

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of recommendations contained in the Fortieth Report on 'Urban Housing' of Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development

THE MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION (KUMARI SELJA) : Sir, I beg to lay on the Table a statement regarding status of implementation of recommendations contained in the Fortieth Report on 'Urban Housing' of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development.

THE BUDGET (RAILWAYS), 2010-11

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Now, we shall take up further discussion on the Budget (Railways) 2010-11. कप्तान सिंह सोलंकी जी, आप स्पीच शुरू करें, इससे पहले मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि आपकी पार्टी के अभी पांच वक्ता बाकी हैं और 46 मिनट बाकी हैं, इसलिए आप सैल्फ रेग्युलेशन कर लीजिए। यदि आप रेग्युलेट नहीं करेंगे, तो आपके आखिरी स्पीकर को कट करना पड़ेगा।

श्री कप्तान सिंह सोलंकी (मध्य प्रदेश) : मान्यवर उपसभापति महोदय, रेलवे बजट पर चर्चा चल रही है और मैं ऐसा मानता हूँ कि देश की समृद्धि और विकास में इस बजट का महत्वपूर्ण योगदान है। कल इस विषय पर काफी माननीय सदस्यों के विचार सुनने को मिले। सभी ने विजन 2020 की बात कही है। अन्य पार्टियाँ तो नहीं, लेकिन मैं रेलवे मंत्री महोदय का इस बात के लिए आभार व्यक्त करूंगा कि उन्होंने रेलवे के महत्वपूर्ण विभाग के लिए 2020 तक का सोचा है। सामान्यतः देश में पोलिटिशियन्स होते हैं और स्टेट्समैन होते हैं, लेकिन पोलिटिशियन्स और स्टेट्समैन दोनों में फर्क है। पोलिटिशियन्स के बारे में ऐसा कहा जाता है कि, 'He thinks from one election to another.' पोलिटिशियन अपने निर्वाचन के बारे में विचार करता है और खासकर वह जिस चुनाव क्षेत्र से जीतकर आता है, उस पर ज्यादा विचार करता है। जब वह ऐसा सोचकर किसी भी चीज के बारे में विचार करता है, तो वह चीज राजनैतिक हो जाती है, लेकिन स्टेट्समैन के बारे में ऐसा कहा जाता है कि, 'He thinks from one generation to another generation' वह निर्वाचन के बारे में एक से दूसरे निर्वाचन के बारे में विचार नहीं करता, वह एक पीढ़ी से दूसरी पीढ़ी का विचार करता है। जो यह विजन 2020 की बात है, मैं यह विचार पोलिटिशियन की श्रेणी में नहीं रखता, स्टेट्समैन की श्रेणी में रखता हूँ। जैसा कि मैंने प्रारंभ में कहा है कि मैं इस विचार के लिए मंत्री महोदय को साधुवाद देता हूँ, धन्यवाद देता हूँ। जब हम विजन 2020 से हटकर इस रेलवे बजट पर विचार करते हैं, मैंने जो स्टेट्समैन की क्वालिटी बताई है, वह चीज पूरी तरह से गायब हो जाती है। यह

2010-11 का बजट पेश किया गया है, जैसा कि अन्य वक्ता महोदयों ने भी कहा कि यह पूरी तरह से राजनैतिक बजट है। इसमें आगे होने वाले election, खास कर पश्चिमी बंगाल की विधान सभा का election, जिसकी चर्चा सभी ने की है, मैं नहीं कर रहा, उसको लेकर यह बजट बनाया गया है। जब हम ऐसा करेंगे, तब पूरे देश का, पूरे राष्ट्र का, उसकी समृद्धि का, उसके सर्वांगीण विकास का, यह विचार निश्चित रूप से ओझल होता है। मान्यवर, जब सैफुद्दीन सोज़ साहब बोल रहे थे, तो उन्होंने यह बात कही कि बजट संतुलित नहीं है। यह बजट पूरे देश को ध्यान में रख कर, पूरे देश के विकास को ध्यान में रखकर, पूरे देश के साथ न्याय हो, इस बात को ध्यान में रख कर नहीं बनाया गया है।

मान्यवर दूसरी, बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि विज़न 2020 के अंदर एक बहुत महत्वकांक्षी, एक बहुत अच्छी कल्पना की गई है। 1955 से लेकर अब तक 10-11 हजार किलोमीटर रेलमार्ग बनाए गए हैं। मुझे ऐसा लगता है कि अपने देश के विकास को ध्यान में रख कर 57-58 वर्ष के अंदर यह रेल बजट की प्रगति का द्योतक नहीं है। इतना बड़ा देश, विश्व के साथ उसकी प्रतियोगिता, अगर इसको ध्यान में रखेंगे, तो एक वर्ष में 180 किलोमीटर रेलमार्ग का बनाना इस बात को प्रकट नहीं करता कि हमारा देश आगे जा रहा है। लेकिन जब हम विज़न 2020 की बात करते हैं, तो उसमें बहुत बड़ी छलांग ली गई है। इसमें अगले 10 वर्ष के अंदर 25,000 किलोमीटर का रेलमार्ग बनाने की बात की गई है। जब हम इसे 10 वर्षों में बांटेंगे, तो एक वर्ष के अंदर 2,500 किलोमीटर का आता है। कहें 180 और कहें 2,500! अगर यह हो जाए, तो मंत्री महोदया का नाम इतिहास में लिखा जाएगा। लेकिन मुझे ऐसा लगता नहीं है, क्योंकि प्रतिवर्ष इतने मार्ग और जहां तक मुझे ज्ञात है, तो उसके लिए बजट सिर्फ 100 करोड़ रुपए का है। आप 100 करोड़ के बजट में ऐसा कैसे कर पाएंगी? इसलिए दूसरी बात, जो मैं विज़न 2020 के बारे में कहना चाहता था, वह यह था कि बजट राजनीतिक हो गया। विज़न 2020 के माध्यम से हम 2020 तक जो कुछ प्राप्त करना चाहते हैं, उसके हिसाब से जब इस बजट को ध्यान में लाएंगे, तो कोई तालमेल नहीं है। इसलिए यह सिर्फ एक कल्पना मात्र रह जाएगी।

दूसरा, मैं विचार कर रहा था कि विज़न 2020 की कल्पना कहां से आई? 2020 में भारत वर्ष कैसा होगा, यह विचार सिर्फ इसी बात से नहीं आया है। मैं याद करता हूँ अपने पूर्व राष्ट्रपति महोदया, डा. ए. पी. जे. अब्दुल कलाम को, वे जब भी बोलते थे, खास कर नौजवानों के बीच ज्यादा जाते थे, स्कूलों और कालेजों में ज्यादा जाते थे, बच्चों के बीच जाते थे, तो वहां इसकी चर्चा करते थे। एक बार जब उनका प्रवास मध्य प्रदेश में था, उस समय मध्य प्रदेश में नई विधान सभा गठित हुई थी, नई सरकार बनी थी, उस समय उनका भाषण हुआ था पूरे भाषण में उन्होंने जितने बिन्दु सबके सामने रखे, वह यह था कि अगला भारत कैसा होगा और अगला भारत बनाने के लिए हमें कैसा राजनैतिक संकल्प चाहिए, कैसी राजनीतिक दृष्टि चाहिए, विधायकों की किस तरह की सोच होनी चाहिए, राज्यों को किस तरह से काम करना चाहिए, यह बात उन्होंने कही थी। उनकी कल्पना तो यह थी कि जिस तरह से एक पक्षी उड़ान भरता है उसी तरह से अपना देश उड़ान भरे और 2020 तक भारतवर्ष की एक नई तस्वीर, एक नया चित्र, हम सब के सामने आए। इतना ही नहीं NDA सरकार के समय जो प्रधान मंत्री रहे, माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी, उन्होंने भी 2020 के भारत की कल्पना की थी। वर्तमान सरकार को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि बहुत सी योजनाएँ, जो NDA सरकार के समय पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय यह सोच-समझ कर कि आगे भारत कैसा होगा, उसको बनाने के लिए जो कुछ उन्होंने शुरू किया था, उसको आगे बढ़ाया

गया है। उन्होंने एक कल्पना की थी कि पूरे-का-पूरा देश, जिसमें 6 लाख के लगभग गांव आते होंगे, प्रत्येक गांव को जब तक हम सड़क से नहीं जोड़ पाते हैं, तब तक देश का विकास नहीं होगा। उसके लिए एक सड़क योजना बनाई। अन्य तरह की connectivity के बारे में उन्होंने विचार किया, फिर चाहे वह रोड की connectivity हो, रेलवे की connectivity, टेलिफोन की connectivity हो और emotional connectivity भी हो। उन्होंने पाकिस्तान के साथ कई दौर की बात की। जो देश हमारे पड़ोस में हैं और जो दूर में रहने वाले देश हैं, उनके साथ भी हमारे सौहार्द्रपूर्ण संबंध बने, यह भी connectivity का एक हिस्सा है। इसको लेकर उन्होंने प्रयास भी किए और 2020 के भारत की कल्पना की।

इस सत्र में महामहिम राष्ट्रपति जी का जो अभिभाषण हुआ, उसके पहले पैरा में भी यही बात कही गई है। 21 वीं शताब्दी के भारत में एक दशक निकल गया और यह एक नया दशक शुरू हुआ है। 'इस नए दशक में संसद के दोनों सदनों के पहले सत्र के लिए हम सब यहां उपस्थित हुए हैं...'। ऐसा उद्धोधन था, 'मुझे विश्वास है कि सभी सदस्य अपने देश को समृद्धि की ओर ले जाने और विश्व समुदाय में उसे उचित स्थान दिलाने के लिए, यानी in the race of world country, उसमें एक उपयुक्त स्थान, एक सम्मानजनक स्थान भारतवर्ष को दिलाने के लिए हम 'समर्पित होकर कार्य करेंगे और इस दशक को गौरवशाली दशक बनाएंगे'। अभिभाषण के पहले पैराग्राफ में प्रथम बिन्दु पर यह जो बात कही गई है, मैं मानता हूं कि यह भी इन सब बातों को लेकर ही है। इसीलिए मैं यह सोच रहा था कि जब सदन में बैठकर हम महत्वपूर्ण प्रस्ताव पास कर रहे हैं तो ये सारी-की-सारी बातें, जो हमारे पूर्व महापुरुषों ने, हमारे पूर्व नेताओं ने सोची हैं, जिस तरह का भारत हम बनाना चाहते हैं, उसके साथ कोई तालमेल है या नहीं।

मैं समय देख रहा हूं तो मेरे 12 मिनट हो गए, लेकिन फिर भी मैं आपको थोड़ा पीछे ले जाना चाहता हूं। क्योंकि हमारी रेल मंत्री महोदया भी बंगाल की हैं इसलिए मैं स्वामी विवेकानन्द की बात करना चाहता हूं। वह बंगाल से बंधे हुए नहीं थे, वह पूरे देश के थे। वह एक अंतर्राष्ट्रीय सन्त थे। उन्होंने 1893 में शिकागो में, विश्व में, भारतवर्ष का डंका बजाया था। स्वामी विवेकानन्द ने पूरे विश्व के इतिहासों का अध्ययन किया था। पूरे विश्व के इतिहासों का अध्ययन करने के बाद उन्होंने एक बात कही थी कि अपने देश में 17^{वां} शताब्दी इंग्लैंड की थी। इंग्लैंड का साम्राज्य पूरे विश्व में इतना फैला हुआ था कि कहते हैं उसमें सूरज अस्त होता ही नहीं था। विश्व के आधे से ज्यादा हिस्से पर इंग्लैंड का साम्राज्य था। इसलिए उन्होंने कहा कि 17^{वां} शताब्दी इंग्लैंड की थी। 18^{वां} शताब्दी फ्रांस की थी, जब फ्रांस में एक बहुत बड़ा revolution हुआ, जिसको लेकर देश के अंदर सब तरफ स्वतंत्रता और प्रजातंत्र की बात आनी शुरू हुई तथा यूरोप के इतिहास में राष्ट्रों का उदय हुआ। 19^{वां} शताब्दी जर्मनी की थी। इतिहास के विश्लेषण के आधार पर वह कहते हैं कि 20^{वीं} शताब्दी अमेरिका की थी। उस समय हमारा देश गुलाम था। वह तो 1863 में जन्में और 1902 में चले गए। लेकिन वह स्वामी विवेकानन्द यह घोषणा कर के गये थे कि जब इक्कीसवीं शताब्दी आएगी तो यह इक्कीसवीं शताब्दी पूरे विश्व के परिप्रेक्ष्य में भारतवर्ष की होगी। हम उसी इक्कीसवीं शताब्दी में जा रहे हैं। इसीलिए जब हम इन सारी बातों को ध्यान में लाते हैं तो हमें स्टेट्समैन बनने की जरूरत है, क्योंकि 2020 की जो कल्पना है, वह हमारे पूर्व राष्ट्रपति महोदय और पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने की है और स्वामी विवेकानन्द की भविष्यवाणी भी वही थी।

अब मैं एक घटना 2011 के लिए बताना चाहता हूं, जब हम यह रेल बजट पेश कर रहे हैं। स्वामी विवेकानन्द ने एक जगह यह कहा था कि इस देश के अंदर, क्योंकि 1000 वर्ष का इतिहास, भारतवर्ष का कोई अच्छा इतिहास नहीं रहा है, लेकिन जब वर्ष 1836 में ठाकुर रामकृष्ण परमहंस का जन्म हुआ तो उन्होंने कहा कि इस देश में परिवर्तन 1836 से शुरू हो रहा है और हम यह जानते हैं कि हमारा पहला स्वतंत्रता का संग्राम 1857 में हुआ था। उस

स्वतंत्रता संग्राम के पहले अपने देश में परिवर्तन की लहर शुरू हो गयी थी। इसीलिए उन्होंने अपने देश के अंदर परिवर्तन के काल-खंड की जो सीमा या प्रारम्भ बताया, यह ठाकुर रामकृष्ण परमहंस के जन्म वर्ष, 1836 ई से बताया। बाद में, महर्षि अरविन्द ने यह बताया की भारतवर्ष में परिवर्तन का यह समय 175 सालों का है। अगर हम 1836 में 175 जोड़ेंगे तो 2010 आएगा। इस 2011 में हम रेल बजट पास कर रहे हैं। मैं कई बार सोचता हूँ कि आखिर भारतवर्ष के बारे में जो भविष्यवाणी की गयी है और हम भारतवर्ष को जैसा समृद्धशाली बनाना चाहते हैं, इसकी अपेक्षा हम कहां पर खड़े हैं? आज तो देश में लोकतंत्र है, प्रजातंत्र है, हम सबसे ज्यादा अपेक्षा तो इन दोनों सदनों में करना चाहिए, राज्य सभा में और लोक सभा में करना चाहिए। अगर हमें भारतवर्ष को विकसित देखना है तो इसकी गारंटी कहां है? इसका संकल्प कहां है? इसकी determination कहां है? इसके लिए जिस तरह की dedication की आवश्यकता है, वह कहां है? इसकी प्रगति के लिए जिस तरह की discipline की आवश्यकता है, वह discipline कहां है? हमको फिर यह विचार करना पड़ेगा कि यह दिग्दर्शन, यह dedication और यह संकल्प हमारे बजट के अंदर होना चाहिए। इसी दृष्टि से जो बजट सेशन होता है, उसमें महामहिम राष्ट्रपति महोदय का अभिभाषण तो हमें नीतियों के बारे में बताता है कि हमको करना क्या है, लेकिन उसका क्रियान्वयन तो आम बजट और रेल बजट के द्वारा ही करना है। आम बजट तो घाटे का होता है, लेकिन रेल बजट ही ऐसा बजट है, जिसके माध्यम से हम देश को समृद्ध और समर्थ बना सकते हैं।

मैं कई बार यह सोचता हूँ कि पूरे इंग्लैंड का औद्योगिकीकरण कैसे हो गया? जब अपने देश के ऊपर अंग्रेजों का साम्राज्य था तो पूरे के पूरे इंग्लैंड का औद्योगिकीकरण हो गया। यह भारतवर्ष के बल पर हुआ है। यहां के resources, यहां के संसाधन, यहां की रेलवे, यहां की अन्य बातें और ये सारी की सारी समृद्धि, इनसे इंग्लैंड का औद्योगिकीकरण हो गया। जब हम यह विचार करते हैं कि अपने देश के अंदर यह क्यों नहीं हो पा रहा है और जब मैं आप बजट को और खास कर रेल बजट को इस दृष्टि से देखता हूँ तो मेरे ध्यान में यह आता है कि यह रेल बजट देश को लेकर नहीं बना है, इसमें देश की समग्रता का विचार नहीं है, इसमें देश के संतुलन का विचार नहीं है बल्कि यह पूरी तरह से क्षेत्रवाद के ऊपर आधारित है। कल माननीय ललित किशोर चतुर्वेदी जी ने पूरा का पूरा एक Comparative Chart पेश किया था और उसके माध्यम से अपनी बात कही थी। हमने चार मेट्रो नेटवर्क की कल्पना की है, लेकिन चारों के चारों मेट्रो नेटवर्क कहां गये हैं? वे बंगाल में गये हैं। इसीलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि यह बजट देश के विकास के लिए है कि रायटर्स बिल्डिंग में पहुंचने के लिए है? जब हम रेल बजट पर विचार करेंगे तो हमें इस देश के भविष्य का, इस देश के संकल्प का और हम इस देश को आगे किस ओर ले जाना चाहते हैं, इन बातों पर विचार करना पड़ेगा। बहुत सारे सुझाव कल आए हैं, मैं भी कुछ सुझाव देने की बात सोच रहा था, लेकिन समय की सीमा है, इसलिए, मैं सिर्फ दो-तीन बातों की तरफ विशेष रूप से ध्यान दिलाकर अपनी बात समाप्त करूंगा।

पूरा रेल बजट पढ़ने के बाद सबसे पहली चीज जो मेरे ध्यान में आई है, वह यह है कि आप इसको संतुलित बनाए। आपकी सीमा है आप उतना नहीं कर सकतीं। रेल बजट तो पास हो जाएगा, आपने लोक सभा के अंदर तो 6 नई रेल लाइनों की घोषणा की है, मुझे लगता है कि राज्य सभा में भी आप कुछ ऐसा करेंगी। आज पैसे की कमी के कारण वर्तमान रेल पटरियों की क्षमता अच्छी नहीं है। गाड़ियों के देर से पहुंचने का कारण भी यही है क्योंकि वे गति नहीं ले पातीं। सुरक्षा की स्थिति भी कुछ अच्छी नहीं है। एक्सिडेंट्स भी बहुत होते हैं, रेल पटरियों की कमजोरी के कारण भी होते हैं। गाड़ियों के अंदर डाके भी पड़ते हैं। ये सारी बातें हमें देखने को मिलती हैं। इसलिए मैं कुछ बिन्दु

सुझाना चाहता हूँ-संतुलन का, रेल की पटरियों की क्षमता का, सुरक्षा का और यात्रियों की सुख-सुविधा का हमको बहुत ध्यान रखने की आवश्यकता है। आज भी हम देखते हैं कि कोई अगर कहीं यात्रा करना चाहता है तो उसे दो-तीन महीने पहले सोचना पड़ता है और इसका मतलब यह है कि हमारे यात्रियों की आवश्यकता के अनुसार न तो गाड़ियाँ हैं, न वैगन हैं और डिब्बों की बहुत कमी है। एक साल में 4,500 डिब्बे हमको चाहिए, जबकि हमारी क्षमता आज सिर्फ 3,000 की है और 1,500 हम बाहर से मंगाते हैं। मंत्री महोदय ने 5 वैगन्स बनाने वाली फैक्ट्रियाँ खोलने का जो प्रस्ताव किया है, मुझे लगता है कि वे भी अपर्याप्त है। इसलिए इस बात का विचार करें, धन की उपलब्धता कहां से होगी? आपने विज्ञान पेपर जब पेश किया था तो आपने कहा था कि जो सरकारी योजनाएं चल रही हैं, उनके लिए 1 लाख 43 हजार करोड़ की आवश्यकता है, अब तो 352 नई परियोजनाएं आ गईं। आप PPP की बात कर रही हैं। मधेपुरा वगैरह जो पहले की योजनाएं थीं, उनको तो आपने PPP में से निकाल दिया, अब इनको PPP में डालने की कोशिश करेंगे। इसलिए धन की उपलब्धता और आर्थिक दृष्टि से स्वावलम्बी बजट चाहिए, जो देश का एक उपकरण बने। महिला यात्रियों के लिए विशेष सुविधा हो, उनकी सुरक्षा का इंतजाम हो।

इन्हीं सब बातों का ध्यान रखकर, राज्य सभा की डिस्कशन के पश्चात, अगर आप ऐसा कुछ कर सकें और जो कुछ आपने कहा है, उसको ध्यान में रखते हुए, उसके लिए पैसे की व्यवस्था करके, अगर आप उतना भी कर सकेंगे, तो हम सबके साथ-साथ देश की जनता का बहुत कल्याण होगा। धन्यवाद।

श्री उपसभापति : डा राम प्रकाश। आपके पास सात मिनट का समय है। आप घड़ी में समय देखकर, सात मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

डा० राम प्रकाश (हरियाणा) : उपसभापति महोदय, किसी भी मंत्री के लिए, चाहें वह रेल मंत्री हो या वित्त मंत्री, ऐसा बजट प्रस्तुत करना, जिसमें सब प्रसन्न हो सकें, बड़ा कठिन कार्य है, परंतु रेल मंत्री महोदय ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं समझता हूँ कि वर्तमान परिस्थितियों में एक बहुत अच्छा बजट है, जिसके लिए मैं यू.पी.ए. सरकार और माननीय रेल मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ।

महोदय, इस बजट में हमारे प्रांत हरियाणा का काफी ध्यान रखा गया है। बहुत सी योजनाएं मंजूर की गई हैं। इसके लिए जहां मैं हरियाणवी जनता की ओर से इनके प्रति आभार प्रदर्शित करता हूँ, वहीं एक दो बातें स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ।

पिछले साल जब आदर्श स्टेशनों की बात की गई थी, तो हमने उस वक्त योगीराज श्री कृष्ण की कर्मभूमि, गीता की स्थली, कुरुक्षेत्र को वर्ल्ड लेवल का स्टेशन बनाने की बात कही थी और मंत्री महोदय ने तत्काल यह कहा था कि हम इसे आदर्श स्टेशन बनाएंगे। लेकिन, इस बार जो लिस्ट बजट के माध्यम से प्रस्तुत की गई है, उसमें कुरुक्षेत्र का नाम नहीं है। मैं यह समझता हूँ कि कुरुक्षेत्र का नाम अवश्यमेव होना चाहिए। कुरुक्षेत्र भारत के इतिहास का बहुत बड़ा साक्षी है। इसलिए उस स्टेशन को इसमें से ऐलिमिनेट नहीं किया जाना चाहिए। अभी कुरुक्षेत्र को रेल लाइन के माध्यम से पटियाला के साथ जोड़ने की बात कही गई है। मैं जहां इसका स्वागत करता हूँ, वहीं यह मांग भी करता हूँ कि कुरुक्षेत्र को यमुना नगर के साथ भी जोड़ा जाए। यह इस तरह से है, जैसे दो तरफ से पुल बना दिया जाए, लेकिन बीच में खाली जगह छोड़ दी जाए, तो उसका उतना लाभ नहीं हो पाएगा। अगर पटियाला और कुरुक्षेत्र को

यमुनानगर के माध्यम से यू.पी. से जोड़ दिया जाए, तो यह तीन प्रांतों को जोड़ता है। पेहवा एक तीर्थ स्थान है, कुरुक्षेत्र एक तीर्थ स्थान है और इसी तरह हरिद्वार एक तीर्थ स्थान है। इससे इन तीनों जगहों पर जाने वाले लोगों को बहुत लाभ होगा।

उपसभापति जी, अगली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे जिले में शाहबाद के पास नलवी एक गांव है और सुन्दरपुर, कुरुक्षेत्र की जड़ में है। इन दोनों जगहों पर रेलवे ओवरब्रिज बनाना नितान्त आवश्यक है। यह जो सुन्दरपुर का रेलवे ब्रिज है, यह जी.टी. रोड़ को ब्रह्मसरोवर से, अनाज मंडी से और कुरुक्षेत्र विश्वविद्यालय से जोड़ता है। जब मेले लगते हैं, तो लोग स्नान के लिए आते हैं। इसलिए लाखों लोगों को इससे बहुत लाभ होगा, नहीं तो लोगों को खड़े रहकर बहुत इंतजार करना पड़ता है। एक बात मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि कुरुक्षेत्र के बगल में जो यमुनानगर शहर है, उसके स्टेशन का नाम जगाधारी वर्कशॉप के नाम पर है। रेलवे की जगाधारी में वर्कशॉप थी, आज भी है, लेकिन जगाधारी और यमुनानगर में कम से कम 5 किलोमीटर का फासला है। जगाधारी एक तहसील है और यमुनानगर एक जिला है। यमुनानगर एक अलग विधान सभा क्षेत्र है और जगाधारी एक अलग विधान सभा क्षेत्र है। जिस स्टेशन को जगाधारी के नाम से कहा जाता है, वास्तव में यमुनानगर में होने की वजह से, उसका नाम यमुनानगर रखा जाना चाहिए। यह लोगों की बहुत पुरानी मांग है। इसके ऊपर कोई आर्थिक व्यय की बात नहीं है। हमने इस देश में बहुत से शहरों के नाम बदले हैं, तो एक स्टेशन का नाम बदलने में किसी किस्म की दिक्कत आएगी, मुझे ऐसा नहीं लगता।

उपसभापति जी, कुरुक्षेत्र की जड़ में एक दूसरा जिला कैथल है। वहां के लोगों ने मांग की कि बस स्टैंड के पास और हुडा कॉलोनी के पास, कचहरियों के नजदीक एक Halt होना चाहिए। मैं रेलवे विभाग को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने लोगों की इस न्यायोचित मांग का स्वीकार किया और विभाग ने जिले के अधिकारियों से उसका नाम रखने के संबंध में जानकारी लेने के लिए उनको पिछले साल एक पत्र भी लिखा है। वहां के लोगों ने यह सुझाव दिया है कि इसे New Kaithal Halt के नाम पर रख दिया जाए। कैथल का जो पुराना नाम है-कपिस्थल, उसे कपिस्थल हॉल्ट कहा जा सकता है। मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदया से यह निवेदन है कि इसका नाम किसी सामान्य व्यक्ति के नाम से न रखा जाए, क्योंकि आज की भोंडी राजनीति में यह प्रयास होता है कि हर आदमी अपने पूर्वजों के नाम पर नाम रखवाने का प्रयास करता है और कई बार लोगों की भावनाओं के अनुरूप बात नहीं हो पाती है। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि जैसे वहां के लोगों ने मांग की है, वैसे ही होना चाहिए।

उपसभापति जी, मैं अंतिम बात यह निवेदन करना चाहूंगा कि हिंदुस्तान में रेलवे के बहुत से सैक्शंस ऐसे हैं, जिनमें यातायात का घनत्व बहुत ज्यादा है। मैं उदाहरण देना चाहूंगा-दिल्ली-हावड़ा, दिल्ली-मुंबई, मुंबई-हावड़ा, हावड़ा-चेन्नई, मुंबई-चेन्नई, दिल्ली-गोहाटी बरास्ता सीतापुर-गोरखपुर-कटिहार, दिल्ली-चेन्नई बरास्ता झांसी-नागपुर, ये अत्यंत व्यस्त सैक्शंस हैं। इन 41 रेलवे सैक्शंस में से 11 सैक्शंस पर यातायात का घनत्व 80 प्रतिशत से ज्यादा है, 12 रेलवे सैक्शंस पर यातायात का घनत्व 100 प्रतिशत से ज्यादा है और 17 सैक्शंस पर यातायात का घनत्व 120 प्रतिशत से ज्यादा है। यातायात का घनत्व इतना ज्यादा होने के कारण बहुत ज्यादा accidents होते हैं

और हमने कई ऐसे accidents पिछले दिनों में देखे हैं, मथुरा में हुआ, एक-दो जगहों पर और इस तरह के accidents हुए। यह ठीक है कि हर जगह के आदमी ज्यादा से ज्यादा गाड़ियों की मांग करते हैं, लेकिन मेरा यह निवेदन है कि जब हम नयी गाड़ियों की चर्चा करने लगे इस बात का ख्याल भी रखना चाहिए कि क्या रेल पटरी उसको सहन करने के लिए तैयार है। मैंने ये चंद सुझाव रखे हैं और अपनी समय सीमा के अंदर मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। आपने मुझे इस विषय पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपका हार्दिक धन्यवाद।

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (West Bengal) : Sir, at the outset, I would like to give two examples of the railway safety measures. One is the answer to the question raised by an hon. Member of this House. Sir, the MoS of the Railways replied that about 41000 vacancies are existing in the categories deputed primarily for maintenance of tracks. So, only in the safety category, 41000 vacancies are still three. Sir, I would like to give another example. It was a statement by Mr. P.R. Menon, the General Secretary of the National Railway Mazdoor Union. Mr. Menon does not belong to any Left political party and he says, "The workmen are not getting proper equipment and gears. A number of workers carrying out repairs of OHT lines are electrocuted because they are forced to work without isolating the connections." So, these two instances are enough to explain the situation prevailing in the Railway Department, particularly on safety measures.

