

a great national institution but it needs to be improved. Some firmness has to be shown. And, I would, at this stage, wish all the best to the new Railway Minister. Thank you.

---

### RESIGNATION BY A MEMBER

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the Chairman, Rajya Sabha, had received a letter from Dr. K. Kasturirangan, Member, resigning his seat in the Rajya Sabha. The Chairman has accepted his resignation with effect from the 8th of July, 2009.

---

### THE BUDGET (RAILWAYS) 2009-10 – *Contd...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Sardar Varinder Singh Bajwa

†SARDAR VARINDER SINGH BAJWA (Punjab) : Chandigarh is capital of both Punjab and Haryana and it is not at all connected with Ludhiana a big industrial city of Punjab, 35 years back a survey was done and Railway line has been partially made but I do not understand why it has not been completed and linked to Ludhiana.

Secondly from Amritsar to Ferozepur there is a proposal but no railway line has come into existence. Even after a survey from Una to Hoshiarpur but no railway line has come into existence. Paghware to Hoshiarpur and Hoshiarpur to Dsuha even after doing survey no action has been taken. From Una to Talwara railway link, the work is been done but at a very slow pace it has to be expedited. There is no proposal for double line in Punjab State. On Ferozepur to Delhi route there is lot of traffic which goes *via* Bhatinda and Rohtak; this line should be doubled thus would benefit both Punjab and Haryana.

New trains *i.e.* two Shatabdis are in Punjab *i.e.* from Amritsar to Delhi which have so much rush of people that people do not even get ticket. So a Shatabdi from Jammu to Delhi *via* Jalandhar be introduced which would benefit Jammu-Kashmir, Himachal and Punjab. From Hoshiarpur to Delhi there is no train and I request Hon'ble Minister of Railway that a train be introduced on this route thus benefiting the people of the said area.

Rail Over bridge in Punjab are incomplete, In Tanda a rail over bridge is being built where the Punjab Government has fulfilled its share of 50% but on the side of the railways its incomplete since last 2 years thus causing harassment the people. There are other railway over bridges in Punjab which are incomplete and these should be completed.

Discussion has taken place about New Delhi Railway Station I also want to say that its surprising that it takes 1 hr. to reach Delhi station. You have to pick up and take your luggage, there is no proper parking, there is no system in place.

One thing that is more surprising that there is one VIP gate, I don't understand that whether a Member of Parliament is a VIP or not. I ask Hon'ble Minister if we come in the list of VIP's then have to be allowed in. IZZAT is being talked about, it is very humiliating that we have to cross railway lines and only railway officers are being allowed in through that gate and then closed afterwards, no MP is allowed in.

---

† [English translation of the original speech delivered in Punjabi]

5.00 P.M.

Secondly much has been spoken about Adarsh stations and World class stations to be built, modernization has been done but there is so much filth and garbage and no provision for cleanliness, no Safai karamchari is on duty, its beyond comprehension.

New stations have been built but the construction material is lying scattered all over. One another thing is surprising that it is not only in case of Delhi but even in Mumbai, Calcutta and other cities when you enter there is so much garbage everywhere and slum dwellers have encroached up everywhere. What would the tourists think about it, that this is what India is about.

I am grateful to you for giving me this opportunity and I request the Hon'ble Minister to fulfil the demands of Punjab.

**सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा) :** उपसभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं हमारी रेल मंत्री, सुश्री ममता जी को और दूसरे मंत्रियों को बधाई देना चाहूंगी कि उन्होंने बहुत ही महत्वपूर्ण समय पर, 15वीं लोक सभा के चुनाव के खत्म होने के तुरन्त बाद इस तरह का रेलवे बजट पेश किया है, जो कि केवल economically viable नहीं है, बल्कि socially viable भी है। इसके लिए वे मुबारकबाद की पात्र हैं, पूरी रेलवे मिनिस्ट्री मुबारकबाद की पात्र है। ममता जी तो अभी हाउस में नहीं हैं, लेकिन मैं कहना चाहूंगी कि यह उनकी एक कोशिश है, एक प्रयास है, संघर्ष के साथ-साथ कामयाबी की राह पर चलते-चलते उन्होंने यह जो रेल बजट पेश किया है, यह बहुत सराहनीय है।

मैं यह कहूंगी कि चूंकि उनकी जिदगी संघर्षशील जिदगी रही है, इसलिए वे economically viability के साथ-साथ socially viability को भी जरूर देखेंगी। वह इसको केवल theoretical ही नहीं, practical रूप में भी देखेंगी।

महोदय, मैं सबसे पहले उनसे यह निवेदन करना चाहूंगी कि उन्होंने रेलवे बजट में महिलाओं को, यूथ को, unorganised sector को, जनता खाना-पीना, महिलाओं के लिए safety-security, सबकी ओर कोने-कोने तक झांक कर बहुत ही कम समय में एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। मैं यह निवेदन करना चाहती हूँ कि जब वे आगे बजट पेश करेंगी, तो निश्चित ही बहुत ही अच्छी तरह से पेश करेंगी। नॉर्थ ईस्ट में, ईस्ट में, उड़ीसा और बंगाल में मछली पकड़ना अधिकांश लोगों की आदत है। जैसे छोटी मछली और बड़ी मछली इकट्ठा रखकर चलना होता है, वैसे ही छोटे राज्य और बड़ी राज्य, बड़े नेताओं की डिमांड और छोटे नेताओं का डिमांड को इकट्ठा करके और उसको compile करके जिस तरह से उन्होंने रेलवे बजट पेश किया है, इसके लिए बधाई की पात्र हैं। मैं उनसे निवेदन करूंगी कि अगली बार इससे भी बेहतर बजट महिलाओं के लिए और दूसरे सेक्टर्स जैसे कि Sports, SC और ST के लोगों के लिए employment की जो backlog है, उस ओर भी ध्यान देते हुए बेहतर तरीके से पेश करें।

महोदय, इससे पहले मैंने कुछ दिनों तक कमीशन में भी काम करने में interest लिया, तो मुझे पता चला कि ट्रेन में भी महिलाओं के ऊपर बहुत सारे अत्याचार होते हैं, उनके साथ छेड़-छाड़ होती है। इसके लिए उन्होंने महिला कमाण्डो को introduce किया है। यह एक बहुत ही सराहनीय step है। मैं इस काम के लिए मंत्री महोदया को बधाई देती हूँ।

महोदय, उन्होंने girl students को पढ़ाने के लिए जो stipend दिया है, उसके लिए वे बधाई की पात्र हैं। जब दिल साफ है, लगन है और इच्छा शक्ति है, तो वे जरूर अच्छा काम करके दिखाएंगी। बहुत सारे वक्ताओं ने कहा कि

बहुत से रेल मंत्री रेल बजट प्रस्तुत करके गए, लेकिन कुछ होता नहीं है। मैं यह कहना चाहूँगी कि no doubt, it is traditional, no doubt, it is a budget, इसमें सब मंत्री होते हैं, जो बजट पेश करते हैं, लेकिन उसमें within bracket हमको यह देखना है कि किस मंत्री की काम करने की क्या इच्छा शक्ति है, उनका दिल क्या है, उनकी इच्छा शक्ति क्या है और उन्होंने time bound programme किस तरह से लिया है। उन्होंने बजट पेश करते वक्त अपने विवेक और दिल को पूछ कर time bound programme किस तरह से लिया है, यह चर्चा का सबसे प्रमुख विषय होना चाहिए। हम लोगों की डिमांड हमेशा रहेगी और वह दी भी जायेगी, लेकिन सबसे बड़ी देखने की बात यह हाती है कि उसको पूरा करने का कोई time bound programme है या नहीं है। यह सबसे महत्वपूर्ण है।

