GOVERNMENT BILLS — *Contd.*

***The Appropriation (Railways) Bill, 2017**

***The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2017**

***Discussion on working of the Ministry of Railways** — *Contd.*#

श्री नरेंद्र बुढानिया (राजस्थान)ः उपसभापति जी, आपने मुझे पुनः रेल मंत्रालय की Demand for Grants पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ।

महोदय, मुझे ऐसा लगता है कि यह सरकार एक नया इतिहास बनाना चाहती है। पहले 'योजना आयोग' का नाम बदल दिया, उसे 'नीति आयोग' बना दिया और जितनी भी योजनाएँ थीं, उनका नाम बदल कर आपने उन्हें पुनः लागू कर दिया। आपने रेल बजट को समाप्त करके उसे आम बजट में शामिल कर दिया। आप एक इतिहास बना रहे हैं। कोई बात नहीं, हमें एतराज़ नहीं है, आप बनाइए।

[**उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)** *पीठासीन हुए*]

उपसभाध्यक्ष जी, हमारी जो रेल है, यह रेल दुनिया का सबसे बड़ा उपकर्म है, जिसमें 13 लाख से अधिक कर्मचारी हैं, जिसमें 66,000 किलोमीटर से ज्यादा का हमारा नेटवर्क है, जिसमें 12,000 से अधिक रेलगाड़ियां चलती हैं और करोड़ों लोग इसमें यात्रा करते हैं। महोदय, मुझे यह बताते हुए बहुत ही तकलीफ हो रही है कि 1950 के बाद यह पहली बार हुआ है कि रेल से माल ढुलाई में और रेल से यात्रा में भारी कमी आई है। आज यह गिरावट इस स्तर पर पहुंच गई है कि यह 10 प्रतिशत रह गई है। यह गिरावट क्यों आई? ऐसा इसलिए हुआ क्योंकि रेल पर से हमारा विश्वास, लोगों का विश्वास समाप्त होता जा रहा है। आज लोग रेल से यात्रा नहीं करते हैं, बल्कि वे या तो अपने साधन से यात्रा करते हैं या बसों में यात्रा करते हैं, वॉल्वो बसों में यात्रा करते हैं या फिर हवाई यात्रा करते हैं। आज लोग रेल यात्रा करना कम पसंद करते हैं, इसका क्या कारण है? महोदय, आज हमारे देश के अंदर जिस प्रकार से रेल दुघर्टनाएं बढ़ रही हैं, वह इसका सबसे बड़ा कारण है। आज रेल दुर्घटनाओं को रोकना हमारी सबसे बड़ी प्राथमिकता होनी चाहिए।

महोदय, मैं बजट को पढ़ रहा था, तो मुझे लगा कि इसमें कहा गया है कि हम दो, तीन, चार चीजों पर विशेष ध्यान देने वाले हैं — रेलवे की सुरक्षा पर, पैसेंजर सेफ्टी पर, सुरक्षा पर, वर्क डेवलपमेंट पर और स्वच्छता पर। ये कुछ बातें आपने बताई हैं कि हम लोग इनके ऊपर विशेष ध्यान देने वाले हैं। आपने इसमें यह भी चिंता प्रकट की है कि दुर्घटनाएं तो बढ़ रही हैं और आपने इसके लिए कोष भी स्थापित किया है। यह अच्छी बात है कि आपने इसके लिए कोष स्थापित किया है, इस ओर आपकी चिताएं हैं, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या हम सिर्फ कोष स्थापित करके भारत देश की जनता का मन जीत लेंगे? ऐसा करके हम उनका मन नहीं जीत सकते हैं। हमें इसके लिए उनमें विश्वास पैदा करना पड़ेगा, तब जाकर हम यह सुरक्षा, पैसेंजर सेफ्टी आदि कर पाएंगे।

---

* Discussed together.

Further discussion continued from 23rd March, 2017.

महोदय, अगर हम अप्रैल, 2016 से दिसम्बर, 2016 तक की अवधि में हुई माल ढुलाई और रेल यात्री के आंकड़ों की अप्रैल, 2015 से दिसम्बर, 2015 तक की अवधि में हुई माल ढुलाई और रेल यात्री के आंकड़ों से तुलना करते हैं, तो हम पाते हैं कि इसमें भारी गिरावट आई है। यह गिरावट 13.5 प्रतिशत तक पहुंच गई है। अप्रैल, 2016 से दिसम्बर, 2016 की अवधि में माल या यात्रा परिवहन के साथ-साथ राजस्व में भी नेगेटिव ग्रोथ हुई है। यह जो आज हो रहा है, ऐसा भारतीय इतिहास में पहले कभी नहीं हुआ था।

महोदय, इस बजट भाषण में बहुत बढ़-चढ़ कर बातें कही गई हैं। माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट पेश करते हुए कहा कि हम 1,31,000 करोड़ रुपए रेलवे को दे रहे हैं। यह अच्छी बात है कि आपने इसको बढ़ा कर दिया है। सरकार ने इसमें यह भी चिन्ता व्यक्त की है कि हम सुरक्षा आदि पर विशेष ध्यान रखने वाले हैं। यह अच्छी बात है। आपने कहा कि हम ई-टिकटिंग पर सरजार्च खत्म कर देंगे, एसएमएस पर कोच साफ हो जाएगा, क्या यही अच्छे दिन हैं? मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या यही अच्छे दिन हैं? क्या एसएमएस करने से कोच साफ हो जाएगा? आपने इसमें जो बातें कही हैं, क्या ये सारी बातें अच्छे दिन लाने की हैं? ऐसा नहीं है।

आपने इस बजट के अंदर कौन-सी नई बात कही है? आपने इसमें कोई नई बात नहीं कही है। आपने कहा कि हम जो सुरक्षा कोष बनाएंगे, उससे हम escalators बनाएंगे। यह कोई नई बात नहीं है। आपने इस संबंध में घोषणा की है कि हम 300 escalators बनाएंगे, आपने पहले भी घोषणाएं की हैं, लेकिन आपकी सरकार को तीन साल हो गए, आपने अब तक कितने बनाए हैं? हम बड़े-बड़े स्टेशनों पर देखते हैं, वहां कोई escalator नहीं है। जो बुजुर्ग लोग हैं, दिव्यांग लोग हैं, स्टेशनों पर उनकी क्या हालत होती है, यह कल्पना से बाहर की बात है। ऐसे-ऐसे वृद्ध लोग, जिनके घुटनों में दर्द है, वे चल नहीं सकते हैं, वे 10-10 कदम बैठ कर चलते हैं, लेकिन मुझे लगता नहीं है कि इस ओर आपका कोई विशेष ध्यान है।

सुरक्षा के लिए, सेफ्टी के लिए आपने कहा कि हम 2020 तक सभी रेलवे क्रॉसिंग्ज़ को मानव-रहित कर देंगे। मैंने ममता जी का भी भाषण सुना था। ममता जी ने भी यही कहा था कि हम 2020 तक सारे मानव-रहित railway crossings खत्म कर देंगे। आप भी कह रहे हैं कि हम सब मानव रहित railway crossings खत्म कर देंगे, लेकिन पिछले तीन सालों में आपने कितने मानव-रहित railway crossings बनाए हैं? सारी स्थिति आपको देश के सामने रखनी चाहिए। सिर्फ घोषणाएं करने से काम चलने वाला नहीं है।

महोदय, जहां आपने कई बातें इसमें कही हैं कि इस साल हम 3,500 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाएंगे, 900 किलोमीटर अमान परिवर्तन करेंगे, 1,800 किलोमीटर रेलवे लाइनों का दोहरीकरण करेंगे और 400 किलोमीटर लाइनों का विद्युतीकरण करेंगे — यह एक चलता हुआ process है। हर रेल बजट में ऐसी बातें कही जाती हैं, दोहराई जाती हैं, लेकिन जमीन पर वास्तविकता क्या है, यह हमें देखना पड़ेगा। आज मुझे वास्तविकता कम नज़र आती है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आपने वर्तमान बजट में जो target दिया है, क्या वास्तव में इस वर्ष आप उसे पूरा कर लेंगे?

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि इस वर्ष के रेल बजट में किसी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं की गई है और न किसी अमान परिवर्तन की घोषणा हुई है। इतना कहा गया है कि हम

[श्री नरेंद्र बुढानिया]

देश के पर्यटक स्थलों तक या धार्मिक स्थलों तक कुछ नई रेलगाड़ियां चलाने जा रहे हैं। जब से यहां रेल बजट पेश हुआ है, तब से मैं Central Hall में कई तरह की बातें सुनता रहा हूं। हमारे कुछ साथी, जो लोक सभा में चुनकर आए हैं, वे बड़ी चिन्ता प्रकट करते हैं। मैं भी तीन बार लोक सभा का सदस्य रहा हूं। जब भी रेलवे बजट सदन में पेश होता था, तो हम लोग रेल भवन जाते थे। वहां जाकर अपने क्षेत्र की समस्याओं से रेल मंत्री जी को अवगत कराते थे। नई रेलगाड़ियों का चलाना, अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, stoppage, रेलवे स्टेशनों का development आदि, छोटी-छोटी बातें बहुत मायने रखती हैं। ये सब बातें हम जाकर रेल मंत्री जी को बताते थे। वे हमारी बातें सुनकर रेल बजट में उनका समावेश भी करते थे। उसके बाद हम सीना चौड़ा करके, लोगों के बीच जाकर उन्हें समझाते थे कि जितनी आपकी मांगें थीं, हमने रेल मंत्री जी से मिलकर, उन्हें रेल बजट में शामिल करा दिया। लेकिन अब क्या करेंगे? हमारे वित्त मंत्री जी के पास इतना समय ही नहीं है कि उनके सामने सारी समस्याओं को रख सकें। रेल मंत्री जी के पास कोई अधिकार शेष नहीं रह गए हैं, जिससे वे हमारी समस्याओं को सुनकर उन्हें दूर कर सकें।

बजट में एक-दो बातें और कही गई है। उनमें सबसे मुख्य बात यह कही गई है कि जितने सार्वजनिक उपक्रम हैं, उन्हें हम सूचीबद्ध कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि आपने जिन सार्वजनिक उपक्रमों को सूचीबद्ध करने की बात कही है, क्या इस संबंध में रेलवे बोर्ड से आपका कोई विचार-विमर्श हुआ है या बिना विचार-विमर्श किए, आपने बजट में ऐसी घोषणा कर दी। मैं कहना चाहता हूं कि हमारा रेलवे बोर्ड सर्वोच्च प्रबंधन निकाय है। उसे विश्वास में लिए बिना कैसे रेलवे खान-पान एवं पर्यटन निगम, रेल वित्त निगम, IRCON International, आदि को आपने आनन-फानन में सूचीबद्ध कर दिया? आप कीजिए, लेकिन कम-से-कम रेलवे बोर्ड को तो विश्वास में लेना चाहिए था। आज लोग कह रहे हैं कि सारे निर्णय सरकार खुद लेती जा रही है। जहां रेलवे बोर्ड देश में एक महत्वपूर्ण संस्था होती थी, आज उसे दरकिनार किया जा रहा है। यह बात मुझे जंचती नहीं। क्यों आप इतनी बड़ी संस्था को कमजोर करना चाहते हैं?

