

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Just now you have said 'after the Railways Bill, illegal mining'!

SHRI PRASANTA CHATTERJEE: There will be no changes, I suppose! ...(*Interruptions*)...

SHRI PRITHVIRAJ CHAVAN: Sir, what changes they want? ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I announced it after taking the sense of the House. I have not taken the decision. It was your decision. It was the decision of the House. Now, Km. Mamata Banerjee, please move the Bill.

---

## GOVERNMENT BILL

### The Appropriation (Railways) No.4 Bill, 2010

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

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

*The question was proposed.*

**श्री अविनाश राय खन्ना** (पंजाब) : उपसभाध्यक्ष महोदय, अगर हम रेलों को देखें, तो रेलें पैसेन्जर्स को लेकर जाती हैं, कोचेज़ लेकर जाती हैं। रेलवे का इंटरनेशनल इतिहास भी है क्योंकि पाकिस्तान को भी रेल जाती है। इसलिए हम कह सकते हैं कि यह भारतीय रेल भी है और अंतर्राष्ट्रीय रेल भी है। यह कई राज्यों को भी आपस में जोड़ती है। जैसा आज माननीय मंत्री महोदया ने बताया कि करीब 2 करोड़ लोग प्रतिदिन रेलों से सफर करते हैं। इसलिए रेलवे का बहुत महत्व है। रेलवे का डिपार्टमेंट बहुत बड़ा है। देश के कोने-कोने में रेलों का जाल बिछा हुआ है। इसलिए रेलवे के प्रति बहुत सी अपेक्षाएं लोगों के मन में हैं।

रेलवे का सफर सुरक्षित हो, रेलवे में पूरी सेफ्टी हो, रेलवे में खाना अच्छा मिले, पैसेन्जर्स को सुविधाएं हों, करप्शन बिल्कुल न हो, रेल साफ-सुथरी हो, रेल टाइम पर आए और टाइम पर जाए, स्टाफ का व्यवहार अच्छा हो

और रेलवे का जो expansion है, वह भी हो, जहां तक रेल नहीं पहुंची है, वहां तक रेल पहुंचनी चाहिए, नए पुल बनें, फुट ब्रिज बनें और रेलवे में जो facilities नहीं हैं, वे facilities भी provide की जाएं, जैसे कि medical facility. रेलवे employment देने वाली एक बहुत बड़ी संस्था है। लाखों लोग रेलवे में काम करते हैं। रेलवे में जो भर्ती हो, वह भी transparent way से हो। ऐसी आम लोगों की अपेक्षा है। रेल फौजियों और उनके वाहनों को इधर से उधर ले जाने का काम भी करती है। रेलवे यह एक बहुत महत्वपूर्ण काम करती है।

लेकिन आज modern age में लोग पैसा खर्च करके रेल में बैठते हैं तो वे चाहते हैं कि रेल में उनको सब कुछ अच्छा मिले। लेकिन, मैं बहुत से उदाहरण दे सकता हूं, जिन पर यहां अलग-अलग प्रश्नों के समय में चर्चा भी हुई है, जब रेल से आई, रेलवे में सफाई नहीं थी, रेलवे का चार्ट, जो बाहर लगता है, वह भी गलत लगा हुआ था, रेलवे में accidents बहुत हो रहे हैं, आदि। अगर मैं सबसे पहले रेलवे की सेफ्टी की बात करूं, एक्सीडेंट की बात करूं, तो 1965-70 का जो डेटा है, उसकी तुलना में बहुत कम एक्सीडेंट हुए हैं। लेकिन आज के समय में जब कि हमें modern facilities मिल गई हैं, तब भी एक्सीडेंट का होना बहुत बड़ी चुनौती का विषय है। इससे जहां एक तरफ एक व्यक्ति की मौत होती है, वहीं दूसरी तरफ देश की बहुत सारी properties का नुकसान भी होता है। यह ऐसा नुकसान होता है, जिसके कारण देश के ऊपर बर्दन पड़ता है।

सर, अलग 2007-08 का डेटा लिया जाए, तो उसमें 8 आमने-सामने accidents, 100 के करीब डीरेलमेंट, लेवल क्रॉसिंग पर 76 accidents, 5 फायर accidents और 7 miscellaneous accidents हुए। कुल मिला कर 196 accidents 2007-08 में हुए। इसी तरह 2008-09 में 13 आमने-सामने accidents, 85 डीरेलमेंट, लेवल क्रॉसिंग 69 accidents, 3 फायर accidents और 7 miscellaneous accidents हुए। कुल मिला कर 170 accidents 2008-09 में हुए। 2009-10 का जो डेटा है, जिसमें जनवरी तक का डेटा है, जनवरी के बाद के एक्सीडेंट के बारे में डिस्प्ले नहीं हुआ है, जब कि जनवरी के बाद काफी accidents हुए हैं और काफी मौतें हुई हैं। 2009-10 में 9 आमने-सामने accidents, 59 डीरेलमेंट, लेवल क्रॉसिंग पर 54 accidents और 2 फायर accidents हुए हैं। कुल मिला कर 124 accidents 2008-09 के जनवरी तक हो चुके हैं। इसलिए रेलवे में सफर करना एक बहुत असुविधा का कारण भी बनता जा रहा है। इसी तरह, आज माननीय मंत्री जी ने नहीं माना, जब एक प्रश्न में आया था कि ट्रेनों में जो डकैती और लूट-पाट हो रही है, जिसके कारण रेलवे की सुरक्षा के ऊपर एक बहुत बड़ा प्रश्नचिन्ह लग गया है और जो रेल में सफर करते हैं, उनके लिए यह बहुत बड़ी चिंता का विषय है। सबसे बड़ी चिंता की बात तब पैदा होती है, जब रेल

की सुरक्षा में लगे हुए लोग ही यात्रियों को लूटते हैं, यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार करते हैं, उस समय, जैसा कि मैंने पहले ही अंतर्राष्ट्रीय रेल की बात बताई है, उसके ऊपर एक दाग लगता है। सर, इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि सबसे पहले रेल में यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा का ध्यान रखा जाए।

सर, Anti Collision Device (ACD) लगाने की बात हम बहुत दिनों से सुनते आ रहे हैं। Konkan Railway Corporation Limited ने स्वदेशी device बनाया था, लेकिन वह अब तक क्यों नहीं लगा? अभी तक इसका जवाब सदन को और देश के लोगों को नहीं मिला है।

माननीय मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच में कहा था कि 1700 किलोमीटर Southern और Western Railway पर जो गाड़ियां चलती हैं, उन पर Anti Collision Device लगाया जाएगा, लेकिन अभी तक देश को इंतजार है कि कब रेल पर यह instrument लगेगा ताकि रेल accident-free हो सके।

महोदय, रेलवे की unmanned crossings पर बहुत सारे accidents होते हैं लेकिन अभी पार्लियामेंट में जो question आया था, उस समय जिस ढंग से मंत्रालय ने जवाब दिया, वह satisfy करने वाला जवाब नहीं था। Unmanned crossings पर इतने accidents हो रहे हैं, उनको manned करने की प्रक्रिया रेल मंत्रालय को करनी चाहिए। जब हमारे नेता श्री अरुण जेटली ने एक प्रश्न उठाया था, उस समय भी आप उसका उत्तर सही नहीं दे पाई थीं। आपने MPs के ऊपर वह डाल दिया कि बीस-बीस लाख या एक project MP ले, तो उसके बाद रेल सोचेगी। रेल मंत्रालय अपनी जिम्मेदारी से भाग नहीं सकता, क्योंकि उन unmanned crossings पर बहुत से accidents होते हैं, बहुत लोगों की जानें जाती हैं और बहुत सी प्रॉपर्टी का नुकसान होता है, इसलिए उनकी सेफ्टी का प्रबंध रेलवे को करना चाहिए। उनको फेजवाइज manned करना चाहिए या alternative ढंग से करना चाहिए। महोदय, मुझे भी कई बार विदेशों में जाने का मौका मिला है। यहां पर ऐसा सिस्टम है कि जब ट्रेन आती है, तो फाटक automatically बंद हो जाता है और जब ट्रेन चली जाती है, तब वह फाटक खुल जाता है। क्या रेल मंत्रालय इस सिस्टम पर विचार कर सकता है कि automatic रेल फाटक लग पाएं? अगर नहीं, तो क्यों, ऐसा जवाब यह सदन आपसे चाहता है।

महोदय, देश में बहुत सारी जगहें रेल से unconnected हैं। हमारे प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने एक सपना देखा था कि कश्मीर तक रेल को शुरू किया जाएगा और उस पर बहुत काम भी हुआ है, लेकिन आज देश के बहुत से हिस्से हैं, जो आज भी रेलवे से connected नहीं हैं। यहां पर उतनी connectivity नहीं है, इसलिए उन प्रदेशों का, उन जगहों का विकास नहीं हो पाता, इसलिए मैं रेल मंत्रालय से निवेदन करूंगा कि आप इन जगहों पर expansion करें। महोदय, मैंने सुना है कि आजादी से पहले होशियारपुर से पेशावर तक ट्रेन जाती थी लेकिन आज स्थिति यह हो गई है कि लोग आगे जा रहे हैं और हम पीछे हो गए। अब होशियारपुर last station है। मैंने बहुत बार रिक्वेस्ट की है, मैं जब लोक सभा में MP था, उस समय भी हर बजट स्पीच में बोलता था, हर बार question raise करता था कि होशियारपुर से रेलवे को extend किया जाए। यह boarding district है, साथ में हिमाचल पड़ता है और tourist की दृष्टि से यह एक ऐसा स्थान है कि अगर रेल का expansion किया जाए तो रेलवे को बहुत ज्यादा फायदा हो सकता है, लेकिन हर question के जवाब में यह आया कि manpower नहीं है, revenue की कमी होगी, लेकिन कभी भी try करके नहीं देखा गया। मैं आपको एक छोटा सा उदाहरण देना चाहता हूं। जहां connectivity है, वहां DMU रेल चलाने की कुछ सुविधाएं अगर दी जाएं तो जनता को बहुत लाभ हो सकता है। उदाहरण के तौर पर होशियारपुर से जम्मू तक rail connectivity है। होशियारपुर से दिल्ली तक वाया जालंधर rail connectivity है, लेकिन वहां से कोई भी ट्रेन न जम्मू को जाती है, न दिल्ली के लिए आती है। मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि इसमें आपका कोई additional खर्च नहीं आएगा, जो ट्रेन जालंधर तक आती है, आप उसकी सिर्फ 30-35 किलोमीटर आगे होशियारपुर तक connectivity कर सकते हैं। होशियारपुर तक इंडस्ट्रियल टाउन डेवलप हुआ है और वहां अच्छी-अच्छी इंडस्ट्रीज हैं।

महोदय, साथ ही बहुत सारे जो प्लेटफार्म हैं, अगर उनको देखा जाए तो वे डिब्बों से इतने नीचे होते हैं कि यदि किसी विकलांग, बुजुर्ग या महिला को किसी प्लेटफार्म पर उतरना हो, तो बहुत मुश्किल होता है।

कई बार लोग गिर जाते हैं, accidents होते हैं। ऐसे कई platforms हैं, जो, जितनी लम्बी ट्रेन है, उतने लम्बे नहीं हैं। ऐसी जगह पर एक passenger को उतरना कितना मुश्किल होगा, यह आप समझ सकते हैं। आप रेल मंत्री हैं, आपने भी रेल में सफर किया होगा, आपको मालूम ही होगा कि अगर किसी को बिना platform के कहीं उतरना पड़ जाए, तो कम से कम दो लोगों की सहायता की जरूरत होगी, तब वह नीचे उतर सकता है। मेरा अनुरोध है कि

