

GOVERNMENT BILL

The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2010

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

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The question was proposed.

श्री पुरुषोत्तम खोडाभाई रूपाळा (गुजरात) : माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपका तहेदिल से आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इस गरिमापूर्ण सभा में एक संसद सदस्य की हैसियत से अपनी बात रखने का यह मेरा पहला अवसर है, इसलिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं इस सदन के सभी सदस्यों को विनयपूर्वक बताना चाहता हूँ कि रेलवे मिनिस्ट्री की ओर से move किये गये इस Appropriation Bill पर मैं आपके माध्यम से अपने विचार रखने का विनम्र प्रयास करूंगा।

मेरा यह सौभाग्य है कि जब मैं एक आम नागरिक था, Politics में interest नहीं लेता था, उस वक्त मैंने सोचा भी नहीं था कि इस सभा में Appropriation Bill पर बोलने के लिए खड़ा हो सकूंगा। उस वक्त यह विषय मेरे मन में नहीं था। मैं डिस्ट्रिक्ट अमरेली, सौराष्ट्र, गुजरात से आता हूँ। सन् 1960 में जब गुजरात राज्य बना तो वहाँ के प्रथम मुख्य मंत्री डा. जीवराज मेहता भी उसी विधान सभा क्षेत्र से हुआ करते थे। यह उनका birth place है और जिला का केन्द्र है। वहाँ रेलवे बहुत पुरानी है, मगर अभी तक वह स्टेशन ब्रॉडगेज होने का इंतजार कर रहा है।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि आपने अपने बयान में बहुत सारी बातें कहीं, आप जब वे बातें कह रही थीं, हम उनको बहुत गौर से सुन रहे थे और तब हमें पता चला कि आप बहुत से अस्पताल बनवा रही हैं, बहुत सी निवासी शालाएँ बनवा रही हैं, कितने ही नए केन्द्रीय विद्यालय बनवा रही हैं। महोदय, मैं नया मੈम्बर हूँ, इसलिए मेरे कहने या प्रस्तुतीकरण से अगर कोई गलती हो जाए तो कृपया मुझे माफ करें। हम जब बाहर कोई बात करते थे और किसी सब्जेक्ट को लेकर यहाँ सरकार से अपनी बात प्रस्तुत करते थे, विनती करते थे या मांग करते थे तो प्रायः यह बात हमें जवाब में देखने को मिलती थी कि आपके यहाँ अस्पताल को अपग्रेड तो किया जाएगा, मगर जब फंड उपलब्ध होगा। हम अगर स्कूल मांग रहे हैं तो कहा जाता था कि जब भी राज्य से दरखास्त आएगी और उसके लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर देने का वायदा वह स्टेट करेगा, तो हम आपको केन्द्रीय विद्यालय देंगे। जिस किसी विषय को

लेकर भी हम केन्द्र सरकार के पास आते हैं, तो प्रायः हमें ऐसा ही जवाब मिलता है। मुझे रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना है कि उन्होंने सभी मामलों में हां कह दी कि अस्पताल बनवा देंगे, स्कूल बनवा देंगे। अगर आप वह सब करेंगे तो यह देश का सौभाग्य होगा। शायद प्राइम मिनिस्टर के बाद सभी डिपार्टमेंट की चीजों की खातरी अगर किसी एक निवेदन में मिलती है तो वह रेल मंत्रालय के निवेदन में मिल रही है। हम आपको प्रोत्साहित करना चाहते हैं और चाहते हैं कि आपकी सभी बातें जल्द से जल्द अमल में आ जाएं और सभी मामलों में आपको सफलता मिले।

उपसभापति जी, मुझे आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को जो बताना है, वह यह है कि आज सुबह भी एक सवाल में मैंने बताया था कि 40 प्रतिशत कार्गो जो पोर्ट्स से आ रहा है, उनका वाहन गुजरात के बंदरगाहों से हो रहा है। तो क्या रेल मंत्रालय ऐसा कोई इनिशियेटिव ले रहा है कि सभी बंदरगाहों के साथ जुड़ी हुई लाइनों को अपग्रेड किया जाए, वहां के यातायात की सुविधा का अपग्रेडेशन किया जाए, उनको ब्रॉडगेज से जोड़ा जाए? वहां जो भी सुविधाएं आज हो रही हैं, वे भी प्राइवेट पार्टिसिपेशन से हो रही हैं। उसमें सेंट्रल गवर्नमेंट या रेलवे डिपार्टमेंट की ओर से बहुत उत्साहजनक प्रतिभाव देखने को नहीं मिल रहा है। गुजरात के सभी बंदरगाहों को यदि ब्रॉडगेज की सुविधा से जोड़ने या इनिशियेटिव आपकी ओर से लिया जाएगा तो देश की प्रगति में गुजरात और ताकत से हिस्सा ले सकता है। मैं यह बात आपको इसलिए बता रहा हूँ, माननीय उपसभापति जी के पैलेस ऑन व्हील्स ट्रेन का प्रवासन में बड़ा अहम रोल है। वह चल रही थी। भगवान सोमनाथ के दर्शन करने के लिए देश और दुनियाभर से यात्री वहां आते हैं। वह ट्रेन शुरू हो गई थी, बाद में कन्वर्जन के नाम पर उसको बंद कर दिया गया। बहुत समय से कन्वर्जन हो चुका है, मगर आज भी पैलेस ऑन व्हील्स गुजरात में नहीं आ रही है। सोमनाथ एक बहुत पवित्र यात्राधाम है। पैलेस ऑन व्हील्स एक शाही सवारी है और इस सदन के सभी माननीय सदस्यों को पता भी होगा कि 300 के करीब राजा-रजवाड़े गुजरात में थे। भगवान द्वारकाधीश का धाम भी गुजरात में है। त्रिमूर्ति सिंह के प्रतीक को देखने के लिए भी *संस्थान* में ही आना होगा।

गिर फॉरेस्ट में ही वे मिलते हैं। हमारे गुजरात में पर्यटन का इतना पोटेंशियल है। तो यह एक सुविधा थी, इसे आपने क्यों बंद कर रखा है? मेरी माननीय मंत्री जी से विनम्र प्रार्थना है कि आप जल्दी से जल्दी इसको शुरू करें, ताकि पर्यटन को इससे बढ़ावा मिल सके। उपसभापति जी, हमारे राज्य को लेकर बहुत चर्चाएं होती हैं। हमारे राज्य की किसी चीज को प्रमोट करने के लिए, राज्य की सरकार यदि किसी को नॉमिनेट करती है, तो उनका भी boycott हो जाता है। मैं इस विषय को विवाद का मुद्दा बनाकर, इस प्लेटफॉर्म पर मुझे जो समय मिला है, उसे बर्बाद

नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन मेरा रेल मंत्री महोदया से अनुरोध है कि पूरे देश को नमक पहुंचाने की व्यवस्था गुजरात से हो रही है, क्योंकि वहां 80 प्रतिशत नमक की पैदाइश हो रही है, लेकिन नमक भेजने के लिए भी हमें वैगन नहीं मिल रहे हैं, जितनी संख्या में हमें वैगन चाहिए, वे हमें नहीं मिल रहे हैं। यह कितनी अहम चीज है। हम यहां दिल्ली में बैठे हैं, क्या आप सबको पता है कि हर एक दिल्लीवासी के लिए हम रोज एक गिलास दूध, गुजरात से भेज रहे हैं। हम चाहते हैं कि आप इसके लिए सुविधा कर दें। आप जिस शहर के लिए सुविधा कर देंगे, उस शहर के लिए जितना भी दूध चाहिए, वह हम गुजरात से भेजने के लिए तैयार हैं, लेकिन आपको इसके लिए सुविधा करने की आवश्यकता है। आज सुबह चर्चा में आप सब सुन रहे थे कि दूध में बहुत मिलावट हो रही है। दूध और घी जैसी चीजों में मिलावट होने से आम आदमी की सेहत के साथ बहुत धोखाधड़ी हो रही है। इसलिए जहां से प्योर दूध की गारंटी है, केवल अपने देश में ही नहीं, बल्कि दुनिया में जिसके दूध की प्योरिटी की गारंटी है, वह दूध हम गुजरात से यहां भेज रहे हैं। इसी तरह इस नमक को भेजने के लिए ...**(व्यवधान)**...

श्री शान्ताराम लक्ष्मण नायक (गोवा) : आप दूध भी बहाते हैं, खून भी बहाते हैं।

श्री पुरुषोत्तम खोडामाई रूपाला : यह आपके दिमाग की सोच है, हम खून नहीं बहाते हैं, आप लोग इसको इस नजरिए से देखते हैं। आपने कभी यह नहीं बोला, आज मैं बोल रहा हूँ कि हम गुजरात से यहां दूध भेज रहे हैं। आपको तो सिर्फ खून ही नजर आ रहा है ...**(व्यवधान)**... यह आपकी कमनसीबी है, आपकी सोच की कमनसीबी है ...**(व्यवधान)**... हम दूध भेज रहे हैं ...**(व्यवधान)**...

ममता जी, मैं आपको यह बताना चाह रहा था, बीच में भाई साहब ने उसमें खून डाल दिया, मैं नमक की बात कर रहा था, इन्होंने बीच में खून डाल दिया ...**(व्यवधान)**... मैं आपको यह बता रहा था कि गुजरात इतनी मात्रा में दूध पैदा कर रहा है। जिस तरह गुजरात का इंडस्ट्री, कैमिकल्स, इन सभी चीजों में नाम था, उसी तरह आज agriculture production में भी गुजरात आगे बढ़ रहा है। हमको agricultural products को cargo करने के लिए यदि व्यवस्था मिले, तो जिस तरह हम दूध भेज रहे हैं, उसी हिसाब से हम इन agricultural products को भी भेज सकेंगे। मुझे आपको यह बताते हुए बड़ी खुशी है कि हमारे यहां एक आम की नस्ल है, जिसे केसर केरी बोला जाता है, यह सौराष्ट्र में बड़ी मात्रा में पैदा होता है। आज कच्छ, जिसको हम रण इलाका बोलते हैं, आज कच्छ में केसर केरी आम की अव्वल नंबर की मांग है। ऐसे बहुत से प्रॉडक्ट्स हैं, जैसे कॉटन के उत्पादन में गुजरात आज पहले नंबर पर आ गया है। प्याज की बहुत भारी पैदावार महाराष्ट्र के बाद गुजरात में हो रही है। फिर क्या करें, बहन जी,

वह बिगड़ जाती है और जब इनको आवश्यकता होती है, उस वक्त इनको वैगन नहीं मिलते हैं, तो इससे किसान को मार पड़ती है। प्याज को वहन करने हेतु या perishable जितने भी सब्जी के products हैं, उनको वहन करने हेतु आप जरा व्यवस्था करेंगे, तो गुजरात के किसान आपके आभारी रहेंगे। मैं गुजरात के किसानों की ओर से आपको एक बात बताना चाह रहा हूँ कि जिस तरह रेलवे का modernization करने का आपका इरादा है, इसमें हमारा एक नम्र अनुरोध है, इसको ख्याल में रखें कि refrigerated coaches जिसमें सब्जी को air conditioned coaches में रखकर एक्सप्रेस डिब्बे लगाकर अहमदाबाद से वह रवाना हो और वह पांच-छः घंटे में दिल्ली पहुंच जाए, जैसे कि एक्सप्रेस गाड़ियां आ रही हैं, इस तरह यदि आप कार्गो की गाड़ियां चलाएंगी, तो जिस तरह दिल्लीवासियों को प्योर दूध मिल रहा है, उसी तरह आप चाहें, तो मुंबई, कोलकाता, कानपुर, आदि जहां के लोगों के लिए चाहिए, हम गुजरात की किसानों की ओर fresh vegetables वहां भेजने के लिए तैयार हैं। वहां इसमें अब इतना potential आगे बढ़ रहा है कि अब इनके लिए हमारी पुरानी मंडियों, जिसकी व्यवस्था बहुत ही अच्छी है, आप सबको पता है कि उझा का यार्ड का अपना एक इंटरनेशनल रुतबा है, ऐसा ही अहमदाबाद का है, ये भी अपने पैदावार को एकत्रित नहीं कर पा रहे हैं। ...**(समय की घंटी)**...

उपसभापति महोदय, मुझे आपके माध्यम से एक बात बतानी थी, जैसा मैंने आपको बताया था। अब मेरा वक्त समाप्त हो रहा है।

श्री उपसभापति : आपकी पार्टी का भी समय समाप्त हो रहा है।

श्री पुरुषोत्तम खोड़माई रूपाला : महोदय, मैं आपके हुक्म से चलूंगा। हमको यह बात बहुत अच्छी लगी कि रेलवे के बजट में जिस तरह का प्रोविजन है कि सौ में चालीस योजनाएं पश्चिम बंगाल में हो रही हैं। नए स्टेशन बन रहे हैं, वह भी पश्चिमी बंगाल में बन रहे हैं। नए यार्ड खुल रहे हैं, वह भी पश्चिमी बंगाल में खुल रहे हैं। ये सब अच्छी बात है। हम उनका स्वागत करते हैं। हम तो आपके माध्यम से माननीया बड़े प्रधान जी से अनुरोध करना चाहते हैं कि इस बजट में ममता जी ने जो किया है, वह नया नहीं है, इससे पहले ये सारी चीजें बिहार की ओर जा रही थीं, अभी पश्चिमी बंगाल की ओर जा रही हैं। हम नए आदमी हैं। हम तो सोचते हैं कि सब सोच कर करते हैं, तो सब अच्छा ही करते होंगे। इसमें सिर्फ जल्दी हो, इसलिए प्रतिवर्ष इस डिपार्टमेंट को नए एम.पी. को देना चाहिए और नए प्रान्त को देना चाहिए ताकि सभी प्रांतों में यह सुविधा आगे बढ़े। इतना ही कहते हुए, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, we are discussing the Appropriation Bill. Only last month we had discussed Railways in great detail, for ten hours. We have now been allotted only two hours for all the parties. So, I request you to confine your speeches to issues related to financial appropriation.

SHRI JESUDASU SEELAM (Andhra Pradesh): Sir, I rise to support the Appropriation Bill proposed by the hon. Railway Minister, Kum. Mamata Banerjee. At the outset, I would like to congratulate her for not only projecting a good Budget, a user-friendly Budget, this year, but also for her Vision Document which addresses most of the long-pending problems that the Railways have been facing.

Railways are the lifeline of the nation. Of course, it is a gift. Right since Independence, we have been able to add to this facility. This is a great vehicle of national integration. From 50,000-odd kilometres we have been able to increase it up to 63,000 kilometres. Everyday, around 18 million people travel in railways, and it is a great vehicle of national integration. At any given point of time, the great Railways are running 7000 trains linking the far-east corners to the far-west corners and Kanyakumari with the northern-most part of India. Sir, we are really proud that the Indian Railways is one of the best administered systems. But, we have, as I said, certain constraints, which Madam Mamataji tried to address through her Vision Document, and the Vision Document has answered some of these things. For instance, I would like to quote a few items from the Vision Document. The intention of the Vision Document is to create an inclusive system where the geographical and social backwardness is taken care of. Sir, it is also intended to segregate the passenger trains and the freight trains through the Dedicated Freight Corridors; one in the Western Sector — they have already started it — and one in the Eastern Sector.

Sir, another thing is, there is an intention to double the length of railway lines to around 12,000 kilometres by 2020, and also to increase electrification up to 33,000 kilometres. It is also aimed at eliminating around 17,000 unmanned level crossings. That is a great measure because many valuable lives are lost in accidents at these level crossings and the families of those accident victims face lot of problems. I will come to that aspect a little later, Sir.

Sir, when a common man goes to purchase a ticket, he finds long queues at railway stations and reservation counters. The Vision Document aims at eliminating such long queues and making it user-friendly and for convenience of passengers.

Then, Sir, there is a lot of demand for starting more trains from the Members of Lok Sabha and the Members of this House. While the debate is on in this House, we have been demanding more

and more trains. Sir, we do have shortage of wagons. So, the Vision Document also aims at mobilising more money for this through public-private-partnership. Of course, we need a lot of money for that. Around Rs.14,00,000 crores is required for this purpose. The Vision Document aims at mobilising 64% of Rs.14,00,000 crores through revenue surplus and the rest through public-private-partnership. Of course, there are the on-going projects like gauge conversion, laying of new lines, doubling of lines and electrification. Apart from that, Sir, we have to create infrastructure for the future. We could only develop around 10,000 - 15,000 kilometres after Independence. We need to connect more areas. I am happy to note that since Mr. Jaffer Sharief's time, we have taken up Udampur line, North-east, and then Jammu and Kashmir and the Konkan Railway. I think many innovative items are coming up under the leadership of Madam Mamataji. We are very thankful for her leadership. I am sure, we will see that the Vision-2020 would be a reality under her stewardship.

Sir, I would also like to congratulate the Railway Minister for coming out with an Accelerated Rail Development Fund of around Rs.5,00,000 crores. She has also introduced a new concept of cost sharing. States like Karnataka and Andhra Pradesh have come forward for cost sharing. It also includes, Jharkhand and Chhattisgarh. But, some other States who can pay should also be asked to join these cost sharing projects.

Sir, these are mainly the broad features in her Vision Document. To match that vision, she has already initiated action. In the Budget of this year, 120 trains have been introduced. Normally whenever the Railway Minister announces the new trains, it takes long time for them to be flagged off. But the good feature is that she has promised, I am sure that she will live up to her promise, 117 trains will be flagged off by March end, I suppose. There is one more feature and I am thankful to you, Madam, for giving concession in the Railway Recruitment Examinations for minorities, women and economically backward sections. It is a very good and innovative step. Also, Madam, there are certain concerns. While appreciating and congratulating the Railway Minister, I would like to bring to her knowledge certain concerns, certain real concerns because I believe in her leadership and I am sure she can only address these concerns effectively and find solution to them. Madam, we believe in your leadership and your capacity to deliver goods. Madam, one concern is that there are certain terms in the Railways like the term 'rate of return', 'turnaround of wagons' and also 'operating ratio'. We find that while sanctioning the projects, the rate of return is normally 14 per cent, the Railway

Board or the administration normally okays such projects. But I am constrained to say even though the rate of return in some of the projects is more than 14 per cent but for some reason or the other they have not been taken up.

It is good on the part of the Railways for having taken up some projects in Andhra Pradesh. We are grateful to you, Madam, this year you have taken up some projects. But there are certain other projects which are equally important, which need and merit your consideration and top priority because they are useful not only to the States of Kerala, Tamil Nadu and Andhra Pradesh but for the entire railway system because it facilitates an alternative route from North to South. The second concern is about the human resource management. Madam, I would like to submit to you that there is a huge of backlog vacancies meant for the SCs and STs. If you look at your management, there used to be about 16 lakh employees who are now about 14 lakh. In these ten years, the number of employees has come down. It is a little sad feature that Group D and *safai karamchari* have been driven out and their work has been given to private agencies. So, this is one area which I would like to bring to your notice, Madam. Sir, the gangman is the key of the Railways. The Group 'D' employees, who come from the weaker sections, have been displaced and the number of employees has come down to 14 lakh from 16 lakh. Even among Groups 'A', 'B' and 'C', if you look at the empanelment of the Executive Directors, Additional Members and Advisors, this empanelment takes on the basis of Grading. If you get three 'excellent' CRs, you will be promoted or you would be empanelled. But sometimes what happens is that the Reporting Officers gives you 'excellent', the Reviewing Officer gives you 'excellent', but the accepting authority downgrades the Rating. Overall, if you look at the four or five years CRs, the Grading will be 'good' or 'very good'. It is not 'adverse' and it is not communicated to him. He is working like a mad dog but ultimately after five years he would not get promotion. If you look at the reasons, it is found that his superiors have rated him down. There is some kind of subjectivity. What I would submit is that this subjectivity should be taken out. We must see that the people coming from the lower socio-economic background are finally placed in higher level of bureaucracy in the railway system. Madam, the second concern is about the lack of proper understanding of your concept of public-private partnership to mobilise more resources. How will you get Rs.14 lakh crores for meeting the demand for on-going projects and the

future infrastructure? For example, I would like to mention one aspect. You have introduced the World Class Railway Stations in which New Delhi and Secunderabad have also been taken. There is an expression called expression of interest.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have two more minutes.