पिछले दिनों मुझे कुछ अखबारों में पढ़ने को मिला कि रेलवे में एक Mega Holding Company बनाने की योजना है। अभी रेलवे की जो 13 PSUs हैं, जिसमें Container Corporation of India, IRCON, IRCTC, Konkan Railway Corporation, Mumbai Railway Vikas Corporation, Rail Vikas Nigam, Railtel Corporation of India, RITES, Dedicated Freight Corridor Corporation of India, Burn Standard Company, Bharat Wagon and Engineering Company and Kolkata Metro Rail Corporation शामिल हैं, क्या इन सबको मिलाकर एक Mega Holding Co. बनाने की बात है? उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं राजस्थान से चुनकर आया हूँ और राजस्थान के बारे में कुछ बातें यहां रखना चाहता हूँ। हमारे यहां चुरू से जयपुर के बीच अमान-परिवर्तन का काम लम्बे समय से चल रहा है। उपसभाध्यक्ष जी, चुरू जिला एक जिला मुख्यालय है और वह सालों से रेलवे से कटा हुआ है। आप मुझे बताइए कि वहां के लोगों को राजधानी जाने में कितनी दिक्कत हो रही है? अभी बताया गया है कि हम चुरू से सीकर के बीच गाड़ी चलाएँगे। फिर ये सीकर में आकर रुक जाएँगे। चुरू, झुंझनू और सीकर जैसे क्षेत्र, जो कि हमारी राजधानी से कटे हुए है, इनके बारे में मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आप इन क्षेत्रों के लोगों को राजधानी से कब तक जोड़ देंगे? क्या आपका इस संबंध में कोई प्लान है या नहीं है अथवा जिस प्रकार से धीरे-धीरे काम चल रहा है, उसी प्रकार से आप

चल रहे हैं या आपकी सिरे से कोई काम करने की योजना है? ...**(समय की घंटी)**... महोदय, अभी तो मैंने शुरू ही किया है।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपने शुरू तो किया, पर खत्म भी करना पड़ेगा।

श्री नरेंद्र बुढानिया: मैं खत्म कर रहा हूँ। हमारी एक महत्वपूर्ण रेल लाइन स्वीकृत हुई, जो हमारे राजस्थान और मध्य प्रदेश के ट्राइबल एरियाज़ को जोड़ने के लिए थी। वह रेल लाइन डूंगरपुर से लेकर रतलाम के बीच थी, जिसका शिलान्यास यूपीए के प्रधान मंत्री, डा. मनमोहन सिंह जी ने किया था, लेकिन आज मुझे बड़े दुःख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि उस लाइन का काम आज तक प्रारंभ नहीं हुआ है। मैंने पिछले बजट के समय इस बात को जानना चाहा था। मैंने पिछली बार इस संबंध में प्रश्न पूछा था कि आपके मन में क्या है? कहीं आपके मन में इन दो ट्राइबल प्रदेशों को नहीं जोड़ने की कोई नई स्कीम तो नहीं आ गई है? इस संबंध में मेरे पास एक दिन रेलवे बोर्ड से फोन आया कि आपने यह बात उठाई थी। मेरे पास अभी फोन आया है। उनको शायद यह लगा कि मैं इसको दोबारा उठाने वाला हूँ, तो मुझे बताया गया कि यह पीपीपी मॉडल में था और राजस्थान सरकार ने उसमें अपना हिस्सा नहीं दिया। उपसभाध्यक्ष महोदय, सरकारें तो आती-जाती रहती हैं, लेकिन इतनी बड़ी मुख्य परियोजनाएँ नहीं बदलनी चाहिए। यदि इस सरकार का बदलने का ही काम है, तो मुझे कोई एतराज़ नहीं है।

महोदय, इसके बाद मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जब राजस्थान के अंदर मीटर गेज लाइन थी, तो जोधपुर से दिल्ली के बीच एक बहुत बड़ी ट्रेन चलती थी, लेकिन ब्रॉड गेज होने के बाद वह ट्रेन बन्द हो गई। उसके बाद, उसको सप्ताह में मात्र दो दिन चलाया जाता है। मेरा यह निवेदन है कि हमारा एरिया जोधपुर से जुड़ा हुआ है, हाई कोर्ट जोधपुर से जुड़ा हुआ है, इसलिए वहां पर प्रतिदिन गाड़ी चलनी चाहिए, ताकि लोगों को उससे लाभ हो सके।

महोदय, मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूँ कि बीकानेर से दिल्ली के बीच यहां से एक गाड़ी सुबह चलती है और दूसरी गाड़ी आधी रात को चलती है, इसके बीच में कोई गाड़ी नहीं चलती है। यह इतना बड़ा क्षेत्र है, लेकिन यह पूरे दिन कटा रहता है। यह एक बहुत महत्वपूर्ण बात है, इसलिए माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि आपको बीकानेर से दिल्ली तक शताब्दी गाड़ी चलानी चाहिए। वह गाड़ी वहां से सुबह जल्दी प्रारंभ हो और यहां जल्दी पहुँच सके, उसके बाद लोग यहां अपना काम करके वापस शताब्दी पकड़कर वहां पहुँच सकें। इससे राजस्थान का एक बहुत बड़ा एरिया कवर होगा।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): बुढानिया जी, आपका समय हो गया।

श्री नरेंद्र बुढानिया: दो-तीन मिनट और दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): यह मेरे वश में नहीं है। ...**(व्यवधान)**... आपकी पार्टी के और वक्ता हैं, उनका समय आप ले रहे हैं।

श्री नरेंद्र बुढानिया: महोदय, मैं आपको एक चीज़ और बताना चाहता हूँ कि राजस्थान के अंदर तालछापर नाम का एक शहर है। वह एक ऐतिहासिक स्थल है, जहां काले हिरणों की सैंक्चुअरी है ...**(व्यवधान)**...

श्री जयराम रमेश (कर्णाटक): ब्लैकबक।

श्री नरेंद्र बुढानियाः जिसे ये ब्लैकबक बता रहे हैं। उपसभाध्यक्ष जी, वहां देश के प्रधान मंत्री भी जा चुके हैं। उन्होंने वहां जाकर उसका निरीक्षण किया, देखा और कहा कि हमारे देश के अंदर इस प्रकार के स्थान हैं! लेकिन आज बहुत तकलीफ के साथ कहना पड़ रहा है कि उसका कोई development नहीं हुआ, कोई विकास नहीं हुआ। जब वहां पर पर्यटक जाते हैं और जब वे तालछापर रेलवे स्टेशन पर उतरते हैं, तो देखते हैं कि यहां तो कुछ भी नहीं है। वहां इतनी बड़ी sanctuary है, लेकिन आप उस स्टेशन का development नहीं करा सकते! कम से कम आप धूप से बचने के लिए वहां टीन के शेड्स तो लगवा दीजिए ताकि कम से कम पर्यटकों को यह तो कह सकें कि आप ठंड में यहां आकर खड़े हो जाइए। आप वहां पर waiting room बनाइए, आप वहां पर कुछ अच्छे काम करिए, ताकि वहां पर ज्यादा से ज्यादा पर्यटक आ सकें। सर, दुधवा खारा एक रेलवे स्टेशन है। जब मीटर गेज...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)ः बुढानिया जी, अब मैं दूसरे वक्ता को बुला रहा हूं।

श्री नरेंद्र बुढानियाः सर, मैं केवल दो मिनट का समय लूंगा। दुधवा खारा एक रेलवे स्टेशन है जो मेरा स्वयं का गांव है। मैं यह नहीं कहता कि...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)ः आप इस बात को मानकर विषय को छोटा करके अपनी बात पूरी करिए। आपका समय समाप्त हो चुका है।

श्री नरेंद्र बुढानियाः सर, मैं यह नहीं कहता कि मेरा गांव है, इसलिए कुछ करिए, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जब मीटर गेज थी तो एक्सप्रेस गाड़ियां वहां पर रुकती थीं, लेकिन जैसे ही ब्रॉड गेज हुई, वहां पर गाड़ियां रुकनी बंद हो गयीं। महोदय, यह बात ठीक नहीं है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि पहले जहां पर गाड़ियों के स्टॉपेज थे, वहां पर आप पुनः शुरू कीजिए। आप चुरू ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)ः बुढानिया जी, अब हो गया। ...**(व्यवधान)**... अब मैं श्री राम विचार नेताम जी को बुला रहा हूं। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेंद्र बुढानियाः नयी रेल लाइन है, उसके बारे में मैं आपको कहना चाहता हूं कि उसके सर्वे की बार-बार घोषणा होती है, आप उसको पूरा करिए। महोदय, अगर मैं नॉर्थ-ईस्ट के बारे में कुछ नहीं बोलूंगा तो मेरा बोलना अधूरा रह जाएगा। महोदय, मैं पिछले लम्बे समय से नॉर्थ-ईस्ट ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)ः बस, अब आपका समय समाप्त हो गया। श्री राम विचार नेताम।

श्री नरेंद्र बुढानियाः वहां पर आपने ब्रह्मपुत्र ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया)ः राम विचार नेताम जी, आप बोलना शुरू करिए। बुढानिया जी का record में नहीं जाएगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेंद्र बुढानियाः *

---

* Not recorded.

