

THE BUDGET (RAILWAYS), 2007-2008**AND****GOVERNMENT RESOLUTION****Approving Recommendations Contained in Fifth Report of the
Railway Convention Committee (2004)**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Budget (Railways) and the Resolution. Mr. Minister.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं निम्नलिखित संकल्प उपस्थित करता हूँ कि:

यह सभा, रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2004) के पांचवें प्रतिवेदन, जिसे 18 अगस्त, 2006 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया था, के पैरा 45, 46, 47, 48, 49, 50, और 51 में अंतर्विष्ट सिफारिशों का पैरा 50 में इस आशय के आशोधन के साथ अनुमोदन करती है कि पूंजीगत निधि में पट्टा प्रभासों के मुख्य घटक का विनियोजन, मुख्य शीर्ष 3001 के बजाए मुख्य शीर्ष 3006 के माध्यम से किया जाए।

The questions were proposed.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU (Karnataka): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to express my disappointment for the proposals made in the Railway Budget. Sir, there is a saying in Telugu which means on the face of it everything is fine, but if you go inside then you will find the reality. That is the situation with regard to this Budget. The Railway Minister has not increased the fares of passengers. Fine. Nobody can have any objection to that and people can be happy about it also. But, Sir, I must say that he has totally ignored the critical aspects of infrastructure, security, safety, amenities and also the need for expansion of the Railway network in the country and also the speed and other challenges that are there before the Indian Railways. Sir, the Railway Budget is, of course, definitely populist, but it is not realistic. The Railway Budget is only for today, not for tomorrow the reason being, as I told you, if you don't increase the fares naturally people will be happy but, at the same time, what about safety and security, what about the expansion and what about the aspirations of people of different regions of the country? This has not been properly attended. This is our main objection in this Railway Budget. Secondly, Sir, the Railway

Minister has taken the credit for the turnaround in Railways. I must remind him, Sir, through you that this turnaround is possible because of the foundations laid and good work done and the initiatives taken by the NDA Government. Let him do soul-searching honestly. He is also a senior person and he has also enough knowledge. What has happened to the Railways is because of the foundations laid. आरखीएनएल किसने शुरू किया, रेलवे सेफ्टी की जिस स्कीम का आपने जिक्र किया, उसको किसने शुरू किया। पहली सरकार ने नहीं किया। आप जिनके साथ ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: मैं बताऊंगा।

श्री एम० वेंकैया नायडु: आपको मौका मिलेगा, तब आप जवाब दे सकते हैं, अभी भी दे रहे हैं तो दे सकते हैं, मुझे कोई आपत्ति नहीं है। ट्रेन अभी तो चलनी शुरू हुई है और आप चेन पुल कर रहे हैं।

प्रो० राम देव भंडारी (बिहार): ट्रेन तो बड़ी रफ्तार से चल रही है।

श्री एम० वेंकैया नायडु: मैंने लाइटर मूड में कहा है। ... (व्यवधान) ... यह चलती रहनी चाहिए। डिबेट में इतना होना ही चाहिए।

Sir, this expansion, conversion, safety, passenger amenities were given the least preference. This is our next charge. Then, the regional imbalances, the regional aspirations and requirements are not taken care. There is injustice to Kerala. There is injustice to Karnataka. There is injustice to Andhra Pradesh. Even my friends from Tamil Nadu, in spite of Mr. Velu taking some interest, are also not happy with regard to the allocations made to the State of Tamil Nadu. There was protest in Andhra Pradesh, Sir. आंध्र प्रदेश में जो सरकार है, उस सरकार ने खुद अपना असंतोष व्यक्त किया, आंध्र प्रदेश की लेजिस्लेचर ने, पूरे सदन ने वहां बैठकर एक प्रस्ताव पास किया और रेल मंत्री के पास भेजा है। आंध्र प्रदेश के सब प्रतिनिधि चाहे वे कांग्रेस के हों, कम्यूनिस्ट हों या तेलुगूदेशम के हों, सारे प्रतिनिधिमंडल जाकर प्रधान मंत्री से मिले और प्रधान मंत्री जी को अवगत कराया कि आंध्र प्रदेश के साथ किस तरह का अन्याय हुआ है। केरल के बारे में मैं आगे बताऊंगा। इसलिए जो रीजनल इम्बैलेंस है जनरल डेवलपमेंट में, रेलवे में भी इस रीजनल इम्बैलेंस को अनदेखा किया, उसको ठीक करने के लिए कुछ प्रयास नहीं किए हैं - फर्स्ट बजट में, सकेड बजट में, थर्ड बजट में और अभी भी heart burning है उन स्टेट्स में और वह heart burning अभी भी चल रही है।

तेलंगाना के बारे में बहुत बहस हो रही है देश भर में। मंत्री जी के ध्यान में आना चाहिए तिरुचिरापल्ली-करीमनगर रेलवे को 424 करोड़ चाहिए और मंत्री जी ने इस बजट में दिया है 16 करोड़।

Sir, at this rate, this will take 20 years for completion and it is a burning issue now. Everybody is concerned in Andhra Pradesh irrespective to which political party they belong. Regarding Kerala, I just checked one example. When NDA was in power, there were 20 M.Ps. who were supporting the Opposition. Only one M.P. was there who was supporting us. And, the NDA Government had given Rs. 335 crores in the first year; Rs. 469 crores in the second year. Now, Sir, all the Kerala M.Ps. of both, Left as well as the Congress, all supporting the U.P.A. Government, and allocation given to Kerala is Rs. 293 crores. And, the Kerala people are naturally agitated; they are also concerned.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): Sir, I must say, Andhra Pradesh, last year, 2006-07, it was allotted Rs. 427 crores. This time, it is Rs. 640 crores; a rise of 49.88 per cent, almost 50 per cent. Coming to Karnataka ...*(Interruptions)*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Velu, you can give figures later on when the reply is given. Usually, they will bring ...*(Interruptions)*.

SHRI R. VELU: But, Sir, he is misleading the House.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: If a particular figure is wrong, he can correct me. I have no problem. But, if he is giving information which is there in the Budget, he can wait for his turn.

SHRI R. VELU: He should not mislead the House. He has mentioned Tamil Nadu ...*(Interruptions)*. Then, he mentioned Karnataka ...*(Interruptions)*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Veluji, usually it does not happen. You can reply later on.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: I have no problem in yielding to Laluji or Veluji both. But, the problem is if they want to make a correction about the figure I have given, I thought I should yield. If they want to make a general observation, first let me leave my say, and then ...*(Interruptions)*.

THE MINISTER OF COMPANY AFFAIRS (SHRI PREM CHAND GUPTA): Sir, ...*(Interruptions)*... facts and figures given to you ...*(Interruptions)*.

श्री एम० वेंकैया नायडु: प्रेम जी, आप अपने अफेयर्स देख लीजिए कंपनी के और बाकी वे

आपके नेता मंत्री हैं, वे capable आदमी हैं। Sir, I am only leading the battle against the wrong doings of the Government. There is no question of misleading the House. Kerala is an important State in the country.

श्री लालू प्रसाद: सर, भाजपा के लोग, एन०डी०ए० के लोग हमारी उपलब्धि को ये बताते हैं और स्वीकार करते हैं कि आज जो turnaround हुआ है, तो फाउंडेशन इनका दिया हुआ है, ये बोलते हैं। फाउंडेशन को थोड़ा पढ़कर हमकी सुना दीजिए कि क्या फाउंडेशन आपने दिया था? और राकेश मोहन कमेटी क्यों बनी थी? किन कारणों से जब आप "इंडिया शाइनिंग" की बात कर रहे थे, "रोपा पेड़ बबूल का तो आम कहाँ से होय?" अब हम आम रोप रहे हैं, हम ... (व्यवधान) ... और फाउंडेशन देशवासियों को, माननीय सांसदों को तो बता दीजिए। क्या फाउंडेशन दिया है? ... (व्यवधान) ...

एक माननीय सदस्य: आप देशवासियों को गुमराह कर रहे हैं? ... (व्यवधान) ...

श्री यशवंत सिन्हा (झारखंड): यह क्या हो रहा है? ... (व्यवधान) ... जवाब पर जवाब आने लगे हैं। ... (व्यवधान) ... एक वाक्य ये बोलेंगे और दस वाक्य वे बोलेंगे। ... (व्यवधान) ...

प्र० राम देव भंडारी: आप सच्चाई सुनिए। ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: भंडारी जी, आप बैठिए। भंडारी जी, डिबेट होने दीजिए। ... (व्यवधान) ... पाणी जी आप भी बैठिए। ... (व्यवधान) ...

श्री एस०एस० अहलुवालिया (झारखंड): हम तो पूछना चाहते हैं कि कौन कर्मयोगी हैं ... (व्यवधान) ... मालदा से शुरू हुआ था ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: बैठिए, बैठिए। ... (व्यवधान) ...

श्री एम. वेंकैया नायडु: राम देव जी, प्रेम जी, फातमी जी, loyalty अपने नेता को दिखानी चाहें, तो दिखाएं हमें कोई आपत्ति नहीं है, मगर loyalty जनता के साथ होनी चाहिए। ... (व्यवधान) ...

प्र० राम देव भंडारी: Loyalty का स्वागत ... (व्यवधान) ... आप भी कर रहे हैं। ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: देखिए, अब आप उठे हैं, तो वे भी उठेंगे। ... (व्यवधान) ... फिर डिबेट कैसे हो पाएगी ... (व्यवधान) ... देखिए, उनको अपनी बात कहने दीजिए, आपको भी बोलने का पूरा मौका मिलेगा। ... (व्यवधान) ...

श्री यशवंत सिन्हा: लालू जी भी सोच लें कि जब वे बोलने के लिए खड़े होंगे तो हर sentence पर हम लोग टोकेंगे। ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हमने तो सोचा हुआ है कि हमें ज्यादा नहीं बोलना है और हमारा काम तो पांच मिनट में खत्म हो जाएगा ... (व्यवधान) ... जैसे लोक सभा में व्यवहार किया है, तो हमने उस व्यवहार को भी दबाया है। ... (व्यवधान) ... हम पांच ही मिनट में गागर में सागर भर देंगे। ... (व्यवधान) ...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, his present friends, ruled the country for fifty years. What is it they have done to the Railway safety? What is it they have done to take the Railway movement forward? Let them also explain. Secondly, it is our Government led by Shri Atal Bihari Vajpayee and the Railway Ministry headed by Shri Nitish Kumarji, who have brought this turnaround. Special Railway Safety Fund (SRSF) started operating from 1st October, 2001. At that time, I believe the NDA was in power. Our Government took the initiative. About Rs. 17,000 crores was earmarked; Rs. 12,000 crores was Government grant, and, Rs. 5,000 crores was the Railway contribution out of Railway Safety Cess. हमने शुरू किया है। हमने वह काम किया है, इसलिए आपने बाद में आकर axle load बढ़ाकर, केवल वैगन्स की कैपेसिटी बढ़ाकर, उसमें प्रोफिट आया है और आप दिखा रहे हैं कि हमने इतना प्रोफिट कमाया है, रेलवे ने यह कमाल किया है। अरे भाई, फाउंडेशन हमने दिया है। आप केवल इसका फायदा उठा रहे हैं, उठाइए, उठाइए। हमें कोई आपत्ति नहीं है। ... (व्यवधान) ...

Sir, nearly sixty per cent of the funds were arranged up to 2004-05. Renewal of tracks, rebuilding of around 3,000 Railway bridges, replacement of signalling gears at 950 stations, replacement of rolling stock, investment in safety enhancement was started and completed to the extent of sixty to seventy per cent during our regime, and, you have extended it by one more year as the money could not be spent.

Sir, the change in the method of calculating ratio resulted in decrease in operating ratio and also the wagon-turnaround. In this system, in which only the interest portion is charged to ordinary working expenses and the principal portion to the Plan Expenditure, that is Demand 16, this was possible. You have only changed the system. The system, which is changed, gave you the benefit to show that your operational expenditure has come down. That change in the method has resulted in reduction of operating ratio, from the Budget Estimates figures of 90.8 per cent to the

final figure of 83.2 per cent. Therefore, this cannot be compared with the previous year's figures of 1999-2000. You cannot do it.

Secondly, Sir, the rate mangement system of FIOs was commissioned during 2005, during the NDA regime only. This also has to be remembered.

Thirdly, earlier, principal component of IRFC loans, wagon investment loans, etc., was included in ordinary working expenses, whereby the operating ratio was high. Now, the principal portion is included in the Demands, whereby the operating ratio has reduced and the Plan size has increased. In 2001-02, classification for iron ore, limestone and dolomite is 120, which was increased to 170 during 2006-07. In the Budget Estimates for 2007-08, it is reduced to 160. The classification of PDS foodgrains is also in the similar manner. Sir, why I am saying this is, this operating ratio has also brought a change around. Even the rake management was also initiated by us. You have not done anything great. You can take the credit for whatever you have done. I have no objection because the Government is continuing, whether the NDA or the UPA or the earlier Congress Government, there is a Gvoernment. And, there are Officers of the Indian Railways system who are working. But, the actual turn-around was brought in during our regime. Even in the case of Rail Vikas Nigam Limited (RVNL) the initiative was taken by our Government. Still he remembers it. Even if he denies it also, nobody can do anything.

Then, coming with regard to the justice done to different States. The Minister was kind enough to Bihar. There is nothing wrong in it. I said, "Nothing wrong". Unless Bihar moves forward, you can't expect the country to move forward. Bihar, Uttar Pradesh, Madhya Pradesh, Rajasthan, some of these States, earlier Jharkhand and Chhattisgarh, they were lagging behind for variety of reasons, including reasons of Lalu Prasad Yadavji also. You have been ruling the States for years together and then you, are also instrumental in the backwardness of that particular region, Bihar. Now, he is paying attention towards the State. I am happy. मुझे कोई आपत्ति नहीं है कि आप बिहार को ज्यादा रेल दे रहे हैं। मैंने खुद अखबार में पढ़ा है, यह कहां तक सही, मुझे नहीं मालूम, खुद ये अपने father-in-law के गांव के लिए नयी रेल दे रहे हैं, अच्छा है, वहां भी लोग रहते हैं, वहां भी भारत की जनता है, इसमें मुझे कोई आपत्ति नहीं है। Even when I was the Minister, I naturally tried to see that my native place, my district, my State, my region, my country, everybody has this thing. But, at the same

time, Sir, what I am quoting is from a newspaper and is correct, if Lalu Prasadji can introduce new railway line for 2.09 kilometres, adding another 20 kilometres by giving 230 crore rupees and forming three new railway stations to connect a particular place, at this speed, I can all appeal to him, please see that speed is maintained with regard to other projects in the country also. We have no grievance whatsoever with regard to that particular project. If it is wrong, I can give the name also. I don't want to quote the name of the persons. If I am wrong, you can correct me also. I am ready for correction. But, that is a newspaper report. The speed at which this project is going up, it really makes that Railways, if they want, they can do it. But, unfortunately, that is not happening with regard to other States and other provinces. As I told you, giving more preference to Bihar is required. There is nothing wrong in that, once again I reiterate, for the historical reasons. But, at the same time, don't do injustice to the States which are getting you higher revenue. You cannot and you should not neglect those regions. There is a reaction in Karnataka; there is a reaction in Kerala; there is a reaction in Andhra Pradesh. I told you, the entire Assembly, with one voice, passed a Resolution in an exceptional manner. Normally, it does not happen. And, they came in a delegation here and still you just quote some figures and this much percentage and that much percentage and all that. I can give you the details of the projects. If you are going to complete those projects at this rate, it will take minimum thirty-five years. Do you want the people to wait for thirty-five years simply because you want to take the credit that you have not enhanced any fares and you want to become popular? You don't want to mobilise revenue; you don't want to mobilise resources and you don't want to take care of the regional imbalances in different parts of the country. This is my question to the Minister. Let him ponder over this.

Sir, coming to the introduction of new trains, the Minister claimed that he has introduced 32 new trains. I have gone through the list. Only ten new trains are going to run on daily basis. Others are once in a week or bi-weekly. And, you say that you have introduced 32 new trains. That is a big number. But, real number is only ten. Even about the Gareeb Raths also, the Railway Minister has taken credit that he introduced these Gareeb Raths. I don't know the fares. I will be enlightened if you tell me what is the difference between the fare of ordinary train from Patna to Delhi and the Gareeb Rath. How do you expect the gareeb people to pay the remaining

amount and travel in the train? I am also told, and the Minister should clarify it, that you have promised four Gareeb Raths and only two have been started. Now, again, this year, you have promised new Garib Raths. What you promised to do earlier is not implemented and now you are again making new promises. I have no problem with regard to the promises that have been made. At least, they will be recorded in a list, so that they will give priority in future also. But, at the same time the Minister and his Department should see to it that when a Minister gives an assurance to the House or speaks in the House, it should be given top priority, and it should be implemented.

Sir, now I come to the issue of growing needs. Population is growing; aspirations of the people are growing; and the travel habits are also increasing. Affordability is also increasing, again, thanks to the NDA. Sir, today you might have seen the connectivity revolution which has brought a turn around in the country. Air connectivity, rail connectivity, highway connectivity, rural connectivity, tele connectivity, port connectivity, and river connectivity were ensured by the earlier Government which is yielding the desired results now.

Earlier you had only one channel—Doordarshan, *Door Darshan!* Now you have 84 channels, 24 hours that are 'making news' and have 'breaking news.' Earlier you had only one Indian telephone. "Hello, Hello," you shout for hours together, but you would not get a response. Now you have so many cellular phone companies.

Sir, I am saying this because it has turned around the country and now India is growing by 8-9 per cent. Naturally, people have been provided with the purchasing capacity by the earlier Government. Now you are continuing it. You must continue it much more vigorously and improve it also. But you say that all this has been done by you like Krishna raised the Govardhan Giri for others. You should have at least the decency to mention the steps that were taken by the earlier Government, of which you are a beneficiary now. But you did not.

श्री लालू प्रसाद: कुछ नहीं किया। ... (व्यवधान)...

श्री एम० वेंकैया नायडु: आप को क्या है, आप को देखने को कुछ नहीं मिलता है।

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): That is why you have been defeated in the last election. ... (Interruptions)...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, the Government speaks of the common man. Our Congress friends said that, "कांग्रेस का हाथ, आम आदमी के साथ।" अब तीन साल के बाद लोग ऐसा महसूस कर रहे हैं कि कांग्रेस के हाथ से आम आदमी के साथ* हो गया है। उसमें लालू प्रसाद जी भी शामिल हैं। सर, इन्होंने बजट में जो फिगर्स दिखाए हैं, the Government speaks of the common man, they have brought down the number of employees. Is it not a fact? Let us go by the Budget figures of both 2005 and 2006. In the year 2005, the number of employees was 14,24,389; and in 2006, the number has come down to 14,12,434. That means a decrease of around twelve thousand personnel in one year. यह क्या है? क्या यह आम आदमी के साथ न्याय करने का तरीका है?

श्रीमती वृंदा कारत (पश्चिमी बंगाल): आपका यह सर्कुलर था न?

श्री एम० वेंकैया नायडु: सर्कुलर को withdraw करना बड़ा काम है क्या? बोफोर्स के केस में आप जैसा व्यवहार कर रहे हैं, उसमें आप तेजी से interfere करो। इस को ठीक करो। सर, लंदन में जाकर accounts defreeze करने के लिए permission देनेवाले लोग जनता के हित में, recruitment के हित में सर्कुलर विदड्रा कर सकते हैं। सर्कुलर विदड्रा करने से किसने रोका है? ... (व्यवधान) ... अखबार पढ़िए न, हैडलाइन क्या थी और बाद में क्लैरीफिकेशन क्या आया?

प्रो० राम देव भंडारी: आपने मजाक बनाया।

श्री एम० वेंकैया नायडु: मजाक किसने नहीं बनाया।

Sir, there is another interesting figure. Mr. Deputy Chairman, Sir, our Government had passed a 18,00 km electrification plan for the 10th Plan. Out of this, 1449 km was electrified. I would like the entire House to note these figures, including the hon. Minister and his deputies. In 2002, as per the figures provided by him, the total electrification was 455 km; in 2003, 504 km; and in 2004, 320 km. And this Government could electrify only 170 km in 2005-06. See the speed and interest! This is an important component of modernisation. From 504, they have brought it down to 170 km. Is this the speed with which you want to run the country? This is the speed with which they want to take forward the momentum of growth. Let the Minister respond to this. ... (Interruptions).

SHRI V. VELU: Sir, I want to respond. ... (Interruptions)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Velu, you can respond later. (Interruptions) This will not happen. I can't say that he is

*Expunged as ordered by the Chair.

misleading...(Interruptions)... He is saying whatever he wants to say. You can reply later...(Interruptions)...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, I would only plead with the Chair not to yield to him.

जल संसाधन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जय प्रकाश नारायण यादव): देश के सामने यह बात जानी चाहिए ...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: जो प्रोसीजर है, उसे छोड़ कर आप क्या करेंगे ...(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव: यह बहुत सीनियर लीडर हैं, इन्हें भ्रम नहीं फैलाना चाहिए ...(व्यवधान)

श्री एम० वेंकैया नायडु: आपने और आपकी सरकार ने देश भर में जो भ्रम फैलाया है, उनमें से बहुत से यहां हैं, उसे दूर करना हमारा कर्तव्य है। संविधान ने हमें यह अधिकार दिया है, हम उस अधिकार का सदुपयोग कर रहे हैं ...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: वेंकैया नायडु जी, आप आगे बोलिए।

श्री एम० वेंकैया नायडु: आपके पास भी फिगरस हैं, फैक्ट्स हैं, उन्हें देश के सामने प्रस्तुत करिए ...(व्यवधान)

श्री एस० एस० अहलुवालिया: लालू जी बोलने में खुद समर्थ हैं, लेकिन उनकी कैबिनेट में, उनकी पार्टी के जितने भी सदस्य हैं, वे सभी खड़े हैं, फिर जय प्रकाश यादव जी जवाब क्यों दे रहे हैं? क्या आप यह समझते हैं कि वह स्वयं समर्थ नहीं हैं?

श्री लालू यादव: जैसे आप उन्हें रेस्क्यू करने के लिए खड़े हैं, वैसे ये भी खड़े हैं।

श्री रत्ननारायण पाणि: महोदय, यह जो कह रहे हैं ...(व्यवधान)

श्री उपसभापति: आप बैठिए, आप बैठिए, पाणि जी आप बार-बार क्यों खड़े हो जाते हैं?

श्री एस० एस० अहलुवालिया: जो मंत्रालय या उस प्रभाग का है, आप उसे बोलने दीजिए ...(व्यवधान)

प्रो० राम देव भंडारी: आप खड़े होने का रिकॉर्ड देख लीजिए, आपसे ज्यादा इस सदन में कोई खड़ा नहीं होता है और आप यह बात हमसे कह रहे हैं।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: हम तो बैठने के लिए आए ही नहीं है, तो क्या करें।

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Don't worry. I am capable of dealing with Laluji, Veluji, Jay Prakashji, Fatmiji, Premji and also my friend Ram Deo Bhandaryji. Sir, my point is that the Railway Minister is talking about hi-tech progress, new systems, etc. but in the country today, there are 18,297 railway crossings which are unmanned यह प्रियारिटी होनी चाहिए और इसके ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। Secondly, Sir, the Shatabdi Express which was introduced by my friend, late Shri Madhav Rao Scindia, used to take seven hours and forty minutes. Now, it is taking eight hours and ten minutes. Are we progressing? Then, the Shatabdi Express between Delhi and Agra used to take one hour and fifty-five minutes. Now, it is taking one hour and fifty-six minutes. A.P. Express takes two hours more. Tamil Nadu Express and Karnataka Express are taking four hours more. If you make super-fast trains like this, then, I have nothing to say. I am not pointing out defect of this Minister or that Minister. We must understand as to what was our aim when we started Shatabadi Express and Rajdhani Express. What is the performance so far? Are we moving forward? Or are we looking backward? Is the situation not awkward? This has to be attended to. Sir, you have converted 140 express trains into super-fast express trains, by stamping them and collecting Rs. 20 extra, सर, यह, the capabilities and the managerial skills of our Railway Minister are exhibited in such a manner that you convert express trains into super-fast express trains without additional facility and then put Rs. 20 extra and say that I have not increased any rates. But, super-fast express train charges Rs. 20 extra. I don't want to use harsh words, but, this is like playing with the people. Do you think the people are innocent? Then, Sir, it is said that women and aged persons will get preference and they will be given preference for lower berths. Now, I am told that you are even charging extra for the same. *(Interruptions)*

श्री लालू यादव: नहीं।

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, the Minister earlier talked about Ahmedabad-Mumbai fast track train. Now, he is talking about bulletproof train. It is okay. Japan is having; Germany is having. What about our tracks? What is the capacity? What happened to the original pilot proposal ...*(Interruptions)*...

SHRI S.S. AHLUWALIA: Bullet train, not bulletproof.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Yes, bullet train. I stand corrected. With a speed of 300 kilometres per hour. Can our tracks withstand that speed? Have you conducted any scientific study? What does the study say? What are the steps you are going to take to strengthen the same? Mumbai-Ahmedabad as a pilot project was thought of four or five years back. What is the progress made so far?

Even with regard to the vacancies in Railways, more than twelve thousand vacancies, including the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes, are lying vacant and then ten thousand Railway Protection Force posts are also lying vacant and you say that you are concerned for the common man. Then, Sir, even with regard to laying down of 500 kilometres long new tracks, there are many tracks on which work was not done, even after foundation. Is he aware that 10,000 kms. of tracks need replacement, and when is he going to take it up and what is the amount he is making available for that project? Sir, the Minister was so generous that he proposed to reduce the tariffs of AC-III tier, AC chair car, second-class sleeper in the last year Budget, and in this year Budget also, different proposals are made, and he says that this travel will commence after coaches which are under preparation, are ready. You see, coaches are not ready, and the Minister is coming up with a proposal.

Sir, with regard to dedicated corridors of Mumbai-Delhi and Mumbai-Ludhiana, there also, the foundation was laid, but not progress has been made, and now, the Minister is talking about more such corridors. Sir, with regard to the main demand of the people of the country, the people of the country want to have a safe railway network and happy journey. Samjhauta Express! Mumbai serial blasts within 21 minutes on that fateful evening. They are a grim reminder to us about the situation on the safety front. After all, they are not ordinary accidents. They are organised crimes by some organised groups. The Union Home Ministry, the Railway Ministry, the local police, they must have a proper coordination, and they must share information and take steps. But, unfortunately, whenever something happens, the policy of the Government seems to be, condolence for the dead and compensation for the survivors. You are able to survive. Is it the policy of the Government? What are the special steps that are being taken by the Railway Ministry? I am not holding him personally responsible or

this Minister or that Minister. Gone are those days where the Minister used to resign whenever a major accident used to take place. We have travelled too far. Even after so many charges, nobody is coming forward to own the responsibility. But, my point is, what are the specific steps that are being taken? There is an enemy who is trying to subvert the country. There are forces which are inimical to our Indian system. There are other groups who are giving them shelter. That being the case, in a matter of few minutes, if 6 trains could be affected in a city like Mumbai, which is very famous and the financial capital of the country, you can imagine about the safety and security of the common people across the country! Samjhauta Express is a prestigious Express. After all, it is a train to our neighbouring country. We have launched it with big fanfare. You should have taken some extra care. That care is not to be seen. Now, the Minister is talking about CCTV and other equipments. Fine. Let him do it. But, at the same time, some accountability has to be there. Who is accountable to this? Who has to be responsible for this? Let him explain.

Sir, with regard to China, which has almost the same network as we have, — I hope so, around 65,000 kms. — they are registering a development at the rate of 24 per cent. Our growth, when compared to that country, is very nominal. I am not saying that we should compare ourselves with China. But, we have to compete with our neighbours also. The Indian Railways is one of the premier railway organizations in the entire world. We are proud of it. Our workmen are also working hard. But, at the same time, see what is happening in the neighbourhood and then plan accordingly. Even to think on these lines, you need money, and you do not want to raise resources, and then, be happy that you have saved this much money and you have not raised any fares, and that the State Assemblies and that the State people, MPs and all, come in delegation and give memoranda, and all that, makes no difference to you. If this is the approach, then how can the country move forward? Sir, I have been travelling in trains a number of times. I found a lot of waste material around the railway tracks. The Railway Minister should take up a programme for identifying all these waste products that are lying near the railway lines throughout the country, the waste iron material, at some places, wagons, scrap, even at the railway stations. I do not understand, right from my childhood, I see it in between that the railway stations and their windows and doors, are

taken away. Everywhere you see them. Is it only just to give some contract, not because of this Minister, again? It is a practice. This has to be stopped. And what is happening to that property which has been abandoned? And what is happening to the property that is available in various railway yards across the country? Utilise them in a better manner. Dispose them off and add to the railway property. Then, there is a vast land available across the country for the Railways. Whatever is useful for the future needs, for future expansion, it has to be kept in other places. On a trial, experimental, basis, you can rope in HUDCO. You can have some shopping complexes and you can earn revenue also. Through that, again, you can focus your attention on your expansion work, on conversion work. Sir, in the Eleventh Plan, resources are a big problem for the railways. If you go for an ambitious plan, and if you want to really adjust, understand and address the regional aspirations, you need a huge amount of money. We do not have that much money. And if you just want to postpone the problem for some more years, that is a different matter. So, I want that idle assets of the railways in various parts of the country be assessed; they have to be identified and they have to be disposed of wherever it is required. In other places the land which is lying vacant, which is not suitable for future expansion, which is not required for future expansion, has to be taken care of for optimum utilisation and adding to the revenue of the railways.

Sir, with regard to the reactions, he is saying that everybody is happy. Mr. Rana, former Chairman, Railway Board: "The cleanliness in railways should be taken care of. Announcements are made, but their implementation is never heard of. The status and implementation of Revenue Scheme should be available on the Internet. Security has been talked about, but its implementation is seldom seen."

Second, Mr. Ashok Bhatnagar, former Chairman, Railway Board: "If you ask me how many marks out of ten, I would give only five to this Budget." This is what the former Railway Board Chairman says! "There is no mention of railway resources. For the functioning of the Eleventh Five Year Plan, Railways is requiring a huge amount of money, around three lakh crores."

Sir, Indian Express: "Infrastructure projects have remained stuck.—I am not reading the entire thing—Construction of the Freight Corridor Project is yet to begin. As of now, only a Special Purpose Vehicle has been

dedicated. And they have been asked to prepare a project report. And even the business plan is not yet ready. So are Lalaji's promises, to set up rail-linked container depots, logistics, parks and modernised signalling and telecommunication system." This is what the Indian Express says.

Sir, finally: "Going by the Railway Minister's promises of 2005-06 and, again, of 2006-07, the Ajmeri Gate side—Sir, the shining example; the Members of Parliament can make a visit—of the New Delhi Railway Station was to have a state-of-the-art building with premium passenger facilities. And so many things the Minister has, earlier, said. I am told, not even tenders are finalized so far. Since two years, you have been talking about it. This is the fate of the project in the National Capital of Delhi for a prestigious railway station. You can imagine what is happening in the countryside."

Hindustan Times: "Concern remains. The number of accidents rising. Crime as well as new dimension of terrorist attacks called for a quick and massive corrective action." This is, again, the public reaction from various sources. Why I am saying this is, you won't take it that the BJP-man is criticising; ये तो हमें क्रिटिसाइज़ करता ही है। देश में अलग-अलग क्षेत्रों से स्पेशलिस्ट क्या कह रहे हैं और मीडिया क्या कह रहा है, पब्लिक का फीडबैक क्या है, वह भी लेना चाहिए।
...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: जिस अधिकारी की आप बात कर रहे हैं, वह बहुत संदिग्ध अधिकारी रहे हैं। ...(व्यवधान)... बहुत संदिग्ध अधिकारी रहे हैं जिनकी आप बात कर रहे हैं।

श्री एम० वेंकैया नायडु: किसी के बारे में कोट करना, हरेक व्यक्ति के बारे में, उनके व्यक्तित्व के बारे में, उनके करेक्टर के बारे में हमारे हाउस में ...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: जनता से पूछिए, जनता क्या बोल रही है, वह सुनिए, जनता की आवाज़ सुनिए।

श्री एम० वेंकैया नायडु: बिहार में पूछा है ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप बोलिए।

श्री एम० वेंकैया नायडु: हमने इस विषय के बारे में सोचा है, जनता से पूछा है और उनकी राय ली है। बिहार में क्या हुआ है, आपको भी मालूम है, हमें भी मालूम है। देश भर में भी यह सब ...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: आपने वहां इतना अच्छा काम किया तो दूसरा चांस आपको क्यों नहीं मिला?

श्री उपसभापति: भंडारी जी, आज आप ऐसे क्यों कर रहे हैं?

प्रो० राम देव भंडारी: आपने इतना अच्छा काम किया तो क्यों ...(व्यवधान)... आप बताइए, आपको चांस क्यों नहीं मिला?

श्री उपसभापति: भंडारी जी, आज आप क्यों इतना इंटरफियर कर रहे हो?

प्रो० राम देव भंडारी: सर, ये नीरस भाषण कर रहे थे। इनके भाषण में कोई रस नहीं था इसलिए मैं बीच में थोड़ा सा रस पैदा कर रहा था।

श्री एम० बेंकैया नायडु: सर, थोड़ी सी पेशेंस होनी चाहिए। आपको अधिकार भी ज्यादा चाहिए और यह ...(व्यवधान)...