SHRI JESUDASU SEELAM: Okay. The Railway system is, of course, new because they always deal with railway hospitals, railway schools, railway canteen, railway travel. I think, when we call PPP, we need to familiarize the railway system so that they get responded to the needs of the private sector. There should be expeditious implementation of the projects you are taking up under Public Private Partnership. Madam, the other concern that I would like to say is land use pattern. You have huge stretches belonging to the Railway department. I urge upon you to take up development first, wherever land is available. Some States have offered additional land, additional facilities like water, electricity supply. So, kindly give preference to those States where they have offered in addition to our existing Railway land. They will also supplement your efforts. I think, my submission is that there is a scope for improvement. There is a need to intervene as far as human resource development is concerned. There is a need to fill up the backlogs for SCs and STs. With these, I would again like to submit that you are doing excellent work. We are very happy and I am sure under your leadership these constraints would be addressed and the Vision 20-20 would be realized for the benefit of the system and the country at large.

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir, for giving me this opportunity on the discussion of the Appropriation (Railways) No. 3, Bill, 2010. Sir, I would like to mention here some of my reservations because Railway Ministry announced more than 100 new trains. Certainly, majority of the trains have already been introduced and at the same time, frequencies of same trains have been increased. But, Sir, the condition of infrastructure of Railway is not satisfactory. After third year of the Eleventh Plan it is shown that there is a shortfall of 1237 kms of new lines, 6388 kms of gauge conversions, 4711 kms for doubling and 1201 kms of electrification even after three years of the Eleventh Plan. Sir, I cannot understand how this target will be fulfilled after two years and there is a shortfall of 200 kms. in the target made for doubling in the year 2009-10. At the same time, it is said, in case of this rehabilitation/rebuilding there is also a shortfall for this year. Only 1200 number of these have been taken up for rebuilding or for re-construction but the number of

sanctioned bridge for rebuilding and reconstruction is 3593. This is the figure. Sir, in the outlay for the year, 2009-10, it is shown that 250 kms new line was taken up at the cost of 4271 crores but this year 1000 km new lines have been taken up. The amount is only 7193 crores which is only 1.66 times, whereas the projected kilometer is four times of last year, 2009-10. It is four times.

Sir, Railways is systematically downsizing the manpower. It has also been referred to by other hon. Members. Now, the number of trains becoming more and more and the frequency has also been increased. But there is a shortfall in loco running staff. According to the reply of a question given in this House, there is a shortfall of 1,549 posts of Category "A" and "B", 1,33,732 posts of Category "C" and 44,742 posts of Category "D" as on 1st April, 2009. I do not know how many of these posts have so far been filled in.

Sir, Railways have got its own 14 printing presses. But, still, it depends on outsourcing for printing material. Sir, only 5 out of 14 have been taken up for modernization. I do not know about others. When only 5 printing presses are taken up for modernization, only 2,000 people will be retained in their jobs out of 5,000.

Sir, goods and passenger earnings are coming down gradually. This should be addressed.

Sir, in the recent past, a number of States, including West Bengal, are facing acute shortage of power for want of supply of coal to the thermal projects. The reason stated is shortage of rakes. This is a serious issue and needs to be addressed on a war-footing.

Provision to passenger amenities is gradually coming down. Sir, during 2009-10, Rs. 1,102 crores was provided and later revised to Rs. 922.66 crores. It has come down at the RE stage. For 2010-11, it is proposed at Rs. 1,302 crores. This is not sufficient. One cannot ignore the passenger amenities. It is very important. But, services in many areas like catering service, bed linen, liquid soap in toilets, drinking water supply at stations, etc., are all not up to the satisfaction. Sir, trains often run late for hours and, in fact, hardly any train reaches on time. This is the situation now.

Sir, I now come to demands from the people of my area. I raised some demands and requested during my taking part in the discussion in the month of July and also when I was taking part in the discussion on the Railway Appropriation in December, 2009. Now, again, I am submitting those demands.

3.00 P.M.

Sir, the first one is doubling of the main line from New Jalpaiguri to New Bongaigaon of North East Frontier Railway which is the main line connecting the North-Eastern States. This is New Jalpaiguri to New Bongaigaon via new Cooch Bihar. Hon. Railway Minister is sitting here. She herself assured of a daily train. She said that the train from 'Uttar Banga' would run daily. But, it has not yet executed.

Now, I come to laying of new lines. I appreciate that she has ordered for new survey. But, I want a new line between Haldibari and Chandrabanda as early as possible. I also request for an early completion of New Moynaguri-Jogighopa New line. Sir, Rs. 225 crores has been allocated for this project. This project should be completed at the earliest.

Then, as I have told, New Coochbehar Station is a very important station. One *garib rath* runs between Guwahati and Kolkata, but it does not stop at New Coochbehar Station. It should stop at New Coochbehar Station also. I hope the hon. Minister will meet our demands, which have been made here.

Thank you very much, Sir, for having given me this opportunity to speak here.

श्री बृजभूषण तिवारी (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, आज सदन में विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2010 पर चर्चा हो रही है और मैं इस संबंध में कुछ बातें सदन के सामने रखना चाहता हूँ। सबसे बड़ी बात यह है कि रेलवे एक बहुत ही बड़ा नेटवर्क है और प्रतिवर्ष करीब साढ़े पांच अरब लोग सफर करते हैं और 70 करोड़ टन माल की ढुलाई होती है। जिस प्रकार से आबादी बढ़ रही है और जिस प्रकार से लोगों की मोबिलिटी बढ़ रही है, उसको देखते हुए रेल का जितना विकास होना चाहिए, उतना विकास नहीं हो पा रहा है। आप यह समझें कि 58 वर्षों के अन्दर कुल 63 हजार किलोमीटर रेल लाइन में से अंग्रेज लोग 54 हजार किलोमीटर लाइन बनाकर गए थे। अगर आप 63 में से 54 घटा देंगे, तो करीब दस हजार के करीब बचता है। हमारा देश बहुत बड़ा है और इसमें काफी इलाके हैं। अगर आप देखेंगे, तो इधर पूरब का इलाका है, असम है या दूसरे उत्तरी क्षेत्र हैं, जम्मू कश्मीर का इलाका है। हमारे देश के अंदर बहुत से उपेक्षित व पिछड़े इलाके हैं, छत्तीसगढ़ का इलाका है, झारखंड का इलाका है, जहां

पर नई रेल लाइनों की बहुत ही आवश्यकता है। क्योंकि बिना रेल लाइनों के उन क्षेत्रों का विकास नहीं हो सकता है। माननीय रेल मंत्री जी जिस प्रकार संसाधनों का रोना रोती हैं, उनकी बात सही है, क्योंकि रेलवे केवल अपने संसाधनों के बल पर विकास नहीं कर सकता है। इसके लिए भारत सरकार को बजटीय सहायता देना जरूरी है।

मान्यवर, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जो हमारी यातायात की नीति है, उस पर भी पुनर्विचार करने की आवश्यकता है। मैं यह मानता हूँ कि दुनिया की जो ऑटो मोबाइल लॉबी है, उसका सड़कें बनाने का पूरा दबाव है। हम सड़क बना रहे हैं, उसके लिए विश्व बैंक भी हमें मदद दे रहा है तथा और तमाम वित्तीय संस्थाएं भी हमें मदद दे रही हैं। आप जानते हैं कि सड़क बनाने में पर्यावरण का कितना नुकसान हो रहा है। लाखों पेड़ काटे जा रहे हैं। यदि आप सड़कें बनाएंगे तो, उससे मोटर का निर्माण बढ़ेगा। मोटर का यातायात बढ़ेगा, डीजल का खर्चा बढ़ेगा, पेट्रोल का खर्चा बढ़ेगा। अगर पब्लिक ट्रांसपोर्ट विकसित किया जाता तो, मैं इसको मान भी लेता, मगर पब्लिक ट्रांसपोर्ट का विकास नहीं हो रहा है। जो निजी यातायात के साधन हैं, हम उन्हीं को डेवलप कर रहे हैं।

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

लिहाजा आज एक बहुत बड़े पर्यावरण का संकट है। रेल ऐसा यातायात का साधन है, जिसको इकोफ्रेंडली साधन कहते हैं। इससे पर्यावरण का कोई नुकसान नहीं होता है। चूंकि बाहरी दबाव है, जो निहित स्वार्थी तत्व है, उनके स्वार्थों को पूरा करने के लिए हमें रेल पर जितना ध्यान देना चाहिए, उतना ध्यान हम नहीं दे पाते हैं। माननीया रेल मंत्री जी ने कहा है कि संसाधनों की कमी है, इसलिए निजी क्षेत्रों को इसमें आना चाहिए। मैं ऐसा नहीं मानता हूँ, क्योंकि आज तक जितने भी प्रस्ताव आए, निजी क्षेत्र के लोगों ने इस मामले में कोई खास दिलचस्पी नहीं दिखाई। अगर उनकी थोड़ी बहुत दिलचस्पी है, तो जो रेलवे की कीमती जमीनें हैं, वे उनको हथियाना चाहते हैं। विशेषकर जो दूरदराज के इलाके हैं, पिछड़े इलाके हैं, जहां नई रेल लाइन बिछाने का काम होना है, वहां पर नई वैगन्स की कमी हो रही है। इंजनों की कमी हो रही है, ट्रेनें तो आप बढ़ा रही हैं, परन्तु डिब्बों की हालत क्या है, आप यह भी देखिए। कई पुराने डिब्बे हैं, इन्हें ठोक-ठाक दिया गया है, परन्तु इनमें किसी तरीके से सफर भी नहीं किया जा सकता है। आज वैगन्स की भी आवश्यकता है। इंजन, जो आठवें दशक में दस हजार के करीब थे, वे घटकर आठ हजार हो गए हैं। जब तक आप इंजन नहीं बढ़ाएंगे, सवारी कोचेज और माल ढोने के कोचेज नहीं बढ़ाएंगे, तब तक रेल का विकास नहीं हो सकता है। इसलिए मेरा यह कहना है कि रेल के विकास के लिए रेल विभाग को भी सक्रिय कदम उठाना चाहिए और उसी के साथ ही साथ भारत सरकार को भी इसमें पूरी मदद करनी चाहिए तथा हमारी जो यातायात की नीति है, उस पर भी पुनर्विचार करने की आवश्यकता है।

दूसरी बात, मैं यह कहना चाहता हूँ कि मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ। उत्तर प्रदेश, पूरे देश का सबसे बड़ी आबादी वाला प्रदेश है। अगर आबादी के हिसाब से देखा जाए तो दुनिया में मुश्किल से पांच-छह देश ऐसे होंगे, जो उत्तर प्रदेश की आबादी से ज्यादा हैं। अगर आप पूरे बजट को देखें, तो हमारे जो गुजरात के साथी हैं, उन्होंने ठीक ही कहा कि आज से नहीं, बल्कि वर्षों से उत्तर प्रदेश की उपेक्षा होती है। अब चूंकि कांग्रेस की समर्थित सरकार है, इसलिए इनके लिए उत्तर प्रदेश अमेठी और राय बरेली है, मगर उत्तर प्रदेश के बहुत से इलाके हैं, जहां पर योजनाओं की घोषणा कर दी गई है, उसके लिए पैसे का भी बजट में थोड़ा-बहुत प्रावधान किया गया है, किंतु वे योजनाएं कभी पूरी नहीं की गई हैं। उदाहरण के तौर पर मैं सदन का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे में वर्षों से यह मांग की जाती रही है कि ...**(समय की घंटी)**... सर, बस मैं दो मिनट के अंदर खत्म कर रहा हूँ। वहां वर्षों से यह मांग की जाती रही है कि गोडा से गोरखपुर की जो लाइन है, वह बड़ी लाइन कर दी जाए। अभी गोरखपुर से आनंद नगर, की जो लाइन है, वह बड़ी लाइन हो गई, गाड़ी भी चलने लगी, अब दूरी भी बहुत घट गई, लेकिन अगर गोडा और आनंद नगर के बीच में यह बड़ी लाइन हो जाए, तो यह अल्टरनेटिव लाइन हो जाएगी, जिससे कई फायदे होंगे। हम यहां पर तमाम पैसेन्जर गाड़ियां चला सकते हैं, माल गाड़ी चला सकते हैं। उस इलाके के लोगों को यातायात का आप यह हाल देखिए कि वहां के लोग सीधे ट्रेन से कहीं नहीं जा सकते हैं। वे गोरखपुर भी नहीं जा सकते हैं, क्योंकि अगर गोरखपुर जाएंगे तो उनको आनंद नगर में गाड़ी बदलनी पड़ेगी, क्योंकि वहां आगे बड़ी लाइन है, लखनऊ जाएं तो उनको गोडा में फिर ट्रेन बदलनी पड़ेगी। उस इलाके का, पूर्वांचल का पिछड़ा इलाका है, सिद्धार्थ नगर, बस्ती का जो उत्तरी इलाका है, वह केवल सिद्धार्थ नगर का अकेले नहीं है, वह नेपाल की सीमा से मिला हुआ क्षेत्र है, इसलिए वहां जो मांग की जा रही है और जिसके लिए बहुत थोड़ा प्रावधान किया है, मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि बड़ी लाइन वाले जो प्रोजेक्ट हैं, उनको शीघ्र ही लेना चाहिए। इसी के साथ ही साथ, जो मेन लाइन है, लखनऊ से लेकर गोरखपुर तक, यद्यपि डबलिंग हो रही है, परंतु कच्छप गति से हो रही है, आप इस पर जितना ज्यादा जोर देंगी और इस योजना को पूरा कराएंगी, उससे राहत मिलेगी। आप जानती हैं कि ट्रेनें बहुत बढ़ा दी हैं, परंतु ट्रेनों के बढ़ने के कारण ट्रेनों की जो रफ्तार है, वह इतनी कम हो गई है कि हम पहले जो पैसेन्जर गाड़ी से चलते थे, आज सुपर फास्ट से चलकर भी उतने भी समय में उतनी ही दूरी तय करते हैं। हमें इसमें प्रॉब्लम है। कुछ सर्वे भी कराए गए थे। सन् 77 के जमाने में ...**(व्यवधान)**...

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

श्री वृजभूषण तिवारी: सर, बस खत्म कर रहा हूँ। सन् 77 के जमाने में खलीलाबाद से लेकर बलरामपुर में आप देखिए कि बांसी, डुमरियागंज होते हुए एक रेल लाइन का सर्वे हुआ था। आज तक पता नहीं है, वह फाइल धूल चाट रही है। इस प्रकार से मैं कहना चाहता हूँ कि ये तमाम ऐसे क्षेत्र हैं, जो उपेक्षित हैं, अविकसित हैं, पिछड़े हैं, इसलिए

इन क्षेत्रों की तरफ लाइन बिछाने की बात होनी चाहिए। जहां पर लाइन हैं, जहां बड़ी लाइन करने की मांग है, आप वहां पर बड़ी लाइन कीजिए, जहां विद्युतीकरण करने की मांग है, आप वहां विद्युतीकरण कीजिए। सबसे बड़ी बात यह है कि रेल अपने विकास के लिए संसाधन जुटाए, तभी रेल का काम पूरा हो सकता है और यहां की जरूरतों को भी पूरा किया जा सकता है।

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

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal) : Sir, I wish to draw the attention of the House to something very urgent. The Railway Minister is here. Allow me just two minutes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : I would give you time after...

SHRIMATI BRINDA KARAT: Please, Sir, just two minutes. There is a very big demonstration of disabled people going on outside. The Railway Ministry took the full money for a special train for disabled persons coming from West Bengal. They charged 17 lakh rupees. The train started with all disabled people under the leadership of our Minister, Kanti Ganguly. There was not a drop of water on the train. We desperately tried to contact everybody. There was nobody available to help them. The train is coming 12 hours late. And now we are talking about Maha Duronto and what not! This is an inhuman situation. We have made the whole payment. ...*(Interruptions)*...

MS. MABEL REBELLO (Jharkhand): This is not Fair. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE : She is misleading the House. She is distorting the facts. It is not. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : You have made your point. Please take your seat. ...*(Interruptions)*... Minister may take her seat too. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: You are misleading the people. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, take your seat. ...*(Interruptions)*... Please take your seat. You have made your point. ...*(Interruptions)*... You have said what you wanted to say.

SHRIMATI BRINDA KARAT: Sir, it is inhuman. There was not a drop of water. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now please take your seat. ...*(Interruptions)*... That is enough. Please sit down. ...*(Interruptions)*... No, no. Brinda ji, this is against the rules. Please sit down.

SHRIMATI BRINDA KARAT: *

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, this will not go on record. ...*(Interruptions)*... That will not go on record. Sit down, please. ...*(Interruptions)*... Please sit down. That is not going on record. ...*(Interruptions)*... Minister, please take your seat. ...*(Interruptions)*... That is not going on record. ...*(Interruptions)*... Please stop. That is enough. Please take your seat. Now, Dr. Malaisamy. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI E. AHAMMED): She was not in the House. She had come to the house. She just came here and raised it and went away. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): She only tried to bring the matter to your notice. That is over. Now, Dr. Malaisamy.

DR. K. MALAISAMY (Tamil Nadu): Sir, I was all along waiting for you to occupy the Chair as you are not only considerate towards me but towards everyone. At the same time, you are firm and business-like and that is the business.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): But your time is limited. I am constrained by the time allotted to. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, I am fully conscious of the time constraint. I hasten to thank you for having called me to speak on behalf of the AIADMK on this subject. Also, I have to increase my speed and improve the manner of my presentation.

Sir, I spoke on the Railway Budget on 10.03.2010 and put my points clearly. I would not be reiterating those points. I wish to concentrate on certain special areas where I am interested and I request the hon. Minister to listen patiently to me and appreciate the points that I am about to make. Sir, the hon. Minister has received pats and praises from many sides for her populist budget. While I am happy and appreciate the Budget, I wonder how she would manage getting funds for all her

* Not recorded

projects. Her intentions are good and she has got very ambitious programmes in the interest of the public through the Railways. But, how can she manage the finances? As far as finance is concerned, the annual outlay for this year is Rs.41,426 crores, the highest ever. But, according to her, the surplus is only Rs.951 crores. The hon. Finance Minister has already said that Budget support cannot be given from general fund.

On the other hand, she has to manage on her own from Railway's sources. If that be the case, is she capable of doing that?