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): अब यह record में नहीं जाएगा। ...**(व्यवधान)**... Record में नहीं जाएगा।

श्री राम विचार नेताम (छत्तीसगढ़): उपसभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं, आसंदी का आभारी हूं, ...**(व्यवधान)**... बुढानिया जी की ट्रेन छूट चुकी है और उसमें हम सवार हो गए हैं। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आप कविता मत करिए, वह हम कभी साथ में मिलकर कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**... कविता हम बाद में कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विचार नेताम: सर, बिना इंजन के डिब्बा चल रहा है। ...**(व्यवधान)**...

श्री नरेंद्र बुढानिया: सर, मैं अपनी बात एक कविता के साथ समाप्त करना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): ठीक है, करिए।

श्री नरेंद्र बुढानिया: "भारत के दिलों में दौड़ती है रेल,
देश के हर हिस्से को जोड़ती है रेल।
धर्म, जात-पात जानती नहीं है रेल,
छोटे-बड़े सभी को मानती है रेल।।"

यह बात ध्यान में रखकर आप आगे बढ़ें और इस देश के अंदर आज रेलवे के प्रति जो हमारा विश्वास कम हो रहा है, उस विश्वास को आप बनाकर रखें। आज हमारा माल, जो सुरक्षित नहीं पहुंचता, उसके बारे में आपको योजनाएं बनानी चाहिए, ताकि रेलवे में जो कमी आ गयी है, वह ठीक हो सके, बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): ठीक है। अब आपने अपना भाषण पूरा कर लिया है। राम विचार नेताम जी, आप बोलिए।

श्री राम विचार नेताम: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। जहां तक इस बजट का सवाल है, 23 तारीख को यह डिस्कशन के लिए प्रस्तुत हुआ, लेकिन किन्हीं कारणों से ट्रेन रुकते-रुकते आज यहां तक पहुंच चुकी है और उसमें सवार होकर हम आज गंतव्य स्थान तक पहुंचने के लिए यहां उपस्थित हो गए हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आदरणीय रेल विभाग के यशस्वी मंत्री ने यह बजट प्रस्तुत किया, निश्चित रूप से यह स्वागत योग्य है। हम ही नहीं, पूरा देश इसका स्वागत कर रहा है और वह इसलिए इसका स्वागत कर रहा है कि सभी वर्गों, सभी समुदायों और सभी क्षेत्रों का ध्यान रखकर — चाहे नॉर्थ-ईस्ट की बात हो, चाहे उत्तर क्षेत्र की बात हो, चाहे दक्षिण राज्य की बात हो — समूचे भारत के लोगों की कल्पना और सोच के आधार पर लोगों की जो आवश्यकताएं हैं, उनको ध्यान में रखते हुए, हमारे जो संसाधन हैं, उनका हम बेहतर उपयोग कैसे कर सकें... निश्चित तौर पर इसके माध्यम से यह आज यहां प्रस्तुत हुआ है। मैं उनका अभिनंदन करता हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच के आधार पर जिस प्रकार से रेल की रफ्तार चल रही है,

[श्री राम विचार नेताम]
रेलवे में जो आमूल-चूल परिवर्तन करने की घोषणाएं हो रही हैं, रेलवे में जिस तरह से काम हो रहे हैं, यह सरकार घोषणाओं वाली सरकार नहीं है, यह सरकार काम करने वाली सरकार है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले जिस प्रकार से बजट प्रस्तुत होता था, तो ऐसा लगता था कि जैसे वहां कोई बाजार का माहौल है। जिस प्रकार से सांसदों का कोलाहल होता था, लोग अपनी-अपनी समस्या, अपनी-अपनी बात, अपने-अपने क्षेत्रों की बातें लेकर हंगामा करते थे, पूरा देश उस तमाशे को देखा करता था। उस समय जो घोषणाएं होती थीं, वे इस प्रकार से होती थी कि जहां पर जरूरत नहीं है, वहां के लिए भी घोषणाएं होती थीं। खासकर घोषणाएं वहां पर होती थीं, जहां से अधिकांश रेल मंत्री जी हुआ करते थे, उन क्षेत्रों के लिए, उन राज्यों के लिए ही रेलवे का ज्यादातर बजट केंद्रित होता था। उसके विपरीत वर्तमान सरकार ने, माननीय नरेंद्र मोदी जी की सरकार ने और माननीय सुरेश प्रभु जी जैसे रेल मंत्री ने देश की आवश्यकता को ध्यान में रखकर, लोगों की जरूरतों को ध्यान में रखकर यह बजट बनाया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे में बेहतर काम कैसे हो सके, इसका ध्यान इस सरकार ने रखा है। पुरानी लीक से हटकर आज वर्तमान समय में हम क्या इसमें परिवर्तन कर सकते हैं? आज technology का युग है, तो उसमें हम कैसे इसका अधिकतम उपयोग कर सकें, इन बातों को ध्यान में रखकर जिस प्रकार से रेलवे में एक बहुत बड़ा परिवर्तन करने का बीड़ा इस सरकार ने उठाया है, निश्चित ही पूरे देश की जनता इसको स्वीकार ही नहीं कर रही है, बल्कि गदगद होकर इसका सम्मान भी कर रही है। इसलिए भविष्य की पीढ़ी को ध्यान में रखते हुए, जो भी योजनाएं रेलवे ने संचालित की हैं, जो योजनाएं लायी जा रही हैं, वे सब निश्चित ही हम सब के लिए मील का पत्थर साबित होंगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जैसे हम हाई स्पीड ट्रेन की बात करते हैं, तो इसकी घोषणा हो चुकी है। पूरे देश में जगह-जगह पर मेट्रो ट्रेन का जाल बिछाया जा रहा है। बुलेट ट्रेन की अवधारणा को अमली जामा पहनाया जा रहा है और इसमें बहुत तेजी से काम आगे बढ़ाया जा रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि आज रेल मंत्री जी का जो कार्यालय है, जो रेल मंत्रालय है, वह 24 घंटे काम कर रहा है, यह भी देश के इतिहास में स्वर्ण अक्षरों में लिखा जाएगा। जिस प्रकार से रेल मंत्रालय ने काम करना शुरू किया है, उसके आधार पर हम कह सकते हैं कि रेलवे मंत्रालय के जो चार महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं, उन क्षेत्रों को ध्यान में रखकर काम करना शुरू किया है। हम कह सकते हैं कि जो सबसे महत्वपूर्ण काम है, वह सुरक्षा से संबंधित है। जब इतना बड़ा हमारा रेल मंत्रालय है, तो इसमें सबसे बड़ी जिम्मेदारी सुरक्षा की होती है। वहीं पर सुविधा के बारे में बात कही गयी है, वहीं पर स्वच्छता और विकास की बात कही गयी है। इन चार बातों की ओर विशेष ध्यान रखते हुए रेल मंत्रालय ने जिस प्रकार से काम करना शुरू किया है, तो निश्चित तौर पर यह एक बहुत ही सराहनीय कदम है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछली बार 2016-17 में 1,21,000 करोड़ का बजट प्रस्तुत हुआ था और इस बार का 1,31,000 करोड़ का बजट प्रस्तुत किया गया है, इसमें 10,000 करोड़ की वृद्धि की गयी है। यह बजट दर्शाता है कि हम आगे इस वर्ष में जो काम करने वाले हैं, उसमें काफी विस्तार करेंगे। यह चाहे सुरक्षा के लिए हो, चाहे सुविधा के लिए हो, चाहे स्वच्छता के लिए

6.00 P.M.

विशेष कार्यक्रम चला कर हो, चाहे विकास के लिए हो, इन चारों बातों को ध्यान में रखकर यह बजट खर्च किया जाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल हादसों को रोकने के लिए जो अलग से कॉरपस फंड होता था, जो सुरक्षा निधि होती थी, उसमें भी एक लाख करोड़ का प्रावधान किया गया है। निश्चित ही आने वाले समय में जो तात्कालिक आवश्यकता होगी या जो आवश्यक कदम उठाने होंगे, उनको पूरा करने के लिए इस फंड का इस्तेमाल करके बेहतर काम किया जा सकेगा।

उपसभापति महोदय, आज देश भर के रेलवे स्टेशनों में परिवर्तन दिखायी दे रहा है। इस बात का विपक्ष के हमारे साथी नरेंद्र बुढानिया जी ने भी दलगत भावना से ऊपर उठकर बहुत सम्मानजनक तरीके से जिक्र किया है। उन्होंने कहा कि वास्तव में रेल मंत्रालय इतना अच्छा काम कर रहा है कि उसकी जितनी तारीफ की जाए, उतनी कम है। यही कारण है कि देश भर के लगभग 300 स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में परिवर्तित किया जा रहा है। उनमें सुविधा की दृष्टि से escalators और लिफ्ट लगाने का कार्यक्रम है, जोकि एक सराहनीय कदम है। इसके अलावा देश भर के लगभग 200 स्टेशनों को पूरी तरह से सौर ऊर्जा से संचालित किए जाने का कदम भी बहुत सराहनीय है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पिछली बार वर्ष 2016-17 के बजट में रेलवे में जो रेल लाइंस बिछायी जानी थीं, उनमें भी 2800 किलोमीटर की वृद्धि का जो प्रस्ताव था, उसमें भी वृद्धि कर वर्ष 2017-18 के बजट में लगभग 3500 किलोमीटर लाइंस बिछाए जाने का प्रावधान किया गया है। निश्चित ही यह सराहनीय कदम है। इस के अलावा सवारी डिब्बों में स्वच्छता का विशेष ध्यान रखा जा रहा है, स्टेशनों पर चलाए जा रहे स्वच्छता के काम की वजह से वहां यह आमूल-चूल परिवर्तन दिखायी दे रहा है। महोदय, बोगियों के बारे में प्रदान की जा रही एसएमएस की सुविधा और वहां चलायी जा रही माइक की सुविधा भी महत्वपूर्ण है, जिस से किसी को कोई असुविधा हो, तो वह कॉल कर के तत्काल उस सेवा का लाभ उठा सकता है।

