

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, I agree. It is a valid point.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY: I was particularly upset when the Ministers themselves crossed the speech.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mistryji, it is a valid point because the Members are not supposed to cross between the Chair and one who speaks. Please keep it in mind and observe it. ...*(Interruptions)*... Yes, that is correct. I agree with that.

Now, we take up the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2016. Shri Suresh Prabhu to move the Bill. ...*(Interruptions)*...

(ii) The Appropriation (Railways) No.2 Bill, 2016

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

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2016-17 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The question was proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The motion moved. The hon. Members who want to speak can speak. First, Shrimati Wansuk Syiem.

SHRIMATI WANSUK SYIEM (Meghalaya): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to share my views on the Railway Budget, 2016 presented by the hon. Railway Minister with specific reference to its significance to the North-Eastern States.

Sir, it appears that the hon. Minister has attempted to consolidate on the present state of affairs rather than going in for newer measures. There are no new trains announced for any region and there is no upward revision of passenger fare.

Sir, with the NDA Government assuming power after the 2014 Lok Sabha elections, many grandiose plans were launched. Union Ministers coming, Union Ministers going; only on paper converting the Look-East Policy into an Act-East Policy. But the ground reality remains the same as it was during the UPA Government. In fact, many programmes/projects launched during the UPA Government have either been downgraded or discontinued.

Sir, there was a sudden spurt in the Centre's plans for the North-east on the eve of the Assembly elections in Assam, the most populous of the North-eastern States. Sir, except Arunachal where the State Capital Naharlagun has now been linked with Indian

[Shrimati Wansuk Syiem]

railway network, there has been no attempt to extend the railway network to any other State in the region.

Sir, in my State, Meghalaya, only a symbolic attempt has been made to link Mendipathar in Garo Hills area with Dudhnoi in Assam on the New Bongaigaon-Jhogigopa-Goalpara-Guwahati Section. But the passenger traffic is very minimal on the new stretch because it is very short as it takes only 15 minutes to cover from Assam border to Meghalaya border.

Sir, there have been attempts to extend railway network to the State of Meghalaya, southward of Guwahati linking Byrnihat in Meghalaya, which has fairly established industrial cluster, including steel-making units, rerolling mills, etc., but not progressed beyond survey stage. Sir, I would like to know from the hon. Railway Minister as to when Meghalaya will finally get the railway line.

Sir, North-East Frontier Railway, which serves the region is still lagging behind other zones in terms of improved passenger amenities and faster movement of trains.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE) *in the Chair*]

The artery of the railway network in the region is known as the New Jalpaiguri-Bongaigaon section, where doubling work of the single broad gauge line is still in progress for many years now. Only a single gauge railway exists in this section and beyond Guwahati. Because of this, there remain a few bottlenecks on this section affecting free movement of trains both ways. Owing to this delay on the route, the passengers reach late in the night and are forced to stay in the city till the next morning for connectivity to the Barak Valley and State like Meghalaya.

I would like to urge upon the Centre, especially the Ministry of Railways, to take up the doubling work between New Jalpaiguri and New Bongaigaon on a war-footing basis to provide faster movement of trains between Jalpaiguri and Guwahati and beyond.

Even beyond completion of doubling work in major sections, the Railways need to provide additional trains during summer vacation, Christmas and festive seasons in the North-East to provide relief to a large number of people of the North-East, settled in other parts of India.

Cleanliness and hygiene, both on-board and on the station premises, need to be given added emphasis. Similarly, to the quality of food provided in the pantry services too.

I earnestly urge upon the Centre to break away from the past and do something good for the North-Eastern region in terms of faster, safer and more and more frequent services, both within the region as well as on important sections in the national network of the Indian Railways.

With these words, Sir, I conclude my speech with much expectations from the Centre for the betterment of the North-Eastern region.

श्री तरुण विजय (उत्तराखंड): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, जिस भारतीय रेलवे को देश का दर्शन, भारत की धड़कन और एकता का स्वर कहा जाता है, उस भारतीय रेलवे का यह जो प्रपोज्ड एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) बिल, 2016 है, मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण है और भारतीय रेलवे के भविष्य को ही नहीं, बल्कि भारतीय यात्रियों के भविष्य को बहुत तीव्रता से प्रभावित करने वाला है।

अब आप ही देखिए कि हर दिन जिस रेलवे के माध्यम से ढाई करोड़ लोग यात्रा करते हैं, वह ऐसी भारतीय रेलवे है, जिससे अगर आप एक छोर से दूसरे छोर पर जाएं, तो हर 50-100 किलोमीटर के बाद आपको भिन्न भाषा, भिन्न वेशभूषा, भिन्न खान-पान, भिन्न जुबानें, भिन्न गीत, भिन्न व्यवहार, भिन्न प्रकार का प्राकृतिक सौन्दर्य, एक ऐसे अद्भुत और अनुपम महान भारत का दर्शन और भारतीयों का परिचय मिलता है, जो आप सम्भवतः कभी किसी दूसरे माध्यम से ले सकते। मैं स्मरण दिलाना चाहूंगा कि जब महात्मा गांधी जी को हिन्दुस्तान देखना था और उन्हें पहचानना था कि इस देश के गरीब किस प्रकार से रहते हैं, इस देश के सामान्य नागरिक किस प्रकार से रहते हैं, यहां का जन-जन कैसा है और मेरे भारत की तस्वीर कैसी है, तो उस तस्वीर को देखने के लिए उन्होंने जो माध्यम चुना, वह भारतीय रेलवे का माध्यम था। आप जब भारतीय रेलवे में बैठते हैं, तो आपको वस्तुतः और अक्षरशः हर कदम पर भारत माता के दर्शन होते हैं। इस एप्रोप्रिएशन बिल में 11 अरब, 30 करोड़, 88 लाख, 30 हजार रुपए का प्रावधान किया गया है। यह अद्भुत है। इतनी बड़ राशि केवल रेलवे के भविष्य या उसके ट्रैक्स को सुधारने और उसकी सुरक्षा-व्यवस्था को सुधारने, यात्रियों को अधिक सुविधाएं देने के लिए और इसके साथ रेलवे स्टेशंस, प्लेटफॉर्म्स, बुकिंग सिस्टम, यात्रियों को अधिक से अधिक आराम मिले, यह सब करने के लिए इन पर खर्च की जाएगी।

महोदय, हम लोग विभिन्न कारणों से निमंत्रण मिलने पर विदेश जाते रहे हैं। जब हम विदेश जाते हैं, तो हम वहां की रेलगाड़ियां देखते हैं। वहां की रेलगाड़ियां देख कर जब हम भारत आते हैं, तो मुझे याद आता था कि एक बार हमारे ही माननीय रेल मंत्री जी ने एक रेलगाड़ी का उदाहरण दिया था, जो यवतमाल के पास है, सम्भवतः वह अभी भी निजी क्षेत्र में है, जिसका नाम 'शकुन्तला एक्सप्रेस' है। वह 15-20 किलोमीटर की दूरी 4 घंटे में तय करती है। उसमें से लोग रास्ते में उतर जाते हैं और यदि रास्ते में कहीं बेर की झाड़ियां हैं, तो वे वहां से बेर ले आते हैं और फिर वापस डिब्बे में चढ़ जाते हैं। यह फिल्मी गाने के लिए तो ठीक हो सकता है, लेकिन क्या भारतीय यात्रियों को इससे बेहतर सुविधाएं नहीं चाहिए थीं और क्या भारतीय यात्रियों को विश्व स्तर की रेल व्यवस्था के लिए 70 साल तक प्रतीक्षा करनी पड़े? दिक्कत यह थी कि रेलवे के आधारभूत ढांचे को मजबूत करने के लिए जिस प्रकार के

[श्री तरुण विजय]

पूँजीनिवेश की आवश्यकता थी, वह पूँजीनिवेश नहीं हुआ। मैं श्री सुरेश प्रभु जी के बजट भाषण से क्वोट करके आपको बताता हूँ: "पिछले दस वर्षों में रेलगाड़ियों की स्पीड नहीं बढ़ी और इस कारण से वही पैसंजर गाड़ियां चल रही हैं, वे थकी हुई हैं, यात्री भी थके हुए हैं, वे परेशान हैं, उन्हें पसीना आ रहा है, लेकिन जो गन्तव्य है, वह यही कहा जाता है कि अरे, बहुत दूर है। कभी आउटस्टेशन पर रुक जाएंगे, कभी सिग्नल पर रुक जाएंगे, कभी दूसरी उससे तेज़ी से आने वाली गाड़ियों को आगे बढ़ाने देंगे।" यात्रा अच्छी करना, मुझे जिस दिन यात्रा करनी है, उस दिन करना और सुविधा के साथ, सम्मान के साथ भारतीय नागरिक रेल की यात्रा करे, यह उसका अधिकार है। वह कोई भिक्षा नहीं मांगता है, उसने यह अधिकार प्राप्त किया है भारत का नागरिक होने के नाते। यह अधिकार देने के लिए मेरे मित्र सुरेश प्रभु जी ने जो ये योजनाएं बनाई हैं, वह मैं समझता हूँ कि सारी दुनिया के जो रेल के ढांचे और रेल की कम्पनियां हैं, अमेरिकन एम्टेक तो बिल्कुल घाटे में चल रही है। उन लोगों ने हमसे पूछा कि आप लोग इसको कैसे अच्छा बनाने वाले हैं? तो इसके लिए एक व्यक्ति ऐसा चाहिए था कि जो बहुत ही विनम्र हो। मुझे याद है, जब वे मंत्री थे और जब मंत्री नहीं भी थे अटल जी के समय में, उससे पहले ही हमारी मित्रता है। जब वे मंत्री नहीं थे तब पानी के काम में लगे हुए थे। कई बार हम किसी हवाई अड्डे पर मिले या किसी कार्यक्रम में मिले तो तुरन्त पीछे जाकर प्रतीक्षा करते थे कि हम फ्री हो जाएं, तो कहेंगे कि it is so good to see you here. क्या कार्यक्रम है, चलो थोड़ी देर बातचीत करते हैं। राजनीति में इस प्रकार के व्यक्ति दुर्लभ होते हैं। तो यह जो विनम्रता और अजातशत्रु व्यक्तित्व है कि सभी लोगों के साथ मिल-जुलकर काम करना है, उसमें भारतीय रेलवे के 13,86,000 कर्मचारियों को मोटिवेट किया है, प्रेरित किया है। ये ही कर्मचारी हैं, जो पहले भी थे लेकिन अब रेलवे के सुधार के लिए बहुत से मन से, लगन से, निष्ठा से और तीव्रता से काम कर रहे हैं। एक बड़ी दिलचस्प स्थिति है कि मुझे भी जब पता चला तो आश्चर्य हुआ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जो रेलवे के 94 प्रतिशत यात्री हैं, वे अनारक्षित डिब्बों में चलने वाले हैं, अनरिज़र्व्ड डिब्बों में चलने वाले हैं। हम तो सोचते हैं कि हम ही रिज़र्व्ड वाले हैं और वे ही ज्यादा यात्रा करते हैं, लेकिन जो भारत का सामान्य, गरीब, किसान, मज़दूर, अध्यापक, गृहिणी है, वह जब अनारक्षित डिब्बों में यात्रा करते हैं और वे 94 प्रतिशत रेल यात्री हैं, उनके माध्यम से टोटल रेलवे को 40 प्रतिशत रेवेन्यू मिलता है। मुझे बड़ा दुख होता है, जब मैं 'पांचजन्य' में था और रिपोर्टिंग के लिए जाता था। फ्रंटियर मेल या दूसरी ट्रेनों में टिकट नहीं मिलते थे। हम लोग विभिन्न एम.पी.जे. के पास जाते रहते थे। फ्रंटियर मेल में मुम्बई जाने के लिए डिब्बे के अंदर जहां सामान रखा जाता है वहां अनरिज़र्व्ड डिब्बे, जो पीले डिब्बे होते थे और उनमें कोई गद्दा भी नहीं होता था। जहां सामान, सूटकेस इत्यादि रखा जाता है, वहां पर एक करवट होकर सोते-सोते हमने मुम्बई की यात्रा की है। मुम्बई सेंट्रल स्टेशन पर हमने देखा है कि जयपुर की गाड़ियां चलती थीं। सुबह 11 बजे से यात्रियों की लाइन लगेगी, रात को 9 बजे की ट्रेन है। तब इतना कठिन हो जाता था, क्योंकि साधारण भारत साधारण डिब्बे में यात्रा करता है और उसके लिए आरक्षण कराना बड़ा कठिन होता है। तो वहां पर एक-एक फर्लांग लम्बी लाइनें लगती थीं। वहां उन्होंने सरिये लगाकर खांचे बना दिए थे, ताकि एक दूसरे के ऊपर न

जाएँ। यह व्यवस्था कब दूर होगी, हम सपना देखते थे। उपसभाध्यक्ष महोदय, ये भारत के नागरिक हैं, उन्हें सम्मान के साथ, इज्जत के साथ, अभिमान के साथ यात्रा करने का हक मिलना चाहिए। वह यात्रा करने का हक तब मिलेगा जब उनकी मूलभूत सुविधाओं को, infrastructure को, रेल ट्रैक्स को, डिब्बों को, उनके स्टेशन को, उनकी बुकिंग व्यवस्था को सुधारने के लिए उसमें हम पूंजी निवेश करें और वह पूंजी निवेश करने के लिए एप्रोप्रिएशन बिल आया है, इसमें यह जो 11 अरब 30 करोड़ 88 लाख 30 हजार का यह बिल है। इसमें 10 अरब 15 करोड़ 63 लाख रुपये केवल रेलवे सेफ्टी फंड में खर्च किए जाएंगे। रेलवे की सुरक्षा बढ़नी चाहिए। सुरक्षा के लिए जो पुराने ट्रैक हैं, रास्ते हैं, नए स्टेशन बनाने हैं उनमें कैसे खर्च किया जाए, इसके लिए धनराशि खर्च होगी और सामान्य सुपरिन्टेंडेंस और सर्विसेज के लिए भी खर्चा है। इसमें रेलवे के जो कर्मचारी हैं, उनके लिए भी काफी बड़ी राशि रखी गई है। मैं इस बात को बड़े गर्व के साथ कहना चाहता हूँ कि संभवतः रेलवे बाकी सभी विभागों के लिए भी एक दिशा दीपक मंत्रालय है, जहाँ cradle-to-grave तक रेलवे कर्मचारियों के सुख-दुख की चिंता की जाती है। मैं उत्तराखंड में देहरादून से आता हूँ। झड़ीपानी में एक रेलवे स्कूल बना। वह किसके लिए बना? वह ड्राईवर्स के लिए, लोकोमोटिव इंजन चलाने वालों के लिए, साधारण गरीब रेलवे कर्मचारियों के लिए और मुझे मालूम है कि वहाँ पढ़े हुए बच्चे रेलवे बोर्ड तक पहुंचे हैं और बहुत ऊँचे-ऊँचे स्थानों पर विश्व में उन्होंने नाम कमाया। लेकिन वह व्यवस्था रेलने ने की उनके सुख-दुख के लिए, उनके हॉस्पिटल के लिए, उनके एम्बुलेंसेज के लिए, उनके बच्चों की पढ़ाई के लिए, उनके भविष्य के लिए। उनकी स्कॉलरशिप के लिए भी रेलवे पर्याप्त मात्रा में खर्च करता है। सर, जब हम रुद्रपुर जा रहे थे, तो माननीय रेल मंत्री जी ने हमें यह बात बतायी कि रेलवे स्टेशन वही पुराने किस्म के fossilised हैं और उन पर अंग्रेजों के जमाने की एक थकी हुई, ऊपर से कुछ कालिख और बारिश गिरी है, उसी में कुछ पुताई हो गई है, तो इस प्रकार के स्टेशनों से बढ़ कर रेलवे के स्टेशनों को भविष्य का एक futuristic रेलवे स्टेशन का स्वरूप लेना चाहिए। उसके लिए जो प्राइवेट ऑपरेटर्स हैं, उन कलाकारों को उन्होंने छूट दी है कि आप कीजिए, आप बनाइए और मैं आपको छूट देता हूँ। इन्होंने कई रेलवे स्टेशनों को छूट दी है और मुझे देहरादून और हरिद्वार के रेलवे स्टेशनों के लिए कहा कि वहाँ पर जो कलाकर हैं, अगर आप उनके द्वारा इनको बढ़िया से सजा कर रखेंगे, तो यह अच्छा होगा। रेल यात्रियों को स्टेशन पर उतरने के बाद लगना चाहिए कि वे एक अच्छी जगह पर आए हैं। मां गंगा का दर्शन करने आए हैं या उत्तराखंड में हिमालय की उपत्यकाओं के दर्शन करने के लिए देहरादून में उतरे हैं। अभी तक वे वही थका हुआ सौ-डेढ़ सौ साल पुराना स्टेशन देखते रहे, लेकिन यह परिवर्तन इन्होंने शुरू किया।