The second point is that there is a reduction in passenger revenue. Thirdly, the expenditure is on the higher side, thanks to the Sixth Pay Commission, etc. Fourthly, the operative ratio is slipping. These are all financial constraints, as a result of which, she will find it extremely difficult to manage the finances. I would like to give this word of caution to the hon. Minister. She may clarify to the House as to how the projects can be pushed through, how the finance can be generated. Then, Sir, coming to another point, I appreciate her concern for social welfare as she has gone to the extent of erecting hospitals, diagnostic services, colleges, museums, parks, etc. But, I want to know when the core activity of the Railways is something else and when you have dearth of finance even for your core projects, whether you can afford to undertake such social welfare projects also. I am not against the social welfare projects. But, can you have your priority on these projects?

Then, she has rightly announced that there won't be any increase in the passenger fare or freight. But, under dynamic pricing policy, the Railway Board is entitled to increase the fare this way or that way during a financial year. In that case, I would like the hon. Minister to assure the House that there won't be any increase in the fare despite the fact that the Railway Board is entitled to do so under the law. This is what I want to make very clear.

Then, Sir, my basic objective to speak here is to speak about the projects in Tamil Nadu. As far as I am concerned, when I came to the House to speak on this subject, some of my friends said that I should speak about Tamil Nadu instead of speaking about all over India. The prime objective of my speech today is to impress upon the hon. Minister, and the well-informed Minister of State, that how Tamil Nadu has been neglected. I am not making a sweeping statement. Sir, for your information, I would like to give certain facts. For the last two years, the expenditure on Tamil Nadu was Rs.1109

crores and Rs. 1260 crores. This is the amount spent per year. But, the Budget allocation, that is, the outlay given this year is Rs.1057 crores only. This is approximately Rs.200 crores less. These are the days when the Budget increases every year. When that concept is there, we could see that in Tamil Nadu, the outlay provided is much less than the previous year's expenditure.

My next point is about broad gauge conversion. Among all the Southern States, the broad gauge conversion in Tamil Nadu is very-very slow in the sense that a number of lines are yet to be converted from metre gauge to broad gauge. Sir, for your information, in three years, they have covered only 75 kilometres, as far as conversion from metre gauge to broad gauge is concerned. For converting 75 kilometres, they have taken three years. If that be the case, will they ever convert the metre gauge to broad gauge at all? Sir, to be fair to the Railway Ministry, I should concede that during his predecessor's time when Mr. Velu was MOS they did something for Tamil Nadu. But, the neglect was very high. They made a beginning, but before they could complete, their term was over, with the result that Tamil Nadu is still lagging behind. For example, I can say that as far as water bottling plant is concerned, world-class stations are concerned, corridor scheme is concerned, electrification of lines is concerned, which are all the schemes announced now by the Railways Minister, none has come to Tamil Nadu. I do not know whether anything has come to Kerala. That is for you to take care.

Sir, I will conclude in two minutes. Sir, as far as Tamil Nadu projects are concerned, the department has fixed the target date of 31.3.2011, which means that it will take another one year. In this one year period, three or four projects have to be completed. Let me name these, Sir. Quilon-Tirunelveli-Thiruchendur-Tenkasi-Virudhunagar. It is around 72 kilometers; the target date fixed is 31.3.2011, and, the outlay given is only Rs. 65 crores.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please look at the board. ...*(Interruptions)*... The allotted time is over.

DR. K. MALAISAMY: Sir, can you give me two to three minutes? ...*(Interruptions)*...

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

DR. K. MALAISAMY: For the second project, namely, Mailaduthurai-Karaikudi-Tiruturaipundi-Agastiyampalli, the date fixed is again 31.3.2011, and, the amount given is Rs.60 crores.

Next is Dindigul-Pollachi-Palakkad, and, then, Pollachi to Coimbatore; here, again the target fixed is 31.3.2011, and, the amount given is Rs. 65 crores.

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

DR. K. MALAISAMY: Manamadurah-Virudhunagar is 67 kilometre stretch. ...*(Interruptions)*... What I am trying to say is that the target date is 31.3.2011. I mean, you are fixing the targets for the railway officers, and, you are not giving them the money, how can they implement it. This is my point.

Sir, coming to doubling, from Chengalpattu to Villupuram, the outlay given is only Rs. 44 crores. Sir, it is an important thing.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Malaisamy, the allotted time is over. Look at the board. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, in all metro cities, traffic is a big problem in which case the MRTS is a welcome feature. As far as MRT from Velachery to St Thomas Mount – my DMK friends are sitting here – the project is pending for want of land acquisition and eviction of encroachment. They can take care of it and tell the Government to see that everything is done. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, please take your seat. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, I have one last point. Sir, there are several survey reports which have been sent to the Board, but they are yet to be completed. Lastly, Sir, Mr. Gnanadesikan told me one thing. ...*(Interruptions)*... Sir, I am representing Gnanadesikan, who is not here. It is said when we are not given time, .plead the Chairman, he will give you one or two minutes more. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I have given you five minutes extra. ...*(Interruptions)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, Gnanadesikan made a request with regard to the stretch from Dindigul to Sabarimala, which is very important, *via* his native place, which is Vatdakundu. Secondly, Mr. Balaganga wishes to speak about Mailaduthurai to Villupuram, where everything is ready but still the inauguration is pending. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. The Chair will not be influenced. ...*(Interruptions)*... Okay. Okay. ...*(Interruptions)*... Now, Shri R.C. Singh.

DR. K. MALAISAMY: Finally, Sir, the sum and substance of my presentation to this hon. House and the Chair is that Tamil Nadu has been neglected. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri R.C. Singh. *(Interruptions)* Shri R.C. Singh.

DR. K. MALAISAMY: A lot of outlay is needed, and, they should give lot of money. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is over. Now, Shri R.C. Singh. Please.

श्री आर.सी. सिंह (पश्चिमी बंगाल) : सर, मैं बोलने के लिए खड़ा हूँ। ...*(व्यवधान)*...

DR. K. MALAISAMY: Sir, there is one more thing. I suppose, Mr. Elavarasan and Anbalagan also associate. Everyone will become an ex-M.P. one day. So, our submission is that whatever privileges are granted to a sitting MP in the process of booking rail tickets the same should be given to him even after he becomes an ex-MP. It is not very difficult. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay, thank you. This is your last point. Thank you. Sorry, Mr. R.C. Singh.

श्री आर.सी. सिंह : सर, मंत्री महोदया अभी चली गईं, लेकिन आपके माध्यम से मैं अपनी सबसे जरूरी बातें उन तक पहुंचाना चाहता हूँ। सर, mining के जितने इलाके हैं वहां re-survey करने की जरूरत है। झारखंड के बाद से रानीगंज तक रेलवे लाइन को illegal mining से या आग से खतरा है, इसलिए उसका re-survey करने की जरूरत है। अगर मंत्री महोदया यहां पर होती तो शायद वह इस बात को नोट करती।

सर, मैं सिर्फ points बोलूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, क्योंकि मेरा एक मिनट पहले ही पूरा हो गया जबकि मैंने बोलना शुरू भी नहीं किया। सर, मेरा कहना है कि freight target कुछ miss हो रहा है, जो ores और coal वगैरह का illegal transport होता है, मंत्री महोदय इस पर ध्यान दें कि freight rate को कैसे improve किया जा सकता है।

मैं एक और बात कहना चाहता हूँ। मंत्री महोदया ने कहा था कि मैं और कोई भार नहीं बढ़ा रही हूँ, लेकिन इस पर जो 10.3 परसेंट का सर्विस टैक्स लगा दिया गया है, इसके चलते जो foodgrains और दूसरे materials हैं, उनका cost बढ़ रहा है। इसलिए मंत्री महोदया हमारे फाइनेंस मिनिस्टर से बातचीत करके इसे वापिस लेने की कोशिश करें।

सर, दूसरा सवाल यह है कि इन्होंने कहा था कि 2016-17 में freight corridors को हम पूरा करेंगे और उसके लिए इन्होंने 11,180 हेक्टेयर जमीन लेने की बात की थी, लेकिन नोटिस हुआ है यह कार्यरूप में परिणत नहीं हो सका है और यह लगता है कि यह कोरे कागज पर ही रह जाएगा। सर, मंत्री महोदया ने जैसा रेल बजट पेश करते समय कहा था, जो पिछला बजट था, उससे यह बजट भिन्न रहा है। उस बजट में जो target रखा गया था, वह इस बजट में बाध्य हो गया है। ठीक इसी तरीके से जो लोक-लुभावन चीजे हैं, वे केवल कागज पर ही आ रही हैं। बंगाल वाले तो बहुत खुश हैं मंत्री महोदया ने हमको दुरान्तो दे दिया है, लेकिन हम समझते हैं कि आने-जाने वाले जो गरीब लोग हैं, उनके लिए जो ट्रेनें देनी चाहिए थीं, उनका अभाव नजर आता है। अभी थोड़ी देर पहले भी इसकी चर्चा हो रही थी, इसलिए इसे देखा जाए। अलग से लाइन बिछाने का जो काम होना था, बजट में ऐसा नहीं लगता कि उसको किया जाएगा ताकि स्पेशल ट्रेनें उन लाइनों पर बिना रुके दौड़ें। इस तरह की कोई व्यवस्था नहीं है। जब दुरान्तो आती है तो उसको पास कराने के लिए राजधानी जैसी ट्रेनों को भी रोक देना पड़ता है। इसलिए मंत्री महोदय को अलग से लाइन की व्यवस्था करनी चाहिए।

इसके बाद, सबसे बड़ा अहम सवाल यह है कि सरकार के आंकड़ों के हिसाब से रेलवे में 1 लाख 70 हजार से ज्यादा पोस्ट्स vacant पड़ी हुई हैं जिनमें से 90 हजार से ज्यादा पोस्ट्स safety related हैं। रेल मंत्रालय इन पदों को भरने के लिए क्या कर रहा है, मैं मंत्री महोदया का ध्यान इन ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ।

इसके बाद, मैं यह कहना चाहता हूँ और जैसा मैंने पिछली बार भी कहा था जब मुम्बई में पहली ट्रेन चली थी, उसके बाद रानीगंज स्टेशन पर ट्रेन चली थी। यह बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, क्योंकि रविन्द्रनाथ टैगोर को पश्चिमी बंगाल, हिन्दुस्तान और पूरी दुनिया के लोग जानते हैं। उनके पितामह प्रिंस द्वारकानाथ जी ने वहां 1734 में mining शुरू की थी। अब उस रानीगंज स्टेशन को Heritage Stations में नहीं रखा गया है। उसे भुला दिया गया है। सर, वहां परिवर्तन तो हो रहा है, लेकिन क्या परिवर्तन हो रहा है? वहां यही परिवर्तन हो रहा है कि वहां लाल रंग को हटाकर सफेद रंग लगाया जा रहा है। इस परिवर्तन से कोई फर्क पड़ने वाला नहीं है। Development की जो मुख्य चीजे हैं, उनको किया जाए। इसलिए मैं कहता हूँ कि रानीगंज को Heritage Station माना जाए और उसके development के लिए कोशिश की जाए। ...**(व्यवधान)**...

सुश्री मैबल रिबैलो (झारखंड) : रानीगंज को Heritage Station बना दिया है। ...**(व्यवधान)**...

श्री आर.सी. सिंह: अगर बना दिया है तो उसके लिए आपको धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. ...**(Time bell rings)**...

श्री आर.सी. सिंह : सर, एक और बात मैं कहना चाहूंगा। देश जब आजाद हुआ था, उससे पहले मिदनापुर, मुम्बई और बलिया में लोगों ने अपने आपको 14 दिनों के लिए आजाद घोषित किया था। बलिया में जो पहले मुख्य मंत्री बने थे, वह चित्तु पाण्डे थे। मैंने पिछली बार भी कहा था कि तीनों जगह, जिन्होंने अपने को आजाद घोषित किया था, वहां उनके नाम पर कुछ ट्रेनें दी जाएं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. ...(Time bell rings)...

श्री आर. सी. सिंह : ठीक है सर, हम लिख कर दे देंगे, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): One more minute.

श्री आर.सी. सिंह : अच्छा, ठीक है सर। हमने कुछ ओवरब्रिज देने की बात कही थी। यहां उत्तर प्रदेश के लोग बैठे हुए हैं। मऊ शहर, जो कि आधा इस तरफ बसता है और आधा दूसरी तरफ बसता है। उसके बीच से रेल लाइन जाती है और वहां घंटों जाम लगता है। वहां ओवरब्रिज देना बहुत जरूरी है। इसलिए वहां जो प्रॉब्लम है, उसे दूर करने के लिए वहां एक ओवरब्रिज दिया जाए। रानीगंज में जो स्कूल है, वहां हमने फुट ओवरब्रिज मांगा था। जब बच्चे रानीगंज शहर के दूसरी साइड के स्कूल में जाते हैं तो उनके लिए फुट ओवर ब्रिज जरूरी है जिसकी की मांग मैंने की थी। इसलिए मंत्री महोदया का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। वर्दवान में भी एक ओवरब्रिज की जरूरत है क्योंकि वहां पर घंटों जाम लगता है। इसलिए इस पर मंत्री महोदया ध्यान दें और मैं समझता हूं कि उन्होंने जो कहा है, मैं एक लाइन कहना चाहूंगा।

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

श्री आर.सी. सिंह : सर, एक मिनट भी नहीं लगेगा। उन्होंने कहा था कि ब्रिथवीट और बसुमति को रेलवे के साथ ले लेंगे। इसी के साथ बर्न स्टैंडर्ड, जेसप और हिन्दुस्तान केबल को भी रेलवे से merge करने की बात थी, इसलिए मंत्री महोदया इस पर ध्यान दें और उन्हें रेलवे के साथ merge करें। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Bharatkumar Raut, you have six minutes.

SHRI BHARATKUMAR RAUT (Maharashtra): Sir, I come from Mumbai city which gives maximum revenue to the Railways and it has the maximum commuter capacity in the Railways. Since you have given me only six minutes, I will try to conclude my speech in six minutes.

Mumbai became Mumbai because of two things. One was its textile mills and the other was the Mumbai Suburban Railway. Railways in India was launched in Mumbai in 1853. My worry is that you

have demolished all the textile mills. They have gone out of Mumbai. And now the Mumbai Suburban Railway is also having a plight. It is in dire straits.

I am restricting myself to Mumbai Suburban Railway traffic. It has 30 lakh commuters every day. People will not believe that 30 lakh commuters travel by Mumbai Suburban Railway every day. It has 78 railway stations in Mumbai region. It has more than 300 railway platforms; three railway workshops; and it has six corridors.

I was surprised, rather I was initially happy when the Railway Minister announced that 105 more suburban trains will be provided to the city of Mumbai. When I started calculating I realised that either the Railway Minister is daydreaming or * the people. At present, during rush hour, every two and a half minutes a railway train is running in Mumbai. From where will you run 105 extra trains? Are they going to run on roads or the sea? Where will they run? Unless you have more railway tracks, extra trains cannot run in Mumbai. Please don't * the people. Since my childhood days I have been hearing news items and stories about the seventh corridor being given to Mumbai. Now I have crossed 50 years of my life. The seventh corridor is yet to be completed. Unless we have two more corridors in Mumbai, the city cannot take the traffic which it is taking. Sir, every train is loaded at least thrice the capacity from any international standard. We are adding burden to it. In this case, my suggestion to the hon. Railway Minister and the Ministry is that don't compare Mumbai Suburban Railway or its traffic with other cities or metropolises. There should be a separate mechanism to man and monitor the Mumbai Suburban Railway. You have the Konkan Railways. It is working very effectively. Therefore, if there is a separate mechanism – I don't know what you will call it – you may call it either a board or a corporation or whatever you will call it, let it work for the Mumbai Suburban Railway.

Sir, I told you that the seventh corridor is in crisis. More than anything else, there are problems with railway stations. Mumbai has many stations which have heritage value like the Chhatrapati Shivaji Terminus, the Mumbai Central station, the Churchgate station, and the Bandra station. They were constructed a century ago. It is our duty and responsibility to ensure that those heritage structures are saved, protected, and preserved. What are we doing about it? As my previous speaker has said, merely painting a railway station does not mean preserving the station.

† Expunged as ordered by the Chair.

You have to preserve the heritage and while preserving the heritage, you should also ensure that the increasing traffic can also be accommodated in the same Railways. But, that is not happening. On the one hand, we are destroying the stations and, on the other hand, we are also not taking care of the increased traffic. Sir, my request is, a separate fund should be provided for these railway stations. Now, the Chhatrapati Shivaji Terminus, which was earlier known as Bori Bunder, has gone into the world heritage site. This is perhaps the most active heritage site in the world. And, Mamataji, if you would go to the CST station, you will find it pathetic. Sir, more than that is the question of safety and security on the suburban stations. The 26/11 attack has opened a Pandora's box. It has shown how hollow the system is. But, we have not learnt any lesson from the 26/11 horror. There is no safety mechanism which can give safety to the normal commuters. There have been bomb explosions in the Railways and anybody and everybody can enter the station.

Madam, I would also like to request you to look into the ticketless passengers who are travelling in the suburban trains. ...(*Time-bell rings*)... There are ticketless passengers who travel in the suburban trains and they are eating into your treasury. Who are these commuters? They come from all over. They are illegal immigrants in the country and they get scot-free because there is an underground mechanism by which they are protected. If they are caught, then, there is something that happens. I can talk on that for hours, as to how they get freed from the ticket collectors and how they don't get into their hands. Therefore, my request to Mamataji is, you should look into it and stop the illegal and ticketless passengers because they are unnecessary burden on your Budget.

Madam, after saying this, my request to you again is that you look into the issues of Mumbai city separately. Don't compare them with the Indian Railways or any metropolitan city. Then only, Mumbai can breathe safely. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : चतुर्वेदी जी, आप बोलिए। आपकी पार्टी के 6 मिनट बचे हैं और there is one more speaker. इसलिए आप 5 मिनट बोलिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान) : मुझे बताया गया था कि हमारी पार्टी का समय 40 मिनट है, जिसमें से मुझे 10 मिनट मिलेंगे।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : सुनिए, आपकी पार्टी के 23 मिनट थे, उनमें से 17 मिनट खत्म हो चुके हैं, केवल 6 मिनट का समय बचा है, इसलिए आप ऐसा कीजिए कि आप 5 मिनट ले लीजिए और आपके साथी भी 5 मिनट का समय लेंगे।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने यह जो रेलवे विनियोग विधेयक रखा है, यह बात सच है कि यह पास हो जायेगा। उन्होंने निश्चित रूप से बहुत बड़ी-बड़ी घोषणाएं इसमें की हैं। उन घोषणाओं का स्वागत है। उन्होंने यह भी कहा कि उन्होंने इसमें क्षेत्र की आवश्यकताओं का भी ध्यान रखा है। मैं आपके माध्यम से उनसे 2 निवेदन विशेषकर निर्माण कार्यों के बारे में करना चाहता हूँ। निर्माण कार्यों में प्रावधान इतना कम है कि आप कभी भी उन्हें पूरा करने में कामयाब नहीं होंगी। दूसरी बात यह है कि जो physical targets रखे गए हैं, हमारा पिछले वर्षों का अनुभव यह है कि शायद रेलवे की कैपेसिटी कम है। आपकी राजनीतिक इच्छा बहुत अधिक है, उसका निश्चित रूप से मूल्यांकन करेंगी और जो कैपेसिटी कम है, उसको पूरा करने की कोशिश करेंगी, ऐसा मेरा विश्वास है। मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूँ कि 11वीं पंचवर्षीय योजना में 2 हजार किलोमीटर नई रेलवे लाइनें बनाने का लक्ष्य रखा गया था, लेकिन वर्ष 2007-08 में केवल 156 किलोमीटर नई रेलवे लाइनें बनीं। इसमें 2007-08 में 156 किलोमीटर बनीं, 2008-09 में 357 किलोमीटर बनीं और 2009-10 में 250 किलोमीटर बनीं हैं। तीन साल में कुल मिलाकर 763 किलोमीटर बनीं हैं, जब कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में दो हजार किलोमीटर का लक्ष्य था, अब दो साल बाकी रह गए हैं। आपने एक हजार किलोमीटर का लक्ष्य रखा है। यह बात मैंने कही कि capacity क्या है। आप जरा तीनों वर्षों की देख लीजिए।

दूसरी तरफ मैं कहना चाहता हूँ कि आपने यह जो लक्ष्य रखा है, 2009-10 का जो पूरा हुआ है, इसमें आपने नई रेल लाइन के लिए 2,961 करोड़ रुपए का प्रावधान किया था। आपने इसको बढ़ा कर 4,271 करोड़ रुपए कर दिया है। भौतिक लक्ष्य 250 किलोमीटर का था, वह 250 किलोमीटर ही रह गया। एक किलोमीटर रेल लाइन बनाने के लिए 17 करोड़ रुपए चाहिए। एक हजार किलोमीटर नई रेल लाइन बनानी है। इसके लिए 17,000 करोड़ रुपए चाहिए और आपने इसके लिए 4,361 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। मुझे यह समझाने की कृपा करेंगे कि यह कैसे पूरा होगा?

