

THE BUDGET (RAILWAYS) 2009-10

DR. C. P. THAKUR (Bihar): Mr. Deputy Chairman, thank you very much for giving me some time to speak on the Railway Budget. This Railway Budget is a special Budget because the hon. Prime Minister has heaped praises lavishly upon the Railway Minister for presenting a very good Railway Budget. But after going through the whole Budget it appears that this Budget should be termed as a “superfast train”. We can call it “Mamata Express” starting from Delhi. It is a non-stop ...*(Interruptions)*... Duranto train going to West Bengal and the stations, where it will stop, will be decided in 2011. That appears to be the motto of this train.

Sir, there is a turmoil about ‘White Paper’, which has been mentioned in this Railway Budget. I feel that this ‘White Paper’ should be published as early as possible. Why should any Minister or anybody be afraid of ‘White Paper’? If somebody has committed mistakes, that will be pointed out in the ‘White Paper’. So there should not be any worry about the ‘White Paper’, which has been mentioned in the Railway Budget.

Actually, the British started this railway in India not for public transport system. They started it for military purpose, for the movement of the military and anything connected with the military. So, safety should be the main concern of the Railways. The Leader of the Opposition, Shri Arun Jaitley, has dealt very extensively with the safety aspect. I would like to mention here that, recently, in Bihar, there were five incidents of fire in trains, in one week. So the Railway Ministry should be more concerned about the safety. There is a need to pay more attention to safety.

So far as this Railway Budget is concerned, to me, it is quite alarming. Before the presentation of the Railway Budget, there was a big uproar all over Bihar that as Km. Mamata Banerjee has become the Railway Minister, all the projects of Bihar will be shifted to West Bengal. But such a thing should not be done by any Minister. A Minister is appointed for the whole country. If this kind of a feeling is created in any part of the country, I don’t think this will serve the nation as a whole.

Some of the projects are in the process of shifting. The whole tragedy of the matter is, there were three Railway Ministers from Bihar, that is, Shri Nitish Kumar, Shri Ram Vilas Paswan and Shri Lalu Yadav. Some of the projects which were inaugurated by Shri Atal Bihari Vajpayee, like the Ganga Rail Bridge, have still not been completed. In these five years, they did nothing. There are many projects like this in Bihar. ...*(Interruptions)*. This should have been done. All the projects, which were started in Bihar, should be completed as early as possible. How will you do it? Unless you allocate funds, these projects will not be completed. Therefore, not only this bridge, the two other factories, one in Chapra and one in Madhepura, which were started, should be completed at the earliest. We do not want anything new for Bihar. Unless you allot some funds for that, the situation will remain the same for years and years. So, this is my request to the Railway Minister.

Bihar is a very important State, which is the second largest State. A lot of people go from Bihar to other parts of the country. But this State has been totally neglected so far. So far as this fast train

or Duranto train is concerned, there is no single fast train for Bihar. My request to the Railway Minister is, at last, one fast-train from Patna to Delhi should be started. Secondly, regarding establishment of world-class railway stations, I would like to say that Patna has been neglected. If the capital city of any State is neglected, then, the very purpose is defeated. Therefore, I would request that the hon. Minister should include Patna while developing world-class railway stations. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Syeda Anwara Taimur. Not present. Shri Ishwar Singh. Not present. Dr. Radhakant Nayak. Not present. Shri Jesudasu Seelam. Not present. I think all these Members were not present even in the beginning. I would not call their names again.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) : सर, इनका समय जो बचा है, अगर ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति : नहीं, नहीं वह आप छोड़िए ... (व्यवधान) ... हमें समय का अभाव है। Shri Silvius Condpan.

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Sir, thank you for allowing me to participate in the discussion on the Railway Budget, First of all, I would like to express my gratitude to the hon. Railway Minister, who has come forward with several welfare measures, encouraging measures, for the railway users of our country. I would like to mention here that more than 10 non-stop trains have been proposed; 57 new trains have been contemplated; frequencies of 27 trains in different parts of the country have been increased, it has also been proposed to introduce the 'Ijjat' plan for the railway users in various parts of the country. There has been a provision made for providing facilities to women travellers, the youth and the poor people. The present Railway Budget would enable them to travel economically. Sir, a provision for women commandos has also been contemplated so as to give security to women passengers. Also, there is a proposal to include medical facilities in long distance trains. The railways would also run fast passenger trains which would facilitate farmers to transport their perishable products, like, vegetables and fruits, to the far away markets, and thereby earn a lot of profit out of their agricultural produce. This was not contemplated in the past by the Railway Department. Also, Sir, there has been difficulty for people in the purchase of railway tickets. This has also been simplified now, and I would like to congratulate the hon. Railway Minister for this.

Having said all these, I come from the North-East, and it is a fact that the Railways need to pay a lot of attention to the North-East railway users. Before independence, the Railway system was used by the Britishers for their own benefits, like, transportation of coal, tea produce, petroleum, etc. Then, they had laid only a single track. Sir, the North-East is a very important part of our country from national strategic point of view. On the one side, we have Bangladesh, and, on the other side is China. China is building up its railway system, almost reaching the border of Arunachal Pradesh.

This morning, you may remember, Sir, during Question Hour, matters pertaining to the Arunachal Border were discussed. I do not want to repeat all that. But we in North-east feel that the

railway system is yet to reach those borders, or anywhere near those border areas. It is very essential, Sir, for the Railway Ministry, with the coordination of the other concerned Ministries and Departments, to improve the railway communication system in the North-Eastern Region.

Sir, the demand for a double track has been there since long. There is no double track system there. Till today, the whole of North-East has depended upon a single track. So, I would request the hon. Railway Minister to seriously think about installing the double track system, right from Alipurduar to Ledo, the end of the railway system in the North-East, to Agartala in Tripura on the Bangladesh border side. Sir, these are very important areas.

Now, I come to the pending national projects of the Railways. Sir, these projects have not seen much progress in all these years. I would like to mention here that the Bogibil rail-cum-road bridge, which is very important not only for the North-East but also strategic from the country's defence point of view, has been declared a national project since the last two years. But it still remains unattended. The people of Assam do not understand whether it is a national project or an internal project of the Railways. There are other projects on the Indo-Bangladesh border line, particularly Tripura, which are yet to be completed.

Sir, since you have allowed me limited time, I do not wish to go into details. But I do want to draw the attention of the hon. Railway Minister, who is present in the House, to take note of these things and give serious consideration in their Railway Board and other meetings to these national projects for expeditious implementation.

Sir, I have known from experience that no Member of Parliament has ever been involved in the Zonal Railway Users' Committee. No MP is involved. I do not know what sort of committees were formed in the past, but in the N.F. Railway, no MP was involved and, so, we could not give our views and suggestions to improve the railway system in the North-East for public good.

Sir, there are many things that I wanted to raise. At the zonal level, we have never got an opportunity to meet and pass on our suggestions to the Railway Ministry to improve the railway system in the North-East. That is very essential, Sir. At the national level all the good things have been proposed. But, at the zonal level, or, at the regional level, we do not see any significant improvement in the railway services. It is a fact that there was a time when all departmental projects of the railways were completed before time. I remember, before the Chinese aggression, the Saraighat rail-cum-road Bridge was proposed to be constructed when late Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister and the Shri Jawahar Lal Nehru was the Prime Minister. The project, which was supposed to be completed within four years, was completed within three years and the bridge was ready to meet the emergent of the situation arising out of the Chinese aggression in 1962. These are the past experiences which the people of North-East and Assam, in particular, are having. Nowadays, when we have so much of modern development in all spheres, our projects are not being completed within time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, I request the Railway Ministry to see to it that all the national programmes they have taken up for the year 2009-10 are implemented efficiently. At the regional level whatever disparities are there, whatever facilities are lacking for the people of North-East, who are contributing through their agricultural produces and mineral produces to the national exchequer, they should also be given the benefit of the Railway for all purposes, including transportation of essential commodities. Sir, every year, our area suffers from natural calamities which leads to disruption of road system. So, we depend upon the Railway system, and the Railway is depending upon the single track. Even today, the Railway cannot give us faster service for movement of essential commodities during six months of natural calamity that the people of North-East suffers.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Condpán, please conclude.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, with this suggestion, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Moinul Hassan, your party time is over. You finish in five minutes. ...*(Interruptions)*...

SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Sir, it is your time, not mine. Sir, I would like to mention two-three points only. Sir, I firmly believe that there are some welcome steps in the Railway Budget. But, when I say like this, I have to make some critical observations on the Railway Budget. Sir, my first point is this. What is the economics of the Railways now? In the last Budget of the first UPA Government, it was said that the cash reserve was Rs.90,000 crores. But, suddenly, we have seen in the first Budget of the second UPA Government that the cash reserve is now Rs.6,000 crores. I would like to know from the hon. Minister as to where Rs. 84,000 crores have gone. I request the hon. Minister to come up with a statement in this regard. I hope that this will be addressed at the time of the reply of the hon. Minister.

Sir, my second point is this. As per your advice, I am not going into details. It is very fine that a 1000 MW power plant at Adra in West Bengal is going to be set up. I welcome this step of the Railway Minister. It has been mentioned in the Budget Speech of the Railway Minister that it would serve the Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Other Backward Classes of Lalgarh. I do not know how it is going to serve the people of Lalgarh which is more than 100 kilometres away from Adra. I request that a comprehensive development plan should be taken up by the Government of West Bengal and the Government of India. So, I support this welcome step of setting up of a 1000 MW power plant at Adra. If the Railways can do it, it will be very beneficial for the people of West Bengal and the nation.

Sir, my third point is this. Sir, it is a fact that 124 Railway projects are incomplete for a long time in West Bengal. I would like to know from the hon. Minister as to when these 124 incomplete projects would be completed. There is a mention of many new schemes in the Budget Speech of the hon. Minister. We are happy about it. But, I demand that the Ministry of Railway should first complete

these 124 incomplete projects which are pending for a long time. Sir, in his speech, the Leader of the Opposition mentioned one point. I would like to mention this point in a different way.

In the Budget Speech, we have seen the railway road map; there are 3-4 medical colleges, hospitals, nursing homes; these will be done by the railways in addition to the normal work. It is a welcome step, it is proposed to be taken up throughout the country. But, what are the needs of the people? People want safety, security and adhering to time schedule. So, I demand the railways to work for the safety, security and timely running of the trains.

My fourth point is, it is already raised by others, we, the Members of Parliament are not the members of the ZRUCC. We have given our representation in DRUCC. But, ZRUCC is a very important forum so far as the zonal railway-level is concerned. I demand the Members to be included in that.

I come to my last point. You know, our hon. Finance Minister announced that there would be Aligarh Muslim University Campus in Murshidabad, West Bengal, it is a big and full-fledged university. I am mentioning this for the reason that it is very near to a railway station, called Aghra, it is my native district. It is a very small halt station. I demand the Railways that since a very good university is going to be set up there, it would be a big campus spread over 300-400 acres land, the Government of West Bengal has already provided that, please expand and upgrade the position of that particular station. It would be needed in the future. This is my proposal to the Ministry. Thank you for the time given.

श्री अवतार सिंह करीमपुरी (उत्तर प्रदेश) : सर, रेलवे बजट के बारे में आपने मुझे बोलने के लिए जो मौका दिया है, सबसे पहले मैं उसके लिए आपका धन्यवाद करता हूँ।

आदरणीया मंत्री महोदया ने जो रेलवे बजट तैयार किया है, हमने इस बजट को और पिछले सालों के बजट को देखा है और देखने से यह पता चलता है कि इस बजट में कुछ खास नया vision नज़र नहीं आ रहा है। रेलवे गवर्नमेंट की संस्था है और गवर्नमेंट की संस्था business based या commercial based नहीं होती है, बल्कि उसका purpose nation को serve करना होता है। इस बजट में रेलवे द्वारा कोई लक्ष्य तय नहीं किया गया है कि हम इस इतनी बड़ी संस्था के माध्यम से देश के कितने बेरोजगार नौजवानों को रोजगार देने का मौका एक साल में पैदा करेंगे, बल्कि every year retrenchment is going on, employees को कम करने की प्रक्रिया चल रही है और हम आंकड़ों से देख रहे हैं कि बहुत बड़े level पर यह project किया जा रहा है कि railway एक profit oriented संस्था बन गई है। Public Sector का जो purpose था, to serve the people, उसको छोड़ दिया है हम यह देख रहे हैं कि 2001 में 63,028 किलोमीटर का running track था, जो 2008 में 63,273 है, इसमें क्या बढ़ोतरी नज़र आ रही है, इसमें क्या तरक्की नज़र आ रही है। लेकिन, इसके बावजूद हम यह कहना चाहेंगे कि कुछ अच्छे steps भी आदरणीया मंत्री जी ने लिए हैं। उपसभापति जी, जो अच्छा किया है, उसको अच्छा ही कहना चाहिए। जो कमी है, उस कमी को दूर करने के लिए हम सजेशंस देना चाहते हैं, क्योंकि जब thought, business oriented बन जाती है, तो approach भी business mind से ही apply होती है। हमने यह सुना है कि एक businessman के बारे में कोई कहता है, businessman को यह सिखाया जाता है कि आपने कभी हंसना नहीं है, आप कभी ग्राहक को

हंसते नजर नहीं आने चाहिए। अगर आप ग्राहक के सामने हसेंगे, तो ग्राहक चेतन हो जाएगा, जागरूक हो जायेगा। फिर उसको समझाया जाता है कि चाहे कितना भी profit हो, आपको तो recession का ही रोना, रोना है और आप अपने बच्चों के सामने भी नहीं हसेंगे, अगर आप बच्चों के सामने हसेंगे, तो बच्चे भी कुछ मांगेंगे और आप अपनी पत्नी के सामने भी नहीं हसेंगे, यदि आप उसके सामने हसेंगे, तो वह भी कुछ मांगेगी, अपनी डिमांड का चार्ट पकड़ा देगी। अगर आपको हंसना है, तो आप बाथरूम में जाकर अकेले चाहे जितना हंस लीजिए। तो हमारी सरकार की यही approach नजर आ रही है, हमारी सरकार की यही approach, employment generate करने के मुद्दे पर नजर आ रही है, क्योंकि वह कह रही है कि हमारे खजाने में पैसा नहीं है, इसलिए employment generate नहीं होगा, बेरोजगार नौजवानों के लिए हमारे पास कुछ नहीं है, क्योंकि उनकी approach इस nation को सर्व करने की नहीं है, उनकी approach तो nation को exploit करने की है। इसलिए हम आदरणीय मंत्री महोदया से चाहेगे कि जब वे आज शाम को 5 बजे जवाब दें, तो यह जरूर बताएं कि हम इस विभाग के माध्यम से कितने बेरोजगार-नौजवानों को रोजगार देने जा रहे हैं, इस बारे में कुछ न कुछ clarity हाउस को और हमारे देश को होनी चाहिए।

उपसभापति जी, मैंने किसी किताब में पढ़ा है, एक writer ने लिखा है, यह बहुत ही दुःखदायक स्टेटमेंट है, जो मैं हाउस में quote कर रहा हूँ। उसने लिखा है कि - "India is an open toilet." मैं महसूस करता हूँ कि उसने जरूर हमारे रेलवे स्टेशनों का दौरा किया होगा, उसने जरूर हमारी किसी न किसी ट्रेन में चढ़कर कुछ समय तक यात्रा का आनंद लिया होगा। वैसे तो इस बजट में मेशन किया है...(व्यवधान)...

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : शायद आपको मालूम नहीं है कि कुछ लोग बाथरूम में जाकर, एक घंटा बैठकर सोचते रहते हैं।

श्री उपसभापति : रेलवे बाथरूम में नहीं।

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : उपसभापति जी, इस बजट में commitment है कि हम रेलवे स्टेशनों को world class बनाना चाहते हैं, हम सफाई की, safety की, security की व्यवस्था करना चाहते हैं, लेकिन यह पहले के बजट में भी आता रहा है। हमें खुशी होगी कि इस साल मंत्री महोदया ने जो commitment किया है, इस पर हम खरे उतरें। हमें कई बार हैरानी होती है कि क्या हमारे पास कोई ऐसी technique नहीं है, हमारे पास कुछ ऐसे इंजीनियर्स नहीं हैं कि हम अपने रेलवे स्टेशनों पर, अपनी ट्रेनों में सफाई की कुछ ऐसी व्यवस्था कर दें, जिससे दुनिया वाले प्रेरणा लें। अब बात तो अच्छी है कि हम 50 वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने जा रहे हैं, यह भी खुशी की बात है कि अगर अंदर से कुछ नहीं उपजा अगर दिमाग से कुछ नहीं निकला तो कम से कम नकल करके तो कुछ सुधारने की कोशिश हो रही है, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस पर बहुत ज्यादा गंभीर approach अख्तियार करने की जरूरत है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Hon. Members, it is one O' clock. There will be no lunch break.

श्री अवतार सिंह करीमपुरी : महोदय, मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि जो 50 वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही गई है, उसमें से पंजाब को सिर्फ एक मिला है। पंजाब एक बॉर्डर स्टेट है और यह बहुत ज्यादा terrorist

affected रहा है। मिलीटेंसी के दौरान, आतंकवाद के दौरान पंजाब का बहुत ज्यादा आर्थिक और जान-माल का नुकसान हुआ है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इसमें पंजाब के बारे में कुछ और सोचा जाए। जो 375 आदर्श स्टेशन बनाने की बात है, उनमें से 309 को identify भी कर लिया गया है, लेकिन उसमें भी पंजाब को जो शेयर मिलना चाहिए था, वह नहीं मिला है। जो पचास मल्टी कम्प्लेक्स बनने की बात है, उसमें भी पंजाब के लिए सिर्फ एक रखा गया है। मैं यह कहना चाहूंगा कि पंजाब को एक बॉर्डर स्टेट होने के नाते और लंबे समय तक वहां पर terrorist activities के कारण जो priority मिलनी चाहिए थी, शायद वह नहीं मिल पाई है। मैं यह चाहूंगा कि पंजाब को priority मिले।

महोदय, मुंबई से लुधियाना जो Freight Corridor बनाने की बात है, इसमें अनुरोध है कि इसको अमृतसर तक extend किया जाए, then it will be more beneficiary. आगे आने वाले दिनों में इसका इस्तेमाल पाकिस्तान से व्यापार के लिए भी कर सकते हैं। चण्डीगढ़ पंजाब राज्य की राजधानी है, लेकिन लुधियाना से चण्डीगढ़ और जालंधर से चण्डीगढ़ तक जाने के लिए कोई ट्रेन की व्यवस्था नहीं है, इसलिए मैं चाहूंगा कि उसकी भी कोई व्यवस्था हो जाए। इसके अलावा श्रीआनंदपुर साहब और श्रीखुरालगढ़ साहब दो ऐसे स्थान हैं, जहां जाने के लिए ट्रेन की व्यवस्था नहीं है। चरनगंगा, श्रीखुरालगढ़ साहब होशियारपुर डिस्ट्रिक्ट के गढ़शंकर सबडिवीजन में एक ऐतिहासिक स्थान है, यहां पर इस देश में अस्पृश्यता को खत्म करने वाले, अस्पृश्यता के विरुद्ध जिहाद करने वाले, equality और human justice के लिए लड़ने वाले साहब श्री गुरु रवि दास जी महाराज ने visit किया था, वह श्रीखुरालगढ़ साहब पंजाब में एक ऐतिहासिक धरती है। श्रीआनंदपुर साहब में annihilation of caste का purpose लेकर साहब श्री गुरु गोबिंद सिंह जी महाराज ने खालसा पंथ की सृजना की थी। लेकिन पठानकोट से दसुहा जो गुरदासपुर डिस्ट्रिक्ट बॉर्डर डिस्ट्रिक्ट है, वहां के जो लोग हैं, उनको श्रीखुरालगढ़ साहब और श्रीआनंदपुर साहब में आने के लिए कोई ट्रेन की व्यवस्था नहीं है। इसके लिए कोई बहुत लंबा ट्रैक भी बनाने की जरूरत नहीं है। दसुहा तक पहले ही ट्रेन है, इसलिए मैं चाहूंगा कि दसुहा से गढ़शंकर और श्रीआनंदपुर साहब तक इसे जोड़ दिया जाए तो हमारे जो दो धार्मिक स्थान हैं, लोग उनका दर्शन भी ट्रेन के माध्यम से कर सकते हैं और हमारे अन्य कई purpose भी इससे solve हो सकते हैं। इसके अलावा पाकिस्तान को already अटारी बॉर्डर से जोड़ा गया है, लेकिन यह फिरोजपुर के माध्यम से भी हो सकता है। इस तरह से एक और option हमारे पास है। अगर सरकार उस पर भी विचार कर ले, तो बहुत अच्छा होगा कि फिरोजपुर से कसूरी जो गंडासिंह वाला बॉर्डर से है, अगर उसको भी जोड़ दिया जाए, तो यह पंजाब के लिए और देश के लिए भी बहुत अच्छा होगा। इसके अलावा फूड इम्प्रूवमेंट के बारे में पहले भी proposal है, लेकिन पहले हम यह चाहेंगे कि फूड जो है, वह कैसे hygienic हो सकता है? अभी होता क्या है कि जो वेटर है, वही आपको सर्व करता है और वही झूठे बर्तन उठाकर ले जाता है और जब फिर वही आपको खाना देने के लिए आएगा, तो वह कहाँ hygienic रह जाएगा? इसलिए इस पर alternatively विचार किया जा सकता है। मैनपावर ज्यादा नहीं लगेगी, मैनपावर तो वही काम में आएगी, लेकिन इस पर डिवाजन करना पड़ेगा कि कौन सर्व करेगा और कौन बर्तन उठाएगा? हमारा जो सजेशन है, इसमें सरकार का ज्यादा खर्चा नहीं होगा, सिर्फ मैनेजमेंट की बात है।

इसके अलावा जो डॉक्टर की व्यवस्था है कि long journey train में हम एक डॉक्टर देना चाहते हैं, जो इस बजट में proposal रखा गया है, अच्छी बात है। पहले से कुछ अच्छा सोचने की कोशिश हुई है, लेकिन हमारा

संज्ञेन यह है कि डॉक्टर भी तो human being है, कभी डॉक्टर भी तो बीमार हो सकता है! इसलिए एक वैकल्पिक व्यवस्था होनी चाहिए। कम से कम दो डॉक्टर हों, एक male हो और दूसरा female हो। इससे हम ladies के लिए एक डॉक्टर की व्यवस्था कर पाएंगे और alternative डॉक्टर की भी व्यवस्था हो जाएगी। इसलिए हम चाहेंगे कि male and female, दो डॉक्टर अगर यहां पर हो जाएं, तो आदरणीय मंत्री जी की जो मंशा है, शायद इस व्यवस्था से उसको और कामयाबी मिल सकती है।

इसके अलावा रेलवे में जो players हैं, उनकी promotion और उनके लिए जो diet है, संतोषजनक नहीं है। हमें जो players मिलते हैं, उनकी resentment और उनकी frustration हमें साफ दिखाई देती है। खेलों के क्षेत्र में तो हम पहले ही बहुत पिछड़े हुए हैं, इसलिए हमारा यह कहना है कि कम से कम ऐसी व्यवस्था हो कि उनको जो pay मिलती है, उनकी सारी pay खाने में ही लग जाए और बाकी कुछ बचे ही नहीं, इसके ऊपर भी सरकार को कुछ extra ध्यान देने की जरूरत है।

इसके अलावा जो शेड्यूल्ड कास्ट्स एंड शेड्यूल्ड ट्राइब्स हैं, उनका बैकलॉग बहुत पड़ा है। ऑनरेबल डिप्टी चैयरमैन सर, हम आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से कहना चाहेंगे कि इसके लिए कोई special campaign चलाया जाए और इसको टाइमबाउंड बनाया जाए, क्योंकि यह कह देना कि हम future में यह भर देंगे, यह काफी नहीं है। इसकी कुछ समय-सीमा निश्चित कर ली जाए कि हम इतने समय में शेड्यूल्ड कास्ट्स एंड शेड्यूल्ड ट्राइब्स का बैकलॉग भर देंगे और जो other backward classes हैं, जो कि काफी हद तक neglected हैं public administration में, उनके पार्टिसिपेशन को बढ़ाने के बारे में भी हमें सोचना चाहिए।

सर, एक जो "इज्जत" स्कीम है, वह एक अच्छा proposal है, उसमें हम चाहेंगे कि इनकम की जो हद 1500 रुपए रखी है, अगर उसको हम बढ़ा दें, कम से कम जो हम NREGA में दे रहे हैं, अगर उतना ही रख दें, तो शायद इस योजना का सही मायनों में कोई अर्थ निकल सकेगा, ऐसी हमारी सलाह है।

सर, पैसेजर रिजर्वेशन सिस्टम के तहत 200 जो new towns शामिल करने के बारे में कहा गया है, उसमें हम यह चाहेंगे कि होशियारपुर डिस्ट्रिक्ट में एक गवर्नर टाउन है, उसको भी शामिल कर लिया जाए। यह अच्छी बात है कि आदरणीय मंत्री महोदय ने दोनों हाउसेज के मैसेज से सजेशन मांगे हैं कि वे सजेस्ट करें कि कहां-कहां इन्हें बनाया जा सकता है। इस संबंध में हम और सजेशंस भी देंगे। महोदय, आज हम अपने आपको अति आधुनिक दिखा रहे हैं कि हर हाथ में मोबाइल है लेकिन ट्रेनों में बहुत से कोचिज ऐसे हैं, जहां पर फोन को चार्ज करने के लिए कोई स्विच नहीं है। यह कोई बड़ा प्रोजेक्ट नहीं है। इसके ऊपर भी अगर सरकार विचार करे तो अच्छा होगा क्योंकि इसके लिए कोई बहुत अधिक बजट की जरूरत नहीं है, इसे किया जा सकता है। महोदय, पिछले पांच वर्षों से यूपीए सरकार यह दावा करती है कि हमने कभी यात्री किराए में बढ़ोतरी नहीं की। लेकिन जो indirect रूप से बढ़ोतरी हुई है, वह तत्काल स्कीम के जरिए हुई है। ऐसी कई ट्रेनें हैं जहां 40 परसेंट तक सीटें तत्काल स्कीम में रखी हुई हैं, 40 से भी above हो सकती हैं। हम यह कहना चाहते हैं कि तत्काल स्कीम में जब ज्यादा सीटें रखते हैं तो कई दूसरे कोटे भी हैं, हेडक्वार्टर का कोटा है, अन्य कई कोटे हैं। हमारा यह सजेशन है कि तत्काल स्कीम का जो कोटा है, उसको reduce किया जाए, उसको पांच परसेंट तक लाना चाहिए ताकि आम जनता को इसका लाभ पहुंच सके। इन्हीं suggestions के साथ, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। जय हिन्द।

श्री शिवानन्द तिवारी (बिहार) : धन्यवाद उपसभापति महोदय, जो रेल बजट पेश किया गया है, मुझे यह मानने में कोई संकोच नहीं है कि इसमें कई ऐसी बातें हैं जिनकी मैं सराहना करता हूँ। मुझे जो सबसे अच्छा लगा, वह यह कि "इज्जत" के नाम से जो गरीबी रेखा के नीचे रहने वाले लोग हैं, उनको 25 रुपए महीने पर एक सौ किलोमीटर यात्रा करने का मासिक टिकट दिया गया है। उसकी मैं अत्यधिक सराहना करता हूँ। उसी तरह से दिल्ली, चेन्नई और कोलकाता में महिलाओं के लिए जो विशेष ट्रेन चलाने की बात की गई है, उसकी भी मैं बहुत तारीफ करता हूँ। यह जो 25 रुपए वाला टिकट है, यह ईमानदारी के साथ गरीब लोगों को राहत पहुंचाने का काम है। महोदय, पूर्ववर्ती रेल मंत्री जी ने गरीबों के नाम पर air-conditioned ट्रेन चला दी, जिससे कभी गरीब चलते नहीं हैं - भाई राम गोपाल यादव जी ने कहा था। इस तरह से गरीबों का मज़ाक उड़ाने वाली जो बात थी, वह कम से कम ममता बनर्जी जी ने अपने रेल बजट में नहीं की, इस बात की मुझे बहुत खुशी है और मैं इसके लिए उनको बधाई देता हूँ। इसके अलावा कई नई रेलगाड़ियां चलाई गयी हैं, नयी रेलगाड़ियों की जरूरत भी है। आबादी बढ़ रही है, लोग ज्यादा संख्या में यात्रा कर रहे हैं इसलिए नई रेलगाड़ियों की जरूरत है। लेकिन मुझे यह समझने में परेशानी होती है कि हमारे यहां जो रेल लाइन है, पूरे देश की बात मैं नहीं जानता हूँ, लेकिन हावड़ा से दिल्ली की जो रेल लाइन है, मेन लाइन और grand chord line, इसमें पहले से ही इतनी अधिक गाड़ियां हैं कि यह लाइन एक दम chocked है। उसमें अगर आप नई गाड़ियों को चलाएं तो उनका टाइम टेबल कैसे मेंटेन करेंगे, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है। यह दुर्भाग्य है कि आजादी के बाद हम लोग नई रेल लाइन नहीं बना पाए। जो पुरानी रेल लाइन अंग्रेजों के समय बनी हुई थी, उसी रेल लाइन पर अधिकांशतः हमारा काम चल रहा है। इस प्रकार इसे कैसे मेंटेन करेंगे, यह रेल मंत्री महोदय के लिए चुनौती है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री महोदय इस दिशा में कोशिश करेंगे। मैं एक बात की शिकायत मंत्री महोदय से जरूर करना चाहता हूँ। उन्होंने विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की है। उसकी लिस्ट भी बनायी है लेकिन उसमें पटना छूट गया है। पटना क्यों छूटा, यह मैं नहीं जानता। हो सकता है कि पुराने रेल मंत्री और नई रेल मंत्री महोदय के बीच में जो रिश्ता है, उसमें कुछ खट्टापन हो, उसके कारण वह छूट गया है। लेकिन मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि पटना मगध की राजधानी रही है और एक जमाने में इस दिशा का इतिहास मगध का इतिहास रहा है। वहां नालन्दा देश और दुनिया का सबसे पुराना विश्वविद्यालय रहा है, जिसका पुनरुद्धार हम लोग करने जा रहे हैं। अमृत्य सेन जी जिन्हें नोबल पुरस्कार हासिल है, उनकी अध्यक्षता में एक कमेटी बनी है, जिसमें कई मुल्क के लोग उसके पार्टनर हैं, जिनमें चीन है, जापान है, कोरिया है, बर्मा है, कई देशों ने मिल करके यह संकल्प लिया है कि नालन्दा को फिर से दुनिया के ज्ञान का एक मंदिर हम लोग बनाएंगे। तो ऐसी महत्वपूर्ण जगह को उन्होंने कैसे छोड़ दिया है, मुझको लगता है कि अनजाने में यह छूटा है। तो मैं अनुरोध करूंगा कि इसको भी उस लिस्ट में शामिल करेंगे। बिहार के साथ कोई और पक्षपात की बात मैं नहीं करूंगा। इसलिए नहीं करूंगा, क्योंकि बोलने का अधिकार हमको नहीं है, क्योंकि पूर्ववर्ती रेल मंत्री बिहार के ही रहने वाले थे। इसके अलावा वहां कई महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, जैसे पटना में गंगा नदी पर रेल और सड़क पुल बनाने का काम उनसे पहले जो रेल मंत्री नीतीश कुमार जी थे, उन्होंने शुरू किया था। मुंगेर में गंगा नदी पर रेल पुल बनाने का काम शुरू हुआ था। कोसी नदी पर रेल पुल बनाने का काम शुरू हुआ था। वहां पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने उस काम का शुभारम्भ किया था। पटना की हालत ऐसी है कि गंगा नदी को पार करने के लिए एक सड़क पुल है जिसकी हालत खराब है, जिसकी वजह से वहां घंटों जाम लगा रहता है। बिहार के लोगों की यह अपेक्षा थी कि

दीघा और पहलेजा के बीच में नया रेल पुल बन रहा है, जो सड़क का भी काम करेगा, उसके जल्दी बन जाने से असहनीय जाम से निजात मिलेगा। लेकिन कोई काम नहीं हुआ।

रेलवे के कोच की मेट्रीनेस के लिए हरनोत में फैक्टरी बनी थी, तत्कालीन राष्ट्रपति ए.पी.जे. अब्दुल कलाम ने वहां जाकर उसका शिलान्यास किया था। परन्तु आगे कोई कार्य नहीं हुआ। इसलिए बिहार के रेल मंत्री होते हुए बिहार में रेल की जो महत्वपूर्ण परियोजनाएं थीं, वे पूरी नहीं हुईं, तो हम ममता जी से किस मुंह से शिकायत करेंगे। इसलिए मैं सिर्फ एक ही अनुरोध उनसे करूंगा कि पटना को भी वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की सूची में शामिल करें।

बजट डॉक्यूमेंट को पढ़ने के बाद एक चिंता जरूर होती है। ऐसा लगता है कि रेलवे की जो एफिसिएंसी है, उसमें कमी होने वाली है, क्योंकि 2009-10 में इंवेस्टमेंट के लिए बहुत कम राशि रेलवे के पास है। फरवरी में अंतरिम बजट पेश करते हुए पूर्व रेल मंत्री जी ने जो आंकड़ा दिया था, उसके मुकाबले ऐसा लगता है कि रेलवे की जो वित्तीय हालत है, उसमें बहुत खराबी आई है। हम लोगों को आश्चर्य है कि फरवरी में जो अंतरिम बजट पेश किया गया था और उस समय रेलवे के फाइनेंसियल स्टेट्स के बारे में तत्कालीन रेल मंत्री ने जो कुछ बताया था, उसके मुकाबले वर्तमान रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें इस तरह की कमी कैसे आई, यह हम लोगों की समझ में नहीं आता। जैसे रेल बजट में यह कहा गया है कि डिविडेड देने के बाद सरप्लस की राशि आठ हजार सात सौ बहत्तर करोड़ रुपए बचेगी, जो आगे इंवेस्टमेंट के लिए है। जबकि पूर्व मंत्री ने तेरह हजार पांच सौ ब्यालिस करोड़ कैश सरप्लस की घोषणा की थी, जो 2008-09 के मुकाबले कम थी। 2008-09 में चौदह हजार छः सौ नौ करोड़ रुपए थी, जबकि अंतरिम बजट में बताया था कि तेरह हजार पांच सौ ब्यालिस करोड़ रुपए है। लेकिन वर्तमान रेल मंत्री जी कह रही हैं सिर्फ आठ हजार सात सौ बहत्तर करोड़ रुपए ही है। डिप्रिसिएशन फंड में भी 23.9 परसेंट यानी पांच हजार तीन सौ पच्चीस करोड़ रुपए की कमी आई है, उसी तरह से कैपिटल फंड में 88 परसेंट की कमी आई है, छः सौ ब्यालिस करोड़ की कमी आई है। यानी इस वर्ष वियर एंड टियर के लिए तथा इंवेस्टमेंट के लिए रेलवे के पास कुछ कम राशि बचती है। अब मौजूदा वित्तीय वर्ष में इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए नई रेल लाइन के लिए, अमान परिवर्तन के लिए, लाइनों के दोहरीकरण की राशि में भी 11.55 की कमी आई है। रेल मंत्रालय इन मदों में सिर्फ छः हजार आठ सौ इक्कासी करोड़ रुपए खर्च करेगा, पिछले वर्ष रेलवे ने इस मद में सात हजार सात सौ नवासी करोड़ रुपया खर्च किया था। उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि जो फरवरी से लेकर इस बीच में फर्क आया है, यह फर्क क्यों आया है? इतनी बड़ी तब्दीली रेल के फाइनेंसियल स्टेट्स में कैसे आई है? उन्होंने जो white paper निकालने की बात कही है, हम चाहेंगे कि रेल की वित्तीय स्थिति में जो अचानक परिवर्तन आया है, उसके बारे में निश्चित रूप से बताया जाए। पिछले पांच वर्ष के रेल के कामकाज के बारे में white paper प्रस्तुत करने की बात वर्तमान रेल मंत्री जी ने कही है, इस पर काफी हंगामा मचा है। दूसरे सदन में कल यह बात उठाई गई, जो पूर्व रेल मंत्री जी की पार्टी के लोग हैं, उन्होंने कहा जब रेलवे घाटे में चल रही थी, उस काल का भी white paper में जिक्र होना चाहिए और यह बताया जाना चाहिए कि उस समय घाटा क्यों होता था? दो पूर्व रेल मंत्रियों के समय घाटे की बात थी, एक नीतीश कुमार जी और दूसरी ममता बनर्जी। मैं ममता बनर्जी जी से यह कहूंगा कि वह पिछले रेल मंत्रियों के समय का भी लेखा-जोखा white paper में प्रस्तुत करें। इससे यह पता चलेगा कि यह जो दावा किया जा रहा था के रेलवे का टर्निंग पाइंट है, जब लाजु जी रेल मंत्री बने, तब शुरू हुआ, इसकी भी कलई खुल जाएगी।

पूर्व रेल मंत्री जी हमारे मित्र हैं, वह हमारे बहुत पुराने साथी हैं। मैं उनको स्कूल के जमाने से जानता हूँ और हम लोगों ने लम्बे अर्से तक साथ में काम किया है। हम लोग एक साथ जेल में रहे हैं, हम लोगों ने एक साथ पुलिस की लाठियाँ खाई हैं। इसलिए हम उनकी नस-नस को पहचानते हैं। हम जानते हैं कि किस तरह से रेलवे में 80 हजार करोड़, 90 हजार करोड़ मुनाफा दिखाया गया। हम इस बात को ग्रहण करने के लिए तैयार नहीं हैं। हम ही नहीं, पूरा देश इस बात को ग्रहण करने के लिए तैयार नहीं है कि कौन-सा चमत्कार हो गया? जिस आदमी के हाथ में बिहार प्रदेश का शासन 15 वर्षों तक रहा और जिसने बिहार का भट्ठा बैठा दिया, बिहार का ग्रोथ रेट पॉजिटिव से निगेटिव में चला गया, वह आदमी रेलवे का कायाकल्प कर ले, वह रेलवे का मुनाफा 90 हजार करोड़ तक पहुँचा दे, उसे हावर्ड यूनिवर्सिटी में लेक्चर देने के लिए बुलाया जाए, ये बात ...**(व्यवधान)**...