उन platforms को extend किया जाए, ताकि लोग रेलवे का पूरा फायदा उठा सकें। कई बार लोग इसीलिए रेल में नहीं चढ़ते कि platform है नहीं, तो हम चढ़ेंगे कैसे। इसी तरह एक platform को दूसरे platform से connect करने के लिए कई जगह पर footbridge ही नहीं है। इसलिए सभी footbridge बनाए जाएं, ऐसा मेरा आपसे आग्रह है। माननीय रेल मंत्री महोदया, आपको याद होगा, हमारे एक माननीय सदस्य ने इसी सदन में एक प्रश्न उठाया था कि जो लम्बी दूरी की ट्रेनें चलती हैं, जिनमें लोग 24 घंटे, 36 घंटे सफर करते हैं, उनमें कोई भी medical facility नहीं होती। अगर आप बसों की बात करें, ट्रकों की बात करें, यहां तक कि जो टैक्सियां चलती हैं, उनकी बात करें, तो ऐसे छोटे-छोटे ट्रांसपोर्ट सिस्टम में भी first aid देने का provision होता है। रेलवे, जो कम से कम 1000-1500 लोगों को लेकर चलती है, उनके साथ अगर अभी emergency हो जाए, तो कोई भी ऐसा सिस्टम नहीं है कि उन्हें medical facility दी जाए। हां, आपके लोग इतना जरूर करते हैं कि जब कोई emergency होती है तो एक announcement होती है कि गाड़ी में अगर कोई डॉक्टर है तो फलां डिब्बे में चला जाए। वैसे तो कोई जाता नहीं है, अगर चला भी जाए तो medicine न होने के कारण, कोई facility न होने के कारण वह कैसे इलाज कर पाएगा? इसलिए आपको इस संबंध में सोचना होगा कि सारे passengers को ध्यान में रखते हुए उनके लिए medical facility प्रोवाइड की जाए। इसी तरह से pantry की समस्या है। बहुत सी ट्रेनों में pantry car न होने के कारण लोगों को असुविधा होती है। ट्रेन जब platform पर जाकर रुकती है तो वहां पर बहुत rush होता है, लोगों के लिए वहां पर उतरकर कुछ खाने के लिए लाना बड़ा मुश्किल होता है। सर, लोगों ने पेमेंट करके खाने के लिए कुछ खरीदना होता है इसलिए मेरा अनुरोध है कि उनके लिए pantry की सुविधा ज्यादा से ज्यादा extend की जाए। मैं आपसे एक और निवेदन करना चाहता हूँ कि शताब्दी एक्सप्रेस, राजधानी एक्सप्रेस और व्हील ऑन पैलेस - ये सब ऐसी ट्रेनें हैं जिनमें बहुत सारे foreigners सफर करते हैं, लेकिन ऐसी ट्रेनों में जब खाना अच्छा नहीं मिलता तो उससे देश के गौरव को ठेस पहुंचती है। मुझे याद है, मैं एक बार अमृतसर शताब्दी से सफर कर रहा था तो उस समय मेरे खाने में एक कंकड़ आया। जब मैंने उन लोगों को बुलाकर पूछा तो उन्होंने कहा कि आप खाना बदल सकते हैं। सर, बात खाना बदलने की नहीं है, जिस ट्रेन को विदेश से आए हुए लोग prefer करते हैं कि इस ट्रेन में सफर किया जाए, इसमें सफर करना comfortable होगा, उस ट्रेन में अगर खाना अच्छा नहीं मिलेगा तो इस देश के गौरवमयी इतिहास को ठेस पहुंचेगी। महोदया, इस संबंध में मैं आपको सजेशन देना चाहता हूँ कि जो खाना परोसा जाता है, आप उसको परोसने से पहले चैक करने का provision बनाइए ताकि रेलवे में अच्छा खाना मिले। इसके अलावा

रेलवे में बहुत सारी vacancies खाली पड़ी हैं। कृपया उन vacancies को भरिए क्योंकि आज तक जितने भी accidents हुए हैं, उनमें से बहुत से accidents के कारण यह बताए गए हैं कि वहां पर manpower की कमी थी। अगर हम ड्राइवर से ज्यादा काम लेंगे, गार्ड से ज्यादा काम लेंगे तो इसके कारण वह अपनी ज्यूटी को अच्छी तरह से perform नहीं कर पाएगा, जिसके कारण accidents हो सकते हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि जितनी भी vacant posts हैं, उनको भरा जाए और जो posts भरने का सिस्टम है, वह भी transparent होना चाहिए। लोगों को विश्वास हो कि यहां पर बिना पैसे दिए हमें नौकरी मिल सकती है। महोदय, जो आम passengers गाड़ियों में सफर करते हैं उनके संबंध में एक बात और कहना चाहता हूँ - इसमें ज्यादा पैसा या बजट खर्च करने की जरूरत नहीं है - आप अपने स्टाफ के behaviour को ठीक कीजिए। जितने लोग गाड़ियों में सफर करते हैं, उनके साथ आपके टीटी जो व्यवहार करते हैं, वह अशोभनीय है। कई बार ऐसा होता है कि आपके साथ जो पुलिस चलती है, उनका व्यवहार भी ज्यादा अच्छा नहीं होता है।

तो मैं माननीया रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा, मैंने अपने क्वेश्चंस में कुछ सुझाव दिए हैं, जहां पर बिना पैसे खर्च किए रेलवे अपना विस्तार कर सकती है। आनन्दपुर साहिब पंजाब के लोगों के लिए ही नहीं, बल्कि दुनिया में कहीं भी बैठे हुए लोगों के लिए एक गौरवमयी स्थान है, वहां पर सिख पंथ का निर्माण हुआ था और पटना साहिब में गुरु गोविंद सिंह जी का जनम हुआ था। लेकिन अफसोस की बात है कि आजादी के 63 साल बाद भी इन दोनों स्थानों के लिए कोई भी ट्रेन आज तक नहीं चलाई गई है। बहुत बार सभी लोगों ने, खासकर के पंजाब के लोगों ने आपसे निवेदन किया था कि ट्रायल के रूप में बेशक आप हफ्ते में एक ट्रेन या महीने में दो दिन ट्रेन आनन्दपुर साहिब से पटना साहिब के लिए चला दें, तो बहुत बड़ा लाभ उन यात्रियों को होगा जो पंजाब में आनन्दपुर साहिब और अमृतसर में घूमने आते हैं। मेरी एक प्रपोजल के आधार पर अमृतसर को आनन्दपुर साहिब से जोड़ने के लिए एक बजट में एनाउंस हुआ और सर्वे हुआ। इसके बाद, मैं लोक सभा से एम.पी. नहीं रहा और जब मैं राज्य सभा में आया तो मैंने यहां क्वेश्चन किया कि उस प्रोजेक्ट का क्या हुआ? मुझे इसका जवाब आया तो मुझे बड़ा अफसोस हुआ। जवाब में उन्होंने यह कह कर बात टाल दी कि अगर इसमें 50 परसेंट राज्य डाले और 50 परसेंट रेलवे

डालेगा, तब हम यह प्रोजेक्ट पूरा करेंगे। यह रेलवे का काम है, रेलवे की प्रॉपर्टी है। अगर राज्य पैसा डालेगा तो क्या उसमें होने वाला प्राफिट आप राज्यों का देंगे? यह बात ठीक नहीं है, यह न मानने वाली बात है। कोई भी राज्य कभी भी रेलवे के लिए या उसके विस्तार के लिए, क्योंकि यह रेलवे का अपना प्रोजेक्ट है, रेलवे के विस्तार से आपकी आमदनी बढ़ेगी, तो कोई भी राज्य उसमें शेयर नहीं करेगा। तो मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि जैसा बजट में माननीय लालू प्रसाद जी ने माना था कि अमृतसर से आनन्दपुर साहिब रेलवे कनेक्टिविटी हो गई है, सिर्फ 33 किलोमीटर का जो एरिया है, वहां पर रेल बिछानी है, उससे आगे रेल बिछी हुई है। कृपया उस रेलवे प्रोजेक्ट को पूरा किया जाए।

मेरी एक और रिक्वेस्ट है कि होशियारपुर से एक डी.एम.यू. चलाई जाए, क्योंकि जहां पर अमृतसर से बिजनेस कनेक्टिविटी बहुत है। भटिंडा के चार पांच सौ हॉकर्स हैं और वहां सामान बेचने का काम करते हैं, उन्होंने मुझे दुखी होकर बताया कि रेलवे ने उनका काम बंद करवा दिया है, सिर्फ भटिंडा का 9 स्टेशनों से उनकी कम्पलेंट आई थी कि उन्होंने पैसे जमा नहीं कराए। भटिंडा के सभी वेंडर्स पैसे लेकर आपके अधिकारियों को मिले। उनको बताया गया कि आप पहले सारे पैसे जमा कराओ, तब आपसे बात करेंगे। तब वे पैसे लेकर गए, उनके पैसे जमा नहीं हुए। लेकिन आज भी भटिंडा में जितने, चार-पांच सौ, वेंडर्स हैं, वे बेचारे बेकार होकर बैठे हैं। वे कोई एजिटेशन भी नहीं कर रहे हैं। उनमें से दो-तीन डेली दिल्ली आते हैं, आपके अधिकारियों से टाइम लेते हैं, कोई किसी के पास भेजता है, कोई उनको किसी और के पास भेज देता है। तो मेरा आपसे निवेदन है कि उन लोगों का रोजगार शुरू कराया जाए। ये लगभग 500 वेंडर्स हैं, उन लोगों के लिए जो भी सुविधा हो वह उनके पैसे जमा कराकर शुरू करायी जाए, नहीं तो सब के साथ एक व्यवहार किया जाए, चाहे वे अम्बाला के हों, चाहे वे जालंधर के हों या किसी और स्थान के हों। वहां के ये लोग आज भी रो रहे हैं। वे सिर्फ घरने पर इसलिए नहीं बैठे हैं, क्योंकि आपने कहा था कि ट्रेन इसलिए लेट होती है कि लोग ट्रेन रोक देते हैं। अगर आप ऐसा व्यवहार करेंगे तो लोगों के पास क्या चारा रहेगा, और वे लोग इस बात पर नहीं उतरें, आपकी ट्रेनें न रोकें, आपकी ट्रेनें चलती रहें। तो उन लोगों के लिए आपको कुछ करना होगा।

मैं गुड्स ट्रेन्स के बारे में भी आपसे कुछ कहना चाहता हूँ। मैंने कई स्टेशनों का दौरा किया। अगर कोई व्यापारी आधा घंटा भी अपना माल देरी से उतारता है तो आप उस पर डेमरेज डाल देते हैं। लेकिन वहां आप उनको

क्या सुविधाएं प्रोवाइड करते हैं, कभी जाकर देखिए। यहां दफ्तर में बैठकर सिर्फ अपनी रिपोर्ट्स को देखकर किसी सवाल का जवाब मत दो, बल्कि वहां किसी अफसर को देखने के लिए भेजें कि वहां क्या सुविधा है। मैं कपूरथला गया, जहां पर आपकी गुड्स ट्रेन्स खड़ी होती हैं, वहां पर मजदूरों को पीने के लिए पानी नहीं है।

वहां पर लाइट का कोई प्रावधान नहीं है, वहां के प्लेटफार्म पर लोग सामान उतारते हैं, वह भी खस्ता हालत में है। होशियारपुर में जहां पर रेलवे की गुड्स ट्रेन्स खड़ी होती हैं, जब से वहां पर लगे शेड उठाए गए हैं, लोगों ने रेलवे से अपना सामान बुक करवाना बंद कर दिया है।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि इस डाटा को आप वैरिफाई करवा लेना। रेलवे सामान को ले जाने का और लाने का एक रास्ता साधन है। आप इसको वैरिफाई करेंगे, तो आपको पता लगेगा कि वहां पर लोगों ने अपना सामान लाना और ले जाना बंद कर दिया है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप इस बात को वैरिफाई करके लोगों को सुविधाएं उपलब्ध करवाइए। दफ्तर में बैठकर, एयर कंडीशंड कमरों में बैठकर रिपोर्ट तैयार करके अगर सदन में इस तरह से जवाब देंगी तो, आपके जवाब को वैरिफाई करके, हो सकता है कि मुझे प्रिवलेज मोशन भी मूव करना पड़े, अगर वे असत्य हुए तो।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हम इस देश के वासी हैं। हम नहीं चाहते कि सरकार का कोई नुकसान हो। रेलवे की बहुत सी प्रॉपर्टी, बहुत से वृक्ष, बहुत से पेड़ ऐसे ही कटे पड़े हैं, लेकिन कभी भी रेलवे ने चिंता नहीं की है कि उनको उठाकर, बेचकर रेलवे का रेवेन्यू बढ़ाया जाए। माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करूंगा, आपका जो समय है, वह आजकल वेस्ट बंगाल में ज्यादा लग रहा है, यह इतना बड़ा मंत्रालय है, यह गौरव का मंत्रालय है, इसलिए आप पूरा टाइम इस मंत्रालय को देकर इसकी जो भी कमियां हैं, उनको दूर करने की कोशिश करिए, अन्यथा अच्छा मैसेज नहीं जाएगा। मैंने एक अखबार में पढ़ा था, टाइम्स आफ इंडिया के पेपर में लिखा था, The Ministry of Railways needs a full time Minister. मुझे पता नहीं, उन्होंने ऐसे क्यों लिखा है। वे चाहते हैं कि एक पूरे टाइम का मिनिस्टर रेलवे को मिले, ताकि जितनी भी रेलवे की समस्याएं हैं, वे हल की जा सकें। मैं ज्यादा न कहते हुए, फिर पाइंटिड बात आपसे कह रहा हूं। ...**(व्यवधान)**... मैं आपसे निवेदन करूंगा कि जो पाइंटिड बात है, जो रेलवे का इतिहास है। ...**(व्यवधान)**... जो रेलवे की हिस्ट्री है, उसको देखते हुए, रेलवे एक्सीडेंट-फ्री हो, रेलवे में सफर करना आसान हो,



