آزاد : جی ہاں، لیکن آپ ان کو یہ راز کی بات کہیں مت بتائے کہ ہم لوگ ایک ہی ٹنٹرکٹ کے ہیں۔

اس ٹنٹرکٹ سے اوپر 92 چھوٹے برج ہیں اور 27 بڑے برج ہیں۔ اس کی اونٹھ 1-3 کرو
میٹر ہے، یہ اتنا بڑا برج ہے۔ موری گزارش ہے کہ اس پر آپ جتنا زیادہ ہو سکے، اتنا زور دیں، تاکہ یہ
کام جلدی سے جلدی مکمل ہو جائے۔

اگر لوگ ریلوے لائن انٹر کنٹینر سے بنی اور انٹر جموں سے کٹرا نک بن گئی، تو اس سے
کوئی فائدہ نہیں ہوگا۔ اس کے بیچ میں جو لمبیا نہیں بنا ہے، اس میں دو دفعہ گزری ہو جاتی ہے۔ ایک تو
پورے وکٹر میں برف کی وجہ سے گزری ہو جاتی ہے اور پھر برسات کی وجہ سے گزری ہو جاتی ہے۔ ہم
یہ سنیں کہ یہ جو لمبیا چھوٹ گیا ہے، اس میں ہمیں سال میں چھ مہینے تو پرانہ رہتی ہی ہے۔ چار-چار
پہلے-پہلے، چھ-چھ دن تک وہ سڑک خراب رہتی ہے، خاص طور سے وکٹر اور برسات میں اور ہزاروں کی
تعداد میں جو سبب ہیں یا جو جموں-کشمیر کے لوگ ہیں، وہ وہاں پہنچ جاتے ہیں۔ ان کے لئے وہ بڑا

بیرون لایا ہے، جس میں رہنے، کھانے پینے اور سر چھپنے تک کے لئے دیں جگہ نہیں ہے۔ اس کی ضرورت تو محسوس کرتے ہوئے آپ اسے جلدی سے جلدی پورا کرنے کی کوشش کھینچے۔

وہی کے اندر ایک ایریا اور چھوٹ گیا ہے۔ باقی تقریباً ہمارے یہاں کے سب ٹنڈرکٹ کو یہ گور کرنا ہے۔ ہمارے یہاں اس ضلع ہیں اور یہ کسی ضلع کے بیچ میں سے جاتا ہے۔ کسی کے سلائیڈ میں جاتا ہے، لیکن ایک ایریا ایسا ہے، جو بہت ضروری ہے اور جو ہم اور کے۔ کے ساتھ بھی لگا ہوا ہے۔ وہ ایریا کھواڑہ کا ایریا ہے۔ کھواڑہ کا ایریا چھوٹ گیا ہے، حالانکہ یہ ایریا کھیتوں کے بیچ میں سے جاتے والا ایریا ہے، یہ جموں کی طرح ڈیٹیکٹ لائن نہیں ہے۔ اس ایریا کو بھی آپ کو اپنے ہاتھ میں لینا ہوگا۔

جہاں تک جموں پریویس کا سوال ہے، جموں سے راجوری، پونچھ کی بات چل رہی ہے۔ بہت عرصے تک اس میں سروے ہوا ہے، جس پر کھتا ہی پلیم لگ چکا ہے۔ اب اس میں کام کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ ہمارے اور ہمارے منسٹر آف اسٹیٹ فار ڈیولپمنٹ آف ناؤٹھ ایمیشن ریجن کی ایک جوائنٹ مٹنگ ہے۔ ٹوڈے ضلع جو ہم دونوں کا پورم ٹنڈرکٹ ہے۔ جموں پریویس میں ٹوڈے ضلع، کشتواڑ ضلع اکھلا ان کونکلا رہے گا، جب راجوری سے پونچھ تک ریلوے لائن بنائے گی۔ اس کے لئے کوئی اور راستہ نہیں ہے، اس کے لئے صرف ٹل کا راستہ ہے۔ چنتی سے ٹوڈے تک اگر ٹل نکالے گی، تو بہت اچھا ہوگا۔ اگر جموں وکشمیر کے بیچ میں ہمیں چھ مہینے کی روڈ کی پرابلم ہے، تو ٹوڈے اور جموں کے بیچ میں تو آٹھ مہینے کی پرابلم ہوتی ہے۔ اس لئے میں آپ کا دھیان اس طرف بھی دلانا چاہتا ہوں کہ آپ اس کا سروے کرائیں۔ ہمارے وقت میں چنتی سے ٹوڈے تک روڈ کے لئے کا سروے ہوا ہے۔ اگر اس کو ریل کا بنایا جائے، تو مسئلہ ہی ختم ہو جاتا ہے۔ اس کے بعد ریل روڈ بنانے کی ضرورت ہی نہیں ہے۔ ریلوے کے ہمارے نو ٹائر ایسی بہت اچھے اچھے بن گئے۔ ایک تو چنتی میں اور دوسرا باہل میں۔ تو اسی ایریا میں اگر یہ بارہ تیرہ کلومیٹر کا ٹل بن جائے گا، تو اس کا ہمارا، چمبا وغیرہ سب فائدہ اٹھا سکتے ہیں۔ یہ سولہوں کے لئے بھی اچھا ہوگا اور اس ریجن کے لوگوں کے لئے بھی اس سے بہت اچھی سیولٹ ہوگی۔ انہیں الفاظ کے ساتھ آپ کا بہت بہت شکریہ۔

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Avinash Rai Khanna, to put a question.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF MINORITY AFFAIRS AND
THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS
(SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI): Sir, he just want to say something.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT OF
NORTH EASTERN REGION; AND THE MINISTER OF STATE IN THE PRIME
MINISTER'S OFFICE, MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND
PENSIONS, DEPARTMENT OF ATOMIC ENERGY AND DEPARTMENT OF SPACE
(DR. JITENDRA SINGH): Sir, I just want to add ... (Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay.

DR. JITENDRA SINGH: Sir, I will just add to what the hon. LOP has very nicely put.

SHRI MUKHTAR ABBAS NAQVI: Sir, a special concession for Jammu and Kashmir.

DR. JITENDRA SINGH: Sir, we have already held some of the sittings with the Railway Minister. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Not in coalition, but, in collusion.

DR. JITENDRA SINGH: We are connected by rail and by other means also. Sir, I just wanted to add because about the constituency hon. LOP had very rightly pointed out that there are some concerns. I have brought to the notice of the Railway Minister also, and I think they are working on it. Sir, the LOP would know better than many of us कि बसोली और बिलावर का जो segment है, that does not have a rail track. So, I pointed out that it should not be difficult to start a work there because you have the Pathankot-Jammu rail link which is not very far. So if you are able to have a rail link, it will serve two purposes. First is, as alternative mode of travel and second is that the roads are in a very bad shape and, therefore, in the long run, it will also help in tourism.