श्री राजनीति प्रसाद : यह रिपोर्ट उनकी नहीं है, बल्कि सी.ए.जी. की रिपोर्ट है। ऐसा नहीं है कि यह लालू प्रसाद की रिपोर्ट है।

श्री उपसभापति : आप जब बोलेंगे, तब इस बारे में बोलिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : इसको देश कबूल करने के लिए तैयार नहीं है। इसलिए मैं ममता बनर्जी जी से अनुरोध करूंगा कि white paper का जो मामला है, उसमें पिछले जो मंत्री रहे हैं, उनका जो कार्यकाल है, उसका समावेश भी उसमें किया जाए। हमारे साथी लीडर ऑफ द अपोजिशन श्री अरुण जेटली जी ने उस दिन कहा था कि जो 17 हजार करोड़ रुपये का सेफ्टी फंड बना था। रेलवे ट्रैक का जो सुदृढीकरण हुआ, उसको जो बदला गया, उसी का नजीजा था कि आज एक्सल लोड बढ़ाया गया है। मुझको जो जानकारी है, मैं नहीं कह सकता हूँ कि यह जानकारी कितनी सही है, लेकिन मुझको यह बताया गया है कि रेलवे सेफ्टी कमिश्नर की इजाजत ली गई। रेलवे का जो एक्सल लोड बढ़ाया गया, उस पर रेलवे सेफ्टी कमिश्नर ने इजाजत नहीं दी थी। बगैर उसकी इजाजत के एक्सल लोड बढ़ाया गया। मैं रेल मंत्री जी से यह भी जानना चाहूँगा कि यह जो एक्सल लोड बढ़ाया गया, इसका क्या असर रेल की पटरियों पर पड़ा, रेल के संचालन में पड़ा? मुझे जो जानकारी है उसके अनुसार रेलवे का वीयर एंड टीयर बढ़ा है। जो अनुमान लगाया गया था कि रेलवे की पटरियाँ इतने साल तक काम करेंगी, उनकी लाइफ ओवर लोडिंग की वजह से शार्ट हो गयी है। ...**(समय की घंटी)**... पिछली बार जब रेलवे का इंटेरिम बजट लालू जी ने पेश किया था, उस समय मैंने भाषण के दौरान उदाहरण देकर बताया था कि कहां-कहां, कितना रेल लाइन ट्रैक किया, कहां-कहां पर कितना नुकसान हुआ? इसके बारे में, मैंने एक विस्तृत जानकारी सदन में तत्कालीन रेल मंत्री जी के सामने दी थी। माननीय मंत्री जी ने इसको डिनाइ नहीं किया था।

उपसभापति महोदय, रेलवे ने लालू जी के समय में जिस तरह से काम किया, यह बहुत चिंताजनक बात है। जिस समय लालू यादव जी रेल मंत्री थे, मैंने पटना में प्रेस कांफ्रेंस करके, एक बार नहीं, तीन-तीन बार मैंने आरोप लगाया था और सार्वजनिक रूप से आरोप लगाया था। मैंने कुछ पदाधिकारियों के बारे में आरोप लगाया था। ऐसे पदाधिकारी जिन पर भ्रष्टाचार के आरोप हैं, इनको इम्पोर्टेंट कुर्सी पर तत्कालीन रेल मंत्री ने बैठाया था। मैंने चुनौती देकर कहा था कि इसमें रुपये का लेनदेन हुआ है। अगर मेरा आरोप गलत है, तो रेल मंत्री मेरे ऊपर मानहानि का मुकदमा करें, यह मैंने कहा था और उस समय अखबारों में यह खबर छपी थी। यहां पर प्रेम चन्द्र गुप्ता जी जो उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री के * मैंने चुनौती देकर कहा था, जिन-जिन लोगों के बारे में कहा था? ...**(व्यवधान)**...

*Not recorded.

श्री उपसभापति : तिवारी साहब, आपका समय हो गया है, क्योंकि अभी काफी लोग हैं।

श्री शिवानन्द तिवारी : उपसभापति जी, बस दो मिनट। एक * साहब हैं जो Wagon Investment Scheme चली थी, उस समय बगैर Indian Railway Finance से इजाजत लिए, उन्होंने 10 परसेंट की छूट दी थी।
...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप नाम मत लीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : रेलवे को 185 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ था। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : जो डिफेंड नहीं करते, उनका नाम नहीं ले सकते।

श्री शिवानन्द तिवारी : उपसभापति महोदय, उनके ऊपर विजिलेंस का मामला था, इसके बावजूद उनका मेम्बर (स्टाफ) बनाया गया। इसी तरह से मेम्बर (इलेक्ट्रिकल) * ...(व्यवधान).... उनको बनाया गया।

श्री उपसभापति : आप नाम मत लीजिए। जो व्यक्ति यहां पर डिफेंड नहीं करते, उनके नाम मत लीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : उनको मेम्बर (स्टाफ) बनाया गया, जिनके ऊपर विजिलेंस का मामला था।
...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : जो व्यक्ति यहां डिफेंड नहीं करते, उनके नाम मत लीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : जिन्होंने इनकम टैक्स रिटर्न में अपनी सम्पत्ति छिपाई थी। उनको मेम्बर (इलेक्ट्रिकल) बनाया गया और * ...(व्यवधान).... बनाया गया।

श्री उपसभापति : देखिए, आप बार-बार नाम ले रहे हैं। ...(व्यवधान).... इनको रिकार्ड से निकाल दीजिए।
...(व्यवधान).... जिन आफिशिल के नाम हैं और जो यहां डिफेंड नहीं कर सकते, उनके नाम नहीं ले सकते। आप designation बोलिए! ...(व्यवधान)....

श्री शिवानन्द तिवारी : मैं नाम नहीं ले रहा हूँ। मैं नाम वापस लेता हूँ, लेकिन मैं यह कह रहा हूँ कि जो मेम्बर (स्टाफ) हैं और रेलवे का विजिलेंस डिपार्टमेंट उनके अंतर्गत आता है। जानबूझकर मेम्बर (स्टाफ) ऐसे आदमी को बनाया गया, जब हम लोगों ने विजिलेंस में मामला दिया, हमारी पार्टी के अध्यक्ष श्री शरद यादव जी, हमारी पार्टी के बिहार प्रदेश के अध्यक्ष और लोक सभा के सदस्य, राजीव ललन सिंह और हम लोग प्रधान मंत्री के पास डेलीगेशन लेकर गए और हम लोगों ने प्रधान मंत्री को डॉक्यूमेंट्स के साथ यह कागज दिया, ...(समय की घंटी).... रेलवे में ग्रुप-डी की नौकरी के बारे में आप कल्पना भी नहीं कर सकते हैं कि गरीब लोगों से जमीन लिखवाकर नौकरी दी गई। ...(व्यवधान)....

श्री राजनीति प्रसाद : ये बिना डॉक्यूमेंट्स के बातें बोल रहे हैं। ...(व्यवधान)....

श्री उपसभापति : राजनीति प्रसाद जी, आप जब बोलेंगे, तब बोलिए। ...(व्यवधान).... राजनीति प्रसाद जी, आप इधर देखिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : प्रधान मंत्री को जांच करने के लिए दिया और प्रधान मंत्री जी के यहां से हमारे पास चिट्ठी आई। ...(व्यवधान).... उस डॉक्यूमेंट को रेलवे विजिलेंस के यहां भेजा गया। ...(व्यवधान).... और ऐसे आदमी को मेम्बर (स्टाफ) बनाया गया और जिसके हाथ में विजिलेंस दिया गया। ...(व्यवधान)....

श्री उपसभापति : तिवारी जी, आप समाप्त कीजिए क्योंकि समय का अभाव है।

श्री शिवानन्द तिवारी : उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मैंने जिनके बारे में आरोप लगाया है, उनकी जांच करवाएं और अगर मेरा आरोप गलत साबित हुआ, तो इसके लिए मैं कोई भी सजा भुगतने के लिए तैयार हूँ।

*Not recorded.

श्री उपसभापति : ठीक है, ठीक है। श्री मोती लाल वोरा।

श्री शिवानन्द तिवारी : ये दो, दो मेम्बर (स्टॉफ) और मेम्बर (इलेक्ट्रिकल) दोनों कैसे आदमी हैं, इनकी जांच कराई जाए। इसी अनुरोध के साथ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका आभार व्यक्त करते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री प्रेम चन्द गुप्ता (बिहार) : मान्यवर, मेरा नाम लिया गया है और मैं आपकी इजाजत से कुछ बोलना चाहता हूँ।

श्री उपसभापति : आप बाद में बोलिए, क्योंकि मैंने वोरा जी का नाम बोल दिया है। ...**(व्यवधान)**... आप लोग क्यों बोल रहे हैं? आप बैठिए। ...**(व्यवधान)**... आप क्लेरिफिकेशन ढूँढकर बताइए। ...**(व्यवधान)**...

श्री प्रेम चन्द गुप्ता : ये फ्रस्ट्रेशन से ग्रसित हैं। इनको एक भूत दिखाई देता है। इनका चरित्र वैसा है, तो इनको सब लोग ऐसे ही लगते हैं। मान्यवर, मैं आपको बताना चाहता हूँ, ...**(व्यवधान)**... ये सुप्रीम कोर्ट गए ...**(व्यवधान)**... और इन्होंने सुप्रीम कोर्ट से केस विदड्रो किया। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : आपने कह दिया, इसलिए अब आप बैठ जाइए। ...**(व्यवधान)**... प्लीज आप बैठिए। श्री मोती लाल वोरा।

श्री मोती लाल वोरा (छत्तीसगढ़) : माननीय उपसभापति महोदय, रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी के द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका स्वागत और समर्थन करता हूँ।

माननीय उपसभापति महोदय, ममता बनर्जी ने अपने रेल बजट में जिन कार्यों का उल्लेख किया है और जिन नए कदमों की ओर रेल मंत्रालय को बढ़ने का एक अवसर दिया है, मैं समझता हूँ कि आज की वर्तमान परिस्थिति में और 2009 में नई सरकार बनने के बाद यह उनका पहला रेल बजट है।

[उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए]

...इस बजट में उन सारी बातों का समावेश करने की कोशिश की गई है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं उन्हें इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने हर सांसद के क्षेत्र में कम से कम एक टिकटिंग और आरक्षण केन्द्र उपलब्ध कराने की पहल की है। मुझे प्रसन्नता है कि रेल कर्मचारियों के लिए - रेल कर्मचारियों और अधिकारियों की संख्या लगभग 14 लाख के आसपास है, हम सबकी बातें तो करते हैं, लेकिन रेल कर्मचारियों के लिए 2009 और 2010 के दौरान, जो 6,560 क्वार्टर के निर्माण की बात कही गई है और रेल कर्मचारियों की कॉलोनियों में सुधार की जो बात है, यदि आप इन रेल कॉलोनियों की तरफ कभी जाकर देखें तो इनमें सुधार की आवश्यकता रही है। पूर्व रेल मंत्रियों ने भी अपनी ओर से हर कदम इस बात के लिए उठाया है कि रेल कॉलोनियों में रहने वाले हमारे रेलवे के मजदूर, रेलवे के कर्मचारियों को सारी सुविधा मिलनी चाहिए। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी ने एक बात बहुत साफ कही, जो अभी तक होती रही है कि रेल यात्री और माल भाड़े में वृद्धि नहीं होगी। पचास स्टेशनों पर अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा देने की बात कही गई है। मैं समझता हूँ कि यह एक अच्छा कदम है। पचास स्टेशनों पर अंतर्राष्ट्रीय सुविधा दी जानी चाहिए। उन्होंने 375 आदर्श स्टेशनों की स्थापना करने की बात भी कही है, मैं उनके इस कदम की प्रशंसा करता हूँ। छत्तीसगढ़ एक नया राज्य बना है। मैं एक बात कहना चाहूंगा कि उन्होंने जो पचास स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधा देने की बात का उल्लेख अपने बजट में किया है, यदि उसमें छत्तीसगढ़ का एक भी स्टेशन शामिल कर लें, तो पचास के बदले इक्यावन स्टेशनों पर यह अंतर्राष्ट्रीय सुविधा लोगों को मिलने लगेगी। मुझे याद है कि 375 आदर्श स्टेशनों बनाने की बात कही गई है। मैंने बजट में इन स्टेशनों के सारे नाम देखे हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, आप केरल के रहने वाले हैं, केरल को शामिल

किया गया है, मुझे खुशी है, जिन प्रदेशों को शामिल किया है, उनके लिए हम निश्चित रूप से कह सकते हैं कि ममता बनर्जी ने अच्छे कदम उठाए हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ एक नया राज्य बना है और नए राज्य की बहुत सारी अपेक्षाएं रहती हैं। नया राज्य बनने के बाद अनेक वर्ष लग जाते हैं, जब वह राज्य अच्छा राज्य, समृद्धशाली राज्य बनता है। इन 375 आदर्श स्टेशनों में कम से कम दस और जुड़ने चाहिए, ताकि छत्तीसगढ़, जो एक नया राज्य है और नए राज्य के संबंध में मैं समझता हूँ कि इस वर्ष में कम से कम दस स्टेशनों के नाम जुड़ने चाहिए। दस स्टेशनों के नाम मैं माननीय मंत्री जी को बता दूंगा। मेरा उनसे आग्रह है कि आपने आदर्श स्टेशन बनाए हैं, इसमें कोई आपत्ति नहीं है, आपने अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन्स बनाने की बात कही है, इसमें भी किसी को आपत्ति नहीं है, लेकिन एक छोटी सी बात है, वह बात केवल इतनी है कि उसमें केवल एक स्टेशन अंतर्राष्ट्रीय स्तर का, क्योंकि छत्तीसगढ़ में इस बात की क्षमता है, छत्तीसगढ़ में काफी ऊर्जा है, छत्तीसगढ़ ऊर्जावान प्रदेश बना है और उसमें आगे भी बढ़ने की पूरी संभावना है, हमारे पास अपार वन संपदा है, अपार खनिज संपदा है, इन सारी संपदाओं के रहते हुए छत्तीसगढ़ को नजरअंदाज करना, मैं समझता हूँ, उचित नहीं होगा। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, नई रेल लाइन बड़े-बड़े शहरों में दी गई है, जहां पर रेल लाइनों की सुविधा काफी है। ऐसा नहीं है कि वहां रेल लाइन की सुविधा नहीं है। ऐसे प्रान्तों में, जहां रेल लाइन की मांग लगातार की जा रही हो, आप बड़े शहरों में दें, मुझे आपत्ति नहीं है, लेकिन उनमें न भी दें, तो बहुत अधिक अन्तर पड़ने वाला नहीं है, लेकिन उन शहरों में, उन प्रदेशों में जहां रेल लाइन की मांग निरंतर की जा रही है, मुझे याद है कि जब माननीय लालू प्रसाद जी हमारे रेल मंत्री थे, उन्होंने इसी सदन में बजट भाषण में इस बात को कहा था। यह बहुत पुरानी मांग है। अनेक बार उसका सर्वे हुआ। सर्वे होने के बाद हमेशा इस बात को कहा गया कि इस नई रेल लाइन की शुरुआत होगी। राजहरा से जगदलपुर रेल लाइन की मांग को न मालूम कितनी बार हम लोगों ने इस सदन में पिछले पांच वर्षों में उठाया है। लालू जी ने इस बात को कहा भी था कि वे इसे अवश्य पूरा कर देंगे। मुझे अफसोस हुआ कि ये ही रेल अधिकारी, ये ही रेल अधिकारियों को सलाह देने वाले लोग, उनको भी ध्यान में रहा होगा कि माननीय रेल मंत्री जी ने जो घोषणा उस वक्त की थी, उस घोषणा को केवल घोषणा समझ कर अगर हमने उसे छोड़ दिया, तो फिर रेल मंत्री जी की किसी घोषणा का कोई महत्व नहीं होगा और रेल मंत्री की घोषणा एक थोड़ी घोषणा समझी जाएगी। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, राजहरा से जगदलपुर का समूचा इलाका आदिवासी इलाका है। क्या हम आदिवासी अंचल में रेल सुविधाओं को...(व्यवधान)... I will finish within to minutes. I will not take more than two minutes because I had taken approval for five minutes from you. माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे केवल इतना ही कहना है कि आदिवासी अंचल में हमें लोगों को सुविधाएं देनी हैं, वहां का विकास करना है, वहां के लोगों को आगे बढ़ने के अवसर देने हैं, वहां के छोटे-छोटे गांवों को आगे बढ़ने के अवसर देने हैं। इस रेल लाइन पर आखिर क्या ग्रहण बैठ गया है!

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपको याद होगा कि मैंने पिछली बार भी रेल बजट के भाषण में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया था कि रायपुर से धमतरी नैरो गेज की एक ट्रेन चलती है। आपने 1300 किलोमीटर आमान परिवर्तन की बात कही। आप 1300 किलोमीटर आमान परिवर्तन करने जा रही हैं। लोगों की मांग-निरंतर उठती जा रही है। रायपुर छत्तीसगढ़ की राजधानी है। रायपुर से धमतरी आपका एक बहुत महत्वपूर्ण शहर है। छोटी लाइन चलती है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, जो हालात मैंने उस वक्त आपके समक्ष रखे थे, उन हालात को देखते हुए तो ऐसा लगता था कि उस ट्रेन में काफी सुधार, ब्रॉड गेज को लाने की आवश्यकता है। मुझे

समझ में नहीं आता कि आखिर जिन बातों की घोषणा एक बार हो जाए, उनका पालन क्यों नहीं होता। घोषणा का एक असर हुआ करता है और क्षेत्र के लोग उस बात को मानते हैं। मैं उम्मीद करूंगा कि माननीया ममता बनर्जी जी आज अपने भाषण में, जब वे जवाब देंगी, इस बात का उल्लेख करें। उन्हें थोड़ी ममता छत्तीसगढ़ के प्रति भी दिखाने की आवश्यकता है। ममता जी ममतामयी हो सकती हैं, वे हैं भी, उन्हें छत्तीसगढ़ के प्रति ममता दिखाने की आवश्यकता होगी।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, चूंकि आपने मुझे बहुत कम समय दिया, मैंने ही आपसे समय मांगा था, मैं एक आखिरी बात कहना चाहूंगा कि हमारे उत्तर प्रदेश के पूर्व मुख्य मंत्री ने इस बात का उल्लेख किया है कि आजमगढ़ जनपद में दीदारगंज स्टेशन से कम-से-कम 7 एक्सप्रेस ट्रेनें गुजरती हैं, जिनमें गोदान एक्सप्रेस, साबरमती एक्सप्रेस, गरीब नवाज एक्सप्रेस जैसी ट्रेनें गुजरती हैं, लेकिन लगातार कहने के बाद भी इस स्टेशन पर कोई स्टॉपेज नहीं हुआ है।

महोदय, आपने जो आदेश दिया, उसका पालन करते हुए मैं आपसे केवल इतना ही कहना चाहूंगा कि माननीया रेल मंत्री जी अपने भाषण में उन भाषणों को भी ध्यान में रखेंगी, जिनके बारे में कहा गया है। आज छत्तीसगढ़ में रेल लाइन बिछाने की जबरदस्त आवश्यकता है। छत्तीसगढ़ को हम एक पिछड़ा राज्य नहीं मानते। छत्तीसगढ़ को एक पिछड़ा राज्य कहने से काम नहीं चलेगा। मुझे उम्मीद है कि माननीया रेल मंत्री जी अपने भाषण में इन बातों का उल्लेख करेंगी और उनके जो रेल अधिकारी हैं, वे इस बात को ध्यान में दिलाएंगे कि एक मंत्री की घोषणा होने के बाद उसका पालन होना चाहिए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Shri Biswjit Daimary. Mr. Daimary, you have been allotted only five minutes. Please stick to the time.

श्री विश्वजीत दैमारी (असम): इस रेलवे बजट के लिए मैं यह कहना चाहता हूं कि यह बजट अच्छा है। जो भी हो, कम से कम इस रेलवे बजट में हमारी रेलवे मंत्री महोदया ने नॉर्थ-ईस्ट के लिए कुछ परियोजनाओं का उल्लेख किया है और उसमें कुछ बदलाव लाने की कोशिश की है, फिर चाहे वह वेटिंग लिस्ट में ही क्यों न हो। नॉर्थ-ईस्ट को वेटिंग लिस्ट में रखा गया है। नॉर्थ-ईस्ट के लिए जो कुछ भी मेन्शन किया गया है, उसे कार्यान्वित करने के लिए एडीशनल फंड्स की भी डिमांड की गई है, इससे हमें यह कन्फर्म हो गया कि रेलवे मिनिस्ट्री इस बजट में चाहे उनका उल्लेख क्यों न करे, लेकिन इस साल उनके इम्प्लिमेंटेशन का कोई मौका नहीं है। फिर भी, उन्होंने इसका उल्लेख किया है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं। कम से कम इस बार नॉर्थ-ईस्ट पर थोड़ा फोकस किया गया। रेलवे मिनिस्ट्री से मेरा यही अनुरोध है कि इस साल न सही, लेकिन अगले साल का जो रेलवे बजट होगा, उसमें नॉर्थ-ईस्ट के जितने भी प्रोजेक्ट अभी यहां मेन्शन किए गए हैं, उन्हें हमारे अगले रेलवे बजट में फर्स्ट प्रेफरेंस दिया जाना चाहिए। इसमें जो कुछ भी मेन्शन किया गया है, वह नया नहीं है, पुराना है। जो बोगीबील रेलवे-कम-रोड ब्रिज की बात कही गई है, आज तक वहां पर न जाने कितने ही प्राइम मिनिस्टर्स गए और कितने ही प्राइम मिनिस्टर्स ने इसके लिए फाउंडेशन स्टोन्स लेट किए, पता नहीं, लेकिन आज तक भी इसका काम शुरू नहीं किया गया है। इस बार भी इस ब्रिज का उल्लेख तो किया गया है, लेकिन उसके लिए एडीशनल फंड्स की डिमांड ही की गई है। रेलवे के बजट में उसके लिए एक पाई भी एलोकेट नहीं की गई है। मेरा अनुरोध है कि ऐसा नहीं किया जाना चाहिए। जिस परियोजना को भी लिया गया है, उसे वास्तव में क्रियान्वित किया जाना चाहिए। नॉर्थ-ईस्ट में आज जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, वे इसी तरह रुके हैं। घासीघाट के प्रोजेक्ट को डिक्लेयर किए एवं उसकी स्कीम को

सैंक्शन हुए आज दस साल हो गए हैं, लेकिन अब तक भी उसके लिए फंड एलोकेट नहीं किया गया है। मैं चाहता हूँ कि नॉर्थ-ईस्ट के लिए जब भी कोई परियोजना ली जाए, उसके लिए सबसे पहले फंड एलोकेट किया जाए और उस फंड के अनुसार ही कोई प्रोजेक्ट सैंक्शन किया जाए। अभी हो यह रहा है कि प्रोजेक्ट्स को पहले सैंक्शन कर दिया जाता है, फिर उसे डिक्लेयर कर दिया जाता है, लेकिन उसके लिए 10-15 साल तक भी कोई बजट एलोकेशन नहीं किया जाता है। इन परियोजनाओं को पैसा देने के लिए कभी भी बजट में उन्हें जोड़ा नहीं जाता है। मैं मंत्रालय से यही अनुरोध करता हूँ कि ऐसा नहीं होना चाहिए।

रेलवे बजट में कुछ रेलवे फैक्टरीज के मॉडर्नाइजेशन का भी उल्लेख किया गया है। असम के बोगाई गांव में एक पुरानी फैक्टरी है, लेकिन अब उस फैक्टरी में कोई काम नहीं चल रहा है। वहां की पब्लिक उसके मॉडर्नाइजेशन के लिए डिमांड कर रही है। वहां पर नई कोच फैक्टरीज लगाने के लिए भी डिमांड की जा रही है। मैं चाहता हूँ कि जिस तरह आपने दो-तीन फैक्टरीज के रीऑर्गनाइजेशन की बात कही है, उसी तरह असम के बोगाई गांव की जो फैक्टरी है, उसका भी रीऑर्गनाइजेशन किया जाए और नई कोच फैक्टरी भी बनाई जाए।

इस बजट में एक बहुत अच्छी बात का उल्लेख भी किया गया है कि बांग्लादेश और भारत के लोगों को आपस में मिलाने के लिए दोनों देश मिल करके एक रेलवे लाइन बिछा रहे हैं। इसमें मैं भी एक बात का उल्लेख करना चाहता हूँ: इसका उल्लेख मैंने पहले इंटरिम बजट में भी किया था कि असम, बंगाल और अरुणाचल प्रदेश को टच करते हुए भूटान की जो सीमा है, भूटान के छोटे-छोटे शहर हैं, डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स हैं, सबडिवीजनल हेडक्वार्टर्स हैं जैसे बंगाल में जयगांव है, फुसिलिंग है, असम में सरभांग है, गेलैफु है, सामरांग है, सांद्रुप झंकार है, भांगटार है इसी तरह भैरबकुंडी है, इन सबको जोड़ने की कोशिश की जानी चाहिए। भूटान और भारत मिलकर एक साथ वहां रेलवे लाइन बिछाने का काम कर सकते हैं। यहां से भूटान बहुत दूर लगता है, यहां से चाइना बहुत दूर लगता है, म्यांमार बहुत दूर लगता है और बांग्लादेश भी बहुत दूर लगता है। लेकिन, हम उन लोगों के साथ हर दिन रहते हैं। हम भूटान के लोगों के साथ हर दिन मिलते रहते हैं। हमें हर दिन चीन के लोगों के साथ मिलने का मौका मिलता है। उन लोगों ने इंडिया के बॉर्डर तक रेलवे को एक्सपैंड किया है, रोड़ भी बनायी है। आज मार्केट भी वहां लोग करने लगे हैं। अब कहीं ऐसा न हो कि हम अरुणाचल में चाइना की ट्रेन में बैठें और उधर नाथू ला में उतर कर वहां से हमें वापस इंडिया में आना पड़े। हम इंडिया की तरफ से ही वहां पर रेलवे नेटवर्क को डेवलप कर के इस अंचल को भी जोड़ने की व्यवस्था करें, मैं यह अनुरोध करता हूँ।

इस बजट में कुछ नई ट्रेनों को भी चलाने की योजना बनाई गई है। "केवल महिलाओं" के लिए ट्रेन की बात भी कही गई। यह ट्रेन तो "केवल महिलाओं" के लिए है, लेकिन पता नहीं इसमें बिना पुरुष के कितनी महिलाएं सैर करेगी। इसमें "युवा ट्रेन" चलाने की भी बात कही गई है। अब इसमें सिर्फ युवक ही चलेंगे या युवक और युवतियां दोनों! यह ठीक है कि इसमें दोनों चल सकते हैं। लेकिन, जो "केवल महिलाओं" के लिए ट्रेन की बात है, यह कितनी प्रैक्टिकल होगी, ... (समय की घंटी)... जो भी हो, इतना तो आज रेलवे मिनिस्टर ने सोचा है, तो मैं आशा करता हूँ कि अगर आज हम यहां तक एडवांस ... (समय की घंटी)... होकर पहुंचे हैं, डबल डेकर ट्रेन देने की बात तक भी पहुंचे हैं, ... (व्यवधान)... तो कम-से-कम नॉर्थ-ईस्ट को भी अच्छी तरह से जर्नी के लिए रेलवे से जोड़िए। इसकी कोशिश करें। लास्ट में मैं यह अनुरोध करता हूँ कि ... (व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : दैमारी जी, ... (व्यवधान)... आप कृपया कन्क्लूड कीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री विश्वजीत दैमारी : अंतिम बात है, सर। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपके पांच मिनट पूरे हो गये। ...**(व्यवधान)**... अब छः मिनट हो जाएंगे।

श्री विश्वजीत दैमारी : सर, मैं आधा मिनट का समय और लूंगा। ...**(व्यवधान)**... मैंने कहा कि नॉर्थ-ईस्ट के लिए इस बार जितने भी प्रोजेक्ट्स का मेशन यहां पर किया गया है, अगले साल के बजट में इन्हें आप लोगों को एक नम्बर की प्रायोरिटी में लाना चाहिए और अगले साल से इन पर कार्य शुरू होना चाहिए। इन्हीं बातों का अनुरोध करके मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी स्पीच यहीं समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : श्री श्रीगोपाल व्यास। व्यास जी, इस बात का ध्यान रखिए कि आपके लिए पांच मिनट हैं।

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : धन्यवाद, महोदय। ...**(व्यवधान)**... सर, मैं भी छत्तीसगढ़ से आता हूँ, इसलिए श्रीमान् वोरा जी ने जो दो बातें कही हैं, उनकी ओर और अधिक जोर लगा कर रेलवे मंत्री महोदय को मैं यह बताना चाहता हूँ कि रावघाट योजना 180 किलोमीटर लम्बाई की है। भारत के नक्शे पर यह सबसे बड़ी रेलवे लाइन, जो कि डॉटेड है, अनेक वर्षों से लम्बित है। इस पर आप लोग कृपा करके कुछ करिए। जैसा कि वोरा जी ने कहा, इसमें घोषणा के बाद भी कुछ नहीं हो रहा है।

उसी प्रकार से एक रायपुर-धमतरी रेल लाइन है। इसमें 12-13 स्थानों पर शहर में लोगों को कठिनाइयां हो रही हैं। वह सब सैवशन हो गया है, बोर्ड को 225 करोड़ रुपए का रिकमंडेशन भी गया है, अतः उस पर भी काम शुरू होना चाहिए। मेरे एक प्रश्न के उत्तर में मंत्री जी ने कहा था कि कुल 12 हजार 749 किलोमीटर का सर्वे हुआ है। यह मार्च महीने में कहा गया था, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि उसमें एक किलोमीटर भी छत्तीसगढ़ के लिए प्रावधान नहीं है। इसकी ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

महोदय, आपको पता होगा कि बस्तर एक बहुत बड़ा जिला है तथा वहां पर बहुत अधिक लौह-अयस्क का उत्पादन होता है। मुझे जब वहां के कुछ व्यापारी लोग मिले थे, तो उन्होंने कहा कि रेलवे के वैगन्स नहीं मिलने के कारण, रेलवे की सुविधा नहीं होने के कारण रेलवे को जो फायदा हो सकता है, उसमें ही आप स्वयं कठिनाइयां उपस्थित कर रहे हैं। इस पर भी कृपया गौर कीजिए।

लोगों ने एक-दो छोटे सुझाव और दिए हैं, जिनकी ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ। मेरे पास अभी समय नहीं है, इसलिए आपने जो अच्छे काम किए हैं, उनके बारे में भी कहने का वक्त नहीं है। परन्तु, उनके लिए श्री मैं कुछ धन्यवाद देता हूँ। कोल्हापुर से गोंदिया एक ट्रेन चलती है। वह 12-13 घंटे गोंदिया में ही पड़ी रहती है, यह बात है यहां अनेक बार बता चुका हूँ। यदि यह बात सही है तो उसे आप दुर्ग तक जोड़िए। इससे रेलवे को भी लाभ होगा और यात्रियों को भी लाभ होगा। दूसरी बात यह है कि एक गरीब रथ लखनऊ से रायपुर के बीच चलती है। यह एक अच्छी बात है। उसको भी आप दुर्ग तक बढ़ाइए। सारनाथ एक्सप्रेस के लिए आन्दोलन करने वाले जो लोग थे, वे दुर्ग में रहते हैं, उनका तथा बिहार और उत्तर प्रदेश के जो बंधु हैं, उनका भी इससे कल्याण होगा। एक और बात मैं यहां अनेक बार कह चुका हूँ कि पुरी से जोधपुर के बीच एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाने की जरूरत है। जगन्नाथ पुरी का धाम जब चार प्रांतों से जुड़ जाता है, तो उसमें हजारों लोग जाते हैं। इसकी ओर भी आप ध्यान दीजिए। दुर्ग-जयपुर नामक एक गाड़ी जो चलाई गई है, उसके लिए आपका धन्यवाद। पुरी-जोधपुर

गाड़ी में बीकानेर के लिए डिब्बे जोड़ने चाहिए। रायपुर सरीखे शहर तथा उसके आसपास के रहने वाले बहुत-सारे लोग वहां जाने के इच्छुक हैं। मैं आशा करता हूँ कि जो मैं कह रहा हूँ, उसको कोई नोट कर रहा है। महोदय, मैं एक दो बातें राष्ट्रीय चिंतन की बोल रहा हूँ। कल यहाँ हमारे पुराने मंत्री जो काश्मीर के हैं, उन्होंने कहा था कि कटरा-काजीगुड़ लाइन पर हजारों करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं, कितने ही लोगों को बेकार कर दिया गया है और अभी कहा जा रहा है कि उसके orientation में दस साल लगेंगे। उपसभापति महोदय, यह एक गंभीर विषय है, इसलिए इसकी पूर्णतः जांच होनी चाहिए। ताकि यह एक बहुत बड़ा राष्ट्रीय घोटाला न हो जाए वरना काश्मीर को जोड़ने की बातें हवा में रह जाएंगी और उसमें 10-20 साल और न जाने कितना वक्त लग जाएगा।

महोदय, मैं एक अति महत्व की बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। मैंने एक प्रश्न पूछा था। रेलवे में 16 जोन हैं और प्रत्येक जोन से रेलवे को जितनी इनकम होती है, उसकी तुलना में प्रत्येक जोन में खर्च करने का आपके यहाँ कोई नियम है या कोई rational है क्या? हम सब को जानकर यह आश्चर्य होगा, उत्तर दिया गया है कोई लिंक नहीं है, कोई संबंध नहीं है। आप जितना अधिक खर्च किसी जोन पर करते हैं, उसका उसकी आय से कोई संबंध है या नहीं? मेरी सदन में मांग है कि इसका कोई-न-कोई equation होना चाहिए। मैं गणित का विद्यार्थी हूँ, हम Algebra में पढ़ते थे, it may be one per cent or five per cent. But, let there be a link. आप पैसा कमाएँगे और खर्च नहीं करेंगे, यह उचित नहीं है। उपसभापति जी, मैं बहुत गंभीरता से इस बारे में आपके माध्यम से रेलवे से गुजारिश कर रहा हूँ। कल एक बात हमारे एक मित्र ने यूनियन के इलेक्शंस के बारे में कही थी। वह जरूर सुप्रीम कोर्ट के माध्यम से हुए हैं, परंतु मुझे एक बात का खेद है, भारतीय मजदूर संघ नाम का मजदूरों का एक अखिल भारतीय संगठन है। उनके लोग मुझ से मिले थे। उनका कहना है कि वहाँ बहुत irregularities हुई हैं। जहाँ मैं यूनियंस के चुनाव कराए जाने के लिए धन्यवाद देता हूँ, वहीं पर कुछ गंभीर आरोप भी लगाए गए हैं। जिस नाम से registration नहीं हुआ, उसे चुनाव में सफल घोषित किया गया है। माननीय मंत्री जी जरूर ऐसी गंभीर अनियमितताओं की ओर ध्यान देंगे और इसे ध्यान में रखकर उचित निर्णय लेंगे।

महोदय, नॉर्थ ईस्ट के बारे में हमारे बहुत से बंधुओं ने कहा है। मैं गुवाहाटी गया था। मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि वहाँ ऐसे सीमांत प्रदेश है जहाँ कि एक किलोमीटर भी रेलवे लाइन नहीं है, दोहरीकरण नहीं हुआ है। हम देश की सुरक्षा के बारे में क्या सोचते हैं? क्या हम चीन की लाइन से काम करेंगे? यह एक गंभीर विषय है जिसे कई मित्रों ने उठाया है। इस बारे में जरूर सोचा जाना चाहिए।

महोदय, अनेक बंधुओं ने रेलवे के किनारे-किनारे, खासकर बड़े शहरों के पास जो गंदगी बिखरी पड़ी रहती है, इस ओर ध्यान आकर्षित किया है। आपको भी स्मरण होगा मैंने इस विषय पर दो-ढाई साल पहले एक विशेष उल्लेख किया था। महोदय, मुझे मंत्री जी ने कहा था कि हमने उचित कार्यवाही के लिए यह शहरी विकास मंत्रालय को भेज दिया है। अब क्या इस देश की गंदगी साफ करने के लिए सारे मंत्रालय कम पड़ेंगे? मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस कलंक को दूर करने के लिए आप अवश्यमेव कदम उठाइए।

महोदय, आपने मुझे जितना समय दिया उससे मैंने एक सैकंड ज्यादा लिया, कृपया क्षमा कीजिएगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : कोई बात नहीं व्यास जी। Thank you very much. Now Sri Ganga Charan. Do not take more than five minutes. Everybody is taking five minutes.

