MESSAGE FROM LOK SABHA

Motion Regarding Election to Joint Committee on Offices of Profit

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

"I am directed to inform you that Lok Sabha, at its sitting held on Tuesday, the 13th March, 2007, adopted the following motion:—

"That this House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do elect one Member of Rajya Sabha, in accordance with the system of proportional representation by means of single transferable vote, to the Joint Committee on Offices of Profit in the vacancy caused by the demise of Shri Chittabrata Majumdar, Member, Rajya Sabha and do communicate to this House the name of the Member so elected by Rajya Sabha to the Joint Committee"

I am to request that the concurrence of Rajya Sabha in the said motion, and also the name of the Member of Rajya Sabha appointed to the Joint Committee, may be communicated to this House".

THE BUDGET (RAILWAYS) 2007-2008 AND GOVERNMENT RESOLUTION

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

SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Sir, I rise to express my views regarding the very neglected sector of the Eastern Railway in West Bengal, that is, Sealdah to Lalgola. For the Fast several years, we have been raising the demand to introduce a morning express train from Sealdah to Murshidabad or Kolkata to Murshidabad. Last time, when I was a Member of the Lok Sabha, I and many other Members of that House raised this demand, and I had raised this issue in this very House also through a Special Mention. Today, again, I raise this issue and demand for an express train from Sealdah to Murshidabad. Murshidabad was the last capital of our country. It was the last capital of the Nawabs. It is very near to Plassey.

The last battle was fought there. Murshidabad is a tourist spot. Fifty lakh tourists come to Murshidabad every year from different parts of the country and abroad. This demand for an express train from Sealdah to Murshidabad is a genuine demand. Therefore, I again raise this issue in this august House.

Sir, again, I would like to mention that Murshidabad is a district, which is fast coming up, with an agro-industry base and with 68 per cent minority population. Therefore, I would like to express my concern about this demand again.

Another point is that four or five years ago the then Railway Minister announced two survey works in West Bengal. One is relating to Krishnagar-Karimpur line. I specifically mention this because there was a special paragraph in the Budget Speech about Krishnagar-Karimpur line. Second one is Berhampore to Kandi. But for the last two or three years there was no mention about these lines in the Budget. There is no mention about these lines anywhere in the Railway Budget documents. Today, on this occasion, I would like to know from the Minister about the fate of these surveys. Will they happen? Will they continue? Will they be stopped by the Railway Ministry?

My third point—one of our fellow comrades has also raised it—is relating to doubling of the New Jalpaiguri-Alipur Duar line *via* Jalpaiguri Road and New Cooch Behar. This line should be doubled. Why should it be doubled? Because it is the main connecting line to the North-East. So, this line should be doubled. That is number one. Also on this line, gradually, the number of trains is increasing. Hence if doubling work is not taken up on this line, then, this will give rise to difficulties. So, our demand is that doubling work on this portion of the line should be taken up immediately.

My fourth point is this. Sir, so far as the performance of the Railways is concerned, I am not specially mentioning it. We are at the fag end of the discussion, and enough has been said about it. But if we take the case of the Rajdhani Express, we all have to travel quite frequently by Rajdhani trains. Some of my colleagues here have already mentioned about the quality of food, quality of the bed-rolls, working of ACs in trains, etc. I am not going into the details. But, so far as the time of arrival of trains is concerned, we have a bad experience about it. In fact, yesterday, I came from Kolkata, and the train was more than five hours late. Not only this train, the same is the case with trains between Delhi and Sealdah, Ranchi, Bhubaneswar and Howrah. The trains have not reached in time even on a single day. Last Saturday again, I had this experience when the train reached two hours late. Every time this fear is there as to whether the train

would reach at all in time or not. I would urge upon the hon. Minister to address this problem as far as timing is concerned.

Another thing to be mentioned here is the quality of service and performance that we get in the trains. I travel frequently from Kolkata to my native district, Murshidabad. That is an overnight journey. Leave alone the security aspect, but the First Class compartment is not even air-conditioned. I am not even demanding ACs in this compartment, but, there is no tube light even. That is the minimum one can expect. There is no tube light; there is no fan; and we are not provided with a bedroll at the Sealdah station. Several times I have sent this message from Parliament. This is the case with MPs, MLAs and other VIPs who are travelling in this train. I would urge upon the Ministry to attend to these basic requirements. I do appreciate that the Railway Ministry as such is doing very well. But there are some lacunae, as has already been mentioned by Shri Pani and other hon. Members. So far as the issue of private partnership is concerned, we do have our objections. But, at least, the performance part of it should be addressed properly.

With these words, I conclude. *

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): Sir, as assured to you, I will not take more than two minutes.

It is a good Budget and my congratulations to both the Ministers as well as the employees working in the Railways. Having said this, I would like to mention that the Members of Parliament, representing our State, and the former and present Chief Ministers have sent a proposal to the Government of India. They met the hon. Railway Minister and represented their case before him. Unfortunately, gross injustice has been done to the State of Karnataka. As a result, there is widespread discontentment amongst the people there. I don't want to say 'resentment', but the people have a strong feeling that the Central Government is not taking care of the State, and a step-motherly treatment is being meted out to the State of Karnataka. We have had Railways Ministers like Shri T.A. Pai, Shri Jaffer Sharief, who contributed a lot for the development of our State. But, subsequently, we have only been neglected. I would like to ask of the hon. Minister as to how many proposals have been sent by the State Government to the Central Government; I do not want to go into the details. Kindly tell us how many projects have been completed and how many more projects

are you going to take up now. I would like to know whether you have provided sufficient funds and how much fund have you allotted to the State of Karnataka. I will just give you an example. Take the broad-gauging of the Mangalore-Bangalore railway line. It is now fourteen years and they have not yet completed it. I am giving this example just to show how efficiently the Railways are running. Goods trains are running on that track but no passenger train is running. They give the safety aspect as the reason. Yes, we are also concerned with safety. But, why can't you expedite your work? So, the hon. Railway Minister may kindly reply to this.