यात्रियों की इश्योरेंस का जिम्मा भी रेलवे ले, तो उससे यात्रा करने वाले लोगों में एक विश्वास पैदा होगा कि वे रेलवे में यात्रा करेंगे और यदि कोई बात होती है, तो वे कम्पनसेट भी आराम से हो जायेंगे। इन बातों को कहते हुए, मैं माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मैंने जिन प्रोजेक्ट्स के बारे में बात कही है, आज आप कुछ न कुछ अनाउंसमेंट. कुछ न कुछ बात उसके बारे में कहेंगी। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री नदी येल्लैया** (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट के बारे में अभी माननीय सदस्य ने अपने विचार प्रकट किए। मैंने रेल बजट पर कई बार अपने विचार व्यक्त किए हैं। जैसा कि माननीया रेल मंत्री जी को मालूम है, मैं जब लोक सभा में था, तेलंगाना का जो एरिया है, उसमें मेढक डिस्ट्रिक्ट है और वहां से श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने इलेक्शन जीता था। वहां की डिस्ट्रिक्ट अथॉरिटी के एक-दो बुजुर्ग थे, मिस्टर बागा रेड्डी, मदन मोहन और मैं भी था, वहां से मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट चुनने के बाद श्रीमती इंदिरा गांधी जी प्रधान मंत्री बनीं थीं, तो हम लोगों ने उनके पास जाकर अनुरोध किया कि यह बैकवर्ड एरिया है, इसको फारवर्ड एरिया बनाने के लिए रेल की जरूरत है। वहां की डिस्ट्रिक्ट अथॉरिटी और जितने भी इलेक्टिड मेम्बर थे, उन सबकी रिक्वेस्ट के बाद मैडम ने आठ किलो मीटर रेलवे लाइन खुलवाई। उस वक्त हमारे मल्लिकार्जुन आन्ध्र प्रदेश की ओर से स्टेट मिनिस्टर थे, कुछ साल चलने के बाद, फिर सरकार बदल गई और जो दूसरी सरकार आई, उसको क्लोज किया गया।

सर, मैं मैडम से यह अनुरोध करूंगा कि जिस वक्त नई रेल लाइन बनाई जाए, उसी वक्त यह जांच लिया जाए कि उसका क्या सिस्टम होगा, लेकिन वैसा नहीं किया गया और बाद में 8 किलोमीटर की पूरी लाइन को क्लोज कर दिया गया। महोदय, मैं मैडम से यह भी अनुरोध करूंगा कि आपको काफी जानकारी है और आप रेलवे में काफी तरक्की करने के बारे में सोचती रहती हैं। मैं समझता हूँ कि भारत के अंदर कितने बैकवर्ड एरियाज हैं, उनकी जानकारी रेलवे बोर्ड को होनी चाहिए। आजकल बैकवर्ड एरिया और फॉरवर्ड एरियाज में कोई फर्क नहीं किया जाता है। ऐसा होता है कि 'जिसकी लाठी उसकी भैंस'। मैंने यह बात जाफ़र शरीफ साहब से भी कही थी। मैंने उनसे यह कहा कि साहब, यह क्या हो रहा है? तो उन्होंने जवाब दिया कि आप भी मिनिस्टर बनो, तब अपने हिसाब से काम करना। मैंने कहा कि डेमोक्रेसी का यह ढांचा नहीं हो सकता है। इसलिए मैं आज मैडम से यह कहूंगा कि बैकवर्ड एरिया कौन सा है और फारवर्ड एरिया कौन सा है, इसके लिए आपके पास एक क्राइटेरिया होना चाहिए। उस एरिया से एक MP बदल सकता है और उसकी जगह दूसरा MP आ सकता है। आपके पास एक क्राइटेरिया होना चाहिए कि यह बैकवर्ड एरिया है और इसे फॉरवर्ड करने के लिए कुछ करना है, लेकिन ऐसा नहीं

3.00 P.M.

हो रहा है। तीन साल पहले यहां पर बैकवर्ड एरिया का सर्वे हुआ था। यहां मनोहराबाद से लेकर कोत्तपल्लि वाया सिद्धिपेट, दुब्बाका आदि बैकवर्ड एरिया का सर्वे भी हो चुका है, लेकिन आज तक उस पर काम नहीं हुआ है। हमने कई बार इस सदन में इस विषय को उठाया है। जब हम अपने क्षेत्र में जाते हैं, हम तो राज्य सभा में MP हैं, लेकिन जो लोग लोक सभा में MP हैं, जब वे अपने एरिया में जाते हैं तो लोग उनसे पूछते हैं कि आप लोगों ने दिल्ली में जाकर लोक सभा में बैठने के बाद, राज्य सभा में बैठने के बाद, अपने एरिया के लिए क्या किया है? हमें आवाग को इन सारी बातों का जवाब देना पड़ता है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि बैकवर्ड एरिया और फारवर्ड एरिया का एक ढांचा होना चाहिए, एक मास्टर प्लान होना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि जैसे साउथ सेंट्रल रेलवे की प्रॉपर्टी है और उसमें ज्यादा जमीन है, जिस तरह से स्पेशलिस्ट डॉक्टर्स होते हैं, उसी तरह से कुछ लोग जमीन पर कब्जा करने में स्पेशलिस्ट होते हैं और उसमें हर पार्टी के लोग होते हैं। मैं मैडम को यह भी बताना चाहूंगा कि जैसे मल्काजगिरी का म्युनिसिपल एरिया है, वह मेरी ओल्ड पार्लियामेंट्री कांस्टीट्यूएंसी है, वहां पर लोग बसे हुए हैं, आप उनके साथ क्या करने वाले हैं? क्या आप उस एरिया को डिमॉलिश कराने जा रहे हैं? क्या आप उनको वहां से रिमूव कर सकते हैं? यह नामुमकिन है। यदि आप ऐसा करोगे, तो वहां पर दूसरी पार्टियों के लोग आ जाएंगे, लॉ एंड आर्डर की प्राब्लम हो जाएगी और फायरिंग हो जाएगी, इस तरह की तमाम बातें हैं। मेरा यह कहना है कि रेलवे की प्रॉपर्टी है, उसको आप रेगुलराइज़ कीजिए, उसको नोमिनल रेंट पर दीजिए। आप उसको रेगुलराइज़ नहीं कर रहे हैं और दिन प्रतिदिन रेलवे की जमीन पर इन्फ्रोग्रमेंट बढ़ता जा रहा है। मैं यह कहना चाहूंगा कि या तो रेलवे की प्रॉपर्टी को उस जोन के अंदर रखिए या फिर उसे रेगुलराइज़ करिए। यह एक अहम सवाल है।

दूसरी बात यह है कि हमारे साथी बहुत कम रेल की यात्रा करते होंगे...(व्यवधान)... आप करते हैं?...(व्यवधान)... मैजोरिटी लोग तो नहीं करते हैं, क्योंकि MP के पास समय कम रहता है। उसको कई कमेटीज एटेंड करनी पड़ती हैं, जिला परिषद की कमेटीज अटेंड करनी पड़ती है और कभी उसे पार्टी मीटिंग में जाना पड़ता है, जिसके लिए उसे प्लेन का सहारा लेना पड़ता है। इसीलिए जो कॉमन मैन है, गरीब लोग हैं और जो वीकर सैक्शन से हैं, उनके लिए ट्रेन के सिवाय दूसरा कोई जरिया नहीं है। ट्रेनों में इतना गंदा भोजन दिया जाता है, जिससे फूड

पाइजनिंग हो सकती है। इस तरह हमारे यहां ट्रेनों में 70 प्रतिशत लोगों के लिए खाने की व्यवस्था और पानी की व्यवस्था ठीक नहीं है। मैं यह कहता हूँ कि केटरिंग सिस्टम इस प्रकार का होना चाहिए, भले ही आप सामान का रेट बढ़ाएं, लेकिन भोजन अच्छा खिलवाइए। ममता जी के जमाने में भोजन में फिश भी खिला सकते हैं, क्योंकि बंगाली लोग ज्यादा फिश खाते हैं। ...**(व्यवधान)**... मैं यहां पर वेजिटेरियन और नॉन वेजिटेरियन की बात नहीं कर रहा हूँ। मेरा यह कहना है कि आप केटरिंग के रेट बढ़ाइए, लेकिन अच्छा भोजन दीजिए। सभी लोग क्रिटिसाइज करते हैं कि ट्रेन में भोजन अच्छा नहीं होता है।

इसी तरह से हमारे साउथ सेंट्रल रेलवे में RPF की बहुत शॉर्टेज है। मैंने इस बात का जिक् स्टैंडिंग रेलवे कमेटी में भी किया था कि वहां पर रिक्रूटमेंट बहुत समय से रुका हुआ है क्योंकि पहले तो RPF के बारे में शिकायतें हैं कि ये लोग ट्रेन में रहते ही नहीं है, ये कहां रहते हैं भगवान जाने। लेकिन इनके बारे में काफी शिकायतें हैं। जहां-जहां पर शार्टेज है, वहां पर वेकेंसीज को भरना चाहिए, वे नहीं भरी जा रही हैं, इनको जल्दी भरा जाना चाहिए। आज रेलवे स्टेशन्स पर कितने मासूम लोग घंटों तक ट्रेन की प्रतीक्षा करते हैं। वहां पर बैठने के लिए जगह नहीं मिलती है, वे लोग नीचे बैठ जाते हैं, इसलिए वहां पर बैठने की व्यवस्था होनी चाहिए। दो-तीन घंटे तक ट्रेन का इंतजार करने के लिए यह व्यवस्था होनी चाहिए, क्योंकि ट्रेन कभी लेट भी हो सकती है। मैं समझता हूँ कि रेलवे एक बड़ी ऑटोनॉमस बॉडी है। वह एक बहुत बड़ा समुद्र है, वहां पर क्या होता है, यह किसी को मालूम नहीं पड़ता है, इसलिए मैडम, मैं चाहता हूँ कि आप बैकवर्ड एरिया का ख्याल रखिए। मैं समझता हूँ कि मनोहराबाद, जिसके बारे में मैंने एक बार नहीं, कई बार बोला है कि मनोहराबाद टू कोट्टापल्ली, करीमनगर बैकवर्ड एरिया है, जहां सिदिपेट एरिया एक डिवीजन है, एक हैडक्वार्टर है, वहां पर कई राइस मिल्स हैं, आपके बहुत से बिजनेस सेंटर हैं, लेकिन उनको रेल में यात्रा करना नसीब नहीं है। मैं चाहता हूँ, क्योंकि मैं पांच बार लोक सभा में था, पांच बार मामूली बात नहीं है, मैंने आठ बार कंटेस्ट किया है, उसमें से पांच बार इलेक्ट हुआ हूँ, एक बार पांच हजार वोट से हार गया था, अभी सैकिंड टाइम सोनिया गांधी जी की वजह से, उनकी मेहरबानी से दो दफा राज्य सभा में हूँ, इसीलिए मैडम, मैं चाहता हूँ ...**(व्यवधान)**... ममता जी की मेहरबानी अलग है, सोनिया गांधी की मेहरबानी अलग है। वे नेशनल लीडर हैं, आप मैडम और सोनिया गांधी को कंपेयर मत कीजिए ...**(व्यवधान)**... यहां रेलवे के बारे में बोल रहे हैं। वे बहुत होशियार महिला हैं। ...**(व्यवधान)**... आप क्या बोल रहे हैं ...**(व्यवधान)**... देखिए, मैं चेयर की तरफ एड्रेस कर रहा

हूं, मैं आपकी तरफ एड्रेस नहीं कर रहा हूं...(व्यवधान)... हमारी मिनिस्टर साहिबान चाहे पॉलिटिक्स में हों, देश में हों या कहीं ओर हों या रेलवे में, मैंने अभी सुना है कि उनकी पूरी फोर्स बंगाल जाती है, वे खामोश नहीं बैठती हैं, बहुत कुछ डिस्पोजल कर रही हैं, अच्छा काम कर रही हैं। उनके अच्छा काम करने के लिए हम उनको बधाई देते हैं और स्वाहिश करते हैं कि...(व्यवधान)...