श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश) : महोदय, मैं ममता जी द्वारा पेश रेल बजट का विरोध करता हूँ। यह बहुत ही बोगस और impartial budget है। वह सारे बजट का पैसा अपनी स्टेट पश्चिमी बंगाल में ले गई है और अन्य पिछड़े क्षेत्रों की उपेक्षा की गई है। महोदय, खास तौर से उत्तर प्रदेश का बुंदेलखंड क्षेत्र जोकि आदिवासी क्षेत्र है, पिछड़ा क्षेत्र है, उसकी इस रेल बजट में घोर उपेक्षा की गई है। मैंने रेल मंत्री जी कुमारी ममता बनर्जी जी को एक पत्र भी लिखा था कि बुंदेलखंड आजादी के 60 सालों से बहुत ही उपेक्षित रहा है। इसलिए वहां डाकू और नक्सलाइट समस्या बढ़ती जा रही है। इसलिए हर जिले को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। इससे एक तो यहां के हर गरीब और आदिवासी को काम मिलेगा, दूसरा, जब विकास होगा तो यहां इंडस्ट्री आएगी। क्योंकि रेलवे लाइन के डेवलप हुए बगैर वहां कोई भी इंडस्ट्रियलिस्ट इंडस्ट्री लगाने के लिए तैयार नहीं है। इसी कारण, बुंदेलखंड में बेरोजगारी, पिछड़ापन, गरीबी और भूख है। आज बुंदेलखंड इस नाम से चर्चित हो गया है कि यह डाकुओं का क्षेत्र है। आजादी की लड़ाई में सबसे ज्यादा योगदान देने वाला, आजादी की लड़ाई सबसे ज्यादा लड़ने वाला क्षेत्र बुंदेलखंड रहा है। वीरांगना महारानी लक्ष्मीबाई, वीरांगना अवन्तिबाई लोधी और वीरांगना झलकारन बाई कोरी आदि तमाम ऐसी वीरांगनाएं रही जिन्होंने 1857 में अंग्रेजों के खिलाफ लड़ाई लड़ी। इनके नेतृत्व में हजारों किसानों और मजदूरों ने सामूहिक रूप से अंग्रेजों को खदेड़ा। उसके बाद भी 1947 के पहले...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Mr. Ganga Charan, if you have to make some points, do that. Otherwise, you won't get any time.

श्री गंगा चरण : सर, मैं बुंदेलखंड के बारे में थोड़ा-सा reference दे रहा हूँ। बुंदेलखंड ने आजादी की लड़ाई सबसे ज्यादा लड़ी। उसमें आज भी वही जज्बा है। लेकिन विकास न होने के कारण आज बुंदेलखंड डाकुओं के नाम से जाना जाता है। यदि हम उस ऊर्जा को क्रियेटिव काम में लगाएं तो वहां की जो डाकू समस्या है, उसका समाधान हो सकता है। उसके लिए हमने रेल मंत्री जी से मांग की थी कि खजुराहो रेलवे लाइन - जब मैं 1996 में लोक सभा में था, तब मैंने महोबा से खजुराहो रेलवे लाइन पास कराई थी। अब इसमें काम शुरू हो गया है और इसका उद्घाटन भी हो गया है। खजुराहो एक ऐसा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है, जहां देश-विदेश के सैलानी जाते हैं। मैं चेयरपर्सन का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ कि दिल्ली से खजुराहो जाने के लिए कोई भी रेलवे सुविधा नहीं है। इसलिए वहां जाने वाले जो भी पैसेजर्स हैं, वे वहां हवाई यात्रा के द्वारा जाते हैं। अब रेलवे लाइन बन कर तैयार हो गई है, लेकिन इस पर अभी कोई ट्रेन नहीं चल रही है। एक पैसेजर गाड़ी खजुराहो से महोबा चलती है। यदि दिल्ली से खजुराहो के लिए शताब्दी एक्सप्रेस चालू कर दी जाए तो रेलवे को भारी मात्रा में विदेशी मुद्रा की प्राप्ति होगी। जो विदेशी पर्यटक हैं, उनको आने-जाने की एक सुविधा मिलेगी और खजुराहो जैसे पर्यटक स्थल की और भी समृद्धि होगी।

इसी तरह, लखनऊ और खजुराहो को भी शताब्दी एक्सप्रेस से जोड़ा जा सकता है। चूंकि हमारे देश में इस समय यदि कोई शांति वाला पर्यटक स्थल है तो वह खजुराहो है। वहां न आतंकवाद है और न ही नक्सलाइट है। आज पर्यटक कश्मीर या नॉर्थ-ईस्ट नहीं जा सकते हैं। चारों तरफ आतंकवाद है। अब एक ही स्थान बचता है, वह खजुराहो है। इसलिए खजुराहो तक यातायात के साधन उपलब्ध कराने के लिए रेलवे विभाग को गंभीरता से विचार करना चाहिए।

दूसरा, कानपुर से झांसी सिंगल रेलवे लाइन है। मुम्बई जाने के लिए वही एक रूट है। सिंगल रेलवे लाइन होने के कारण वहां यातायात अकसर रुक जाता है। ट्रेनें बहुत लेट हो जाती हैं। कुछ ट्रेनें तो ऐसी हैं जो अकसर 12-12

2.00 PM

घंटे लेट रहती हैं, जैसे - ग्वालियर-छपरा एक्सप्रेस। मैंने पहले भी पत्र द्वारा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध किया था और आज फिर अनुरोध कर रहा हूँ कि उस लाइन को डबल रेलवे लाइन से जोड़ा जाए और उसका विद्युतीकरण भी करवाया जाए।

मात्र 200 किलोमीटर का यह track है, बाकी झांसी से मुम्बई तक पूरा डबल है और उस पर विद्युतीकरण है, कानपुर से भी इधर विद्युतीकरण है और यह एक ऐसी योजना है जिससे रेलवे मंत्रालय को भारी लाभ हो सकता है। महोदय, मैंने इस बार पीलीभीत से लोक सभा का चुनाव लड़ा था। आजादी के 60 साल बाद आज भी लखनऊ-पीलीभीत-काठगोदाम रेलवे लाइन मीटर गेज की है, वहां की जनता की बहुत पुरानी मांग है कि इस लाइन को ब्रॉड गेज में बदला जाए। आज भी वहां की जनता

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Yes, yes. Wind up, please.

SHRI GANGA CHARAN: Okay, Sir. Give me two minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no; you have taken more than the allotted time.

SHRI GANGA CHARAN: One minute only. तो पीलीभीत की मीटर गेज की लाइन को ब्रॉड गेज में बदला जाए, इससे भी पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, क्योंकि लखनऊ से नैनीताल जाने के लिए मीटर गेज रेलवे लाइन से पर्यटकों को असुविधा होती है और वहां एक ही ट्रेन चलती है जो नैनीताल-कोठगोदाम टू लखनऊ। इसको भी इस बजट में शामिल किया जाए। ...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is enough.

श्री गंगा चरण : सर, एक मिनट।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude.

SHRI GANGA CHARAN: Sir, I will take only one minute more.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please mention your demands only and don't give the background.

श्री गंगा चरण : सर, बुन्देलखंड में, उरई से 1996 में हमारा एक प्रपोजल था और सर्वे भी हो गया था - ग्राउंड सर्वे और एयर सर्वे भी हो गया था। मोहाबा टू रॉड, उरई, भिड़, इस सर्वे के होने के बाद इसे अभी बजट में नहीं लिया गया है। हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करेंगे कि इसे बजट में शामिल किया जाए। इस रेलवे लाइन के जुड़ने से भिड़ की डाकूग्रस्त समस्या के समाधान में भी काफी मदद मिलेगी। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसको रेलवे बजट में जोड़ा जाए। धन्यवाद।

SHRI M.V. MYSURA REDDY (Andhra Pradesh): Thank you, Sir. The hon. Minister has shown some earnings, but all is not well. The train is running on a wrong track. Sir, I want to bring one thing to the notice of the hon. Minister, page 44 of the Performance Budget, regarding the sale of scrap. I am quoting only one item because of paucity of time. In 2006-07, there was a sale of 5,56,181 metric tons of scrap for Rs.895 crores. That means each metric ton is costing about Rs.16,000/-. In 2007-08 also, 81,674 metric tons were sold for Rs.1,527 crores. That will also cost, approximately, Rs.16,000/- per metric ton. During those two years, the prevailing market rate is Rs.26,000/- per metric ton to Rs.30,000/- per metric ton. If we calculate the loss to the Railways, it is Rs.1,000 crores to Rs.1,500 crores approximately. GAG also substantiates this in its Performance Report, No.PA8 of 2008, in Chapter 3, vide para 3.8.4.6. He also substantiated this corruption. This is only

about one item of the sale of scrap. The same thing is happening in purchases also due to centralisation of purchases, mechanical fittings and all those things. I am demanding a detailed probe by CVC on sales and purchases. Heavy scandals are there in sales and purchases also.

Sir, regarding dedicated freight corridors, the Minister has made an announcement about the Diamond Corridor as a necklace to the country. She made an announcement about this Corridor, but not about North-South, Southern and East-South parts. She only mentioned about the project. It is empty handed regarding these scandals. One thing I want to tell you, Sir, and also to this august House; maybe, for a bride, necklace is not the only thing required. Ring is also required; armlet is also required; golden belt is also required. Then only she will become a full-fledged bride.

If this attitude continues in the Railway Ministry, then I am afraid that there will be north-south feelings. This is not a good trend. It should be throughout India and industrial development should take place throughout India. This kind of corridors should come up throughout India and not just at one place.

Sir, I am coming from Andhra Pradesh. I think that everybody knows about the step-motherly treatment meted out to the South Central Railway. Out of 57 new trains, SCR has got only one, whereas West Bengal has got 15. Out of 12 “Duronto” trains, SCR has got nil, whereas West Bengal has got four. Out of 309 “Adarsh Stations”, SCR has got only two, whereas West Bengal has got 181.

Regarding new lines, out of 53 new lines, SCR has got nil, whereas West Bengal has got 19. Out of 12 projects for doubling the lines, SCR has got nil, whereas West Bengal has got four. Of course, two world class stations are given to SCR on PPP mode. But it is a burden to the passengers. It is nothing but a real estate business. The Railways are not spending a single naya paise. They will give it to the private operators. For their corruption and other things, the users have to pay the penalty. This is not a good thing that is given to Andhra Pradesh.

Sir, I want to bring one thing to the notice of the Minister. The percentage of net revenue to capital-at-charge and investment from capital fund in the case of Eastern Railway stands at minus 63, whereas in the case of SCR it stands at plus 20. The revenue of the South Central Railway, as per the Budget Estimates for 2009-10 have the figures for the last two years also; but I can't mention all those things because of paucity of time—is Rs.8,751 crores, but the expenditure is Rs.5,707 crores. It means that the expenditure is Rs.3,000 crores less than the revenue. In the case of Eastern Railway, the revenue is Rs.3,490 crores and the expenditure is Rs.4,925 crores. *(Time-bell)*,.. Sir, I will take only one more minute. It means that the expenditure is Rs.1,500 more than the revenue. In the case of passenger amenities also, there is a sharp increase in the allocation for Eastern Railway. The allocation has been raised from Rs.80 crores in 2008-09 to Rs.225 crores. There is an increase of Rs.145 crores. But in the case of South Central Railway it has gone up from Rs.103 crores to Rs.118 crores. There is only an increase of Rs.15 crores. The SCR stood number one in earnings and we were meted out a step-motherly treatment. ...*(Time Bell)*...

Sir, only one minute. There are two trains. One “Lalu” train that goes to Patna and another “Velu” train that goes to Chennai, which, at least, touches Andhra Pradesh. Now there is only one train, the “Mamta” train that goes toward the east. Our Mr.Muniappa from Bangalore is there. But the Bangalore train is not coming.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Let there be a “Muniappa” train.

SHRI M. V. MYSURA REDDY: Sir, I want to mention one point. There are 13 projects which are already sanctioned with an estimated cost of Rs.5,545 crores. ...(*Time-bell rings*)... One minute, Sir. The outlay up to 2008-09 was Rs.949 crores. But this year is Rs.450 crores. This can only meet the cost escalation and nothing else.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Yes, over.

SHRI M. V. MYSURA REDDY: Sir, only one sentence and I conclude. Out of 42 seats in Andhra Pradesh, the Congress has got 33 seats, whereas out of 41 seats in West Bengal, the Trinamul Congress has got 19 seats and the Congress has got 6 seats. (*Time-Bell rings*)... Sir, only one sentence. यह कांग्रेस एम.पी.जी. की इज्जत का सवाल है। So, they have to settle it. With this step-motherly treatment and partisan attitude they can't solve the problem. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Actually, my problem is this. From the category of “Others”, there are 15 speakers and the total time available is only 75 minutes. That means, actually you have to take less than five minutes. You have taken eight minutes. I am informing others also Please try to restrict yourself. Shri Shanappa, your Party has 23 minutes and there are eight speakers from your Party.

SHRI K.B. SHANAPPA (Karnataka) : Sir, I am the last one.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, there are four more speakers from your Party.

SHRI K.B. SHANAPPA : Sir, it is my luck that whenever I speak, you are there. You have always protected my feelings.

The Indian Railways has become one of the main national projects since the British period. They started it by laying a railway line between Mumbai and Thane, long back, in the year 1854. In the Railway Budget 2009-10, an outlay of Rs. 40,745 crores has been proposed and the allocation for the new lines has been increased to Rs. 1,010 crores. So the main things have been added in the budget. While submitting the budget, Mamtaji has shown a lot of interest in the common man. मगर मुझे इस बात का दुख होता है कि Economically, she wants to make the Department viable. She has proposed many railway lines, which she has mentioned in the budget वह कभी कहती है कि मैं बहुत areas में रेल लाइन ले जाती हूँ। Shri K.H. Muniappa is sitting here. Shri Muniappa happens to be a very good friend of mine. He is from Karnataka. I am from Hyderabad. I don't want to touch the points which have already been mentioned. Sir, Hyderabad is considered one of the most backward areas

in the State of Karnataka. Shri S.M. Krishna was just now sitting here. When he was the Chief Minister, he wrote a letter to the Central Government, when Advaniji was the Home Minister, to see that Gulbarga, Bidar, Bellary, Koppal, Raitur, etc., were covered under Article 371. They are the most backward districts where there is no education, no development, no roads. There is a railway line between Mumbai and Chennai which passes through Gulbarga. From Secunderabad to Bangalore, there is a Graib Rath. Unfortunately वह रथ इतनी तेज भागती है कि वह न सेडम के पास रुकती है, न चितापुर पर रुकती है और न ही यादगिर पर रुकती है। इन ताल्लुकों से जितने भी लोग आते हैं, वे बेंगलुरु कैसे पहुंचेंगे? इसको 90 किलोमीटर प्रति घंटा के हिसाब से भगाने की क्या जरूरत है? इतनी क्या जल्दी है? When you have that Garib Rath आपके मन यह होना चाहिए कि ट्रेन ऐसा हो, जिससे गरीबों को कुछ मदद मिले। आप नाम रखते हैं गरीब के ऊपर, लेकिन काम होता है तेज भाग के जाने वालों का। आपने international standard वाली स्टेशन के बारे में बहस किया है। Mamtaji is sitting here. We are living in India. You must first bear in mind that today international railway stations are not, at all, needed in this country. You first take the railway line to the last place of the border of our country, आज भी हजारों गरीब जो existing railway stations पर रहते हैं, आपने देखा है कि migrate होने पर उन्हें कोई जगह नहीं मिलती है। आज भी बहुत-से areas ऐसे हैं, जहां पर रेलवे लाइन नहीं है। विगत सत्र में कर्नाटक के 20-25 MPs ने हस्ताक्षर करके एक अनुरोध दिया था, उसमें हमने मांगा था कि शोलापुर से बेंगलुरु के लिए एक ट्रेन दी जाए। मगर आज तक उसका कोई रिजल्ट नहीं आया है। Twenty Members of Parliament, irrespective of their party affiliations, wrote about it. The letter must have been pending with the Department of Railway. That is the area which is historically very famous. Bahamani Sansthan had started before the Mughal Sansthan. Vijaynagar and Hampi are also there. These are historically and internationally known cities. What are you going to do for them? Shahabad being the cement industry town, Sadam, Vasava Datta, Rajeswari, Wadi, are very big cement industries. We are giving a lot of tariff and excise duty to the Central Government. In return, what is it that the people are getting? आपने कुछ नहीं दिया। After 60 years of independence, you should have thought about it. Ask some of your people to have a look at where Gulbarga is, where Bidar is, where Bellary is, where Koppal is, find out which natural resources are found there, and find out why these people have been suffering for years. You have to, at least, give a railway line. You have proposed one line, that is, Yadgir-Shahpur-Shorapur. Of course, that is good blueprint. We are grateful to you, Madam. पर कितने साल लगेंगे उसको? बीदर गुलबर्ग के बीच में 106 किलोमीटर की एक लाइन बनानी है। बंगारू लक्ष्मण जी ने उसकी फाउंडेशन डाली थी। The proposed expenditure for it is Rs. 3.90 crores. The work from Bidar to Humnabad has been completed, and the remaining 60 kms. is left to be done. A railway gentleman from Secunderabad was asked by the D.C. of Gulbarga to come over there and he was told that they would give all the infrastructure to the surveyors. रेलवे वाला कोई भी नहीं आया है। And, when the General Manager at Mumbai called a meeting at Sholapur, we, all the M.P.s attended it, तब हमने कहा कि देखिए, यहां के लोगों की यह भावना

है। लेकिन कुछ भी नहीं हुआ। सर, ट्रेनों के बारे में एक बात मैं आपको बताना चाहता हूँ कि रात को जब हम सफर करते हैं, Bangalore to Gulbarga या मुम्बई या शोलापुर, तो पूरी ट्रेन कॉकरोचों से भरी होती है। उसमें चूहे घूमते हैं। जब हम खाना खाने के टिफिन बाक्स रखते हैं, तो उन टिफिन बॉक्सेज में कॉकरोच घूमते हैं। यह क्या व्यवस्था है? आप अंतर्राष्ट्रीय स्तर के स्टेशन बनाने जा रहे हैं, लेकिन हमें तो आप बस एक सीधा-सादा रेलवे स्टेशन दे दीजिए। इस देश के निवासी, seventy-five to eighty per cent of the people are below poverty line. Not for every class of people, you have to go in for world-class railway stations, और बाकी दूरन्त स्टेशनों को आपने दिया ही है। For Adarsh station, you have named 350 stations; not a single name is from Hyderabad. Only Bidar has been taken from our area. Therefore, Sir, ममता जी के बारे में हम लोगों की पूरी उम्मीद है कि जो एरियाज बहुत पिछड़े हुए हैं, जिन लोगों को रेल की सुविधा नहीं मिली है, उन लोगों के लिए आप ममतामयी बन सकती हैं और इसीलिए हमने यह सोचा कि ...*(समय की घंटी)*... With your permission, I will only take one minute more. इस देश के सब लोग झुंघर-उधर जाते हैं, रेल से जाते हैं, रोड से जाते हैं, एयर से जाते हैं, लेकिन उस भाग के लोगों की किस्मत अभी तक नहीं खुली है। कम से कम उनके साथ हमें भी ले जाइए। यही तो उन लोगों की आशा है। अंत में मैं एक शेर सुना देता हूँ, मख्दूम मोहियुद्दीन नाम के एक बहुत बड़े शायर रहे हैं, वे शायर भी थे और क्रांतिकारी भी थे और हैदराबाद से थे। तो शेर इस प्रकार है-

"हयात लेकर चलो, खयानात लेकर चलो,

चलो तो सारे जमाने को साथ लेकर चलो।"

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) : सर, सर्वप्रथम तो मैं यू.पी.ए सरकार की रेल मंत्री ममता जी को सर्वस्पर्शीय और सर्वकल्याणकारी रेल बजट देने के लिए बधाई देती हूँ, जिसे सभी लोगों ने सराहा है और समाज के सभी वर्गों का उन्होंने ध्यान रखा है। सर, जब 2004 में यू.पी.ए. सरकार बनी, इससे पहले रेलवे घाटे में जा रही थी और रेलवे के बारे में यह कहा जाता था कि रेल एक सफेद हाथी के समान है, लेकिन यू.पी.ए. सरकार बनने के बाद हमने देखा है कि रेल को भी हमने घाटे के सौदे से उबारकर उसे भी मुनाफे में लाकर रख दिया है और इससे न सिर्फ रेलवे के ही बल्कि देश के अन्य क्षेत्रों के विकास कार्यों में हमें मदद मिली है। इसके लिए मैं सबसे पहले यू.पी.ए. सरकार के नीति-निर्धारकों को जिन्होंने एक अच्छी नीति और नीयत को लेकर कार्य किया है, पूरे मंत्रालय पर कायापलट कर दिया है, उनको धन्यवाद देना चाहती हूँ और उनको बधाई दे रही हूँ।

सर, रेलवे जो आम जनता का बेहद जरूरी यातायात का साधन है, उसे फायदे का सौदा बनाकर और साथ ही दूसरे क्षेत्रों के विकास के लिए उससे जो मदद मिली है, उसके लिए भी मैं रेलवे के सभी अधिकारियों-कर्मचारियों और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ। मुझसे पूर्व वक्ताओं ने काफी बातें इसके बारे में कहीं। विपक्ष के कई मित्रों ने इसकी कई खामियां भी गिनवाई होंगी। लेकिन अभी लोग एक बात से सहमत होंगे कि यूपीए सरकार का रेल बजट ममतामयी और कल्याणकारी बजट है जो सर्व जन हिताय है। इसमें कोई इन्कार नहीं कर सकता है। इस बजट के अंदर हमने देखा है कि उन्होंने सभी वर्गों को ध्यान में रखते हुए बहुत से प्रावधान किए। मैं बहुत डिटेल् में न जाते हुए यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे के इतिहास में पहली बार 12 नॉन स्टॉप ट्रेनें चलाई जा रही हैं, 57 नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं, 27 गाड़ियों के फेरे बढ़ाए जा रहे हैं और 13 ट्रेनों का विस्तार किया जा रहा है। गरीबों को इज्जत देने के लिए "इज्जत" योजना बनाई गयी है और युवाओं के लिए युवा ट्रेन चलाई जा रही है। महिलाओं को ध्यान में

रखते हुए, उनकी मुश्किल आसान करने के लिए महिला स्टेशनल ट्रेन चलाई जा रही है और महिलाओं की सुरक्षा के लिए महिला कमांडोज तैनात करने की बात की गई है। साथ ही लम्बी दूरी की ट्रेनों के अंदर डॉक्टर की सुविधा मुहैया कराने की बात बताई इसके अलावा नक्सल प्रभावित क्षेत्रों और माओवाद से प्रभावित क्षेत्रों में से 140 संवेदनशील स्टेशनों को identify करके वहां विशेष सुरक्षा बल तैनात करने की बात की गई है। किसानों के लिए किसान विजन प्रोजेक्ट इन्होंने बनाया है। लोगों की मुश्किल आसान करने के लिए, समय की बचत करने के लिए और उन्हें लम्बी क्यू से बचाने के लिए जो मुश्किल आसान योजना बनायी गई है, ये सभी बातें आम जनता को बेहद फायदा पहुंचा रही हैं। साथ ही तत्काल सेवा के नियमों में फेरबदल करके जो राहत लोगों को पहुंचाई है, इसके लिए भी मैं ममता जी को धन्यवाद देती हूँ। महोदय, रेलवे में सफाई सबसे बड़ा सवाल है। मंत्री महोदय ने इस बार बजट में कहा कि हम सफाई के ऊपर विशेष ध्यान देंगे। मैं चाहती हूँ कि इस बात पर वे खरी उत्तरे और रेलवे में आगे से जब देखा जाए तो हमें साफ सुथरे स्टेशन मिलें, लोगों को साफ-सुथरी गाड़ियां मिलें। विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की बात बहुत अच्छी बात है लेकिन सबसे पहले हमारे देश में ऐसे स्टेशंस, जहां कुछ सुविधा नहीं हैं, ऐसे स्टेशंस, जहां लोगों को पीने का पानी भी नहीं मिलता है, उन जगहों पर कम से कम पानी मुहैया हो सके, तो वही सबसे बड़ी बात होगी, ऐसा मुझे लगता है। महोदय, रेलवे में जो कर्मचारी हैं, जिन्होंने रेलवे को चलाने में अपना सबसे बड़ा योगदान दिया है, उन कर्मचारियों के लिए इन्होंने विशेष प्रावधान किया है, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देती हूँ। इस तरह से हम देखें कि न सिर्फ गरीबों के लिए, बल्कि मध्यम वर्ग और उच्च वर्ग के लिए भी उन्होंने इस बजट में काफी प्रावधान किए हैं। इस तरह से - चाहे गरीब हों, चाहे महिलाएं हों, चाहे किसान हों, चाहे युवा हों, सभी वर्गों का ध्यान रखा गया है।

अब ज्यादा बात न करते हुए, जिस स्टेट से मैं आती हूँ, गुजरात, उसके बारे में मैं कुछ बात करना चाहूंगी। गुजरात पर ममता जी ने अपनी दृष्टि तो डाली है। उन्होंने जो 12 नॉन स्टॉप ट्रेनें दी हैं, उनमें से एक ट्रेन अहमदाबाद-मुम्बई के बीच में चलाने की बात की है। इसी तरह से तीन नई ट्रेनों का लाभ भी इन्होंने गुजरात को दिया है - गांधीधाम-हावड़ा सुपरफास्ट एक्सप्रेस, हापा-निरुनवेली सुपरफास्ट एक्सप्रेस और वेरावल-मुम्बई ट्रेन का हमें लाभ दिया हुआ है। इसके अलावा प्रीमियम पार्सल सेवा की जो इन्होंने बात बताई थी, उसमें से सबसे पहले दिल्ली और वापी रूट इन्होंने पसंद किया है, इसके लिए भी मैं उनका धन्यवाद करती हूँ। अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी ट्रेन सप्ताह में सात दिन चलाने की बात इन्होंने कही है, इससे लोगों को काफी सुविधा मिलेगी। पोरबंदर-हावड़ा ट्रेन सप्ताह में दो से तीन दिन चलाने के लिए, पोरबंदर-बापूधाम-मोतिहारी ट्रेन मुजफ्फरपुर तक बढ़ाने के लिए और पचास विश्वस्तरीय स्टेशंस में अहमदाबाद, पोरबंदर को शामिल करने के लिए मैं उनको धन्यवाद दे रही हूँ। लेकिन मैं एक बात उन्हें और कहना चाहती हूँ कि विश्वस्तरीय स्टेशंस अगर बन रहे हैं तो गुजरात का सूरत, जो गुजरात की आर्थिक राजधानी माना जाता है, उसको भी उसमें शामिल करना जरूरी था क्योंकि पूरे देश से - चाहे वह बंगाल हो, चाहे उड़ीसा हो, चाहे यूपी हो - पूरे देश से वहां लोग काम की तलाश में आते हैं, काम के लिए आ रहे हैं, इसलिए सूरत को भी अगर इसमें शामिल कर लें तो मुझे लगता है कि गुजरात के लोगों को और पूरे देश के लोगों को इससे बहुत फायदा होगा। साथ ही इन्होंने जिन 50 स्टेशनों के ऊपर मल्टी फंक्शनल कम्प्लेक्स बनाने की बात की है, उसमें बड़ौदा और गांधीधाम को शामिल किया है। इसके अलावा इन्होंने रेलवे की जमीन पर 18 मेडिकल कॉलेज बनाने की बात की है, उसमें से एक मेडिकल कॉलेज अहमदाबाद को दिया है। इसके लिए भी मैं उनका धन्यवाद अदा करती हूँ। मुम्बई-जयपुर की गरीब रथ ट्रेन अब दिल्ली तक चलाने की बात की है। इसलिए मुझे

लगता है कि गुजरात की जनता को दिल्ली के लिए और ट्रेन मिल गई है। इन सब बातों के बावजूद मैं एक बात जरूर बतलाना चाहती हूँ कि जहां प्लेन लैंड होती है वहां रेल डालने का खर्चा कम होता है, जबकि पहाड़ी क्षेत्रों में खर्चा ज्यादा आता है। वैसे भी अगर देखा जाए तो गुजरात के अंदर से रेलवे को सबसे ज्यादा रेवेन्यू मिल रही है। इसलिए गुजरात के जो काफी साल से पैडिंग इश्यूज हैं, उस तरफ उनको ज्यादा तवोज़ह देने की जरूरत है। मुझे लगता है कि आगामी समय के अंदर या माननीया रेल मंत्री जी जो आप अपना जवाब देंगी, उसके अंदर हमारी जो डिमांड है उनको पूरा करने के बारे में भी वे बताएंगी। अब मैं ज्यादा बात न करते हुए अपने एरिया की बात करने जा रही हूँ। अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी को सप्ताह में 7 दिन चलाने की बात कही है। हमने जीरो बेस लेने की बात कही थी कि जीरो बेस टाइम टेबिल होगा। तो जीरो बेस टाइम टेबिल होने के बाद ट्रेन पहुंचने का समय कम होना चाहिए। लेकिन आज भी अहमदाबाद से दिल्ली की दूरी 14-14 घंटों में पूरी हो रही है, जबकि यहां से मुंबई काफी दूर होने के बावजूद भी इतने कम समय में पहुंचा जा रहा है। तो इस ट्रेन के पहुंचने के समय को भी कम किया जाए। इस ट्रेन के पहुंचने का टाइम भी सही नहीं है। यह ट्रेन दिल्ली से चलकर अहमदाबाद सुबह 10 बजे पहुंचती है। तो ज्यादा सर्विस क्लास और बिजनेस क्लास लोग उसमें जाना पसंद नहीं करते हैं, क्योंकि उनका आधा दिन तो वैसे ही बर्बाद हो जाता है। 10 बजे पहुंचने के बाद घर जाकर तैयार होकर उनको अपने काम पर पहुंचना मुश्किल हो जाता है। अगर टाइम कम करके इस ट्रेन को सुबह जल्दी पहुंचाया जाए तो मुझे लगता है कि काफी पैसंजर्स भी मिलेंगे और रेलवे को फायदा होगा। ...*(समय की घंटी)*...

सर, अपने एरिया के बारे में बात करूंगी, इधर-उधर की बात नहीं करूंगी, मैं पोंड-टू-पोंड जा रही हूँ। सर, रेल परियोजना का आर्थिक नहीं सामाजिक पैमाना ध्यान में रखने की जो बात कही है, इसलिए मैं उनके इस साधुवाद को धन्यवाद देती हूँ। इन्होंने 49 धार्मिक स्टेशनों को अपग्रेड करने की बात बताई है। परन्तु हमारे गुजरात में सबसे बड़ा शक्ति का स्थल है, गुजरात के लोगों की आस्था का स्थल है, जहां अम्बा जी का मंदिर है। उन अम्बा जी के लिए हमने मेहसाना, तारंगा, अम्बाजी, आबूरोड़ की एक ट्रेन मांगी थी, जिसका सर्वे भी हो चुका है तथा रेलवे बोर्ड के पास पहुंच चुका है। लेकिन वह ट्रेन हमें आज तक नहीं मिली है, जबकि काफी जमीन उन्होंने पहले से एक्वायर कर रखी है। मुझे लगता है कि माननीया मंत्री जी, अपने भाषण में यह ट्रेन देने की बात जरूर कहेंगी, ऐसी मैं आशा करती हूँ। साथ ही मैं एक बात और भी कहती हूँ कि 32 साल के बाद वीरमगम स्टेशन का मेकेनिकल सिस्टम बदलकर सेट्रलाइज्ड कंट्रोल सिस्टम बनाने का जो निर्णय लिया है, वह काफी अच्छा है। लेकिन सबसे बड़ी बात यह है कि सौराष्ट्र को वाया वीरमगम, मेहसाना होकर दिल्ली का जोड़ने की ट्रेन की जो डिमांड है, वह लम्बे समय से पूरी नहीं हुई है। इसलिए यह भी पूरी करनी चाहिए और सौराष्ट्र की जनता को इसका लाभ देना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Now, wind up.

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, बस दो मिनट। मेहसाना स्टेशन उत्तर-गुजरात का कॉमर्शियल हब है। आपको शायद ताज्जुब होगा कि इंडिया के अंदर दो सूर्य मंदिर हैं, जो एक कोणार्क में तथा दूसरा मेहसाना में Modhera के अंदर है। इसके अलावा जैन समुदाय में हवन नहीं होता है। लेकिन हमारे मेहसाना के अंदर एक मंदिर है, जहां हवन होता है। ओ.एन.जी.सी. का सबसे बड़ा ऑनशॉर प्रोडक्शन भी मेहसाना में ही होता है। इस एरिया में सबसे बड़ी मिल्क प्रोडक्शन की सागर डेरी वहीं है। तो मेहसाना के अंदर जो डिमांड रखी गई है, उनको पूरा किया जाए, क्योंकि वहां

बाहर से पूरे देश के लोग भी आते हैं। वहां मेहसाना में रिजर्वेशन सेंटर भी बंद कर दिया गया है, जिसको चालू किया जाए। इसके अलावा वी.आई.पी. कोटा भी बढ़ाना चाहिए। वहां पूरे देश के लोग आते हैं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : बाकी चीजे चिट्ठी में लिखकर भेज दें।

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। पिछले बजट के अंदर लालू जी ने कुलियों को गैंगमैन बनाने की बात कही थी और यह कदम बहुत सराहनीय है, लेकिन कुलियों के गैंगमैन बन जाने से स्टेशन पर कुली मिलते ही नहीं हैं। इस जगह से लोगों को बहुत तकलीफ हो रही है। इसलिए नये कुलियों की भर्ती करने के बारे में कदम उठाए जाने चाहिए ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप बैठ जाइए। श्री अर्जुन कुमार सेनगुप्ता।

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, मैं आखिरी बात कह रही हूँ। सर, गुजरात बार्डर स्टेट है। गुजरात का कच्छ इलाका जो पाकिस्तान के साथ जुड़ा हुआ है ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप बैठ जाइए। आप बैठ जाइए।

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, गुजरात में कच्छ से राधनपुर, चाणस्मा, शंखेश्वर, मेहसाणा होकर अहमदाबाद के लिए एक रेलवे लाइन डाली जानी चाहिए। सर, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA (West Bengal): Thank you very much, Mr. Vice-Chairman, for giving me the time to speak. I rise on this occasion because this is for the first time I am speaking on the Railway Budget; but, I am speaking with an extraordinary sense of satisfaction, because normally it is very difficult to make it very attractive and very broad; but this is the first time I see a Budget that has been presented on Railways on those lines. This time, the Railway Minister has given the Railway Budget a twist and philosophy which was never given before. I feel very proud about it. I feel very proud not only because the Minister comes from my State but also because the Minister is probably going to be the Chief Minister of my State in a few years' time. She has absolutely shown the capacity to lead. ...*(Interruptions)*...