With these words, I thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: As Shri Poojary has said, I also want to mention about gauge conversion of the Bijapur-Gadag section. It has taken ten years and it is still not complete. .

SHRI R. VELU: Sir, so far as..

SHRI S.S. AHLUWALIA: Why do you have to get up every time. *...(Interruptions)*

SHRI R. VELU: No, no. Only one thing.

SHRI S.S. AHLUWALIA: No, no why do you intervene?

SHRI R. VELU: What is the problem with you? *...(Interruptions)*...What is the problem?

SHRI S.S. AHLUWALIA: It is not a ping pong game.

SHRI R. VELU: I have sought the permission of the Chair and the Chair is allowing me *..(Interruptions)...*

SHRI S.S. AHLUWALIA: Sir, what is this? There is no limit. He gets up every time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He wants to give some clarification.

SHRI S.S. AHLUWALIA: It is not only for the consumption of Karnataka. It is for the Consumption. *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is not for me *...(Interruptions)..*

SHRI S.S. AHLUWALIA: No, no Please, listen to me. I have a small submission. It is not only the meant for Karnataka. When a Member is

speaking, he is addressing the Railway Minister and the Railway Minister would give his reply. He should reply to ail the questions. Why is he favouring a Member right now?

SHRI R. VELU: I am not favouring *...(Interruptions)...*

SHRI S.S. AHLUWAUA: No, what is the necessity? I have never seen this. If every time the Minister of State for Finance dealing with Revenue or the Minister of State for Finance dealing with Banking or Shri P. Chidambaram jumps into the discussion on the General Budget, then the Budget discussion would never be over. He is standing up again and again.

SHRI R. VELU: That is because it is an important thing.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: My, Velu, what is it that you want to say?

SHRI R. VELU: Sir, I agree with what the hon. Member is saying about the Mangalore-Bangalore Section. That is all right. We are already running goods trains there. The Commissioner of Safety has raised a point which is also to be rectified. We are awaiting his clearance. That is one. Secondly, we have also *...(Interruptions)...*

SHRI S. S. AHLUWALIA: Why did you not reply to the questions raised by Shri Pany? *...(Interruptions)...*Why did you not reply? This is not fair. Certain questions were raised by other Members also. Why did you not reply?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr.Ahluwalia.

SHRI S.S. AHLUWALIA: No, Sir. That is not fair.

प्रो. राम देव भंडारी : उपसभाध्यक्ष जी, मैं कुछ जानना चाहता हूं । ...(**व्यवधान**)... अहलुवालिया जी ...(**व्यवधान**)...

श्री उपसभापति : आप बैठिए ...(**व्यवधान**)... आप इसे क्यों इतना बड़ा बना रहे हैं ? Ministers do intervene in between a debate a number of times.

SHRI S.S. AHLUWALIA: This is not fair, Sir. The Ruling Party Members are asking questions and he is getting up every time.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No. in the morning, Laluji also intervened. *...(Interruptions)...*

6.00 P.M.

SHRI S.S. AHLUWALIA: Shri Pany raised a point about Orissa. But he never replied *...(Interruptions)...*

SHRI R. VELU: Sir, for Karnataka we have already increased the Budget by 37 per cent this year.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: All right. Mr. Suresh Bhardwaj.

SHRI S.S. AHLUWALIA: Now, he should reply to his questions pertaining to Himachal Pradesh also.

श्री सुरेश पचौरी : धन्यवाद, उपसभापति महोदय, आदरणीय लालू प्रसाद जी के विषय में डा. पिलानिया के कसीदे और हमारे मित्र श्री रूद्रनारायण पाणि जी के सारगर्भित भाषण के बाद बोलने के लिए बहुत कुछ नही रह गया है। इस बजट में बीस हजार करोड़ का मुनाफा दिखाया गया हैं। साथ वे मैनेजमेंट गुरू बन गए हैं और आजकल तो अखबारों में आ रहा हैं कि लालू प्रसाद जी शाक्तिमान की तरह सुपरमैन बन रहे हैं। इस बजट में, हिन्दूस्तान के सीमावर्ती प्रदेशों में, जिनकी सीमाएं विदेशों से लगती हैं,उन प्रदेशों की पूरी तरह से अनेदेखी की गई हैं।