महोदय, मैं निर्माण कार्य में दोहरीकरण के संबंध में उदाहरण देना चाहता हूँ। 2009-10 में 700 किलोमीटर दोहरीकरण का लक्ष्य रखा था और इसके लिए 1,900 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया था। इस प्रावधान को बढ़ाकर 2,000 करोड़ रुपए कर दिया गया है, किन्तु भौतिक लक्ष्य, जो आपके राज्य था, को 700 किलोमीटर से घटाकर 500 किलोमीटर कर दिया है और 500 किलोमीटर में से भी 315 किलोमीटर ही हुआ। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यह देखते हुए आपने 2010-11 में जो 700 किलोमीटर का लक्ष्य रखा है, उसको आप कैसे पूरा करेंगी, क्योंकि प्रावधान नहीं है और capacity नहीं है?

महोदय, मैं दोहरीकरण के संबंध में और बताना चाहता हूँ कि जो ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना है, उसका भौतिक लक्ष्य अपने 6,000 किलोमीटर रखा था। तीन साल में 1,500 किलोमीटर हुआ है। दो साल में, 4,500 किलोमीटर कैसे होगा? वह कौन-सी जादू की छड़ी है, आप इसके बारे में सोचें, विचार करें और कृपया उत्तर दें।

मैं आमान परिवर्तन के संबंध में बताना चाहता हूँ, जो कि निर्माण कार्य में ही आता है। वैसे तो पुराने मंत्री महोदय ने और आपने भी, रेल मंत्रालय यह कहता है कि हमको सबसे अधिक फायदा आमान परिवर्तन में है और हम जल्दी से जल्दी conversion करना चाहते हैं। किन्तु पिछले मंत्री महोदय ने भी यह कहते हुए कि हम जल्दी से जल्दी करेंगे, कुल 18000 किलोमीटर है, उनमें से 10,000 ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में रखा और 8,000 किलोमीटर बारहवीं पंचवर्षीय योजना के लिए रखा गया। कितना स्लो काम हो रहा है? यह financially बहुत important है, यह आपको फायदा देने वाला है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि कृपया आप नोट करने की कृपा करें। बीकानेर, गंगानगर, उदयपुर हिम्मत नगर लाइन, मावली मारवाड़ जंक्शन बड़ी सादली लाइन, जयपुर, लुहारू खण्ड लाइन में इतनी धीमी गति चल रही है, वे Defer हो गए हैं, बंद पड़े हैं और रेल मार्ग बंद पड़ा है।

महोदय, मैं गुजरात की बात करना चाहता हूँ। वहां सौराष्ट्र और पुराना नैरोगेज खण्ड भी इसी तरह उपेक्षित हो गया है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में जो 10,000 किलोमीटर का लक्ष्य था, उसमें से तीन वर्ष में 3,400 किलोमीटर हुआ है। 1,100 किलोमीटर इस बार होगा। 6,400 किलोमीटर बाकी बचेगा, इसको आप कैसे पूरा करेंगे? कई और बातें हैं, जिनकी चर्चा मैं नहीं कर रहा हूँ, मैं केवल मात्र विनियोग विधेयक पर financial चर्चा करना चाहता हूँ, इसलिए कह रहा हूँ।

महोदय, मैं ट्रैक रेन्यूअल के बारे में कहना चाहता हूँ। ट्रैक रेन्यूअल के काम में 2010 तक 5,600 किलोमीटर पिछड़ा थ्रो फारवर्ड था और 2010-11 में 2,300 किलोमीटर नए कार्य करने थे। कुल मिलाकर 7,900 किलोमीटर का रेन्यूअल करना था। और रेन्यूअल नहीं हुआ, तो किस प्रकार के accident हो सकते हैं, वह आप देख सकती हैं। आपने 2010 में 3,500 किलोमीटर का लक्ष्य रखा है। पिछले का बाकी 7,900 किलोमीटर है और इसके लिए आपने 5000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, इतना मैं वह पूरा नहीं हो सकता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उसने समपार फाटक बनाने के लिए उसमें आदमियों को लगाने की बात की है। देश में उसका स्वागत है। किन्तु मैं एक बात पूछना चाहता हूँ कि जहां पांच हजार से ज्यादा वाहन रेलवे लाइन पर से गुजरते हैं। वहां आर.ओ.बी. या आर.यू.बी. को बनाए बिना कैसे काम चलेगा? जो प्रावधान आपने किया है, बहुत कम है। माननीय रेल मंत्री महोदय, कृपया इसको देखें। अभी-अभी माननीय सदस्य ने कहा कि पुरानी रेल कंपनियां थीं, सारा काम तो उन्होंने किया था, हमने तो स्वतंत्रता के बाद से केवल 10 हजार किलोमीटर बनाई है। ...**(समय की घंटी)**... हमारे कुछ वामपंथी मित्र नाराज होंगे, लेकिन पी.पी.पी. के माध्यम से उसको निश्चित रूप से निर्माण कार्यों में लगाने की आवश्यकता है। राज्य सरकार, केंद्र की सरकार, financial institutions साथ आएँ, टोल लगाएँ, निर्माण के कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा करें, इस बात की बहुत आवश्यकता है, यह मैं निवेदन करना चाहता हूँ।

महोदय, कई सदस्यों ने रेल मंत्री महोदय को appreciate किया कि आप अस्पताल खोल रही हैं, स्कूल बना रही हैं। मैं नहीं समझ पाता कि उनका मतलब क्या है? मेडिकल डिपार्टमेंट क्या करेगा? आपके जो अस्पताल हैं, वहां पूरी तरह की expertise नहीं हो सकती। आपके कर्मचारी या तो सी.जी.एच.एस. का सहारा लेते हैं या सरकारी अस्पतालों में जाते हैं। मेरा आपसे हाथ जोड़कर निवेदन है कि आप यह काम बंद कीजिए। पैसा बचाइए और लोगों का अच्छा खान-पान दीजिए। ...(समय की घंटी)... मेरा आपसे यही निवेदन है। इस काम को आप ...

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

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : प्लीज, मैं केवल दो मिनट और लूंगा, मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ। मैं सुरक्षा की दृष्टि से भी एक बात कहना चाहता हूँ। सुरक्षा की दृष्टि से जब ऐसे समाचार आते हैं, जब पी.आर.जी. के जवान स्वयं मुसाफिरों को तंग करते हैं, उन्हें धमकाते हैं और रकम ऐंठते हैं, तब मन को बहुत कष्ट होता है, इसलिए उनकी निगरानी आवश्यक है।

महोदय, सुरक्षा की दृष्टि से हमारे राजस्थान की बहुत बड़ी सीमा है। एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। महोदय, मुनाबाव रेलवे स्टेशन पर हिंदुस्तान और पाकिस्तान की ट्रेन जाती है, वहां चौकी बनी हुई है। आप किताबें देख लीजिए, निर्णय देख लीजिए, आपने कहा चौकी से काम नहीं चलेगा, वहां थाना बनेगा और 150 परसेंट वहां की हाज़िरी होगी, लेकिन दो साल से यह मामला पड़ा हुआ है। देश की सुरक्षा के साथ आप खिलवाड़ तो मत कीजिए और कृपया उन कामों को पूरा करने की कोशिश कीजिए।

मेरा आपसे आखिरी निवेदन है कि आप केटरिंग को ठीक करें, खान-पान की व्यवस्था ठीक करें।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay, please.

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी : खोखे वालों को नुकसान न हो, इस दृष्टि से कोशिश करें, यही निवेदन करता हुआ मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। यद्यपि मुझे कहा गया था कि आप पार्टी के दूसरे वक्ता के तौर पर बोलेंगे, इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ और फिर दो शब्दों में दोहरा रहा हूँ कि आप calculation के आधार पर पूरा प्रावधान कीजिए। दूसरी बात कहना चाहता हूँ कि वहां की कैपेसिटी बढ़ाने के लिए अपनी राजनीतिक इच्छा का प्रयोग करके वे काम कराइए, भौतिक लक्ष्य पूरा कराइए - यही निवेदन करते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Chaturvedi ji. Now, Shri Narendra Budania. You have eight minutes. Finish in eight minutes.

श्री नरेश बुढानिया : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। रेल मंत्री जी ने जो एप्रोप्रिएशन बिल पेश किया है, उसका मैं समर्थन करता हूँ। महोदय, मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने बजट में जिन परियोजनाओं की घोषणाएं की हैं, उनमें आम आदमी का उन्होंने ख्याल रखा है। मैं इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने सामाजिक उत्तरदायित्व पर पूरा जोर दिया है, जो आज हमारे देश की सबसे बड़ी आवश्यकता है। यदि हमारी सारी परियोजनाएं लाभ को देखकर बनेंगी, तो मैं समझता हूँ कि भारत का वह हिस्सा, जिसको आज कनेक्टिविटी की आवश्यकता है, उसका सपना कभी पूरा नहीं हो सकता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हम कनेक्टिविटी के माध्यम से ही देश का विकास कर सकते हैं और कनेक्टिविटी एक सबसे बड़ा आधार है।

मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने विज़न-2020 इस देश के सामने रखा है। विज़न-2020 देखने से यह लगता है कि उनकी दृढ़ इच्छाशक्ति है - इस देश को आगे बढ़ाने की, इस देश में विकास की गति तेज करने की। महोदय, मैंने देखा है, मैंने कई देशों का भ्रमण किया है और मैंने वहां के स्टेशनों को भी देखा है, वहां की रेलों को भी देखा है। वहां की रेलों और स्टेशनों को देखने के बाद जब हम हमारे देश की रेल और रेलवे स्टेशनों को देखते हैं तो थोड़ा सा अचरज होता है। आज हर देश - चाहे वह विकासशील देश है, चाहे विकसित देश है - आज ज्यादातर देश जो निवेश कर रहे हैं, वह अपने देश में नई रेल लाइन बनाने पर कर रहे हैं, रेल के विकास में कर रहे हैं, कनेक्टिविटी के लिए कर रहे हैं। मैं समझता हूँ कि हमारे देश में भी इसकी आवश्यकता है और आज इस पर ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। महोदय, मैं विज़न-2020 में देख रहा था कि आजादी के बाद हमारी बहुत ही थोड़ी रेलवे लाइनें बनी हैं। 1950 में 53,966 थी, आज 64,015 किलोमीटर हमारी रेलवे लाइन है। अगर हम हिसाब लगाएं तो यह 180 किलोमीटर प्रति वर्ष के हिसाब से बैठती है। मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस साल 1000 किलोमीटर नई रेल लाइन डालने का निर्णय किया है। यह स्वागत योग्य है, लेकिन जब चतुर्वेदी जी बोल रहे थे तो मैं उनकी बात समझ रहा था कि पिछला हिसाब देखते हैं तो लगता नहीं कि यह टारगेट पूरा नहीं होगा तो हम लोग बहुत पिछड़ जाएंगे, बहुत पीछे चले जाएंगे। मुझे ममता जी की कार्यक्षमता पर विश्वास है कि जो टारगेट उन्होंने रखा है, वह टारगेट वे निश्चित रूप से पूरा करेंगी। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 94 आदर्श स्टेशनों की घोषणा की है। लेकिन मुझे इस बात की तकलीफ है कि आपने जो 94 आदर्श स्टेशंस किए हैं, उनमें राजस्थान का कहीं नाम नहीं है। महोदय, राजस्थान एक ऐसा शांतिप्रिय प्रदेश है, जहां पर किसी चीज की कमी नहीं है। वहां पर खनिज इतना है, वहां पर इतने पर्यटक जाते हैं, वहां पर तीर्थ स्थल इतने हैं कि

लाखों लोग वहां जाते हैं। इसलिए राजस्थान के संबंध में हम लोग ममता जी से यह उम्मीद करते थे कि इन आदर्श स्टेशनों के अंदर राजस्थान को भी एक बड़ा हिस्सा देगी, लेकिन बिल्कुल न देखकर हमें बड़ा दुख हुआ है। मैं समझता हूँ कि ये जो 94 आदर्श स्टेशनों हैं, इनकी संख्या को और बढ़ाकर इस साल आप राजस्थान को भी इसमें शामिल करेंगी। मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने 93 मल्टी फंक्शनल स्टेशनों के निर्माण की घोषणा की है।

महोदय, एक सबसे बड़ी बात जो इन्होंने की है, वह मानव रहित क्रॉसिंग के बारे में की है। महोदय, आजादी के बाद कितनी दुर्घटनाएँ हुई हैं, इसका हिसाब लगाना बहुत मुश्किल है। लेकिन मंत्री महोदय ने पांच साल के अंदर 17,000 जो अनमैन्ड गेट्स हैं, उन पर चौकीदार लगाने की बात कही है, वह स्वागत योग्य है। यह सब काम होने से, मैं समझता हूँ कि जो ऐक्सीडेंट्स होते हैं, लोगों की जाने जाती है, उससे बचा जा सकेगा। महोदय, इन्होंने बताया कि 2009-2010 में 3000 अनमैन्ड गेट्स बनाने की स्वीकृति दी। इस बार 2010-2011 के अंदर 1000 अनमैन्ड गेट्स बनाने का इन्होंने निर्णय लिया है और आठ वर्षों में सारे बनाने का निर्णय लिया है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसके ऊपर आपको एक विशेष कार्य योजना बनानी चाहिए और कहां ज्यादा आवश्यकता है, उसके ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि राजस्थान के अंदर आज अधिकांश एरिया ऐसा है, जहां मानव रहित क्रॉसिंग है। हिन्दुस्तान के अंदर सबसे ज्यादा अगर मानव रहित गेट होंगे तो वह राजस्थान के अंदर होंगे इसलिए आप अपनी प्राथमिकता के अंदर राजस्थान को लें, ऐसी मैं और राजस्थान की जनता आपसे उम्मीद करती है। एक समस्या इसमें बहुत बड़ी है। समस्या यह है कि आप unmanned गेट किस को मानते हैं। 40-40 साल से लोग एक गांव से दूसरे गांव, अपने गांव से अपने खेतों के अंदर ट्रैक्टर लेकर के, ट्रौली लेकर के, ऊंट, गधा लेकर के पिछले 50 सालों से, 60 सालों से जब से गांव बसे हैं तब से जा रहे हैं। लेकिन रेल विभाग उनको मानव रहित क्रॉसिंग मानता नहीं है। उनको अतिक्रमण मानता है और अतिक्रमण मान करके वहां के किसानों का जो नुकसान होता है वह बड़ी दुखदायी बात है। इसलिए आप राजस्थान के अंदर विशेष तौर से रेगिस्तान के अंदर उन जगहों का निश्चित तौर पर सर्वेक्षण कराएं, जहां वास्तव में गेट बनाने के काबिल हैं। तो आप वहां गेट बनवाएं। अभी राजस्थान के अंदर बहुत से धरने, प्रदर्शन चल रहे हैं। वह इसलिए नहीं चल रहे हैं कि यह आपको दिखलाना चाहते हैं कि वहां पर उनकी आवश्यकता है। वहां पर नया आमान परिवर्तन हो रहा है। उस आमान परिवर्तन के अंदर वह जगह, लाइन ऊंची हो गई है जिसके कारण लोगों को आना-जाना बंद हो गया है। इसलिए उनके सामने भारी परेशानी पैदा हो गई है। मैं उम्मीद करता हूँ कि आपने वाले समय में आप unmanned crossing को manned crossing बनाएंगे तथा इसमें आप विशेष तौर से राजस्थान का ख्याल रखेंगे। **...(समय की घंटी)...**

महोदय, एक-दो मिनट और लूंगा। महोदय, नई रेल लाइन के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि राजस्थान में 1997-98 में सवाई से हनुमान गढ़ का सर्वे हुआ था। उस रेल लाइन के बनने से उस क्षेत्र का विकास होगा। इस बारे में भी आपने घोषणा की है। उस सर्वे को अपडेट करके आगे ले जाने की जरूरत है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि

4.00 P.M.

आपकी प्राथमिकता रेल लाइन रहनी चाहिए। आपको मालूम है कि पश्चिम बंगाल के अंदर राजस्थान के कितने ही लोग रहते हैं और विशेष तौर से चुरु के कितने लोग रहते हैं और वह आपका कितना समर्थन करते हैं। रतनगढ़ से सरदार सर जो छोटी लाइन बनी हुई है, सारी जगह ब्रॉड गेज बनने का काम शुरू हो गया है। वह जो 40 किलोमीटर का टुकड़ा है, वह वैसा का वैसा पड़ा हुआ है। वह गाड़ी बंद हो गई है। राजस्थान के लोग कोलकाता में आपसे मिले थे और आपने तुरन्त कहा कि जब तक ब्रॉड गेज में परिवर्तन न हो यह गाड़ी बंद नहीं होनी चाहिए, चालू रहनी चाहिए। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने इस गाड़ी को चालू रखा है। इसको आमान परिवर्तन में शामिल करें तो बहुत अच्छा होगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : बस-बस, हो गया।

श्री नरेन्द्र बुढानिया : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक और अंतिम बात कहना चाहता हूँ। नोखा से शिखर नई रेल लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण है। वहां इन लाइनों के ऊपर दो बड़े भव्य मंदिर हैं। एक सालासर हनुमान जी का मंदिर है। इस मंदिर में पूरे हिन्दुस्तान से लाखों लोग आते हैं। लेकिन वहां गाड़ी का साधन नहीं होने से लोगों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। ममता जी का बड़ा दिल है, इससे राजस्थान के अंदर एक नई शुरूआत होगी। नोखा के अंदर माता जी का मंदिर और सालासर के अंदर हनुमान जी के मंदिर को लाइन से जोड़ेंगे तो बहुत कृपा होगी।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : बस-बस, बैठो, 10 मिनट हो गए हैं।

श्री नरेन्द्र बुढानिया : महोदय, चुरु से तारानगर जो तहसील मुख्यालय है इसको जिले से जोड़ने के लिए 1997 में सर्वे हुआ था। यह बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। इसको आप प्राथमिकता देकर के धनराशि उपलब्ध कराएं। इसके अलावा रिवाड़ी से देगाना पैसेंजर ट्रेन की घोषणा की है। इसके लिए धन्यवाद देता हूँ। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि दिल्ली से जोधपुर वाया देगाना एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाएं जो पूर्व में चलती थी। धन्यवाद।

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Appropriation Bill. We are really thankful to the hon. Railway Minister for making an announcement to set up a railway wagon factory in Guwahati. In the railway history of the last 63 years, we have seen that Assam and the North-Eastern Region have always been neglected by all successive Governments at the Centre. Due to this reason, our region, till today, has not got the double railway line. Sir, there is no electrical railway line in Assam and the North-Eastern Region. Sir, in her Budget speech, the Railway Minister had announced the establishment of one

railway wagon factory in Guwahati in the Public Private Partnership mode. In the year 1996, the then Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan, announced building of a railway bridge over the River Brahmaputra, connecting North Bank and South Bank of the River Brahmaputra. That was the only major announcement made by any Railway Minister in the past for the North-Eastern Region. And now, the present Railway Minister has announced the setting up of a wagon factory. But this Wagon Factory is to be set up in the mode of Public Private Partnership. The Railway Ministry is going to spend Rs.65,000 crores in the coming year. We would request the hon. Minister to take our request very seriously. Instead of the PPP mode, the Railway Ministry should come forward and propose a Coach Factory in Guwahati in place of the Wagon Factory, and the entire money for it should come from the Government. It should not be in the mode of Public and Private Partnership because the economic conditions of Assam and the entire North-Eastern region are known to everybody.