Now, an impression has been created throughout India that the two consecutive Budgets have given so many projects to West Bengal. Actually, at face value, it appears so. But, what is the real situation? Sir, in the last year's Budget, 375 railway stations were announced which were to be updated as model stations. This year also, some new railway stations have been added. Sir, there was a name in that list. The name of the station was Nanur. I wrote a letter raising a question to the Railway Department as to where the Nanur railway station is situated. The MoS of the Railways replied that there is no such station by the name of Nanur in the Indian railways network...*(Interruptions)*

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal) : Sir, where is the Railways Minister? She should have been here.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : The MOS for Railways is here. Two cabinet Ministers are also here...*(Interruptions)*

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY : Similarly, she recently announced in the Budget paper that names of two metro stations would be changed. one station would be named after the name of Shaheed Bhagat Singh in place of Rashbehari and the second one would be named after Mother Teresa in place of Park Circus. I tried to search as to where those metro stations were. But, there are no metro stations by the name of Rashbehari or Park Circus. *(Interruptions)*.. So, these were announcements.

Mr. Deputy Chairman, Sir, 18 medical and nursing colleges were announced in the Railway Budget. But, not a single foundation stone has been laid for the colleges till this time. Sir, I have been given only seven minutes. How can I explain all these things?

Sir, now, I come to the question of hawkers. She had assured in her Budget Speech that hawkers would be given medical insurance. It is a very good proposal. But, reality is that the railway hawkers have been fighting for too long for getting identity cards and licences. They have been deprived; they have been denied. Not only that. They have been subjected to torture by the Railway Police. A fine of Rs. 2000 or Rs. 4000 was also imposed.

When the railway officers were asked why they were doing all these things, they replied: "It is the order from the highest authority!" Sir, how will be identified if there is no identify card issued to them? If they are not allowed to hawk inside the train, how will it be possible?

Sir, take the example of Purulia Power Project. In the last year's Budget, it was announced that a 1,000 megawatt thermal power project would be set up in Purulia in collaboration with NTPC. One year has lapsed. Not an inch of work has been done there! Not only that; the NTPC the major partner has been withdrawn from that Project!

Sir, coming to the Naihati Railway Project over the River Ganges, it was opened with much fanfare. But what is the reality? That work has been under construction for the last few years. Once there was a foundation stone laid by the hon. Minister. Now, all the foundation stone work has been completed. Only the railway line had to be installed there. Now, again, replacing that foundation stone, a new foundation stone has been laid! That is also one of the changes made!...*(Interruptions)*...

Now, she is saying about the Chittaranjan Locomotive Factory that manufacturers railway engines. Sir, when she was a Minister in the NDA Government 3,000 posts were abolished. Still 2,500 posts are lying vacant. Orders were placed for 230 railway engines, but they could not complete them. They have completed only 205! The workmen are not there. And 50 per cent of that work is outsourced...**(Time Bell rings)**..

Sir, last year, she announced in the Budget that Burn Standard and Brethwiatt would be taken over by the Railways. This year, in the Budget, not a single line has been written about that nor have any steps been taken!

About Basumati Printing Press, she has made an open statement that she will take over it. When it was clear that "take over" means not only 'assets' but the 'liabilities' also, 'liabilities' of the employees are also to be taken. But, now, she is keeping mum! So, all these things are going on. She has now set up three Committees. In the name of 'passenger amenities', three Committees have

been constituted. There is no IAS Officer; no IPS Officer; no technical person! But who are there? A painter is the Chairman! A theatre worker is the Chairman! A quiz master is the Chairman! They are making Rs. 50,000/- per month. And free railway pass, free car; everything is given. What is the task of this Committee? Cleaning the bathrooms! This is the task. Some Committee members were also appointed by those three. Their only qualification is that they supported her in the last Parliament election! This is the only qualification! Now, Sir...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Now, Sir, she has taken a new initiative ...*(Interruptions)*....

MS. MABEL REBELLO (Jharkhand) : Is this the discussion on 'Railway Budget'? ...*(Interruptions)*...

SHRI SHYAMLAL CHAKRABORTY : Huge expenses are being spent. ...**(Time Bell Rings)**.. Now, Sir, she has taken...*(Interruptions)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Please conclude, Mr. Chakraborty.

SHRI SHYAMLAL CHAKRABORTY : Last point, Sir. All these expenses in railway account...*(Interruptions)*... An innovative task has been taken by her; that is; changing the colour of all the railway stations! It was red. Because she does not like 'red' ...*(Interruptions)*... Like some creatures ...*(Interruptions)*... She is changing the colour...*(Interruptions)*... So, the colour of all the stations is going to be changed. Sir, Congress Members should be ready to hear slogans to change the colour of the Red Fort from red to green. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Shri Ahmad Saeed Malihabadi. You have six minutes.

श्री अहमद सईद मलीहाबादी (पश्चिमी बंगाल) : मोहतरम डिप्टी चेयरमैन साहब, आपका बहुत-बहुत शुक्रिया। हमारे मुल्क में इस वक्त महंगाई का जो आलम है - इस मुल्क के अंदर हर चीज़ महंगी है, सिर्फ हमारी रेल सस्ती है। न इसका किराया बढ़ा है, न महसूल बढ़ा है। कम से कम हम इस पर इत्मिनान कर सकते हैं कि हमारी एक चीज़ सस्ती है, उसकी कीमत में कोई इजाफा नहीं हुआ है और वह रेलवे है। जहां तक रेल बजट में जो स्कीमें रखीं गयी हैं, उनके बारे में एक तरफ से यह जो एतराज आया है कि इसमें सिर्फ पश्चिमी बंगाल का ज्यादा ध्यान रखा गया है, मैं समझता हूं कि यह कोई गलत बात नहीं है। उसकी वजह यह है कि पश्चिमी बंगाल for certain reasons सनती तरक्की में, industrialization में पिछले कई दहों से पिछड़ गया है। लिहाज़ा पश्चिमी बंगाल को जरूरत इस बात की है कि वहां industrialization ज्यादा होना चाहिए। अगर रेलवे की तरफ से इस काम में हाथ डाला जा रहा है तो यह कोई बुरी बात नहीं है - यह होना चाहिए, पश्चिमी बंगाल को इसकी जरूरत है। यह बात जरूर सही है कि रेलवे के अंदर मुसाफिरों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत मिलनी चाहिए। आजकल हम यह देख रहे हैं कि रेलवे के अंदर कैटीन में या स्टेशनों पर जो खाना सप्लाई किया जा रहा है, उसका मेयार दिन पर दिन गिरता जा रहा है। अफसोस की बात यह है कि राजधानी एक्सप्रेस जैसी जो हमारी prestigious train रही है, उसके अंदर भी खाना इतना खराब है कि पिछले दिनों मुसाफिरों को food poisoning हो गयी थी और उनको hospitalize करना पड़ा था। इसके ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहिए और वह करने की जरूरत है। महोदय, सिक्योरिटी एक बहुत बड़ा मसला है। ट्रेनों के हादसे रोकना बहुत जरूरी है। इसलिए कि लोगों की जान और माल दोनों को खतरा होता

है, जाती है, बर्बाद होती है। लेकिन उसके साथ-साथ ट्रेनों के अंदर, चलती गाड़ियों के अंदर चोरी और डकैती की जो वारदातें हद से ज्यादा बढ़ रही हैं, इस पर भी ज्यादा ध्यान देना बहुत जरूरी है और इसके लिए Railway Protection Force में और ज्यादा भर्ती होनी चाहिए, ज्यादा बेहतर इंतजाम होने चाहिए। मैं मोहतरमा ममता जी से इस बात की दरखास्त करूंगा कि Railway Protection Force में भर्ती में कम से कम हम उनसे यह उम्मीद कर सकते हैं कि वे मुस्लिम माइनॉरिटी के जो able candidates होंगे, जो इसके लायक होंगे, उनको भर्ती किया जाए, उनको भी जगह मिलनी चाहिए क्योंकि आज भी जब भी भर्ती होती है तो उनकी तादाद बिल्कुल आटे में नमक के बराबर होती है। इस पर ध्यान देना बहुत जरूरी है। सर, ममता जी ने एक अच्छा काम किया है। कोलकाता में मेट्रो रेलवे में उन्होंने कई स्टेशनों के नाम हमारे जो अहम लोग हैं, उनके नाम पर रखने तजवीज रखी है। हम समझते हैं कि यह एक अच्छी बात है। उसमें उन्होंने टीपू सुल्तान के नाम पर भी चांदनी मेट्रो स्टेशन का नाम बदलकर रखने को कहा है। इसी प्रकार मदर टेरेसा के नाम पर स्टेशन का नाम रखने के लिए कहा है। यह बात सही है कि पार्क सर्कस के नाम से कोई स्टेशन वहां नहीं है, पार्क स्ट्रीट के नाम से है। मेरा ख्याल है कि यह एक भूल है, इसमें सुधार करना चाहिए। मैं मोहतरमा ममता जी से यह गुजारिश करूंगा कि एक बहुत अहम नाम - जो बंगाल का एक बहुत बड़ा नाम है, जो पूरे देश में इज्जत से लिया जाता है, वह नाम है - मौलाना आज़ाद साहब का, जिनका कोलकाता के साथ बहुत गहरा ताल्लुक रहा है। हम टीपू सुल्तान को याद करेंगे, बहादुर शाह ज़फर को याद रखेंगे लेकिन अबुल कलाम आज़ाद को अगर बंगाल भूल जाएगा तो इससे ज्यादा अफसोसजनक बात कोई नहीं होगी। मेरी उनसे दरखास्त होगी कि कम से कम मौलाना आज़ाद के नाम पर भी किसी स्टेशन का नाम रखना चाहिए। हमने नेताजी सुभाष चन्द्र बोस के नाम पर रखा है, अन्य भी जो बंगाल के लोग हैं, उनके नाम पर भी हम स्टेशनों के नाम रख रहे हैं, ये सब अच्छी बात हैं, लेकिन मौलाना आज़ाद को नज़रअंदाज नहीं करना चाहिए क्योंकि मुल्क की आज़ादी के साथ उस आदमी का बड़ा ताल्लुक था और मौलाना का सारा काम बंगाल से ही हुआ था। आखिर मैं एक बात कहना चाहता हूं, ममता जी का यह दूसरा रेल बजट है। जैसा कि मैंने कहा कि हमारी हर चीज महंगी है, सिर्फ इस वक्त रेल सस्ती है। लेकिन एक बहुत बड़ा मसला उठ खड़ा हुआ है, वह यह है कि किराया नहीं बढ़ा है, माल भाड़े का महसूल नहीं बढ़ा है, लेकिन रेलवे स्टेशनों पर जो कुली हैं जिनको सरकार की तरफ से लाइसेंस दिया जाता है, तो ये कुली मुसाफिरों को जिस तरह से लूट रहे हैं, जिस तरह से उनके द्वारा मुसाफिरों से पैसा वसूल किया जा रहा है, मैं समझता हूं कि रेल मंत्री को इस पर ध्यान देना चाहिए। जब कोई फेमिली सफर करने के लिए स्टेशन पर पहुंचती है तो उससे कुलियों द्वारा सौ रुपए तक मांगा जा रहा है। अगर कोई मुसाफिर लम्बा सफर करके आ रहा है तथा ट्रेन 6-6 घंटे लेट है और वह बाल-बच्चों के साथ उतर रहा है, सामान भी उसके साथ है और उससे चार सौ, पांच सौ रुपया मांगा जाएगा तो वह बेचारा कहां शिकायत करने के लिए जाएगा। मुल्क के तमाम स्टेशनों के ऊपर यह काम हो रहा है। हम भी खुद मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हैं, हम भी कभी समान लेकर आते हैं, हमको भी दो-दो सौ, तीन-तीन सौ रुपया देना पड़ता है। तो इस पर ध्यान देना चाहिए। मैंने इस बारे में रेल मंत्री को, लालू जी के जमाने में भी चिट्ठी लिखी थी, लेकिन कुछ नहीं हुआ। ममता जी के जमाने में भी लिखा था, कुछ नहीं हुआ, बल्कि मेरे पास यह जवाब आया कि केस करो। तो किस पर केस क्या हो, यह तो एक जनरल प्रेक्टिस हो रही है, आप खुद जाकर देख लीजिए। हमारे ई. अहमद साहब बैठे हैं, वे जरा स्टेशन पर जाकर देख लें और सामान लेकर जाएं और उनको पहचाने नहीं तो देखें कि कुली कितना पैसा मांगते हैं। वैसे हमारी कुलियों के लिए हमदर्दी है, हमने उनको चाकरी दी है। अभी हम उनके लिए बीमा योजना ला रहे हैं, हम उनकी सेहत की चिंता करते हैं। लेकिन उनको मुसाफिरों को लूटने की इजाजत नहीं दे सकते हैं, इसको रोकना चाहिए। मैं समझता हूं कि इन बातों के साथ रेलवे बजट को सपोर्ट करते हैं और यह उम्मीद करते हैं मैंने जो बातें अर्ज की है, उनके ऊपर ध्यान दिया जाएगा। बहुत-बहुत शुक्रिया।

جناب احمد سعید میلح آبادی (مغربی بنگال) : محترم ڈپٹی چیئرمین صاحب، آپ کا بہت بہت شکریہ۔ ہمارے ملک میں اس وقت مہنگائی کا جو عالم ہے۔ اس ملک کے اندر ہر چیز مہنگی ہے، صرف ہماری ریل سستی ہے۔ نہ اس کا کرایہ بڑھا ہے، نہ محصول بڑھا ہے۔ کم سے کم ہم اس پر اطمینان کر سکتے ہیں کہ ہماری ایک چیز سستی ہے، اس کی قیمت میں کوئی اضافہ نہیں ہوا ہے اور وہ ریلوے ہے۔ جہاں تک ریل بجٹ میں جو اسکیمیں رکھی گئی ہیں، ان کے بارے میں ایک طرف سے جو اعتراض آیا ہے کہ اس میں صرف پشچھمی بنگال کا زیادہ دھیان رکھا گیا ہے، میں سمجھتا ہوں کہ یہ کوئی غلط بات نہیں ہے۔ اس کی وجہ یہ ہے کہ پشچھمی بنگال for certain reasons صنعتی ترقی میں، انڈسٹریلائزیشن میں پچھلے کئی دہوں سے پچھڑ گیا ہے۔ لہذا پشچھمی بنگال کو ضرورت اس بات کی ہے کہ وہاں انڈسٹریلائزیشن زیادہ ہونا چاہئے۔ اگر ریلوے کی طرف سے اس کام میں ہاتھ ڈالا جا رہا ہے تو یہ کوئی بری بات نہیں ہے۔ یہ ہونا چاہئے، پشچھمی بنگال کو اس کی ضرورت ہے۔ یہ بات ضرور صحیح ہے کہ ریلوے کے اندر مسافروں کو زیادہ سے زیادہ سہولیت ملنی چاہئے۔ آج کل ہم یہ دیکھ رہے ہیں کہ ریلوے کے اندر کینٹین میں یا اسٹیشنوں پر جو کھانا سپلائی کیا جا رہا ہے، اس کا معیار دن بہ دن گرتا جا رہا ہے۔ افسوس کی بات یہ ہے کہ راجدھانی ایکسپریس جیسی جو ہماری prestigious train رہی ہے، اس کے اندر بھی کھانا اتنا خراب ہے کہ پچھلے دنوں مسافروں کو food poisoning ہو گئی تھی اور ان کو ہسپتالائز کرنا پڑا تھا۔ اس کے اوپر زیادہ دھیان دینا چاہئے اور وہ کرنے کی ضرورت ہے۔

مہودے، سیکورٹی ایک بہت بڑا مسئلہ ہے۔ ٹرینوں کے حادثے روکنا بہت ضروری ہے۔ اس لئے کہ لوگوں کی جان اور مال دونوں کو خطرہ ہوتا ہے۔ لیکن اس کے ساتھ ساتھ ٹرینوں کے اندر، چلتی گاڑیوں کے اندر چوری اور ڈکیتی کی جو وارداتیں زیادہ بڑھ رہی ہیں، اس پر بھی زیادہ دھیان دینا بہت ضروری ہے اور اس کے لئے ریلوے پروٹیکشن فورس میں اور زیادہ بھرتی ہونی چاہئے، زیادہ بہتر انتظام ہونے چاہئیں۔ میں محترمہ ممٹا جی سے اس بات کی درخواست

کروں گا کہ ریلوے پروٹیکشن فورس میں بھرتی میں کم سے کم ہم ان سے یہ امید کر سکتے ہیں کہ وہ مسلم ماننارٹی کے جو able candidates ہوں گے، جو اس کے لائق ہوں گے کہ ان کو بھرتی کیا جائے، ان کو بھی جگہ ملنی چاہئے، کیوں کہ آج بھی جب بھرتی ہوتی ہے تو ان کی تعداد بالکل آٹے میں نمک کے برابر ہوتی ہے۔ اس پر دھیان دینا بہت ضروری ہے۔

سر، ممٹا جی نے ایک اچھا کام کیا ہے۔ کولکاتہ میں میٹرو ریلوے میں انہوں نے کئی اسٹیشنوں کے نام، ہمارے جو اہم لوگ ہیں، ان کے نام پر رکھنے کی تجویز رکھی ہے۔ ہم سمجھتے ہیں کہ یہ ایک اچھی بات ہے۔ اس میں انہوں نے ٹیپو سلطان کے نام پر بھی چاندنی میٹرو اسٹیشن کا نام بدل کر رکھنے کو کہا ہے۔ اسی طرح مدر ٹریسا کے نام پر اسٹیشن کا نام رکھنے کے لئے کہا ہے۔ یہ بات صحیح ہے کہ پارک سرکس کے نام سے کوئی اسٹیشن وہاں نہیں ہے، پارک اسٹریٹ کے نام سے ہے۔ میرا خیال ہے کہ یہ ایک بھول ہے، اس میں سدھار کرنا چاہئے۔ میں محترمہ ممٹا جی سے یہ گزارش کروں گا کہ ایک بہت اہم نام، جو بنگال کا بھی ایک بہت بڑا نام ہے، جو پورے دیش میں عزت سے لیا جاتا ہے، وہ نام ہے۔ مولانا آزاد صاحب کا۔ جن کا کولکاتہ کے ساتھ بہت گہرا تعلق رہا ہے۔ ہم ٹیپو سلطان کو یاد کریں گے، بہادر شاہ ظفر کو یاد رکھیں گے لیکن ابوالکلام آزاد کو اگر بنگال بھول جائے گا تو اس سے زیادہ افسوسناک بات کوئی نہیں ہوگی۔ میری ان سے درخواست ہوگی کہ کم سے کم مولانا آزاد کے نام پر بھی کسی اسٹیشن کا نام رکھنا چاہئے۔ ہم نے نیٹا جی سیہاش چندر بوس کے نام پر رکھا ہے، دیگر بھی جو بنگال کے لوگ ہیں، ان کے نام پر بھی ہم اسٹیشنوں کے نام رکھ رہے ہیں، یہ سب اچھی باتیں ہیں، لیکن مولانا آزاد کو نظر انداز نہیں کرنا چاہئے کیوں کہ ملک کی آزادی کے ساتھ اس آدمی کا بڑا تعلق تھا اور مولانا کا سارا کام بنگال سے ہی ہوا تھا۔

آخر میں ایک بات یہ کہنا چاہتا ہوں، ممٹا جی کا یہ دوسرا بجٹ ہے۔ جیسا کہ میں نے کہا کہ ہماری ہر چیز مہنگی ہے، صرف اس وقت ریل سستی ہے۔

لیکن ایک بہت بڑا مسئلہ اٹھ کھڑا ہوا ہے، وہ یہ ہے کہ کرایہ نہیں بڑھا ہے، مال بھاڑے کا محصول نہیں بڑھا ہے، لیکن ریلوے اسٹیشنوں پر جو قلی ہیں جن کو سرکار کی طرف سے لائسنس دیا جاتا ہے، تو یہ قلی مسافروں کو جس طرح سے لوٹ رہے ہیں، جس طرح سے ان کے دوارا مسافروں سے پیسہ وصول کیا جا رہا ہے، میں سمجھتا ہوں کہ ریل منتری کو اس پر دھیان دینا چاہئے۔ جب کوئی فیملی سفر کرنے کے لئے اسٹیشن پر پہنچتی ہے تو ان سے قلیوں کے ذریعے سو روپے سے نیچے تو کوئی چارج ہوتا ہی نہیں ہے۔ دوسو، تین سو، پانچ سو روپے تک مانگا جا رہا ہے۔ اگر کوئی مسافر لمبا سفر کر کے آ رہا ہے اور ٹرین 6-6 گھنٹے لیٹ ہے اور وہ بال-بچوں کے ساتھ اتر رہا ہے، سامان بھی اس کے ساتھ ہے اور اس سے چار سو، پانچ سو روپیہ مانگا جائے گا تو وہ بیچارہ کہاں شکایت کرنے کے لئے جائے گا۔ ملک کے تمام اسٹیشنوں کے اوپر یہ کام ہو رہا ہے۔ ہم بھی خود ممبر آف پارلیمنٹ ہیں، ہم بھی کبھی سامان لے کر آتے ہیں، ہم کو بھی دودو سو، تین-تین سو روپیہ دینا پڑتا ہے، تو اس پر دھیان دینا چاہئے۔ میں نے اس بارے میں ریل منتری کو، لالو جی کے زمانے میں بھی چٹھی لکھی تھی، لیکن کچھ نہیں ہوا۔ ممٹا جی کے زمانے میں بھی لکھا تھا، کچھ نہیں ہوا، بلکہ میرے پاس یہ جواب آیا کہ کیس کرو۔ تو کس پر کیس کیا ہو؟ یہ تو ایک جنرل پریکٹس ہو رہی ہے، آپ خود جاکر دیکھ لیجئے۔ ہمارے ای۔ احمد صاحب بیٹھے ہیں، وہ ذرا اسٹیشن پر جاکر دیکھ لیں اور سامان لیکر جائیں اور کوئی ان کو پہچانے نہیں تو دیکھیں کہ قلی کتنا پیسہ مانگتے ہیں۔ ویسے ہماری قلیوں کے لئے ہمدردی ہے، ہم نے ان کو چاکری دی ہے، نوکری دی ہے۔ ابھی ہم ان کے لئے بیمہ یوجنا لا رہے ہیں، ہم ان کی صحت کی چنتا کرتے ہیں۔ لیکن ان کو مسافروں کو لوٹنے کی اجازت نہیں دے سکتے ہیں، اس کو روکنا چاہئے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ان باتوں کے ساتھ ریلوے بجٹ کو ہم سپورٹ کرتے ہیں اور یہ امید کرتے ہیں میں نے جو باتیں عرض کی ہیں، ان کے اوپر دھیان دیا جائے گا۔ بہت بہت شکریہ۔

(ختم)

श्री विजय कुमार रूपाणी (गुजरात) : माननीय उपसभापति जी, ममता जी ने इस रेलवे बजट को जिस तरीके से रखा है, मैं मानता हूँ कि यह बजट पूरा भ्रम से भरा, अवास्तविक और सपनों का सिर्फ दिखावा हुआ है। बजट का मतलब है कि इस साल मैं कहां से पैसा आया और किस काम में पैसा लगेगा, वह क्लियरली दिखाना पड़ेगा और इसको ही बजट बोलते हैं। जैसे उन्होंने 2020 तक का जो दस्तावेज बनाया है और सब बड़ी-बड़ी बातें और सर्वे की बातें और 20 साल का जो सपना बनाया है, वह सब बजट में डाल दिया है और उससे कोई कंक्रीट बात बनती नहीं है कि इस साल मैं बजट में रेलवे में किस तरह की वृद्धि होगी। हमको कोई अन्दाजा इस बजट से नहीं मिल रहा है, यह बजट सिर्फ सपनों का दस्तावेज है, ऐसा मैं मानता हूँ। दूसरी बात, इस बजट में सब मेडिकल कॉलेज, स्पोर्ट कॉम्प्लेक्स, केन्द्रीय विद्यालय, यानी कि सब मिनिस्ट्री को उसमें डाल दिया है। रेलवे के साथ एच. आर. डी. मिनिस्ट्री भी है, रेलवे के साथ आरोग्य मंत्रालय भी है, रेलवे के साथ स्पोर्ट मंत्रालय भी है, रेलवे के साथ शिशु और महिला मंत्रालय भी है, कल्चरल मंत्रालय भी है, सब मंत्रालयों को उसमें घेर लिया गया है, यानी कि यह बजट नहीं है सिर्फ एक दस्तावेज है, ऐसा हम सब मान रहे हैं।

दूसरी बात, जो महत्वपूर्ण बात है, जिसको मैं उठाना चाहता हूँ कि 13 फरवरी, 2009 में लालू जी जो बजट रखा था, उसमें उन्होंने 90 हजार करोड़ का प्रोफिट दरसाया था। उसके चार महीने बाद ममता जी ने रेल मंत्री के नाते जो श्वेत पत्र जारी किया जिसमें उन्होंने बताया है कि 90 हजार करोड़ का प्रोफिट नहीं है, सिर्फ 40 हजार करोड़ का रेलवे प्रोफिट कर रही है। प्रधान मंत्री पूरे कैबिनेट के चीफ एक्जिक्यूटिव हैं, मैं प्रधान मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ, पूरा देश जानना चाहता है, मैं मानता हूँ कि दीदी गलत नहीं बाले रही हैं, अगर दीदी की बात सच है तो अगले बजट में आपकी सरकार ने, आपके रेलवे मिनिस्टर ने यह * क्यों की। उस समय 90 हजार करोड़ के प्रोफिट की इस बात पर सब लोगों ने तालियां बजाई थीं। तो इसमें सच क्या है, यह पूरा देश जानना चाहता है। सिर्फ श्वेत पत्र दिखाकर जो मूल बात है तथा उसमें सच क्या है, यह पूरा देश जानना चाहता है। यदि आप इसके बारे में भी खुलासा करें तो, ठीक रहेगा। यह प्रधान मंत्री जी की जिम्मेवारी है। उनकी मिनिस्ट्री में ही दो मंत्री अलग-अलग बात कर रहे हैं, तो यह चलने वाला नहीं है। मैं पिछली बार के रेल बजट की ओर भी आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ और इस साल के बजट की ओर भी ध्यान दिलाना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री ममता जी ने पहले रेलवे बजट को रखा है और इस साल का उन्होंने जो प्रोफिट बताया है, वह 9782 करोड़ बताया है। इसके बाद हमारे वित्त मंत्री जी ने बजट रखा, तो उसमें उन्होंने पेट्रोल और डीजल के दाम बढ़ाए हैं तथा गुड्स ट्रेनों में सर्विस चार्ज लगाया है। इसके कारण से रेलवे पर और सात हजार करोड़ का अतिरिक्त बोझ पड़ेगा। उन्होंने बजट में डिफ्रेंस की बात कही है, तो अब क्या होगा? इसके लिए मंत्री जी खुलासा करें, ताकि देश की पूरी जनता जान सकेगी कि आपके पास और कितने पैसे बचने वाले हैं और उसमें से आप कितनी नई ट्रेन्स चलाएंगे तथा कितने नए विद्युतीकरण करेंगे और कहां से पैसा लाएंगे? पेट्रोल और डीजल के इतने ज्यादा दाम बढ़े हैं, तो फिर आप इसमें से कैसे रास्ता निकालेंगे, यह हम जानना चाहते हैं। यदि आप हमें यह सब बताएंगे तो उचित होगा। मैं एक बात यह कहना चाहता हूँ जैसे कि आपकी figures हैं कि 18 सालों में रेलवे ने 10800 किलोमीटर की लाइन बिछाई है। इसका मतलब यह हुआ कि हर साल 180 किलोमीटर तक की लाइन रेलवे बिछा सकती है क्योंकि इसकी कैपेसिटी इतनी है आपने जो 2020 विजन दिया है, उसमें 25000 किलोमीटर की बात कही है। इसका मतलब यह हुआ कि हर साल आप 2500 किलोमीटर की लाइन

*Expunged as ordered by the Chair.