महोदय, मुझे इस बात का अभिमान है कि राम की गिलहरी की तरह, एक छोटे-से रेत के कण की तरह मैं ऐसा एक सांसद बना हूँ, जिसने हरिद्वार में रेलवे को यात्री सुविधा देने के लिए 2 करोड़ रुपये अपनी सांसद निधि से अर्पित किए हैं।

महोदय, इसके साथ ही ये जो प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल्स बना रहे हैं, इनके कारण जो पैसेंजर ट्रेन्स हैं, उनकी आवाजाही पर बहुत अच्छी सुगमता का असर पड़ने वाला है। इन्होंने इसको पीपीपी मोड के तहत प्रारंभ किया है। इसके तहत अभी तक 73 प्रपोजल्स आ चुके हैं, जिनमें 27 टर्मिनल्स नोटिफाइड भी हो गए हैं और वे functional भी हो गए हैं। इन्होंने इस प्रकार की जो अनेक योजनाएं शुरू की हैं,

[श्री तरुण विजय]

उसके पीछे एक ही मंतव्य है और वह मंतव्य यह है कि रेलवे को जो पूंजी निवेश चाहिए, उसको वह पूंजी निवेश मिलता रहे और रेलवे हाई स्पीड पर चले। हिन्दुस्तानी हर दिशा में तरक्की कर रहे हैं, लेकिन रेलवे थकी रहे, यह तो अच्छा नहीं होगा। इसके लिए रेलवे ने अपनी गति बढ़ाने का काम किया है। उसका बहुत अच्छा असर पड़ा है। 'हमसफर' है, 'तेजस्वी' है, 'गतिमान' है, अब लगता है कि हम एक गतिमान भारत की रेलवे में यात्रा कर रहे हैं, जिसका भविष्य बहुत तीव्र और आगे बढ़ने वाला है।

इसके साथ-साथ इन्होंने प्राइवेट पार्टिसिपेशन के तहत चार सौ रेलवे स्टेशनों के विकास की योजना भी बनाई है। चार सौ रेलवे स्टेशन ऐसे होंगे, जहां पर निजी पूंजी निवेश होगा, निजी पैसा लगेगा। जमीन, स्टेशन, सब रेलवे का रहेगा, लेकिन वे रेलवे स्टेशनों को निजी पैसे से एक बेहतर स्वरूप देंगे और वहां पर सुविधाएं बढ़ाएंगे।

इसके साथ ही रेलवे की जो बहुत संपदा है, रेल एस्टेट है और स्टेशन के इर्द-गिर्द जो बहुत बड़ी मात्रा में उसकी संपदा रहती है, उसके विकास और यात्रियों की सुविधा के लिए उसका उपयोग करने के लिए इन्होंने एक योजना बनाई है। ...**(समय की घंटी)**... इसके तहत भी जमीन रेलवे के पास ही रहेगी। इसके तहत अगले पांच साल में इन्होंने 8.56 लाख करोड़ रुपए का capital investment plan बनाया है। इन्होंने साढ़े आठ लाख करोड़ रुपए का capital investment किया है और इसके लिए एलआईसी ने उनको डेढ़ लाख करोड़ रुपए का लोन 30 साल के लिए दिया है और बाकी लोन भी उनको विभिन्न स्थानों से मिल रहे हैं।

सर, रेलवे का जो डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन है, उसको 17 हजार 5 सौ करोड़ रुपए के कॉन्ट्रैक्ट्स एक साल से भी कम समय में मिले हैं। यह जो एक दिशा-दीपक रेल, भारत की धड़कन, भारत के भविष्य का एक सुंदर स्वरूप प्रस्तुत करते हुए आगे बढ़ रही है, इससे केवल रेवेन्यू की बात नहीं है, बल्कि इससे सैंकड़ों-हजारों अन्य रोजगारों को भी बल मिलेगा। ...**(समय की घंटी)**... जब एक बार यात्री तीव्रता से आगे बढ़ने लग जाएगा, उसकी यात्रा सुगम हो जाएगी, उसकी यात्रा में अधिक लाभ होने लगेगा, तो किसान की जो उपज है, मजदूर की जो आवाजाही है, फल उत्पादकों की जो उपज है, साधारण गरीब लोगों का जो व्यापार और रोजगार है, उनमें बहुत तीव्रता से वृद्धि होगी।

महोदय, मैं इस बिल का पूरा समर्थन करता हूं और भारत सरकार, प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी और मेरे मित्र, सुरेश प्रभु जी का बहुत-बहुत अभिनन्दन करता हूं कि आप आगे बढ़िए। आपकी रेल के आगे बढ़ने के साथ भारत निरंतर आगे बढ़ता दिखेगा। जय हिन्द, जय भारत।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Thank you very much. Shri Nadmiul Haque; absent. Shri Veer Singh.

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): महोदय, मैं विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 2016 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस महत्वपूर्ण विधेयक पर बोलने के लिए हमारी नेता, बहन कुमारी मायावती जी ने मुझे अधिकृत किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद अदा करता हूं।

महोदय, मैं रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2016-17 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग करने के लिए विधेयक, जिनका कुल योग 39 खरब, 15 अरब, 38 करोड़, 82 लाख, 9 हजार रुपए है, रेलों से संबंधित सेवाओं के प्रभारों को चुकाने के लिए आवश्यक है, पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, भारतीय रेल लोगों की जीवन रेखा है और हमारे देश के यातायात का महत्वपूर्ण साधन है, जो देश के विभिन्न हिस्सों और लोगों को जोड़ने में महत्वपूर्ण एवं गतिशील भूमिका निभा रहा है। भारतीय रेल सेवा विश्व की सबसे बड़ी रेल सेवाओं में से एक है। भारतीय रेल 65 हजार किलोमीटर लम्बे रेलमार्गों पर प्रतिदिन 19 हजार ट्रेनों का संचालन करती है, जिनमें से 12 हजार ट्रेनें यात्री गाड़ियां हैं, जबकि 7 हजार मालगाड़ियां हैं। इन रेलगाड़ियों में प्रतिदिन ढाई करोड़ यात्री व 27 लाख टन सामान की ढुलाई का लक्ष्य होता है, परंतु सेवा व गुणवत्ता के मामले में रेलवे का रिकॉर्ड ठीक नहीं है।

महोदय, इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी कि भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है, परंतु इतने बड़े रेल नेटवर्क के बावजूद इसमें सुरक्षा एवं संरक्षा की कमी है। आए दिन रेल हादसे हो रहे हैं और काफी जान-माल का नुकसान हो रहा है। यदि हम विगत वर्षों 2013-14 तथा 2015-16 के हादसों को देखें तो उनमें जान-माल का ज्यादा नुकसान हुआ है। उनमें क्रमशः 54 व 64 व्यक्तियों की जानें गई हैं। इन हादसों को रोकने के लिए मंत्री जी को ठोस पहल करनी चाहिए, जिससे रेल यात्री सुरक्षित यात्रा कर सकें। हादसों के पीछे कारण चाहे जो भी हों, जैसे पुरानी पटरियां, सिग्नल की गड़बड़ी, ट्रेनों का पटरी से उतरना, कोहरा, मानवीय चूक, उपकरणों की विफलता, आतंकी वारदात, टक्कर एवं तोड़-फोड़ आदि, लेकिन हमें रेल इंफ्रास्ट्रक्चर को सुदृढ़ करने व उसके उचित रख-रखाव पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है और उसके लिए "विशेष रेल संरक्षा कोष" की स्थापना करनी चाहिए। साथ ही साथ, अपने "अनुसंधान ढाँचे" में गुणवत्तापरक बदलाव करने चाहिए, जिससे आधुनिकीकरण, नई तकनीक का समावेश और उत्पादकता में वृद्धि सुनिश्चित हो सके।

महोदय, रेल मंत्री जी रेलवे की दशा व दिशा सुधारने के लिए दिन-रात एक कर रहे हैं, जिससे रेलवे का कायाकल्प निश्चित है, परंतु सबसे बड़ा सवाल यह है कि आधुनिकीकरण पर खर्च होने वाला धन कहां से आएगा? क्योंकि रेलवे की प्रतिदिन कमाई लगभग 245 करोड़ रुपए है, लेकिन खर्च उससे कहीं ज्यादा होता है। धन की कमी के कारण नए रूटों का विस्तार नहीं हो पा रहा है, स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं न के बराबर हैं, रेलवे स्टेशनों व डिब्बों में साफ-सफाई के हालात गम्भीर हैं। रेलवे की खान-पान व्यवस्था गड़बड़ है, खान-पान में ठेकेदारों के द्वारा घटतौली की जाती है, खान-पान लाइसेंस प्रणाली दूषित है। यात्रियों को अपनी पसंद का खाना उचित दर पर नहीं मिलता है, इसलिए मंत्री जी को खान-पान व्यवस्था पर विशेष ध्यान देना चाहिए।

महोदय, रेलवे के विद्युतीकरण का कार्य भी पूर्ण रूप से नहीं हुआ है। अभी केवल 16,000 किलोमीटर रेल लाइनों का विद्युतीकरण हुआ है और 48,000 किलोमीटर विद्युतीकरण का कार्य होना अभी बाकी है। हाई स्पीड कॉरिडोर, नए इंजन एवं करखाने, विश्व-स्तरीय रेलवे स्टेशंस, डेडिकेटेड कॉरिडोर समेत कई अन्य परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं और रेलवे के समक्ष उन्हें पूरा कर पाना एक चुनौती से कम नहीं है।

[श्री वीर सिंह]

महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में "क्षमता निर्माण" पर ध्यान दिया है, जिससे परिवहन लागत घटेगी। मैं मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि वे अनुत्पादक कार्यों में खर्च कर करें और सुरक्षा संबंधी व अधूरी पड़ी महत्वपूर्ण योजनाओं और विद्युतीकरण पर ज्यादा ध्यान दें, जिससे रेलवे सेवाओं का विस्तार सुनिश्चित हो सके।

महोदय, देश में आबादी के हिसाब से ट्रेनों की संख्या कम है, अतः ट्रेनों में डिब्बे बढ़ाने की आवश्यकता है। ये डिब्बे अनारक्षित श्रेणी में ज्यादा लगने चाहिए, जिससे देश की जनता को इसका सीधा लाभ मिल सके। अनारक्षित डिब्बे बहुत कम होते हैं और आने-जाने वालों की संख्या ज्यादा होती है, जिससे बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में इसकी घोषणा की है, परंतु यह वृद्धि जनसंख्या के हिसाब से काफी नहीं है।

महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान रेलवे में बढ़ते अपराध व महिला सुरक्षा की तरफ भी दिलाना चाहूंगा और गुजारिश करूंगा कि इस दिशा में वे आवश्यक कदम उठाएं, जिससे ट्रेनों में महिला अपराध एवं अन्य आपराधिक घटनाएं, जैसे लूटपाट, हत्या तथा मारपीट आदि को रोका जा सके। यदि आवश्यक हो तो रेलवे पुलिस बल की संख्या बढ़ाने पर भी विचार किया जाए।

महोदय, सरकार को रेलवे का निजीकरण तुरंत बंद कर देना चाहिए क्योंकि निजीकरण से आरक्षित वर्ग के लोगों के अधिकारों का हनन हो रहा है। महोदय, निजीकरण हो, इस पर हमें और हमारी पार्टी को कोई एतराज नहीं है किन्तु परम पूज्य बाबा साहेब डा. भीमराव अम्बेडकर जी ने जो भारतीय संविधान में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के आरक्षण की व्यवस्था की है, वह व्यवस्था प्राइवेट सेक्टर में भी अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के लिए होनी चाहिए। यह बड़ा दुख का विषय है कि इस सरकार ने और पूर्व की सरकार ने रेलवे के 16 विभागों को प्राइवेट सेक्टर में दे दिया है। जो सरकारी कर्मचारी अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ी जाति के थे, उनकी रिटायरमेंट के बाद वे जगहें खाली हो गयीं और प्राइवेट सेक्टर उनको भर नहीं रहा है और धीरे-धीरे यह आरक्षण खत्म होता चला जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप प्राइवेट सेक्टर को दें, किन्तु प्राइवेट सेक्टर में भी अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लिए रिजर्वेशन लागू हो, इस पर आपको स्पष्ट जवाब देना चाहिए।

महोदय, आज रेल विभाग में लगभग 1 लाख रिक्तियां वर्ग "क", "ख" एवं "ग" में हैं और उसमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और महिलाओं का कोटा पूरा नहीं है। ...**(समय की घंटी)**... मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि विशेष अभियान चलाकर रेलवे में खाली पड़े पदों को भरा जाए और अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का कोटा पूरा किया जाए। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि बोर्ड स्तर पर पर सदस्यों आदि की कितनी रिक्तियां हैं और वे कब तक भर दी जाएंगी?