Secondly, Sir, there has been a demand put already to have double track for Jammu. The number of trains have increased. Thirdly, ever since the railway station was set up in Katra-Vaishno Devi - as hon. LOP has pointed out, it was a landmark breakthrough as far as the railways is concerned — what happened is that all the passengers board from Katra-Vaishno Devi and, therefore, Udhampur, being a very important district headquarter, gets deprived of the room and the passengers who have to board from Udhampur, are always complaining that they don't get. Therefore, at one stage, they were even objecting to it. So, we tried to pacify saying कि नहीं, अब जो प्रगति हो रही है, उसका प्रोसेस तो नहीं रुकेगा, तो उसके लिए हमने रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाई। इन्होंने इसे स्वीकार भी किया कि वहां पर डीएमयूज की संख्या बढ़ जाए, so that we could have more local connectivity. ये एक-दो बिन्दु इसमें जोड़ने का मेरा अनुरोध है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Avinash Rai Khanna. You can ask a question. You put a question. ...*(Interruptions)*...

SHRI T.K. RANGARAJAN: Sir, I have only one question.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Wait. I am permitting those who have asked me earlier, not now.

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब): सर, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि पंजाब के लिए बहुत कुछ मिला है और आशा करता हूँ कि यह समय पर पूरा होगा।

माननीय मंत्री जी से मेरा एक छोटा सा प्रश्न है। सर, जो भारतीय रेल है, अब वह अंतर्राष्ट्रीय रेल बन चुकी है, क्योंकि वह बंगलादेश भी जाती है और पाकिस्तान भी जाती है। मैंने पिछली बार एक रिक्वेस्ट की थी कि जैसे एरोप्लेन के ऊपर एक इंडियन फ्लैग होता है, तो अगर रेलवे के इंजन पर या कहीं पर वैसा फ्लैग लग जाए, तो एक बहुत बड़ा मैसेज इंटरनेशनली जा सकता है। इन्होंने मुझसे कमिट भी किया। चूंकि मैं रेलवे कंवेन्शन कमेटी का मेम्बर भी हूं, तो मैंने इसी आशा से सब जगह मीटिंग्स में यह बात उठाई, लेकिन पता नहीं किस कारण से यह बात नीचे तक नहीं जा पाई। मुझे आशा है कि ये जो फ्लैग्स हैं, वे जल्द ही रेलवे के इंजन पर रेलवे में देखने को मिलेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Good question. I support you. Now, Shri Tapan Kumar Sen.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Thank you, Deputy Chairman, Sir. I will get only two-three minutes to explain my opinion as well as apprehension.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can ask question.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: I have a very high expectation from our hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu, because I remember during his stint as Power Minister, during ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is not the time to compliment, but to ask question.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: No, no.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Because you want a positive answer, so you compliment first. This is. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, my question comes out of that. He contributed in expanding the country's power generation capacity in a big way, through NTPC. That in turn led to the huge capacity expansion of BHEL together generating a substantial quality employment in the country. So, with that expectation and approach, I would like to express my apprehension on your Budget proposal that you are inviting GE, in the locomotive area, whereas in your Chittaranjan Locomotive Works, the locomotive producing capacity under BHEL, which was established only to feed the Railways, and other wagon manufacturing units, the capacity is severely under-utilized, and it is being neglected. Their technology, their productive capacity is not being modernized. How far is this approach consistent with the Government's overall approach of Make in India? GE will come to Make in India, but your own Chittaranjan Locomotive Works, your own BHEL Locomotive unit and other productive units of the Railways will be neglected. So, on these areas, I think, we need. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri A. Navaneethakrishnan. ...*(Interruptions)*...
Shri A. Navaneethakrishnan. ... *(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, my second point is that you have planned a huge capital expenditure for expansion of Railway, of course, and it is really, no doubt, Rs.1,25,000 crores in a year. But, at the same time, kindly note, your Budget figures. You are not depending on your own resource generation. You are depending on PPP route. Mr. Minister, kindly remember your first Budget, after the NDA Government came to power. In your first partial Budget, you made a statement that more than ₹ 74,000 crores capital expenditure just could not be materialized because it depended on PPP projects. In your subsequent years, the PPP exercise is also not very encouraging.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Now, Shri A. Navaneethakrishnan. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, please let me complete.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You kept all these important points and kept quiet. You could have given your name to speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, I am just mentioning the points. ...*(Interruptions)*...
And these are valid points.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, that is my complaint. These are valid points. Why did you not give your name? ...*(Interruptions)*... This is not the way.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, please allow me. ...*(Interruptions)*... I am just finishing.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, you put your question. ...*(Interruptions)*... You asked for putting one question, but you are putting three questions.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: In that area, for your future capacity expansion programme, if you depend on PPP, I think, there is a doubt. So, you have to think about managing that capacity in some other manner except PPP. ...*(Time-bell rings)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; that is all. Now, Shri A. Navaneethakrishnan. ...*(Interruptions)*... No, no.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, my last point...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: What are you doing? You cannot speak endlessly.

SHRI TAPAN KUMAR SEN: Sir, I have just two sentences, please. Sir, my last

point is, you have expressed a great concern on the safety. But without filling the safety-related manpower vacancies, safety cannot fall automatically from the sky. So, on that also, your Budget does not indicate any specific programme. Please consider this.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Tapan Kumar Sen is very smart. For one question, you put five questions. Now, Shri A. Navaneethakrishnan. ...*(Interruptions)*...

SHRI A. NAVANEETHAKRISHNAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for giving me the opportunity. I thank Amma. A common man's point of view I want to...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You just put question, nothing else.

SHRI A. NAVANEETHAKRISHNAN: Yes, Sir. Now the Season Tickets are being issued by the Railway Administration up to 150 kilometres. But the demand from all sections of people is that it may be extended up to 200 kilometres. So, it may be favourably considered. Sir, through you, I make this request to the hon. Minister.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, that is correct. ...*(Interruptions)*... Yes, that is good. ...*(Interruptions)*... Okay, the Minister may consider that. ...*(Interruptions)*... Mr. Rangarajan, you are my Vice Chairman. So, you ask simply one question. ...*(Interruptions)*...

SHRI T.K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): Sir, I first second what hon. Tapan Kumar Sen said. ...*(Interruptions)*... Sir, I hope the Railway Minister will agree with me that his predecessor promised so many things for Tamil Nadu. So far nothing has come fully. Mr. Minister, your predecessor agreed for another route between Madurai and Theni, and he had allotted some money also. Even that has not come. I request you to, at least, fulfil the promises and commitments of your predecessor's promises and commitments to Tamil Nadu. Please do not ignore Tamil Nadu. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Not only his predecessor's, but his own commitments too. ...*(Interruptions)*... Okay. Now, Shri V.P. Singh Badnore.