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी) :** सब इधर से ही करते हैं, उधर से नहीं करते हैं।

**श्री नंदी येल्लैया :** मैडम, इधर से करते हैं, उधर से नहीं करते हैं, यह तो अंदर की बात है। यह सभी को मालूम है, क्या हमको मालूम नहीं है, चाहे कहीं से भी हो, मगर आप करती जरूर हैं, काम होता रहता है। मैं चाहता हूं, मेरी गुजारिश है, मैं पांच बार सदस्य रहा हूं, मैं आपसे एक छोटा सा टुकड़ा मांग रहा हूं कि मनोहराबाद टू सिद्धिपेट, जो आपकी रेलवे लाइन है, जो बैकवर्ड एरिया है, बिजनेस सेंटर है, आप यहां रेलवे लाइन दीजिए। आप कंजूसी मत कीजिए, जरा हमारा हाथ बंटाइए। इतना ही कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं, शुक्रिया।

**श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल (उत्तर प्रदेश) :** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। क्योंकि मैं ममता जी का व्यक्तिगत समर्थक हूं, हम उनके साथ प्रोग्रेसिव एलायंस में भी रहे हैं, इसलिए मैं बजट का विरोध करने के लिए नहीं खड़ा हुआ हूं। मैं जानता हूं कि ममता जी डायनामिक हैं, लेकिन जिस कदम पर विभाग चल रहा है, उसकी आलोचना करना मैं अपना कर्तव्य समझता हूं और कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं। श्रीमन्, यह बात सही है कि आज यातायात के लिए रेल व्यवस्था सबसे बड़ी ऑर्गेनाइजेशन है। विश्व में शायद ही कोई इतनी बड़ी ऑर्गेनाइजेशन हो, लेकिन अगर उस ऑर्गेनाइजेशन में सुधार नहीं किया गया, उसकी तरफ पूरा ध्यान नहीं दिया गया, तो वह व्यवस्था कहीं चरमरा न जाए, उसकी तरफ भी हमें देखना पड़ेगा। आज हमें इस पर भी सोचना पड़ेगा कि इतने सालों के बाद, जब विश्व में दो सौ, ढाई सौ किलोमीटर पर ऑवर की स्पीड से ट्रेन्स चल रही हों, हमारे हिंदुस्तान में आज भी ट्रेन्स की स्पीड पचास से सत्तर किलोमीटर से ऊपर नहीं बढ़ी है। आजादी के तिरसठ साल बाद आज भी हम रेल व्यवस्था को पचास से सत्तर किलोमीटर से ऊपर नहीं पहुंचा पाए हैं। श्रीमन् "लखनऊ मेल", बड़ी वी.आई.पी. ट्रेन कहलाती है, यह लखनऊ से दिल्ली के बीच चलती है, यह वी.आई.पी. ट्रेन नौ घंटे में लखनऊ से दिल्ली पहुंचाती है। यह जो "लखनऊ मेल" ट्रेन है, यह चार सौ किलोमीटर नौ घंटे में पहुंचती है। आप जोड़ लीजिए कि कितने किलोमीटर पर

ऑवर पड़ेगा। मैं चाहूंगा कि ममता जी इस व्यवस्था पर विचार करें कि अगर रेलवे की स्पीड बढ़ानी है, तो कुछ सोचना होगा। यह सही है कि हमें कहना पड़ रहा है कि रेलवे में एक्सीडेंट्स बहुत अधिक हुए हैं। पिछले दस साल में रेलवे के करीब 3000 एक्सीडेंट्स हुए हैं। एक पूरा विवरण दिया हुआ है कि दस साल में 3000 एक्सीडेंट्स हुए हैं और करीब दस हजार लोग उनमें हताहत हुए हैं। श्रीमन्, खाली कम्पेनसेशन देना अगर हमने अपना कर्तव्य समझ लिया है तो मैं कुछ नहीं कहना चाहता हूँ। कैग की रिपोर्ट आई है।

कैग की एक रिपोर्ट है कि पिछले तीन साल में रेलवे को सुरक्षा पर जितना पैसा दिया गया, रेलवे उस पैसे को खर्च नहीं कर पाई।

ममता जी, आप अपने विभाग में खुद विचार करें, आप सप्लीमेंटरी बजट पेश कर रही हैं, आज आपने क्वेश्चन ऑवर में कहा कि हम सुरक्षा पर पूरा ध्यान दे रहे हैं, अगर आप ध्यान दे रही हैं, तो accidents क्यों बढ़ रहे हैं? हमें इस पर विचार करना पड़ेगा। केवल compensation देना अगर हमने अपना कर्तव्य समझ लिया है, तो मैं समझूंगा कि व्यवस्था में सुधार नहीं हो रहा है और कहीं-न-कहीं कमी हो रही है। मैं चाहूंगा कि अगर दिल्ली में ज्यादा टाइम दिया जाए, तो इस पर ज्यादा अच्छा विचार होगा और व्यवस्था में कहीं-न-कहीं सुधार जरूर होगा।

श्रीमन्, कह दिया जाता है कि infrastructure की कमी है, ट्रेनें बहुत बढ़ गई हैं। आप क्यों नहीं infrastructure पर पैसा खर्च करतीं? Infrastructure पर पैसा खर्च करने से कोई मना तो नहीं करता! हमें चाहिए कि हम infrastructure पर पैसा खर्च करें और इस व्यवस्था को और सुधारें। आज सुरक्षा का हाल यह है कि जब आदमी रेल में चलता है, तो उसे लगता है कि हम सुरक्षित हैं कि नहीं, हम गंतव्य स्थान पर पहुंच पाएंगे या नहीं। यह ठीक है, आपने कह दिया कि GRP राज्यों के जिम्मे है, हम 50-50 प्रतिशत पैसा देते हैं, लेकिन RPF तो रेलवे का organization है। हम क्यों नहीं दोनों का तालमेल करके रेलवे की सुरक्षा को बढ़ाते? आज लूटपाट की घटनाएं बढ़ रही हैं। मैंने सुबह ही कहा कि कोलकाता से या बिहार से जितनी ट्रेनें उत्तर प्रदेश आती हैं, कोई भी ट्रेन समय से नहीं पहुंचती है। आखिर उसका कारण क्या है? आपने ठीक कहा कि तमाम राजनीतिक दल बंद का आह्वान कर देते हैं, लेकिन सालों भर तो बंद का आह्वान नहीं रहता है। अगर वहां delay होती है, तो इसका कोई reason होगा।

श्रीमन्, मैंने इसको भी अच्छा नहीं समझा, माओवाद के आतंक में जिस तरह ट्रेनें रोक दी गईं, वह कोई बहुत अच्छा निर्णय नहीं था। आज माओवादी कह दें कि हम इस एरिया में नहीं चलें, तो उस एरिया में पूरे मकान ही खाली करा दिए जाएंगे? माओवादियों से संघर्ष करने के लिए एक कड़ा निर्णय लेना पड़ेगा। माओवादियों से संघर्ष करना, नक्सलवाद से संघर्ष करना सरकार की इच्छा पर निर्भर करता है। अगर हम नक्सलवाद को समर्थन देंगे, तो हम नक्सलवाद का विरोध क्या करेंगे? उत्तर प्रदेश में तीन जिलों में नक्सलवाद था। हमारी मुख्य मंत्री जी ने तीनों जिलों में नक्सलवाद समाप्त कर दिया। सोनभद्र, मिर्जापुर और भदोही, उत्तर प्रदेश के ये तीनों जिले नक्सलवाद से प्रभावित थे। हमने वहां कड़ाई भी की, हमने विकास भी किया और नक्सलवाद को समाप्त किया। आखिर बंगाल, बिहार, छत्तीसगढ़ या झारखंड, आन्ध्र प्रदेश, जहां पर नक्सलवाद है ...**(व्यवधान)**... इसमें उड़ीसा भी है, उन सब जगह पर हम क्यों नहीं कोई व्यवस्था करते, क्यों नहीं निर्णय लेते? जब इस सदन में internal security पर बात आएगी, तब इन चीजों को रखा जाएगा।

श्रीमन्, मुझे कहते हुए तकलीफ हो रही है। उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा राज्य है, सबसे बड़ी आबादी का प्रदेश है, लेकिन सबसे ज्यादा उपेक्षा उत्तर प्रदेश की होती है। उसका कारण है कि रेल मंत्री ज्यादातर या तो बंगाल से बने या बिहार से बने। रेल विभाग ने उत्तर प्रदेश को उपेक्षित कर दिया है। हमारी याददाश्त में पंडित कमलापति जी उत्तर प्रदेश से रेल मंत्री थे। उस जमाने में ...**(व्यवधान)**... लाल बहादुर जी तो शुरू में रहे। उसके बाद पंडित कमलापति उत्तर प्रदेश से रेल मंत्री रहे। ...**(व्यवधान)**...

**श्री अनिल माधव दवे** (मध्य प्रदेश) : हम आपकी ओर सम्भावना से देख रहे हैं।

**श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल** : ठीक है, आशा बांधे रहिए। आशावान बने रहेंगे, तो कुछ-न-कुछ मिलेगा ही।

लाल बहादुर शास्त्री जी के बाद पंडित कमलापति जी रेल मंत्री रहे। कुछ दिन हमारे उत्तर प्रदेश के महावीर प्रसाद जी भी राज्य मंत्री रहे। लेकिन उत्तर प्रदेश इतना बड़ा प्रदेश है और उत्तर प्रदेश से कितनी नई ट्रेनें चलाई गईं? आप पिछले बजट को देखिए। उत्तर प्रदेश से उत्तराखंड अलग कर दिया गया। अगर हम लखनऊ से देहरादून के बीच जाना चाहें, तो दो राज्यों की राजधानियों, लखनऊ से देहरादून के बीच जाने के लिए बाबा आदम के जमाने की चली दून एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस, मात्र दो ट्रेनें हैं, जिनसे हम वहां जा सकते हैं। श्रीमन्, 50 साल पहले

चली वे ट्रेनें, जो बंगाल से आती हैं, बनारस से आती हैं, उन दो ट्रेनों से हम आशा करें कि दो राज्यों के बीच आवागमन बढ़ गया, हम चल पाएंगे, तो ठीक नहीं है। मैं ममता जी से कहूंगा कि वे इस पर विशेष ध्यान दें और लखनऊ से देहरादून के बीच एक ट्रेन चला दें, तो कम-से-कम दो राज्यों की राजधानियां जुड़ जाएंगी और उत्तर प्रदेश और उत्तरांचल फिर एक हो जाएंगे और उत्तर प्रदेश के लोगों को लगेगा कि हम पर ध्यान दिया गया। वैसे तो उत्तर प्रदेश में बहुत ट्रेनों की डिमांड है, मैंने उस दिन कहा भी था, मैं आपके विभाग के अधिकारियों से मिला भी था, उनको भी तमाम सुझाव दिए हैं, उनसे तमाम मांग की हैं, लेकिन मुझे नहीं पता कि उनमें से कितनी पूरी होंगी।

वैसे तो आपने लखनऊ स्टेशन को टॉप प्रायोरिटी पर लिया है, लेकिन उसमें अभी तक बहुत अच्छा सुधार नहीं हुआ है। अगर वहां प्लेटफार्मस बढ़ा दें तो अच्छा होगा, क्योंकि अब लखनऊ से 200 ट्रेनें निकलने लगी हैं। लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है। चाहे झांसी हो, कानपुर हो, बनारस हो या लखनऊ हो, इन सब स्टेशनों में हमें सुधार करना पड़ेगा।

मैं हरदोई की बात करूंगा। मैं ऑरिजनली वहीं का रहने वाला हूँ और राजनीतिक जीवन की शुरुआत मैंने वहीं से की। हरदोई नॉर्थ रेलवे का एक मुख्य स्टेशन है। मैंने उस दिन भी कहा था कि हरदोई और लखनऊ के बीच लोकल ट्रेन चलाई जाये तो रेल विभाग ने एक जवाब दे दिया कि वहां 6000 पैसेंजर्स चलते हैं, जबकि बीच के स्टेशनों को नहीं जोड़ा गया। मैं कहता हूँ कि अगर आप लखनऊ के बाद बालामऊ, संडीला, रहीमाबाद, मलीहाबाद, काकोरी आदि क्रांतिकारियों से संबंधित बड़े-बड़े स्टेशनों को जोड़ लीजिए तो 20 हजार से कम पैसेंजर्स नहीं चलते हैं। अगर आप इन 20 हजार पैसेंजर्स के आवागमन के लिए एक शटल अथवा लोकल ट्रेन चला दें तो अच्छा रहेगा, वह रूट भी electrified हो गई है। उस दिन ब्रजेश पाठक जी ने भी यह बात उठाई थी। हमारे हरदोई में अंग्रेजों की बनी हुई माधोगंज-सांडी, बहुत पुरानी लाइन है। वहां लोग आज भी तरस रहे हैं कि अंग्रेज चले गये, ट्रेन बन्द हो गई। अब तो कम से कम हमारा देश आजाद हो गया, अब ट्रेन चल जाएगी, लेकिन आज तक कोई भी ट्रेन उस पर नहीं चली। आप उस पर ही ट्रेन चला दें, आखिर आप कुछ तो कर दें। तमाम ऐसी ट्रेनें हरदोई से

पास हो जाती हैं जो लखनऊ, शाहजहांपुर, बरेली और मुरादाबाद में रुकती हैं, लेकिन पता नहीं हरदोई से क्या नाराजगी है? ...(समय की घंटी)...