महोदय, मेरी कुछ मांगें हैं। मुरादाबाद में दोनों रेलवे लाइनों, मुरादाबाद से हरिद्वार तथा मुरादाबाद से दिल्ली पर हरथल स्टेशन के पास सोनकपुर आर.बी.ओ. योजना स्वीकृत है। उस पर शीघ्र कार्य आरम्भ कराया जाए। ...**(समय की घंटी)**... पिछली बार भी मैंने माननीय मंत्री जी से इस संबंध में आग्रह किया था, आज मैं फिर से आग्रह कर रहा हूं, इस संबंध में मैंने उन्हें लिखित में भी दिया

था, आज मैं फिर से आग्रह कर रहा हूँ, इस संबंध में मैंने उन्हें लिखित में भी दिया था, उसकी कॉपी मेरे पास है, मैं उसे फिर से मंत्री जी को दूंगा। मंत्री जी इतना धन पूरे देश को आबंटित कर रहे हैं तो थोड़ा सा धन मुरादाबाद के लिए आबंटित कर दें, वह छोटी सी योजना है। मेरा अनुरोध है कि मंत्री जी इसको भी शुरू करने पर विचार करें।

महोदय, मुरादाबाद ऐतिहासिक 'पीतल नगरी' के नाम से जाना जाता है। अतः मुरादाबाद से वाया आगरा, मुम्बई तक कोई सुपरफास्ट ट्रेन चलायी जाए। इसके साथ-साथ काफी अरसे से एक मांग चली आ रही है कि गजरौला को सम्भल से जोड़ा जाए, वहां के लिए नयी रेलवे लाइन बनायी जाए। हमेशा जो भी सांसद हमारे मुरादाबाद से चुनकर आते हैं, उन्होंने भी इस संबंध में मांग उठायी है।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): आप हिस्ट्री नहीं बताएं, सीधे मंत्री जी से मांग कर दें।

श्री वीर सिंह: चार-पांच बार मैंने भी मांग उठायी है। मेरी मांग है कि इसको भी जोड़ा जाए। दिल्ली से वाया मुरादाबाद, बरेली, शाहजहांपुर, लखनऊ तक शताब्दी ट्रेन शुरू की जाए। दिल्ली-गाजियाबाद के दैनिक यात्रियों की सुविधा हेतु एक नयी ईएमयू ट्रेन और शिवगंगा ट्रेन का ठहराव गाजियाबाद में किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि वे उपरोक्त सुझावों पर जल्द से जल्द कदम उठाएं और रेलवे में एक सामान्य व्यक्ति को सुनिश्चित सीट, सुरक्षा, साफ-सफाई, बढ़िया खान-पान उपलब्ध कराएं। इन्हीं सुझावों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, धन्यवाद।

SHRI C.P. NARAYANAN (Kerala): Sir, I support my learned colleague who has just spoken. One point that I have to bring to the notice of the hon. Minister is regarding a large number of vacancies lying unfilled. It affects the Railways and the country in two ways. One, earlier it was reported that about 13 lakh vacancies were there. If those vacancies are filled, those many unemployed people will get employment. Similarly, as hon. Veer Singh has said, a sizeable percentage of them will go to SCs/STs and other backward communities. So, I request the Minister to see that vacancies are filled up as early as possible. Secondly, employees have to be trained also. When you take employees, they should be trained as per their postings. If you train them properly, their services will be much better. We have had experience in various sections that when we retrain the employees, we get much better service from these employees. I am not requesting much regarding new lines, etc., in my State Kerala. But I have to bring to the notice of the Minister that we have got a long standing complaint. It was in 1983 or 1984 that a coach factory was assured to Kerala, but finally, it landed in Punjab. The second one was assured some 15 years later at the turn of this century. It went to UP. I am not complaining that these factories went to those States, but so far, there is no public sector establishment related to the Railways in our State. That is not doing justice to Kerala. Now, going through the mind-boggling figures, we find that about ₹ 4 lakh crores are being spent for various

[Shri C.P. Narayanan]

things. If Kerala is given three per cent of it, it will be more than ₹10,000 crores. If half of that is there, we can have that coach factory in Palakkad. Then, an assurance was given regarding a wagon factory in Cherthala, a water-bottling establishment in Trivandrum and various other things. None of these has taken place. So, I request the hon. Minister to kindly look into our requests because this neglect has been there for long.

Now, regarding passenger trains, I have to bring to the notice of the Minister the stretch from Parassala to Manjeswaram, which is about 600 kilometres. In various sectors of this stretch, we have got the express trains running, but regarding the passenger trains stopping at all stations, if you take various sectors, only two to three trains are there which are running daily in these sectors. If you can increase that, it will be of great help to the daily commuters. In Kerala, there are a large number of people staying in their villages, going to 100 or 150 kilometres away from their place, doing their work in the Government offices or some other offices and going back home. This is a peculiar thing, as far as Kerala is concerned. To support them, availability of passenger trains will be of great help. I am sure that the ticketless passengers are the least in Kerala. So, if you run those trains, it will be of much help to us.

Then, regarding the amenities in the trains, the Minister has been assuring a lot of things. That is good. But, earlier also, I have said that drinking water should be made available in all the trains at all the stations. Earlier, it was there. There was a practice in the Railways that it was available free of charge. As you have now stopped the practice of vendors distributing tea, coffee or water, particularly old people and women find it very difficult? I have found that the Minister has been very kind. That is why I am pointing these out. If he does that, it will be of great help. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Now, Shri Bhupinder Singh. You have got four minutes, but you can take two more minutes; not more than that, please.

SHRI BHUPINDER SINGH (Odisha): Mr. Vice-Chairman, Sir, I support the Appropriation (Railways) No.2 Bill, 2016, moved by hon. Railway Minister. I would rather request the hon. Prime Minister and the Finance Minister to support the Railways — the Minister of State (Finance) is here — because they have to do a lot of obligatory work. Sir, we, along with other MPs, both from Lok Sabha and Rajya Sabha, had given a memorandum to the hon. Railway Minister in his Office on the 14th of July, and we had put our demand very clearly there..

सर, मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा, यह अनुरोध करना चाहूंगा कि हाउस के बाद भी हमारे चीफ मिनिस्टर साहब ने इनको पांच हजार करोड़ रुपए की एक पूरी डिटेल्ड मांग सभी प्रोजेक्ट्स को लेकर दी थी। मैं उन सब प्रोजेक्ट्स के बारे में जानना चाहूंगा कि उनका क्या हुआ? मैं इनको यह भी याद दिलाना चाहूंगा और धन्यवाद भी देना चाहूंगा कि इन्होंने स्वयं स्वीकार किया है कि ओडिशा एक ऐसा राज्य है, जो रेलवे के क्षेत्र में सबसे पीछे है। जब दूसरे राज्यों में national average में 19 किलोमीटर से ज्यादा रेल लाइन है, तो ओडिशा में 15 किलोमीटर की average भी नहीं पड़ती है। इसलिए इन्होंने इसको स्वीकार किया और उसके ऊपर गौर भी किया है तथा यह हृदय से कोशिश कर रहे हैं कि ओडिशा के लिए कुछ किया जाए। इसी वक्त हमारे कालाहांडी KBK में एक नरला में coach maintenance shop, एक servicing centre बननी थी। मुझे हमारे MP द्वारा बताया गया था कि 25 फरवरी, 2014 को उस समय के यूपी सरकार के Minister of State वहां जाकर foundation stone lay करेंगे। पिछले शुक्रवार को प्रश्न काल में मेरा इसी पर प्रश्न था और उसके उत्तर में आया है कि कालाहांडी के लिए ऐसा कोई प्रोजेक्ट था ही नहीं। दुख की बात यह है कि जब पिछले साल RTI में इस बारे में जवाब मांगा, तो रेलवे ने कहा कि administrative ground के लिए इसको विशाखापट्टनम शिफ्ट कर दिया गया है। सर, मुझे यह समझ में नहीं आ रहा है कि ऐसा कौन सा administrative ground आ गया कि एक बैकवर्ड एरिया कालाहांडी की जगह से हटाया गया। वह कालाहांडी के पास किसी दूसरी जगह पर भी शिफ्ट हो सकता था। उसको लेकर सरकार का एक political compulsion हो सकता है। अगर political compulsion है, तो आप दिल खोलकर एक प्रोजेक्ट और बनाइए, जो प्रोजेक्ट है, आप उसको वहां से मत हटाइए।

सर, मेरा यह कहना है कि चीफ मिनिस्टर नवीन पटनायक जी की कांस्टिट्यूएंसी सीतलापल्ली में आपने Wagon factory के लिए एक करोड़ रुपया दिया है। मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने जो वाई-फाई के लिए gesture दिखाया है, जब आप भुवनेश्वर गए थे, तो आपने चीफ मिनिस्टर से मुलाकात की और आपने वहां प्रेस में भी कहा था कि मैं डेढ़ महीने के अंदर एक कमेटी बनाऊंगा और हम उसके ऊपर गौर करने जा रहे हैं। इसके साथ ही साथ आप यह जानते हैं कि लांजीगढ़, जूनागढ़ केबीके से अम्बागुड़ा तक रेल लाइन बनने वाली थी। अभी हमारे चीफ मिनिस्टर श्री नवीन पटनायक जी ने सबसे पहले अगुवाई करके SPV के लिए ज्वाइंट वेंचर में रेलवे मिनिस्ट्री के साथ काम करने के लिए एग्रीमेंट किया है। हम खुर्दा रोड - बलांगीर रेल लाइन के लिए 50 प्रतिशत पैसा देने के लिए तैयार हैं। आप इधर से खुर्दा रोड से दसपल्ला रेल मार्ग को जल्दी कम्प्लीट कराइए और उधर बलांगीर से काम करके कम से कम आप सोनपुर, बौध तथा एक नयागढ़ जिला, ऐसे सात-आठ जिले हैं, जिन्होंने आज तक रेल नहीं देखी है तथा आज तक रेल पटरी भी नहीं देखी है। आप इस रेल लाइन को जल्दी पूरा कर सकते हैं। मुझे मालूम है कि आप इस पर काम कर रहे हैं।

सर, ताल्चर से लेकर सम्बलपुर तक और सम्बलपुर से लेकर टिटलागढ़ और टिटलागढ़ से लेकर रायपुर तक, जल्दी काम करने के लिए डबलिंग का काम चल रहा है। सर, कालाहांडी, भवानी पटना में जो हमारी रेल लाइन वहां गई है, वह वहां से जूनागढ़ तक गई है, लेकिन हमने बार-बार अनुरोध किया है कि हावड़ा से आने वाली ट्रेन टिटलागढ़ (Ispat Express) में जाकर रुक जाती है,

[Shri Bhupinder Singh]

5.00 P.M .

आप उसको भवानी पटना तक भी ले सकते हैं। आप एक इन्टर-सिटी ट्रेन चलाइए, क्योंकि वहां Vizag हमारा मेडिकल सेन्टर है और Vizag से कालाहांडी जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। यदि आप वहां एक इन्टर-सिटी ट्रेन चलाएं, तो लांजीगढ़ से उसके दो हिस्से कर सकते हैं। एक ट्रेन Vizag के लिए जाएगी और दूसरी ट्रेन दुर्ग-भिलाई के लिए जाएगी तथा शाम को वे वहीं मिल सकती हैं। यह एक बहुत बड़ी डिमांड है। आपने ओडिशा के लिए जो 17 आदर्श स्टेशन तय किए हैं, उसके ऊपर भी गौर करने की बात है। भुवनेश्वर को world class स्टेशन बनाने की बात है। सर, हम पिछले दो सालों से देख रहे हैं कि आपने एक अच्छा example रखा है कि वहां कोई ...**(समय की घंटी)**... सर, मुझे दो-तीन मिनट और चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): आप बोलते रहिए। यह तो मैं आपको केवल सूचित कर रहा हूं।

श्री भूपिंदर सिंह: मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि जो वहां ट्रेनें हैं, मैंने आपसे कहा है कि आप एक matter of policy बनाइए। आज देश में जिले बढ़ रहे हैं। आप जिला हेडक्वार्टर में matter of policy के तहत सभी ट्रेन्स को दो मिनट के लिए रोकिए। किसी की रिक्वेस्ट की जरूरत नहीं है, किसी ट्रेन को बंद करने की जरूरत नहीं है और न ही कोई हड़ताल करने की जरूरत है। Let us have some policy in such matters. सर, इसी तरह समता एक्सप्रेस 5 दिन के लिए आती है। मैं पिछले 7 सालों से सुन रहा हूं और जब यहां गौड़ा जी थे, उन्होंने लिख दिया कि ऑर्डर हो गया है, वीकली जाएगी तथा समता एक्सप्रेस विशाखापट्टनम से अमृतसर तक जाएगी।

वह अमृतसर तक extend होगी। मैंने केंसिंगा कांस्टीट्यूएंसी से 25 किलोमीटर तक भवानीपटना डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर को new line से join करने के लिए एक ट्रेन चलाने के लिए रिक्वेस्ट की थी।

सर, आपने religious places को जोड़ने के बारे में कहा है। जो ट्रेन गंगानगर से हेमकुंड साहब तक जाती थी, वह हरिद्वार में रुक जाती है। ...**(समय की घंटी)**... आप उसको extend कीजिए, जहां तक वह जा सकती है, जैसे यह पहले चल रही थी।

सर, पंजाब में पटियाला पेप्सी का हेडक्वार्टर था। अगर आप वहां राजपुरा से 25 किलोमीटर तक चंडीगढ़ के लिए एक लाइन की doubling कर देंगे, तो अच्छा होगा, क्योंकि चंडीगढ़ एक नई सिटी है और वह एक international city के तहत मानी जाती है। इसलिए वहां की जो मांगें हैं, आप उनको थोड़ा ध्यान में रखिए।

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

श्री भूपिंदर सिंह: सर, मेरा यही अनुरोध है कि हम लोगों ने कुछ नई ट्रेनों की frequency बढ़ाने की मांग की थी। प्रभु जी, आपने उनके बारे में कुछ नहीं कहा है। मैं अभी आपको उनकी लिस्ट दे दूंगा,

क्योंकि वहां से समय की घंटी बज रही है। उनकी frequency बढ़ाने के लिए हमारी स्टेट के चीफ मिनिस्टर ने रिक्वेस्ट की है। सर, मैं आपको बताना चाहता हूं कि Odisha is a premier State.