Let me mention a simple point that in 2005, Mr. Vice-Chairman, I was asked by the Congress to contest the Rajya Sabha elections in West Bengal and I lost that election because Trinamool did not support me. The next time I got it because the CPI(M) supported me. But, that is not the issue. I do not want to talk about my own point. But, I want to put it on record that this Budget has, for many reasons, brought out an approach to a Budget which might become a signal to many other persons.

I listened to my friend Arun Jaitley on the other side. He was obviously very keen to support Mamataji for good reasons. But, for no rhyme or reason, he brought in areas which are not quite relevant. He mentioned about a very significant point and that is a point which all of us should know that in terms of mileage, in terms of wagon, in terms of coaches, number-wise, there has been a very little progress since 1950-51 till today. But what he failed to point out was, during this period, there has been an enormous qualitative change. We have changed tracks, we have made them much more durable, a lot more work has to be done, our coaches are different, our locomotives are different. And, most of these things have taken place in the very recent period, there is a whole history behind that.

So, I would say that the Railways' records of performance have been uneven. The system was running at a loss for a long time. There is no reason why we should be niggardly in giving credit to Lalaji who turned around the Railways when he became the Railway Minister. He turned around because the capital cost of the whole thing was already there. You would not require more, but change here and there. He turned around by making it efficient. The running cost of the Railways came down. So, we must admit the contributions that were made by Mr. Lalu Prasad Yadav.

Sir, this Budget is not the Budget only for passengers, only for – as Mr. Jaitley pointed out—the pleasure of the passengers and how to make them use the train with satisfaction and all that; they are, of course, taken care of. I must say that the Minister has taken great care in seeing the passenger facilities are improved. But the Railways in our country have a major role to play in the economic development of this country.

The railways have played a major role all over the world as industrialisation has played a major role here. You would find in the budget a continuous reference to the improvement of the productivity, improvement of the actual operations, improvement of the capacity. And that is what I consider to be most important without forgetting the basic services and the basic welfare. She has also talked a lot about the welfare of the staff which I must say she has done with a great deal of finesse by pointing out the capacity to do that and not simple doles and simple calculations. Sir, I wanted to put this point clearly because all these are based on a very major observation she made in the statement, that when you are talking about railways, as for that matter not only for railway for any kind of major development project, you must be able to balance the economic return with social return. She recalls the social viability and economic viability and this is the particular element, which all economists have been talking about for quite some time. Until in the wake of our new liberal reforms, we put all emphasis on economic returns, commercial returns forgetting about the social return on the project. It is the first time that there is a clear indication that you must take into account the social viability of the project when you talk about it. I hope she will now appoint, – and she says she is going to do that – a group of experts to look into this because the social viability calculation is a difficult calculation, it is an expert calculation. If she can formulate that calculation, it can actually have impact on all other projects. The second reason in relation to that is that this reminded me of my great leader, Mrs. Indira Gandhi. It was she who kept on saying that we must have social viability, social return, and social justice. That is the principal point, which, I am very happy today, has been again repeated in this statement. ...(Time-bell rings)... My last point, connected to that, she has quoted from Mrs. Gandhi's one statement which is remarkable when she talked about Garibi Hatao, programmes against poverty. She was not just talking about redistribution, giving some doles, giving some projects. She was talking about that we must fight the vested interests, it is the question of a political fight with those who are against this kind of change in the system. Sir, I have mentioned

earlier that the proper definition of the Left, – and my Left friends, many of them are here, – it is not the Left that they are talking about it, the Left which has been originally defined by the French Revolution, the vulnerable people, the poor vulnerable people, the people who do not have anything to depend upon and it is this particular group of people who have to be served and they have to be served. When you have to serve them, you must be ready to fight the vested interests and I was so happy to read that particular sentence in her speech that I wanted to mention with a special reference to that. Thank you very much.

SHRI GIREESH KUMAR SANGHI (Andhra Pradesh): Thank you very much, Sir. Firstly, I would like to emphasise on certain issues pertaining to my State, the State of Andhra Pradesh. As said earlier also by some of the previous hon. Members, there are 12 major projects which are going on but it is very unfortunate most of the projects are not being allotted sufficient funds and they are moving at a very, very slow pace. I just quote one or two examples here as to how much fund is being allotted. Kotpalli-Narsapur, it is a 57 Kms. length project sanctioned in 2000-01, and this year a meagre amount of Rs. one lakh has been given for this project and the total cost of the project is Rs.695 crores. So, one can understand at what speed and at what pace this project will get completed even after nine years. Similarly, for Nandyal Yerraguntla very meagre amount was sanctioned in 2008-09. Cuddapah-Bangalore is a thousand crore project with a meagre expenditure of Rs. one lakh. The balance fund required out of Rs. 1000.23 crores is 1000.22 crores. So, at this pace one can understand as to how this very project can get completed. My emphasis would be that whenever we sanction any project it takes a very long time for the survey and feasibility report. Once the survey and feasibility report is done and the project is sanctioned, I think, sufficient amount of funds should be allocated for that project with a time bound programme and the project should be completed. Keeping in view the kind of discussions we had in the morning about various reports of international agencies quoting about India and at what pace development takes and at pace things happen here, my suggestion to the hon. Railway Minister is to see that whatever projects are sanctioned, whatever money is allocated are time bound and should be completed under a time bound programme. Similarly, if you look at Macherla Nalgonda, Gadwal-Raichur, Peddapalli-Karimnagar, Nizamabad projects and some of these projects are for gauge conversions which are not happening. Double line projects are not happening and there has been a great demand from the people of Andhra Pradesh. My friend from TDP also has just quoted the feeling of the people of Andhra Pradesh. We would request – through you – the hon. Minister to kindly see that more and more funds are allocated to Andhra Pradesh. It is a fast developing State. It is a profit making sector and the people of Andhra Pradesh have a great need and desire to see that these projects are completed very fast. Secondly, Sir, as we all know Indian Railways is as old as 150 years and the statistics given in the Railway Budget is that we have about 2 lakhs wagons, about 50,000 coaches

and about 8000 locomotives. I encounter many times many people in trading sectors and industrial areas find it difficult in getting their wagons allocated. I think, there is need for us to emphasise more on the infrastructure and to see how we can raise more and more money for Indian Railways. One thing was also mentioned by the hon. Railway Minister in her speech as to how to make proper utilisation of the railway property. Railways are sitting on huge precious land and if this land can be properly utilised and funds raised, I think, many more projects can be completed very fast. There has been a long pending demand from the people of Hyderabad for a direct daily train for Hyderabad-Jaipur and Hyderabad-Ahmedabad. This is a long pending demand and I would request, through you, that this demand to have a direct train from Hyderabad to Jaipur and Ajmer could also be considered. Mr. Vice-Chairman, Sir, Hyderabad is a very important sector and when we come to Delhi and if we have to go to Kanpur or Ludhiana, or any other nearby place within 400 to 500 kms distance there are a lot of Shatabdi trains running. These are all chair car trains, very fast trains. Lalaji also in his previous Budget had mentioned about increasing the speed of the trains. We have an ambition of having bullet trains in our country, I would also like to know as to what is the Ministry doing for increasing the average speed of all the trains which are running in our country. Sir, the average speed of fast trains in our country does not cross even 50 to 60 kmph, whereas, when we go to other countries, we find trains moving very fast everywhere, it is unfortunate that even after 60 years of our Independence, our trains run at very low speed.

Sir, Railways is an important sector and is the lifeline of our infrastructure. We must develop our infrastructure very fast so as to achieve the growth rate that we are envisaging. Sir, as you know, industry, trade and all others need good infrastructure. Unless the Government provides the necessary infrastructure, I think, nothing would happen.

Sir, another important factor which the hon. Railway Minister has mentioned in her Budget is about starting double-decker coaches. It is a very unique proposal. We were travelling, in our childhood, in double-decker buses. If we can also have double-decker trains, it would be a joy ride. But, the main problem is with regard to height infringement. There was a proposal for double-decker containers. Today, the Railways carry single containers but the wagon's capacity is very high. It can carry more loads. So, the hurdles, due to introduction of double-decker coaches, should also be addressed properly. This would give a good impetus to industry. We have also heard the hon. Minister introducing the fast trains. I would request, through you, the hon. Minister that Andhra Pradesh should get more fast trains, more Shatabdis, more allocation of funds for various projects and programmes undertaken by Railways.

With these words, I conclude my speech. Thank you.

श्री जय प्रकाश नारायण सिंह (झारखंड) : माननीय, उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं आज इस रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। ममतामयी ममता जी ने अच्छा बजट पेश किया है। यह रेल बजट कई मायने में सही है, लेकिन मैं उनसे यह भी कहना चाहता हूँ कि हम लोग, जो आपके पड़ोसी राज्य, झारखंड के हैं, हमें आपने कुछ भी नहीं दिया है। आपने महिलाओं की सुविधा का ख्याल रखा है, यह अति प्रशंसनीय है। आपने गरीबों, वेंडरों, विद्यार्थियों का ख्याल रखा है, यह भी प्रशंसनीय है। पोस्ट ऑफिस से टिकट बुक कराने की व्यवस्था का ख्याल किया गया है, यह भी जनहित के लिए उपयोगी है। आपने सबका इतना ख्याल रखा, फिर भी आपने झारखंड को कोई नई ट्रेन नहीं दी, जबकि नई दिल्ली से बंगाल जाने का गेट झारखंड ही है। झारखंड राज्य में भारत का प्रमुख तीर्थ-स्थल बैद्यनाथ धाम है, जो द्वादश ज्योतिर्लिंग है और जिसके दर्शन व पूजा के लिए लाखों की संख्या में श्रद्धालु आते हैं। यह तीर्थस्थल ईस्टर्न-रेलवे की आसनसोल मुख्य लाइन जसीडीह पर स्थित है। अभी सावन मास प्रारम्भ हो चुका है। प्रत्येक दिन लाखों लोग सुल्तानगंज, बिहार से गंगा नदी से जल लेकर बैद्यनाथ धाम आते हैं तथा बाबा बैद्यनाथ पर जल चढ़ाते हैं। बाबा बैद्यनाथ धाम की महत्ता के कारण ही रेलवे को पटना जंक्शन के बाद प्रतिवर्ष जसीडीह बैद्यनाथ धाम जंक्शन से ही सबसे ज्यादा राशि प्राप्त होती है। यह राशि झारखंड के अन्य सभी स्टेशनों से बहुत ज्यादा है, फिर भी मेन लाइन में ट्रेनों की संख्या कम है। जसीडीह स्टेशन संथाल परगना के 6 जिलों देवघर, दुमका, जामताड़ा, गोड्डा, पाकुड़, साहिबगंज एवं गिरीडीह तथा बिहार के बांका जिलों को जोड़ता है तथा यहां से यात्री उत्तर कर अपने-अपने घरों को जाते हैं। यात्रियों, तीर्थयात्रियों तथा पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए भी मेन लाइन पर स्थित जसीडीह में ट्रेनों की संख्या को बढ़ाया जाना अति आवश्यक है। पटना राजधानी एक्सप्रेस, जो कि प्रतिदिन नई दिल्ली से पटना जाती है तथा वहीं ठहर जाती है, उसे प्रतिदिन जसीडीह स्टेशन तक बढ़ाया जाए। विधान एक्सप्रेस, जो कि आसनसोल से खुल कर प्रतिदिन हवाड़ा जाती है, उसे प्रतिदिन बैद्यनाथ धाम से चलाया जाए। पटना झांझा ट्रेन को बैद्यनाथ धाम से देवघर तक विस्तारित किया जाए। पहले सप्ताह में तीन दिन जसीडीह होते हुए मुंबई के लिए ट्रेन चलती थी, जिसे रोक दिया गया है, उसे पुनः चलाया जाए।

जसीडीह रेलवे स्टेशन का महत्व देखते हुए वहां आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाए तथा ट्रेन का स्टॉपेज टाइम भी 2 मिनट से पांच मिनट किया जाए क्योंकि वहां पर बच्चों और महिलाओं की काफी अधिक संख्या ट्रेन पर चढ़ती है। रांची-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए तथा उसकी सुविधाओं को भी बढ़ाया जाए। कटिहार वाया बरौनी से बाबा बैद्यनाथ धाम, जसीडीह के लिए एक इंटरसिटी ट्रेन दिन या रात में प्रतिदिन चलाई जाए, ताकि यात्रियों को बाबा धाम आने-जाने की सुविधा मिल सके।

मैडम, आपके ही समय में झारखंड के देवघर से दुमका रामपुर हाट तक, जो कि बंगाल में पड़ता है, रेलवे लाइन बिछाने का कार्य प्रारम्भ किया गया था, जो अभी तक अधूरा पड़ा हुआ है। गिरीडीह से हजारी बाग, हजारी बाग से रांची रेलवे-लाइन बिछाने का कार्य भी अधूरा है तथा मृत अवस्था में पड़ा हुआ है। जसीडीह से सुल्तानगंज रेलवे-लाइन का निर्माण भी मृत अवस्था में पड़ा हुआ है। ललमटिया से गौड्डा और गौड्डा से हसडीहा होते हुए देवघर तक रेल-लाइन का निर्माण कार्य कराया जाए।

ट्रेन में सिपाहियों द्वारा बलात्कार किया जाता है, जो आज के सभ्य समाज में घोर निंदा, चिता एवं शर्म की बात है। उन पर सख्त से सख्त कार्यवाही की जाए। आए दिन ट्रेन में डकैतियां होती रहती हैं, इस संबंध में भी सख्त से सख्त कार्यवाही की जाए।

मधुपुर में रेल मजदूर लेबर कॉन्फ्लिक्ट है। रेलवे ने यह तय किया था ट्रेन में पार्सल एवं अन्य सामान चढ़ाने के लिए रेलवे कॉन्फ्लिक्ट को ही कार्य दिया जाएगा, लेकिन आसनसोल डिवाजन जो कि ईस्टर्न रेलवे में पड़ता है,

पांच-छः साल से स्वयं ही माल चढ़वाता और उतरवाता है। इस कार्य के लिए लेबर कॉर्पोरेटिव से प्रतिमाह केवल 25,000 से 30,000 रुपये खर्च होते थे, लेकिन आज वह खर्च 80,000 रुपये प्रतिमाह हो रहा है। इस तरह रेलवे को प्रतिमाह 50,000 रुपये का घाटा हो रहा है। मंत्री जी से मिल कर इस संबंध में कल मैंने उन्हें चिट्ठी भी दी थी। हम चाहेंगे कि इस पर इंकवायरी की जाए और इस संबंध में जिन भी अफसरों की गलती है, जिन्होंने यह गलत डिसीजन लिया हुआ है और जिनके कारण रेलवे को प्रतिमाह 50,000 रुपये का घाटा हो रहा है, उन पर सख्त से सख्त कार्यवाही की जाए।

जसीडीह में पोल संख्या 322/4 एवं 322/7 के बीच समपार रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण कराया जाना बहुत जरूरी है। यह स्थान 20,000 की पॉपुलेशन से घिरा हुआ है और यहां पर समपार न बनने से ग्रामीणों को आने-जाने की कोई सुविधा नहीं है। इस संबंध में मैंने चेयरमैन को भी लिखा था कि हम अपने सांसद मद से समपार बनाने का आधा खर्चा स्वयं देंगे *...(समय की घंटी)...* One minute more, Sir. लेकिन अभी तक रेलवे ने उस पर कोई डिसीजन नहीं लिया है। वह हमसे उसका आधा खर्चा लेकर उस समपार को बनवाए।

मैडम, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है कि जो ट्रेन 40 किली मीटर की स्पीड से चलती है, उसको सुपरफास्ट बताकर जनता से आप सुपरफास्ट का चार्ज वसूल कर रहे हैं। इस पर गौर किया जाए। आप सुपरफास्ट ट्रेन की कैटेगरी फिक्स कीजिए कि किस ट्रेन को सुपरफास्ट कहेंगे और उसका क्या चार्ज होगा। डीमएयू एवं ईएमयू ट्रेन में शैचालय की व्यवस्था होनी चाहिए।

पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने भारत की जनता को बताया था कि रेलवे की आमदनी बहुत बढ़ी है, कृपया इस पर एक श्वेत पत्र जारी करें तथा जनता को यह बताने का कष्ट करें कि आखिर यह जो रेलवे की आमदनी बढ़ी, उसकी आज क्या स्थिति है।

एक मिनट, सर, बस मैं खत्म कर रहा हूँ। हम रेल मंत्री महोदया से यह आग्रह करेंगे कि भारत में ऐसे राज्य, जिनका विकास रेल के दृष्टिकोण से बहुत कम हुआ है, उन्हें पहली प्राथमिकता दी जाए। दूसरी बात, झारखंड ऐसा राज्य है, जो खनिज सम्पदा से परिपूर्ण है और जो रेलवे के लिए वित्त पोषक है अर्थात् काफी आमदनी देने वाला है। आपने मैडिकल कॉलेज बनाए जाने की बात कही थी, हम चाहेंगे कि झारखंड राज्य में भी एक मैडिकल कॉलेज अवश्य बनाया जाए। *...(समय की घंटी)...* सर बस खत्म हो गया है। रेल से संबंधित कम विकसित प्रदेशों को पहले प्राथमिकता दी जाए ता ऐसे स्थानों पर धन लगा कर उनका विकास किया जाए। धन्यवाद।

SHRI RAM JETHMALANI (Nominated): Sir, hon. Mamtaji is not new to the Ministry of Railways. I have seen her in her previous incarnation and even then, I was her admirer. She had a powerful motivation for improving things. And, Sir, more than that, she always took urgent steps to put her new innovative ideas into concrete practice. She had experience of railways working in developed countries and that was her dream even in that year when she was in the Ministry of Railways. Sir, I have carefully read every paragraph of the Budget Speech which she made here and I must compliment her for that speech. Every paragraph contains a promise, a promise which, if fulfilled, will, doubtless, improve the image of the Indian Railways and to that extent the image of the country. But, Sir, the opening part of the speech raises a slight misunderstanding. She has tried to draw a distinction between social viability and economic viability. Sir, frankly, I am not able to understand

3.00 P.M.

what this really means. Ultimately, there is no doubt that if socially India has to improve, poverty has got to be removed. Poverty can only be removed if everybody has a good house to live in, good income, good education, good health care and what not - all amenities of civilised existence. But we are not able to provide that for the simple reason that our material resources do not permit these kinds of things being provided even though 50, 60 years have passed and, Sir, it is a great economic truth which the Minister should realise that all your schemes of amelioration of the railways and with that the country are subject to our economic capability. If you do not have the necessary finances, nothing can work. So, starting your speech by saying that I am now going to talk of social viability and at the expense of economic viability is a total economic misunderstanding which ought to be properly put in a proper perspective. However, Sir, another thing I wish to compliment her for is her integrity of character. Sir, it is a usual habit in politics that when a new Minister displaces another Minister, whatever deficiencies and defects are discovered are continued to exist. At the time of change, you try and attribute them to your predecessor and office. And, Sir, even unavoidable human errors and disasters caused by acts of providence are put on the shoulders of your predecessor and office. She has resisted that temptation and I am very happy that this is something which is consistent with what the hon. Dr. Manmohan Singh, the Prime Minister, in this very House, in one of his speeches had said that Shri Lalu Prasad, who was then his colleague in the Railway Ministry, had really turned the Ministry around and had converted a loss-making institution into a profit-making institution. I am glad and I hope nothing will be said by the hon. Minister in her speech, but you will attempt to belie the tribute which the hon. Dr. Manmohan Singh had paid to his colleague at that time. I was present here when Dr. Manmohan Singh spoke on that occasion.

Then, Sir, there are three things to which I wish to draw your attention. One is, neglect of the North-East. Sir, I heard the hon. Member from Sikkim speaking today. He had a very valid grievance to make, Sikkim is a part of a very sensitive area and that sensitive area needs very special attention and handling and delicate handling. It is a land-locked area to which you do not have even a proper air-field in Sikkim and it at least should be connected properly by an efficient railway system. That is a part of India's security, part of India's defence and part of the solution of the North-East problem, because, Sir, the North-East is still simmering with some kind of a discontent to which I don't wish to draw any pointed attention but everybody knows about what is happening there. So, Sir, I hope what the hon. Member from Sikkim said will attract the proper attention of the Ministry and that will be attended to with great care.

Sir, then, one of the things which I have always been noticing about Indian Railways was the manner in which our lavatories in the trains were situated and constructed. They used to convert every railway platform and a railway track into a vast lavatory which caused great injury to the optic nerve if you see it and to your olfactory nerves if you smell it. So, Sir, I am glad that, at least, a

statement was made in the Lok Sabha by Mr. Lalu Prasad. He said that 'I am spending about Rs. 500 crores to improve the condition of the lavatories and the output of the lavatories will remain where it should be and it will not fall on the railway tracks, I hope that has been carried out. If it has not been carried out, that is the first step which has to be taken on an all-India scale to make our railway tracks and railway stations more aesthetic and less obnoxious. Sir, that remains.

Then, Sir, she has said in her speech that 'I am providing toilets also in, what she calls, some DMU trains, DEMU trains.' I, Sir, don't know what the full meaning of these expressions is. But these are some trains in which originally no toilet services were provided. I compliment her for saying that 'I am providing it, provided the journey exceeds two hours.' Sir, this is not enough. In every train, whether it is a DMU train or a DEMU train or whatever train it is, so long as it is a train, these are calls of nature which human beings can't control. So, Sir, there must be some immediate relief for those people, and, therefore, Sir, this restriction that she has made that if it is a less than two-hour train there will be no toilet facilities must go; it is contrary to the whole scheme of her Budget.

And, Sir, lastly, she has tried to tell us that she will find resources from the disposal of the vast areas of land which the Railways possess, they own, but the land which is lying a sort of fallow land, which is not, at the moment, being used for any productive purpose. Sir, I welcome this that it should be done. But, Sir, if you turn to paragraph 57 of her speech, in which I am a little intrigued, she says, 'we will use this in partnership with the private sector and that it is going to produce ...' She says that 'I will now develop new innovative ideas for land and air space utilisation for commercial purposes through PPP mode. Such business plans would be monitored closely to achieve substantial revenue over the next three years.' I agree; so far so good. "...The target for sundry earnings is being pegged at Rs. 2760.21 crores." Sir, how can it be? Whichever be the mathematician employed, whichever economist or auditor or a person who has control of accounts and who sees the future, can predict that this business dealing involving vast tracks of land, Railway land, throughout India, are going to produce Rs. 2760.21 crores. Sir, I regret that this is a very, very delicate matter. According to me, the amount which should come from the sale of the Railway land should be at least 10 times this figure. I have known the Government property being disposed of ostensibly even by some kind of auctions and they call it transparent procedure and competitive procedures and so on. But, properties have been transferred for a song and within the next three weeks, the private sectors which had acquired that Government property, made vast amounts of profits, and those profits were obviously shared in some corrupt manner. This, Sir, is a matter which requires the closest consideration and supervision. The disposal of these lands must be purely objective and wholly transparent and there should be no cause for complaint, because this can be a very prosperous source of corruption. So, it is going to be a prosperous source for raising money.

Lastly, Sir, this land is subject to some other priorities. You may sell this land, but now let us talk of the social viability theory. There are social priorities about the use of this land, and the first priority

is budget hotels. The Minister says that budget hotels would come up at places of pilgrimage. They should provide budget hotels at all places which lie on the route to the places of pilgrimage. If a person has to travel 2000 miles from one part of the country to a place of pilgrimage, at every intermediate stop, where there is significant human or passenger traffic, they must provide these budget hotels. It is not necessary and it is not even common sense that they should provide them only at places of pilgrimage where people would be busy with spiritual and religious activities rather than looking around or enjoying the scenery.

Then, Sir, I would like to say that this land should also primarily be used for constructing structures for the use of the poor people of this country, such as marriage halls, halls where people can have religious festivities of all kinds, family functions, and so on and so forth, which poor people, at highly subsidised rates, should be able to use. This facility must particularly be made available for Scheduled Castes and OBCs in the country, who need help in this particular field. Just look at the kind of expense a poor man has to bear if he wants to marry off his daughter! For getting a hall for that marriage, one has to spend tens of thousands of rupees, and poor people cannot afford that. These properties must be available for building such halls, creches for children of working women. These could be built where women are working or employed; they must have facilities where their children could be looked after. So, Sir, all these things are greatly necessary before this land is just disposed of for commercial purposes. That is where the theory of social viability in conflict with economic viability comes into play, and I hope, the hon. Minister will take care of this aspect.

Sir, having said all this, I really admire the Budget and I admire the Minister. Thank you.

SHRI A.A. JINNAH (Tamil Nadu): Respected Vice-Chairman Sir, the Indian Railways play a vital role in binding together dispersed areas and promoting national integration. I would like to extend my views about the Railway Budget placed by hon. Madam Mamta Banerjee.

In India, probably we are celebrating the women's era. Madam Soniaji is the woman President of the All India Congress Party. She has conquered the hearts of leaders of other political parties and has formed the United Progressive Alliance. I can say, she is not only the Chairperson of the UPA but a rare person in Indian politics. Her Excellency, Madam Pratibha Devisinh Patil, has created history by becoming the first woman President of this country. Our Parliament has unanimously elected hon. Meera Kumar, a diplomat and a dalit as the first woman Speaker of the Lok Sabha. In this historic era, Madam Mamata Banerjee is occupying the position of Minister of Railways successfully for another term. My beloved leader and Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalamazhar has applauded hon. Minister, Mamta Banerjee, for her elaborate efforts in giving the 2009-2010 Railway Budget for the benefit of the people of India, especially for pleasing the people below the poverty line.

Some of the outstanding features in this Budget are creation of 50 world-class railway stations including Chennai Central station in Tamil Nadu, benefits like giving season tickets for the poorer classes at Rs.25 per month, introducing 12 non-stop super-fast trains and having a doctor on board for every long-distance train.

At this point, I would like to quote what our Tamil Saint Thiruvalluvar said which means-

If no one is there to point out the commissions and omissions in the administration, the king will fail to rule the country successfully.

In this Budget, we, the people of Tamil Nadu, had a lot of expectations like the number of new train routes which is typically expected during every Budget. The people also expected the Budget to have provisions that would take care to expedite the incomplete railway projects in the State of Tamil Nadu.

In Tamil Nadu at Chennai, people from all corners of the State come to Egmore Railway station. It is over 100 years old and it should also be included in the list of railway stations that are going to be upgraded to world-class railway stations as 2.5 lakh passengers are daily using this railway station.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN, in the Chair)

I am happy to hear that the Minister has unveiled plans for having doctors on long distance trains. It would be extremely beneficial to have a clinic with a male and a female doctor to attend emergency cases at the railway stations in major metro cities, in Chennai, we can have it especially in Central and Egmore Railway Stations where daily lakhs of passengers are making use of these stations.

I would like to take a moment to stress the need for heightened security measures in the railway stations around the country. Whenever there is an alert announced by the Government to beef up security due to some kind of threat by terrorists, we see an increased level of security for those few days in railway stations and then it disappears immediately the next day. This is not a proper and permanent security. To highlight the issue with respect to the lapse in security, I would like to quote a very recent dramatic incident where an unknown person entered the railway station in Chennai was able to get the keys of a electric train which are supposedly well secured and drove the train away for a few kilometres, hit a goods train, killing seven people and seriously injuring 20 people. In order to avoid such incidents, the security system at railway stations should be revamped completely. It is my understanding that we still do not have final report on this particular incident that happened in Chennai. So, immediate steps should be taken against the concerned officials. I am having a very important point to say. The Railway Board, run by the officials, is of no use. It is simply spoiling the whole show and the Ministers are not able to do their duty. In Tamil Nadu, we have abolished the Revenue Board, and now it has come directly under the hon. Ministers and they are able to dispose of this every day, or every week, or every month.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude now.

SHRI A.A. JINNAH: I would like to say that some hon. Members from both the Houses of Parliament should get representation in the Railway Board so that we can represent the views of the public and the Railway Board can function freely and properly. (*Time-bell*). Sir, with these words...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, it is not possible. There is no time. Please, conclude.

SHRI A.A. JINNAH: So, with these words, I welcome this Budget.

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget presented by Ms. Mamata Banerjee. This is a welcome Budget and this Budget fulfils the needs of the common people by providing better service to travel as well as for freight traffic. Sir, there is a long list of concessions that have been made in this Budget, which is a pro-people Railway Budget. Concessions for the masses, better amenities, student passes, ladies trains, low-cost trains for the youth, 57 new trains are some of the popular measures taken in this Budget, and there is a long list of such measures in this Budget for which she can be praised. This is a more realistic Budget in comparison to other Budgets that we have come across in the past. I compliment Ms. Mamata Banerjee for her good job. While welcoming the Budget in general, I specially welcome the steps like introduction of three new trains in the North-East and Assam, promise of funds of Rs.1949 crores for projects under implementation, extended train routes, improvement of amenities in some model stations, conversion of Guwahati and Dibrugarh Railway Hospitals to medical colleges. I am also happy that Guwahati will be among 50 railway stations to be made world class stations. Sir, as you know, Guwahati is the nerve centre of the North-East in India. The new policy of the Government of India for the North-Eastern region is the 'Look East' policy, and Assam is the corridor for this policy. Therefore, it needs more attention with regard to extension of railway communication in this region. But, I have some reservations on some aspects, as this Budget does not reflect the policy of 'Look East' in the action of the Railways.

The gauge conversion work in Lauding-Silchar line has taken a long time. It has not yet been completed and train services here are often disrupted affecting supplies of essential commodities to the Southern Assam and Silchar, which is the hub of all rail and road traffic to Tripura, Mizoram and some parts of Manipur. I am very sorry to mention here that the railway track, which goes to Southern Assam through the North Cachar Hills, is an engineering marvel. Sir, it goes in the midst of beautiful landscape of North Cachar Hills. This could have been the pride of the nation and this could have been a heritage rail link like Darjeeling. But, today, it is the most neglected one. Even the gauge conversion work has taken so long that it is yet to be completed. Sir, I invite hon. Railway Minister to visit these areas and enjoy the beautiful landscape and see how the things are going on there. Sir, this morning, an hon. Member mentioned about the engineering marvel created by China by connecting Beijing with Tibet. But, Indian Railways had done it long ago by creating this engineering

marvel by taking trains to hilly regions of NC Hills and Karbi Anglong. Sir, coming to northern Assam, the proposal for Rangia-Murkongselek gauge conversion was sanctioned. It has found place in several Railway Budgets but nothing is moving. I do not know as to why this delay is taking place.

Sir, survey for new railway line connecting Shillong, in Meghalaya, with Gangtok, in Sikkim, has been completed but, Sir, a simple survey is not enough. Many hon. Members have also mentioned about it. So, we should start the work now.

Sir, survey of alternate railway line connecting Amingaon, Hajo, Daulasal, Barpeta road was completed during the earlier tenure of the hon. Minister. I want to draw her attention to the fact that the proposals are ready and the work is yet to be started.

Sir, in the reply to the discussion on the interim Railway Budget presented by *Lalu ji*, it was announced that it would be taken up but nothing has been done as yet. So, I request for a survey to be done for the alternate railway line of Salna-Khumtai, which will save five hours journey time while travelling towards upper Assam. Sir, a new railway line connecting Rangia and Bhutan, which has been demanded by many hon. Members in this House, and, which we have been mentioning also in this House for a long time.

I would like to mention here that in the Railway Budget, 2008-09, four new trains were announced for Assam and the North East. But, Sir, two trains, Kamakhya-Maranghat-Dibrugarh, and, Dibrugarh-Jaswantpura are yet to be started, though one and a half year has passed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, the freight concession of six per cent to the North-East in the Railway Budget of 2008 has not been implemented.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, I compliment the Railway Minister for presenting this people-oriented Budget which will be beneficial for the common man. I also compliment her for creating a North-East Region Rail Development Fund for funding the projects to ensure speedy implementation.

Sir, I also thank the hon. Prime Minister for making a budgetary allocation of Rs. 5,000 crore for the Railways. I think, this is the real reflection of 'aam aadmi', vision of UPA Government. With these words, I conclude my speech. Once again, I thank you for having given me the opportunity to participate in the discussion.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, the time allotted to all the political parties, except the Congress Party, is over. In the 'Others' category, there are 10 Members and sixty minutes are left. Firstly, I will be calling them. ...*(Interruptions)*... कोई argument की जरूरत नहीं है। Otherwise, whoever has spoken by 5.00 p.m., we will have. ...*(Interruptions)*... So, my suggestion to the Members is to be precise. Now, we will take-up first four Members from the 'Others'.

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) : सर, थोड़ा सा समय अनुसुइया जी को भी दे दीजिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The time has already exceeded. If time is there, we will call her. ...*(Interruptions)*... Now, Shri Thomas Sangma.

श्री राजनीति प्रसाद : महोदय, जवाब के लिए जो समय फिक्स किया गया है, उसे थोड़ा सा आगे बढ़ा दिया जाए।

श्री उपसभापति : नहीं, यह कहाँ से बढ़ा देंगे। आपके कहने से बढ़ा देंगे! उसके बाद और भी दूसरे काम जैसे Special Mention भी करना है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Sangma, please speak and please be precise.

SHRI THOMAS SANGMA (Meghalaya): Sir, at the outset, I would like to say that this is my maiden speech. So, I would request for more time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That would be a problem. ...*(Interruptions)*...

SHRI THOMAS SANGMA: Sir, I rise here to speak in support of the Railway Budget proposals presented by Kumari Mamata Bannerjee on 3rd July, 2009. Sir, the Budget has a lot to offer for the common man. It has many good points like increase in passenger trains, no hike in fares, focus on passenger amenities and comforts, 'Ijjat', 'Yuva' for youngsters for long-distance travel, duronto and so on and so forth.

Sir, I welcome all these programmes. I also welcome proposal for the world-class stations.

This Railway Budget is targeted to provide a dignified journey to each and every traveller. Despite all the good provisions made in that direction, there are several issues that still need to be voiced.

Sir, let me quote what the hon. Railway Minister had said in her speech. She said, "I want every person should travel on our railways with dignity. I, therefore, wish to present the gift of travel with dignity to even the poorest."

But despite all these gifts, there are a few lacunas. Therefore, I would like to make a few suggestions in order to really make one travel on trains with dignity.

One, they should focus on health and hygiene. For example, toilets in all the coaches in all the trains should be kept clean, hygienic, and updated. There is another important aspect of this matter which they should learn from the developed countries like the UK, where once a train stops, the toilets are automatically closed, so that no one can go inside and spill whatever it is through the commode on the railway track. This would provide immense cleanliness at all the stations. This can also be introduced in the Indian Railways.

Two, there should be a strict ban on all the vendors to enter the various coaches and sell their products, as we see these days.

Three, senior citizens should always be allocated lower berths. Senior citizens, men, who are above 65 years, may also be given the same concessions as women in train fare.

Four, the porters should have an authorised license, token and dress code, and should be well trained in terms of public behaviour and should not create any hassles for passengers. The rates per baggage should be prominently displayed, so that passengers may know what is to be paid.

Once these things are also added in the Budget, I am sure every passenger would travel with dignity.

The first impression gained from the Railway Budget is the focus on passenger services. This is a refreshing change as the railway is the people's choice of travel in a country as populous and large as ours.

I am grateful to the hon. Minister for announcing the commencement of non stop train services to many parts of the country. But I also deeply regret to say that there is none for the North-East Region. I felt that there should have been, at least, one non-stop train service to Guwahati from New Delhi and Kolkata.

The Railway Budget, 2009-10, presented by the hon. Railway Minister has a lot to offer for the common man. Right from no increase in passenger and freight tariff to new trains, proposals for world-class stations, and improvements in ticketing system, it looks like a popular Budget made to please the masses. Nothing is wrong with it except one small glitch that it is all on paper. How much will it take for a paper to turn into something concrete is a question that pricks my mind.

Sir, I represent the State of Meghalaya. My home State Meghalaya has had the experience of having railway line proposals on paper for more than ten years back, but, till today, my State has not been connected by a railway line.

I would like to propose a new railway line to be included in the Railway Budget for my home State Meghalaya. This is a long pending demand of the people residing in the region. These are my proposals.

One, railway line from Goalpara-Jogighopa Axis in Assam to Tikrikilla, Phulbari, Seisella, Mahendraganj and Dalu in Garo Hills, Meghalaya. This line can be extended even up to Silchar through the Southern borders of Meghalaya.

Two, rail connectivity to Jaintia Hills, Jowai, Meghalaya, from Silchar Axis in Assam.

Sir, I am grateful to the hon. Minister that the proposed railway lines from Azara to Byrnihat and Dudnoi to Mendipathar connecting Assam to Meghalaya is started. But, the progress of these projects is very, very slow, I would like to take this opportunity to urge upon the hon. Minister to ensure that the works on these projects are expedited. Mr. Deputy Chairman, Sir, I also speak on behalf of those States in the North-Eastern Region where railway line has not yet reached.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think I would suggest you to take your maiden speech chance at some other occasion. We will provide you.