श्रीमन्, मैं ममता जी से कहूंगा कि मैंने कई बार पत्र दिए हैं, अगर आप उन पत्रों को निकलवा लें और उन पर विचार कर लें तो मैं समझूंगा कि आपको उत्तर प्रदेश के प्रति कहीं न कहीं से रहम आया। अगर आप उत्तर प्रदेश के प्रति कुछ सोचेंगी तो जरूर आगे बढ़ेंगी और अगर उत्तर प्रदेश की उपेक्षा करेंगी तो भगवान ही मालिक है कि क्या होगा।

श्रीमन्, इसी प्रकार, मैंने लखीमपुर के बारे में कहा था कि आप वहां मयगलगंज में माल गोदाम बनवा दें, क्योंकि छोटी लाइन का मयगलगंज स्टेशन बड़ी लाइन पर पड़ता है। लखीमपुर में एक पुल भी बनना है। गाजियाबाद से हमारे माननीय सदस्य कश्यप जी बैठे हुए हैं। गाजियाबाद एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है, लेकिन आज वह बुरी स्थिति में है। वहां के स्टेशन पर बड़ी गन्दगी है और वहां कोई वीआईपी रूम नहीं है। ममता जी, ये तो मैंने लोकल बातें बतलाई हैं।

श्रीमन्, अगर हम रेलवे की पेन्ट्री देख लें तो वहां इतनी गन्दगी है कि कोई पैसेंजर खाना नहीं खाएगा। कई बार अखबारों में यह बताया गया कि शताब्दी में जो फल परोसे जा रहे हैं, वे सड़े हुए और खराब हैं, पता नहीं वे किस तरीके के हैं। अब शायद आपने यह निर्णय लिया है कि आप इन सारी चीजों पर कड़ाई करेंगी, लेकिन आप यह कड़ाई कब करेंगी? अगर हमें रेलवे में भी अच्छा खाना नहीं मिलेगा तो फिर कहां पर अच्छा खाना मिलेगा? अगर वहां सफाई नहीं हुई और हम रेलवे का खाना खाकर बीमार हुए ...(समय की घंटी)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. We have to take up the next item also.

**श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल :** अन्त में, मैं कहूंगा कि रेलवे में कुलियों की बहुत कमी है। पूर्व मंत्री लालू प्रसाद जी तमाम कुलियों को अपग्रेड कर गये थे। आज स्टेशनों पर कुलियों का बहुत अभाव है। कुछ स्टेशन तो ऐसे हैं, जहां एक कुली भी नहीं रह गया है। हर पैसेंजर की इतनी सामर्थ्य नहीं है कि वह अपना सामान खुद उठा कर चले। इसलिए आप कुलियों की भर्ती पर भी ध्यान दें और उनकी भर्ती में आरक्षण का विशेष ध्यान रखें। अगर आप इन सब बातों पर ध्यान देकर इस सदन को कुछ जवाब देंगी तो मैं समझूंगा कि आपने मेरी बात को ध्यान से सुना, उस पर विचार किया और निर्णय लिया। बहुत-बहुत धन्यवाद।



SHRI MOINUL HASSAN (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, before I start my main speech, I would like to remember the 2010-11 Budget Speech delivered by the hon. Railway Minister in the Lower House. She said and I quote it from the PIB release. It says, "Safety and Security never sleeps and zero tolerance for accidents is our vision and mission." I firmly believe that this should be the vision and mission of the Railways as well as the country. Today morning, while replying to a supplementary, the hon. Railway Minister said that more than 2 crore people are traveling from one part of the country to the other. But, we all know the reality and the problems that we are facing.

During the last one year, or, to be very precise, during the last fourteen months, there has been an unprecedented series of accidents, not only in any particular State, but throughout the country. It is absolutely right that an accident is an accident. You can't predict about an accident. It is a fact. But it is a very serious matter that the people of this country have been facing a series of accidents. The reply to a Starred Question, placed before the House today, says that maximum number of accidents has taken place due to human errors. But I would like to make one point that the Railways should pay attention to the maintenance of equipments. Also, the safety measures are being neglected. It is one of the major factors for accidents. It should be recognized by the Ministry of Railways. So, it is not only the human errors that are responsible for accidents. Very recently, in West Bengal, a very big and unfortunate accident had taken place at Sainthia between Vananchal Express and Uttar Banga Express. A lot of ill-fated people had suffered in this accident. A lot of casualties had taken place. But my submission is that it is not only the human errors that are responsible for such accidents, but, in most of the cases, there is negligence on the part of Railway administration. We know that proper inquiry will be conducted. So far as Gyaneshwari Express is concerned, more than 160 casualties had taken place. The matter is being investigated by the CBI. The hon. Minister had herself told today morning that so far as the Sainthia Express accident is concerned, there was a demand for CBI investigation. I am not going into the details of that. But I

would like to know one thing from the Minister. It is reported that thirteen people have been arrested in connection with the Gyaneshwari Express accident. Is the Ministry aware of their identity? Who are these 13-14 people, who have been arrested? It is a prime concern of common man. People are in panic because of these frequent accidents. They are so scared whether they should travel by train or not. I am saying all this because the Railways is the lifeline of the country. More than 2.20 crore people, throughout the country, travel by Railways; more than 70,000 trains are running; there are thousands of kilometers of railway line throughout the country. So, I firmly believe that the 'Railways' is the lifeline of our country, so far as the people and economy of our country are concerned. So, safety of passengers should be the first priority of the Railways. I suppose, even today also, there are three slogans at the railway stations — safety, security and punctuality. But the first slogan, that is, safety, is under attack. So, the prime concern of the Railways should be the safety and security of its passengers. This is my first submission.

My second point is with regard to security. It is a fact that there are some maintenance problems, and like that. But a lot of posts are also lying vacant in the Railways.

There are two three points in this regard. In the reply given to an Unstarred Question in the Lok Sabha this week, it was said, - "Merely 87,000 posts are vacant which are related to the safety and security measures, as far as the railway is concerned." Why is this so? ...(*Time-bell rings*)... I know the railways are in a process to fill up the vacant positions. But Sir, since it is related to the safety and security of the passengers, it should be done as early as possible. Today morning, the Ministry of Railways told that right from OBC, minorities to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes, she is now in the process of filling up these vacancies. So, I emphasis upon this point that as far as the safety and security is concerned, she must fill up these posts as early as possible.

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

SHRI MOINUL HASSAN: Sir, my next point is this. I am very much astonished to hear the reply of the hon. Minister. I heard her speech in the Lok Sabha. I would like to know from the hon. Minister why the anti-collision device has not been introduced in the Railways so far. This is my question. Who will reply to this? The Government of India will reply to this. Why is the Government of India not introducing this?

Sir, my last point is this. I feel that there is some discrimination against the Rajya Sabha Members. I do not know why the Railways is having this type of a system. The Railways have introduced monthly passes, 'Izzat train pass' of Rs.25/- for some section of the people. It is a good thing. But the Lok Sabha Members send requisition letter to the Station Master, and, Sir, I was compelled to send it to the DRM. It is causing inconvenience to the Rajya Sabha Members. I request the hon. Minister to look into this and make the process easier.

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

SHRI MOINUL HASSAN: Sir, there are two, three more points. Sir, One is about the Palghat coach factory, which is in your State. Then, Sir, the UPA-I Government had declared a wagon factory at Alapuzha. Nothing has been done. Then, more allocation should be made for doubling and electrification in Kerala. This is very much related to your State, Sir. These are my points. Again, I would like to draw the attention of the hon. Minister to these points and request the hon. Minister to address these points. With these words, I conclude. Thank you.

SHRI S. THANGAVELU (Tamil Nadu): Sir, at the outset, I would like to express my sincere gratitude to my leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalamnagar, who has given me the opportunity to become a Member of this august House. I remember here with pride, Perarignar Anna who was the hon. Member of this House and made a great contribution to the growth and development of the people of Tamil Nadu.

As a common citizen belonging to the Scheduled Caste, I also remember Dr. Ambedkar who was a Member of this august House and the architect of our Constitution and his contribution for upgradation of downtrodden people. I further remember here with pride Hon. Murali Maran on the occasion of his 76th birthday. He also was a Member of this House and also the Cabinet Minister for a long period. Previously, he acted as a bridge for our leader Dr. Kalaignar and the Central Government. We cannot forget his great contribution to growth and development of this nation and also his diplomatic approach and powerful advocacy for the honour and growth of our country in Doha Conference.

First of all, I welcome the Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways. Railways has direct link with every citizen of the country and it is therefore necessary to earmark adequate funds for railway projects on priority basis to make the railway service accessible to all sections of the society. Sir, it is my maiden speech. So, I would like to utilize this opportunity for listing a number of long pending demands of the people of Tamil Nadu, as I feel it is my principal duty to do so.

As far as conversion of gauge is concerned, I can certainly say that Tamil Nadu is the only State which has the longest distance of meter gauge lines than any other State of the country. Even though a number of projects are being announced in the Railway Budget every year, but the implementation of those projects could not be realized. For example, the conversion of line between Sengottai and Punalur section of 49 kilometres with 950 meters of tunnel is still under process. It should be completed without further delay so that Tutucorin Port and Cochin Port will have direct link as well as successful execution of Samuthram Project will come into reality.

Also the gauge conversion between Sengottai to Punalur is important, as it would be fruitful for economic and industrial development of both Tamil Nadu and Kerala States. After completion of gauge conversion between Sengottai to Punalur via Thenkasi and Madurai if a new train from Cochin or Thiruvananthapuram to Chennai is introduced, the present distance of 250 kilometres would be reduced and five hours journey time would be saved.

Also the gauge conversion between Tirunelveli and Tenkasi section of 70 kilometres is in slow progress. So I request that it should be completed within the stipulated time.

Secondly, gauge conversion of 90 kilometres between Madurai and Bodinayakanur has not been initiated till today despite the fact that it was previously announced by the Government in the Railway Budget. Likewise, though the gauge conversion between Villupuram to Katpadi via big pilgrim centre of Thiruvannamalai started four years ago but the work is still going on.

Apart from long distance meter-gauge lines in the State of Tamil Nadu, the early proposed projects of doubling the line are still not implemented and some works are going on at snail pace. I would like to remember in this House that our Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar, has already urged the Government for doubling and electrification of Chennai to Kanniyakumari section. Due to the absence of double line between Madurai-Virudunagar segment, trains from Virudunagar-Kanniyakumari, Virudunagar-Sengottai and Vanchi Moniyachi to Tuticorin sections are unnecessarily halted at small stations like Kallikudi and Thirumangalam for hours.

Sir, I am very much concerned about the meagre number of new trains introduced in my State and it is customized to cancel the train service of any route without prior notice or alternative steps. Sir, presently, the Podhigai Express from Chennai Egmore to Sengottai is fully congested as this line is the main route for the majority of the people who are visiting Kuttralam, a tourist place and Ayyappan Koil. Further, there was a weekly train between Chennai Egmore to Shengottai but, later, it was cancelled. It has created more passenger traffic in the existing Podhigai Express. Hence, I request the Government to bring back the earlier weekly train and convert the same into daily basis.

Likewise, a new train from Sengottai to Coimbatore via Tiruppur was announced by the Government recently and as such a weekly train was running, but this was also stopped now. So, I request the Government to provide daily service on this line. A shuttle train from Coimbatore to Salem via Tiruppur and another new train from Coimbatore to Bangalore should be introduced to minimize road traffic and consequent fuel wastage. From the big pilgrim centre, Thiruchendur to Chennai via Madurai, Trichy, a weekly train is running presently, and I request to convert this service on daily basis with a stopping at Kayalpattinam. I also request for a daily service in day time from Rameshwaram to Chennai for which a new train may be introduced.

I would request you to provide daily train service during the day between Nagercoil and Rameswaram, where the train service provided is only three days a week. A new route connecting Dindigul-Theni-Kumuli-Aiyappankoil should be laid, as the route has a number of tourist places. Also, it would provide a link between Tamil Nadu and Kerala. The process of laying a new line between Salem and Karur has been very slow; it has been going on for the last ten years. It should be completed within one or two years. Also, a new 27 kilometres stretch should be laid between Dharmapuri and Murappur.

Sir, Sankarankovil is a tourist and religious place. The passenger reservation system in Sankarankovil, Kadayanallur, Srivilliputhur and Tirumangalam should be upgraded into a full-fledged ticket counters functional from 8 a.m. to 8 p.m.