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): आपने बताया है।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, हमारे स्पीकर की अध्यक्षता में सभी पार्टियों की कमिटी बनाई गई है। उस कमिटी में हर साल हम अपना मेमोरेण्डम देते हैं।

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

श्री भूपिंदर सिंह: उस मेमोरेण्डम और सीएम के मेमोरेण्डम में जो दिया गया है, ...(समय की घंटी)... उसके तहत हमने कुछ मांग की है। सर, passengers को जो facilities चाहिए, आप उनके ऊपर थोड़ा गौर करिए। हम चाहते हैं कि रेल मंत्री उनके ऊपर थोड़ा सी नजर रखेंगे, तो अच्छा होगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): आपने कहा न कि आप उनको लिस्ट दे देंगे।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, हमारे 5 new projects हैं। तालचर, बिमलागढ़, अंगुल सुकिंदा, हरिदासपुर, पारादीप, जलेश्वर, दीघा, इन 5 projects को expedite करने की आवश्यकता है। खुर्दा-बोलांगीर प्रोजेक्ट के लिए हम 50 परसेंट दे रहे हैं।

सर, जो KBK का सबसे Naxalite area है, वहां पर नौरंगपुर से जयपुर और जयपुर से मल्कानगिरी के लिए हमारे चीफ मिनिस्टर साहब ने लिखा है। उसके लिए भी हमारी सरकार 50 परसेंट देने के लिए राजी है। हम अपने राज्य में सरकारी जमीन free of cost दे रहे हैं। हम इसमें कुछ दे रहे हैं। मैं इसके लिए आपके माध्यम से मंत्री जी से उम्मीद करूंगा कि मैंने जो कुछ बातें कही हैं ...(समय की घंटी)... और जो मेमोरेण्डम सभी एमपीज़ और चीफ मिनिस्टर की तरफ से दिया गया है, उसके ऊपर गौर किया जाए।

सर, मैं एक अंतिम बात कहना चाहता हूं। 30.4.2015 को एक Private Members' Resolution के तहत मैंने यहां एक मुद्दा रखा था। मैं बताना चाहता हूं कि आपके मिनिस्टर, मनोज सिन्हा जी ने मुझे बुला कर इस सम्बन्ध में मुझसे बात की थी। आप एक बार उसके ऊपर चर्चा करें। मैं सुरेश प्रभु जी से अनुरोध करता हूं कि उसके ऊपर आप हमारी एक मीटिंग बुलाएं और चर्चा करें। Private Members' Resolution के तहत हमने जो बात कही है...

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): आप ट्रेन के समय पर चलने की बात करते हैं, अगर आप भी समय का ध्यान रखेंगे, तो ट्रेन भी समय पर चलेगी।

श्री भूपिंदर सिंह: सर, आप उनसे कह दीजिए कि उसके ऊपर हमारे साथ एक मीटिंग रख लें और हमें बताएं कि उसके ऊपर सरकार ने कौन-कौन से projects take up किए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): अब आपके 9 मिनट हो गए हैं। आप ऐसा मत कीजिए। Thank you very much.

श्री भुपिंदर सिंह: आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SANTIUSE KUJUR (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for giving me the opportunity to participate during the discussion on the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2016.

The Railways presence in the North-East Region of the country is more than 125 years old when the first passenger railway system came into being in 1881 between Dibrugarh and Sadiya. Since then, the railway system in the Region has grown considerably. In 1958, a new Railway Zone, that is, Northeast Frontier Railway was carved out of the North-Eastern Railway with headquarters at Maligaon, Guwahati, so that the interests of the region could be looked after in a comprehensive manner. There are presently five divisions which serve these eight North-Eastern States, that is, Katihar, Alipurduar, Rangia, Lumding and Tinsukia.

Today, North Frontier Railways, directly or indirectly, serves all the eight North-Eastern States of Arunachal Pradesh, Assam, Manipur, Meghalaya, Mizoram, Nagaland, Tripura and Sikkim besides West Bengal and Bihar.

North Frontier Railways has become the lifeline of the North-East Region transporting essential goods all over the Region. It moves coal and petroleum products from the Region to rest of India. Railways are conscious of the strategic importance of this area as the States of the Region share international borders with Bangladesh, China, Myanmar, Bhutan and Nepal. It also serves as a rail head for the landlocked Himalayan countries of Nepal and Bhutan and provides interchange, facilities with Bangladesh.

Sir, I am from BTAD area of Assam, which is least developed region of India. The area is an agro-based economy, which is the only source of livelihood of the people. Industrialization and other employment opportunities are scant. I would like to bring the following few points to the notice of this august House:

The development of the Railway system in the North-Eastern Region under NF Railway has not been taken up with a momentum. The people of North-Eastern Region must be provided with railway facility of double track system. It is a common aspect that trains are running late, sometimes from five to twenty hours because trains are running with a single track.

Electrification of entire North East Frontier Railways may please be done within stipulated time on an urgent basis.

Bogibeel Bridge Project is a combined road and rail bridge in the Dibrugarh District in Assam, which is expected to complete in 2017.

The Bogibeel Bridge Project, situated 17 kilometres downstream of Dibrugarh, spans the Brahmaputra River and will connect the town of Dibrugarh in the South to Dhemaji to the River's north. The Bridge is located just over 20 kilometres away from the Assam-Arunachal Pradesh border and is thus expected to act as an alternative to the Tezpur Bridge in providing connectivity to nearly five million people residing in Upper Assam and Arunachal Pradesh.

Bogibeel is the fourth rail-road bridge to come up across the river in Assam. Due to its location, the bridge will be of strategic importance to India as it will significantly enhance India's ability to transport troops and supplies to its border with China in Arunachal Pradesh.

Bogibeel Bridge will provide a connection between the Rangia-Murkongselek section of the North East Frontier Railways on the north bank of Brahmaputra and Lumding-Dibrugarh section that lies to the south of the Brahmaputra. A new Dibrugarh railway station, expected to be the largest in the region, has been proposed and is to be linked to the Rangia-Murkongselek line *via* Chaulkhowa and Moranhat. The Railways have initiated the gauge-conversion of the Dhamalgaon to Sisiborgaon rail line to the north of the bridge and commissioned the 44-kilometres-long Chalkhowa-Moranhat line to the south.

Sir, I specially request the hon. Minister to have a stoppage in Tangla (Udalguri District) in 22411/Naharlagun-New Delhi AC SF express.

Tangla have a diverse population and a prominent business area and it is having various small-scale industries. A number of tea gardens are located there.

The people of this region have to move either Rangiya or Guwahati by road to catch a train. It will take at least 3 hours journey from Tangla.

Due to poor rail connectivity, the people of the area face a lot of inconvenience. An additional stoppage at Tangla Station will facilitate their smooth journey.

Sir, Hattigor near Tangla has a permanent Army camp. If Tangla gets a stoppage in the said train, it will be a great help for the soldiers because they have to bring their huge luggage to Rangia or Guwahati which is very difficult for them.

Sir, I would like to bring this fact to the notice of the august House that many national schemes and projects had been implemented under the UPA Government which are almost dropped or stopped due to various reasons. In a large number of projects, construction has already taken place. If the projects do not continue, the entire construction work that has already been done will be damaged.

[Shri Santiuse Kujur]

Regarding railway connectivity and infrastructure related matters, which are important for the improvement of the railway network in the State of Assam and will benefit other North-Eastern States, correspondence had been made by Shri Tarun Gogoi, hon. Chief Minister of Assam, with the hon. Minister of Railways, Government of India, *vide* letters dated 5th July 2014, 21st February 2015, 4th July 2015 and 29th January 2016.

Sir, with this, I support the Bill.

श्री लाल सिंह वडोदिया (गुजरात): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी द्वारा इस बजट में जो प्रावधान किए गए हैं, उनके बारे में अपने विचार यहां रखता हूं।

महोदय, हमारे गुजरात में खम्भात से धुवारण तक रेल लाइन नहीं है, जो 22 किलोमीटर का डिस्टेंस है। मेरी यह एक विनती है कि अगर इस 22 किलोमीटर के डिस्टेंस में रेल लाइन बिछाई जाए तो खम्भात से बड़ौदा तक लोग रेल का उपयोग कर सकते हैं। बाय बस जो किराया है, इससे बहुत कम किराया रेल का होता है, इसलिए लोग रेल में जाना पसन्द भी करते हैं।

दूसरा, तारापुर से धौलका-भावनगर जो रेल लाइन जाती है, उसके बीच 35 किलोमीटर का डिस्टेंस है, जहां रेल लाइन नहीं है। अगर उसको भी जोड़ दिया जाए, तो मध्य गुजरात से सौराष्ट्र का भावनगर भी जुड़ जाएगा और पैसेंजर के हिसाब से तथा व्यापार-उद्योग के हिसाब से भी इसका फायदा सौराष्ट्र और मध्य गुजरात को हो सकता है।

महोदय, मेरी तीसरी विनती यह है कि बड़ौदा स्टेशन का रेलगाड़ियां और गुड्स दोनों के आने-जाने के कारण ट्रैफिक बहुत जाम रहता है। इसके कारण जो और गाड़ियां चलाने की व्यवस्था की जानी चाहिए, वह नहीं हो सकती है, इसलिए कर्जन से डभोई होकर समलाया तक गुड्स के लिए एक अलग रेल लाइन बिछाई जाए। इसमें रेल की ही जमीन में यह लाइन बिछाने की बात है। इससे 85 नई ट्रेन्स बड़ौदा होकर अहमदाबाद-मुम्बई के बीच आ-जा सकेंगी, इतना ट्रैफिक डायवर्ट हो जाएगा और गुड्स के लिए मुम्बई से मध्य प्रदेश, राजस्थान जाने के लिए यह अलग ट्रैक होने से सुविधा भी बढ़ जाएगी। इसके लिए सर्वे भी हो गया है। जो धनराशि इसके लिए एलॉट करनी चाहिए, वह एलॉट नहीं हुई है। इसलिए यह प्रोजेक्ट आगे नहीं बढ़ा है। इसके लिए बजट में प्रावधान करना चाहिए। यह प्रोजेक्ट जल्दी पूरा होगा तो यह मध्य गुजरात के लिए बहुत अच्छा है। यह सर्वे 2012 में बड़ौदरा डिवीजन द्वारा किया गया है। चौथी मेरी जो विनती है, हमारा आनन्द खम्भात रेलवे लाइन पर साइमा रेलवे स्टेशन है। यह आजादी से पहले का स्टेशन है, लेकिन वहां प्लेटफार्म नहीं है। वहां हर रोज़ डेढ़ सौ, दो सौ आदमी सफर करते हैं। 8 ट्रिप्स में इतने लोग सफर कर रहे हैं, हर ट्रिप में डेढ़ सौ से दो सौ आदमी सफर करते हैं। प्लेटफार्म न होने की वजह से जो बुजुर्ग होते हैं, उनको ट्रेन में चढ़ने और उतरने में बहुत तकलीफ होती है। अगर वहां प्लेटफार्म की व्यवस्था हो जाए तो यह बहुत सुविधाजनक होगा।

अगली बात है कि वैस्ट जोन का हैडक्वार्टर मुम्बई है। इसके जो 6 डिवीजन्स हैं उनमें से 4 डिवीजन गुजरात में हैं - भावनगर, राजकोट, अहमदाबाद और बड़ौदा। अगर गुजरात के इन 4

डिवीज़नों के लिए सही व्यवस्था की जाए, अगर भावनगर डिवीजन मैनेजर को मुम्बई जाना होता है तो उसको 16-17 घंटे लगते हैं। उसके बजाए वह 4 घंटे में अहमदाबाद आकर अपना काम कर सकता है। इससे समय भी बचेगा और रेल का जो काम है वह भी ज्यादा हो सकेगा। इसलिए अहमदाबाद, बड़ौदा, भावनगर और राजकोट के जो 4 डिवीजन्स हैं, इनके लिए कोई स्पेशल व्यवस्था करके अहमदाबाद में ही उसका काम हो सके, अगर ऐसी व्यवस्था की जाए तो बहुत अच्छा होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरी एक विनती यह भी है कि जो एक्स एम.पी.ज. हैं, इन लोगों को रिजर्वेशन लेने के लिए लाइन में खड़ा रहना पड़ता है और अगर उसको रिजर्वेशन नहीं मिले और पैंडिंग हो तो हैडक्वार्टर पर जाना पड़ता है या जो एम.पी.ज. हैं, उनसे रिवेस्ट लेटर लेना पड़ता है। पहले जो सिटिंग एम.पी.ज. को रिजर्वेशन मिलता था, ऐसे ही एक्स एम.पी. को भी रिजर्वेशन मिले, ऐसी व्यवस्था अगर की जाए तो यह बहुत अच्छा होगा, क्योंकि आज हम सब जो एम.पी.ज. हैं, वे भी एक्स होने वाले हैं। तो उसको ध्यान में रखकर एक्स एम.पी.ज. को भी वैसे ही रिजर्वेशन मिले, जैसे हमको वर्तमान में मिलता है, ऐसी व्यवस्था हो, ऐसी मेरी विनती है।

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 2016 पर सुझाव रखने और बालने का मौका दिया है, जिसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदय, देश की काफी बड़ी आबादी भारतीय रेल से चलती है। माननीय मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसमें उन्होंने आम रेल यात्रियों के लिए कोई खास व्यवस्था नहीं की है। आप चाहे जिस रेलवे स्टेशन पर जाएं, चाहे निजामुद्दीन चले जाएं या नई दिल्ली रेलवे स्टेशन चले जाएं, जब ट्रेन आती है तो किस तरह से लोग जनरल बोगी में लाइन लगा करके दौड़-दौड़ कर चढ़ते हैं। कभी-कभी तो आर.पी.एफ. वाले, पुलिस वाले उन पर डंडे भी मारते हैं। चलती ट्रेन में किस तरह की दुर्घटनाएं होती हैं, प्रतिदिन लोग मर रहे हैं, इस पर हमें चिंता करनी चाहिए। हमें उतनी ट्रेनों की व्यवस्था करनी चाहिए, जिससे सभी लोगों को बैठकर जाने की सुविधा मिल सके। महोदय, जनरल बोगी बढ़ाना इसलिए जरूरी है, क्योंकि हमारे देश में गरीब लोग ज्यादा हैं। आप चाहे ए.सी बोगी कम बढ़ाए, लेकिन जनरल बोगी ज्यादा बढ़ाए और उनमें साफ-सफाई की भी व्यवस्था की जाए। शौचालयों की स्थिति बहुत खराब रहती है, चाहे ट्रेन्स में हों या स्टेशनों पर, वहां पर इसके लिए पर्याप्त व्यवस्था नहीं है।

महोदय, ट्रेनों में जहरखुरानी की बहुत घटनाएं होती हैं। जहरखुरानी ग्रुप में महिला और पुरुष दोनों होते हैं। जो गरीब लोग बाहर कमाने जाते हैं, जहरखुरानी के लोग एक ग्रुप बना कर आते हैं, वे यात्रियों से दोस्ती कर लेते हैं और उनके बगल में बैठ जाते हैं। वे लोग चाय और बिस्कुट खिला कर पैसेंजर्स को बेहोश कर देते हैं और उनका सारा सामान लूट कर चले जाते हैं। हमारे झांसी, बांदा, मानिकपुर आदि में जहरखुरानी की घटनाओं में काफी बढ़ोतरी हुई है। इसके पीछे यह कारण है कि आरपीएफ और जीआरपी में आपस में सामंजस्य नहीं है। आरपीएफ कहती है कि यह जीआरपी का काम है और जीआरपी कहती है कि आरपीएफ की इसकी जिम्मेदारी है। मान्यवर, इस तरह से गरीब आदमी परेशान हो रहा है।

महोदय, हम लोग पूरे देश में खासतौर से महिलाओं की सुरक्षा के बारे में चिंता करते हैं। महिलाओं और छात्राओं के लिए अलग से कोच की व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे कि अगर कोई