महोदय, मैं उनको इस बात के लिए हार्दिक बधाई देती हूँ कि उड़ीसा के लिए कुछ नई ट्रेनें भी शेर्यर हुई हैं और कुछ ट्रेनों का extension भी हुआ है और कुछ की frequency भी बढ़ी है। जब मैं उनसे लॉबी में मिली, तो उन्होंने कहा कि उड़ीसा को बहुत कुछ दिया, इसके बावजूद भी लोक सभा में जो MPs हैं, वे इससे satisfied नहीं हैं। नहीं, ऐसी कोई बात नहीं है, जिस पर ध्यान दिया जाता है, जो बच्चे अपाहिज हैं, गांवों के हैं, वे जिस उम्मीद में बैठे हैं, उनको लगता है कि उनको कुछ और मिल जाए, इसलिए डिमांड करना एक एम.पी. की ज़रूरी बनती है। यह काम हम लोग लोक सभा में करते हैं और यहां भी करते हैं। मैं समझती हूँ कि इस बजट में जो भी दिया है, मैं तारीफ के साथ कहना चाहूँगी कि इस बजट में गेज conversion के लिए, under construction या doubling के लिए या electrification के लिए उन्होंने केवल 715.22 करोड़ रुपए दिए हैं, जबकि पिछले साल यह 949.34 करोड़ रुपए था। मैं यह भी कहूँगी कि पांच साल पहले जो छोटा gauge थी, अभी वह broad gauge होने जा रही है। लालू जी ने जाकर इसका inauguration किया है। पिछले साल रुकसा-बांगरीपुरी गेज conversion के लिए 40 करोड़ दिया गया था और इस बार उसको केवल 22.14 करोड़ दिया गया है। नवापाड़ा-गुणपुर के लिए पिछले साल 25 करोड़ दिया गया था, जब कि इस साल 14 करोड़ दिया गया है। मैं यह कहना चाहती हूँ कि चूंकि यह उनका पहला बजट है, इसलिए मैं यह डिमांड नहीं कर रही हूँ कि पूरा का पूरा पैसा मिलना चाहिए और उसको संपूर्ण करना चाहिए। लेकिन काम खत्म होने तक, चाहे वह कान्ट्रेक्टर हो या डिपार्टमेंट हो, वह पैसे की वजह से काम को अधूरा ही छोड़ जाए...। तो रेलवे के इस तरह से काम करते-करते अगले पचास साल, सौ साल में भी, धीमी गति से चलने वाली ट्रेन की तरह gauge conversion का काम पूरा नहीं हो सकता। हम जो इसको socially viable करना चाह रहे हैं, remote क्षेत्र में, ट्राइबल जंगलों में हम इसको ले जाना चाहते हैं, तो यह फिर केवल सपने का सपना ही रह जाएगा। मैं फिर केवल यह कहना चाहूँगी कि हमको दोनों तरफ से viable देखना चाहिए। Socially viable होने के साथ-साथ economically viable भी उस क्षेत्र में, बांगरीपोसी में है। वहां deep forest है, सिमलीपाल - उसमें biosphere भी है, फॉरेस्ट प्रोडक्ट्स वहां बहुत होते हैं, लेकिन एक ही ट्रेन जो बारीपदा से अभी भुवनेश्वर चल रही है, उसका नाम दिया है "सुपरफास्ट" और उसमें ज्यादा किराया है। उसमें "सुपरफास्ट" नाम देने पर मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगी कि "सुपरफास्ट" शब्द लगाकर कोई फायदा नहीं है। उसमें कोई ए.सी. कोच भी नहीं है, केवल जनरल कोच हैं। तो "सुपरफास्ट" न लगाते हुए केवल "एक्सप्रेस" कर दीजिए, तो उसमें बहुत ज्यादा पैसेंजर भी होंगे, कम पैसे में गरीब पैसेंजरो को भुवनेश्वर जाने के लिए सुविधा हो जाएगी। यह मांग तो हमेशा से होती रहती है। महोदय, अभी पुरी तक बहुत सारी trains extend हुई हैं, तो मैं यह निवेदन करना चाहूँगी, पहले भी इस हाउस में हमारा यह निवेदन और डिमांड रही कि बारीपदा-भुवनेश्वर ट्रेन को पुरी तक extend किया जाए। हावड़ा में तो इस

बार बहुत सारी नई-नई trains चली हैं, तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि हावड़ा से मयूरभंज-बारीपदा जो ट्राइबल डिस्ट्रिक्ट है, उसमें बहुत से लोग मार्केटिंग के लिए कोलकाता जाते हैं, तो उधर "लोधासोर" है। यहां हमारे बंगाली भाई होंगे, तो उनको ज्यादा पता है, वे "बिचिन्नाचा" जिसको बोलते हैं - झारखंड, बिहार, बंगाल और उड़ीसा की सीमा है, उसी को "लोधासोर" बोलते हैं, जहां पर डकैती ज्यादा होती है। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी कि उसी क्षेत्र के लिए, बारीपदा से हावड़ा तक के लिए एक नई ट्रेन चलाई जाए, जिसकी हमेशा से डिमांड होती रही है, वहां के लोगों के लिए economically viable और socially viable के लिए यह निवेदन मैं आपसे करना चाहूंगी।

अंत में मैं आपसे ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहूंगी। आपने राजधानी एक्सप्रेस को, पहले भी जो रेल बजट रहा, उसमें दो दिन से चार दिन के लिए डिक्लेयर हुआ था, अब की बार भी वह दो दिन से चार दिन के लिए हुआ है। मैं निवेदन करना चाहूंगी कि वह जो राजधानी ट्रेन है, बाकी जगहों में जैसे आपने everyday किया है, ऐसे ही यहां भी everyday क्यों नहीं करते हैं? इसलिए उस राजधानी को daily कीजिए और बाकी जैसे ...*(समय की घंटी)*... सर, बस खत्म ही हो गया है। मेरा प्वाइंट ही यह है।

**श्री उपसभापति :** खत्म कर दीजिए।

**सुश्री सुशीला तिरिया :** सर, मेरा कुछ पर्सनल नहीं था, मेरी डिमांड ही थी। तो मैं यह आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि जो एस.सी./एस.टी. का रिक्रूटमेंट आपने उसमें नहीं डाला, केवल handicapped का डाला है, तो मैं निवेदन करूंगी कि एस.सी./एस.टी. का रिक्रूटमेंट भी स्पेशल रिक्रूटमेंट में डालना चाहिए। उसके लिए भी आप इस बजट में कुछ करेंगे, इसके लिए मैं निवेदन करना चाहूंगी। साथ ही जो आपने 375 मॉडल स्टेशन लिए हैं, उसी में बारीपदा स्टेशन को भी शामिल करने के लिए मैं निवेदन करना चाहूंगी।

आखिर में धन्यवाद के साथ मैं एक डिमांड और रखना चाहूंगी। इस बजट में आपने बहुत सारे नक्सलाइट क्षेत्र चाहे वे गुजरात के हों, चाहे वह सवाई माधोपुर राजस्थान के हों, चाहे वह मलकान गिरी, दांतेवाड़ा छत्तीसगढ़ के हों, इनको ट्रेन लाइन से जोड़ा है, जिसकी हमेशा हम लोगों ने डिमांड की है। अगर आप नक्सलाइट्स को खत्म करना चाहते हैं, ट्राइबल्स को डेवलपमेंट के रास्ते पर एंजुकेशन और मेनस्ट्रीम से जोड़ना चाहते हैं, तो उन लोगों को रेल लाइन से कनेक्ट कीजिए, economically viable कीजिए, socially viable कीजिए, तभी आप नक्सलाइट्स को खत्म कर सकते हैं, यह हमेशा से डिमांड रही है। इस बजट में आपने इसको जगह दी, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। इसके साथ मेरी कुछ डिमांडें और थीं, लेकिन सर, आप समय नहीं देंगे, घंटी बजाते रहेंगे, इसलिए मैं मंत्री जी को लिखकर दे दूंगी, धन्यवाद।

**श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात) :** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात रखना चाहता हूँ कि रेलवे बजट की चर्चा में actually पॉलिसी, नई ट्रेन्स, नए concepts नई बातों की चर्चा होनी चाहिए लेकिन सभी सदस्यों ने, चाहे लोक सभा के हों या राज्य सभा के हों, जो उनके region के पुराने प्रश्न पड़े हुए हैं, जिनके संबंध में पिछले कई सालों से डिमांड हो रही है, जो पूरी नहीं हो रही है, जिस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है, उस ओर रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया। उस बजट से उनके रीजन की जो समस्याएं हैं, वे हल नहीं हो रही हैं। उनकी जो डिमांड्स हैं, वे फुलफिल नहीं हो रही हैं, इसके कारण बाकी सब सदस्य लोग इस बजट से नाराज हैं। हमारे गुजरात के लिए भी, पिछले पांच साल में लालू जी ने जो रेल बजट रखा, उसमें भी जो हमारी डिमांड्स थीं,