Sir, for the last several years, we, the people of the North-Eastern Region, have been demanding for a separate Railway Zone in Guwahati excluding Bihar and West Bengal. We have seen in the last several years that we are not getting anything. So, if a separate Railway Zone comes up in our region, it will, definitely, be helpful for the development of Railways in our region. Sir, in her Budget speech, the hon. Minister declared that there should be a Master Plan. She is thinking of a Master Plan for the North-Eastern Region. It is a welcome move. But from where the money is going to come has not been mentioned. In her speech, she said that they would consult the North-Eastern Council. With the help of the North-Eastern Council, this Master Plan is going to be implemented in the North-Eastern Region. But I am sorry to say that this has not been reflected at all in the General Budget of our country. Even the Budgetary allocation for the North-Eastern Region has not been increased. When the allocations have not been increased for the North-Eastern Region and when this has not been reflected in the General Budget, then, from where will the money come? It is very difficult to understand.

According to the Report of the World Health Organisation, maximum number of patients of our country belong to the North-Eastern Region. Every day, hundreds of people from the North-Eastern Region visit the Tata Memorial Hospital for the treatment of cancer. I am happy that the hon. Railway

Minister has announced that there will be concession for the cancer patients travelling in the railways. This is a very welcome move. But there is no super fast train between Guwahati and Mumbai. Hundreds of passengers travel daily to Mumbai. There is a train between Guwahati and Mumbai which runs twice a week but that is unreserved. And that does not help the cancer patients. In the interest of the cancer patients, I request the hon. Railway Minister to introduce a super fast train between Guwahati and Mumbai. This is very important. Madam, please take care of the cancer patients. ...*(Time-bell rings)*... Give me two minutes more, Sir. I will conclude within two minutes.

There is one more thing. In her Railway Budget speech, the hon. Minister had talked about conducting interviews pertaining to railway recruitment in the local language. This is a welcome move. Sir, now, thousands of Group 'C' and 'D' posts are lying vacant in the N.F. Railway. Sir, we are all aware of the conditions prevailing in the North-Eastern Region. It is an insurgency-hit region. We have unemployment and other problems and there are thousands of posts vacant in the N.F. Railway. In view of this, I request the hon. Railway Minister to announce a special recruitment policy for the youth in the North-Eastern Region, otherwise they would suffer. I would like to cite an example. Sir, during Laluj's time, 200 appointments were made in Group 'C' and 'D' categories without any interview, without any advertisement, etc. Not a single candidate was there from the North-East. It is because of such things that the employment situation has worsened there. Madam, please take care of this situation. At least, try to understand the sentiments of the people of this region and announce a special recruitment policy like the one you have for the people of Jammu & Kashmir. The same thing should be made applicable in the case of the North Eastern Region so far as the railway recruitment is concerned. There is one more thing. Every year, many people from Bengal and other parts of the country visit the Kamakhya temple. Similarly, many people from Guwahati visit the Kalighat temple every day. I request Mamta *didi* to introduce a train between Kamakhya temple and Kalighat temple. ...*(Time-bell rings)*... This is the last point, Sir. I welcome her announcement regarding the establishment of a hospital. It will be very helpful. I support this move for the establishment of a hospital...

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

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: ...in the backwaters of Bramhaputra. I request...

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

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: In her speech, the Railway Minister has announced...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You have made your points. Please conclude.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: ...that she is going to establish a sports academy for the North Eastern States. Madam, please announce one sports academy for the North Eastern Region at Guwahati because Guwahati is the hub of the North Eastern Region.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is all. Now, Shri Shanappa. Take your seat, Mr. Baishya.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Madam, kindly announce an electric rail line and doubling of lines in the North Eastern Region.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. You have become very aggressive! Shanappa ji, no time is left for your Party. You can take five minutes.

श्री के.बी. शणप्पा (कर्नाटक) : उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी जी ने विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2010 रखा है। उन्होंने लास्ट ईयर भी दो बार विनियोग (रेल) विधेयक रखा था। लास्ट ईयर का जो कुछ भी रिजल्ट है, वह आज हमारी आंखों के सामने है। आपकी efficiency के बारे में हमारा कोई डिफरेंस नहीं है, लेकिन इस विधेयक में अपने 40745 crore का प्रपोजल रखा है। इसके रिसोर्सेज के बारे में भी आपने बताया है, how you are going to collect the money. लेकिन मैं आपको एक बात बताना चाहता हूँ, लास्ट टाइम भी इस ऑगस्ट हाऊस में मैंने हैदराबाद, कर्नाटक के बारे में दो बातें छेड़ी थीं। मैडम, आप तो पूरे देश का रेलवे बजट यहां पर रखती हैं। सबसे पहले तो इस कंट्री में जो बहुत वीकेस्ट सेक्शन है, वीकेस्ट एरिया है, जहां पर लोगों को कोई सहूलियत नहीं है, ऐसे एरियाज के लिए मैंने कहा था कि आप एरिया का सर्वे करें।

गुलबर्ग किसी जमाने का बहमनी का संस्थान था, सिक्सटीन सेंचुरी में बहुत बड़ा राजा था, वह डिविजन सेंटर बन गया, चेन्नई टू मुंबई की एक ही रेलवे लाइन ब्रिटिश जमाने में हुई थी, आपके आंकड़ों के हिसाब से पता चलता है कि 53,000 - odd kilometres were laid before 1950. साठ साल के अंदर आपने खाली दस हजार किलोमीटर

बनाया है। आपका विजन कहता है, "Indian Railways shall provide efficient, affordable, customer-focussed and environmentally sustainable integrated transportation solutions. It shall be a vehicle of inclusive growth connecting regions, communities, ports and centres of industry, commerce, tourism and pilgrimage across the country. The reach and access of its services will be continuously expanded and improved by its integrated team of committed, empowered and satisfied employees and by use of cutting-edge technology". This is your Vision. कैसे करेंगे आप? आपके विजन के हिसाब से 2020 में 25,000 किलोमीटर की लाइन बनेंगी, जबकि आपने साठ साल के अंदर सिर्फ दस हजार किलोमीटर रेलवे लाइन डाली है और आपके विजन के हिसाब से आपको इस घर में 2020 तक रहना पड़ेगा। आपका विजय वेस्ट बंगाल है। आप बहुत बोल्ड लेडी कहलाती हैं, You have done a lot of things. You have fought a lot of battles for the people of that area. हो सकता है कि आप यहां से हमको छोड़कर चली जाएंगी, तब आपके इस विजन को कौन ले जाने वाला है? खुशी इस बात की है कि मुनियप्पा साहब हमारे कर्नाटक के हैं, अहमद साहब केरल के हैं, Because of that we could have some lines. बजट में आप लोगों ने यह दिया है, लेकिन मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि फिफ्टी-फिफ्टी की क्या प्रॉब्लम आई है। Railway is the subject of the Centre. According to the Constitution, subjects like Defence, Railway, Postal, etc., are provided to the Centre and you are demanding that the States should contribute 50%. On what basis you are demanding it? जो स्टेट नहीं दे सकते हैं, उनके प्रपोजल आपके पास आते हैं, जब उनका प्रपोजल आता है, तब आप कहते हैं कि फिफ्टी परसेंट दो, तब मैं लूंगा, नहीं तो नहीं लूंगा। जिनका स्टेट में रेवेन्यू कम है, जिनकी प्रॉडक्टिविटी कम है और उनकी ताकत नहीं है, आपके प्रपोजल के हिसाब से Karnataka is a prosperous State, आंध्र प्रदेश है, ऐसे बहुत से स्टेट हैं, वे बोले, अपने लोगों के लिए चाहिए, मैं देता हूँ, हनुमंथा जी, मुनियप्पा और आपने येदुरप्पा साहब से मिलकर नेगोशिएशन किया है। उन्होंने भी माना है कि अपने लोगों को रेलवे देनी है, तो हम अपना कंट्रीब्यूशन देंगे, But what about other States? जैसे झारखंड है, नॉर्थ-ईस्ट है, बाकी के दूसरे बड़े-बड़े स्टेट्स हैं। Are they contributing towards your fund? Are you not violating the Constitution? On what basis are you demanding from them? आप एक बात कीजिए। हमारे यहां से आप freight charges लेते हैं। गुलबर्गा सीमेंट production का बहुत बड़ा केन्द्र है। Birla is there, ACC is there, Bagalcot is there, JP is there are millions of tonnes we are producing from Gulbarga because of land stone. Iron ore is in Bellary. Are you not transporting it through your railway even? Tur dal, It is wonderful place to transport it to Bombay and somewhere else in the country. You are collecting all the freight charges.

You are collecting everything and you are asking to contribute money to the Railways. Why? You do one thing, we will accept it. Some portion whatever you are collecting, you forgo to the States. मुझे मालूम है crores of together you are earning. Last time I told that from Rs.10,000 crores to Rs. 15,000 crores we are giving from Hyderabad and Karnataka itself. In return what have you given to us? कुछ भी नहीं दिया। ...**(समय की घंटी)**... सर, मैं एक-दो मिनट में खत्म कर रहा हूँ। गाड़ी चलते वक्त मत रोकिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Two more minutes. सात मिनट हो गए। ...**(Interruptions)**... Seven minutes are already over, two more minutes.

श्री के.वी. शणप्पा : सर, बीदर-गुलबर्गा रेलवे लाइन की नींव 1998 में बंगारू साहब ने डाली थी। वह प्रोजेक्ट अभी भी खत्म नहीं हुआ। I am very glad that this year, you have given Rs.50 crores and still Rs.113 are yet to be given. मैं आपसे निवेदन करता हूँ, 12-15 साल तो हो ही गए हैं, आप मेहरबानी करके उसे इसी साल खत्म करने की कोशिश कीजिए। Mr. Munniapa was there, he visited our area. Mr. Kharge was there, one of the senior members of the Union Cabinet. He discussed with them why the project was not being completed. Somehow the work is going on. The distance between Hubli and Belgaum is about 60 to 70 kilometers. To reach Belgaum, as it is today, the train has to cover a distance of about 280 kilometers. It is the line which was constructed during British period to collect the wood, to collect the natural resources from Goa and other places. The same route is there even after 60 to 70 years. That is why we demanded that in order to overcome all these things, it is better to have a connection direct from Hubli to Belgaum. There was another proposal from Hospet to Gulbarga. One gentleman, who happens to be your Member of Parliament, submitted a beautiful project-Hospet-Gangavati-Sindhanoor-Maski-Lingsugur-Surpur-Shahpur-Jevargi- Gulbarga. These are the areas where no train is running यह प्रपोजल वैसे ही पड़ा है।

अन्त में, मैं गुलबर्गा के बारे में एक बात और कहना चाहता हूँ। पिछली बार बात करते समय मैंने कहा था कि Sholapur to Bangalore *vice-versa* एक एक्सप्रेस, जो बीजापुर से जाती थी, वह अब हॉस्पेट से जा रही है। वाइस चेयरमैन, सर, हमने request किया था, instead of that the train should come from Sholapur to Bangalore and *vice-versa* ...**(Interruptions)**... सर, मैं एक-दो मिनट में खत्म करता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप एक मिनट में खत्म कीजिए।

श्री के.वी. शणप्पा : सर, आप जैसा कहें। उन ट्रेनों के बारे में कुछ नहीं हुआ। हम जब यहाँ आते हैं, we are the representative of the people. जब हम पार्लियामेंट में बोलते हैं, तो हम यह समझते हैं कि हमारी बातों को Ruling

Party वाले consider करते हैं। It is not that we have to speak on the floor of the Parliament for the sake of our own satisfaction. We are the voice of the people. We bring the problems before you. Ultimately, you are the people who have to solve it ...*(Interruptions)*... Kindly listen to me and whatever I have said please give it due consideration and see that the people of Karnataka and Hyderabad are given their share. With this, I thank the Chair. Thank you.

श्री नन्दी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, लास्ट ईयर भी मैंने रेलवे बजट के बारे में ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : क्या बात है?

श्री नन्दी येल्लैया : हमारे एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि अंग्रेजी में बात करो, मैंने उनसे कहा कि यह मेरी इच्छा है कि मैं कौन सी भाषा में बात करूं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आप जिस लैंग्वेज में बोलना चाहते हैं, उसी में बात कीजिए। आप हिन्दी में बोलना चाहते हैं तो उसमें हमें कोई प्रॉब्लम नहीं है।

श्री नन्दी येल्लैया : सर, लास्ट टाइम ममता बैनर्जी मैडम बहुत गुस्से में थीं, क्योंकि बार-बार उठकर लोग उन्हें टोक रहे थे।

अभी कर्नाटक के श्री शणप्पा जी शेयरिंग के बारे में बोल रहे थे। इस संबंध में हमारे क्षेत्र का भी एक लॉग पैडिंग इश्यू है, वह है - मनोहराबाद-कोथापल्ली। यह 170 किलोमीटर का प्रोजेक्ट है और इसे सैक्शन हुए ऑलरेडी तीन साल हो चुके हैं। सर, तेलंगाना का जो एरिया है, वह एक बैकवर्ड एरिया है। आप तो जानते हैं कि जहां बैकवर्ड एरियाज हैं, वही पर संघर्ष अधिक हो रहे हैं। रेलवे के अन्दर 50% शेयरिंग की जो बात है, आज तक इससे पहले हमने यह कभी नहीं सुनी थी। ममता जी, मैं चाहता हूँ कि जहां बैकवर्ड एरियाज तक रेलवे लाइन कभी पहुंची ही नहीं, वहां पर इंडस्ट्रीज भी नहीं हैं, आप ऐसी जगहों को अपनी लिस्ट से डिलीट कर दीजिए, क्योंकि यह जो-तिहाई शेयरिंग का फॉर्मूला लाया गया है, मैं समझता हूँ कि वह अभी स्टेट्स पर एक समान कारगर सिद्ध नहीं हो सकेगा।

एक बहुत पुरानी बात है, जो मैंने आपको पहले भी बताई थी, जिस समय श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने हमारे तेलंगाना के मेदक से चुनाव के लिए कंटेस्ट किया था, उस समय उन्होंने हमसे प्रॉमिस किया था कि एक 7 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन तेलपुर से पटनचेरु शुरू करेंगी। बाद में कमिशन होने के बाद किसी वजह से उसे बंद कर दिया गया, लेकिन मैं यह चाहता हूँ कि जल्द से फिर से वह शुरू हो। आज से तीन साल पहले ही यह प्रोजेक्ट सैक्शन हो चुका है, लेकिन आज तक इस पर कुछ काम नहीं हुआ है।

सुश्री मैबल रिवैलो : आप थोड़ा झारखंड के बारे में भी बोलिए।

श्री नन्दी येल्लैया : पहले आप हमारा खंड तो खत्म होने दीजिए, उसके बाद झारखंड के बारे में बोलेंगे।

सर, बेशक आज मैं राज्य सभा में मैम्बर हूँ, लेकिन इससे पहले मैं लोकसभा में था। लोग हमसे ख्वाहिश रखते हैं कि हमारा एक मैम्बर पार्लियामेंट में चुन कर जाएगा, तो हमारे क्षेत्र में बहुत से काम हो सकेंगे, नई रेलवे लाइनें आ जाएंगी, लेकिन यहां पहुंचने के बाद ही कई बातें मालूम पड़ती हैं।

सर, मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा। सिकन्दराबाद-मेडचल - 28 किलोमीटर लम्बी लाइन है। फलकनुमा-शमशाबाद पर नया एयरपोर्ट बना है, लेकिन यहां पर पहुंचने के लिए तकरीबन डेढ़ घंटा लगता है। सिकन्दराबाद-घटकेसर - 19 किलोमीटर, मौलाली - सनथनगर - 21 किलोमीटर, मौलाली-काचीगुडा - 10 किलोमीटर, तेलापुर-पतनचेरुवु - 8 किलोमीटर, ये सभी एमएमटीएस के प्रोजेक्ट्स हैं, जिनका फर्स्ट फेज पूरा हो चुका है, लेकिन सैकिड फेज आज तक रुका हुआ है। हमारे आन्ध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर श्री रोशैया साहब ने भी इसका दो-तिहाई काम पूरा करवाने के लिए पत्र लिखा है, लेकिन उसके बावजूद भी इसे मेन बजट के अन्दर इन्क्लूड नहीं किया गया। मैं मंत्री महोदय से यह गुजारिश करता हूँ कि सप्लीमेंट्री डिमांड्स के अंदर वह इसे अवश्य शामिल करें। यह राज्य की राजधानी का मामला है और वहां पर एक ट्रैफिक बहुत अधिक हो चुका है। इन कार्यों के माध्यम से अन्य तमाम चीजों के लिए भी एक अच्छा मार्ग खुल सकता है, इसलिए इसके लिए मैं ममता जी से खास गुजारिश करना चाहता हूँ। मैं जानता हूँ कि आप एक बहुत दिलेर लेडी हैं और संघर्ष करने में आगे हैं। मैं यह भी मानता हूँ कि आपने पहले भी हमारे यहां बहुत से विकास के काम किए हैं, लेकिन वे काफी नहीं हैं। हमारे आन्ध्र प्रदेश से पार्लियामेंट में 33 मैम्बर चुनकर आए हैं।

सर, आप जानते हैं कि यहां पार्लियामेंट के एक मैम्बर की क्या अहमियत होती है, क्योंकि सरकार बनाने के लिए हमें बहुमत चाहिए। जब राजशेखर रेड्डी साहब वहां के चीफ मिनिस्टर थे उस जमाने में भी काफी लोग यहां आए थे। अभी भी वहां से 3 seats बढ़ चुकी हैं। मैं आपके जरिए मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा, क्योंकि last time आप बहुत गुस्से में थे...(व्यवधान)... हमारे एक माननीय सदस्य कह रहे हैं कि राजशेखर रेड्डी साहब ने बहुत से काम किए। उन्होंने पांच सालों के अन्दर बहुत से काम किए। आज हमारे स्टेट का जो ढांचा है, हमारे स्टेट की जैसी प्रगति हुई है, मैं समझता हूँ कि आज सबसे पहले भारत के अन्दर आरोग्य श्री आंध्र प्रदेश में लागू हुई...(व्यवधान)... सर, यह बहुत एक important point है। हिन्दुस्तान में parliamentary democracy होने के बाद आज तक health care के क्षेत्र में कुछ भी नहीं किया गया, लेकिन राजशेखर रेड्डी साहब ने किया। रेल का भी हमारे देश में काफी importance है। मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you. Shri Mangal Kisan.
...(Interruptions)...