[श्री विशम्भर प्रसाद निषाद]

अकेली महिला जा रही है या छात्राएं पढ़ने जा रही हैं, उनको दिक्कत का सामना न करना पड़े। बहुत-सी छात्राएं डेली सफर करती हैं, उनके लिए अलग से कोच की व्यवस्था होनी चाहिए

मान्यवर, कल ही हापुड़ के पास ट्रेन पटरी से उतर गई, इसमें सैंकड़ों लोग घायल हुए। इसके कारण कई माननीय सदस्य समय से सदन में नहीं आ पाए। ऐसी तमाम घटनाएं घट रही हैं। चूंकि मैं बहुत लंबा भाषण नहीं देना चाहता हूं, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से कुछ कहना चाहता हूं। हम लोग बुंदेलखंड से आते हैं, वहां खैरार जंक्शन से झांसी तक की जो रेल लाइन है, उसको डबल रेल लाइन बनाने का इस बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसका विद्युतीकरण तो हो रहा है, इसके लिए पैसा भी चला गया। इसका विद्युतीकरण तो हो जाएगा, लेकिन मेरी मांग है की खैरार से झांसी तक डबल रेल लाइन की जाए।

सर, हमारे यहां 12427/12428 - रीवांचल एक्सप्रेस चलती है, जो दिल्ली से कानपुर-इलाहाबाद होते हुए वहां चली जाती है। वहां के क्षेत्रवासियों, वहां की जनता की मांग है कि अगर इस ट्रेन को कानपुर से बांदा से रीवा चला दिया जाए, तो इससे राजस्व में भी वृद्धि होगी और यहां की जनता को भी सुविधा मिलेगी।

इसी तरह से एक इंटरसिटी, 14109/14110 - चित्रकूट एक्सप्रेस के नाम से चलती है, इसको कानपुर से लखनऊ तक बढ़ा दिया जाए, जिससे उधर के यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदय, हरपालपुर-महोबा के बीच चाहे संपर्क क्रांति एक्सप्रेस या महाकौशल एक्सप्रेस हो या और जो भी ट्रेनें चलती हैं, अक्सर हम देखते हैं कि बीच में एक स्टेशन, बेलाताल है, जहां पर इन ट्रेनों को रात में डेढ़-डेढ़ घंटे तक खड़ा कर दिया जाता है। अब ट्रेन वहां पर डेढ़ घंटे तक खड़ी रहती है, जब कि वहां पर न पीने के पानी की व्यवस्था है और न ही किसी प्रकार की सुरक्षा की व्यवस्था है। ऐसी स्थिति में वहां पर बहुत दिक्कत होती है। पता नहीं क्या कारण है कि उस स्टेशन पर ट्रेन को रात में डेढ़ घंटे तक रोक दिया जाता है। वहां पर पहले ट्रेन इतनी देर तक नहीं रुकती थी, पर पता नहीं इनका क्या सिस्टम बिगड़ गया है, जिसके कारण ऐसा हो रहा है।

इसी प्रकार से 12535/12536 - गरीब रथ है, इसकी रागौल स्टेशन पर ठहराव की मांग है। 'उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति एक्सप्रेस' की मटौन्ध स्टेशन पर ठहराव की मांग है। काम करने वाले सैंकड़ों लोग मटौन्ध से दिल्ली के लिए ट्रेन में बैठते हैं। आप रेलवे का रिकॉर्ड देख लीजिए, वे लोग टिकट कटाते हैं। वहां के लोगों ने इस ट्रेन के ठहराव को मटौन्ध स्टेशन पर करने की मांग की है।

इसी तरह से हमारे बुंदेलखंड में 'तुलसी एक्सप्रेस' चलती है, हजारों लोग, खास तौर से माइनॉरिटी के लोग मानिकपुर, बांदा, अतर्रा आदि से इसमें सफर करते हैं। यह ट्रेन सप्ताह में दो दिन ही चलती है। इस ट्रेन को प्रतिदिन चलाने की मांग बहुत दिनों से चली आ रही है। इससे राजस्व बढ़ेगा और वहां के लोगों को भी सुविधा होगी। उस ट्रेन में लोग बाथरूम में बैठकर, ट्रेन में लटकर कर, एक सीट पर कई-कई लोग बैठ कर सफर करते हैं, जिनमें महिलाएं भी होती हैं। ऐसे में उनको बहुत परेशानी होती है।

इसी तरह से 18203/18204 - बेतवा एक्सप्रेस है, यह कानपुर से दुर्ग के बीच चलती है। इसको प्रतिदिन चलाने की मांग वहां की जनता कर रही है। 'लखनऊ मेल' एक ट्रेन है। हम 'लखनऊ मेल' से सफर करते हैं। वह ट्रेन जैसे ही चलती है, वैसे ही इतनी जोर-जोर से झटके लगने शुरू हो जाते हैं कि इसके कारण बहुत से लोग गिर जाते हैं। इसके कारण पानी की बोतल, अटैची वगैरह नीचे फर्श पर गिर जाती है। बुजुर्ग पुरुष एवं महिलाएं नीचे गिर जाती हैं। पता नहीं उसमें कौन-सी टेक्नीकल खराबी है। हम लोगों ने इसके बारे में कई बार शिकायत भी की, हमारे सदस्यों ने इसको लेकर शिकायत की, लेकिन उस पर रोक नहीं लग पाई है।

मान्यवर, हम यह देख रहे हैं कि ज्यादातर शिकायतें सुरक्षा से संबंधित आती हैं। माननीय मंत्री जी, हमारी ट्रेनों की बोगियों में कॉकरोचों और चूहों की भरमार है। हमें लगता है कि सुरक्षा का जिम्मा आपने चूहों, कॉकरोचों और मच्छरों को दे दिया है ये ही लोगों की सुरक्षा करेंगे। आपके पास सुरक्षा का पर्याप्त बंदोबस्त नहीं है, जिसके कारण ये यात्रियों के सामान को भी काट डालते हैं। ये उनके बैग काट देते हैं और उनकी अटैची काट देते हैं। कॉकरोच जब यात्रियों को काटते हैं, तो उसमें बीमारी पैदा होती है और जब बेचारे यात्री अस्पताल में भर्ती होते हैं तो उनका ठीक से इलाज भी नहीं हो पाता है। इस तरह की तमाम समस्याएं हैं। ...**(समय की घंटी)**...

मान्यवर, जैसा कि हमने बताया कि उत्तर-मध्य रेलवे के अंतर्गत खैरार से झांसी रेल लाइन को डबल किया जाए। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि वे बजट में इसके लिए व्यवस्था करें। इसके साथ ही, मैं यह कहना चाहता हूं कि आप बुलेट ट्रेन चलाने जा रहे हैं, जबकि हमारी पटरियां पुरानी हैं। हम अपने आपको पूरे विश्व से तुलना करते हैं। चाहे इंग्लैंड हो या जापान, उनसे हम अपनी तुलना करते हैं और उनसे टेक्नोलॉजी लेते हैं, लेकिन हमें सबसे पहले अपनी पुरानी पटरियों को बदलना पड़ेगा। जो पुराना सिस्टम है, जैसे गोला सिस्टम है, तो वह अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है, इसलिए उसको बदलना पड़ेगा। उस सिस्टम में कर्मचारी साईकिल से गोला लेकर जाता है। अगर वह कहीं गिर जाता है और समय पर नहीं पहुंच पाता है, तो ट्रेन लेट हो जाती है, इसलिए आपको कोई नया सिस्टम बनाना पड़ेगा। अंग्रेजों के जमाने के इस गोला सिस्टम को खत्म करना पड़ेगा और आपको कोई नई पद्धति अपनानी पड़ेगी। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात का समापन करता हूं और यह मांग करता हूं कि हमने जो मांगें रखी हैं, उन्हें इस बजट में जोड़ा जाए, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V.P. SINGH BADNORE): Shrimati Ranee Narah. Is it your maiden speech?

श्रीमती रानी नाराह (असम): धन्यवाद मान्यवर, यह मेरी मेडन स्पीच है। ...**(व्यवधान)**... मैं अपनी स्पीच शुरू करने से पहले अपनी लीडर, कांग्रेस की प्रेजिडेंट सोनिया गांधी जी और कांग्रेस के वाइस प्रेजिडेंट राहुल गांधी जी को धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने मुझे राज्य सभा में भेजा और मुझे अपने राज्य को रिप्रेजेंट करने का मौका दिया।

मान्यवर, यह जो रेलवे का ऐंप्रोप्रिएशन बिल और रेलवे बजट आया है, यह नॉर्थ-ईस्ट के लिए टोटली निराशाजनक है। इसमें नॉर्थ-ईस्ट के लिए कोई रोडमैप नहीं है। इसमें बुलेट ट्रेन चलाने की बात की जा रही है और उसके लिए एक लाख करोड़ रुपये खर्च करने की बात कही गई है। इस

[श्रीमती रानी नाराह]

योजना में एक किलोमीटर के लिए 200 करोड़ रुपए खर्च करने की बात कही गई है, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट के लिए कोई योजना नहीं दी गई है। पहले इंदिरा जी और राजीव जी के समय में नॉर्थ-ईस्ट को बहुत इम्पोर्टेंस दी गई थी। आज नॉर्थ-ईस्ट में जितनी बड़ी-बड़ी योजनाएं हुई हैं, जैसे - सरायघाट ब्रिज, पंचरत्ना ब्रिज, ब्रह्मपुत्र के ऊपर कोलिया भोमोरा ब्रिज तथा बोगीबील ब्रिज हैं, ये सभी हमारे कांग्रेस के समय में, इंदिरा जी और राजीव जी के जमाने में दिए गए थे। आज दो साल बीत गए, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट के लिए अभी तक ऐसी कोई योजना नहीं दी गई है। खासकर, नॉर्थ-ईस्ट के मणिपुर, मेघालय, अरुणाचल प्रदेश और नागालैंड के लिए इस बजट में कोई स्पेसिफिक प्रपोजल नहीं है। मान्यवर, हम लोगों ने पहले देखा है, जब भी बजट आता था, अगर वैस्ट बंगाल से रेल मंत्री होते थे तो वैस्ट बंगाल के लिए योजना लेकर आते थे, बिहार से रेल मंत्री होते थे तो बिहार के लिए योजना लाते थे। हमारे असम से या नॉर्थ-ईस्ट से कोई रेलवे मिनिस्टर नहीं हैं तो क्या इसीलिए नॉर्थ-ईस्ट का कोई डेवलपमेंट नहीं होगा? महोदय, राजीव गांधी जी के समय में, इंदिरा जी के समय में, नेहरू जी के समय में यह सारा डेवलपमेंट का काम हुआ है। दो साल हो चुके हैं, लेकिन अभी तक बीजेपी गवर्नमेंट ने एक भी योजना नहीं बनायी है। आप बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं, एक लाख करोड़ की बात कर रहे हैं। यह 1 लाख करोड़ की बुलेट ट्रेन किसके लिए है? आप इसे अहमदाबाद से मुम्बई तक चलाएंगे। महोदय, आज इंडिया खतरे में है। इंडिया के चारों तरफ चाइना अपनी रेल नेटवर्क कनेक्टिविटी कम्प्लीट कर चुका है। चाइना Lhasa and Shigates के बीच 258 किलोमीटर रेल कनेक्टिविटी कम्प्लीट कर चुका है। यह सिक्किम के ऊपर है। इसके अतिरिक्त चाइना ने Lhasa to Nyingchi, 435 किलोमीटर तक रेल लाइन बनाने के लिए सर्वे कर लिया है। Nyingchi एक स्मॉल टाउन है जो अरुणाचल प्रदेश के ऊपर, उसके बॉर्डर के साथ जुड़ा हुआ है। इन लोगों ने Lhasa to Nyingchi तक 435 किलोमीटर रेल कनेक्टिविटी करने के लिए सर्वे कर लिया है, जिसकी वजह से हम लोगों को खतरा है। आप सब लोगों को जानकारी है कि एक बार सन् 1962 में चाइना असम तक आ गया था। अभी डिफेंस की तरफ से भी बहुत सारे प्रपोजल्स हैं। इंडियन आर्मी के इजी मूवमेंट के लिए प्रपोजल भेजा गया है, वह प्रपोजल आप लोगों को accept करना चाहिए। जैसे Murkongselek to Rupai via Pasighat, Tezu and Parashuramkund के लिए प्रपोजल था - Murkongselek असम में है और Pasighat, Tezu अरुणाचल प्रदेश में है। इसके अतिरिक्त Mismamari to Tawang - Mismamari असम में है और Tawang अरुणाचल प्रदेश में है, यहां तक एक रोड है। Lakhimpur to Silapathar via Along, यह असम से अरुणाचल प्रदेश तक है, Bilaspur to Leh via Manali, जो हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर में है। इनके संबंध में डिफेंस मिनिस्ट्री की तरफ से भी प्रपोजल दिया गया है। यह प्रपोजल आप लोगों को मंजूर करना चाहिए। आप बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं, उसके लिए 1 लाख करोड़ रुपए खर्च करने की बात कर रहे हैं, वह 1 लाख करोड़ रुपए आप डिफेंस के प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए खर्च कीजिए। हमारा देश अभी खतरे में है। चारों तरफ से चीन ने हमारा देश घेराव कर लिया है। चारों तरफ चाइना रोड कनेक्टिविटी कर रहा है, वह रेल कनेक्टिविटी कम्प्लीट कर चुका है, तो हमारी गवर्नमेंट यह काम क्यों नहीं कर रही, जिससे हमारी इंडियन आर्मी फ्री मूवमेंट कर सके?