उनका संतोषजनक हल नहीं निकला। वहां ऐसी कोई रेल की लाइनें नहीं डाली गयीं, कोई नई ट्रेन भी वहां नहीं मिली। इस बार ममता जी के इस बजट में हमें आशा थी कि वे गुजरात की ओर ध्यान देंगी। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि हमारी जो पुरानी समस्या थी, वह वैसी की वैसी पड़ी हुई है। महोदय, पूरे देश में इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट में गुजरात आज खूब आगे बढ़ रहा है। पूरे देश में जो निवेश होता है, उसमें 30 परसेंट अकेले गुजरात में होता है। जो गुजरात का इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट हो रहा है, हमारे यहां जो कोस्टल एरिया में काम बढ़ रहा है, वहां जो विकास हो रहा है, उसे देखते हुए इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए रेलवे की बड़ी आवश्यकता है। पहले जो लोडिंग-अनलोडिंग होती थी, वह मुम्बई में होती थी। पूरी दुनिया से जो माल आता-जाता है, वह पहले मुम्बई में उतरता था, आज हमारे यहां Kandla और Pipavav तथा अन्य जो पोर्ट्स हैं, वहां लोडिंग हो रही है। वहां इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए रेलवे की बड़ी आवश्यकता है। पूरे देश में वहां से माल आता-जाता रहता है। इसलिए यहां पर जो डेवलपमेंट हो रहा है, उसे देखते हुए रेलवे को इस ओर ध्यान देना चाहिए और गुजरात में जो इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट हो रहा है, उसको देखते हुए इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ावा देने के लिए रेलवे से हमें बहुत अधिक अपेक्षा है। दूसरा, पूरे वेस्टर्न रेलवे में, पैसेंजर और गुड्स, दोनों में सबसे ज्यादा रेवेन्यू गुजरात दे रहा है। हमारी वर्षों से डिमांड थी कि वेस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर, जो वर्षों से मुम्बई है, वह मुम्बई के स्थान पर अहमदाबाद होना चाहिए। सुविधा की दृष्टि से भी यह अच्छा रहेगा। मुम्बई में, अलग-अलग चार जो बोर्ड्स हैं, उनका हेडक्वार्टर मुम्बई में है। मुम्बई में काम काफी ज्यादा हो गया है। महोदय, पूरे वेस्टर्न कोस्ट में मुम्बई लास्ट में है इसलिए उसका हेडक्वार्टर अहमदाबाद होना चाहिए। इस बारे में भी हम लोग वर्षों से डिमांड कर रहे हैं जो अभी तक पूरी नहीं हुई है। इसके अतिरिक्त हमारे यहां अभी भी मीटर गेज और नैरो गेज लाइनें चल रही हैं। उनको ब्रॉड गेज में कनवर्ट करने की हमारी डिमांड है। स्वयं लालू जी ने इसका इनिशिएशन किया लेकिन अभी तक वहां काम शुरू नहीं हुआ। "Recently the hon. Minister of Railways has laid foundation stone on 19th June, 2008 for gauge conversion of Ankleshwar-Rajpura line. The work should be started immediately. Survey work of Mehsana-Taranga-Ambaji is completed but the project has not started." यह काम बहुत वर्षों से पेंडिंग है। वहां पर तत्काल काम शुरू किया जाना चाहिए, ऐसी हमारी डिमांड है। दूसरा, सुरत-हजीरा न्यू रेलवे लाइन, हमारे यहां वाइब्रेट गुजरात में एक एमओयू हुआ था, उसमें रेल विकास निगम, हजीरापोर्ट, ऐस्सार लिमिटेड, गुजरात इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपोरेशन, गुजरात मैरीटाइम बोर्ड - इन सबने साथ मिलकर वहां रेल लाइन के लिए एमओयू किया था जिसमें सात करोड़ रुपये हमारी सरकार ने बोर्ड को दे दिया है लेकिन वह लाइन अभी तक मंजूर नहीं हुई है क्योंकि Hazira Port with Delhi-Bombay railway route, the railway project is of 38 kms. length having project cost of 115 crores of rupees. एक्चुअली जो दिल्ली-मुम्बई इकॉनॉमिकली कॉरिडोर बन रहा है, उसमें हजीरा पोर्ट के लिए यह जरूरी है और तुरन्त होना चाहिए, ऐसी हमारी डिमांड है। वैसे भरुच-देहज रेलवे लाइन कंवर्जन के लिए भी हमने डिमांड की है, उसमें भी एम.ओ.यू. हुआ है और रेल विकास निगम ने एम.ओ.यू. किया है, फिर भी यह प्रोजेक्ट चालू नहीं हो रहा है। दूसरी बात, हमारी लॉग डिस्टेंस एक्सप्रेस ट्रेन की जो बात थी, उसमें गुजरात इंटरसिटी वापी तक एक्सप्रेस होनी चाहिए और हावड़ा न्यू ब्रुज की कच्छ को जोड़ने की जो बात थी, तो वह भी होना चाहिए। पीपावाड़-अहमदाबाद-मुम्बई और लॉग डिस्टेंस पोर्बंदर के लिए, जो गांधी जी का जन्म स्थान है तथा वहां एक भी लॉग डिस्टेंस ट्रेन नहीं है, तो वह भी होना चाहिए। द्वारका-सोमनाथ जो हिन्दू समाज के लिए यात्रा धाम है, वहां भी लॉग डिस्टेंस ट्रेन नहीं है। उपसभापति जी, आपके माध्यम से एक फोटोग्राफ मैं रेल मंत्री जी को भेजना चाहता हूँ कि जो सोमनाथ-राजकोट और राजकोट-बिरावल ट्रेन है, उसमें केवल 6 बोगी ही चलती हैं। इस ट्रेन में जितने लोग अंदर

होते हैं उससे ज्यादा लोग ट्रेन से बाहर रहकर सफर करते हैं। इस बारे में भी हमने वर्षों से डिमांड की है कि राजकोट-विरावल-राजकोट ट्रेन नं. 221 और 222 तथा ट्रेन नं. 223 और 224 को ज्यादा बोगी मिलनी चाहिए। इसलिए इन ट्रेनों में 6 से 12 बोगी होनी चाहिए, यह हमारी डिमांड है।

**श्री उपसभापति :** रूपाणी जी, समाप्त कीजिए।

**श्री विजय कुमार रूपाणी :** मेरी एक अंतिम डिमांड है, जो सौराष्ट्र से ट्रेन चलती है वह मुम्बई जाती है और वहां बांद्रा में जाकर खड़ी रहती है। लेकिन इसको अंधेरी में स्टॉप के लिए हमारी डिमांड है क्योंकि अंधेरी में बहुत सारी ट्रेन स्टॉप होती हैं, वहां बाकी ट्रेनें भी खड़ी रहती हैं। इस बारे में रेल मंत्रालय से जवाब आता है कि यह ट्रेन अंधेरी नहीं खड़ी रह सकती। वे इसका जो रीजन दे रहे हैं उसका कोई वजूद नहीं है। चूंकि हमारे काठियावाड़ी गुजराती अंधेरी में ज्यादा रहते हैं तो इस कारण अंधेरी में उस ट्रेन को स्टॉप मिले, ऐसी हमारी डिमांड है, कृपया उसका आप ध्यान रखेंगे। धन्यवाद।

**SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA :** Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. Sir, I welcome the decision of the hon. Railway Minister for upgradation of the Guwahati Railway Station to the mark of international Railway Station. We also welcome the decision of the Railway Minister to upgrade the Silchar Railway Station as an ideal Railway Station. We also welcome the upgradation of medical facilities in the Railway sector in the North-Eastern Region. But I regret to say, Sir, that all the Railway lines belonging to Assam and North-Eastern Region were constructed in the British Raj. When India was under the British rule, all the Railway lines were constructed by the Britishers but after independence, Sir, contribution of the Indian Railways towards North-Eastern Region and Assam is very poor. Not only poor, Sir, but after independence not a single Railway line was constructed in Assam. Sir, when India was under the British Raj, British constructed the Railway line and in independent India we are not getting a single Railway line from the Railway Ministry. Sir, I would like to say that in the last Railway Budget Lalu Prasad Yadavji announced that he is going to survey the bullet train and listen to the Budget speech of the hon. Railway Minister. In her speech she said, she has upgraded the Indian Railways to international standards. But, I am very sorry to say, Sir, that today we enjoy more than 60 years of India's independence, but, there is not a single electrical rail line in Assam and North-Eastern Region. Sir, there is no double rail line. The railway trains are running in a single rail line. There is no double line railway track in Assam and the North-Eastern region. In her speech, the hon. Minister announced the introduction of *Duronto* train. It is a non-stop train, Duronto regret to say that Assam is totally neglected even in this area. Sir, not a single has been introduced from Assam. Guwahati being the hub of the North-Eastern Region and all the 7 Sister States depend on Guwahati, I would like to request the hon. Minister to introduce *Duronto* from Guwahati to Vellore and from Guwahati to Delhi, There is a reason behind this. Why am I asking a *Duronto* from Guwahati to Vellore? Sir, according to a report of the WHO, the largest percentage of cancer patients are from Assam and the North-Eastern Region. Everyday, hundreds of patients travel from Guwahati to Vellore for cancer

treatment. So, even on humanitarian grounds, it is highly necessary to introduce a non-stop train between Guwahati and Vellore. Sir, Guwahati is the hub of the North-Eastern Region and Delhi is more than 2,000 kms. away from it. It is not possible for everyone to come to Delhi either by air or by Rajdhani as they cannot afford the same. So, all are depending on Railways. ...*(Interruptions)*... We are not getting money. At least, allow us to speak. So, to connect the hub of Seven Sister States with the capital of the country, there is a need to, introduce a non-stop train between Guwahati and Delhi.