Before concluding, I would like to make two important requests. There is a big yard with a coaching terminus at the Madura Junction. Here, widening of platforms, modernization and installation of escalators is necessary since thousands of people use the Madurai Station everyday. I would request the Government to consider setting up a wagon workshop and coach maintenance yard at the Tirunelveli Junction. Also, the Tirunelveli Junction should be declared a big terminal station. If that is done, it would provide a useful link to a number of new routes and connect various places.

Sir, while participating in the discussion on The Appropriation Bill of the Railways, I have listed a number of long-pending demands of my State. There are many more points left, but there is paucity of time, and with the hope that the pending demands would be addressed in the coming years, I support this Appropriation Bill wholeheartedly.

SHRI RANJITSINH VIJAYSINH MOHITE-PATIL (Maharashtra): Thank you, Sir, for giving me time to speak on the Appropriation Bill. सर, मैं ज्यादा समय ने लेते हुए ऑनरेबल मिनिस्टर साहब से यह विनती करना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में पंडरपुर-मिराज रेलवे लाइन थी, उसकी पटरी तो डाली गई है लेकिन स्टेशंस पर कार्गो हब बनाने और अन्य चीजें करने के लिए 800 करोड़ रुपये की अभी भी आवश्यकता है। आदरणीय मंत्री महोदया से मेरी विनती है कि यह जो 800 करोड़ रुपये की मांग है, उसे अगर पूरा किया जाए तो अच्छा होगा क्योंकि पंडरपुर एक धार्मिक स्थल है और साल में लगभग सवा करोड़ से दो करोड़ लोग वहां पर दर्शन करने के लिए आते हैं। इसलिए पंडरपुर-मिराज रेलवे लाइन, जितनी जल्दी हो सके, वहां पर जितनी जल्दी amenities दी जा सकें, दी जाएं, यह देखने की आवश्यकता है। दूसरा, जो कुर्दवाडी है, वहां पर वेगन्स के rehabilitation का काम किया जाता था। वहां पर सरकार की जमीन है, रेलवे की जमीन है लेकिन आज तक वहां पर काम न मिलने की वजह से हजारों मजदूर और कामगार बेकार हो गए हैं। वहां पर आज जो भी infrastructure बचा है, उसके लिए आपने 30 करोड़ रुपये की मंजूरी दी थी, वह tender भी निकाला गया था, लेकिन बाद में वह tender कैंसिल हो गया। इसलिए मेरी आदरणीय मंत्री महोदया से विनती है कि वह 30 करोड़ रुपये अगर आप देंगी तो जो भी वहां पर facilities आज खड़ी हैं, उनसे और भी अच्छे wagons का rehabilitation होगा और जो कामगार है, उनको काम मिल सकता है। महोदय, मैं एक आखिरी मांग और करना चाहता हूँ। आदरणीय मंत्री महोदया, आपको सब दीदी बुलाते हैं। आपका छोटा भाई होने के नाते मैं आपसे एक विनती करना चाहता हूँ। आज़ादी के बाद हर साल यहां पर एक सवाल उठाया गया है - पंडरपुर-लोनंद रेलवे लाइन के बारे में यह मांग हमेशा आती रही है, लेकिन आज तक उस पर कोई सोच-विचार नहीं किया गया है। मेरा अनुरोध है कि अगर उसका सर्वे हुआ है तो आगे की कार्यवाही की जाए और अगर सर्वे नहीं हुआ है तो सर्वे कराया जाए क्योंकि पंडरपुर शोलापुर डिस्ट्रिक्ट में आता है, जहां पर barren land है, वह barren district है। ऐसा करने से वहां के किसानों को और वहां के धार्मिक स्थलों को अच्छी

सुविधा उपलब्ध हो सकेगी। इसलिए पंडरपुर-लोनंद रेलवे लाइन डालने के लिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ। महोदय, चार दिन के बाद रक्षा बंधन का त्योहार है। मेरी दीदी से विनती है कि लोहे की कड़ी डाल दें ताकि एक रक्षा बंधन आपका महाराष्ट्र से जुड़ा रहे। यही विनती करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Pyarimohan Mohapatra, not present. Shri Mahendra Mohan.

**श्री महेन्द्र मोहन** (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीया रेल मंत्री जी ने जो लगभग 498 करोड़ रुपए का भारत सरकार के कंसोलिडेटिड फंड से धन मांगा है, उससे मैं सहमत हूँ, वह धन उन्हें जरूर आबंटित किया जाए। लेकिन मेरा उनसे अनुरोध है कि कुछ ऐसे कार्य हैं जो बहुत समय से बाकी पड़े हुए हैं और रेलवे के पास एक बहुत बड़ा स्रोत है जहां से धन लाया जा सकता है। यह सवाल मैंने रेलवे कंवेन्शन कमेटी में भी उठाया था जब मैं वहां पर था। रेलवे की जो प्रॉपर्टी पड़ी हुई है उसका कोई स्टॉक टेकिंग नहीं हुआ है। अगर रेलवे की प्रॉपर्टी का स्टॉक टेकिंग कराया जाए कि कहां कितनी रेलवे की प्रॉपर्टी पड़ी हुई है, उससे बहुत सा धन एकत्रित किया जा सकता है, जिससे रेलवे के एक्सपेंशन के लिए अच्छे कार्य किए जा सकते हैं।

इसके साथ ही साथ मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि कानपुर स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने की घोषणा सदन में दो साल पहले की गई थी। लेकिन जिस प्रकार से वहां कार्य चल रहा है, अगर कभी वहां का आकस्मिक दौरा माननीया रेल मंत्री जी कर लें तो पता लगेगा कि किसी भी प्रकार से प्रगति नहीं हो रही है। वहां स्टेशन पर हर समय गंदगी पड़ी रहती है और वहां कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। कानपुर के स्टेशन पर व्यवस्थाएं ठीक की जाएं। इसके साथ ही साथ ट्रेनों के अंदर साफ-सफाई, इसके अलावा स्टेशनों पर साफ-सफाई की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। एक जो अन्य विषय है, वह कानपुर-झांसी में इलेक्ट्रिफिकेशन का था, जिसे पूर्व रेल मंत्री जी ने स्वीकार भी किया था। कानपुर-झांसी से होकर ही कानपुर और उत्तर प्रदेश का जुड़ाव बनता है। कर्नाटक से, तमिलनाडु से, इन सारे स्टेट्स से, वहां पर सिंगल लाइन चलती है, इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है जिसके कारण बहुत दिक्कतें होती हैं। वहां पर डबल लाइन कराए जाने का कार्य पहले से ही स्वीकृत है, लेकिन बहुत ही धीमी गति से वह कार्य चल रहा है। एक बहुत बड़ी समस्या आती है जब ट्रेनें लेट हो जाती हैं। उसमें यह व्यवस्था की जानी चाहिए, क्योंकि आज टेक्नोलॉजी भी बहुत बढ़ चुकी है, उससे रेलवे



के अंदर यह एनाउंसमेंट हो जानी चाहिए कि अगर गाड़ी एक घंटे से अधिक लेट हो रही है तो किस कारण से यह गाड़ी लेट हो रही है और कितनी लेट है। तो जो सवारियां गाड़ी में चल रही होती हैं, इससे उन्हें सुरक्षा का कुछ भाव प्राप्त हो सकता है, अन्यथा उनको बड़ी दिक्कत होती है। यह पता ही नहीं चलता है चाहे वह राजधानी ट्रेन हो, शताब्दी हो या अन्य विशेष ट्रेनों हों, कि वे क्यों लेट हो रही हैं और कितनी देर बाद वे अपने गंतव्य पर पहुंचेंगी, इसकी कोई जानकारी नहीं मिल पाती है। उस ओर भी थोड़ा सा ध्यान दिया जाए। अगर इसमें एनाउंसमेंट की व्यवस्था करा दी जाए तो बहुत ही अच्छा रहेगा।

मैंने आज सुबह ही एक प्रश्न सुरक्षा के बारे में उठाया था। लूटपाट और जिस प्रकार की घटनाएं आजकल रेलवे के अंदर हो रही हैं, उस ओर भी बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है। इसमें एक कोआर्डिनेशन होना चाहिए स्टेट के साथ, अन्यथा जो रेलवे पुलिस फोर्स है उसको अतिरिक्त अधिकार दिए जाएं। उसके लिए जो भी संशोधन कानून में करने हों, वे किए जाएं जिससे कि ट्रेनों के अंदर सुरक्षा मिले। ट्रेनों के अंदर विशेष रूप से महिलाओं को सुरक्षा की बहुत आवश्यकता है, उनके साथ बदसलूकी भी हो जाती है और उन्हें सुरक्षा प्राप्त नहीं हो पाती है। आज ट्रेनों में महिलाओं को अकेले चलना बहुत ही कठिन और दूभर होता चला जा रहा है, इस ओर भी थोड़ा सा ध्यान देना चाहिए।

इसी प्रकार से जब से कुलियों का गैंग मैन बनाने का कार्य किया गया, तब से कुलियों की बहुत कमी हो गई है। जब महिलाएं और बुजुर्ग ट्रेनों में चलते हैं तो सामान वगैरह उठाने में उन्हें बहुत कठिनाई होती है। तो कुलियों के लिए नए लाइसेंस दिए जाएं और कुलियों की संख्या बढ़ाई जाए, जिससे महिलाओं और बुजुर्गों को समुचित सुविधा प्राप्त हो सके। इन्हीं चीजों के साथ मेरा आपने अनुरोध है कि रेलवे के जो ओवर ब्रिज के काम पेंडिंग पड़े हुए हैं, बहुत ही धीमी गति से चल रहे हैं, उस ओर ध्यान दिया जाए, ताकि ओवर ब्रिज बनकर तैयार हो सकें, ताकि ट्रैफिक जाम की जो समस्या रहती है, विशेष रूप से उत्तर प्रदेश के अंदर बहुत से स्थानों पर और कानपुर में विशेष रूप से, उस ओर भी ध्यान दिया जाए। वहां के ओवर ब्रिजेज जल्दी से जल्दी पूरे किए जाएं और यह कार्य आगे बढ़ाया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं समर्थन करता हूँ कि उनको अतिरिक्त धन उपलब्ध कराया जाए। इस देश की रेलवे पूरी उसी तरह से क्रियाशील होनी चाहिए जिस प्रकार से शरीर के लिए सारी धमनियों का कार्य होता है, वैसे ही रेलवे हमारे सारे देश को जोड़ती है, एकता को बढ़ाती है। मैं उनका समर्थन करता हूँ।

SHRI A. ELAVARASAN (Tamil Nadu): Sir, the Indian Railways has been playing a vital role in the development of the economy. It has become the lifeline of country's economic prosperity. Everyday, lakhs and lakhs of people travel in the trains, irrespective of caste, creed and religion. It is also the symbol of national integration. It is the largest public sector enterprise with 14 lakh employees and eleven lakh pensioners.

In Tamil Nadu, the length of the metre gauge lines is very-very high as compared to other parts of the country. I appeal that concerted action should be taken by the Railway Ministry to convert all the metre gauge lines into broad gauge lines. It is needless to say that poor allocation for safety works will cost precious human lives. Accidents at unmanned level crossings have become a regular affair. This puts the rail travel safety and road travel safety to great risk. I appeal to the hon. Railway Minister to increase allocation for safety works.

The announcement was made in the Budget for the modernisation of the railway stations into the world class stations and Adarsh stations. A minimum number of stations have been identified. Chennai Egmore, Tambaram, Trichirapalli, Madurai, Salem, Coimbtore, Kumbakonam and Myladuthurai stations may also be included in the proposed list of Adarsh stations. Chennai Egmore, Chennai Central linking project was inaugurated in the year 2003 by the then Minister of State for Railways. There is an increasing doubt in the minds of the people whether the scheme has been dropped. I categorically urge the Minister to clarify whether the scheme has been dropped or not. The main and chord lines from Chennai to Kanyakumari via Trichy and Madurai should be double lined and electrification must be done. There are the five new lines which are under construction: Salem-Karur, Tindivanam-Nagari, Athipattu-Puthur, Erode-Palani and Tindivanam-Thiruvannamalai.

Many railway stations in the rural areas of the country lack basic amenities like drinking water, clean toilets and hygienic refreshment stalls. Many stations have small platforms that don't accommodate all the coaches of the trains. Many coaches of the trains are far away from the

platforms causing great inconvenience to passengers while boarding and alighting. I request that funds may be allocated for the extension of all such platforms in the current Budget itself. A new railway line should be ordered in between Madurai and Trichy via Melur and Viralimalai. Steps should be taken to provide safety and security for the passengers. The formation of new railway line in between Nagapattinam and Velankanni is complete. In view of the festival of Velankanni, which is going to start from 29th August, 2010, I request the hon. Minister for Railways for early inauguration of the railway line on or before 29th August, 2010.