1.00 P.M.

बिछाएंगे। 2500 किलोमीटर और 180 किलोमीटर में बड़ा फासला है। आप चाहो तो 180 के बजाए 200 ले लो, 250 ले लो, लेकिन आप 2500 किलोमीटर कैसे दे सकोगे? आप यह बात हमें बताएंगे, तो ठीक रहेगा, बाकी यह बात तो सपनों की बात है। हम मानते हैं कि इससे कुछ होने वाला नहीं है। इस बजट में सिर्फ * है, ऐसा हम मान रहे हैं। दूसरी बात जैसे कि आपने कहा है कि हम वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाएंगे। आपने 2009-10 में पचास स्टेशनों की बात कही है और 2010-11 में आपने और दस स्टेशन बढ़ाए हैं। इसका मतलब यह हुआ कि कुल 60 वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बना रहे हैं। गत साल कितने वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशनों पर काम शुरू हुआ? हमारे यहां अहमदाबाद की भी आपने घोषणा की है। अभी तक अहमदाबाद में कुछ काम शुरू भी नहीं हुआ है। आपने इस बार सूरत को भी इसमें डाला है और वहां पर भी कुछ नहीं हो पा रहा है। आप कितने साल में कितने वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाएंगे? यदि आप यह बताएंगे तो उचित होगा। मुझे लगता है कि ये इस साल में सौ होने वाले हैं। यदि आप यही बात बताएंगे, तो ठीक होगा, उचित होगा। आपने पिछले साल मल्टी फंक्शनल स्टेशन 50 बताए थे और इस साल 67 बताए हैं, तो कुल 117 बताए हैं। इन 117 में से कितनों पर काम शुरू होने वाला है, इसको आप बताएंगे, तो ठीक रहेगा। आपने पिछले साल मॉडल स्टेशन भी 375 बताए हैं और इस साल 94 बताए हैं, तो कुल 469 मॉडल स्टेशन बना रहे हैं। इस साल कितने मॉडल स्टेशन बनने वाले हैं, अगर आप यह बताएंगे, तो मुझे लगता है कि ठीक रहेगा।

मैं अपने प्रदेश गुजरात की भी दो-तीन बातें कर रहा हूं। हमारे साथी श्री प्रवीण राष्ट्रपाल ने कल बताया था कि पूरा गुजरात हिन्दुस्तान में नमक उत्पादन में 70 परसेंट है। यह नमक आम आदमी के लिए जरूरी चीज है। हमारे यहां पर नमक का उत्पादन हो रहा है, लेकिन उसके लिए वैगन्स नहीं मिल रहे हैं। जिससे पूरे देश में माल नहीं पहुंचा पा रहे हैं। मैं आपको सुझाव दे रहा हूं कि जो हमारे यहां पर पुराने स्टील के वैगन्स हैं, आप यदि उनकी जगह फाइबर के वैगन्स बनाएंगे, तो उसका वजन भी कम रहेगा और वहां से ज्यादा नमक उठा सकेंगे और पूरे देश में जो नमक की मांग है, उसको भी पूरा कर सकेंगे। इसके लिए आप तुरंत कुछ करिए, ऐसी मेरी डिमांड है। इसी तरह से जो ये मानव रहित फाटक हैं, यानी की जहां से वे शुरू होते हैं, वहां पर स्पीड से ट्रेनें आती हैं, तो लोग वहां पर घुस जाते हैं। हमारे यहां राजकोट और भाव नगर डिविजन है, वहां पर एक हजार मानव रहित फाटक हैं। उनमें से राजकोट में 300 और भावनगर में 736 फाटक मानवरहित हैं। इसलिए वहां तुरंत ही वॉचमैन या कोई door लगाया जाए, तो accident कम होगा, ऐसा हम मानते हैं।

महोदय, एक अन्य बात यह है कि वेस्टर्न रेलवे का हेडक्वार्टर भी मुंबई है, सेंट्रल रेलवे का हेडक्वार्टर भी मुंबई है और सेंट्रल सॉदर्न का हेडक्वार्टर भी मुंबई है। वेस्टर्न रेलवे के पूरे रेवेन्यू इनकम में 70 प्रतिशत योगदान गुजरात का है। उसका हेडक्वार्टर अहमदाबाद होना चाहिए। हम लोग बार-बार यह डिमांड करते हैं, लेकिन हमारी कोई सुनता नहीं है। इस बजट में भी पूरे गुजरात को जो ट्रेनें मिलनी चाहिए थीं, वे नहीं मिली हैं। हमारे यहां coastal development ज्यादा हो रही है। आप वहां भी infrastructure नहीं दे रहे हैं। इसलिए मुझे लगता कि यह सिर्फ बंगाल का बजट है, बाकी सब प्रान्तों के लिए यह बजट कंगाल है। इसके लिए आप कुछ-न-कुछ रास्ता निकालिए, ऐसी मेरी आपसे गुजारिश है। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : The House is adjourned to meet at 2 clock.

2.00 P.M.

The House then adjourned for lunch at one minute past one of the clock.

The House reassembled after lunch at one minute past two of the clock,

MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

श्री उपसभापति : श्री नन्दी येल्लैया, आपके पास सात मिनट हैं।

श्री नन्दी येल्लैया (आंध्र प्रदेश) : सर, एक मिनट तो हो गया। आप सीनियर मैनबर का थोड़ा तो ख्याल रखिए और फिर पिछड़े हुए इलाकों का भी ख्याल रखिए।

श्री उपसभापति : देखिए, वक्त के लिए सीनियर या जूनियर की कोई बात नहीं है। सीनियर या जूनियर तो आपकी पार्टी को देखना है।

श्री नन्दी येल्लैया : माननीय उपसभापति महोदय, 2010-11 का जो रेलवे बजट पेश किया गया, उसकी कुछ बातें काबिले तारीफ़ हैं। जैसे कि किराए को बढ़ाया नहीं गया है, किरोसीन पर 100 रुपये की रिबेट दी गई है और कैंसर रोगियों को थर्ड ए.सी. में सफर करने का मौका दिया गया है। मैं आंध्र प्रदेश के लिए कुछ नई ट्रेन्स चलाने और रेलवे लाइन्स बनाने के प्रोजेक्ट्स का भी स्वागत करता हूँ। सिकन्दराबाद में रेल वैगन फैक्ट्री और स्पोर्ट्स एकेडमी खोलने के लिए मैं रेल मंत्री जी का तहे दिल से शुक्रिया अदा करता हूँ।

मैं कुछ महत्वपूर्ण बातों का जिक्र भी करना चाहता हूँ, क्योंकि आंध्र प्रदेश सरकार के कुछ बहुत अहम प्रपोज़ल के लिए प्रोवीजन नहीं किया गया है। हैदराबाद में MMTS के फेज-II के लिए 641 करोड़ रुपये एलोकेशन करने की मांग की गई थी। इससे साउथ-सेंट्रल रेलवेज के हैदराबाद डिवाइजन में सिकन्दराबाद-मल्कजगिरी मेडचल सेक्शन को जोड़ा जाना है, जिससे इन लाइन्स पर भारी ट्रैफिक की समस्या हल हो सके। आन्ध्र प्रदेश सरकार हैदराबाद-सिकन्दराबाद ट्विन सिटीज के लिए MMTS फेज-II में two-third cost sharing के लिए पहले ही एग्री कर चुकी है, इसके बावजूद इसे रेल मंत्रालय ने सैंक्शन नहीं किया है। यह एक बहुत इम्पोर्टेंट मैटर है। हैदराबाद आंध्र प्रदेश की कैपिटल है और वहां पर काफी कंजेशन है। यह सैंक्शन होने से वहां ट्रैफिक की काफी सुविधा हो सकती है। सर, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि सप्लीमेंट्री रेल बजट में शीघ्र ही 641 करोड़ का प्रोवीजन करें।

दूसरी एक अन्य बहुत अहम परियोजना है, मनोहराबाद-कोटापल्ली वाया सिद्दीपेट। यह 149 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन बनाने की परियोजना है, जो 2006-07 में मंजूर की गई थी। सर, यह परियोजना 2006-07 में मंजूर की गई थी और इसका estimated cost 670 करोड़ रुपये है, मगर 3 साल के बाद भी इसका काम शुरू नहीं हुआ है। महोदय, अगर कोई प्रोजेक्ट 3 साल बाद भी शुरू नहीं हुआ, तो यह बहुत मुश्किल बात है। सिद्दीपेट मेडक जिले में है, जो देश के सबसे backward districts में शामिल है। आपको यह मालूम होना चाहिए कि इस backward district मेडक से श्रीमती इंदिरा गांधी 7th Lok Sabha के लिए खड़ी हुई थी। उस समय मैं भी लोक सभा में था। मैं

भी लोक सभा में 5 बार मੈम्बर रहा। लोग बोलेंगे कि आपने पांच बार लोक सभा में रह कर हमारे लिए क्या किया? आप तो दो किलोमीटर का भी काम नहीं कर सके। इसलिए उस डिस्ट्रिक्ट से विधान सभा के मੈम्बर, लोक सभा के मंत्री गण और मैं श्रीमती इंदिरा गांधी से जाकर मिले और कहा कि यह एक backward area है, इसको forward बनाने के लिए वहां आपको रेलवे लाइन ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप अपनी मंाग रखें, नहीं तो आपका टाइम गुजर जाएगा।

श्री नंदी येल्लैया : सर, यह पुरानी बात है। जॉर्ज फर्नांडीस जी के जाने के बाद उसको क्लोज कर दिया गया। यह नाइंसाफी है। हम इसके लिए किसको कहें और किसको न कहें। ...(व्यवधान)... हम तो नाम लेकर कहेंगे। यहां पर दो राज्य मंत्री जी बैठे हैं और ममता जी भी बैठी हैं। हमने जाफर शरीफ को देखा...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : अब वह सब पुराना हो गया। ...(व्यवधान)... नया वाला बोलिए, क्या बोलिए, क्या बोलना है?

श्री नंदी येल्लैया : हमने लालू प्रसाद जी को भी देखा, नीतीश कुमार जी को देखा और अब ममता जी को देख रहा हूं तथा लगता है हम देखते ही रहेंगे। ...(व्यवधान)... इसलिए, सर, इस backward area को forward बनाने के लिए आपके पास एक प्लान तो होना चाहिए।

दूसरा, मैं यहां एक जरूरी बात कहूंगा कि backward area के लिए आपके पास एक रेल लाइन, रेल प्रोजेक्ट होना चाहिए, उसका एक लॉग टर्म मास्टर प्लान होना चाहिए। उसके backward होने की जानकारी नहीं है। आज तो जिसकी लाठी उसकी भैंस वाली बात हो रही है। मैंने लोक सभा में, प्रश्न काल में, एक बार जाफर शरीफ जी से पूछा था कि यह क्या इंसाफ है जो कैबिनेट मिनिस्टर बनते हैं, जो रेल मंत्री बनते हैं उसी के इलाके में पूरे काम हो रहे हैं? तब वह बोले कि आप भी मिनिस्टर बनो। कैबिनेट मिनिस्टर तो नहीं बन सकता हूं और कम से कम स्टेट मिनिस्टर को तो पावर्स ही नहीं है। ...(व्यवधान)... ये तमाम बातें बोलनी पड़ती हैं। हम पांच साल लड़े। आप मेरी बात सुनिए। मैं एक Municipal Corporator था। किसी ने बोला था, 'बल दिया' आया खाया, पीया और चल दिया। अगर हम उसी तरह से पांच साल गुजारेंगे, वहां के आवाम की, जनता की अगर हम खिदम नहीं करेंगे तो लोगों को काफी निराशा होगी। इसी तरह की तमाम बातें हैं।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि सरकार बनने के बाद लॉर्ग टर्म प्लान होना चाहिए, जिससे कि नई सरकार आने के बाद भी उसमें कोई फेर-बदल न किया जा सके। पिछड़े हुए इलाकों की किस्मत को किसी एक रेल मंत्री की मनमानी, individual or political priority पर नहीं छोड़ दिया जाना चाहिए। कई साल पहले विशाखापटनम और उसके आसपास के जिलों श्रीकाकुलम, विजयानगरम आदि की आम जनता, लोकल एम.एल.ए., एम.पी.ज. मौजूदा मंत्री पुरंदेश्वरी जी बैठी हैं, जिन्होंने वहां से कंटेस्ट किया है-मांग कर रहे हैं कि यह डिवीजन साउथ सेंट्रल रेलवे, सिकन्दराबाद में शामिल किया जाए। ...समय की घंटी... अभी यह ईस्ट-कोस्ट रेलवे में है और इसका हेडक्वार्टर भुवनेश्वर में है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप जरा बोर्ड की तरफ भी देखिए। आपके सात मिनट हो गए ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लेया : यह अधूरा है। अब मैं इसका क्या करूँ?

श्री उपसभापति : मैं क्या करूँ? ...**(व्यवधान)**... आप हिस्ट्री में जा रहे हैं ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लेया : आप कुछ भी कर सकते हैं। ...**(व्यवधान)**... आप मुझे दस मिनट भी दे सकते हैं, 15 मिनट भी दे सकते हैं। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : नहीं, नहीं। ...**(व्यवधान)**... मैं आपको टाइम दूंगा। आप जरा मेरी बात सुनिए। आपकी पार्टी के 40 minutes हैं। आप पूरे समय का इस्तेमाल कीजिए। ...**(व्यवधान)**... मैं दूसरों के नाम काट दूंगा।

श्री नंदी येल्लेया : सर, जो local MLAs और MPs हैं, वे वाल्टेयर डिवीजन को साउथ-सेंट्रल रेलवे, हैदराबाद डिवीजन में शामिल करने की मांग कर रहे हैं क्योंकि यह अभी भी ईस्ट-कोस्ट रेलवे में है और इसका हेडक्वार्टर भुवनेश्वर में है। वाल्टेयर डिवीजन से रेलवे को सालाना 3000 करोड़ रुपये की आमदनी होती है, फिर भी ईस्ट-कोस्ट रेलवे के अधिकारी इस डिवीजन के साथ सौतेली माँ की तरह व्यवहार कर रहे हैं। कुछ important trains, जो शुरू में विशाखापत्तनम के लिए चलायी गयी थीं, उन्हें भुवनेश्वर तक extend कर दिया गया है। ...**(समय की घंटी)**... विशाखापत्तनम industrial area है, और वहां स्टील के प्लांट का एक बहुत बड़ा कारखाना है। मैं चाहता हूँ कि आप इसका ट्रांसफर करेंगे दूसरा ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : आप मिनिस्टर को एक लेटर लिख कर दे दीजिए, वे इसे कर देंगी।

श्री नंदी येल्लेया : सर, ऐसे लेटर्स हमने बहुत देखे हैं। ममता जी को मैंने पारसी तीन लेटर्स लिखे हैं, उनका मुझे acknowledgement भी नहीं मिला है। ये इतने busy हैं कि मैं क्या करूँ? ...**(व्यवधान)**...

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी) : आपने तीन लेटर्स तो केवल परसों ही लिखे हैं ...**(व्यवधान)**... हमारे यहां इतने लेटर्स आते हैं कि हम तीन दिनों में acknowledgement कैसे दे सकते हैं?

श्री नंदी येल्लेया : मैडम, MPs की जो मीटिंग हुई, हमने अपनी पूरी बात वहां लिख कर दी और आपको भी लिख कर दिया, हम और भी लिख कर देंगे। इसीलिए मैं चाहता हूँ कि आप कैबिनेट मिनिस्टर हैं, आप बहुत बड़ी क्रांतिकारी हैं, बहुत बड़ी नेता हैं, लेकिन मेरे कहने का मतलब यह है कि मैडम कि आप जरा इधर भी तो देखें। आप बैंकवर्ड एरियाज को भी तो देखिए। आपके हाथ में पावर्स हैं तो ऐसा नहीं है कि आप दूसरे इलाके को न देखें। मैं यह नहीं कहता कि आप बंगाल को मत देखिए, आप बंगाल को भी देखिए, बहुत देखिए, लेकिन थोड़ा दूसरे इलाकों को भी देखिए। मेरे बोलने का मतलब यह है। आपने अपने भाषण में जो "घायल हिमालय" का जिक्र किया है, उसके जवाब में मैं अपने दोस्त सुदेश कालाजी का एक शेर पढ़ रहा हूँ,

हिमालय की हिफाजत के लिए,
वतन के बहादुर जवान काफी हैं
और निखर जाएँ नसीब पिछड़े इलाकों के,
इसके लिए ऐ रेल मंत्री आपके फरमान काफी हैं।

मैं उपसभापति जी के माध्यम से कहूंगा कि आप थोड़ा ख्याल रखिए, क्योंकि कि मेडक बहुत बैकवर्ड एरिया है।

श्री उपसभापति : मैं आपका ख्याल रख रहा हूँ ...**(व्यवधान)**... अब आप समाप्त कीजिए ...**(समय की घंटी)**...

श्री नंदी येल्लैया : सर, बैकवर्ड एरिया के लिए एक मास्टर प्लान होना चाहिए। मंत्री तो आते रहेंगे, जाते रहेंगे।
...**(व्यवधान)**... मैं आखिरी बात बोल रहा हूँ ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : येल्लैया जी, उनको जवाब देने के लिए समय नहीं है, आप खत्म कीजिए।

श्री नंदी येल्लैया : सर, जहाँ हम लोग रहते हैं वहाँ district headquarter में रेल लाइन नहीं है, वहाँ के लोग क्या करें?

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Whatever you speak will not go on record. I have called the next speaker.

श्री नंदी येल्लैया : थैंक यू, सर।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Shri Anbalagan. You have six minutes.

SHRI S. ANBALAGAN (Tamil Nadu) : Mr. Deputy Chairman, Sir, thanks you very much for giving me this opportunity to express my views on the Railway Budget 2010-11 on behalf of the AIADMK Party. I am very proud to disclose to his House that our leader, Puratchi Thalavi Amma, has complimented the hon. Railway Minister for having struck a delicate balance between long-term vision and short-term requirements.

I am very happy that the hon. Railway Minister has presented the Budget without hike in passenger fare, to provide E-ticket van extension to various public institutions and places, Ticket Centres at district headquarters and village Panchayats, luggage trolleys and attendants, water bottling plants for cheap water and Mahila Vahini for security of women passengers. The hon. Minister also flagged off 117 new projects, introduced 52 long-distance express trains and 28 passenger trains. She also proposed upgradation of 94 stations as Adarsh Stations, 10 more station as World-Class Stations. She also proposed to set up 522 Outpatient Departments, diagnostic centres, second-level general specially hospitals, 10 residential schools, model degree colleges and

technical and management institutions for railway employees. So the Railway Budget is welcomed not only by common people but also railway employees. This year, there is a proposal for opening 50 Kendriya Vidyalaya and 10 residential schools. I request that one school in Salem Division of Tamil Nadu may also be opened.

Then, there are two challenges before the Railway Ministry. Due to increase in the diesel prices, the Indian Railways will have to bear an additional expenditure of nearly Rs. 300 crores. Then, the Finance Minister has said that the service charges for the goods taken by the Railways, due to freight charges, must be increased. I would like to know how the hon. Minister is going to meet these two challenges.

I would also like to draw the attention of the hon. Minister that there are umpteen number of unmanned crossings in the country. The Railway Minister has rightly come forward in the Budget to man them over a period of time. In this context, I would like to appeal to the hon. Minister to give priority to the unmanned crossings in all the districts of Tamil Nadu, particularly in the Salem and Namakkal districts.

The Salem-Karur Broad Gauge Railway Project, in my own constituency, has been pending for a long time. It was started way back in 1998. It has not been completed till date. This project would prove very useful to various business communities of Namakkal, Rasipuram Salem and Karur districts. In my district, that is, Namakkal district, the prime businesses are poultry, textiles, Sago, lorry and bus body building and automobile industries. This project has been hanging fire for more than twelve years. The Salem-Namakkal-Karur Project is a dream project of the people of my district. The initial outlay of Rs. 230 crores has escalated to Rs. 600 crores. And, the project work is still going on at a snail's pace because of the paucity of funds. Sir, my tenure, as an MP in this august House, is going to end in the coming June. So, it is my humble request to the hon. Railway Minister that she should personally intervene in the matter and see that sufficient funds are allocated for the timely completion of this much-awaited project.

I would also like to bring one more point to the notice of the hon. Minister. It is regarding the functioning of the Salem Junction. As of now, it is functioning with inadequate infrastructure, inadequate amenities and inadequate staff strength. A large number of trains halt and pass through this junction. It is one of the busiest junctions in the State that is catering to the needs of the thousands of passengers, daily, but without proper facilities and amenities. My contention is the since it is an important railway junction in the Southern Railway and holds the Salem Railways Divisional Office and is a merging junction for six railway routes in South India, it must be taken up for making it as one of the *adarsh* stations in South India.

Besides, I would also like to request the hon. Minister to kindly pay personal attention to the following demands : (1) A new train from Salem Junction towards Chennai, *via* Jolarpettai and Katpadi be introduced; (2) Weekly three Combatore-Tirupathi trains, introduced in this Budget, may please be converted into daily trains; (3) The number of reservation counters at the Salem Junction may please be increased; (4) The half-day reservation counter at Namakkal may please be converted into a full-day counter up to 5.00 p.m. for the convenience of the people; (5) The train No. 2697, Chennai-Trivandrum, must stop at Salem Junction for the convenience of the people of Salem, Namakkal and Dharmapuri districts; (6) The long-pending demand of the people of Salem, Namakkal and Dharmapuri districts for a day-time train from Salem to Bangalore may please be fulfilled; and (7) The benefits conferred upon the railway employees must be extended to the employees of the IRCTC also to recognize their dedicated services like to the Konkan Railways

Before concluding my speech, I would like to request that the Durantho Express train from Chennai to Coimbatore, which has been announced in this Budget, must stop at Salem Junction because it is Divisional Headquarters and my native place.

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : उपसभापति जी, कल छत्तीसगढ़ के बारे में माननीय वीरा जी ने बहुत सी बातों की ओर माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान दिलाया है, मैं कुछ और बातें सुझाव के रूप में और कुछ मांग के रूप में आपके सामने रख रहा हूँ। आपके बजट भाषण में पृष्ठ 31 पर दिया है कि नया रायपुर को आप मंदिर हसौद से जोड़ने वाले हैं। कृपा करके बताइए कि इस पर काम कब से शुरू होगा, क्योंकि यह शहर तेजी से विकसित हो रहा है। पृष्ठ 26 में आपने अद्यतन सर्वे में कोरबा-जगदलपुर-दंतवाड़ा को जोड़ा है, इसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ और मेरा सुझाव है कि अंबिकापुर को झारसुगड़ा से जोड़े और काशी से चोपान की तरफ जो मार्ग है, उस पर भी आप कुछ विचार करें। आपने कुछ ट्रेनों का चालन क्षेत्र बढ़ाया है, पुरी से रायपुर बढ़ाया है, उसे दुर्ग तक किया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं आपके ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि कोल्हापुर एक्सप्रेस, जो गेंदिया में कई घंटों तक खड़ी रहती है, बहुत वर्षों से लोग कह रहे हैं कि उसको दुर्ग तक बढ़ाइए, इससे आपकी इनकम भी बढ़ेगी और लोगों को भी सुविधा प्राप्त होगी, कृपा करके इसकी ओर भी ध्यान दीजिए। रायपुर-धमतरी दोहरीकरण का विषय लंबे समय से लंबित है, यह बहुत बड़ा नगर है और इस लाइन को दोहरीकरण न होने से लोगों को असुविधा हो रही है। इस बारे में इस बजट में जो प्रावधान किया जाना चाहिए था, वह नहीं किया गया है, कृपा करके इसका भी समाविष्ट कीजिए। राबघाट योजना, जो बस्तर को जोड़ती है, यह पूरे भारत के नक्शे में रेलवे की सबसे बड़ी dotted line है, लेकिन इसका आपने उल्लेख तक नहीं किया है, इसको कृपा करके कहीं न कहीं जोड़िए और इसका कितना सर्वे हुआ है, यह बताने का कष्ट कीजिए।

उपसभापति जी, मैं और दो-तीन नयी बातों की ओर माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और यदि आपकी अनुमति होगी, तो मैं कुछ कागज बाद में मंत्री महोदया को दे दूंगा, जो छत्तीसगढ़ की

योजनाओं बारे में है। मुझे आपकी कुछ नयी बातों का भी स्वागत करना है। आपने जो कल्पना की उड़ानें भरी हैं, मैं चाहता हूँ कि वे जरूर पूरी हों। एक-दो बातें मैं आपके ध्यान में ला रहा हूँ। आपने पृष्ठ 8 पर यह कहा है कि कोयले और लौह अयस्क की ढुलाई के लिए विशेष औद्योगिकी का विकास होगा। यह बहुत अच्छी बात है और मैं इसका स्वागत करता हूँ। मैं आपके ध्यान में ला रहा हूँ कि भारत में छत्तीसगढ़, कोयले और लौह अयस्क के मामले में बहुत उच्च स्थान पर है। यहां इसकी बहुत गुंजाइश है, इसलिए आप इसको प्राथमिकता के आधार पर ले लीजिए। कोयले और लौह अयस्क की नयी प्रौद्योगिकी का प्रावधान आप करने जा रही हैं, यह अच्छी बात है।

उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से सारी बातें बोल रहा हूँ। मंत्री महोदय के भाषण के पृष्ठ 8 पर उन्होंने rakes के आबंटन में पारदर्शिता और युक्तिसंगतता लाने के लिए कहा है, यह बहुत अच्छी बात है। अभी यह नहीं हो रहा है। मैं आपके ध्यान में फिर से जगदलपुर और बस्तर को ला रहा हूँ। बहुत बड़े प्रमाण में लौह अयस्क यहां से बाहर जाता है और rakes की अनुपलब्धता के कारण बहुत सा लौह अयस्क बाहर नहीं जा पा रहा है। जब आप आबंटन में पारदर्शिता लाएंगे, तो छत्तीसगढ़ के बस्तर क्षेत्र को उसका, हिस्सा जरूर दें दीजिएगा। आपके भाषण में बहुत से अच्छे शब्दों का प्रयोग हुआ है, जो पहली बार सुनने को मिले हैं। आपने "भारत तीर्थ", "जन्मभूमि" बहुत अच्छे-अच्छे शब्दों का प्रयोग किया है। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जब हम भारत के कुछ ऐसे तीर्थों का या सांस्कृतिक स्थानों का स्मरण करते हैं, आपको तो मालूम ही है, बताने की जरूरत नहीं है, माननीय दीदी जी सब जानती हैं कि -

"अयोध्या मथुरा माया काशी कांची अवन्तिका।

वैशाली द्वारका ध्येया पुरी तक्षशिला गया।"

ये भारत की सप्त पुरियां हैं, जिनको जोड़ने के लिए, जिनको आदर्श स्टेशन बनाने के लिए, जिनको विश्वस्तरीय स्टेशन की सुविधाएं प्रदान करने के लिए आपको कुछ विचार करना है, लेकिन इस संदर्भ में मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि बिलासपुर जोन, एक नया जोन है, सबसे अधिक इनकम देने वाला जोन है, वह भी वर्ल्ड क्लास स्टेशन में नहीं जुड़ा है। कृपा करके आप जोन के आधार पर सोचिए। हर जोन में कोई न कोई ऐसा स्टेशन हो, जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन हो, तो भारत के पूरे चित्र को बदलने का जो सपना आप देख रही हैं, वह पूरा हो सकेगा। बिलासपुर जोन एक बड़ा सेंटर है, रायपुर, उस प्रदेश की राजधानी है, वहां पर ramps नहीं है, सीढ़ियों पर चढ़कर जाना पड़ता है। कृपा करके इन बातों पर ध्यान दीजिए। मैं जानता हूँ कि आप जिन परिस्थितियों में काम कर रही हैं, वह आपके लिए बहुत जटिल है, परंतु मैं आपकी हिम्मत और साहस की दाद देना चाहता हूँ। मैंने आपके लिए बहुत पहले भी एक बात कही थी, मैंने कही सुना था, माननीय उपसभापति जी उस बात पर जरूर गौर करेंगे ही, पिछली बार भी मैंने कहा था,

"दुश्मनों की महफिल में कोई दोस्त भी है मौजूद

देखना है वार पहले करता है कौन"

उपसभापति महोदय, मैं उनके लिए बहुत-बहुत शुभकामनाओं के साथ और आपकी अनुमति से यह कुछ कागज उनको समर्पित करता हूँ। धन्यवाद।

SHRIMATI SYEDA ANWARA TAIMUR (Assam) : Sir, I congratulate the hon. Railway Minister for her progressive Railway Budget. This Budget also lays emphasis on modernization of Indian Railways. Her populist and dynamic approach towards providing maximum passenger amenities, including measures for improving efficiency of freight traffic due to increase in loading capacity of wagons, is highly appreciable. Ms. Banerjee has not compromised on the Plan outlays.

As we all know the details of the Railway Budget, I further like to mention some additional proposals for her consideration.

The first is, there should be provision for more drinking water facilities, *i.e.*, bottled water, free of cost should be supplied to the passengers.

The second is, more strict vigilance, including stronger punishments/penalty for those violating rules like smoking and consuming alcohol in trains, throwing waste outside the designated places/dustbins and, more particularly, from the running trains should be there.

The third regarding North-East. Sir, in Assam, the broad gauge line conversion work from Lumding to Cachar (Barak Valley) has been going on. But the work is very slow. Sir, Assm needs superfast and electric trains. Further, there are many areas where there are no manned railway crossings, resulting in frequent fatal accidents. So, I request that there should be manned railway crossing at every railway crossing.

Then, I request that the construction work of the railway line up to Bogibeel, where the Brahmaputra Bridge construction work is going on, should be taken up at a fast pace. Sir, as you know, the Railway network is comparatively low in the North-East Region. Therefore, new network of Railway lines across Arunachal Pradesh, Nagaland, Assam, Sikkim, Tripura and parts of Mizoram and Meghalaya needs expansion. I request the hon. Minister to give particular attention to the North-East and provide more Railway facilities there.

Sir, in the matter of appointment of Railway employees, the whole North-East region, including Assam, is lagging far behind. I draw the attention of the Railway Minister towards this and request her to take some concrete measures for increasing the share of North-Eastern States in the matter of appointment in the Railways.