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : तेलंगाना के बारे में क्या हुआ? ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : तेलंगाना में ही हम रहते हैं ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Shri Mangal Kisan. ...*(Interruptions)*... Take five minutes.

श्री मंगल किसन (उड़ीसा) : उपसभाध्यक्ष महोदय, ममता बनर्जी मैडम ने जब रेलवे विभाग का दायित्व लिया तब से पूरा देश उनकी ओर आस लगाए बैठा है। उड़ीसा, झारखंड, छत्तीसगढ़ आदि जैसे देश के जो पिछड़े प्रदेश हैं, वहां के निवासी सोचते हैं कि ममता मैडम के आने के बाद अब उनकी कुछ सुनवाई होगी और रेलवे लाइन बिछाने के बारे में वह पुराना तरीका छोड़ कर नए तरीके से, नए सिरे से, काम शुरू करेंगी। यह आस हमारे प्रदेशवासियों की है। हमारे प्रदेश उड़ीसा की ओर से चीफ मिनिस्टर श्री नवीन पटनायक जी ने रेलवे विभाग को एक प्रोपोजल दिया है कि हमारे प्रदेश में जो पुराना है और क्या नया होना चाहिए। हमारे प्रदेश से जो memorandum आया है उसको मैडम रेलवे मिनिस्टर थोड़ा अपने ध्यान में जरूर रखें और उसमें कुछ करने की सोचें। उस प्रोपोजल में से कुछ के बारे में मैं बता रहा हूँ। लांजीगढ़ रोड से जूनागढ़ की 56 किलोमीटर लंबी रेल लाइन 1993-94 में सैंक्शन हुई है, लेकिन उस पर काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। वहां इस तरीके से काम चलने से इस 56 किलोमीटर लम्बी लाइन को कम्प्लीट करने में कम-से-कम 50 साल और लगेंगे। उसी तरह खुर्दा रोड से बोलांगीर की रेलवे लाइन 289 किलोमीटर लम्बी है और उसे भी रेलवे विभाग ने 1994-95 में सैंक्शन किया है, लेकिन जिस तरीके से वहां काम चल रहा है अगर उसी ढंग से काम चलता रहा तो इस लाइन को कम्प्लीट करने में कम-से-कम 100 साल से ज्यादा समय लगेंगे। उसी प्रकार हरिदासपुर से पाराद्वीप की 82 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन को रेलवे विभाग ने 1996-97 में सैंक्शन किया मगर वहां भी जिस ढंग से काम चल रहा है उस हिसाब से यदि काम चलता रहा तो उसके भी पूरा होने में 25-30 साल से ज्यादा का समय लगेंगे।

अंगुल डुबरी से सुकिडा रोड की 90 किलोमीटर लम्बी लाइन को रेलवे विभाग ने 1997-98 में सैंक्शन किया, मगर वहां भी यही हाल है। इस लाइन पर आज जिस ढंग से काम चल रहा है उस हिसाब से वह भी 25-30 साल से कम समय में कम्प्लीट होने वाला नहीं है। तालचर-बिमलागढ़ रेलवे लाइन भी 2004-2005 में सैंक्शन हुई है। राजधानी भुवनेश्वर और राउरकेला स्टील सिटी को जोड़ने के लिए 1970 से डिमांड होता जा रहा है, मगर 2004-2005 में रेलवे डिपार्टमेंट ने इस रेल लाइन को सैंक्शन किया है। इसके लिए धन का जो प्रावधान होना चाहिए था, वह अभी तक नहीं हो पाया है। इसीलिए मेरा मैडम से अनुरोध है कि उड़ीसा, जो कि एक पिछड़ा स्टेट है, वहां हर किस्म की problems हैं। Without having railway communication to progressive areas of this country यह संभव नहीं है। इसीलिए जब मैडम उड़ीसा, झारखंड और छत्तीसगढ़ के बारे में सोचें तो उन्हें कम से कम नये नजरिये से इन तीन स्टेट्स को देखना चाहिए, क्योंकि वहां की जो burning problems हैं, सामाजिक problems हैं, उनके लिए भी रेलवे लाइन की बहुत जरूरत है।

सर, रेल विभाग ने gauge conversions के लिए दो लाइन्स को sanction किया है। एक लाइन 89 किलो मीटर लम्बी रूपसा-बांगरीपोसी है, जिसे 1995-96 में sanction किया गया है, मगर जिस तरह से इसका काम चल रहा है, अगर यह ठीक उसी ढंग से चला तो इसे पूरा होने में कम से कम 30-40 साल से ज्यादा टाइम लगेगा। उसी हिसाब से नुआपाड़ा-गुरुपुर रोड जैसे problematic area के अंदर रेल लाइन ले जाने की बात है, जिसे 1997-98 में sanction किया गया है और इसका काम भी बहुत धीमा चल रहा है। ...**(समय की घंटी)**... इस हिसाब से इसके काम को पूरा होने में 50 साल लग जाएंगे। इसलिए मेरा मैडम ममता बनर्जी से अर्ज है कि हम लोग जो कि गरीब स्टेट में रहते हैं, हमारे पास स्टेट पी.पी.पी. में देने के लिए भी पैसा नहीं है और हम लोग कर्ज में डूबे हुए हैं। इसलिए कम से कम उड़ीसा, झारखंड और छत्तीसगढ़, ये तीनों स्टेट्स के लिए एक नया तरीका सोचकर, जो पहले नहीं हुआ है, मैडम वह करके दिखाएं तो हम तीनों स्टेट्स उनको धन्यवाद देंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RAMA CHANDRA KHUNTIA (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I fully support the Railway Appropriation Bill, which has been introduced today in the Rajya Sabha. I must say that the Railway Ministry is doing a very commendable job and our Minister always takes special interest to protect the interests of *aam aadmi*. अभी इसके ऊपर ज्यादा कुछ कहने का समय नहीं है। हम थोड़ा प्रस्ताव देंगे। यह प्रस्ताव के बीच में सबसे ज्यादा प्रस्ताव है। अभी रेलवे ने new rail lines projects के लिए जो 'two is to one' system रखा है। उड़ीसा, छत्तीसगढ़ और झारखंड Uttar Pradesh (Bundelkhand) बहुत गरीब स्टेट्स हैं और उनकी financial position इतनी अच्छी नहीं है। इसलिए इन सब बातों को consider करते हुए इस system को 'one is to one' करना चाहिए ताकि इन एरियाज में भी rail connectivity ज्यादा हो सके। The Ministry of Railway has decided to establish medical colleges. I would like to request the hon. Minister to open one medical college in Orissa also, especially in Rourkela district, which is a backward area. I would like to request to open one medical college in Jharkhand also.

There is a proposal, called, Dhamra Port, in Orissa. There are also important temples, called Akhandal Mani at Aradi. There is also another place, called, Navi Gaya Jajpur, which are Hindu pilgrimage places of national importance. I have been requesting to connecting the railway lines from Jajpur Keonjhar to Dhamra Port via Navi Gaya Jajpur and Arek Kshetra Akhandal Mani. This will collect the important Hindu pilgrimage places. This route can also be used to transport iron ore from Jajpur Keonjhar to Dhamra Port and also other mining heads. Sir, Jajpur is a very important place,

which is very close to an industrially developed place, called, Kalinga Nagar. It is a central place for Dhenkanal Kendujhar and Jajpur. We have been demanding the stoppage of the Coromandel Express, the Rajdhani Express and Falaknuma Express at Jajpur. But it has not been taken into consideration till today.

I request the hon. Minister to consider stopping these important trains at these railways stations. Further, one over bridge at Jajpur road Railway gate and one over bridge at Manpur plot in Sukinda are required. Recently, four people died in a train accident when the local inhabitants of Bandalla village of Korai block were crossing the railway bridge over the river Batanaai. A provision for foot lane should be made to prevent further casualty. It is a fact that some railway projects have been sanctioned for Orissa. I am not saying that it is enough, but, as I know, the funds allocated to these projects are not, actually, utilized properly and the balance fund is always reappropriated in the next year. So, I would urge upon the hon. Minister to see that these funds are utilized in time.

Sir, one important thing, which I had also mentioned last time is – one hon. Member has also mentioned about this – who has empowered the General Managers, Railways, to give appointment to hundreds of people in Class-III and Class-IV posts without any interview, before their retirement. I would like to know from the hon. Minister whether there is any statute or there is any Government order or whether it is only a tradition. If, without any proper procedure, the people can be appointed, wherefrom will the money come? Will the Parliament will also approve the Budget or money which is being spent on these illegal appointments? Then, the Railways also has to fill up the three per cent quota in respect of physically-disabled persons. As I know, this quota has not been fulfilled. In fact, some interviews were held. Personally I know that there was an interview in the East Coast Railways, Bhubaneswar; candidates were selected; medical examination was completed; but orders have not been issued till today. On the one hand, we are giving appointment without any proper procedure and on the other, posts are not being filled up. Sir, I want to say one more thing. Sir, about 1,17,000 posts related to railway safety and some other important areas are lying vacant in the Railways whereas the people in the States are very much in need of employment. There are 1,17,000 posts lying vacant. Maybe, some posts in respect of Scheduled Castes, Scheduled Tribes and backward community are there. I urge upon the hon. Minister to take appropriate steps to complete the process of appointment in time.

Sir, I would also like to raise one important matter relating to railway projects. I just want to place before the House that for Jharkhand, Chhattisgarh, Bundelkhand and other backward areas, some criterion has now been fixed. But in some States, railway lines are much more as compared to the backward States like Jharkhand, Orissa. etc. If the criterion has now been fixed, I would urge upon the hon. Minister of Railways, the Ministry of Railways and also this House to consider having some policy framework so that we could know how many railway lines are available in a State, what the population of that State is and what the financial condition of that State is. Based on that, some criteria should be fixed. I am not naming any State. But in some States, there are enough railway lines, there are enough roads and enough facilities. But the backward States like Jharkhand and Orissa and the North-Eastern States are not getting proper justice in respect of railway lines. ...*(Time-bell rings)*... So, I think based on these things, some criteria should be fixed so that the States which have no railway line or less railway lines get advantage over the other States and get proper justice. ...*(Time-bell rings)*... It should be rational. So, with these words, I thank you and expect that these suggestions will be considered by the hon. Minister.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे इस रेलवे विनियोग विधेयक पर बोलने का मौका दिया। सबसे पहले मैं यह कहना चाहूँगा कि अभी पिछले दिनों जो fog रहा, उसके कारण हमारी ट्रेनें कभी 12 घंटे, 14 घंटे, 20 घंटे, दो-दो दिनों तक लेट चलीं। आप इतनी दूर तक जा रहे हैं, इतने Satellites छोड़ रहे हैं, आप कोई ऐसी योजना बनाइए कि यह जो fog है, इसमें भी ट्रेन चल सके और समय पर चल सके, क्योंकि इसके कारण लोगों को बहुत असुविधा हुई और दो-दो दिनों तक, चार-चार दिनों तक, महीनों तक train jam रहा। इसलिए इसके बारे में हमें कोई उपाय करना चाहिए।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ, वह यह है कि जो आपके unmanned gates हैं, चूँकि हमारी आबादी बढ़ गई है और रेलवे के unmanned crossings की तादाद भी बढ़ गई है, इसके कारण उसमें बहुत casualties भी हो रही हैं और लोग मर रहे हैं। अब आप सोच रहे हैं कि जहाँ हम बना चुके हैं, वहाँ हम फिर नहीं बनाएंगे, तो उसके बारे में आपको विचार करना पड़ेगा। उसमें आपको नया mechanism लाना पड़ेगा, अगर आप ऊपर से नहीं बना सकते, तो underground करके बनाइए, क्योंकि आबादी बढ़ गई है, इसकी वजह से लोगों ने रेलवे लाइनों के किनारे बसना शुरू कर दिया है।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि जब हम लोग राजधानी ट्रेन में जाते हैं, तो उसमें संगीत का कार्यक्रम होता है, बढ़िया कार्यक्रम होता है और जब हम अंत में 10-12 घंटे लेट पहुँचते हैं, तो वे बोलते हैं कि फिर से आइएगा और इस गाड़ी में आने के लिए आपका धन्यवाद। मैं यह कहना चाहूँगा कि हम लोग तो राजधानी के फर्स्ट ए.सी. या

सेकेंड ए.सी. में चढ़ते हैं, इसलिए हो सकता है कि हमको बढ़िया तौलिया, बिस्तर वगैरह मिलता है, लेकिन जो दूसरी गाड़िया हैं, उनमें जो सेकेंड ए.सी. या थर्ड ए.सी. है, जो गांवों से होकर गुजरती हैं, अगर आप उनका bedroll देखें, तो वह इतना गंदा होता है कि लगता है कि वह 10 दिन पुराना है या 15 दिन पुराना है या 20 दिन पुराना है। उसका जो बॉथरूम होता है, वह इतना गंदा होता है कि उसमें कोई नहीं जा सकता और उसमें कभी-कभी तो पानी भी नहीं होता है। इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहेंगे कि आपने इन सारी चीजों को प्राइवेट हाथों में दे दिया है, इसलिए आप किससे कहेंगे? अगर प्राइवेट एजेंसी वाले को हम लिखकर देते हैं कि देखिए, यहां पर गंदगी है, यह bedroll ठीक नहीं है, तो उसके खिलाफ आप क्या कार्यवाही करते हैं?

इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि मैंने जो ये तीन बातें कही हैं, इन पर आप जरूर विचार करिए और अगर आप विचार करेंगे, तो जो passengers' amenities हैं, उनमें उनको कुछ सहूलियत मिलेगी और तभी हम लोगों का कुछ काम होगा, क्योंकि आम आदमी को ये सारी दिक्कतें होती हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं अंतिम बात यह कहना चाहता हूं कि यह जो ट्रेन का टिकट है, इसमें बहुत ब्लैक मार्केटिंग हो रही है। पहले तो कुछ चैकिंग थी, लेकिन अब ब्लैक मार्केटिंग हो रही है। किसी के नाम से कोई भी आदमी टिकट बुक करता है और बुकिंग ऑफिस के बाहर एक लंबी लाइन लगती है। मुझे याद है कि पहले लोगों को टिकट काउंटर पर टोकन दिया जाता था कि आपका नंबर इतना है, आपका नंबर इतना है, सवेरे आप नंबर ले लीजिए, लेकिन आजकल वह नंबर मिलना बंद हो गया है और टिकट काउंटर के बाहर आजकल एक लंबी श्रृंखला रहती है और जो टिकट एजेंट होते हैं, वे वहां ब्लैक मार्केटिंग करने के लिए रहते हैं। इसलिए इसमें भी आपको चैकिंग करनी होगी।

हम लोग तो एम.पी. हैं, हमको कभी ट्रेन से जाना पड़ता है, कभी आना पड़ता है। अगर ममता जी कभी ट्रेन में खाना खा लें, अगर वे एक महीने तक लगातार ट्रेन का खाना खाएंगी, तो फिर इनकी बगल में जो बैठे हैं, उनको इनका इलाज करना पड़ेगा। वह इतना गंदा और इतना खराब खाना है कि आप उसको खा नहीं सकते हैं। यह मैं पटना राजधानी की बात बता रहा हूं। उसमें इतना खराब खाना मिलता है, चूंकि कोई दूसरा उपाय नहीं होता है, इसलिए हम लोगों को खाना पड़ता है। हम लोगों ने कई बार कहा कि रेलवे के खाने में पनीर को बंद कीजिए, क्योंकि polluted पनीर आता है, लेकिन उसको भी आप लोगों ने बंद नहीं किया। ये सारे मामले हैं, इनको आप जरूर देखिए। अगर आप इनको देखेंगे, तो हमको लगता है कि रेलवे में कुछ अच्छी बात होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान बुंदेलखंड की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ, क्योंकि बुंदेलखंड देश में बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। गरीबी और भूख के कारण लोग वहां से पलायन कर रहे हैं। हर जगह की आबादी बढ़ रही है, लेकिन बुंदेलखंड के गांव और कस्बों की आबादी घट रही है, क्योंकि वहां उद्योग नहीं है, पीने का पानी नहीं है और रेलवे की सुविधा नहीं है। वहां उद्योग इसलिए नहीं है, क्योंकि वहां रेलवे की सुविधा नहीं है। हमारी मुख्य मंत्री सुश्री मायावती जी ने प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को पत्र लिख कर मांग की है कि बुंदेलखंड के विकास के लिए 10,000 करोड़ रुपए दिया जाए। वहां रेलवे के जो proposals हैं और जो काम हो रहे हैं, उनको पूरा किया जाए। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बजट में दो-तीन रेलवे लाइनों के सर्वेक्षण का आदेश दिया है, लेकिन केवल सर्वेक्षण से समस्या का समाधान नहीं होगा।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

महोबा से राठ उरई होते हुए भिड़ और हमीरपुर से हमीरपुर रोड और कोच से जालौन होते हुए फफूद, ये तीन सर्वे स्वीकृत हुए हैं, लेकिन यह सर्वे मैं 1996 से देख रहा हूँ। हर बजट में सर्वे आ जाता है और सर्वे हो जाता है। सर्वे रिपोर्ट भी मंत्रालय में आ जाती है, लेकिन अभी तक एक रुपया भी टोकन ग्रांट के रूप में नहीं मिला है। मैं मंत्री महोदया जी की तारीफ करता हूँ, चूंकि बुंदेलखंड वीरभूमि है, वहां लक्ष्मी बाई पैदा हुई और आला ऊदल वहां पैदा हुए, रेल मंत्री महोदया भी महारानी लक्ष्मी बाई की तरह वीरांगना हैं, इसलिए मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि उस वीर भूमि बुंदेलखंड की ओर जरा ध्यान दें, जो प्यासी है, उजड़ी है और भूखी है। उस पर दया दृष्टि करें। जो सर्वे रिपोर्ट महोबा से राठ उरई होते हुए भिड़ और हमीरपुर से हमीरपुर रोड का है, इसको भले ही एक रुपया टोकन ग्रांट के रूप में दें, यह विनियोग विधेयक है, इसमें सारा डिटेल है। मैं मांग कर रहा हूँ कि इसके लिए एक रुपया का भी ग्रांट दें, लेकिन इसके लिए ग्रांट मंजूर करें, जिससे बुंदेलखंडवासियों को विश्वास हो कि कभी न कभी यह रेलवे लाइन बन कर तैयार होगी। हर बजट में यह आता है कि सर्वे कराया जा रहा है। बुंदेलखंडवासियों को यह सर्वे रिपोर्ट देखते-देखते बीस साल हो गए हैं, इसलिए मैं आपसे हाथ जोड़ कर प्रार्थना कर रहा हूँ कि इस बजट में इसके लिए आप जो भी देना चाहें, आप अपनी सुविधा के अनुसार इसके लिए दें। यदि बहुत ही असमर्थता है, तो मैं अपनी MPLAD से प्रपोज करता हूँ कि उसमें जितनी भी हमारी रकम है, वह आप ले लें, लेकिन इस परियोजना को टोकन ग्रांट के रूप में शुरू करवा दें। चूंकि MPLAD से कोई रेलवे लाइन नहीं बनती है, इसलिए मैं टोकन ग्रांट के रूप में प्रपोज कर रहा हूँ कि जितना हम MPLAD की राशि देना चाहते हैं और बुंदेलखंड के जो हमारे सांसद हैं, हमारे