I humbly request the hon. Minister to consider the following genuine requests of the public: (1) To resume the service of Rockfort Express from Chennai-Trichy-Chennai instead of Chennai to Kumbakonam, (2) The Railway Workshop at Golden Rock may be converted into Coach Manufacturing Factory like the Perambur Coach Factory, Chennai, (3) The Railways should come forward to start new hospitals and multifunctional shopping complex at Trichirapalli Railway Junction, (4) Fill up the safety-related posts, (5) To provide adequate personnel in unmanned railway crossings, (6) efforts should be made to provide better sanitary maintenance in the railway compartments, (7) adequate security with the help of defence personnel may be provided in long-running trains to ensure the safety of the passengers, and (8) to set up a monitoring mechanism to check the quality of food provided in the long-running trains.

With these words, I conclude. Thank you.

SHRI M. P. ACHUTHAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, there is a widespread criticism and dissatisfaction about the working of the Railways. It was amply manifested in today's Question Hour. Railway accidents are increasing and the safety of the passengers is in danger. More than 87,000 posts are lying vacant. Today, the Minister has promised that she will take action to fill up the vacancies. I hope, she will give a timeframe to fill up the vacancies, especially, those which are

concerning the railway safety. Sir, 87,000 posts, which are directly connected with the Railway safety, are lying vacant. Due to the shortage of staff, the workload on Railway employees has tremendously increased. Some drivers are forced to work continuously up to sixteen hours, which endangers the safety of the passengers. This is the general picture.

Now, I will draw the Minister's attention to some urgent needs and complaints of Kerala. Sir, we have been saying for long that the State of Kerala is being neglected or discriminated by the Railway authorities. We hoped that there would be some improvement. When the Minister of State for Railways was in Kerala, he toured every Railway station in Kerala, and, received thousands of complaints and suggestions from the passengers. But I am sorry to say that he failed to fulfill his promises. I do not know the reasons but still many of the promises have not been fulfilled.

Sir, in the Railway Budget for the year 2008-09, it was announced that a Rail Coach Factory will be sanctioned at Palakkad. The State Government acquired more than 431 acres of land and handed it over to the Railways but still, the Railways and the Union Government have not taken any decision to sanction this project. The State Government has suggested that the value of the land may be converted as the equity of the State. Either through PPP or any other mechanism, we want Rail Coach Factory, which was promised long time back during Smt. Indira Gandhi's time.

Sir, in the Railway Budget for the year 2007-08, the State of Kerala was promised that a joint venture with steel industry of Kerala will be formed to establish a wagon factory at Alappuzha. Still, there is no word or clearance in this regard by the Railway authorities.

Sir, a dedicated freight corridor connecting Trivandrum with all major metro cities was also promised to us. It is a long-standing demand of the State of Kerala but the Railway is not ready to consider that demand. Sir, with regard to doubling and electrification work in Kerala, there are a few stretches where the doubling work is pending. Without doubling and electrification work, railway facilities cannot be improved in Kerala. ...*(Time bell rings)*...

Finally, Sir, I will request the Railway Minister to grant some more funds and also give us a timeframe to complete the electrification and doubling work in the State of Kerala. With these words, I conclude my speech. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Birendra Prasad Baishya, not there. Shri Kumar Deepak Das, I can allow you because only one Member can be allowed from your party. Take two-three minutes.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Sir, the Railways is running with an ambitious and creative plan. I thank the hon. Railway Minister for assuring us that the pilgrimage of Kamakhya will be connected with other important places of pilgrimage by the Railways. I also thank her for her assurance to complete the survey of new railway line between Jogighopa, Barpeta, Hajo and Amingaon within this financial year. We are eagerly awaiting the announcement of fund provision for this new railway line in the next Railway Budget.

Sir, the North-East region needs an adequate and focussed funding for the railway network. The pace of national project, which has been taken up for implementation in our region, is very slow because of paucity of funds. A long-standing demand of electrification and double-tracking of railway line in the North-East region is still an illusion. The North-East region is backward and one of the main reasons of it is this.

We are surprised that Bongaigaon-Jogighopa-Kamakhya line is considered for the double-track line between Bongaigaon, Rongia, and Kamakhya. This is the impression given by the Ministry in various replies.

Madam, I request you to take immediate steps for doubling the existing railway tracks in the North-East region which is still an illusion for the people of North-East region. It will cost much less in comparison to other States, because meter-gauge track, which is still abundant, can be developed as second broad-gauge track. I hope the hon. Minister for the Railways will assure us in this regard.

Madam, 400 bigha of Railways' land at Sorbhog line has been lying unutilized for the last six years. Please utilise it and establish at least one factory there or start any other development work in that area, so that it cannot be occupied by other unexpected persons.

Madam, we want that there should be removal of dirty and deplorable coaches which are usually used in various trains running from Assam.

Madam, please start a new passenger train between Dhubri and Guwahati via Rongia, so that North Lakhimpur district and Dhemaji district of Assam along with Arunachal Pradesh can be linked up. There is an urgent need of creating a new separate zone exclusively for the North-East region. It will have exclusive and inclusive economic growth of the North-East Region.

I would like to know whether the hon. Minister will give priority to consider such demands. I hope that Madam will react positively to such demands.

With these few words, I, once again, thank the hon. Minister for giving priority to consider various projects in the North-East region.

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

**4.00 P.M.**

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Orissa): Sir, I do not support this Appropriation Bill for the simple reason that the Railways perhaps need an additional Rs.15,000 crore. They have been short-changed in this Budget. They have been short-changed in this Budget as they have been short-changed in every Budget. It is high time that from the Central exchequer, the Railways are funded more and more to be able to do their duty to the nation. It is the most crucial infrastructure. The Railway Minister keeps on listening to all of us in both the Houses. And when she goes and sits down in her throne with all the Railway Board Members and everyone, they say that they have not got enough funds, but, let us try to satisfy everyone, put a little bit here and put a little bit there. What

else can she do if she is denied the funds that she deserves? So, I will not make any demand as such because our demands are well known. Every State has demands. All my colleagues have been making demands. We should demand that the Railways should not be treated merely as a commercial organisation. There should be support available. For the social cost which they incur, they must get the benefit. Unless they do so, I am afraid, the rolling stock will deteriorate, safety measures will not be there and gradually, we will come to a situation where accidents will be more. And because it is depreciating, every such rolling stock will depreciate pretty fast. I don't think I have studied it, but, I think, their depreciation fund is not big enough to really take care of the situation.

Sir, having said this, I will come to a few problems of Orissa. Sir, after long decades, Orissa is going into the throes of industrialisation. Today, there are commitments of more than Rs. 6,00,000 crore of investment. If the PCPIR of the Ministry of Chemicals and Fertilisers are put together, if it comes up, which is likely to come up in the near future, it will add another Rs.1.7 lakh crore of more investment. Madam, you will be glad to know that in 2009-10, Orissa stands as number one with an investment of Rs.71,000 crore or Rs.74,000 crore, well ahead of all the other States. But, how would these fructify without infrastructure? You said, "Build roads". Now, the cheapest mode of goods and passenger traffic is the Railways and you are not there. Let us say we need this Daitari-Banspani, which you have built to be doubled, to be extended up to Barbil. A short gap is there -- that's not being done -- to connect it to Jamshedpur. Then the entire northern market, the northern region, is available for industries in Orissa. Otherwise, they go by a longer route and costs increase. Similarly, we are putting up ports. Thirteen ports have been planned. Three have already started; three more are likely to start during this year. The general principle that the Railways appear to be taking is, "No, we won't build lines to those ports." It will be too much to repeat port developers to take care of the entire cost of the line. Why don't you get into a joint venture? If he takes the railway line, you also lose revenue. It will be a dedicated private railway line. So, why not take up a joint venture? Please think about this suggestion. Another suggestion would be to kindly shift Rourkela-

Jharsuguda portion from South Eastern Railway to Orissa and take out the Waltair Division minus Orissa portion to Andhra Pradesh. Andhra Pradesh has been demanding. We have been demanding for this portion.

Please do it; you will get the blessings of the people of both Andhra Pradesh and Orissa for your future ventures. I have a number of railway lines which are important to the State, which I can mention before you, but I do not want to mention for paucity of time. A number of important trains which you have to run, So, all those lists I will send to the Chairman, Railway Board, and with a copy to you, if you have time to look at it. But passenger amenities in Orissa stations are awful. ...(*Time bell rings*)... You go to other States; you go to Orissa; you will find the difference. Please take care of that. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Mr. Mohapatra. Now, Shri Rajniti Prasad.

**श्री राजनीति प्रसाद** (बिहार) : धन्यवाद सर। सबसे पहले तो मैं नंदी येल्लैया साहब को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आंध्र प्रदेश के होते हुए भी उन्होंने बहुत अच्छी हिन्दी में रेलवे पर अपनी बात कही। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। वे तेलुगुभाषी हैं, लेकिन फिर भी वे अच्छा बोले। ...(**व्यवधान**)...

सर, पहली बात यह है कि जो प्राकृतिक आपदा होगी, उसके लिए तो हम कुछ नहीं कर सकते हैं। जैसे अभी लेह में बादल फटा, फिर वहां भूकम्प आया और वहां पर लेह में जो हुआ, स्कूल की छत पर बच्चे मर गये, उनके टिफिन आदि हमको दिखाये गये, लेकिन जब हमारी और आपकी भूल के कारण पैसेंजर्स का जो बस्ता दिखता है, यानी आदमी तो मर जाता है, लेकिन उसका लगेज बच जाता है। वह हमारी भूल के कारण होता है। अगर हम बात नहीं करेंगे, तब भी आपको पैसा तो मिलेगा ही, लेकिन इसके बारे में आपको कोई उपाय निकालना चाहिए। जब हम लोग रेल में जाते हैं तो एक दर्दनाक स्थिति होती है और हमें हनुमान चालीसा पढ़ना पड़ता है, जय हनुमान ज्ञान गुण सागर कि कहीं कोई गड़बड़ न हो जाए। तो यह जो हनुमान चालीसा पढ़ने वाली बात है, उसके लिए आप जरूर कुछ कीजिए। अगर आप नहीं करेंगी तो गरीब लोग ट्रेन में कैसे चलेंगे? हम लोग तो हवाई जहाज में चलते हैं या



कभी किन्हीं दूसरे साधनों से चलते हैं। आपकी जो ट्रेन है, उसमें कभी ऐसा झंझट होता है, उसमें कभी ऐसा हड़कम्प होता है कि या तो कभी लाइन खत्म हो जाती है, कभी बिजली की लाइन खत्म हो जाती है या कभी कहीं सिग्नल में गड़बड़ी आ जाती है और तब ये ट्रेनें रुक जाती हैं। आप यहां संसद में हमसे पैसा ले रही हैं तो आप भी एक बात याद रखिए कि आप 500 करोड़ रुपये ले रही हैं और 100 करोड़ रुपये आप कॉमनवेल्थ गेम्स में दे रही हैं, इसमें फिर घपले की बात भी आ जाएगी, जिसे बाद में देखा जाएगा, लेकिन अभी आप उसको दे रही हैं।

मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ कि बिहार बहुत ही गरीब राज्य रहा है। बिहार आपका भाई ही रहा है, क्योंकि पहले बिहार, बंगाल, उड़ीसा सब एक रहे हैं...(व्यवधान)... हमने रेलवे में 58 हजार करोड़ रुपये बिहार को दिये हैं। हमने वहां पांच प्रोजेक्ट्स चलवाये। ऐसा नहीं कि उनका केवल शिलान्यास हुआ बल्कि उन सभी प्रोजेक्ट्स की मंजूरी भी हो गई थी। उन सभी के लिए पैसा सैंक्शन हो गया था कि आप पांच फैक्ट्री वहां लगाएंगे। जब हमने आपसे सवाल पूछा था तो आपने 2010-11 में एक फैक्ट्री चालू करने की बात तो कही, लेकिन बाकी चार के बारे में कुछ नहीं कहा। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि बिहार बहुत पिछड़ा है, इसके लिए आप जरूर ध्यान दीजिए।

मंत्री महोदया, मैं एक बात आपसे यह कहना चाहता हूँ कि मैं पटना के दानापुर के डी.आर.एम. से मिलने गया था। मैंने उनसे कहा कि जो ट्रेनें पटना से बक्सर, पटना से मुकामा और पटना से गया जाती हैं, जब ये ट्रेनें दिन में चलती हैं तो उनको गांव के लोग कहीं भी, बिना स्टेशन के हाथ देकर रुकवा देते हैं। कहते हैं - गाड़ी रोको, हम आ रहे हैं और जहां वे चाहते हैं, उतर जाते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** आपका 5 मिनट का समय था, अब 4 मिनट हो चुके हैं।