SHRI THOMAS SANGMA: Sir, only one more minute. Sir, I would urge upon the hon. Minister to take special interest in making every State connected with a railway line during her tenure as the

Railway Minister. Sir, I would also agree with the observation made by Mr. Ram Jethmalani, a senior Member of this House, in regard to the neglect of North-East in her Budget speech. Yesterday, many hon. members who spoke had stated that the Railways are the lifeline of our country. But, this lifeline has not reached many North-Eastern States including Sikkim, Arunachal Pradesh, Mizoram and Meghalaya.

Sir, I conclude with these few words and with great optimism and sincere hope that the proposals and schemes in the current Budget will result in actions and not in proposals for the next year's Budget, particularly for the North Eastern States which have not yet been connected with a railway line. Thank you, Sir.

DR. JANARDHAN WAGHMARE (Maharashtra): Sir, I rise to make a few observations on this Railway Budget. This Railway Budget is the Budget for the common man. We have been talking about inclusive society, inclusive economy and inclusive growth, and the centre of all this is the common man. That has been kept before the eyes of the makers of the policies of this country. Therefore, this Railway Budget tries to give social justice to the common people, in the realm of Railways, passenger is the king and, therefore, now, some dignity will be given to the common people. Mamataji's name is supposed to be synonymous with samata and the philosophy of her life is manifested in her speech itself.

Sir, there are many features, innovative features, in this Budget like doctor's service, world-class stations and several other things. I need not spend time on that. But, there are certain things which I would like to bring to the notice of this House. Certain parts of the country have been neglected. I come from a State where the history of Railways started, that is, Mumbai. In 1853, the history of Railways started.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Janardhan, I am afraid, if you go into the history and all that, you will have no time. Kindly be precise. I am sorry for interrupting, but, there is no other way for me to complete it. Please make specific points. Don't go into history and all that. Please.

DR. JANARDHAN WAGHMARE: Sir, Mumbai city is neglected here. Sir, Mumbai is the financial capital of India. Mumbai gives 33 per cent of the total taxes to the country. Nearly 65 lakhs of people travel daily in the locals and the condition of the locals is very wretched. Nothing has been said about that. Nothing is given to Mumbai. Thane, of course, happens to be a historical place. The Railways started from Mumbai to Thane. Thane should be developed as a heritage railway station. Sir, the Government of Maharashtra has submitted certain proposals to the Central Government regarding the Railways. There are about 32 proposals – 19 for new railway lines, 5 for gauge conversion and 8 for doubling of lines. There are five proposals which have already been surveyed and approval has already been given, but nothing is given to these projects. So, therefore, these projects are like trains without engines. Survey has been completed. For instance, Ahmadnagar-Beed Parli line. This is a railway line in the backward region of Marathwada. Nothing is given here. Then, Vardha-Nanded, Manmad -Indore, Varsa-Gadchiroli, and Pune-Nashik, there are five projects, and the Maharashtra

Government has already taken a decision to give 50 per cent of expenditure, but nothing has been given here. So, the people of Maharashtra feel that injustice has been done to them, I don't want to take more of your time, but I would request the Railway Minister that Maharashtra's case should be considered, and at least, a few projects which have already been approved and the Maharashtra Government is going to pay 50 per cent of the expenditure, should be given priority. Thank you very much.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Abani Roy. Five minutes only.

SHRI ABANI ROY (West Bengal): Yes, I know.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are always precise and you complete your speech before time.

SHRI ABANI ROY: But it will not happen today. First of all, I must say that I belong to that State, that is, West Bengal, and this time, after 25 years, both the Budgets have been presented by the Ministers belonging to West Bengal. But I am sorry to say that I am not happy with this Budget at all because इन्होंने बजट स्पीच में लिखा है कि "क्या विकास के लाभ केवल कुछ सुविधा सम्पन्न लोगों तक ही सीमित रहेंगे और हमारे देश की दूर-दराज के पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या वंचित रहेगी।" लेकिन बजट इससे कुछ अलग सा कहता है। उसी के साथ-साथ मैं कहूंगा कि राजभाषा के लिए हमारे देश में बहुत खर्चा होता है और इसमें सभी सरकारी अफसरों को भाग लेना पड़ता है, भले ही वे हिन्दी जानें या नहीं जानें। दुर्भाग्य का विषय है कि रेलवे डिपार्टमेंट ने ये शब्द कहां से डाले। रेल बजट स्पीच के पेज नं.-2 में "पददलित" शब्द का प्रयोग किया गया है। हमारे पैर के नीचे कुचले हुए समाज के लिए इस तरह के शब्द का इस्तेमाल किया है। इंग्लिश स्पीच का हिन्दी भाषा में जो ट्रांसलेशन किया है, उसमें ऐसा शब्द कभी न लिखें। यह हमारे देश के लिए सम्मानजनक बिल्कुल नहीं है। इसके अलावा इसके नीचे का पैरा है, उसमें भी इसी शब्द का इस्तेमाल किया गया है। अंग्रेजी से हिन्दी में जो ट्रांसलेट करते हैं, यहां पर लिखा है Large number of faceless poor people, you have mentioned *Aap Garib Janta*. What do you mean by *Aap Garib Janta*? ऐसी अगर हिन्दी होगी तो इस तरह से हिन्दी की बढ़ोतरी कभी नहीं हो सकती, भले ही यहां कितने ही हिन्दी भाषी बैठे हुए हों। इसको ठीक से देखा जाए। वैसे हम हिन्दी की बात करते हैं और अगर हिन्दी में ट्रांसलेशन इस तरह से होगा तथा यह पेपर्स कहीं पर भी जाएंगे What will they think about the Hindi language and your Hindustan? You should be ashamed of it. ...**(व्यवधान)**... आप लोग तो अपने लिए रेल की मांग करते हैं, जरा इसको भी देखा करो। दूसरी बात, आपने यहां पर उल्लेख किया है That the upliftment of the poor people and so on and so forth. आप कीजिए। We will identify those parts that had detached from all infrastructure, development and facilities within a short time. बजट में जो है वह वहां ठीक-ठीक नहीं दिखाई दे रहा है। हर बार बजट स्पीच में ये पांच शब्द जरूर लिखे जाते हैं, passenger amenities, cleanliness, quality of Railway catering, safety, security, punctuality, ये जो पांच शब्द हैं, इनको हटा दिया जाए, क्योंकि पिछले 60 सालों में एक भी शब्द की महत्ता नहीं है। इसकी जगह अगर यह किया जाए। Officers should be accountable. Officers should be transparent... *(Time Bell rings)*... and their mind should be clean. Only then we can think of getting rid of it. So, I must say this to you कि आफिसर्स को, रेलवे बोर्ड को ठीक करें। बोर्ड के दिगम में यह है कि मंत्री आएंगे, मंत्री जाएंगे, हम

रहेगे बार-बार, हम रहेंगे। योजनाएं बना लीजिए, मुझे मालूम है कि कौन-सा काम करना है और कौन-सा काम नहीं करना है। "जनता खाना" के बारे में बताया गया है। उसमें जो पूरी दी जाती है, उसे खाने से जिस आदमी के दांत लगे हुए हैं, वे खुल जाएंगे या जो दांत हैं, वे टूट जाएंगे। पीने के पानी की व्यवस्था की है, खरीदो, भले ही जाली क्यों न हो। शौचालय के लिए पैसा फेंको, बाकी जो है समझो। वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने के बारे में बहुत कुछ कहा जा रहा है। मैं वर्ल्ड क्लास के against में हूँ। I oppose the idea of 'world-class' because we have some heritage buildings. इस heritage building को खत्म करके पैसे को बर्बाद करने के लिए वर्ल्ड क्लास की बात की जा रही है। यह तो ऐसे हुआ कि वैसे तो है लंगड़ी, लेकिन बदन में सोना बहुत चढ़ा है। वर्ल्ड क्लास स्टेशन होगा और गाड़ी जाएगी, बैलगाड़ी की तरह से। मैं मानता हूँ कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने के आइडिया को खत्म किया जाए। यह जो पैसा बनाने वाला चक्कर है, इसको बंद किया जाए।

ममता जी, आपने लास्ट में उल्लेख किया कि रोशनी चांद से होती है, सितारों से नहीं, लेकिन जो सितारे आपके पास हैं, I mean to say 'the Railway Board' or 'Officers' ये सब गुमराह करते हैं और अपने मन-माफिक काम करके, फिजूल में पैसा खर्च करके रेलवे को सही रूप से आगे बढ़ने नहीं देते हैं। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि पूर्व रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी का जब हम उल्लेख करते हैं, तो उनकी पार्टी के आदमी जल्दी से उठ जाते हैं। I want to know how he has shown Rs. 90,000 crores as a profit model. ... (व्यवधान)...

श्री राजनीति प्रसाद : ऐसा नहीं है।

श्री उपसभापति : राजनीति प्रसाद जी, आप उनको बोलने दीजिए।

SHRI ABANI ROY: आप हमें बोलने दीजिए। मैं यह पहली इन्क्वायरी मांगता हूँ कि 90 हजार करोड़ रुपये की कैसे आमदनी हुई है? उसी के साथ-साथ मैं यह भी डिमांड करता हूँ कि जम्मू एवं कश्मीर में जो हमारा नेशनल प्रोजेक्ट है, कौन-से आफिसर के लिए वहां पर हमारे 11 सौ करोड़ रुपये की बर्बादी हुई है? किस कारण के लिए रियासी, संगलदाम, बजकला इलाके के जो स्टेशन बन रहे थे, उनको क्यों... (समय की घंटी)... सर, दो मिनट में समाप्त करता हूँ। कहने को तो बहुत सारी बातें हैं, लेकिन हम क्या करें?

श्री उपसभापति : बहुत बातें हैं, लेकिन और भी मौके मिलेंगे।

श्री अवनि राय : सर, इस इलाके में इतना पैसा बर्बाद करने के बाद, वहां के लोगों की जमीनें बर्बाद करने के बाद, आपने पूरे रास्ते को चेज किया है। So, I demand that there should be an inquiry into that matter also. I am not talking of the white paper or the yellow paper. I am demanding the inquiry for that, why that happened and the officers who are responsible for this should be punished. इसी के साथ-साथ उन्होंने बहुत सारी कोशिशों का उल्लेख किया है। Railway Officers are here. बहुत सारी ट्रेन्स उन्होंने बढ़ाई हैं। कुछ ट्रेन्स ऐसी हैं, जो रोज चलती है, डेली चल रही हैं, फिर भी वहां पर और दी जा रही है। 2329, 2330 सम्पर्क क्रांति बाय वीकली, दो दिन चलती है हावड़ा से, West Bengal Sampark Kranti. उसको एक दिन के लिए एक्सटेंशन अमृतसर तक के लिए दिया गया है। I do not know who made it. यह जो एक्सटेंशन आपने दिया है, सारी सम्पर्क क्रांति दिल्ली में आएंगी और यह एक ही ट्रेन क्यों वीकली वहां जाएगी? क्या यह एक्स्ट्रा है या नहीं है? What

is this? इसी के साथ-साथ हमने दो-चार मांगे की हैं। नर्मदा एक्सप्रेस को हावड़ा तक बढ़ाया जाए, क्योंकि वहां के लोग 22 साल से इसकी डिमांड कर रहे हैं। ऐसा होने पर मध्य प्रदेश के कुछ भाग को सुविधा हो सकेगी। ...*(समय की घंटी)*...

श्री उपसभापति : अब्नि राय जी, आज प्लीज कोआपरेट करें।

SHRI ABNI ROY : I will do it, Sir. I will do it. I am concluding. I am taking only one minute. And, lastly, reduce the number of 'Wait List' tickets. तत्काल में तो है, ए.सी. में नहीं किया है। मेरी मंत्री जी से दरखास्त है कि ए.सी. कोच में भी करें और वेटिंग लिस्ट की संख्या को रिड्यूस किया जाए। इतनी बड़ी लिस्ट 600-700 की है, इसको कम किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से डिमांड करता हूँ बालूरघाट और कोलकाता के बीच ट्रेन को डेली चलाया जाए। हमने एक टोहाना के लिए बोला था। दिल्ली-भटिंडा के अंदर और कोच लगाए जाएं। मैं यह डिमांड भी कर रहा हूँ कि 2625 एंड 2626 केरल एक्सप्रेस में 3rd AC Coach लगाए जाएं, क्योंकि एक कोच से कुछ नहीं होता है। पुडुचेरी के लिए एक ...*(व्यवधान)*... किया जाए। Lastly I conclude with this thing. ममता जी सभी राज्यों को अपनी ममता बांटो, किंचित, न करो किसी राज्य को वंचित, न ही करो रेल को लेकर राजनीति, ...*(व्यवधान)*... आप सुन लो बदलाव लाकर, किंचित शब्द संस्कृत है and it is not Bengali. बदलाव लाकर बढ़ाओ राष्ट्र की सम्पत्ति। अगर यह करें तो ठीक है। यह कोई राजनीति करने की जगह नहीं है। बंगाल के लिए आपने 375 से 309 और लिस्टेड की हैं, उसमें 182 हैं। यह कोई अच्छी बात नहीं है। ...*(समय की घंटी)*... इस चिंतन की ओर से ...*(व्यवधान)*... भारत की रेल मंत्री बनें, तो अच्छा है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Pyarimohan Mohapatra. You have five minutes. ...*(Interruptions)*... We are short of time. Today I request you all to cooperate because all of you have to speak.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa): Sir, I congratulate the Minister for some innovative ideas like Women's Special Trains, women commandos, women RPF squads, Yuva Trains, concessions to students, rural people, workers in the unorganised sector, one doctor in each long-distance train, computerised tickets in 5,000 post-offices, welfare programme for the railway employees, including building staff quarters, and educational facilities, doubling the provision under passenger amenities, etc.

[THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) in the Chair]

However, I agree with the Leader of the Opposition that a holistic view should have been taken instead of thinking of the impending elections in West Bengal a year-and-a-half away and forgetting the rest of India, except constituencies of the high and mighty. Social viability and inclusiveness are nice words. Mr. Jethmalani found confusion in this. But I see no confusion in the thinking of the hon. Minister when she talks that remote and backward areas of our country should be given justice. Upgradation of the deprived and the underprivileged is another criterion. Uplift of the poor and the downtrodden is the primary task of any welfare Government and society and the old mindset of economic viability should be substituted with social viability. She was very clear up to here. But in the same paragraph-5 she says that every ordinary citizen has the right to development. When several

lakhs of people are awaiting development, when tens of crores of people in this country are, who are underprivileged, who are downtrodden, who are living in remote and backward areas, awaiting development, is she talking of a few lakhs of such people in West Bengal to justify something which is unjustifiable, only to subserve West Bengal and ignore the legitimate needs of much poorer States? I have gone through the Railway Budget and the speech also. My friend, Mr. Mysura Reddy, as well as, Mr. R.C. Singh, who has congratulated her, pointed out that 181 model stations, six world class stations, 22 new lines and four multi-functional complexes were proposed for West Bengal.

Abaniji may say something about West Bengal not getting anything. Let me point out a few things which are there for West Bengal. At page 11, para 32, there is indoor stadia at the Indo-Bangladesh border. Then in paras 46,47 and 48 these things are there—rail based industrial cluster; catalyse industrial development in West Bengal; setting up of a new coach factory with state-of-art facilities in West Bengal and 1000 MW power plant at Adra in West Bengal. Earlier it was Bihar, now it is West Bengal.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. Your five minutes are over.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA: Sir, I represent a State which is the poorest in the country, which has the largest number of poor people. Sir, you cannot give me a short shrift like this.

The Railway Budget, I feel, because of these reasons, earlier Bihar-centric, now Bengal-centric...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I give you one minute more.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA: The Railway Budget should be a part of the General Budget. I agree with Shri Bal Apte because if 15 per cent of the entire budget is of the Railways, we should not have a separate budget.

For Orissa, my Chief Minister has asked for Rs. 1,520 crores for sanction of 12 new rail links, including three missing links, doubling of three rail links and electrification of four rail links. Although 180 per cent increase has been there for new railway lines, for Orissa it is the same allocation as it was before and doubling is down by 51 per cent, electrification is down and new links are down.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. I am helpless.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA: Sir, agitations have begun. This will continue. This will not end. It will take downturn, if we do not respond. Thank you.

SHRI SHARAD ANANTRAO JOSHI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, before you tell me to limit myself to five minutes, I would say I am going to make brief five bullet points. I will not say any other words; I will just make the points.

Sir, this has been a week of budgets. On the 6th of July, when the Finance Minister was presenting the General Budget, the share market was collapsing. In fact, a national newspaper has

pointed out at what paragraph how much the share market collapsed. That showed that inclusiveness may be good politics but it is not necessarily good economics and we will learn the lesson in good time. When Mamataji was making her speech, there was a rail accident at Howrah and a similar accident in Ghaziabad. This is a pointer to the Railway Minister that safety is the most important thing in the Railways and that is the point which she should bear in mind. This is point number one.

My second point is, I welcome the fact that she has announced a 'White Paper'. I wish she had come out with a 'White Paper' instead of announcing it. Because I read in the newspapers, I see in the Corridors, and I have just heard in the Rajya Sabha itself that subtle attempts are being made to pressurise her to dilute the 'White Paper' or the contents thereof. I think she should be careful about it and let the 'White Paper' come out in its true colours. Then the vision statement is a good idea and that should be as broad based as possible. She should incorporate that and take assistance from as many people as possible.

The fourth point is, there is a need to increase the railway revenues. I congratulate her and thank her for introducing cold storage and refrigerated vans. I would like to point it out to her that at the Container Corporation of India, during the period I was Chairman of the Agriculture Task Force, we had evolved a scheme for super market grids, where the Railways would be able to use the most valuable down-town locations that they have, rather than fritter away that land. That land could be used for building up a national network of agricultural supermarkets which would really be a big jump not only for the Railways but also for the entire country and to the economy as a whole.

The fifth and the last point, which I would like to make, is that there are a number of railway projects that have been submitted by Maharashtra. The State of Maharashtra, which I represent, occupies a peculiar geographical position. I am not talking of the greatness of Maharashtra, but I am talking of the geographical position. All the important points of origin of traffic, transit of traffic and even the end-points in traffic lie in Maharashtra, and there are a number of cases where it is necessary that they should not remain merely on the trunk routes, but there should also be collaterals which will connect the hinterland. And, a number of projects have been submitted. It is a brief statement, and I will read it out. Dr. Janardhan Waghmare read out a part of it. I will not include them. The proposal for new railway lines include Baramati-Lonand, Amaravati-Narkhed, Ahmednagar-Beed, Parli, Pantamba-Shirdi, Wardha-Nanded via. Yavatmal, Dhule-Indore, and I would, particularly, mention the Nasik-Pune line, because that is the place where I stay. I would also like to mention that while the Konkan railway line is completed, the collateral lines have not been drawn. For example, there is an ample scope for having a line between Kohlapur and Ratnagiri as well as between Chiplun and Karad. It should link Konkan with the hinterland in Maharashtra. And it would not only lead to the prosperity of the concerned district but also the prosperity of Karad. And, Sir, I have taken less than five minutes. Thank you.

4.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You have taken only four minutes. And you have also made your points forcefully. This is how it should be. Now, Shri Rajniti Prasad.

श्री राजनीति प्रसाद : धन्यवाद सर। सबसे पहले मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जब इस सदन में रेल बजट पर चर्चा हो रही थी, तो पूर्व रेल मंत्री के बारे में कुछ ऐसी बातें यहां कही गईं, जो इस सदन में ...(व्यवधान)... आप एक मिनट रुकेंगे, इस सदन में उसकी चर्चा नहीं होनी चाहिए थी, क्योंकि आपकी यह रूढ़ि है कि किसी व्यक्ति के बारे में चर्चा नहीं होगी, अगर वह आदमी यहां present नहीं है। ...(व्यवधान)... आप एक मिनट रुक जाइए, हमें बोलने दीजिए ...(व्यवधान)... उन्होंने एक ऐसी बात कही, जो किसी भी मायने में सही नहीं थी। उन्होंने यहां तक कह दिया कि कैसे आप यहां के एमपी बन गए। एमपी बनना इनका काम नहीं है या किसी और काम का नहीं है। यह पार्टी का काम होता है कि किसको एमपी बनाना है और किसको नहीं बनाना है। लेकिन मैं निवेदन करना चाहूंगा कि ...(व्यवधान)...

श्री शिवानन्द तिवारी : सर, मेरा व्यवस्था का सवाल है। मैंने ऐसी कोई बात नहीं कही है। ...(व्यवधान)... मेरा व्यवस्था का सवाल है। मैंने ऐसी कोई बात नहीं कही है। आप रेकार्ड देख लीजिए।

श्री राजनीति प्रसाद : कई लोगों ने कहा, कई लोगों ने भाषण किया और हमको इसमें कोई आपत्ति नहीं है। सभी लोगों ने अच्छा भाषण किया है। मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि शिवानन्द तिवारी जी हमारे आदरणीय नेता हैं और हम लोग उनको बाबा कहते हैं। वे बहुत अच्छी बात कहते हैं। वे हमारे साथ जेल में भी रहे, 30-40 सालों से हमारा सम्बन्ध है। लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि वे कहां हैं और कहां थे। शिवानन्द तिवारी जी हमारे साथ थे। जब हम मलाई काट रहे थे, तो मलाई काटने के लिए हमारे साथ आ गए और जब हमारे यहां से मलाई खत्म हो गया, तब वे दूसरी जगह चले गए। ...(व्यवधान)... मैं रेल बजट पर ही बोल रहा हूँ। सर, यह अर्थोरेटी है। यह मेरा कहना नहीं है, यह राष्ट्रपति जी का कहना है। आप इसे देख लीजिए कि 2009 में उन्होंने क्या कहा। उन्होंने कहा कि भारतीय रेल ने पिछले 4 वर्षों में कार्यकुशलता और उन्नत सेवा के माध्यम से लगातार लाभ अर्जित किया है। यह मेरा कहना नहीं है, यह राष्ट्रपति जी का अभिभाषण है और वही भी 4 महीने पहले का अभिभाषण है। क्या वह अभी खत्म हो गया? Golden age था, यह हमारे पास रेकार्ड है। हमारे पास राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट है, हमारे शिवानन्द तिवारी जी को शायद यह नहीं मिला होगा। राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट में लिखा है, मैं पढ़ रहा हूँ.....।

"At the same time, because of a serious development of 1990s, the Indian Railways is today on the verge of a financial crisis. सर, मेरे पास एक और रिपोर्ट भी है, जिसे मैं दिखाने जा रहा हूँ। अभी शिवानन्द तिवारी जी को यह बात मालूम ही नहीं है। उन्होंने यह सोचा कि किस तरह लालू यादव जी को डीमॉरलाइज किया जाए। आपके डीमॉरलाइज करने से लालू यादव का कुछ नहीं होगा। आप खुद डीमॉरलाइज हो गए हैं। आप कहां से कहां चले गए हैं। हमारे साथ थे, तो मलाई काट रहे थे, उसके बाद फिर आप उधर चले गए। सर, मैं एक रिपोर्ट और पढ़ना चाहता हूँ ...(व्यवधान)... रुकिए भई, जब आप उस वक्त नहीं बोल रहे थे, जब वे बोल रहे थे, इसलिए सुनिए ...(व्यवधान)... रुकिए, सर, मैं एक प्रबंधन संस्थान की रिपोर्ट पढ़ रहा हूँ। भारतीय प्रबंधन संस्थान, अहमदाबाद के प्रो. जी. रघुराम ने भारतीय रेल के टर्न अराउंड का विश्लेषण करते हुए यह बात लिखी है, "वित्तीय तौर पर भारतीय रेल ऋण संकट के जाल की ओर बढ़ रही थी....." सर, यह मेरा कहना नहीं है, यह संस्थान की रिपोर्ट है। ".....1996-2001 के बीच भारतीय रेल की शुद्ध राजस्व प्राप्ति 4135 करोड़ रुपये से गिर कर 1071 करोड़ रुपये

हो गई थी। इसका मतलब यह है कि राजस्व की प्राप्ति 24% प्रति वर्ष की दर से गिर रही थी। भारतीय रेल के इतिहास में इस अवधि को बदतर कहा जा सकता है। इस अवधि में तीन रेल मंत्री हुए, राम विलास पासवान, नीतिश कुमार एवं सुश्री ममता बैनर्जी। यदि भारतीय रेल लिस्टिड फर्म होती, तो उस परिस्थिति में इन महानुभावों को अगली ट्रेन से बाहर कर दिया जाता। सर, यह मेरा कहना नहीं है, संस्थान का कहना है ...**(समय की घंटी)**...। इस तरह जिसकी आप वकालत कर रहे थे, जिसके हनुमान जी बन करके आप पवन वेग से हवा में उड़ रहे थे, उनका नाम भी इसमें है कि अगर यह लिमिटेड कॉर्पोरेट कंपनी होती, तो इन लोगों को हटा दिया गया होता। तिवारी जी, आप इस तरह की बातें मत बोलिए। इस तरह की बातें कहना आपको शोभा नहीं देता है।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please, conclude. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद : सर, रुकिए। मुझे पांच मिनट दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : नहीं नहीं, टाइम खत्म हो गया है।

श्री राजनीति प्रसाद : सर, आप सुनिए, सुनिए। यह बात रेल मंत्री के बारे में है। मैं जो कह रहा हूँ, उसे सुनिए, सर। इनके द्वारा पब्लिक लिटिगेशन लाया गया। सुप्रीम कोर्ट ने कहा ...**(व्यवधान)**... इसकी इन्होंने चर्चा की है, इसलिए मैं यह कह रहा हूँ, वरना मैं नहीं कहता ...**(व्यवधान)**... रुकिए, बैठिए आप ...**(व्यवधान)**... इन्होंने चर्चा की है ...**(व्यवधान)**... इन्होंने कहा है कि उन्होंने नौकरी के बदले में जमीन ली। सुप्रीम कोर्ट का यह कहना है ...**(व्यवधान)**... सर, मैं आपको पढ़कर सुनाता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : नहीं-नहीं It is over. Why do you bring it now? ...*(Interruptions)*... It is over. ...*(Interruptions)*...

श्री राजनीति प्रसाद : सर, रुकिए, रुकिए, पढ़ने दीजिए।

श्री शिवानन्द तिवारी : सर, हमको भी अपनी बात कहने का मौका दिया जाना चाहिए ...**(व्यवधान)**...

श्री राजनीति प्रसाद : नहीं-नहीं, हमको पढ़ने दीजिए।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You cannot make an allegation. ...*(Interruptions)*... तिवारी जी, आप बैठ जाइए ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए।

श्री राजनीति प्रसाद : सर, सुप्रीम कोर्ट ने कहा है कि इन लोगों का ...**(व्यवधान)**...

श्री शिवानन्द तिवारी : हम लोगों ने प्रधान मंत्री को ज्ञापन दिया था ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : तिवारी जी, आप बैठिए ...**(व्यवधान)**... बैठिए आप ...**(व्यवधान)**...

श्री राजनीति प्रसाद : सर, ये कहां से आते हैं और कैसे आते हैं ...**(व्यवधान)**...

श्री शिवानन्द तिवारी : हमने ज्ञापन दिया था कि अगर ग्रुप डी की नौकरी ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. Why do you talk like this? ...*(Interruptions)*... Please listen, Mr. Tiwari. ...*(Interruptions)*... This will not go on record. This will not go on record. ...*(Interruptions)*...

श्री शिवानन्द तिवारी : *

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप रुक जाइए प्लीस। Tiwari ji, ...*(Interruptions)*... This will not go on record. Mr. Tiwari, Look here, please. ...*(Interruptions)*... What is this? Nothing will go on record. This will not going on record. ...*(Interruptions)*... Do not record anything. ...*(Interruptions)*... This is not going on record. Mr. Tiwari, please, stop it. ...*(Interruptions)*...

*Not recorded.

श्री शिवानन्द तिवारी:*

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Sit down. I will take care of this. Mr. Rajniti Prasad, if you have made an allegation, because both of you are talking at the same time. ...*(Interruptions)*...

SHRI RAJNITI PRASAD: I have not made any allegations, Sir. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please. If you have made an allegation, I will expunge it. If it is a personal allegation, I will expunge it. Now, your time is over. You can stop.

श्री राजनीति प्रसाद : सर, बस एक मिनट मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): What 'ek' minute? ...*(Interruptions)*... Why do you bring up unnecessary things here? ...*(Interruptions)*... No, no. Whatever allegations you have made, will be removed.

श्री राजनीति प्रसाद : अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ ...*(व्यवधान)*... सर, मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा। सर, 2004 में जब लालू जी ने रेल मंत्री का पदभार ग्रहण किया - आपको राष्ट्रपति का अभिभाषण सुना दिया। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपका टाइम हो गया। ...*(व्यवधान)*...

श्री राजनीति प्रसाद : राष्ट्रपति जी ने भाषण दिया। सर, उसको गोल्डन पीरियड कहना चाहिए, गोल्डन पीरियड। ...*(व्यवधान)*... आप सुनिए ...*(समय की घंटी)*... यह क्या बोलेंगे ...*(व्यवधान)*... उसको गोल्डन पीरियड कहना चाहिए ...*(व्यवधान)*... इन्होंने क्या-क्या बोल दिया ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : अब आप बैठिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री राजनीति प्रसाद : रेलवे घाटे के अन्दर जा रही थी। ...*(समय की घंटी)*... रेलवे को उबारने का काम लालू जी ने किया। ...*(व्यवधान)*... इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपका टाइम हो गया। ...*(व्यवधान)*... श्री ईश्वर सिंह। ...*(व्यवधान)*... आपका टाइम हो गया। अब आप बैठिए। ...*(व्यवधान)*... राजनीति प्रसाद जी, आपको जो बोलना था, वह आपने बोल दिया। अब आप बैठिए।

श्री ईश्वर सिंह (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस पर बोलने का जो मौका दिया है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेलवे के पक्ष में, उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हूँ। यहां जो सराहनीय बजट पेश किया गया है, उस पर चर्चा के विषय में कुछ समय लूंगा।

रेल मंत्री महोदय, बहन ममता बनर्जी जी, ने जो बजट पेश किया है, वह एक बहुत सराहनीय बजट है। यह बजट आम आदमी, आम जनता, के हितों को देख कर बनाया गया है। उसमें चिकित्सा और सुरक्षा दोनों का ख्याल रखा गया है। इसके साथ-साथ मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि हरियाणा यहां के साथ लगती एक स्टेट है। हरियाणा में दो रेलवे लाइन्स इस बजट में, एक चंडीगढ़ में यमुना नगर वाया सढौरा और दूसरी सिरसा से डबवाली है। वे दोनों सुरक्षित क्षेत्र हैं, reserved constituencies हैं। इससे यह साबित होता है कि रेलवे मंत्री जी के मन में गरीबों के प्रति, सुरक्षा के प्रति और अनुसूचित जाति के प्रति, विशेष कर के बहुत ज्यादा हमदर्दी है। यह बात इससे भी प्रमाणित होती है कि उन्होंने यह कहा कि जो बैकलॉग होगा, जितना भी आज तक का बकाया है, उस बैकलॉग को हम इस दौरान, सौ दिनों के अंदर ही पूरा करेंगे। यह एक बहुत बड़ी सराहनीय बात है। इससे गरीब आदमी को बहुत बड़ी राहत मिलेगी। रेलवे के अन्दर एक बहुत बड़ा ऐसा वर्ग है जो गरीबों के हितों के साथ जुड़ा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यहां से सटा हुआ कुरुक्षेत्र नामक एक स्टेशन है। यह एक धार्मिक क्षेत्र है। कुरुक्षेत्र गीता की जननी है। यहां पर महाभारत युद्ध हुआ था। यह हिन्दुस्तान की आस्था का केन्द्र है। यह भारतीय संस्कृति की एक परिचायक भी है। जैसा हमारे साथियों ने कहा कि कुरुक्षेत्र एक ऐसा धार्मिक स्थल है, जो जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, पंजाब आदि जगहों को जाने का एक गेट है, द्वार है। नॉर्थ जोन से इससे गुजर कर ही राजधानी दिल्ली में जाना होता है। इसलिए मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि कुरुक्षेत्र स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन का दर्जा दिया जाए तथा हिन्दुस्तान के अन्दर उसकी एक अलग पहचान हो। यह एक बहुत अहमियत वाली जगह है। यह एक अपना विशेष स्थान रखता है। कुरुक्षेत्र स्टेशन पर शताब्दी ट्रेन का ठहराव होना बहुत जरूरी है, क्योंकि कुरुक्षेत्र एक ऐसी जगह है कि वह श्रद्धालुओं की आस्था का केन्द्र है। कुरुक्षेत्र में एशिया का सबसे बड़ा सरोवर है। यहां सूर्यग्रहण के अवसर पर मेला लगता है। आगामी 22 जुलाई से वहां लाखों यात्री आएंगे। वहां पर देश-विदेश से लोग आते हैं। इस हिसाब से यह पर्यटन का एक बहुत बड़ा सरताज केन्द्र है। यहां कल्पना चावला का, पनोरमा का बहुत बढ़िया सरोवर है। इसलिए भी यह जरूरी है कि कुरुक्षेत्र स्टेशन को अहम दर्जा दिया जाये, इसको आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए। शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी जो यहां से 5.20 बजे दिल्ली जाती है, उसका यहां पर ठहराव हो। इसके अलावा जो ट्रेन कालका से 7.35 बजे दिल्ली आती है, उसका भी यहां पर ठहराव हो। इससे आम आदमी को, आम जनता को बहुत ज्यादा लाभ होगा। हरियाणा से हम जितने भी लोग एम.पी. बन कर आए हैं, हम सभी की यह डिमांड है।

सर, मेरी एक बात और है कि हिन्दुस्तान के अन्दर रेलवे लाइन के साथ-साथ बहुत-सारी खाली पड़ी भूमि है, जिसका दुरुपयोग किया जा रहा है या उस पर नाजायज कब्जे हो रहे हैं। अच्छा हो कि रेलवे विभाग उसको उन लोगों को, जो कि भूमिहीन हैं, विशेष कर जो अनुसूचित जाति के लोग हैं और अनुसूचित जनजाति के लोग हैं, उनको वह भूमि पट्टे पर दी जाये। इससे एक तो उनको रोजगार मिलेगा तथा उस पर खेती होगी वहीं दूसरी ओर रेलवे की भी आय बढ़गी। इससे गरीब लोगों को रोजगार भी मिलेगा। इस से एक सब से बड़ी उपलब्धि यह होगी कि नाजायज कब्जे हट जाएंगे। यह मेरी एक गुजारिश है। तीसरा मेरा कहना यह है कि यमुना नगर से कुरुक्षेत्र वाया पेहवा, चीका-गुल्ला और पटियाला जोकि एक बहुत अहम स्थान है, यह रेलवे लाइन भी बिछायी जाए। कैथल एक बिजनेस सेंटर है। इस पर अंग्रेजों के टाइम के पहले भी सर्वे हुए थे, लेकिन यह रेलवे लाइन उसी तरह है जैसी कि पहले थी। उसे डबल किया जाए और जीद से कुरुक्षेत्र के लिए वही समय पर चलती है जो पहले चलती थी, उसके समय को बढ़ाया जाए।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि हरियाणा अन्न उत्पादन के हिसाब से सबसे ज्यादा फसल जीरी व पैडी की उगाता है। कुरुक्षेत्र एक सेंटर है और रेलवे स्टेशन है, इसलिए वहां से जितनी गाड़ियां जाती हैं, उन सब का ठहराव होना चाहिए। आपकी बहुत मेहरबानी, धन्यवाद, thank you Sir.