नॉर्थ ईस्ट स्टेट्स के बारे में यहां पर कहा गया। अरूणाचल प्रदेश और सिक्किम ऐसे प्रदेश हैं, जो चीन की सीमा के साथ लगे हुए प्रदेश हैं। चीन ने ल्हासा तक अपनी रेल पहुंचा दी हैं, लेकिन अभी तक हिन्दुस्तान, सिक्किम या अरूणाचल प्रदेश में रेलवे लाइन पहुंचाने के लिए, सर्वे कराने की दृष्टि से भी आगे नही बढ़ा हैं, इसी प्रकार से हिमाचल प्रदेश भी हिंदूस्तान का एक सीमावर्ती प्रदेश हैं। इसकी सीमा तिब्बत से लगती हैं। 1947 से पूर्व हिमाचल प्रदेश में जो रेलवे लाइन बनी थी, विशेष रूप से कालका से शिमला के बीच में, उस समय ब्रिटिश इंजीनियर्स भी इस रेलवे लाइन को बनाना मुश्किल समझ रहे थे, लेकिन उसी क्षेत्र के एक अनपढ़ व्यक्ति बलखू ने 103 सुरंगे खोदकर वह लाइन बनवाई थी,लेकिन पिछले 60 सालों में उस लाइन में एक इंच की भी बढ़ोत्तरी नहीं की गई हैं। इसी तरह की एक लाइन पठानकोट से जोगिंदरनगर की हैं,क्योंकि उस क्षेत्र में Tea estates थी, इसलिए वे छोटी लाइनें बनी थी, क्योंकि यहां इंगलैंड के अनुकुल जलवायु थी, इसीलिए शिमला को हिंदूस्तान की समर कैपिटल भी बनाया गया था, और वह सारा क्षेत्र, चाहे डलहौजी का हो,चाहे धर्मशाला का हो, चाहे कांगड़ा का हो या जोगिंदर नगर का hydel project हो, उसके लिए वह लाइन बनी थी। लगातार पिछले 6 वर्षो से हिमाचल प्रदेश से आने वाले जनप्रतिनिधि, प्रदेश की सरकार, उसको चौड़ा करने के लिए, उसको ब्रॉडगेज लाइन बनाने के लिए प्रयास करते आ रहे हैं, लेकिन आज तक उसके बारे में कुछ नहीं किया गया और इस बार बजट में भी इन दोनों लाइनों के बारे में एक पैसे का भी आंवटन नहीं हुआ हैं।

इसके अलावा पिछले 60 वर्षों में नंगल से ऊना तक की 10 किलोमीटर की लाइन तो बन गई हैं,लेकिन ऊना से तलवाड़ा की लाइन, जिसके बारे में हमारे मित्र श्री वरिन्दर सिंह बाजवा जी ने भी कहा और विप्लव ठाकुर जी ने भी कहा। यहां पर कहा भी जा रहा है कि लालू प्रसाद जी के दल के लोग सोनिया गांधी या प्रधान मंत्री जी का नाम न लेकर, केवल लालू चालीसा ही पढ़ते रहते हैं । उस लाइन पर प्रधान मंत्री जी एक hydel project का उद् घाटन करने के लिए हिमाचल प्रदेश गए थे और उन्होनें वहां पर 4100 करोड़ रूपए का पैकेज घोषित किया, उस 4100 करोड़ रूपए के पैकेज में नंगल-तलवाड़ा रेल लाइन 2007 में पूरी हो जाएगी, ऐसा आश्वासन दिया गया था, लेकिन इस बार के बजट में लालू प्रसाद जी ने प्रधान मंत्री की उस कमिटमेंट को भी नजरअंदाज कर दिया और उस रेलवे लाइन के काम के लिए केवल 24 लाख रूपए का बजट दिया हैं, जिससे शायद 4 पत्थर भी इधर से उधर नहीं हो सकते हैं ।अपने प्रधान मंत्री जी का कमिटमेंट, जो उन्होनें वहां सार्वजनिक सभा में दी हैं ।और हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री, जो दूसरे दल के हैं, जिन्होनें हिमाचल प्रदेश की वह मांग उठाई हैं,उस पर रेल मंत्री जी ने कोई ध्यान नहीं दिया हैं और इस बजट मे उन्होनें हिमाचल प्रदेश का नामोनिशान तक मिटाकर रख दिया है । पहले जब NDA की सरकार थी और आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री थे, हिमाचल प्रदेश जैसै पहाड़ी प्रदेश और सीमावर्ती प्रदेशों के साथ उनका स्नेह ही नहीं होता था, वरन वे हिमाचल प्रदेश की सीमाओं की रक्षा करने के लिए और उनके विकास के लिए हमेशा सोचते थे ।इसलिए सारे के सारे जितने सीमावर्ती और पहाड़ी प्रदेश हैं, उनको उन्होनें इंडस्ट्रियल पैकेज दिया था और उसी पैकेज के अंतर्गत हिमाचल प्रदेश को पैकेज दिया गया और इस दृष्टि से हिमाचल प्रदेश में बहुत भारी investment हुई हैं,लेकिन investment का क्षेत्र केवल चंडीगढ के साथ लगता हुआ, बद्दी और बनौतीवाला का क्षेत्र है, जहां पर बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज लगी हुई हैं, चंडीगढ़ से बनौतीवाला एक केवल 10 किलोमीटर का patch जो हैं, उस पर रेलवे लाइन के सर्वे का काम पिछले दो बार के बजट में रखा गया था, लेकिन इस बार उसका नाम भी बजट से समाप्त कर दिया गया है। न तो उसे सर्वे का मालूम हुआ कि क्या होगा, न उस लाइन के बारे में कुछ आगे कहा गया है कि उसका construction होगा या नहीं होगा। इसके बारे में भी हम जानना चाहेंगे कि लालू प्रसाद का हिमाचल प्रदेश से इतनी बेरूखी क्यों है कि हिमाचल प्रदेश का जो सर्वे में भी नाम आया था, उसको भी उन्होनें समाप्त कर दिया हैं।

इसके अतिरिक्त एक बात जो केवल हिमाचल प्रदेश से सम्बधित हैं,मैं कहना चाहता हूं। हमारे जो वर्तमान मुख्यमंत्री हैं, उनकी यह विशेष परियोजना हैं और इससे पहले जब वहां पर एनडीए की सरकार भी थी, भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, तब एनडीए की सरकार के साथ भानुपली-बिलासपुर रेवले लाइन को कोकण रेलवे के प्रोजेक्ट के तौर पर बनाया गया था,इस