Sir, it is known to everybody that Assam and the North-Eastern Region is an insurgency-hit area. Unemployment is one of the biggest reasons for insurgency in Assam. People of Assam have been demanding for so many years for setting up of a coach factory in Assam. The hon. Minister, in her Budget Speech, announced a coach factory for West Bengal. There is already a rail coach factory in West Bengal. But, she has announced one more. It is most welcome. I am not opposing it. But, at the same time, do not neglect Assam, I request the hon. Minister to establish a coach factory in Assam also. Sir, Assam is a part of India. It is the duty of the Government to solve the insurgency problem in Assam. Some employment has to be generated to reduce insurgency. By setting up of a rail coach factory, some employment would be generated. I also request the hon. Minister for introduction of a superfast train from Assam.

Sir, the hon. Minister has also announced in her Budget Speech that she would revise the recruitment policy of Railways. It is a very interesting announcement. The Railway Ministry should reform the recruitment policy. All the incidents that took place in Mumbai between the North Indians and Maratha people are due to false and wrong policy in the Railway recruitment. Sir, I would like to give one example. In 2008, 60 appointments were done in the NF Railway without any advertisement and without any interview! Out of these 60 appointments, not a single one is appointed from the North-Eastern Region. Out of 60 in the NF Railway Station, not a single is appointed from Assam or the North-Eastern Region. Out of 60, 59 appointed from Bihar! So, I demand that the recruitment policy should be reviewed. At least, jobs in Class III and Class IV preference have to be given to the people from the North-East. Otherwise, this problem cannot be solved.

SHRI K.B. SHANAPPA (Karnataka) : Same is the fate of Karnataka also.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Baishya, please conclude. I have given you the time that you had asked.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: I also demand for establishing a separate Railway Zone in Assam, because without a separate railway zone it is not possible to recruit local people from the North-Eastern States.

Therefore, I would like to request the Railway Ministry to establish a Railway Zone, with its headquarters at Guwahati, for the North-Eastern Region.

Then, to encourage tourism, the hon. Minister should introduce a train from Kaziranga to Delhi. Sir, you know Kaziranga is a famous sanctuary for one horn rhinos. Hence, to encourage the domestic tourism and also the foreign tourism, the Railway Ministry should introduce a train from Kaziranga to Delhi. Thank you, Sir.

**श्री ओ.टी. लेपचा (सिक्किम) :** Hon. Deputy Chairman Sir, मैं अपनी पार्टी की ओर से तथा सिक्किम की जनता की ओर से इस रेलवे बजट का समर्थन करते हुए, रेलवे विभाग के सामने एक-दो सुझाव व एक-दो प्रश्न रखना चाहता हूँ। हम लोगों ने पिछले सालों में यह देखा है कि जितने भी रेलवे बजट बनते हैं, उनसे रेलवे का डेवलपमेंट और रेलवे की उन्नति होती है। इसके साथ ही हम लोगों ने यह भी देखा है कि जहां-जहां से भी रेलवे मिनिस्टर बने हैं, उन्हीं राज्यों में ज्यादातर विकास हुआ है। हमारा देश आजादी के 6 दशक मना चुका है और अब यह देश 21वीं सदी में जा रहा है, लेकिन मुझे लगता है कि रेलवे का जो विकास होना चाहिए था, जिस न्यू टेक्नॉलोजी का विकास दूसरे मुल्कों ने किया है, मैं ऐसा समझता हूँ कि वह विकास हमारे देश में भी होना चाहिए था। आज हम आजादी के 6 दशक मनाने के बाद भी, रेलवे में व रेलवे के विकास में इतना सुधार नहीं कर पाए हैं, जितना सुधार दूसरे मुल्कों ने 25-30 वर्षों में किया है। उन लोगों ने अपने देश में बहुत उन्नति और प्रगति की है। इसीलिए मैं रेलवे विभाग को यह सलाह देना चाहता हूँ कि जितनी भी हमारी रेलवे लाइन्स हैं, जितनी भी रेलवे सर्विसेज हैं, ये कम से कम समय में और अच्छी सुविधाओं के साथ जनता को मुहैया कराई जाएं। जो न्यू टेक्नॉलोजी चाइना यूज करता है तथा जो टेक्नॉलोजी यूरोप में यूज होती है, अगर हमारे देश में भी यह इम्प्लीमेंट हो, तो इससे हमारा समय भी बचेगा, देश में उन्नति और विकास भी होगा तथा देश का नाम ही ऊंचा होगा। हमने इस वर्ष का रेलवे बजट देखा है कि जितने भी हिल स्टेशन्स हैं, उनकी अनदेखी की गई है, तथा नार्थ-ईस्ट को बहुत नेग्लेक्ट किया गया है। माननीय रेल मंत्री ने 23 नवम्बर, 2007 को सिक्किम के बारे में कहा था कि सिक्किम की 62 किलोमीटर लंबी रेलवे लाइन सैंक्शन हो गई है। 1329 करोड़ रुपये सैंक्शन किए गए हैं, ऐसा इस सदन में मंत्री जी ने रिप्लाइ में आन्सर दिया था। अभी दो साल के करीब होने वाले हैं, वहां रेलवे का कोई ऐसा काम शुरू हुआ हो, ऐसा कुछ हम लोगों को पता नहीं है। हमने बहुत बार प्रश्न किये हैं, रेलवे विभाग को भी लिखकर दिया है, क्वेश्चन किए हैं, लेकिन पता नहीं अभी तक यह मामला क्यों चुपचाप अंदर ही अंदर है। मेरे कहने का मतलब यह है कि जैसे नॉर्थ-ईस्ट के दूसरे स्टेट्स में एयर लिंक है, अल्टरनेटिव नेशनल हाई-वे है, केवल सिक्किम ही एक ऐसा प्रदेश है, जो लैण्ड लॉक्ड है, जिसकी एक ही जीवन रेखा 31 नेशनल हाई-वे है। वहां रेल लिंक नहीं है, एयर लिंक नहीं है और अल्टरनेटिव नेशनल हाई वे भी नहीं है। ऐसी स्थिति में उस राज्य को, सिक्किम की जनता को रेलवे विभाग बहुत भारी मदद कर सकता था। अगर इसे रेल लिंक से कनेक्ट कर दिया जाए, तो सिक्किम में इतने टूरिस्ट जाते हैं, साल में कम से कम पांच, छह लाख टूरिस्ट जाते हैं, लेकिन रास्ता केवल एक है, वह 31 नेशनल हाई-वे है। दार्जिलिंग में यदि गोरखालैण्ड की वजह से वह रास्ता भी बंद कर दिया गया तो हम लोगों के जाने के लिए कोई रास्ता भी नहीं बचता है। इसी कारण से रेलवे इसमें बहुत भारी भूमिका निभा सकती है। मेरा रेलवे विभाग से आग्रह है कि जितने भी हिल स्टेशन्स हैं, उनमें मिनी रेल, छोटी-छोटी रेल As per the tourism purpose के लिए चलाई जा सकती हैं, Otherwise यदि रेलवे विभाग टनल करके, मेट्रो ट्रेन जैसी ट्रेन इस क्षेत्र में चलाने की सोचेगी, तो यह देश के लिए, उस राज्य के लिए बहुत अच्छा काम होगा। यह मेरा आग्रह है।

एक छोटी सी दूसरी बात है कि हम लोगों ने रेल के बारे में इतनी बातें कहीं, उसके अलावा सिक्किम को जो कोटा दिया जाता है, उस कोटे को एक्सटेंड करने की मांग किए हुए दो साल हो गए हैं, आप उस कोटे को थोड़ा बढ़ाइए, एक्सटेंड कीजिए। राजधानी में दो सीट का कोटा देते हैं, नॉर्थ-ईस्ट में सिक्किम के लिए दो देते हैं, ब्रह्मपुत्र मैल में दो देते हैं, अवध-असम में दो, ऐसा करके बारह सीट का कोटा हम लोगों को रेलवे देती है। दो साल हो गए हैं, मैंने विभाग को लिखकर दिया है, स्पेशल मंशन भी दिया है, आप रेल लिंक की बात छोड़ दीजिए, रेल ले जाने की बात छोड़ दीजिए, अभी तक कोटा भी एक्सटेंड नहीं किया है। क्यों नहीं किया है, यह मेरी भी समझ में नहीं