Then, Sir, I request that there should be a daily train from Guwahati to Chennai and Guwahati to Mumbai. I further request that North-East Express and Sampark Kranti train should have more bogies/compartments so that passengers may not to wait for reservation for a long time.

I want to request the Railway Minister to give a new broad gauge Railway line to Assam from Rangia Junction to Baihata Chariali, covering Mangaldoi, Kharupetia, Dalgaoon and Tezpur. There should be additional railway network from Tezpur to Lakhimpur and then to Arunachal.

With these words, I thank the Railway Minister for her effort. I hope that the pace of the expansion work of the North-East Railway network is increased to help the overall development of the North-Eastern region. Thank you.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam) : Sir, I am grateful to you for giving me opportunity to speak on the Railway Budget.

The Railway Budget has not brought many cheers to the people of Assam and the North-eastern region. This Budget has not addressed many areas of concern that have been raised over a long period of time in respect of expansion of the railways to Assam and the North-eastern region as a whole, even though it is agreed that the Railway Budget is populist as also ambitious and creative.

The Government has already declared some of the projects as National Projects. Most of these projects are progressing at an extremely slow pace because of paucity of funds. On the other hand, on projects like construction of the new Mainaguri-Jaghipora railway track, one can see that work in parts of Assam is going on at a very slow pace. The long-standing demand for electrification and doubling of the railway line in the North-eastern region is still an illusion. The present Railway Budget has failed to address such important issues, which is one of the main reasons for the backwardness of the region. There is need for a new superfast train between Guwahati-Bangalore, Guwahati-Mumbai, Guwahati-Chennai and overnight superfast express between Guwahati and Howrah.

The Railway authorities have acquired vast acres of land at various places but they are lying idle. 400 bighas of land at Sorbhog are lying unutilized for over more than 60 years. It was promised to construct a coach factory by the Ministry at Bongaigaon long back but it has not yet been fulfilled. The vast acres of unused land of the Railways have been encroached upon by illegal encroachers. The hon. Railways Minister is present here. I would like to appeal to her to announce the electrification and doubling of, at least, some parts of the existing railway line, today in this House.

I would like to draw the attention the hon. Minister to one more point that she would introduce the Bharat Tirtha with Howrah as the last stoppage. The Ma Kamakhya, Parsuram Kunda, Panchatirtha Hajo and Poamacca in the North eastern region are the religious places where pilgrims from foreign countries come regularly but they have been forgotten. I would request the hon. Railway Minister to kindly extend the Bharat Tirtha route, at least, up to Guwahati so that Bharat Tirtha could be completed.

Then, Sir, the North-eastern region needs creation of a separate zone for exclusive and inclusive economic growth. I would like to inform the hon. Minister to give an assurance in the floor of the House for the stoppage of the Express train at Pathsala and Bijni sub-divisions. That has not been done so far. I would request the hon. Minister to look into these matters.

With these words, I support this Railway Budget.

श्रीमती कुसुम राय (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ। महोदय, माननीया मंत्री जी से मैं कहना चाहूंगी कि जिस तरीके से 2010-11 का बजट आपने पेश किया, उसमें कहीं न कहीं क्षेत्रवाद की बू आती है। उसमें जो तमाम घोषणाएँ की गई हैं, उन्हें देखकर लगता है कि जनता के विश्वास पर चोट की गई है। उत्तर प्रदेश के लिए पिछले 10 वर्षों में यह सबसे ज्यादा निराशाजनक रेल बजट रहा है। मुंबई, पुणे, पंजाब, हरियाणा जाने वाले पूर्वी उत्तर प्रदेश और दक्षिण बिहार के काम करने वाले युवाओं के कष्ट का इसमें ध्यान नहीं रखा गया है। न तो इसे खत्म करने के लिए कोई नई ट्रेन चलाई गई है, न ही इसमें बोगियों की संख्या बढ़ाने की कोई घोषणा की गई है। माननीया रेल मंत्री ने उत्तर प्रदेश के लिए कुछ नई लाइनों का सर्वेक्षण घोषणा की है, जिससे मुझे लगता है कि वह सिर्फ घोषणा ही रह जाएगी, पूरी नहीं की जाएगी।

मान्यवर मैं आपके माध्यम से एक छोटे से घटनाक्रम का जिक्र करना चाहूंगी। गत पांच मार्च को मैं लखनऊ के चारबाग स्टेशन पर थी। एक दृश्य ने मुझे अंदर से हिला दिया। गोरखपुर से हिसार जाने वाली ट्रेन की इतनी खचाखच भरी थी कि गैलरी में भी खड़े होने की जगह नहीं थी। जब बोगी के टायलेट की खिड़की खुली तो उसमें देखकर मैं दंग रह गया कि टायलेट में चार नौजवान बैठे थे। उन्होंने अपना सामान टायलेट में लगे वाश बेसिन के ऊपर रख छोड़ा था और उन्हीं में से एक लड़का स्टेशन पर खड़े हुए कुछ व्यक्तियों से पान मसाला मांग रहा था। उसको यह लग रहा था कि कहीं मैं उतरकर पान लेने जाऊँ या कोई सामान खरीदने जाऊँ तो मेरी सीट न छिन जाए। यह एक बड़ी घटना है कि जिन युवाओं के बल पर इस देश की बागडोर है, उनकी समस्या का समाधान इस बजट में नहीं किया गया है और न ही उनका ध्यान रखा गया है। जब मैंने उन लड़कों से जानने की कोशिश की तो मुझे पता चला कि बिहार के ये युवक हरियाणा में नौकरी की तलाश में जा रहे थे। महोदय, जैसा मैंने अभी बताया जिन नौजवानों के हाथ में इस देश की बागडोर है, उनकी समस्याओं का समाधान नहीं किया गया है। उन पूर्वी उत्तर प्रदेश और दक्षिण बिहार के नौजवानों के टिकट लेने के बाद भी इस तरह से यात्रा करना दुखद है। जब उनसे पूछा गया तो उन्होंने अपनी व्यथा बताई। उन्होंने कहा कि जब हम लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिलता है तो कभी-कभी इन बोगियों के ऊपर बैठकर हमें जाना पड़ता है और वहीं कहीं न कहीं उनके साथ जानलेवा घटनाएँ भी घटती रहती हैं। माननीय रेल मंत्री महोदय ने पूर्वोत्तर रेलवे के मंडल मुख्यालय गोरखपुर से एक नई ट्रेन शुरू न करके उत्तर प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार किया है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के इस क्षेत्र में पर्याप्त ट्रेन न होने से नौजवानों को सीट न मिलना कोई नयी बात नहीं है, इसलिए प्रायः ट्रेनों की छत पर बैठ कर यात्रा करते हुए लोग देखे जा सकते हैं जिससे प्रति वर्ष कई लोग ट्रेनों की छत से गिरकर दम तोड़ देते हैं। दूसरे राज्यों से छुट्टियों में घर लौटने वाले उत्तर प्रदेश और

बिहार के मजदूर लगातार जहरखुरानी के शिकार हो रहे हैं। इनकी कड़े परिश्रम से की गई कमाई चली जाती है और अक्सर इनकी जान भी चली जाती है। इधर ट्रेनों में लूट की तथा महिलाओं से अभद्रता की घटनाएं भी तेजी से बढ़ी हैं, फिर भी यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा का कोई ठोस आश्वासन बजट में नहीं है। इस रेल बजट में रायबरेली और सुल्तानपुर को झुनझुना पकड़ाकर खुश करने की कोशिश तो की गयी है, परंतु प्रदेश की राजधानी लखनऊ के साथ एक धिनौना मजाक किया गया है। लखनऊ से पुणे एक्सप्रेस के बहुप्रतिक्षित प्रस्ताव को मंजूरी नहीं दी गयी है। लखनऊवासियों को माननीय मंत्री जी से पूरी आशा थी कि उनके द्वारा मुंबई के लिए दुरंतों एक्सप्रेस की घोषणा की जाएगी किंतु उनकी उम्मीदों पर पानी फिर गया। कानपुर और हरदोई के लिए MEMU ट्रेनों की आशा लगाए दैनिक यात्रियों को भी रेल बजट ने पूरी तरह से निराश किया है। रेलवे के प्रस्तावित बजट में पूर्व प्रधान मंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा शुरू कराए गए गोमतीनगर स्टेशन के विस्तारीकरण का धनाभाव में बंद पड़ा कार्य पुनः शुरू कराने का कोई प्रावधान नहीं किया गया है। चारबाग स्टेशन पर नए प्लेटफार्म बनाने की दिशा में कोई आश्वासन न मिलने से लखनऊवासियों को गहरा धक्का पहुंचा है। उत्तर रेलवे के प्रमुख जंक्शन लखनऊ को विश्वस्तरीय तथा सुविधा सम्पन्न बनाने के लिए माननीय मंत्री जी से घोषणा किए जाने की अपेक्षा थी, जो पूरी नहीं हुई है। महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे की देश की छवि निर्माण में भी अपनी विशिष्ट भूमिका है। साफ सफाई की समुचित व्यवस्था न होने के तमाम विदेशी पर्यटक व यात्री देशके बारे में एक नकारात्मक छवि को लेकर अपने देश को लौटते हैं। दिल्ली, मुंबई, कानपुर, लखनऊ आदि सभी प्रमुख शहरों में रेलवे लाइनों पर पड़े कूड़े के अम्बार दिखते हैं। यदि कभी सुबह के समय ट्रेन से यात्रा कर रहे हैं और आपकी ट्रेन किसी भी नगरीय इलाके से गुजर रही होती है तो ट्रेन की पटरियों तथा उससे लगी भूमि पर टायलेट करने वालों की कतार दिखती है जिससे विदेशी पर्यटक व यात्रियों के मन में भारत के बारे में नकारात्मक धारणा बनती है। अगर संभव नहीं है तो कम से कम नगरीय इलाकों में रेलवे लाइनों के किनारे दीवार बनकर इस तरह की गंदगी को रोकने के कदम उठाए जाने चाहिए।

2010-2011 का बजट भारतीय रेल की सेहत के मुताबिक बहुत ही निराशाजनक है। वास्तव में ज्यादातर घोषणाओं में रेल विकास और विस्तार के बारे में सर्वेक्षण कराने की बात है। सन् 1950 में रेलों के पास 53,559 किलोमीटर का मार्ग था। 58 वर्ष बीत जाने के बाद भी हम केवल 64,015 किलोमीटर तक ही पहुंच पाए हैं, अर्थात् 14,419 किलोमीटर ही इसमें और जुड़ जाएं तो इस प्रकार वार्षिक औसत मात्र 180 किलोमीटर का है। इस रेल बजट में नई रेल लाइनों के विकास पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। हालांकि रेल बजट में विजन 2020 का उल्लेख किया गया है। लेकिन 25 हजार किलोमीटर की वृद्धि का लक्ष्य कैसे पूरा होगा, इसका बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। बजट आने के बाद निवेशकों की ठंडी प्रतिक्रिया रही है। बी.एस.ई. का 30 शेयर आधारित सेंसेक्स 30.45 अंक नरमी के साथ 16,255-97 अंक पर बंद हुआ है। कारोबारियों का कहना है कि माननीया रेल मंत्री ममता बनर्जी का रेल बजट निवेशकों से उत्साह नहीं जगा पाया है। नेशनल स्टॉफ एक्सचेंज का निफ्टी 11.45 अंक टूटकर 4,858.60 अंक पर बंद हुआ है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहूंगी कि सिर्फ ये घोषणाएं ही बनकर के न रह जाएं। इसलिए पूर्वी उत्तर प्रदेश और दक्षिण के जो नौजवान बाहर काम करने जाते हैं चाहें वह चेन्नई हो, चाहें कलकत्ता हों, चाहें दिल्ली हों या मुंबई हो, उनकी समस्याओं का ध्यान रखते हुए नई ट्रेनों का संचालन कराया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : श्री ईश्वर सिंह, सात मिनट हैं।

श्री ईश्वर सिंह (हरियाणा) : उपसभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा में पहले तो मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूँ, क्योंकि रेल से सभी को ऊंची अपेक्षाएँ हैं और रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है। यह देश के स्रोतों को, समुदायों को, बंदरगाहों को, वाणिज्य को, पर्यटक स्थलों को और तीर्थ स्थलों को जोड़ने का एक अच्छा वाहन है। जहाँ एक तरफ मैं इनका आभार प्रकट करता हूँ कि जो 94 आदर्श स्टेशन घोषित किए गए हैं, उनमें एक अम्बाला स्टेशन भी है। यहाँ इन्होंने वाटर सप्लाई का बोटलिंग प्लांट भी सैंक्शन किया है, जिसके लिए भी मैं आभारी हूँ। पिछले साल चंडीगढ़ से जगाधारी लाइन की वाया सिंडोर होकर के, घोषणा की गई थी, उसका सर्वे तुरन्त कराया जाए। इस लाइन की मंजूरी मैडम शैलजा जी ने करवाई थी। इसके साथ ही मैं यह भी जोड़ता हूँ कि जहाँ अंबाला का स्तर ऊंचा हुआ है, वहाँ तो एक बहुत बड़े कद के नेता प्रतिनिधित्व करते हैं। पिछले साल ही माननीय मंत्री जी ने यह कहा था, मैडम आज यही हैं, कि कुरुक्षेत्र रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित कर दिया है। लेकिन घोषित इन 94 आदर्श रेलवे स्टेशनों में यह कुरुक्षेत्र स्टेशन शामिल नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि जहाँ गीता का जन्म हुआ, धर्म और अधर्म की लड़ाई लड़ी गई, जहाँ दुनिया के हर कोने से यात्री आते हैं, देश-विदेश से यात्री यहाँ आते हैं और सूर्य ग्रहण के मेले में भी लाखों यात्री यहाँ आते हैं, इस कारण भी यह देश के लिए बहुत बड़ा केन्द्र है और एक शान है। जब मंत्री महोदय ने इसको आदर्श स्टेशन घोषित किया हुआ है तो इस बजट में भी इसको लाना बहुत ज्यादा जरूरी है। इसके साथ ही समनपुर का जो ओवर ब्रिज है, क्योंकि यहाँ ब्रह्म सरोवर पर 20-30 लाख यात्री जमा होते हैं। तो जब इतनी तादाद में लोग वहाँ आते हैं तो यहाँ ओवर ब्रिज बनाना बहुत ही ज्यादा जरूरी है। उसके साथ ही हमारा सादापुर ओवर ब्रिज है, जो काफी अरसे से लंबित है। यह सैंक्शन भी किया हुआ है। दो सालों से उसके टेंडर भी हुए हैं लेकिन किन कारणों से वह बन नहीं पाया है।

कालका शताब्दी एक ऐसी गाड़ी है, जो टेम्पेरी हिसाब से चलाई जा रही है, ट्रॉयल बेस पर चलाई जा रही है, उसको रेग्यूलर किया जाए, मैडम से मेरी यही विनती है। इस बजट में यह घोषणा की गई है कि कुरुक्षेत्र से पटियाला को रेलवे से जोड़ा जाएगा। कुरुक्षेत्र के पटियाला वाँया पेहवा, चीका, गुला के लिए रेलवे लाइन की मांग काफी लम्बे अर्से से थी। यह बहुत पुरानी मांग है, इसलिए इस रेलवे लाइन का तुरन्त सर्वे करवाया जाए। कुरुक्षेत्र और कैथल को हरियाणा का धान का कटोरा बोला जाता है। नरवाने से कैथल एक ऐसी रेलवे लाइन है, जहाँ पर आदमी दिल्ली से चलकर कुरुक्षेत्र रुकता है और कुरुक्षेत्र से नरवाना के लिए कोई भी ऐसा स्टेशन नहीं है। वहाँ के लिए कोई आधुनिक सुविधाजनक गाड़ी नहीं है। वहाँ पर सभी पुराने जमाने की गाड़ियाँ चलती हैं। यह रेलवे लाइन भी बहुत पुरानी है। इस रेलवे लाइन की इलैक्ट्रिफिकेशन करवाई जाए, इसका विद्युतीकरण किया जाए, इसको डबल किया जाए, यह बहुत पुरानी मांग है। कैथल बिजनेस का एक center है। यहाँ पर सबसे ज्यादा वाहन धान व कनक के लिए किराए पर देते हैं। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से एक विनती करूंगा कि जो रेलवे भूमि है, वह बहुत ज्यादा तादाद में नाजायज कब्जे में है। कितने बड़े-बड़े शहरों से रेल गुजरती है, रेलवे की सारी भूमि पर नाजायज कब्जे होते जा रहे हैं। रेलवे स्टेशनों के आस-पास जितनी भूमि पड़ी हुई है, वह भूमि, भूमिहीन लोगों को पट्टे पर दी जाए। विशेषकर जो शैडयूल्ड कास्ट व शैडयूल्ड ट्राइब्स के लोग हैं, उनको वह भूमि पट्टे पर दी जाए।

इससे एक तो रेलवे को रेवेन्यू मिलेगा, दूसरे राष्ट्र को बहुत ज्यादा फायदा होगा। इसके अलावा जितनी बंजर भूमि पर नाजायज कब्जे हो रहे हैं, वे नाजायज कब्जे भी नहीं हो पाएंगे। मेरी यह विनती है कि जो अनुसूचित जाति के लोग हैं, जो भूमिहीन लोग हैं, उनके सरकार पट्टे पर वह जमीन दे। इसके साथ-साथ रेलवे की जितनी भी आस-पास जमीन पड़ी हुई है, उस पर वृक्ष लगाए जाएं। उन वृक्षों से जो उपज होगी, उनसे जो आय होगी, उससे तो रेलवे को रेलवे का बहुत ज्यादा खर्चा बचेगा तथा वातावरण भी स्वच्छ रहेगा तथा भूमि पर नाजायज कब्जे भी नहीं हो सकेंगे। मेरी आप से दूसरी विनती यह भी है कि इस समय डेढ़ लाख वेंकेंसीज पड़ी हुई हैं। इन डेढ़ लाख वेंकेंसीज मे हमारा बैकलॉग, जो खासकर रिजर्व कैटेगरी का है, वह पहले ही बहुत पेंडिंग है। सिर्फ फोर्थ क्लास में रिजर्वेशन पूरा करने के बाद ऐसी-ऐसी वेंकेंसीज हैं, जहां पर अभी तक बैकलॉग पूरा नहीं किया गया है। रेल मंत्री महोदया, से मेरी विनती है कि जो यह डेढ़ लाख वेंकेंसीज हैं, कम से कम इनको तो अवश्य भरा जाए। मेरा एक दूसरा प्वाइंट सिक्वोरिटी और पैसेंजर की प्रॉपर्टी के बारे में है। GRP और RPF रेलवे की दो फोर्सेज हैं, जिनके द्वारा यात्रियों की सुरक्षा की जाती है। इसमें 50 परसेंट स्टेट गवर्नमेंट भी देती है। ऐसा देखने में आया है कि अधिकतर क्राइम GRP से होता है, क्योंकि उन लोगों को पता होता है कि कौन चोर है और कौन अच्छा आदमी है तथा उनको हर स्टेशन के बारे में पूरी जानकारी होती है। मेरा तो यही कहना है कि GRP की जगह RPF ही लगाई जाए। इससे लोगों को ज्यादा अच्छी सुरक्षा मिलेगी। हर यात्री सुरक्षित रहेगा। मेरी एक विनती यह है कि जो गांव देहात से आदमी आता है, उसके लिए अलग से रिजर्वेशन की जाए। आज ज्यादातर देहात के आदमी बेरोजगार हैं। रेलवे ही एक ऐसा साधन है, जो सबसे ज्यादा रोजगार दे सकता है। यदि ये डेढ़ लाख पोस्ट्स ऐसे ही वेंकेंट पड़ी रहीं तो इससे लोगों को फायदा नहीं मिलेगा और न ही आम आदमी को कोई लाभ होगा। मेरी आप से यही गुजारिश है कि उनको भरा जाए। मैं मंत्री महोदया का इस बात के लिए स्वागत करता हूं कि वे आदर्श की पुजारी हैं और उनके अंदर सादगी की ललक है। मैं इतना ही कहकर अपनी बात समाप्त करता हूं। वैसे हर नागरिक पर यह बात लागू होती है कि "खुदी को कर बुलंद इतना, हर तकदीर से पहले खुदा बंदे से पूछे बता तेरी रजा क्या है?"

श्री वरिन्दर प्रताप बाजवा (पंजाब) : सर, पहले मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे मौका दिया। मैं मैडम का बहुत धन्यवाद करता हूं। मेरे एक साथी ने कहा कि हमारे देश में हर चीज महंगी हो रही है, पर एक रेलवे ही है, जहां कोई महंगाई नहीं हुई है। वही रेट है, वही freight rate है। इसके लिए इनका धन्यवाद। मैं इस बात का भी धन्यवाद करता हूं कि दुरंतो, जन्मभूमि, कर्मभूमि, मातृभूमि जैसी ट्रेनें चला कर भी इन्होंने अच्छा काम किया है। सबसे ज्यादा अच्छा जो मुझे लगा, मैं इनका धन्यवाद करता हूं, वह है किसानों के लिए। यह पहली बार है कि किसी रेल मंत्री ने किसानों की तरफ पूरी तरह ध्यान दिया। किसान विज्ञान प्रोजेक्ट से हमारे किसानों को बहुत फायदा हो सकता है। एक सरकारी रिपोर्ट है कि हर साल 35 हजार करोड़ के अन्न खराब हो जाते हैं, फल खराब हो जाते हैं, सब्जियां खराब हो जाती हैं, क्योंकि इनको ट्रांसपोर्ट नहीं किया जाता, जिससे किसानों को बहुत नुकसान होता है। रेलवे ने पहली बार नई तज़बीज़ की है कि refrigerated container introduce करने का प्रोग्राम बनाया है। मैं इनका बहुत धन्यवाद करता हूं। इससे किसान की जो उपज है, वह खराब भी नहीं होगी, देश-विदेश में वह अपना माल भी बेच सकता है और लोगों को भी ठीक कीमत पर वे चीज़ें प्राप्त हो सकती हैं। मैं उनका बहत धन्यवाद करता हूं।

जहां तक मेरे स्टेट, पंजाब, का सवाल है, मैं फिर कहना चाहता हूं कि हर साल की तरह इस साल भी पंजाब के साथ कोई इंसाफ नहीं हुआ। यह कहना बेमतलब है, न हमें कभी रेलवे की मिनिस्ट्री मिल सकती है, मैं तो कहता हूं कि उत्तर भारत में ही यह सोचना गलत होगा, हम तो विनती करते हैं कि हमारी तरफ भी देखो। पंजाब में लुधियाना सबसे बड़ा industrial area है, पंजाब का सबसे बड़ा शहर है। अभी तक उसे चंडीगढ़ से सीधे connect नहीं किया गया, जबकि 30-35 साल से इसका सर्वे हो रहा है। हर बार कहा जाता है, वह लाइन भी profitable होगी, रेल चलेगी। Profitable होगी, इसमें भी कोई शक नहीं, पर अभी तक उसका कहीं जिक्र तक नहीं हुआ।

इसके अलावा पंजाब में कुछ लाइनें दी गई हैं, वे proposal हैं या सर्वे ज्यादा नजर आती हैं। पंजाब बॉर्डर स्टेट है। खेमकरण से फिरोजपुर के लिए बहुत बार आवाज उठी कि यह रेलवे लिंक बनाया जाए, जिससे जम्मू-कश्मीर से लेकर राजस्थान-गुजरात तक रेलवे ट्रैक बॉर्डर के साथ बन सकता है। यह सिक्योरिटी के लिए, डिफेंस के लिए भी बहुत ही बढ़िया काम है, पर इस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया गया।

ऊना-तलवारा रेलवे लाइन बन रही है, पर बहुत slow speed से बन रही है इसके लिए भी कोई effort नहीं किया गया। यह एक ऐसी लाइन है, जिससे पंजाब से हिमाचल प्रदेश आने-जाने में लोगों को बहुत सहूलियत हो सकती है। इसको मुकेरियाँ तक बनाना चाहिए।

होशियारपुर से टांडा के लिए सर्वे की बात कही गई है। हम धन्यवाद करते हैं, पर यह सर्वे तक नहीं रहना चाहिए। यह complete होना चाहिए। मैं दरखास्त करता हूं कि होशियारपुर से फगवारा की तरफ भी सर्वे कराया जाए और लाइन बनाई जाए, क्योंकि होशियारपुर एक बहुत important शहर है। उसे हिमाचल प्रदेश के लिए gateway कहा जाता है। अगर इसको लिंक किया जाए, तो हिमाचल प्रदेश के लोगों को एक बहुत फायदा हो सकता है। एक बात पर मुझे बहुत हैरानी हुआ करती है। ROB जिसके तहत और स्टेट्स में रेलवे के ओवरब्रिज बनाने होते हैं। इस बारे में देखा यह गया है कि स्टेट का कार्य है, वह मुकम्मल हो चुका है और वहां पर सड़कें बना दी गई हैं, लेकिन जो रेलवे का काम है, वह अभी तक अधूरा पड़ा हुआ है। मैं ऐसे कई उदाहरण दे सकता हूं। जालंधर शहर में एक दमोरिया पुल है। वहां पर रोड्स कंप्लीट हो गई हैं। पंजाब गवर्नमेंट ने अपना काम कर दिया है, पर रेलवे का काम इन्कम्प्लीट पड़ा हुआ है। इसी तरह टांडा, मुकेरियाँ एवं अन्य बहुत सारे ऐसे पुल पड़े हैं, जहां रेलवे का कोई काम नहीं हो रहा है। उन्हें बहुत जल्दी मुकम्मल किया जाना चाहिए।

फ्रेट कॉरिडोर के संबंध में भी मैं कुछ कहना चाहूंगा। जो फ्रेट कॉरिडोर कोलकाता से दिल्ली एवं लुधियाना तक बन रहा है, उसके लिए हम कई बार रिक्वेस्ट कर चुके हैं कि उसे अमृतसर तक एक्स्टेंड किया जाना चाहिए, ताकि पंजाब के लोगों को उसका पूरा फायदा मिल सके। जो नये प्रोजेक्ट्स हैं, उनके लिए मैं धन्यवाद करता हूं। जो चंडीगढ़-देहरादून, पटियाला-जाखल, पटियाला-कुरुक्षेत्र, काठिया-सिदास, ऊना-होशियारपुर, इन पर भी काम हो, तो हमें बहुत खुशी होगी।

3.00 P.M.

94 अदर स्टेशन्स बनाए जाने हैं, जिनमें से 10 वर्ल्डक्लास बनने हैं, लेकिन इनमें पंजाब को इन्क्लूड नहीं किया गया है। एक मांग बहुत उठ रही है कि जम्मू से दिल्ली तक की शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए ...**(समय की घंटी)**... सर, दो मिनट। दिल्ली से पंजाब की तरफ दो शताब्दी एक्सप्रेस चलती हैं और

दोनों के लिए लोगों को पन्द्रह-पन्द्रह दिन टिकट्स नहीं मिलती हैं, जगह नहीं मिलती है, इतनी परेशानी है। अगर एक शताब्दी और चला दी जाए तो वह बहुत प्रॉफिटेबल होगी और जम्मू-कश्मीर, हिमाचल, पंजाब और हरियाणा के लोगों को इसका बहुत फायदा हो सकता है।

आखिर में मैं सफाई की बात कहना चाहूंगा। मेरी बहन ने भी इसके बारे में कहा है। स्टेशनों पर सफाई की बहुत बुरी हालत है। आप स्टेशन अपग्रेड करते हो, वह सब तो ठीक है, लेकिन वहां पर सफाई कौन करवाएगा? स्टेशनों में सफाई बिल्कुल नहीं है, वहां पर गंदगी पड़ी रहती है, कोई स्वीपर नहीं होता है। इसके लिए कोई सिस्टम बनाया जाना चाहिए, नहीं तो इसे प्राइवेटाइज किया जाए, दूसरे लोगों को ठेके पर दिया जाए, ताकि वे कुछ काम कर सकें। स्टेशनों पर इतनी गंदगी है और वहां का इन्फ्रास्ट्रक्चर बड़ी पुअर क्वालिटी का है। उसे भी चेक करना चाहिए। आप एक ईमानदार मिनिस्टर हैं, इसमें कोई शक नहीं है, लेकिन वहां पर जो करप्शन है, खराबी है, उसको भी दूर करने का इंतजाम किया जाना चाहिए। दिल्ली जैसे बड़े शहर में ट्रेन एंटर होती है, तो वहां पर इतनी अधिक गंदगी नजर आती है। अभी माननीय सदस्य ने इसका जिक्र किया है, आप इसे खूबसूरत बनाइए। हम लोग दिल्ली में कॉमन वेल्थ गेम्स करवाने जा रहे हैं, ऐसे में हम उन लोगों को क्या दिखाएंगे? जब लोग दिल्ली के बाहर ट्रेन्स से आएं-जाएं, तो क्या वे गंदगी के ढेर, झुग्गी-झोंपड़ियां इत्यादि देखेंगे? आपको इसे खूबसूरत बनाना चाहिए।

