

an>

Title: Combined discussion on the Budget (Railways) 2014-15 and Demands for Excess Grants No. 12 and 13 in respect of Budget (Railways) 2011-12.

HON. CHAIRPERSON : Now, item Nos. 13 and 14 shall be taken up together.

Motion moved:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31<sup>st</sup> day of March, 2012, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 12 and 13."

Demand for Excess Grants (Railways) for 2011-12 submitted to the Vote of the Lok Sabha

---

No. of Name of Demand Amount of Demand for

**Demand Excess Grants submitted**

**to the vote of the House**

**(Rs.)**

---

**1 2 3**

---

12 Miscellaneous working expenses 279,85,87,643

13 Provident Fund, Pension and 769,61,68,663

other retirement benefits

---

**Total 1049,47,56,306**

---

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Adhir Ranjan Chowdhury to initiate the debate.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I rise to oppose steadfastly the budget proposals of Indian Railways. But first of all, I would like to draw the attention of the Chairman that at least the Minister concerned is expected to be present in the House when the Railway Budget itself is being discussed.

HON. CHAIRPERSON: One of the Cabinet Members is here. You can continue....(*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : It clearly indicates that he is so indifferent.

HON. CHAIRPERSON: We have a tradition and custom. The Cabinet Minister is here. So, let us continue. He has collective responsibility. One of the Cabinet Ministers is here.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I have already given the ruling.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please co-operate. One of the Cabinet Ministers is here.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The Cabinet Minister is noting down.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I am on my leg. Please sit down.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON : We are all experienced people. We have been here for a long time. Our custom in the House is, it is good if the Minister is there but otherwise, his Cabinet colleagues are sitting here and they are taking notes. Please cooperate. Let us continue with the discussion.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I have already given my ruling. Shri Adhir Ranjan Chowdhury can continue.

...(Interruptions)

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Sir, this is an important day. Discussion on Railway Budget is starting and the Railway Minister is not present in the House. ...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, I formally register my protest that the Railway Minister is absent in the House which I think is lowering the dignity of this august House. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record. Shri Adhir Ranjan Chowdhury can continue.

(Interruptions) â€ˆ/\*

HON. CHAIRPERSON: I have already given my ruling. Let Shri Adhir Chowdhury continue. There are Ministers sitting here.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: You are all experienced, senior Members. You know the custom of the House, the tradition of the House. The discussion has started. Ministers are there and they are taking down notes.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: You have to cooperate. Let the discussion continue. Shri Chowdhury can continue.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, none of these Ministers is attached with the Railway Ministry.

...(Interruptions)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Hon. Chairman, Sir, can you please permit me to speak? ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Please sit down. Let the Minister speak.

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: May I assure the hon. Members, we will have the Railway Minister join us in a few minutes. If you can bear with us, he will certainly come in. I just want your indulgence. ...(Interruptions) Mr. Chairman, Sir, I just want your indulgence. He will come in a minute. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I have already given my ruling. Let the discussion continue. You may please cooperate. There is no way out. Senior Ministers are here. They will take down notes.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: Sir, I suggest to you that till that time the House should be adjourned.

HON. CHAIRPERSON: No, that is not at all possible. The discussion has to continue.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, they are not at all serious. They are totally indifferent. ...(Interruptions)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Sir, this is the first day of the debate and both the Railway Minister and the Minister of State know about it. And a former Railway Minister is initiating the debate. Is there any justification in the Ministers being absent? If the Minister comes in at the beginning and then goes out and somebody else takes notes on his behalf, it is acceptable. But it is the beginning of the debate and for the first time he is attending it, and the Minister is not present in the House. This is unfair. You have to tell them. This is not the way.

HON. CHAIRPERSON: Khargeji, I understood your point. But we have already started the discussion. I have given my ruling. Let the discussion go on and the Minister will join immediately. Other Ministers are there.

...(Interruptions)

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : सभापति जी, मुझे आने में दो मिनट की देरी हुई है, इसके लिए मैं क्षमा चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी भी थोड़ी देर में आने वाले हैं।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : He has apologised but my suggestion to the Ministers concerned is that Ministers should be on time. That is the proper way.

...(Interruptions)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, before the Railway Budget discussion, please allow me for one minute. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Not now.

...(Interruptions)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY : Sir, the Andhra Pradesh Reorganisation Bill has been introduced unconstitutionally. So, from the TRS party, we are walking out.

**14.11 hrs**

*At this stage, Shri A.P. Jithender Reddy and some other*

*hon. Members left the House.*

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN : Mr. Chairman, Sir, may I be allowed for one minute? I would like to assure the House that your direction is fully respected and honoured. We would follow it and I will definitely convey the message to the Railway Minister. I assure you that this will not recur.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, I would like to thank the hon. lady Minister. The Minister of State is here but the Cabinet Minister is not here. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: I have already given my ruling. Let the discussion continue.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Shri Chowdhury, you start now.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, please sit down. Do not disturb.

...(Interruptions)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Thank you, Sir.

Sir, I rise to steadfastly oppose the Budget proposals that have been presented by the Railway Minister. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, it is so bad. Please sit down.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: You are going beyond the limit. Do not repeat this. This cannot be accepted. Please sit down.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Shri Chowdhury, the Railway Minister has come.

THE MINISTER OF RAILWAYS(SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Mr. Chairman, Sir, I apologise for the delay. Due to some other work, I could not come earlier. I apologise for that.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Sir, I must be thankful to the hon. Railway Minister as he has sought apology for being late. However, it is clear that the morning is the harbinger of the day and so the indifferent attitude of this Government is the mirror of the future governance.

Sir, I oppose steadfastly the Budget Proposals of the Railways not merely for the sake of opposition but the fact is that the Budget proposals are ill-prepared, simply fraught with wild dreams and void of any distinct direction.

We all appreciate the fact that Indian Railways is recognised as the third largest railways in the world. It is virtually a nation within a nation. It attaches with the culture and civilization of the great country, India.

I would like to quote Louis Stevenson:

"Faster than fairies, faster than witches,

Bridges and houses, hedges and ditches;  
And charging along like troops in a battle  
All through the meadows the horses and cattle:  
All of the sights of the hill and the plain  
Fly as thick as driving rain;  
And ever again, in the wink of an eye,  
Painted stations whistle by.

Sir, this is the experience which we can gather easily when we ride the Railways. Here, the hon. Minister has exhorted in his initial speech, 'that in the happiness of the people lies, the ruler's happiness.' He has quoted Kautilya.

I would also like to quote a few lines from Kautilya. 'An unlearned King can be made to follow the right action, provided he be guided by good advisors. A deviant King, on the other hand, is always bent on acting contrary to the right teachings, and by his injustice, ruins the kingdom himself.'

Sir, first of all, I would like to suggest to the hon. Minister that if he just goes through the Budget papers of his predecessors, namely, Shri Bansal and Shri Mallikarjun Ji, he will himself find out that there is nothing new in what is presented by him.

I would like to point out to the hon. Minister that there are various inconsistencies and factual mistakes in his Budget speech of 2014-15. He has mentioned that 99 projects were sanctioned by the UPA Government during the last ten years, and only one has been completed during 2013-14. I would like to enlighten him that out of these 99 projects which were sanctioned in the last years, during 2013-14, as many as four projects were fully completed, including three new line projects – one projects in Rajasthan and two in North Eastern Region. Actually, 46 out of these 99 projects are about to be completed or near-completion.

You had also entrusted the responsibility of authority with the Railway Ministry during your past NDA regime. Have you gathered any information regarding your performance during the past NDA regime? One new line project is supposed to be completed in a span of more than five to ten years because there are problems with regard to land acquisition, local law and order situation and environmental clearance. So, you will have to consume a considerable time before completion of any project. However, out of 99 projects 46 are about to be completed and linking of 1542 kms of track has been completed as part of the completion of new line, gauge conversion and doubling projects.