प्रकार जिसमें हिमाचल प्रदेश की पार्टनशिप भी हो। आप रेलवे बजट में पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप की बात तो कर रहें हैं, पर प्रदेश सरकार की पार्टनरशिप, क्योंकि हिन्दूस्तान की सरकार यह समझती है कि यह viable नहीं होगा, हिमाचल प्रदेश सरकार की पार्टनरशिप में वह प्रोजेक्ट चलेगा और वह काम होगा, लेकिन पिछले दो वर्षों से उस भानुषली-बिलासपुर प्रोजेक्ट का जो रेलवे लाइन हैं, उसका नामो निशान तक इस रेलवे बजट में दिखाई नहीं दे रहा हैं।

हम केवल माननीय लालू प्रसाद जी से और रेलवे के जो अन्य राज्य मंत्री यहां पर हैं, उनसे यह निवेदन करना चाहतें हैं कि हिमाचल प्रदेश सीमावर्ती प्रदेश हैं, सीमावर्ती प्रदेश होने के साथ-साथ वह हिन्दूस्तान का एकमात्र एप्पल स्टेट हैं। इतना ही नहीं, हिन्दूस्तान की ऊर्जा की जो आवश्यकताऐं हैं, उनके लिए वह 25 हजार मेगावाट बिजली उत्पादित करने की क्षमता रखता हैं। वहां पर आजकल बडें-बडे प्रोजेक्ट्स काम कर रहे हैं और चल रहे हैं, जिनसे जो बिजली पैदा होगी, वह केवल हिमाचल प्रदेश में उपयोग नहीं होगी, वह सारे हिन्दूस्तान के काम आयेगी। हिमाचल प्रदेश में सीमेंट के बडे-बड़े उद्योग हैं। वह पहाड़ी प्रदेश हैं, वहां पर कृषि योग्य भूमि नहीं हैं। इसलिए वहां पर इसी प्रकार के उद्योग और दूसरे कामों से काम मिल सकता है। उसमें रेलवे के नेटवर्क का एक पैसे का भी investment पूरे 60 साल मे आज तक नहीं हुआ है। जो थोडा-बहुत अभी हुआ था। वह भी इस बार के बजट में बिल्कुल नदारद कर दिया गया है। इसलिए हिमाचल प्रदेश के एमपीज़, irrespective of parties , सभी मिल कर, हमारी माननीय सदस्या विप्लव ठाकुर जी, हमारे लोक सभा के अन्य सदस्य और मैं प्रधान मंत्री जी से भी इस विषय में मिले थे, उनकी कमिटमेंट भी उनको याद दिलाई थी, उसके बावजूद इस बजट में कुछ नहीं रखा गया है। मेरा केवल इतना निवेदन हैं कि हिमाचल प्रदेश को आप हिन्दूस्तान के नक्शे का एक भाग समझें। अरूणाचल प्रदेश और हिमाचल प्रदेश हिन्दूस्तान के हिस्से हैं, इस बात का ध्यान रखें, क्योंकि जब बाहर से हिन्दूस्तान पर आक्रमण होते रहे हैं, तो बॉर्डर स्टेट के जो राजा-महाराजा होते थे, उनकी मदद करने के लिए सेंट्रल इंडिया में या दूसरे स्थानों पर जो लोग रहते थे, वे सोचते थे कि ये अपने आप निबटेंगे। लेकिन जब वह वहां पर निबट कर आप तक पहुंच जाता था, तब हिन्दूस्तान हजार वर्ष तक गुलाम हुआ और उसके बाद 300 साल तक साम समंदर पार से आए अंग्रेजो का भी गुलाम हो गया। इसलिए इस बात को ध्यान में रखकर किसी प्रदेश की सीमाओं को neglect करके यह देश एक नहीं रह सकता। ...(समय की घंटी)... ।

इस दृष्टि से मैं एक दूसरी बात और भी कहना चाहूंगा कि नॉर्थ ईस्ट में तो insurgency हैं, इसलिए आप उसके बारे मे सोचते हैं। लेकिन हिमाचल प्रदेश और उत्तरांचल जैसे राज्य, जो अपने आप प्रगति कर रहे हैं, जो शिक्षा और स्वास्थ्य की दृष्टि से केरल के बराबर पहुंच गए हैं, उनको आप केवल इसलिए वे शांतिप्रिय प्रदेश हैं, वे देव भूमि कहलाते हैं, उन्हें neglect न करिए, उनकी तरफ ध्यान रखिए, तभी मैं समझता हूं कि हिन्दूस्तान की एकता और अखंडता अक्षुण्ण रह

सकेगी। हिमाचल प्रदेश की प्रगति होगी, तो सारे देश की प्रगति होगी। आदरणीय उपसभापति जी, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : श्री जयन्ती लाल बरोट।

श्री जयन्ती लाल बरोट : उपसभापति जी, मैं अपनी बात शुरू करने के पहले दो बातें रखना चाहता हूं। हमारे हिन्दू समाज में जब दूल्हा शादी के लिए जाता है, तो उसके पीछे औरतें गाती है कि, "हमारा दूल्हा जगमग होता है", इसी तरह सरकार की ओर से मंत्री के लिए जगमग जगमग होता रहेगा। देखिए"निंदक नियरे राखिए आंगन कुटी बिछाय, बिन साबुन पानी बिना आंगन करे सुहाय " तो जो निंदा करने वाला है, उसको आप को साथ रखना चाहिए, उसको ज्यादा टाइम देना चाहिए, लेकिन आपकी ओर से हमको टाइम कम मिलता हैं। वहां बोलते रहते हैं, तो भी चलता रहता हैं।