आया है। मैं हाउस और माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ, विनती करना चाहता हूँ कि सिक्किम ने जिस तरह से देश की एकता और अखंडता के लिए एक कंट्रीब्यूशन दिया है, आज सिक्किम को देश की मूल सूरत में आए हुए पैंतीस साल बीत गए हैं, पैंतीस साल के बाद भी कोई रेल लिंक नहीं होना, कोई एयर लिंक नहीं होना, कोई अल्टरनेटिव नेशनल हाई वे नहीं होना, यह कहाँ की न्याय की बात है? हम लोग न्याय चाहते हैं। हम लोग भारत सरकार से, केंद्र सरकार से आग्रह करते हैं, विनती करते हैं, माननीय मंत्री जी ने स्वयं यहां हैं, मैं हाउस में यह रिकॉर्ड पर लाना चाहता हूँ कि पैंतीस साल बीतने के बाद भी हम लोग इन सब चीजों से वंचित हैं, इसी कारण जिन-जिन स्टेट्स को आज तक रेल लिंक, एयर लिंक से कनेक्ट नहीं किया गया है, उनको तुरंत कनेक्ट किया जाए, मेरा यही आग्रह है। धन्यवाद।

PROF. SAIF-UD-DIN SOZ (Jammu and Kashmir): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you very much for having given me a couple of minutes. I am not a listed speaker but there is a problem in rail development in Jammu and Kashmir. The hon. Railway Minister, during her speech in Lok Sabha, while presenting the Budget, just mentioned that the alignment between Katra and Banihal will change, but that is a very brief statement. It has so much implications for rail development in Jammu and Kashmir. For instance, the present alignment came up in four years at a cost of approximately Rs.300 crores. If this alignment is given up, which is what the hon. Railway Minister said, Rs.300 crores will go waste and that track will not be put to any other use. Now the new alignment will come up with advice from a Swiss expert, and experts already say that the new alignment will take ten years. I remember how, Shri Nitish Kumar, the then Railway Minister, in this very House, had assured me that the rail construction between Udhampur and Kazigund will come up by the year 2007. Then, the next time, he corrected himself and said that it would come up in 2009. Now, this rail alignment between Katra and Banihal and thereafter to Kazigund, as some experts have started saying – it came in the Press – that it will take ten years. Therefore, through you, Sir, I would urge the Railway Minister that she must come to this august House and make a comprehensive statement, stating in what time the new alignment would come up, what its cost would be and by when the Railways would reach Kazigund. If railways had been constructed in Jammu & Kashmir that State could have been connected very well with the rest of the country and emotional integration would have taken place. Already people of Kashmir have celebrated the track between Anantnag and Baramullah. So far, during this year, not a single person has been caught without ticket. The celebration is on. Therefore, I would urge the Railway Minister to come here, take this House into confidence, not to make false promises and tell us when this alignment would be completed and at what cost and when the railway line would come up. ...*(Interruption)*... Hon. Railway Minister made a Budget speech here; I am referring to the Railway Budget. So, Sir, this is one suggestion that the hon. Railway Minister must take the House into confidence, talk about the alignment, and specifically tell us the time by which it would be completed.

Secondly, she must order a probe into what went wrong because the present alignment was done in four years. So it would take a long time. We must know, this House and the other House must know, what went wrong. How can this money be wasted? There should be a probe. Along with

that, I have a suggestion. While it would take a long time to take the Railways to Kazigund, within the Kashmir valley, railway lines should be constructed from Baramulla to Uri and from Baramullah to Kupwara. I hope, this House supports me when I make this demand.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Gyan Prakash Pilania. You have five minutes.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA (Rajasthan): Sir, I have no heart to censor the Budget speech of *mamtamayi* Mamta didi because she is an icon of transparent integrity and unbending rectitude and her heart is for the poor and the oppressed. But with your permission, Sir, I would seek indulgence to point out certain dark areas and grey zones in this budget. She has taken the onus of giving honour to the poorest of the poor common man by *bakshing* him *izzat*. But I would like to point out the lowest of the lowest Indian is a proud citizen of a sovereign, democratic, secular republic-*Bharat mahan*. And honour is inherent in him; he is *per se* honourable. He is *per se* *izzatdar*. He does not need extra *izzat* and *izzat* does not come by reducing or increasing the passenger fare. '*IZZAT*' is, how he is treated by the Railway Administration. Earlier hon. Minister, Lalujji, who was a great magician, called the common passenger a kind of *Atithi*, and he gave a call 'Passenger is *Masiah*' or "अतिथि देवो भव" When it comes true, then we will consider common man gets '*izzat*'. At present, he finds it very difficult to get a ticket. For long, he has to stand in a queue. With great difficulty he gets into unreserved compartment where they are huddled together like cattle. At times, he has to travel on the roof of carriage. He is very lucky if he reaches his destination safely and comfortably. He is fleeced by everyone – uniformed GRP man, RPF man, ticket checker and so on. He is illiterate and ignorant. When really he becomes *Atithi* in the psyche of Railway Administration, then we will be able to say that common man has got '*izzat*' by Railways. With your permission, Sir, I will just take two areas of working of Railways. Firstly, it has been often said that Railway is a cesspool of corruption. I don't know how pleasant it will be to hear it from me. I would like to quote what Acharya J.B. Kriplani has said. In 1952, a Committee of Parliament was formed under the Chairmanship of Acharya J.B. Kriplani to look into corruption in the Railways. The Committee said – it will be interesting to note – that, "If corruption is eliminated from the Railways, trains would ply on tracks of gold instead of iron." Sir, that is more true today than it was true in 1952. Since then, even Ganges has been polluted and much water has flown through. This aspect needs care at every point of mass contract areas – booking and reservation, parcel and goods office, engineering and construction, purchase and sale of scrap and taking persons without due ticket which is known as *murgabazi*. I am just spelling out one, two, three, four dark areas because there is no time to go into details of that. But they are known areas where corruption breeds and vigilance is only eyewash. I was looking into the figures. Out of 14 lakh Railway employees of whom we are proud of, only 8,809 were punished by censure or admonition or some kind of stoppage of increment, etc. There are no figures given about traps, FIRs, convictions and dismissals. Scandals in conducting Railway Recruitment Board examinations are well-known. Something should be done to stop this rot. Another area which I would like to point out

is regarding *suraksha* or safety. How unsafe a person is who dares to travel in Railways – drug *mafia*, *jahar khurani*, gang of pick-pockets or *jeb tarashi*, arms running, heroine smuggling. Railway Protection Force is euphemistically called Railway Pilferage Force. GRP is still ahead of them. Hardly you see a poor man is treated with ‘izzat’ and ‘khaki’ is a sort of terror for him. Lastly, I will talk about *Suraksha*. *Suraksha* means safety of rail tracks. Accidents happen – 85.49 per cent due to human failure, 40 per cent due to failure of railway staff, 40 per cent because of accident at unmanned level crossings, 51.55 per cent because of derailment. Unmanned railway crossings are virtually death traps. I will request hon. Railway Minister – Mr. E. Ahammed is here – to take care of them. (*Time-bell rings*) I think I will conclude by just quoting, if you permit me, Mahatma Gandhi who had given a talisman for public services, and I think, the Railways will follow it. With your permission, Sir, I will quote just five lines. He said, “I will give you a talisman. Whenever you are in doubt, or when the self becomes too much with you, apply the following test. Recall the face of the poorest and the weakest man [woman] whom you may have seen, and ask yourself, if the step you contemplate is going to be of any use to him [her]. Will he [she] gain anything by it? Will it restore him [her] to a control over his [her] own life and destiny? In other words, will it lead to *swaraj* [freedom] for the hungry and spiritually starving millions?” And, that will be the real care for *Daridra Narayan*.