प्रो० राम देव भंडारी: भाषण में थोड़ा रस भी लाइए, बिल्कुल नीरस चल रहा है।

श्री एम० बेंकैया नायडु: मेरा भाषण अगर नीरस है तो आपके उठने की स्थिति कहां से आयी? यहां से वहां तक ऑक्सीजन प्रवेश करके आपको जगा रही है नहीं तो आपके पास दम है ही कहां? ...(व्यवधान)... सर, मेरा प्वाइंट यह है कि रेलवे के बारे में अलग-अलग स्टेट्स ने जो अपना विचार व्यक्त किए हैं, उसके बारे में एक बार रेलवे मंत्री महोदय को समीक्षा करनी चाहिए। जो अन्याय हुआ स्टेट्स के साथ, उसको ठीक करने के लिए बजट में क्या कर सकते हैं, इसके बारे में सोचना चाहिए। यह कोई prestige का विषय नहीं है, किसी एक व्यक्ति का विषय नहीं है। जैसा मैंने कर्नाटक के बारे में, केरल के बारे में, आंध्र प्रदेश के बारे में कहा, केवल तीन स्टेट्स का जिक्र मैंने इसलिए किया कि मुझे जानकारी है। बाकी स्टेट्स में भी ऐसी स्थिति है, अलग-अलग प्रदेशों में लोगों में आक्रोश है, नाराजगी है, इसलिए उसका ठीक तरह से अध्ययन करके, उसको दूर करने के लिए क्या योजना बनानी है, अगले बजट में भी क्या करना चाहिए, कम से कम इसके बारे में सोचना चाहिए, क्योंकि if you just want to simply go there and say, "I have nothing to address and I don't want to address any of the issues", then I can't help it. Sir, there are eleven projects of Andhra Pradesh which are pending; there are six projects of Karnataka which are pending. To a city like Bangalore, which is a prestigious city, which is almost the scientific capital of the country, there is no direct regular Rajdhani. What is the problem with this? Hubli-Mumbai train is required. It is an important connection. You have not taken note of that also. Then, with regard to conversion, I would like him to read today's "The Hindu" newspaper. The headline reads, "Slow Gauge Conversion Causing Loss to Railways". आज का है। "हिंदू" अखबार हमारा नहीं है, नाम "हिंदू" है, मगर क्या लिखता है, आपको भी मालूम है, हमको भी मालूम है। ...(व्यवधान)...

श्रीमती वृंदा कारतः सच्चाई लिखते हैं।

श्री एम० वेंकैया नायडुः लिखते हैं, जो उनको लिखना चाहिए, वे लिखते हैं, ठीक है, कोई प्रॉब्लम नहीं है। सच्चाई है, तो अच्छा ही है। ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसादः ठीक लिखते हैं वे।

श्री एम० वेंकैया नायडुः हां, ठीक है। The loss is put at Rs.3,500 crores in terms of passenger and freight traffic. This is not the case with regard to this region alone. This is the case with regard to the entire country where one-fourth of the railway network even today is in metre gauge or narrow gauge, around 10,000 odd kilometres. मेरी ये फिगर्स भी मंत्री जी करेक्ट करें, तो अच्छा होगा। आज़ादी के पहले-पहले दिनों में देश में 53,000 kilometres of railway network था। हम सब लोगों ने मिलकर केवल 10,000 kilometres add किया। अगर यह सही है, तो सचमुच में यह हम सब लोगों के लिए शर्म की बात है। देशवासियों की जो भावना है, उनकी जो आकांक्षा है, उसको एडजस्ट करने के लिए new railway lines, conversion from narrow gauge to broad gauge and from metre gauge to broad gauge, strengthening the railway track, improving signal systems, better equipment for security and also amenities in train. I don't know whether Laluji is travelling by the normal regular train because normally the Minister goes by saloon. ... (Interruptions)...

श्री लालू प्रसादः एम०आर० सैलून।

श्री एम० वेंकैया नायडुः इसमें जाने में कोई आपत्ति नहीं है मुझे, मगर आजकल जो स्थिति है, हमारे वामपंथी मित्र अपोज़ करते हैं कि ये प्राइवेटाइजेशन क्या है? तो अभी देखिए कि कैंटरिंग के मामले में क्या हो रहा है? देश भर में, सभी इलाकों में पूछ लीजिए, एम०पीजे से पूछ लीजिए कि कितनी शिकायत आ रही है? कोई accountability है क्या उनकी? कौन है? यह छोटा विषय है, छोटा। Yesterday I was travelling from Hyderabad to Mancheri-Godavari Khani. It was too early in the morning, 6.30 or 7 o'clock. I left my house and went to the railway station at 7 o'clock. Then I asked: What is there? उन्होंने दिया, तो रेलवे में तो ब्रेकफास्ट preserved होता है, इसलिए मैंने पसंद नहीं किया। मैंने उससे कहा कि भाई, एक omelette दो। ट्रेन जब almost काज़ीपेट पहुंच गई, तो काज़ीपेट आते-आते उन्होंने कहा कि सर, अंडा नहीं है, इसलिए omelette नहीं बना पाएंगे। छोटा विषय है, यह बड़ा issue नहीं है कि अंडा नहीं मिला, इसलिए। ... (व्यवधान) ... मुर्गी खाना तो मैंने इस बीच में छोड़ दिया था। It is a simple thing. इसलिए मैंने ज़िक्र किया कि catering is a

casualty in recent days. Cleanliness is again a casualty. I have travelled by a prestigious train called "AP Express". Woh! Of course, we people from that region feel AP Express is a prestigious train. The Tamil Nadu Express is a prestigious train. The Karnataka Rajdhani is a prestigious train. But except in the first class AC and to some extent in two-tier AC, cleanliness is absent in most of the other compartments travelled by the ordinary people. So, you have to pay enough attention to this aspect and also to promptness. You make enquiries. I request the Chair and Laluji also to use somebody else's voice, not their own, and telephone to any railway station. They would seldom pick up the telephone. Even after picking up the telephone, you make enquiries about any particular train. They will give you some time. You reach the railway station. Then the train will not be there because the man who is announcing and the man who is pronouncing to you and the man who is running the train do not seem to have any connection. आधा घंटा लेट है, प्लेटफॉर्म पर आधा घंटा लेट है, नीचे बताते हैं टाइम पर है। यह सिस्टम बन गया है। आज यशवंत सिन्हा जी नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर उतर गए। Announce कर रहे हैं हरेक सिस्टम में कि यह ट्रेन इतने मिनट लेट है, वह ट्रेन उतने मिनट लेट है। क्यों लेट चल रही है? कभी-कभी ह्यूमन प्रॉब्लम्स होती हैं, उसको मैनेज करना कभी-कभी संभव नहीं होता है, मगर Running the train with punctuality should be a prestige; it should be the priority. The Indian Railways should also aim at in having cent per cent punctuality other than the reasons which are not under their control. Yesterday, I was going by the AP Express from Kazipet to Godavari Khani. The train stopped at two places, where there was no halt. There must be some reason for that. While going, I reached there more than 40 minutes late. But while coming, in order to compensate me, they brought me before time to Secunderabad, wherein I was made to wait outside because the driver had not come. He was to come at 7.15 and I reached there at 6.50 or so. When I was standing there, I utilised my time to make inquiries about passenger's problems, and I wanted to update my knowledge also. This has happened yesterday. मैं ऐसी कोई जनरल बात नहीं कर रहा हूँ। Sir, I am equally interested in seeing that the Indian Railways is maintained well, run well, made profits, expanded in the entire country and became number one world-class transport system in the entire world. India is moving

forward. Everywhere, in every part of the world, there is demand for Indian boys and girls for technological purposes. The Railways should also think on these lines. कैटरिंग क्या है? इडली मिले तो क्या है, नहीं मिले तो क्या है? अंडा मिले तो क्या है, नहीं मिले तो क्या है, यह तो इश्यु नहीं है। अरे! 15 मिनट लेट गए तो क्या है? लेकिन 15 मिनट में बहुत कुछ होता है और एनार्डस के बारे में, These are all small issues, but at the same time, they are very important issues. It is the duty of the hon. Minister, it is the duty of the Indian Parliament to take care of people's aspirations and also the problems faced by the people from time to time. That is why we have taken this opportunity to put before the Minister and the House the thinking and feeling among the people of the country. Is the Minister ready to address these problems? Or, does he just want to simply brush it aside? If he wants to brush it aside, then people will brush him aside afterwards. That has happened to others also. If he wants to really address these issues, we are there to cooperate with him. But our cooperation depends on their operation. If their operation is not good, there will be separation. We cannot help it. (*Interruptions*). We are separated politically, but at the same time, as I said, we have started this process of running the Indian Railways dynamically, resource mobilisation, improving facilities, etc. Lalaji, for God's sake, don't deviate from the path and see to it that the momentum is kept up and then further progress is made. The population is increasing day by day and the requirements are also increasing. If you just want to be happy with your small concessions, announcements, then it is left to you. With these words, I oppose the proposals made in the Railway Budget and request the Minister to make corrections keeping in view the larger interest of the people who are travelling by the Indian Railways. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for one hour.

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

The House reassembled after lunch at fifteen minutes past two of the clock.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA) in the Chair.]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA): Shri Praveen Rashtrapal.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL (Gujarat): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir.

Sir, I am going to speak on the Railway Budget and because I am from the Congress Party I would utilise this opportunity to reply to a very senior colleague from the NDA, Shri Venkaiah Naidu.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: That is the duty of the Minister, Sir.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: No, Sir. I am going to give him a reply on the Railway Budget. He levelled the allegation against the Congress Party and the Congress Government that they had not done anything during their rule of 45 years. That is highly objectionable. He is a political leader. He is a very senior leader. He was a party president. He was also the Minister. I would not go into the details of what the Congress has done. But when we are talking of the Railway Budget, we must remember that the Railways came into being a hundred years ago. The first train between Mumbai and Thane was started approximately a hundred years ago. Now, we have the Southern, the Northern, the Western and the Central Railways, but in British days, it was only B.B.C.I., that is, the Bombay-Baroda-Central India railway. That was the main train which started from the Bombay Central Station and which came to Baroda; and subsequently it was extended also. The historical building of the Victoria Terminus which was built a hundred years ago is made of sandstone which was brought from Tamil Nadu and Gujarat. But if we come to the period after independence. The first Indian railway track in the Mountains was built between Ahmedabad and Udaipur. That famous train, which ran between Mumbai and Pune, passing through the Ghats, was built during the British regime. But after Independence, it was the Congress Government which constructed the 250 km. railway track of the Western Railway, from Ahmedabad to Udaipur, where the track passes through the mountains. That was the work done during the Congress regime. You should not forget our illustrious people who were Railway Ministers during the Congress rule, including Lal Bahadur Shastri and we should pay our respects to them. I mean, you just cannot say that the Congress has not done anything. Congress has nine Navratnas like BHEL, ONGC, IPCL and so on. I can go on giving the names. One of them, the IPCL, which was constructed by the Congress, had assets worth Rs. 66,000 crores and it was sold away by the NDA. I mean, let us not make such accusations on party lines. Who constructed the Bokaro Steel Plant? Who constructed

the BHEL? Who constructed the Mathura Refinery? (*Interruptions*)

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): बोलिए, आप रेलवे बजट पर बोलिए। ... (व्यवधान)...

श्री सुरेन्द्र लाठ (उड़ीसा): रेलवे की बात करिए। ... (व्यवधान)...

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Who constructed the Ganga Sagar Project? Who constructed the Narmada Project? (*Interruptions*)

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): शांत रहें ... (व्यवधान)...

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Sir, he is a very senior leader and he was also the president of his party. Let us not criticise any party in this. Let us talk of the Railway Budget.

I now come to the Railway Budget. (*Interruptions*)

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): शांत रहें ... (व्यवधान) ... हरिप्रसाद जी ... (व्यवधान) ... आप दोनों बैठिए हरिप्रसाद जी ... (व्यवधान) ... आप दोनों बैठिए। बैठिए-बैठिए, हरिप्रसाद जी, आप बैठिए। बैठिए, पाणि जी। ... (व्यवधान)...

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Last but not the least, with due respect to the hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singhji, it was he who introduced the New Economic Policy in his Budget of 1991. I want to know one thing from my senior friend whether the NDA followed the same Economic Policy or they had another economic policy during their regime. I mean, let us be very serious. I can say that the only difference between the Congress and the BJP is on the principle of secularism. We created Gandhi and they* ... (*Interruptions*)....

श्री सुरेन्द्र लाठ: यह ये क्या बोल रहे हैं ... (व्यवधान)...

श्री एम० वेंकैया नायडु: ये किस तरह की बात कर रहे हैं ... (व्यवधान) ... *

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): देखिए, प्रवीण जी आप अपने विषय पर बोलिए ... (व्यवधान) ... प्रवीण जी आप अपने विषय पर ही बोलिए ... (व्यवधान) ... मैंने उन्हें बता दिया है ... (व्यवधान) आप अपने विषय पर ही बोलिए ... (व्यवधान) अब आप आगे चलिए ... (व्यवधान) ... यह रिकॉर्ड नहीं होगा ... (व्यवधान)...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: *... (*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA): It is not going on record. ...*(Interruptions)*... आप अपने विषय पर ही बोलिए ...*(व्यवधान)*... आगे चलिए ...*(व्यवधान)*... आप सिर्फ रेलवे बजट पर ही बोलिए ...*(व्यवधान)*... यह रिकॉर्ड पर नहीं जाएगा...*(व्यवधान)*... वैकेया जी, प्लीज आप बैठ जाइए ...*(व्यवधान)*... प्रवीण जी, आप बोलिए *(व्यवधान)* आप बैठिए, बैठिए ...*(व्यवधान)* यह रिकॉर्ड पर नहीं जाएगा, आप बैठिए ...*(व्यवधान)*...

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Sir, I will confine myself to the Railway Budget. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप एक बात का ध्यान रखें कि ऐसी कोई भाषा न हो, जिसके कारण भावनाओं को अत्यधिक आघात लगे।

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Sir, I will obey your orders. ...*(Interruptions)*... I will obey your orders. ...*(Interruptions)*...

प्रो. राम देव भंडारी: उपसभाध्यक्ष जी, श्री दीन दयाल उपाध्याय जी की भी रेल में हत्या हुई थी, उसके बारे में भी कुछ होना चाहिए ...*(व्यवधान)*

श्री लालू यादव: जी हां, उसकी आप लोगों ने कोई जांच नहीं की ...*(व्यवधान)*

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप बैठ जाइए ...*(व्यवधान)* आप बोलिए ...*(व्यवधान)*

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Sir, now I will confine myself to the Railway Budget. One thing is that the Railway, Posts and Telegraph and Defence are services. These are the three departments in our country which are providing the most essential services to the countrymen. I will further say that the Railway is a symbol of Indian Integrity and Indian unity. It is not a commercial department or it is not a revenue department. The main purpose of Railway, Posts and Telegraph and Defence is service to the nation. But, what is appreciable and what we should appreciate is that during the last Budget, the Railway has given the maximum dividend to the Central Exchequer. According to my information, it was during 2001 in the NDA regime when the Railway Minister had defaulted by not making payment of dividend to the Central Exchequer. That was the performance of the Railway Minister during 2001.

Sir, during 1998-99, when hon. Shri Nitish Kumarji was the Railway Minister, he had given only Rs. 17 crores, as far as my State was

concerned. During 1999-2000, he had given Rs. 116 crores. During 2002-03 he had given Rs. 166 crores. Now, I come to the Budget presented by the present Railway Minister, Shri Lalu Prasadji, during 2006-07—I am talking of my own State—I will not talk of other States—the Railway Minister gave us Rs. 257 crores; and during 2007-08, the Railway Ministry has given to Gujarat State Rs. 444 crores. This is the performance of a UPA-led Minister; I also gave you the figures of the performance of the NDA-led Railway Minister. I am sorry to say about the Member of Parliament belonging to the Opposition party. In Gujarat also they had a meeting with the hon. Prime Minister, they could have told us, "we would also accompany" if there is injustice to the State of Gujarat. I mean, comparison of figures can be made both ways. But, coming to the main point, we all must congratulate the Railway Minister on various issues, where he has performed very well.

I would like to express my appreciation on certain issues and, I am sure, the entire House would agree and join with me and say, 'Here is an area where the present Railway Ministry has done wonderful work.' One of them is the freight business. It is here where loopholes were pegged, irregularities were stopped—let us not say that they were the loopholes of the NDA; now, I am speaking on the Railway Budget only. Two special missions were started by the Railway Ministry. One is known as Cement and Steel Mission, and another is known as Container Traffic Mission.

Sir, you will kindly appreciate that the job of Railways is not only transporting passengers from one place to another. I will say that the main job of the Railways is helping the entire industry in this country. Without the transportation help from the Railways, particularly in items of steel, cement, machinery and agricultural products, where is growth? I know that the Central Government is giving, free of charge, foodgrains to the people below poverty-line. But there are State Governments who refuse taking delivery. My own State has refused to take delivery of foodgrains meant for people below the poverty-line under the argument that transportation by trucks is costlier than the price of the foodgrains. Here, who helps the people? It is only the Railways, Railways and Railways. So, we must appreciate the role of the Railways.

In addition to the Cement and Steel Mission and the Container Traffic Mission, there is a third important point—manufacturing or production of

wagons, that too of new design. It was this Railway Minister who has consulted scientists and improved the design of wagons so that the loss of various goods is reduced during transport.

Another important thing is providing facilities to the lower-class passenger. For the first time the Indian Railway Minister, who is sitting here, has taken this move. We are sitting here, in the Parliament, on the most uncomfortable chairs. You will have to get up within two hours. I think, that is why the attendance is not that much. But the Railway Minister has thought of cushion seats in unreserved passenger coaches! In reserved coaches those cushioned seats are already there. But the Railway Ministry is thinking about introduction of this for unreserved coaches.

On another thing we must congratulate the Minister. That area is, concessions being given to senior citizens, concessions given to freedom fighters, concessions to students and concessions to disabled. These people also he has thought of in his Budget.

I come to one of the best things which I like and, Sir, you will also agree with me. I am travelling between Ahmedabad and New Delhi for the last 10-12 years after becoming MP in Lok Sabha and now in Rajya Sabha, regularly travelling by train. We were not in a position to stand at the railway platforms of Ahmedabad and Delhi in good olden days, 7-8 years before, because of the human excreta lying on the tracks. We must congratulate the Railway Minister that now tracks in the railway stations, at the main railway station in New Delhi is in the best position and we are able to stand on platform number one, and there is no dirt lying on the tracks.

See the position of railway station in Delhi! I am also proud of Gujarat. Ahmedabad got the first or the second prize in the cleanliness award given by the Railway Ministry. He has selected 2007 as a cleanliness year. We know how the Railways were maintained in the past? So, in this particular area we must congratulate him. Another thing is new trains. My learned friend did say that actually there are 10 trains, which are daily. He has started many trains. There can be once in a week train, there can be alternative day train, there can be three day train because we are short of Railway coaches and that is why he has stated new coach factories, one in Bihar and one in Uttar Pradesh. There also, he was in agreement that these are the States where you require more and more employment

because of the population and the economic backwardness of the State. No doubt I will request him that Gujarat also requires this type of factory because the textile industry there is totally closed. We have got textile workers who are very skilled workers. I am aware Sir, that 10-12 years back, a Railways factory was sanctioned in thalthej and land was also earmarked. Land was also given. Announcement was also made by the Railways. So, at this stage, I congratulate him for having a factory at madhepur in Bihar or Rae Bareilli in Uttar Pradesh because it is the most populated State. I would request that he should also consider for a coach manufacturing factory or a workshop in a State like Gujarat which is upcoming, which is developing and as claimed by the State Chief Minister, crores of rupees are spent and MoUs are signed. I don't know how far they are finalised. Gujarat State may be taken into consideration as far as coach manufacturing is concerned. So, new trains are there and we must appreciate him. Another thing is, he has given the name of a train as Garib Rath. I know the Rath yatra by Shri L.K. Advani, which created a problem all over the country.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: We are proud of it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA): You don't mention the name of a person who is not present in this House.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: You may be proud of it. But we in Gujarat suffered because of your Rath. Even now we are suffering ...*(Interruptions)*.

SHRI SURENDRA LATH: Sir,...*(Interruptions)*...

उपासभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): लाठ साहब, आप बैठिए।

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: You don't have the right even to mention about the great man, Shri L.K. Advani.

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: रथ यात्रा जो है, ...*(व्यवधान)*...

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, the names of the people are taken who are not there in this House and you expect us to keep quiet.

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: Madam Sonia Gandhi is also not a Member of this House and everyday you are abusing her, you are taking her name. What are you talking.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: I do not take her name. Why do you waste my time? Why should you speak about my Leader? What is your level and what is his stature?

SHRI PRAVEEN RASHTRAPAL: It is not you but your party is taking her name.

उपसभध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): प्रवीण जी, आप बोलिए। आप बजट पर बोलिए। ... (व्यवधान) ... जो इस सदन के सदस्य नहीं हैं, कृपया उनका नाम न लिया करें।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: हमारी नेता को हमेशा क्रिटिसाइज करते रहते हैं।

डा. प्रभा ठाकुर (राजस्थान): सोनिया जी इस सदन की सदस्य नहीं हैं, वे लोग सोनिया गांधी जी का नाम लेते हैं। जब उधर से सोनिया जी का नाम लेते हैं तो सीनियर लीडर्स को उस समय अपने मेंबर्स को रोकना चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI KALRAJ MISHRA): प्रभा जी, बैठिए। प्रवीण जी, बोलिए।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: नई ट्रेन्स के बारे में रेलवे मंत्री जी को देखना पड़ेगा। Particularly about starting Garib Rath, it is true that out of seven or eight Garib Raths, he has already started two. I am sure that within another five or six months, all Garib Raths will be functioning all over the country. Another area where he has done wonderful work is extension of Railways, there were Railways up to Ahmedabad, and they were further extended to palanpur. There are Railways up to Abu. They are further extended up to Ajmer. So, all over the country he has done lot of extension as requested by the Members of Parliament and many Members of Parliament have said that they are satisfied as far as this work is concerned. At the same time, I am also concerned about certain areas where Railway Minister and his two colleagues will pay proper attention. The first is, safety and security. But, Sir, according to my information, because Railway is going from one State to another State, I am told that as far as the area of that State is concerned, the primary responsibility of security is with the State Government and not with the Central Government or not even with the Railways. Here, I would say that the Railway Ministry in consultation with Union Home Minister and Home Minister of all the States, should think what they can do in view of the present scenario. If one argues about the blast of Railway train during Lalu's regime. I can talk about Godhar during

NDA's regime. We should not do like that. We must take care of accidents in Railway, because all innocent people — women and children - are dying. What should be done? This is a threat from enemy. This is a threat from terrorism. How to stop it? How to utilize the information? The Railways have to coordinate and cooperate with all States, with the Railway Protection Force and with the I.B. The I.B. should also inform all the Senior most officers of the Railways, information relating to safety and security. So, safety and security requires a lot of care.

Another most important operative part of the Railway Budget is that it once accepted for uni-gauge. It says that there should be Broad Gauge all over the country. Why should there be Meter Gauge and Narrow Gauge in many States, particularly Gujarat? Sir, I am told that Gujarat has got the highest rail route of Meter Gauge. Gujarat is giving the maximum revenue to the Railways. One of the smaller stations near Baroda - Ranauli or Bajwa - from where crude oil is loaded in railway tankers is giving the highest revenue to the Indian Railways in our country, because entire loading of crude, LPG, takes place there. So, I request, on behalf of Gujarat, that something has to be done by converting the remaining Meter Gauge into Broad Gauge.

Sir, another area I wish to draw the attention of the hon. Minister is this. We are talking of balance between the States. Respected Mr. Naidu very correctly pointed out that the progress should be distributed equally all over the country. The railway facilities should be distributed equally all over the country. There should not be any injustice to either Andhra or to Tamil Nadu. Or, I will say that there should not be any injustice to Gujarat also. Now, we have got five main Zones. The State of Maharashtra has the headquarters for both -- Central and the Western -- Railway Zones. According to the Railway record, if you take the Western Railway, the highest rail route is in Gujarat State. In Maharashtra, it has hardly 300 kms. When the Western Railways has got only 300 kms in Maharashtra and thousands of kms in Gujarat, right from Dang. Surat up to Abu, why the Western Railway should not have its headquarters either at Gandhi Nagar or Ahmedabad or in any other selected place like Baroda or Surat in Gujarat? I request all the three hon. Ministers — Mr. Rathwa is from Gujarat — particularly Shri Lalu Prasadji, to take this bold decision of transferring the headquarters of the Western Railway from Maharashtra to Gujarat.

Another area I wish to touch upon, Sir is this. The North Gujarat is agriculture producing area. You will know Sidhpur, you will know Palanpur, you will know Unja, you will know Mahesana, where there are a lot of factories. People connected with Mumbai and Delhi are willing to come to Mumbai and Delhi. But, we have not direct train from the entire North Gujarat either to Mumbai or to Delhi. I was told by the Railway Ministry official — is that there is no washing facility in North Gujarat Railway Station. You can create it at Palanpur. When you can start a train from Ajmer, when you can start a train from Abu, when you can start a train from Ahmedabad, why cannot there be a direct train from Palanpur to Mumbai? Sir, Palanpur to Mumbai requires a train because diamond industry, cotton industry, their relatives and other people are all located here. Half of the population from North Gujarat has got one member of the family in Mumbai; and they require to come to Delhi also. So, my request is that North Gujarat may be given more and more facilities. Sir, as I pointed out, because of historical reasons, we switched over from cotton to other fabric. All sixty private mills in Gujarat have been closed down. The NTC was running 12 mills which were also closed down. Ample land is available with the NTC. Sir, NTC mills are Government mills and the property belongs to the Government. Ample land of NTC is available. The Railways should purchase that land and start railway factory so that skilled unemployed can be employed. Last, but not the least, there are two more points. We have got many minor ports in Sourashtra. I would like to request the hon. Railway Minister for getting rail circuit in between minor ports of Sourashtra. It will improve the industrial background of Sourashtra.

Then, as I come from a *dalit* community, let me put it that a man, like Shri Lalu Prasad, should not ignore the importance of filling up the backlog posts. I am extremely sorry to say that backlog in promotion cannot be tolerated, promotion in officer cadre. When I had put a question in the month of May, last year, I was informed that there was a backlog of 12,000 in the promotion cadres. I would like to request the hon. Minister that urgent action should be taken in this regard. I would also like to request here that whatever assurances are given by the Railway Ministry or any other Ministry, they should be implemented. In the last Budget, an assurance was given that Railways, while granting newspaper stalls and eatable stalls, will consider the quota of the scheduled castes and the

scheduled tribes. I would like to know whether it was implemented or not. If it was not implemented, it should be implemented as early as possible.

And, one more point, which is in the interest of the Railway Ministry itself, according to my knowledge, because I was in the Income Tax Department, the Railways is an industry, the Railways is a factory, the Railways is a workshop, the Railways is one of the biggest employers in the world — there may not be any employer in the world having 14 lakhs employees, but the railways has no inventory of its assets and properties. I would like to request the hon. Minister that, if necessary, they should employ experts, engineers, chartered accountants, along with their Government officers, to prepare an inventory of assets and properties. Mr. Naidu rightly pointed out that when you travel by train from one part to another, you will find a lot of things, costly items, like, railway compartments, etc. lying all over the country. This is national property. Let us know what our property is and how best it can be utilized.

With these words, I thank you, Sir, for having given me this opportunity. I also congratulate Shri Lalu Prasad, his two Ministers of State, and the 14 lakh employees of the Railway Ministry. But, I am again sorry to say that the General Manager of the Western Railways has not met Praveen Rashtrapal for the last one year. We do not want Shri Lalu Prasad that he should come down to Ahmedabad. He may direct all the General Managers that they should meet the Members of Parliament of their respective areas. There are certain issues which he need not look into. These can be sorted out only by more and more meetings with General Managers and staff.

I have one more point about the welfare of Railway employees. Shri Lalu Prasad has added Rs. 5/- per railway employee. The Railway Ministry is prepared to spend Rs. 30/- per employee towards welfare fund. So, Rs. 5/- has been added to Rs. 30/-. But I don't approve this increase of Rs. 5/-, though I am not a Finance Minister, but I don't approve of this meagre increase. Let that Rs. 30/- become Rs. 100/-. एक कर्मचारी के लिए सौ रुपए खर्च नहीं कर सकते।

So, welfare fund of railway employees may be increased. Thank you very much.

श्री महेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, माननीय मंत्री जी यहां पर मौजूद हैं और जो भी रेलवे की तरक्कियां हो रही हैं, वे हमारे सामने हैं। लेकिन रेलवे में जो कमियां हैं, मैं उनकी ओर इंगित करना चाहूंगा कि उस ओर पूरा ध्यान नहीं दिया गया है। मैं सुरक्षा की ओर भी विशेष रूप से ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि रेलवे में जो सुरक्षा की स्थिति है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स की आठ हजार पोस्ट्स खाली पड़ी हुई हैं। आए दिन रेलवे में एक्सिडेंट्स हो रहे हैं और ट्रेन्स व प्लेटफार्म्स पर क्राइम बढ़ते चले जा रहे हैं और इस ओर कोई भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है। हमारी रेलों में विशेष रूप से जो स्त्रियां सफर करती हैं, लेडीज क्लासेज के अंदर बहुत क्राइम्स बढ़ रहे हैं और उनके लिए कोई सुरक्षा की विशेष व्यवस्था वहां पर नहीं की जा रही है, इसलिए इस ओर बहुत ध्यान देना आवश्यक है। अभी हमारे माननीय सदस्य सफाई की बड़ाई कर रहे थे, लेकिन मेरा जो अनुभव है, वह विगत काफी समय का है। मैं काफी समय से रेलवे से ही सफर करता रहा हूं और आज भी सफर करता हूं। संसद सदस्य के रूप में तो बहुत सी सुविधाएं मिलती हैं, लेकिन जनता के रूप में रेलवे स्टेशनों पर जो सफाई की हालत है, चाहे कानपुर हो, लखनऊ हो, दिल्ली हो, इलाहाबाद हो, बनारस हो, जालंधर हो, जहां-जहां मैं जाता हूं, वहां सफाई की हालत बहुत खराब है, स्टेशनों और प्लेटफार्म पर आप खड़े नहीं हो सकते हैं और हालत यह हो जाती है कि वहां ट्रेनों के अंदर फर्स्ट ए.सी. और सेकंड ए.सी. में काकरोच हमारे साथ चलते हैं, उनसे कोई किराया भी नहीं लिया जाता है और उन्हें यह सुविधा दी गई है। सांसदों को निःशुल्क चलने की जो सुविधा मिली हुई है, काकरोच और चूहों को भी यह सुविधा प्राप्त है और वे मेरे साथ चलते हैं...(व्यवधान)... यह सुविधा उन्हें मिली हुई है, इसे समाप्त करना अत्यंत आवश्यक है।

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): अच्छा अनुभव है महेन्द्र मोहन जी को...(व्यवधान)...