SHRI V.P. SINGH BADNORE (Rajasthan): Sir, one of the issues of concern is, when we enter a city, it is very dirty. We see horrific sights in the morning. That is a big, big issue. ...*(Interruptions)*... So, my suggestion to the hon. Minister is that the CSR can really take interest and do it, like it is being done in Bhilwara. A company has taken it up and they have cleaned up the whole place. When a company can do it there, why can you not do it elsewhere? ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Husain Dalwai, put your question.

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र): सर, मेरे एक-दो प्रश्न हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No; no. Not two questions. Put just one question. ...*(Interruptions)*...

श्री हुसैन दलवाई: सर, जो मुम्बई सबअर्बन एलिवेटेड रेलवे बनने वाली है, वह जब बनेगी, तब बनेगी, लेकिन आप अभी इसकी चार कैटेगरीज़ बना सकते हैं, जिससे आपका रेवेन्यू भी बढ़ सकता है। जो छोटे लोग हैं, उनके लिए अलग कैटेगरी बनाइए, उनके लिए अलग facilities की व्यवस्था कीजिए। रेलवे के सारे डिब्बे एयरकंडीशन कीजिए। रेलवे की लैंड का उपयोग ठीक ढंग से हो सकता है, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि लैंड का उपयोग ठीक ढंग से नहीं हो रहा है। मेरा यह अनुरोध है कि रेलवे की लैंड का उपयोग ठीक ढंग से कीजिए। वहां पर contract labour को abolish करके permanent labour की व्यवस्था कीजिए। ...**(समय की घंटी)**... आप जो Karad-Chiplun नया रेल मार्ग बनाने वाले हैं, उनको आगे Guhagur तक बनाइए। ...**(समय की घंटी)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. That's all. ...*(Interruptions)*...

डा. प्रभाकर कोरे (कर्णाटक): सर, माननीय मंत्री जी ने बहुत अच्छा रेल बजट बनाया है। सर, मेरा एक ही अनुरोध है, since Independence, we have been fighting for the connection between Hubli-Dharwar-Belgaum. It is about 80-90 kilometers. But, to reach that place, it will take four hours by train because the train goes ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Put your question. ...*(Interruptions)*... Put your question. ...*(Interruptions)*...

DR. PRABHAKAR KORE: A survey has been done. This year, we have kept money. ...*(Interruptions)*... It has been pending for a very long time. ...*(Interruptions)*... It would be better if you take ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. ...*(Interruptions)*.. Shri Sukhendu Sekhar Roy. ...*(Interruptions)*...

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY (West Bengal): Sir, since the Railways do not have enough land for expansion of the platforms, my pointed question to the hon. Railway Minister is this. Is the Railway contemplating for construction of double storey or three storey platforms on the major stations? ...*(Interruptions)*...

श्री बसावाराज पाटिल (कर्णाटक): सर, मेरा सवाल यह है कि हैदराबाद - कर्णाटक रीज़न का गुलबर्ग प्राइम सिटी का प्रोजेक्ट अनुच्छेद 371 में है। डिवाजन हेडक्वार्टर के लिए कर्णाटक सरकार ने 50 एकड़ जमीन दी है। इसके लिए केवल 74 करोड़ रुपए मंजूर करने से यह डिवाजन हेडक्वार्टर बनेगा। पिछली सरकार ने इसके लिए थोड़ी मात्रा में अनुमति दी है, इसको पूरा करने की कोशिश करें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Bhupinder Singh. This is the last question. ...*(Interruptions)*... Last question, Shri Bhupinder Singh. ...*(Interruptions)*...

SHRI BHUPINDER SINGH (Odisha): Hon. Minister, I want you to be very specific. If you cannot answer today, please send me the answer in writing. Is it a fact that the then Minister of State for Railways, on 25th February, 2014, had to lay a foundation stone of a repairing coach factory in my district Kalahandiat Narta in my constituency. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No; no. ...*(Interruptions)*... That's all. Please sit down. ...*(Interruptions)*... Hon. Minister, please start. No, no more. ...*(Interruptions)*... I had already told you that that was the last question. ...*(Interruptions)*... You could have given your name earlier. ...*(Interruptions)*... Sit down. ...*(Interruptions)*... You could have given your name earlier. ...*(Interruptions)*... Sit down, please. ...*(Interruptions)*... No, nobody else is allowed. ...*(Interruptions)*... I was in the Chair, you could have given your name. ...*(Interruptions)*... You have already spoken. ...*(Interruptions)*... You please sit down. ...*(Interruptions)*... No, I am not allowing. ...*(Interruptions)*... I am not allowing. ...*(Interruptions)*... I am not allowing ...*(Interruptions)*... I was in the Chair, you could have given your name. ...*(Interruptions)*... I am not allowing. ...*(Interruptions)*... It is not going on record. ...*(Interruptions)*... Mr. Minister, you please proceed. ...*(Interruptions)*... No; no. ...*(Interruptions)*... We cannot proceed this way. ...*(Interruptions)*... There should be some order. You could have given your name earlier. You listen to some question and then you think of a question and want to put that. The Parliament cannot function this way. ...*(Interruptions)*... If you have any question, you should give your name. ...*(Interruptions)*... I have allowed all those Members who had given their names. ...*(Interruptions)*... Mr. Minister, you please start. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you as well as all the hon. Members for participating in this very interesting discussion. As you could see, almost everybody is supporting the idea that the Railways must do better. And, I really thank all the Members of this House for participating in this debate and also supporting the ideas of Railways. As we all know, Railways is a very important institution and we all agree that Railways is passing through very difficult times. The debate was initiated by Mr. Ahmed Patel and he said, रेलवे बीमार है। यह सही बात है। रेलवे बीमार तो है, लेकिन बीमारी का इलाज ढूँढना पड़ेगा और उसके साथ-साथ बीमारी से लड़ना भी पड़ेगा। उसके बाद रेलवे को एक बार फिर पटरी पर लाकर दोबारा रेल के माध्यम से देश का विकास किस तरह से हो, उसके ऊपर भी सोचना होगा। इसलिए हमने पूरी तरह से इसी बात को ध्यान में रखते हुए इस बजट को बनाया है।

[Shri Suresh Prabhu]