चतुर्वेदी जी बैठे हुए हैं ... वहां से जनार्दन द्विवेदी जी हैं, दोनों कांग्रेस के बहुत बड़े नेता हैं, हमारे मंत्री श्री जैन भी हैं। हम सब लोगों को मिलकर बुंदेलखंड के विकास का प्रयास करना चाहिए और मंत्री जी से अनुरोध करना चाहिए कि वहां रेल लाइनों की शुरुआत करें, जिससे कि वहां की जनता में एक विश्वास पैदा हो, जो वहां से पलायन कर रहे हैं। आप झांसी के रेलवे स्टेशन पर जाएं, हजारों की संख्या में गरीब आदमी अपने बीवी-बच्चों के साथ प्रतिदिन पलायन कर रहे हैं। कोई मुंबई जा रहा है, कोई दिल्ली जा रहा है, कोई अहमदाबाद-गुजरात जा रहा है, कोई महाराष्ट्र जा रहा है। आपके पश्चिमी बंगाल से भी भीषण पलायन हो रहा है और वहां दंतेवाड़ा जैसी स्थिति है। यदि आपने इसको ... मुझे लगता है कि वे कुछ आश्वासन दे रही हैं।

श्री उपसभापति : आप बोलिए, वे सुन रही हैं।

श्री गंगा चरण : तो मुझे आशा है कि वे बुंदेलखंडवासियों को कुछ भरोसा देंगी और अपनी स्पीच में बुंदेलखंड का जरूर जिक्र करके महारानी लक्ष्मीबाई को अपनी श्रद्धांजलि के रूप में कुछ देंगी।

दूसरे, बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि हमारे मंत्री जी ने महोबा से खजुराहो के लिए एक ट्रेन को हरी झंडी दिखा दी। 1996 में जब मैं सांसद था, तब मैंने वह स्वीकृत कराई थी और अब वह बनकर तैयार हुई। मैं यह नहीं कहता कि मुझे हरी झंडी दिखाने का मौका दिया जाता, आप ही हरी झंडी दिखाते, लेकिन हमें उसमें आमंत्रित भी नहीं किया गया, जिस रेलवे लाइन को हमने बनवाया और जब उस पर ट्रेन चलने की बारी आई, तो हमें अधिकारियों ने निमंत्रण-पत्र भेजना भी गवारा नहीं समझा। मैंने वहां के डी.आर.एम. और जी.एम. से भी कहा कि यह गलत बात है कि हम लोग चाहे सत्ता पक्ष के नहीं हैं, ठीक है, सत्ता पक्ष वालों से ही आप हरी या लाल झंडी दिखवाइए, लेकिन कम से कम हमें आमंत्रित कर लेते, तो अच्छा रहता। मैं अपनी दीदी ममता जी से कहना चाहता हूँ कि इसको आप देखें। ...**(समय की घंटी)**...

दूसरा, अभी बुंदेलखंड पर ही ...**(समय की घंटी)**...

श्री उपसभापति : आप देखिए, आपका समय खत्म हो गया है।

श्री गंगा चरण : सर, एक मिनट और लूंगा। झांसी से लखनऊ एक ट्रेन चलती है - इंटरसिटी, मैं चाहता हूँ कि लखनऊ से झांसी तक एक इंटरसिटी चले, जिससे कि जो व्यवसायी हैं, जो अधिकारी व कर्मचारी हैं, उनको उस ट्रेन से बहुत बड़ी राहत मिलेगी, मैं बस इतनी ही मांग करता हूँ। दूसरा, झांसी में सिपरी बाजार है, मंत्री जी बैठे हैं, बड़ी आशाएं थी कि मंत्री बने हैं तो झांसी का विकास होगा, लेकिन अब ये बोलते ही नहीं हैं, जब से मंत्री बने हैं! झांसी के सिपरी बाजार की रोड पर बहुत जाम रहता है, जिससे लोगों को बहुत परेशानी होती है।

श्री उपसभापति : गंगा चरण जी, आपका समय ...**(व्यवधान)**...

श्री गंगा चरण : मैं ओवरब्रिज की मांग करता हूँ। उरई में भी एक ओवरब्रिज की मांग करता हूँ और कालपी में एक ओवरब्रिज की मांग करता हूँ। इन्हीं मांगों के साथ दीदी ममता बनर्जी और आपका शुक्रिया अदा करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the hon. Railway Minister.

SHRI E. AHAMMED: Sir, with your permission, before the hon. Minister starts, I would like to speak for one minute.

Sir, there was a serious allegation against the Railway department by hon. Member Shrimati Brinda Karat. In this House, she said that there was water problem in the train which was arranged for the disabled people to travel, as a result of which, they were suffering like anything and the Railway did nothing. Sir, it was denied then and there by the hon. Minister. Had it been informed earlier we would have taken necessary action with proper attention. Now, being in charge of this thing, I have got the report from the Railway officers. I think, it will be fair on my part to share this information with the House. I am reading information from the report which I have got from my officers. I am not omitting anything.

Sir, the train had a late start from Howrah due to partly arriving late and loading their luggage. The train for the disabled was run with 18 coaches, 16 sleepers and 02 SLR coaches. The train was detained at Mughal Sarai railway station because, as per the report, which I have got, the ladies started taking bath in the toilets and the males came out of the coach and took bath in the open by using the water hydrants. The Government Railway Police and the Railway Protection Force were called in to make everyone board the train again. The train started late from Mughal Sarai by 3 hours 15 minutes and lost the path. The train was fully watered at Mughal Sarai. Passengers still used the water for bathing and reported water shortage at Sultanpur. There is no watering facility at Sultanpur. Train was detained for 75 minutes at Lucknow for watering. It was six hours late. The train lost path between Lucknow and Delhi and was stuck up in morning peak hours to enter into Ghaziabad-Delhi section and arrived at Anand Vihar at 11:23 hrs. It was nine hours fifty seven minutes late. This is the fact that I have received. Without sharing these things, I do not know why the hon. Member has all of

a sudden claimed that it is very important, very dangerous, very serious thing and made this allegation against the Railway and particularly against the Railway Minister. I am very sorry. I just want to make our position abundantly clear.

कुमारी ममता बनर्जी : महोदय, मैं उन सभी माननीय सदस्यों को बधाई देना चाहूंगी जो इस एं प्रोप्रिएशन बिल में शामिल हुए। आप लोगों ने सुना कि रेल बजट की चर्चा के समय एक ईशू रेज किया गया था कि एक ट्रेन 16 घंटे या इतना समय लेट हुई। उस समय हमारे पास कोई इनफॉर्मेशन नहीं थी, किसी को पता भी नहीं चला। जो इनफॉर्मेशन हम लोगों को मिली है - यह बात सच है और आपको पता है कि अगर कोई ट्रेन चलती है तो उसका एक सिस्टम होता है। ऑपरेशन के टाइम में एक ट्रेन जाती है और एक ट्रेन, जो उसके साथ संबंधित है, उनमें कोई कोल्यूशन न हो, इसीलिए सिस्टम के मुताबिक ऑपरेशन होता है। इसमें एक टेक्नीकल प्वाइंट है। लेकिन अगर कोई पार्टी लेट है, उसकी वजह से अगर ट्रेन देर से चले तो उसको भी जाने से पाथ नहीं मिलता है। जैसे अगर राजधानी का टाइम चलता है तो राजधानी का टाइम चलता है, जब दुरंतो चलती है तो दुरंतो के मुताबिक चलती है, जब लोकल ट्रेन चलती है तो लोकल ट्रेन के मुताबिक चलती है। इसका ऑपरेशन ऐंगल है, टेक्नीकल फीजीबिलिटीज़ हैं, मेटेनेंस की बात है, दिखाने की बात है, बहुत सारी बातें इसमें हैं। This is not that easy a matter to run seventy thousand trains every day. फॉग क्यों हुई है, पंच्युएलेटी मेटेन क्यों नहीं हुई है? तो क्या कोल्यूशन करें? फॉग है तो हम जनता के साथ, पेसेंजर्स की लाइफ के साथ, उनकी सेफ्टी के साथ कोई कॉम्प्रोमाइज नहीं कर सकते हैं। इसी वजह से वह लेट हुई है। It is not a fault of the Railways. अगर हमारे पैसेंजर्स थोड़ा लेट आए, एक ट्रेन उन्होंने बुक की। This is not the general train. एक स्पेशल ट्रेन उन्होंने एक गवर्नमेंट के प्रोग्राम के लिए बुक की है। कोई रेली गवर्नमेंट के खिलाफ है, उसके लिए स्पेशली एक ट्रेन बुक की है। वे बुक कर सकते हैं। It is their democratic right. I don't have any problem in that. If anybody wants to book a train, we allow it. That is not a problem. ट्रेन आ रही थी, आपने लेट की, बोर्ड करने में ही लेट हो गयी। उसके बाद आपके सिस्टम के चलते-चलते फिर आप रास्ते में नहाए। आपके नहाने से सारा पानी खत्म हो गया। आप नहाए, उसके कारण तीन घंटे लेट हुई। उसके बाद आपने कहा कि हमारे यहां तो पानी नहीं है। अब सब जगह पानी लेने की, पानी भरने की फेसिलिटी तो नहीं होती है इसलिए लखनऊ से पानी लेने के लिए ट्रेन 75 मिनट लेट हुई। इसके लिए यहां पर इतनी चर्चा की गयी, इतना माहौल बनाया गया कि जैसे बहुत कुछ हो गया, आसमान टूट पड़ा। Reality should come out. The truth should come out. That is why I asked my colleague to go through the records and let the House know the actual information. कभी अगर कोई देर से आता है तो ट्रेन छूट जाती है, प्लेन भी छूट जाता है, बहुत सारे आदमियों को कठिनाई होती है। लेकिन हम रेलवे परिवार को बधाई देना चाहेंगे कि इन लोगों की रेल छूटी नहीं, इंतजार किया गया, इन लोगों को लाने के लिए। It is also good for

5.00 P.M.

them and everybody loves the disabled students and passengers. They are all our assets. इसलिए इसको पॉलिटिसाइज करना ठीक नहीं है।

महोदय, मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देना चाहूंगी। मैं आपकी आभारी हूँ। प्रो. पी.जे. कुरियन जी की भी आभारी हूँ कि वे बहुत समय तक चेयर पर बैठे। हमने सबको सुना। बहुत सारे इम्पोर्टेंट सजेक्शंस, रिकमेंडेशंस स्टैंडिंग कमेटी से भी आए हैं, आप लोगों के यहां से भी आए हैं। पिछले सेशन में हमने इन पर चर्चा भी की थी।

स्टैंडिंग कमेटी में जाने से पहले राज्य सभा में डिटेल्ड चर्चा भी हुई थी और उसमें हमने डिटेल्ड रिप्लाइ भी किया था। हर रोज एक ही तरह का रिप्लाइ करने की जरूरत नहीं होती है, Appropriation Bill भी हमारे लिए इंपोर्टेंट होता है। गवर्नमेंट बिजनेस भी जरूरी होता है। लेकिन यहां जो दो-चार बातें कही गई हैं उनके बारे में कहना चाहूंगी। पहले तो मैं बधाई देना चाहूंगी पुरुषोत्तम खोडाभाई रूपाळा जी को जिन्होंने एप्रोप्रिएशन बिल इनिशिएट किया है। इसके अलावा श्री जेसुदासु सीलम, श्री तारिणी कांत राय, श्री बृजभूषण तिवारी, डा. के. मलयसामी, श्री भारतकुमार राऊत, श्री ललित किशोर चतुर्वेदी, श्री नरेन्द्र बुढानिया, श्री बीरेन्द्र प्रसाद वैश्य, श्री शणप्पा, हमारे श्री नंदी येल्लैया, श्री राजनीति प्रसाद, श्री मंगल किसन और श्री रामचन्द्र खूंटिया जी ने बहुत बढ़िया सुझाव दिए हैं, मैं आप लोगों की आभारी हूँ। मैं दो-चार बातें जरूर कहना चाहूंगी कि बजट पास होने के बाद भी कुछ मेंबर्स ने ठीक तरह से कहा है कि रुपया कैसे आएगा तथा इतना प्रोजेक्ट कैसे करेगा। देखिए हम लोगों ने तो पैसैंजर फेयर नहीं बढ़ाया, फ्रेट नहीं बढ़ाया। लेकिन तब भी हमारे ऊपर असर पड़ा, एक तो प्राइस राइज का पड़ा, लेकिन प्राइस राइज तो होता ही है, यह एक continuous process है। लेकिन साथ-साथ में जो post-budgetary impact हुआ है इसमें भी HSD oil price Rs. 2.50 per litre बढ़ा। इससे भी हमारे ऊपर 610 करोड़ रुपए का प्रेशर पड़ा है। Then there is increase in excise duty from 8-10 per cent. इसमें भी हमारा Rs. 275 crore involved है। In total, it is Rs. 885 crore. अभी तो सर्विस टैक्स फाइनेंस मिनिस्टर ने defer कर दिया। अगर वह भी होता तो और भी रुपया जाता। सर, रेलवे में क्या होता है, हम लोग तो अच्छी से अच्छी ट्रेन चाहते हैं, कलरफुल ट्रेन, कलरफुल बोगी, कलरफुल कोचेज। Just like an aircraft, we want that everything should look nice here. लेकिन दिक्कत यह है कि you cannot compare it with that. There are 1.8 million people who travel by train every day. There are 17,000 trains which run every day. We have more than 8,000 stations. आपका इंफ्रास्ट्रक्चर क्या बढ़ा। यह बात सच है कि आजादी के केवल 10,000 रूट किलोमीटर है। कभी 200 किलोमीटर या कभी 250 किलोमीटर। ऐसा ही होता है। लेकिन हमने इस और थोड़ा नए तरीके से सोचने की कोशिश की है।

एक गवर्नमेंट में आने के नाते एक शुरुआत हुई और मैंने देखा कि Prime Minister is very positive and he means business. तो हम लोगो ने कोशिश की है। हमारे ऊपर सबसे बड़ा बर्दन सिक्स्थ पे कमीशन का था। जब एन.डी.ए. गवर्नमेंट पॉवर में थी तब फिफ्थ पे कमीशन का बर्दन था। S.S. Ahluwallaji is here and Najmaji is also here, you can ask them. They faced the burden of the Fifth Pay Commission. We have to provide money for our employees. We are proud of them. It is not their fault. जब गवर्नमेंट करती है तो हमको देना पड़ता है। हमारा देने का फर्ज है। लेकिन सिक्स्थ पे कमीशन से हमारे रेलवे डिपार्टमेंट पर सबसे ज्यादा असर पड़ा, क्योंकि रेलवे में सबसे ज्यादा एम्प्लॉईज हैं। It is above 14 lakh. Yes, it is number one. We have to provide Rs. 55,000 crore from internal resource generation. अगर आपका सरप्लस भी है तो हम कहाँ रखेंगे? We have to give Rs. 55,000 crore towards the implementation of the Sixth Pay Commission. इसका असर 2008-09, 2009-2010 और 2010-2011 में पड़ा। For pension and salary, इसके लिए Rs. 20,000 crore every year encrease हुआ। अन्य डिपार्टमेंट्स को सेंट्रल गवर्नमेंट फाइनेंस मिनिस्ट्री से पैसा देती है, लेकिन रेलवे का बजट है, इसलिए रेलवे खुद इंटरनल जेनरेशन से इंजाम करता है। अगर हमारा 55 हजार करोड़ रुपया इसमें चला जाए, फिर 800 करोड़ रुपया post-Budgeraty support में भी जाए। नक्सलाइट मूवमेंट, माओस्ट मूवमेंट, अपोरचुनिस्ट मूवमेंट में रेलवे का 500 करोड़ चला जाए।

उड़ीसा में illegal mining की एक प्रब्लम चल रही है। I am losing Rs. 4 crore every day. I am losing means the Railway is losing. वह 15 मार्च से शुरू हुआ है। इसको एक महीने से ज्यादा हो गया है, रेलवे को इससे 200 करोड़ रुपये से ज्यादा का नुकसान हो गया है। रेलवे को कोच चाहिए, रेक्स चाहिए, रेल लाइन चाहिए, सब कुछ चाहिए, तो रेल को भी रुपया चाहिए, वह रुपया कैसे आएगा? इसके बाद भी हम लोगो ने डिवीडेड पे किया है। सर, इसके लिए हम लोगो को सोचना चाहिए कि कभी-कभी देश में अच्छी परिस्थिति होती है, इकोनॉमी अच्छी होती है और कभी परिस्थिति गड़बड़ जाती है। पहले चार-पांच साल में economic situation was very good. It was a goldmine kind of situation. लेकिन पिछले दो-तीन साल से इकोनॉमी में स्लोडाउन हुआ है। यह केवल इंडिया में नहीं हुआ है, यह पूरे विश्व में हुआ है। जो भी स्लोडाउन हुआ है, इसमें इंडिया की स्थिति इतनी खराब नहीं हुई है, जितनी की दूसरे कंट्रीज की खराब हुई है। जब पूरे विश्व में स्लोडाउन हुआ है, तो हमारे रेलवे में भी स्लोडाउन होगा ही। हमारी जो पैसैंजर्स अर्निंग पहले होती थी, अगर हम उसको कम्पेयर करें, अगर हमारा 55