**डा. ऐजाज़ अली (बिहार) :** सर, इस मामले पर मेरा यह कहना है कि इस वक्त रेलवे बजट में बिहार सबसे ज्यादा निशाना बना है। इसका एक कारण है कि लगातार तीन-तीन रेलवे मिनिस्टर्स बिहार से रहे हैं। लेकिन, सवाल यह उठता है कि बिहार इतना पिछड़ा है कि आज वहां के लोग यह डिमांड कर रहे हैं कि उसको स्पेशल स्टेट का दर्जा दिया जाए। लेकिन, इसके बावजूद उसका जो शोषण हुआ है, वह किसी की नज़र से बाहर नहीं है। बिहार बंगाल का एक पड़ोसी राज्य है। आप अपने घर से जब बाहर निकलते हैं तो सबसे पहला ख्याल पड़ोसियों का करते हैं। इसलिए हम रेलवे मिनिस्टर से यह कहना चाहेंगे कि अगर आप अपने पड़ोसी का ख्याल रखेंगी तो यह आपके लिए भी अच्छा है।

सर, बिहार इतना पिछड़ा रहा है कि यहां के तीन-तीन रेलवे मिनिस्टर्स होने के बावजूद इसके रेल की समस्या आज तक हल नहीं हो सकी है। अभी पिछले रेल मंत्री जी ने वहां जो स्कीम दी, उसको सिरे से खरिज कर दिया गया है। वहां पर चक्का बनाने के कारखाने की बात हुई, उसको एक तरह से खत्म कर दिया गया है। वर्ल्ड लेवल के स्टेशन बनाने की बात हुई तो उसमें सबसे पहले पटना को ही neglect किया गया। अगर बाहर का कोई आदमी बिहार जाएगा तो सबसे पहले तो वह पटना ही जाएगा। उसी को देख कर वह समझ लेगा कि वर्ल्ड लेवल का स्टेशन बिहार में या हिन्दुस्तान में कैसा है। इस मामले में हम सरकार से यह कहना चाहेंगे, उनके वजीर से यह कहना चाहेंगे कि हम बुरे हो सकते हैं, वहां के जो तीन-तीन रेलवे मिनिस्टर्स बने, वे बुरे हो सकते हैं, लेकिन इसमें बिहार के अवाम का क्या कुसूर है कि जब इस तरह का कोई प्रोग्राम आता है तो बिहार को Neglect किया जाता है? इसलिए आपके माध्यम से हम उनसे यह अर्ज करना चाहेंगे कि अभी भी वक्त है कि बिहार का ख्याल रखा जाए और जो हक बिहार का बनता है, वह उसको दिया जाए।

सर, हमारा दूसरा सवाल यह है कि जब सरकार बदलती है या मिनिस्टर बदलते हैं तो पिछले मिनिस्टर को टारगेट बनाया जाता है। यह जो एक सिस्टम चला आ रहा है, जो पद्धति चली आ रही है – आज़ादी के बाद से जब से हमारा सिस्टम है – यह न तो अवाम की नज़र में अच्छा होता है और न ही दलों की

نجر میں اچھا ہوتا ہے! इसलिए، मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि इस सिस्टम को खत्म किया जाए। पिछले मिनिस्टर जो स्कीम बनाकर किसी स्टेट को देते हैं - एक मिनिस्टर जो बनता है, वह किसी न-किसी स्टेट का तो होगा ही और अपने स्टेट का ख्याल तो वह रखेगा ही - तो जो स्कीम बनाकर वह देता है, उसको मानते हुए और उसमें ज्यादा cut down नहीं करते हुए आगे तरक्की की बात करनी चाहिए। ... (समय की घंटी) ... बजाय इसके कि सिर्फ पिछले मिनिस्टर के पीछे पड़ा जाए। मैं तो यह समझता हूँ कि ममता जी बहुत energetic Minister हैं, इसलिए छोटी चीजों पर ध्यान कम करते उनको चाहिए था कि वह बजेट ट्रेन पर ही ज्यादा energy लगातीं ताकि बिहार और हिंदुस्तान बजेट ट्रेन की लिस्ट में आता।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूँ।

†/ڈاکٹر اعجاز علی (بہار) : سر، اس معاملے پر میرا یہ کہنا ہے کہ اس وقت ریلوے

بجٹ میں بہار سب سے زیادہ نشانہ بنا ہے۔ اس کا ایک کارن یہ ہے کہ لگاتار تین تین ریلوے منسٹرس بہار میں رہ رہے ہیں، لیکن سوال یہ اٹھتا ہے کہ بہار اتنا پچھڑا ہوا ہے کہ آج وہاں کے لوگ یہ ڈیمانڈ کر رہے ہیں کہ اس کو اسپیشل اسٹیٹ کا درجہ دیا جائے۔ لیکن اس کے باوجود جو اس کا شوٹن ہوا ہے، وہ کسی کی نظر سے باہر نہیں ہے۔ بہار، بنگال کا ایک پڑوسی راجہ ہے۔ آپ اپنے گھر سے جب باہر نکلتے ہیں تو سب سے پہلا خیال پڑوسیوں کا کرتے ہیں۔ اس لئے ہم ریلوے منسٹر سے یہ کہنا چاہیں گے کہ اگر آپ اپنے پڑوسی کا خیال رکھیں گی تو یہ آپ کے لئے بھی اچھا ہے۔ سر، بہار اتنا پچھڑا رہا ہے کہ یہاں کے تین تین ریلوے منسٹرس ہونے کے باوجود اس کے ریل کی سمسیمہ آج تک حل نہیں ہو سکی ہے۔ ابھی پچھلے ریل منتری جی نے وہاں اسکیم دی، اس کو سرے سے خارج کر دیا گیا ہے۔ وہاں پر چمک بنانے کا ایک کارخانے کی بات ہوئی، اس کو ایک طرح سے ختم کر دیا گیا ہے۔ ورلڈ لیول کے اسٹیشن بنانے کی بات ہوئی تو اس میں سب سے پہلے پٹنہ کو ہی نیگلیکٹ کیا گیا۔ اگر باہر کا کوئی آدمی بہار جائے گا تو سب سے پہلے تو وہ پٹنہ ہی جائے گا۔ اسی کو دیکھ کر وہ سمجھ لے گا کہ ورلڈ لیول کا اسٹیشن بہار میں یا ہندوستان میں کیسا ہے۔

اس معاملے میں ہم سرکار سے یہ کہنا چاہیں گے، ان کے وزیر سے یہ کہنا چاہیں گے کہ ہم برے ہو سکتے ہیں، وہاں کے جو تین تین ریلوے منسٹر بنے، وہ برے ہو سکتے ہیں، لیکن اس میں بہار کے عوام کا کیا قصور ہے کہ جب اس طرح کا کوئی پروگرام آتا ہے تو بہار کو نیگلیکٹ کیا جاتا ہے؟ اس لئے آپ کے مادھیم سے ہم ان سے یہ عرض کرنا چاہیں گے کہ ابھی بھی وقت ہے کہ بہار کا خیال رکھا جائے اور جو حق بہار کا بنتا ہے، وہ اس کو دیا جائے۔

سر، ہمارا دوسرا سوال یہ ہے کہ جب سرکار بدلتی ہے یا منسٹر بدلتے ہیں تو پچھلے منسٹر کو ٹارگیٹ بنایا جاتا ہے۔ یہ جو ایک سسٹم چلا آ رہا ہے، جو پڑھتی چلی آ رہی ہے۔ آزادی کے بعد سے جب سے ہمارا سسٹم ہے۔ یہ نہ تو عوام کی نظر میں اچھا ہوتا ہے اور نہ ہی دلوں کی نظر میں اچھا ہوتا ہے۔ اس لئے میں آپ کے مادھیم سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اس سسٹم کو ختم کیا جائے۔ پچھلے منسٹر جو اسکیم بنا کر کسی اسٹیٹ کو دیتے ہیں۔ ایک منسٹر جو بنتا ہے، وہ کسی نہ کسی اسٹیٹ کا تو ہوگا ہی اور اپنے اسٹیٹ کا خیال تو وہ رکھے گا ہی۔ تو جو اسکیم بنا کر وہ دیتا ہے، اس کو مانتے ہوئے اور اس میں زیادہ کٹ ڈاؤن نہیں کرنے ہونے آگے ترقی کی بات کرنی چاہئے۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔ بجائے اس کے کہ صرف پچھلے منسٹر کے پیچھے پڑا جائے۔ میں تو یہ سمجھتا ہوں کہ ممنا جی بہت اینرجیٹک منسٹر ہیں، اس لئے چھوٹی چیزوں پر دھیان کم کر کے ان کو چاہئے تھا کہ وہ بلیٹ ٹرین پر ہی زیادہ اینرجی لگائیں تاکہ بہار اور ہندوستان بلیٹ ٹرین کی لسٹ میں آتا۔ انہیں شبدوں کے ساتھ میں اپنی بات ختم کرتا ہوں۔

(ختم شد)

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Sir, the Railway Budget, 2009-10 is a routine one. It is a populist rhetoric and it also has some promises of upgradation of the railway services. On behalf of my party, I would like to congratulate the Railway Minister, Kumari Mamata Bannerjee on presenting her first Budget in the UPA Government, because it has several useful clues and solutions to the threat posed to the sustainable growth of the railways.

Sir, with a heavy heart, I am going to mention here that the history of railway services in Assam and North-East Region is nothing but deprivation. The entire region is still ill-connected. Some of the States are yet to be connected by the rail network of India. Now, the present Budget speaks about the decision of declaring some national projects including Bogibeel Railway Bridge construction and North-East Region Rail Development Fund where funds for the same are yet to be ensured.