You have cited the fact that the on-going projects should be prioritised. We are all in agreement with you. An impression has been created that most of the on-going projects do not have proper rate of return and it is better to discard them so as to save revenue and other expenditure. During UPA regime we had judiciously prioritised 368 projects while keeping in view the operational requirements, social desirability and State-wise fair distribution of resources.

You have criticised the new lines and gauge conversion projects on the pretext of lower rate of return. While the reality is that the new lines and gauge conversion projects used to contribute immensely to the incremental loading of freight and providing goods and services to the far-flung areas of our country.

You are proud of being a Railway Minister and you have stated that the Indian Railways has joined the one billion tonne club after USA, China and Russia.

You have also suggested to be the first in the coming days and I must appreciate it. But without enhancing the capacity and without network augmentation, is it possible to reach the destination of the largest freight bearing country in the world? It is not.

In the year 1991-92, the Government had initiated the uni-gauge policy and as a result of uni-gauge policy, the total track kilometre has grown by almost 50 per cent from 70,000 kilometres to 1,15,000 kilometres. This is because of the thrust on gauge conversion under the uni-gauge policy of the Indian Railways and doubling of the existing lines for capacity augmentation. Doubling and gauge conversion contribution as a percentage of the total capacity addition was 91 per cent in the Eighth Plan period; 82 per cent in the Ninth Plan period; 84 per cent in the Tenth Plan period; and 75 per cent in the Eleventh Plan period.

However, presently 8700 route kilometre of the network is metre gauge or narrow gauge, out of which, works for conversion of 5800 kilometres to broad gauge have already been sanctioned. In the 12<sup>th</sup> Five Year Plan, the Indian Railways have envisaged an addition of 4000 kilometres of new lines; 5500 kilometres of gauge conversion; 7653 kilometres of doubling; and 6500 kilometres of electrification to augment capacity for achieving higher growth. Here in your Budget Speech, you are envisaging for a near total plan holiday. What does it mean? चुनाव से पहले हिन्दुस्तान की आम जनता को आपके प्रधान मंत्री ने कहा था कि हमें सरकार बनाने दो, हम वाइना जैसी रेलगाड़ी हिन्दुस्तान में चलायेंगे। आपने आते ही कहा दिया कि हम प्लान होलीडे कर रहे हैं। इसका मतलब है कि आप कुछ नहीं करने वाले हैं। प्लान होलीडे का मतलब यह होता है कि आप कुछ करने के लिए तैयार नहीं हैं। ... (व्यवधान) आपने बताया कि 368 ऑन गॉइंग प्रोजेक्ट्स के लिए हमें 5 लाख करोड़ रुपये की जरूरत होगी। सूची सरकार ने 368 प्रोजेक्ट्स को प्राइवेटाइज किया था, जिसमें हमने 1 लाख 78 हजार 216 करोड़ रुपये की घोषणा की थी। यह हम किसलिए करते थे? हमारे दो विचार हैं--एक, आपरेशनली रिक्वायर्ड प्रोजेक्ट्स हमें चाहिए और दूसरा बैकवर्ड रीजन की कनेक्टिविटी के लिए भी हमें मदद करनी चाहिए। यह सूची सरकार की होस्टिलिटीक एप्रोच थी। 368 प्रोजेक्ट्स में जहाँ ऑपरेशनल फिजिबिलिटी ज्यादा है, वहाँ हम लोगों ने ज्यादा राशि दी थी। जो बैकवर्ड रीजन हैं, वहाँ के लिए भी हम लोगों ने कुछ राशि आवंटित की थी। लेकिन आप क्या कर रहे हैं? आप यह कहने के लिए आये हैं कि हम गेज कंवर्जन नहीं करेंगे, नयी लाइन नहीं बिछाएंगे। सिर्फ डब्लिंग आपके प्रायोरिटी में है। इसका मतलब यह है कि आपके रहते हुए हिन्दुस्तान के किसी नये पिछड़े इलाके की कनेक्टिविटी नहीं होगी, क्योंकि आप नहीं चाहते हैं कि नयी लाइन हो, आप नहीं चाहते हैं कि गेज कंवर्जन हो। जिस बात का मैंने जिक्र किया था और जैसा कि आपने कहा है कि पाँच लाख करोड़ राशि की जरूरत होगी। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूँ कि आपने ये कैसे तय किया कि ऑनगॉइंग प्रोजेक्ट्स के लिए पाँच लाख करोड़ राशि की जरूरत होगी। इसका वलेंटिफिकेशन आपके बजट में नहीं है। हम लोगों ने 368 प्रोजेक्ट्स के लिए एक लाख अठहत्तर हजार करोड़ रुपए की राशि तय की थी। मुझे लगता है कि सही डाटा और जिससे आप लोग सलाह लेते हैं, वे सही ढंग से आपको सलाह नहीं देते हैं। आप कह रहे हैं कि हम डायमंड ववाइलैटल बनाएंगे, एक जगह गोल्डन ववाइलैटल कहा गया था।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, your Party has been allotted 50 minutes. You have already taken 20 minutes. There are other Members also from your Party who would speak on the Railway Budget.

**श्री अधीर रंजन चौधरी :** सर, यह तय किया गया है कि यह साय पैसा एफ.डी.आई. से लाएंगे, प्राइवेट इन्वेस्टर्स से लाएंगे और नहीं तो पी.पी.पी. मॉडल से लाएंगे। ये तीनों इनके रिजोर्सेज़ हैं। एक तो प्राइवेट, दूसरा पी.पी.पी. और तीसरा एफ.डी.आई। I would like to inform the hon. Minister that the resources that are proposed to be mobilized have not been reflected in your Budget proposals. आपके प्रोजेक्ट प्रोपोज़ल में कहीं लिखा हुआ है कि एफ.डी.आई. से इतना पैसा लिया जाएगा। आपने यह नहीं लिखा। सारी दुनिया में देखा जाए, तो पी.पी.पी. मॉडल रेलवे में कहीं सेक्सेसफुल नहीं हुआ है। आप हर वक्त चीन की बात करते हैं। चाईना मॉडल, आपके लिए आइडियल मॉडल है, यह जानकारी सबको हो चुकी है। लेकिन चाईना ने भी रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर बनाने के लिए सरकार की तरफ से भारी मात्रा में इन्वेस्टमेंट किया। आप चाईना को फॉलो करते हैं, लेकिन चाईना ने किस ढंग से अपना इंफ्रास्ट्रक्चर बनाया, वह आप सीखना नहीं चाहते हैं। यह आप सदन को बताइए कि वह कौन-सा देश है जो ये नौ लाख करोड़ रुपये की राशि आपके डायमंड क्वॉड्रिलैटरल में लगाने के लिए तैयार है। आप नौ लाख करोड़ रुपये कहां से लाएंगे? आपने कहा था हमें कि हम लोग सोशल सेक्टर की बात करते हैं, सोशल रिस्पॉन्सिबिलिटी की बात करते हैं, इसलिए हम लोग डिलेमा में फंसे हैं, डिफेंड लांग गोट डेलेमा में फंसे हैं between commercial viability and social viability. मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि Are you being infected by diamond conundrum for choosing between glittering promises and glimmering reality? कहां से लाएंगे आप नौ लाख करोड़ रुपये? इतनी बड़ी राशि कहां से लाएंगे? बजट ट्रेन चलाएंगे आप, अच्छा है चलाइए बजट ट्रेन। लेकिन बजट ट्रेन के लिए आपने सिर्फ 100 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं। आप कहते हैं कि इसमें 60,000 करोड़ रुपये लगेंगे और दे रहे हैं केवल 100 करोड़ रुपये, तो बाकी पैसे कहां से आएंगे? ऐसा न हो कि यह 100 करोड़ रुपये भी इनफ्यूवुअस बन जाएं।

There is no reference of any efficient safety measures in your Budget proposals. On the one hand, you are talking about running bullet trains. May I know from the hon. Minister as to what constitutes a bullet train? It has not been mentioned here as to what constitutes a bullet train. You may run bullet train; you may run missile train. It is upto you. But at least, we have the authority to know as to what constitutes a bullet train.