श्री उपसभापति : रेलवे बजट में आपकी पार्टी को नियत टाइम से ज्यादा टाइम मिला है, इसलिए आप जो कह रहे हैं, वह गलत हैं। ...(**व्यवधान**)... आप गलत कह रहे हैं, सबसे ज्यादा टाइम आपकी पार्टी को ही मिला है।

श्री जयन्ती लाल बरोट: मैं आपका आभारी हूं, लेकिन यह बात इसलिए कह रहा हूं क्योंकि आप जानते हैं पूरे देश में वैस्टर्न रेलवे ऐसी हैं, जो मुनाफा करती है और वह मुनाफा गुजरात के आधार पर ही मिलता हैं। इस बार मुनाफा करने वाले क्षेत्र मे आपने कुछ नहीं दिया हैं। मैं सिर्फ एक बात के लिए अभिनंदन करूंगा कि हम हरिद्वार के लिए ट्रेन मांगते थे, आज लालू प्रसाद जी कहते हैं, हम शिव पंथी हैं, इसलिए उन्होनें हरिद्वार के लिए ट्रेन दी। इसलिए मैं उनका आभारी हूं और उनका अभिनंदन करता हूं, लेकिन आज तक गुजरात के बजट में जो कुछ दिया गया, उस में मैं बोल सकता हूं कि गुजरात में 6 लाख 66 हजार करोड़ का नया इनवेस्टमेंट आ रहा है। गुजरात विकास की ओर जा रहा है, अब जब वह विकास की ओर जाएगा तो उसे इंफ्रास्ट्रक्चर चाहिए, लेकिन उस बारे में कुछ नहीं सोचा गया। वहां छोटे 46 पोर्ट्स हैं, जहां से आधा हिन्दूस्तान अपना माल एक्सपोर्ट भी कर सकता है और बाहर से माल आ भी सकता हैं। वहां व्यापार के लिए बहुत अच्छी जगह है, लेकिन उन 46 पोर्ट्स से कनैक्टिविटी के बारे में कुछ नहीं सोचा गया - न हजीरा के लिए सोचा, न देहज के लिए सोचा। ऐसे पोर्ट्स कच्छ में हैं, सौराष्ट्र में हैं, लेकिन उन पोर्ट्स के लिए कुछ नहीं सोचा गया है। इसलिए मैं खास तौर पर विनती करता हूं कि हमारे गुजरात के लिए केन्द्र की ओर से खास चिंता की जाए।

हमारे यहां यात्राओं के दो धाम हैं- द्वारका हैं और सोमनाथ हैं और बाकी अम्बा जी हैं, श्यामला जी हैं। तो इन यात्रा धाम को देश के पूरे बड़े यात्रा धाम के साथ जोड़ा जाना चाहिए। जैसे रामेश्वरम

शिवजी का स्थान हैं, सोमनाथ शिवजी का स्थान हैं, द्वारका भगवान कृष्ण का स्थान हैं, जगन्नाथपुरी भगवान कृष्ण का स्थान है। उनको उनके साथ जोड़ा जाना चाहिए।

महोदय, आज तक गुजरात को एक भी नई ट्रेन नहीं दी गयी हैं, लेकिन बोला जाता हैं कि तीन नई ट्रेन गुजरात को दी गयी है। तो पालमपुर सांख्यली ट्रेन तो गेज कनवर्जन के कारण दी गयी है, कोई नई ट्रेन नहीं दी गयी हैं। आप ने गरीब रथ दी, लेकिन वह गरीब रथ भी वाया गुजरात चलती हैं, लेकिन आगे से भरकर आती है। वह आगे मुंबई जाती हैं और वहां से भरकर आती है और गुजरात को उससे कोई फायदा नहीं होता हैं। इसलिए गुजरात को एक भी ट्रेन नहीं दी गयी है। गांधीनगर कलोल का गेज कनवर्जन हो गया है, ऐसा बजट में डिक्लेअर किया हैं, लेकिन वह आज तक क्लिअर नही हुआ हैं। यह जो कनवर्जन का काम चलता था, वह एन.डी.ए. सरकार के टाइम में शुरू हुआ था, लेकिन वह आज तक पूरा नहीं हुआ हैं। चूंकि यह काम एन.डी.ए. सरकार ने शुरू किया था। इसलिए यू.पी.ए. सरकार उसे पूरा नहीं करेगी, ऐसा मैं सोचता हूं। उसे तुरंत ही पूरा किया जाए, ऐसी हमारी विनती है।

बजट में ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में दिया गया हैं कि अहमदाबाद-उदयपुर, अहमदाबाद-बोटाद को प्रॉयोरिटी देंगे, लेकिन प्रॉयोरिटी कब देंगे ? जब दरख्वास्त होगी तब देंगे, लेकिन अगर दरख्वास्त ही नहीं करेंगे तो कैसे प्रॉयरिटी हो सकेगी। इसलिए मैं विनती करता हूं कि अगले बजट में यह पंचवर्षीय योजना की प्रॉयरिटी न हो, लेकिन इसको बजट में लिया जाए। यह गेज कनवर्जन तो कहीं भी किया जा सकता हैं और प्लेन में करेंगे तो एक-डेढ़ करोड़ में एक किलोमीटर होगा, पहाड़ी क्षेत्र में करेंगे तो 20-25 करोड़ में होगा। अब हमारे गुजरात में तो पहाड़ी क्षेत्र है ही नहीं। वहां तो गेज कनवर्जन को जो एरिया हैं, वह प्लेन एरिया है। इसलिए मैं विनती करूंगा कि बजट में ज्यादा-से-ज्यादा प्रोवीजन कर के गुजरात में जो कनवर्जन के कार्य बाकी है, वे किए जाने चाहिए।