श्री महेन्द्र मोहन: सपना नहीं है, असल में जो लोग रेलवे से चलते हैं, उनका यह अनुभव है।

भारतीय रेलवे, निश्चित रूप से देश के इंटीग्रेशन में एक बहुत बड़ा रोल प्ले कर रही है और भारतीय रेलवे ने पूरे विश्व में बहुत नाम कमाया है, लेकिन यहां जो दूरिस्ट्स आते हैं, जब punctuality की बात आती है, timings की बात आती है, आज भी ट्रेनें 4-5 घंटे लेट आती हैं। आज भी कानपुर से दिल्ली के लिए ट्रेन 5 घंटे लेट पहुंचती है, जब कि कुल सफर ही 5 घंटे का है, तो इस पर क्या कहा जाए। यह हमारा दुर्भाग्य है कि उत्तर प्रदेश, जिसे कहा जाता है कि सबसे ज्यादा populated state है, सब कुछ वहां से होता है, केन्द्र को बहुत revenues मिलती हैं, लेकिन इसके बावजूद भी उत्तर प्रदेश का दुर्भाग्य है कि रेलवे के मामले में उसे ignore ही किया गया है और वहां कोई नए काम नहीं किए जा रहे हैं। बहुत से क्षेत्र हैं, जिनका मैं अभी विस्तृत विवरण दूंगा कि किन क्षेत्रों में रेलवे लाइनों की आवश्यकता है, जिससे कि वहां की जनता को सुविधाएं प्राप्त हों।

महोदय, अभी माननीय नायडु जी ने भी कहा और अभी हमारे माननीय सांसद ने भी कहा कि रेलवे की बहुत सी प्रापर्टी पड़ी हुई है, जिन पर encroachments हैं, जिन पर कब्जे किए गए हैं। मैं मांग करता हूँ कि उन्हें खाली कराया जाए और रेलवे की सारी संपत्तियों का विवरण तैयार कराया जाए। रेलवे में जो लाभ हुआ है, यह तो बहुत अच्छी चीज है, लेकिन अगर हम देखें तो रेलवे एक सर्विस इंडस्ट्री है—for service to the people, तो हमें इतना लाभ कमाने की क्या आवश्यकता है? हमें इतना ही लाभ कमाना चाहिए, जिससे डेवलपमेंट हो और बाकी छूटें जनता को दी जाएं, तभी मैं समझता हूँ कि और अच्छा होगा। यह सोचकर कि हमने रेलवे से इतना लाभ कमाया, हमारा लाभ बढ़ता चला जा रहा है, यह बहुत अच्छी चीज है, लेकिन हम समझते हैं कि भारतीय जनता के लिए रेलवे द्वारा यह जो सेवा का कार्य है, वहां पर लाभ कमाने के बजाय, अगर हम उनको अच्छी सुविधाएं उपलब्ध कराएं, तो ज्यादा अच्छा होगा और इसके लिए आवश्यक है कि हम इन चीजों को करें।

उपसभाध्यक्ष महोदय, privatisation of catering बगैरह किया गया है, लेकिन जो खाना राजधानी और शताब्दी में भी मिलता है, कई बार यह पाया गया है कि उस खाने को खाने के बाद लोगों की तकलीफें बढ़ी हैं, लोगों को food poisoning हुई है। अगर आप pantry cars में गलती से चले जाएं, मेरी कुछ आदत रही है कि मैं खाने से पहले एक चक्कर वहां लगा आता हूँ, तो वहां जो हालत है, pantry cars में जिस प्रकार से कार्य हो रहा होता है, कभी उनके inspections किए जाएं, तो पाया जाएगा कि किस प्रकार की गंदगी वहां रहती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले तो हम कहते हैं कि सिगरेट और तंबाकू के पदार्थ किसी public place में इस्तेमाल नहीं होंगे, लेकिन हर प्लेटफॉर्म पर सिगरेट और तंबाकू के पदार्थ खाए जाते हैं और वहां गंदगी फैलाई जाती है, इस पर भी रोक लगाना बहुत जरूरी है। मैंने आपसे sanitation के बारे में कहा कि रेलवे के टॉयलेट्स में यह हालत होती है कि कई बाद आदमी natural urge होने पर जाना चाहता है, लेकिन टॉयलेट तक जाकर वापस आ जाता है, क्योंकि वहां बहुत ज्यादा गंदगी पड़ी रहती है, वहां कभी कोई सफाई नहीं होती है। अगर किसी से कहा जाता है कि आप इनकी सफाई की ओर ध्यान दें या आप शिकायत पुस्तिका ही मांगें, तो आपको वह भी उपलब्ध नहीं होती है। इस वजह से वहां गंदगी पड़ी रहती है और परेशानियां होती हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, विकलांगों के लिए रेलवे बजट में जो छूट दी गई है, उसके लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं, लेकिन क्या विकलांग लोग रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म तक पहुंच सकते हैं? इसके लिए पर्याप्त सुविधाएं दी जाएं। बहुत से प्लेटफॉर्म ऐसे हैं, बहुत से स्टेशन ऐसे हैं, जहां विकलांग व्यक्ति स्टेशन तक जा ही नहीं पाता है, क्योंकि वहां ramps नहीं हैं, कोई सुविधा नहीं है, वह रेल की सुविधा का प्रयोग कैसे करे, क्योंकि वह वहां पहुंच ही नहीं सकता है, ऐसी हालत में

उसे इस छूट का लाभ कैसे प्राप्त होगा, यह मेरी समझ में नहीं आता है। माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने डीजल और पेट्रोल के freights में कमी की है, उन्होंने आयरन और के किराए में कमी की है और फेअर्स में भी कमी की है। लेकिन उसके साथ-साथ जैसाकि कहा जा रहा है, फेअर्स में कमी हुई है, परंतु cancellation charges वगैरा बढ़ा दिए गए हैं जबकि वेटिंग लिस्ट बहुत लंबी होती है। इसलिए जनता को इतने अधिक cancellation charges न देने पड़ें, इस ओर भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। अगर किसी मजबूरी के कारण कोई यात्रा स्थगित की जाती है तो हम सांसदों को तो पता नहीं चलता है, लेकिन जनता पर बहुत बड़ा बोझ cancellation charges का पड़ता है। मंत्री जी को इस ओर भी ध्यान देना चाहिए।

महोदय, रेलवे को बहुत लाभ हुआ है, मैं चाहता हूँ कि और अधिक लाभ हो, माननीय मंत्री जी अच्छा काम कर रहे हैं, वह और अच्छा काम करें, लेकिन साथ-ही-साथ हमें ध्यान रखना चाहिए कि आज रेलवे वैगंस से ओवरलोडिंग कर के freights से इनकम की जा रही है। अब उसका क्या impact हमारी पटरियों पर पड़ रहा है, यह भी ध्यान रखना चाहिए। ऐसा न हो कि जिस प्रकार अधिक बोझा ढोते-ढोते सड़कें जल्दी खराब हो जाती हैं, हमारे रेलवे ट्रैक्स भी जल्दी खराब होने लगें व उनकी मरम्मत पर कहीं ज्यादा खर्च होने लगे। महोदय, इस ओर भी ध्यान देना बहुत आवश्यक है।

महोदय, हमने इस वर्ष टारगेट किया है और हम 785 मिलियन टन का freight loading target लेकर चल रहे हैं। मेरे ख्याल से यह बहुत कम है। आज जिस प्रकार की प्रगति हो रही है, प्रोडक्शन की प्रगति हो रही है, उस हिसाब से यह कम है। अगर इसे पिछले वर्ष की तुलना में देखा जाए, तो हम इसे केवल 61 मीट्रिक टन बढ़ा रहे हैं। ऐसा कैसे हुआ है या इसमें कहीं कोई कमी है, हमें इस ओर भी ध्यान देना चाहिए। महोदय, हमारे यहां जिस स्पीड से गुड्स ट्रेन्स चलती हैं, उस के कारण रोड्स पर ट्रैफिक बढ़ रहा है। महोदय, मुझे जानकारी प्राप्त हुई है कि औसतन 20 किलोमीटर प्रति घंटे के हिसाब से ये ट्रेन्स चल रही हैं। महोदय, मैकेंसी ने इस पर स्टडी की है और उसने कहा है कि हिंदुस्तान में जहां भी प्रोडक्ट पैदा किया जा रहा है और जो रिटेल आउट-लेट बनता है, उस में 2 से 4 महीने तक का समय लगता है, जबकि चाइना और अमेरिका में एक महीने का होता है। इसलिए आप देखें कि रेलवे को increase in competitiveness कैसे करनी चाहिए जिससे कि हम world मार्केट में industrial competitiveness पैदा कर सकें और माल को सही समय पर गंतव्य स्थान तक पहुंचा सकें जिस से कि इन कार्यों में और तरक्की हो।

महोदय, हमारे यहां कुछ स्पीड कॉरीडोर ports and container terminals के बीच डवलप किए जाने चाहिए ताकि पोर्ट्स से सामान जल्दी आए और यहां के एक्सपोर्टर्स भी अपने सामान को पोर्ट तक जल्दी पहुंचा सकें। इसके लिए हम को special speed corridors

डवलप करने चाहिए। यह कहा जा रहा है कि हमारी आमदनी बहुत हो गयी है, लेकिन यह और बढ़ा सकते हैं अगर अपने खर्चों में कुछ कमी कर सकें। वर्ल्ड बैंक की एक स्टडी के अनुसार जिसने रेलवे डवलपमेंट in India and China को compare किया है, उसके अनुसार China Railways achieved an average output per employee 2.1 times to that of Indian Railways. तो हमारे यहां आउटपुट की इतनी कमी है। इसलिए यह भी देखा जाए कि हमारा आउटपुट कैसे बढ़े। इससे भी रेलवे के कामों में और सुधार होगा। इसके लिए आवश्यक है कि रेलवे का जो कार्य यात्रियों को ले जाने का है, कार्गो को ले जाने का है, वह उस पर concentrate करे, बजाय इसके आज हम diversification की ओर जा रहे हैं, हम प्रिंटिंग प्रेस का काम भी कर रहे हैं, हम क्लोजिंग फैक्ट्रीज भी लगा रहे हैं, अपना वाटर भी डवलप कर रहे हैं। अगर हम इन कामों को आउटसोर्स करें और रेलवे अपने कामों को और अच्छे ढंग से देखें तो और अच्छा होगा।

महोदय, हमारे जो मेन ट्रंक रूट्स हैं, उन पर कुछ बहुत ही कम स्पीड की ट्रेंस चल रही हैं। उन ट्रंक रूट्स के कारण सुपरफास्ट ट्रेंस को डिले कर दिया जाता है। महोदय, इस ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए और कम स्पीड की ट्रेंस इन ट्रंक रूट्स पर चल रही हैं, उन को कम किया जा सकता है। इस बारे में भी विचार किया जाना चाहिए क्योंकि ये बहुत uneconomical हैं।

महोदय, रेलवे में आज भर्ती नहीं हो रही है, यह बात अपनी जगह है, लेकिन अगर हम इसे इंटरनेशनल लेवल पर मिलाएं तो Railways are heavily over-staffed. वहां यह पोजीशन है कि स्टाफ प्रोडक्टिविटी इंडेक्स को मेजर किया गया है between Indian Railways and with US and China. उस में पोजीशन यह बनती है कि Indian Railways is reported to be a meagre of 0.92 in comparison with 4.4 in US and 1.6 in China. इसलिए हमें देखना है कि हम अपनी प्रोडक्टिविटी को कैसे बढ़ाएं और इस कार्य को अच्छे रूप में करें। इसके लिए जरूरी है कि हम अपने कामों को देखें। हमारे यहां रेलवे में एनुअल स्टोर पेरचेज का बिल लगभग 12,000 करोड़ रुपये का होता है। अगर हम लोग अपनी इन्वेन्ट्री मैनेजमेंट को सही कर लें तो हम समझते हैं माननीय मंत्री महोदय उससे 5% से 7% तक की सेविंग कर सकते हैं, जिससे रेलवे की आमदनी 800 से 1000 करोड़ रुपये और अधिक बढ़ सकती है। महोदय, इसलिए इन्वेन्ट्री मैनेजमेंट को सही कर लिया जाए और कंप्यूटराइज्ड इन्वेन्ट्री मैनेजमेंट करवा करके, उससे बचत को निकालने की चेष्टा की जाए।

यें कुछ सुझाव हैं, मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी उन पर अवश्य ध्यान देंगे और रेलवे विभाग एवं रेलवे मिनिस्ट्री का कार्य और अच्छे ढंग से होगा।

इसके अतिरिक्त विशेष रूप से मैं उत्तर प्रदेश की कठिनाइयों की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। फर्रुखाबाद-कानपुर-लखनऊ के बीच में पहले 12 ट्रेनें चलती थीं, जब वहां पर मीटर गेज थी। अब कन्वर्जन करके वहां पर ब्रॉड गेज कर दी गई है, लेकिन साथ ही ट्रेनों की संख्या 12 से घटा कर 6 कर दी गई है, जिससे यात्रियों को बहुत असुविधाएं हो रही हैं। इसलिए वहां पर ट्रेनों की संख्या को कुछ बढ़ाया जाए, जिससे वहां पर यह चीजें सही हो सकें।

उत्तर प्रदेश में मैनपुरी, फर्रुखाबाद इत्यादि के बीच में चैन पुलिंग की घटनाएं बहुत होती हैं और वहां पर जीआरपी का कोई भी कार्य सही रूप से नहीं होता है, उसमें सुधार की आवश्यकता है। इसी प्रकार से फर्रुखाबाद-कासगंज के बीच में परिवर्तन का जो कार्य चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। उसमें कुछ तेजी लाई जाए, ताकि वहां रेलवे ट्रैक्स पर सही ढंग से काम हो और शीघ्र से शीघ्र परिवर्तन हो सके।

एक सुझाव मैं यह देना चाहता हूँ कि यह दिल्ली और हावड़ा के बीच में जो बहुत हैवी ट्रैफिक है, यदि प्रयत्न किया जाए तो अलीगढ़, हाथरस, कासगंज, फर्रुखाबाद, कन्नौज होकर एक आल्टरनेटिव ट्रेन रूट और निकाल दिया जाए तो बहुत सी ट्रेनें उधर से निकल जाएंगी, इससे दिल्ली-हावड़ा रूट के ऊपर ट्रैफिक कम हो जाएगा और उससे लोगों को बहुत सुविधा होगी। इस ओर ध्यान देना भी बहुत आवश्यक है। फर्रुखाबाद और गोल-गोकरननाथ में कोई ट्रेन लाइन नहीं है। उत्तर प्रदेश में इसकी बहुत आवश्यकता है, इसलिए इस ओर भी ध्यान दिया जाए।

अंत में मैं यह कहना चाहूंगा, चूंकि मैं कानपुर का रहने वाला हूँ, मुझे कानपुर में अपने निवास से रेलवे स्टेशन पहुंचने के लिए एक ऐसी रेलवे क्रॉसिंग पार करनी पड़ती है, जिसके लिए एक घंटा पहले निकलना पड़ता है, वरना केवल पन्द्रह मिनट में ही काम हो जाता है। कानपुर में खपड़ा मोहाल ओवर ब्रिज का प्रस्ताव, जिसे प्रदेश सरकार के द्वारा स्वीकृत करके भेजा जा चुका है, मंत्री जी उसे स्वीकृति दें और उसे बनवाने का कष्ट करें, उनसे मेरा यह अनुरोध है।

मैं यही चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय, जो अब यहां से जा चुके हैं, हो सकता है कि मुझसे नाराज़ हो कर चले गए हों, लेकिन उनके साथी यहां पर बैठे हुए हैं, वे इस पर ध्यान देंगे कि रेलवे में इस प्रकार से कुछ अच्छी चीजें कर ली जाएं तो यहां से आय भी बढ़ेगी, खर्च भी कम होगा और रेलवे और अधिक प्रोडक्टिव हो कर हमारे देश की जनता को राहत देने में सफल होगी। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय इस पर अवश्य विचार करेंगे। धन्यवाद।

3.00 P.M.

SHRI PENUMALLI MADHU (Andhra Pradesh): Sir, when we discuss

the Railway Budget, the entire nation looks upon us with great expectations, but they are disappointed upon seeing the performance of the Budget and the Budget proposals.

Sir, in my opinion, when we discuss this Railway Budget, we should analyse the performance of our Railways over the last few years. Only such a critical review would help us in undertaking future tasks and in fulfilling the expectations of the people of this country.

While discussing this Budget, we find that the most important defect that lies with this Budget is the policy that has been adopted with regard to the expansion of railways or fulfilling the tasks lying ahead. The policy is very much defective. Sir, if we see the performance of the Railways, for the last 60 years, the growth is only three per cent. On the other hand, the road transport has grown by nine per cent. Apart from general growth, the network also has not grown as per the expectations. If we see the network growth in the last 60 years, it is only 20 per cent, whereas the road transport has grown by 400 per cent. It indicates that the policy that is being adopted is a defective one. It is not only my view. But, it is what planners feel. National Transport Planning Committee was constituted during the year 1980. In 1980, under the guidance of Planning Commission, after reviewing the performance of our railways, it fixed a target that by the year 2000, the rail transport should occupy a share of 70 per cent in the national transport. But, it occupies only 35 per cent share today. We are discussing this Budget in the year 2007. The target fixed for the year 2000 was a 70 per cent share of rail transport. That has not been achieved. The share of road transport today is 65 per cent. As per the suggestion of National Transport Planning Committee, unless the rail transport occupies a share of 70 per cent in the national transport, we cannot meet the requirements of our country. But, today, after so many years of planning and expansion, only 35 per cent share of rail transport is there. It indicates a clear-cut defect in our policy. Sir, this Budget claims 15 per cent growth over the last three years. Sir, looking at the nine per cent growth in our economy and its impact, if we contain ourselves, if we are self-satisfied with this 15 per cent growth for the last three years, it will be misleading. Sir, in the same period, during this three-year period, the road transport has registered a growth of 18 per cent. What planners decided in 1980 that share of rail transport should be more when compared to road transport, that has not happened. So, it

indicates a clear defect in the policy and deficiencies which are very much visible in our planning. Why is this poor growth there? In our General Budget, we want to achieve nine, ten or eleven per cent growth in our economy. Is it possible with this type of growth in railways? It is not possible, Sir. Why? Why are we lagging behind? What is the reason behind it? Sir, there are some reasons and we should understand the main reason. Here, in the Budget, some measures have been suggested. Railway freight is one of the cheapest transports. If we compare it to the road transport, it is cheaper than that. In spite of that, the share of the road transport is going up whereas the share of the rail transport is not going up.

Sir, for this, some temporary reasons are suggested due to which it is lagging behind in growth. There are some defects. For example, till 1995, the boxen wagon was permitted to carry 58 to 60 tonnes. Now, after some efforts, it has been decided to permit it to carry 66 - 68 tonnes. In the last two years, the same boxen wagon has been able to carry ten per cent extra load.

To an extent, these types of measures may be responsible for not achieving the growth. But what is the main reason as to why we are not able to achieve growth in our Indian railways. Sir, to an extent, under utilisation of our capacity may be one of the reasons but it is not the basic reason. The basic reason as to why Indian railways are not able to achieve the targets is to be probed into. Unless we critically analyse this particular aspect, we will be unable to focus our own targets for the coming years. Sir, the main drawback lies with the factors that are related to the investment. The growth of our railways is slow because of less investment, which is made in the Railways. This inadequacy has not been addressed even in this Budget. In this Budget, 'dedicated freight corridor' has been proposed. I think, in the last sixty years, this is the first time that such a decision has been taken. The three major issues that are proposed in this Budget are, namely, (i) 'dedicated freight corridor' with proposed allocation of Rs. 30,000 crores, (ii) upgradation of meter gauge, and, (iii) decentralisation of tickets availability.

Sir, if we carefully analyse these three aspects, we are not going to achieve the expected targets. Sir, for Delhi Metro, we could spend Rs. 16,000 crores whereas for the 'dedicated freight corridor' for the entire India, the allocation is Rs. 30,000 crores; Sir, for the entire

'dedicated freight corridor', it is merely Rs. 30,000 crores. I think, it is a very meagre allotment. Sir, for the last two decades, the growth of population in the cities has gone up from 300 to 400 per cent.

But, the urban rail transport is a very big problem. You see how our railway planners took a defective decision in 1986. The Railways took a decision, a very defective decision, according to me. What was that decision in 1986? In the name of shortage of funds with the Railways, the entire urban transport was handed over to the Urban Ministry. Sir, if we see, in the last two decades, the urban transport, not even one per cent growth is there, when the cities have grown up, the population has grown up by 300-400 per cent. In 1986 the Ministry of Railways had come out with a policy saying that it had no funds and it could not undertake the urban transport and it handed over to the Urban Ministry. Now, what is the Urban Ministry doing? It is throwing thousands and thousands of crores of rupees to the urban transport in the name of Metro or other different names. So, inadequate allotment of funds is one of the basic problems that we are facing in the Railways. Sir, if we want to achieve 9 per cent growth in our economy, this Railway Budget cannot discharge the responsibility.

Sir, coming to the other basic issues, my colleagues will speak on other things, I will come to two or three important issues. In this Budget, a very dangerous policy has been proposed. We have not seen in the last sixty years such a dangerous policy proposed in the Railways. What is that policy? That is public-private partnership. We have seen privatisation in Railways earlier also. We can understand it in case of sweeping of platforms, construction of bridges or some buildings. Earlier also this type of privatisation was there. But, the new and the very dangerous thing in this Railway Budget is that the works of safety-related areas have also been entrusted to the contractors. Our party cannot accept this policy. Thousands are thousands of workers are thrown out of the work in Kerala and in Andhra Pradesh. I have seen in Andhra Pradesh 10,000 people were thrown out of the work because the catering service that had been privatised. And, what does this new catering policy tell us? The food that is supplied in the Railways is worst type of food. The cost has gone up by one hundred per cent. Not only that, Sir, maintenance has also been privatised. Earlier, only construction activities used to be given to contractors. Now, the maintenance is also given. Even signal maintenance

is given for privatisation; even track maintenance is also given for privatisation. This is very dangerous, Sir. Our Railway Minister should take note of it. We did not come across this in the earlier days...

SHRI R. VELU: We are not giving traffic maintenance.

SHRI PENUMALLI MADHU: We know that a number of accidents are taking place. Even then, safety-related issues have been handed over to the private parties. Earlier, we did not come across so many accidents. Why are so many accidents taking place nowadays? Sir, our Minister says the track maintenance is not handed over to the private contractors. I am here to prove it. I can prove it that it is happening in Mumbai. Sir, in Guntur Division, in Andhra Pradesh, so many gangman posts are vacant. There are thousands of backlog posts. In Secunderabad, out of 926 sanctioned posts for drivers, only 716 are working for years together. Every driver is forced to work for 16-18 hours for more than 20 days in a month. Their wives come to us weeping that they are unable to meet their husbands. Their children tell us that they are unable to meet their fathers. They come home only for three or four days in a month. The number of trains has gone up. But the recruitment is stopped. So many backlog posts are there. One day, during Dussehra festival, some drivers applied for leave. All the five drivers were suspended in Kazipet Division. Only for applying leave, they were suspended, Sir.

Sir, I want to know whether maintenance of coaches is not related with safety. Maintenance of bogies, locos, and bridges is not given to the private contractors.

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): मधु जी, समय हो गया है।

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, my submission is that privatisation is a very serious thing. Sir, we are happy that freight charges have not been enhanced. But what about other policies that are being floated in this Budget? Shortage of gangman is there. Tracks are not properly repaired. For that reason, accidents are taking place. My submission to the hon. Minister is that all the backlog posts should be filled. I request the hon. Minister to submit it in Parliament how many posts are lying vacant and for how many years. I am requesting this in this House. How many posts are vacant in the Secunderabad Division? The number of trains has gone up. The track distance also has gone up. But so many posts

are vacant. Even some trains run without a guard. It is a very dangerous thing.

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): मधु जी, आपके लिए केवल 12 मिनट का समय था, वह पूरा हो गया है।

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, only last thing. It is about the investment criteria.

Members of Parliament from Andhra Pradesh belonging to different political parties went to meet the Prime Minister and gave representation. So much discrimination is practised against Andhra Pradesh. Our share of profit from Secunderabad is Rs. 1350 crore. But we were given only Rs. 250 crore. Not only that, Sir, an impression is there that the Railways have a *pacca* investment criteria. Rules are there. But if they want to sanction any project, they distort the figures. Sir, today people are feeling that their due share is not given to them. It is not only from one State. It may not be just from Bihar or from other one or two States. But people from other States are feeling that their due share is not given to them. In spite of *pacca* investment criteria in the Railways, the Railway Ministry is yielding to the political pressure and is not doing justice to the entire nation.

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): मधु जी, आप बैठ जाइए।... (व्यवधान)... ठीक है, समय के अंदर पूरा करना चाहिए। मधु जी, आपका समय पूरा हो गया है।... (व्यवधान)... अभी आप कितनी देर और बोलेंगे? You take only one minute.

SHRIMATI BRINDA KARAT: Sir, these are very important points ... (Interruption)...

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): आप बैठिए, मधु जी, बैठिए।

SHRI PENUMALLI MADHU: Sir, I am concluding. Sir, another important point is, the optimal utilisation of congested sections. Sir, if we critically analyse ourselves, we will find our strength lies in seeing our weakness. If we can see our weakness, there comes our strength. I appeal to the hon. Minister to see the weakness, take the criticism from all corners, and without any bias, try to come to objective understanding. Regarding optimal utilisation of congested section, resorting to the bypass lines and improving the loop lines, if such measures are taken immediately, we can improve

congestion to a great extent. Many alternative routes, like Nagpur-Adilabad route, can be an alternative route for congested routes.

उपसभाध्यक्ष (श्री कलराज मिश्र): देखिए, इस पर अभी चार और लोग बोलने वाले हैं और आपका समय हो गया है। आप नहीं बैठेंगे तो काफी लोग सफर करेंगे। आप मुझे को-ऑपरेट करिए, मधु जी।

SHRI PENUMALLI MADHU: Viability gap funding also is provided by the Ministry of URBAN DEVELOPMENT. My submission is that the Prime Minister's Office should review the 1986 decision, entrusting the urban transport to the Ministry of Urban Development, and it should be given back to the Railways, and instead of spending thousands of crores, if some little amount of money is allocated, with that money, we can improve the urban transport. This is very much needed. Thank you very much.

SHRIMATI S. G. INDIRA (Tamil Nadu): Thank you, Sir, for giving me this chance. Sir, the 4th Railway Budget, presented by the Congress-led Coalition Government, the UPA Government, brought a little focus, showing some exposure like not raising the freight charges, with so many demerits and imbalances. Sir, anyway, there is no hike in the fare, and we must appreciate this fact. Further, a reduction of Re. 1/- in daily ticket fare has been announced. This is also a welcome measure. But, on the other side, instead of increasing the seats in the second-class sleeper category, they have increased the number of seats in the *tatkaal* category. For the *tatkaal* category, they are charging Rs. 150/- more than the ordinary ticket, and the poor people are forced to purchase the tickets in the *tatkaal* category. This has been done because they want to balance the fare. They have not increased the fares, but they have to increase the charges on *tatkaal* tickets, because by doing so, they are balancing the income of the Railways. So, I request the Minister that the charges in respect of *tatkaal* tickets should also be reduced, and more second-class sleepers should be provided than the *tatkaal* system.

An announcement has been made in the Railway Budget that there will be e-ticketing in petrol pumps, post offices, ATM centres, hand-held computers for the on-the-spot reservation. In this regard, I would like to submit that it is very helpful to the educated people, urban people, who are going to the ATM centres and post offices. But, what about the rural people? How will they get the reservation? How will this new system reach the poor people and how will they get the reservation? In this regard, I would

like to inform this House one thing. At times, even the Members of Parliament are not able to establish their contact with the Railways when there is urgency. The Railways are having their own telephones. When the Members of Parliament are not able to establish their contact on the telephone lines, when even the Members of Parliament are not able to get the line, how can the poor people or the ordinary people get the line? So, I draw the attention of the Railway Minister towards it and request him that the modes of providing this type of service and information should be increased. I also request that to help the poor people to get tickets easily, an alternative reservation system should be introduced in villages and rural areas. Instead of providing passengers amenities in trains and also at railway stations, the proposed huge investment in container operations only shows that the Railways, nowadays, is giving importance to the business entrepreneurs than providing service to the public because they want to earn more money for the organisation. But, at the same time, we have to give importance to providing service to the public also.

Here, I appreciate the efforts made by the Railway Ministry that it has given an invitation to all entrepreneurs for entering into a long-term service agreement with the Railways. In the Budget speech, the Railway Minister has mentioned that in respect of cement and steel, they have invited heavy industry people for entering into long-term agreements. Sir, various car companies, IT companies have been set up in Tamil Nadu. I request the hon. Minister to invite, on the same lines, those companies for entering into long-term agreements. That would help increase the revenue of the Railways, and also of the State Government.

And also, Sir, the Railway Minister, Laluji, has told the press that Indian Railways was earning profits, and he would never allow anyone to privatise this Organisation. Before the press, he has given such type of report or version, but, as was, very seriously, mentioned by Madhuji, and after seeing the report, I also stress the point that entering into agreements with private persons will not help the poor people, the passengers and the travellers, and they are very much concerned about their own profits. What stand is the Government going to take? In the Budget, they are saying like this, but, before the press, Laluji, has said that they won't allow private parties to enter into the Railways. So, I would like to know what is the stand taken by the Government.

Sir, Laluji has also mentioned about having 700 additional coaches in

popular trains. And also, he is going to further have 800 extra carriages in this financial year. But he has also informed us, in this regard, about the length of existing platforms. In addition, he is going to increase the number of coaches. But that will create a huge congestion at the stations. To extend the length of the existing platforms, what steps is the Railway Ministry going to take? And also, for having reservation in ordinary sleeper coaches and other reserved coaches, there are long queues on ordinary days. There is a deficiency of water. People are suffering. Mere introducing new trains and increasing the coaches is not going to help. The Ministry should take necessary steps to help the travellers. Sir, here, I would like to mention one thing. In the Budget speech, the Minister has said that they are going to have 800 coaches. Apart from that, the basic amenities also should be provided. We know that the Railway Ministry is doing its best for providing maximum comfort to its travellers. I would like to put particular stress on this point, Sir.

Sir, I appreciate the efforts made for providing reservation in lower berths for ladies. Being a lady, I appreciate the provision of reservations made for senior citizens and disabled persons. I appreciate the concessions given to students during the examination days. Special coaches for handicapped persons, introduction of vendor's coaches, I appreciate his efforts made for providing all these things. But there is some imbalance. Great injustice is done to Tamil Nadu. The Chennai-Mumbai corridor has not been included in the first phase. It is going to be taken up in the second phase. At the same time, I appreciate the Ministry for taking up the Tiruchi-Madurai electrification in the first phase. I congratulate the Minister in this regard. I request the hon. Minister that, in the same way, the Chennai-Mumbai corridor has to be included in the first phase.

Regarding new trains, he has informed that five new trains have been introduced in Tamil Nadu. But only one new train has been introduced. I would like to inform the House that Coimbatore-Nagarcoil train is the only new train. People are going to get the benefit of Bhubaneswar-Rameswaram, Chennai-Egmore-Nagore and Chennai-Egmore-Rameswaram trains only after gauge conversion. What is the time-limit for gauge conversion? When are you going to finish the gauge conversion? When are the people going to be benefited by these trains? So, only one new train has been given to Tamil Nadu, that is, Coimbatore-Nagarcoil.

There is a long-pending request for doubling the lines. Now you have given priority to doubling the line from Dindigul to Madurai. But our request is for doubling the line from Madurai to Chennai. It would help avoid congestion. In all meetings and everywhere I have been raising this point. I have been speaking on the Railway Budget for the last four or five years. I have been stressing on this point of doubling the line from Madurai to Chennai which will be helpful to the passengers and to avoid congestion. So, it must be given priority.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

In this Railway Budget a provision for doubling 700 kilometres has been made and doubling of 400 kilometres is yet to be finished. I request the Ministry to include the doubling of Madurai-Chennai line in this 700 kilometres. The gauge conversion work in Tiruchi-Pudukottai, Tiruchi-Manamadurai, Pudukottai-Karaikudi and Virudhachalam-Salem-Cuddalore sections is going on. Here I want to know about the new proposals and the time-frame. The allotment is very meagre. The long-pending demands for new lines will not be met because of this meagre allocation or deficiency in allocation. The Minister of State for Railways, Veluji, is from Tamil Nadu. He should give priority to all this new line from Karaikudi. So many passengers are coming from there.

I would like to mention here that you have given concession to steel, cement, cardamoms, etc. Bodinaikanur produces a lot of cardamom. The road transport operators are transporting cardamom and earning revenue. There is a railway line. But it is metre gauge. I would like to inform the House that it takes three-and-a-half hours to four hours to reach from Bodi to Madurai by this metre gauge line. But by road transport, by bus, people can reach Madurai within one-and-a-half hours. So, they prefer bus. The officials who go for inspection, etc., inform that it is not feasible and there are not much passengers. But the reason is that it takes a longer time. There is plenty of cardamom. By transporting cardamom the railways can earn revenue.

I must appreciate Veluji for holding a meeting in Chennai and asking all the Members of Parliament from Tamil Nadu to inform him about their grievances and demands. He has given a new line from Dindigul to Kumili. But the problem is that no fund has been allocated. He said that they were going to conduct a survey. It has been delayed for the last 25 years

for want of survey. A survey has already been done up to Bodinaikanur. So, the remaining survey should also be done immediately. A lot of people are going to Sabarimala by road by this route. It will be helpful to the people who are going to Sabarimala and also earn revenue for the railways. Sir, one train, Shri Velu knows it, from Egmore to Erode, then extended to Kovai is very helpful for the people of Thirupur area because there are so many industries. So many people go to Thirupur area. Just three-four days ago, I saw on the television that people were protesting and sitting on *dharna* on the railway line. Actually, this train is very helpful to the labour class. Now it has been extended to Mangalore. You can extend it to any place, but it should reach the Thirupur area on time at the convenience of Thirupur people.

Sir, I would like to get an assurance from the hon. Minister regarding the Salem Division. The Minister has informed us that on 14th April they are going to have a function at the Salem Division. Sir, on 2.3.2007, the hon. Member, Shri T.T.V. Dhinakaran raised a question about the Salem Division. On the same day, Shri K.E. Ismail also raised a question about the Salem Division. The Ministry has informed that the present length of rail network under the Palakkad Division is 1,132 kilometres. The length of the rail route proposed to be removed from the Palakkad Division is 623 kilometres. There is no specified minimum length for a route, for a division. Sir, I would like to make a request to the hon. Minister that Coimbatore-Thirupur-Erode section must be in the Salem Division because so many people are....(*Interruptions*). It is my right.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is her demand. Why are you worried? (*Interruptions*). It is her demand. Whatever you want to say, you can say. I cannot stop her from saying what she wants to say. (*Interruptions*).

SHRIMATI S.G. INDIRA: Sir, I am demanding it because you are not fulfilling the long-pending aspirations of the people of the Salem Division in Tamil Nadu. (*Interruptions*). So I would like to have Coimbatore, Erode, Thirupur under the Salem Division. Sir, they can ask for anything. This is my right.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Don't quarrel. It is not the Cauvery issue.

SHRIMATI S.G. INDIRA: Sir, I am not asking how Thiruvannamalai-Nagarcoil comes under Thiruvananthapuram. A new division is going to be created. Therefore, I am asking for it. The Minister has informed that

there is no limitation of kilometres. Anyway, it is the aspiration of the people that Coimbatore-Erode should be included in the Salem Division.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is one more speaker from your party. You must give some time to him also.

SHRIMATI S.G. INDIRA: There should be some grace to lady Members. Sir, my next point is about EQ release from Chennai, Madurai and Trichy. If we send a requisition, the Emergency Quota is not released. This is the major problem. When we give it to the people who come to us, the Emergency Quota is not released. This is happening every day. The concerned officer does not mind the request. We have to shout at the officer. In order to avoid this, you make arrangement for a separate phone in the EQ section and one officer should be there to attend to our calls. My another request is that there should be escalators built at the Madurai Station. This will be very helpful to a large number of people, especially, the old age people. Another thing is, as Madhuji mentioned, there are about 8,000 vacancies to be filled. If these vacancies are filled, it will give job opportunities to so many people.

Then, Sir, coming to my constituency, — it is a personal request I am making — you have included Madurai-Karaikudi as a new line, and I am thankful to the Minister for this. But you have also mentioned that you would be having a survey on this. I request the hon. Minister that the survey should be undertaken immediately because he is well aware that the famous granite unit at Keezhavalavu area is situated there, and the road transport is enjoying the full benefit. By having a new line there, the Railways can get the revenue. It will also be helpful to the people coming to that place, as the famous temples of Pillaiyarpatti and Kundrakudi are situated in that line. People from several parts of India are coming there, and it will be very much helpful to them. This is my personal request. Immediate survey should be undertaken, and the allocation should be made at the earliest.

Finally, Sir, I am thankful to the hon. Minister for allocating Rs. 715.52 crores for Tamil Nadu in this Budget. An amount of Rs. 70 crores has been allocated for doubling work between Dindigul and Madurai. Here, I would request the hon. Minister to extend this doubling work from Madurai to Chennai. Another Rs. 30 crores has been allocated for gauge conversion from Dindigul to Coimbatore. Also, Sir, the survey on the Bodinaikanur

should be completed immediately. Only then we will have the proposed broad gauge line.