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : Thank you Mr. Ishwar Singh for sticking to the time. सुश्री अनुसूइया उइके।

सुश्री अनुसूइया उइके (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए बहुत धन्यवाद देती हूँ। महोदय, मध्य प्रदेश में छिदवाड़ा जिले में छिदवाड़ा से झांसी सुपर फास्ट ट्रेन चलाने एवं छिदवाड़ा से सिवनी, नैनपुर गेज परिवर्तन के लिए 600 करोड़ रुपए का प्रावधान व भोपाल से जबलपुर के लिए नई ट्रेन चलाने के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ। इस बजट में मध्य प्रदेश को बहुत कम

हिस्सा दिया गया है जबकि मध्य प्रदेश में रेलों का घनत्व राष्ट्रीय औसत से बहुत कम है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश एक आदिवासी बाहुल्य प्रदेश है। यहां कुछ ऐसे जिले हैं जहां पर रेलों की बहुत आवश्यकता है, जैसे कि छिदवाड़ा, बालाघाट, मंडला, सिवनी, इनमें ट्रेन व ट्रेन की सुविधाओं के बहुत अधिक विस्तार की आवश्यकता है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा समय न लेते हुए मैं अपनी कुछ मांगों की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी और उनसे अनुरोध करूंगी कि आगामी बजट में इन रेलगाड़ियों के लिए अपने उत्तर में यह सुविधाएं प्रदान करेंगी। महोदय, छिदवाड़ा, भोपाल, इंदौर तक जाने वाली एक मात्र सवारी पैसेंजर, गाड़ी 285, 286 पंचवैली फास्ट पैसेंजर को सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन के रूप में परिवर्तित किया जाए। यहां चलने वाली यह एकमात्र पैसेंजर ट्रेन है, अगर इसको सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन कर दें तो वहां के लोगों को काफी सुविधा मिलेगी। इसी तरह से एक पैसेंजर छिदवाड़ा से भोपाल तथा भोपाल से छिदवाड़ा के लिए चलायी जाए। मेरी तीसरी मांग है कि जन-प्रतिनिधि, व्यापारियों एवं अधिकारियों की यह लंबे समय से अपेक्षा है कि 285 व 286 गाड़ी में वातानुकूलित शयनयान, 3 टियर ए.सी. कोच लगाया जाए। इसी तरह से 285, 286 पंचवैली फास्ट पैसेंजर में द्वितीय श्रेणी आरक्षित स्लीपर कोच की संख्या बढ़ायी जाए क्योंकि प्रतिदिन 80 से 100 की संख्या वेटिंग लिस्ट की रहती है। इससे यात्रियों को बहुत परेशानी होती है। इसलिए उसमें एक अतिरिक्त कोच की व्यवस्था की जानी चाहिए। इसी तरह से छिदवाड़ा रेलवे स्टेशन पर रिजर्वेशन टिकट काउंटेर्स की संख्या बढ़ायी जानी चाहिए। इस कारण वहां के लोगों को बहुत दिक्कत उठानी पड़ती है। उपसभाध्यक्ष जी, एक बात और कहना चाहूंगी 1984 में छिदवाड़ा में एक ओवर ब्रिज का दो बार भूमि पूजन किया गया। एक बार माननीय प्रणब मुखर्जी जी और गनी खान चौधरी जी के द्वारा हुआ, लेकिन आज तक भूमि पूजन के बाद उसका कोई कार्य प्रारंभ न हो सका और न ही किसी तरह का बजट रखा गया। इससे आवागमन में इतना ज्यादा ट्रैफिक जाम हो जाता है जिससे वहां के लोगों को बहुत दिक्कत होती है। इसलिए इस कार्य को भी शीघ्र प्रारंभ कराया जाना चाहिए। इसी तरह से जो पांडुरणा, छिदवाड़ा से जो सुपरफास्ट गाड़ी वहां से निकलती है, इस गाड़ी का स्टॉपेज वहां बढ़ाया जाना चाहिए और वहां पर आरक्षण का भी कोटा रखा जाना चाहिए। इसी तरह से बालाघाट से नागपुर एवं रायपुर रेलवे लाइन का कार्य पूर्ण हो चुका है। इस मार्ग पर नई पैसेंजर गाड़ी तत्काल प्रारंभ की जानी चाहिए। इसी तरह से मध्य प्रदेश के ललितपुर-सिंगरौली लाइन के लिए बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है, जिसे बढ़ाया जाना चाहिए। माननीय प्रधान मंत्री जी ने कुछ समय पूर्व धार-झाबुआ-दाहोत रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था। इस परियोजना के लिए बजट में राशि का प्रावधान नहीं किया गया है। इसकी ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। इसी तरह, गुना-ग्वालियर-गुना दैनिक सवारी गाड़ी के लिए राज्य सरकार के प्रस्ताव पर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया। प्रधान मंत्री जी के मध्य प्रदेश दौरे पर प्रदेश में नई रेल कोच फैक्टरी लगाने की भी घोषणा की गई थी, लेकिन उस पर कोई अमल नहीं किया गया। इसी तरह से, दामोह जिले के जैन तीर्थ स्थल कुंडलपुर तक रेल बजट में लाइन की स्वीकृति के उपरांत भी इस बजट में इसका प्रावधान नहीं किया गया है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं जन अपेक्षाओं के अनुरूप रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करती हूँ कि उक्त बातों की ओर ध्यान देकर रेल सुविधाओं, गाड़ियों एवं नई रेल लाइन के विस्तार कार्य हेतु इसी बजट में स्वीकृत करने का कष्ट करें। आपने मुझे जो समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI (Nagaland): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, I rise to comment on the Railway Budget of 2009-10 presented by the hon. Minister for Railways on 3rd July, 2009. The key point of the Budget presented by the hon. Minister is that it is a pro-people budget with the slogan of 'economic viability' not being

the only index of development but according top priority to social commitment is equally important and for that purpose, constitution of an Expert Committee to identify the projects and to advise the hon. Minister for implementation of so-called economically unviable but socially desirable projects. Taking of such positive and bold steps is warmly welcome and highly appreciated. Sir, I felicitate the hon. Railway Minister for presenting a pro-people budget with economic and social commitment as its twin key elements. However, after a closer look at the budget provisions for the North East in general and Nagaland in particular, the sense of happiness seems to be short-lived. I am afraid, many Members sitting in this august House may be surprised to know that the length of railway line in the State of Nagaland is only 7 Kms. I wonder how it compares with the mainstream States. This perhaps is illustrative of the neglect of the State of Nagaland by the successive Railway Ministers. Sir, the term Naga Hills was coined by the Britishers, However, I would like to highlight that the States does not consist only of hills; the topography of the State is such that several economically viable railway lines can be established. Sir, I have a hunch feeling that the term Naga Hills has frightened the successive Railway Ministers, they had perhaps the perception that establishment of railway lines in the State of Nagaland is not feasible because of the hilly terrain. But it is not true. There is enormous potential for many viable railway links, but no serious thought seems to have been given to this important aspect of social and economic development of the State.

Sir, Railways are the life line of any nation. It is a vital link from the economic as well as the social point of view. Economic purpose is served because goods can be transported in large quantities at much cheaper rates and in a much shorter span of time. Social commitment is fulfilled, because Railways are not only a means of mass transportation for the population of the area, but, it is also the means by which essential supplies and consumer items are transported, again at cheaper rates, faster and in large quantities. Sir, you would kindly appreciate, that establishment of a large railway network in the North East in general and Nagaland in particular, is also crucial for the success of the "Look East Policy" of the Government of India. Sir, without any more preamble, I would like to highlight some of the long-standing demands of the people of Nagaland. The first and foremost is the construction of a rail link between Dimapur and Kohima. Kohima is the capital of Nagaland, a hill station and a historically important city. In the Second World War, the last battle between the Axis and the Allied Forces was fought on the soil of Nagaland. The former Railway Minister Lalaji had given a solemn assurance to the people of this country that rail heads would be established at all the State Capitals. Although some survey work in this regard had been carried out some time back last year, no headway has been made since then and the matter is dragging indefinitely. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to undertake this project on top priority. The next priority item is the establishment of new Railway line between Dimapur-Nuland and Tizu Town Via Tuli Paper Mills and Borjan Coal Fields, Naganmara, with a link to Samulguri Railway Station in Assam. This rail link will serve not only the area and its population but will also facilitate transportation of coal extracted from the Borjan Coal Fields, Naganmara. ...*(Time Bell rings)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Mr. Zhimomi,...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, I am representing the wishes of the party and the interest of the State, I am the lone Member. In fact, the Members of North-East are the most disciplined Members. Because of that we should not be punished. We should be given due time.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Zhimomi, while everybody was given five minutes, you have been given seven minutes.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: In the General Budget discussion, the time should be scheduled according to the State and Party. Sir, importance of Dimapur Railway Stations should be acknowledged. Dimapur Stations serve not only the Nagaland State but Manipur as well and it caters to a large population and for transportation of goods, Dimapur is the life line for two States, Nagaland and Manipur, as it is the Railway Head of these two States. The importance of this Railway line was even acknowledged by the Britishers during the Second World War because in the Second World War from Dimapur twelve-kilometre railway line had been extended towards Kohima for easy transportation of Allied Fighting Forces and for ration and equipment for the Allied Forces. The country is progressing, all the Members are speaking for new land but my demand is, restore the two lands which were existing during the Britishers' time 60 years back. One line is restoration of. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Minister, please take note of that.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: ...old railway line up to Borjan Coalfields and Chumakidama. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): It is over. ...*(Interruptions)*... Please take your seat. ...*(Interruptions)*...

DR. (SHRIMATI) NAJMA A. HEPTULLA (Rajasthan): Sir, everybody is speaking. The hon. Member is from the North-East. ...*(Interruptions)*... He should get a chance to speak. ...*(Interruptions)*... They sit in the last row. So, nobody bothers about them. ...*(Interruptions)*... That is the reason why no railways line has been laid in the North-Eastern Region. ...*(Interruptions)*... You allow him to speak. ...*(Interruptions)*... There are sixty minutes. ...*(Interruptions)*... I request you to kindly allow him to speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, we are the most disciplined Members of this House. ...*(Interruptions)*...

SHRI TARIQ ANWAR (Maharashtra): Sir, please allow him to speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: ...In spite of that we have been neglected. ...*(Interruptions)*... Why? ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is the reason why I have given you seven minutes instead of five minutes. ...*(Interruptions)*...

DR. (SHRIMATI) NAJMA A. HEPTULLA: Sir, he comes from a hilly State. They have only one or two Members. That is why their voice is not heard. You have sixty minutes for 'Others. I Let him speak for a few more minutes. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. We also have the reply at 5 o' clock. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, when my requests and demands have not yet been completed, how can the Minister give her reply? ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please, one second. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, replies are given only when the requests or demands are made. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Zhimomi, please listen. Don't make noise like that. ...*(Interruptions)*... Please listen to me. ...*(Interruptions)*... Madam, since you have raised a point I am telling you this. Mr. Zhimomi comes under "Others" Category. There are fifteen names today under "Others" Category. The total time allotted was 75 minutes. ...*(Interruptions)*... So, each Member will get five minutes. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, the point is. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I have to go by the rules and practice. So, he will get only five minutes. Simply because he is from "A" State or "B" State, I cannot discriminate or differentiate. But, having regard to his State and the position you explained, I gave him 10 minutes. Now, Mr. Khekiho, you take your seat. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, with your permission. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : No, no. Sit down. You took ten minutes. Please, sit down. ...*(Interruptions)*... No, no. Please sit down.

THE MINISTER OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS (DR. M.S. GILL) : Sir, please allow him to speak for a few more minutes. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, with your permission, I wish to submit. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : No, no. While other are given five minutes, I gave you ten minutes. ...*(Interruptions)*... Okay, take two more minute. ...*(Interruptions)*... No, no. You cannot do that ...*(Interruptions)*... You submit in bullet points. You just read your demands one by one. Take two more minutes. Najmaji had pleaded for you. So, I conceded. You read your points.

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, I just wanted to make two more points.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Start making them. Najmaji, as per your wishes, I allowed him.

DR. (SHRIMATI) A. NAJMA HEPTULLA: I am very grateful to you, Sir. ...*(Interruptions)*...

SHRI KHEKIHO ZHIMOMI: Sir, more quota should be given in Rajdhani from Dimapur. Dimapur serves two States, but we are getting only 2 berths in 1AC. So, I request the hon. Minister to look into that very seriously and increase the number of berths.

Secondly, I request the hon. Railway Minister for a new railway line from Dimapur to Tizut.

With these words, I conclude my demands and requests to the hon. Minister. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay, Mr. Zhimomi, about your remaining demands and requests you write to the hon. Minister, I request the hon. Minister to consider his requests and give reply, because of the special consideration that we give for the North-East. Okay, take your seat. Now, Shri Ahmad Saeed Malihabadi.

श्री अहमद सईद मलीहाबादी (पश्चिमी बंगाल) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे मिनिस्टर, कुमारी ममता बनर्जी जी ने अपने दूसरे टर्म में जो पहला रेल बजट पेश किया है, हम उसको अच्छा बजट मानते हैं, एक balanced budget मानते हैं और जैसा कि सभी ने कहा है, मैं भी ऐसा मानता हूँ कि यह एक अवामी बजट है। इसकी वजह यह है कि उन्होंने इसमें गरीब आदमियों के लिए 100 किलोमीटर के अंदर 25 रुपए महीने का पास दोबारा शुरू करने का फैसला किया है। यह एक बहुत अच्छा कंसेशन है, जिससे हजारों गरीब आदमियों को, जो रोजाना गांवों के रास्ते, छोटे-छोटे towns से बड़े शहरों में कामकाज के लिए जाते हैं, उनको बहुत सहूलियत मिलेगी। इससे रेलवे को भी फायदा होगा, क्योंकि बहुत से लोग मजबूर होकर, गरीबी से मजबूर होकर बगैर टिकट के भी सफर करते थे। जो early morning में ट्रेनें आती थीं, उनमें इस तरह के बहुत-से लोग आया जाया करते थे। इसकी वजह से रेलवे को भी नुकसान होता था और मुसाफिरों को भी इससे बहुत परेशानी होती थी। टिकट चेकर जब उनको पकड़ते थे, तो उनके साथ बहुत ही बेइज्जती का सलूक होता था। मर्दों को प्लेटफार्मों पर मुर्गा बनाया जाता था और औरतों को जब पकड़ा जाता था, तो जो लेडी स्टाफ होती थी, वह उनके कपड़े तक उतरवा लेते थे। इसलिए ममता जी ने ठीक कहा है कि यह इज्जत का प्रोजेक्ट है, एक इज्जत का मंसूबा है, इसलिए मैं इनको बहुत सपोर्ट करती हूँ। ममता जी ने इस बजट में पूरे देश के लिए कई प्रोजेक्ट का ऐलान किया है और उसमें पश्चिमी बंगाल भी शामिल है।

महोदय, पश्चिमी बंगाल के बारे में कुछ लोगों को शिकायत है। मैं समझता हूँ कि यह इंसाफ की बात नहीं है। इसकी वजह यह है कि पश्चिमी बंगाल के बारे में बराबर कहा जा रहा है कि उसका सबसे बड़ा मसला industrialisation का है। पहले कभी पश्चिमी बंगाल रियासत industrialisation के मामले में देश में सबसे आगे हुआ करती थी, परंतु अभी काफी पीछे हो गई है। यदि किसी भी बजट में, चाहे वह रेलवे का बजट हो या आम बजट हो, industrialisation को आगे ले जाया जाता है, तो मैं उसका स्वागत करता हूँ, उसका खैरमकदम करता हूँ। मैं इसके लिए ममता जी को मुबारकबाद देता हूँ।

महोदय, गरीबी की सतह से नीचे बसर करने वालों के लिए उन्होंने जो कुछ किया है और जैसा कि मैंने कहा है कि आम आदमी के लिए यह एक आम बजट है। हमारी जो इंडियन रेलवे है, वह भी अवाम की ट्रेन है, क्योंकि खास

लोगों द्वारा सफर करने का जरिया हवाई जहाज हुआ करता है। आम लोग, ज्यादातर आम लोग ज्यादा से ज्यादा तादात में, लाखों-करोड़ों की संख्या में रोजाना रेल के जरिए सफर करते हैं, इसलिए उनकी सहूलियत के लिए जो कुछ भी किया जाए, हम लोग उसका स्वागत करते हैं, खैरमकदम करते हैं।

महोदय, हम यह सोचते हैं और चाहते हैं कि हमारा रेल का जो सफर है, वह जितना ज्यादा से ज्यादा सुहाना बनाया जा सकता है, उसको बनाया जाना चाहिए। मैं यह उम्मीद करता हूँ कि ममता जी ने जिस तरह से रेल की सफर को इज्जत का सफर बनाया है, उसी तरह से ममता का सफर बनाएंगी तथा सुहावना सफर बनाएंगी।

महोदय, ममता जी अभी यहां मौजूद नहीं हैं, लेकिन यह रिकॉर्ड में जा रहा है। मैं समझता हूँ कि यह कभी उनकी जानकारी में आएगा। उन्होंने इस रेलवे बजट में भी कई उर्दू के शेर पढ़े हैं। उन्हें उर्दू शेर पढ़ने का काफी शौक है। वह खुद भी शायरा हैं। बंगाल का यह ट्रेडिशन है कि बंगाल के लोगों को, जिनकी मादरी ज़बान बंगला है, उनको भी उर्दू ज़बान से बहुत मोहब्बत है, इसलिए खुद बंगला ज़बान के अंदर तीन हजार से ज्यादा उर्दू के अल्फाज़ हैं, जिसको बंगाल के लोग बोलते हैं और बहुत मोहब्बत के साथ बोलते हैं। ममता जी भी शेर पढ़ती हैं और जब वह अपना कोई political जलसा करती हैं तथा जब वह fighting mood में होती हैं, तो एक शेर बहुत ज्यादा पढ़ती हैं, जो हमारी आज़ादी की लड़ाई में राम प्रसाद बिसमिल का हुआ करता था। वह शेर है - "सरफरोशी की तमन्ना अब हमारे दिल में है, देखना है जोर कितना बाज़ुए कातिल में है।" जब उनको उर्दू ज़बान से इतनी दिलचस्पी है और उन्होंने अभी इलेक्शन की तकरीरों में यह वादा किया है कि उन्हें तथा उनकी पार्टी को जब भी मौका मिलेगा तो वह पश्चिमी बंगाल में उर्दू को दूसरी सरकारी ज़बान का दर्जा देगी।

महोदय, मैं यह उम्मीद करता हूँ, चूंकि आप अभी रेलवे मिनिस्टर हैं इसलिए कम से कम रेलवे स्टेशन पर जो बोर्ड लगे होते हैं, उनमें उर्दू भाषा में भी स्टेशनों के नाम लिखे जाएं। यह मेरी उनसे गुजारिश है और मैं समझता हूँ कि वह इस पर तवज्जो करेंगी।

महोदय, मुझे एक बात और अर्ज करनी है, वह यह है कि ट्रेन में सफाई, मुसाफिर की हिफाजत, खाने-पीने की सहूलियत, ये सब बातों की बहुत जरूरत है। लेकिन रेलवे मुसाफिरों के लिए एक और बड़ा मसला पैदा हो गया है, वह यह है कि मुसाफिरों की protection के लिए जो force जाती है, उनमें जो गैर-जिम्मेदार लोग हैं, हमारे जो पुलिस के कर्मचारी हैं, वे अगर disciplined नहीं हैं, तो वे खुद मुसाफिरों के ऊपर हमला करते हैं। अभी हाल फिलहाल बिहार के अंदर एक आई.ए.एस. ऑफिसर और उनकी बीवी के ऊपर एक घटना हुई है, पुलिस ने उन पर हमला किया और उनको बहुत बेइज्जत किया। अभी फिर एक घटना हुई, उससे पहले एक और दर्दनाक घटना हुई थी। वह घटना यह थी कि दो-तीन constables ने मुसाफिरों से पैसा मांगा, मुसाफिर के साथ उनकी औरत भी थी, वह औरत गर्भ से थी...। और उसकी गोद में एक तीन साल की बच्ची भी थी, उसको लात मारकर चलती ट्रेन से गिराया गया। मां तो वहीं मर गई और बच्ची किसी तरह से बच गई। इन चीजों को रोकने के लिए ममता जी को सोचना होगा। कमांडो जरूर रखे हैं, अभी भी जिनको हम भेज रहे हैं, वे भी पुलिस के ही लोग हैं, लेकिन अगर वे ही हमला करेंगे, तो बहुत मुश्किल बात होगी, इसलिए इस ओर ध्यान देना होगा।

महोदय, मैं एक बात और अर्ज करके अपनी बात खत्म करूंगा। ममता जी ने बहुत सी नई ट्रेनें चलाने का ऐलान किया है, कुछ नॉन-स्टॉप ट्रेनें चलेगी, जो सैकड़ों-हजारों मील का सफर करेंगी, लेकिन एक लाइन ऐसी है, जो मुगलसराय से चलती है और वाराणसी, लखनऊ, बरेली, मुरादाबाद होती हुई दिल्ली तक आती है। इस लाइन पर

اس وقت سواہی ایک "امृतسر مہل" کے اور کوئی مہل ٹرین نہیں چل رہی ہے، جسکی وجہ سے اس پر بہت کراؤ ہوتا ہے۔ مہری گواریشا ہے کہ ... (سماہ کی قنڈی) ... بس، ایک مینٹ مں ختس کر رہا ہوں۔

مہری گواریشا یہ ہے کہ اس لائن کے کمر کم سے کم ایک راجدانی افسر چلائی جائے کم سے کم ایک اور مہل ٹرین کا اڈا کیا جائے۔

مہرا last word یہ ہے کہ ممتا جی نے سب باتوں کی ہیں، لیکن ایک بات کی طرف دھیان دینا بہت جرنری ہے کہ ریلوے سٹیشنوں مں کولیاؤں کا بہت بڈا ماسلا پیدا ہو گیا ہے۔ آجکل کولی جی ہیں ... لالو جی نے تو یہ کہا تھا کہ ہم نے سب کولیاؤں کو ناکری دے دی ہے، لیکن اسی جی وہاں کولی ہیں، وہ اس وقت مسافروں سے دو سئ، چار سئ روپا چارج کر رہے ہیں۔ اسکو راکنا بہت جرنری ہے۔ ایک طرف تو ہم کیراا کم کر رہے ہیں، دنیا کی ہر چیز مہنگی ہو رہی ہے، سرف ہماری ریل ہی سستی ہے، لیکن دوسری طرف کولی مسافروں سے دو سئ، چار سئ روپا مانگتے ہیں، تو انکو راکنا بہت جرنری ہے اور ممتا جی کو اس پر دھیان دینا چاہیے، بہت-بہت شکریا۔

جناب احمد سعید ملیح آبادی صاحب (پشچی بنگال): اب سبھا ادھیکشن مہوے،

ریلوے منسٹر، کماری ممنا بنرجی نے اپنے دوسرے ٹرم میں جو پہلا ریل بجٹ پیش

کیا ہے، ہم اس کو اچھا بجٹ مانتے ہیں، ایک بیلنس بجٹ مانتے ہیں اور جیسا کہ سبھی نے کہا ہے، میں بھی ایسا مانتا ہوں کہ یہ ایک عوامی بجٹ ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ انہوں نے اس میں غریب آدمیوں کے لئے 100 کلو میٹر کے اندر 25 روپے مہینے کا پاس دوبارہ شروع کرنے کا فیصلہ کیا ہے۔ یہ ایک بہت اچھا کلسیشن ہے، جس سے ہزاروں غریب آدمیوں کو، جو روزانہ گاؤں کے راستے، چھوٹے چھوٹے ٹاؤن سے بڑے شہروں کے کام کاج کے لئے جاتے ہیں، ان کو بہت سہولیتیں ملے گی۔

اس سے ریلوے کا بھی فائدہ ہوگا، کیوں کہ بہت سے لوگ مجبور ہوکر، غریبی سے مجبور ہوکر بغیر ٹکٹ کے بھی سفر کرتے تھے۔ جو ارلی مارفنگ میں ترین آتی تھیں، ان میں اس طرح کے بہت سے لوگ آیا جاتا کرتے تھے۔ اس کی وجہ سے ریلوے کو بھی نقصان ہوتا تھا اور مسافروں کو بھی اس سے بہت پریشانی ہوتی تھی۔ ٹکٹ چیکر جب ان کو پکڑتے تھے، تو ان کے ساتھ بہت ہی بے عزتی کا سلوک ہوتا تھا۔ مردوں کو پلٹ قارموں پر مرغا بنایا جاتا تھا اور عورتوں کو جب پکڑا جاتا تھا، تو جو لوڈی اسٹاف ہوتی تھی، وہ ان کے کپڑے نکاتروا لیتے تھے۔ اس لئے ممنا جی نے ٹھیک کہی ہے کہ یہ ایک عزت کا پروجیکٹ ہے، ایک عزت کا منصوبہ ہے، اس لئے میں ان کو بہت سپورٹ کرتی ہوں۔ ممنا جی نے اس بجٹ میں پورے دیش کے لئے کئی پروجیکٹ کا اعلان کیا ہے اور اس میں پشچی بنگال بھی شامل ہے۔

† Translation in Urdu Script.

مہودے، پشچمی بنگال کے بارے میں کچھ لوگوں کو شکایت ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ انصاف کی بات نہیں ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ پشچمی بنگال کے بارے میں برابر کہا جا رہا ہے کہ اس کا سب سے بڑا مسئلہ انڈسٹرائلائزیشن کا ہے۔ پہلے کبھی پشچمی بنگال ریاست انڈسٹرائلائزیشن کے چھوٹر میں دیں میں سب سے آگے ہوا کرتی تھی، لیکن ابھی کافی پیچھے ہو گئی ہے۔ اگر کسی بھی

بجٹ میں، چاہے وہ ریلوے کا بجٹ ہو یا عام بجٹ ہو، انڈسٹرائلائزیشن کو آگے لے جایا جاتا ہے، تو میں اس کا سواگت کرتا ہوں، اس کا خیر مقدم کرتا ہوں۔ میں اس لئے ممٹا جی کو مبارکباد دیتا ہوں۔

مہودے، غریبی کی سطح سے نیچے بسر کرنے والوں کے لئے انہوں نے جو کچھ کیا ہے اور جیسا کہ میں نے کہا ہے کہ عام آدمی کے لئے یہ ایک عام بجٹ ہے۔ ہماری جو انڈین ریلوے ہے، وہ بھی عوام کی ٹرین ہے، کیوں کہ خاص لوگوں دوارا سفر کرنے کا ذریعہ ہوائی جہاز ہوا کرتا ہے۔ عام لوگ، زیادہ تر عام لوگ زیادہ سے زیادہ تعداد میں، لاکھوں کروڑوں کی تعداد میں روزانہ ریل کے ذریعے سفر کرتے ہیں، اس لئے ان کی سہولیت کے لئے جو کچھ بھی کیا جائے، ہم لوگ اس کا سواگت کرتے ہیں، خیر مقدم کرتے ہیں۔

مہودے، ہم یہ سوچتے ہیں اور چاہتے ہیں کہ ہمارا ریل کا جو سفر ہے، وہ جتنا زیادہ سے زیادہ سہانا بنایا جا سکتا ہے، اس کو بنایا جانا چاہئے۔ میں یہ امید کرتا ہوں کہ ممٹا جی نے جس طرح سے ریل کے سفر کو عزت کا سفر بنایا ہے، اسی طرح سے ممٹا کا اور سفر بنائیں گی اور سفر بنائیں گی اور سہانا سفر بنائیں گی۔

مہودے، ممٹا جی ابھی یہاں موجود نہیں ہیں، لیکن یہ ریکارڈ میں جا رہا ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یہ ابھی ان کی جانکاری میں آئے گی۔ انہوں نے اس ریل بجٹ میں بھی کئی اردو کے شعر پڑھے ہیں۔ انہیں اردو شعر پڑھنے کا کافی شوق ہے۔ وہ خود بھی شاعر ہیں۔ بنگال کا یہ ٹریڈیشن ہے کہ بنگال کے لوگوں کو، جن کی مادری زبان بنگلہ ہے، ان کو بھی اردو زبان سے بہت محبت ہے، اسلئے خود بنگلہ زبان کے اندر تین ہزار سے زیادہ اردو کے الفاظ ہیں، جس کو بنگلہ کے لوگ بولتے ہیں اور بہت محبت کے ساتھ بولتے ہیں۔ ممٹا جی بھی شعر پڑھتی ہیں اور جب وہ اپنا کوئی پولیٹکل جملہ کرتی ہیں اور جب وہ فائنٹنگ موڈ میں ہوتی ہیں، تو

† Translation in Urdu Script.

مہودے، ممٹا جی ابھی یہاں موجود نہیں ہیں، لیکن یہ ریکارڈ میں جا رہا ہے۔
 میں سمجھتا ہوں کہ یہ ابھی ان کی جانکاری میں آئے گی۔ انہوں نے اس ریل بجٹ
 میں بھی کئی اردو کے شعر پڑھے ہیں۔ انہیں اردو شعر پڑھنے کا کافی شوق ہے۔
 وہ خود بھی شاعر ہیں۔ بنگال کا یہ ٹریڈشن ہے کہ بنگال کے لوگوں کو، جن کی
 مادری زبان بنگلہ ہے، ان کو بھی اردو زبان سے بہت محبت ہے، اسلئے خود
 بنگلہ زبان کے اندر تین ہزار سے زیادہ اردو کے الفاظ ہیں، جس کو بنگلہ کے لوگ
 بولتے ہیں اور بہت محبت کے ساتھ بولتے ہیں۔ ممٹا جی بھی شعر پڑھتی ہیں اور
 جب وہ اپنا کوئی پولیٹکل جلسہ کرتی ہیں اور جب وہ فلٹنگ موڈ میں ہوتی ہیں، تو
 ایک شعر بہت زیادہ پڑھا کرتی ہیں، جو بھاری آزادی کی لڑائی میں رام پرساد
 بسمل کا ہوا کرتا تھا۔ وہ شعر ہے

”سرفروشی کی تمنا اب ہمارے دل میں ہے،

دیکھنا ہے زور کتنا بازوئے قاتل میں ہے

جب ان کو اردو زبان سے اتنی دلچسپی ہے اور انہوں نے ابھی الیکشن کی تقریروں
 میں یہ وعدہ کیا ہے کہ انہیں اور ان کی پارٹی کو جب بھی کبھی موقع ملے گا تو وہ
 پشچمی بنگال میں اردو کو دوسری سرکاری زبان کا درجہ دیں گی۔

مہودے، میں یہ امید کرتا ہوں، چونکہ آپ ابھی ریلوے منسٹر ہیں اس لئے کم
 سے کم ریلوے اسٹیشن پر جو بورڈ لگے ہوتے ہیں، ان میں اردو بھاشا میں بھی
 اسٹیشنوں کے نام لکھے جائیں۔ یہ میری ان سے گزارش ہے اور میں سمجھتا ہوں
 کہ وہ اس پر توجہ کریں گی۔

مہودے، مجھے ایک بات اور عرض کرنی ہے، وہ یہ ہے کہ ٹرین میں
 صفائی، مسافر کی حفاظت، کھانے پینے کی سہولیت، یہ سب باتوں کی بہت
 ضرورت ہے۔ لیکن ریلوے مسافروں کے لئے ایک اور بڑا مسئلہ پیدا ہو گیا ہے،
 وہ یہ ہے کہ مسافروں کی پروٹیکشن کے لئے جو فورس جاتی ہیں، ان میں جو غیر
 ذمہ دار لوگ ہیں، ہمارے جو پولیس کے کرمچاری ہیں، وہ اگر ڈسپلن نہیں ہیں، تو

† Translation in Urdu Script.

وہ خود مسافروں کے اوپر حملہ کرتے ہیں۔ ابھی حال فی الحال بہار کے اندر ایک اے۔آئی۔ایس۔ آفیسر اور ان کی بیوی کے اوپر ایک گھٹنا ہوئی ہے، پولیس نے ان پر حملہ کیا اور ان کو بہت بے عزت کیا۔ ابھی پھر ایک گھٹنا ہوئی، اس سے پہلے ایک اور درخاک گھٹنا ہوئی تھی۔ وہ گھٹنا یہ تھی کہ دو، تین کانسٹیبل نے مسافروں سے پیسہ مانگا، مسافر کے ساتھ ان کی عورت بھی تھی، وہ عورت گریہ سے تھی۔ اور اس کی گود میں ایک تین سال کی بچی بھی تھی، اس کو لات مار کر ٹرین سے گرایا گیا۔ ماں تو وہیں مر گئی اور بچی کسی طرح سے بچ گئی۔ ان چیزوں

کو روکنے کے لئے ممٹا جی کو سوچنا ہوگا۔ کمانڈو ضرور رکھے ہیں، ابھی بھی جن کو ہم بھیج رہے ہیں، وہ بھی پولیس کے ہی لوگ ہیں، لیکن اگر وہ ہی حملہ کریں گے، تو بہت مشکل بات ہوگی، اس لئے اس اور دھیان دینا ہوگا۔

مہودے، میں ایک بات اور عرض کر کے اپنی بات ختم کروں گا۔ ممٹا جی نے بہت سی نئی ٹرینیں چلانے کا اعلان کیا ہے، کچھ نان-اسٹاپ ٹرینیں چلیں گی، جو سیکڑوں، ہزاروں میل کا سفر کریں گی، لیکن ایک لائن ایسی ہے، جو مقل سرانے سے چلتی ہے اور وارانسی، لکھنؤ، بریلی، مراد آباد ہوئی ہوئی دہلی تک آتی ہے۔ اس لائن پر اس وقت سوائے ایک "امریٹس میل" کے اور کوئی میل یا ٹرین نہیں چل رہی ہے، جس کی وجہ سے اس پر بہت کراؤڈ ہوتا ہے۔ میری گزارش یہ ہے۔ (وقت کی گھنٹی)۔ بس، ایک منٹ میں ختم کر رہا ہوں۔ میری گزارش یہ ہے کہ اس لائن کے اوپر کم سے کم ایک راجدھانی ایکسپریس چلائی جائے یا کم سے کم ایک اور میل ٹرین کا اضافہ کیا جائے۔

میرا لاسٹ ورڈ یہ ہے کہ ممٹا جی نے سب باتیں کی ہیں، لیکن ایک بات کی طرف دھیان دینا ضروری ہے، کہ ریلوے اسٹیشنوں میں قلیوں کا بہت بڑا مسئلہ پیدا ہو گیا ہے۔ آج کل قلی جو ہیں لالو جی نے تو یہ کہا تھا کہ ہم نے سب قلیوں کو نوکری دے دی ہے۔ لیکن ابھی جو وہاں قلی ہیں وہ اس وقت مسافروں سے دو سو، چار سو روپیہ چارج کر رہے ہیں، اس کو روکنا بہت ضروری ہے ایک طرف تو ہم کرائے کم کر رہے ہیں دنیا کی ہر چیز مہنگی ہو رہی ہے۔ صرف ہماری ریل ہی سستی ہے، لیکن دوسری طرف قلی مسافروں سے دو سو، چار سو روپیہ مانگتے ہیں تو ان کو روکنا بہت ضروری ہے اور ممٹا جی کو اس پر دھیان دینا چاہئے۔ بہت بہت شکریہ۔

† Translation in Urdu Script.

DR. RADHAKANT NAYAK (Orissa): Sir, I won't take much time. I will take only 2 - 3 minutes because of the lack of time.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can take five minutes.

DR. RADHAKANT NAYAK: Sir, I congratulate the hon. Minister, her Ministry and all the other Ministers for having given a very path-breaking and very innovative Railway Budget. I am wholeheartedly supporting as well as welcoming this Budget. However, Sir, I would raise a few normative questions, some basic principles. Sir, the principles of a successful Railway project are, basically, four. One has to take into account these four basic essentials in order to prepare and succeed in a good and sound Railway Budget which would be sustainable and also permanent. These are: topography, demography, economics and politics. Certainly, what has happened in the last several Budgets, which I have seen, have produced merely a litany of projects, a litany of stations as well as names of railway lines, but there was no holistic analysis, no comprehensive analysis of all these four ingredients, grounding a particular project in a particular area. Sir, it will take long time if I analyse all these four ingredients separately, but not one of them in isolation can succeed; all of them in combination only can succeed. But what has happened in the last several Budgets is that politics has overshadowed all the other three elements and, sometimes, economics has played its role. Definitely, we have a democratic set up and we have to have a right-based approach to any developmental project or a programme but that should be an exception, and not a rule. And it is because of such a "rule" most of the railway projects in the past were uneconomic or were not sustainable at all. It is because of that I would suggest that in future, because the hon. Minister has promised a White Paper to bring about, there should be a proper analysis of all these ingredients. For example if you take only topography, the accessibility or remoteness of the areas has to be taken into account in full form. Similarly, if it is only demography, then the density of the population, the mobility of population, the economic and social resources of the particular area should also be taken into account. When you take the economic ingredients, Sir, you have to take into account the cost-benefit analysis of a particular project; otherwise, it will not at all be sustainable in the long run. But, unfortunately, as I said earlier politics has overshadowed all these other segments. I have found that, we have neglected all the other three segments and we have given over-emphasis on this particular criterion, and that has become a big bane for the Railways.

Sir, in the White Paper to be presented by the Ministry, I would request the hon. Minister to take into account all these and prepare a proper prioritisation framework for future. It should be a vision paper; it should not be some kind of a retrograde or some kind of a criticism of the past. But it should reflect as a whole vision of the society, vision of the country, and take all factors into account. Then only, it will be possible for us to build a beautiful Railway infrastructure for the country and that will not only integrate the country economically, but also socially, but it will also develop for future. Thank you very much, Sir.