महोदय,गुजरात में एक भी टर्मीनल नहीं दिया गया हैं। वैसे अहमदाबाद एक ऐसा स्टेशन है जिसके बगल में साबरमती टर्मिनल का प्रपोजल हैं, लेकिन उसके लिए नहीं सोचा गया हैं। एक भी नया टर्मिनल नहीं दिया गया हैं। मॉडर्न वर्कशॉप भी नहीं दिया गया हैं। आज गुजरात में उधर जो सूरत के पास हैं, यह साबरमती-अहमदाबाद के पास हैं, महेसाना हैं, गांधीधाम हैं, पालनपुर है, सौराष्ट्र एक क्षेत्र हैं – वहां कहीं भी मॉडर्न वर्कशॉप नहीं दिया है और न टर्मिनल दिया गया है। वैसे कोंकण रेवले में 50 लाख रूपए में एक ट्रेन अच्छी तरह से 20-25 मिनट में वाश हो सकती हैं, लेकिन गुजरात में एक भी ऐसा सेंटर नहीं दिया गया हैं।

महोदय, एक जोन के नीचे दो या तीन डिवीजन होते हैं, लेकिन मुझे एतराज हैं कि वेस्टर्न जोन के नीचे 8 डिवीजन है। वहां सौराष्ट्र के लोगों को मुंबई जाना पड़ता हैं। सूरत का जो डिवीजनल मैनेजर हैं, वह मुंबई ठहरता है। तो हमारी मांग थी कि हमारे वेस्टर्न जोन का हैडक्वार्टर अहमदाबाद

लाया जाए । नहीं आए तो कोई बात नहीं, लेकिन दो या तीन डिवीजन का एक जोन बनाकर हमारे गुजरात के लिए एक नया जोन बनना चाहिए । पूरे देश में गुजरात में मीटर गेज और नैरो गेज रेलवे लाईन हैं । इनका कन्वर्जन करना चाहिए । क्योंकि जब हमने एक बात स्वीकार की कि पूरे देश में एक ही गेज की रेलवे होगी, तो गुजरात मे जो मीटर गेज और नैरो गेज लाईन हैं, उसको तुरन्त कन्वर्ट किया जाएगा ।

सौराष्ट्र एक ऐसा क्षेत्र हैं जहां से दिल्ली या पूरे देश में कहीं भी जाना हो, तो अगर वाया अहमदाबाद चलते हैं, तो दो घंटे ज्यादा लगते हैं और किराया भी बढ़ता हैं । अगर वीरमगांव से सीधे मेहसाना जोड़ा जाए, भारत का टूरिज्म के क्षेत्र में जो प्लानिंग हैं, नेशनल टूरिज्म प्रोग्राम हैं, अगर उसमें मेहसाना से वीरमगांव को सीधा जोड़ा जाए, तो बहुत फायदा होगा । मैं मानता हूं कि सौराष्ट्र को एक स्पेशल राजधानी देनी चाहिए, क्योंकि सौराष्ट्र में भावनगर,जामनगर,राजकोट जूनागढ़,पोरबंदर आदि जगह भी है । पोरबंदर तो महात्मा गांधी जी की जन्मभूमि भी है , इसलिए पोरबंदर से दिल्ली के लिए एक नई राजधानी चलानी पड़ेगी ।

हम गरीब की बात करते हैं, लेकिन हमारे देश में जो गरीब है, वे 50-60 लोग इकट्ठे होकर एक स्पेशल कोच में या यात्रा के टूर में चलते हैं । यात्रा के टूर में चलने पर जो गाड़ी जाती थी, उसका हाल्टिंग भाव पहले 60 रूपये प्रति घंटा थी, पिछले कई साल पहले यह हाल्टिंग भाव 130 रूपए प्रति घंटा किया गया था, अब भी जनवरी में एक नया सर्कुलर निकाल कर इसे इस घंटे का 900 रूपया किराया कर दिया गया, कि हाल्टिंग चार्ज एक घंटे 900 लगेगा और अगर सीजन होगा तो 1500 लगेगा । मैं मानता हूं कि यह गरीबों की बात करने वाली सरकार है, तो ये गरीब लोग यात्रा में जाएंगे, कैसे ? गरीब की गाड़ी जाएगी और वह वहां रूकेगी, तो उसका चार्ज भी गरीब के ऊपर लगेगा, मैं यह मानता हूं । उसमें भी विद्यार्थी या सीनियर सिटिजन या लड़के-बच्चे जो टूर में जाएंगे, उनको भी उसमें कोई कंसेशन नहीं मिलेगा । इसलिए मुझे बहुत शर्म होती हैं कि गरीबों की बात करने वाली सरकार,गरीबों के लिए, किसानों के लिए दलितों के लिए, आदिवासियों के लिए, पछात-पिछड़ों आदि के लिए पूरे देश में यात्रा करने के लिए कहीं जगह रखेगी ? इसलिए यह जो एक ordinance निकाला हैं, उसको तुरंत वापस लिया गया ।

अंबाजी एक यात्रा धाम हैं । लास्ट टाइम उसकी बात तो की, लेकिन आज तक कोई भी सर्वे नहीं हुआ । सरकार ने जब-जब जितना बजट में डिक्लेयर किया कि हम काम करेंगे, उसमें से 30 परसेंट से ज्यादा काम किसी जगह पर नहीं हुआ हैं । लास्ट टाइम उन्होनें 52 जगहों पर सर्वे करने के लिए बोला था, लेकिन आज केवल 27 जगहों पर ही सर्वे हुए हैं, बाकी कहीं पर यह नहीं हुआ है । इसलिए बजट में जो प्रावधान करते हैं, जो डिक्लेयर करते हैं, उसका काम पहले पूरा करना चाहिए, बाद में नया डिक्लेरेशन करना चाहिए, लेकिन नया डिक्लेरेशन करके अपने खुद को और मीडिया