We know about high speed railway corridor. That was proposed by the UPA Government. We are not averse to any PPP model. The 12<sup>th</sup> Plan had indicated a target of Rs. 1 lakh crore to be generated through PPP. But what are the purposes mentioned in this regard? The areas identified include port connectivity, production units, elevated rail corridor, private freight terminals, station development, high speed corridor, dedicated freight corridor, logistics parts and certain electrical works. In the past, port connectivity has been implemented for Mundra, Pipavav, Mangalore, Kandla, Dahej, Dhamra and Krishnapatnam Port through involvement of ports and other stakeholders. In principle, clearance has also been given for implementing rail connectivity to the ports of Jaigarh, Ashtaranga Rewas, Dighi and Hazira Port under the Participative Policy of 2012. We have clearly defined the way to mobilise our resources. We have adopted five models under Participatory Policy. They are non-Government private line model, joint venture, capacity augmentation through funding by customer, BOT system and capacity augmentation to annuity model. Here, you will find a rational approach for all our projects. On the one hand, you are talking about bullet train but the primary need or the primary requirement before running any bullet train is to consider foolproof safety measures. You have not mentioned any anti-collision measures. However, ACD was first proposed by our Government but you are deviating from ACD. Now, during the UPA regime, our Government took the initiative for further safety measures under corporate safety plan for TPWS or TPS devices.

We proposed to follow European train control systems. But everything is absent in your Budget. Through your Budget, you have strived hard to at least imitate most of the proposals prepared by our regime, which are convenient to you, but failed to deliver any perspective plan, any long-term roadmap to the common people. You are simply living in a make-believe world. I would suggest to you to come out of the make-believe world and start living in the real world. Otherwise, people will be laughing as you are going to mobilise Rs. 9 lakh crore for Diamond Quadrilateral project.

That is why, I very stridently oppose the Budget proposals. It is nothing but hoodwinking common people; it is nothing but deceiving the common people by abnormal and inflated proposals which are far from reality. However, I wish the Railway Ministry a brilliant success. But God only knows whether it would be possible under the make-believe world you are living in.

**श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। अभी कुछ दिन ही पहले एनडीए सरकार ने माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में कार्यभार सम्भाला है। तीन दिन पहले हमारे रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी ने रेल बजट पेश किया। सब लोग इस बात को जानते हैं कि इस रेल बजट को बनाने के लिए कितना समय हमें मिला है। जब हम रेल की बात करते हैं तो हमें विचार करना पड़ता है। आज हम देश के किसी भी हिस्से में जाएं, किसी भी प्रदेश में भ्रमण करें, छोटे या बड़े शहरों में जाएं, पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण की ओर जाएं, यात्रा का सबसे सुगम मार्ग रेलवे ही है।

महोदय, रेलवे का जो नेटवर्क है, वह गांव को शहर से और शहरों को शहरों से ही नहीं जोड़ता, बल्कि इस देश में हरेक भारतीय को दूसरे भारतीय के साथ जोड़ता है। एक दिन में दो करोड़ से अधिक लोग रेल की विभिन्न श्रेणियों में यात्रा करते हैं। हम कह सकते हैं कि रेलवे वास्तव में यात्रा करने वालों को भारत दर्शन करवाता है, जहां विविधता में एकता हमें देखने को मिलती है।

यह भी सच है कि भले ही अंग्रेजों ने हमारे देश में रेल प्रारम्भ की हो, लेकिन भारत की स्वतंत्रता और देश के विभाजन से लेकर आज तक इस देश की संरचना में महत्वपूर्ण योगदान भारतीय रेल ने दिया है। यह न केवल एशिया का सबसे बड़ा नेटवर्क है बल्कि दुनिया का सबसे बड़ा नियोजता भी है। करीब 15 लाख से अधिक कर्मचारी इसमें हैं और इसलिए हम कह सकते हैं कि भारतीय रेल न केवल देश के आर्थिक विकास में सहयोगी है बल्कि यह देश को जोड़ने वाली विचारधारा है। पूरा सदन इस बात से सहमत होगा कि हमारी 171 वर्ष पुरानी रेल अब विस्तार चाहती है। लगभग 65187 किलोमीटर में बिछी हुई रेल पटरियां और उस पर चलने वाली लगभग 12617 पैसेजर्स ट्रेन्स और 7421 मालगाड़ी ट्रेन्स हमारी रेल को विश्व का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क बनाती हैं। लेकिन आज की तेज गति जिंदगी के बदलते हुए विश्व परिदृश्य में भारतीय रेल को भी आधुनिकीकरण, नवीनीकरण और विश्व स्तर की सुविधाएं चाहिए। हम बातें चाहे कितनी भी करें, लेकिन यह सच्चाई है कि अमरीका, चीन, जापान जैसे देशों में जहां बजट ट्रेन्स चल रही हैं, हाई-स्पीड ट्रेन्स चल रही हैं वहीं पिछले वर्षों में भारतीय रेल अभावों और दुर्घटनाओं का प्रतीक बनकर रह गयी है।

महोदय, आज भी इस देश में बहुत बड़ा क्षेत्र ऐसा है जहां पर हमें रेल पहुंचाने की आवश्यकता है। पिछले दस सालों में हम कह सकते हैं कि इसकी जीवनधारा को जर्जर स्थिति में लाकर खड़ा कर दिया है। इसलिए आज हम भारतीय रेल का कार्याकल्प करना चाहते हैं। आपकी बनाई गयी जर्जर स्थिति से इसे बाहर निकालना चाहते हैं। यह भी चाहते हैं कि देश के विकास के साथ भारतीय रेल कदम-ताल करे और ऐसा करने के लिए आपकी सरकार के द्वारा प्रस्तावित जो रेल भाड़ा वृद्धि का प्रस्ताव था, जब उसे हम लागू करते हैं तो आपको तकलीफ होती है। बहुत सारी बातें यहां माननीय अधीर रंजन जी कर रहे थे। मैं पूछना चाहता हूँ कि आजादी के 60 सालों तक आपकी सरकारें यहां पर रही हैं। ... (व्यवधान) मैंने 67 सालों में से 60 साल बोले हैं अगर आपको दो-चार साल और घटाने हैं तो घटा लीजिए। आप 55 साल तो मानेंगे? इन 55-60 सालों में आपने रेलवे के सुधार के लिए कितनी समितियां बनाईं, ये भी आपको याद नहीं होगा। उन समितियों की जो रिपोर्ट्स हैं वे भी किसी कूड़ेदान में आपकी सरकारों द्वारा फेंक दी गयी हैं। मैं आपको याद दिलाता चाहता हूँ कि वर्ष 1960 में आपने कुंजुरु समिति बनाई लेकिन उसकी रिपोर्ट पर अमल नहीं हुआ। वर्ष 1968 में वांचू कमेटी बनी, वर्ष 1978 में सीकरी समिति बनी, वर्ष 1998 में खन्ना समिति बनी और वर्ष 2011 में आपकी ही सरकार के द्वारा काकोडकर समिति बनाई गयी, फिर पिट्रौदा समिति बनी थी, लेकिन इन सबकी सिफारिशों का क्या हुआ? ये सारी सिफारिशें आपने ठंडे बस्ते में डाल दीं। आधुनिकीकरण और विकास की सिफारिशों वाली समितियों की रिपोर्ट्स को आप छोड़ दें, लेकिन देश के भीतर सर्वाधिक सुरक्षा पर चिंता करने वाली जो काकोडकर समिति की रिपोर्ट थी उससे भी आपने कुछ नहीं सीखा। कई सारे आंकड़ों के बारे में अभी चौधरी जी कह रहे थे। ये काकोडकर समिति की रिपोर्ट है जो वर्ष 2012 में आई थी जिसमें कहा गया था कि आगामी पांच सालों में सुरक्षा उपकरणों और सुरक्षा उपायों के लिए ही सिर्फ आपको एक लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। आपने इस सिफारिश को भी ठंडे बस्ते में डाल दिया। हम आज रेलवे के आधुनिकीकरण की बात कर रहे हैं।