लास्ट में मैं एक बात कहना चाहता हूं, शायद हाउस के सभी मैम्बर्स इसमें मेरे साथ शामिल होंगे। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर, खासकर जब हम पहाड़ी गेट की तरफ से इंटर करते हैं, वहां पार्किंग का कोई इंतजाम नहीं है। हालांकि वहां वीआईपी पार्किंग बनी हुई है, वीआईपी गेट भी बना हुआ है, लेकिन शायद मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट को वीआईपी नहीं समझा जाता है। उनके लिए कभी वह गेट नहीं खुलता है। कई बार देखा गया है...(व्यवधान)... मैडम, मैं आपका ध्यान चाहता हूं। अगर वहां पर रेलवे का ऑफिसर आ जाए, तो उनको रिसीव करने के लिए एक लाइन लग जाती है, लेकिन मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट उस गेट से एंटर भी नहीं हो सकता है। मुझे यह बात समझ में नहीं आई, शायद मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट वीआईपी कैटेगरी में नहीं आता है। यह बात आप रेलवे वालों तक जरूर पहुंचा दीजिए। बहुत-बहुत धन्यवाद, बहुत-बहुत शुक्रिया।

सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा) : उपसभापति महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया है।

सर, मैं रेलवे मंत्री ममता बैनर्जी को, मुनियप्पा जी को, दूसरे मंत्री जी को भी तथा पूरे रेलवे विभाग को धन्यवाद देना चाहूंगी और बधाई देना भी चाहूंगी कि हमेशा की तरह उड़ीसा के लिए इस बार भी कुछ ट्रेन कुछ नई लाइनों को एक्सटेंशन करना, ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाना आदि इन सब में जो शेयर उड़ीसा को दिया है और Social

Desirable Rail Connectivity Proposal जो उन्होंने रखा है, वह वास्तव में बहुत स्वागतयोग्य है। उड़ीसा जैसे गरीब राज्य में जहां पर शिक्षा का, स्वास्थ्य का और कम्यूनिकेशन का भी अभाव है वहां उन्होंने Social Desirable rail Connectivity के छह Proposals दिये हैं-नवरंगपुर-जयपुर, फुलबानी-बरहमपुर, पुरी-कोणार्क, रायपुर-जारसुगडा और जयपुर-मलकानगिरी, गुनपुर-थटुक्की। इस तरह से Social Desirable socially backward क्षेत्रों को उन्होंने जो ट्रेन लाने से सम्मानित किया है, इसके लिए रेल मंत्री जी जरूर बधाई की पात्र हैं, लेकिन मैं रेल मंत्री जी को यह कहना चाहूंगी कि हमारे उड़ीसा के लिए हर रेल मंत्री कुछ-न-कुछ देते हैं, हमेशा कुछ-न-कुछ रेलवे विभाग की ओर से देते हैं। इसके बावजूद हमारा धर्म कहिए या हमारा कुछ कर्तव्य कहिए, फिर भी कुछ एम.पी.जी. संतुष्ट नहीं होते हैं। इसलिए मैं ममता जी को निवेदन करना चाहूंगी कि ममता जी, आप काम करते जाइए पीछे से चाहें कोई कुछ बोले, हम आपके समर्थन में हैं। आपने 21 मातृभूमि ट्रेन्स चलायी, आपने organised sector के 80000 महिलाकर्मियों के लिए क्रेचेज भी बनाए। महिला रिजर्वेशन बिल इस हाउस में पास हुआ। आप भी एक महिला हैं। महिलाओं की इच्छा-शक्ति बहुत मजबूत होती है, इसीलिए मैं कहना चाहूंगी कि आप काम करते जाइए। उड़ीसा की बहुत सी महिला प्रतिनिधि हैं, जो हर पार्टी में हैं, वे आपके समर्थन में हैं। उड़ीसा से कुछ आवाज भी आती है, यह कहा जाता है कि 1400 करोड़ से ज्यादा रुपए मांगे थे, जबकि 800 करोड़ से कम रुपए मिले हैं। मैं कहना चाहूंगी कि जब हम लोक सभा से राज्य सभा में पहुंचे हैं, हमने जो मांगा है उसमें 100 में से 100 प्रतिशत नहीं मिला है, लेकिन 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तो जरूर मिला है।

ममता जी, मैं अंत में दुःख के साथ एक चीज यह कहना चाहूंगी कि हमारा जिला social desirable क्षेत्र है, tribal dominated है, यहां पहले बिल्कुल भी रेलवे लाइन नहीं थी। एक समय था जब महाराजा जी ने साल 1905 में एक छोटी लाइन रुपसा-बांगरीपोसी चलायी थी, जिसे पहले मीटरगेज से ब्राडगेज में बदला गया और अब यह भुवनेश्वर से बारीपदा तक है।

मैं रेल विभाग को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहूंगी कि आपने एक नयी ट्रेन बारीपदा-शालीमार दी है। यह मांग बहुत दिनों से थी कि बारीपदा से हावड़ा तक एक ट्रेन होनी चाहिए। आपने बारीपदा-शालीमार दी, इसके लिए आप बहुत ही बधाई के पात्र हैं। एक तरफ लोग पोलिटिकल फायदे के लिए आपका oppose कर रहे थे और वहीं दूसरी तरफ प्रेस में उधर के लाग आपको धन्यवाद दे रहे थे। मैं इस हाउस को बताना चाहती हूँ कि डेमोक्रेसी में लोग खुश हैं या राजनीतिक दल खुश हैं, राजनीतिक दल oppose कर रहे हैं या लोग संतुष्ट हो रहे हैं, यह भी देखने की बात है।

मैं आपको इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने 55 नयी रेल लाइन्स के सर्वे कराने का काम इस बजट में लिया है। ममता जी, मैं आपसे यह कहना चाहूंगी कि रुपसा-बांगरीपोसी के लिए 2009-10 में 128.92 करोड़ का estimate था। इसके लिए आपने 2009-10 में allocation 22.14 करोड़ दिया है जबकि 2010-11 में वह allocation zero है। आपने जो 55 नयी रेल लाइन्स के सर्वे की बात कही है, इसको भी उसी में include करने के लिए मैं आपसे निवेदन करती हूँ। यह सर्वे वर्क रुपसा में बांगरीपोसी होता हुआ बादामपहाड़ तक और बादामपहाड़ से क्यौंझर तक है। रुपसा-बांगरीपोसी में क्यौंझर तक मात्र 70 किमी है और रुपसा-बांगरीपोसी से गोरामाही सानी तक मात्र 35 किमी दूरी है। इतनी छोटी-छोटी सी लाइन को जो Social Desirable Rail है।

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

Connectivity के तहत सर्वे वर्क में इस बजट में आपने शामिल किया है तो मैं समझती हूँ कि सबसे ज्यादा जस्टिस इस जिले को रेल विभाग द्वारा आपके ही समय में मिला है, इस जिले के लोग यह महसूस करेंगे। आप बंगाल से आती हैं और मैं उड़ीसा से आती हूँ। बंगाल की जो मेरी डिस्ट्रिक्ट है, जिस रेल लाइन की बात मैं कह रही हूँ, वह रेल लाइन मिदनापुर जिले में बीचनांचल है, जो बंगाल, झारखंड और उड़ीसा की जो बीचनांचल है, जिनके बीच में कम्युनिकेशन भी नहीं है, जहां आप को बुडमारा और धरभंगगढ़ से चाकुलिया जोड़ते हैं, वहां आज की तारीख में रोड़ की जो स्थिति है, वह बिल्कुल अच्छी नहीं है। वहां अभी राजधानी ट्रेन को माओवादियों ने आठ घंटे रोका था, मैं उसी क्षेत्र की बात कह रही हूँ। जहां पर Maoist की बात हो रही है, जहां पर innocent tribal को Maoist के नाम पर आप गोली से मार रहे हैं, वहाँ पर Social Desirable Rail Connectivity में इस लाइन का extension कर देते और भारत निर्माण के तहत इस क्षेत्र में जितनी भी योजनाएँ हम चला रहे हैं। इससे वहां एजुकेशन की उपलब्धियाँ होंगी, लोगों में अवेयरनेस बढ़ेगी एवं लोगों की हेल्थ की भी उपलब्धि होगी, लोग अपने हेल्थ के अवेयरनेस की ओर भी अग्रसर होंगे। मैं आपको निवेदन करना चाहूँगी कि सर्वे का आर्डर देकर इसको एक्टेंड कराने की आप कोशिश करें।

आपने एक बहुत अच्छी चीज यह की है कि कैंसर पेशेंट के लिए जो concession पहले 75 परसेंट था, अब आपने इसे 100 प्रतिशत कर दिया है। इसके लिए भी आप बधाई की पात्र हैं। मैं आपकी दूसरी चीज के लिए भी धन्यवाद देना चाहूँगी जिसके बारे में बार-बार यह कहा जा रहा है कि रेलवे में हमें कुछ नहीं मिल रहा है। मैं यह कहना चाहूँगी कि हर मंत्री के समय में पूरा का पूरा 100 प्रतिशत कभी किसी को नहीं मिला। वे कुछ तो दे रही हैं, इसके लिए उनको धन्यवाद देना चाहिए, हमेशा हम उनकी बुराई ही क्यों करें?

मैं यह कहना चाहूँगी कि आपने भुवनेश्वर-हटिया एक्सप्रेस को धनबाद तक, पुरी-रायपुर एक्सप्रेस को दुर्ग तक, कोरापुट एक्सप्रेस को जगदलपुर तक और पुरी-धेनकैनल पैसेंजर को तालचर रोड़ तक जो extension दी है, उसके साथ-साथ आपने जो पांच नयी ट्रेनें अभी दी हैं, उनमें विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन एक्सप्रेस, जो वेस्टर्न उड़ीसा से राजधानी दिल्ली आती है, उसको आप daily कीजिए। इसी तरह, पुरी-अहमदाबाद जो एक बार वाया सम्बलपुर और एक बार वाया विजयनगरम आती है, उसे आप हफ्ते में तीन दिन कीजिए, क्योंकि उससे उधर के बहुत सारे लेबरर्स अहमदाबाद काम करने जाते हैं। भुवनेश्वर-कुर्ला से जो लोग मुंबई जाते हैं, उसे आप चार दिन कीजिए। इसे केवल एकाध दिन बढ़ाने की डिमांड है, यह ज्यादा डिमांड तो है नहीं। भुवनेश्वर-यशवंतपुर एक्सप्रेस, जो हफ्ते में एक बार चलती है, उसे आप तीन दिन कीजिए। पुरी-हावड़ा एक्सप्रेस को भी आप हफ्ते में तीन बार चलाइए, क्योंकि पुरी से हावड़ा और हावड़ा से पुरी बहुत लोग आते-जाते हैं। (समय की घंटी) इसी प्रकार, भुवनेश्वर-हावड़ा जनशताब्दी, जिसे आपने हफ्ते में छः दिन रखा है, उसे आप रोज चलाइए। मेरी आपसे यही मांग है।

मेरी सबसे आखिरी मांग है कि बादामपहर से क्योंझर और बादामपहर से गोरामाही सानी तक जो रेल कनेक्टिविटी का सर्वे कराया गया है, इस संबंध में काम जल्द शुरू कराने के लिए आप आदेश दीजिए। इसके साथ ही मैं आपको दोबारा धन्यवाद देना चाहूँगी।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : The Minister can give special consideration to lady MPs. ...*(Interruptions)*... No. She wants the Minister's consideration, not mine. What is the use? Shri A.A. Jinnah. You have six minutes.

SHRI A. A. JINNAH (Tamil Nadu) : Respected Vice-Chairman, first of all, I would like to congratulate the hon. Minister for declaring a vision for the Railways, "Vision-2020". There is an old saying. "In a democracy, where there is no vision, the people will suffer." Keeping this in mind she has done a great task. I appreciate her efforts made in the right direction and thank her for allotting a broad-gauge line to Thiruvavur. It is not only my native place but also the native place of our leader and Chief Minister Dr. Kalaignar, who started his career as a student, writer and young political in Thiruvavur. I would like to thank the hon. Minister also for her promise to upgrade the Thiruvavur Railway Station which is a very important place in that area, which has also recently become the district headquarters and is functioning.

I would like to highlight certain things, even at the cost of repetition, as some of my friends have already spoken on these issues. I would like to say that the Railways are very important because they are linking the entire people irrespective of caste, creed, colour and sex. They play a very vital role in creating unity in diversity in India.

There is a Tamil poem: "*Muppadhu kodi Mugamdaiyaal, uyir moippura onrudaiyaal, ival seppumozhi padhinettu udaiyaal enil sindhaiyil onrudaiyaal.*" This means to say that we may be speaking 18 different languages; there are over 100 crores of people. But we have only one face and one heart to decide things. So, this unity has been well brought out by our great poet, Bharathi.

I would like to point out certain defects. The catering service and quality of food in trains need a lot of improvement, even if a complete *service* revamp is required for that. To address the issue immediately, the system of awarding contracts to the same contractors for a number of trains can be done away with so that they concentrate on quality rather than enlarging their empire. Surprise checks on quality and hygiene should be done and those found compromising with the essential norms should be removed without delay. This is important because it affects a large number of passengers; nearly 18 million passengers travel by train every day.

Sir, another important area is the safety and security of the citizens, which are of paramount importance. Strong measures are needed to be taken to improve the safety of the people in the Railways and its premises. After achieving so much in the economy and scientific developments, we cannot wait for another decade to achieve zero tolerance level on safety and security to the passengers. The accidents at unmanned level crossing must be stopped at an early date. Since 3000 level crossings were approved for manning in 2009-10, it should be increased, instead of reducing it to 1000 during 2010-11, as stated by the hon. Minister in her speech. Sir, we cannot wait for a

decade to achieve our dream of 'no accidents'. There is also a need to spread awareness among people regarding crossing of tracks through overbridges and other safety measures because awareness is a great instrument for achievement.

Now I would like to draw the attention of the hon. Minister, through you, to a few practices in the Railways which need to be more passenger-friendly because the maximum number of users of Railways are the lower middle income group and the poor people of the country. Sir, previously, even though we were paying more, under the Tatkal Scheme, we were getting confirmed tickets. But, nowadays, even though we pay more, we are not able to get confirmed tickets; we are kept in the waiting list. That should, immediately, be changed, and we should be given confirmed tickets. Then, regarding Emergency Quota, when we, as Members of Parliament, give letters, they are not at all considered by the officials. That has to be looked into by the hon. Minister. This has to be given importance. Then, for return tickets, we are paying Rs. 20 more. If the fare is, say, Rs. 500, they are charging Rs. 520. What is this extra Rs. 20 for? This has to be looked into.

I would like to make one more request to the hon. Minister. Our Chief Minister is organizing the World Classical Tamil Conference to be held at Coimbatore from 24th to 27th June, 2010. Thousands and thousands of scholars from all over the world are coming to participate in the Conference. The Tamilians from all over the country will be coming in large numbers to attend that Conference. So, I request the hon. Minister to arrange special trains to enable people to reach there without any difficulty. That is my humble request on behalf of the DMK party.

KUMARI MAMTA BANERJEE : It will be considered.

SHRI A. A. JINNAH : Sir, I have a few suggestions to make. The first is to include Egmore station in the list of stations to be made world-class because it stands there in the service of passengers for more than a hundred years. Besides, there is a long pending demand for interlinking Egmore and Chennai Central Stations. This was proposed during Nitish Kumarji's time. I would request the hon. Minister to look into it. Hon. Member of Parliament, Shri T.R. Baalu, had suggested this long back. This has been pending for a long time. This is important as connecting the Egmore and Chennai Central railway stations would provide better connectivity between people from the North and the South.

Then, Sir, the Royapuram Railway Station is one of the first railway stations built during the British period. It has the infrastructure; it needs to be upgraded as a passenger terminal.

The Myladuthurai-Karaikudi *via* Tiruvarur line is yet to be completed. It should be expedited so that the line becomes operational in 2010 itself. Ariyalur-Thanjavur new line should be added in order to save time, distance and money. The Kanyakumari-Madurai and Kanyakumari-Trivandrum lines should be doubled. Sir, as heart patients and diabetic patients travel everyday, nurses should be provided with medical facilities like injections and some life-saving drugs on long-distance trains.

Sir, in conclusion, I would like to request the hon. Minister that our letters for EQ must be considered. Steps must be taken to see to it that the railway officials accept letters given by hon. MPs and deal with them properly.

With these words, I conclude my speech.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : I think the Minister must take note of that. Letters written by MPs for sanctioning EQs must get proper attention.

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam) : Sir, thank you for allowing me to take part in this discussion on the Railway Budget. I would not take very long.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : You have only seven minutes.

SHRI SILVIUS CONDPAN : Sir, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Madam, Mamata Banerjee, for her Progressive outlook towards the people of North-east India in her Railway Budget. At the same time, I would like to make suggestions for some administrative arrangements with the present arrangements of the Railways.

Sir, for over 60 years now, we do not have a double track railway system and that is creating a lot of difficulties for the people of North-east. The single track railway system has been there since pre-Independence times. The people of North-east India are yet to get a double track railway system. I would like to draw the attention of the Railways and the hon. Minister towards this fact. There are so many Government projects, both National and States, which are suffering for lack of progress, which in turn, is due to lack of building materials like cement, transportation of iron materials and many other related things. The single track is one of the principal impediments in transporting the raw material to the various States of the North-east in general and Assam in particular.

Sir, you may be aware that the North-east has a working season for only six months and people there cannot work for the rest of six months because of the rainy season. Because of the topography of the North-Eastern Region, working in the rainy season becomes very difficult and this is known to the people of the railway administration. Therefore, I would suggest to the Railway Ministry that

special arrangements should be made in consultation with the Northeast Frontier Railway administration for making available rakes for carrying building material which are required for the seven States of the North-east area. They are suffering. There are projects but they are not being completed on time. It is because of the present arrangement of Railway Administration. They have got the guidelines that they cannot place more rakes than that. So, I would like to request the Railway Ministry to direct the Railway Administration to go into the present arrangement of placing rakes for reaching the materials to the North-Eastern Region. It will facilitate the people to get the works completed on time. This is also affecting reaching of essential commodities to the North Eastern Region. Sir, more particularly in the rainy season. when the road transport system suffers due to erosion, flood and inundation of roads, the people of the North-Eastern Region have to depend on the Railways. The Railway has got its own system of placing rakes for the North-Eastern States. I would request the hon. Railway Minister present here to direct the Railway Administration to review the present arrangement of placing rakes to reach the essential commodities and the building materials, especially for public interest projects, national projects, State project and many other project which are there.

Sir, recently, I had been to the construction site of the Bogibeel Bridge which is one of the national projects. The people were at work on the site. I went to the site and asked them, "What are your problems?" The people who were engaged in construction work said. "This is the working season and building materials, working materials, like cement, iron rods and many other things relating to construction of the project are not reaching there because the Railway is not bringing things on time." But, when I went to the Railway Board recently, they gave me an impression that they have got their own system of placing rakes. The people who are sending the material from the sources to the North-Eastern Region also do not intend to demand rakes from the Railways to carry their materials to the Northeast. They do it because there is a price difference of commodities, both essential commodities and building material. So, they are not very interested to indent for the rakes to carry those commodities to the North-Eastern Region, which ultimately causes hardship to the consumers and hardship to the people of the North-Eastern Region who would like to see that the projects are completed on time, Sir, these are my very, very two important areas where I would like to throw light. I would like to draw the attention of the Railway Minister present here towards these two important areas.

Sir, thank you very much for having given me this opportunity to speak on the Railway Budget. I have only this much to say and other things will follow along with other things. The Railway is doing the conversion work in phased manner on this Rangia-Rangapara route. The conversion work from metre gauge to broad gauge on this route is not at all progressing. So this area has to be seen by the Railway Ministry. They should also place the double track in phased manner, at least up to Guwahati. So, my request is that the double track should be introduced up to Guwahati. Thank you very much, Sir.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa) : Thank you, Sir, for giving me the opportunity. We welcome all the goods aspects of the Railway Minister's Budget and the Vision document. However, in the interest of the nation, we need to rise above populism and make Railways really a dynamic organization with equity and justice to all the States. Here I want to state that I support the views of my friend. Shri Rupani from Gujarat who stole the thunder of all my arguments, whatever I wanted to give about the Budget. So, I confine now to my State because of the time availability.

Orissa is 4 kms. short of national route length per population. So, it needs substantially extra investment to bridge the gap. Lakhs of crores of rupees investment in steel, aluminum and power have been projected in Orissa and those would entail laying of new lines to cope with the traffic. Next would be dedicated industrial corridors needed for such a heavy investment. I will go only point-by-point.

Since Independence, in the last 63 years, only 3 railway lines have been completed in Orissa. 63 years and just 3 railway lines! A few railway lines which were started more than two decades ago are languishing for want of funds. In this background, it is indeed unfortunate that in the last three years, there has been either diversion or surrender of 11 per cent, 20 per cent and 30 per cent of the funds allocated. The funds allocated were meagre. The funds allocated, amounting to Rs. 462 crores, were surrendered, which is in fact something like a betrayal of Orissa. You give less funds, when we ask for Rs. 1,800 crores. If the ongoing projects are to be completed on time, we need Rs. 4,500 crores a year. Our Chief Minister made a modest demand of Rs. 1800 crores and you give less than Rs. 800 crores. When you do give -- you did give in the past -- you have taken away as much as Rs. 462 crores in three years! This is just inexcusable.

We have been, as you can see, given a raw deal. No funds. You give very little funds this time in the Budget only for two ongoing projects. No funds for gauge conversion, as my friend Ms. Sushila Tiriya mentioned from the other side. We need funds for gauge conversion from Rupsa to Bangriposi. Beyond that, missing links to Tata through Chakulia, and from Badampahad to Keonjhar. These are seen as socially desirable goals; but these are economically viable projects which could open up Jharkhand right down to the proposed Kishania port. This has not been done in the Budget.

No funds for the doubling of Banspani to Jakhapura and Haridaspur to Paradeep railway line so essential for raw material movement for industries. I do not know, God alone knows what will happen to those people who have put up plants. They will be in a real trouble. They have said that they were prepared to participate in a PPP mode and you do not give funds. Why do you intend to torture the State and finish off its industrial prosperity?

As far as the missing links are concerned, Gunupur-Thiruvelli and Banspani-Barbil, a 15 kms. link can give so much of boost to traffic. I do not know how the Railway Board friends have forgotten a link like that. I have mentioned about the link from Rupsa to Bangriposi, I mentioned *via* Chakulia to Jamshedpur and from Badampahad to Keonjhar. You have put one in the Budget but not in the 1,000 kms. All these satisfy economic viability.

In socially desirable proposals, you have included six lines in Orissa. I thank you for that. But, of these four lines are justified on economic viability. Why do you put it in the socially desirable projects? The Gunpur-Thiruveli is for aluminum, Puri-Konark is for tourism flow and for connectivity between the projected Puri port and projected Astarang Port. Now why do you call the Raipur-Jharsuguda as socially desirable. I really do not know. The Raipur-Jharsuguda has already a double line. This is the third line. The third line is not at all socially needed but it is economically needed, industrially needed. Who has drafted this? It is a big Railway Board. They have very senior people. How can they say Raipur-Jharsuguda is a socially desirable third line? It is strange. Now Jharsuguda is one of the most important places for industries and power. I hope it is known to the Railways. Now you say Jeypore-Malkangiri line is socially desirable. You have said that Jeypore-Malkangiri is being sanctioned. Then you have said that it is socially desirable line from Junagad and you will take the line to Rajmahagiri. How can you say two things? Because one thing says you will implement it and the second thing says you will survey it. How do you say these two things together for the same line? ...**(Time-bell)**... I will take only half a minute. Please remember that Malkangiri has the biggest limestone deposit in Orissa and it has one of the largest limestone deposits in the country which can sustain three cement plants. It has lot of bamboo for a big paper plant. You do not take railway lines there. A survey was done and it is economically viable. Now Naxalism has come in. The railway is one of the key factors for naxalism because a lot of jobs would come over there for those youngsters who are becoming Naxalites. So, I hope that the Railway Minister will look at Orissa not as an appendage of anybody but as an emerging power scenario, an emerging steel scenario, an emerging aluminum scenario and having emerging traffic of 250 million tonnes. If the Railways do not look at it in that way, the Railways will suffer because we have to forget the railway and go in for other measures. Thank you very much.

SHRI B.S. GNANADESIKAN (Tamil Nadu) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank the hon. Railway Minister for having presented a Budget which is appreciated by all and to my knowledge there is no complaint from any quarters except a few who have expressed a view that it is not the job of the Railways to establish schools, to open hospitals, museums, etc., My answer will be that the Railways is the biggest Government organisation, the fourth largest in the world, having millions etc. for the welfare of the employees who are working in the Railways. Therefore, I appreciate the Railway Minister for having indicated in the Budget that the Railway is going to have new hospitals, outpatient wards, etc. and also schools. In one way it will also reduce congestion in Government hospitals. It will also help the employees of the Railways who are seeking seats for their children in other places

outside. Sir, we made a history two days before by passing the Women Reservation Bill with the help of all the parties who wanted to pass the Bill. I think, the Railways is an organization which reserved a separate railway compartment long ago for them. The present Railway Minister has introduced Ladies Special Suburban Trains in some metros and also has indicated in the Budget several measures like creches, raising 12 battalions of Mahila Vahini and waiving examination fee for the women, minorities, SC/ST and also the Backward Classes.

I specially congratulate the Railway Minister for having given such consideration to the women of this country and my special appreciation for the same. Sir, I know in the Railway Budget, mostly all hon. Members of Parliament wanted new tracks to be laid, trains to be extended to their constituencies. That has become the order of all discussions of the Railway Budget and I think, I cannot be an exception to that. Therefore, before seven minutes are over, I want to place on record that Dindigul-Sabarimala route was a long pending demand of the people of Theni and Dindigul districts, and I thank the hon. Railway Minister. She has started for updating the Dindigul-Kumali line in the first phase for survey in this Budget. I urge upon the Railway Minister to expedite the survey and also take all measures to lay new lines because that is an important tourist spot. Sir, you know that Kerala connectivity from Dindigul is easier if this train route comes. Lakhs of pilgrims go to Sabarimala. There are tourist spots like Thekkady, falls in Kumali etc. and therefore, this train route is essential for the people travelling in this area, particularly, Dindigul and Theni districts. Sir, there are other demands which have been made by several associates like overnight train from Bangalore to Kanyakumari. For fourteen years they have been demanding and I hope, at least, during the tenure of this hon. Minister this will be taken care of. Chennai-Kanyakumari is another important sector. Most of the revenue comes from this sector, and therefore, there is a demand for induction of additional train routes from Kanyakumari to Chennai and from Chennai to Kanyakumari. The double line from Chennai to Kanyakumari is a long pending demand of the people of Tamil Nadu and that has not to be taken care of. Villupuram-Dindigul line is not complete and there is a missing link. Students and Government servants are travelling from Manamadurai to Trichy in the passengers train. Every time they are threatening that it will be stopped. My friend Natchiappan's demand is that that train should not be stopped. On his behalf, I also place on record that demand, and again, his demand is two-fold, Rameshwaram to Bhuvaneshwar *via* Sivaganga, which is his native place. Another line from Rameshwaram to Varanasi *via* Sivaganga and doubling of Villupuram to Trichy line is a demand which I have already stated. Sir, it is his constituency and he has to touch that constituency and it is also the constituency of the Home Minister. Sir, there are a lot of encroachments on railway properties and due care should be taken, if there are encroachments and

please see to it that encroachers are evicted and properties are retrieved. Sir, there are two to three suggestions which I want to make. The production of first class non-AC coaches has been stopped. The patients, the sick people and other people who are averse to AC are travelling only by this coach. I have made several demands earlier also and several leading personalities have written separate letters. At least, in an altered measures, the coach structure has to be altered, and the First class non-AC trains have to be introduced. The second aspect is, Railway is incurring a heavy loss because of the leakage of oil from the oil tankers which are engaged by the Petroleum Ministry. Many oil tankers are loaded by the Petroleum Corporation, and on the way, there is a shortage, and at the destination the shortage is noted. Many court cases are being filed, and ultimately, the Railways and the oil corporations are fighting in the courts. But ultimately, it is not the Petroleum Corporation or the Railways, somebody in the middle has taken away the oil, and ultimately, the Railway pays or the Petroleum Corporation pays and proper investigation has to be made in that aspect. Sir, regarding accidents, from the Reports. I find the accident rate has come down. It is stated in 2008-09 Report that there were only 177 train accidents. And, 148 were due to human failure.

SHRI PENUMALLI MADHU (Andhra Pradesh) : Are you satisfied with the statistics?

SHRI B.S. GNANADESIKAN : It is not the question of satisfaction. I am only giving the statistics.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN) : Mr. Gnanadesikan, time allotted to you is over. Please conclude.

SHRI B.S. GNANADESIKAN : Sir, Mr. Madhu has interrupted. So, give me three more minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Time allotted to you is over. What can I do?

SHRI B.S. GNANADESIKAN : Sir, Mr. Natchiappan, Mr. Siva and Mr. Madhu have interrupted me. So, joining all these three parties together, Sir, kindly give me 3-4 minutes...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : No, no...*(Interruptions)*...

SHRI B.S. GNANADESIKAN : Sir, 148 accidents are due to human failure. So, these have to be taken care of. Even though the train accidents have come down, the number of passengers killed is 52 when compared to 9 and injured is 257 when compared to 45 last year. I want personal attention of the Hon. Minister on this aspect.