भी उनको आगे बढ़ाकर हीरो बनाती जाती है। लेकिन मीडिया हीरो उन्हें इसलिए बनाती है कि अगर इस देश में तीसरा फ्रंट हो, तो तीसरे फ्रंट के पी.एम. अपने लालू जी बन जाएं। इसलिए मीडिया की ओर से यह गेम चलता है और लोग कहते हैं कि लालू जी आगे जाएं, पी.एम. हो जाएंगे, लेकिन मैं मानता हूं कि ऐसा कुछ होने वाला नहीं हैं।

अहमदाबाद से दिल्ली पहले एक जयंती जनता ट्रेन चलती थी। उसमें न तो ए.सी. क्लास और न ही रिजर्व्ड क्लास थे, सिर्फ जनरल क्लास थे। वह गाड़ी भी बन्द कर दी गई। अहमदाबाद से दिल्ली के बीच 35 स्थानों पर वह गाड़ी होती थी, तो गरीब या मजदूर लोग उसमें आते जाते रहते थे, लेकिन वह गाड़ी बंद हो गई। आज लोगो को दिक्कत हो गयी है। मेरी विनती हमेशा रहती है कि लम्बी दूरी वाली गाड़ियों को छोड़ कर सवारी गाड़ियां एक शहर से दूसरे शहर के बीच चलानी चाहिए, जिसके कारण वे बच्चे जो पढ़ाई करने के लिए जाने वाले हैं, जो मजदूर है, जो किसान हैं, उन सब लोगों को ...(**समय की घंटी**)... हम इस सवारी गाड़ी का फायदा मिले। ऐसी सवारी गाड़ी शुरू करने को कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

गुजरात में पालनपुर से वापी क्योंकि वापी, सूरत एक ऐसा क्षेत्र हैं, जहां पूरे गुजरात से, पूरे देश से मजदूर लोग हमारे गुजरात में आते हैं। उनको आने-जाने के लिए भी एक सवारी गाड़ी चाहिए। इसलिए पालनपुर से वापी के लिए और वापी से या सूरत से, सौराष्ट्र में जामनगर,भावनगर अमरेली, जूनागढ़,पोरबंदर ये क्षेत्र भी हैं, जिन्हें भी सवारी गाड़ियों से जोड़ना चाहिए, जिससे लोग आते जांए और उनकी अच्छी सुविधा हो।

हमारी एक विनती और है कि अहमदाबाद राजधानी अभी हफ्ते में छः दिन चलती है और एक दिन छुट्टी होती है। जिस दिन हमारे यहां Mondayको छुट्टी होती हैं, उस दिन वहां से आने में प्रॉब्लम होती हैं। इसलिए हम विनती करते हैं कि यह राजनधानी भी सातों दिन चलें। यह जरूरी है।

एक प्रावधान यह भी किया गया है कि महिलाओं को नीचे का बर्थ मिलेगा। लेकिन साहब, मैं एक सांसद हूं। दो साल पहले मैनें जब रिजर्वेशन करवाया, तो मुझे 6 नम्बर की सीट, अपर सीट और वह बिल्कुल खिड़की के पास वाली सीट मिली। मैने लेटर लिख कर कम्पलेन किया कि मुझे 6 नम्बर की अपर सीट दी हैं,मैने जब लिखा है कि 2+1, तो मुझे अकेले को रिजर्वेशन मिला है। मैं अपनी फैमिली को वर्धा में छोड़ कर ट्रेन से यहां चला आया था। दूसरे दिन बाई रोड, उनको आना पड़ा,इस तरह जब एक सांसद के लिए यह रेलवे यह सब नहीं सोचती हैं, अगर वह एक सांसद को नीचे की जगह नहीं देती हैं, तो फिर वह महिलाओं को क्या देगी ? महिलाओं को देने की बात सिर्फ एक पेपर टाइगर की बात हैं। बाकी मैं मानता हूं कि महिलाओं को,सीनियर सिटिजन को ऐसा कोई मौका मिलने वाला नहीं हैं, यह बात सिर्फ लोगों को अच्छी लगने के लिए हैं, अच्छा दिखाने के लिए हैं। इसलिए यह सब प्रयत्न किया गया है।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया हैं, इसके लिए धन्यवाद । मैने अपने विचार रखें । उसमें जो अच्छा लगे, उसे लालू जी स्वीकारें और गुजरात के विकास में जो भी देना हो, वह थोड़ा-बहुत और नया काम दें तथा गांधी नगर से कलोल होकर दिल्ली के लिए रेल का प्रावधान करें । यही बात कहते हुए और आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं । धन्यवाद ।

SHRI GIREESH KUMAR SANGHI (Andhra Pradesh): Sir, I cannot be so different from the whole House. I am the last speaker. Everybody has highly appreciated the Railway Budget and the whole team of Shri Lalu Prasadji. I also congratulate the whole team and his leadership.