हजार करोड़ रुपया नहीं निकल जाता, तो हमारा पूरा प्रयास रहता। अगर हमारा 885 करोड़ रुपया एक्स्ट्रा बर्डन पोस्ट बजटरी सपोर्ट के लिए नहीं जाता, तो यह भी हमारे पास रहता और नक्सलाइट के नाम पर, माओस्ट के नाम पर और अपरचुनिस्ट के नाम पर, बंद के नाम पर रेल नहीं चलेगी, झंडे के नाम पर पूरी रेल बंद कर दो, तो सर, हम क्या करेंगे? रेल को हम जनता के ऊपर से नहीं चलायेंगे, हमारी जनता की लाइफ बहुत important है। We cannot run the train. हम जनता को collide करके चले जायेंगे, यह नहीं हो सकता। It is called human. हम human को साथ लेकर काम करते हैं। यह हमारी रेलवे की सबसे बड़ी परम्परा है। इसीलिए जब हम जाते हैं और देखते हैं कि कोच का कलर खराब हो गया है, बोगी की बोगी खराब है, हां, राजनीति प्रसाद जी, हम लोग भी राजनीति करते हैं, बोगियों की स्थिति बहुत खराब है, लेकिन पैसा कहां से आएगा जिससे हम काम कर सकते हैं। मैंने रेलवे में आने से पहले देखा कि बहुत सारा प्राइवेट को दे दिया, स्टेशन और भी बहुत सारी चीजें, कैटरिंग वगैरह-वगैरह this and that and so many things. हमने तो नहीं कहा, लेकिन हम लोगों ने आने के बाद प्रण किया है कि अगर हम लोगों को इसमें कुछ करना है, तो नये तरीके से एक long-term policy and short-term policy बनानी है। सर, long-term policy क्या है, अगर तीन साल पहले ज्यादा wagons होते, coaches मिलते, तो जितने भी एम.पी. लोग मांगते हैं, हम सब दे देते, लेकिन हमारे पास नहीं है। आप किसी दुकान में चले जाइए, आपको मिठाई चाहिए, तो आपको मिठाई मिल जाएगी, लेकिन कोच नहीं मिलते हैं। कोच रेक्स, वैगन बनाने पड़ते हैं। इनको बनाने से ही काम चलता है।

सर, इसी के लिए हमने long-term policy बनाई है। हमारी आज की जरूरत क्या है, कल की जरूरत क्या है, दो साल के बाद की जरूरत क्या है, इसी के लिए हमने 2020 बनाया है। सर, यह भी मेरे को याद आ रहा है कि अगर हम किसी को वैगन्स के लिए आर्डर देते हैं, तो वह टाइम से नहीं आते हैं। एक prototype वैगन्स बनाने के लिए जब डिजाइन किया, तो उसमें तीन साल का समय लग गया। हमारे खुद के वैगन्स बहुत कम हैं। इसीलिए वैगन्स बाहर से मंगाने पड़ते हैं। अगर हम उसको बोलते हैं कि छह महीने में वैगन्स दीजिए, तो वह तीन साल बाद वैगन्स देते हैं। इसीलिए हम लोगों के खुद के वैगन्स होने चाहिए। रेल की डिमांड है, मार्केट में डिमांड है, कम्पटीशन है, हाईवे का ट्रांसपोर्ट भी रेल में आना चाहता है, रेलवे की बहुत डिमांड है, पब्लिक की बहुत डिमांड है, फ्रेट की डिमांड है, लेकिन इतने हमारे पास रेक्स नहीं हैं, वैगन्स नहीं हैं, इसके लिए हम लोग कोशिश कर रहे हैं कि रेक्स वैगन्स कहां से मिलें। अगर साल में चार रेक्स वैगन्स तैयार होता है, तो 8 MEMU तैयार होता है, इस 8 MEMU से क्या होगा, जबकि देश में 17 हजार रेल चलती हैं। इसके लिए तरीका चेज करना है। जो तय था, वह खर्चा हो गया है; for future, you have to do these things. इसीलिए मैंने कहा है। इसीलिए मैंने कहा कि कोच फैक्ट्री बनानी

चाहिए, वैगन इंडस्ट्री बनानी चाहिए और ये सब खुद रेलवे को बनाना चाहिए। The Railways is not selling the land. The Railways will provide the land. जो रेलवे में तैयार करेंगे, उसको PPP में करेंगे, क्योंकि रेलवे के पास इतना पैसा नहीं है। The Railways will give their land and the private party will set up the infrastructure. और वे रेल के साथ ज्वाइन भी करेंगे, इसीलिए मैं एग्रीसिएट करती हूँ कि रूपाला जी ने बजट इनिशिएट किया है और एक बात यह भी कही कि गुजरात में सॉल्ट की जरूरत है, जो सॉल्ट आता है, जो मिल्क आता है, I appreciate your point. लेकिन सॉल्ट के लिए डिफरेंट टाइप ऑफ वैगन रखने पड़ते हैं।

May I request you to tell your State Government one thing? Why are they not going to set up their own industry? और रेल के साथ यूजेज कर सकते हैं, No problem. I request you to take up the matter with them. They can set up their own prototype of salt-friendly wagons बना सकता है। जो मिल्क ले जाता है, वह बना सकता है। हमें वैगन्स नहीं मिलते हैं, क्योंकि अभी हमारे देश में यह इंडस्ट्री कम है। यह बहुत ही कम है और हमें वैगन्स मिलते भी नहीं हैं। Tell your State Government to do it. You persuade them. आप यह करें और ऐसा करना अच्छा होगा। You have given a good suggestion regarding perishable goods, जो हमको करना है और देखना है, इसके लिए पहले हम देखेंगे कि हम किसान विजन करेंगे कि हमारे पास कितने AC कंटेनर, रेफ्रिजरेटर्स हैं, तो देखा कि कंटेनर कार्पोरेशन के पास खाली 20 बोगी हैं। There are only 20 bogies, nothing is there. यह डेढ़ महीने बजट में रखा है कि हम इसके लिए एक फैक्ट्री बनाएंगे। मैंने इसी के लिए कहा है कि नहीं है। अगर नहीं है, तो आपको करना है। आपको करने में तो टाइम लगेगा। अभी तो आठ-दस वैगन इंडस्ट्री और कोच फैक्ट्री के लिए बोला है। एक तो रायबरेली में भी लग रही है और छपरा, मधेपुरा, कचरापाड़ा, नार्थ बंगाल तथा इनके साथ-साथ और भी हैं। मैं चाहती हूँ कि All over the country जहाँ भी पोसिबिलिटी है, वहाँ करना चाहिए। क्यों नहीं करना चाहिए, आप लोग इसको करिए। आपकी तो डिमांड है। हम बाहर से क्यों लाएंगे? अगर हमारे घर में चीज मिलेगी, तो अच्छा होगा। हम बाहर कोशिश करते हैं, लेकिन हमें मिलती नहीं है। आप घर में बनाओ। I will request the industrial houses to set up more and more wagon industries, coach factories. I will appreciate if you do it. कि हमें रेल की जरूरत है और आने वाले दिनों में इन्फ्रास्ट्रक्चर और भी बढ़ेगा। Dedicated corridor is coming up. They will give more and more industries. So, I will request all of you to take care of it and do it. आप नॉर्थ, गुवाहाटी में हालात देखिए, मैंने वहाँ पर वैगन इंडस्ट्री दी है। अगर आपकी स्टेट गवर्नमेंट इंटरस्टेड

है, तो PPP में करने के लिए बोलिए। अगर हमारी गुवाहाटी में लैंड है, I will provide the land from the Railways. We want to do it. आप हमें सुझाव दें, हम करेंगे। ऐसे न करने से तो आपको कोच मिलेगा नहीं। अगर हम कोशिश भी करेंगे, तो भी नहीं मिलेगा। अभी क्या है, एमिनिटीज, क्लीनलीनेस, अच्छा प्वाइंट है। मैंने क्या किया, हमारे पास आठ हजार के करीब स्टेशन्स हैं। छोटे स्टेशन्स के जो A B C D E ग्रुप्स हैं, बड़े हैं, छोटे, मंझोले, सारे स्टेशन्स हैं, तो मैंने कहा कि हमको एक काम करना चाहिए, रेलवे के पास पैसा नहीं है, खर्चा नहीं है, तो इनके लिए कौन रुपया देगा। ऐसे तो बहुत दिन हो गए हैं, अब और ऐसे नहीं चलेगा।

अगर हमारे पास आठ हजार स्टेशन्स हैं, तो उनमें से करीब-करीब एक हजार स्टेशन वर्ल्ड क्लास स्टेशन करेंगे। वह काम आगे नहीं बढ़ा। टेंडर करने से भी बहुत बार आदमी नहीं मिलते हैं। They do not come. There are some technical problems. I think they have sorted it out. यह काम हमने इरकॉन को भी दिया, राइट्स को दिया कि यह करो। जैसा कि हमने बोला था कि इतने अदर स्टेशन्स होंगे, लेकिन मुझे पता है कि 376 अदर स्टेशन्स की बात की, तो उसमें से 286 को डेवलेप कर दिया। लेकिन और भी बाकी हैं, जैसे कि राजस्थान के नरेंद्र बुढानिया जी कह रहे थे, We want more. हमने यह रेलवे स्टेशन दिया, अगर आपकी कोई रिक्वेस्ट है, तो आप बोल दो। हम थोड़े-थोड़े अदर स्टेशन के लिए काम करेंगे, तो छोटे-मोटे काम के लिए एतराज नहीं है। हम इसके लिए कोशिश करेंगे कि यह होना चाहिए। लेकिन हम लोगों ने जो तय किया है कि एक हजार स्टेशन्स को रेलवे खुद वर्ल्ड क्लास, मल्टी फंक्शनल स्टेशन डेवलेप करेगी। जो हमारे सात हजार से ज्यादा जंक्शन स्टेशन्स हैं, हम लोग स्पॉन्सर करेंगे और मेट्रोनेन्स रेलवे के पास रहेगा तथा जमीन भी रेलवे के पास रहेगी। Somebody will sponsor and they will beautify the station. तो इसमें क्या होगा, एक तो बिजनेस होगा, डोरमेट्री होगा...। हमारा स्टेशन बढ़ेगा, तो जो स्पॉन्सर करेगा, अगर एक-एक marketing complex भी होगा तो area develop होगा, गांव डेवलेप होगा, गांव का आदमी सोचेगा कि देखो, हमारे स्टेशन में एक beautification हुआ है, बहुत बढ़िया स्टेशन बना है, यह हमें करना है, नहीं तो यह नहीं होगा। पैसा भी नहीं चाहिए, internally पैसा देने की जरूरत भी नहीं है, हम नहीं देंगे। वह हमारे स्टेशन को ब्यूटिफाई करेगा, स्पॉन्सर करेगा। क्या है? सर, आप देखिए कि बिजनेस का दिन है, क्या होता है, अगर एक गिलास में पानी भी पीते हैं, तो बोलते हैं, sponsored by this. मैंने कहा कि आप भी वैसा करो। अगर आपका boarding में, फूडिंग में ज्यादा रुपया जाता है, cost affect होता है, तो मैंने कहा कि क्या करेंगे, खाना अच्छा दो, लेकिन प्लेट पर लिखा है, 'sponsored by...' क्या करेंगे? हमारे पास रुपया नहीं है तो

हमने इसके लिए एक सिस्टम निकाला है। इसी प्रकार से स्टेशन डेवलप करने के लिए हम लोगों ने यह किया है। Wagon industry, bottle plant में competition भी होना चाहिए, इसको करना चाहिए, पीपीपी में business is ready. Sir, they said regarding the port connectivity and all that. They say, Sir. I appreciate their point, Sir. हमारे एम.पी. भाईयों ने cost sharing के बारे में कहा, cost sharing इसी के लिए चाहिए। internally हमारा क्या है, जो project pending है, one lakh crore से ज्यादा project pending है, उनके लिए रुपया कहां से आएगा? हम खर्च करते हैं 11,000, हम क्या करेंगे? We cannot satisfy everybody. इसका कोई system होना चाहिए, लेकिन the socially desirable project अभी तक एक भी नहीं आया है, लेकिन तब भी होना चाहिए। We cannot see the things every day. आज वह viable नहीं है, लेकिन the socially desirable project कल तो viable हो सकता है। If it is not viable today, it can be viable tomorrow. सर, एक-एक गांव का एक, दिन में डेवलपमेंट नहीं हो सकता है, वह तो इसको डेवलप करने के तरीके से ही डेवलप हो सकता है। If you set up a post office, automatically, the village will develop. If you set up a market, automatically, the village will be developed. If you set up a station, automatically, the people will start coming and it will develop. Like this, we have to develop the situation. इसी के लिए हम लोगों ने सोचा है कि नए प्रोजेक्ट भी करने हैं। That is why हमने एक industry meet भी की थी, बजट से पहले की थी, all over the country, national industries, all the national chambers and the State chambers throughout the country. उनसे बोला कि देखिए, आपका बिजनेस रेडी है, consultancy की जरूरत नहीं है, बिजनेस रेडी है, planning की जरूरत नहीं है; everything is ready. Only invest your money. कैसे करेंगे? अगर हम economic share नहीं देंगे, तो रेलवे के पास कोई नहीं आएगा। यह नहीं है कि रेलवे प्राइवेटाइज हो रहा है, it is not that. I am the last person to privatize the railways; not I, all the Railway people, we love this family. But they are solidify with the country. सर, बात यह है कि अगर infrastructure बढ़ाना है, नए स्टेशन बनाने हैं, new line क्लियर करनी हैं तो there are some areas where the industries can invest their money; they can participate, and they can get their economic share. अगर किसी ने 25 per cent share इनवेस्ट किया तो they will get 25 per cent share. हम उसको फेसिलिटीज देंगे, एडवांटेज भी देंगे, हम रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को बेच नहीं रहे हैं, बल्कि इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने के लिए we want their investment.

श्री राजीव प्रताप रूडी (बिहार) : बेचने की शुरुआत की है ... (व्यवधान)...

KUMARI MAMTA BANERJEE : You know the business. I do not know.

श्री राजीव प्रताप रूडी : बेचने की शुरुआत की है, बेच नहीं रहे हैं।

कुमारी ममता बनर्जी : शुरुआत की है? नहीं, बेचेंगे नहीं। We are not. When I was in NDA, at that time, people raised this issue also. I said, "No. I am not." हमारे टाइम में भी ऐसा ही किया था।

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैडम, देश में कुछ ठीक नहीं चल रहा है, इसको भी पीपीपी मॉडल पर कर दिया जाए।

कुमारी ममता बनर्जी : वह आपकी बात है। आपको जो पोलिटिकल बात कहनी है, आप कह सकते हैं, I am only discussing about the railway; not other things. सर, हम इसी के लिए कोशिश कर रहे हैं ...(व्यवधान)... PPP is not bad, I am telling you. ...*(Interruptions)*... For infrastructure, it is not that I am saying today. If you keep in fact your assets as it is only to create the infrastructure. If you have the money from your internal sources, no problem. You do it on your own. If you do not have the money, इससे अच्छा है कि किसी से उधार मांगने से पहले आप खुद इनवेस्ट करने के लिए बोलो। जो आएगा उसको इकॉनॉमिक शेयर मिलेगा, कोई नहीं आएगा, तो नहीं मिलेगा। कोई बाड़ी बनाता है, कोई मल्टी स्टोरी बनाता है, पहले उसके पास एक, दो, तीन एकड़ जमीन रहती है, वह उस जमीन में इसी के लिए बहुत बड़ी बाड़ी बनाता है। उसको बेच देता है, प्लैट तैयार करके बेच देता है, इसके बाद उसके पास रुपया आ जाता है। हमारे पास लैण्ड है, लैण्ड हमारा सबसे बड़ा असेट है। देखिए, अगर लैण्ड देकर, कोई बिजनेस करने के लिए आए, it is okay.

The Railways can do it jointly and we will give them the economic share. हम लोग land नहीं बेच रहे हैं। हम लोगों ने उसे केवल काम करने के लिए दिया है, if anybody wants to invest his money. Take for example Pipavav Port, गुजरात में कैसे किया था। वह हमारे समय हुआ था। At that time I have done it. पिपाव पोर्ट connect करने का जो काम था, उसे private party ने किया था, लेकिन रेलवे के पास operation है, रेलवे के पास maintenance है, लेकिन they spent their money because it was very helpful for their business purpose. अगर आप coal mines को connect करना चाहते हैं, port को connect करना चाहते हैं, डिस्ट्रिक्ट कोर्ट होता है -- that is also an important centre -- our proposal is to connect all these routes. कैसे करेंगे? अगर कोई money invest करे, तो हम उसको economic share देंगे। This is a very transparent policy. I think, everybody will accept it. There is nothing wrong in it.

सर, Group D recruitment के बारे में हमारे बहुत सारे एमपी लोगों ने सुझाव दिए। It is a fact that there was a backlog. अभी process शुरू हुआ, लेकिन कभी-कभी कोर्ट केस होते हैं। कैट का भी केस है। Some CAT cases are there; some court cases are there; some vigilance cases are there. There are some problems. We are trying to sort out all these issues as early as possible. लेकिन इसके अन्दर भी already

the notification has been issued for fresh recruitment and also for Group-C. In the case of Group-D also it is in the process. We need Gangmen very badly. That is why we said let us take ex-servicemen also because they had given their life for the country. If they have no job, they can join Group-D or Group-C posts. So, we have decided that we will take 20 per cent from the ex-servicemen. इससे इस समय हमारी जो सख्त जरूरत है, इसमें जल्द-से-जल्द भर्ती हो जाएगी। दूसरी बात यह भी है कि हमारे देश में जो एक हजार apprentice थे, उनको भी हमने absorb कर दिया। हमने थोड़े-थोड़े casuals को भी absorb कर दिया। ऐसा नहीं करने से रेल का process थोड़ा delay होता है। इसमें हमारी sufferings होती है। To fill the backlog the Railways will undertake a special drive throughout the country. सर, अभी बेरोजगारी इतनी बढ़ रही है कि अगर एक हजार लोगों को लेने की जरूरत है, तो कभी-कभी एक करोड़ लोगों के applications भी आ जाते हैं, जिससे थोड़ी दिक्कत भी होती है। We want every State to get its share. इसलिए हमने regional language को भी allow किया है। जो भी exam होगा, वह एक ही दिन होगा। इससे कोई भी एक जगह को छोड़ कर दूसरी जगह interview नहीं दे सकता है। इस वजह से हमने ऐसी कोशिश की है।

सर, ऐसे बहुत सारे issues हैं। मैंने सोचा कि जो दो-चार important issues हैं, उनके बारे में मैं जरूर कहूंगी। बृजभूषण जी ने North-Eastern issues के बारे में थोड़ा-बहुत कहा, उस पर भी हम लोग जरूर ध्यान देते हैं। We always give priority to Jammu and Kashmir and the North-Eastern States. झारखंड, बुंदेलखंड, उत्तराखंड, उड़ीसा, विदर्भ, जो भी बोलिए, हम जितना भी कर सकते हैं, हम लोगों ने कोशिश की है। ...**(व्यवधान)**... Backward के लिए ही तो हम लोग forward हुए हैं। Backward की मदद करने के लिए हम जितना भी कर सकते हैं ...**(व्यवधान)**... हैदराबाद के लिए बहुत किया है और आने वाले दिनों में भी करेंगे ...**(व्यवधान)**... कर्नाटक के लिए हमने कितना दिया है, आपने देखा। ...**(व्यवधान)**...

श्री के.बी. शणप्पा : हैदराबाद, कर्नाटक को आपने नहीं दिया।

KUMARI MAMATA BANERJEE : You don't know anything, Sir. I am sorry. You please see the list. Then you tell me. The Andhra Pradesh people are very happy. You ask the Karnataka people; they are very happy. You ask the Mumbai people; they are very happy. There are so many. Everybody is happy. मुझे पता है। यह तो केवल Appropriation Bill है।

इसलिए मैं आपसे और सदन से इसे वापस करने के लिए request करती हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall put the motion to vote. The question is:

That the Bill to authorize payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2010-11 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 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.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned to meet tomorrow at 11.00 a.m.

The House then adjourned at twenty-five minutes past five of the clock
till eleven of the clock on Wednesday, the 21st April, 2010.