पिट्रौदा समिति आधुनिकीकरण के लिए ही बनाई गई थी। उसने रिपोर्ट दी थी कि भारतीय रेल को भविष्य की रेल अगर बनाना है तो इसके लिए 8 लाख 39 हजार करोड़ रूपयों की आवश्यकता है लेकिन यहां भी आपने कुछ नहीं किया। आप देश के और भारतीय रेल के विकास के साथ केवल समझौता करते रहे। काकोडकर समिति का जो गठन हुआ था, दिनेश त्रिपेदी जी ने किया था,

आपकी सरकार थी। आपने सिफारिशें लागू नहीं कीं, लेकिन त्रिवेदी जो को बाहर कर दिया, फिर पवन बंसल जी आए, मेरे सामने खड़े जी बैठे हैं ये आए, लेकिन ये रेलवे की डिफजत करने के बदले अपनी कुर्सी की डिफजत करते रहे, इस कारण रेलवे दुर्दशा की स्थिति तक पहुंच गई। इससे अधिक चिंता की बात इस देश में क्या हो सकती है कि अभी-अभी जो सरकार बनी है, उस सरकार को आजादी के 67 साल बाद यह कहना पड़ रहा है कि हम रेलवे स्टेशनों पर पीने का पानी, प्लेटफार्म शेटल और शौचालयों की व्यवस्था करेंगे? मैं पूछना चाहता हूँ कि इसके लिए कौन जिम्मेदार है? आज हमें विकास की बात छोड़कर सबसे पहले जो हमारा महत्वपूर्ण इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसे तैयार करने की बात करनी पड़ रही है। इन 67 सालों में 60 सालों में आपने क्या सुविधा रेलवे को दी है, उसका स्तर ऊपर उठाने के लिए आपने क्या किया है? इससे बड़ा प्रमाण इस देश में और क्या हो सकता है कि आज पैसा दे कर भी रेल में यात्री स्वच्छ और अच्छी गुणवत्ता का भोजन नहीं ले सकता है, इसलिए यह मजबूरी है और माननीय रेल मंत्री जी को अपने बजट में कहना पड़ा कि कम से कम लोगों को अच्छा हाईजीनिक भोजन मिले, इसके लिए अच्छे ब्रांड का रेडी टू ईट भोजन उपलब्ध कराएंगे। आपने इन साठ सालों में क्या किया? दुनिया का यह चौथा रेलवे नेटवर्क है, जिसे आपने साठ सालों में कहां पहुंचाया है। आप आज इस बजट की आलोचना कर रहे हैं।

महोदय, वर्ष 1853 में पहली ट्रेन चली थी। भारत जब आजाद हुआ तब 1951 में पटरियों की लम्बाई 53596 किलोमीटर थी। उस समय चीन में मात्र 27 हजार किलोमीटर पटरियां थीं, लेकिन आपको पता होगा कि आज चीन की क्या स्थिति है। अभी-अभी आप कह रहे थे कि हमें चीन का मॉडल पसंद है, हमें चीन का विकास पसंद है। हमें चीन का मॉडल पसंद नहीं है, हमें दुनिया के किसी देश का मॉडल पसंद नहीं है, हमें केवल एक ही मॉडल पसंद है और वह विकास का मॉडल है फिर चाहे वह दुनिया के किसी भी देश का मॉडल क्यों न हो इसलिए हम विकास की बात करते हैं। हम जब किसी मॉडल की बात करते हैं तो आपको तकलीफ क्यों होती है। हम आंकड़े आपके सामने रख रहे हैं, आपको सत्ताई बता रहे हैं... (व्यवधान) हमने गुजरात मॉडल की बात पहले ही कही है। गुजरात मॉडल की भी हमने बात कही है। हमारे प्रधानमंत्री जी ने यहां कहा था कि न सिर्फ गुजरात मॉडल बल्कि देश के तमाम जो दूसरे राज्य हैं, उनका मॉडल भी स्वीकार करने में हमें कोई हिवक नहीं है। आप जिस मॉडल की बात कर रहे हैं, इस मॉडल के कारण ही आप यहां बैठे हैं। आप आज एक पूरा ब्लॉक भी भरने की स्थिति में नहीं हैं। आपने आजादी के बाद से विकास के लिए क्या किया? मैंने बताया कि अंग्रेज कितनी पटरियां बना कर छोड़ गए थे। आपने केवल 11 हजार अतिरिक्त पटरियां बनाईं और चीन 78 हजार किलोमीटर पटरियों के साथ तिब्बत तक पहुंच गया और आप देखते रहे, फिर भी आप कहते हैं कि हम चीन की या चीन के मॉडल की बात करते हैं। आपने साठ सालों में कुछ नहीं किया। सौगत जी, अभी आप भी कह रहे हैं कि आप करें। आपने साठ सालों में कुछ नहीं किया और आप हमसे चाहते हैं कि हम छह हफ्तों में सब कुछ करके दे दें। हम करके दिखाएंगे, जो कहा है सदन के भीतर उसे करके हम दिखाएंगे और जो हमने करके दिखाया है तथा देश इस बात का गवाह है कि माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने जो कहा था वह करके दिखाया और इसलिए आज हम बहुमत के साथ यहां बैठे हैं और आप यहां बैठे हैं।

हम पश्चिम बंगाल भी बनाने को तैयार हैं। आप यहां की अच्छी बातों को लाइए। हम उनको भी फॉलो करेंगे। ... (व्यवधान) सभापति महोदय, काकोडकर समिति ने जो कहा था, दुर्भाग्य है कि यहां बैठे हुए लोग ... (व्यवधान) यह दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है ... (व्यवधान) यहां के लोग जब इस तरह बैठे हुए थे तो आप कितने अहंकार में थे कि देश की सुरक्षा के साथ किस तरह आप झिलवाड़ कर रहे थे। काकोडकर समिति ने कहा था कि हर वर्ष कम से कम 15 हजार लोगों की ट्रेन से कटकर मौत होती है और यह भी समिति ने कहा था कि वर्ष 2010 में पूरी दुनिया में जो पचास बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई थीं, उनमें से केवल 14 भारत में हुई थीं और उस समय आपकी सरकार थी। लेकिन आपने सीखा क्या? आपने सुरक्षा मद की दिशा में क्या व्यवस्था की और जो किया, मेरे रूखा से आपने 2 रुपये 86 पैसे के आसपास प्रति यात्री सुरक्षा मद में प्रावधान किया था। लेकिन वर्ष 2012-13 में जो सुरक्षा मद में आपने आबंटन किया था, वह राशि भी खर्च नहीं कर पाए। यह 'कैंग' की रिपोर्ट कहती है। इससे ज्यादा दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति और क्या हो सकती है? हम बताना चाहते हैं कि अभी आपने कहा था कि पांच साल के लिए हम आए थे। एनडीए की सरकार थी। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी उस समय प्रधान मंत्री थे। 2003 में उस समय हमने कॉरपोरेट सेपटी प्लान की शुरुआत की थी। यह बात हमने रेल और इस देश की सुरक्षा की भावनाओं का ध्यान रखते हुए की थी। दस साल में दो चरणों में उसको पूरा होना था लेकिन कैंग की रिपोर्ट कहती है कि 31835 करोड़ रुपये के फंड के साथ जो सेपटी प्लान शुरू हुआ था, उसका पहला चरण 2008 में भी पूरा नहीं किया जा सका जिसके तहत पुरानी रेलिंग्स और पटरियों को बदला जाना था।