Sir, another point is, Southern Railway Employees Union, which is affiliated to the INTUC, has got 25,000 votes in the election conducted by the Railway Ministry. Sir, my friend Madhu's Communist Party affiliated union has got 30,000 votes and HMS has got 35,000 votes. Sir, 25,000 votes is not an ordinary figure. But, unfortunately, all the union offices have been evicted by the Southern Railway. And, Sir, the foundation-stone of the Union office was laid by Mahatma Gandhi. It is one of the oldest union offices. I want that the Minister has to take personal interest and see that some offices are allotted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : That is all. Mr. Gnanadesikan, you have to complete now.

SHRI B.S. GNANADESIKAN : Sir, in 2001, Justice Zahir Ali Commission was appointed, but till now no Report was submitted. At least, the Railway Board must understand that and find out what happened to that Report. Thank you.

SHRI MANGLA KISAN (Orissa) : Mr. Vice-Chairman, Sir, Railways is the socially desirable connectivity of the country. Whatever provision has been made, four lines of Orissa are included in it. हम यह डिमांड करते हैं कि उड़ीसा और छत्तीसगढ़ इकानोमिकली बैकवर्ड एरिया में आते हैं, सब-प्लान में आते हैं, कम से कम उस एरिया को जोड़ने के लिए Jharsufuda से लेकर Ambikapur Via Sundergarh District Headquarter होकर, जो सर्वे लिस्ट में रखा है, इसमें एक आइटम जोड़ने के लिए, मैं आपके जरिए एक मांग पेश करता हूँ। सर, हमारे राज्य उड़ीसा से देश के दूसरे इलाकों में जाने के लिए ट्रेनों की बहुत कमी है। उड़ीसा में जगन्नाथ धाम है, ट्रेनों की कमी के कारण इधर से जाने व उधर से आने में बहुत तकलीफ होती है। इसीलिए दुरंत टाइप की सुपर फास्ट ट्रेन should be introduced from the following destinations. Bhubaneshwar to Pune, Pune to Mumbai, Puri to Jaipur to Jodhpur, Raurkela to Ajmer, Superfast Express from Visakhapatnam to Allahabad via Titlagarh, Ranchi and Gaya क्योंकि हम लोगों का देश धर्म के ऊपर विश्वास करता है। प्रयाग एक ऐसी जगह है जहाँ पर आने के लिए देश के हर प्रांत से लोग आने को मजबूर हैं, इसलिए एक सुपर फास्ट ट्रेन Visakhapatnam to Allahabad via Titlagarh, Ranchi and Gaya तक जरूर होनी चाहिए। Superfast Express from Puri to कन्याकुमारी, हम उड़ीसा वासियों की बहुत दिनों से डिमांड है। सरकार इसके लिए नई ट्रेन चलाने के लिए विचार करे। Superfast Express Train from Rourkela to Delhi बहुत जरूरी है। जब हम लोगों को दिल्ली आने की जरूरत होती है, तो भाई लोगों को रांची, ब्यासपुर जाकर टिकट लेकर इधर आना पड़ता है। इसलिए राऊरकेला से कम-से-कम दिल्ली तक एक नई ट्रेन चलाने की व्यवस्था करने के लिए मैं आपके जरिए से सरकार से दरखास्त करता हूँ।

इसके बाद हम लोगों के पास भुवनेश्वर से चंडीगढ़/कालका रीजन के लिए कोई direct train नहीं है। इसलिए कम से कम उड़ीसा के भुवनेश्वर से चंडीगढ़/कालका के लिए एक ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाए।

सर, मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है, हमारे दल के नेता इस पर थोड़ा-बहुत बोल चुके हैं कि आजादी के बाद हम लोगों के यहां सिर्फ तीन नई रेलवे लाइन चालू हुई हैं। 1993 से लांजीगढ़ रोड-जूनागढ़, खुर्दा रोड-बोलंगीर 1994-95, हरिदासपुर-पारादीप (82 किलोमीटर) 1996-97 का sanction है, अनगुल-डुबरी-सुकन्दा रोड (90 किलोमीटर) 1997-98 का sanction है, तलचर-बिमलागढ़ (154 किलोमीटर) 2004-05 से sanctioned है, मगर इन पांच प्रोजेक्ट्स को भारत सरकार का रेलवे डिपार्टमेंट जितना धन देता है, उस हिसाब से धन का आबंटन करने से इसमें और एक सौ साल से ज्यादा समय लगेगा। इसलिए आप इतनी सारी नई लाइनें नहीं बनाइए, मगर जो ये चार-पांच proposals पहले से हैं, उनको complete करने के लिए रेलवे मिनिस्ट्री को व्यवस्था करनी चाहिए, अगर आप लोग वास्तव में connectivity बढ़ाना चाहते हैं और आम जनता को सुविधा देना चाहते हैं। आप लोग हर साल दो सौ proposals, नई रेलवे लाइन के लिए सर्वे कराते हैं, थोड़ा पैसा दे देते हैं। न इधर का, न उधर का, न आगे का, न पीछे का। आजादी के 62 साल बाद उड़ीसा का रेलवे डिपार्टमेंट ब्रिटिश लोगों के जमाने में जहां था, आज भी वहीं अटका हुआ है। अभी कांग्रेस के होते हुए भी हैदराबाद के सीनियर मैम्बर बोल रहे थे कि आजादी के 62 साल बाद भी हिन्दुस्तान की सोसायटी में जो जात-पात है और पार्टी वगैरह को लेकर दिल्ली सरकार जो regional feeling करती है, उसके चलते आज देश का development जहां का तहां रूका हुआ है। कम-से-कम रेलवे के मामले में face value न देख कर कि यह उत्तर पूर्व, पश्चिम या दक्षिण है, ऐसा न सोच कर, जहां really, the people want to have railway connectivity for social development, that areas should be given adequate importance, so far as railway connectivity is concerned. Especially, the tribal areas of Orissa, the tribal areas of Chhattisgarh and the tribal areas of Jharkhand had been neglected during the British period. Even after sixty-two years of independence, whichever Government came to power in Delhi, these areas are being neglected. That is why these people, who were once deaf and dumb, are, now, ready to fight against the injustices done to them. So, this discrimination should not continue any further.

With these words, I thank you, Sir, for having given me this opportunity to speak on the Railway Budget.

श्री विजय जवाहरलाल दंडा (महाराष्ट्र) : उपसभाध्यक्ष महोदय, धन्यवाद। सबसे पहले मैं महाराष्ट्र की जनता की तरफ से माननीया रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूं कि उन्होंने रेल बजट में महाराष्ट्र और उसकी जनता का ध्यान रखा। इस बार आपने मुंबई के लिए पांच दूरन्तो गाड़ियां दीं, दस नई गाड़ियां दीं, कुछ रुट्स को आगे

बढ़ाया तथा कुछ गाड़ियों की फ्रीक्वेंसी में भी बढ़ोत्तरी की गई। पिछड़े विदर्भ के अमरावती-बडनेरा में अपने डिब्बे मरम्मत करने का कारखाना लगाने की भी घोषणा की है। यह इस बात को बताता है कि आपका मन संवेदनशील एवं प्रगतिवादी है तथा आप पिछड़े वर्ग के शोषित, पीड़ित और उपेक्षित लोगों का भी विचार करती हैं।

इस संदर्भ में आपके ध्यान में यह लाना चाहता हूं कि हमारे देश में महाराष्ट्र पहला ऐसा राज्य है, जिसने पांच नई रेलवे लाइनों के लिए 50% बजट का प्रावधान राज्य के राजस्व से करने का निर्णय लिया है। इसके लिए मैं महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री को भी धन्यवाद देता हूं। ये पांचों लाइनें राज्य के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। इन लाइनों का निर्माण किए जाने के बाद महाराष्ट्र के दूर-दराज के गांवों को शहर से जोड़ा जा सकेगा।

मैं वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ लाइन का जिक्र करना चाहता हूं, जिसकी लंबाई 270 किलोमीटर है, तथा जिस पर 697 करोड़ रुपये की लागत का अनुमान है। इस लाइन को 2008-09 के बजट में स्वीकृत किया गया था, लेकिन इस संबंध में अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है। इसके लिए मैंने आपको कई पत्र भी लिखे हैं। इस लाइन के लिए महाराष्ट्र सरकार ने 40% बजट की स्वीकृति प्रदान की है तथा तीन सालों में बजट में 279 करोड़ रुपये का प्रोजेक्शन कर रखा है।

वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ लाइन की आधारशिला 12 फरवरी, 2009 को तत्कालीन रेल मंत्री ने मुख्य मंत्री तथा अन्य गण्यमान्य लोगों की उपस्थिति में रखी थी। रेल मंत्री ने उस समय कहा था कि इस योजना को तीन साल में पूरा कर लिया जाएगा तथा समय से योजना को पूरा करने पर अधिकारियों को पांच-पांच लाख रुपये का पुरस्कार भी दिया जाएगा। यह लाइन यवतमाल के लोगों के लिए जीवनरेखा होगी। काफी उत्सुकता से लोग इसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं। विदर्भ क्षेत्र में यवतमाल, वर्धा, वाझि और बुलडाणा सबसे गरीब एवं पिछड़े हुए क्षेत्र हैं। यवतमाल में सबसे ज्यादा किसानों ने आत्महत्या की है। दो दिन पहले भी फिर से दस किसानों ने आत्महत्या की है। विदर्भ क्षेत्र से अलग राज्य की मांग पहले से ही उठ रही है। समग्र क्षेत्र आर्थिक विपन्नताओं से प्रभावित है। यह लाइन इस क्षेत्र की भावनाओं और आकांक्षाओं से जुड़ी हुई है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि आप इस योजना पर शीघ्रातिशीघ्र काम शुरू करने का आदेश दें।

देश में लंबित परियोजनाओं की सूची में रेलवे की परियोजनाएं काफी अधिक हैं तथा इसकी लागत में लगातार वृद्धि हो रही है। विज्ञान 2020 के अनुसार अगले 10 साल में 14 लाख करोड़ रुपये के निवेश की जरूरत होगी। इसमें कितना निवेश लंबित योजनाओं के लिए होगा, इस समय रेलवे की कुल कितनी योजनाएं लंबित हैं, इन पर घोषणा के समय कितनी लागत आनी थी, लंबित रहने के बाद इन पर आने वाली लागत में कितनी वृद्धि होगी तथा इन योजनाओं को लंबित रखने के क्या कारण हैं, यह भी हम जानना चाहेंगे। रेलवे के किन-किन क्षेत्रों में PPP module के तहत पूंजीनिवेश आ रहा है तथा अभी तक कितना निवेश आया है? क्या निजी पूंजीनिवेश सामाजिक और आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों के लिए आ रहा है? यदि हां, तो अभी तक ऐसे कितने क्षेत्र चिन्हित किए गए हैं?

4.00 p.m.

अक्सर इस तरह की reports आती हैं कि जल्दबाजी में कई योजनाओं की तथा गाड़ियाँ चलाने की घोषणा कर दी जाती है तथा नई गाड़ियों को चलाने के लिए ceremony भी होती है, लेकिन बाद में General Managers को बता दिया जाता है कि इसमें तमाम गाड़ियाँ one time special trains हैं तथा जिन्हें एक बार चलाकर रद्द कर दिया जाता है। अभी पिछले पांच सालों में कितनी नई गाड़ियाँ चलीं, कितनी नई परियोजनाओं की उद्घोषणा हुई, कितनी गाड़ियाँ चल रही हैं और कितनी परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया गया है, यह भी हम जानना चाहेंगे। तमाम रेलवे परियोजनाओं को सामाजिक और आर्थिक रूप से पिछड़े इलाकों में चालू किया गया या किया जा रहा है क्योंकि आर्थिक रूप से इन क्षेत्रों को लाभप्रद नहीं माना जाता है? मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि पिछड़े क्षेत्रों में परियोजनाओं को और लाइन बिछाने के कार्यक्रम को National Rural Employment Guarantee Programme के साथ जोड़ा जाए, जिससे लागत में काफी हद तक भरपाई हो सकेगी।

मैं मंत्री जी को एक बात बताना चाहूंगा कि Yavatmal-Airoli रेलवे स्टेशन के पास रेलवे की 25-30 एकड़ जमीन है। इसे दो बार हड़पने की या इस पर encroachment करने की कोशिश हुई है तथा रेलवे गार्ड्स एवं एडमिनिस्ट्रेशन की तरफ से वहां से उन्हें हटाया भी गया है। हमारी मांग है कि आप वहां पर एक रेल उद्यान बनाएँ जिससे वहां के लोगों को भी उससे सुविधा होगी और जमीन पर भी अपना अधिकार होगा। ...**(समय की घंटी)**...

सर, वर्ल्ड क्लास स्टेशंस के बारे में हम लोग रोज सुनते हैं कि वर्ल्ड क्लास स्टेशंस बनने वाले हैं। अगर उसका एक मॉडल बताया जाए कि इस प्रकार का वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनेगा और उसका रूप कैसा होगा, किस जगह पर होगा, हमने देखा था कि लोगों में एक प्रकार का विश्वास पैदा हुआ है। दूसरा, मुम्बई-दिल्ली हाई स्पीड ट्रेन शुरू करने के लिए सर्वे किया जाना चाहिए। हमारी दुनिया में यात्री-शक्ति के रूप में हमारा नाम हो रहा है और हम लोग एक power के रूप में सामने आ रहे हैं। मेरी सबसे बड़ी मांग यह है कि हमारे जो प्रणव दा हैं, इन्हें रेल मंत्री की मदद करनी चाहिए। ...**(व्यवधान)**.... फाइनांस मिनिस्टर को भी बजट के अन्दर अधिक प्रोविजन करना चाहिए। आपने जो मुझे समय दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Shri Y.P. Trivedi. You have only seven minutes.

SHRI Y.P. TRIVEDI (Maharashtra) : Sir, I shall complete even before that. Firstly, I must apologize for not being present when my name was called for the first time because I had gone for a meeting of the Standing Committee of the Ministry of Finance.

Sir, the Railway Budget has been hailed by all as a populist Budget, popular, because there is no increase in passenger fare which has remained stationary for the last, more or less, seven years. There is no increase even in freight rates in spite on the increase in fuel price. Somebody even said

that as a result of this the Left in West Bengal would be put on the back-foot. I would say, in a lighter vein, that in cricket, the back-foot drive is considered to be a very powerful stroke by Sachin Tendulkar!

Coming to the material aspect, the economic aspect, the worrying thing is that the operating ratio has been going up; from 76 per cent in 2007-08, it went up to 95 per cent in 2009-10 and for 2010-11, it is projected at 92 per cent. But that is also very high because the subsidy given in passenger fares amounts to Rs. 19121 crores in the current financial year. But that is all right because the Railways have got a social responsibility. However, this, by itself, is not sufficient. There must be some sort of rationalization that is very necessary. Rationalization is all the more necessary as regards freight because even if you don't increase the freight rates, at least, they can be rationalized in order to augment the revenues. We need to bear in mind that our record in adding route kilometers over the last 60 years has been dismal. Since Independence, we have added only 10,400 kilometres, that is, 170 kilometres on an average per year. Still worse, between 1990 and 2007 the Railways added 900 route kilometres is, 55 route kilometres per year. Moreover, 70 per cent of the route kilometres are there, perhaps, for political reasons, Compare ourselves with China; it added 20,000 kilometres in the same period, that is, more than 1000 kilometres per year. This is something that we need to emulate. We may not emulate China on many other fronts, but on the economic front, if we have to remain competitive, then we need to find out how China has been able to do it and how we cannot recapture the same formula.

Then, Sir, so much has been said about the ways to augment resources and the need to reduce expenses. I shall now make some positive suggestions for augmenting the revenues. My first suggestion is that there is no progress in the decade-old plan for the country-wide optical fibre-lines project. If that is done, it would earn huge revenue for the Railways. That is something which has to be done as early as possible. Then, the Railways have got vast tracts of land and that needs to be exploited. The Railways have to be run not only as a social responsibility but also as a business empire; both philosophies should run simultaneously. I believe that the Railways have got tremendous possibilities. The vast network of carriages, stations, tickets, etc. with the Railways can be exploited for the purpose of making revenue through advertisement. That is a huge possibility which is unfortunately, not being properly tapped. Then, the large tracts of land can be put to commercial use in one way or the other. The ownership might remain with the Railways but huge revenues could be earned from this which, unfortunately, is not being done.

Then, Sir, we must also bear in mind that there are problems which specially affect Mumbai. There are problems in the Mumbai suburban trains; there is no place for a bathroom in the carriages in spite of the fact that on vast stretches the train run for more than 45 minutes without stopping at any station.

This is something which is required to be done. Much can be done and I would suggest that just as it was done in the case of Air India and other places, in the Railway Board, some businessmen or industrialists, like Mr. Rahul Bajaj, could be called as special invitees to suggest how to augment resources and reduce expenses....(Interruptions)...

SHRI MATILAL SARKAR : Why only industrialists ?

SHRI Y.P. TRIVEDI : It could include industrialists, businessmen or people who have been able to run their business successfully. They are only going to be there as invitees, not for making decisions. I think, these things are very necessary in order to see that the Railways try to earn as much revenue as possible and try to reduce their expenses, so that they become competent, earn more revenue than the operating costs and have development which is necessary for meeting so many demands that were made-for additional railway amenities for adding more lines, and so on. The increase in route kilometres can only take place when there are enough resources and operating costs are brought down.

Thank you.

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) : सर, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री जी से अपनी बात कहना चाहूंगी। मैंने पूर्व रेल मंत्री जी को भी अनेकों बार पत्र के माध्यम से और हर बार रेल बजट पर जब बहस होती थी, उस वक्त अपनी बात कही है। आज पुनः मैं इस विश्वास के साथ अपनी बात को उनके सामने रख रही हूँ कि वे इस पर गौर करेंगी और इसे पूरा करने में सहयोग करेंगी।

सर, ग्वालियर-अहमदाबाद वाया बीना-कोटा होकर ट्रेन चलाने की मांग बहुत पुराने समय से ग्वालियरवासियों की रही है। दूसरी मांग हावड़ा मेल, जो कानपुर-इलाहाबाद होकर दिल्ली जाती है, उसे वाया झांसी चलाया जाए, यह आग्रह मैं बहुत पहले से करती आई हूँ। ग्वालियर-उदयपुर ट्रेन आगरा कैंट से सीधी चले न कि आगरा फोर्ट से, इसमें एक घंटा बर्बाद होता है। इसे आगरा कैंट से सीधा चलाया जाए, वह आगरा फोर्ट पर एक घंटा तक रुकी रहती है और उसके बाद वापिस आगरा कैंट आकर फिर उदयपुर जाती है। सिर्फ 500 मीटर की लाइन डालनी है, इससे हमारा एक घंटे का समय बच जाएगा।

इसी तरह से एक महत्वपूर्ण निवेदन मेरा मंत्री जी से है कि ग्वालियर में एक ही रेलवे स्टेशन है और उस पर सारी रेलगाड़ियां आकर रुकती हैं, बहुत ज्यादा दबाव वहां रहता है। वहां प्लेटफार्म पर मुसाफिरों की संख्या बहुत ज्यादा बढ़ गई है और दोपहिया तथा चारपहिया वाहनों के कारण वहां आवागमन अवरुद्ध रहता है। अनेकों बार लोगों की ट्रेनें इस कारण छूट जाती हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि जिस तरीके से दूसरे स्थानों पर दो-दो, तीन-तीन, चार-चार स्टेशन अलग-अलग हैं, ग्वालियर में भी उसी तरीके से स्टेशन बनाए जाएं।

मंत्री जी को मैं बताना चाहती हूँ कि ग्वालियर में एक बिरला नगर छोटा-सा स्टेशन है, अगर उसे थोड़ा सा रेनोवेट कर दिया जाए, तो वहां पर कुछ गाड़ियां रुकने लगे, इससे एक तरफ स्टेशन पर लोड कम होगा तो दूसरी

तरफ लोगों को काफी सुविधा होगी। एक पत्र भी मैंने मंत्रालय में जाकर मंत्री जी को पूर्व में इस बारे में दिया था और आज पुनः मेरा आग्रह है कि ग्वालियर के बिरला नगर रेलवे स्टेशन से कुछ गाड़ियों को रुकने और चलाने के लिए मंत्री जी कुछ कार्य करें, अनुमति या इजाजत दें, तो ग्वालियरवासियों को बहुत खुशी और प्रसन्नता होगी। धन्यवाद।

SHRI P. KANNAN (Puducherry) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me this opportunity. Given the limited time, I am not going to elaborate my speech or deliberation . I am going to put it in a shorter form. Taking it at the national level, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister, Mamata Banerjee, to one thing. West Bengal is her own native State. The great freedom fighter, Shri Aurobindo Ghosh, who later became a great spiritual leader, was also born in West Bengal. In his later life, he came to Puducherry and settled there. So, as a befitting homage to the great leader or spiritual personality, I request the hon. Railway Minister to start a new train, not in this Budget year, but perhaps, in the next year or so, it is up to you, from Bengal to Puducherry *via* Chennai or through any other route whichever is profitable and where traffic is more. She can decide upon that. This is new train can be named after Shri Aurobindo Ghosh, a great personality. It will be a reflection of history. If she does so, hon. Railway Minister, Mamata Banerjee would be appreciated by the whole world, the nation and the people who fought for freedom.

Sir, now I come to the exact point. I don't want to make a big speech. Sir, our Railway Minister is doing her very best in her endeavour. We must thank Madam Soniaji and Dr. Manmohan Singhji for giving the Minister fullest support and cooperation. Sir, I am very hopeful and confident that 'Madam Banerjee Rail or Train' will run on time, and, reach its destinations without fail. Some bogies may be there, some may not be there for some obvious reasons but the whole train will definitely run for the full term given by the people of the country. It is hundred per cent sure.

Sir, I would like to make one request to the hon. Minister as far as my area is concerned. In fact, the whole country is my area, the whole world is my areas, even I can say so. With regard to the local place where I am living, some trains are running. One proposal is there before the hon. Railway Minister that a train starting from Karaikal *via* Thirunallar, famous for Temple of God Saturn. I have never gone to all these Gods; Saturn or Gurus but I am not a disbeliever. Lot of people from all over the country come to Thirunallar to have *darshan* of Saneeswaran, Shani Bhagwan. So, the proposal is for a train proposal is for a train from Karaikal to Peralam *via* Thirunallar.

Monetary-wise, it requires only Rs. 40 crores. I understand that it is not a big amount. Madam should be kind enough to look into it, and, if she sanctions it here itself, I will be very happy and thankful and the people of that small Union Territory will also be much happier. I must thank Madam for giving Rs. 25,000 crore extra for Nagapattinam to Karaikal *via* Nagore-a famous Islamic destination. It is in the process of completion.

Finally, Sir, with one more point, I will conclude. Some trains are running from Puducherry to Tirupati and Tiruvannamalai. Many people from various parts of the country go to this sacred place with their own faiths and other things. A lot of traffic is there. I would request the Minister that because sufficient people with economic power capacity are there, you can provide some AC coaches, AC-I coaches, which will fetch more money for the Railways. So, I request the Minister to do this to increase the revenue. Finally, Sir, the hon. Minister in her Railway Budget speech said that she is going to start Railway Vidyalayas. It is a wonderful idea. **(Time bell rings).**

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

SHRI P. KANNAN : Sir, I would say that you must be knowing about Perambur Railway Hospital is one of the best railway hospitals in the country. People enter the hospital without any fear and get the treatment. I hope that these 'Madam Mamata Banerjee Railway Schools' would become great public schools. With these words, I thank you and conclude my speech. Thank you.

श्री विक्रम वर्मा (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सीधे-सीधे बात पर आता हूँ। यहां जितने माननीय सदस्यों ने बात की, उनके पास कुछ न कुछ है और वह और अधिक की मांग कर रहे हैं, लेकिन मैं रेलवेविहीन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। यह क्षेत्र पूरी तरह से रेलवे से वंचित है, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि इन्दौर से धार, झाबुआ होते हुए दाहोद रेलवे लाइन बहुत पहले से मंजूर है। लोक सभा चुनाव के समय पूर्व रेलवे मंत्री जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी को ले जाकर शिलान्यास करवा दिया, लेकिन अभी तक उसका काम चालू नहीं हुआ है। इसके लिए बजट provision हर साल होता है, लेकिन अभी तक land acquisition की कार्रवाई भी नहीं हुई है। इससे लोगों को लगता है कि शायद वह शिलान्यास एक प्रकार से चुनावी पत्थर था। लोगों में धीरे-धीरे यह धारणा बन रही है। इन्दौर सम्भाग में पांच जिले हैं, जो tribal जिले हैं, उनमें झाबुआ, धार, बड़वानी और खरगौन, ये चार जिले आते हैं। खरगौन में थोड़ी-सी मीटर गेज लाइन है, झाबुआ में केवल मेगनगर से गया है, इसके अलावा यह पूरा का पूरा इलाका एक प्रकार से रेलवेविहीन है। यहां पर सारे tribal हैं। अभी तक यह बिल्कुल शांत इलाका है और यहां पर बहुत अच्छे लोग हैं, लेकिन आप जानते हैं कि धीरे-धीरे जब बेरोजगारी बढ़ती है, तो असंतोष बढ़ता है। इस कारण इससे पहले कि इस प्रकार की बातें हों, इस क्षेत्र की विकास की दृष्टि से हमको जल्दी से जल्दी रेलवे के बारे में सोचना चाहिए, ताकि इस क्षेत्र का विकास हो। यहीं पर प्रीथमपुर का सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। मुंबई से दिल्ली एक industrial corridor आ रहा है, यह corridor भी इसी प्रीथमपुर औद्योगिक क्षेत्र से होकर आ रहा है। एक तरफ जापान की सहायता से industrial corridor आ रहा है, लेकिन without any railway facilities, वहां की रेलवे की facilities ...**(व्यवधान)**... जापान की सहायता से मुंबई से दिल्ली जो industrial corridor आ रहा है, जिसमें पूरा industrial development का है, उसमें प्रीथमपुर जो एशिया का सबसे बड़ा developing industrial area है, वह आज रेलवेविहीन है। उसके बिना आप industry की या development की कल्पना नहीं कर सकते हैं।

इसके कारण मध्य प्रदेश में आसपास आने वाली जो industries हैं, वह गुजरात में कांडला और भाटी में रुकने जा रही हैं, क्योंकि उन्हें लगता है कि raw material लाना और फिर production होना यहां आसान है। इस इलाके में दो SEZs हैं। हिन्दुस्तान का सबसे पहला Special Economic Zone इस प्रीथमपुर में बना है। इसके बाद फिर दूसरा Special Economic Zone बना और अब एक और तीसरा बनने जा रहा है, लेकिन यही कष्ट है कि वहां रेलवे लाइन नहीं होने से आज यह सारा का सारा industrial development costly होता जा रहा है। लोग बाहर जाने की कोशिश कर रहे हैं, क्योंकि वहां कोस्टल एरिया पास पड़ेगा। इसलिए सारे development को देखते हुए यह एक राष्ट्रीय आवश्यकता है। यह केवल एक क्षेत्र की नहीं, बल्कि यह एक राष्ट्रीय आवश्यकता है, क्योंकि वहां पूरे हिन्दुस्तान के लोग आकर प्रीथमपुर में एक प्रकार से रोजगार प्राप्त कर रहे हैं। हजारों की संख्या में लोग वहां आ रहे हैं। जब मैं 1977 में पहली बार election लड़ा था, तब वहां की जनसंख्या 700 थी, जबकि आज वहां सवा लाख की जनसंख्या है। मेरा कहना है कि पूरे देश से लोग वहां आ रहे हैं। वहां का विकास अति आवश्यक है, नहीं तो ब्लॉक हो जाएगा, इसलिए यह आवश्यक है।

महोदय, इन्दौर से दाहोद के अलावा इन्दौर से धुलिया का भी सर्वे हुआ था। यह भी सीधी connectivity देने वाला है। होता यह है कि वह बीच का जो इलाका है, वेस्टर्न रेलवे और सेन्ट्रल रेलवे के बीच में, यह उपेक्षित है और इसीलिए इसकी connectivity बिल्कुल नहीं है। इसके विकास के बारे में और सोचना पड़ेगा।

महोदय, इस बार Fog के कारण ट्रेनें एक-एक दिन, डेढ़-डेढ़ दिन लेट हुई हैं। यह हमारे लिए चिंता की बात है कि दिल्ली से चलने वाली प्रायः जितनी भी ट्रेनें थीं, इस बार दो महीने तक disturb हुई हैं। अब नई technology आ गई है, बाकी की सब चीजें आ रही हैं, क्या हम इसके बारे में कुछ नहीं सोच सकते हैं कि आखिर इसका क्या किया जाए? इसके बारे में बहुत देखने की जरूरत है। पूरी connectivity बंद हो जाती है। आप देखेंगे कि प्लेटफॉर्म पर हजारों की संख्या में लोगों की भीड़, जिनमें बच्चे भी होते हैं, एक-एक दिन, दो-दो दिन, तीन-तीन दिन तक पड़े रहते हैं।