Sir, thank you very much for having given me this opportunity.

श्री मोतिउर रहमान (बिहार): उपसभापति महोदय,

“हजारों साल नरगिस अपनी बेनूरी पर रोती है।
बड़ी मुश्किल से होता है चमन में दीदावर पैदा।”

महोदय, लालू प्रसाद जी ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं समझता हूँ कि उस पर बहस की गुंजाइश नहीं होनी चाहिए, क्योंकि जब वे अपना बजट पेश कर रहे थे, तो हिंदुस्तान के हर वर्ग, हर क्षेत्र की तरफ से उनकी जो प्रशंसाएं हुईं, उतनी शायद आज तक किसी नेता, किसी मंत्री, किसी रेल मंत्री की तो नहीं हुईं। यह भगवान की बहुत बड़ी कृपा और आशीर्वाद उन पर है। उन्होंने अपनी एक सोच, अपनी एक समझ, अपनी ईमानदारी और अपनी कर्मठता से जो तीन बार हिंदुस्तान का रेल बजट पेश किया और जो 20 हजार करोड़ रुपये की लागत कराकर, मुनाफा कराकर काम किया, इससे हिंदुस्तान में ही नहीं दुनिया में इस हिंदुस्तान की रेल को उस ऊंचाई पर ले जाने का उन्होंने काम किया, जो किसी ने कभी सोचा भी नहीं था। लालू प्रसाद जी ने अपना यह एक कीर्तिमान स्थापित करने का काम किया है और बैसे लोगों को तमाचा लगा है, जिन लोगों को यह उम्मीद थी कि आदरणीय रेल मंत्री जी ने जो रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला है, तो रेल मंत्रालय फ्लॉप कर जाएगा और जो यह रेल मंत्रालय घाटे में है, वह बर्बाद ही हो जाएगा। ऐसे लोगों को बड़ा तमाचा लगा है। रेल मंत्री जी ने अपनी कर्मठता, अपनी ईमानदारी और अपनी दक्षता का परिचय देकर यह साबित कर दिया कि मैं किसी से कम नहीं हूँ। आज उन लोगों को बड़ा अफसोस होता है।

महोदय, जब बिहार की गद्दी पर एक गरीब का बेटा मुख्य मंत्री होकर बैठा था, तो बड़े लोगों को इस बात की बड़ी जलन होने लगी थी कि एक गरीब का बेटा, भैंस दुहने वाले का बेटा कैसे उस गद्दी पर बैठ गया, जिस गद्दी पर बड़े-बड़े लोग राज करते थे, किसी गरीब के बेटे को उस कुर्सी पर बैठने की इजाजत नहीं थी। लालू प्रसाद जी ने जो बिहार से लेकर सामाजिक न्याय के विचारधारा लागू की, उसी विचारधारा को लेकर उन्होंने आज हिंदुस्तान की सियासत पर अपना दबदबा फैलाया है और गरीबों के बीच में अपनी छाप छोड़ी है। मैं समझता हूँ कि इससे यह साबित हो गया है कि जो भी चारा-घोटाला केस हो या दूसरी तरह से उनको फंसाने का काम हुआ हो, उससे उन लोगों ने यह साबित करने का काम किया कि लालू प्रसाद जी इसके लायक नहीं हैं, लेकिन, जिस प्रकार से उन्होंने रेल बजट पेश किया है, मैं समझता हूँ कि एक रिक्शा चलाने वाले से लेकर और अमीर से लेकर गरीब तक, सब लोगों ने उनकी तारीफ की है। NDA वालों को बड़ी तकलीफ होती

है, जब गरीब के बेटे की तारीफ होती है, इनको बहुत जलन होती है, इनको जलन नहीं करनी चाहिए क्योंकि अब जमाना बदल गया है। मैं इन्हें कहना चाहता हूँ कि अब जमाना बदल गया है, आपका जमाना बहुत पहले खत्म हो चुका है, अब आने वाला जमाना आपका नहीं है।

उपसभापति जी, सिर्फ हंगामा खड़ा करना लालू प्रसाद जी का मकसद नहीं है, उनका मकसद हिन्दुस्तान के रेलवे की सूरत बदलना है और दुश्यंत कुमार की उपरोक्त पंक्तियों को अपने सीने से लगाए रेल की सूरत बदलने की कवायद के बीच UPA सरकार का चौथा रेल बजट रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने सदन में पेश किया। अपने पिछले बजटों द्वारा और रेल मंत्री के रूप में किए गए कार्यों के लिए दुनियाभर में लोकप्रियता अर्जित कर चुके श्री लालू प्रसाद के लिए इस बजट के भी अलग मायने हैं। पिछले तीन लोक-लुभावने बजटों में किए गए वायदों पर गौर करें, तो एक आध मुद्दे को छोड़कर रेल मंत्री जी ने अपने को बाकी सभी वायदों पर खरा पाया है। वर्ष 2007-08 के रेल बजट की सबसे खास बात यह है कि श्री लालू प्रसाद जी जिस जमात की रहनुमाई करते रहे हैं, उन्होंने उस तबके को ध्यान में रखकर पहली बार साधारण दर्जे की बोगियों में बढ़ोतरी की घोषणा की है। यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाए बिना रेल को 20,000 करोड़ रुपये के मुनाफे का उनका वादा भी दमदार है। उन्होंने देश के विभिन्न हिस्सों में 32 रेलगाड़ियां दी हैं। श्री लालू प्रसाद जी ने 8 गरीब रथ हिन्दुस्तान में चलाकर यह साबित कर दिया है कि गरीबों, शोषित वर्गों और बेजुबानों के लिए सोचने वाला अगर कोई व्यक्ति इस देश में है तो एकमात्र श्री लालू प्रसाद जी हैं और करोड़ों लोगों की दुआएं उनके साथ हैं। साधारण डिब्बों की संख्या 4 से बढ़ाकर 6 करना ..(व्यवधान) ..

श्री रत्नारायण पाणि: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Except what Shri Motiur Rahman says, nothing will go on record.

श्री मोतिउर रहमान: मैं रेल बजट पर बोल रहा हूँ और गरीब रथ की बात कर रहा हूँ, जो आपकी सोच से बहुत दूर की बात है।

इस बजट की दूसरी विशेषता यह है कि 32 नई रेलगाड़ियों के परिचालन में रेल मंत्री ने तकरीबन हर राज्य को समुचित प्रतिनिधित्व दिया है और इसलिए, दूसरे लोगों पर जो पक्षपात का चार्ज लगता था, लालू जी पर पक्षपात का वह चार्ज कभी नहीं लगा। इन्होंने सबको समुचित प्रतिनिधित्व दिया है, यह उनकी सबसे बड़ी खूबी रही है।

45 वर्ष से ऊपर की महिलाओं के लिए नीचे की बर्थ आबंटित करना भी उनके दिमाग की उपज

है। यह कोई नहीं सोचता था कि जब हम लोग रेल में चलते हैं और जब महिलाओं को ऊपर का बर्थ मिलता है तो उन्हें बड़ी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। लेकिन, यह लालू जी की ही सोच है, जमीन से जुड़ा हुआ व्यक्ति ही ऐसी बातों को सोच सकता है। लागत घटाओं मुनाफा कमाओ और व्यापार बढ़ने की प्रयुक्ति जुमले को अमली जामा पहनाने को प्रतिबद्ध है, तभी तो दुनियाभर के चिंतक हैरान हैं कि यात्री किराया और माला भाड़ा बढ़ाए बिना रेलवे का कार्याकल्प कैसे संभव हो पाया। दूसरे मुल्कों की तरक्की छंटनी पर आधारित होती है। पाया गया है अगर संस्था घाटे में चल रही हो तो आप कर्मचारियों की छंटनी कर डालो, इन बातों से अलग लालू की तरक्की में छंटनी की चोट नहीं, बल्कि सहानुभूति का भाव है, इस तरह से बेशक उन्होंने भारतीय रेल का मान बढ़ाया है। जिस रेल को राकेश मोहन समिति ने सफेद हाथी कह कर निजी हाथों में सौंपने की बात कही थी, उसे रातों-रात कामधेनु गाय बनाकर लालू मैनैजमेंट के गुरु बन गए। हावर्ड और बिजनेस स्कूल के छात्र जब लालू से प्रबंधन का गुर सीखने भारत आए, तब से लालू प्रोफेसर लालू बन गए। इसका क्या आपके पास कोई जवाब है? क्या आपके पास कोई ऐसा नेता पैदा हुआ, जिससे पढ़ने के लिए किसी दूसरी यूनिवर्सिटी से कोई आया हो, जिससे आप जलन करते रहे हैं ... (व्यवधान)

वह दिन दूर नहीं, जब भारतीय रेल की पटरियां दो मंजिला और तीन मंजिला मालगाड़ियों की कहानियां बयां करती नजर आएंगी, इस बजट में सुरक्षा और संरक्षण पर विशेष बल दिया गया है। ये सभी विशेषताएं इस रेल बजट में हैं, तो इस रेल बजट की, श्री लालू प्रसाद जी की, उनके राज्य मंत्रियों की, रेलवे बोर्ड के पदाधिकारियों की जितनी भी तारीफ की जाए कम है। इन्होंने मिल-जुल कर रेलवे को इस ऊंचाई तक पहुंचाने का कार्य किया है, यह कोई कम बात नहीं है।

रेल बजट उपलब्धियों का बजट माना गया है। 20,000 करोड़ रुपए का ऐतिहासिक सरप्लस लालू यादव जी के दिमाग की उपज ही हो सकती है, उनकी ईमानदारी और कर्मठता से ही यह संभव हो सकता है। उन्होंने बेहतरीन ऑपरेटिंग रेश्यो 79% बढ़ा दिया। 667 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 726 मिलियन टन का रिकॉर्ड लदान का कार्य उन्होंने किया है। साधारण एवं गैर सुपरफास्ट एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराए में प्रति यात्री एक रुपये की कमी की गई है। जब हम लोग इस हाउस में नहीं थे और जब दूसरे मंत्री रेल बजट प्रस्तुत करते थे, तब रेल का किराया जरूर बढ़ता था, लेकिन मैं संदेन से यह जानना चाहता हूं कि आप लोगों के लिए इससे बढ़िया और क्या बात हो सकती है कि रेल मंत्री जी ने जब भी रेल बजट पेश किया, देश के लोगों के लिए किराए को घटाने का काम किया। इससे बड़ी और क्या बात हो सकती है?

सुपरफास्ट गाड़ियों के अनारक्षित सुपरफास्ट चार्ज में 20% की कमी की गई, प्रथम एसी तथा द्वितीय एसी के किराए में क्रमशः 6% व 4% की कमी की गई। बताइए क्या आज तक कभी यह किसी ने सोचा भी था, जो रेल मंत्री जी ने किया। नए डिजाइन के कोच के स्लीपर, चेयरकार तथा

एसी थ्री टियर किराए में कटौती, ई-टिकट पर लिए जाने वाले शुल्क में कमी, आम जनता के लिए अनारक्षित द्वितीय श्रेणी में गद्देदार कुशन वाली सीटों का प्रावधान, यह सब कार्य किए गए। आप गरीबों से जा कर पूछ लीजिए कि इस देश में उसका मिजाज कितना बदला है, वह समझता है कि मेरे लिए सोचने वाला भी कोई नेता इस धरती पर पैदा हुआ है, जो लालू प्रसाद जी हैं। वह गरीब आदमी जब काठ पर बैठता था तो उसे बहुत तकलीफ होती थी, लेकिन आज उसके लिए कुशन का इंतजाम करने का दिमाग लालू प्रसाद जी का हो सकता है, दूसरे किसी व्यक्ति का नहीं हो सकता है ... (व्यवधान)...

श्री उपसभापति: मोतिउर रहमान साहब, आपकी पार्टी के पास कुल 23 मिनट हैं, उसमें से आप भंडारी साहब के लिए कितने मिनट छोड़ना चाहते हैं?

प्रो. राम देव भंडारी: उन्हें बोलने दीजिए, सर।

श्री उपसभापति: देखिए, यह मैं इसलिए कह रहा हूँ, मैं रोक नहीं रहा हूँ ... (व्यवधान)...

प्रो. राम देव भंडारी: सर, आप चेयर पर रहेंगे तो एक-दो मिनट हमें बोलने के लिए मिल ही जाएंगे।

श्री मोतिउर रहमान: आप यहां पर आ गए तो मुझे डर लगने लगा है कि आप मेरे समय में कटौती करने के लिए ही आए हैं ... (व्यवधान) ... प्रत्येक नई रेलगाड़ी में 6 अनारक्षित द्वितीय श्रेणी के डिब्बों का प्रावधान तथा खुदरा व्यापारियों एवं दुग्ध विक्रेताओं के लिए वैंडर्स कोच की व्यवस्था के बारे में आज तक किसी ने नहीं सोचा था। ये लोग तो इस मामले में बेकार हल्ला करते रहते हैं। वरिष्ठ नागरिकों और 45 वर्ष की महिलाओं के लिए लोअर बर्थ सुनिश्चित करने का प्रावधान किया है। कर्मचारी चयन आयोग, संघ लोक सेवा आयोग की मुख्य परीक्षा में भाग लेने के लिए अभ्यर्थियों को द्वितीय श्रेणी में 50 प्रतिशत की रेल टिकट में छूट दी है। वे गरीब बच्चे जो गरीब घर में पैदा होते हैं, गांव घर में पढ़ करके उस लायक होते थे, लेकिन पैसे की कमी की वजह से देश के किसी कोने में वे इंटरव्यू के लिए नहीं जा पाते थे। अब आप सोच सकते हैं कि लालू प्रसाद जी उन महान लोगों की श्रेणी में हैं जिन लोगों ने इस देश के लिए, गरीबों के लिए सोचने का काम किया है। आज वे गरीब के बच्चे हिन्दुस्तान में किसी भी जगह जाकर इंटरव्यू देकर परीक्षा पास करके नौकरी प्राप्त कर सकते हैं। इससे बड़ी उपलब्धि और क्या हो सकती है।

सभी राज्यों को अधिक से अधिक रेल सेवाएं देने का प्रयास उन्होंने किया है। उन्होंने 8 जोड़ी गरीब रथ चालू किए हैं। 23 जोड़ी गाड़ियों की सेवा में विस्तार किया है। 14 जोड़ी गाड़ियों के फेरे

4-00 P.M.

में वृद्धि की है। 785 मिलियन टन लदान तथा 71218 करोड़ रुपए के कुल यातायात आमदनी का लक्ष्य निर्धारित करके उन्होंने यह साबित किया है कि इसको पूरा करके 20 हजार करोड़ रुपए से लेकर हम 40 हजार करोड़ रुपए तक बढ़ाने का काम करेंगे जिस प्रकार से उनका लक्ष्य है। नई रेल और आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और विद्युतीकरण को पिछले साल की तुलना में लगभग दोगुना करने की योजना उन्होंने बनाई है। मैं समझता हूँ कि वे जिस ढंग से काम करते हैं जितना बिजक डिस्ीजन लेते हैं इससे वे किसी भी काम में सफलता प्राप्त करेंगे। उन्होंने माल भाड़ा में कोई वृद्धि नहीं की जिससे महंगाई पर रोक लगाने के लिए बहुत बड़ा कारगर कदम उठाया है। डीजल और पेट्रोल के भाड़े में 5 प्रतिशत की कमी की है। घरेलू उद्योग के लिए छोए जाने वाले आयरन, आयरन ओर के भाड़े में 6 प्रतिशत की कमी की है। माल भाड़े की उच्चतम श्रेणी 220 से घटकर 210 की गई है। सुरक्षा व्यवस्था को चुस्त दुरुस्त करने के लिए उन्होंने भर्ती में नौजवानों को अवसर देने का वचन दिया है। मैं समझता हूँ कि पहले की अपेक्षा जब से यह रेल मंत्री हुए हैं हर चीज में डकैती, चोरी और जो भी रेल में गलतियाँ होती थीं उनमें अब बहुत कमी आई है। इसलिए उनको जितना भी धन्यवाद दिया जाए कम है। रेल मंत्री जी ने रेल विभाग को नम्बर एक बनाने की जितनी भी कोशिशें हो सकती हैं वे उन्होंने की हैं। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण किया। विश्व स्तर के स्टेशनों का निर्माण किया, रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बड़ी तथा महत्वाकांक्षी योजनाएं बनाई हैं। उन्होंने पी.पी.पी. के माध्यम से लाजिस्टेक पार्क और कृषि आउटलेट बनाने की योजना बनाई है। ... (व्यवधान) ...

श्री रत्नारायण पाणि: इस पी.पी.पी. का ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: आप बैठिए पाणि जी।

श्री रत्नारायण पाणि: *

श्री उपसभापति: Nothing will go on record. देखिए, चेयर की परमिशन के बगैर बार-बार उठकर बोलना सही नहीं है। ... (व्यवधान) ...

श्री मोतिउर रहमान: जब गरीब के बेटे की तारीफ होती है तो इनको जलन होती ही है। ये लोग गरीब विरोधी पार्टी के लोग हैं। इनका मकसद ... (व्यवधान) ...

श्री उपसभापति: उनकी मत सुनिए, जो आपको कहना है अपनी बात कहकर खत्म करिए।

श्री मोतिउर रहमान: लालू प्रसाद जी ने आजादी के बाद जो-जो काम किए किसी के सोच की

बात नहीं थी। गांधी जी को इस देश की आजादी में जो सहयोग चम्पारण के लोगों ने दिया, जो मार्गदर्शन किया, कर्मचन्द गांधी को महात्मा गांधी बनाने वाला वह चम्पारण जहां से लालू जी ने कर्मभूमि से जन्म भूमि तक बापूधाम ट्रेन चलाकर नया इतिहास जोड़ने का काम किया है। मैं मात्र इतना आग्रह करना चाहता हूँ कि आपने इस ट्रेन को हफ्ते में दो दिन दिया है उसको तीन से चार दिन कर दें। उधर के लोगों को सुपर फास्ट ट्रेन सप्तक्रांति दी है, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि कभी भी तीन घंटे से कम अपनी जगह पर नहीं पहुंचती है। क्योंकि बहुत ज्यादा ट्रेन हैं। अगर आप सप्ताह में तीन दिन बापूधाम को कर दें, मोतिहारी से दिल्ली और दिल्ली से गांधी नगर, तो यह बहुत बड़ा काम चम्पारणवासियों के लिए होगा। मुजफ्फरपुर से गोरखपुर तक शीघ्र दोहरीकरण की आपने घोषणा की है, मैं आपको बहुत-बहुत बधाई और धन्यवाद इसके लिए देना चाहता हूँ, लेकिन आग्रह करना चाहता हूँ कि इस कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा करवाने की कोशिश करिए। मोतिहारी-बलुआ पर आरओबी बनवाने की कृपा करिए। मोतिहारी शहर के बीच से रेलवे लाइन जाती है, एक तरफ कचहरी है, कालेज है और दूसरी तरफ इतनी ज्यादा ट्रेनें चलती हैं कि दो-तीन घंटे तक जाम रहता है, लड़कों की परीक्षा तक छूट जाती है, कचहरी में लोग टाइम पर नहीं पहुंच पाते हैं, उनके वारंट हो जाते हैं, इसलिए मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि आप मेहरबानी करके आरओबी को जल्दी से जल्दी बनवाने का कष्ट करें।

मेरठ से देवबंद तक दोहरीकरण के लिए जब आप गए थे, माननीय रेल मंत्री जी गए थे, वहां 10 लाख का मजमा जमा था, वहां के लोगों ने मांग की थी कि मेरठ से हरिद्वार तक आप रेलवे लाइन का दोहरीकरण करवा लीजिए। आपने इसके लिए ऐलान भी किया था और इसके लिए उस क्षेत्र की जनता ने आपको मुक्त कबाद और बहुत-बहुत धन्यवाद भी दिया था। मैं समझता हूँ कि आप इसको पूरा करने का काम करेंगे।

उपसभापति महोदय, मंत्री जी ने इस देश की संस्कृति को, कवि और शायरों को पास दिया, हर वर्ग को उन्होंने छूट देने का काम किया। आपने कवि और शायरों को पास दिया और भी जो शायर हैं, उनको भी पास देकर के हिन्दुस्तान की तहजीब और तमदुन, हिन्दुस्तान के जो साहित्यकार हैं, उनको आपने सम्मान दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं समझता हूँ कि इतना अच्छा रेल बजट लाकर के आपने साबित कर दिया कि आपको रेल के अलावा किसी भी विभाग का प्रभार और देश का भी प्रभार मिलेगा, तो देश को बढ़िया तरीके से चलाने की क्षमता आप में है। इन्हीं शब्दों के साथ, रेल बजट की जितनी भी तारीफ की जाए, रेल राज्य मंत्री जी की तारीफ की जाए, रेल के पदाधिकारियों की तारीफ की जाए, वह कम है। आज हिन्दुस्तान का नाम रेल को लेकर के बहुत आगे बढ़ा है। जय हिन्द।

श्री उपसभापति: थैंक्यू। आपने दो मिनट भंडारी जी के लिए छोड़े हैं, ठीक है। श्री ललित किशोर चतुर्वेदी।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (राजस्थान): माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद प्रेषित करना चाहता हूँ कि आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर दिया, किन्तु मुझे एक बात का खेद है। अभी थोड़े दिन पहले, रेल मंत्री महोदय हमारे जयपुर में आए थे, डबल डेकर कंटेनर का लोकार्पण करने के लिए, उस समय कुछ बातें मैंने उनसे कही थीं। उन्होंने कहा कि चतुर्वेदी जी आप पार्लियामेंट में कहिए, मैं सुनूंगा और करूंगा। किन्तु मुझे अभी उनके दर्शन नहीं हो रहे हैं, यद्यपि रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं।

श्री उपसभापति: दो-दो राज्य मंत्री बैठे हैं, आप बेफिक्र रहिए। आप जो कहना चाहते हैं, वह कह दीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: वे उन तक मेरी बात पहुंचा देंगे। उन्होंने इनविटेशन दिया था और इनविटेशन के बाद, वह अनुपस्थित रहें, इसका थोड़ा सा मुझे खेद है।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं इस बात के लिए तो धन्यवाद देना चाहता हूँ, बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने चौथा रेल बजट प्रस्तुत किया है। उन्हें इस बात के लिए भी बधाई है कि उन्होंने इस बजट में मुनाफा कमाया है। एक चर्चा पीपीपी की यहां चल पड़ी थी, dogmas में कभी पीछे नहीं जाना चाहिए, सरकार भी काम करे, रेल मंत्रालय भी काम करे, पब्लिक पार्टिसिपेशन भी हो। इस विचार से हो कि जिसके कारण सामान्य व्यक्ति के लिए, आम व्यक्ति के लिए किया गया विस्तार, किया गया निर्माण, की हुई प्रगति उपयोगी साबित हो सके। मैं मंत्री महोदय को इसलिए बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बीओटी पद्धति को और पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन को भी महत्व देने की कोशिश की है। कहां सीमाएं रखनी हैं, यह बात निश्चित रूप से तय की जानी चाहिए। किन्तु मेरा तो निश्चित रूप से निवेदन है कि रेल मंत्री महोदय को यह साहस बताना चाहिए कि जहां निर्माण का सवाल हो, विकास का सवाल हो, उसमें निश्चित रूप से भारतीय बाज़ार में जो सरप्लस राशि है, उसका सार्थक उपयोग किया जाए। बजट में जो प्रावधान किया जाता है, वह सीड मनी के रूप में प्रयोग किया जाए और उस सीड मनी के सहारे वित्तीय संस्थान, निजी निवेशक और बिल्डरों के माध्यम से विकास कराने में कभी पीछे रहने की आवश्यकता नहीं है। इस बारे में केवलमात्र डॉग्माज़ आ जाएं, सिद्धांत की चर्चा हो जाए, हम किसी बात को फेल कर दें, यह किसी भी तरह से उचित नहीं है। मुझे अब भी लगता है कि इस निर्माण के विकास के कार्य में बीओटी पद्धति और पीपीपी की पद्धति के संबंध में मंत्री महोदय थोड़ी हिचक कर रहे हैं। हिचक किसी भी दृष्टि से उचित नहीं है। विकास के लिए, निर्माण के लिए उसका उपयोग किया जाना चाहिए — यह पहला बिन्दु मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी तक पहुंचाना चाहता हूँ। महोदय, अब मैं इस रेल बजट के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इसे गरीबों का बजट कहा गया है। गरीब-रथ की चर्चा की गयी है। ऐसा लगता है मानो गरीब-रथ ऐसा हो गया जैसे गरीब व्यक्ति चलता ही गरीब-रथ में है, एयर-कंडीशन

रथ में ही चलता है। मैं कहना चाहता हूँ कि गरीब की हिम्मत, आम व्यक्ति की हिम्मत ऐसी गरीब-रथ में चलने की नहीं है, यहां तक कि सुपरफास्ट और एक्सप्रेस गाड़ियों में चलने की स्थिति में भी वह नहीं है। सामान्य व्यक्ति चलता है, आम आदमी चलता है — पैसेंजर गाड़ियों में। मैं आरोप लगा रहा हूँ। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस बात को सुनें, वे यहां पधार चुके हैं। एक भी नयी पैसेंजर गाड़ी चलाने की व्यवस्था उन्होंने नहीं की है। गरीब आदमी किसमें जाएगा? ... (व्यवधान) ... मैंने तभी कहा था कि आप पधार आए हैं। मैंने कहा था कि आपने मुझे आमंत्रित किया था कि मैं आऊंगा और आपकी बात सुनूंगा इसलिए अब मैं आपको अपनी बात सुना रहा हूँ।

श्री लालू प्रसाद: आपकी बोली में झनझनाहट है।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय मंत्री महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस बात पर विचार करें। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ।

श्री लालू प्रसाद: गुस्से में क्यों हैं?

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: गुस्से थोड़ा ही हो रहा हूँ। आपसे गुस्सा करूंगा तो रहूंगा कहाँ? आपके आने के पहले मैंने बधाई दी है कि आपने चौथा बजट पेश किया है, आपने मुनाफे का बजट पेश किया है, आपने लगातार जन हितार्थ विकास के लिए पीपीपी और बीओटी का उपयोग करने का विचार किया है। ... (व्यवधान) ... आपकी अनुपस्थिति में यह भी कह दिया कि जो मंत्रालय आपसे संभलवाया जाएगा, आप उसको बहुत अच्छा संभालेंगे। उपसभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ और एक उदाहरण देना चाहता हूँ। जयपुर बहुत नज़दीक है। दिल्ली से आम आदमी वहां पैसेंजर गाड़ियों में जाता है। वहां हालत क्या है? आप तीन-चार पैसेंजर गाड़ियां वहां बढ़ाइए, उन्हें चलने दीजिए। आज हो क्या रहा है? जो सामान्य यातायात है, वह बस से वहां जा रहा है। उसका किराया भी थोड़ा कम है और लोग उससे लगातार जा रहे हैं। अगर आप पैसेंजर गाड़ियां बढ़ाएंगे, जो आम व्यक्ति के उपयोग की हैं, तो आपका पैसा बढ़ेगा, इनकम बढ़ेगी, गरीब को राहत मिलेगी। शायद गरीब रथ से नहीं मिलेगी, उस पैसेंजर गाड़ी से मिलेगी। यह मैंने एक उदाहरण दिया है। आप इसका प्रयोग देश भर में करें। जहां-जहां हाई इंटेन्सिटी होती है, लोगों के यातायात की, कंपीटिशन में आता है रोड, उससे कंपीटिशन हो और यह लगे कि आपने मुनाफा दिया है — और मुनाफा बढ़ जाएगा। और उस मुनाफे का उपयोग रेल की प्रगति की दृष्टि से, विस्तार की दृष्टि से, निर्माण की दृष्टि से होगा, इसीलिए कृपया लोकल पैसेंजर और पैसेंजर गाड़ियां जो दूर तक जाती हैं, उनके बारे में विचार प्रारंभ कीजिए, और बातें छोड़िए, अगर आम व्यक्ति को राहत देना चाहते हैं।

आपने गरीब के साथ एक दूसरा मज़ाक और किया है। उसका गला भी काट है, पेट भी काट है। मैंने बी०ओ०टी० के निर्माण में जो सहयोग करने की बात कही, किंतु किसमें पब्लिक पार्टिसिपेशन होना है? मैं बताना चाहता हूँ कि आज पब्लिक पार्टिसिपेशन शुरू हो गया है केंटरिंग में। एक सवाल मैंने किया था। सवाल के जवाब में मुझे गोल-मोल उत्तर आ गया है कि 90 प्रतिशत से अधिक खान-पान सेवा में छोटी इकाइयाँ कार्यरत हैं। मैं छोटी इकाइयों के कुछ उदाहरण आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ। रेल यात्री निवास, नई दिल्ली, उसका ठेका दे दिया, एच०आई०सी०एल० ताज समूह को, रेल यात्री निवास हावड़ा, उसका ठेका दे दिया होटल मेघालय, विशाखापट्टनम को। बी०एन०आर० होटल पुरी, बी०एन०आर० होटल रांची, उनका ठेका दे दिया सुजाता होटल को। दार्जिलिंग, न्यू जलपाईगुड़ी, लालगढ़ (बीकानेर) तिरुपति में, केंटरिंग का ठेका दिया जा रहा है जूम रॉयल आर्किड कंसोर्टियम को, रामेश्वरम, उदगमंडलम, जैसलमेर, कन्याकुमारी — इनका ठेका जा रहा है सिग्नेट होटल्स कंसोर्टियम, मुम्बई को और मदुरई और सियालदेह में केंटरिंग का ठेका जी०एल० होटल्स एंड पैन इंडिया पर्यटन को दिया जा रहा है। महोदय, मैं यह कह रहा हूँ कि आई०आर०सी०टी०सी० के एक व्यक्ति ने कहा, अभी तक 400 से 500 रुपए में ए०सी० कमरा मिल जाता है, मैंने कहा कि 1000 रुपए में मिलना प्रारंभ हो जाएगा। माननीय मंत्री महोदय, इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो खोखे आवंटित हुए हैं, आई०आर०सी०टी०सी० ने 287 खोखे आवंटित किए। 121 खोखे अमलगेमेटेड बीस कॉफी ट्रेडिंग को, 61 खोखे हिंदुस्तान कोका कोला ब्रिबरेज प्राइवेट लिमिटेड को, 49 फ्रेश एंड ऑनैस्ट को, हिंदुस्तान लीवर को 26 खोखे और नेसले को 15 खोखे आवंटित किए।

महोदय, मुझे याद है मंत्री महोदय पिछले बजटों में चर्चा करते थे सत्तू की, नमक की, हरी मिर्च की। वह पोटली लेकर चलने वाला व्यक्ति, क्या उसकी दृष्टि में ये छोटी इकाइयाँ हैं? क्या बनेगा उस सामान्य खोखे वाले का? 1500 वेंडिंग मशीन्स लगाने की चर्चा हुई है, जहाँ कॉफी, कोल्ड ड्रिंक मिलेंगे, स्नैक्स मिलेंगे, फूड प्लाजा बनेंगे, तो कुल्हड़ की चाय का क्या होगा? बड़ी तालियाँ पीटी थीं कुल्हड़ की चाय पर! आज प्रत्येक जगह कॉफी और टी पर एक-दो रुपया बढ़ गया है। दस-बारह रुपयों में जो सब्जी-पूरी मिलती थी, अब पेट भरने के लिए एक प्लेट सांभर के लिए बीस रुपया लगेगा। मैं चाहता हूँ मंत्री महोदय कि आप इस बात का विचार कीजिए, उस आम व्यक्ति का विचार कीजिए।

महोदय, पैट्री कार पूरी तो है नहीं। पैट्री कार जहाँ-जहाँ है, वहाँ की गुणवत्ता के विषय में मुझे कुछ ज्यादा कहने की आवश्यकता नहीं है, बहुत कुछ कहा गया है यहाँ। मुझे भी घूमने का शौक है, लगातार पैर में चक्कर है। जयपुर, कोटा, उदयपुर आदि जब मैं जाता हूँ, तो आजकल देखने को मिलता है कि स्टेशनों पर सामान्य घूमने वाले खोमचे दिखाई नहीं देते हैं। स्वरोज़गारों का क्या होगा? वे तो ठेकेदारों के नौकर-चाकर बन गए हैं। मंत्री महोदय, इन छोटी इकाइयों को बताइए,