Sir, the Budget has proposed *Adarsh* stations, multi-functional complexes, but it has named only one railway station at Silchar in the entire North-East. It has no mention of production unit in the North-East region. It has a target of doubling 700 kilometres of track in India but it excludes the North-East. As far as railway electrification is concerned, it will spend Rs. 3,500 crores but it is silent about the railway electrification in the north east.

Hon. Railway Minister is talking about *Izzat* scheme in the new Budget. So, I request the hon. Minister to kindly save our *Izzat* - the *Izzat* of the North-Eastern MPs - by promising the double track line, at least, up to Guwahati by 2009-10, including its electrification.

Sir, it is a welcome step taken by the Railway Minister that it proposes to use the encroachment land; 1,042 hectares of railway land is under encroachment. In this context, I would like to draw attention of the Railway Minister to the fact that thousands of acres of railway land in North-Eastern States is lying idle. For example, 1,700 bighas of land in Sorbhog are lying idle under the railway authority. I urge upon the hon. Minister of Railways also to take appropriate steps to use such land and make it a source of income for the railways and a source of livelihood and employment for the educated youth. Will the Minister take some socially-desired projects using such lands?

Sir, I have mentioned several times on the floor of the House regarding stoppage of the North-bound and South-bound trains at the sub-divisional headquarter including Bijni and Pathsala in Assam but it could not happen. I, therefore, again request the hon. Minister of Railways to make an arrangement for the same.

Mr. Deputy Chairman, Sir, I would like to mention that during the deliberations on the last interim Budget in the House, the hon. Railway Minister gave an assurance to begin the survey of the new railway line between Jogighopa and Guwahati *via* Barpeta, Sarthebari, Hajo, Sualkuchi in the interest of tourism development and greater interest of railway passengers, Sir, we are talking about minority development. In our States, the minorities have no roads, no railways, no communication facilities etc. Sir, seventy per cent of minorities are residing in these areas. So, this new railway line should be introduced.

Sir, we have no connectivity of super fast trains between Assam and West Bengal. I request to introduce an overnight train between Dibrugarh and Kolkata. Again, there is no executive class arrangement in the Howrah-bound train from North-East. I hope that the hon. Railway Minister will take proper steps in this direction.

Finally, I would like to request the hon. Railway Minister to rename the Puri Express as the Srimanta Shankardev Express, which is an age-old demand of the people of Assam. Thank you, Sir.

† श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : शुक्रिया उपसभापति महोदय। मोहतरमा ममता बनर्जी का जो बजट है, मैं उसकी ताइद में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं मोहतरमा रेलवे की वजीर साहिबा को और उनके बोर्ड के अराकीन को मुबारकबाद दूंगा कि उन्होंने कम अरसे के अंदर आम आदमी पर नजर रखते हुए रेलवे का बजट पेश किया। मैं सुबह से गौर कर रहा था कि सभा में जो दूसरे अराकीन हैं, उनमें से चंद लोगों की शिकायत थी कि हमारे स्टेट को नजरअंदाज करते हुए यूपीए गवर्नमेंट के जो साथी हैं, उनके स्टेट्स को ज्यादा अहमियत दी गई है।

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

लेकिन मैं महसूस करता हूँ कि जिस बजट को बनाने में मोहतरमा ममता बनर्जी ने काफी तेजी से काम किया, वहीं पर आंध्र प्रदेश की एक ऐसी रियासत है, जिसके साथ न केवल इस बजट के अंदर बल्कि जो साबका बजट पेश किया गया था, उसमें भी नाइंसाफी हुई थी। लेकिन, इसके मामले में यह नहीं है। जब बजट के मामले में एक वज़ारत जो काम करती है तो उन तमाम बातों को, देश-भर के मसाइल और अवाम के नज़रयात को सामने रखकर बजट को पेश किया जाता है। मेरे बोलने का मकसद यह है कि मैं जिस रियासत से आया हूँ, उस रियासत के चीफ मिनिस्टर श्री राजशेखर रेड्डी मुसलसल पांच साल से रेलवे के ओहदेदारों की, रेलवे मंत्री की यह तवज्जोह दिलाना चाह रहे थे कि जितना डेवलपमेंट आंध्र प्रदेश में हुआ है - चाहे वह एग्रीकल्चर में हो, इंडस्ट्रियल एस्टेट में या इरीगेशन में हो - रेलवे की सुविधा होने की काफी गुंजाइश थी और उसका मुतालबा मुसलसल मरकजी सरकार से किया जा रहा था।

मैं आपका ज्यादा समय न लेते हुए चंद बातें आपके सामने रखूंगा। आठ-दस साल में रेलवे के जो प्रोजेक्ट्स मंजूर हुए थे, उनको फाइनेंस की कमी की वजह से पूरा नहीं किया गया। मैं वजीर-ए-मोसूफ से दरखास्त करूंगा कि उसकी तरफ तवज्जोह देकर उन प्रोजेक्ट्स को कम्प्लीट करने की कोशिश करें। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिये रेलवे की वजीर मोहतरमा ममता बनर्जी से यह ख्वाहिश करूंगा कि नई ट्रेनों की जो बात की गई है, उन ट्रेनों को मंजूर करने के लिए भी वे जल्द से जल्द कदम उठाएं और कम से कम आने वाला बजट, जो नवम्बर-दिसम्बर में आएगा, उसके अंदर ज्यादा से ज्यादा आंध्र प्रदेश को सुविधाएं देने की कोशिश करें।

सर, मैं आपके सामने दो बातें रखते हुए अपनी तकरीर खत्म करूंगा। वाइजैंग डिवीजन का जो मामला है, यह काफी दिनों से आंध्र प्रदेश में पेड़िंग है। आपके द्वारा मेरी यह दरखास्त है कि इस वाइजैंग डिवीजन को साउथ-सैंट्रल रेलवे में merge करके अवाम का जो मुतालबा है और आंध्र प्रदेश की अवाम जो चाहती है, उसको पूरा किया जाए।

मैं आपके सामने एक और बात रखना चाहता हूँ। आम आदमी की बात की जाती है। इस हाउस के सामने आज मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि सिकंदराबाद से अजमेर के लिए एक ट्रेन चला करती थी, उसको ब्राइगेज करने के लिए तकरीबन तीन साल से ज्यादा अरसा हो चुका है, उस ट्रेन को सिकंदराबाद से बंद कर दिया गया है। आंध्र प्रदेश की अवाम को अजमेर शरीफ जाने के लिए, चाहे वहां से नांदेड़ समझिये या चाहे वहां से जयपुर समझिये,

---

† Translation in Urdu Script]

6.00 P.M.

کیمرہ بھی جانے کے لیے آپ کو کافی دُشوارِیوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ اِسیلئے مَیری اِپسے دَرخِواست ہے کِی اُس بَرادِوِج لائِن کو جَلد سے جَلد مُکَمِل کرکے اِسے پاِیا-اِ-تَکَمیل کو پَہُچاِیا جااِ۔

اُپسماِطِش مَہوِوِی، مَیں اِپسے اِک اُور دَرخِواست کرنا چاہتا ہُں۔ سِکَنِراِباِو سے نَئی دِللی اِانے کے لیے جَوَنٹن سٹوِپ ٹرین ہے، وِجیر-اِ-موسُف سے مَیں دَرخِواست کرُگا اِانٹِ پَرِوِش سے نَئی دِللی اِانے کے لیے کَم سے کَم اُس اِک ٹرین کِی مَنجُورِی پَرِواِن کِیجِیے۔ اِک باِت کِی اُور مَیں اِس ہاِوِس کا دِیان دِلانا چاہُگا کِی چِیف مِنیسٹر ساِہب نے اِپنی ڈِیاِنڈ مَیں، اِپنے مُتالِیباِت مَیں جَو باِت رَکھی ہے، اِانٹِ پَرِوِش کِی گَورنمَینٹ نے two third percent share اُور وِاِج پَرِوِجکٹس مَیں 50 percent share دَینے کا وِاِوِا کِیا ہے۔ اِن تَمام باِتوں کو ساِمنے رَکھتے ہُے ہَمنے جَو memorandum، مُخِی مَنتری شِری راجشِوِخَر رَڈھی نے، جَو demands سَرکار کے دِیان مَیں رَکھی ہے، ہَم تَمام پارلیامَینٹ مَیَمبرس نے اُنکو دِستِخِات کرکے دِیا ہے۔ مَیں اِپکے دِواِرا اُنسے اِپیل کرُگا کِی اِانے والے مَہینوں مَیں اِپکِی دُشِواری ہو سَکتی ہے، ہَم مَہسُوس کرتے ہے، مُڑے اِسکا اِہساِس ہے، لَکین مَیں یہ چاہُگا کِی اِپ جِی س تَیجی سے وِِش مَیں کام کرنا چاہتے ہے، ہمارے ساِث بھی نا اِیسا فِی ہُئی ہے، اِپ جَرُور اِیسا فِی کرے گا۔