मान्यवर, 18 pilgrimage centres के रेलवे स्टेशंस पर passenger amenities के लिए, उनका beautification करने के लिए, उनके डेवलपमेंट के लिए बजट में प्रावधान है। ठीक है, हम लोगों को

इस बात की खुशी है, लेकिन इन 18 pilgrimage centres में हमारा Kamakhya temple नहीं आया। आप सबको मालूम है कि इंडिया में असम नॉर्थ-ईस्ट का गेटवे है और इस नॉर्थ-ईस्ट के गेटवे में Kamakhya temple है, जहां पर Kamakhya स्टेशन है। इस स्टेशन का beautification करने के लिए कोई योजना नहीं है, जबकि देश में 18 pilgrimage places को beautification के लिए चुना गया है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से रिक्वेस्ट करती हूं कि at least कामाख्या रेलवे स्टेशन को beautification के लिए लिया जाए। यहां पर कम से कम 20 लाख लोग Ambubachi मेले में आते हैं। हमारे देश से तो लोग इस मेले में आते ही हैं, neighbouring countries से भी pilgrims यहां पर आते हैं।

महोदय, सेंट्रल गवर्नमेंट नॉर्थ-ईस्ट के साथ, खासकर असम के साथ step motherly ट्रीटमेंट कर रही है। यह मैं इसलिए कह रही हूं कि जब हमारी गवर्नमेंट थी, कांग्रेस की गवर्नमेंट थी, जब माननीय राजीव गांधी थे, उस समय जब मिजोरम में हंगामा हुआ, तो मिजोरम को कंट्रोल करने के लिए, मिजोरम को शांत करने के लिए उन्होंने एक accord किया था। इस accord के करने के बाद मिजोरम को गवर्नमेंट बनाने का मौका दिया गया। मिजोरम ने गवर्नमेंट बनायी और मिजोरम शांत हो गया था। इसी तरह से असम में भी बहुत agitation हो रहा था, वहां पर राजीव गांधी ने 14 अगस्त, 1985 को एक accord किया। इस accord में हम लोगों के डेवलपमेंट के लिए बहुत सारी योजनाएं थीं। उपसभाध्यक्ष महोदय, बोगीबील ब्रिज के बारे में एक माननीय सदस्य ने भी बोला है। बोगीबील ब्रिज को 14 साल हो गए हैं। बोगीबील ब्रिज रेल-कम-रोड़ ब्रिज है, यह अभी तक कम्प्लीट नहीं हुआ है और las two years में जो इसका काम स्पीडली होना चाहिए था, वह आज और ज्यादा स्लो हो गया है। मेरा अनुरोध है कि इसका काम स्पीड से करना चाहिए। बोगीबील ब्रिज को जल्दी से जल्दी कम्प्लीट करना चाहिए। मैं पहले तीन बार लोक सभा में जीतकर आयी थी और यह मेरे लोक सभा क्षेत्र में आता है, यह डिब्रूगढ़ डिस्ट्रिक्ट और धेमाजी डिस्ट्रिक्ट में आता है। रेलवे को इस बोगीबील ब्रिज के काम को जल्दी से फिनिश करना चाहिए। इसके बनने से दो फायदे होंगे, एक तो असम की पब्लिक को इसका फायदा मिलेगा। दूसरे, इस ब्रिज के बन जाने पर इंडियन आर्मी को फ्री मूवमेंट करने में मदद मिलेगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, 19 तारीख की बात है, as a lady member of Parliament, मैं इंडियन विमेन क्रिकेट एसोसिएशन की प्रेजिडेंट रह चुकी हूं। मैं एक क्रिकेट प्लेयर थी, तब मैंने देखा था कि रेलवे में स्पोर्ट्स को बहुत importance दी गई थी। उस समय रेलवे स्पोर्ट्स में बहुत अच्छा नाम कमा रही थी। हर अखबार में आता था, तब रेलवे का फुटबाल में बहुत अच्छा रिजल्ट था, उसका क्रिकेट में बहुत अच्छा रिजल्ट था, एथलेटिक्स में बहुत अच्छा रिजल्ट आ रहा था, लेकिन आज रेलवे में स्पोर्ट्स का कोई अच्छा रिजल्ट नहीं आ रहा है। ऐसा क्यों हो रहा है? इसका मतलब है कि रेलवे मिनिस्ट्री को जिस तरीके से स्पोर्ट्स को importance देनी चाहिए थी, प्लेयर्स को रेलवे में जिस तरीके से कोचिंग देनी चाहिए थी, प्रैक्टिस का मौका देना चाहिए था, वह नहीं दिया गया, इसीलिए मेरी आपके माध्यम से रेलवे मिनिस्टर से मांग है कि इंडिया में हर स्टेट में रेलवे स्पोर्ट्स ग्राउंट होना चाहिए, प्रत्येक डिस्ट्रिक्ट में एक रेलवे स्पोर्ट्स फील्ड होनी चाहिए, तभी प्लेयर्स प्रैक्टिस कर सकते हैं और रेलवे की इमेज पब्लिक में और ऊपर लेकर जा सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, गुवाहाटी से सिलचर जो ट्रेन जा रही है, यह ट्रेन आज तक, 2 तारीख,

[श्रीमती रानी नाराह]

पिछले पांच दिन से बंद पड़ी है, क्योंकि लैंडस्लाइडिंग हो रहा है। जब रेलवे हर जगह पर इतना खर्च कर रही है, तो यह जो लैंडस्लाइडिंग हो रही है, यह आज की बात नहीं है, यह हर साल होती रहती है। मेघालय-शिलांग-लामडिंग-सिलचर इसके बीच में जो लैंडस्लाइडिंग का स्पॉट है, वहां पर एक गेस्ट हाउस बनाकर रखना चाहिए, क्योंकि दो-तीन दिन तक रेल में ही पैसेंजर्स को रहना पड़ता है। आज 2 तारीख तक यह रेल बंद है। गुवाहाटी से सिलचर जाने वाली ट्रेन बंद है। आपने बहत सारी एक्सप्रेस ट्रेन्स पूरी इंडिया के लिए चलाई हैं, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट के लिए कोई फास्ट ट्रेन आप लोगों ने नहीं चलाई है। नॉर्थ-ईस्ट के लिए दिल्ली से गुवाहाटी तक राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन थी, लेकिन इसमें जिस तरीके का खाना होना चाहिए, फूड होना चाहिए, उसमें उस तरह की केटरिंग नहीं हुई। एक माननीय एम.पी. ने भी कहा है कि स्टूडेंट्स के लिए अलग से कोच चाहिए, लेडीज़ के लिए एक्स्ट्रा कोच चाहिए, लेकिन सबसे बड़ी बात है कि उसमें cleanliness चाहिए, उसमें खाना ठीक चाहिए और वह टाइम पर चलनी चाहिए। चाहे कोई भी रेल मंत्री रहा हो, सुरेश प्रभु जी यहां पर बैठे हुए हैं। आप दिल्ली से अहमदाबाद तक, दिल्ली से मुंबई तक ट्रेन दे रहे हैं और अभी बुलेट ट्रेन मुंबई से अहमदाबाद तक दे रहे हैं, क्योंकि प्राइम मिनिस्टर उस जगह के हैं और रेलवे मिनिस्टर मुंबई के हैं, इसीलिए दोनों ही बुलेट ट्रेन्स दे रहे हैं। आप इन बुलेट ट्रेन्स के बजाय हम लोगों को तीन फास्टेस्ट ट्रेन्स दीजिए। एक - दिल्ली से सिलचर तक फास्टेस्ट ट्रेन, दो - दिल्ली से तिनसुकिया तक फास्टेस्ट ट्रेन और तीन - दिल्ली से वाया लखीमपुर होकर मोकु सुलोंग तक जो अरुणाचल पहुंचेगी, वहां तक एक फास्टेस्ट ट्रेन हम लोगों को दीजिए। आप वहां तक के लिए एक ट्रेन फास्ट ट्रेन दीजिए, यह मेरी मांग है। मान्यवर, मेरी यह मेडन स्पीच है।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): मैंने तो मना किया ही नहीं है। मैं तो कह रहा हूं, थैंक यू।
...(व्यवधान)...

श्रीमती रानी नाराह: हमें बुलेट ट्रेन नहीं चाहिए, फास्टेस्ट ट्रेन चाहिए, ताकि हमें ईज़ी हो। मैं तीन बार लखीमपुर से लोक सभा में जीत कर आई थी। वहां पर ऐसी कोई ट्रेन नहीं है। पहले तो वहां मीटर गेज थी, अभी हमारे जमाने में कांग्रेस गवर्नमेंट ने मोकु सुलोंग तक ब्रॉड गेज कर दिया है। कुछ दिन पहले मंत्री जी इसका उद्घाटन भी करके आए हैं, लेकिन गुवाहाटी से लखीमपुर तक, मोकॉगसेलेक तक एक डेली ट्रेन दिन में चाहिए। अभी तो वहां रात में तो है, जो कि सुबह गुवाहाटी पहुंच जाती है, लेकिन वहां पर लेडीज़ के लिए बहुत दिक्कत है। इसीलिए लेडीज़ के लिए या जनरल पब्लिक के लिए दिन में ट्रेन होनी चाहिए। यदि ट्रेन morning में आएगी, तो evening में गुवाहाटी पहुंच जाएगी। यदि evening में गुवाहाटी से एक ट्रेन जाएगी, वह next morning में मोकॉगसेलेक पहुंच जाएगी।

रेल मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): फ्लाइट से जा सकते हैं।

श्रीमती रानी नाराह: फ्लाइट तो है ही, लेकिन वहां ट्रेन होनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री वी.पी. सिंह बदनौर): रात को जाएंगे, तो होटल का भी पैसा बच जाएगा। अब तो हो गया। ...(व्यवधान)... मैंने मना ही नहीं किया है। मैं तो कह रहा हूं कि last point.

श्रीमती रानी नाराह: असम में जहां पर भी railway station है, वहां पर पैसेंजर्स के लिए अच्छे गेस्ट हाउस बना दीजिए। सर, जो अरुणाचल से एक ट्रेन आती है, वह Tuesday को आती है और Sunday को फिर वापस चली जाती है, अरुणाचल से जो ट्रेन आई थी, उस ट्रेन में दस दिन पहले 100 पैसेंजर्स without ticket पकड़े गए थे। उस रिजर्व्ड डिब्बे में कम से कम एक घंटे तक argument हुआ और एक घंटे बाद रेलवे पुलिस ने बीच में ट्रेन रोक कर 100 पैसेंजर्स को नीचे उतारा। इसलिए मैं कहना चाहती हूँ कि इस तरह के हादसे नहीं होने चाहिए। मैं यह मांग करती हूँ और आपको फिर से धन्यवाद देकर अपनी बात समाप्त करती हूँ।

SHRI RIPUN BORA (Assam): Thank you, Sir, for allowing me to take part in the Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2016.

Sir, railway connectivity in the North-Eastern region is the worst in the country. That is why you can see that four hon. Members have taken part in this discussion just to bring the issues to the notice of the hon. Railway Minister.

Sir, I want to quote one very beautiful statement of the hon. Railway Minister made in his Railway Budget on the North-Eastern region. He said, 'Better connectivity to the North-Eastern States is of utmost priority for our Government.' But, unfortunately, this beautiful statement is not reflected in the Budget provisions for the North-East region. For example, allocation for the North-East in 2015-16 was ₹ 35,065 crores. And, this year, a provision of ₹ 40,000 crores has been made. It means, there is only an increase of ₹ 5,000 crores! Sir, this statement of the hon. Railway Minister is not reflected in the Budget. These examples clearly show that no new projects have been declared and no new trains have been announced as has already been mentioned by my other friends. And, the most important part is, the hon. Railway Minister this year and also last year has given top priority to passenger amenities, upgradation, restructure and modernization of railway stations and systems and transformation of rail network. Sir, simply improving some amenities or some system at some railways stations of the metropolitan cities or simply maintaining better performance in some particular trains like Rajdhani, Shatabdi or superfast train does not reflect the entire better performance of the Railway Department. So far as our Assam is concerned, except Guwahati, all the railway stations in Assam are in a very, very bad shape. Not to speak of cleanliness, not to speak of waiting room, even there is no provision of drinking water also. There is no proper toilet. There is no drinking water and nothing. So, I urge upon the hon. Railway Minister to take note of these problems. He should take remedial measures in the days to come.

Sir, during the UPA Government, twenty-five more proposals for improvement of railway connectivity were taken in Assam and North-East States. But, unfortunately, in this year's Railway Budget, there is no mention about the implementation of these twenty-

[Shri Ripun Bora]

five proposals. The Railway Minister, in his Budget, took pride in launching the broad gauge railway line from Lumding to Silcher. But, it is not his pride. This is a project started by the UPA Government and this is a project completed by the UPA Government.

Now, there are other projects to connect this broad-gauge network — Agartala, then Mizoram and Manipur, Arunachal-Jiribam. But these were not mentioned anywhere in this year's Budget. There is a simple mention of 34 new projects for the North-East Railways but there is no specific mention. Sir, it is a matter of surprise that simply by increasing ₹ 5,000 crores in the Budget in comparison to the 2015-16 Budget, how will it be possible to implement 44 new projects? That is also totally vague. In the Railway Budget, nowhere it is mentioned what were these new 44 projects. So, I want to draw the attention of the hon. Railway Minister to this particular point also.

Then, there is another important point to which I want to draw the attention of the hon. Railway Minister. We welcome as he has announced many high-profile and high-tech schemes like Rail Auto Hub at Chennai, Boost to E-Catering, creation of dedicated North-South, East-West and East Coast Freight Corridors. We welcome all these. But, so far as the North-East Region is concerned, there is a long-standing demand for the establishment of a factory of railway coaches, but nowhere in the Budget, this has been mentioned, and there is no assurance also. Apart from that, regarding this double tracking, everywhere there is double-tracking system but only in Assam we have been deprived of double tracking system. So, I request the hon. Railway Minister to take steps so that in the next year, he can make provision for the double tracking system in our North East region. ...*(Time Bell rings)*...

Sir, I will take one minute only. Different Union Ministers from New Delhi visited Assam during this two-year term of the NDA Government led by BJP, 257 times. Sir, I am saying this on record. Different Union Ministers from Delhi visited Assam 257 times during the last two years. It is a very surprising matter that no project, no fund have been announced for Assam. Then what for have they visited Assam 257 times?

Sir, I remember having read in one of the newspapers the Railway Minister's statement that Mizoram, Manipur, Arunachal Pradesh and Meghalaya could not be connected by Indian Railways because of the hilly terrain. I don't agree to it. If the UPA Government can construct the railway line from Jammu to Katra, by covering all the mountains making long tunnels, if Indian scientists can go to the space and go to Mars, then why not the Indian Railways, our Indian Government, lay the railway line to the hilly places?

Sir, there is a very long-standing demand that Class-III and Class-IV jobs of the Indian Railways in Assam and the North-Eastern Region should be reserved for the candidates of Assam and the North-Eastern Region. I agree that there are some technical jobs, highly qualified jobs, Class-II and Class-I jobs; let them be competitive to be filled on an all-India basis. We don't object. But, the Assamese youth or the youths of the North-Eastern Region are not so incompetent that they will not be able to work in Class-IV jobs or Class-III jobs. So, my humble submission to the hon. Railway Minister, through you, is that he should take care so that the Class-III and Class-IV jobs in the Indian Railways in Assam and the North-Eastern Region are kept reserved for the candidates of Assam and the North-Eastern Region. I hope, the hon. Minister will take a serious note of the major problems of the Assam and the North-Eastern Region and that he will take remedial measures to address these problems. Thank you.

SHRI RAJEEV SHUKLA (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for providing me an opportunity to speak for a couple of minutes. I would like to congratulate him for getting this debate expedited in such a short span of time. There may be one reason and that is that, my friend, Shri D. Raja, for the first time, did not participate in this debate. Otherwise, normally he speaks in every debate.