कभी-कभी तो मुझे लगता है कि उनकी जो स्थिति बन गई है, जो बेरोजगारी बढ़ रही है, जो अपना पेट पालते थे छोटे स्टेशनों पर, वे कहते हैं कि मंत्री महोदय हमको जीने भी नहीं देते और मरने भी नहीं देते। गरीब आदमी की, आम आदमी की यह हालत हो गई है। पांच-सात मिनट जहां गाड़ी ठहरती है और पूछते हैं कि कहां से लाएंगे भाई? तो कहते हैं कि स्टॉल से जाकर ले आओ। स्टॉल कितना दूर है? सामान लेने जाएंगे, तो गाड़ी चल देगी, फिक्क होती है। माननीय मंत्री महोदय, इसकी चर्चा कीजिए, चिंता कीजिए। क्या ratio होना चाहिए? इन बड़े-बड़े फूड प्लाजा में आप और ठेके दे देंगे तो फिर कैसे खोखे वाला अपना निर्वहन करेगा, यह बड़ा विचारणीय विषय है और इस पर चिंता करने की आवश्यकता है। महोदय, मैं सुरक्षा की दृष्टि से भी थोड़ी सी चर्चा करना चाहता हूं। आज सुरक्षा की क्या हालत बन रही है, इस पर चर्चा तो की गई है, किन्तु समता एक्सप्रेस में जो घटना हो गई, मुम्बई में विस्फोट हो गए, इस बारे में आंकड़े बताने से काम नहीं चलेगा, इनकी विभीषिका क्या थी, हम लोग यह सब जानते हैं। किन्तु हत्या और मार-पिटई की घटनाएं हुई हैं और आज जिस प्रकार की स्थिति पैदा हो गई है, इस बात की आवश्यकता है कि सुरक्षा की चिंता की जाए। मैं रेलवे कमेटी का सदस्य हूं। वहां पर एक ओर लगातार यह देखने को मिलता है कि काफी वेकेंसीज पड़ी हुई हैं। अभी यहां पर सुरक्षा में आठ हजार वेकेंसीज की चर्चा की गई है और यहां से अधिसूचना गई है कि पहले पोस्टें खाली रखो। यदि दो वर्ष पोस्टें खाली रह जाएं तो फिर उन पोस्टों को समाप्त करो। अब तो यह अधिसूचना चली गई है कि प्रत्येक वर्ष रिक्त पोस्टों को मत भरो और लगातार डेढ़ से तीन परसेंट पोस्टों में कमी करते चले जाओ। माननीय मंत्री महोदय, इस पर बड़ी चिंता करनी पड़ेगी। बजट भाषण में यह कहा गया है कि जहां कोई भी मंडल और स्टेशन संवेदनशील होगा, उसकी सुरक्षा की व्यवस्था की जाएगी। मैं कहता हूं कि कोई स्थान संवेदनशील नहीं होता है। संवेदनशील वह स्थान होता है, जहां पर घटना होती है। घटना करने वाला व्यक्ति तो यह देखता है कि कमजोर कड़ी कहां है। चाहे आतंकवाद का सवाल हो, चाहे और विषयों का सवाल हो, चाहे रोजमर्रा की घटनाएं, डकैतियों और चोरी की घटनाएं हों। इनकी सुरक्षा के लिए निश्चित रूप से सुरक्षा बढ़ाने की आवश्यकता है। महोदय, मैं आप से यह चर्चा कर रहा था कि जब माननीय मंत्री महोदय जयपुर में पधारे थे, कनकपुरा से पीपावाव तक डबल डेकर कन्टेनर मालगाड़ी प्रारम्भ की थी। यह एक अत्यंत आनंद का विषय था। इससे ज्यादा माल गया और प्रॉफिट भी हो गया। अब तो ट्रिपल डेकर मालगाड़ी शुरू करने की बात की गई है। यह शब्द तो बहुत अच्छा है और आनन्द भी होता है, किन्तु इन पटरियों का क्या होगा? महोदय, उस इन्फ्रस्ट्रक्चर को पहले बनाएं। जब उनकी घिसाई होगी, पिटई होगी तो उसके कारण कौन सी सुरक्षा की स्थिति पैदा होगी, इस पर भी बहुत अधिक विचार करने की आवश्यकता है। केवल फ्रेट कमाने की चर्चा नहीं होनी चाहिए, यह बात भी सच है कि राज्य से अधिक माल जाना चाहिए। यह बात भी सच है कि उसके लिए उपाय सोचे जाने चाहिए। किन्तु एक्सल लोड क्या होता है, इसकी भी चिंता करने

की आवश्यकता है। अगर 23.5 टन एक्सल लोड है और अधिकतम 25 टन है, तो यदि 25 टन से अधिक माल भरेंगे तो पटरियों का इतना व्यय होगा कि जिसके बारे में कुछ कहा नहीं जा सकता और सुरक्षा की दृष्टि से एक बहुत बड़ी समस्या खड़ी हो जाएगी। अब मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान अपने प्रदेश की ओर दिलाना चाहता हूँ। राजस्थान के साथ जिस प्रकार की घोर उपेक्षा की गई है, माननीय मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि जब वे इसका उत्तर दें तो कृपया इस बात का विचार रखें और उसको देखें। हमने पिछले बजट में सुना था कि अजमेर से उदयपुर तक ट्रेन चला दी जाएगी और इस बार के बजट में भी उसका जिक्र आ गया है। जब वहां के लिए कोई आमान परिवर्तन ही नहीं हुआ है तो फिर ट्रेन कैसे चलेगी। मुझे यह सब देखकर बड़ा आश्चर्य होता है कि यदि समयबद्ध तरीके से काम नहीं करेंगे, पैसे का प्रॉपर युटिलाइजेशन नहीं करेंगे, फाइनेंसियल और फिजिकल टारगेट को रिसिब नहीं करेंगे, तो फिर केवल घोषणाओं का क्या होगा? रेलवे बजट में अजमेर से उदयपुर, अजमेर से रतलाम, उदयपुर से हिम्मतनगर, रेवाड़ी सादुलपुर और बीकानेर जैसलमेर तक गाड़ियां चालू करने की घोषणा की गई है। अजमेर-चित्तौड़गढ़ आमान परिवर्तन का काम धीमी गति के समाचार की तरह चल रहा है। इसी प्रकार नीमच-रतलाम खंड में आमान परिवर्तन भी शैड्यूल से बहुत पीछे है। उदयपुर वाले तो इतनी चिंता कर रहे थे, इसमें सबसे आवश्यक है उदयपुर-हिम्मतनगर। आपने आगामी योजना में इसे लेले का तय किया है, आपने प्रायोरिटी तो दी, लेकिन इसका नंबर आया 3-4 सालों के बाद। कोलायत-फलौदी खंड का काम तो पिछले वर्ष से अधूरा पड़ा है। मैं आपसे इसलिए कह रहा हूँ कि आपने गाड़ियां चलाने की बात कह दी लेकिन यदि आमान परिवर्तन नहीं होगा, तो क्या होगा? इसलिए कृपया monitoring ठीक करें, implementation ठीक करें, proper utilization of money करें, physical targets खड़े करें और तब घोषणाएं करें कि आमान परिवर्तन किया जाएगा। गंगानगर-हनुमानगढ़ जयपुर से 400 किलोमीटर दूर है, यह मीटर गेज है। कुछ तो विचार करिए कि ये कितने important places हैं। देश के बहुत बड़े भाग को हरित क्रांति के नाते गेहूं खिलाने के लिए पंजाब प्रमुख है, लेकिन अन्य क्षेत्र भी प्रमुख हैं।

श्री लालू प्रसाद: एन.जी.ए. के शासन काल में आपने कहां किया? अब नए सिरे से आप हमको बता रहे हैं।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: क्या आपने तय किया हुआ था? कि जो-जो काम उन्होंने नहीं किए, आप उन्हें नहीं करेंगे?

श्री लालू प्रसाद: एन.डी.ए. के शासन काल में कहां कुछ काम हुआ था? अब हम काम कर रहे हैं।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय मंत्री महोदय, काम तो लगातार एक गति से चलता है,

importance दी जाती है, उस नाते काम होता है। आज आप बजट लाए हैं, इसलिए मैं आपको चेता रहा हूँ, समझा रहा हूँ, आपके चरणों में निवेदन कर रहा हूँ।

उपसभापति जी, जयपुर, सीकर चुरू, झुंझु को ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक लिए जाने की मंशा जाहिर की गई है। पता नहीं तब तक कौन सी सरकार रहेगी और क्या स्थिति बनेगी सीमित समय में टारगेट रखकर, physical and financial targets पूरा किए जाने की चर्चा किए बिना, घोषणाएं करना निश्चित रूप से किसी भी दृष्टि से उचित नहीं है, यह मैं आपके चरणों में निवेदन करना चाहता हूँ।

उपसभापति जी, यह तय किया गया था कि राजस्थान में 3 कार्य पूरे किए जाएंगे। नयी लाइन स्वीकृत की गई है — अजमेर-पुष्कर, अब पुष्कर एक प्रसिद्ध धर्मनगरी है, जरा देखिए कि वहां का काम रेंग रहा है। दौसा-गंगापुर का काम अभी प्रारंभ ही नहीं हुआ है। भिलडी-समदरी खंड का कार्य भी अभी अधूरा है। हमारे प्रवासी राजस्थानी भाई, देश भर में जाते हैं, विशेषकर मुंबई में जाते हैं, जो एक औद्योगिक राजधानी है। दिल्ली का मुंबई से रास्ता तीन-मागीय है, बहुत बड़ा प्रॉफिट होगा, एक ट्रेन मथुरा और कोटा होती हुई चलती है, वह over-saturated हो गई है। इसमें राजस्थान का भाग ज्यादा नहीं आता है, लेकिन दूसरी ट्रेन दिल्ली से चलती है, वह जयपुर-अजमेर-चित्तौड़-उदयपुर-अहमदाबाद होती हुई चलती है। मैंने निवेदन कर दिया कि वहां आमान परिवर्तन का काम किस प्रकार से चल रहा है, पिछली बार भी आपने घोषणा की थी, यह जल्दी से हो जाए तो यह मार्ग शुरू हो जाए। दूसरा दिल्ली-जयपुर-जोधपुर-समदरी-भिलडी का भी काम अधूरा पड़ा है, यह यहां से होकर अहमदाबाद होती हुई चली जाएगी और सारे उस क्षेत्र को cross करेगी, जहां से प्रवासी राजस्थान भाई जाते हैं। तीसरी लाइन सीधे मुंबई तक है, अहमदाबाद तक ब्रॉड लाइन है, लेकिन वहां बदलनी पड़ती है। ऐसी ट्रेनें चलाई जा सकती हैं, जो सीधे दिल्ली से चलेंगी और अहमदाबाद होती हुई, मुंबई पहुंच जाएंगी। यह राजस्थान प्रवासी क्षेत्र है और औद्योगिक दृष्टि से वहां पर लोगों का आना-जाना है, इसलिए इस पर विचार करने की आवश्यकता है। रामगंजमण्डी से भोपाल की नयी लाइन 2004-05 में स्वीकृत हुई थी, इस पर 70 करोड़ रुपए व्यय हो गए हैं, लेकिन इसके लिए 726 करोड़ रुपए चाहिए, क्या होगा इससे? इस पर विचार करिए कि यह काम कैसे होगा? इसी प्रकार मैं कोटा-बीना खंड के विद्युतीकरण का उल्लेख करना चाहूंगा। यह बड़ी important line है, सिद्धांततः यह स्वीकृत हो चुकी है, लेकिन इसकी प्राथमिकता बहुत पीछे है।

आपने 3 नये ROB स्वीकृत किए हैं, जिनकी लागत 10 करोड़ रुपए है और प्रत्येक के लिए कितना पैसा आवंटित किया गया है—एक-एक हजार रुपए। आप कहेंगे कि यह तो टोकन, यह तो पहला साल है, किन्तु कोई न कोई योजना होनी चाहिए। मुझे भी PWD मिनिस्टर रहने का मौका

मिला है। निश्चित समय पर काम पूरा नहीं हुआ, पैसे का पूरा उपयोग नहीं हुआ, price escalation अलग हो रहा है, इसलिए इन सबको एक-साथ मिलाने की आवश्यकता है। इसलिए इनको इसके साथ मिलाने की आवश्यकता है। मैं आप से कहना चाहूंगा कि राजस्थान ऐसा दुर्भाग्यशाली प्रदेश है, जहां चार जिलों में रेलवे के कनेक्शंस नहीं हैं—टंक, झालावाड़, सिरोही और बांसवाड़ा। महोदय, जिला वहां बनता है, जो उस प्रदेश का प्रमुख स्थान होता है। माननीय मंत्री महोदय, उसका इस नाते से विचार कीजिए, ताकि सब प्रकार की सुविधा वहां हो सके। आप से इस नाते से निवेदन करना चाहता हूँ कि दिल्ली से रेवाड़ी का दोहरीकरण तो हो गया, किंतु रेवाड़ी से बांदीकुई, आगे चलकर यह बहुत आवश्यक हो जाएगा, क्योंकि ज्यादा density बढ़ चुकी है। केवल अलवर हरमौली के बीच के भाग का दोहरीकरण करने से काम नहीं चलेगा, इससे कोई फायदा नहीं होगा, कोई उपयोग नहीं होगा, इससे तो वही कहावत चरितार्थ होगी — “न खुदा ही मिला, न विसाले सनम, न इधर के रहे, न उधर के हम।” इसलिए इसको उस नाते से करने की आवश्यकता है।

महोदय, हमारे यहां एक मरूधर एक्सप्रेस है, जो जोधपुर से चलती है और बनारस जाती है। मैं आप से निवेदन करना चाहता हूँ, आप statistics मंगाकर देखना, पिछले चार महीनों में किसी भी दिन वह गाड़ी तीन घंटे से कम लेट नहीं हुई है। कभी-कभी तो 4-5 घंटे, यह क्यों होती है? इसलिए कि वह दूसरे जोन से चलती है। उनको लगता है कि यह किसी दूसरे देश में जा रही है, यह तो विश्व के किसी दूर कोने में जा रही है। महोदय, मैंने सवाल पूछा था कि explain करें। ऐसी concrete बात हो, जिसकी concrete चर्चा आप से की जाए, जयपुर से चेन्नई गाड़ी तीन दिन चलती है। उसे प्रतिदिन चलाने की आवश्यकता है। आगरा-अहमदाबाद के बीच में दैनिक सुपरफास्ट गाड़ी चलाया जाना भी आवश्यक है। आपने नए कोच बनाने की भी बात कही है। यह अच्छी बात है, बनाए जाने चाहिए। उनकी मांग रहेगी। आपको ध्यान होगा, भरतपुर में भी पहले कोच फैक्ट्री रही है। वहां प्राइमरी इंफ्रस्ट्रक्चर है। वह फैक्ट्री कई कारणों से बंद हो गई थी, उसे पुनर्जीवित कीजिए। उम्मा राजस्थान के लिए भी उपयोग होगा और निश्चित रूप से नए कोचेज का भी निर्माण होगा।

आपने कुछ रियायतें विकलांगों को दी हैं, विद्यार्थियों को दी हैं, मैं निश्चित रूप से उसके लिए आप को बधाई देना चाहता हूँ, किंतु मानकर चलिए कोई गरीब व्यक्ति है और उसे गंभीर बीमारी हो गयी, तो वह किराए का भार कैसे वहन करेगा? महोदय, एक वॉल्व बदलने का 80 हजार रुपया लगता है, दो वॉल्व बदलने का 1 लाख 30 हजार लगता है, बाई-पास सर्जरी का 50 हजार रुपया लगता है, एंजियोप्लास्टी का 80 हजार लगता है, कैंसर का एक लाख से ज्यादा लगता है। ऐसे गरीब बीमार जो “एम्स” को रेफर किए जाते हैं, उन्हें इलाज के लिए और मॉनीटरिंग के लिए जाना पड़ता है। कृपया उन्हें भी विकलांगों व विद्यार्थियों के अनुसार राहत देने की कोशिश कीजिए।

महोदय, अंतिम बात कहकर समाप्त करूंगा। इस समय unmanned फाटक बहुत जगह हैं। कभी कोई लिखता है तो कहा जाता है कि 67 लाख या 87 लाख रुपए जमा कराओ। क्या यह संभव है, कोई एजेंसी यह करा सकती है? आपने बी०ओ०टी० पद्धति चलायी है। उसका उपयोग करें, टॉल टैक्स वसूल करने दें, वहां manned फाटक बनने दें। उससे सुरक्षा बढ़ेगी और लोगों द्वारा उपयोग होगा। महोदय, एक उदाहरण यहां पिछली बार भी दिया था और फिर देना चाहता हूं। आचार्य महाप्रज्ञ जी, जो जैन समाज के एक बहुत बड़े संत हैं, राजस्थान में टमकौर उनका जन्म स्थान है जहां हजारों लोग जाते हैं, किंतु आप जाएंगे तो बड़ा आश्चर्य होगा। आप एक सड़क से लेकर चार किलोमीटर आ जाइए, वहां रेल लाइंस आ गयीं, उस पर फाटक तो कहीं नहीं है, गाड़ी को उठाकर उस पर से लेकर इधर डालना पड़ता है। आचार्य महाप्रज्ञ जी आए तो उन्हें बड़ा आश्चर्य हुआ क्योंकि वह ढकेल के बिना चलते नहीं। वहां हजारों लोग जा रहे हैं। मंत्रीजी, आप कम-से-कम ऐसे strategic points तो देखिए, हमारे निवेदन को स्वीकार तो कीजिए, लोगों की भावनाओं का आदर भी कीजिए और राहत भी दीजिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, आपने मुझे बोलने का समय दिया और मंत्री जी को भी धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE (Assam): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to speak about the Railway Budget which has been appreciated by the general people of the country. I would like to say a few words on this. The Railway Budget 2007-08 happens to be the fourth consecutive Budget, which has set a record of not raising the passenger fares. Salient features are that about eight per cent fares of upper class have been slashed. At the same time, there is a reduction of freight charges on diesel, petrol, minerals and coal, which will check the inflationary trends. About 40 new trains, including eight *garibi* trains, are expected to be introduced. About more than 800 coaches would be attached to popular trains. At the same time, there is a proposal that second-class coaches will get upholstered seats in increased numbers. I must congratulate the Railway Minister that, at least, he has taken some steps since the last four consecutive Budgets. Many Members have criticised the Government, the Railway Department. I have been a Member of the Rajya Sabha for the last 11 years. There are many suggestions; the Opposition may criticise as Opposition. Definitely, every Member has a right to give constructive suggestions. But this is the first time I have observed this. It is also a fact that not a single Minister has done so. Though Laluji has many difficulties, he has, at least, maintained the balance of the country's opinion. The

people below the Poverty Line are in majority in our country. They realise that at least Laluji is thinking about them. That is why I support, appreciate, and congratulate Laluji. There will be 50 per cent concession for candidates. Is there any Minister since the last eight years who has given 50 per cent concession to the students to appear for the examination? Sir, last time, I said something about the unemployment problem. I have full praise for Laluji that he will, at least, fulfil the demands of about 800 Members who are in the Lok Sabha and Rajya Sabha and, definitely, he is thinking; I appreciate his thinking. In four years, he has taken such steps. Sir unemployment is a burning question in the country. I think he is the only Minister who can solve this problem. For developing additional infrastructure and for providing extra amenities, there is a proposal to allow public-private partnership, which has been criticised by our hon. Member Madhuji. Is it possible for the Government? The whole country, the whole world is now under the liberalisation process. We are also following the liberalisation process. We are following this policy. At present, we have growth of 9-11 per cent. Privatisation is required. Every State wants to have factory, this factory, or, that factory. The Railway Ministry is not the only Ministry to provide funds. So, I appreciate Laluji. This is the new *mantra*. We should use world-class technology in Indian Railways. Private and Public—this is the new *mantra* I think. I am not in favour of privatisation. But, the Railway Department is a big organisation. Our country's policy is like this. At present, we can compete with the world technology, I say as an Indian, and as a Member I am proud of it. The hon. Minister is very serious about senior citizens and disabled persons. Special attention has been given to women over 45 years who would automatically be entitled to a lower berth in AC Sleeper Class. This has happened for the first time in the Railways. Perhaps, this has been done for the first time in the history of Railways. He realised this problem. He has realised that a forty-five year old woman cannot climb up to the upper berths. The hon. Minister has realised this thing. That is why he has taken such a step. I, therefore, appreciate this step of the hon. Railway Minister.

The other good thing which has been done, for the first time, in the Budget is that special coaches with wider cushion seats, specially-designed toilets, etc., would be introduced for the disabled passengers.

Sir, safety has been accorded a priority in the Budget. Appropriate amount has also been kept for modernisation of Railway tracks in a phased manner. It has been proposed that more staff is to be trained at the national as well as at the international level on track safety. We have discussed this problem several times. As far as the problem of track renewal is concerned, my colleague, Mr. Chaturvedi, is here, we have discussed this issue in the Railway Standing Committee meetings several times. We have discussed various matters related to this. We have discussed this thing many times. I think keeping that thing in view, our hon. Railway Minister has taken several steps. I request that this should also be implemented. The only problem is there is no implementation of the measures announced. So, Lalujji should take care to see that the schemes which have been announced are implemented step-by-step. The schemes should start. They should be implemented.

I also congratulate the Railway Minister about the steps he has taken with regard to the North-East. I come from Assam. Previously, one senior leader of the NDA, Venkaiah Naiduji, — he is not here — had criticised the Railway Minister. But, in my area, several projects have been taken up in this year's Railway Budget. There has been Lumding-Silchar broad gauge line which was taken up in the year 1996 and then there is Kumarghat-Agartala line which was taken up in the year 1996-97, but nothing was done during NDA's time. Our most important demand is related to the Bogibil bridge and Mokokchung project. All these broad gauge line projects have been taken up during Lalujji's time. I must congratulate him for all this. But I must mention one thing. The Railway Minister has mentioned in his speech that the Bogibil project would be taken up. Lalujji, the Bogibil bridge is very important for Assam, i.e., Brahmaputra Valley. It adds confusion among the people of Assam whether this will be taken up this year or not. It should be taken up immediately. However, you have not mentioned anything about it whether it will be taken up this year or not. I would like to know whether it would start in this year or not. The Prime Minister has already announced that it is a national project. My colleagues, particularly, the hon. Members from that area, should realise that Mizoram, Manipur, Tripura and Nagaland are all connected with it.

Sir, the UPA Government, under the leadership of Dr. Manmohan Singh and under the guidance of the Congress President, Soniaji, has taken

various steps for the development of the North-East. You know the present position of the North-East. There is insurgency zone. These people are feeling dejected. There is a feeling among them that they are being deprived of the opportunities and amenities which are there in the other parts of the country. That is why, our Government and the Railway Minister, Laluji have taken some very good steps. I must appreciate it. I hope that he will fulfil their demands early. This is my personal opinion. I have fought for this Lumding-Silchar project for a long time. This project is connected with Agartala, Mizoram, Manipur, etc.

I think, Laluji has already got the information that the Government of India is withdrawing forces from this insurgency-prone area. There was a militant attack there in which many Railway employees died, many contractors died. After that, he discussed this with the Home Minister, the Chief Minister and with me. He had consultations with several other leaders. It was emphasised that this is a very important road and, accordingly, the Central Government has sanctioned some para-military forces and the State Government has posted them there. But, at present, since the UP elections are forthcoming, the Home Minister is trying to withdraw the force. But, let me say, Sir, that the hon. Home Minister should realise that this is an insurgency-affected area where we are facing the ULFA problem; 89 Hindi-speaking people died recently. People there have been fighting for this cause. Forces should be posted there. Laluji, please take up this matter. You are a senior Minister. I also hope my friend, Shri Santosh Mohan Deb, will take up this matter with the Prime Minister.

Sir, I also want to mention that the Railways has the highest potential of providing employment opportunities. The unemployment position in the whole of the North-East, but specially in Assam, is the worst. Not only in my State but also in other States of the North-East there has been a grievance that although the railways have a huge potential but that region's people are being deprived. I am not talking about the Group A or B of posts which should be filled only through a competitive examination but, so far as Group C and D posts are concerned, I suggest to the hon. Minister that appointment should be done on State-wise basis and not on the zonal basis. This is my opinion which should be examined.

SHRI LALU PRASAD: There is a Supreme Court judgement
...(Interruptions)

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE: I don't know, Sir, what the Supreme Court judgment is. But we are facing this problem day-in-day-out. Is the Supreme Court above the Parliament? *(Interruptions)* No, I do not agree, Sir. I respect the Supreme Court. But there are lakhs and lakhs of people who are unemployed. There are cases pending in the lower courts and the Supreme Court. What is all this? Sir, you are a leader of our country. You should sit with the Opposition and discuss these matters and decide to do something. So, this is my solution.

श्री लालू प्रसाद: सर, सुप्रीम कोर्ट का जो यह जजमेंट है कि देशभर के सभी लोगों को, according to the Constitution, संविधान के मुताबिक, जिस संविधान को हम लोगों ने अंगीकार और स्वीकार किया है, तो सुप्रीम कोर्ट की व्यवस्था ठीक है, जो संविधान पर आधारित है। इसी पर मारामारी शुरू हुई थी, आपको याद होगा, असम में जगह-जगह पर और मुम्बई में भी। देश में किसी भी युवक-युवती को अपने देश के अंदर किसी राज्य में नौकरी और समान अवसर पाने का अधिकार है। राज्य को अलग-अलग करके हम नहीं देख सकते हैं, यह दिक्कत है। तो, संविधान के तहत सुप्रीम कोर्ट की व्यवस्था बिल्कुल ठीक है।

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE: But, please think over it, Sir. That is my earnest appeal to you. How it is to be tackled, you know. You have a very good brain. So, please devise some mechanism.

श्री एस० एस० अहलुवालिया: मंत्री महोदय, आपने तो बात कह दी, सदस्य महोदय जो सवाल उठा रहे हैं, आपने तो कह दिया कि हम राज्य के डोमिसाइल को लेकर कोई प्रॉब्लम नहीं होने देना चाहते हैं और सुप्रीम कोर्ट का हवाला भी दिया, किन्तु अमीनगांव में, जो आंदोलन शुरू हुआ था, खासकर के असम में बंगालियों के खिलाफ जो आंदोलन शुरू हुआ और उनको मारकर खदेड़ दिया गया, उसके बाद से आज भी अगर रेलवे रिक्रूटमेंट का कोई एग्जाम होता है और वे अमीनगांव जाते हैं तो पीटे जाते हैं, उनकी सुरक्षा के लिए उनको वहां भेजना जरूरी है। उनके लिए कोई और रास्ता निकालिए, सिलचर में एग्जाम लीजिए।

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE: Yes, Sir. I support what Shri Ahluwaliaji is saying. Laluji, you should think about and I am sure you will come out with some solution. There are many families which do not have any of their members employed either in the State Government or Central Government. I would suggest to the hon. Minister that in Groups C and D, consideration for employment should be on the basis of State and not on a zonal basis. That is my point. But you must examine all the issues. At least, one job should be provided to each family where none of

their members is employed either in the State or Central Government. That is my request. जो परिवार में एक आदमी को नौकरी नहीं है उसको एक नौकरी C या D केटेगरी में दीजिए। - क्लर्क या चपरासी; not these others. Sir, वह चाहे दूसरा डिपार्टमेंट नहीं है। Other Departments are only giving hope. They are not giving anything.

In this UPA Government, the Congress is the big brother and their slogan is "कांग्रेस का हाथ, आम आदमी के साथ"।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude.

SHRI KARNENDU BHATTACHARJEE: So, I must say, for Laluji, new mantra should be, "लालू का हाथ, गरीब के साथ" Then, every Member will be satisfied all over the country. We are 800 representatives of the country. With this new confidence, I wrote a letter to the Minister regarding one candidate. The answer was, "No, your name is not in the computer list." What is the computer? It is not meant for *chapraasi* and *Khalasi*. It will be purely your decision. I think Members of Parliament who represent the people are responsible to the electorate and should have some control, at least, in the employment process. Their recommendations should be given due consideration in their respective constituencies. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, there are 40 Members who have to participate. Please, restrict to your timings. Shri Ram Narayan Sahu.

एक माननीय सदस्य: सर, ले करवा दीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री एस० एस० अहलुवालिया: यह ले करने की आदत कैसे पड़ गई। ... (व्यवधान)...

श्री राम नारायण साहू (उत्तर प्रदेश): उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। आप मुझे कितने मिनट दे रहे हैं?

श्री उपसभापति: आपकी पार्टी के दो आदमी बोलने वाले हैं, बीस मिनट बचे हैं, 7 मिनट ले लीजिए।

श्री राम नारायण साहू: प्रयास करूंगा कि इसी टाइम के अंदर खतम कर दूं।

पहले तो मैं लालू जी को और उनके जो सहयोगी मंत्री हैं और उनके जो अधिकारी व कर्मचारी हैं सब को बधाई देते हुए कहना चाहूंगा कि उन सभी के प्रयास से, सभी लोगों के मिले-जुले प्रयास

से इस बजट में 20 हजार करोड़ रुपए का फायदा हुआ है। लेकिन अभी तक इनके तीन बजट आ चुके हैं और इन सभी बजट के अंदर बराबर फायदा दिखलाया जा रहा है। फायदा तो बराबर दिखलाया जा रहा है लेकिन इसमें आम जनता को अच्छी सुविधाएं मिलें, वह कोई नहीं दिखाई पड़ रही है। सुविधाओं के बारे में मैं फर्स्ट एंसी की बात करना चाहता हूं, जहां सुविधाएं नगण्य हैं। जब फर्स्ट एंसी की यह हालत है तो सेकंड एंसी में क्या होगा, थर्ड एंसी में क्या स्थिति होगी और जनरल डिब्बों की फिर क्या स्थिति होगी। जो पूरब की तरफ गाड़ी जाती है उसमें मैं कई बार बैठकर गया हूं। इस गाड़ी के फर्स्ट एंसी के अंदर न पीने को पानी मिलता है और न पानी पीने के लिए ग्लास ही मिलता है। ... (व्यवधान)... आपको मिला होगा। हम तो जितनी बार गए हैं हमको नहीं मिला। हमने जो देखा है वहीं बतला रहे हैं। हम तो अपनी बात कर रहे हैं। ... (व्यवधान)...

एक माननीय सदस्य: क्या कुल्हड़ भी नहीं मिला?

श्री राम नारायण साहू: अब तो कुल्हड़ भी गायब हो गया, कुल्हड़ भी नहीं मिल रहा है।

श्री उपसभापति: बोलिए-बोलिए।

श्री लालू प्रसाद: कौन सी गाड़ी थी? आपकी शिकायत पर हम संज्ञान अभी ले लेते हैं किस ट्रेन में आप गए थे जिसमें आपको ग्लास नहीं मिला? हम पुछवाते हैं कि ग्लास क्यों नहीं मिला। अगर ग्लास नहीं मिला तो फिर पानी क्यों नहीं मिला। यही हम पता करेंगे।

श्री राम नारायण साहू: पूरी किचन गाड़ी जाती है। हम दिल्ली से कई बार गए, पटना कई बार गए। ... (व्यवधान)...

श्री एस०एस० अहलुवालिया: आप सही कह रहे हैं हमको भी कहा गया कि ग्लास नहीं है। यह कहा कि पूरे एयर कंडीशन कोच में दो ही गिलास हैं। हम को ही कहा कि गिलास नहीं है। हमने कहा कि कम्प्लेंट बुक लेकर आओ, तो गिलास पैदा हो गया? ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: जब गिलास नहीं मिला, तो चुल्लू तो था? ... (व्यवधान)...

श्री एस०एस० अहलुवालिया: हमें चिरोरी करने की आदत नहीं है। ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: हम स्वदेशी की बात करते हैं और बोलते हैं कि भाई इन्फेक्शन हो जाए, यह हो जाए, एक गिलास को कई आदमी इस्तेमाल करते हैं। सबसे बढ़िया तो अपना चुल्लू है।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: चुल्लू से पीने की आदत नहीं है।

श्री राम नारायण साहू: सर, जो सुविधा की बात है। अगर आप फर्स्ट एंसी में एंट्री लेने के लिए

दरवाजा खोलें, तो आपको कालीन पल्टी हुई मिलेगी, आधी कालीन पल्टी हुई मिलेगी, इसके लिए या तो दरवाजा जरा ऊपर बनाया जाए, जिससे कि वह कालीन के ऊपर चला जाए अथवा वह दो सूत नीचे रहे, जिससे कि कालीन बराबर रहे। हम फर्स्ट एंसी० में जाते हैं, इतनी कीमती कालीन पड़ी है, लेकिन आधी कालीन उल्टी पड़ी रहती है। यह क्या व्यवस्था है, क्या इंतजाम है?

ट्रेनों में गंदगी के बारे में कई लोगों ने बताया है इसलिए मैं उसको रिपीट नहीं करना चाहता हूँ। जहां तक रंगाई-पुताई का सवाल है, इंतजाम का सवाल है, मैं बतलाना चाहूंगा कि लखनऊ रेलवे स्टेशन की जो बाहर की बिल्डिंग है, उत्तर प्रदेश में, लखनऊ रेलवे स्टेशन की बिल्डिंग पूरे भारतवर्ष में सबसे बढ़िया बिल्डिंग है। इसको बाहर से देखिए, यह काफी चमकती है और मैं समझता हूँ कि सभी लोग लखनऊ जा चुके होंगे और उन्होंने उसको देखा होगा। लेकिन जब आप उसके अंदर जायेंगे, जो फर्स्ट क्लास की तरफ से ऊपर की तरफ जीना जाता है या उसी के ऊपर से जायेंगे, ऊपर वाले गैंग-वे से, तो वहां जालियां टूटी पड़ी हैं, कोई रंगाई-पुताई नहीं है, वहां पान की पीक पड़ी हुई है वहां की यह हालत है। अभी हमारे साथी साहब प्लेटफार्म की तारीफ कर रहे थे कि ऐसा है और वैसा है। चाहे लखनऊ का प्लेटफार्म हो, यहां पर राजीव शुक्ल जी बैठे नहीं हैं, चाहे कानपुर का प्लेटफार्म हो, चाहे बनारस का प्लेटफार्म हो, मिश्रा जी तो वहीं से आते हैं, बनारस का जो एक नम्बर प्लेटफार्म है, हर स्टेशन पर एक नम्बर प्लेटफार्म बढ़िया होता है, बनारस में एक नम्बर का प्लेटफार्म देखने लायक है। लालू जी, आप भी बनारस गए होंगे, आपने देखा होगा, थोड़ा इन बातों के ऊपर ध्यान दिलाने वाली बात है, इसमें फील करने वाली कोई बात नहीं है। जहां पर आपका ध्यान नहीं गया है, उसको मैं ध्यान में लाना चाहता हूँ।

यहां पर सुरक्षा की बात कई लोगों ने उठाई। अब समझौता एक्सप्रेस में कितनी बड़ी दुर्घटना हुई। जिस गाड़ी के अंदर सात-सौ, आठ-सौ आदमी बैठे हुए हैं और वह गाड़ी पाकिस्तान जा रही है, उसकी सुरक्षा के लिए केवल छह सिपाही तैनात थे, छह सिपाही कैसे किसी घटना को कंट्रोल कर सकते हैं? आखिर जो चीज अब की जा रही है, अगर यह पहले की गई होती, तो इतने आदमियों की जानें नहीं जातीं। भविष्य में, आपसे इस बात का अनुरोध है कि आप इस बात का ध्यान रखें कि सुरक्षा ही सबसे बड़ी है। यह बात ठीक है कि आपने उनके आश्रितों को दस-दस लाख रुपया दे दिया, लेकिन जान की कीमत दस लाख रुपये नहीं होती है। अगर हम सुरक्षा के प्रति जागरूक होते तो अच्छा रहता। जब इतनी आतंकवाद की घटनाएं हो रही हैं, इसके बावजूद भी कि यहां पर घटना होती है, वहां पर घटना होती है, दूसरे प्रदेशों में सुरक्षा नहीं है, यहां पर सुरक्षा है, जहां पर घटना घटी वहां पर कांग्रेस पार्टी राज कर रही है और जिस प्रदेश में घटना वहां पर भी कांग्रेस पार्टी ही राज कर रही है। इन बातों के ऊपर ध्यान देना चाहिए। कोई भी सरकार हो, उसको सुरक्षा के ऊपर पूरा ध्यान देना चाहिए। यह कहा गया कि चार नई बुलेट ट्रेन चलाई जा रही हैं, पूरे भारत के अंदर केवल चार

नई बुलेट ट्रेन चलाई जा रही हैं। लेकिन उत्तर प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है, उसको बिल्कुल नज़रअंदाज़ कर दिया गया है।

श्री लालू प्रसाद: कहां चल रही हैं?