SHRI JESUDASU SEELAM (Andhra Pradesh): Sir, I rise to support the proposals of the hon. Railway Minister. Sir, I congratulate her for her innovative approach in tune with the transformation with which the Railway system is undergoing. I had the privilege of being associated with the Railways for sometime. Sir, for the last 18 Budgets, there is a trend towards the growth. Sir, even now, I can say with authenticity, that the Railways still have to grow, it is not in concomitant with the growth in other sectors. We depend heavily on Railways for our economic development. No doubt, it is vast network with 14 lakh employees, with different disciplines, which requires a great deal of coordination.

However, Sir, there are certain issues which I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister. Madam, I require your kind attention for five minutes because you have spoken about the social viability, removing the social backwardness. It is good. It has always been the criteria while selecting the projects. But, at the same time, as a Ministry, we look at it as an economic industry; it is a commercial organisation; it is also a governmental body where we will have to take, as Nayakji was telling, all factors, social, economic and, of course, in a democratic set-up, political as well into consideration. But it is very well said, Sir, 'where there is will, there is Railways; where there is no will, there is survey.' But I can tell you, Sir, that still the operating ratio of Railways is 92 per cent only. That means, we are spending ninety-two rupees to get hundred rupees and making only eight per cent profit. I would like the operating ratio of the Railways to be 50 per cent. Sir, if we look at the operating ratio for the other Railways, for example for Andhra Pradesh, it is 73.8 per cent. It is fairly well above the national average. Sir, if you look at the Southern Railway, it is a losing Railway. I can definitely say, Andhra, South-Central Railway is a gaining and profit-making Railway. Sir, we saw a lot of proposals in this Budget pertaining to West Bengal. Again, it is an irony that the operating ratio of the Eastern Railway, where majority of the West Bengal is, has been 140. That means, they are spending one-hundred-forty-rupees to gain hundred rupees. They are losing Railways. You are wasting more money in losing Railways. I can understand the focus. But it should also benefit the Railways. I would suggest, Madam Mamata Banerjee, apart from your social backwardness, there should be equity. Sir, if you look at the vast network of Railways, it is not spread equally. This is measured in terms of route kilometres for 1000 kilometres. Sir, if you look at Andhra Pradesh, it is 18.8 route kilometres for 1000 sq. kilometres, whereas in West Bengal it is 44.6; it has a very huge railway network. Talking of Bihar, Shri Rajniti Prasad was saying that it is a glorious period for the State, but what has happened? A large number of projects have been given to Bihar in the last five years, increasing its network to 36.22 route kilometres for 100 sq. kilometres. In Tamil Nadu, it is 31.69; in Kerala it is 27.02, whereas in Andhra Pradesh it is only 18.8. So, there is a need to have equity apart from economic viability, considerations of social backwardness and looking at your operating ratio. So, these are the factors we should go into, thinking where the projects should be

started and how they need to be implemented. Otherwise, over a period of 15 years, we get to see huge cost overruns because of lack of clarity. That is why, I would like to make some suggestions. ...*(Time-Bell rings)*... Sir, I shall take only two more minutes.

There is also a tricky formula of allocating resources. All Members here, I am sure, are interested in getting more money for their respective States. But the Railways need to change the defective formula. They give 15 per cent weightage to the State population, 15 per cent to the area of the State, and 70 per cent to throw-forward projects, that is, the money required for total number of projects in a particular State taken into account for allocating resources. Sir, this is defective. Some random criteria are used for allocating more projects and more money is given, resulting in the operating ratio becoming very high. I think, these are some of the factors the Railways must consider. Forty-seven of Andhra Members of Parliament met the hon. Railway Minister, told her that we had submitted 12 new proposals and made a request for allocating sufficient resources for 17 ongoing projects. There is a saying that if you go to Tirupati, you will have to shave off your head as a mark of respect to Lord Venkateshwara but for the barber, who cuts a little of your hair, you have to wait till he comes. So, the projects are not completed. You are taking up a large number of projects, don't complete them and create a total mess.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Please, conclude.

SHRI JESUDASU SEELAM: So, my request is to take up projects which have a high rate of return and which are economically viable. You have given us three important projects; Nadikudi-Srikalahasti was one of them. Now, what happens during heavy rains in the coastal areas? The southern States, such as your State of Kerala, Mr. Vice-Chairman, would suffer.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Please, take your seat.

SHRI JESUDASU SEELAM: We want alternate railway routes to come up, not only in our State, but in all the southern States as well. Similarly, there should come up a route connecting Bhadrachalam and Kunnoor; these are vital not only for Andhra Pradesh but also for the Railways. The distance could be reduced. We made pleas; we made lots of demands. The Railway Minister was kind enough to agree to some but we would like to appeal to her to consider some of our important economic projects in the light of what I have said.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Please conclude. Now, Shri Mohammad Shafi. Please conclude, Mr. Seelam.

SHRI JESUDASU SEELAM: I hope, all these factors would be reflected in the white paper and the vision document that Madam Railway Minister has promised to bring before this House. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Mr. Mohammed Shafi. You have only five minutes.

श्री मोहम्मद शफ़ी (जम्मू और कश्मीर) : महोदय, बहुत दिन से हमने रेलवे बजट पर हजवे इख़्तिलाफ़ और हजवे इक्तिदार दोनों मेम्बरान का बड़ी तफसीली ख्यालात सुने। बहसियते मजमूई सबने इस रेलवे बजट की तारीफ की। जिन्होंने नुकताचीनी भी की है उन्होंने भी बेहतर सहूलियात के हवाले से इस बजट की सराहना की है। मैं भी अपनी रियासत जम्मू-कश्मीर की तरफ से जो आम आदमियों की राहत के लिए ऐलानात हुए हैं, उनका खैरमकदम करता हूँ। आइंदा एक साल ही यह बता सकेगा कि जो वायदे इस बजट में किए गए, उनका किस हद तक जमीनी सतह पर असर आम आदमियों पर पड़ेगा। उसके बाद ही हम कह सकेंगे कि कितनी कामयाबियां हासिल हुई हैं या कितनी कामयाबियां आइंदा हासिल होने जा रही हैं। तफसील में न जाते हुए, मैं अपनी रियासत के हवाले से चंद एक गुजारिशात रेलवे मिनिस्टर के सामने रखना जरूरी समझता हूँ। यहां शुमाल मशरिकी हिन्दुस्तान के मेम्बरान थे नागालैंड से थे, असम से थे या मेघालय से थे, उन्होंने तारीफ के साथ-साथ एक शिकायत की और वह शिकायत हमारी भी है। ये रियासतें चाहे शुमाल मशरिकी रियासतें हों या जम्मू-कश्मीर की रियासत हों, कुछ तो मशरिक के किनारे पर हैं और कुछ मगरिब की आखिरी रियासत है।

रेलवे के हवाले से यहां पर जो प्रोजेक्ट शुरू किए जाते रहे हैं, उनका सर्वे ही पिछले 20-30 साल से मुकम्मल नहीं होता है। उन पर अमल करना तो दरकिनार, जम्मू से ऊधमपुर तक रेलवे पांच साल से मुकम्मल होनी थी, उसको 20 साल लग गए। बड़े जोर-शोर से चार वजीरे आजम का ऐलान हम सुनते रहे हैं माजी में कि जम्मू-कश्मीर के लिए खास पैकेज होंगे और उनमें रेलवे की सहूलियात देने के जो प्रोजेक्ट्स हैं, उनको भी उस पैकेज में शामिल किया जाता रहा। आज मोहतरमा ममता जी अपनी तकरीर में फरमाती, जो कटरा-कांजीकुंड की रेलवे लाइन है, जिसका पिछले पांच साल से सर्वे भी हुआ, उस पर कुछ काम भी हुआ, अब माहिरीन ने यह बताया है कि यह सर्वे गलत है। इस सर्वे को दस साल हो गए और इस पर काम भी कुछ हुआ। अब सर्वे गलत है, तो नये माहिरीन की कमेटी इस पर बैठेगी। सैकड़ों करोड़ रुपये इस पर खर्च हुए। यहां कुछ दिन पहले हमारी रियासत से प्रोफेसर सैफुद्दीन सोज़ वजीर थे, उन्होंने कल ही बयान दिया है कि 300 करोड़ रुपये इस सर्वे और इसके मुताल्लिक जो दूसरी बातें हुई हैं और कुछ काम भी हुआ है, उस पर खर्च हुए हैं। अब आप कहते हैं कि यह सर्वे गलत है। किन लोगों ने यह सर्वे किया था? कैसे यह सर्वे हुआ? और अब इसको नये सिरे से देखने की जरूरत क्यों पड़ी है? मैं चाहूंगा कि मोहतरमा ममता जी, जो रेलवे वजीर हैं, वह अपने जवाब में यह बताएं कि यह गलती कैसे हुई? यह सर्वे गलत कैसे हुआ? ...**(समय की घंटी)**... अब अगर नया सर्वे होना है, तो कम से कम यह हमें बताएं कि कितने अर्से में यह सर्वे मुकम्मल होगा और इस पर दोबारा काम शुरू होगा? कहीं यह बात तो नहीं है कि सुराही आएगी, खुमा आएगा, फिर ज़ाम आएगा। ...**(समय की घंटी)**... हसीन जो एक मनाजिर या एक चीज़ें हमारे सामने रखी जाती हैं, इसमें तो हम गुम नहीं रह सकते। हमारी रियासत में भी नाराजगी है और नार्थ-ईस्ट में भी। जब हम इन नाराजगियों को दूर करने के लिए ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can make your requests. You have already taken five minutes. आपके पांच मिनट हो गए हैं।

श्री मोहम्मद शफ़ी : आपने उनको भी एक-दो मिनट दिए हैं, इसलिए हमको भी एक-दो मिनट दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : अभी तो टाइम नहीं है। There is no time at my disposal. Take one or two more minutes. दो मिनट लीजिए।

श्री मोहम्मद शफ़ी : अगर आप कहते हैं तो मैं भी एक, आधा कसीदा पढ़ लेता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Take one or two more minutes. दो मिनट लीजिए।

श्री मोहम्मद शाफी : कसीदों के बारे में तो हमने कहा है कि यहां बहुत कसीदे हो गए हैं। आप उनकी ताईद कीजिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप bullet points बोलिए। अपनी रिक्वेस्ट के बारे में बोलिए। आप सुझाव दे दीजिए, बस।

श्री मोहम्मद शाफी : मैं आपसे, दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि...(व्यवधान)... only two more minutes . दो मिनट। केवल दो मिनट। अब क्या करें, आपका ख्याल रखना है। रेलवे में लाखों मुलाजिम हैं। बहुत से रेलवे यंजीर रहे हैं, एयान में भी, एयान से बाहर, जब भी कमी जम्मू-कश्मीर में आते रहे हैं, ये भी कहते रहे हैं कि भई, यहां बेरोजगारी है। इसलिए आपकी रेलवे में भी मुलाजमत में हिस्सेदारी होगी। यह नहीं है कि वायदे नहीं किए गए हैं, वायदे किए जाते रहे हैं। नीतीश कुमार से लेकर लालू प्रसाद जी तक ने वायदे किए हैं और बाकी लोग भी वायदे करते रहे हैं। इनसे पहले जॉर्ज फर्नान्डीज साहब रेलवे यंजीर थे, उन्होंने भी वायदे किए। 'ऐ बसा रोके खाक' लेकिन जब अमला-अमली का वक्त आता है, तो कहीं भी रेलवे में कोई क्लास फोर में भी नहीं लगता। यदि कोई लगता है, तो पता भी नहीं लगता कि यह क्यों लगा, कैसे लगा और किस तरह लगा। यह किसी मंसूबा बंदी के तहत लगा है या नहीं। आज न तो इन खोखले नारों से बात बनेगी, न ऐसे वायदों से बात बनेगी, जिनकी कोई अमल आवरी न हो। लोग कहें, आपको और सबको परखेंगे, नार्थ-ईस्ट के लोग भी परखेंगे और जम्मू-कश्मीर के आयाम भी परखेंगे कि आप वायदों को कैसे अमलदरामद करते हो और उन लोगों को जो अहसासेमहरूमी हैं, उनकी अहसासेमहरूमी को कैसे दूर करेंगे? महरूमी, महरूमी का जिक्र करने से बात नहीं बनेगी। हमें महरूमियों का इलाज ढूंढना पड़ेगा। इसलिए मेरी गुजारिश है...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपका टाइम खत्म हो गया है, बल्कि ज्यादा हो गया है। आपने ज्यादा समय लिया।

श्री मोहम्मद शाफी : मैं एक सेकंड में ही अपनी बात खत्म करने वाला हूं, इसलिए मेरी गुजारिश होगी, मोहतरम रेल मंत्री से कि जैसे उन्होंने आम आदमी और गरीब लोगों की बात कही है, तो जम्मू-कश्मीर की रियासत के आयाम के लिए भी, यहां के नौजवानों के लिए भी...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, please take your seat. You have made your points. This is not the time for making speech. You should put your demands. You have taken seven minutes instead of five minutes.

श्री मोहम्मद शाफी : रिक्रूटमेंट के लिए माकूल इंतजाम करें, ताकि उनकी महरूमियत दूर हो सके। आप गुस्सा न दिखाएं, मैं बैठ रहा हूं। शुक्रिया जनाब।

جناب محمد شلیع صاحب (جموں اور کشمیر): مہودے، بہت دن سے ہم نے ریلوے بجٹ پر حزب اختلاف اور حزب اقتدار دونوں ممبران کا بڑی تفصیلی خیالات سنے۔ بحیثیت مجمرعی سب نے اس ریلوے بجٹ کی تعریف کی۔ جنہوں نے نکتہ چینی بھی کی ہے انہوں نے بھی بہتر سہولیت کے حوالے سے اس بجٹ کی سراہنا کی ہے۔ میں بھی اپنی ریاست

جموں کشمیر کی طرف سے جو عام آدمیوں کی راحت کے لئے اعلانات ہوئے ہیں، ان کا خیر مقدم کرتا ہوں۔ آئندہ ایک سال ہی یہ بتا سکے گا کہ جو وعدے اس بجٹ میں کئے گئے، ان کا کس حد تک زمینی سطح پر عام آدمیوں پر پڑے گا۔ اس کے بعد ہی ہم کہہ سکیں گے کہ کتنی کامیابی حاصل ہوئی ہیں یا کتنی کامیابیوں آئندہ حاصل ہونے جا رہی ہیں؟ تفصیل میں نہ جاتے ہوئے، میں اپنی رہاست کے حوالے سے چند ایک گزارشات ریلوے منسٹر کے سامنے رکھنا ضروری سمجھتا ہوں۔ یہاں شمال مشرقی ہندوستان کے ممبران تھے، ننگاپنڈ سے تھے، اسلام سے تھے، یا میگھالیہ سے تھے، انہوں نے تعریف کے ساتھ ساتھ ایک شکایت کی اور وہ شکایت ہماری بھی ہے۔ یہ رہاستیں چاہے شمال مشرقی رہاستیں ہوں یا جموں کشمیر کی رہاست ہو، کچھ تو مشرق کے کنارے پر ہیں اور کچھ مغرب کی آخری رہاست ہے۔ ریلوے کے حوالے سے یہاں پر جو پروجیکٹ شروع کئے جاتے ہیں، ان کا سروے ہی پچھلے 20-30 سالوں سے مکمل نہیں ہوتا ہے۔ ان پر عمل کرنا تو درکنار، جموں سے ادھم پور تک ریلوے پانچ سال میں مکمل ہونی تھی، اس کو 20 سال لگ گئے۔ بڑے شور زور سے چار وزیر اعظم کا اعلان ہم ملتے رہے ہیں ماضی میں کہ جموں کشمیر کے لئے خاص پیکیج ہوں گے اور ان میں ریلوے کی سہولیات دینے کے جو پروجیکٹس ہیں، ان کو بھی اس پیکیج میں شامل کیا جاتا رہا۔ آج محترمہ متا جی نے اپنی تقریر میں فرمایا، جو کٹرا قاضی کٹڈ کی ریلوے لائن ہے، جس کا پچھلے پانچ سالوں سے سروے بھی ہوا، اس پر کچھ کام بھی ہوا، اب ماہرین نے یہ بتلایا ہے کہ یہ سروے غلط ہے۔ اس سروے کو ہوتے دس سال ہو گئے اور اس پر کام بھی کچھ ہوا۔ اب سروے غلط ہے، تو نئے ماہرین کی کمیٹی اس پر بیٹھے گی۔ سیکڑوں کروڑ روپے اس پر خرچ ہوئے۔ یہاں کچھ دن پہلے ہملو رہاست سے وزیر تھے پروفیسر سیف الدین موڑ، انہوں نے کل ہی بیان دیا ہے کہ 300 کروڑ روپے اس سروے اور اس کے متعلق جو دوسری باتیں ہوئی ہیں اور کچھ کام بھی ہوا ہے، اس پر خرچ ہوئے ہیں۔ اب آپ کہتے ہیں کہ یہ سروے غلط ہے۔ کن لوگوں نے یہ سروے کیا تھا؟ کیسے یہ سروے ہوا؟ اور اب اس کو نئے سرے سے دیکھنے کی ضرورت پڑی ہے۔ میں چاہوں گا کہ محترمہ متا جی جو ریلوے وزیر ہیں، وہ اپنے جواب میں یہ بتائیں کہ یہ غلطی کیسے ہوئی؟ یہ سروے غلط کیسے ہوا؟

۔۔(وقت کی گھنٹی)۔۔ اب اگر نیا سروے ہونا ہے، تو کم سے کم یہ ہمیں بتائیں کہ کتنے عرصے میں یہ سروے مکمل ہوکر، اس پر کام دوبارہ شروع ہوگا؟ کہیں یہ بات تو نہیں ہے کہ صراحی آنے گی، خوما آنے گا، پھر جام آنے گا۔۔(وقت کی گھنٹی)۔۔ حسین جو ایک مناظر یا ایسی چیزیں ہمارے سامنے رکھی جاتی ہیں، اس میں تو ہم گم نہیں رہ سکتے۔ ہماری ریاست میں بھی ناراضگی ہے اور نارتھ ایسٹ میں بھی۔ جب ہم ان ناراضگیوں کو دور کرنے کے لئے۔۔(مداخلت)۔۔

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can make your requests.

آپ کے پانچ منٹ ہو گئے ہیں۔ You have already taken five minutes. **جناب محمد شفیع :** آپ نے ان کو بھی ایک دو منٹ دئے ہیں، اس لئے ہم کو بھی ایک دو منٹ دے دیجئے۔

آپ سبھا ادھیکش: ابھی تو ٹائم نہیں ہے۔ Take There is no time at my disposal. one or two more minutes. دو منٹ دیجئے۔

جناب محمد شفیع : قصیدوں کے بارے میں تو ہم نے کہا ہے کہ یہاں بہت قصیدے ہو گئے ہیں۔ آپ ان کی تائید کیجئے۔
آپ سبھا ادھیکش: آپ بلیٹ پوائنٹ بولئے۔ اپنی رکویسٹ کے بارے میں بولئے۔ آپ سبھاؤ دے دیجئے، بس۔

جناب محمد شفیع : میں آپ سے، دوسری بات یہ کہنا چاہتا ہوں کہ۔۔(مداخلت)۔۔

آپ سبھا ادھیکش: Only two more minutes. دو منٹ۔

جناب محمد شفیع : کیول دو منٹ۔ اب آپ کیا کریں۔ آپ کا خیال رکھنا ہے۔ ریلوے میں لاکھوں ملازم ہیں۔ بہت سے ریلوے وزیر رہے ہیں، ایوان میں بھی، ایوان سے باہر بھی، جب بھی کبھی جموں کشمیر میں آتے رہے ہیں، وہ بھی کہتے رہے ہیں کہ بھئی، یہاں بیروزگاری ہے۔ اس لئے آپ کی ریلوے میں بھی ملازمت میں حصہ داری ہوگی۔ یہ نہیں ہے کہ وعدے نہیں کئے گئے ہیں، وعدے کئے جاتے ہیں، نئی ش کمار سے لیکر لالو پرساد جی تک نے وعدے کئے ہیں اور باقی لوگ بھی وعدے کرتے رہے ہیں۔ ان سے پہلے جارج فرنانڈیز صاحب وزیر ریلوے تھے، انہوں نے بھی وعدے کئے۔ 'اے بسا روکے

خاک، لیکن جب عمل آوری کا وقت آتا ہے تو کہیں بھی ریلوے میں کوئی کلاس فور میں بھی نہیں لگتا۔ اگر کوئی لگتا ہے، تو پتہ بھی نہیں لگتا کہ وہ کیوں لگا، کیسے لگا اور کس طرح لگا۔ وہ کسی منصوبہ بندی کے تحت لگا ہے یا نہیں۔ آج نہ تو ان کھوکھلے نعروں سے بات بنے گی، نہ ایسے وعدوں سے بات بنے گی، جن کی کوئی عمل آوری نہ ہو۔ لوگ ہمیں آپ کو اور سب کو پرکھیں گے، نارتھ ایسٹ بھی پرکھیں گے اور جموں کشمیر کے عوام بھی پرکھیں گے کہ آپ وعدوں کو کیسے عمل درآمد کرتے ہو اور ان لوگوں کو جو احساس محرومی ہے، ان کی احساس محرومی کو کیسے دور کریں گے؟ محرومی، محرومی کا ذکر کرنے سے بات نہیں بنے گی۔ ہمیں محرومیوں کا علاج ڈھونڈنا پڑے گا۔ اس لئے میری گزارش ہے۔ (مداخلت)۔

اپ سبھا ادھیش: آپ کا ٹائم ختم ہو گیا ہے، بلکہ زیادہ ہو گیا ہے۔ آپ نے زیادہ وقت لیا۔ جناب محمد شفیع: میں ایک سیکنڈ میں ہی اپنی بات ختم کرنے والا ہوں، اس لئے میری گزارش ہوگی، محترمہ ریل منتری سے کہ جیسے انہوں نے عام آدمی اور غریب لوگوں کی بات کہی ہے، تو جموں کشمیر کی ریاست کے عوام کے لئے بھی، وہاں کے نوجوانوں کے لئے بھی۔ (مداخلت)۔

THE VICE-CHAIRMAN: No, please take your seat. You have made your points. This is not the time for making speech. You should put your demands. You have taken seven minutes instead of five minutes.

جناب محمد شفیع: ریکروٹمنٹ کے لئے معقول انتظام کریں، تاکہ ان کی محرومی دور ہو سکے۔ آپ غصہ نہ دکھائیں، میں بیٹھ رہا ہوں۔ شکریہ جناب۔

(ختم شد)

उपसभाध्यक्ष (प्रो पी.जे. कुरियन): मैं गुस्सा नहीं दिखा रहा हूँ। I support your cause, but what can I do? Now, Shri Nandi Yellaiah. You have only five minutes. Please put pointed demands.

श्री नंदी येलैया: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी तक हमारे प्रदेश आन्ध्र प्रदेश से तकरीबन पांच लोग बोले हैं। सर, मैं सात बार लोक सभा में बोला हूँ और सेकंड टाइम राज्य सभा में बोल रहा हूँ। हमारे रेलवे मंत्रालय के पास यह जानने के लिए कोई प्लानिंग नहीं है कि कौन सा एरिया बैकवर्ड है और कौन एरिया फारवर्ड है। आज तक इसका कोई निर्णय नहीं हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे भारत देश के अंदर जो बैकवर्ड एरियाज हैं,

† Translation in Urdu Script.

5.00 P.M.

जिनमें लोगों ने आज तक आजादी के बाद भी रेल नहीं देखी है और अब तक रेल में चढ़ना उन लोगों के नसीब में नहीं हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि ममता बनर्जी एक काबिल मिनिस्टर हैं। वे एक जोशीली मिनिस्टर हैं। आप हमेशा से गरीब, ग्रास रूट लेवल का ध्यान रखती हैं। मैं यह कहता हूँ कि आप अपने मंत्रित्व काल के अंदर ऐसी प्लानिंग कीजिए और यह देखिए कि कौन सा एरिया बैकवर्ड है और कौन सा एरिया फारवर्ड है।

मैं चाहता हूँ कि बजट का प्रिपेरेशन करने से पहले आप स्टेट मिनिस्टर के पास रिपोर्ट, प्रपोजल रखें कि कौन सा नेसेसरी है, कौन सा अर्जेंट है, कौन सा अर्जेंट नहीं है। आपको इसका ध्यान रहना चाहिए। लास्ट ऑवर में बजट प्रिंट हो जाता है, प्रेजेंटेशन के लिए तैयार रहता है, मैं समझता हूँ कि उस वक्त आपका एम.पी. से बात करने से कोई फायदा नहीं है। आपको मालूम होगा कि हमारे आंध्र प्रदेश की तरफ से लोक सभा में हाईएस्ट 33 मੈम्बर चुनकर आए हैं। लास्ट टाइम 30 थे। ममता जी, आप एम.पी. के बारे में जानती हैं कि उसके क्या फर्ज हैं। एक एम.पी. का फर्ज रेलवे लाइन देखने का होता है, दूसरा टेलीकम्यूनिकेशन, तीसरा आपका नेशनल वे रोड देखने का फर्ज होता है। वहां से चुनकर आने के बाद, उस क्षेत्र का, उस अवाम का, उस स्टेट का ध्यान रखना एक एम.पी. का कर्तव्य होता है। मैं मंत्री जी से कुछ चीजें चाहता हूँ। मैं आपको ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि 7th लोक सभा में, जब जनता शासन काल में मोरारजी भाई प्रधान मंत्री थे, उस वक्त श्रीमती इंदिरा गांधी, आंध्र प्रदेश के तेलंगाना के एरिया के अंदर मेढक एक डिस्ट्रिक्ट में जो बैकवर्ड एरिया है, चुनने के बाद सेंटर में गवर्नमेंट आई थी। वहां के जितने भी लोकल एम.एल.एज. हैं, आपके मिनिस्टर हैं, उन्होंने इंदिरा गांधी जी से आकर रिक्वेस्ट की थी कि ...**(व्यवधान)**... मैं उस वक्त लोक सभा में सिद्धिपेट से था और मेडम मेढक से थी। उन्होंने मेडम से रिक्वेस्ट की थी कि यह मेढक डिस्ट्रिक्ट बैकवर्ड एरिया है, यहां नई रेलवे लाइन डालने से नई इंडस्ट्री आ सकती है, रोजगार का सृजन हो सकता है, गरीबी दूर हो सकती है। बड़ी मुश्किल से तेलुपुरटुपटनचेरु तक नई रेलवे लाइन बिछा दी गई। वह कमीशन भी हुआ, स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा जी द्वारा उसका उद्घाटन भी हुआ, लेकिन बाद में बदकिस्मती से उसको बंद कर दिया गया। मैं रेलवे अथॉरिटी से पूछना चाहता हूँ कि उन्होंने कैसे सर्वे किया था? अगर वह प्रोफिटेबल नहीं था, तो क्यों इतने करोड़ों रुपए बर्बाद किए? इस बात का आज तक जवाब नहीं आया है। मैं चाहता हूँ कि इस तरह से यह जो हुआ है, इससे वहां के गरीब लोगों को एक निराशा हुई, एक दुख हुआ कि इंडस्ट्रीज आने वाली थीं, वहां पर तरक्की के इंतजाम होने वाले थे, लेकिन वह सब बंद हो गया। मैंने कई चिट्ठियां लिखी हैं, लेकिन आज तक उसका रिप्लाई नहीं दिया गया कि क्यों सर्वे किया। क्यों नई रेलवे लाइन बिछाई गई? क्यों क्लोज़ की गई? मैं ये तमाम बातें रेलवे विभाग से पूछना चाहता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please wind up. Please conclude.

श्री नंदी येल्लैया : उपसभाध्यक्ष महोदय, दूसरी बात यह है कि आपके लास्ट बजट के अंदर ...**(व्यवधान)**... Sir, in Railway Budget, 2006-07 survey of Mancharamabad to Kothapalli via Siddipet was mentioned. उपसभाध्यक्ष जी, मैंने वहां से पांच बार आवाम का वोट लिया है। उस आवाम के लिए लड़ना और उसके लिए संघर्ष करना मेरी ज्युटी है। Sir, only forth-three lakh of rupees were sanctioned. ...**(Interruptions)**... सर, आप सुनिए ...**(व्यवधान)**... Sir, the estimated cost is Rs. 670 crores. ...**(Interruptions)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : पांच मिनट हो गए ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : सुनिए, 670 करोड़ रुपए कॉस्ट है, मगर आज तक कुछ भी नहीं हुआ है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : ठीक है, हो गया है।

श्री नंदी येल्लैया : ठीक हो गया, क्या मतलब है। ...**(व्यवधान)**... मैं ममता बनर्जी से बोल रहा हूँ कि आंध्र प्रदेश के साथ यह नाइसाफी हुई है। आपको इसाफ करना पड़ेगा ...**(व्यवधान)**... हमारे चीफ मिनिस्टर साहब द्वारा आपको प्रपोजल्स भेजने के बाद ...**(व्यवधान)**... 33 मैम्बर्स किन्हे बोलते हैं? 33 मैम्बर्स ...**(व्यवधान)**... हाईएस्ट हैं ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप बैठिए ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : जिसका सरकार**(व्यवधान)**... बनने का दावा है ...**(व्यवधान)**... मैं चाहता हूँ कि आप इसाफ कीजिए, जस्टिस कीजिए ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप रेल मंत्री को चिट्ठी लिखिए ...**(व्यवधान)**... आप बैठिए ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : जिसकी लाठी, उसकी मैंस पहले था, अब यह ममता जी के पास है। ये इसाफ करने वाली हैं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप रेल मंत्री को चिट्ठी लिखिए, आप बैठिए! ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : ये जस्टिस करने वाली हैं, मैं चाहता हूँ ...**(व्यवधान)**... सिर्फ एक मिनट सर ...**(व्यवधान)**... हमारे आंध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर साहब ने प्रपोजल भेजा है, उसमें फिफ्टी परसेंट का कंसीडरेशन होना चाहिए। हम आखिर में ममता बनर्जी जी से पूछेंगे। धन्यवाद।

SHRI ABDUL WAHAB PEEVEE (Kerala) : First of all, I congratulate Ms. Mamata Banerjee and her team for this wonderful Railway Budget.

SHRI S.S. AHLUWALIA : Sir, when will the reply start? Earlier you said it would be at 5 o'clock.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Only one Member is left and then the reply will start. ...**(Interruptions)**... Mr. Abdul, please continue.

SHRI S.S. AHLUWALIA : Sir, he is from Kerala that is why you are allowing him.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : For the Chair, there is no difference between Kerala and Punjab. राणप्पा जी, आप बैठिए ...**(व्यवधान)**... Mr. Abdul, you speak.

SHRI ABDUL WAHAB PEEVEE : Sir, first of all, I thank Ms. Mamata Banerjee for giving Kerala not just a good share, but a better share in the latest Budget. Our State has lot of appreciation for it and a little bit of criticism. Our Chief Minister, V.S. Achuthanandan sahib praised Ms. Mamata Banerjee, Mr. E. Ahammed, and Mr. K.H. Muniappa for the Railway Budget. We hope that V.S. Achuthanandan sahib will be there for another two-year term.

We were asking for the Kerala Zone but because of time constraint, Ms. Mamata Banerjee could not attend to this one. We hope that in the next Budget, the Kerala Zone will be there. There is no mention of Nilambur-Nanjangode rail in this Budget. We hope that in the next Budget the hon. Minister will consider this one also.

One Nilambur-Trivandrum rail was proposed. It was okay, but the General Manager says that you please go to Delhi and send some 20 coaches, then the Nilambur-Trivandrum rail will be there. We hope that our Ministers will send some 20 coaches immediately to Kerala.

I know the time allotted to me is over. Mr. Ahluwalia is upset. When you allowed me he said that you allowed me because I belong to Kerala. While concluding my speech, I wish Ms. Mamata Banerjee, Mr. E. Ahammed and Mr. K.H. Muniappa all the best.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now the Minister will reply. ...*(Interruptions)*...

श्री राम नारायण साहू (उत्तर प्रदेश) : सर, मैं सुबह से बैठा हूँ। मैं खाना खाने भी नहीं गया हूँ। ...*(व्यवधान)*...

श्रीमती वृन्दा कारत (पश्चिमी बंगाल) : सर, वे इतनी देर से इंतजार कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*...

श्री राम नारायण साहू : ममता जी, आप हमारा साथ दीजिए ...*(व्यवधान)*...

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUM. MAMATA BANERJEE): The Chair will decide. ...*(Interruptions)*...

श्री राम नारायण साहू : सर, हम सुबह से बैठे हुए हैं, हम भोजन करने भी नहीं गए। ...*(व्यवधान)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Let the Minister reply, please. ...*(Interruptions)*... I have called the Minister.

कुमारी ममता बनर्जी : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं इसके लिए आपको थैंक्स कहती हूँ कि बहुत समय तक, बहुत दिक्कत के साथ आप लोग बैठे और इस पर सारे दिन चर्चा की, कल भी और आज भी। इसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ। मैं हमारे हर एमपी के प्रति आभारी हूँ, जिन्होंने भी रेल बजट पर बोलने के लिए बहुत interest लिया है। उन्होंने बहुत सारे important suggestions भी दिए हैं और बहुत सारी important चर्चा भी की है। इसके लिए मैं आप लोगों की आभारी हूँ। मैं राज्य सभा की, इस हाउस की भी आभारी हूँ, जैसा लोक सभा में भी मैंने कहा। साथ ही राज्य सभा में जो हमारे स्टाफ हैं, employees हैं, जो टेबल पर भी काम करते हैं, मैं इनकी भी आभारी हूँ। रेलवे के ऊपर चर्चा करने के दौरान आप लोगों ने बहुत सारी बातें कही हैं। सर, मैंने लोक सभा में regarding discussion थोड़ा-थोड़ा बताया। राज्य सभा में, I am grateful to Arun Jaitleyji. He is the Leader of Opposition. I thank you for initiating the debate on the Railway Budget. मैं इसके लिए बहुत खुश हूँ। इसके लिए मैं बहुत खुश हूँ, क्योंकि अगर अपोजीशन लीडर किसी बजट में भाग लेते हैं, उससे एक अच्छी दिशा प्राप्त होती है। सर, अरुण जी ने चार-पांच बातों की ओर ध्यान दिलाया है, मैं उनमें से एक-दो बातों का जवाब देने की कोशिश करूंगी। Our other MPs, from this side and that side, have also played a very important role. यह बात सच है कि Railways is visible, रेलवे लाइवली भी है, Railways are the life of the nation and it is the lifeline of the national integration also. हर आदमी रेल को देखना चाहता है, चाहे वह गांव का आदमी हो, शहर का आदमी हो या फिर बाहर का आदमी हो। Everybody wants that Railways must reach the grassroots. अगर हम सबको सब कुछ दे सकते, तो हम इस दुनिया के सबसे सुखी व्यक्ति होते। I am not a magician. I cannot give everything to everybody. That is not possible within a month or 42 or 50 days or whatever it may be. One Minister cannot give all the facilities to everybody. मिनिस्टर डिस्कशन कर सकता है, पॉलिसी डिसेज़न ले सकता है। But, Minister cannot run the train. We are proud of our 14 lakh employees. They run the Department. Ministers may come and Ministers may go, but the Department will continue.