Sir, you will appreciate that the Railways' biggest challenge is that we do not have enough resources. As the LoP just pointed out, the demands are so many but the resources available are so limited, and that is a major problem. At the same time, the railways' network has been aging for a long time. It is suffering for lack of investment, and, therefore, we have to find out the money to make that investment. I agree and you have appealed to all the House that we should get more resources from the General Budget. If that happens, I will be the happiest person. I would really feel that if that is what is going to come in, we would like to invest that money into modernising of infrastructure. But, while it is necessary to get that, the Finance Minister has his own compulsions. The fiscal deficit has to be kept in mind and there are many other issues also. But while that is happening, we did not keep that issue to come in the way of modernising and upgrading the network of the railways. So, we said, "We will find out the resources and we will make that investment." So, this year's strategy is essentially targetting at how to revive railways, how to make sure that whatever has been the shortcoming of the railway's operations, how do we remove them and doing that is not going to happen in a hurry. So, last time, when I presented the Budget, I gave a five year vision. I said, we need at least five years to make sure that we continue on the regime. We agree that railways is ailing. When you go to a doctor, the doctor tells you to first follow a regime. You don't expect from me a miracle because I am a doctor and not a miracle man. Therefore, if you are coming to a doctor and asking for a medicine, you must also follow a regime. So, regime means that we must make sure that certain do's and don't's have to be followed. So, in the last Budget, we started talking about it. We did not deliberately announce any new project. We said we will complete the existing ones. We will make sure that we will invest money into doubling and tripling of capacity; we will invest money into signalling; we will invest money into modernisation, which, in turn, will do in the shortest possible time the good benefit. As Mr. Praful Patel said, the low-hanging fruits. So, we really started working on all of these and this Budget, in fact, is a continuation of that. So, Budget is an annual exercise, but has a little five year medium-term vision. So, there are immediate issues and medium-term issues. First time, we have talked about this. I appeal to all the Members of Parliament to participate in this. We wish to create a Railways' All India Plan for 2030. We have never done that before. So, whatever happened is this. If I make a demand as a Member of Parliament, and if I have a lobby, I get a particular line sanctioned, but, not necessarily that particular line is falling into a big picture that the railway needs. We talk about port connectivity. We have done that in an isolated basis, but we really need a proper vision for the Railways. So, we have decided to do this. We will start it this year. We will consult all the stakeholders including the States, Members of Parliament, MLAs and all others

to make sure that we prepare a proper, long-term perspective plan, not just perspective plan like 2020, which is a good one, but this is really the physical target planning that we will be doing, and once that is done, we will have three things. One, yearly plan, that is, the Budget, then, a little medium-term, that is Five Years and the third one is long-term, that is, 2030. So, we have really decided to do that and we are working on it. I know it is, sometimes, very difficult because there are so many demands and we cannot fulfil them. So, I also feel bad. I wish I had all the resources, so that all the demands could be met and then I would have been the happiest person. But, unfortunately, I am not in that position. So, we have tried to manage it in a limited way and tried to do that.

Sir, I talked about short-term, medium-term and long-term priorities. The short-term priorities were how to bring in a quick benefit to the passengers who travel by Railways. So, we focussed on four, five things. One was cleanliness. I am happy to say and I know it is not a dramatic change, but cleanliness has improved substantially in most parts of the railway stations. It has also improved inside the coaches. We have started a new programme, namely, SMS. You SMS it and tell him, 'clean my coach'. In fact, this has now been rolled out on all-India basis, which I announced in my Budget only three days back. So, we have already started the implementation process of that. The Budget was presented on 25th of February. In four, five days, all the announcements that were made here have been made into actionable points. We have assigned responsibilities, and we will make sure that we actually implement this complete Budget fully. Sir, this is our overall strategy, overall vision. In that context, I must say, this was the most difficult year for the Railways, probably the most difficult. The freight movement was low. There is a challenging time. We have the Pay Commission, and whenever the Pay Commission has come, the operating ratio of Railways has dropped dramatically. It has gone down. So, this is the first Budget after the Pay Commission. In fact, there are two elements. The Pay Commission came into play from 1st of January this year. So, I have included in this Budget also the first three months as well as the provision for the remaining twelve months, and despite that, we are able to keep the operating ratio at a reasonable level. But this was a challenge because on income side, we had a problem; and I will come to it a little later. We also had a big problem in terms of Pay Commission as well as the Bonus Act. We all know this House accepted a Bonus Act. We amended it. We removed the minimum ceiling.

Sir, who is the biggest employer in India? It is Railways. So, Railways have to bear the brunt. Of course, we are not complaining. But that is a cause for Railways' expenditure going up considerably, and, despite that, we have managed it.

[Shri Suresh Prabhu]

I will just tell you in terms of shortfalls of revenue. Some Members have talked about it. This year, coal loading was likely to be 30 million tonnes with two-thirds of the shortfall coming from imported coal. We dropped the imported coal. So, we have been suffering. Cement is likely to be low by 15 million tonnes. Iron ore is also going to be low by 9 million tonnes. The depressed domestic steel market as well as international has contributed to it. Decentralized procurement of food grains is a very good measure but it has affected the Railways in the short term. Therefore, many of these things which are included in the import and export downward caused by the global slowdown have affected Railways' capacity to get revenue. But still we managed it by reducing expenditure. I will explain it in a minute.

Sir, the present Budget focuses on long-term sustainability of Railways by capacity augmentation, new sources of revenue and cost of operation optimization. This year, the Budget is Rs. 1.21 lakh crores, which is 21 per cent higher than the expected Plan expenditure of the previous year. And, this year also, *i.e.*, 2015-16 - and I am sure all of you will be happy to know - the Railways will surpass the target of commissioning 2,500 kilometres of broad-gauge line, and in 2016-17, we will actually have, at least, 2,800 kilometres of broad-gauge track. There will be nineteen new projects involving a total investment of Rs. 1,26,172 crores covering about 8,430 kilometres. Doubling, gauge conversion and metropolitan transport projects are included in this Budget. As far as Railway electrification is concerned, 1,600 kilometres was commissioned in 2015-16, and, in 2016-17, we intend to electrify 2,000 kilometres. All these numbers are one of the record numbers. Despite the fact that we have several challenges on railway front, on capital expenditure, we have done that. We still managed the revenues by way of reducing the cost. But as a long-term strategy for the Railways, we must move on to, not depending on the traditional sources of revenue either from freight or from fare, we need to find out non-Railway revenues. Even in some cases like Japan, it is as high as 30 per cent, and, in our case, it is very, very meagre. So, we must increase that. So, we have now decided to work on increasing non-source revenue - this is for the first time on this magnitude — by expanding the freight basket. Of course, this is not non-source. But this is a new source of revenue, expanding the freight basket. It is because today we are dependent only on few commodities. When there is a downturn like we had this year, then we suffer. So, we must expand the basket. We must get in roll-in and roll-off pilot time-table freight trains, multiple point loading. We must give big push for expanding containerization which we have not really been able to do. We must get on building terminal capacity to handle increased conventional and new traffic. We will also have to increase original

passengers. We are trying to increase it by way of new products, new train products which we have launched. Non-fare revenues' increase is by way of revamping parcel business, advertising, monetizing data software or other assets. This is something which we have never done before and not yet many Railways have done it because no other Railways has got seven billion passengers travelling every year. But seven billion passengers create so much of data as you can see the top companies of the world like Google make money by monetizing data. So, just imagine. The data available with us is phenomenal. If you can monetize it properly, the amount of money that we can generate from it will be really huge. Therefore, this is something of which we do not have the domain knowledge, but people are working with us. I have also suggested it to some of the experts and we would try to use that.