श्री राम नारायण साहू: अब आप ही ने बजट में बताया है कि चार बुलेट ट्रेन चलने जा रही हैं। अगर चलानी हैं तो मेरा सुझाव यह है ... (व्यवधान).. लालू जी, अर्जी हमारी, मर्जी है आपकी। हमारा सुझाव है कि एक बुलेट ट्रेन बनारस, लखनऊ, आगरा, दिल्ली और अगर उचित समझें तो अमृतसर तक बढ़ा दीजिए।

एक माननीय सदस्य: पटना तक नहीं?

श्री राम नारायण साहू: हमने तो यह बताया है, अब आगे अगर बनारस जाकर पटना तक बढ़ा देते हैं तो हमें क्या ऐतराज़ है। बढ़ा दें, बहुत अच्छी बात है। दूसरा, मैं यह कहना चाहता हूँ कि नॉर्दन इंडिया में दिल्ली के बाद अगर कोई बड़ा शहर है तो वह है, लखनऊ। लखनऊ में जिस रफ़्तार से, रबड़ की तर्ज पर आबादी बढ़ रही है, उस स्थिति में जो भी योजनाएं आप बनाएंगे, वे अगर आप आज बनाने की सोचेंगे तो आगे जाकर उसको बनने में टाइम लगेगा। बहुत अधिक तादाद से लखनऊ की आबादी बढ़ रही है, ऐसी स्थिति में लखनऊ के अंदर मेट्रो ट्रेन चलाने का मैं सुझाव देता हूँ। मलीहाबाद से लेकर बछिआवा तक और जरूरत पड़े तो उसे आगे चलकर रायबरेली तक बढ़ा दिया जाए और लखनऊ का जो बंसरा क्षेत्र है, उन्नाव के बॉर्डर के ऊपर, उस बंसरा क्षेत्र से लेकर, जो लखनऊ में आता है, वहां से लेकर बाराबंकी तक अगर आप चलाएंगे तो लखनऊ की जो एक अहम समस्या ट्रेफ़िक की है, वह हल होगी। जिस तरीके से दिल्ली के अंदर लोगों को सुविधा उससे मिल रही है, उन्हें भी उससे सुविधा मिलेगी और सही ढंग से लखनऊ में काम चलेगा। महोदय, स्टेशन पर जो अंडरग्राउंड रोस्ते सामान ले जाने के लिए बने हुए हैं ... (व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: साहू जी, मैं आपकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ। मेट्रो की बात आपने कही है..

श्री राम नारायण साहू: अभी तो आप नोट कर लीजिए, बाद में उत्तर दीजिए। आप एक ही बार बोलिएगा।

श्री लालू प्रसाद: आपकी जानकारी के लिए बता देना चाहता हूँ। मेट्रो की बात आपने कही है, करेक्ट कर लीजिए। वह महकमा अर्बन डिपार्टमेंट का है, रेल का नहीं है। मेट्रो अंडरग्राउंड जो मुम्बई में, आंध्र प्रदेश में, दिल्ली में चल रही है, उसके लिए पैसा राज्य सरकार देती है, अर्बन डिपार्टमेंट प्रबंध करता है और टेक्नीकल असिस्टेंस हम देते हैं, बनवा देते हैं।

SHRI PENUMALLI MADHU: That has to be changed, Sir. That has to be taken back to the Railways. If we do not take it back, the urban transport cannot be improved.

श्री राम नारायण साहू: मैंने आपसे अनुरोध किया, मैं राज्य सरकार से भी अनुरोध करूंगा।

श्री लालू प्रसाद: मेरा काम है आपको बताना।

श्री राम नारायण साहू: आपने बताया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: माननीय मंत्री जी, यह विषय बड़ा कंट्रोवर्शियल है।

श्री उपसभापति: वह कंट्रोवर्सी यहां मत पैदा कीजिए।

श्री ललित किशोर चतुर्वेदी: यह जो बात आपने कही है कि उनके पास है, यह भी बड़ा डिस्प्यूटेबल और बड़ा कंट्रोवर्शियल ईश्यू है। इस पर कई कमेटीज़ बैठी हैं, इस पर निर्णय होना अभी बाकी है। कृपया आप अपने पास रखिए, टेक्नीकल know-how आपके पास है।

श्री लालू प्रसाद: वे नहीं देते हैं।

श्री राम नारायण साहू: मैं सुझाव देना चाहूंगा कि जिस तरीके से रेलवे में एक नम्बर प्लेटफॉर्म से आखिरी प्लेटफॉर्म तक अंडरग्राउंड के रास्ते से सामान भेजा जाता है, लोग ठेले के ऊपर सामान लेकर जाते हैं और पार्सल जाते हैं, उसी तरीके से पैदल जाने का रास्ता नीचे से जाना चाहिए क्योंकि रेलवे के अंदर जिस जीने पर चढ़ना पड़ता है, वह इतना खड़ा जीना होता है जिसमें सीनियर सिटिज़न को बहुत परेशानी होती है। अगर उसको नीचे से अंडरग्राउंड बना दिया जाए, अच्छा बना दिया जाए, एयरकंडीशन बना दिया जाए, तो लोगों को और अभी वे विकलांगों के बारे में बता रहे थे, विकलांगों को आपने सुविधा जरूर दी है...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: सब-स्टेशन की बात कह रहे हैं।

5.00 P.M.

श्री राम नारायण साहू: मंत्री जी, आप कृपया सुनिए। यह पूरे हिन्दुस्तान के लिए मैं सुझाव दे रहा हूँ, जहां पर जरूरत है। जैसे विकलांगों के लिए बताया गया कि विकलांगों को आपने सुविधा दी है, लेकिन विकलांग वहां तक पहुंचेगा कैसे? उसके लिए जो अंडरग्राउंड वाला रास्ता है, उससे एक प्लेटफॉर्म पर विकलांग पहुंच सकता है।

श्री उपसभापति: साहू जी, अब समाप्त कीजिए।

श्री राम नारायण साहू: सर, मैं बहुत महत्वपूर्ण विषय पर बोल रहा हूँ, इसके ऊपर आप मुझे

टाइम दीजिए।

श्री उपसभापति: देखिए, आपने कहा कि सात-आठ मिनट में खत्म करूंगा, अब 12 मिनट हो गए हैं।

श्री राम नारायण साहू: सर, अभी तो शुरूआत की है।

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं, बिल्कुल नहीं।(व्यवधान)...

श्री राम नारायण साहू: देखिए, बड़ा इंपॉर्टेंट प्वाइंट है।

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं, आपके इंपॉर्टेंट प्वाइंट हैं, तो दूसरों के लिए भी तो मौका छोड़िए न।(व्यवधान)...

श्री राम नारायण साहू: यह लखनऊ मेल जो है, इस लखनऊ मेल के लिए नॉर्दर्न रेलवे की जो सबसे बड़ी मीटिंग होती है, उसमें सांसद लोग जाते हैं। हमने दो-तीन बार अपील की है कि हमारे उत्तर प्रदेश के ज्यादातर सांसद लखनऊ मेल से आते हैं, तो इनको ग्यारह नंबर प्लेटफॉर्म के बजाय बारह नंबर प्लेटफॉर्म पर उतारें। उनमें यंग भी हैं, लेकिन सीनियर्स भी हैं। सीनियर्स की तादाद ज्यादा है और उनको जीने में चढ़ने में दिक्कत होती है और जब लखनऊ मेल ग्यारह नंबर पर पहुंचती है, तो बारह नंबर प्लेटफॉर्म खाली पड़ा रहता है। इतिफाक से आज वह बारह नंबर प्लेटफॉर्म पर ही आई है, तो उसको ज़रा(व्यवधान)....

श्री लालू प्रसाद: आपने जो सुझाव दिया था, उसके चलते बारह नंबर पर गाड़ी लग गई है।

श्री राम नारायण साहू: पहले हमने बहुत सुझाव दिए थे, चलिए, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री लालू प्रसाद: लगता है कि आजकल आप आते नहीं हैं उससे।

श्री उपसभापति: तब तो आपका काम हो गया है, अब आप समाप्त कीजिए प्लीज़।(व्यवधान).... देखिए, बहुत से मैम्बर्स ने बोलना है, आप दूसरों को भी मौका दीजिए।(व्यवधान)....

श्री राम नारायण साहू: आप हमारे दूसरे साथी का टाइम काट दीजिएगा।(व्यवधान)....

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं, ऐसा आप कह सकते हैं। दूसरों को भी मौका देना चाहिए, आप ही पूरा मौका ले लेंगे, तो कैसे होगा?(व्यवधान)....

श्री राम नारायण साहू: आप मेन प्वाइंट नहीं बोलने देंगे? हमसे ज्यादा लोग बोले हैं। उपसभापति जी, आपसे हाथ जोड़कर रिक्वेस्ट है।(व्यवधान).... अभी हमारे एक साथी बोल रहे थे कि इतनी

दूरी लाइनें बढ़ाई गई हैं, इतना बढ़ावा दिया गया है।...(व्यवधान)... ज़रा बात सुनिए, देखिए, पहली गाड़ी 1854 में चली थी, मुंबई से थाने तक और सन् 1947 में जब देश आज़ाद हुआ, उस पीरियड में कितनी लाइनें बनी हैं, कितना बड़ा काम हुआ था और साठ साल के पीरियड के अंदर, जिसमें अधिकांश कांग्रेस ने राज किया है, उसके अंदर कितनी रेल लाइन बनी है? आप Ratio निकालकर देख लीजिए। मंत्री जी, आप बैठे हैं। आपके पास बड़े अधिकारी आई०ए०एस० वगैरह हैं, निकलवाकर देख लीजिए।

अब दूसरी बात पर आता हूं।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: अभी दूसरी बात में ही हैं आप?

श्री राम नारायण साहू: एक प्वाइंट।

श्री उपसभापति: एक प्वाइंट बस।

श्री राम नारायण साहू: ऐसा है, एन० डी० ए० के टाइम में एक प्रोपोज़ल था कि लखनऊ के गोमती नगर के अंदर एक बड़ा सा नया स्टेशन बनाया जाएगा, जैसे यहां दिल्ली के बाद नई दिल्ली है, निजामुद्दीन है। मुम्बई में मुम्बई है, दादर है, बांद्रा है, कुर्ला है। इस तरीके से गोमती नगर के लिए एक प्रोपोज़ल था। गोमती नगर से अगर गाड़ियां छूटें, तो जो चारबाग स्टेशन पर जो सबसे ज्यादा भीड़ होती है, वह भीड़ भी कम हो जाएगी और उसके साथ ही लगा हुआ सुझाव यह है कि वहां...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप चिट्ठी में क्यों नहीं लिख देते ये सब प्वाइंट्स?

श्री राम नारायण साहू: प्वाइंट्स मैं कई बार लिखकर देख चुका हूं। ये ग्यारह और बारह नंबर प्लेटफॉर्म की जो बात है, यह मैंने कई बार लिखकर दिया है, लेकिन अब किया है, उसका स्वागत है, दूसरी बात, मैं एक सुझाव देना चाहूंगा...(व्यवधान)...

श्री लालू प्रसाद: आपके ही कहने पर और आपकी उम्र का ख्याल करके हमने इसे बारह नंबर प्लेटफॉर्म पर रुकवा दिया है।

श्री राम नारायण साहू: अरे, आपको भी इस उम्र में पहुंचना है। अभी से इंतज़ाम कर लिया है आपने, ज्यादा अच्छा है। तो ऐसा है...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आपका प्वाइंट हो गया, आप समाप्त कीजिए।....(व्यवधान)....

श्री राम नारायण साहू: बस एक प्वाइंट और है। एक प्वाइंट और बोलने दीजिए। लखनऊ में एक मल्लौर स्टेशन है, वहां से एक ट्रेन जाती है चारबाग के लिए और एक ट्रेन जाती है गोमती

नगर, बादशाह नगर, सिटी स्टेशन ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: श्री तारिणी कांत राय, आप बोलिए।

श्री राम नारायण साहू: और राम नगर, तो उसमें डेढ़ घंटे का समय लगता है।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: साहू साहब, आप समाप्त कीजिए।...(व्यवधान)...

श्री राम नारायण साहू: अगर वह ट्रेन चारबाग स्टेशन पहुंचा दी जाए, तो ज्यादा फायदा होगा और गोमती नगर से टच करती हुई जाए। अगर ऐसा हो तो ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: नहीं, नहीं अब हो गया। आप मेहरबानी करके चिट्ठी लिखकर भेज दीजिए।...(व्यवधान)....

श्री राम नारायण साहू: अच्छा सर, बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, लेकिन मुझे माफ कीजिए, मेरे साथ अन्याय हुआ है।

श्री उपसभापति: आप ऐसा समझें, तो मुझे कोई फर्क नहीं पड़ता, क्योंकि आपको maximum टाइम दिया गया है। श्री तारिणी कांत राय, बोलिए।

SHRI TARINI KANTA ROY (West Bengal): Thank you, Mr. Deputy Chairman. Sir, I rise to support this Railway Budget with some reservations. Sir, this year the Minister for Railways has placed a Budget with specific direction and the direction is privatisation of Railways. He declared that the Railways have constituted a Public-Private Partnership Cell since Railways want many more PPP schemes.

Sir, I do not know whether Laluji still remembers his speech dated September 10, 2004, when he had said that he would rather quit than allow privatisation in Railways. He further said that private sector would not meet the aspirations of people at large if the Railways were privatised, as the cost of operation and services would increase manifold. Sir, according to a recent PTI report dated January 6, 2007, the Railway Minister has said that the Indian Railways was in profit and he would never allow anyone to privatise this organisation. Sir, the same Laluji, in his Budget speech this year, proudly declared that the Railways have leased out catering and parcel services, invited private investment in wagon investment scheme, awarded licence to private parties for running container trains even when the turnover of the Container Corporation of India Limited is Rs. 2,489 crores and the net profit is

Rs. 334 crores in 2006-07.

Sir, I recall that IRCTC in its 2000 Business Plan had declared that it would engage a consultant to prepare a plan for privatisation. That was during the NDA period. People of India refused to accept the policies of outsourcing of the NDA Government and brought the UPA Government in power. But, unfortunately, Lalaji preferred to carry on the legacy of NDA in his current Budget proposal.

Sir, the result of recently concluded Assembly elections is a warning from the people. Can I ask, whether the Indian Railways is going to lose its monolithic character which it has been carrying since pre-Independence. Sir, like last year, this year too, there has been no increase in train fares. Over and above, a further reduction of Re. 1 in daily ticket fare has been announced. This is welcome. But, Sir, at the same time, I am afraid that Lalaji will definitely find out other ways and means to increase the earning of the Railways, as was done last year by renaming a number of trains as super-fast, increasing the charges for cancellation of tickets and increasing the fee for Tatkal reservation. Sir, I request the hon. Minister to let this House know how much the Railways have earned during 2005-06 on this account. Besides, technological advancement has not been reflected in the super-fast trains, which continue to run at a speed of 55 kilometres per hour. Express trains were upgraded to super fast trains, but there is no change in the time-table which means it takes the same time as it took earlier to cover the distance. And still, passengers are being made to pay higher for the ticket, which defies logic. Sir, this Budget clearly could not live up to our expectations. In the previous Budget, 57 new trains were allocated, apart from extension of 37 train routes. This year, the number has come down to 32 and 23 respectively. And the Budget documents also reveal that despite last year's announcement, 10 new trains were not introduced, while extension was not done for 8 trains. I would like to know the cause and the time-frame for introduction of those trains.

Sir, the Railways have succeeded in increasing freight, but the same is not the case with coach and locomotive. Instead of setting up new units, the maximum utilization of the existing manufacturing units should have been the target. Sir, the Railway Minister has given some cosmetic touches to his Budget speech. He has proposed to increase the number of unreserved coaches in all trains, excepting fully AC trains and

Jana Shatabadi Express. He has also proposed to raise the capacity of sleeper coaches from 72 to 84, AC chair car from 67 to 102. AC3-tier from 64 to 81, AC2-tier from 46 to 48 and AC 1 from 18–22. These proposals are welcome, but, at the same time, to implement them, the length of the existing platforms will have to be extended. I do not know how it will be made. Again, in almost all long distance trains, already passengers of 3-tier sleeper, AC coaches and unreserved coaches face long queue before the toilet, and there is inadequate supply of water. So, increasing berths and seats would make it an acute problems, and I believe, Laluji will also take care of these problems.

At the same time, Sir, we have seen in the Railways, passenger earnings have been increased. The target of the passengers earnings for this year is Rs. 20075 crores, which is higher by Rs. 2675 crores than the last year's earning. But, in case of passenger amenities, I do not know what additional facilities were provided to the passengers during this time because the Railways have announced the last year as the year of customer service with a smile. But, our experience is, when we travel by a train, especially, I am talking about Guwahati Rajdhani, we see the quality of bed-rolls becoming worse, pilloues becoming smaller, and at the same time, the quality of food has also gone down when the price of food has increased. It should be taken care of.

Sir, the hon. Minister for Railways, in his Budget speech said, "Railway safety is our prime concern", and I hope, he will appreciate that the track renewals, level crossings and bridge works are important components of safety.

2006-07 is the last year of the 10th Five Year Plan, and here, we see the Railways failing to achieve its target. The target for new lines under the 10th Five Year Plan was 1310 kms., and the likely achievement is projected to be 945 kms, resulting in 365 kms. shortfall. Similarly, the doubling target was set at 1575 kms. and 1363 kms. is the likely achievement, which mean, the shortfall will be 212 kms. Even worse is the case with EMUs. The target for the 10th Plan was 1965 EMUs, and only 869 EMUs is the achievement. In case of gauge conversion, we see that the allocation of Rs. 1,300 crores was increased to Rs. 1,901 crores in the Revised Estimates. the target was increased from 1100 kms. to 1225 kms. Unfortunately, the actual achievement, at the end of December, 2006, was just 548 kms.

Sir, in track renewals also, the budgetary allotment was Rs. 2,922 crores. At the end, it was increased to Rs. 3,418 crores. But the target of 4,000 kms, remained the same. I do not know what is the cause behind it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI TARINI KANTA ROY: Sir, I am concluding.

I am coming to my own constituency area. Sir, I have seen that the Railway Minister addressed the safety issue in the other House, while answering Unstarred Question No. 1466, on 30.11.2006. But, since then, we had seen Belakoda incident in West Bengal and the terrorist attack on the Samjhauta Express near Panipat.

Sir, I am sorry to point out that a huge quantity of Railways land remains unused for decades. The State Governments which have given lands, free of cost, to the Railways are demanding to use those vacant land stretches according to their needs, but the Railway Ministry has not agreed to this proposal. I think, the Railway Ministry will think about this matter.

Sir, West Bengal has been neglected in the matter of introducing new trains this year. Only one new train has been introduced between Howrah and Rampurhat. I am shocked to note that only Rs. 55 crores have been allotted for the New Mainaguri-Jogighopa line, which is scheduled to be completed by 2011-12. I am afraid, it will take more than 15 years if so little allocation is made for this important line. As per the discussion and announcement, in a meeting held in November, 2005, at the Zonal Headquarters level, of NF Railway, the New Cooch Behar to Dhubri new line should be open for running of trains by the end of this year. I hope for timely implementation. (*Time Bell*) Sir, I want to make two or three points more. At the same time, I have put this demand several times that from New Jalpaiguri to New Alipurduar via New Cooch Behar, the main line should be doubled. But in the Budget proposals, nothing is mentioned about this.

At the end, Sir, I have raised, several times, the issue about the Haldibari-Mekhliganj-Changrabandha new project for which a survey was announced in the 2005-06 Budget. But, in this regard, not a single word is mentioned in the Budget speech. I would like to know the reason behind for not

mentioning about daily running of train from New Cooch Behar to Sealdah, which was announced by the then. Railway Minister, Mr. Nitish Kumar.

Gauge conversion works of North-East Frontier Railway zone should be expedited and the Ministry should speed up the work for the Alipurduar junction to Bamanhat line to be completed by the end of this year.

Sir, I am concluding with the assurances that are given, but the question is whether the promises are kept. Two years ago, we welcomed an assurance from the Railway Minister regarding granting licence to Railway hawkers. I am sorry to point out that the said assurance is yet to be fulfilled. The issue of commission vendors also failed to get the attention it deserved. Besides, all licensed porters should be absorbed in permanent employment through a process, and Supreme Court orders for absorption of workers formerly engaged in coal and ash and parcel handling work under contractors should be implemented.

Sir, from the very beginning, I tried to make some constructive criticism of the Railway Budget, 2007-08. I hope that the hon. Minister, Laluj, will give due importance to the demands of the common people and will take corrective steps in his reply. With this, I conclude, Sir.

SHRIMATI N.P. DURGA (Andhra Pradesh): Thank you very much, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget presented for the first year of the Eleventh Five-year Plan by the Railway Minister. This is a political Budget presented by the UPA Government due to the jolt it has got from the recent setbacks in Punjab and Uttarakhand. I am saying it is as political, because the Budget is sharp in its short-term money making, moderate in medium-term strategy but very weak in long-term vision. This becomes clear if you look, for example, at the freight rates. In the Railway Budget, the Railways restructured its freight rates. While for users this means an increase in rates; the rates by themselves have not risen. The Minister himself has cleverly manoeuvred it from one classification to another classification which has pushed the rates higher. For example in 2004, the cost of transporting urea was Rs. 322 per tonne for 600 kms. This rose by 33 per cent, that is, to Rs. 430, in 2006. Or, take foodgrains, where railway earnings rose by 17 per cent between 2005-06 and 2006-07 from 56.33 paise per net tonne kilometre to 66.38 paise per net tonne kilometre. So, in real sense, the price of transporting goods by train has gone up.

This Budget is absolutely silent about investments. It is good that there is a proposal for dedicated freight corridor with an investment of Rs. 60,000 crores, apart from building high-density networks, new electric loco works at Madhepura and the wagon bogie complex at Dalmia Nagar. You need Rs. 60,000 crores for a new corridor and the Minister is harping on PPP. As we know, when stakes are in thousands of crores of rupees, factors like long-term viability, user charges, management control, fiscal incentives, speed of operations, return on investments come in, as these are not Rs. 50 lakh or Rs. 5 crore PPPs which the Railways has successfully implemented in catering services. The other point is, the world over, now, private sector is not too enthused about investing in ground infrastructure, as it just does not pay enough. So, how is the Minister planning to pool resources for this ambitious project? Nothing has been clearly said about this in the Budget.

Sir, last year the Minister introduced double stack container trains on diesel route. Now, he is introducing triple stack container trains without taking steps to sustain the axle-load factor. This may prove to be disastrous for the railways. Moreover, increased axle-load on account of a rise in the volume of traffic is violation of recommendations made by safety committees, as it compromises on safety and damage to the track. So, what is the reply of the Ministry to this? And, on the one hand, the successive Railway Ministers have been saying that they would not privatize any wing of Railways but, on the other hand, they are going ahead with privatization, giving the least importance to opposition from some of the major partners of UPA. You have already outsourced passenger reservation system, parcels, catering services, retiring rooms and yatri niwas. You have pushed container service to PPP by issuing 15 licences so far. And, now, you are inviting private partners for construction of dedicated corridors. My only plea is that it should be in the interest of the Railways, its employees and the nation, and not at the cost of these.

Sir, I, now, come to infrastructure. The Ministry is only looking at the volume and earning, but not looking at improving, at least, the basic infrastructure of the Railways. I just wish to give one or two examples. For more than three years, the Railways is dragging on equipping trains with Anti-Collision Devices to prevent accidents. The other basic important infrastructure is track. For everything we compare ourselves with China. It

is always good that one should compare himself with the one who is better. In early 90s, China had only 58,000 kilometres of route track whereas we had 62,000 kilometres of route track. Now, China has 75,000 kilometres of route track and we are having 63,000 kilometres of route track. If you calculate, China has a 24 per cent growth rate to India's dismal one per cent. And, we are introducing more trains than China every year. Never in the history of Indian Railways has it ever laid 2,000 kilometres of broad gauge in one year! How can you expect us to believe when the Railways say that it would lay 3,000 kms. next year, which is 300 per cent higher than China? It is nothing but misguiding the country, this august House and the people. The other point is, you have increased the number of coaches so as to carry more number of passengers, to earn more. But, have you every thought of their convenience? Sir, now, the trains have 26 to 28 coaches. Since the platforms at bigger stations are longer, there is no problem for passengers to get down and board, as these platforms are able to cover the entire train. But, at medium and smaller stations, some coaches of these longer trains stop before reaching the platform and some coaches stop after the platform. As a result, passengers have to get down on the track which is a Herculean task for passengers. So, before taking initiative, at least the basic infrastructure should be developed so that passengers do not face any problem.

I, now, come to safety and security. Sir, the less I speak about safety and security the better it would be. The bomb blasts in suburban trains in July, 2006, and February 18 Samjhauta Express fire accident remind us again about the safety and security of the Indian Railways. The Minister has allocated Rs. 5,500 crores only for the railway safety but nothing has been mentioned as to how much he is going to earmark for security. The Samjhauta fire accident is a big jolt to us. One of the main reasons for higher death toll in this accident is failure on the part of the driver as he stopped the train after 15 minutes of blasts and that too only after he was alerted by the Station Master at Diwana. It is also surprising how even the guard has not intimated the driver about the accident. The report says that the guard and the driver did not even have a walkie-talkie. I would like to know from the hon. Minister whether it is true. If yes, what are the reasons behind this? Why have you not provided them with walkie-talkie? Is it not a fact that Railways proposed to provide walkie-talkies to all drivers,

stationmasters and guards as part of its security measures? Is it also true that guards and drivers of some trains do not have walkie-talkies? If yes, the reasons may be given and by when the Railways would provide handsets to all drivers and guards. The next point I wish to know from the hon. Minister is whether it is true that without valid passport and visa, tickets were issued to four to six passengers. If yes, what action have you taken against the officials concerned? The next point I wish to know from the hon. Minister is, is it true that on 3rd February, 2007, the Old Delhi Railway Station Master received a letter warning that blasts and terrorist strikes would be carried out in trains that start from Old Delhi Railway Station? If yes, what additional security measures have been taken by the Railways, in coordination with Delhi Police, to avert this accident? If not, what are the reasons behind not taking any special measures in spite of getting a threat letter? Sir, the Minister said in his Budget Speech and I quote, "In addition, equipments like CCTV and smart video cameras have been installed at sensitive stations." Sir, there are 18 CCTV cameras installed at the old Delhi Railway Station. But, there is not even a single CCTV camera on platform No. 6 from where Samjhauta express departs. Is it not a sensitive platform? So, I request him to be more attentive and provide the latest gadgets at all the important stations.

The other important point on safety is coaches. The Indian Railway coaches are the most inflammable coaches in the world. And, the inflammable interiors of our coaches adds fuel to fire. The Railways has been working for quite sometime now to replace the inflammable coaches with fire-retardant coaches. This proposal has been gathering dust in the Rail Bhawan. Sir, I just give you an example of how sincere the Railways is towards the safety of passengers. The Railways entered into an agreement with the French National Railways, SNCF, to manufacture fire-retardant coaches which helps in slowing down fire, reduces toxicity that emanates from fire and gives passengers time to escape. The validity of this agreement, due to callous and casual approach of the Railways, has expired recently. I wish to know from the hon. Minister what are the reasons behind this? Who is responsible for this? Why is the Railways so casual on this which is meant for improving the efficiency and saving the lives of the people?

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

You may have any number of gadgets for the security of Railways, but if you do not have the personnel to operate them, they all become redundant. Just to give an example, there are 8,000 vacancies in the RPF. How can any one expect, with these many vacancies, particularly in the area of security, foolproof security of one of the world's largest railway network? So, I request the hon. Minister to have a time-bound plan and fill the vacancies immediately. The Minister said that he has allocated Rs. 5,500 crores for safety. But the statistics give a different picture. In 2004-05, there were 234 accidents. In 2005-06, there were 236 accidents, and according to unofficial reports, in 2006-07, they have gone up to 250. The same is the case with people who have been killed in accidents. The graph is going up. In 2004-05, 236 people were killed. In 2005-06, 315 people died, which includes 168 passengers. In 2006-07, the figure touched 350. So, where is all the money going? I only ask the Minister to have introspection about safety and security of Indian Railways.

Sir, I now come to electrification which is very important to achieve modernization of our Railways. Out of total 63,500 kms, we could electrify, in the last 60 years, only 18,000 kms. Nothing has been mentioned about how many kms. are going to be electrified in 2007-08. Now even a single kilometer has been taken up in the State of Andhra Pradesh.

Expansion of Railway network is an important thing, since Indian Railways is the cheapest mode of transportation in the country. Here, we are far better than China, where majority of its network is concentrated on the Western side. And, Indian Railway's track density is far better than China. China has 55.3 km per million as compared to 63.2 km. in India. Of the 63,000 km., 16,000 km. is yet to be converted into broad gauge and there is also a need to take up important sections so as to provide the cheapest mode of transport to our people. So, I request the Minister to take up projects of new lines, gauge conversion and doubling and meet the aspirations of the people.

Sir, I, now, wish to say something about my State which is for the third time unlucky. This time also 'Lalu train' did not stop at the Andhra Pradesh station. You may say that I am saying this because I am in the Opposition. It is not correct. Even the Andhra Pradesh Government is not happy with the Railway Budget. In fact, the Andhra Pradesh Government, ruled by the Congress (I) party, passed a Resolution in the State Assembly about

the neglect of the State in the successive Railway Budget and passed a unanimous Resolution. An all-party delegation also met the Prime Minister to express the feelings of the people of Andhra Pradesh that it had been neglected year in, year out. We had also submitted a Memorandum to the Prime Minister. I request the Minister to kindly consider the demands of Andhra Pradesh which are justified. Sir, Andhra Pradesh, next to Uttar Pradesh, is having the second largest broad gauge railway network to the extent of 4,890 kms. And, the South Central Railway, as a whole, has the third largest rail network among all the Zones. Even if you take the profit of around Rs. 45,000 crores income in 2006-07, the South Central Railway's share is Rs. 3,100 crores. It is nearly seven per cent of the total income. This year, the Railways is going to get Rs. 20,000 crores as profit. If you calculate proportionately, the South Central Railway should get 7 per cent as its share, which comes to Rs. 1350 crores. But, what we have got in this Budget is not even 40 per cent of what the South Central Railway is contributing to the Railway's profits. Sir, we are not begging. We are not making any unjustified demands. We are not giving losses to Railways. In fact, we are earning money for Railways. The Bhadrachalam-Kovvuru and the Nadikudi-Srikalahasti lines are pending for years together and screaming for funds. Nothing has been provided to these, including for Phase III of MMTS. What we have got in the successive Railway Budgets is nothing but neglect. Mr. Minister, you have extended Secunderabad-Vijayawada up to Guntur. How do you expect people to travel by this train which takes longer time and goes roundabout than the other trains from Secunderabad?

In this Budget, Andhra Pradesh has been given only one Garib Rath; two trains have been extended, only one train's frequency has been increased and only one line stretch, Jaggayyapeta-Mellacheruvu, has been identified for new line. Only one gauge conversion, Adilabad-Mudkhed, is proposed to be taken up. How far is it justified? Hence, I request the hon. Minister to kindly consider favourably the memorandum submitted by us to the Prime Minister and also the 13 proposals submitted by the Government of Andhra Pradesh. I am thankful to the hon. Minister for allocating Rs. 85 crores for Pakala-Dharmavaram gauge conversion. At the same time, I request him to consider releasing the remaining Rs. 191 crores so that this project could be completed as it will generate more revenue since it has more traffic.

Along with these, Sir, I have a few more requests for your kind consideration. Sir, there is a push-and-pull train between Bangalore and Bangarupet. I request you to kindly extend it up to Kuppam which is a very important place and there are many colleges, including a medical college. So, I request you to kindly extend this up to Kuppam. Next is, I request for the stoppage of the Madurai-Manmad Express and the Yashwantpur-Howrah Express at the Chittoor Station. I also request you to kindly extend the Padmavathi Express up to Chittoor. Then, electrification of Renigunta and Katpadi is going on at a snail's pace. Kindly provide sufficient resources to complete it in this financial year itself because in the absence of electrification, many trains are not able to ply on this route. Sir, there is a proposal to have a circular train to cover all the important pilgrim and tourist places in South India. I don't know what has happened to that proposal. I request the hon. Minister to consider this proposal also. (*Time-bell*) I will take two more minutes, Sir. The Railways are also proposing to set up 1,000 MW power project to meet its energy requirements. I request you to kindly set up that plant in Andhra Pradesh since it has got the necessary infrastructure. Sir, bio-diesel is one more area where Railways are doing something. Thousands of hectares of unused land that Railways have should be optimally utilized by planting more and more *Jatropha* plants and bio-diesel can be used to meeting its own energy needs. Hence, I request for planting of more and more bio-diesel plants in the wastelands of Railways.