उपसभाध्यक्ष जी, एक और बड़ा परिवर्तन यह देखने को मिल रहा है कि रेलवे में अब "ई टिकट" पर कोई सर्विस चार्ज नहीं देना होगा, जिस की वजह से इस सेवा में एक बहुत क्रांतिकारी परिवर्तन आया है। महोदय, पहले 58 प्रतिशत ही cashless ticket booking होती थी, लेकिन वर्तमान में यह 68 प्रतिशत से भी ऊपर हो गयी है। यह दर्शाता है कि इससे लोगों को कितना फायदा हो रहा है। वहीं वर्ष 2020 तक मानव-रहित क्रॉसिंग खत्म करने की योजना भी एक क्रांतिकारी घोषणा है। अब महोदय, सभी ट्रेनों में बॉयो-टॉयलैट्स लगाए जाएंगे और पर्यटन व तीर्थ स्थानों के लिए विशेष ट्रेंस चलाने के लिए विशेष प्रावधान इस बजट में किया गया है। मैं इस प्रस्ताव की सराहना करता हूं। मंत्री जी इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं अपने राज्य के बारे में भी कुछ निवेदन करना चाहूंगा। महोदय, छत्तीसगढ़ एक नवोदित राज्य है और यहां 32 परसेंट ट्रायबल population है। वहां 186 ब्लॉक्स में से 85 ब्लॉक्स ट्रायबल ब्लॉक्स हैं। महोदय, हमारे राज्य छत्तीसगढ़ में रेलवे की कनैक्टिविटी बहुत कम है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि मंत्री जी इस ओर विशेष ध्यान दें, जिस से कि यहां के खनिज का बेहतर दोहन हो सके और वहां के वनवासियों को भी रेलवे की

[श्री राम विचार नेताम]

सुविधा मिल सके। महोदय, मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कोरबा से अंबिकापुर जो नई रेल लाइन है, इसे स्वीकृत करने की कृपा करें। वहीं अंबिकापुर-बरवाडीह रेल लाइन के बारे में मैं बताना चाहूंगा और जिस के बारे में सदन को आश्चर्य होगा कि सन् 1936 में, द्वितीय विश्व युद्ध के समय अंग्रेजों के शासन में इस रेल लाइन की कल्पना की गयी थी। यह इसलिए कल्पना की गई थी कि इस लाइन के बनाने से मुम्बई से कोलकाता तक लगभग 400 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी। यह सिर्फ वहां के लोगों की ही आवश्यकता नहीं है, बल्कि यह राष्ट्रहित में भी एक बड़ा फैसला हो सकता है। पूर्व की सरकारों ने भी अपने बजट में लगातार इसको किया, लेकिन इसको जो फाइनेंस की स्वीकृति मिलनी चाहिए थी, वित्त विभाग से वह क्लियरेंस नहीं मिल पाई। मेरा यह निवेदन है कि पूर्व में UPA की भी सरकार रही है, उसके बजट में भी इसका जिक्र आया है, लेकिन फाइनेंस तक जाते-जाते वह लटकता ही रह गया। मैं सदन को बताना चाहूंगा कि 1941-42 में इस लाइन का काम शुरू हो गया था। यहां पर जयराम रमेश जी बैठे हैं, इनको मालूम है और आप सबको भी मालूम है कि 1941-42 में रेलवे लाइन का काम शुरू हो गया था और झारखंड से बरवाडी से लेकर बलरामपुर जिले तक रेलवे लाइन का भी काम शुरू हो गया था और कई जगहों पर तो स्टेशन्स भी बन गए थे। पुलिया तक लाइन बिछाने का काम शुरू हो गया था, लेकिन बड़े दुर्भाग्य की बात है कि 1946-47 में जो भी परिस्थितियां रही होंगी, उस समय के बजट में इसे रोक दिया गया। तब से लेकर आज तक वह रेल लाइन वैसी ही है। उसकी दूरी केवल 182 किलोमीटर ही है। इतनी महत्वपूर्ण लाइन है कि यह राष्ट्रहित का भी मामला हो सकता है। अगर हम इस लाइन को जोड़ते हैं, तो जहां हम मुम्बई और कोलकाता की दूरी को 400 किलोमीटर कम कर पाएंगे, वहीं पर हम राष्ट्रीय सुरक्षा से संबंधित और राष्ट्रहित का भी मामला हो सकता है और झारखंड के खासकर गरबा रोड से लेकर छत्तीसगढ़ तक का उत्तरी हिस्सा है, जो दक्षिणी और पश्चिमी झारखंड है, यह सारा क्षेत्र मिनरल से भरपूर है। वहां के निवासियों के लिए इस क्षेत्र का बेहतर उपयोग हो सकता है। ...**(समय की घंटी)**... उपसभाध्यक्ष जी, मैंने तो अभी शुरू ही किया है। मैं अपने दल की ओर से प्रथम वक्ता हूं। यदि आप बार-बार मेरी तरफ देखेंगे, तो मुझे भी थोड़ा सोचना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आप ट्रेन की स्पीड बढ़ाइए, ताकि आप कन्कलूड कर सकें। मेरी चिंता यह है कि आपका भाषण पूरा हो जाना चाहिए, इसलिए आप स्पीड बढ़ाइए।

श्री राम विचार नेताम: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि जो हमारा छत्तीसगढ़ क्षेत्र है, इसमें अम्बिकापुर से बरवा क्षेत्र के लिए रेल लाइन की आवश्यकता है। अम्बिकापुर से रायपुर आने-जाने के लिए जसपुर जिला पड़ता है, कोरिया जिला पड़ता है, सरगुजा जिला पड़ता है, बलरामपुर जिला पड़ता है, झारखंड का भूभाग है। इन जिलों के निवासियों को सीधे रायपुर जाने के लिए कोई ऐसी ट्रेन की सुविधा नहीं है, बल्कि सिर्फ एक ही ट्रेन की सुविधा है। मैं इसीलिए निवेदन करना चाहता हूं कि यहां से अगर एक इंटरसिटी ट्रेन चला दी जाए, तो बहुत अच्छा होगा। अम्बिकापुर-जबलपुर जो मात्र एक ट्रेन चल रही है, यह सप्ताह में दो ही दिन चलती है। इस ट्रेन को डेली कर दिया जाए। अम्बिकापुर से दिल्ली जाने के लिए यात्रियों के लिए जो कनेक्टिविटी है, उनके लिए एक ट्रेन चलाई जाए। अम्बिकापुर स्टेशन को टर्मिनल के रूप में विकसित किया जाए और दुर्ग-अम्बिकापुर एक्सप्रैस में प्रथम श्रेणी का अतिरिक्त कोच लगाया जाए, उसलापुर, बैंकुतपुर, बिश्रामपुर आदि स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में डेवलप

किया जाए। इसके साथ ही मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि आज भी हम लोग दिल्ली से रायपुर जाते हैं या रायपुर से दिल्ली आते हैं, तो 20-22 घंटे का समय लगता है। आज के समय में इतना समय लगता है, हम इसको कैसे ठीक करेंगे? इसलिए यहां और भी फास्ट ट्रेन्स चलाई जाएं। राजधानी एक्सप्रैस केवल दो ही दिन चलती है, उसको बढ़ाकर प्रतिदिन कर दिया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक और बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन रायपुर से टिटलागढ़ दोहरी रेल लाइन है, यह लाइन 1930-31 की लाइन है। यह आजादी से पहले की लाइन है और यह लाइन अभी तक चल रही है। उपसभाध्यक्ष महोदय, दक्षिण भारत, पूर्वी समुद्री क्षेत्र, मध्यम क्षेत्र और उत्तर भारत को जोड़ने में रायपुर-विजयनगरम् रेल लाइन की जीवंत भूमिका है। यह लाइन बहुत जरूरी है, क्योंकि आज भी छत्तीसगढ़ राज्य खनिज उत्पादन में अग्रणी है। यहां पर कोयला 22.6 प्रतिशत, लौह अयस्क 19.8 प्रतिशत और सीमेंट का 36.5 प्रतिशत उत्पादन होता है। देश को एक समृद्धशाली देश बनाने की दिशा में छत्तीसगढ़ की जो महती भूमिका है, उसे देखते हुए, इस लाइन को यहां पर प्राथमिकता के आधार पर जोड़ा जाए। आप सबको मालूम होगा कि अभी सिर्फ 42 किलोमीटर का कार्य पूर्ण हुआ है, दोहरीकरण का काम अभी बाकी है।

दल्ली-राजहरा-रावघाट-जगदलपुर की एक बहुप्रतीक्षित रेल परियोजना थी। हमारी सरकार ने इसको स्वीकृति देकर काम शुरू कर दिया है। इसका काम चालू है, सिर्फ कुछ काम बाकी है, इसलिए मेरा निवेदन है कि इस काम में और गति लाई जाए। इस काम के पूर्ण होने से उस क्षेत्र की जनता को ...**(समय की घंटी)**... मिनरल्स के लिए और वीएसपी के लिए, जिनको ध्यान में रखकर इसको बनाया जा रहा है, वह अपने उद्देश्य को पूरा कर सके। ...**(समय की घंटी)**...