Sir, hon. Members wanted to know about manufacture, production units and workshops. We would now like to allow some of our own PSUs to also export, and make them export-oriented. Then, scrap disposal is one of the major problems and they are not really making good money. This year, the target is to increase it by fifty per cent.

Sir, cost optimization is very important because, normally, you want to work on only increasing the revenue, forgetting the fact that there is another side to the profit and loss account and, that is, the expenditure side. So, we decided to optimize it. In fact, this year itself, due to optimization, we could balance it and keep the operating ratio at a low level. Then, we have targeted decrease of Rs. 1,500 crores of expenditure from 2015-16, exploring revamp of procurement policy by buying directly from overseas, diesel etc., rigorous consumption monitoring to optimize usage and reduce pilferage, annualize savings - you talked about the power sector - Rs. 3,000 crores to be achieved by the end of this year, a year before the commitment. Rs. 3,000 crores is not a small amount, which has been reduced by way of direct purchase of power in the market, by bringing in new elements for changing the energy profile, by making sure that we have energy conservation measures as well as energy audits. And we tied up to save another Rs. 300 crores through energy conservation. There are other austerity measures also.

So, Sir, these are some of the strategies that we have adopted and, I am sure, we are trying to work on them. I don't want to make a political statement here, but just because many Members have asked it, I want to tell you - and it is important - that if you have a capital expenditure, you have to incur it. When you are suffering, if there is a hemorrhage - and this is why we talked about the patient - I cannot figure out whether I should beg, borrow or steal, but I must carry out that operation immediately. The railways were suffering, I agree with you. We would pursue with getting more Gross Budgetary

[Shri Suresh Prabhu]

Support, but we thought, at least, we should try to increase the capital expenditure to make sure that all the challenges that we talked about are addressed immediately. And this is again a benefit to our economy because every rupee invested in the railways will have a multiplier effect of five. This is, again, going to be beneficial. So, the option was of getting it from the GBS, which of course, I am more than happy to pursue. The fiscal deficit of the Government of India is to be kept in mind, but we said that we would clearly try to do it. And that is the reason why I say that we must invest first.

Some Members have talked about China. Sir, China's is one of the great railway systems. Just now, one hon. Member spoke about China. The Chinese have invested in the railways is a mind boggling number. But just to tell you, in 2009, they put more than two per cent of their GDP into the railways, whereas our share was just 0.4 per cent. Just imagine, the Chinese economy is the second largest in the world. It is now a ten trillion dollar economy. We are one-fifth of that, a two trillion dollar economy. And, if they are going to put more than two per cent of that ten trillion dollar economy, and we are going to put a smaller amount, being a small economy of two trillion dollars, less than half a per cent, can we ever compete with and talk about China? So, investment is important. Finding resources for that is something that we need to do and, therefore, we have decided to work on it. I know that this idea of investing from whatever source is not mine alone. I know that in April, 2014, when one of the distinguished hon. Members of this House, the former Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, gave a report, one of the major recommendations was to increase the level of debt to finance railway projects. That was a recommendation made in the report of a Committee which Dr. Manmohan Singh had asked to be formed. The Committee recommended that the Indian Railways Finance Corporation should not confine itself to the financing of rolling stock alone, but also other projects such as electrification, signaling, new lines, etc. The Committee had also recommended that other railway entities like DFIC, etc., should also go and borrow foreign goods. So, these were the recommendations. This is not an ideological issue; this is something which is in the interests of the railways. That is why, Dr. Manmohan Singh, when he was the Prime Minister, suggested it. We are continuing with the same, not because it is a political issue, but to ensure that the railways do not suffer because of this.

The other issue that came up, and some of the Members including my good friend, Mr. Sen, has talked about it, is the PPP. The PPP in railways is, again, an old idea. In fact, the Government approved the guidelines for the formulation and appraisal of PPP way back in 2006. Therefore, we are continuing with this. Of course, I personally feel that we

have to learn from it as well as unlearn from it. In certain cases, PPP has helped, while in certain others, it has failed. So, we must unlearn from failures and learn from the right, successful strategies. That is why. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: That is a failed idea. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: So, we are, therefore, trying to find out the success story than try to do it recently. ...*(Interruptions)*... There is a Committee which was appointed by the Government of India. It is Dr. Vijay Kelkar Committee which has talked about next generation PPP. I think there are some very good ideas in that. I think we should try to learn from it. I think, one day, if the Chair permits, we should also have a debate on it why we need PPPs, not just for railways but for infrastructure creation because anyone in the world creating infrastructure would need resources outside their normal revenue stream. It is never possible that normal revenue stream can finance the future requirement of infrastructure, and not financing it today means you are compromising with tomorrow. Therefore, investing money is necessary. If money is not available from normal resources, you have to borrow it and that is what Dr. Manmohan Singh also suggested, not personally but through the Committee. So, we are trying to borrowing. Again, I just try to tell you this particular idea. There is this International Capital Market Association. This is a global body. They went into this whole issue because this issue is not only for India, but this issue is global. People are trying to find out where to raise resources. They have also made a recommendation that infrastructure financing has to come out of debt. I hope the House will agree that this is what we need to do in the national interest and this is how we are trying to pursue. Now, when we do it, this is something very interesting to know that debt has to be financed and then prudential issues will come. How much debt? I will just give an example. German Railways had a debt of 16 billion dollars on the revenue of 39 billion dollars; Chinese Railways, before it was corporatized in 2013, had a debt of US dollars 428 billion. So, what China has been able to do, you know, why we are able to do it. So, you must keep that in mind. Japan Railways East has total assets of 72 billion dollars and a debt of 32 billion dollars. Our debt servicing is 7.9 per cent of the Gross Traffic Receipt as of March 2016. So, I would like to assure that we are investing, first of all, not for anything else but for capital expenditure; we are investing in future; we are investing in modernization and that too at a very prudential level, at a very small level. For the year 2014-15, our total liabilities were over 85,000 crores and the total investment is 4,97,233 crores which implies a ratio of 17.25 per cent. So, only that much amount of debt! And I will be very happy if my good friend, my good colleague, can give us more. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: It is all right because that doesn't dilute the ownership. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Now, I just give you something very interesting. The railway liabilities as a percentage of total assets in case of Germany is 31.53 per cent; in France, it is 55.91 per cent; in Italy, it is 19 per cent; in Spain, it is 51 per cent and for us it is a very small amount which I just explained. So, please be assured that we are working on something which is in the interest of the Railways, which is in the interest of tomorrow and which is in the interest of all of us because we need to fulfil all the demands which are coming and for this we need money, and if money cannot be found from the normal sources, it can be found from something for capital expenditure in this particular way. So, I think this is something which we need to do. PPP is again an idea which has not been only done by the Government of India, but by various States including some of the good States like West Bengal and Kerala. They have been pursuing very vigorously the idea of bringing in the PPP. ...*(Interruptions)*... Kerala has got projects of Rs. 10,000 crores on PPP; West Bengal has got 14 projects for Rs.14,000 crores. ...*(Interruptions)*...