Without speaking about passenger amenities, मेरा स्पीच शायद अधूरा होगा। Sir, I wholeheartedly welcome the move to reserve lower berths for senior citizens and women above 45 years of age. But, he has put a rider to it that if they travel alone, only then they are entitled for lower berths. Sir, I think, this is not fair. When you want to give, दिल खोलकर दीजिए। So, my request is to remove this tab. It is good that the Railway Minister announced 1250 new coaches for the physically challenged. But, if you look at the basic amenities for them, they are miniscule. You have only one wheelchair at the New Delhi Railway Station. The other three are not working. The first point is that, with great difficulty, you get a wheelchair at the stations. The problem starts from then on. It starts from the coolie who demands a hefty amount. In the absence of ramps, the only way these passengers can reach the train is through the route taken to load goods and baggage which can take any amount of time and, moreover, the route is

uncomfortable and dangerous as it entails even crossing the railway tracks. So, I sincerely request the hon. Minister to provide, at least, basic facilities to the physically challenged people. Sir, as far as cleanliness of Railways is concerned, be it at the stations, in trains, or at the platforms, we have to do a lot.

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

SHRIMATI N. P. DURGA: With littered platforms, shabby tracks, filthy and stinking toilets, stray vendors, lack of hygiene in pantry cars, it is horrible for a passenger to travel in train. So, I would only urge that utmost attention needs to be paid to cleanliness. It is good that the Minister has announced that he would take up another 300 stations this year and improve amenities at these stations and I also welcome the announcement declaring the year 2007 the 'Cleanliness Year'. I hope that things would improve this year. I wish to know how many of the 225 stations are going to be provided with all the amenities in Andhra Pradesh and the number of stations going to be covered out of the proposed 300 stations in 2007-08.

So, Sir, these are some of the views which I thought that I should share with the hon. Railway Minister and urge him to sympathetically consider the requests made by me for the State of Andhra Pradesh. I once again request you, Sir, for having given me an opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget for 200708. Thank you.

श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करने की अनुमति दी, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, वर्तमान रेल मंत्री जी ने यह चौथा रेल बजट प्रस्तुत किया है और एक ऐसी रेल का बजट प्रस्तुत किया है, जो विश्व में एकल नियंत्रण के अंतर्गत सबसे बड़ी रेल प्रणाली है। इसमें लगभग 64 हजार किलोमीटर लम्बाई वाला रेल मार्ग है, इसमें 4 लाख 66 हजार 337 माल डिब्बे हैं, 43 अजार 858 कोचिज़ और 8025 रेल इंजन तथा 14 लाख रेल कर्मचारी हैं। इसको भारत की जीवन रेखा कहा जाए तो अतिशयोक्ति नहीं होगी। हम यह कह सकते हैं। कि आधारभूत ढांचे के अंतर्गत सबसे बड़ा आधारभूत ढांचा अगर किसी को प्रस्तुत किया जा सकता है, तो रेल विभाग को प्रस्तुत किया जा सकता है। भारत के विकास में अद्वितीय स्थान रेल का है और जब इसके बारे में चर्चा चलती है, इसके बजट के बारे में जब वार्ता की जाती है, तो स्वाभाविक रूप से लगता है कि इस बजट के माध्यम से भारत के अंदर, देश के अंदर कोई ऐसा हिस्सा तो बाकी नहीं है, जिस हिस्से को सामने रखकर इसके बारे में सर्वोपरि विचार न किया गया हो। अगर इस पर चर्चा चलती है और उसमें कोई बात बताई जाती है,

तो उसको आलोचना के रूप में नहीं लेना चाहिए उसको इस रूप में लेना चाहिए कि "हा" इस प्रकार की कमी है इस समय नहीं हो पाया और आगे चलकर इसको पूरा किया जा सकता है। इस रूप में लेने के पश्चात् मैं निश्चित रूप से यह कह सकता हूँ कि भविष्य में जब इस संबंध में विचार होगा, बजट प्रस्तुत करने की बारी आयेगी तो निश्चित रूप से ये सारी चीजें उसके अंदर समाहित हो सकेंगी। जब हम इस दृष्टि से इस बजट को देखते हैं, तो हमको लगता है कि कहीं न कहीं असंतुलन है, इस क्षेत्रीय असंतुलन के बारे में हमारे वरिष्ठ नेता श्री वेंकैया नायडु जी ने कहा था, मैं उसकी पुनरावृत्ति नहीं करना चाहता हूँ, लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी बिहार के रहने वाले हैं। बिहार, उत्तर प्रदेश, झारखंड, उत्तर भारत का कोई ऐसा क्षेत्र नहीं होगा, जिसके बारे में इनको जानकारी नहीं हो और मंत्री जी उत्तर प्रदेश के बारे में अच्छी तरह से जानते हैं। मैं भी उत्तर प्रदेश का हूँ, मुझे लगता है कि उत्तर प्रदेश में पुराने समय से ही, जिस तरह से रेल की पटरियां बिछाई गई हैं और रेल मार्ग प्रस्तुत किया गया है, उसमें विशेष रूप से जो औद्योगिक क्षेत्र रहा, जैसे कानपुर है या सांस्कृतिक क्षेत्र वाराणसी है या इसी प्रकार के क्षेत्र रहे हैं या गोरखपुर भी एक प्रमुख स्थल है, सीमा का स्थल है, ब्रिटिश हुकूमत के दौरान इसको केन्द्र मानकर काम किया था, उसके माध्यम से ही करने की कोशिश की थी, लेकिन बाकी के क्षेत्र अछूते रह गए। उन अछूते क्षेत्रों में, जैसे उत्तर प्रदेश के अंदर बुंदेलखंड का हिस्सा है। बुंदेलखंड के बारे में, मैं कह सकता हूँ कि यह पूरा इलाका अछूता रहा है, जबकि यहां भी अच्छा केमिकल्स का, माइनिंग का अच्छा क्षेत्र है और वहां रेल का जाल बिछाया जाए, तो निश्चित रूप से औद्योगिक विकास वहां अच्छा हो सकता है। इसकी तरीके से पूर्वी उत्तर प्रदेश के अंदर, यद्यपि कुछ रेल मार्ग हैं, लेकिन जितने प्रभावी तौर पर चाहिए, उतने नहीं हैं। जो मीटर गेज से ब्रॉड गेज होने के बाद जो सुपरफास्ट ट्रेन्स चलीं, उनसे जिला मुख्यालय वंचित रहते हैं, वहां वे रुकती नहीं हैं। उसके बारे में चिंता करने की आवश्यकता है। मैं उत्तर प्रदेश के संदर्भ में इतना जरूर कहूंगा कि माननीय मंत्री जी, जो बुंदेलखंड का इलाका है। हमीरपुर रेल से नहीं जुड़ा हुआ है, हमीरपुर एक जिला है, जिला केन्द्र है, वह रेल से नहीं जुड़ा हुआ है। वह रेल से कैसे जुड़े? और भी कई क्षेत्र हैं। जो रेल से नहीं जुड़े हुए हैं। वहां पांच-सात ऐसे जिले हैं, जिनके लिए परेशानी है। मैं चाहूंगा कि उस क्षेत्र में सर्वेक्षण करार किस तरीके से वहां रेल की पटरी बिछाई जा सकती है, इसके बारे में कोशिश की जाए तो ज्यादा अच्छा होगा। महोदय, वाराणसी से मरूधर एक्सप्रेस चलती थी और मरूधर एक्सप्रेस मथुरा तक जाती थी। मथुरा से फिर आगरा होते हुए जयपुर और आगे जोधपुर तक जाती थी। लेकिन उसको मथुरा से हटा दिया गया है। मैं समझता हूँ कि यह उचित नहीं हुआ है। वाराणसी और मथुरा का इस तरीके से सम्मेलन होना चाहिए। यद्यपि इलाहाबाद-मथुरा का किया गया है, अगर इलाहाबाद और वाराणसी को जोड़ दिया जाए, यानी वाराणसी, इलाहाबाद और मथुरा किया जाए तो शायद ज्यादा अच्छा होगा, उसमें कोई ज्यादा फर्क नहीं पड़ेगा। अगर उस

हिसाब से विचार किया जाए तो ज्यादा ठीक रहेगा। उत्तर प्रदेश और बिहार के ज्यादातर लोग बड़े-बड़े शहरों में रोजगार के लिए गए हुए हैं। कोलकाता है, दक्षिण में हैदराबाद है, विशाखापट्टनम है, मद्रास है - सारे इलाकों में गए हुए हैं। मैं समझता हूँ कि देश का कोई भी ऐसा प्रमुख शहर नहीं होगा, औद्योगिकी क्षेत्र नहीं होगा जहां उत्तर प्रदेश और बिहार के लोग सर्वाधिक मात्रा में उपलब्ध न होते हों। उनके भी आने-जाने की दृष्टि से विचार करने की आवश्यकता है, मान लीजिए, अहमदाबाद से लखनऊ जाना हो, अहमदाबाद से अगर वाराणसी जाना हो, फैजाबाद जाना हो तो वहां केवल एक ट्रेन साबरमती ट्रेन है और वह भी मंथर गति से चलती है। वहां दो दिन, तीन दिन का समय लग जाता है। उसके बारे में भी विचार होना चाहिए, वहां भी सुपरफास्ट ट्रेन हानी चाहिए, तेज़ गति से चलने वाली ट्रेन होनी चाहिए ताकि लोग आ सकें। विशाखापट्टनम में बहुत से लोग हैं, विशाखापट्टनम और वाराणसी को जोड़ना चाहिए। विशाखापट्टनम-काशी विश्वनाथ करे इसको किया जा सकता है। स्टेशन का, जैसे नीलांचल एक्सप्रेस का स्टेशन किया, पुरी तक ट्रेन जाती है, पुरी से विशाखापट्टनम की दूरी मैं समझता हूँ कि तीन-चार घंटे के अंदर पूरी की जा सकती है। अगर उसको वहां तक जोड़ दिया जाए तो बड़ी सुविधा हो जाएगी। उस हिसाब से भी अगर आप विचार करें तो ज्यादा अच्छा होगा। इस ढंग से उत्तर प्रदेश को केन्द्र में रखते हुए माननीय मंत्री जी विचार करें तो बहुत अच्छा होगा। बिहार से तो ट्रेनें चल रही हैं, काफी चलती हैं, पटना उसका स्रोत है, मंत्री जी उधर होगा। ध्यान भी दे रहे हैं। जैसे गंगा-कावेरी वाराणसी से चल रही थी, उसको छपरा कर दिया गया है। हमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन अगर वाराणसी रहता तो ज्यादा अच्छा होता। इस ढंग से उत्तर प्रदेश के बारे में विचार करते हुए, अगर विशेष दृष्टि से जहां सर्वेक्षण की आवश्यकता हो, सर्वेक्षण कराने की बात करें तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा उपयुक्त होगा। मान्यवर, जो बजट प्रस्तुत किया गया है, यह बात सही है कि बीस हजार करोड़ का फायदा है और उस फायदे के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। लेकिन इतना जरूर है, जैसा अभी माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा और आज भी थोड़ा सा किसी संदर्भ में उन्होंने जिक्र किया था कि राकेश मोहन रिपोर्ट के आधार पर उन्होंने कहा था कि किराया वृद्धि करके ही मुनाफा किया जा सकता है, हमने इसको गलत साबित कर दिया है — यह अच्छी बात है। लेकिन विभिन्न रिपोर्ट्स ऐसी आयी हुई हैं, जो रेल की पटरियों के आधुनिकीकरण के लिए, सिग्नल के आधुनिकीकरण के लिए, उपकरणों के आधुनिकीकरण में जिनमें सुझाव दिया गया है, लेकिन उस तरह का आधुनिकीकरण नहीं हो पा रहा है। उस आधुनिकीकरण के न हो सकने के कारण जिस तरीके से रेल की गति चाहिए, रेल के ट्रैक्स को बनाने की आवश्यकता होनी चाहिए, वह नहीं हो पा रही हैं दुर्घटनाएं उसके कारण नहीं रुक पाती हैं, सिग्नल सिस्टम जिस तरह से होना चाहिए, लेटेस्ट टेक्नोलॉजी के आधार पर वह चीज़ नहीं हो पा रही है। परिणाम यह हो रहा है कि हमने मुनाफा तो जरूर कमाया है, लेकिन मुनाफा कमाने के साथ-साथ जो ट्रैक्स का, रेल के अंदर का, बाकी के सिस्टम का जो लेटेस्ट टेक्नोलॉजी के

आधार पर आधुनिकीकरण होना चाहिए, वह नहीं हो रहा है। माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में एक बार कहा था कि रेल को हम एक आकर्षण का केन्द्र बिन्दु बनाना चाहते हैं। तो रेल के आकर्षण का केन्द्र बिंदु आधुनिकीकरण के आधार पर लेटेस्ट टेक्नालॉजी को चरितार्थ करने के पश्चात ही हम कह सकते हैं और उसके कारण जहां लंबी दूरी को कम समय में पूरा कर सकते हैं, वहां गुणवत्ता को स्थापित करते हुए माल ढुलाई का भी एक अच्छा स्वरूप निर्माण कर सकते हैं।

मान्यवर, इस समय माल ढुलाई की जो स्थिति है, केवल मात्र चालीस फीसदी रेल के ज़रिए है और साठ फीसदी रोड के ज़रिए। यह चिंता का विषय है कि चालीस फीसदी ही रेल के ज़रिए हो, यह ठीक नहीं है। इसको कैसे और अधिक बढ़ाया जा सकता है, इसकी चिंता करने की आवश्यकता है और इसलिए मैं यह कह रहा हूँ कि जहां हमने मुनाफा कमाया, उस मुनाफे के पैसे को इस दिशा में लगाकर किस तरीके से हम अधिक से अधिक धन भी अर्जित कर सकें और साथ ही साथ यात्रियों को सुविधा प्रदान कर सकें, जिस destination तक उनको जाना है, उनको अधिकाधिक हम सुरक्षित पहुंचा सकें, इस प्रकार की व्यवस्था के अंतर्गत हम लाएं, तो मैं समझता हूँ कि यह ज्यादा उपयुक्त होगा।

जो बात अभी आई है कि रेल किराए में बढ़ोतरी नहीं की गई, यह ठीक है कि कम किया गया है, लेकिन मान्यवर, रेल किराए में बढ़ोतरी न करने के बाद भी जो रिजर्वेशन के चार्ज में बढ़ोतरी हुई है, जो सेकंड क्लास के श्री-टियर थे, उनके रिजर्वेशन चार्ज में बढ़ोतरी हुई है। हां, आपने तो रेल टिकट के किराए में बढ़ोतरी नहीं की, लेकिन रिजर्वेशन चार्ज में बढ़ोतरी करके तो आपने उस यात्री को चूस लिया है और वह भी सामान्य यात्री स्लीपर में जाएगा, बहुत बड़ा यात्री नहीं जाएगा। Cancellation charges आपने बढ़ा दिए, इसके लिए भी आपने कभी नहीं सोचा। वह यात्री Cancellation करने के लिए गया, चार्ज बढ़ गए। तो आपने उस तरीके से उसको लिया? सुविधा किसको प्रदान की गई? सुविधा तो एंसी० वाले को प्रदान की गई, सुविधा तो एंसी० फर्स्ट क्लास वाले को प्रदान की गई, जो bear कर सकता है, पैसा दे सकता है कोचेज़ इन्हीं लोगों के बढ़ाए गए, लेकिन जो जनरल कोच है, जिसमें सुविधा तो दी गई है, कहा गया है कि हम ऐसा कोच बना रहे हैं, जो बैठने के लिए अच्छा रहेगा, लेकिन जो जनरल डिब्बा है, उसकी संख्या नहीं बढ़ाई गई है। फिर सामान्य व्यक्ति, सामान्य यात्री जो बिना रिजर्वेशन के जाता है, वह कहाँ बैठेगा, इसकी चिंता करने की आवश्यकता है। तो यह घोषणा तो हमने कर दी कि हमने किराया घटा दिया है, लेकिन परोक्षतः हमने किराए से ज्यादा उसे वसूल कर लिया है। हमने घोषणा तो की हम "गरीब रथ" चला रहे हैं, लेकिन "गरीब रथ" नाम है, वह एयर कंडीशन्ड है। उसमें कितने लोग जा पाएंगे? अब तो उसमें सबको जाने की छूट आ गई, लेकिन सभी "गरीब रथ" नहीं

चलेंगे। अब "गरीब रथ" में पिछली बार चार कहा था, दो भी नहीं बने। इस बार आठ कहा है, तो पहले चार का क्या होगा? वे कब बनेंगे? तो यह एक विचार का विषय है। ... (व्यवधान)...

SHRI R. VELU: Four have been started.

श्री कलराज मिश्र: जो सूचना हमें प्राप्त थी, वह हमने बताया। मैं इसको स्वीकार करता हूँ। लेकिन जो जानकारी हमें है विभिन्न समाचार-पत्रों के माध्यम से और रेलवे बोर्ड के माध्यम से भी जो जानकारी प्राप्त हुई थी, कि दो स्टार्ट हुए। अब "गरीब रथ" में गरीब आदमी कितना चल पाएगा, ज्यादा उनको स्थान प्राप्त हो सके, यात्रा सुविधाजनक हो सके, जो जनरल डिब्बे हैं, कोच हैं, इसकी आवश्यकता ज्यादा है, उसको बढ़ाए जाने की जरूरत है।

मान्यवर, माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण के दौरान दो चीजों पर बड़ा जोर दिया था—सुविधा और सुरक्षा। भाषण देते समय उन्होंने कहा था कि यात्रियों को हम सुविधा प्रदान कर रहे हैं, यात्री सुरक्षित पहुंचें इसके लिए कोशिश कर रहे हैं और साथ-साथ यह भी कहा कि डेढ़ करोड़ यात्री चलते हैं 9000 ट्रेनों में, तो डेढ़ करोड़ यात्रियों को हम कैसे सुरक्षा प्रदान कर सकते हैं—यह बात भी कही थी। लेकिन मान्यवर, रेल के अंतर्गत चलने वाला हर यात्री यह अनुभव करके चले कि हम सुरक्षित हैं, अगर यह अनुभव करके नहीं चलेगा, तो परिवार में भी उसके डर बना रहता है कि कब वह वापस आएगा और उसको तो यह लगा ही रहता है कि आगे क्या हो जाएगा?

आज अनेक प्रकार की घटनाएं हो रही हैं, आतंकवादी घटनाएं हो रही हैं। विश्व के अधिकांश देशों में सभी जगह रेल प्रमुख मार्ग है। लोगों ने उसके प्रबंधन की व्यवस्था की है और उसके आधार पर आतंकवादी घटनाओं को रोकने में उन्होंने सफलता भी प्राप्त की है। हमारे यहां पर प्रबंधन कम होगा, ऐसी बात नहीं है। हमारे मंत्री जी प्रबंधन में स्वयं बड़े ख्याति प्राप्त हैं और प्रबंधन में उनका बड़ा नाम है। हॉवर्ड विश्वविद्यालय के बच्चे आकर उनसे प्रबंधन का गुण सीखते हैं। उनकी वार्ता से और समाचारपत्रों के माध्यम से ऐसा ज्ञात हुआ है। रेल के प्रबंधन में खामियां कैसे आ गई, यह आश्चर्य जरूर है। जहां आतंकवादी घटनाएं हो रही हैं, विस्फोटक मिल रहे हैं, चाहे श्रमजीवी एक्सप्रेस में जोनपुर के अंदर विस्फोट हुआ हो, चाहे मुम्बई में ट्रेन्स के अंदर बम ब्लास्ट हुए हों, चाहे समझौता एक्सप्रेस में बम ब्लास्ट हुआ हो, चाहे अहमदाबाद में ट्रेन में बम ब्लास्ट हुआ हो, अनेक ऐसी घटनाएं घटी हैं, फिर यह कैसे हो गया और प्रबंधन में कहा कमी रही है, इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। मैंने आतंकवादी विस्फोटक घटनाओं का केवल एक उद्घरण दिया है। ऐसी अनेक घटनाएं हैं। आज रेलों के अंदर यात्री अपने को सुरक्षित महसूस नहीं कर रहा है। अभी पांच-सात दिन पहले इलाहाबाद बरेली पैसेंजर के अंदर डकैती पड़ गई। उसमें यात्रियों को मारा-पीटा गया और उनका सामान छीना गया। यह रोजमर्रा की घटना हो गई है। पुलिस के लोग जहां भी होते हैं, लोगों को पीटते हैं। जो गरीब सामान्य लोग अपनी गठरी लेकर चलते हैं, वे सर्वाधिक प्रताड़ित होते हैं इनकी सुरक्षा की व्यवस्था कौन करेगा? रेल में जो यात्री चलता है,

उसकी आंतरिक सुरक्षा की व्यवस्था कौन करेगा? इसकी चिंता करने की आवश्यकता है। इसके लिए जो विभिन्न प्रकार की व्यवस्था की गई है और जो उस व्यवस्था की बात कही गई है, उनके लिए आज भी 67 हजार आर० पी० एफ० कर्मचारी हैं और आर० पी० एफ० 1450 ट्रेनों में, 3700 गड़ियों में जी० आर० पी० के जवान सिक्वोरिटी करते हैं। यानी लगभग तीन हजार ट्रेनों भगवान भरोसे हैं। इन तीन हजार ट्रेनों में कोई सुरक्षा की व्यवस्था नहीं है। महोदय, मैं यह कहना चाहूंगा कि जिस प्रकार की सुरक्षात्मक व्यवस्था की गई है, मैं इसलिए आंकड़े देने की कोशिश कर रहा हूँ कि हम रेल के बारे में सम्पूर्णता में कैसे सोचते हैं। इंटीग्रेटेड वे से पूरी रेलों और यात्रा के बारे में हमने चिंतन किया है कि यात्री कैसे सुरक्षित रहे। इससे पता चलता है कि हमारा उस दिशा में कोई चिंतन नहीं है। महोदय, मैं यह कहना चाहूंगा कि कुल 9500 ट्रेन्स हैं। यदि मैं गलत कह रहा हूँ तो मुझे करेक्ट कर दें, मैं समझता हूँ कि इनमें लम्बी दूरी की ट्रेन्स 4500 हैं। कुल स्टेशन्स 7130 और संवेदनशील स्टेशन्स 178 हैं जो फ्रेम डोर मेटल detector, केवल 140 हैं, बम विरोधी दस्ते केवल दो हैं। सीसीटीवी कैमरे से लैस स्टेशन्स केवल 41 हैं और इसका जिक्र माननीय सांसद श्रीमती दुर्गा जी ने भी किया है। जासूसी कुत्तों की संख्या 190 है और हाथ वाले मेटल, जिनको हाथ में लेकर पुलिस के लोग चैकिंग करते हैं, वे detector केवल 1200 हैं। महोदय, जब इस तरह की स्थिति है तो इससे कुछ भी नहीं हो सकता है। इससे यह पता लगता है कि हमें सिक्वोरिटी के बारे में समग्रता से विचार करना चाहिए, टोटेलिटी पर विचार करना चाहिए। इस विचार का अभाव है, इसलिए हमने कहा कि इतना बड़ा आधारभूत ढांचा है और जिसके ऊपर पूरा देश अवलम्बित है, उसके बारे में इस प्रकार इंटीग्रेटेड वे से विचार न करना, बड़ी खतरनाक बात है। इसीलिए सारी घटनाएं घटित हो रही हैं। ऐसी घटनाएं घटित होने का बहुत बड़ा कारण यह है, इसलिए मेरा यह कहना है कि इस दिशा में निश्चित रूप से विचार करना चाहिए।

1969 में जब स्वर्गीय रामसुभग सिंह जी रेल मिनिस्टर थे, तो उस समय भी सुरक्षा के बारे में चर्चा हुई थी। उन्होंने एक कमेटी बनाई थी और रामसुभग सिंह जी के नेतृत्व में एक कमेटी थी, उस कमेटी ने जो निष्कर्ष निकालकर दिया था, उसमें यह कहा था कि सुरक्षा की व्यवस्था किसी एक एजेंसी को देनी चाहिए। फिर से इसके बारे में सोचना चाहिए कि क्या हो सकता है और इस पर विचार होना चाहिए। RPF ने भी इस प्रकार की बात कही कि किसी एजेंसी के द्वारा इसको कराना चाहिए। अब इसको किस तरीके से व्यवस्थित किया जाए, सुरक्षा की व्यवस्था किस तरीके से की जाए, इसको दो पक्षों में रखकर चलना चाहिए—एक तो जो terrorist activities चल रही हैं और दूसरा इस प्रकार करके चलना पड़ेगा, जिसके आधार पर रेल के अंदर जो यात्रियों को परेशान किया जाता है, डकैतियां डाली जाती हैं, छीनाझपटी होती है, उसकी रोकथाम हो सके। अगर इस ढंग से करेंगे, तो मैं समझता हूँ कि इससे लाभ होगा।

THE VICE-CHAIRMAN (PRO. P.J. KURIEN): Mr Mishra, can you yield

for a minute? The Finance Minister wants to lay Supplementary Demands for Grants (General) on the Table.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2006-07

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir, with your permission, I lay on the Table a Statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants (General) for the year 2006-07 (Third Batch).

THE BUDGET (RAILWAYS), 2007-2008 & GOVERNMENT RESOLUTION

Approving the Recommendations Contained in the Fifth Report of the Railway Convention Committee (2004)—Contd.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): How many more minutes will you take, Mr. Mishra? You have already taken more than twenty minutes.

श्री कलराज मिश्र: मुझे कितना बोलना चाहिए?

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी०जे० कुरियन): आप काफी बोल चुके हैं, I want you to control yourself.

श्री कलराज मिश्र: अभी माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण के दौरान कहा था कि दुर्घटनाएं कम हुई हैं, लेकिन उन्हीं के रेल विभाग से जो साहित्य मुझे मिला है, उसमें मैंने जो आंकड़े देखे, उन आंकड़ों के आधार पर मैं यह कह सकता हूँ कि यह सही नहीं है। रेल मंत्री जी ने औसत के आधार पर बताया है कि दुर्घटनाओं में कमी हुई है और वर्ष 2004-05 का औसत 0.29 से घटकर इस वर्ष 0.28 रह गया है। समचारों पर दुर्घटना और गाड़ियों में आग लगने की घटनाओं में वृद्धि हुई है। वर्ष 2004-2005 में समचारों पर दुर्घटनाएं 70 थीं, वर्ष 2005-06 में 75 दुर्घटनाएं हुईं, वर्ष 2004-05 में आग लगने की घटनाएं 10 थीं, 2005-06 में आग लगने की घटनाएं 15 हुईं, रेल दुर्घटनाओं में घायलों और मृतकों की संख्या में भी काफी वृद्धि हुई है। वर्ष 2004-05 में मृतकों की संख्या 50 थी, वर्ष 2005-06 में मृतकों की संख्या 168 थी, 2004-05 में घायलों की संख्या 191 थी, 2004-05 में घायलों की संख्या 483 थी। माननीय मंत्री जी ने जो भाषण किया है, उसको हम सत्य मानते हैं, लेकिन जो आंकड़े आए हैं, जो रेल विभाग की तरफ से दिए गए हैं, इन आंकड़ों के द्वारा उन्हीं की बात खंडित होती है। इसमें कहां कमी है, इसको देखने की आवश्यकता है कि किसके द्वारा मान्यवर मंत्री जी द्वारा यह बात कही गई कि दुर्घटनाओं में कमी हुई है। इसको देखना चाहिए और दुर्घटनाओं

को रोकने के लिए, उसके अनुरूप व्यवस्था बनाने की आवश्यकता है और इसलिए राकेश मोहन रिपोर्ट की जो बात कही जाती है, राकेश मोहन रिपोर्ट के अंतर्गत बहुत सारी चीजें आई हैं, उनको भी देखने की जरूरत है। उपसभाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने पिछली दफा बड़ी घोषणाएं की थीं और यह कहा था कि रेलवे में पेप्सी और कोला नहीं होगा, नहीं पियेंगे, प्रारंभ में गया, लेकिन इस वक्त पेप्सी और कोला बड़ी तेजी के साथ रेलवे में बिकता है। कहा गया कि प्लास्टिक के गिलास नहीं होंगे, कुल्हड़ में लोग चाय और पानी लेंगे, अब कुल्हड़ गायब हो गए हैं और प्लास्टिक के गिलास फिर से हाज़िर हो गए हैं। ये सिर्फ घोषणाएं हैं। कहा गया था कि सिर्फ खादी और ग्रामोद्योग से निर्मित कपड़े का उपयोग होगा—चादर होगी, तैलिया होगी, लेकिन वे भी गायब, पता नहीं लगता। मेरा कहना है कि जितनी भी चीजें कही गई थीं, उनको पूर्ण करना चाहिए। रेलवे प्लेटफॉर्म की क्या हालत है, यह मैं बताना चाहूंगा। उन्हें चौड़ा करने की आवश्यकता है, यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है, प्लेटफॉर्म पर benches नहीं हैं। महोदय, कहा गया कि विश्रामालय बड़े सुविधायुक्त बनाए जाएंगे, लेकिन उनका नहीं निर्माण हो पाया। 200 स्टेशनों पर आदर्श विश्रामालय बनाने की बात कही गयी है और एक-एक डी०आर०एम० के क्षेत्र में कम से कम दो-दो विश्रामालय बनाने की बात कही गयी, लेकिन कुछ नहीं हुआ है। महोदय, मंत्री जी ने कहा कि स्वावलंबी जीवन व्यतीत करने वाले लोग आए हैं, जो गरीब लोग रहेंगे, उन को रोजगार प्राप्त हो जाएगा और वे ढंग से रहेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि जो वहां vendors हैं—फ्रूट जूस वाले और बाकी चीजों के हैं, उनकी लाइसेंस फीस काफी बढ़ गयी है जिसकी आप कल्पना नहीं कर सकते और कहा जाता है कि रेल मंत्री जी गरीबों की अगुवाई करते हैं, आम जनता के बीच में रहने वाले हैं, फिर उन के द्वारा ये चीजें कैसे हो गयीं? मान्यवर, मैं कहना चाहता हूँ कि विभिन्न स्टेशनों पर जो रजिस्ट्रेशन के लिए लाइसेंस फीस ली जा रही है, उसकी मैं पहले की और आज की तुलनात्मक स्थिति रखना चाहूंगा। दिल्ली स्टेशन पर फ्रूट जूस के लिए वर्ष 99 में यह 24 हजार 524 रुपए थी, वर्ष 2005 में 28 हजार 32 रुपए हुई और 2006 में 2 लाख 40 हजार रुपए हो गयी। मान्यवर, नई दिल्ली में वर्ष 99 में यह 12 हजार 360 रुपए थी और 2005 में 24 हजार 582 रुपए और 2006 में यह 4 लाख 32 हजार रुपए हो गयी। मान्यवर, मिर्जापुर में फ्रूट जूस ट्रॉली पर यह फीस 36 सौ रुपए थी, 2005 में 21 हजार 600 थी और 2006 में 60 हजार हो गयी। टुंडला में फ्रूट जूस ट्रॉली पर 99 में 11 हजार 220 रुपए, 2005 में 34 हजार 260 रुपए और 2006 में 1 लाख रुपए हो गयी। अलीगढ़ में 99 में 18 हजार 700 रुपए, 2005 में 51 हजार 840 रुपए और 2006 में 1 लाख रुपए हो गयी। मान्यवर, यदि गरीबों पर इतना अधिक बोझ डाला जाएगा तो उनका क्या होगा? अब यात्री तो वैसे ही परेशान होते हैं। मान्यवर, बजट में 20 हजार करोड़ रुपए का मुनाफा बताया गया है, इसका मैं स्वागत करता हूँ, लेकिन गरीबों के साथ जिस तरीके से *किया गया है, जिस तरीके से आम आदमी की जेब से आम आदमी को सुविधा के नाम पर पैसा खींचने की कोशिश की गयी है, उसके साथ * किया गया है और सुरक्षा की

*Expunged as ordered by the Chair.

दृष्टि से कोई integrated हिसाब नहीं बना है, इसलिए मैं इस बजट की आलोचना करता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam): Thank you, Vice-Chairman, Sir, for having given me this opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget. After a perusal of the Railway Budget, I have come to a conclusion that our present Railway Minister is one of the very successful Ministers of Railways I have come across so far. Since my time is very limited I would like to touch upon certain points. The Railway Budget indicates no increase in freight. It is very much in favour of common passengers who avail of the train services. There is a proposal for introducing 40 new trains, including *garib raths*. It is a very good news for general people. But it is not a good news for the people of the North-East. The North-East Region has remained untouched from this new programme of introducing 40 new trains and new *garib raths*. I have also taken note of the programme, in the Budget, regarding fulfilling backlog of reserved categories. The non-fulfilment of backlog of the reserved category people has sent a very disappointing message to the people belonging to this group throughout the country. In every State, and even at the national level, this backlog has become a problem, which appears to be unsolvable, But it is a problem which can be solved easily. There is a big chunk of Indian population, which belongs to the reserved category and who want this Constitutional obligation to be fulfilled. This is a Constitutional obligation of this Department. I am happy that the Railway Ministry is taking it up very seriously in the present Budget, and that they will operate and remove the backlog position that is there in the Department since 2006-07.

There is also a need for improvement of the security system in view of the experience that we are having. I am happy that these steps are proposed to be taken up, and the Railway Ministry is very much serious about it.

I have also come across the point that 800 more coaches are to be attached in popular trains. I think, this proposal would also cater to the needs of the people of the North Eastern Region, availing passenger train service. I do not think there is any indication in the Budget that this will be extended to the people of the North East, including Assam. Assam is the gateway of the Railway system in the North East. I think, the Railway Department has not taken it so seriously. It is my request to the Ministry

of Railways, particularly, to the Ministers who are present here to kindly take it seriously. It is also very encouraging for the unemployed, educated people, who travel from one part of the country to the other to appear for interviews to make their careers. The Railway Ministry has been very kind enough. It is very encouraging to note here that a concession system has been proposed in the Railway Budget this year.