उपसभाध्यक्ष महोदय, एक और निवेदन करना चाहूंगा। अगर आपके क्षेत्र की भी कोई बात हो, तो क्या मैं उसको यहां रख दूं? मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि आपके यहां, खास कर उज्जैन के लिए और कोई फास्ट ट्रेन होनी चाहिए। आप भी कई बार वहां से बोलते हैं, मैं भी इसका समर्थन कर रहा हूं, क्योंकि वह हमारी धार्मिक नगरी है, ऐतिहासिक नगरी है, इसलिए वहां पर सुविधा का और विस्तार होना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं साथ ही साथ यह निवेदन करना चाहूंगा कि फैजाबाद में एक गुड्स शेड है, जिसको आसपास शिफ्ट करने के लिए आम जनता, जन प्रतिनिधियों एवं माननीय सांसदों द्वारा लगातार मांग की जाती रही है। क्या कारण है कि इसे अभी तक अलग नहीं किया गया? इसके कारण न केवल शहर में ट्रैफिक की व्यवस्था खराब हो रही है, अपितु ट्रकों के आवागमन और लोगों के आने-जाने में भी बहुत असुविधा हो रही है। इसलिए मेरा निवेदन है कि ...**(समय की घंटी)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): राम विचार नेताम जी, आपके दो वक्ता और बाकी हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विचार नेताम: जिससे जनता एवं रेलवे दोनों का नुकसान होता है। इस संदर्भ में उत्तर रेलवे तथा गुड्स शेड को सलारपुर में शिफ्ट करने का प्रस्ताव किया गया है, जिसको स्वीकृत करना अति आवश्यक है। कृपा करके इसे स्वीकृत करें। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम विचार नेताम: आप कृपा करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका धन्यवाद। आपने मेरी बात भी कही, इसके लिए भी धन्यवाद।

श्री राम विचार नेताम: आपने हमारी बात को गंभीरता से सुना, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और जो बजट प्रस्तुत किया गया है, उसका ससम्मान समर्थन करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Thank you. Shrimati Vijila Sathyananth, not present. Shri D. Bandyopadhyay, आपके पास पांच मिनट का समय है।

एक माननीय सदस्य: आप तो अच्छे आदमी हैं।

उपसभाध्यक्ष (डा.सत्यनारायण जटिया): मैं आदमी तो अच्छा हूं, पर मेरी बाध्यताएँ हैं।

SHRI D. BANDYOPADHYAY (West Bengal): Thank you, Mr. Vice-Chairman, for giving me this opportunity to speak on the Appropriation (Railways) Bill.

The Indian Railways have two important responsibilities - economic viability on the one hand and social responsibility on the other. The Railways must keep both these responsibilities in mind in all their initiatives and activities. For the first time in India, the General and Railway Budgets have been combined. This merger has given an opportunity to the Government to not reveal but to hide anything that is inconvenient to it, if they so desire.

I would like to highlight that since our Independence, capital expenditure on the Railways had always been borne by the Central Government. In the last two years, this pattern has changed and the State Governments have been asked to bear costs through Special Purpose Vehicles (SPVs). The Central Government has pushed some projects with some State Governments that require financial and other resource contributions by those State Governments. While this may work with a few affluent State Governments, this model is not viable for those States that are debt-stressed or cash-strapped. This would not work at all in the North Eastern Seven-Sister States. The Gross Traffic Receipts (GTR) for 2017-18 has been projected at ₹ 1.88 lakh crore. In 2016-17, the GTR was projected at ₹ 1.84 lakh crore. But the Revised Estimates of the Budget admitted to a shortfall of ₹ 12,664 crore. It is obvious that even this year's projection will fall short. The Government is not being quite open regarding the state of railway finances. For the first time since 1978, there was a drop in freight earnings compared to the previous year. Competition from road transport and, in a few cases, of the river transport might be the factor for this. There could be other reasons also. But it could be also be because of internal problems of the Railways.

The Railways are reaching out well in the popular social media like Facebook and Twitter. I am not against it. However, the number of unreserved passengers being around 12 million out of the total number of 13 million, how is the Government engaging with these 12 million passengers? Will they fend for themselves?

This year, with the merger of the Railway Budget with the General Budget, the larger social obligations of the Railways have been completely side-tracked. The generosity and the sense of mission have gone. The Indian Railways had been a big supporter of Indian sports. In 2016, one-third of the Indian contingent to the Rio Olympics was from the Indian Railways. How have they been rewarded? Is it by changing rules and making it difficult for sportspersons to get proper training?

In earlier years, 330-day Special Casual Leave (SCL) was to be given. But now only a certain category of sportspersons, including Olympics and Commonwealth Games medal winners will have this privilege. Previously, 120-day Special Casual Leave used to be granted to players without a medal, but with the potential to win one. It has been cut to 90 days. Even the provision of half-a-day leave has now been discontinued with. It is being allowed only in exceptional cases. This will come in the way of regular training. One of my colleagues has already written to the hon. Minister regarding this and I hope he takes proper and quick action.

Another important aspect of social responsibility is energy conservation. There is a promise by the Railways to fit coaches of all trains of the Indian Railways with bio-toilets by 2019. The Government has given it up. In reply to a question in the Rajya Sabha some time ago, it said only "about 800 trains had either some coaches or all the coaches fitted with bio-toilets". The reply, *prime-facie*, is delightfully vague. So I would like to ask the hon. Minister what is the projected timeframe for fitting all coaches with bio-toilets?

No doubt, rail safety was emphasized in the Budget with the announcement of the *Rashtriya Rail Sanraksha Kosh*. This is very good. However, as on November, 2016, 1.25 lakh non-gazetted posts related to safety were lying vacant. With these vacancies, can the appropriate level of safety be achieved?

In October 2016, there were 410 pending compensation claims relating to train accidents. Have these been settled? I am not against Bullet Trains. It is an issue of priority. Instead of Bullet Trains, in case of fund shortage, does not India need more safety officials and safety mechanism? Before I end, I would like to specifically mention about my State of West Bengal. The 2017-18 outlay for West Bengal is ₹ 6,336 crores as compared to ₹ 3,820 crores the previous year. This is highly welcome. Projects worth ₹ 40,000 crores including the Kolkata Metro Railways are

[Shri D. Bandyopadhyay]
ongoing projects in West Bengal. However, Central Government has allotted only 15 per cent to Bengal in the Demands for Grants. This will slow down the execution of many important projects in West Bengal.

I am happy to point out that the Kolkata Metro Railway is performing fairly well. The budgetary gross turnover receipt projections for 2016-17 were at ₹ 242 crores. The Revised Estimate goes up to ₹ 256 crores. The Kolkata Metro, the North-East Frontier Railway and the East Coast Railway are the only zonal railways that have posted better figures than the initial budgetary projections.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Please conclude. Your time is over. Only three minutes are left for another speaker.

SHRI D. BANDYOPADHYAY: Sir, please give me two-three more minutes. I don't have anyone from my party.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): There are two names. Mr. Derek O'Brien's name is there.

SHRI D. BANDYOPADHYAY: Okay. Sir, I will abide by your order. Let me continue, Sir. I have almost completed. In both the Houses of Parliament, our MPs have made some specific demands to the hon. Railway Minister. I am not repeating them. I would only urge upon the hon. Minister to look into these cases and to dispose them of quickly. The Railway Budget has got swallowed into the General Budget. I urge upon the hon. Minister to ensure that the social responsibility of the Railways does not get swallowed up in the name of economic viability. One of the main factors of the unity of our country is extensive railway coverage. Nothing should be done to weaken this factor. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Now, Shri Ram Nath Thakur.

श्री राम नाथ ठाकुर (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति और अपने दल के नेता, श्री नीतीश कुमार जी के प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया। 1853 में इसकी स्थापना करने के लिए सोचा गया था और मुम्बई से ठाणे के बीच सिर्फ 34 किलोमीटर रेल बनाने का काम हुआ था। रेल दक्षिण से उत्तर और पूर्व से पश्चिम को जोड़ती है। यह रेल गरीबों का, शोषितों का, पीड़ितों का, दलितों का एक सहारा है। इससे आसानी से लोग जाते हैं, आते हैं। अकेले रेलवे का 94 वर्ष तक जो बजट होता था, तो लोग देखते थे कि रेलवे का बजट सुना जा सकता है, अपनी समस्याओं से रेल मंत्री को अवगत कराया जा सकता है, रेल मंत्री उन पर ध्यान देते थे और उन पर कार्रवाई भी होती थी, लेकिन क्या कारण है कि 94 वर्ष के बाद रेल बजट आम बजट में परिवर्तित हो गया? हमें सोचना होगा कि

रेलवे के 16 लाख कर्मचारी हैं और रेलवे का जो बजट है, उसका 54 परसेंट सिर्फ वेतन में चला जाता है, TA और DA में चला जाता है और बजट का सिर्फ 46 परसेंट हिस्सा रेल के विकास के लिए बच जाता है। हमको पिछले 94 वर्षों को देखना होगा कि आज हम कहां पहुंचे हैं और किस कारण से पहुंचे हैं। 2014 में लोक सभा के चुनावों में हिन्दुस्तान के नौजवानों ने बड़ी आशा और विश्वास के साथ श्री नरेंद्र मोदी जी को वोट देने का काम किया था, उन्हें सत्ता में लाने का काम किया था कि उनके आने से हमारी बेरोज़गारी समाप्त होगी और रेलवे के जो रिक्त पद हैं, उन्हें भरे जाने का काम होगा।

(**श्री उपसभापति** *पीठासीन हुए*)

लेकिन पिछले तीन वर्षों से रेलवे में एक भी नौजवान की भर्ती नहीं ली गई है, किसी भी इंटरव्यू में उसे सम्मिलित नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं, नौजवानों को रेलवे के इंटरव्यूज़ के समय आने और जाने में कठिनाइयां होती हैं, उनको रेल में आरक्षण नहीं मिलता है, आप उस ओर निगरानी करने का, ध्यान देने का काम करें।

हमने देखा है, देश के प्रधान मंत्री चुनाव में कितनी मेहनत करते हैं, कितना दौड़ते हैं। पिछले दो-तीन महीनों में रेलवे में जिस रफ्तार से दुर्घटनाएं हुई हैं, करीब-करीब 100 दुर्घटनाएं हुई हैं, तो मैं कहना चाहता हूं कि जिस जोश और ख़रोश के साथ रेल मंत्री जी और प्रधान मंत्री जी चुनावों में दौड़ते हैं, अगर उसी जोश से वे इस ओर भी ध्यान देते, तो ट्रेन की दुर्घटनाएं न होतीं और जो नौजवान, महिलाएं एवं बच्चे इन दुर्घटनाओं में मरे हैं, वे न मरते।

इन्होंने बड़े जोर-शोर से रेलवे के संबंध में विस्तारपूर्वक बताने का काम किया। क्या ऐलान किया? पिछले 94 वर्ष में तकनीक इतनी आगे बढ़ गई है, लेकिन फिर भी जाड़े में ट्रेनें 24 घंटे, 30 घंटे और 48 घंटे लेट होती हैं। क्यों लेट होती हैं? बच्चों का इंटरव्यू छूट जाता है, लोगों के जो प्रोग्राम बने होते हैं, वे उसके मुताबिक पहुंच नहीं पाते हैं, सब लोग देरी से अपने गंतव्य पर पहुंचते हैं। हम रेल मंत्री जी से पूछना चाहेंगे कि कुहासे को काटने के लिए आपने कौन सी तकनीक अपनाने का काम किया है?