महोदय, मेरा अंतिम निवेदन यह है कि जब से यात्री गाड़ियों में luggage ज्यादा होने लगा है, तब से प्लेटफॉर्म पर इतना सामान उत्तार दिया जाता है कि वहां पर passengers को खड़े रहने की जगह नहीं मिलती है। निज़ामुद्दीन में सुबह आठ बजे से दस बजे तक आप जाएं, तो आप देखेंगे कि जो पैसेंजर्स वहां आते-जाते हैं, उनके लिए खड़े होने तक की जगह नहीं होती है, इसलिए कुछ अतिरिक्त व्यवस्था होनी चाहिए, इस बात की आप चिंता करें। महोदय, यही मेरे कुछ सुझाव थे, धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण सिंह (झारखंड) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बाबा बैद्यनाथ धाम, झारखंड से आता हूं। मैं रेल मंत्री जी का पड़ोसी हूं और गोतिया भी हूं।

महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं, जो पहले हमारे यहां तीन दिन रुका करती थी। जब नरसिंह राव जी प्रधान मंत्री थे, उस समय यह राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई थी, जो तीन दिन रुकती थी, लेकिन अब यह घटकर एक दिन हो गई है, जबकि मेन लाइन में तीन-तीन राजधानी एक्सप्रेस और दूरगामी ट्रेनें चलती हैं। हावड़ा से कोई भी ट्रेन अगर चलती है, तो वह या तो पटना होते हुए जसिडीह होकर जाती है या गया होकर जाती है। मैं मैडम से आग्रह करूंगा कि राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव दो दिन करें अन्यथा पटना में जो राजधानी एक्सप्रेस आकर रुकी रहती है, दिल्ली-पटना राजधानी, उसको आसनसोल तक एक्सटेंड कीजिए, ताकि प्रत्येक दिन हम लोगों को राजधानी ट्रेन मिल सके।

महोदय, साहिबगंज में रेलवे का डिवीजन ऑफिस था। जब गनी खां चौधरी जी रेल मंत्री हुए, तो वे इसको पश्चिम बंगाल ले गए। वहां इतना बड़ा रेलवे का set-up बना हुआ है, तो मैं मैडम से आग्रह करूंगा कि आप वहां जाकर देखें कि इतना बड़ा set-up वहां बेकार पड़ा हुआ है, टूट रहा है और गिर रहा है, इसलिए रेलवे डिवीजन साहिबगंज में दिया जाए।

मैडम, हावड़ा से बैद्यनाथ धाम आपने ट्रेन देने की बात कही थी, आपसे कई बार बात भी हुई, लेकिन वह ट्रेन नहीं मिली। उसकी बहुत ज्यादा दूरी भी नहीं है। मैं आप पर कोई नया बोझ नहीं डालना चाहता, लेकिन यह कहना चाहता हूँ कि बाबा बैद्यनाथ धाम स्टेशन झारखंड में सबसे ज्यादा पैसा रेलवे को देता है और जब झारखंड-बिहार संयुक्त था तो सबसे ज्यादा पैसा पटना देता था, उसके बाद बैद्यनाथ धाम स्टेशन पैसा देता था। वह बैद्यनाथ धाम आपकी इकानॉमी को भी मजबूत करता है और वहां द्वादश ज्योतिर्लिंग हैं, जहां समूचे भारतवर्ष से लोग शिवजी के दर्शन करने जाते हैं, इसलिए आपकी विशेष कृपा उसके लिए होनी चाहिए।

झारखंड में देवघर-जसिडीह-डुमका रेल लाइन बिछाने का काम शुरू हुआ, सात-आठ साल बीत गए। गिरिडीह से कोडरमा-रांची रेल लाइन का निर्माण कार्य बंद है। उसी तरह जसिडीह में बांका-सुल्तानगंज रेल लाइन का काम बंद है। जो काम रेलवे ने प्रारंभ किए हैं, उनको द्रुत गति से पूरा किया जाए, अन्यथा दिन पर दिन उनकी कॉस्ट बढ़ती जाएगी और वे काम अधूरे रह जाएंगे।

महोदय, जसिडीह रेलवे लाइन 12,000 की पॉपुलेशन को रोककर रखती है। वहां लोगों को अपने गांव के लिए 17 किलोमीटर घूमकर जाना पड़ता है। मैंने आपके डिवीजन को लिखा था कि वहां रेल फाटक का निर्माण करने के लिए मैं अपने एम.पी. फंड से पैसा दूंगा, ताकि 12,000 लोगों को अपने गांव पहुंचने में सुविधा हो, जिसकी दूरी एक किलोमीटर भी नहीं होगी। मैं मैडम से आग्रह करूंगा कि उस फाटक का निर्माण कराने में आप सहयोग करें। जो सांसद निधि से पैसा उपलब्ध होगा, मैं उसको देने के लिए तैयार हूँ।

महोदय, जमालपुर और मोकामा में रेल कारखाने हैं। दोनों जगह मालगाड़ी की बोगियां बनती हैं और दोनों जीर्ण-शीर्ण अवस्था में पड़े हुए हैं। मैडम, आपके यहां बोगियों की कमी है, इसलिए आप उनको पैसा दें, ताकि वे कारखाने सुचारु रूप से चल सकें। मधुपुर में रेलवे लेबर कोऑपरेटिव काम करता था और ट्रेन से पार्सल उतारने का काम करता था। लालू जी जब रेल मंत्री बने, तो उन्होंने रेलवे के कुलियों को हटा दिया और आप विभागीय काम कराने लगे। विभागीय काम में और जो लेबर कोऑपरेटिव काम करता था, दोनों के खर्च में 60 परसेंट का अंतर है। ...**(समय की घंटी)**... मैडम, आप खर्चा बचाना चाहती हैं और वहां आपका पैसा ज्यादा खर्च हो रहा है, इस बात को आप देखें, मैंने इस बारे में आपको लिखकर भी दिया है। ...**(समय की घंटी)**... एक सेकेंड सर। बोकारो में 600 बेड का अस्पताल है। वह अस्पताल सुचारु रूप से नहीं चलता है। आप वहां अस्पताल बनाना चाहते हैं। अगर उस 600 बेड के अस्पताल को लें और मेडिकल कॉलेज खोल दें तो रेलवे का नाम होगा और बहुत सारे गरीबों के बच्चे वहां पर पढ़ेंगे। ...**(समय की घंटी)**... महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। मैडम, आपने तीन रिक नमक ढोने के लिए Jasidih को दिए हैं। हम तीन से चौथा रिक नहीं मांगते हैं, हम तीन ही रिक मांगते हैं। लेकिन दो रिक आपने राजस्थान में दिए हैं, एक रिक आपने गुजरात से दिया है। वहां के वासियों का कहना है कि गुजरात का नमक बढ़िया होता है, उसका खर्चा कम पड़ता है इसलिए दो रिक गुजरात से किए जाएं और एक रिक राजस्थान से किया जाए, यही हमारी मांग है। धन्यवाद।

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA (Orissa) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise here to support this Railway Budget. There is no increase in passenger fares and goods tariff. But, there is a substantial increase in total outlay of this Budgetary which is around Rs. 41,426 crore and also increase in passenger amenities and new lines. In addition to that, there are 522 hospitals, 50 Kendriya Vidyalayas, 10 residential schools, modern degree colleges, technical and management institute for railway. We appreciate it very much.

Sir, the time given to me is very short. So, I just want to mention something about Orissa State. Sir, allocation for railway projects in Orissa has been increased. But, since the railway lines are less than other States, more money should be given to the railway projects in Orissa. The money which is being allocated to the railway projects in Orissa had not been utilised. I request the Minister to take appropriate steps for utilisation of all the funds in time. Sir, I would like to demand some more DMU trains - Bhubaneswar-Cuttack - Bhubaneswar, Rourkela-Rajgarhpur-Jharsuguda, Bhubaneswar-Khurda - Brahmapur-Bhubaneswar-Dhenkanal-Angul-Talcher, Bhubaneswar-Khurda-Puri, Cuttack-Paradip. Sir, more new railway lines which should be given are Nuapada-Gurupur-Thiruvali - 79 kilometres; Rupsa-Buramara-Chakulia, Banspani-Barbil rail link - 15 kilometres; Meramandali-Angul-Talcher-Chhendipada dedicated industrial rail corridor; Jajpur-Malkangiri - 117 kilometres; Bargarh-Nupada via Padampur - 120 kilometres; Talcher-Gopalpur 245 kilometres; Puri-Konark and also Rupsa-Bangiposi to Gorumahisani; and Brahmapura to Phulbani. Sir, these are new railway lines.

Then, Sir, there are Khurda-Bolangir railway line, Talcher-Bimlagarh railway line and Haridaspur-Paradip railway line which is very much complete. I request that this time, these railway lines should get more money. Sir, these three lines are the main lines in Orissa. So, adequate funds should be given which will be useful in completing these three railway lines by 2012.

Sir, I also demand a survey of a new railway line in my district from Jajpur-Keonjhar road to Dhamra port via Navigaya, Jajpur and Aradi which is very important and sacred place. It will also connect these places which will also be useful for the transport of ore from the mining head to the port head, that is Dharma port. Sir, I have been demanding these railway lines for many years. I request the hon. Minister to sanction money for the survey of the railway line.

Sir, I want to mention one very important thing here. We appreciate that the Minister is very honest and is taking appropriate steps for *aam admi*. That is why, we are thankful to the Minister and the UPA Government. But, I have one thing to mention that in this country, one very unusual thing is happening in the Railways. The General Managers of the Railways are empowered to appoint

hundreds of employees without any interview, without any qualification and that cannot be challenged. Sir, in a country like India where we have a democratic form of Government, this rule, a British rule, is existing. A General Manager before retirement can appoint hundreds of workers without any interview and nobody can challenged it. Sir, this is a law which is prevailing in our country. And this is leading to corruption. Sir, Now, political people also are trying to take advantage of that. Trade union people want their share too in that appointment. Everybody is interested in taking his share. I want to have a specific assurance from the hon. Minister that this type of law which is illegal, irrelevant and which is not provided in the Constitution should immediately be eliminated, and that the power which has been given to a General Manager, that he can appoint a number of employees without any interview, should immediately be withdrawn. This is my plea also. I believe that our hon. Minister will take appropriate action.

Sir, I want to say one thing very relevant here. Definitely, the Railway Ministry is doing a very good work, but one thing which I want to specifically mention here is that whatever proposal is being made in the Budget, whether a railway line or a new project, appropriate steps should be taken to implement that. We should also analyze that whatever we have proposed in the year 2009-2010, to what extent we have been able to implement; what is the percentage achieved; if not implemented, why that has not been implemented...(Time Bell)... whether it is due to the fault of the administration or whether it is due to the fault of the Railway Officials, and where the fault lies.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : That is all...(Time Bell rings)...

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA : If they could be taken to task ...(*Interruptions*)..

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Your time is over.

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA : With good intentions, whatever the Railway Minister has proposed, new lines and new proposals, should be implemented in time. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. Thank you, Mr. Khuntia.

SHRI KISHORE KUMAR MOHANTY (Orissa) : Sir, please permit me to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. But two Members from your Party have already spoken.

SHRI KISHORE KUMAR MOHANTY : I will complete my speech in two minutes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. You can just put your demands. That is all. Not take even two minutes. Already, two Members from your Party have taken part in the debate. You just put your demands. That is all.

SHRI KISHORE KUMAR MOHANTY : Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. महोदय, मैं मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा और इतना ही कहूंगा कि मैं जिस जगह से आया हूँ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : No, no, no thanking and all that. You just put your demands. There is no time left for giving thanks, and all that.

श्री किशोर कुमार मोहन्ती : ईस्ट कोस्ट में पहला रेलवे स्टेशन है Jharsuguda, मैं चाहूंगा कि मैडम, वहीं बंगल में बंगाल से आती हैं, यह Jharsuguda तीन रेलवे डिविजनों का जोड़ है-ईस्ट कोस्ट, चक्रधरपुर, बिलासपुर ईस्ट कोस्ट। यह Jharsuguda सबसे पहला और सबसे पुराना रेलवे स्टेशन है, वहां पर लगभग 60 हजार करोड़ रुपए की इन्वेस्टमेंट आ रही है, जो पॉवर सैक्टर में, एल्यूमिनियम सैक्टर में और स्टील सैक्टर में है। यह रेलवे को जाना जरूरी है। जो यहां पर मेरे नेता श्री प्यारीमोहन महापात्र जी कह रहे थे, मैं उसी को कह रहा हूँ कि Jharsuguda और रायपुर के बीच में रेलवे लाइन है, उसको दरकार नहीं है...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay, No speech! You just put your demands. That is all.

SHRI KISHORE KUMAR MOHANTY : I am completing it. Sir, Jharsuguda एरिया को ईस्ट कोस्ट में दिया जाए और Jharsuguda-Belahar के बीच में एक ओवर ब्रिज है उसको दिया जाए। इसको कर दिया जाए क्योंकि इसके बारे में बहुत दिनों से डिमांड है, यह मेन रूट पर है। यहां के लोग तकलीफ में हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. That is all...(Interruptions)... That is all...(Interruptions)..

श्री किशोर कुमार मोहन्ती : इसके अलावा Chaukipada में अंडर ग्राउंड ब्रिज की मांग है। जिसके लिए भी मैं अनुरोध करूंगा। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. Now, the Railway Minister.

SHRIMATI RENUBALA PRADHAN : Sir, I have given my name. Please permit me to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. Put your demands...(Interruptions)... Only put your demands (Interruptions).. Just one second. She is a lady Member. Let me respect the lady Member. Please put your demands only.

SHRIMATI RENUBALA PRADHAN (Orissa)* : Mr. Vice Chairman Sir, I am thankful to you for giving me the opportunity to speak on the Budget (Railways) 2010-2011.

I represent a backward State like Orissa in this august House from Biju Janta Dal.

Sir, I wish to place before the hon'ble Minister for Railways the following demands for her consideration. I hope the hon'ble Minister will favourably consider my demands.

*English translation of the original speech in Oriya.

I request the lying of the following three new railway lines in Orissa.

The first one is from Gopalpur Port to Phulbani *via* Berhampur, Hinjli, Aska and Bhanja Nagar.

The second one is from Berhampur to Rayagada *via* Digapahandi. The third is from Berhampur to Sambalpur.

I take this opportunity to demand the starting of the following new trains for Orissa.

The first one from Hatia to either Chennai or Bangalore *via* Rourkela, Sambalpur, Bhubaneswar, Berhampur and Visakhapatnam.

The second new train should be a first passenger train from Palasa to Bhubaneswar *via* Berhampur, Balugaon, Khunda Road daily between 9 a.m. to 4 p.m.

Sir, I also request that Ranchi-Bhubaneswar Garib Rath may be extended upto Vijaynagar *via* Berhampur and Khurda Road. The Visakhapatnam-Amritsar Hirakund Express may be converted to a daily train.

I also demand the setting up of a medical college by Indian Railways at Rourkela and opening of more IRTC Janta Ahar Food Plaza at stations like Bhubaneswar, Berhampur, Balugaon, Khurda Road, Talcher, Sambalpur, Rayagada, Rourkela, Jharsuguda and Koraput.

Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Don't elaborate anything. एक सेंटेंस में डिमांड पेश करके अपनी बात खत्म कर दो।

श्रीमती रेणुबाला प्रधान : महोदय, पहले महिला मेंबर को चांस देना चाहिए। आपने पुरुष मेंबर को पहले चांस दिया है, हमको नहीं दिया है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Mrs. Renubala Pradhan, listen to me. You only put your demands. सिर्फ यही बोलना है। Don't read anything. उसकी जरूरत नहीं है, केवल अपनी डिमांड बोलो, आपकी कंस्टीट्यूंसी के बारे में क्या करना है, वह बोलो।

SHRIMATI RENUBALA PRADHAN : *

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Have you informed that you are speaking in Oriya? There is no interpretation.

*English translation of the original speech in Oriya.

SHRIMATI RENUBALA PRADHAN : Sir, I have already informed about it.*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay. Thank you. Now, the hon. Railway Minister.

कुमारी ममता बनर्जी : सर, जिन मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट ने दो दिन की इस रेल बजट चर्चा में भाग लिया है और इम्पोर्टेंट सुझाव दिए हैं, मैं उनका आभार व्यक्त करती हूँ। The Railways is for all and that is why all the demands come to the Railways also. मैं अपने सभी मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट का शुक्रिया अदा करना चाहूंगी, जिन्होंने सुझाव दिए हैं। जब सुझाव आते हैं, तो हम उनमें से कुछ बातें consider कर सकते हैं और कुछ नहीं भी करते हैं। The Railways is the life-line of the nation and that is why everybody has some expectation also. हमसे aspiration भी हैं, expectation भी हैं। लेकिन हमारी भी कुछ limitations हैं। अगर मंत्री सभी डिमांड्स एक साल में पूरी करेगा-रेलवे में वैसे तो डी-रेल होता है-तो राज्य सभा से लोक सभा में जाने के समय डी-रेल हो जाएगा।

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

The demands are too much. लेकिन मैं तो सबसे ज्यादा खुशी होती, अगर सब डिमांड्स मान ली जातीं। मैं क्या करूँ my hands are also tied. 60 साल से जो हो रहा है। अभी भी सात महीने के अंदर हम लोगों ने दो बजट पेश किए हैं, within 7 or 8 months देखिए, बजट भी After the formation of the new Government, जब हमने जुलाई महीने में बजट पेश किया, Then, we send it to the Standing Committee. स्टैंडिंग कमेटी में जाने के बाद कुछ खामियां भी होती हैं। Then, we came up with the second Railway Budget. 9 महीने गवर्नमेंट को हुए और सात महीने के अंदर एक बजट पहले हुआ था, फिर हम दूसरा बजट लाए। अभी भी इसमें देखिए, हम vote-on-account demand, demand on excess grants, vote-on-account Supplementary Demands पर चर्चा कर रहे हैं। इसके बाद जो हमारी डिमांड्स हैं, वे Standing Committee में जाएंगी। Then, the Standing Committee will discuss it and then, again, it will be replied. I can't discuss the details right now. आप मैम्बर्स ने बहुत-से individual questions raise किए हैं। I think, we can give the reply in detail because all the questions are related to different types of projects or stations or beautifications or, why the money, wherever the money is there, is not utilized, what the causes are, etc. इसको तो हम आपको बाद में देंगे। After the reply to the Railway Budget is over, we will give you the reply. लेकिन बात यह है कि कलराज मिश्र जी ने जब बजट डिस्कशन को initiate किया था, तो सच है कि उन्होंने काफी अच्छे प्वाइंट्स भी दिए। मैंने तो पिलानिया जी को भी देखा, उन्होंने व्हील चेयर के सहारे अपनी बातें यहां पर रखीं। राहुल बजाज एवं जितने भी हमारे मैम्बर्स हैं, from all parties, Prof. Soz to Shrimati Sushila Tiria सभी ने बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिए, from CPM to CPI, from BJP to Congress Party, from Congress Party to DMK, from DMK to AIADMK, from NCP to AGP, from Akali Dal to JD(U) लालू जी की पार्टी व मुलायम जी की पार्टी ...**(व्यवधान)**... अभी

नहीं है, तो क्या है सुझाव तो देते हैं। अभी टेम्परेरली यहां नहीं हैं। It is good that we have got so many good suggestions. लेकिन कलराज जी ने जो बात शुरू की थी, जिसमें उन्होंने कहा था कि whether we are developing or whether we are going back. उन्होंने पूछा कि क्या डेवलपमेंट हुआ है? उन्होंने चाइना का भी नाम लिया है। Vision-2020 में भी थे। सात महीने के अंदर दो काम हमने किये हैं। हमने Vision-2020 और सात महीने के अंदर दो बजट दिए। इसके साथ-साथ हम लोगों को काम करना पड़ा। सात महीने के अंदर हमने विज़न 2020 इसीलिए रखा कि कभी कोई रेलवे मिनिस्टर आता है और चला जाता है, लेकिन short-term and long-term एक्टिविटीज होनी चाहिए, क्या डिमांड होनी चाहिए।

आज अगर आप कहें कि हमको यह ट्रेन दे दो, इधर ट्रेन दे दो, तो हमारे पास कोई खिलौना नहीं है कि अभी दे दिया। तब तो मुझे खिलौने की दुकान से खरीद कर ले आना पड़ता। लेकिन हमको पूरा करना पड़ेगा, प्लानिंग करी पड़ेंगी, ऑर्डर देना पड़ेगा। रेलवे को passenger-friendly बनाने के लिए अभी मैंने सोचा कि रेलवे को physically challenged people, senior citizens के मुताबिक भी होना चाहिए, लेकिन उसके होने से हमें उसकी प्लानिंग करनी पड़ेगी। If there is no planning, nothing is there. इसीलिए हम लोगों ने विज़न 2020 किया है कि हम अभी से 10 साल की प्लानिंग की शुरुआत करें। रुपए की जरूरत है। रुपया भी नहीं देंगे और मांगेंगे सब, यह भी नहीं हो सकता है।

मैंने आप लोगों की बात सुनी। आप लोग बहुत बढ़िया बोले और मेरी बात सुनने के लिए मैं आपकी आभारी हूँ। आप बोलिए, आप लोग जो डिमांड करते हैं, उनमें कितने पड़े हैं। करीब एक लाख करोड़ के पड़े हैं, जो pending projects हैं। रुपया कहां से आएगा? आसमान से? पहले तो बोलेंगे कि रुपया नहीं है, इसके बाद जब कुछ करेंगे ...**(व्यवधान)**... उसके बाद ...**(व्यवधान)**.... आपने बोला है, मुझे सुनना भी है ...**(व्यवधान)**... If you do not have the patience, then, you should not say...**(Interruptions)**.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL : How can you say "रुपया आसमान से आएगा" ? ...**(व्यवधान)**...

कुमारी ममता बनर्जी : सर, मुझे बोलने दीजिए।

श्री उपसभापति : आप बोलिए।

KUMARI MAMATA BANERJEE : I have listened to them. Now they should have the patience to listen to my reply. सर, मैं जो बोलने की कोशिश कर रही हूँ, वह यह है कि रुपया आसमान से तो नहीं आएगा। हमें रुपए की व्यवस्था करनी पड़ेगी। आप ट्रेन मांगते हैं, प्रोजेक्ट्स मांगते हैं, इतने प्रोजेक्ट्स माँगते हैं। आपका माँगने का हक है। This is a democratic system; you can demand. लेकिन साथ-साथ उस रुपए का जुगाड़ करना भी एक काम है। आप घर में चावल खाएंगे या रोटी खाएंगे या सूजी खाएंगे हलवा खाएँगे या उपमा खाएँगे, यह तो आपकी मर्जी है, लेकिन खाना पकाने के लिए जिन-जिन चीजों की जरूरत है, उनकी भी जरूरत होती है। इसलिए मैंने कहा है कि अगर आप रेलवे से कराएँगे, तो ठीक है, अगर आप इंडस्ट्री बनाएँगे, PPP से ले आएँगे, तो privatise करने की criticism होगी। इसलिए रुपया कहां से आएगा? मैं क्या बोल रही हूँ, पहले आप उसे सुनिए, उसके बाद आप सिद्धांत दीजिए। We are not going to privatise our Department. I am proud of my

employees, 14 lakh employees. We are not going to privatise our Railways. This is our commitment. This is our stand. At the same time, we need the money. From where will the money come from? Will it come from the sky? No. You have to collect money. You have to generate money. You have to create infrastructure. That is why we want commercial utilisation of land and air space through the PPP Mode. I am not going to sell the railway land. This is not our intention. Our intention is to see how to create more infrastructure; how to set more industries, railway-based industries; how to go in for Dedicated Freight Corridor; how to set up automobile hubs and industrial hubs. Some people are saying, "Core group नहीं करती हैं, non-core करती हैं" ... 14 लाख employees हैं। क्या वे केवल रेल चलाएंगे, खाना नहीं खाएंगे? They run the trains; they do the operational work. Day and night, they are on the job. They are doing tough jobs. But, sometimes, nobody appreciates them. कभी-कभी तो appreciate करने की भी जरूरत होती है। Now the population is increasing; infrastructure has to increase. But congestion is there. Operational and technical problems may be there. If you ask me for some trains, then, there will be accidents; there will be disaster, क्योंकि congestion ज्यादा हो गया है। You have to create more infrastructure for that. सर, हमें देने में कोई ऐतराज नहीं है, लेकिन हम कैसे करेंगे? पहले तो first line थी, second line थी, अभी 3rd line, 4th line, 5th line, आप मुम्बई सिटी में जाकर देखिए कि क्या हुआ है। Maximum number of people are going by the Railways. कितना congestion हो गया? If you see the period when the Railways started, the trains were running only from Howrah, Chennai, Mumbai and Delhi. There were no other trains to other places. But passengers are coming from sub-urban areas. Every day, 18 million people travel by train. We are proud of our passengers. लेकिन सर, इसमें दिक्कत भी है। जो कोच हैं, वे बहुत गंदे हैं। अब चूंकि पहले ऑर्डर नहीं दिया गया, इसलिए कोच नहीं मिले। जिनका ऑर्डर दिया गया है, उन्हें भी तैयार करने में टाइम लगता है। If they ask for coaches, I have to give them, at least, one or two years' time. अगर नए कोच बनाने हैं, तो उनके लिए नया डिजाइन भी बनाना पड़ता है, उसमें बहुत दिक्कतें आती हैं। The first priority is the operation of all the trains. The train is the lifetime of the nation. It is passenger-friendly and environment-friendly. यह चीपेस्ट भी है, इसलिए गरीब जनता से लेकर हर व्यक्ति ट्रेन में ट्रैवल करता है। It is the cheapest mode of transport. इसलिए हमने भाड़ा नहीं बढ़ाया। मैंने सोचा, I cannot give a train to each individual Member but I can, at least, try to satisfy all the people of the country. I may not be able to satisfy you individually, but I can satisfy the people of the country, collectively. इसीलिए हम लोगों ने किराया नहीं बढ़ाया। आज प्राइज़ राइज़ हो रहा है, गवर्नमेंट उसके लिए कितनी कोशिश कर रही है, लेकिन हमने किराया नहीं बढ़ाया। इसके लिए हम जितना कर सकते हैं और इस माध्यम से पैसिंजर्स को जितनी मदद दे सकते हैं, अवश्य दे रहे हैं। आप देखिए कि मदरसा स्टुडेंट्स को रेलवे कंसेशन दिया गया है। Madarsa, senior madrasas, higher madarsas. Is it not for all of

you? हमने पैसिंजर-फेयर नहीं बढ़ाया, क्या इससे आप सभी को मदद नहीं मिली है? हमारा जो डैडिकेटेड फ्रेट मूवमेंट है, हालांकि उसका डायनैमिक सिस्टम है और एक अलग डिपार्टमेंट है। लालू जी के समय से वह डिपार्टमेंट ही इसे देखता है, लेकिन फिर भी जब हमें यह कहा गया कि असेंशियल कमांडिटीज़ के भाव बढ़ रहे हैं, let us do something. हमने उसमें 100 रुपये कम कर दिए। जब ग्लोबल एक्सपोर्ट होता है, उसमें डॉलर की वजह से काफी अप्स एंड डाउन्स आते रहते हैं, पेट्रोलियम प्राइज़ में भी ऐसा होता रहता है। लेकिन नवम्बर महीने में आयरन ओर के एक्सपोर्ट के लिए हमने इसका रेट 50 रुपये कम कर दिया। हालांकि इसमें हमारा नुकसान हुआ, लेकिन अभी तक भी उसे बढ़ाया नहीं गया है। एक्सपोर्ट की बात अलग होती है, इम्पोर्ट की बात अलग होती है और इसमें गरीब लोगों का भी कोई लेना-देना नहीं होता है, लेकिन तब भी हम लोगों ने सोचा कि जनता की कुछ मदद की जाए। मदद करते-करते हम लोगों ने सोचा कि इसे हमें प्रियोरिटी से देखना होगा।

सर, यह बात सच है कि रेलवे में क्लीनलीनेस की कमी है। मैं आपकी बात से सहमत हूँ। कोच अच्छे नहीं हैं। पैसिंजर्स को जो एमैनिटीज़ मिलनी चाहिए थीं, उसके लिए हमने पिछली बार भी काफी रुपया दिया था और इस बार भी दिया है, लेकिन फिर भी उसके संबंध में ठीक प्रकार से काम नहीं हुआ है। एक बात अवश्य सच है, इसमें बहुत सारी प्राइवेट पार्टिज़ भी इन्वॉल्व्ड हैं। मैंने तो स्टेशन नहीं बेचे थे। People are criticizing me and saying why railway stations are being given to private parties. I have not given any station to a private party. ये गवर्नमेंट की पॉलिसी थी और गवर्नमेंट ने ही उसे प्राइवेट पार्टिज़ को दिया है। क्रेटरिंग प्राइवेट पार्टिज़ को दे दिया गया था, Even the Janata food was not available on railway stations. हमने एक-एक जगह पर दस-दस रुपये करके जनता फूड शुरू किया है। इसमें किसी को क्या एतराज हो सकता है?