The number of unreserved coaches is to be increased. We have experience that when people come across, we would like to send them to their destinations and help them. There is always a reaction from the Railway Department that unreserved coaches are not sufficient. The unreserved coaches are not sufficient. I am happy that this time the Budget speaks about increasing the number of unreserved coaches in the trains.

Sleeper class e-ticket charge has been reduced from Rs. 25 to Rs. 15. I congratulate the Railway Ministry for thinking about this because this reservation system is being very popularly availed of by the people, and if they reduce the charges from Rs. 25 to Rs. 15, it will be more helpful for them.

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

Now, I come to introduction of new trains. This has been proposed and it is very much encouraging. But, this proposal also is not reaching the people of the North Eastern area. As I come from that side, we do not have any good news to give them through this Railway Budget that there are plans from the Railway Department to introduce new trains. Even in regard to conversion of gauges, there are a lot of areas--Sir, you must have also visited the North East--still left with metre gauge. They have not yet been converted into broad gauge. The North Eastern area, particularly, the State of Assam, which is the gateway of North East, does not have enough of gauge conversions as it should have been by this time. Now, I come to the Chair Car system. I have travelled to different parts of the country after becoming the Member of Parliament. As regards the Chair Car system, I request the Railway Minister--Centering Guwahati railway station--to think about introducing Chair Car system, at least, between Guwahati railway station and Tin Sukhia railway station. That is another important city and the trade and commerce centre in the Eastern part of Assam, almost bordering Arunachal Pradesh and Myanmar. This kind of

a system will help in the conception that the Government of India has looked at East-West corridor to extend the business. The Railways should also extend to the East-West corridor, not by air or by road. I hope the Railway Ministry will think about it.

I have seen that there is a provision in the Budget for disabled persons, or, old persons so that they could travel in the train without any trouble, so that they could get their reservation, compartment, etc. It is always advisable. Some of our Members have already submitted that there should be a provision to allot these people at least, the lower berths. If old people, the disabled people get reservation, they cannot climb up. If possible, the Railway Ministry should make the compartment inside in such a way that they would have no problem in sitting. To climb up, somebody will have to push them up. So, it becomes very difficult for the people who attend them. They themselves face this difficulty when they do not get this facility.

Sir, my next submission is that the Railway Ministry should concentrate on guaranteeing timely running of trains. My friends who spoke before me have already mentioned—I come from the North East and my friends who are there would also share with me—that trains in the North East area never run as per schedule. There is no guarantee of trains running on time. Though you are giving train services, services are such that trains are always six hours, seven hours behind schedule. This may kindly be taken note of. Why is it so? There may be some plea from some officers of that side that this is because it is the North-East, because it is an extremist-prone area. All these are lame excuses. If they want to run trains, they should run trains on time. There is no difficulty. Of course, some problems may crop up during the rainy season, during flood situation, etc., and, that too also for a month or two; otherwise, the topography is not a disturbance for the trains to run too much behind schedule. So, time guarantee should be there. I am happy that in the Budget, a mention has been made by the Railway Ministry about this point; that is why, I am mentioning this. It is good that the Railway Ministry has come across and they are very serious about it and they will improve the time-guarantee programme. This should be guaranteed. In our North East area, most of the consignments of essential and other commodities are transported by road system. This system appears to be faster than the Railways. I don't find any difficulty as to why railway cannot be faster than the road system. It is very difficult to understand for the general

public. We people are accountable to our voters, and those who have sent us. We are accountable to them. They ask us: Can't you make the Railway Ministry run on time or a little faster than the road system, which is very much possible? So, I request the Railway Minister to see that this is taken up seriously in the interest of the public and also for the good name of the Railway System. There are indications in the Budget that the Railways are going to see that there is no wastage of the Railway property. They have said that no wastage of the railway property is allowed to be continued. There is wastage of Railway property in different ways. It is being wasted in so many ways. I have no time to mention them. But it is there in the Budget. I hope the Railway Ministry has really understood the problem and their employees down at the grassroot level who are responsible to really carry out the desire of the Railway Ministry and the Railway Board will see to it that there is no wastage of the Railway property. They are responsible to protect the wastage of Railway properties. It is done by encroachment or by simply allowing the waste to decay in the track system or in the siding and allow theft or other things. So, all these things have been taken care of in the Railways Budget. I am happy that the Railway Budget has been prepared by the Railway Ministry in consultation with the officers of the Railway Department. Through their proposed Budget proposals and programmes, I wish them that they would really improve the Railway system during the year 2007-08 and make the rail travel much more comfortable for its passengers.

Now, I come to the development of the Railway system in the North-Eastern areas. The North-Eastern area is rich in mineral products. It is rich in agro-industrial products like tea. Right from the pre-Independence period, the Britishers...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Condpan, you have to conclude.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, I am concluding within two minutes. The Britishers installed single-track railway system. During British regime, the single-track was laid up to Ledo, the coal belt, beyond the oil field of Assam. They used to bring tea, coal, petroleum outside the undivided Assam, which is today known as North-East. Sir, I do not know why the Railway Minister has not thought of introducing the double track system on this single railway track system. I do not know why they are delaying it. The double track system has reached up to Alipurduar. Up to Alipurduar,

they have a double track system. They have not thought of going beyond that. When the whole nation is thinking of the East-West Corridor and the South-East Asia is opening up, the Railways are still not thinking of opening up. I think, today or tomorrow you have to do it. You have to parallelly reach the East-West line till you reach the international border, it has to be started.

Now, Mr. Deputy Chairman, Sir, you will be surprised to hear that till today up to Alipurduar, i.e., outside North-East, the double track system is there. Today it is essential to have it. In 1962, there was Chinese aggression. Till today, it has not been done. We are a bordering State, the bordering area of the country. The Railway had played a very big role during 1962, Chinese aggression. When I was one of the Railway employees in 1962, I remember the Railways played a vital role. They completed the Saraighat Bridge, the only bridge that was there, which was going to come up under the leadership of the then Jagjivan Ram and late Prime Minister Jawaharlal Nehru. They finished the construction of the bridge within three-and-a-half-years' time which was supposed to be completed in four years' time. Unfortunately, six months ago, there was the Chinese aggression and the whole military movement was there above the Saraighat bridge which was yet to be inaugurated formally. So things are there and we have seen it. So, I request the Railway Ministry to see that Bogibil bridge, the proposed Bogibil bridge over the river Brahmaputra, which is taking a lot of time in completion, is completed on priority basis. I do not know whether you are making it a general project or a national project. I have read in the speech of the Finance Minister — in Item 75 I have read it; it has been mentioned there — that in Bihar over river Ganga, there is a bridge which has been declared as a national project. It was said that it had been decided the Bogibil bridge on River Brahmaputra shall be taken up as a National Project. This sends a very sad message to the people of the North-East.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Condpan, please conclude. Another three Members have to speak.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, I wish to correct certain things.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is all right. But another three Members have to speak. Please conclude.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, this needs to be corrected. I have heard that this is going to be declared as a National Project. This had been assured. I have been in this House for three years and I am yet to hear that it has been declared as a National Project. This is being discriminatory to the people of the North-East. This situation needs to be improved.

Sir, the other point I wish to make is, we have been insisting for an overnight superfast train between Howrah and Guwahati. It may kindly be examined.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Condpán, you said that you would conclude but you are continuing.

SHRI SILVIUS CONDPAN: Sir, my last point is regarding appointment to Group C and D posts. My friends from Tripura and West Bengal have spoken about it. There is great discontentment among the people of the North-East that even for Group C and D posts, people from outside the North-East have been appointed. That is all right. I don't say they should not be given employment. But there should be some policy, some measure, to ensure that the small and petty jobs are offered to the local people also, so that they feel a sense of belonging with the Railways and they are taken care of.

SHRI MATILAL SARKAR (Tripura): Sir, at the outset, I applaud the hon. Railway Minister and the Ministers of State for having declared three projects in the North-East as National Projects. It is a matter of great happiness and I carry a sense of gratitude to the hon. Ministers. But, at the same time, I am very sorry to say that the agony of the North-East has been underplayed and has not been properly attended to.

Sir, I share the views expressed by hon. Member, Shri Condpán. I would like to mention here that lakhs of people of Tripura were on the streets for a month-long demonstration in demand of extension of the National Project from Agartala to Sabrum, but the Budget has quite frustrated their aspirations. I would like to reiterate the demand of the people of Tripura and would request the hon. Minister to revisit the Budget and try to incorporate these demands in the Budget. I would like to hear it out when the hon. Minister makes his reply.

Now, why is this important? This is important because of three reasons. Why did I say that the agony of the North-East is underplayed? Actually, the North-East region is not well-established in the minds of many of

those in the UPA Government. And, this is so not only in this Government but in the previous Government also. Sir, the North-Eastern region is surrounded by neighbouring countries. Ninety-eight per cent of the boundary of North-Eastern States is alongwith neighbouring countries. Only 22 kilometres is the outlet from the North-East to outside. So, 98 per cent of the boundary falls in the international border with China, Myanmar, Bangladesh and Bhutan. Where will these four crore people go? They are actually barricaded for thier livelihood, for their economy, for their connectivity. Sir, this should not be taken lightly. They are not hundred crores of people; they are only four crore people some may say, how much should be given to them? It should be thought in right perspective. Why is insurgency prevailing there? That aspect has to be considered. Why is there so much disturbance? This is because of geographical situation which is a compulsion on them. So, we are pressing for Agartala to Sabrum because half of the State of Tripura is left out of this railway line. West Tripura and South Tripura, the two districts, are abundant in rubber, natural gas and agriculture. This is a very important region and 50 per cent of the population of Tripura belongs to this area. It is one reason. Another reason is that the North-Eastern region hs got no marine facilities. If railway line goes up to Sabrum, it will be very easy to catch up to Chittagong Airport which is an international airport. This will break the isolation of the North-Eastern Region and the people will have an access to outside the region through this Chittagong Airport. Sir, on one occasion, hon. Minister, who is not here, told that Chittagong is in Bangladesh and we are not having a congenial development of relationship. So, how far can we depend on Chittagong? Sir, why do we stand, for the present, why not count for the future? Sir, what is happening in Poila Baishak. On the first Baishak, train from Kolkata will go to Dhaka. Is it not a development in relation? Sir, I would like to reiterate one thing that during the Bangladesh liberation struggle, 16 lakh people of Tripura embraced 14 lakh Bangladeshis. We should not forget it. This is Tripura; this is Agartala. Equal number of refugees came to Tripura. They took shelter till the liberation was achieved. So, the people of Tripura are waiting for the Railway Ministry as to when the train will go from Agartala to Dhaka, not only from Kolkata to Dhaka. We are waiting eagerly as to when the train will go from Agartala to Dhaka, and Dhaka to Kolkata so that the long route will be ready for North-Eastern region to connect it with the mainland of the country.

How will it go, if this is considered like this? If it thought like this, the real problems will remain unheard. (*Time-bell*). That is why, Sir, I again raise the voice of the people of Tripura. The segment from Agartala to Sabrum in the Railways should be included in this Budget itself as an extension to the national project. In no way this can be omitted. If this is omitted, this will be serious injustice not only to the people of Tripura but to the people of North-East also.

Sir, the other point that I would like to raise here is about public-private initiative. Sir, Laluji, in a very intelligent way, I should say, is inducing a sense of privatisation in the Railways. He is inducing, not directly, but by giving this and that in the hands of the private owners or millionaires. This should be stopped. I would say that this should be taken as a warning. This will lead to privatisation. And, what is wrong with the privatisation? The wrong is that the private persons cannot be so much committed to their duties as the Government institutions. This is established fact because the millionaires will run after profit only and the Government will go after social aspects of the projects. These are the two different views. There cannot be a second opinion on it. So, I would request the hon. Minister to minimise, to cut short. Whatever you have given uptill now, you try to consolidate that and stop this type of concentration in the hands of the private people, private organisations, whatever it may be. You cannot expect accountability from those private bodies and organisations. (*Time-bell*).

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Sarkar, please conclude it now. Another two hon. Members have to speak.

SHRI MATILAL SARKAR: At the end, I would like you to recollect the days when Devegowda Government, supported by the Left Parties, sanctioned railway line up to Agartala. After that, the NDA Government has gone; the UPA Government is now in power. But, no new decision for Tripura has been taken, except only declaring the national projects. ...(*Interruptions*)...

श्री रुदनारायण पाणि: आप इसके बारे में वार्निंग दे दीजिए। They have ...(*Interruptions*)...

SHRI MATILAL SARKAR: You have no moral right to speak on this. You did nothing. Nitish Kumarji was a very good man and he tried to do

something. (*Time-bell*). Sir, I will take only two more minutes. He gave a new pace to the progress. That I admit. But, no radical decision was taken. Radical decision was taken by the Devegowda Government. Paswanji visited Tripura when he was the Railway Minister. Thousands of people gathered there. That was a historical gathering in the honour of Devegowdaji. We are also waiting to honour Laluji. You come to Agartala and lay the foundation stone of Agartala-Sabrum segment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI MATILAL SARKAR: Laluji is not here. But Veluji is also a good friend of ours. He always backs this project. We met him; we met Laluji; we met the Prime Minister; we met the Planning Commission; and we have met the Finance Minister also. I do not know the secret in it. Where does the problem lie? Why has the project not been considered yet? I am concluding with this hope, Sir, that he will revisit the Budget and include this segment in this Budget itself. With these words, I conclude. Thank you, Sir.

श्री उपसभापति: श्री प्यारे लाल खंडेलवाल जी, आप 10 मिनट बोलिए।

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल (मध्य प्रदेश): उपसभापति जी, मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई दूंगा कि उन्होंने अपना चौथा बजट लगातार प्रस्तुत किया है और इस बात के लिए भी बधाई है कि उन्होंने किसी दूसरे आदमी को इस रेलवे विभाग में अपना मंत्रालय लेने का अवसर नहीं दिया। UPA सरकार में बहुत लोग चाहते थे कि रेल मंत्रालय उनको मिल जाए, लेकिन लालू जी की यह सफलता है कि उन्होंने इस मंत्रालय को अपने पास बनाए रखा और इसलिए वे चौथा बजट पेश कर सके।

माननीय उपसभापति जी, रेलवे हमारे देश का बहुत महत्वपूर्ण विभाग है। न केवल आर्थिक विकास की दृष्टि से, बल्कि देश की एकता, अखंडता और सुरक्षा की दृष्टि से रेल विभाग का बहुत महत्व है। प्रश्न यह है कि 60 वर्षों की आज़ादी के बाद भी देश के जनप्रतिनिधि और देश की जनता, रेल के विकास से संतुष्ट क्यों नहीं हैं? आज दोपहर से मैं सुन रहा हूँ— चाहे उस पक्ष में बैठे हुए माननीय सांसदगण हों, चाहे इस पक्ष में बैठे हुए सांसदगण हों या बीच में बैठे हुए सांसदगण हों, हरेक ने जो बात कही है, उससे एक बात बहुत साफ और स्पष्ट है कि रेल विभाग के विस्तार और विकास से, रेल विभाग की योजनाओं से और रेल विभाग की घोषणाओं से माननीय सांसदगण संतुष्ट नहीं हैं। समस्याएं कई तरह की हैं, लेकिन कुछ महत्वपूर्ण समस्याओं पर आपके माध्यम से

रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। हम सब जानते हैं, जैसा मैंने कहा कि रेल, देश की सुरक्षा के लिए एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। पिछले दिनों हमने समाचारपत्रों में पढ़ा कि चीन ने तिब्बत तक अपनी रेल लाइन पूरी करके, ल्हासा तक अपना स्टेशन बना लिया है। यह ठीक है, उनके लिए जरूरी था। अभी मतिलाल जी कह रहे थे, इस बात की चर्चा कर रहे थे, लेकिन हम जानते हैं कि हमारे देश का हिस्सा चाहे वह अरुणाचल हो, चाहे सिक्किम हो, चीन की सीमा से लगा है और एक ऐसा समय आया था, जब चीन ने हमारे देश पर आक्रमण किया और अरुणाचल तक उसकी सेनाएं घुस गईं, लेकिन इतने समय के बाद भी आज तक हम इटानगर तक अपनी रेल लाइन नहीं पहुंचा सके हैं, आज तक हम सिक्किम में गंगटोक तक रेल लाइन नहीं पहुंचा सके, जो सामरिक दृष्टि से हमारे लिए अत्यंत महत्व के स्थान हैं, दोनों अत्यंत महत्व के क्षेत्र हैं। माननीय मंत्री जी यहां पर नहीं हैं, उनके सहयोगी बैठे हैं, उनके माध्यम से यह बात कहना चाहता हूँ कि रेल मंत्रालय ने इस बार 20,000 करोड़ रुपये बचत का बजट प्रस्तुत किया है। बचत के बजट में से अगर हम रेलवे के अनुसंधान पर सरकार का खर्चा देखें, तो आंकड़ा देखने के बाद आश्चर्यचकित होना पड़ता है कि आज के युग में इतने नए-नए अनुसंधान होते हैं, लेकिन अनुसंधान पर बजट का 0.003 परसेंट रेल विभाग खर्च करता है। अगर इस गति से अनुसंधान होगा तो नए-नए शोध का क्या होगा और हम आगे कैसे बढ़ सकेंगे। गरीब-गुरबों की बहुत बातें कहीं जाती हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट प्रस्तुत किया और पिछली बार जब प्रस्तुत किया था, जब चुनाव आ रहे थे, तब तो बड़े जोर से कुल्हड़ की बात कही थी और खादी की बात कही थी। यह भी कहा गया था कि रेलवे में कुल्हड़ इसलिए इंटरड्यूज कराए जा रहे हैं, ताकि गरीब कुम्हारों को काम मिल सके और ये स्वास्थ्य की दृष्टि से भी लाभप्रद हैं। इस बार के बजट भाषण में न तो कुल्हड़ का जिक्र है और न ही खादी का जिक्र है। कहां गया कुल्हड़ और कहां गई खादी? अभी मेरे पूर्व वक्ता शायद माननीय कलराज मिश्र जी कह रहे थे कि अब फिर से प्लास्टिक के गिलास आ गए हैं और कुल्हड़ गायब हो रहे हैं। खादी की जगह भी कोई दूसरा कपड़ा आ रहा है और खादी गायब हो रही है। मैं रेलवे में आज से नहीं पिछले पचास सालों से सफर कर रहा हूँ। मैं अभी पिछले दिनों भोपाल से बिलासपुर राजधानी में बैठा, तो पाया कि वहां पर खाना ठंडा मिलता है, बिस्तर पुराने और पानी का कोई इंतजाम नहीं है, बाथरूम गंदे हैं। अगर राजधानी की यह हालत है, तो इससे अंदाजा लगाया जा सकता है कि बाकी रेलों का क्या हाल होगा? राजधानी में सबसे अधिक किराया लिया जाता है, अगर उसकी यह हालत है कि खाना ठीक न मिले, जिसका बाथरूम ठीक न हो, बाथरूम के नल टूटे हुए हों, पानी और बिजली की व्यवस्था ठीक न हो और जिसमें साफ-सफाई ठीक न हो तो यदि राजधानी और शताब्दी ट्रेन्स की यह हालत है तो फिर पैसंजर गाड़ियों की क्या स्थिति होगी? इस पर विचार करने की जरूरत है। कई बार यह घोषणा की गई कि सरकार रेलवे स्टेशनों पर काम करने वाले कुलियों के हित का ध्यान रखेगी। महोदय, देश में स्टेशनों पर हजारों की संख्या में कुली हैं। उनकी मांग पर उनको यह

आश्वासन दिया गया था कि उनको चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी माना जाएगा। उनको यह आश्वासन भी दिया गया था कि उनके बच्चों और परिवार का स्वास्थ्य व शिक्षा का पूरा ध्यान रखा जाएगा। महोदय, माननीय मंत्री जी का यह चौथा बजट है और मैं उनसे यह जानकारी लेना चाहता हूँ कि आखिरकार कुलियों को राहत देने के लिए, उनके बच्चों की शिक्षा, उनके स्वास्थ्य के बारे में तथा उनको चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी घोषित करने के लिए, जो आपने आश्वासन दिया था, उसका क्या हुआ? वैसे तो घोषणाएं बहुत होती हैं, हमारे यहां एक पुरानी कहावत है, ढपोरशंखी घोषणाएं। एक मांगों, दो मिलेगा, दो मांगों, चार मिलेगा और चार मांगों आठ मिलेगा, लेकिन मिलना-जुलना कुछ नहीं है, केवल घोषणाएं होती हैं। कहते जाइए कि आपको सुविधा मिलेगी, यह नहीं ज्यादा मिलेगी। रेल मंत्री जी ने पिछले वर्षों में घोषणाएं की, सभी नई गाड़ियों की घोषणा की। उनमें से कितनी नई गाड़ियां पटरी पर चली हैं, कितनी नहीं चली हैं। अगर सालभर पहले नहीं चलीं तो फिर घोषणाएं क्यों की गई। इस बजट में गरीब रथ चलाने की चर्चा भी आई है। सालभर पूरा हो गया है, चार गरीब रथ चलाने की बात कही थी, अभी दो चली हैं। लेकिन मंत्री जी ने कहा है कि चारों चालू हो गई हैं और इस बार आठ की घोषणा हुई है। पहले चार और अब आठ, मैंने कहा था कि ढपोरशंखी की घोषणा वाली बात हो रही है। कई बार ऐसा लगता है कि रेलवे विभाग की यह हालत हो रही है कि रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय, इन दोनों का आपस में कोई सामंजस्य नहीं है। मैंने एक बार रेल मंत्री जी को पत्र भी भेजा था। मैं भोपाल से आता हूँ। भोपाल शहर का एक वार्ड है, बेरागढ़। यह म्युनिसिपल कारपोरेशन का एक वार्ड है और उस म्युनिसिपल कारपोरेशन के वार्ड बेरागढ़ को वेस्टर्न रेलवे में रखा है और भोपाल को सेंट्रल रेलवे में रखा है। जब वेस्टर्न रेलवे की गाड़ी सेंट्रल रेलवे के आउटर सिगनल पर पहुंचती है, उस गाड़ी को वहां पर आधा-आधा घंटा खड़ा करना पड़ता है क्योंकि शायद रेलवे के पुराने हिसाब से वह फॉरेन रेलवे की लाइन है। अगर रेल विभाग ये छोटी-मोटी बातें भी दुरुस्त नहीं कर सकता है, तो हम बड़ी बातों की क्या उम्मीद कर सकते हैं, यह सोचने की बात है। महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि चीन और हमारा देश हिन्दुस्तान लगभग समान आबादी के देश हैं, चीन हमसे थोड़ा सा बड़ा है। अभी माननीय दुर्गा जी कह रही थीं कि चीन ने माल दुलाई में 24 परसेंट की वृद्धि की है और हमारे यहां केवल एक परसेंट की वृद्धि हुई है।

मुझे एक-दो बातें और कहनी थीं, जिनके ऊपर ध्यान देने की जरूरत है। हम महंगाई की बहुत चर्चा करते हैं। देश में महंगाई बढ़ रही है, लेकिन रेलवे ने अनाज के, फर्टिलाइजर के ढोने पर माल-भाड़ा कम क्यों नहीं किया? अगर इन चीजों पर माल-भाड़ा कम कर दिया जाता, तो शायद महंगाई में कुछ कमी होती। किसान बीज का उपयोग करता है, आम आदमी अनाज का उपभोक्ता है, खाद भी किसान के काम में आती है, अगर इसके माल-भाड़े में कमी हो जाती, तो शायद किसान को राहत मिलती और महंगाई पर असर होता। आवश्यक वस्तुओं के भाव कम करने के

लिए ये कदम जरूरी थे।

उपसभापति जी, मैं अपने प्रदेश की एक-दो बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा। रेलवे की चालू पंचवर्षीय योजना में 3 लाख करोड़ रुपए की जरूरत सरकार को अपने कार्य पूरे करने के लिए है और इसमें से 2 लाख करोड़ रुपए की व्यवस्था हुई है। मैं जानना चाहता हूँ कि इस पंचवर्षीय योजना में एक लाख करोड़ रुपए की जो कमी है, इसकी पूर्ति कैसे की जाएगी, कौन से तरीके से की जाएगी? प्रश्न यह नहीं है कि आपने एक रुपया या दो रुपया किराया कम किया है, प्रश्न यह है कि आपने यात्रियों के लिए सुविधाएं कितनी बढ़ाई हैं और यात्रियों के लिए सुविधाएं केवल कुछ घोषणाओं से नहीं हैं, जब देश में लाखों-करोड़ों यात्री उत्तर से पूरब और दक्षिण से पश्चिम जाते हैं, तो उनको सुविधाजनक रेल मिलनी चाहिए, आवश्यकतानुसार रेलगाड़ियों मिलनी चाहिए। जैसे-जैसे देश की आबादी बढ़ी है, रेलवे के यात्री बढ़े हैं, उस मात्रा में रेलगाड़ियों की संख्या नहीं बढ़ी है।

श्री उपसभापति: अब आप समाप्त कीजिए।

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: अभी तो मेरा बहुत कम समय हुआ है।

श्री उपसभापति: नहीं, अभी 30 लोगों ने बोलना है।

श्री प्यारे लाल खंडेलवाल: माननीय उपसभापति जी, अभी रेलवे की सुरक्षा के संबंध में बातें चलीं। जैसा मैंने कहा कि मैं रेलों में 50 वर्षों से घूम रहा हूँ, मैं सब प्रकार की रेल श्रेणियों में घूमा हूँ। जो साधारण श्रेणी का आरक्षित डिब्बा होता है, उसकी हालत यह है कि उस डिब्बे में कौन आता है, कौन जाता है, इसका पता नहीं और जिसके नाम पर आरक्षण है, उसको जगह नहीं मिलती, कोई दूसरा चला जाता है। इसके दो कारण हो सकते हैं—एक तो रेलवे का स्टाफ गड़बड़ करता है, किसी को भी अंदर आने देता है, किसी की reserved seat पर कब्जा कर लेता है और फिर दादागिरी से साधारण यात्री को वहाँ से हटा देता है। दूसरा कारण यह हो सकता है कि रेलवे के कर्मचारी उनसे मिले हुए होते हैं और जो checking staff के लोग रहते हैं, आखिर मैं बेचारा जो reserved seat वाला है, उसको तो वे एक तरफ करते हैं और दादागिरी से इनको सीटें मिल जाती हैं, यह हालत रेलवे की है। सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है, आए दिन रेलगाड़ियों में चोरियां होती हैं। इतना ही नहीं, जो पुलिस वाले रहते हैं, उनकी भी हालत यह है कि वे साधारण डिब्बे में तो यात्रियों की चिंता ही नहीं करते, साधारण डिब्बे की बात छोड़ दीजिए, सेकंड क्लास ए.सी. और थर्ड क्लास ए.सी. में भी यह हालत है कि वहाँ पर भी कई बार यात्रियों की सुरक्षा के लिए पुलिस वाले यथासमय उपलब्ध नहीं होते, इसकी चिंता की जानी चाहिए। इस देश में छोटे-छोटे रेलवे स्टेशन बहुत हैं, इनकी संख्या कलराज मिश्र जी ने बताई थी, मैं उसे दोहराना नहीं चाहता, लेकिन वहाँ सुविधाएं क्या हैं? अगर बारिश हो गई, तो बारिश से बचने का तरीका क्या है, उपाय क्या है?

अगर ठंड है, तो बचने का उपाय क्या है? प्यास लगी है, तो पानी की व्यवस्था क्या है? जो बहुत छोटे स्टेशन हैं या उससे ऊपर की श्रेणी के स्टेशन हैं, वहां पीने के पानी का इंतजाम नहीं है, वहां छाया की व्यवस्था नहीं है, वहां ठहरने का इंतजाम नहीं है, इन सारी बातों की ओर जब तक आप ध्यान नहीं देंगे, तब तक यह रेल बजट, आम आदमी की सुविधा का बजट नहीं कहला सकता।

उपसभापति जी, अब मैं मध्य प्रदेश के संबंध में दो-तीन बातें मांग के रूप में रखना चाहता हूं। एक ट्रेन चलती है—छिंदवाड़ा से लेकर भोपाल तक चलती थी, उसको इंदौर तक बढ़ा दिया गया है, बहुत अच्छा हुआ, क्योंकि छिंदवाड़ा और इंदौर, दोनों व्यापारिक केन्द्र हैं और यह ट्रेन वहां तक बढ़ाई गई है, मैं इसका स्वागत करता हूं, लेकिन छिंदवाड़ा और भोपाल के बीच में जो क्षेत्र पड़ता है, परिणाम यह हुआ कि अब उस ट्रेन में इतनी भीड़ है कि उसके कारण छिंदवाड़ा और भोपाल के बीच में एक ट्रेन की जरूरत और है और वह ट्रेन चलाई जानी चाहिए। उपसभापति महोदय, वहां से लगातार मांग आ रही है। वहां कोयले की खदानें हैं, वह डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर है, बड़ा व्यापारिक केन्द्र है, अफसर वहां रहते हैं, जन-प्रतिनिधि वहां से भोपाल जाते हैं और जो एक ट्रेन चलती है। उस में तृतीय श्रेणी का ए.सी. कोच लगाया जाना चाहिए। यह मांग लंबे समय की की जा रही है, लेकिन वह आज तक पूरी नहीं हुई है। मैंने इस संबंध में रेल मंत्री जी को एक पत्र भी लिखा है। मैं उम्मीद करता हूं कि वह मांग पूरी हो जाएगी।

महोदय, इंदौर मध्य प्रदेश का सब से बड़ा औद्योगिक नगर है, लेकिन वहां न तो रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ है और न डबल-लाइन हुई है। इसका परिणाम यह हुआ है कि इंदौर और उज्जैन के बीच में 60 किलोमीटर यात्रा करने के लिए 2 घंटे लग जाते हैं। जो डायरेक्ट ट्रेन उज्जैन-इंदौर के लिए जाती है, वह 2 घंटे लगाती है। मैं मांग करता हूं कि इंदौर-उज्जैन के बीच इलैक्ट्रिफिकेशन और दोहरीकरण का काम जल्द शुरू किया जाए। महोदय, मुझे लगता है कि किसी राजनीतिक भेदभाव के कारण इंदौर-उज्जैन के बीच का यह कार्य नहीं हो रहा है। इसी तरह मक्खी और देवास की रेल लाइन नई खाली गयी है जोकि एक छोटा सा पैच है। उस का भी डबलीकरण और इलैक्ट्रिफिकेशन होना जरूरी है क्योंकि देवास एक औद्योगिक नगर है और इंदौर भी बड़ा औद्योगिक नगर है, इसलिए इन्हें जोड़ा जाना भी जरूरी है। महोदय, सीधी लाइन ग्वालियर से इंदौर तक इसी रास्ते से जाती है।

उपसभापति महोदय, स्वर्गवासी माधवराव सिंधिया जी जब रेल मंत्री थे, उनके जमाने में गुना से इटावा तक रेलवे लाइन बनाने का काम, उस जमाने में, बहुत तेजी से शुरू हुआ था, लेकिन उनकी मृत्यु के पश्चात् या उन से रेल विभाग हट जाने के बाद आज स्थिति यह है कि चंबल पर रेल पुल नहीं बना है। इस कारण सीधा इटावा से जुड़ने के लिए पूरे-का-पूरा रेल ट्रैक एक रेल पुल के लिए रुका हुआ है। उस कार्य में गति अपनी चाहिए और इस कार्य के लिए बजट में ज्यादा पैसा मंजूर होना चाहिए, यह मेरी दूसरी मांग है।

माननीय उपसभापति जी, बुंदेलखंड की चर्चा लंबे समय से होती रही है। यहां ललितपुर और सिंगरौली रेल लाइन बननी है। यह माइनिंग का एरिया है। सिंगरौली से ललितपुर की रेल लाइन का सर्वे हो चुका है और कुछ बजट भी मंजूर हुआ है, लेकिन वह कार्य जितनी तेजी से होना चाहिए, नहीं हो रहा है। महोदय, इस बजट में दमोह-इंदौर के लिए कुछ बजट रेल मंत्री जी ने रखा। मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं, लेकिन उसे और बढ़ाया जाना चाहिए और उस कार्य को जल्दी-से-जल्दी पूरा करना चाहिए। उपसभापति महोदय, मेरे मित्र ललित किशोर चतुर्वेदी जी ने भी उल्लेख किया है कि रामगंज मंडी से भोपाल लाइन का सर्वे बहुत समय पूर्व किया गया है। अभी तक इस पर कुल मिलाकर 60-70 करोड़ रुपया खर्च किया गया है। यह बड़ी लाइन है, मुझे लगता है कि इस पर भी गौर किए जाने की जरूरत है।

महोदय, एक अंतिम बात जानकारी के तौर पर पूछना चाहता हूं जिस बारे में शायद बहुत लोगों को पता नहीं होगा। महोदय, रेल दुर्घटनाओं में जिन लोगों की मृत्यु हो जाती है, उन के लिए रेल मंत्रालय कुछ राशि घोषित करता है और कुछ राशि घायलों के लिए भी घोषित करता है। मैं जानना चाहता हूं कि पिछले साल-दो सालों में जिन लोगों की मृत्यु रेल दुर्घटना में हुई, उनको राहत देने के लिए जितनी राशि रेल मंत्रालय ने उनके परिवारों को घोषित की, वह उन्हें पहुंची या नहीं, अगर नहीं पहुंची तो क्यों नहीं पहुंची और किन किन को नहीं पहुंची? मेरा अनुरोध है कि इसका हिसाब रेल मंत्रालय को देना चाहिए।

माननीय उपसभापति जी, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने महिलाओं, अपंगों व विद्यार्थियों के लिए कुछ सुविधाएं घोषित की हैं। साथ ही साधारण श्रेणी के यात्रियों के लिए उन्होंने गद्देदार सीटें लगाने का निर्णय लिया है। मैं इन सुविधाओं का स्वागत करता हूं और बधाई देता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned to meet tomorrow at 11.00 A.M.

The House then adjourned at seven of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 13th March, 2007.