हम कुछ सुझावों के साथ मंत्री जी से यह कहना चाहते हैं, एक माहौल वह भी था कि जब भी कहीं कोई दुर्घटना होती थी, तो रेल मंत्री इस्तीफा देते थे। उस समय लाल बहादुर शास्त्री जी ने भी इस्तीफा दिया था और श्री एच.आर. खन्ना की अध्यक्षता में एक कमेटी बनी थी। रेलवे के 17 ज़ोन बने हैं। उस कमेटी ने कहा कि अगर कहीं कोई दुर्घटना होगी, तो रेलवे बोर्ड का चेयरमैन, रेलवे बोर्ड के मेम्बर और रेलवे बोर्ड के पदाधिकारी दंडित होंगे, लेकिन उस कमेटी की रिपोर्ट पर अभी तक कोई काम नहीं हुआ है।

हम रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि रेल बजट को पुनः अलग करवाने का काम करें और दुर्घटनाओं के बारे में एच.आर. खन्ना कमेटी की जो रिपोर्ट है, उस पर अमल करने का काम करें। इसके साथ-साथ हम रेल मंत्री एवं रेल विभाग से एक निवेदन और भी करना चाहते हैं। रेलवे लाइनों के दोनों तरफ 6,66,000 एकड़ जमीन बची हुई है। रेल बजट घाटे में चल रहा है, तो उस घाटे के पूरा करने के लिए आप उस जमीन का उपयोग क्यों नहीं करते? पहले रेलवे लाइन के दोनों तरफ की जमीन, खेती करने के लिए या अन्य कामों के लिए नीलाम होती थी। ...(**समय की घंटी**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. There is one more speaker from your party.

श्री राम नाथ ठाकुरः महोदय, रेलवे स्टेशन के नजदीक इतनी जमीन पड़ी हुई है। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापतिः आपकी पार्टी से एक मैम्बर का नाम बोलने के लिए और है।

श्री राम नाथ ठाकुरः उपसभापति जी, अभी तो मैंने बोलना शुरू ही किया है और आप मुझे समाप्त करने के लिए कह रहे हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापतिः आपका टाइम पूरा हो गया है। ...**(व्यवधान)**... कृपया आप सुनिए। आपकी पार्टी के दो स्पीकर्स के लिए कुल नौ मिनट का टाइम था और उसमें से अभी तक आपने सात मिनट ले लिए हैं। अब मैं क्या करूं?

श्रीमती कहकशां परवीन (बिहार): माननीय उपसभापति जी, माननीय सदस्य को बोलने दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापतिः क्या स्पीकर की लिस्ट में से आपका नाम काट दिया जाए? Your name will be removed. Agreed. Your name will be removed then.

श्री राम नाथ ठाकुरः माननीय उपसभापति जी, मैं अपनी बात केवल पांच मिनट में समाप्त कर दूंगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापतिः नहीं, नहीं। ...**(व्यवधान)**...

श्री राम नाथ ठाकुरः माननीय उपसभापति जी, मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे लाइन के दोनों तरफ जो जमीन बची हुई है, उसका रेलवे सदुपयोग करे। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापतिः वह सब ठीक है, लेकिन आपकी पार्टी की ओर से नौ मिनट के लिए दो नाम बोलने के लिए दिए गए हैं। मैं क्या करूं? दूसरा नाम श्रीमती कहकशां परवीन का है। ...**(व्यवधान)**...

श्रीमती कहकशां परवीनः माननीय उपसभापति जी, मेरा टाइम भी माननीय सदस्य को दे दिया जाए।

श्री उपसभापतिः ठीक है। श्री राम नाथ ठाकुर जी, आप श्रीमती कहकशां परवीन का टाइम भी ले लीजिए। ठीक है, मैं श्रीमती कहकशां परवीन का नाम लिस्ट में से काट देता हूं। Agreed. Your name will be removed then.

श्री राम नाथ ठाकुरः उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि समस्तीपुर जिला मुख्यालय रेलवे जंक्शन है। वहां से वर्ष 1977 से डायरेक्ट ट्रेन दिल्ली के लिए चलती थी, लेकिन उसके बाद वह बन्द हो गई। मैंने इस बारे में कई बार रेल मंत्री जी को पत्र लिखा, आग्रह किया, निवेदन किया और प्रार्थना की कि वहां से एक ट्रेन डायरेक्ट नई दिल्ली और चेन्नई के लिए चलनी चाहिए। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि वे मेरी इस मांग पर विचार करें और समस्तीपुर से एक ट्रेन डायरेक्ट दिल्ली के लिए चलाने का काम करें।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे में जो पुराने पुल हैं, जो पुरानी इमारतें हैं, जो ध्वस्त हो रही हैं, उन पुलों और इमारतों की मरम्मत की जानी चाहिए और जिनकी मरम्मत नहीं हो सकती है, उन्हें नया बनाया जाना चाहिए।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि शाहपुर पटोरी होते हुए बरौनी तक की रेल लाइन का दोहरीकरण अभी तक नहीं हुआ है और समस्तीपुर से दरभंगा के लिए नीयत समय में जो रेलवे लाइन का दोहरीकरण होना चाहिए, वह भी नहीं हुआ है। वहां पुल भी अभी तक नहीं बन पाया है। मैंने इसके लिए अनेक बार मंत्री जी को पत्र के माध्यम से और मिलकर भी निवेदन किया है और आज फिर मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि दोहरीकरण जल्दी किया जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि जहां से ट्रेन नहीं चलती हैं, वहां से ट्रेनें चलाई जाएं और वहां छात्रों को इंटरव्यू में पहुंचने के लिए निर्धारित आरक्षण की व्यवस्था भी करनी चाहिए। इसके साथ ही साथ मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि रेलगाड़ियों में होली, दशहरा, छठ, दिवाली, ईद एवं बकरीद के समय में बहुत भीड़ होती है। इसलिए रेलों में डिब्बों की बढ़ोतरी होनी चाहिए तथा ट्रेनों की रफ्तार भी बढ़ानी चाहिए, ताकि ट्रेनें अच्छी तरह से चल सकें।

महोदय, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं—

"है पेट जहां खाली नर का,
उस घर में दीप जलेगा क्या।
जब घास न कोई देता है,
तो बूढ़ा बैल चलेगा क्या।"

इन्हीं चन्द शब्दों के साथ, अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI T. K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Deputy Chairman. At the outset, I want to thank the hon. Railway Minister because in the past two years, he has visited Tamil Nadu thrice, has mixed with the people, and initiated some new projects also. Having said that, the separation of the Railway Budget was done in 1924 after constituing a Committee headed by Acworth, a renowned railway economist, with a view to give focussed attention on building up the railway infrastructure; whereas now, a ten page note was sent by Bibek Debroy to merge the Railway Budget saying that the Ministry has been used to popular announcements, new lines and new trains, without adequate focus on developing infrastructure. From the above, it could be seen that the reason for separation and merger is the same. There is no difference. In fact, the merger will see the Railways losing autonomy and there will not be transparency in its functioning. There will not be any financial relief for the Indian Railways. Because of the merger, there is not going to be much relief financially since the salary, pension and social obligation, to the tune of ₹ 35,00 crore, will be paid from the Indian Railways revenue, unlike other Central Government employees, where salary and pension are paid by the Government. The only relief is that the Indian Railways need not pay the dividend of ₹ 5,000 crore.

[Shri T. K. Rangarajan]

The Budget says that the tariff will be fixed based on the cost, social obligation and competition. Now, a passenger pays only 57 per cent of the cost. It is a clear indication that there would be a fare hike in future. Sir, I don't object to a fare rise if the people can afford. More than Australia, we are carrying daily—so many numbers of passengers! More than 50-60 per cent comprise of unorganized labourers and farmers. They can't afford to pay higher fares.

The Indian Railways Finance Corporation, IRCTC—which does ticketing, catering, tourism and bottled water—IRCON, Indian Railways Construction organisation, which are the subsidiaries of the Indian Railways making huge profits, are listed for disinvestment. Why do you disinvest a profit-making organisation? This is not fair and good. I request the Minister of Railways to reconsider.

A day before the Budget, the Finance Minister announced that the hospitality business will be outsourced and, the same day, the Board announced that Kalka-Simla, Siliguri-Darjeeling and Nilgiri Mountain trains will be handed over to private parties. Again, I request the Railways Minister to reconsider that.

In the lasts Budget, Sir, the Railways Minister said that ₹ 8.5 lakh crore are required for modernization. You are able to raise only ₹ 1.5 crore from LIC and this Budget is silent on further funds to be raised. Although it was announced about the safety fund of ₹ 1 lakh crore, only seed money will be given by the Government and the remaining fund has to be internally generated. The Budget promised to eradicate all gates in the broad gauges section and adequate funds have not been allocated. This Budget is an anti-worker one. The Government had announced about the reforms in the labour laws.