Sir, I have a few specific points to mention here. I hope the hon. Ministers sitting here will make note of them and they will be referred to in the reply. In our country, the Indian Railways play a very important role as far as providing infrastructure is concerned. Over the years, as far as transport share is concerned, there has been a shift from Railways to road transport. This shift was, basically, due to improper handling of goods, especially parcel goods and local transfer goods. I would like to request the hon. Ministers to look into this and plan how to retain the original share of Indian Railways, which was playing a major role in transporting goods from one part of the country to the other. I am saying this because the Indian Railways is a very, very efficient organization. If you look at the fuel consumption per tonne haulage, Railways consume about 1/6th fuel in terms of per tonne haulage of any goods. So, if we can try to bring back the earlier market share of Railways, which it was having, I think, that will help a lot to our country and also save the foreign exchange which we, otherwise, have to shell out through import of oil. In this regard, Roll-on and Roll-off was one concept which was conceived and implemented on the Konkan Railways. This can help a lot in transporting the goods from one part to the other part, especially in containers and trucks. This Roll-on and Roll-off Multi-Model Transport System is something like, you load a truck on a flat wagon and long distance haulage is carried on the Railways, instead of carrying on road. This helps a lot to decongest our roads. It also helps in reducing the accidents and there is also a lot of saving in terms of fuel, fatigue of drivers, etc. There have been a lot of reports on this. All over the world this concept is very successfully being implemented. They use MMS; wherever they can use railways, they use railways or wherever they can use sea route or inland water transport or combination of all. They use that and try to save as much as possible. But, in this, the major hindrance

is infringement of height. When you load a container or a truck on a flat wagon, there is a height impediment. If we can give a serious thought to reducing the height impediment—not much of expenditure is required— our country can save a lot. And, especially, the perishable goods can move very fast. It is because Railways move very fast. For example, if you take a truck to travel from Hyderabad to Delhi, it takes almost eight days and you cannot send perishable goods. But, a fast express train reaches in 20 hours. A lot of goods which farmers produce either in the Southern States or the Northern States can be transported very fast and we can also contain the price rise and can also make availability of goods to people much easier. Sir, again, I am coming on the same thing. If refrigerator container facility can be introduced in the Railways, it will also help in handling the perishable goods to a great extent. Apples from Kashmir 1
can come down to South; grapes from South can go down to the North. Similarly, there are milk products which can be easily transported from one part of the country to another, all parts of the country. Railways has got a great potential. In the last 2-3 Budgets, Laluji has shown tremendous profits. We are all very eager to know how, all of a sudden, Railways have started making profits. Why could not it make profits earlier? What is the miracle that Laluji has done? I think, he has adopted the saying, " fl^ra-iT-^ TT^-TI-'?|^T " i He has been bold enough to say that wagons should be loaded to their maximum capacity. Why was it not done earlier? Has any inquiry been conducted why the Railways were in losses for all these years; who were responsible for that? 'Better late than never'. We are happy that, at least, it has happened now. I would be very happy if the hon. Minister find out what were the reasons for the losses in the past. I think, a report must come out how, all of a sudden, the Railways have shown a turn around. There are a number of sectors which need a turn around. The example of the Railways can be a good example for all of them to emulate. It can prove to be a very good case study. The Railways have a great potential in the field of parcel services also. About 40 lakh trucks are operating all over the country. There was a report recently on these trucks. They pay around Rs. 20,000 crores as road *mamool* and toll tax every year. It can be shifted back to the Railways and this money can be saved. Thus, the country will grow much faster. We have to catch up with other developing countries, like, China. So, we have to perform much better.

Export is yet another important area. Exports need haulage of containers. In our country, the haulage of container is very expensive. It is even expensive than the sea transport. If I have to send a container, say, from Chennai port to Singapore or H6ng Kong, the cost of haulage is hardly about 800 dollars. But the cost of inland haulage is around Rs. 30,000— 40,000, which comes to more than 1,000 dollars. So, it would be helpful if we can have a system where there is some sort of a cost subsidy or equalisation of fare for haulage of containers for export units which are located in remote areas. The Government is contemplating that the industrial units come up in the areas where there are no industries. But unless we create infrastructure and make the things competitive, it is not possible. If an industry is set up in a remote area, the cost of transport will be costlier, the cost of labour will be costlier, and availability of other things will be costlier. It would not be able to complete. I think, the Railways can play an important role in such a situation.

The next point on which I would like to emphasise is about my State, that is, Andhra Pradesh. The Members of Parliament from Andhra Pradesh met the hon. Prime Minister. A lot of injustice had been done to Andhra Pradesh. Though our Government has categorically assured of seven programmes, like, the MMTC, MMTS—the Government of Andhra Pradesh is ready to beat 2/3rd of the total cost—yet nothing is happening. The proposal for new lines between Bhadrachallam—Kovvur, Nadikudi— Srikalahasti and Kadapa-Bangalore, and a lot of other proposals are pending with the Ministry. The State of Andhra Pradesh did not get its due share. People of Andhra Pradesh feel that their State has not been properly represented in this Railway Budget. So, I request the Railway Minister and the Department to kindly see that Andhra Pradesh gets its due share.

Another point is this. The work of Delhi Metro is a great success story. We have shown to the whole world how well we can build our own metro and the same story can be repeated in various metropolitan cities like Hyderabad, Bangalore, Chennai and other places. It should be very fast. Just now, an hon. Member said that one small line took ten years. It should not take 5—10 years to build a metro. It should be very fast. Now that the Railways are earning profits, they can raise huge funds. They can go to foreign investors, foreign banks and get huge funds. We have to accelerate our work. We have to think globally. We have to position

ourselves globally. We get so many foreign tourists. But in the standards which they see in their countries and which they see in our country, there is a lot of difference. We have to improve the over all standards of facilities, hygiene, food, and how they are treated on the platforms in the Railways at the entry points, getting ticketing done, reservation done, etc. All these aspects have to be improved. Though there is an improvement, there is a lot to be done. And, I am sure, under the table leadership of Shri Lalu Prasadji, things will improve.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The reply will be tomorrow. The House is adjourned to meet tomorrow at 11 o'clock.

The House then adjourned at thirty-one minutes past six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 14th March, 2007.