कहा जाता है कि यह नॉन-कोर ग्रुप है। हम बोटल प्लांट लगाते हैं तो कहा जाता है कि नॉन-कोर ग्रुप है, इसकी क्वालिटी क्यों घटाई गई है। पैसिंजर्स के लिए एक रेल-नीर का रेट 12 रुपये है, अगर पांच रुपये में कोई आदमी उन्हें पीने के पानी की बोतल दे, तब क्या बुरा है? आखिर उसे भी कॉम्पिटिशन में जाना है। जब लोगों को जनता फूड 10 रुपये में मिलेगा, तब क्या वह रेल नीर 12 रुपये में लेगा? अगर कॉम्पिटिशन में जाकर हम उन्हें वह पानी 5 रुपये में दे सकते हैं, तो क्यों न हम वह एडवांटेज पब्लिक को दें? यह भी तो पैसिंजर एमैनिटीज़ के साथ जुड़ा हुआ है। इस तरह की ऐसी बहुत सारी चीज़ें हैं, जिनके बारे में हमें सोचना है। यह बात सच है, जैसा कि कलराज जी ने कहा कि चाइना आज हमसे बहुत आगे है। वह इसलिए आगे है, क्योंकि वह रेल के लिए बहुत सारा धन स्पेंड कर रहा है। सभी यूरोपियन कंट्रीज़ भी रेल के लिए काफी धन लगा रही हैं। Even within the CIS, they are spending billion of dollars. And what are we spending? We are developing country. क्या सोशल ऑब्लिगेशन सिर्फ हमारा ही है, चाइना का नहीं है? We have to take into consideration all the things. India is India and China is China. I am not criticising them. They can take a decision for whatever they want to do because they do not have a democratic system. They can increase their fares. They can acquire land for their railways. It is their own decision. It is their prerogative. लेकिन हमारे देश में दिक्कत यह है कि यह हमारा सोशल ऑब्लिगेशन है। रेलवे केवल कोई बिजनेस नहीं है। Of course, we have the

business purpose here but at the same time जब भी कहीं पर कोई फ्लड आता है, ड्राउट होता है, सुनामी आता है, अर्थ-क्वेक होता है, तब Railways is the only institution which carries free of cost. रेलवे उस सामान को लोड करता है और उस स्थान पर पहुंचाता है। This is a social obligation. जब हमारा कोई स्टुडेंट यह कहता है, we want to visit some place; so, please give us some concession. तब कौन कंसेशन देता है? रेलवे देता है। सभी लोग चाहेंगे कि हमें कंसेशन मिले, लेकिन कभी कोई कंसेशन मिलता है? लोग वृंदावन जाते हैं, क्या कहीं दूसरी जगह कोई कंसेशन मिलता है? कोई पॉलिटिकल प्रोग्राम होता है, तब भी लोग कंसेशन चाहते हैं, उनको भी हम कंसेशन देते हैं। कोई कोच मांगता है तो हम लोग देते हैं। हम इसीलिए देते हैं कि Railway is meant for that. उसको भी कभी-कभी मौका देने के लिए रेलवे हर इंसान की मदद करता है। इसे भी हम लोगों को देखना चाहिए। इसलिए हमने कहा कि चीन में एवरेज बहुत बढ़ा है। इंडिया में हमारा एवरेज 180 किलोमीटर बढ़ा है। So, this time, we started acting. सर, भाषण तो कोई कभी कुछ ज्यादा देता है, लेकिन उस पर काम करना, उसको implement करना बहुत आसान काम नहीं है। एक दफा हम लोगों ने vision के मुताबिक काम शुरू किया। यह नहीं है कि हम लोगों ने बोल कर छोड़ दिया। हम लोगों ने एरिया भी बता दिया कि किस-किस जगह पर काम होगा। We identified the areas, the route kilometres. The funds are being provided, and it will be completed. The target has been fixed. This target has also been given in the Budget. तो क्या इसको भी आप बोलेंगे कि यह धोखा है। नहीं हुआ है या नहीं किया है, पैसा कैसे आया? सब इंतजाम करके रखा गया है। सारा इंतजाम कर के रखा गया है। बजट में दिया है। You see the pink book. Everything is there. हमने इसी के लिए किया है, सर, कि अगर हम 10 साल में 25 हजार किलोमीटर जाने के लिए शुरूआत करते हैं, तो इसमें कभी भी 150-200 से ज्यादा वृद्धि नहीं हुई। So, let us start for 1,000 kilometers within this year. अगर वह experimentally हो जाएगा तो हम एक साल में केवल एक हजार किलोमीटर ही नहीं कर सकते हैं बल्कि हम दो हजार किलोमीटर भी कर सकते हैं। अगर रुपये मिल जाएंगे तो हम तीन हजार किलोमीटर भी कर सकते हैं। Why not? Why should we start the work from one point? We can start the work from ten points. If there is a will, there is a way. इसी के लिए हम लोगों ने सोचा है और हमने यह शुरू किया है।

सर, एक बात सच है कि we are very much concerned about our safety and security. About 17,500 unmanned level crossings are there. I thought that this is a very concerned area. Within these seven months, Sir, इसके लिए मैंने 17500 में से पहले 3 हजार unmanned level crossings लिया। अगर हम एक वर्ष में 4 हजार लेते हैं, तो क्या यह काम 3-4 सालों में खत्म नहीं हो सकता है? It can be completed within five years. लेकिन, बात यह है कि ROB जो है, इसमें स्टेट गवर्नमेंट को भी 50 per cent राशि देनी पड़ती है। Why is this money not being utilized somewhere? It is because if the Railway is doing some thing, the State Governments are not doing that thing. That is why it is pending. So, I would request all my hon. Colleagues here to please take up this matter with your State Governments so that they can also

spend their money. तब यह जल्दी-से-जल्दी हो जाएगा। अगर हमने 17 हजार में से 4 हजार ले लिये तो 13 हजार बाकी रहेगा और यह दो, तीन या चार सालों में हो जाएगा। इस तरह यह UPA-II में ही खत्म हो जाएगा। इसीलिए हम लोगों ने यह शुरू किया है।

सर, मैंने privatisation के बारे में बोल दिया। चाइना के बारे में बोल दिया कि China is spending lots of money but we are not. हमारे रेलवे पर Sixth Central Pay Commission के कारण 95 हजार करोड़ रुपए का burden आया। हम अपने employees के प्रति proud हैं, लेकिन Sixth Central Pay Commission के अनुसार उनको सैलरी और पेंशन मिलती है। As far as other Departments are concerned, the Ministry of Finance take care of it. लेकिन, यह रेलकर्मियों को रेलवे के द्वारा ही देना पड़ता है। अगर Sixth Central Pay Commission के लिए हमारे 95 हजार करोड़ रुपए चले जाते हैं, तो रुपया हम कहां से लाएंगे? हमने 6 हजार करोड़ divideden भी दिया। Sixth Pay Commission के कारण 95 हजार करोड़ रुपए हमारा involved है। You have to appreciate it. I cannot say to the Railway employees that others will get and you will not get it. I cannot say that. जो दिन-रात काम करते हैं, उसको भी appreciate करना जरूरी है। कभी-कभी हम भी उनको डांटते हैं, लेकिन जब कोई negligence होती है, तभी हम उनको डांटते हैं। परन्तु वे काम भी तो करते हैं। देखिए, हम भी जिन्दगी में कभी गलत काम कर सकते हैं। The right to make blunders is also our right. अगर हम गलत काम नहीं करेंगे तो मुझे अच्छी तरह काम करना नहीं आएगा, हमारी learning कैसे होगी? हमें lesson कैसे मिलेगा? इसी तरह अगर एक बात भी negligence से होता है, वह भी दुखद है। यह होना नहीं चाहिए। उसके लिए हम लोग कोशिश कर रहे हैं। Everybody wants punctuality. लेकिन, आपको पता है कि अभी क्या हुआ? Maoist movement के कारण, Naxalite movement के कारण, हमें 40 per cent business का loss हुआ। अगर कभी कोई पुलिस ऑफिसर भी चेंज होता है, तो सामने क्या आता है. तो रेलवे आता है, जो 64 thousand kilometers है। बिहार में एक ऑफिसर चेंज हुआ। रेलवे का एक इंजन काट कर लेकर चला गया। बस, वहां 10 घंटे के लिए रेल सेवा बंद हो गयी। Maoist movement में 7-7 दिन बाद तीन दिन या चार दिनों के लिए नक्सलाइट्स का बंद होता है। चार दिन ट्रेन चली, उसके बाद फिर बंद। अगर उधर कोई प्रोग्राम होता है तो भी बन्द हो जाता है। इतना बन्द होने से we are losing 40 per cent of our business. हमारी 10 परसेंट earning कम हो गयी, यह बात सच है। यह क्यों कम हो गयी, यह आप लोग भी तो देखिए। इसके बारे में सब को सोचना चाहिए। जब माधवराव सिंधिया जी रेल मिनिस्टर थे, तो क्या उस समय देश में यह problem नहीं थी? क्या पहले ऐसी problem नहीं थी? एक problem जो terrorist activist की आ रही है, यह पहले थोड़े ही थी, यह तो अभी बढ़ रही है। यह अभी जो बढ़ रही है, उससे हमें suffer करना पड़ता है। Everybody is suffering on account of that. केवल criticize करने से कुछ नहीं होगा बल्कि इसका solution भी मिलना चाहिए। Now, a lot of private parties and NGOs are coming to the Railways, I am grateful to them. हम रेलवे में ऐसा कुछ भी नहीं करते हैं जिसमें हम employees को involve नहीं करते हैं। We should not give discredit to our Railway Ministry. I am proud to

say that it is the only Ministry where, in our decision-making, we involve our employees' union. We involve them even in our PPP and for commercial utilization of land and estates. Our employees' union officials too are members of the committees or expert committees. Without taking them into confidence, we do not do anything. हमने पहले उनका suggestion लिया तब यह तय किया कि हॉस्पिटल बनेगा। यहां गुलाम नबी आज़ाद जी बैठे हैं, इनसे आप पूछिए, इन्होंने कहा कि "I want to set up hospitals and give me the land." We will earmark the land; a task force has been set up. अगर हमारे पास land है तो ठीक है। अगर हम नहीं करेंगे तो क्या होगा, encroachment होगी। Encroachment में किसका फायदा है? न आपको है और न हमको है। सर, encroachment से किसी को भी फायदा नहीं है, लेकिन अगर हम land को तैयार करके कुछ काम करें तो फिर फायदा ही फायदा है। लगभग 300 स्टेशंस पर जो Diagnostic Centres बनेंगे, उनके लिए we will give land. स्टेशंस के बाहर जो जगह identify की गयी है, Ghulam Nabi Azadji will set up hospitals there. क्या उसमें infrastructure या money नहीं लगेगा? इसके लिए money कहां से आएगा? हमने asset तैयार किया है। Land is our asset, Sir. And, the Health Ministry will set up their own infrastructure. In the same way, the Ministry of Human Resources Development said that they would like to set up schools and degree colleges like IITs. हमने कहा, बहुत बढ़िया। यहां टूरिज्म मिनिस्टर कुमारी शैलजा बैठी हैं, उन्होंने मुझसे कहा कि अर्बन मिनिस्ट्री भी आपके साथ यह चाहती है कि encroachment न हो। आपके साथ मिलकर हम उधर housing बनाएंगे। It is good, I am also interested in building houses to all my employees. That is our commitment. इसमें हर्ज क्या है? अगर आप लोग नहीं करेंगे तो वह जगह कोई और ले लेगा और फिर उसे political purpose से बेचेगा। क्या हम लोग जायदाद नहीं बेचेंगे? As a result of our move, we would not be allowing encroachment, and we would be utilizing the land for business purpose, for commercial purpose in creating infrastructure, to improve employment generation and for the development of the Railways. इसमें हर्ज क्या है? मुझे तो पता नहीं है। Then, Sir, अगर हम करते हैं तो कहते हैं कि इसमें core sector नहीं है। We are all proud to say that we are one of the core sectors.

सर, कलराज मिश्र जी या राहुल बजाज जी ने optic fibre के बारे में पूछा था। Optic fibre के मामले में, Sam Pitroda is very nice man. His experience is better than anybody else in this regard. उन्होंने अच्छा सुझाव दिया है कि It should reach the grassroots level, the Panchayat-level. उसको हम ले रहे हैं। It is his suggestion and we have accepted his suggestion.

सर, cleanliness और passenger amenity के बारे में so many people are coming. Some people are saying. आप दे दो, हम कर देते हैं। हम cleanlines करेंगे, आप हमें ही दे दो। सर, इसके लिए हम सोच रहे हैं, कि जो cleanliness से शुरू करके रेलवे के काम में भाग लेना चाहता है, even if somebody, a private party, wants to take part in building a new rail line तो इसमें हर्ज ही क्या है? With the State Government there are

5.00 P.M.

corporations in the PPP mode. We too can create our infrastructure. We can create our infrastructure. Yes, Sir. मैंने पहले जब कहा था, 10 साल पहले, मैंने एक एक्सपेरिमेंट किया था, उसमें यह हुआ था। Jointly they are doing it very good. Sir, No money from Railways, but रेलवे लाइन तैयार हो गया, इसमें एरिया डेवलप होता है। There are so many socially desirable areas. उसका होता नहीं है, बोलता है, उसको रिटर्न नहीं है, यह नहीं होना चाहिए। पैसा कहां से आएगा? अरे भाई, if we connect a port through this PPP programme. We have ports, industrial hubs, coalmine areas, steel areas, tourism areas, pilgrimage areas, सर, हमारे देश की इंडस्ट्री इकॉनामी अच्छी हो सकती है। We want that they should spend their money for this purpose. We will give them the share. The Railways decided that we will provide them the economic share. For this purpose we organized a meeting also where our employees, all the unions of officers, employees, SC/ST and all other were present there. We have taken a decision that we will do it. If they lay railway lines, we will be very happy. So, for this matter after 2nd of this month, and all this, Sir, हम लोगों ने एक डिजीजन लिया है कि सैक्रेट्री, रेलवे बोर्ड के अंदर एक सैल खोला जाएगा, whoever is interested in doing business with the Railways and I have said this in my Budget Announcements, Sir. I will pursue this matter with my hon. Prime Minister, the Finance Minister and also the Planning Commission. We want early completion of this project and the package. उसमें सिंगल विंडो फार्मूला 100 दिन के अंदर होना चाहिए, but प्राइम मिनिस्टर से और प्लानिंग कमीशन से बजट पास होने के बाद बात करके इसको हम तैयार करेंगे। इसीलिए हम लोग कहते हैं कि कभी-कभी कई लोग बिजनेस में आना चाहते हैं, मगर because delaying of the projects, delaying of the time इसमें इंटररेस्ट खत्म हो जाता है। अगर इसके लिए कोई टाइम फ्रेम होता है तो वह अच्छा होता है, because then everybody is interested in that. Sir, there are so many stations in this country. वर्ल्ड क्लास स्टेशन हम कितने कर सकते हैं? क्यों शुरुआत नहीं हुई? बहुत सारे टेंडर के लिए प्रोसेस चल रहा है। टेंडर करने में ही 6 महीने एक साल लग जाते हैं। सर, the other stations, (IRCON) and other people are doing. मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स, जो हम लोगों ने कहा था पिछले बजट में, जनवरी से प्रोसेस शुरू हुआ। रेलवे को एडमिनिस्ट्रेटिव काम करने में टाइम लगता है। ऐसे तो बजट पास होने में तीन महीने लगते हैं, उसको भी देखिए, फिर टेंडर करने में 6 महीने लगते हैं, इसलिए यह टाइम भी आपको देना पड़ेगा। अगर आप टाइम नहीं देंगे तो हम क्या करेंगे? गवर्नमेंट का एक सिस्टम है, सिस्टम के अंदर करना है। लेकिन हम यह जरूर चाहते हैं कि एक फाइनेंशियल ईयर में बजट में जो रुपया अलॉट किया जाएगा, that money should be utilized within this year. अगर नहीं किया है. तो we will take some action I have decided that. जो रुपया दिया है, जो कमिटमेंट किया है, वह कमिटमेंट, वह वादा निभाना चाहिए, जैसे

चाहे वह unmanned gates का हो, चाहे new rails चलाने का हो, चाहे projects का हो, इसको करना चाहिए। नहीं करना, यह भी एक तरीका होता है, लेकिन हम लोगों ने बात करके ठीक किया है, यह हम नहीं करेंगे, हम लोग fixed time में काम करेंगे। यह हमको करने का फख है।

बहुत सारी चीजें हैं. सर। Regarding employment also they said that two lakh is the backlog. वह तो है, अभी नहीं, पिछले पांच-सात साल से है. जो नहीं हुआ है। हमने शुरुआत की है और आगे भी रिव्यू करेंगे। सात महीने पहले RRBs के बारे में बोला, रिव्यू हो गया। नया पॉलिसी हुआ, it is in process, it will take some time. आप दो लाख लोग लेंगे तो क्या उसमें process नहीं होगा? Notification नहीं होगा? Notification करने के लिए क्या हमें सिस्टम में नहीं जाना पड़ेगा? उसमें तो जाना पड़ेगा और उसमें टाइम लगता है। मैंने इसीलिए बोला कि देखो तुम्हारे पास स्टाफ स्ट्रेंथ कम है। सब लोग, बहुत सारे ड्राइवर भी हैं, ट्रेनिंग सिस्टम भी बहुत खराब हो गया था. उस ट्रेनिंग सिस्टम को भी हम लोग रिवाइव करने जा रहे हैं। रिसर्च एंड डेवलपमेंट को भी डेवलप करने जा रहे हैं। हमारे दो-तीन काम बाकी हैं। एक तो मैंने बोला कि पोस्ट एंड टेलिग्राफ के साथ मिलकर हमने मुश्किल आसान करने का जो तरीका करना था, वह सक्सैसफुल नहीं हुआ। इसके लिए हम लोग एक दूसरे कार्य में जा रहे हैं. वह है हमारा मोबाइल वैन का और टिकेटिंग के मोबाइल वैन को हम ज्यादा से ज्यादा यूज करेंगे। हमारा जो वादा था मंदरसा, सीनियर और हायर मंदरसा का, वह हमने कर दिया। हमारा जो वादा था इसके लिए, वह हमने कर दिया। 'इज़ल' के लिए, गरीब आदमी के लिए 25 रुपए मासिक टिकट देने का जो वादा था, वह भी हमने पूरा कर दिया। हमारी जो पिछले बजट में 120 नयी ट्रेनों की announcement थी कि 7 महीनों के अंदर 117 ट्रेनें शुरू हो जाएंगी और बाकी तीन गेज कन्वर्जन होने के बाद शुरू हो जाएंगी और बाद में 31 मार्च तक within this financial year every commitment will be fulfilled. नॉर्थ-ईस्टर्न ट्रेन के लिए, आसाम के लिए 2 स्टेशनों पर stoppage के लिए आपने बोला था, बिजली और पाठशाला के लिए भी आपने बोला था, वह भी आपको मिल जाएगा। देखिए, stoppage का जहां तक सवाल है, if you ask me I cannot give you all the stoppages. Operational problem है। कोई बोलता है कि ट्रेन 8 घंटे तक खड़ी होती है, क्यों नहीं देते हैं, कैसे देंगे, उसका maintenance करना पड़ता है। अगर मैं पूरा दिन काम करूंगी, तो रात में मुझे सोना पड़ेगा। इसी तरह से मशीन को ठीक रखने के लिए rest देना पड़ता है। जो-जो काम हम कर सकते हैं, वे हम जरूर करेंगे। एम.पी. लोगों के जो छोटे-मोटे काम हैं, जितने भी आपने सुझाव दिए हैं, for your other stations I will include all that. आपने स्टेशनों के upgradation के लिए जितने भी सुझाव दिए हैं, छोटे-छोटे कामों के लिए सुझाव दिए हैं, वे हम कर देंगे, लेकिन बड़े कामों को हम नहीं कर पाएंगे। अभी 208 करोड़ रुपया हमने इस बजट में दिया है, इसको हमें करने दीजिए। इसको करने के बाद हम कोशिश करेंगे कि आने वाले साल में कोच की इतनी दिक्कत न हो। We are giving wagon order also. We are also giving coach order. I have already instructed to give them order for wagons and new coaches. कोच और वैगन उपलब्ध होने चाहिए, इसके लिए प्लानिंग करनी है। इसके लिए Vision 2020 is speaking for itself. That is a very good vision. इसमें बहुत सारे काम भी होंगे, इसमें हमें कोई एतराज नहीं है। छठे पे कमीशन में 55,000 करोड़ रुपया का अतिरिक्त खर्च उठाने के बाद economic slowdown

का दौर चला, यह आप सबको पता है। दो-तीन साल तो देश में money flow हुआ था, लेकिन पिछले दो सालों में देश economic slowdown हुआ है। यूनियन बजट में डीज़ल प्राइस बढ़ने के बाद हमारी excise duty 900 करोड़ रुपए बढ़ जाएगी। उसके बाद लेवी सरचार्ज है, आप बताइए हम क्या करें? उसके बावजूद हमने पैसेंजर किराया नहीं बढ़ाया है, क्योंकि हम पैसेंजर्स की मदद करना चाहते हैं।

इसलिए मैं यह कहना चाहूंगी कि जितने भी development projects हम लोगों ने हाथ में लिए हैं, उन्हें हम अवश्य पूरा करेंगे। डिपार्टमेंट के पास इतना पैसा नहीं है कि हम सभी काम पूरे कर सकें।

श्री राजीव प्रताप रूडी (बिहार) : मैडम, लालू जी इतना हल्ला क्यों करते हैं ...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : अभी हमने उनसे दोस्ती की है, फिर आप हमारे साथ झगड़ा करवाएंगे क्या ...(व्यवधान) हमारी दोस्ती तो नीतीश जी के साथ भी है, आपके साथ भी है, you are my old friend. All of us belong to the human family. It is very good. हमारे कलराज जी ने कई महत्वपूर्ण बातें उठाई थीं। कलराज जी, कोई चीज बाकी तो नहीं है?

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) : मैडम, आप बोलती जा रही हैं, उसमें सब आता जा रहा है।

कुमारी ममता बनर्जी : अगर कुछ रह जाएगा, तो मुझे बता देना। Some individual issues were raised. I cannot speak on this because there are some operational problems.

श्री कलराज मिश्र : मैंने करप्शन के बारे में भी कहा था, उसके बारे में बता दीजिए।

कुमारी ममता बनर्जी : आपने जो कहा, मैं उससे सहमत हूँ। हमने रेलवे बोर्ड में इस बारे में चर्चा की है कि हमारा विजिलेंस है, लेकिन हमें विजिलेंस को और strong करना पड़ेगा। हम लोग कोशिश करेंगे कि किसी तरह इस सिस्टम को और strong किया जाए। There are some problems in auction centres. There are sectors like the store sector and other sectors. I appreciate the concern of the Members. I request all of you to take care of that also and sometimes you raised the issue also. Then these types of corrupt people will also be alert. I don't want them to misuse the money of the Railways or the money of the passengers or the money of the Government. हम लोग यहां काम करने के लिए आए हैं। यह बात सच है कि करप्शन के लिए we are taking care, लेकिन बात यह है कि इतना बड़ा सिस्टम है, इतने बड़े सिस्टम की देखभाल करने के लिए जो बड़ा सिस्टम होना चाहिए था। There are some problems in that system. We have to restore that. We have to restore normalcy also. I have already requested the Railway Board to take care of that. Every fifteen days we are convening meetings. We are meeting for safety, security and corruption also. I think, there are some touts also. System here is very weak. तत्काल का जो law है, that is also very weak. It is better to bring a strong and comprehensive law for that also. Sir, the penalty is only Rs. 300 or Rs. 500! This is a very horrible thing. हमको इसको करना पड़ेगा। देखिए, हम लोगों ने last बजट में जितना वादा किया था, उनमें से at least 99 परसेंट कर पाए और 01 परसेंट नहीं कर पाए। जैसा मैंने बोल दिया।

श्री जी. एन. रतनपुरी (जम्मू और कश्मीर) : आप एक बात श्रीनगर को जम्मू के साथ connect करने की बोल रही हैं। You are getting a big applause and appreciated for fulfilling all the commitments. आपने एक commitment की थी कि 2007 तक श्रीनगर को जम्मू के साथ जोड़ेंगे, फिर आपने उसको 2010 किया, फिर उसको 2012 किया, now, you have said that it will be connected by 2015. लेकिन ground पर लगता है कि ऐसा नहीं होगा। आप 12 किलोमीटर की एक टनल सिंगलदान में बना रही हैं, It will take, at least, six years to complete.

श्री उपसभापति : Reply समाप्त होने दीजिए, तब आप बोलिएगा।

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, J&K is our heart. Everybody loves it. The people of J&K are nice and good....(Interruptions)... देखिए, काम हो रहा है। अभी तो सोनिया जी को साथ ले करके और प्रधान मंत्री जी को ले करके, वहां पर श्री गुलाम नबी आज़ाद जी भी थे, श्री उमर अब्दुल्ला जी भी थे, डा. फारुख अब्दुल्ला जी भी थे, हम लोग वहां program inaaugurate करके आए। इससे वहां के लोग बहुत खुश हैं। बाबा काजीकुटोहा, अनन्तनाग में टनल को लेकर थोड़ी दिक्कत हुई थी। वहां पर इंजीनियरिंग का प्रोब्लम था, वह technical problem है। आपको पता है कि उसमें और भी थोड़े-थोड़े problems होते हैं। I don't want to discuss it in detail. जम्मू और कश्मीर के बारे में प्रधान मंत्री जी हम लोग को जो guidance देंगे, जो करेंगे, जो guidance हम लोग को मिलेंगे...(व्यवधान)

SHRI G. N. RATNAPURI : General Budget and the Railway Budget are silent on Jammu & Kashmir ...(Interruptions)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Please don't intervene in between ...(Interruptions)

कुमारी ममता बनर्जी : देखिए, जम्मू और काश्मीर को कल भी एक नई ट्रेन दी है। श्री उमर अब्दुल्ला के साथ भी मेरा अच्छा रिश्ता है, डा. फारुख अब्दुल्ला के साथ भी मेरा अच्छा रिश्ता है, from time to time, we are taking advice from them also...(Interruptions)... अब काम हो रहा है, एक साल काम बंद था, because of the technical problems. I cannot say about all these things right now. There are some problems. जो हम लोग यहां डिस्कस नहीं कर सकते हैं...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : देखिए, reply करने दीजिए।

कुमारी ममता बनर्जी : उसमें हम लोग प्रधान मंत्री जी का guidance लेकर और मुख्य मंत्री का guidance लेकर काम करेंगे। जम्मू-कश्मीर तो नेशनल प्रोजेक्ट है, उसमें जो भी करना है, उसके लिए आप लोग भी समय-समय पर सुझाव दीजिए। Whatever we can do, we will extend all our support to North-East and Jammu & Kashmir. इसके लिए national funds available है।

With these words, I request the House to please return the Appropriation Vote on Account Bill, the Demands for Grants for 2010-11, the Supplementary Demands for Grants 2009-10 and the Demands for Excess for 2007-08 to Lok Sabha...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Madam, you move the motion.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir....

SHRI PENUMALLI MADHU (Andhra Pradesh) : Sir, Madam, has answered some of the requests. Sir, she has said nothing about MMTS in Hyderabad.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : She has said that all individual Members may write to her. उन्होंने अपने reply में कहा है कि जो-जो individual Members सुझाव दिए हैं या और कुछ पूछे हैं, वे उसको attend करेंगी और अलग खत भी लिखेंगी।

SHRI PENUMALLI MADHU : Sir, our hon. Minister has replied to some of the pending issues and gave assurance. I am requesting the hon. Minister and wish to say that the Government of Andhra Pradesh has come forward to bear more than 50 per cent. But, this has not been included in the Budget. The State Government has come forward(Interruptions)... So, replying certain issue and ignoring MMTS of Hyderabad is not proper. So, I requests the hon. Minister to assure us on this...(Interruptions)...

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, everybody from every part of the country raises the various issues. They mentioned State issues. Hon. Members have raised issues from local to international level and also raised State and national issues. So, I said, I will reply to every question raised by every individual hon. Member. For your information, only Kolkata Metro is with the Indian Railways. But, metros in other parts of the country are with the Ministry of Urban Development.

SHRI PENUMALLI MADHU : Madam, I am not talking about the Metro. I am talking about the MMTS which is with the Indian Railways.

श्री उपसभापति : आप argument मत कीजिए।

SHRI PENUMALLI MADHU : Sir, I am not arguing.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You have to believe the hon. Minister...(Interruptions)...

KUMARI MAMATA BANERJEE : I know that the State Government and Railways are doing...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : What is this? ...(Interruptions)... She has said that ...(Interruptions)...

SHRI PENUMALLI MADHU : Two-third of the cost is going to be borne by the State Government...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : No; no, you have already spoken...(Interruptions).. No; no, you also come and go some time. Take it in right spirit....(Interruptions)...

SHRI PENUMALLI MADHU : It is not proper, Sir...(Interruptions)... I register my protest ..(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Minister, please move the Bill...(Interruptions)...

GOVERNMENT BILL

The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2010

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE) : Sir, I beg to move :

"That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2010-11 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Now, I shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, I beg to move :

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2010

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE) : Sir, I beg to move :

"That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2009-10 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was put the motion was adopted.