اِن اَلفاِج کے ساِث، اِپکو اُور اِپکے مَہکَمے کو بَچارِی دَیتے ہُے، اِپسے اِجاِزت لَیتا ہُں۔ جَی ہِند۔

[جَناب مَجمَد اُلی خان (اَندِہرا پَرِدِش): شَکریہ اِپ سِبا اِپنی مِہوِدی، مَحترَمہ مَمّا بَنرجی کا جَو بَجٹ ہے، مِیں اِس کِی تائید مِیں بولنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں۔ مِیں مَحترَمہ ریلوے کِی وِزیر صاِحبہ کو اُور اُن کے بورڈ کے اِراکین کو مِبارِکباد دوں گا کَہ اُنہوں نے کَم عرصے کے اِندر اِک اِعام اَدمی پَر نَظر رَکھتے ہوئے ریلوے کا بَجٹ پِش کِیا۔ مِیں صِبح سے غور کر رہا تھا کَہ سِبا مِیں جَو دوسرے اِراکین ہیں، اُن مِیں سے چَند لوگوں کِی شَکایت تھی کَہ ہمارے اسٹیٹ کو نَظر اِنداِز کرتے ہوئے یو پی-اے-گورنمنٹ کے جَو ساِٹھی ہیں اُن کے اسٹیٹس کو زیادہ اِہمیت دی گئی ہے۔

(پروفیسر پی جے۔ کورین (اِپ سِبا اِدھیکش) پِٹھا سین ہوئے)

لِکِن مِیں مَحسُوس کرتا ہوں کَہ جِس بَجٹ کو بناتے مِیں مَحترَمہ مَمّا بَنرجی نے کافی تیزی سے کام کِیا، وِہیں پَر اَندِہرا پَرِدِش بھی اِک اِیسی ریاست ہے، جِس کے ساِٹھ نہ کَہ اِس بَجٹ کے اِندر بلکہ جَو ساِبقہ بَجٹ پِش کِیا گیا تھا، اِس مِیں بھی نا اِنصافی ہوئی تھی۔ لِکِن، اِس کے معاملے مِیں یہ نہیں ہے۔ جَب بَجٹ کے معاملے مِیں اِک وِزارت جَو کام کرتی ہے تو اُن تَمام باِتوں کو، دِش بَہر کے مسائل کو ساِمنے رَکھ کر عوام کے نظریات کو ساِمنے



دکھ کر بجٹ کو پیش کیا جاتا ہے۔ میرے بولنے کا مقصد یہ ہے کہ جس میں جس ریاست سے آیا ہوں، اس ریاست کے چیف منسٹر شری راج شیکھر ریڈی مسلسل پانچ سالوں سے ریلوے کے عہدے داروں کی، ریلوے منتری کی یہ توجہ دلانا چاہ رہے تھے کہ جتنا ڈیولپمنٹ آندھرا پردیش میں ہوا ہے، چاہے وہ ایگریکلچر میں ہو، انڈسٹریل اسٹیٹ میں یا اریگیشن میں ہو۔ ریلوے کی سویدھا ہونے کی کافی گنجائش تھی اور اس کا مطالبہ مسلسل مرکزی سرکار سے کیا جا رہا تھا۔

میں آپ کا زیادہ وقت نہ لیتے ہوئے چند باتیں آپ کے سامنے رکھوں گا۔ آٹھ دس سال میں ریلوے کے جو پروجیکٹس منظور ہوئے تھے، ان کو فائننس کی کمی کی وجہ سے پورا نہیں کیا گیا۔ میں وزیر موصوف سے درخواست کروں گا کہ اس کی طرف توجہ دے کر ان پروجیکٹ کو کمپلیٹ کرنے کی کوشش کریں۔ یہی نہیں۔

اب سبھا ادھیکش مہودے، میں آپ کے ذریعے ریلوے کی وزیر محترمہ ممنا بنرجی سے یہ خواہش کروں گا کہ نئے ٹرینوں کی جو بات کی گئی ہے، ان ٹرینوں کو بھی منظور کرنے کے لئے جلد سے جلد قدم اٹھائیں اور اب کم سے کم آنے والا جو بجٹ نومبر۔ دسمبر میں آئے گا، اس کے اندر زیادہ سے زیادہ آندھرا پردیش کو سویدھائیں دینے کی کوشش کریں۔

سر، میں آپ کے سامنے دو باتیں رکھتے ہوئے اپنی تقریر ختم کروں گا۔ وائی زیگ ٹویژن کا جو معاملہ ہے، یہ کافی دنوں سے آندھرا پردیش میں پینٹنگ ہے۔ آپ کے دوارا میری یہ درخواست ہے کہ اس وائی زیگ ٹویژن کو ساؤتھ سینٹرل ریلوے میں مرج کر کے عوام کا جو مطالبہ ہے اور آندھرا پردیش کی عوام جو چاہتی ہے، اس کو پورا کیا جائے۔

میں آپ کے سامنے ایک اور بات رکھنا چاہتا ہوں۔ عام آدمی کی جو بات کی جاتی ہے، اس ہاؤس کے سامنے آج میں ایک بات کہنا چاہتا ہوں کہ سکندر آباد سے اجمیر کے لئے ایک ٹرین چلا کرتی تھی، اس کو براڈ گیج کرنے کے لئے تقریباً تین سال سے زیادہ عرصہ ہو چکا ہے، اس ٹرین کو سکندر آباد سے بند کر دیا گیا۔ آندھرا پردیش کی عوام کو اجمیر شریف جانے کے لئے، چاہے وہاں سے نانڈیڈ سمجھنے یا چاہے وہاں سے جے پور

سمجھنے، کدھر سے بھی جانے کے لئے آپ کو کافی دشواریوں کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ اس لئے میری آپ سے درخواست ہے کہ اس براڈ گیج لائن کو جلد سے جلد مکمل کر کے اسے پایہ تکمیل کو پہنچایا جائے۔

آپ سبھا ادھیش مکش مہودے، میں آپ سے ایک اور درخواست کرنا چاہتا ہوں۔ سکندر آباد سے نئی دہلی آنے کے لئے جو نان اسٹاپ ٹرین ہے، وزیر موصوف سے میں درخواست کروں گا آندھرا پردیش سے نئی دہلی آنے کے لئے کم سے کم ایک ٹرین کی منظوری پر دیا کیجئے۔ ایک بات کی اور میں اس ہاؤس کا دھیان دلانا چاہوں گا کہ چیف منسٹر صاحب نے اپنی ٹیمانڈ میں، اپنے مطالبات میں جو بات رکھی ہے، آندھرا پردیش کی گورنمنٹ نے، ٹوٹھرڈ پرسنٹ شیئر اور بعض پروجیکٹس میں بھی 50 پرسنٹ شیئر دینے کا وعدہ کیا ہے۔ ان تمام باتوں کو سامنے رکھتے ہوئے ہم نے جو میمورنڈم، مکھیہ منتری شری راج شیکھر ریڈی جی نے، جو ٹیمانڈس سرکار کے دھیان میں رکھی ہیں، ہم تمام پارلیمنٹ ممبرس نے ان کو دستخط کر کے دیا ہے۔ میں آپ کے دوارا ان سے اپیل کروں گا کہ ان کے آنے والے مہینوں میں آپ کی دشواری ہو سکتی ہے، ہم محسوس کرتے ہیں، مجھے اس کا احساس ہے، لیکن میں یہ چاہوں گا کہ آپ جس تیزی سے دیش میں کا کرنا چاہتے ہیں، ہمارے ساتھ بھی ناانصافی ہونی ہے، آپ ضرور انصاف کریں گے۔

ان الفاظ کے ساتھ، آپ کو اور آپ کے محکمے کو بدھائی دیتے ہوئے، آپ سے اجازت لیتا ہوں۔ جے ہند۔  
(ختم شد)

## SPECIAL MENTIONS

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Special Mentions, Shrimati Brinda Karat, not here, Shri Rajeev Shukla, not here. Dr. Gyan Prakash Pilania.

Demand to take effective steps to check human trafficking in the country

DR. GYAN PRAKASH PILANIA (Rajasthan): Sir, the Indian laws say that any person who is transported from one place to another by deceit or force is considered a "trafficked person". Statistics cite that over 1.5 lakh women are traded in India every year and most of them land up in red-light areas or work as semi-labour in industrial cities.

The United States has put India under tier-2 trafficking watch list for the third consecutive years. The 2009 trafficking of persons report said that India has failed to furnish evidence of increasing efforts to address human trafficking.