SHRI TAPAN KUMAR SEN: That is a failed idea. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: So, I think, we also must learn from Kerala and West Bengal some of these good ideas as well. ...*(Interruptions)*... That is why this is something which is really appealing. ...*(Interruptions)*... Sir, this year Capex is Rs. 1,21,000 crores which is the highest ever, 21 per cent more than the previous year. The GBS is Rs.34,000 crores; Capital Fund is Rs.7,000 crores; Depreciation Reserve Funds is Rs.7,160 crores; Development Fund is Rs.2,515 crores; Safety Fund is Rs. 10,780 crores and Extra Budgetary Resources are Rs.59,325 crores. So, it is properly funded, properly thought about and also properly financially closed. Therefore, the resources necessary for this as well as where it is going is properly understood.

Sir, for the operating ratio, which I mentioned earlier, this year the target is 90 and for the next year, it is 92. Sir, this is the impact of the Pay Commission. You would have always seen that it has deteriorated in a big way. One of our colleagues from the Congress Party was mentioning that in 1964, the operating ratio was good, but a lot of water has flown from 1964 till today. I wish we can get everything of sixties, but then to get the infrastructure of 21st century will be a little difficult. So, I think if you have to compare 1964, you must compare everything along with that and there was an infrastructure of a different kind; this time, it is a different thing.

Of course, we must target for it, and that is the whole strategy - how to revive

the Railways' financing. To revise financing, we need to get more resources. For more resources to come, we have to make investment. If we have to make investment, then we have to make sure that we follow it like this.

So, Sir, this year, I am very happy to say that saving of expenditure - and that will make many of you happy — was Rs.9,073 crore. So, when we dropped the freight, we did not get enough revenue. How we controlled it was by reducing expenditure of Rs.9,073 crore, which is a very big number. You will all appreciate it. That is why, we could manage to do that. Also, there is a strategy to reduce another Rs. 1,930 crore for diesel by directly importing and booking refinery capacity in the existing refineries. I already had a talk with my colleague, Shri Dharmendra Pradhan, and we will definitely do that. We also reduced Rs. 287 crore by reducing idle locomotives and adopting many other measures. I do not want to take time, but the strategy is not just to increase the capital expenditure, but to reduce the revenue expenditure, and this is what we are trying to work on.

Then, Sir, some hon. Members wanted to know about depreciation. I am happy to say that we have now provided for depreciation as it is required. Why do we require depreciation? Depreciation is required to take care of track renewals as well as for other maintenance. Sir, the accumulated track renewal has come down from 7,258 kilometres to 5,300 kilometres. So, we have brought it down. Obviously, we don't need that much money. Some hon. Members mentioned that overage wagons need upgradation. They have come down from 14,649 to 6,177. That means there is an improvement in asset quality and increase in life cycle. Therefore, we did not have to maintain money. Then, the bio-toilets will actually prevent corrosion of tracks thereby lowering maintenance expenditure. Therefore, the expenditure this time is Rs.7,000 crores, and in line with all the great previous Ministers, where the amount had not been significantly less. So, we are really trying to do it like this. We again assure that this will be done in a proper manner.

Sir, this is the House of States. I am very lucky to be a Member of such a distinguished House. So, just permit me to address some of the questions raised by some of the Members on how much their States are getting. Sir, Andhra Pradesh had Rs. 1,024 crore in 2013-14. Last year, it had Rs. 2,659 crore. This time, it has Rs. 2,823 crore. Assam and North-East had Rs. 2,330 crore in 2013-14; last year - Rs. 5,368 crore; and this time again, it has Rs. 5,340 crore. Regarding Bihar, hon. Members from JDU were saying that बिहार को नहीं मिला, तो जरा आप ही सोचिए कि क्या मिला, क्या नहीं मिला? बिहार को 2013-14 में 1,244.8 करोड़ रुपये मिले थे। पिछले साल 2,489 करोड़ और इस साल 3,171 करोड़ मिले हैं, and again, I am not calculating a lot of other PPP projects which are coming to Bihar. Gujarat also got more, but I am not reading the numbers. Haryana got

[Shri Suresh Prabhu]

7.00 P.M.

more. For Himachal Pradesh, it was ₹ 56 crore in 2013-14. Last year, it was ₹ 255 crore and this year, it is ₹ 310 crore. So, it has gone up significantly. Jammu and Kashmir, from where my great friend as well as hon. Leader of the Opposition comes, got ₹ 1,044 in 2013-14. Last year, it was ₹ 1,643 crore; and this year, it is ₹ 2,061.8 crore. Jharkhand has also gone up from ₹ 650 crore to ₹ 2,235 crore. Karnataka has gone up from ₹ 900 crore to ₹ 2,779 crore. Of course, I cannot ignore Kerala because you are such a great Deputy Chairman who chair the session. So, we had brought it up from ₹ 265 crore to ₹ 1,098 crore last year, and ₹ 1,041 crore in this year.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you.

SHRI SURESH PRABHU: Madhya Pradesh has also got more. Then, I come to Odisha, and I know it was talked about. It is not because of any reason.

I do not belong to Odisha but Odisha and Jharkhand are the States which have great capacity to bring in more revenue to the Railways because they have the mineral deposits. If you can evacuate them, it will really bring revenues very significantly. About Rajasthan, I have just given the figures. Tamil Nadu got ₹ 922 crores in 2013-14. Last year, it got, ₹ 2,042 crores, and, this year, it got ₹ 2,064 crores. ...*(Interruptions)*... We are trying to work on it. For Telangana, obviously, it was not there in 2013 but for the last three years, we are consistently increasing the Telangana share though Telangana was not created, and, therefore, the figure of Andhra Pradesh includes that. Coming to Uttar Pradesh, my friends are not there. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: They are here. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Yes, yes. You are there. I am sorry. Sir, you will be happy to know the figures of U.P. It got ₹ 1,034 crores in 2013-14. Last year, we increased it to ₹ 4,516 crores, and, this year, it is ₹ 4,923 crores. You can yourself say whether it is good or bad. In respect of Uttarakhand, we have increased it from ₹ 240 crores to ₹ 458 crores. Now, I come to West Bengal. From ₹ 1,604 crores in 2013-14, we have increased it to ₹ 3,793 crores last year, and, this year it is ₹ 3,820 crores. ...*(Interruptions)*...

SHRI MD. NADIMUL HAQUE (West Bengal): Why are the projects still going slow? ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: So, what I am saying is that please try to understand the amount of... (Interruptions)... In fact, if you see it percentage-wise, the State of Chhattisgarh got 275 per cent more, and, Odisha got 292 per cent more, which is anything like that. You wanted to know about Madhya Pradesh. From ₹ 748 crores, it went up to ₹ 3,561 crores last year, and, this year, it is ₹ 4,325 crores. ...*(Interruptions)*...