Sir, I would like to seek two-three clarifications from the hon. Minister. Firstly, the growth of the Indian Railways, by and large, is dependent on the gap between revenue and the operational cost. I would like to know from the Minister the quantum of today's operational cost, the revenue and the gap. In 80s it used to be 20 per cent.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*]

But, Sir, three-four years back, it has come down to 8 per cent only. I just want to know whether he is able to enhance the gap or he is not able to enhance the gap. One of the things which are most important is the branding of the trains. That idea had been mooted and there was a proposal to brand the trains and that it should be given for the massive advertising sector so that a lot of revenue is raised out of that. Has he taken some measures to enhance the revenue by which this gap is increased and growth and development of the Indian Railways is done? For one thing, I would like to congratulate Mr. Suresh Prabhu, my old friend, that, for the first time, he has not dangled the carrot of new rail lines and new trains. Otherwise, those files would pile up in the Ministry and nothing happens. MPs had been crying for decades for not having the rail lines built.

Another important thing which I wanted to find out from the Minister is that during Dr. Manmohan Singh's Government, the work of Amritsar and Kolkata freight corridor had been initiated to build a new railway track.

[Shri Rajeev Shukla]

But what I have seen is that there are still lot many patches and the work has not been accomplished. So when is this task going to be accomplished, is the second thing which I would like to know from the hon. Minister.

Thirdly, the superfast trains like Rajdhani are being launched but they are still not able to maintain the average speed of 100 k.m. per hour. Even if they run at the speed of 130 k.m. per hour., because of the signal staff, massive in-between stoppages, unnecessary stoppages, they are not able to maintain even the speed of 100 k.m. per hour. I would like to know as to what he is doing in order to give a plan by which the superfast trains are able to run at the speed of minimum 100 k.m. per hour, so that the point raised by Shrimati Rane Narah that you should give a superfast train for North-East, is not required. If these trains don't take 39 hours to reach Siliguri, Silchar or somewhere else, then you would be able to achieve your target.

The last point is: Is there any proposal to launch private trains like in Britain? They have given it to the private sector. There is a competition between Government trains and private trains. The private trains are also giving good facilities and the punctuality is also being maintained.

So these are the four things which I wanted to know from the hon. Minister. Thank you, Deputy Chairman, Sir, for providing me this opportunity.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I wish to thank all the hon. Members for participating in the discussion and all others who are present here, without participating, and supporting the Bill, including Mr. Raja. I wish to thank all of them for being here and providing moral support as well as oral support.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Raja will always support.

SHRI SURESH PRABHU: So I wish to thank all of them for doing this. Sir, this Budget, essentially, was trying to address some of the challenges that the hon. Members have mentioned. One is, there is a growing demand from various sections of the people that they need more trains; they need safe travels; they need better facilities; they need speed. They need different kinds of travel experiences because somebody wants to go by a superfast train and he is willing to pay more; somebody wants to go by an average train, but wants to pay less. So, there are different kinds of challenges and different kinds of expectations from the railways. To meet all this, this Budget, actually, has been targeted. So if you are really looking at it, we are really trying to meet all these very conflicting and very different kinds of demands from the same organisation. This must be the only

6.00 P.M.

organisation in the world which has to cater to such diverse and different expectations. So, we are really trying to do that and I am very happy to say that we are really trying to work on that.

Sir, first, I will come to the problems which the railways have been facing and then I will come to the very good points that my good friend, Mr. Rajeev Shukla has mentioned. But, generally, one of the major challenges of the railways is that it is a part of Government of India. It is not like NTPC or NHPC. It is not a separate company. It is an integrated part, as a department of Government of India. At the same time, people expect it to be run as also a commercial enterprise. So, this, actually, is a problem. You asked about operating ratio, the ratio of total working expenditure to total traffic earnings. That is something which should be used as one of the parameters to judge whether this organisation is working on commercial principles or not. At the same time, being a part of Government of India, people expect that we should provide concessional travel; we should help people to travel as much as possible. So, actually speaking, this is a major paradox that we want to run as a commercial organisation and, at the same time, it should be a part of Government of India and, therefore, must meet social obligations. So this is one of the major challenges, the railways is facing.

Secondly, the Railway organisation, as such, the Railway Board, which has been there for long time, is working in different silos. But to deliver on the ground, we need everybody to come together. So, this again, is one of the challenges. There is engineering; there is mechanical; there is electrical; there is traffic; there is accounts. So, in this year's Budget, we are trying to say that we are, actually, working on some seven different missions. On that one person was asking a question on Friday. I didn't hear him properly. We have, actually, set up Mission Directors for each of these. We are going to take these seven Missions of 25 Tonne; Mission Zero Accident; Mission PACE (Procurement and Consumption Efficiency); Mission RAFTAAR for increasing speed, in 2016-17 as well as beyond; Mission Hundred Sidings, which my good friend mentioned; as well as Mission beyond book-keeping to bring in accounting reforms, as well as highest capacity utilisation.

So, all of this has been one of the major principles when we had started working on it. Sir, many Members wanted to know as to what our achievements are. I will not go into many achievements because, for the first time, in the Railway's history, we have given the Action Taken Report on each of the point that was mentioned in 2015-16 Budget. So, the 2016-17 Budget is actually giving the Budget document, which has an annexure which

[Shri Suresh Prabhu]

gives 139 points on which we have taken action. But there are some salient features. Some Members particularly asked about doubling, etc. Sir, in 2015-16, we have achieved doubling of 973 kilometres; new lines, 813 kilometres; gauge conversion, 1042 kilometres, which aggregates to 2,828 kilometres. Sir, this is the highest ever achieved. It is not just the highest but probably 15-16 per cent more. For example, in doubling projects, we spent, in 2014-15, ₹ 3,881 crores; in 2015-16 (R.E.), ₹ 9,000 crores, ₹ 9,007 crores to be more precise; and in 2016-17 Budget, which all of us are going to pass soon, there is a provision ₹ 25,119 crores. So, the doubling amount has been increased from ₹ 3,881 crores to now ₹ 25,119 crores only in the matter of two years because this is what we need.

The hon. Member asked whether there is a provision for doubling of lines in Assam or not. I would like to say that first you must put single line. You must convert the line, and then we can think about doubling.

We, actually, have created a Budget which is 250 per cent more year-on-year for doubling. This is unprecedented, and that has been something like big.

Sir, the same thing is for electrification. The hon. Member wanted to ask about electrification. Sir, in 2014-15, the amount of money spent on electrification was ₹ 1,391 crores, which created a physical achievement of 1,375 kilometres. In 2015-16 (R.E.) it has been increased to ₹ 2,265 crores, and the kilometres achieved are 1,600 kilometres. But in 2016-17, we are targeting ₹ 3,396 crores with a target of 2,000 kilometres. Sir, in addition to this, we are working with the Ministry of Power so that we will not invest our own money, the Railway will not invest money, the Ministry of Power has a company, which will invest money into electrification, and we will use the entire resources for electrifying the network as fast as possible. It will reduce the cost; it will be good for environment; and it can increase the speed of trains. Therefore, this is again the target to increase electrification in a significant way.

Sir, we are also working on setting up of a SRESTHA, a dedicated organisation for research and development. I know all of you will be agreeing that if we do not invest today in tomorrow's requirements, we will be repenting a little later. So, we must have a research and development organisation. I had a meeting with Dr. Saraswat, who is a member of NITI Aayog, only day before yesterday, and he is going to give us a report in the next one month, and then, we will try to take it further.

Sir, we are also creating Railway Planning and Investment Organisation to take care of these various requirements as well as organizational restructuring like merger

of cadres, reorganization of Railway Board. Sir, and more importantly, why we could increase the speed because we delegated all the powers that the Minister had for tendering to the General Managers. So, the General Managers are able to take decisions, which, otherwise, used to take two years-plus. We have now brought it down to less than six months. So, this is something which has happened in this year. But the speed that will happen in the next three years will be even more than this. I will come to it later as to how it has resulted in more capital expenditure.

Sir, we are also working on rationalization of tariff structure. Sir, you will agree that many times the Railways were charging so much that people moved away the traffic from Railway to road, and we lost the money. It is because two-thirds revenue of the Railway comes from freight. So, if you lose that money, then, Railway will be in a very serious financial crisis. So, to ensure that, we have reduced the peak season charge that we charge during the busy season, therefore, the traffic will hopefully come to us a little more.

Sir, we also changed the project appraisal rules and many things. So, I think, in a next few years' time, we will see a bigger result of whatever we are trying to do as a result of this.

Sir, as I said, this year, the idea is to improve the quality of travel. So, we are actually introducing five new products. One is Antyodaya Express, which our Prime Minister believes in, that our entire Government is working for those sections of people who really need our help. So, we are starting the Antyodaya Express completely unreserved but super-fast service. Deen Dayal new coaches will be added, which many of the Members were asking, which will be adding to some of the busiest routes so that this will be again though unreserved coaches with potable water and high number of mobile charging points.

For reserved passengers, we are starting *Humsafar*, which is fully air-conditioned, III AC service, with an optional service for meals. So, the people can choose the type of meal they want. The *Tejas* which will showcase, Mr. Rajiv Shukla was asking, the future of train travel in India.

This year, we have already started the *Gatiman Express*. I have . got some very good feedbacks from the people who travel in the *Gatiman Express*. Some say, "We can't believe it is a train and not a plane." Some people say, "It is a train, but do not think that it is in India." So, these are the types of services that we are trying to offer.

From Varanasi to Delhi, we have started a train Mahamanya Express, which, again, has fantastic coaches with very good interiors. And, this is for common people. When the

[Shri Suresh Prabhu]

first photograph appeared in the social media, people thought that it was not an Indian train and it must be a foreign train. It is working and plying today.

The *Tejas* will actually work like this. We will offer onboard services, such as, entertainment, local cuisine, wi-fi, etc. We are trying to ensure accountability and improved customer satisfaction.

Humsafar and *Tejas* will work on cost-recovery basis because those who cannot afford to pay more, those who are really common people, the Railways will take care of them.

Uday is a double-decker express, which will be having a marked capacity of almost 40 per cent more. So, you can leave at night and reach in the morning. These are the foreign kinds of products that we are trying to provide.

The infrastructure investment in the Railways, in these particular two years, has gone up considerably. During 2014-15, it was ₹ 58718 crores. In the previous plan period average was less than ₹ 40,000 crores. During 2015-16, it has gone to ₹ 94,000 crores approx. And, it will further be increased to ₹ 1,21,000 crores in the year 2016-17. In the next three years, we are going to increase the speed of commissioning railway lines to about 19 kilometers per day from the present level of 7.7 kilometres per day. The augmentation of network capacity will actually result into investment of about rupees four to five lakh crores in the next three years' time. You will be happy to know, the economy will benefit immensely. The demand for sleepers, cement, steel, cable, wagon, etc. will be exponential. I am just giving you an example. The order for rails alone will be something like ₹ 16000 crores; sleepers, ₹ 6,500 crores; cement, ₹ 8,000 crores; signaling, ₹ 24,000 crores; steel ₹ 10,000 crores, - wagons and locomotives, ₹ 70,000 crores. So, just imagine the impact of this increased capital expenditure on economy also, Not only in terms of augmenting capacity and helping people, but it will also result into a huge benefit to the people. Therefore, we are very happy that we are working on it.

My good friend from Assam was just now asking as to why we do not increase the expenditure on various things. Sir, I will complete just in a minute. I want to tell you that if you take the average capital expenditure on Railways during UPA I and UPA-II, it was ₹ 1400 crores. If you take the average of the last two years including 2016-17 — it is not to blame anybody, but only because you mentioned about UPA — it is about ₹ 33000 crores. So, you can imagine whether we are doing something which is more than expected or not. The average kilometres that you had done during UPA-I was 1,477 kilometres,

and during UPA-II, it was 1,520 kilometres. Now, it is 2,292 kilometres. And, as I just mentioned, the speed, which is going to increase, would mean that we have actually increased it more than this. Therefore, I feel that we must work together to increase the capital expenditure and to bring more and more project implementation. To do this, we are taking various measures. One is delegation, bringing complete transparency, putting all the works/contracts on e-platform. We want to make sure that everything will be available on e-tendering. We are also working through public sector undertakings. As you know, it is not possible for the present organization of the Railways to increase capital expenditure to such a level. So, we are asking some of the special organizations of the Railways to actually implement the projects. This, again, will result into more and more capital expenditure being incurred over a period of time. Therefore, I am sure that in the course of the next few years you will see even a better job. As regards the ROBs and RUBs, some of the Members have asked about this. Earlier, we used to spend, in the last five years, ₹1166 crores per year. Last year, we have increased it about ₹1000 crores. So, again, in ROBs and RUBs also, we are trying to increase in a very substantive way. I know that all of this is something which will really bring in a completely different kind of railways in the next ten years' time. But to make that we really need to work in a sustained manner, as part of a plan, and, therefore, we are working on it. In the last 65 days, since the Budget has been presented this year, we are trying to work on all the points that you mentioned on freight business. They have, actually, been implemented. We have already implemented about the passenger business, six different announcements which I made in the Budget. Six Budget announcements on traffic have been implemented. As regards the others, we have already worked on including *Gatimaan Express*. We have already set up the Non-Fare Revenue Directorate, etc. So, you can see that we really mean business. We want to work in a manner that will actually bring in a change in the Railways which all of us want, as a country, should develop.

Sir, you wanted to know about the various allocations to States. Sir, if you permit me, I will just read it out for all the States.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, please.

SHRI SURESH PRABHU: Sir, in Andhra Pradesh, the amount of money in 2013-14 was ₹ 1,024 crores. In the last year, it has become more than double. At that time, Andhra Pradesh was undivided. Now, I am talking about Andhra Pradesh and Telangana separately. It was ₹ 2,659 crores last year and it is ₹ 2823 crores this year. In Assam and North East — something that you are really interested — in 2013-14, the amount was ₹ 2,330 crores. In 2014-15, it was ₹ 5,241 crores. In 2015-16, it was ₹ 5,368 crores, and

[Shri Suresh Prabhu]

this year, again, it is ₹ 5040 crores. So, you can imagine how much has been the increase for the North-East and as far as the Assam is concerned. ...*(Interruptions)*... In case of Bihar, it was ₹ 1,244 crores. Last year, we increased it to ₹ 2,489 crores and this year, it is ₹ 3,171 crores. In case of Chhattisgarh, it was ₹ 379.8 crores in 2013-14, the last year of the UPA-II. We increased it to ₹ 464 crores last year; ₹ 1,304 crores in 2015-16 and ₹ 1,738 crores in 2016-17. In case of Gujarat, it was ₹ 721.8 crores. It has now gone to ₹ 3,530 crores. In Himachal Pradesh, it was ₹ 56 crores in 2013-14. It has gone up to ₹ 310 crores this year. In case of Jammu and Kashmir, it was ₹ 1,044 crores. Last year, it was ₹ 1,643 crores and this year, it is ₹ 1562 crores. In case of Jharkhand, it was ₹ 654.2 crores. Last year, it was ₹ 1,894 crores, this year, it is ₹ 2,235 crores. In case of Karnataka, it was ₹ 909 crores in 2013-14, last year of the UPA-II. Last year, it was ₹ 1,315 crores; it was ₹ 2,496 in 2015-16 and ₹ 2,779 crores in the current year. In case of Kerala, it was ₹ 265 crores in 2013-14. Last year, it was ₹ 324 crores. In 2015-16, it was ₹ 1,098 crores and in the current year it is ₹ 1,041 crores. I am telling you that the Chief Minister of Kerala came with his Cabinet and also senior MPs — I don't know whether you were there — and he told me whatever we discussed, we are trying to implement all of that in spirit of it. In case of Madhya Pradesh, it was ₹ 748.9 crores in 2013-14. It was ₹ 3,561 crores last year and ₹ 4,325 crores in 2016-17. In case of Odisha — my good friend is very much concerned — it was ₹ 812 crores in 2013-14. It was ₹ 1,465 crores in 2014-15. It was ₹ 3,712 crores in 2015-16 and it is ₹ 4,682 crores in 2016-17. Now, tell me I should reduce it or what should I do. In case of Punjab. ...*(Interruptions)*...