दूसरी बात जो हम आपको बताना चाहते हैं कि सुरक्षा को लेकर कितने संवेदनशील आप हैं। ... (व्यवधान)

**एक माननीय सदस्य :** आप सेपटी प्लान कहां लाए हैं?

**श्री राकेश सिंह :** हम सब कर रहे हैं। आप चिन्ता मत करिए। अभी 6 सप्ताह ही हुए हैं। 2004 में यह तय हुआ था कि 2009 तक 5000 ट्रेन्स में फायर एलार्म सिस्टम लगाया जाएगा। लेकिन आंकड़े इस बात के गवाह हैं और सारा सदन इस बात को सुन रहा है कि 2010 में केवल प्रयोग के तौर पर आप केवल एक ट्रेन में ही उस सिस्टम को लगा पाए। इस बात का कोई जवाब आपके पास हो तो आपके वक्ता इस बात का जवाब देंगे।

आज ट्रेन्स में क्या हालत है? ट्रेन्स की स्थिति सफाई के मामले में बहुत ही खराब है। आप जब इधर बैठे हुए थे तो आपके ही एक मंत्री ने रेलवे को कहा था कि यह खुला शौचालय है और आप सभी उन मंत्री जी का नाम भी जानते हैं। लेकिन किया क्या? रेलवे में साफ-सफाई हो, स्वच्छता हो, यह खुला शौचालय रेल इस देश में न रहे, इसके लिए आपने क्या कदम उठाए? हम माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी गौड़ा जी को बधाई देना चाहते हैं कि तमाम विपरीत परिस्थितियों, कठिन परिस्थितियों और बजट की स्थिति अच्छी नहीं होने के बावजूद भी माननीय मंत्री जी ने, हमारी सरकार ने इस देश में भारतीय रेल के लिए सबसे अधिक आवश्यक साफ सफाई के लिए बजट आबंटन में 40 प्रतिशत की वृद्धि की है ताकि हमारी भारतीय रेल 21वीं सदी में दुनिया के सामने शर्म का कारण न बने बल्कि इसकी गरिमा को हम स्थापित कर सकें।

60 सालों तक इनकी सरकारें रही हैं लेकिन बहुत दुर्भाग्य की बात है कि यहां पर बैठे हुए तमाम माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि आजादी के इतने साल बाद तक भी हम थोड़े समय पहले भी इस बात की गारंटी किसी को नहीं दे सकते थे कि यदि कोई वैलिड टिकट लेकर यात्रा कर रहा है तो उसकी सुरक्षा की गारंटी की जिम्मेदारी भी कोई नहीं ले सकता था और महिलाओं के मामले में तो यह जोखिम चरम पर पहुंच गया है।

हममें से सभी सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि आज भी अगर किसी के परिवार की महिलाओं को अकेले यात्रा करनी हो तो उस बारे में बहुत सोचना पड़ता है। सुरक्षा के मामले में आपने क्या कदम उठाए? आप हर बार के बजट में केवल इतना ही करते रहे और सुरक्षा को लेकर चिंता व्यक्त करते रहे तथा सुरक्षा बलों की कमी का बहाना बनाते रहे। हम माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहते हैं जिन्होंने इस देश की महिलाओं की भावनाओं का सम्मान किया।

**15.00 hrs.**

देश की जनता की सुरक्षा की चिंता की और इसलिए एक साथ 17000 रेल सुरक्षाबल कांस्टेबल और 4000 महिला कांस्टेबल की भर्ती का निर्णय किया। यह पहली बार हमने कदम उठाया। यह आप भी कर सकते थे, आपको यह करने के लिए किसी ने रोका नहीं था। लेकिन आपके मन में कोई संवेदनशीलता नहीं थी।

यह पहली बार है जब किसी सरकार ने एक महत्वपूर्ण कदम उठाते हुए रेल भाड़ा और यात्री किराए में वृद्धि का फैसला किया है। बजट से पहले ही सही लेकिन इस देश के लिए अनिवार्य कदम था। इस कदम को उठाने के लिए जिस साहस की आवश्यकता थी, साहस का कदम केवल माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में ही लिया जा सकता था। उनके नेतृत्व में ही साहसिक कदम उठाया जा सकता था। ऐसा नहीं है कि आपने वृद्धि नहीं की लेकिन आपने पिछले दरवाजे से वृद्धि की है, सूपीए सरकार ने जो वृद्धि की है वह पीछे के दरवाजे से की है। यह साहस उनके भीतर नहीं था। सभी को याद होगा कि पैसेंजर ट्रेनों को सुपरफास्ट घोषित कर दिया था और एक साथ 20, 30, 40 और 50 रुपये की वृद्धि की गई थी। आज भी लोग याद करते हैं कि जिन ट्रेनों को सुपरफास्ट घोषित किया गया था उनमें और पैसेंजर ट्रेनों में क्या अंतर है। आज हम गर्व के साथ कह सकते हैं कि इस देश में तब-तब रेलवे विकास के बारे में सोचा गया है जब-जब इस देश के भीतर एनडीए सरकार बनी है या भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व की सरकार बनी है।

**15.02 hrs.**

(Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)

हमारे पास प्रमाण हैं, तथ्य हमारे पास हैं। रेलवे के पास एलएचबी कोच, रोलिंग स्टॉक, फेयर ब्रेक प्रणाली, मॉडर्न ट्रैकपिट स्लीपर, तांग वैल्वेयर रेल, मॉडर्न लोको इंजन, मॉडर्न रूट रिले इंटरलॉकिंग,

टैक्स सिग्नेलिंग सिस्टम और पैनेल इंटरलॉकिंग सब तकनीक 20 से 25 साल पुरानी हैं। आज छोटे-छोटे देशों में भी मालगाड़ियां 25 मीट्रिक टन का एक्सेस लोड लेती हैं। इनकी रफ्तार 120 से 150 किलोमीटर प्रति घंटा होती है जबकि भारतीय रेल मालगाड़ियां 18 से 20 मीट्रिक टन का लोड लेती हैं... (व्यवधान) उनका यही काम है बोलो और निकल जाओ... (व्यवधान) इन गाड़ियों की रफ्तार 70 से 80 किलोमीटर प्रति घंटा है। आज दूसरे देशों में यात्री गाड़ियां 250 से 300 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चल रही हैं जबकि भारत में 80 से 90 किलोमीटर की रफ्तार है। यह है वह विरासत जो हमें आपसे प्राप्त हुई है।