Sir, hon. Members wanted to know about the implementation. Sir, I want to tell you that in 2015-16 Railway Budget is the first Budget in which I have given an Action Taken Report. I said, I must look into the commitments made in the previous Budget. In this Budget Speech, there is an annexure which mentions that Action Taken Report. There are 139 points on which we have initiated the action. I will do it every year, and, I am sure, you will like me to be the Railway Minister for many, many more years. So, we will get this information for many more years.

Sir, this year, the rate of broad gauge lines were laid at the rate of 7 kilometres per day against an average of 4.3 kilometres per day in the last six years. The average for the last six years was 4.3 kilometres, and, we have already increased it to 7 kilometres. In 2017-18, it will be 13 kilometres per day, and, in 2018-19, it will be 19 kilometres per day while providing employment to nine crore man-days and 14 crore man-days, respectively. Some members asked me about spending of money as to how it happens. Sir, I want to give you an example. One of the General Managers has reported that tenders above ₹ 75 crores are now getting finalized in 83 days' period as opposed to 500 days' period due to delegation of powers. Sir, all powers of the Minister have been delegated to the General Managers. I have not seen a single rupee tender since I have become the Minister and the whole idea is that we should empower the people at the level of zones, and, therefore, they should try to do it. We are also working on rigorous monitoring, e-Samiksha, which makes sure that all the Budget announcements are monitored. Seven missions have been constituted. These are mentioned in the Budget Speech and I do not wish to repeat it again. The whole idea is that we have actually increased the speed of implementation.

Expenditure is something which some Members wanted to know about. I would like to tell you that in case of UPA-I, it was ₹ 7,386 crores in five year period, and, the average per year was ₹ 1,477 crores, and, it went to ₹ 1,520 crores in the next five years. In the first two years itself, we have taken it to ₹ 2,292 crores per year. So, you can imagine the speed at which we are trying to work on it, and, therefore, we make sure that we implement whatever we have promised. Sir, what is there for the common man? In fact, it is only for the common man. यह बजट आम आदमी के लिए ही है। इसलिए इस बजट में अंत्योदय एक्सप्रेस है, दो से चार दीनदयाल कोचेज हैं, sale of tickets through hand held

[Shri Suresh Prabhu]

terminals हैं ticket vending machines हैं। Cancellation के लिए अब 139 हेल्पलाइन से ticket का cancellation होगा। अब cancellation के लिए दोबारा वहां जाने की जरूरत नहीं है। पहले लोगों को इसमें बहुत बड़ी दिक्कत होती थी। अब One Time Password दिया जाएगा। Bar coded tickets, scanners and access control on a pilot basis, मैंने इसकी शुरुआत भी बजट के बाद ही पिछले चार-पाँच दिन में कर दी है। विकल्प की सेवा चालू की जाएगी। हम तत्काल एरिया में CCTV coverage लगाएँगे, ताकि जो दलाल वहाँ घूमते हैं और पैसा बनाते हैं, इससे उनके ऊपर भी थोड़ी पाबंदी लग जाए। IRCTC catering को manage करेगी। इसलिए आज catering की जो quality है, उसमें भी हमें जरूर सुधार देखने को मिलेगा। उसी तरह से हमने नई पॉलिसी बनाई है कि स्टॉल multiple products बेचेगा, including milk products and OTC medicines. इससे अगर लोगों को कोई बीमारी है, किसी दवा की जरूरत है, तो वह उनको वहीं पर मिल जाएगी। यदि कोई चाहता है कि उसे कुल्हड़ में चाय पीनी है, तो हम उसको कुल्हड़ में चाय जरूर देंगे। इसी तरह से हमने महिलाओं के लिए भी काफी सेवाएँ शुरू की हैं। मैं जानता हूँ कि हमारी बहुत सी महिलाएँ रेल से सफर करती हैं। हमने उनके लिए Women Self Help Groups द्वारा food supply food करने की शुरुआत की है। Baby food, hot milk and hot water to be made available at stations. We also make sure sub-quota for women in allotment of stalls, expansion of *Sarathi Sewa*, and also pick up and drop of wheel chair services - Rail Mitra Sewa - is being launched. So, दिव्यांग के लिए भी there are measures. This is something which is not just for anything else. The Budget is only for the common people. ...*(Interruptions)*...

DR. VIJAYLAXMI SADHO (Madhya Pradesh): What about the *mahila* security? ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Some of the Members from BSP and some others wanted to know about the situation of recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. ...*(Interruptions)*... In 2008, there were 8,146 SC/ST backlog. Now, we have brought down the backlog by filling 8,110 vacancies, and now the filling up is 99.55 per cent of the vacancies for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. ...*(Interruptions)*... So, this is something which has already been taken into account. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, please stop.

SHRI SURESH PRABHU: For speed, which is one of the very important issues, we have already created a separate mission to improve speed. New rolling stock which can run at 200 kilometres per hour is being produced and will be available soon. Operation Audit is being conducted for Ghaziabad-Mughalsarai section, which is one of the most congested sections in the country. Tejas, the new product that we have decided to launch, will showcase the future of train travel and we will travel at 130 kilometres per hour plus. For safety, which is one of the other issues, which you also asked about, we have

created a separate mission under which elimination of all unmanned level crossings, the principal cause of the accidents, and Train Collision Avoidance System will be taken up on a mission mode. Anti-falling measures also are undertaken. Web-enabled monitoring instruments will be installed in hundred numbers for bridge monitoring. This is one of the reasons why there are accidents.

I will just take a few minutes to talk about North-East. We connected Itanagar. Meghalaya gets first broad gauge line shortly. Mega Gauge Conversion Project, that is, Rangiya-Murkongselek of 500 kilometres has been completed. This will bring in entire north bank of Brahmaputra on broad gauge. Lumding-Silchar broad gauge line has connected Barak Valley with the rest of the country for the first time. Agartala, the capital of Tripura, has been brought under broad gauge. International connectivity project, connecting Agartala to Akhaura, will be fast tracked. So, you can see that the North-East, again, is receiving priority.

Jammu-Kashmir, how can you forget it? The hon. Leader of the Opposition comes from there as well as the great Minister of State, my good friend, comes from there. It is also an important State for us. The Prime Minister has been going there and talking about Jammu and Kashmir on the top priority. Udampur-Srinagar-Baramulla rail line continues to remain a priority. Out of 95 kilometres, 36 kilometres of tunneling will be completed by 2016-17. You wanted to know about the speed. We are really working on it. You have talked about many other issues on Jammu and Kashmir. I don't want to talk about individual questions that you have raised but we will definitely deal with all, including what other Members have talked about.