SHRI BHUPINDER SINGH: Sir, the Railways get the highest revenue from the State of Odisha. About 10 per cent of the total revenue the Railways get from Odisha.

SHRI SURESH PRABHU: But that they were giving you earlier.

SHRI BHUPINDER SINGH: No, no. You will give it now and we will give you more. Please say that on record and accept it. The whole country should know and the House should know. That is why I thank you very much.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right.

SHRI SURESH PRABHU: In case of Punjab, it was ₹ 236.9 crores. It was ₹ 141 crores in 2014-15, ₹ 823 crores in 2015-16 and ₹ 1,114 crores in 2016-17. In case of Rajasthan, it was ₹ 585.7 crores in 2013-14, then it was ₹ 742 crores which went to ₹ 2,511 crores and now it is ₹ 2,802 crores. In Tamil Nadu, from ₹ 922 crores, it has gone to ₹ 2,042 crores in 2015-16 and to ₹ 2,064 crores in 2016-17. In Telangana, which

obviously did not have comparison because that didn't exist, it has gone up from ₹ 755 crores to ₹ 790 crores. Then, I take UP. It is very important. I know even my good friend will be interested to know about U.P. It was ₹ 1,034 crores in 2013-14. It went to ₹ 4,516 crores in 2015-16 and now this year, it is ₹ 4,923 crores. So, you must also thank my colleague, the Minister of State for this. Then, take Uttarakhand, from ₹ 240 crores, it went to ₹ 450 crores and this year it is ₹ 458 crores. Then, I come to West Bengal. My good friend, Shri Derek is not here. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Tapan is here.

SHRI SURESH PRABU: From ₹ 1,604 crores, it has gone to ₹ 3,796 crores last year and it is ₹ 3,820 crores this year. Why I am telling you this is because this has been given to all the States to ensure that we take care of all parts of the country at the same time. Railways belong to India and Railways must also take care of India. Therefore we must ensure that all the different States must get a proper allocation.

Sir, the North-Eastern Region has been something about which my friends wanted to know and I am also interested to tell about it. Sir, if you permit me, I will take only two-three minutes in telling about this because many Members asked about it. This year, we introduced direct train connecting Itanagar to the National Capital in February, 2015. Meghalaya saw the first broad gauge line with introduction of passenger train in November, 2014. We also completed gauge conversion project, *i.e.*, Rangia-Murkongselek of 510 km. length and it has connected north bank of Brahmaputra on broad gauge. Lumding-Silchar has been converted in November, 2015 and thereby Barak Valley was brought on broad gauge network. With conversion of Badarpur-Kumarghat-Agartala meter gauge line into broad gauge, Agartala, the capital of Tripura, has been brought on broad gauge on the 20th of February, 2016. We have also brought Mizoram and Manipur on broad gauge with the commissioning of newly-converted Kathakal-Bhairabi and Arunachal-Jiribam broad gauge line. In 2016-17, the entire railway track in the North-Eastern Region shall be broad gauge as we plan to wipe out the remaining meter gauge by converting into broad gauge. In 2016-17, we are also seeing the fast tracking of Dimapur-Kohima and Bhairabi-Sairang new line and therefore I am very sure that in 2015-16 and 2016-17, we will take up the complete work in the next two-three years' time. ...*(Interruptions)*... So, I don't know from where you got this statement. I never said this. So, probably, you read somewhere wrongly, I must have said that we are converting everything. We never said that we are not going to bring it because of hilly region. We want to make sure that we will do it. In case of Meghalaya, you will be very happy to see that there are two

[Shri Suresh Prabhu]

projects in progress to provide rail connectivity to Meghalaya, namely, Teteliya-Byrnihat new line and Byrnihat-Shillong new line, and the total outlay for these two projects is Rs.460 crores. So, all of these things are in the pink book. So, if you look at the Budget statement when you read only the Budget speech, probably, you may not find it. The real capital expenditure is mentioned in the pink book. In fact, the same thing happened. If you announce a coach factory, it is very easy to mention in the Budget speech that 'we will do this, we will do that'. It is like a Preamble to the Constitution. But there is no provision in the Constitution that Constitution will not apply. The same thing is with regard to the pink book that nothing will apply. So, unfortunately, that is what has happened. ...*(Interruptions)*... Please. I will come to that later. But we believe that rather than making a statement in the Budget speech, we will actually make sure that a provision is made in the Budget, *i.e.*, in the pink book. So, all of what I have mentioned to you is actually provided in the Budget so that this can be implemented in a proper manner. I know the concern of all of you that we must have everything for the common man. I don't want to take your time but all of this, a big part of this Budget, is essentially for the common man, for the weaker sections because that is a priority of our Government. So, you can find it from many, many provisions here, which I think, if you permit, Sir, I will lay on the Table rather than reading it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, yes.

SHRI SURESH PRABHU: Then, Sir, I come to recruitment of Scheduled Castes and Schedule Tribes. It is a very important issue. Sir, in 2008, there were 8,146 vacancies identified for filling up. And now, I am very happy to say that 99.55 per cent of these vacancies have been completely filled up. So, we have taken care of, more or less, all these issues.

Now, speed of the train is a very important issue. Sir, as I told you, we have already created a separate mission. We are trying to do many things. *Gatiman* is one part; *Tezas* train would be another part. There is something we are doing on an experimental basis; I don't know how far it would succeed — There is a Spanish company called Talgo; we are bringing a train that would run on the existing track, which might reduce the travel time between Mumbai and Delhi by as much as five hours. Therefore, if that happens successfully, we will be able to actually travel in the shortest time, without the much of the capital expenditure, where tracks are involved. We would actually be able to manage this too in a significant way. So, speed is one of the very important issues. We are trying to overcome it. I told you about Kashmir also; we are taking care of that.

Sir, Mr. Rajeev asked about the operating ratio, which is a fact. The challenge is, this year, we have a big problem. There is the Pay Commission liability. The Bonus Act was amended by all of us. That increased the liability of the Railways, Railways being the largest employer. Despite that, we are able to work on a modest operating ratio, which would not deteriorate as compared to the previous years, but obviously, under stress. We are working on it. And, therefore, we are working on many things, including creating of a National Plan for Railways. Today, what happens is, if you make a demand, I say, 'Okay. I will do it'; if he makes a demand, I say, 'I will do it.' As a result, we don't have an overall, big picture of how the Railways network should be looked at. So, we are consulting all the stakeholders, including hon. Members of Parliament, State Governments and public representatives.

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद: माननीय मंत्री जी, ट्रेनें अक्सर लेट चलती हैं, इसके कारण यात्रियों को सफ़र करना पड़ता है और लोगों को परेशानी होती है।

श्री सुरेश प्रभु: पहले मेरी बात खत्म होने दीजिए। So, we are trying to work on that. We are also working on Environment issues in the Railways. We have created a new Environment Directorate. Just today, we signed an agreement with the hon. Minister of Environment; we are going to plant trees along the railway line and we have signed an agreement involving State Governments also. So, we would take this forward. We are also working on the employees, who are the backbone of the Railways. I must put on record that their sincere, dedicated and honest work has resulted in the Railways running despite all odds. We have decided to have toilets for loco-pilots in their own cabins. It was something inhuman not to have a toilet for a loco-pilot who is going to drive for 15-16 hours. So, we are starting loco-pilot toilets in their cabins itself. We are also trying to provide air-conditioning. We are trying to give new uniforms to our people. Trackmen are another very important segment. We are trying to take care of trackmen, loco-pilots, Station Masters, all of them. Also, MPs have contributed significantly. I must put on record a generous contribution of my good friend, Shri Tarun Vijay, of ₹ 2 crores for station development. If all hon. Members agree and if they could contribute ₹ 5 crores each, we would be able to develop Railways in a much better way!

Sir, people have expected a lot about food. They are right. We are doing many things on food. For one, we want to abolish the system of contract. We want to give back the cooking part of that to the IRCTC. They would cook the food in very sophisticated and mechanised kitchens, which would be sans human touch. The contractor's job would be just delivery. So, we would be able to control the quality better. In addition to this, we

[श्री सुरेश प्रभु]

are saying that e-catering would be started in most of the stations. So, you may order whatever you wish to. Shri D. Raja might be interested in having curd-rice; he can get curd-rice of his choice in the train. If our good friend, Shri Roy, wants to order Bengali sweets, he can get the Bengali sweets. So, we would be able to do e-catering. We are working on it.

Then, drinking water is one of the very important points that you have mentioned. And, yes, it is a fact; why should we not provide free drinking water? We have to do it. Now, we are working on a completely different quality-check. So, all places where drinking water is dispensed would be checked and examined by doctors as well and quality-checks would be carried out, so that people get safe and free drinking water. In addition to that, we have started water dispensers at stations. So, rather than buying *Rail Neer* for fifteen rupees, you can get the same quantity for less than half the price. You could go there, fill up your bottle with chilled, RO-clean water and drink it. This is another thing that we have started. We are actually working on it. For Kalahandi. ...*(Interruptions)*...

SHRI RIPUN BORA: Sir, you are talking about providing drinking water on the trains. I am talking about drinking water to be provided at stations also.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let him finish first.

SHRI SURESH PRABHU: Kalahandi is something I have already told you. It is not only mentioned in the Budget Speech, but I have also met the hon. Chief Minister. We have said that we want to find out a solution to this. So, the Chief Secretary of Odisha and our General Manager are working on what kind of manufacturing we could start in Kalahandi. It is a very important issue. So, we would deal with that. You said that so many Ministers went to Assam. For what? We don't know. I just tell you. For the first time in the Railway history, the Railway Week last year was organized in Assam. It was one of the major events. All the people came for it. This year we are organizing it in Odisha. The priority is where we should organize it. Where it was never organized. It normally would be organized in my State or his State. But we said, 'No'. We will organize it in a place where we really need to do it. Stoppage is something which, I know, is a problem because the more the stoppages, the more the delays; the speed goes down. Therefore, we must have a proper balance between stoppages as well as the overall speed of the railway. It is our priority. We are working with the State Governments. I am very happy to say that all the State Governments, sixteen of them, have agreed to make partnership with us. We are very happy that States are cooperating with us, including Odisha and I met the Chief

Minister recently and reviewed it. Sir, this is going to be a game-changer. Railways have been very, very centralized organization working only from Delhi. The action is in the State, not only the State capital, even below that. So, unless you make them partners and unless you work in the spirit of cooperative federalism, which our Prime Minister so well articulates, we will not be able to do what we want to do. Therefore, we are working on it. I am very happy that you have given all the suggestions. I will not respond to individual suggestions, but I will take care of them. I will try to take them forward. I wish to thank all the hon. Members for participating into this and, therefore, we would like to take it. ...*(Interruptions)*...

SHRIMATI RANEE NARAH: Will you be able to include Kamakhya railway station for beautification? You have already taken 18 railway stations for beautification.

श्री रवि प्रकाश वर्मा (उत्तर प्रदेश): सर, मुझे एक छोटा सा प्वाइंट कहना है। माननीय रेल मंत्री जी, दिल्ली हिन्दुस्तान की राजधानी है। हम लगभग सभी लोग ट्रेन से दिल्ली आते हैं। मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि आप अपनी सीनियर ऑफिसर को कहें या आप स्वयं भी चलकर देखिए, वहां पर ठगों का साम्राज्य है। जो नई रेलवे स्टेशन का चेहरा है, जो सर्कुलेटिंग एरिया है, वहां पर बहुत ज्यादा अव्यवस्था है। वहां पर एक लाख से ज्यादा आदमी रोज ट्रेवल करते हैं, लेकिन आप कभी वहां जाकर देख लीजिए। It is dangerous to walk through that space. Please do something about it.

SHRI RIPUN BORA: Hon. Minister, are you aware that the new Sampark Kranti train from Delhi to Silchar, Barak Valley of Assam, which was launched recently, derailed eight times? So, what is the technical defect? I want to know from you.

श्री सन्तियुस कुजूर: सर, असम और नार्थ-ईस्ट में डबल लाइन का काम कब से शुरू होगा?

SHRI SURESH PRABHU: Sir, everybody wanted to know the strategy for high speed train. It is the first time that it is coming to India. It will run between Mumbai and Ahmedabad by 2023. I am very happy that you are supporting this idea by saying why between Mumbai and Ahmedabad, why not here. So, I know, Mr. Pramod Tiwari will be very happy to see that his party is also supporting this idea. It is a very good thing. We will all work together and work on the high-speed train. Between that train, not all trains can run at 300 kmph plus. We need train which will run between 100 to 200 kmph, 200 to 300 kmph. So, in all the new products that we are talking, we will bring in speed improvement. What is the reason for delays in train today? It is because of huge strained capacity particularly between Delhi and Kolkata route—from where passengers of major populous States like U.P. and Bihar travel. On this route, we are working on 150 per cent of the capacity which we must augment. Now we are trying to do that. You will see a significant improvement as we go along. Definitely, in three to four years' time, we will see a significant drop in the delays. Probably, we will be able to run a time-table freight

[श्री सुरेश प्रभु]

train by then. We will be able to improve the speed. We will actually be able to make that. For stations, you mentioned about the huge traffic on the stations. Why is it so? When the station remains the same and the number of people increases manifold, what else do you expect? Therefore, we are planning, as my good friend, Mr. Ripun, who has made his maiden speech and I welcome it, was asking as to how to develop the stations. There are many strategies. One is to convert the existing stations by adding customer amenities, but transformative change is necessary. That is why we are developing 400 stations which will be through the PPP model. It is a very complex model of development anywhere in the world and it is the largest programme also. So, we are working on many things. The first contract has been awarded for Habibgunj in Bhopal. We will actually award more stations in the next few years' time. I will assure that once that is done, you will be very happy to see that the railway stations will be different than what they are looking today. I know that this is unfortunate that we are carrying a legacy which we need to change, but it will be possible over a period of time. So, I really once again thank each one of you. I am very sure that all the hon. Members will keep meeting me all the time. So, I will be available for meeting them.

श्री भूपिंदर सिंह: सर, समता एक्सप्रेस को daily करने के लिए गौड़ा जी (former Minister, Railway) ने लिखा था, वह अभी तक नहीं हुआ। As a policy matter, all trains should stop at all the districts Headquarters. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You please write to him. He will send you a reply.

Now, the question is:

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services 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 beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.