अभी अरीर रंजन जी परियोजनाओं के बारे में कह रहे थे कि आप नहीं चाहते कि नई रेल लाइनें बिछें, आप ये भी नहीं चाहते कि आमाम परिवर्तन हो। हम बिल्कुल चाहते हैं कि नई लाइनें भी बिछें और आमाम परिवर्तन का काम भी हो लेकिन हम यह नहीं चाहते कि इस देश के भीतर रेल परियोजनाओं का मजाक बने। इसका प्रमाण है, माननीय रेल मंत्री जी ने बजट भाषण में इसका उल्लेख किया है कि आपके समय पर परियोजनाओं को पूरा करने पर जोर दिए जाने के बजाय स्वीकृति पर ध्यान दिया गया। पिछले 30 सालों में 1,57,883 करोड़ रुपये मूल्य की 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गईं। इनमें से केवल 317 परियोजनाओं को पूरा किया गया और शेष 359 परियोजनाएं आज भी बाकी हैं जिनको पूरा करने के लिए 1,82,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है।

पिछले दस सालों में आपने सात हजार करोड़ रुपये मूल्य की 99 नई लाइनें परियोजनाओं को स्वीकृत किया और जिनमें से आज की तारीख तक मात्र एक परियोजना को पूरा किया गया है। इनमें से चार परियोजनाएं ऐसी हैं, जो 30 साल से भी अधिक पुरानी हैं और इसलिए हम यह नहीं चाहते कि इस देश के भीतर फिर से कोई ऐसी स्थिति बने कि परियोजनाओं का मजाक बने। हम चाहते हैं कि वास्तव में जो परियोजनाएं इस देश के लिए और रेलवे के विकास के लिए आवश्यक हैं, प्राथमिकता के आधार पर वे पूरी की जानी चाहिए और उसके साथ-साथ फिर विकास के दूसरे काम भी होने चाहिए।

सभापति महोदया, अभी रेलवे का जो ऑपरेटिंग रेणु है, वह 94 परसेंट है। 2013-14 में खड़गे जी आपकी सरकार थी और तब यात्री किराये में रेलवे को प्रति यात्री हर किलोमीटर पर 23 पैसे का घाटा होता था और जब 2001-2002 में अटल जी की सरकार थी तो उस समय प्रति यात्री घाटा मात्र दस पैसे था। यह प्रमाण है कि इतने सालों तक आप रेलवे को किस तरह से चलाते रहे हैं और रेलवे के ऑपरेटिंग रेणुओं में जो लगातार गिरावट हुई है, उसका असर सुरक्षा, क्षमता विस्तार, यात्री सुविधा आदि चीजों पर हुआ है।

**श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) :** मैं एक मिनट के लिए सीट बंद करना चाहता हूँ। मुझे सुशी है कि आप बहुत गम्भीरता से बोल रहे हैं और बहुत डिटेल् में स्टडी करके बोल रहे हैं, इसके लिए मैं आपका अभिनंदन करता हूँ। लेकिन मुझे यह समझ में नहीं आया कि किस वक्त, कौन से साल में यह हुआ, क्योंकि सात साल का मैं नहीं बोल सकता, मैं सिर्फ ग्यारह महीने मंत्री रहा और उसमें नौ महीने काम करने के लिए मिले और दो महीने इलेक्शन में चले गये और नौ महीने में एक बच्चा पैदा होना था, वह हो गया... (व्यवधान) वह भी उतर देंगे, आप वयो गड़बड़ कर रहे हो। मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे में घाटा कभी नहीं हुआ, मुनाफा कम हो गया होगा, लेकिन घाटा नहीं हुआ। आप रेलवे को इस तरह से बदनाम मत कीजिए। आपके जमाने में भी घाटा नहीं हुआ, हमारे जमाने में भी घाटा नहीं हुआ। उदाहरण के तौर पर अगर एक हजार करोड़ रुपये का फायदा होना चाहिए था, उस जगह पांच सौ करोड़ का फायदा हुआ होगा। लेकिन घाटा कभी नहीं हुआ। आप अपने डिपार्टमेंट के लोगों से पूछ सकते हैं, अपने बोर्ड के मैम्बर्स से पूछ सकते हैं। अगर यह ठीक नहीं है तो हो सकता है कि उन्होंने हमें गलत फीड किया होगा। इसलिए जब आप 94 परसेंट की बात करते हैं तो उसमें छः परसेंट फायदा हुआ है। लेकिन इन्फ्रस्ट्रक्चर के लिए जितना होना चाहिए था, उतना पैसा नहीं मिला, आप यह बोलिये, मैं आपकी बात सुनता हूँ। इन्फ्रस्ट्रक्चर को बढ़ाने के लिए आपने भाड़ा बढ़ाया है, अगर आप यह बोलेंगे तो कोई नहीं सुनेगा... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go on record.

(Interruptions) अरे! \*

**श्री राकेश सिंह :** सभापति महोदया, अभी-अभी खड़गे जी ने अपनी बात रखी है, मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि अगर मैंने 23 पैसे प्रति किलोमीटर घाटे की बात की है तो यह मैंने आपके रेल बजट का उल्लेख किया है, जो रेल बजट आपके द्वारा प्रस्तुत किया गया था। इसलिए अच्छा होगा कि एक बार आपके लोग उसका अध्ययन कर लें। मैंने ओवर ऑल रेलवे में घाटे की बात नहीं की है।

**पु. सौगत राय (दमदम) :** आप ऑपरेटिंग रेणु बताइये कि घाटा कैसे हुआ।

**श्री राकेश सिंह :** ऑपरेटिंग रेणु मैंने आपको 94 बताया है। ... (व्यवधान) आपके पास बचा वया, जब आप अपनी बात करेंगे तो आप अपनी बात रखिये।

HON. CHAIRPERSON: Rakesh ji, please address the Chair.

...(Interruptions)

**श्री राकेश सिंह :** महोदया, ऑपरेटिंग रेणुओं में जो लगातार गिरावट हुई है, उसका असर सुरक्षा, क्षमता विस्तार, यात्री सुविधा और बुनियादी ढांचे की योजना पर पड़ा है। जिसके लिए इस देश में अगर कोई जिम्मेदार है तो निश्चित रूप से कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए की सरकार है और खड़गे जी, आप भी अपनी जिम्मेदारी से बच नहीं सकते, भले ही नौ महीने के लिए आप मंत्री रहे हों, लेकिन आपके समय में रेलवे दुर्घटना की ओर आगे बढ़ी है।

महोदया, सरकारें वही सफल होती हैं, जिनमें दूरदृष्टि और टढ़ इच्छाशक्ति हो। श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार इसका प्रमाण है। जब यह सरकार बनी थी, लोगों ने पहली बार यह महसूस किया था कि देश के विकास में सड़कों का कितना बड़ा योगदान होता है, इसीलिए उन्होंने स्वर्णिम चतुर्भुज योजना प्रारंभ की थी, जो आज देश के विकास का एक प्रमुख आधार है। हम इस सदन के भीतर माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहते हैं और माननीय सदानंद गौड़ा जी को धन्यवाद देना चाहते हैं कि आपने डीरक हाईस्पीड रेल चतुर्भुज योजना तय कर दी है। इसके बाद देश के एक कोने से दूसरे कोने तक जाने में कई दिन नहीं, बल्कि यह पूर्ण होने के बाद मात्र कुछ घंटे लगेंगे। इसलिए यह सरकार बधाई की पात्र है। ... (व्यवधान)

सभापति महोदया, आज देश में किसान की मेहनत से पैदा होने वाले 44 हजार करोड़ रुपये से अधिक की फल और सब्जियां केवल इसीलिए खराब हो जाते हैं, क्योंकि किसान का उत्पादन समय पर मंडी तक और अपने निर्धारित स्थान तक नहीं पहुंच पाते हैं। लेकिन माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में हम एक बार फिर से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहेंगे कि दूरदृष्टि का परिचय देते हुए, एग्गो-फ्रेट रेल कॉरिडोर का रास्ता आपने खोल दिया है। जिसके माध्यम से किसानों का उत्पादन रेल द्वारा निर्धारित स्थान तक पहुंचेगा। इससे फल और सब्जियां तो सड़ने से बचेंगी ही और उसके साथ-साथ किसानों को उनके उत्पादन का सही लाभ भी मिलेगा, जो आज इस देश की सबसे बड़ी आवश्यकता है।