Sir, this time we have taken up a very different type of a route to bring in faster development of Railways. This is by making joint ventures with the States. I talked about it last time. Sixteen States have agreed. Odisha is one of the States which have actually signed it.

This is not an SPV. This is a joint venture wherein the ownership will be also shared with the State Government. They will be the partners, not just participants. Therefore, we will make sure that this will also enhance the ability of the Railways to implement projects faster. This will also increase the bandwidth of the Railways to manage the network. This, again, has been included in the 'Pink Book', which will again bring in more resources to the Railways as well as try to bring in more benefits.

Sir, some Members talked about Bullet Train. Some appreciated it and some asked, why it is necessary. Sir, I want to clarify that Bullet Train is a project which is completely self-financial. The entire money for that is coming from the Government of Japan at a rate

[Shri Suresh Prabhu]

which is 0.1 per cent, which nobody will believe, and those who know finance, will say it is free because you have to repay it in fifty years. First, fifteen years we do not have to service. This is a debt taken from the Government of Japan by the Government of India. So, it is not from any private company or anything like this. ...*(Interruptions)*...

SHRI MD. NADIMUL HAQUE: Why only one Bullet Train? The whole country should have Bullet Trains. ...*(Interruptions)*...

SHRI SURESH PRABHU: Again, this is something, which, if we do it, the type of new technology that will come into India, will help us to increase the speed of our existing network also. This is not something from which only one project will benefit. This obviously will benefit but the huge spill over benefit will be going and permeating through the whole network of the Railways. In fact, the hon. Chief Minister of U.P. has said that he wants a Bullet Train. So, that is what the Chief Minister has talked about and he said that he will give free land for it. Therefore, we will be more than happy. Let us first learn from this project. We have already formed a company. We will be more than happy to work with other States as we go along. But this is something which we want to do.

For some things that we talked about, there is a fixation of tariff, including what Mr. Ram Gopal Yadav, Shri Naresh Agrawal and others said, that you must increase the fares. In fact, in the other House also, some Members have said that. I think, many may say, increase it; some may say, do not do it. There is always a dilemma. Therefore, we are trying to create an independent regulatory framework, which will make sure that railways do not suffer and passengers do not pay too much. It will be a proper balance between public interest as well as railways interest. To make that, we will do it. I am sure, we may bring the Bill soon and, as you have done these days, you will support this Bill so that we can pass it. Maybe, without even discussion, if you allow it.

Forming a cross sectoral directorate is something which we are trying to do. We are also trying to create a separate organisation - Special Railway Establishment for Strategic Technology and Holistic Advancement because at R&D, we have never been so good. Therefore, the point you are saying is why we have to get GE and others. Because our domestic technology never developed, we want to make sure that while we get this, our domestic technology base also increases. Therefore, while doing this, we are also creating a Special Unit for Transportation Research and Analytics because our share of trade is falling. We must find out ways of getting it and, therefore, unless somebody is thinking strategically, it will not happen.

Employees are one of the most important pillars of this Organisation. I must say that without their support, commitment and dedication and also their constant endeavour to improve better, railways would not be running like this. Therefore, I must put on record the great contribution of all the 13 lakh plus employees of the Railways. We are working on it - I will not take too much time - we are working on a central information technology ERP system which will bring in complete model of the railways on one common platform.

Transparency is something which is now one of the major thrust areas for us. Sale of scrap is 100 per cent Computerised. More or less, all the contracts will be on e-tendering platform soon. Many have already gone in. We already started the recruitment online. A new transfer policy has also been issued and this should also be available to others. Many things, which allow the manipulation, have been taken care of.

I know there are so many Members who have talked about it. If you permit me, Sir, I will not answer each one of them because this will take a lot of time. But I would only say that most of the points are covered. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In that case, you can write to them.

SHRI SURESH PRABHU: Yes, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: For each Member, you can write to them.

SHRI SURESH PRABHU: But I must compliment each one of them. Some of the ideas pertain to their constituencies, which I would try to take forward. In some of the States, elections have already been announced, including Tamil Nadu, Kerala, Assam; so, we will not be able to say anything about it right now.

One point about Mumbai, which my good friend Shri Sanjay Raut has raised, and was raised by others also, is that suburban railways needs a complete overhaul. I agree 100 per cent. At the same time, it is also necessary, as many Committees have said, that suburban railways should be the responsibility of the local State Government. So, we have decided to make a joint venture with State Governments and we will make sure that we develop the network. In Mumbai, we are trying to create an elevated network. Mr. Sanjay Raut suggested that why not across the coast. It is a good idea. We will definitely look into such ideas. Mumbai, Kolkata, Chennai, Delhi, Hyderabad, all these cities, need a lot of it. In fact, in Kolkata, you must have seen, this year, the work which was suffering for years, I started it, provided the money for it and, in fact, the underground metros of Kolkata is progressing also. We will try to make sure that it progresses better.

[Shri Suresh Prabhu]

I appeal to all of you that we will work together as partners, as stakeholders, and try to get all the suggestions in a positive way. You also please try to understand the limitations of the Railway Minister like you gave a very good example 'एक अनार, सौ बीमार'। I wish there could be more *anars*. We must increase the connectivity. Kashmir will grow more *anars*, so that *anars* will be available for others also. Thank you very much.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I wish the Minister all the best. You are a no-nonsense Minister. We appreciate it. I wish you all the best.

Now I shall first put the motion regarding the Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2016 to vote.

The question is:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

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

Clauses 2-3 and the Schedule were added to the Bill

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

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now I shall put the motion regarding the Appropriation (Railways) Bill, 2016 to vote.

The question is:

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

The motion was adopted.

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

Clauses 2-3 and the Schedule were added to the Bill. Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

**CORRIGENDUM/ADDENDUM TO DOCUMENTS RELATING TO
RAILWAY BUDGET 2016-17**

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Sir, I beg to lay a statement regarding corrigendum/addendum to the Railway Budget documents relating to Railway Budget 2016-17 viz. 'Demands for Grants (Railways) - Part-I' and 'Works, Machinery and Rolling Stock Programme of Railways Part-II - A and B' on the Table of the House.

MESSAGE FROM LOK SABHA

The Bureau of Indian Standards Bill, 2016

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

"In accordance with the provisions of rule 101 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to inform you that the following amendments made by Rajya Sabha in the Bureau of Indian Standards Bill, 2016 at its sitting held on the 8th March, 2016, were taken into consideration and agreed to by Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 2016:-

ENACTING FORMULA

1. That at page 1, line 1, *for* the word "Sixty-sixth", the word "Sixty-seventh" be *substituted*.

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, *for* the figure "2015", the figure "2016" be *substituted*"

RE. DEMAND FOR TAKING UP WHISTLE BLOWER BILL

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now I think we shall take up Special Mentions. ...*(Interruptions)*... What does the Minister have to say? ...*(Interruptions)*... Mr. Minister, what is your suggestion? ...*(Interruptions)*... Tell me. ...*(Interruptions)*...