The Governments may come and the Governments may go, but, the democracy and the Constitution will continue for ever, यही हमारी परम्परा और यही सब कुछ है। That is why, I may be excused for saying that I cannot satisfy all. I respect all the MPs from the Lok Sabha and the Rajya Sabha and even the public also because they have some suggestions. We have to take them into confidence also. I am grateful that they have given very good suggestions. अरुण जी ने अपोजीशन लीडर होने के नाते दो-चार बातें कही हैं। I am not competent. Whatever he has said, I may not be competent to reply to all the questions. You were also in the Government. You raised a few questions. Firstly, regarding accounting standard. I have already mentioned that for a better system, for long-term and short-term financial position and as to how to make it better, we will bring a white paper. It will take some time. We have the internal and external audit systems. We have to go into details because ours is a vast organisation. We have 14 lakh employees and it covers vast areas. So, we have to do external and internal audit. But, in the meantime, Arun Jaitleyji referred to accounting treatment of lease charges by Railways and I may inform that accounting standard has been followed by Railways after taking the approval of Comptroller and Auditor General of India and the Railway Convention Committee. However, I would like to assure the House that all these aspects will be examined in detail and it will be brought out in the white paper so that clear transparency is ensured. Regarding the railway lines, हाँ, उसके लिए मैं आपका स्वागत करती हूँ और आपकी मदद चाहती हूँ। यह बात सही है, जैसा कि आप लोगों ने कहा कि only ten thousand kilometres are being covered and not other areas, लेकिन बात कुछ और भी है। ब्रिटिश काल में जो काम हुआ, हमारा सिस्टम ऐसा है, जो यह कहता है कि What Chinese can do, we cannot do. Their system is different. Our system is different. We have the democracy. There are some countries where they can do it because their problem is small. Our problem is vast. वैसे, हमारे यहां पर भी जब ब्रिटिश सरकार ने रेलवे लाइन डाली थी, उस समय उनकी प्रियॉरिटी मीटर गेज की थी। There was only a small meter gauge line. उसके बाद, 12,430 किलो मीटर नई लाइन डाली गई, तो इसको इस दृष्टिकोण से भी देखा जाना चाहिए कि मीटर गेज को ब्रॉड-गेज किया गया, फिर जितना ब्रॉड-गेज हुआ, उसकी डब्लिंग हो गई है। जब इतने बड़े एरिया में डब्लिंग हो गया, ब्रॉड-गेज हो गया, इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया, but, we don't count that. We have to count it also. Sir, there is 12,430 kilometres of new line. 18,440 किलोमीटर लाइन मीटर गेज से ब्रॉड गेज हुई और 18,550 किलोमीटर लाइन इलेक्ट्रिफाइड हुई। इसमें 45,369 ट्रेक्स भी add हुआ। इसीलिए मैं कहना चाहूंगी कि जो होना चाहिए था, वह हम नहीं कर पाए, यह सच है। इसके लिए मैंने सोचा था। मैंने एन.डी.ए. के टाइम में भी एक साल पांच महीने इसमें काम किया था। उस समय मुझे यहां थोड़ा-सा काम करने का मौका मिला था। मैंने जितना भी काम किया, उससे मुझे यह पता चला कि expectation is too high, लेकिन हम इसे कैसे करेंगे, इसमें यह क्वेश्चन तो आता है। अगर यह socially viable है, तो economically viable नहीं है। अगर यह economically viable नहीं है, तो कैसे और किधर से रेलवे डिपार्टमेंट के पास पैसा आएगा? प्लानिंग से जो रुपया इसे आता है, उससे यह सम्भव नहीं है। एक साथ doubling का काम चल रहा है, new projects के काम चल रहे हैं, on-going चल रहा है, innovative काम चल रहा है, electrification का काम चल रहा है, rolling stock का काम भी चल रहा है। How is it possible, Sir? इसीलिए मैं यह कहना चाहती हूँ। मैंने लोक सभा में भी कहा है कि if you want, both the Houses can sit together and

decide for once to clear all the projects, whatever projects are pending. आप इसे क्लीयर कर लीजिए। They can also decide which are the projects in the under-developed areas where we can reach within 5 years. उत्तराखंड में क्या मुझे वहां का देहरादून पसंद नहीं आया? वह बहुत अच्छी जगह है। क्या मुझे वह पसंद नहीं है? ऋषिकेश से शुरू कर के पूरा आ जाएगा? This is a very beautiful hilly place. नैनीताल क्या अच्छा प्लेस है! This is a very beautiful and healthy place from the tourism point of view also. छत्तीसगढ़ में ऐसी-ऐसी जगहें हैं, जैसे रायपुर, विलासपुर आदि कितनी जगहें हैं! These are very good places, झारखंड में ...*(Interruptions)*... आप सुनिए तो सही। अगर यह सब हमको पता हो जाता तब तो हम कम्प्यूटर इंजीनियर हो जाते! ...*(व्यवधान)*... हम तो पब्लिक लाइफ में नहीं रहते। ...*(व्यवधान)*... जितना भी मुझे पता है, मैं पूरे हिन्दुस्तान को थोड़ा-थोड़ा पहचानती हूँ। आप लोगों की तरह मुझे इतनी ज्यादा पहचान नहीं हो सकती है। Sir, even in Jharkhand, Ranchi, Jamshedpur, Dhanbad, all are important areas, like some hon. Member said Bundelkhand ...*(Interruptions)*... ऐसे भी बहुत-सारे एरियाज हमारे देश में हैं। यह राजस्थान में हो सकता है, मध्य प्रदेश में हो सकता है, उड़ीसा में हो सकता है, अंडमान में भी हो सकता है...

MR. CHAIRMAN: No interruptions please.

कुमारी ममता बनर्जी: यह मध्य प्रदेश में हो सकता है, उत्तर प्रदेश में हो सकता है, गुजरात में भी हो सकता है। जब गुजरात में भूकम्प आया था, at that time, the line was not connected up to Bhuj, लेकिन उस वक्त भुज के लिए relief material ले जाने के लिए हम लोग डेढ़-दो दिन में काम करके भुज तक रेलवे लाइन ले गए थे, तब वहां पर relief material पहुंची थी। अरुण जी को शायद यह बात पता है। रेलवे से बहुत-सारा relief material भी जल्दी-से-जल्दी पहुंचता है, इसीलिए रेलवे की जरूरत है। लेकिन सर, ऐसी बहुत-सारी चीजें हैं, जिन्हें हम लोग करना चाहते हैं, लेकिन I do not know the operation of the Railways, I am not that technical expert. I am not an economic expert also. I am not the engine expert. I cannot run the engine. It is not my job. What can we politicians do? I am from the political and social background. I am the public figure. I cannot say that I know everything. Maybe, I can write some poems, maybe, I can write some story, maybe, I can go for cooking, maybe, I can hear the people. मैं उनको सुन सकती हूँ, maybe कि मैं कोई ड्राइंग कर सकती हूँ, लेकिन अगर आप हमें कहेंगे कि इससे ट्रेन्स क्यों नहीं चलेगी, तो यह मैं नहीं बता सकती हूँ। उसमें टेक्निकल प्रोब्लम्स हैं। अगर हम चाहते भी हैं, तब भी हम इसे नहीं कर सकते हैं, because we have to clear it from the operative point of view, we have to clear it from the technical point of view. That is why I said, I am not the expert in this regard, I should have been very happy. आज तक लोक सभा और राज्य सभा दोनों को मिलाकर मेरे पास तीन-चार हजार रिक्वेस्ट्स आए हैं। अब आप ही डिसाइड कीजिए कि मैं क्या करूँ? मैं क्या करूँ, सर, यह तो मैं हाउस पर ही छोड़ती हूँ। This is the situation कि हम काम करना चाहते हैं, लेकिन क्या करें? सर, अरुण जी ने पहले एक-दो बातें और कही हैं। जैसे उन्होंने validly कहा है, उन्होंने validly valid point non-core group के लिए कहा है, यह बात सच है। अरुण जी ने कहा है कि the Railways is running a parallel Government. यह ठीक नहीं है। मैं आपको humbly submit करना चाहूंगी कि यह आज की बात नहीं है कि रेलवे स्कूल 90 सालों से, 100 सालों से चलाती है, हम लोगों ने तो तब जन्म भी नहीं लिया था। Not only the Railways; even the Defence, the Railways, the Port and others are running them. They are running

their own institutions. Even the Labour Department runs their ESI Unit for their employees, सर, मैं इसलिए कहना चाहूँगी कि हमारे यहाँ 14 लाख employees हैं, they deserve the education. That is why, this time, we gave concessions and we have announced the Girl Child scholarships for Group D staff, क्यों ग्रुप "डी" स्टाफ को बुलाया क्योंकि वह तो गनमैन है, वह बहुत गरीब है। उसके पास बच्चों को हायर एजुकेशन देने के लिए पैसा नहीं होता है। इसलिए we pick up those areas where we can render our services to the people. यह गरीब लोगों के लिए है, ये लोग नहीं कर सकते हैं। इसीलिए हमने कोर ग्रुप में, हम लोगों ने मेडिकल कॉलेज, नर्सिंग सेंटर्स announce किया है। यह हमारा humble submission है और यह हमने इसलिए किया है कि the Railways is having 16 hospitals with them. इन हॉस्पिटल्स के पास फेसिलिटीज हैं, उनका land है और इसमें रेलवे का खर्चा नहीं लगेगा। रेलवे land देगी और यह land ancillary है ...**(व्यवधान)**...

SHRI PENUMALLI MADHU (Andhra Pradesh) : The existing schools are being privatised and the colleges. ...**(Interruptions)**...

MR. CHAIRMAN: Mr. Madhu, please don't interrupt.

कुमारी ममता बनर्जी : आप मेरे बोलने के बाद अपनी बात कहिए ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: Please don't disrupt.

कुमारी ममता बनर्जी : इसलिए हम लोगों ने सोचा कि जिधर हमारी land है, हमारे हॉस्पिटल की land है, हॉस्पिटल के अंदर, बाहर जो adjacent land है, उस में अगर हम मेडिकल कॉलेज बना सकते हैं तो यह हमारे employees की demand है। हम उसमें 50 परसेंट रेलवे employees के लिए रखेंगे और 50 परसेंट जो खर्चा करेंगे, उसे बनाएंगे तो इसके दो फायदे होंगे ...**(व्यवधान)**...

श्री वीरेन्द्र भाटिया (उत्तर प्रदेश) : और डोनेशन लेकर देंगे ...**(व्यवधान)**...

KUM. MAMATA BANERJEE: You don't show me all these things. I know what you do. ...**(Interruptions)**... I know आप क्या करते हैं, क्या मेडिकल यूनिवर्सिटीज बनायी है। I know. I give you all the details. ...**(Interruptions)**... Nothing is being decided so far as these donations and all these things are concerned. Why are you thinking about donations? First, you think of construction and, then, you go about donations. ...**(Interruptions)**... वहाँ accommodation नहीं है, construction नहीं है और आप चले गए donation पर।

MR. CHAIRMAN: Please don't interrupt. ...**(Interruptions)**...

SHRI SABIR ALI (Bihar) : Sir, I want to know how many institutes have been set up? ...**(Interruptions)**...

कुमारी ममता बनर्जी : सर construction नहीं हुआ.....

MR. CHAIRMAN: Please don't interrupt. ...**(Interruptions)**...

कुमारी ममता बनर्जी : construction नहीं बनी और आप चले गए donation पर ...**(व्यवधान)**...

सर, construction नहीं है, accommodation नहीं है और आप चले गए donation पर।

MR. CHAIRMAN : Please don't interrupt. ...**(Interruptions)**... Please do not interrupt. ...**(Interruptions)**...

SHRI SABIR ALI: Sir,**(Interruptions)**...

KUM. MAMATA BANERJEE: Please don't go away. ...*(Interruptions)*... You ask your Government, please; ...*(Interruptions)*... how many sets-up they have done and for what; how much donations they are taking. ...*(Interruptions)*... Don't ask me this question how many stations have been set up right now. ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Please don't interrupt. ...*(Interruptions)*... Mr. Sabir Ali, please resume your place. ...*(Interruptions)*... Please resume your place. ...*(Interruptions)*... Hon. Members, please listen to me. ...*(Interruptions)*... Hon. Members, please sit down.*(Interruptions)*...

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal) : What is happening, Sir? ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, I would not like speeches to be disrupted in this unruly manners. The hon. Member should know the procedure of this House and not behave otherwise. Thank you. Please proceed.

KUM. MAMATA BANERJEE: Sir, I am very grateful. I am obliged, Sir. What I have tried to say is, ऐसी मॉडल्टीज़ अभी कोई ठीक नहीं हुआ है। पहले तो build up करेंगे फिर यह चीज आएगी तो हम जरूर आपको बताएंगे, अगर आएगी तो जरूर बताएंगे। लेकिन अभी ऐसा कुछ decision नहीं हुआ है।

सर, नर्सिंग सेंटर के बारे में अरुण जेटली जी ने question raise किया है, इसलिए मैं reply कर रही हूँ। सर, नर्सिंग सेंटर भी, Sir, we are proud of our Chennai and Kerala nursing staff, how they gave the training. We have seen with my own eyes how they are working in other places also. They have given a very good training. इसलिए जब हम लोगों के पास सेंटर है तो हम इनको ट्रेड Òú,èuYÖê...So, they can work under our system also. If they want to go outside, they can go. There is no problem. That option is there. We are training for ourselves also because we have 16 hospitals.

Regarding this optic fibre cable, Sir, it is not that I have started it today. When I was the Railway Minister in the NDA Government I started this innovative programme, including the commercial utilisation of land and space. It was done under the guidance of our former Prime Minister – I respect him – Shri Atal Bihari Vajpayee. So, regarding this optic fibre cable also I took the initiative at that time. But at that time nothing much was done, except laying a few kilometres of optic fibre cables. It is not for our Railways alone. We want to give it to our telecommunication system. We want it for our Railways also. Thirty- three thousand kilometres are being left out. Therefore, we have now decided. ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*... This is not correct. ...*(Interruptions)*... This is not correct. ...*(Interruptions)*... Will you please sit down? ...*(Interruptions)*.... Please don't do this. ...*(Interruptions)*... आप लोग बैठिए। ...*(व्यवधान)*... आप लोग बैठ जाइए। ...*(व्यवधान)*... I am afraid, this is not correct. ...*(Interruptions)*... Please resume your places. ...*(Interruptions)*... No. I am sorry. ...*(Interruptions)*.... Please resume your place. ...*(Interruptions)*... I have not permitted you to

...*(Interruptions)*... Please resume your place. ...*(Interruptions)*... You will not be heard. ...*(Interruptions)*... Please resume your place. ...*(Interruptions)*... I am sorry. ...*(Interruptions)*... Please resume your place. ...*(Interruptions)*... No. I am afraid, I have not permitted you to speak. ...*(Interruptions)*... Please.

KUM. MAMATA BANERJEE: This is about the core section and the non-core section. I have mentioned core group and non-core group like this. मैंने पहले भी कहा कि कोर ग्रुप में passenger amenities, safety of the trains, cleanliness, security of the train, etc. हैं। इसमें हमारे employees हैं। They are taking care of them. जब मैंने चार्ज लिया तो मुझे यह पता चला कि बहुत सारे स्टेशंस ऐसे हैं, where drinking water is also not available. वहां बर्गर खाने के लिए available है, लेकिन वहां जनता खाना available नहीं है। राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में भी खाना deteriorate किया है। मुझे MPs, Press Media और common people ने भी कहा ...*(व्यवधान)*...

MR. CHAIRMAN: Please.

कुमारी ममता बनर्जी: सर, इसके बारे में हमने यह decide किया कि जितने भी regional food और national food हैं, उनके साथ-साथ जनता खाना भी मिलना चाहिए। अगर कोई दो सौ रुपये में सफर करे और उसे 60 रुपये में बर्गर खाने को मिले - ऐसा नहीं है कि मैं बर्गर के against हूँ। सर, बच्चे लोग तो पिज्जा और बर्गर खाना खूब पसंद करते हैं। हम इसके खिलाफ नहीं हैं। लेकिन अगर कोई दो सौ रुपये के किराये में ट्रेन में चढ़ेगा और स्टेशन पर उसे - मुझे हिन्दी इतनी अच्छी नहीं आती। I am sorry. ...*(Interruptions)*... सर, अगर उसका किराया दो सौ रुपया होगा और 24 घंटे में उसे स्टेशन पर 60 रुपये में खाली बर्गर खाने को मिलेगा तो क्या वह बेचारा फिर से भूखा नहीं हो जाएगा? इसीलिए हमने यह किया है कि outsourcing is good in some places. But it is not good for food quality and all these things. So, we have decided that हमारी जो food quality राजधानी और शताब्दी में है, हम उसे वापिस ले लेंगे। हमारा जो Catering Tourism Corporation है, उसमें हम tourism को अलग से करेंगे। राजधानी-शताब्दी के लिए और स्टेशन पर भी जनता खाना मिलना चाहिए ...*(व्यवधान)*... हमने तो नहीं किया। यह तो आपके टाइम में हुआ। ...*(व्यवधान)*... इसके बारे में आप हमें क्यों कहते हैं? यह तो आप लोगों ने किया है। ...*(व्यवधान)*... आपकी सरकार 5 वर्षों तक चली। इसे आप लोगों ने ही पहले किया। इसमें हम क्या कर सकते हैं? इसे हमने नहीं किया।

श्री राजीव प्रताप रूडी (बिहार): क्या कोई विदेशी खाना, इटैलियन वगैरह भी मिलेगा?

MR. CHAIRMAN: Rudyji, please.

कुमारी ममता बनर्जी: पूरा देशी या विदेशी खाना मिलेगा। जो आपकी मर्जी खाइये। Anybody can eat देशी खाना या विदेशी खाना ...*(व्यवधान)*... मेरी ऐसी कोई खुराक नहीं है। We want that whatever the people desire, वह उसको मिलना चाहिए। Public का जो desire है, जो खाना कोई पसंद करता है, वह होना चाहिए। हम लोग क्या chilli chowmean नहीं खाते हैं? वह जो बोलते हैं Chinese chowmean, हम लोग खाते हैं, पसंद करते हैं, तो इसमें विदेशी-देशी की बात नहीं होती है। ...*(व्यवधान)*... हम भी पसंद करते हैं, हम भी Dosa खाते हैं, हम भी Idli खाते हैं, हम पसंद करते हैं। ...*(व्यवधान)*...

MR. CHAIRMAN: Please, please, please.

कुमारी ममता बनर्जी: हम लोग तो cosmopolitan होते ही हैं। Sir, we are cosmopolitan. देखिए, जब हम कोई ट्रेन हावड़ा को देते हैं, तो बोलते हैं कोलकाता को दिया। सर, राजस्थान के जैन कम्युनिटी के सारे लोग मेरे

पास आए और बोले कि हम दो लाख लोग इधर रहते हैं, एक ट्रेन हमें चाहिए कोलकाता से बीकानेर। राजस्थान से जो मेरे भाई और बहनें हैं, मैं उनसे पूछती हूँ कि क्या यह मेरी गलती है? सर, राजस्थान से, there are so many people staying in every part, कोई चेन्नै में रहता है, कोई गुजरात में रहता है, कोई कोलकाता में रहता है, कोई दिल्ली में रहता है, कोई मध्य प्रदेश में रहता है, हर जगह पर हैं। Everybody wants a train from one part to other part. अगर हम कोलकाता से बेंगलुरु देते हैं तो कहते हैं कि कोलकाता ले गया। क्या कोलकाता के लोगों की जरूरत नहीं है? आपके दोस्त जो उधर रहते हैं उनको लाने-ले जाने की जरूरत भी पड़ती है। मुंबई से चेन्नै के लिए अगर कोई ट्रेन दी जाती है तो क्या वह खाली मुंबई को जोड़ेगी चेन्नै को नहीं? ...**(व्यवधान)**... आप देखिए कितना दिया। ...**(व्यवधान)**... यू.पी. को दिया, यह पूछिए मत। ...**(व्यवधान)**...

श्री गंगा चरण : रायबरेली-अमेठी को दिया और नहीं दिया किसी को। ...**(व्यवधान)**...

कुमारी ममता बनर्जी : जितना कर सकते थे, उतना किया। अगर आप नहीं कर सकते ...**(व्यवधान)**... मैं नहीं कर पाई ...**(व्यवधान)**...

श्री वीरेन्द्र भाटिया : जो था, वह भी ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN : Bhatia ji, please.

कुमारी ममता बनर्जी : नई ट्रेन्स के बारे में मैं चर्चा नहीं करती। मैंने एक बात कही कि एक ट्रेन कट्टी को जोड़ती है, मैंने यह बात कही। अगर चेन्नै से कोई ट्रेन मुंबई जाती है तो वह चेन्नै को भी कट्टी से जोड़ती है, मुंबई को भी जोड़ती है। अगर केरल से कोई ट्रेन चेन्नै जाती है तो केरल को भी कट्टी से जोड़ती है, चेन्नै को भी जोड़ती है। गुजरात से कोई ट्रेन अगर राजस्थान जाती है तो वह गुजरात को भी कट्टी से जोड़ती है, राजस्थान को भी जोड़ती है। ऐसा मैंने बोला कि किसी जगह का ...**(व्यवधान)**... अब देखिए, हमारी स्टेट में बहुत से पंजाबी लोग हैं, मेरे को आकर बोले कि हमको नांदेड़ तक एक ट्रेन चाहिए। अमृतसर के लिए बहुत है, लुधियाना के लिए बहुत है, लेकिन नांदेड़ के लिए नहीं है। जो लोग देश के different parts में रहते हैं, वे भी घर जाना चाहते हैं। कुछ लोग अजमेर जाते हैं, मेरे को बोले कि सियालदाह से अजमेर दे दो। From Bangladesh and Bengal, minorities used to go to Ajmer every day. That is why, हमारे दो MOS बैठे हैं कर्नाटक से और केरल से श्री मुनियप्पा जी और श्री अहमद जी, मेरे को कल बोले, एक हमारा जयपुर तक है आप extend करके अजमेर दो। क्या मैं कहूँ कि यह नहीं हो सकता है, केरल अलग स्टेट है, अजमेर दूर है। ऐसा नहीं है, सर, बंगाल में हमने कोई दूरान्त ट्रेन नहीं दी है, इसका मेरे को दुख है, लेकिन हम कोशिश करेंगे, अगर कोई मौका आएगा तो हम जरूरत देंगे। इसलिए मैंने बोला कि there are some problems for project implementation, जो हमारे projects हैं उनका implementation ठीक से नहीं होता है। इसलिए हम लोगों ने ठीक किया कि एक Monitoring Committee होनी चाहिए और इसके लिए entrust किया जाएगा कि जिसको एक चार्ज या जो रुपया दिया गया है, वह उसको खर्च करना है। खर्चा नहीं होता है, यह भी बात सच है। इसलिए इसकी strictly monitoring करने की जरूरत है। इसके लिए जो भी प्रोजेक्ट्स हैं, इस बजट में जितने नए प्रोजेक्ट्स दिए गए हैं और पहले के भी जो पड़े हैं, how to go in for this! we have already announced a Group for this to go into it in the next five years; 2020-vision we have announced and for that we will have a Group. और एक है कि प्रोजेक्ट delay होता है, यह नहीं होना चाहिए। इसको strictly monitor करना है, सर, जो coaches या rakes हैं, ये भी ज्यादा available नहीं है। मुंबई के लोगों ने मेरे को कहा कि हम लोग suburban trains में ज्यादा लोग सफर करते हैं, बात सच है। लेकिन इतने कोच, इतने rakes हमारे पास नहीं है। इसके लिए हम लोगों ने इस बार के बजट में instead of 11,000, पिछले अंतरिम बजट में

जो 11,000 का प्रावधान था, उसको 18,000 कर दिया, क्योंकि हमारे पास rolling stock ज्यादा नहीं है, कोचेज़ ज्यादा नहीं हैं। आपको पता है कि अगर कोई physically handicapped वहां जाता है, तो उसको कितना दूर चलना पड़ता है, escalators तो सभी जगह पर नहीं हैं। यह बात सच है कि long-term में हमें जो कुछ करना है, इस पर ध्यान देकर करना है, so that people do not suffer any more. हमें इस बात पर ध्यान देना है। हम लोगों ने भी इसी के लिए सोचा है और इसी के लिए हमने short-term and long-term की बात कही है। Short term में जो available है, हम वही कर सकते हैं, long term में अगर कोई नया ऑर्डर होगा, तो हम उसकी देखभाल करेंगे, so that new types of things can come out, and it can cover all areas as well. Regarding punctuality, यह बात सच है कि punctuality बहुत कम हो गई है। कभी accidents के लिए, कभी national calamities के लिए, agitation होता है, लेकिन हमारी ओर से भी अच्छा दिखना चाहिए, इसके लिए we set up a Monitoring Cell in the Railway Board, after I took over the charge, and the situation will be monitored by the Divisional Railways, the Zonal Railways as well as by the Railway Board. The CRB has been given that charge. For project execution, the Member (Engineering) has been given that charge. And the Member (Traffic) will take care of running of trains and punctuality. Even if we are not able to do it 100 per cent, we will try to achieve at least 80-85 per cent efficiency. Let us try; let us hope for the better. Regarding Expenditure, किसी ने कहा 90,000 करोड़ रुपए की आमदनी हो गई, तो यह घाटे में चली जाएगी, ऐसी बातें कही गईं, लेकिन ऐसी बात नहीं है। यह जो 90,000 करोड़ रुपया हमने earning में दिखाया है, इसके साथ हमको खर्चा भी करना पड़ता है। हमको अगर salary मिलती है, तो हमें खर्चा भी करना पड़ता है, हमको खाने के लिए रुपया खर्च करना पड़ता है, अगर हमको salary नहीं मिलती है, तो हम दूसरे काम करते हैं। रेलवे तो ऐसी नहीं है कि जो income हुई है, उसको हम बैलेस में रख देंगे, क्योंकि उसी से हमको डिपार्टमेंट चलाना है, उसी में से हमको खर्चा करना है, यह तो continuous recurring है। इसलिए यह जो 90,000 करोड़ रुपए के surplus की बात हमने कही है, मैं आपको बताना चाहती हूँ कि when I was the Railway Minister at that time, in 1999, तब 5वें वेतन आयोग की सिफारिशें आई थीं, तब हमें 6,000 करोड़ रुपए देने पड़े थे from internal generation और तब गवर्नमेंट से हमको कोई फंडिंग वगैरह नहीं मिली, लेकिन यह बात सच है कि at that time, I raised the safety-related issue because the Gaisal accident took place in 1998, जब नीतीश जी मिनिस्टर थे, लेकिन उसके बाद हम लोगों ने यह चर्चा की, नीतीश जी ने की, हम भी चिल्लाए, उस समय 1999 में I was the Minister, after Nitishji, उस समय हमने कोशिश की और when I left, Nitishji became the Railway Minister, तब उन्होंने भी इस काम की शुरुआत की, लालू जी के समय में भी यह काम थोड़ा-थोड़ा हुआ, लेकिन यह पहले हमारे समय में शुरू हुआ था। Now, it is not Rs.17,500 crores; what I am informed is that it is about Rs.15,000 crores that we received. That is why whatever we could do about track renewal work, signaling system, modernization work, etc., we have done. इसके लिए freight की लोडिंग अच्छी हुई है। सर, कभी-कभी देश में खराब समय आता है, कभी अच्छा समय आता है, business is not good at all times. Sir, we have seen, in the last six to eight years, how the money has flown. In the name of economic reforms and globalization, money was flowing into the country. The economy was good not only in India but also all over the world. But, after the economic slowdown, you see the situation in countries all over the world, how they are facing the crunch. Now, we are also not left out of the economic slowdown process. Everybody had to suffer because of that. But, thanks to the Almighty, the situation is

improving. We are becoming stable now and the credit goes to everybody in this country ...*(Interruptions)*... पूरा देने से सब खत्म हो जाता है, हमने थोड़ा-थोड़ा रखा है, इसीलिए बच गया। I would also say that this year we have to pay to the extent of Rs. 28,200 crores towards salaries of our employees, pensions, etc., because of the Sixth Pay Commission. Last year, it was Rs. 13,600 crores and, this year, we have to pay Rs. 14,600. The total comes to Rs.28,200 crores to be paid from internal generation of funds. We have also paid the dividend. So, after that, if you ask me what the surplus will be! The investible surplus projected on after payment of the Pay Commission is only Rs 8631 crores. That means, you only count the earning, and not the expenditure! I cannot settle all these things. Earning is a continuous process and expenditure is also a continuous process. हम earning करते हैं न, इसीलिए तो ट्रेन चलाते हैं। लेकिन social के साथ-साथ commercial भी देखना पड़ता है, लेकिन commercial angle भी है। हम अपने employees को salary कहाँ से देंगे, उसी earnings से देंगे न, internal funds से देंगे न, surplus से देंगे न। इसीलिए जो बात कही गई है, that is surplus, but from that money, we have to pay for expenditure. The expenditure side is this that अभी देने के बाद fund में 8,360 करोड़ रुपए है। Is it clear? मैंने जो देखा है, whatever I have been informed, it is this much. हम लोग asset and infrastructure का creation करते हैं। We are here not only to build up balances, we are here also to build and sustain the infrastructure. सर, इसमें खर्चा हुआ है।

Sir, regarding the Vision Document, we will come out so far as commercial utilisation of land and air space is concerned. What I had started earlier has not been done. मैंने एक expert committee की बात कही है।

I announced today in the Lok Sabha also that I will involve people with business background also; Amit Mitra is there. Let me assure this House that I am not in favour of privatisation of the railways. I can assure the House hundred per cent that it will remain intact.

SHRI PENUMALLI MADHU: Workshops are closed. What about that?

KUM. MAMATA BANERJEE: I did not close them. I am announcing what I am going to do. ...*(Interruptions)*... I will stick to whatever I am saying. Secondly, Sir, land is the main asset of the railways. We are not going to sell it. We can provide it on lease.

श्री राजनीति प्रसाद : इसको भी बेचना होता है ...*(व्यवधान)*...

कुमारी ममता बनर्जी : मुझे भी तो बोलने दीजिए। सर, ऐसे तो बहुत से लैण्ड पर पूरा capture हो गया है, encroachment हो गया है। I am not in favour of evicting the people, यह मैं नहीं कर सकती हूँ। यह मेरा minus point है। मैं इसके लिए क्या कर सकती हूँ? जब उन लोगों ने ले लिया था, तब आप लोगों ने कुछ नहीं कहा और अभी आप लोग कहते हैं कि जाइए और उनको मार-पीट कर उससे जमीन लीजिए। अभी भी बहुत-से लैण्ड खाली हैं, इसके लिए एक लैण्ड मैप बनाने की जरूरत है। यह बहुत ही जल्दी बन जाएगा। मुझे roughly जो idea है और जो information मिला है, it is more than three lakhs hectares. It may be from three to four lakhs. मैंने बोला कि इसको protect करके रख दीजिए। That land can be used for an industrial hub or freight

corridor. That land can be used for commercial purposes. The railways will get revenue and our organisation will become strong. At the same time, the industry will get a boost. Land is the main asset of the railways. We are not going to sell it but we will be utilising it for industrial purposes. So, let agriculture and industry grow together. Let agriculture and industry smile together. We want that industrialists must come forward and start the work pertaining to the Dedicated Eastern Freight Corridor, the Dedicated Western Freight Corridor, as also the other corridors on the southern and the western side.

SHRI PENUMALLI MADHU: So much and is to be acquired for that, Madam !

MR. CHAIRMAN: Please do not interject, Mr. Madhu.

KUM. MAMATA BANERJEE: Okay. In your time, you had decided all this. Don't blame me. Okay? रेलवे लाइन में कितने लैण्ड की जरूरत है? Railway line is a small thing; it has only ten thousand acres; I am giving you four lakh acres. Please remember, you have to apply your brain. We are having the brain. You only have to apply it. Sir, we have decided to set up the land bank. The land bank is a history. There are some Governments which have already set up this. It is good that they have set up these banks. Instead of disturbing the people, instead of evicting the people, instead of killing the people, we have to see the options which are open. You do that. You utilise that; you use that. We are not going to misuse it. We want to use it for employment generation and for infrastructure creation. That is our idea, Sir. Nothing else, Sir. So, that is why I have set up the Expert Committee under Mr. Amit Mitra, who is from FICCI; he is a Padma Shri also; he is from the industrial background. I would like to bring other people in it. The CRB from Railway Board to take care of the Railways. Then, Member (Engineering), Member (Traffic) will also be associated with it. Then, the FC from the financial side will also be there. At the same time, the CII, the ASSOCHAM, whatever they have, they will be consulting us also so that they will prepare a business plan for world-class railway stations. And, on the passenger amenities side, the Railway will take care of it departmentally. On the commercial utilisation side, the Railway will work with public-private partnership. इसमें कोई खतरा नहीं है। On optic fibre cable also, I have set up an Advisory Council, under Mr. Sam Pitroda. Who is more important man than him? At the time of Rajivji, he was the key person for the Railways. He was also associated with the Telecom Revolution.

Sir, I want to clear all the projects, if the House agrees, and if the Government gives the money. Then, Rs.2,50,000 crores are needed for thorough completion of these projects. So, this time, Sir, at least, we have got Rs.5,000 crores in our Eleventh Plan. Then, there are tax-free bonds of IRFC also. We have got something as tax-free bonds. These are the things before us. Sir, I cannot satisfy all the Members. As I said in Lok Sabha, I have included some more stations...*(Interruptions)*... I have announced some more world-class stations in the Lok Sabha. I have also announced some multi-functional complexes in Lok Sabha. I announced today the concession for the Police Medal

Awardees. जिनको President का medal मिलता है, उन Indian Police Medal holders को पहले 30 परसेंट कंसेशन मिलता था, लेकिन अभी जैसे सीनियर सिटिजन को 50 परसेंट कंसेशन मिलता है, तो हमने Indian Police Medal holders को इसमें include करके 50 परसेंट कंसेशन कर दिया है। पहले 30 परसेंट मिलता था, लेकिन after they become senior citizens फायदा नहीं होता है, इसलिए हमने 50 परसेंट कंसेशन कर दिया है।

सर, एक बात और है। हमारे देश में बहुत से artistes होते हैं, चाहे गाने वाले हों, चाहे नृत्य करने वाले हों, चाहे ड्रामा के हों, चाहे पेंटर हों, चाहे musicians हों, there are some such people. We are proud of our culture. इस कल्चर को और भी बढ़ावा देने के लिए we are giving concessions to them. पहले उन लोगों के लिए कंसेशन था only for second class sleepers में 75 परसेंट, लेकिन अभी हम लोगों ने राजधानी, शताब्दी में भी include किया है और इसको हमने 50 परसेंट कंसेशन कर दिया है for the artistes also so that they can avail the opportunity, Sir. I am not mentioning the names of new things which I have already mentioned in Lok Sabha. It has been already said there. With these words, Sir, I request the House to return the Appropriation Bill relating to the Demands for Grants of the Railways for 2009-10 to Lok Sabha. ...*(Interruptions)*...

SHRI PENUMALLI MADHU: Madam, what you mentioned in Lok Sabha can also be mentioned here. ...*(Interruptions)*...

SHRI JESUDASU SEELAM: Please tell us to what you are going to do for...*(Interruptions)*... Let us say that. ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*...

KUM. MAMATA BANERJEE: Then you should not say कि हमको यह नहीं मिला। हम कैसे कर सकते हैं? I am not a magician. Whatever I can. ...*(Interruptions)*...

श्रीमती वृंदा कार्त : जितने लोग हैं, सब कहेंगे। जैसे ही आपने शुरू किया, ये सब खड़े होकर बोलेगा।

KUM. MAMATA BANERJEE: Thank you, Sir. ...*(Interruptions)*...

SHRI PENUMALLI MADHU: I would like to say that whatever has been announced in the other House should be announced here also. It is a House! I request the hon. Minister.

KUM. MAMATA BANERJEE: I lay it on the Table of the House.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*]

MR. DEPUTY CHAIRMAN: She will lay on the Table of the House whatever has been announced in the other House. ...*(Interruptions)*...

श्री नंदी येल्लेया : जो लोक सभा में अनाउंस किया, वह यहां भी करिए। ...*(व्यवधान)*...

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): The Government is in a continuous process, Sir. Last year, the hon. Railway Minister, Laluj, announced on the floor of the House in reply to a question that there would be a survey on the new railway line...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Whatever each individual Member's demands are, the practice is to write to them, that is all. Whatever the demands are, the usual practice is to write to the Members because it is not possible to reply. It is a practice. Each hon. Member would get a letter and the details would be there in that. ...*(Interruptions)*... No, it is not possible. ...*(Interruptions)*... No, Mr. Madhu, the hon. Railway Minister has said that whatever assurance has been given, it will be laid on the Table of the House. It will be available to you. ...*(Interruptions)*... Please sit down. It is not possible to answer all the fifty Members who have participated in the debate. That is why, the convention is, the hon. Railway Minister will communicate to the individual Member. What is the problem? ...*(Interruptions)*...

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : लोक सभा में मैडम ने जो बोला है, वह राज्य सभा में भी बोल सकती हैं। ...*(व्यवधान)*...

جناب محمد علی خان : لوک سبھا میں میڈم نے جو بولا ہے، وہ راجیہ سبھا میں بھی بول سکتی ہیں۔ ...*(مداخلت)*...

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, whatever is announced there should be announced here too.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You will get it! ...*(Interruptions)*... It is laid on the Table of the House, it is available to you. ...*(Interruptions)*... Now, message from the Lok Sabha.

MESSAGE FROM LOK SABHA

The Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2009

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

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Appropriation (Railways) No.3 Bill, 2009, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 9th July, 2009.

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

I lay a copy of the Bill on the Table.

...*(Interruptions)*...

KUM. MAMATA BANERJEE: Sir, I beg to move the Bill to authorise...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is no listing of the Bill today, it is not listed.

....*(Interruptions)*...

*Transliteration in Urdu Script