सभापति महोदया, इस बजट भाषण के बाद, विपक्ष ने, जो उनका काम है, आलोचना करने का, यह किया। लेकिन इस बात को सभी जानते हैं, जैसा मैंने पहले भी कहा कि विपक्ष चाहे कितनी ही आलोचना इस बजट की करे लेकिन इस बात को मानने से कोई इंकार नहीं कर सकता है, देश इस बात को जानता है कि इस बजट को प्रस्तुत करने में इन परिस्थितियों में रेल मंत्री जी को कितना समय मिला है। सच तो यह है कि पिछले कुछ वर्षों से रेल के जरिए वोट बैंक की राजनीति करने की जो शुरुआत विपक्ष ने की थी, जिसके कारण रेलवे आज बदहाली के कगार तक पहुंचा था, आज इस बजट के माध्यम से हमने न सिर्फ उसको रोकने की कोशिश की है, बल्कि एक स्पष्ट संदेश दिया है कि इसके पीछे हमारा कोई राजनीतिक एजेंडा नहीं है। अगर हमारा कोई एजेंडा है तो सिर्फ एक ही है कि रेलवे विकास की दृष्टि से आगे बढ़े और इस देश के विकास के साथ कदम ताल करे। देश के विकास में अपना योगदान दे।

सभापति महोदया, हम यह भी मानते हैं कि रेलवे की अपनी एक सामाजिक भूमिका है और उसके सामाजिक उत्तरदायित्व भी हैं। लेकिन हमको यह नहीं भूलना चाहिए कि रेलवे इस देश के विकास का एक महत्वपूर्ण माध्यम भी है। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के इसी दृष्टिकोण को भारत की जनता ने स्वीकार करके जनादेश दिया है। यह सरकार इस देश की जनता को विश्वास दिलाती है कि माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में, माननीय सदानंद देवगौड़ा जी के नेतृत्व में जो जन-अपेक्षायें हैं, रेलवे को लेकर इस देश की जनता की जो अपेक्षायें हैं, उन पर निश्चित रूप से हम खरे उतरेंगे और खरा उतर कर दिखायेंगे। पांच साल के बाद हम एक बार फिर यहां पर आएं और आप फिर यहां पर बैठें होंगे, तब हमने जो किया है, जो हमने करके दिखाया है, उसके बारे में हम बात कर रहे होंगे।

माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया इसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद प्रकट करता हूँ। इसके साथ ही मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए माननीय

रेल मंत्री जी से यह अपेक्षा करता हूँ कि मैंने अपने क्षेत्र के बारे में, अपने प्रदेश के बारे में जो महत्वपूर्ण योजनाओं की जानकारी आप तक पहुँचायी है, लिखित रूप से आप उनको बढ़ा रहे हैं। अनेक योजनाएँ ऐसी थीं, जो बदहाली की स्थिति तक पहुँच गयी थीं। आपने उनको एक बार फिर से शुरू किया है। इसके लिए पुनः आपके प्रति आभार प्रकट करते हुए मैं बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Thank you, Shri Rakesh ji.

...(Interruptions)

प्रो. सौगत राय : मंत्री जी, इन्होंने बहुत अच्छा बोला है। इन्होंने अपने क्षेत्र के लिए जो मांग की है, वह इन्हें दे दीजिए।

श्री राकेश सिंह : आपने मेरा सहयोग किया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। आप तय कीजिए कि आपको वहां सहयोग करना है या यहां सहयोग करना है।

HON. CHAIRPERSON: Dr. P. Venugopal.

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Madam Chairperson, on behalf of our Party, AIADMK, I rise to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2014-15.

My leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma, Dr. J. Jayalalitha has said this about the Railway Budget:

"The main Railway Budget is a serious exercise at consolidation, which the new Government at the Centre has been forced to undertake in the wake of mismanagement of the previous UPA Government over the past decade of this extremely critical sector. The finances of the Railways are in extremely poor shape."

This was the statement made by our hon. Chief Minister.

Madam, a few weeks before the Budget presentation, the hon. Railway Minister raised the passenger fares by 14.2 per cent and the freight rate by 6.5 per cent. This was an initiative taken by the previous UPA Government and this should have taken effect during the middle of May this year, which was based on Fuel Adjustment Component. So, there was no necessity for the hon. Minister to touch these things in the present Budget. The hon. Chief Minister of Tamil Nadu, at that time, made a request to the Government to roll back the passenger and freight hikes.

Coming to the present Budget, there are many positive aspects, which we welcome. He announced that some Railway stations in the Indian Railways are to be developed to international standards through PPP mode. He further made a provision of Rs.1,785 crore for road-over-bridges and under-bridges and also to eliminate unmanned level crossings.

Bringing in IT revolution into the Railways, the hon. Railway Minister assured that he would provide Wi-Fi facilities in A-1 and A category stations and also in select trains. This is a good initiative. The hon. Minister also announced that the Railways would set up Railway Universities for technical and non-technical subjects which would have tie-up with the technical institutions. These are all steps in the right direction, and we welcome all these announcements.

Madam, after the Golden Quadrilateral initiative for roads, the new BJP Government is looking forward to launch a Railway Diamond Quadrilateral between major cities. This could boost high-speed connectivity between cities for goods and services and can help bring down inflation. As regards railway network, Tamil Nadu has been left out so far. Most of the urban and rural areas of Tamil Nadu still remain unconnected by rail. I hope Tamil Nadu will get its due share of new railway lines and new trains in the coming years. Here, my request is that the Bullet train services should be introduced in Chennai in the next phase because when the trains services started by the British people, it was first introduced in Mumbai, and immediately thereafter it was introduced in Chennai. On the same lines, when the Bullet train is being introduced in Mumbai now, it should be brought to Chennai in the next phase. This is my request. About 158 years ago, in Chennai the train services had started between Royapuram and Wallajah Road. Now, the population of Tamil Nadu has grown to about seven crore, and the present railway network does not cater to the needs of the people. Hence, I would request the hon. Railway Minister to give new services and to complete the ongoing projects by allocating more money.

Madam, the hon. Railway Minister has announced 27 new Express Trains, eight passenger trains, five Jansadharan trains, five premium trains, six AC express trains, five DEMU and two MEMU trains.

While I welcome these measures, I would like to place the following demands for the consideration of the hon. Railway Minister for the welfare of the people.

The total estimate for doubling of Vilupuram-Dindigul was Rs. 1,280 crore. Till last year, only Rs. 210 crore were allocated and only Rs. 70 crore were made available. So, I would request the hon. Minister to allocate more money so that the project is completed early.

Secondly, in the last year's Budget, survey was announced for a new railway line between Tanjore and Pudukkottai. But so far, no action has been taken on this.

All trains from the north and west of India pass through Perambur railway station near Chennai. But at this railway station, the platform is not lengthy enough to accommodate lengthy trains with more coaches. So, I would request the hon. Minister to upgrade Perambur railway station.