Sir, let us take the derailment cases. There is a phenomenal increase in the derailment cases. Last year, it was 65 and this year it is 74 so far, leading to a loss of invaluable lives. The main cause is arrears of track renewal. The Indian Railways say that 4,500 kms. of track is to be renewed every year. During the 12th Plan period, from 2012 to 2017, 27,000 track kilometre should have been renewed. But, according to the CRB information to the Parliamentary Standing Committee, during this period, we have made only 14,300 kilometres which was budgeted and renewed. So, as on date, 12,700 kilometre track is overdue for renewal. For the next five years, another 22,500 kilometre will become due for renewal, totaling to 25,200 kilometre track to be renewed during the period of 'safety fund'. The current cost of track renewal is ₹ 4,000 crore for 1,500 kilometre going by the 2016-17 Budget Estimate. Accordingly, for track renewal, for five years, it is going to be ₹ 52,000 crores, that is, ₹ 10,000 crores a year. As per CRB Standing Committee Report,

₹ 31,900 crores is needed to complete all the sanctioned road safety works, including manning of unmanned level crossings and replacing with ROB and RUBs to avoid level crossing accidents. For creating infrastructure for LHB coaches, according to Anil Kakodkar Committee, we need ₹ 10,000 crores. For improvement in signaling, another ₹ 20,000 crores is required. Both these estimates are based on Anil Kakodkar Committee Report in 2012. Today's cost will be double that amount. Railway Budget for 2017-18 has allocated only ₹ 1,000 crore for proposed safety fund as against ₹ 500 crores. How they are going to fulfill the commitment is questionable. So, more derailments and more accidents will be there. It is going to be certain. Sir, in this scenario the increasing number of accidents cannot be stopped and, therefore, loss of invaluable lives will continue. Finally, Sir, we must be proud of ICF, Integral Coach Factory, Chennai. The productivity of this factory is continuously going up. In 2014-15, they have made 1700 coaches, in 2015-16, they have made 2000 coaches and in 2016-17, they have made 2300 coaches. Sir, this productivity has been with existing staff strength. No additional recruitments have been done in these three years. With the existing strength, they have increased the productivity. You can see the mettle of ICF employees and officers. Sir, two modern train sets are given to ICF. It is very good. I thank the Railway Ministry for that. I thank you for that. It should be 100 per cent Indian. Of course, some technological help they will get from foreign friends. Sir, I request you to hand over all the modern train sets to ICF. They are planning to give it to a foreign company. I request them to give it to ICF. The ICF can make it. We don't need any foreign help to manufacture these modern trains. Please consider to make this in India by ICF. Thank you very much.

श्री राजाराम (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, मैं बहुजन समाज पार्टी की तरफ रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा हेतु खड़ा हुआ हूँ। मैं अपनी नेता, बहन कुमारी मायावती जी का आभारी हूँ, जिन्होंने मुझे रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर बोलने का अवसर दिया।

महोदय, भारतीय रेल की संप्रभुता एवं आत्मनिर्भरता, जो शुरुआती दौर से चली आ रही थी, उसे समाप्त कर दिया गया और रेल बजट को विभिन्न यातायात संसाधनों के एकीकृत सोच के नाम पर आम बजट में समाहित कर दिया गया, जो भारतीय रेल के निजीकरण एवं विदेशी पूंजी निवेश द्वारा संचालित सेवाओं के मार्ग को प्रशस्त करता है।

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

महोदय, यह सत्य है कि भारतीय रेल देशवासियों की जीवन रेखा है और हमारे देश के यातायात का महत्वपूर्ण साधन है, जो देश के विभिन्न हिस्सों से लोगों को जोड़ने में महत्वपूर्ण एवं गतिशील भूमिका अदा करता है। भारतीय रेल, विश्व की सबसे बड़ी रेल सेवाओं में एक है, जिसमें करीब 13 लाख से अधिक कर्मचारी हैं, 66 हजार किलोमीटर का रेल नेटवर्क है, प्रतिदिन 19 हजार से अधिक रेल गाड़ियां चलती हैं और लगभग 3 करोड़ यात्रियों का आवागमन होता है तथा करीब 27 लाख टन सामान ढुलाई का लक्ष्य होता है, परंतु सेवा और गुणवत्ता के मामले में

[श्री राजाराम]

रेलवे का रिकॉर्ड ठीक नहीं है। इतने बड़े network को, जो भारत की अथर्व्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है, जो कार्य अंजाम देना चाहिए था या ईमानदारी से जो पहल होनी चाहिए थी, वह पिछले ढाई वर्षों के दौरान किए गए कार्यक्रमों में दिखाई नहीं देती।

महोदय, रेलवे में सुरक्षा और संरक्षा दोनों बहुत बड़ी चुनौतियां हैं। दोनों यात्रियों की सुरक्षा और उनके जान-माल से संबंधित है। ट्रेनें समय से नहीं चल रही हैं। भारतीय रेल घाटे में चल रही है। हमारी रेलवे भारत सरकार के बजट अनुदानों पर निर्भर होकर चलने को मजबूर है। विडम्बना यह है कि आए दिन रेल हादसे होते हैं। रेल यात्री असुरक्षित यात्रा करके अपनी जान गंवाने पर मजबूर हैं। रेल हादसों के अनेक कारण होते हैं, जिनमें महत्वपूर्ण है — रेल पटरियों का पुराना होना, ट्रेनों का पटरी से उतर जाना, सिग्नल में खराबी, कोहरा, मानवीय चूक, उपकरणों की विफलता, आतंकवादी वारदातें — जिन्हें रोकने के लिए सार्थक कदम नहीं उठाए गए हैं। महोदय, जब रेल हादसा होता है, तो भारत सरकार के मंत्री या सरकारी अधिकारी घटनास्थल पर पहुंचते हैं, एक टीम बना दी जाती है और कुछ मुआवज़े की घोषणा कर दी जाती है। लेकिन रेल हादसा क्यों हुआ, उसके लिए जहां कमेटी तो बना दी जाती है, लेकिन हादसे को रोकने के लिए कोई सार्थक पहल नहीं होती। मेरा कहना है कि रेल मंत्रालय तमाम रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सार्थक पहल करे और अपने infrastructure को मजबूत करके, काकोडकर समिति और पित्रोदा समिति की जो सिफारिशें हैं, उन्हें पूर्णतया लागू करे। ...**(समय की घंटी)**... महोदय, अभी तो मुझे दो मिनट भी नहीं हुए, Bell बज गई। पांच मिनट मेरा समय है। हमारी पार्टी से कोई दूसरा बोलने वाला नहीं है।

आज रेलवे के सामने अनेक चुनौतियां हैं, जिन पर रेलवे को खरा उतरना है। रेलवे की प्रतिदिन की कमाई लगभग 250 करोड़ रुपए है, जबकि खर्च उससे कहीं ज्यादा है। धन की कमी के कारण रेलवे का विस्तार, स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं आदि उपलब्ध नहीं हो पा रही हैं। रेल डिब्बों में सफाई और खान-पान की व्यवस्था भी अच्छी नहीं है।

महोदय, रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए, रेलों में रख-रखाव, डिब्बों में सफाई का काम, रेलवे स्टेशनों पर साफ-सफाई का काम, खान-पान या बैडरोल आदि काम Private sector या private ठेकेदारों से कराया जाता है। कहा जाता है कि Private लोगों या ठेकेदारों से कराए गए कामों की गुणवत्ता अच्छी होती है, समय से काम पूरा होता है और यात्रियों को सुविधाएं मिलती हैं, लेकिन वास्तव में काम ठीक इसके उलट होता है। आप स्टेशनों पर चले जाइए। हम कहते हैं कि कहीं दूर जाने की जरूरत नहीं, आप नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर चले जाइए। नई दिल्ली प्लेटफॉर्म पर आप 10 मिनट खड़े नहीं हो सकते। वहां स्टेशन की सफाई का काम private ठेकेदारों के माध्यम से कराया जाता है। आप ट्रेनों में जाकर खान-पान की व्यवस्था को देख लीजिए। आए दिन यात्री हंगामा करते हैं और पेपरों में देखने को मिलता है। खाने की क्वालिटी की स्थिति क्या है — अगर हम शताब्दी और राजधानी गाड़ियों की बात छोड़ दें, अनेक ऐसी ट्रेनें हैं, जिनमें कोई स्टाफ नहीं रहता और सफाई करने के लिए जो private ठेकेदार नियुक्त किए जाते हैं, स्टेशनों पर उनके कुछ लोग चढ़ जाते हैं और सफाई करने के बाद यात्रियों के सामने हाथ फैला देते हैं। कोई एक रुपया, दो रुपया या पांच रुपया दे देता है। मैं कहना चाहता हूं कि जब आप Private Sector को यह काम देते हैं, तो भी वहां व्यवस्था

ठीक नहीं हो पा रही है, वहीं ठेकेदार श्रमिकों का बड़े पैमाने पर शोषण करते हैं। उनका शोषण होता है। इस देश में लेबर लॉ बना हुआ है, मिनिमम मज़दूरी निश्चित की गई है। ...**(समय की घंटी)**... महोदय, कभी-कभी तो टाइम मिलता है।

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

श्री राजारामः मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूँ। इस देश में लेबर लॉ बना हुआ है, मिनिमम वेजेज़ निश्चित हैं। ईपीएफ, पीपीएफ तथा अन्य सुविधाओं को तो छोड़िए, उसको मिनिमम मज़दूरी भी नहीं मिलती है। महोदय, हम लोग कभी-कभार बोलते हैं और सोचते हैं कि आप जैसे लोगों का संरक्षण मिलेगा, हम आज अपनी कुछ बात रखेंगे। महोदय, अब मैं अपनी एक-दो मांगों को रखकर अपनी बात खत्म करूँगा, क्योंकि आपने मुझे रोक दिया है। मैंने बाकी बातें छोड़ दी हैं, अब मैं माननीय मंत्री जी से केवल एक-दो बातें जानना चाहता हूँ कि रेल विभाग में वर्ग "क", "ख" और "ग" की कितनी वैकेंसीज़ हैं? उनमें एससीज़/एसटीज़ तथा ओबीसी के लोगों के लिए कितनी वैकेंसीज़ हैं और उनको भरने के लिए भारत सरकार के पास क्या कोई प्लान है? यह मेरा पहला सवाल है।

मेरा दूसरा सवाल सुरक्षा और संरक्षा से संबंधित है कि इसके लिए कितना धन आवंटित किया गया है, जिससे दुघर्टनाएँ रोकी जा सकें? अंत में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि कायमगंज, जनपद फर्रूखाबाद, जो कि आलू गोदाम का एक बहुत बड़ा केंद्र है, वहां कोई एक्सप्रेस ट्रेन नहीं रुकती है। ...**(समय की घंटी)**...