Coming to my Parliamentary Constituency of Tiruvallur, it is the district headquarters, which is a major suburban terminus handling more than 160 local trains daily, with more than one lakh passengers per day. Tiruvallur is a pilgrimage centre and also an industrial town. It is very close to



Sriperumbudur, which is Chennai's industrial hub, with several multinational companies employing thousands of workers. Tiruvallur is also close to Avadi where we have the ordnance cloth factory, heavy vehicle factory, CVRD, CVD, Air Force Base Station, CRPF Training Centre etc. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to grant stoppage of all the trains at Tiruvallur. I would also request him to grant stoppage of the following trains at Tiruvallur. They are: Chennai-Coimbatore Kovai Express, Chennai-Bangalore Bridavan Express, Chennai-Coimbatore Intercity Express, Chennai-Bangalore Lalbagh Express, Chennai-Mettupalayam Nilagiri Express, Chennai-Palani Express, Chennai-Mangalore West Coast Express.

Sir, the Tiruvallur station has the platform capacity to handle 24-coaches train. Hence, I would request the hon. Minister to consider and grant stoppage of all these trains at Tiruvallur, which will go a long way in helping the passengers and citizens of my Constituency. In this connection, I have already written a letter to the hon. Minister. So, I would request him to consider all my demands.

With these words, I conclude.

**योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर):** सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2014-15 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है। मैं रेल मंत्री माननीय श्री सदानन्द गौडा जी और उनके सहयोगी श्री मनोज सिन्हा जी को बधाई देना जिन्होंने एक छोटे से कार्यकाल में माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सफल, व्यावहारिक, संतुलित और विकासपरक सोच के साथ, दूरदर्शी सोच के साथ इस देश की आशाओं और आकांक्षाओं को आगे बढ़ाने के लिए एक बहुत ही अच्छा और रचनात्मक रेल बजट इस देश को दिया है।

महोदया, माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में इस सरकार को बने हुए अभी डेढ़ माह भी नहीं हुआ है और इतने कम दिनों में ही सरकार की प्रभावी भूमिका न केवल केन्द्र सरकार की कार्य प्रणाली से, अपितु इस देश के अंदर आम जनमानस के द्वारा दी जा रही प्रतिक्रियाओं के माध्यम से भी देखने को मिली है। रेल बजट हो या जनरल बजट, यह दोनों बजट केन्द्र की भारतीय जनता पार्टी की नई सरकार के उस विश्वास का प्रतिनिधित्व कर रहा है, जिसे इस देश की जनता ने कुशासन से मुक्ति प्राप्त करके जनादेश के माध्यम से दिया है और इसीलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हृदय से बधाई देता हूँ। ऐसे समय में जब पूरे देश में भारतीय रेल के बारे में तमाम प्रकार की आशंकाएं उभर रही थीं, उन स्थितियों में माननीय रेल मंत्री जी ने जिन चुनौतीपूर्ण समस्याओं का सामना किया और उस भारतीय रेल को, जिसकी विकास की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है, जो अर्थव्यवस्था के साथ-साथ भारत की परिवहन व्यवस्था की रीढ़ कही जाती है, पिछले दस वर्षों के दौरान उस भारतीय रेल की जो दुर्गति हुई है, वह जिन दुर्व्यवस्थाओं का शिकार हुई थी, उन से उबारने का एक दिग्दर्शन है, भारतीय रेल का वर्ष 2014-15 का यह बजट, जिसे माननीय रेल मंत्री ने 8 जुलाई को इस सदन में प्रस्तुत किया।

महोदया, जब हम भारतीय रेल के इतिहास में जाते हैं तो लगभग 170 वर्ष का भारतीय रेल का इतिहास है। अपने इस इतिहास में भारतीय रेल ने लगभग 1 लाख 70 हजार किलोमीटर रेल पटरियाँ बिछाने, देश के अंदर ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों को जोड़ने में अपनी बड़ी भूमिका का निर्वहण किया है। मुझे लगता है कि एक नेटवर्क के अंतर्गत इतने अधिक कर्मचारी लगभग 13 लाख से अधिक कर्मचारी आज भी भारतीय रेल में अपनी सेवाएं प्रदान कर रहे हैं। 7 हजार 172 स्टेशनों को जोड़ती हुई 2 करोड़ 30 लाख से

अधिक यात्रियों को होने का कार्य और 30 लाख टन सामान की दुलाई भारतीय रेल प्रतिदिन उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम कर रही है और पूरे देश को सामाजिक, सांस्कृतिक और राजनैतिक रूप से जोड़ कर के इस देश के अंदर अपनी भूमिका का निर्वहण कर रही है।

महोदया, भारत जैसे विकासशील देश में भारतीय रेल की एक बहुत बड़ी भूमिका है। दुर्भाग्य है कि हम लोगों ने राजनैतिक स्वार्थों के लिए भारतीय रेल को अपने राजनैतिक एजेंडे का शिकार बनाया और पिछले दस वर्षों के दौरान हम सब उस तमाम को यहां देखते थे। किस प्रकार से योजनाएं बनती थीं, घोषित होती थीं, मेरे पूर्व वक्ता श्री सकेश सिंह जी ने यहां बताया कि 600 से अधिक घोषणाएं की जाती हैं, लेकिन पूरी कोई भी नहीं होती है। आधी भी योजनाएं पूरी नहीं हो पाती हैं। लेकिन राजनैतिक स्वार्थों के लिए उनकी घोषणा करना, लेकिन वह राज्य की दृष्टि से लाभकारी नहीं हैं, सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण नहीं हैं और इन योजनाओं पर यदि हम देश का पैसा लगाते हैं तो लगभग 1 लाख 82 हजार करोड़ रुपये की पूंजी उसके लिए चाहिए। यानी केवल राजनैतिक एजेंडा महत्वपूर्ण हो गया था। भारतीय रेल भारत की अर्थव्यवस्था को, भारत की सामाजिक प्रतिबद्धताओं को पूरा कर सके, यह दृष्टिकोण नहीं था और उसी का दुष्परिणाम हुआ कि आज भारतीय रेल की दुर्गति हुई है। हम लोग भारतीय रेल से यात्रा करते हैं। मैं एक ऐसे संसदीय क्षेत्र से आता हूँ जहां एयर कनेक्टिविटी बहुत कम है। एक प्लाइट वहां जाती है और वह भी ऐसे समय में जाती है, मेरे सामने नागरिक उड्डयन मंत्री बैठे हुए हैं और मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि हमारे यहां जाने के लिए एयर कनेक्टिविटी है।

महोदया, हमारे यहां की जो एयर कनेक्टिविटी है कि जब हम सदन में रहेंगे तो हमारा वचन आवर भी पूरा नहीं हो पाता और वह यहां से उड़ जाती है, और वहां पहुंचने के बाद हम पुनः वापस आ नहीं सकते हैं। उसका किराया तो बहुत ज्यादा है। उसका सामान्य किराया छः हजार पांच सौ रुपये है लेकिन वह किराया बढ़ जाता है। एक दिन मैं जा रहा था तो मुझे वहां कहा गया कि आप तैंतीस हजार रुपये दीजिए तो आपको टिकट मिलेगा। छः हजार पांच सौ रुपये किराए और तैंतीस हजार रुपये के किराए में

कोई अन्तर है या नहीं है? मुझे लगता है कि नागरिक उड्डयन मंत्री इस बारे में अवश्य ध्यान देंगे क्योंकि इन लोगों ने ...\* की छूट दे दी थी। जो आदत इन लोगों को स्वयं थी, उसी आदत का शिकार इन्होंने सभी विभागों को बना दिया है। अभी भी वही स्थिति है। छः हजार पांच सौ रुपये के किराये के लिए तैंतीस हजार रुपया लिया जा रहा है। यह ...\* है। मुझे लगता है कि इस प्रकार की ...\* पर अंकुश लगना चाहिए और अंकुश लगाने के लिए सरकार कृतसंकल्प है। इसी दृष्टि से मैं आपसे कहा रहा था।

HON. CHAIRPERSON: Yogi Adityanath ji, you can continue next time, this is the time for Private Members' Bills.