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

श्री राजारामः मैं माननीय मंत्री जी से यह चाहूँगा कि वहां भी किसी ट्रेन के रुकने की व्यवस्था की जाए, धन्यवाद।

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र)ः सर, स्वतंत्र हिन्दुस्तान में पहली बार एक संयुक्त बजट पेश हुआ है। इससे पहले जब रेल बजट पेश होता था, तो हम सभी लोग लोक सभा गैलरी में घंटों बैठकर बजट सुना करते थे। बजट सुनने के बाद हम अपने क्षेत्र में फोन करते थे कि हमारी मांग पूरी हो गई है, रेलवे बजट में हमारा यह-यह काम हो गया है, तो लोग भी बड़े खुश होते थे। पूरे देश में तब लोग टीवी के सामने बैठकर रेल बजट सुनते थे, लेकिन इस बार वित्त मंत्री जी के दो घंटे तक चले भाषण में मुश्किल से 10 मिनट रेल बजट को मिले हैं। जब हम यहां खड़े होते थे, तो हमारा पहला विधान यह रहता था कि हम रेल बजट के समर्थन में खड़े हैं। अब रेल बजट नहीं है, लेकिन फिर भी रेलवे अथवा रेल मंत्रालय के काम-काज पर चर्चा करते समय हमारे मन में हमेशा यही भावना रही है कि यह देश की रेलवे है, यह जनता से जुड़ा हुआ मंत्रालय है और हमारी भावना उनके साथ बनी रहनी चाहिए।

सर, आज हम रेल बजट पर चर्चा नहीं कर रहे हैं, बल्कि हम रेलवे मंत्रालय की वर्किंग पर चर्चा कर रहे हैं। मैं मानता हूँ कि बजट नहीं है, फिर भी रेलवे में ऐसी कई विज़नरी बातें हैं, जिनको सरकार ने दो-तीन सालों में शामिल किया है। वे कागज़ पर तो हैं। इस साल नई रेल सेवाओं की घोषणा करने वाले रेल बजट को भले ही जनरल बजट में शामिल कर लिया गया है, लेकिन इससे रेलवे की खराब फाइनेंशियल पोजिशन छुप नहीं सकती। रेलवे मंत्रालय ने रेल

[श्री संजय राउत]
बजट की परम्परा को खत्म करके रेलवे की वर्किंग में जो ट्रांसपेरेंसी थी, उसको खत्म कर दिया है। पहले देश और जनता के सामने रेल बजट का छोटा-सा मुद्दा ही सामने आता था, लेकिन इस बार अब तक डेढ़ महीने बीत जाने के बाद भी देश को पता नहीं है कि रेलवे मंत्रालय ने क्या किया है और वह क्या करने जा रही है। इसलिए सवाल उठता है कि रेलवे में जो हो रहा है, उसको जानने के लिए क्या हमें सीएजी की रिपोर्ट का इंतजार करना पड़ेगा, क्योंकि रेलवे मंत्रालय की वर्किंग अब उसी से मालूम पड़ रही है।

सर, सीएजी रिपोर्ट बताती है कि वर्ष 2010-11 से 2014-15 तक रेलवे के लेखा अधिकारियों की ओर से गंभीर खामियां की गई हैं। सीएजी ने रेलवे में wrong calculation of expenditure के लगभग 64 मामलों का जिक्र किया है, नोटिंग की है, जिनमें 53.57 करोड़ रुपये की राशि शामिल है। इसे रेलवे ने स्वीकार किया है, मैं अपनी ओर से कुछ नहीं कह रहा हूँ। सर, इसी तरह 11 जोनल रेलवेज़ द्वारा 66 irregular adjustments के मामले भी सामने आए हैं। इस 1,431 करोड़ रुपए के amount के मामले रेलवे ने भी माने हैं। इतना ही नहीं, अगर CAG की बात मानें, तो रेलवे स्टाफ की productivity घटी है। CAG ने कहा है कि productivity घटने से कई Zonal Railways का खर्च बढ़ा है और उनकी income कम हो गयी है। Income से अधिक expenditure पिछले पांच सालों में शत प्रतिशत ज्यादा है। CAG ने LIC के 1.5 लाख करोड़ रुपए के सही इस्तेमाल करने की नसीहत दी है। मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि रेल मंत्रालय का जो काम है, हमेशा हमने उस काम के लिए मंत्रालय को, उसके अधिकारियों को शाबाशी भी दी है, लेकिन जब इस प्रकार की घटनाएं सामने आती हैं, तो जो जनता का पैसा है, देश का पैसा है, वह कहीं गलत कामों में, गलत मार्गों में तो नहीं जा रहा, उस बारे में आपको देखना पड़ेगा और सदन को बताना पड़ेगा।

सर, मैं मुम्बई से आता हूं। मुम्बई में रहने वाला आम आदमी कभी भी रेलवे के काम को या रेल मंत्रालय को शाबाशी नहीं देगा। लाखों लोग हैं। हम मानते हैं, रेल हमारी है, लेकिन हर दो दिन के बाद किसी न किसी प्लेटफॉर्म पर एक, दो या तीन-तीन घंटे ट्रेन लेट हो जाती है, चाहे Central Railway हो, Western Railway हो या Harbour हो और वहां बखेड़ा खड़ा हो जाता है, दंगा होता है, तोड़-फोड़ होती है। उसके लिए मैं रेल मंत्रालय को जिम्मेदार नहीं मानता हूं, सिस्टम में कोई न कोई गड़बड़ हो जाती है। फिर सिग्नल का सिस्टम है, रेलवे ट्रैक का सिस्टम है। हम सालों से नए रेलवे ट्रैक्स की मांग करते हैं कि और ज्यादा रेलवे ट्रैक्स की जरूरत है, लेकिन वह नहीं हो रहा है। सर, हमारी अलग से Mumbai Suburban Division बनाने की एक मांग हमेशा रही है, under one roof, one centre में पूरे रेलवे के उपनगरीय संचालन का होना जरूरी है, ताकि रेलवे की working में सुधार हो जाए।

सर, मैंने last Budget के समय मंत्री जी के सामने एक महत्वपूर्ण विषय रखा था। पिछले बजट के दौरान मैंने मुम्बई में Coastal Ring Railway का प्रस्ताव रखा था। रेल मंत्री ने अपने भाषण में उसे पसंद भी किया था, लेकिन एक वर्ष बीत जाने के बाद भी इस दिशा में एक मीटिंग तक नहीं हुई और न ही उस दिशा में कोई चर्चा हुई है।

सर, आखिरी मुद्दा बहुत महत्वपूर्ण है। मैं बार-बार एक खबर पढ़ता हूं कि रेल मंत्रालय रोज़गार के साथ किस तरह का खिलवाड़ कर रहा है। Budget annexure में रेलवे के manpower को

2015 से 2018 तक 13 लाख 30 हज़ार के करीब बताया है, जो 2014 के 15 लाख 50 हज़ार की मंजूर क्षमता से 2 लाख से ज्यादा की कटौती है। क्या सरकार बताएगी कि कौन सी transparency के तहत नौकरियों में यह भारी कटौती की गयी है? प्रधान मंत्री ने अभी बहुत सी सभाओं में यह बताया था कि रेलवे में एक लाख भर्तिया हुई हैं, एक लाख नए रोज़गार पैदा हुए हैं। मैं जानना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री जी को किसी ने गलत जानकारी दी है या इस संबंध में सच क्या है, यह भी सदन को बताना पड़ेगा। ...**(समय की घंटी)**... रेलवे सबसे बड़ा रोज़गार देने वाला विभाग है, देश को जोड़ने वाला सबसे बड़ा विभाग है, इसलिए इस मंत्रालय में transparency का होना बहुत जरूरी है। मैं मानता हूं कि अगर रेल मंत्रालय की working transparent नहीं होगी, तो देश का यह सबसे बड़ा transporter बरबाद हो जाएगा, इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि रेलवे में जो हो रहा है और जो होने जा रहा है, इस बार रेल बजट नहीं हुआ, तो आप सदन को बताइए कि आप क्या करने जा रहे हैं और किस तरह से मुम्बई जैसे बड़े शहरों में, चाहे बेंगलुरु हो, चेन्नई हो, कोलकाता हो, रेलवे यातायात को सुधारने के लिए आप क्या करने जा रहे हैं, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Thank you. The discussion will continue tomorrow.

SPECIAL MENTIONS

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. K. RANGARAJAN): Now, we will take up Special Mentions. Prof. M. V. Rajeev Gowda; absent. Shri Narayan Lal Panchariya.

Demand to give adequate financial assistance to the State of Rajasthan to tackle the problem of fluoride in the underground water

श्री नारायण लाल पंचारिया (राजस्थान): महोदय, मैं सदन के माध्यम से केंद्र सरकार का ध्यान राजस्थान की जनता की एक बड़ी स्वास्थ्य समस्या की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं।

राजस्थान में पर्याप्त वर्षा न होने के कारण राजस्थान के अधिकतर लोग भूमिगत जल पर ही निर्भर हैं, जो कि फ्लोराइड के प्रदूषण से ग्रस्त है। पूरे देश के फ्लोराइड ग्रस्त क्षेत्रों में से 55 प्रतिशत क्षेत्र केवल राजस्थान में है। मानकों से अधिक फ्लोराइड युक्त पानी पीने के कारण प्रदेश के लोगों को फ्लोरोसिस व अन्य बीमारियों का सामना करना पड़ रहा है। कई गांवों में लोगों में वृद्धावस्था के लक्षण कम उम्र में ही आने लगे हैं। कई क्षेत्रों में लोगों को हड्डियों से संबंधित बीमारियां हो रही हैं, जिसके कारण लोग अपने दैनिक कार्य करने में भी अक्षम हो रहे हैं।

वतर्मान राज्य सरकार ने इस समस्या से प्रभावी रूप से निपटने के लिए 61 मुख्य प्रोजेक्ट्स प्रारंभ किए हैं और इस कार्य में अभी तक 1658 करोड़ की राशि खर्च की है, परंतु राज्य के पास सीमित संसाधन होने के कारण 885 करोड़ के अनुदान के लिए राज्य सरकार द्वारा केंद्रीय सरकार को अनुरोध किया गया है, जिस से कि इस अत्यंत सार्वजनिक महत्व के कार्य में वित्तीय संसाधनों की कमी के कारण कोई रुकावट न आए और इन्हें समय पर पूर्ण किया जा सके।