**श्री राजनीति प्रसाद :** जब मैं वहां DRM से मिलने गया, तो उन्होंने कहा कि हम इसमें कुछ नहीं कर सकते हैं। जब मैं DGP से मिलने गया, तो उन्होंने भी कहा कि हम कुछ नहीं कर सकते हैं। इसका मतलब यह हुआ कि दिन में जो ट्रेनें पटना से मुकामा, पटना से गया और पटना से बक्सर जाती हैं, उन ट्रेनों का कोई मालिक नहीं होता है, वे कहीं भी रुक जाती हैं, उनमें से लोग कहीं भी उतर जाते हैं। यह बड़ी समस्या है। वहां जितनी फोर्स थी, वह पूरी

फोर्स उठाकर आप बंगाल में लग गई हैं और बिहार में आज RPF की कोई फोर्स नहीं है, यह मुझे बताया गया है। मैं चाहता हूँ कि आप इस बारे में कुछ स्पष्टीकरण दें।

उपसभाध्यक्ष जी, दूसरी बात यह है कि हमारे एक माननीय सदस्य ने कहा कि आप ट्रेन से ज्यादा चलते हैं। चूंकि मैं गरीब प्रदेश का आदमी हूँ, इसलिए ट्रेन से ज्यादा चलता हूँ। जब मैं ट्रेन से चलता हूँ, तो मुझे दो बातें याद आती हैं - एक तो यह कि पता नहीं आज कौन सा खाना खाने के लिए मिलेगा और दूसरा यह कि यह ट्रेन कब पहुंचेगी। मैंने आज ही सवाल किया था कि आप कितनी भी स्पीड से ट्रेन को चलाइए, यह कहा जाता है कि right time पर पहुंच रही है, लेकिन आधे-आधे घंटे, एक-एक घंटे, डेढ़-डेढ़ घंटे तक ट्रेन outer पर खड़ी रहती है। इस बारे में आप जरूर विचार करिए।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** अब आप समाप्त कीजिए।

**श्री राजनीति प्रसाद :** उपसभाध्यक्ष जी, मुझे 2 मिनट और दे दीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** आपके 6 मिनट हो गए हैं, बाकी सभी लोगों ने 5-5 मिनट में अपनी बात खत्म कर दी है।

**श्री राजनीति प्रसाद :** उपसभाध्यक्ष जी, अभी हाल के दिनों में बिहार में ट्रेनों के अंदर लूटपाट हुई है। आप कहते हैं कि इसे देखना बिहार का काम है। ट्रेन आपकी, ट्रेन में सभी चीजें आपकी, पटरियां आपकी, RPF आपकी और वे लोग RPF की uniform पहनकर ट्रेन में डकैती करते हैं। आपकी intelligence कहां गई? मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इस ओर ध्यान दीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** आपकी बात हो गई, पांच मिनट हो गए, बहुत ज्यादा समय हो गया।

**श्री राजनीति प्रसाद :** उपसभाध्यक्ष जी, एक आखिरी मुद्दा उठाकर मैं अपनी बात आधे मिनट में खत्म करूंगा। उत्तर रेलवे के मुरादाबाद मंडल में एक रेलवे स्टेशन है, जिसका नाम Sambhal है, Sambhal के आगे कोई भी गाड़ी नहीं जाती है। यहां पर रेल लाइन खत्म हो जाती है। आजादी से लेकर आज तक यहां कोई भी पैसेंजर ट्रेन दिल्ली तक नहीं चली है। Sambhal से मुरादाबाद के बीच पैसेंजर ट्रेन चलती है। मेरी रेल मंत्री महोदया से गुजारिश है कि चूंकि इस इलाके में ज्यादातर गरीब और अल्पसंख्यक लोग रहते हैं, इसलिए जो भी पैसेंजर ट्रेन मुरादाबाद और दिल्ली के बीच चलती है, उनमें से किसी ट्रेन को Sambhal तक चलाया जाए। धन्यवाद

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Anil Madhav Dave. Your party's time is over. So, you take only two or three minutes.

**श्री अनिल माधव दवे** (मध्य प्रदेश) : सर, मैं 5 मिनट का समय लूंगा।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Your party's time is over. Then I am not calling you.

**श्री अनिल माधव दवे** : उपसभाध्यक्ष जी, मैं विशेषकर मध्य प्रदेश के संबंध में आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश के कुछ जिले ऐसे हैं, जिनके अंदर आजादी के 60 सालों के बाद भी रेल सेवा नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के दो हिस्से ऐसे हैं, जहां रेलवे की सेवा नहीं है। एक है - धार, झाबुआ, बड़वानी और खरगौन। चूंकि आप खरगौन की हैं, इसलिए मैं आपका पक्ष भी रख रहा हूँ। दूसरा हिस्सा है - मंडला, डिंडोरी, बालाघाट और छिन्दवाड़ा। कहने को इनके किनारे से रेल गुजरती है, लेकिन रायसेन ऐसा जिला है, जहां आज तक रेल नहीं है। कहने के लिए कोई कह देता है कि उसके बाजू में एक किलोमीटर की दूरी पर रेलवे स्टेशन है, लेकिन अगर हम समग्र विकास की ओर ध्यान दें, तो मैं चाहता हूँ कि इस प्रकार के budget allocation प्रस्तावों में आज नहीं तो भविष्य में अवश्य इसको शामिल करने पर विचार किया जाना चाहिए।

दूसरा, विशेष करके झाबुआ-खरगौन-बड़वानी-अलीराजपुर वाला जो क्षेत्र है, इसके अंदर हमें कभी न कभी रेलवे पर आधारित उद्योगों के संबंध में भी सोचना चाहिए, क्योंकि यह बहुह ही उपेक्षित है। मैं दो-तीन बजट से देख रहा हूँ कि शायद कुछ हो जाएगा, शायद कुछ हो जाएगा, लेकिन अभी तक उस विषय में कुछ नहीं हो पा रहा है।

महोदय, सुबह भी मैं इस बात को कह रहा था कि रेलवे के वर्क कल्चर के ऊपर ध्यान देना बहुत जरूरी है। पिछले कुछ समय से ऐसे लोगों ने इसका नेतृत्व कर लिया है, जिनके कारण तीन अलग-अलग विषयों के अंदर बात बिगड़ गई है। False Financial Facts Budget के अंदर रख करके, जिसके लिए आपने कहा था कि मैं white paper दूंगी, लेकिन वह उतना white नहीं बनता है, जितना white बनना था, वह dirty white था। यह अच्छा होता, अगर वह total white बन जाता, जिससे कम से कम यह मालूम पड़ता कि किसी के प्रयत्नों के कारण रेलवे की मूल ढांचागत व्यवस्था के अंदर एक बहुत बड़ी खराबी आई है। हमने human resource के मामले में जिस प्रकार का

recruitment किया है, भारत के अंदर केन्द्र सरकार के जितने भी संस्थान हैं, उन सब के अंदर अगर कहीं सबसे ज्यादा काम का वातावरण था, तो वह रेलवे में था। चूंकि मैं रेलवे कर्मचारी का बेटा हूँ और मैंने रेलवे क्वार्टर्स में अपना जीवन जीया है, इसलिए मैं जानता हूँ कि working की दृष्टि से रेलवे का atmosphere कितना अच्छा था। पिछले 20 सालों के अंदर रेलवे के अंदर एचआर के क्षेत्र में recruitment के लेवल पर गड़बड़ हुई है। उसके अंदर कभी कोई आता है और कहने लगता है कि रेलवे में कुल्हड़ मिलेगा। कहां है भैया, कुल्हड़? आज की तारीख में डिब्बे के अंदर पीने का पानी नहीं है, बाकी की बात तो छोड़ दीजिए। कोई कहता है कि खादी की चादर मिलेगी, हम गांधी के प्रवर्तक हैं। जिन लोगों ने खादी की चादरों की बात की, सुबह हम शताब्दी एक्सप्रेस की बात कर रहे थे, शताब्दी एक्सप्रेस के अंदर से "वैष्णव जन तो तैने कहिए, जे पीड़ पराई जाने रे" गीत इसलिए हटा दिया गया कि यह गीत सांप्रदायित है। बताइए, अब यह कोई तरीका है काम करने का। ... (समय की घंटी)...

सर, मेरा कहने का तात्पर्य इतना ही है कि रेलवे के वर्किंग कल्चर के ऊपर ध्यान दे देंगे, तो मुझे लगता है कि चीज पर्याप्त हो जाएगी ... (समय की घंटी)...

सर, मैं अंतिम बात कह कर अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। अगर आप आने वाले financial year के अंदर इतना कह दीजिए कि डिब्बे में पीने के लिए साफ पानी मिल जाए। रेलवे लाइन के दोनों तरफ ट्रेक पर बोलतें फिंकी रहती हैं और हर रेलवे स्टेशन पर बच्चे उसी को रिपेक करके एक-एक, दो-दो रूप में पानी का बोतल दे रहे हैं, इस environmental hazard के कारण लोग गलत पानी पी रहे हैं। ममता जी, इतना कर दीजिए। मध्य प्रदेश की बातों की ओर मैंने आपका ध्यान आकर्षित किया और अगर राष्ट्रीय स्तर पर वर्क कल्चर के ऊपर ध्यान दिया जाएगा, तो बहुत ठीक होगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री ईश्वर सिंह** (हरियाणा) : सर, रेलवे हमारे देश की एक जीवन रेखा है। रेलवे में आम आदमी का वास्ता है। हमारी रेल मंत्री बधाई की पात्र हैं। ये एक सफल और निपुण मंत्री साबित हुई हैं। मैं इनको बधाई देता हूँ। कई चीजें हैं, जैसे आपकी सादगी है, ईमानदारी है, आपको बहुत सख्ताई से मुकाबला करना पड़ेगा। मैं सबसे पहले भूमि की बात करता हूँ। रेलवे के अंदर 75.7 परसेंट भूमि रेलवे स्टेशनों, रेलवे कलोनियों, रेल लाइन, रेल पथ, आदि की संरचना में गई है और 10.5 परसेंट वृक्षारोपण में गई है। यह रेलवे मिनिस्ट्री खुद भी मानती है कि 15 परसेंट भूमि बिल्कुल खाली है, जो कि किसी भी प्रयोग में नहीं लाई जाती है, तो मैं आपसे एक निवेदन करता हूँ कि वह भूमि भूमिहीन लोगों को दे दी जाए। वह पट्टे पर दे दी जाए या सीज पर दे दी जाए या हिस्सेदारी पर दे दी जाए, इससे

एक तरफ तो राष्ट्र को फायदा होगा और दूसरी तरफ जो बेरोजगार हैं, उनको रोजगार मिलेगा। विशेष कर जो SC और ST क्लास के लोग हैं, जिनके पास भूमि नहीं है, मेरा आपसे यह निवेदन है कि उनको यह भूमि allot कर दी जाए। वे इसके मालिक नहीं बनेंगे, वे आपको आपका हिस्सा भी देंगे और आपकी मलिकियत को भी संभाल कर रखेंगे, क्योंकि ऐसी भूमि पर अवैध कब्जे हो रहे हैं।

मेरी दूसरी request आपसे यह है कि जैसे अभी उपसभाध्यक्ष महोदय ने कहा कि आपका हरियाणा छोटा सा स्टेट है, इसलिए आपको बोलने के लिए एक मिनट मिलेगा। हरियाणा बेशक छोटा है, परंतु देश के अंदर उसकी अहम भूमिका है। हमारा स्टेट धान का कटोरा है और वह wheat का बहुत बड़ा दरिया है, जो सारे देश को भरता है। हमारी फसल का एक-चौथाई हिस्सा देश में जाता है। राजस्व भी हम सबसे ज्यादा देते हैं लेकिन जहां तक यात्री सेवा में हमारा हिस्सा होना चाहिए, वह नगण्य है।

मैडम, आपने पिछले सेशन में कुरुक्षेत्र के लिए announce किया था। आज जिस सीट पर आप बैठी हैं, उसी सीट से आपने कुरुक्षेत्र के लिए announce किया था। ...

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** ईश्वर सिंह जी, चेयर पर मैडम नहीं बैठी हैं। आप चेयर को address कीजिए।

**श्री ईश्वर सिंह :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मैडम को सम्बोधित कर रहा था कि पिछले सेशन में ...**(व्यवधान)**... सर, पिछले बजट में मैडम ने कहा था कि कुरुक्षेत्र को 1st class station घोषित कर दिया जाएगा, लेकिन दुख की बात है कि जो गीता की स्थली है, जहां हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा पर्व मनाया जाता है, जहां सूर्य ग्रहण मनाए जाते हैं, इसको इस साल छोड़ दिया गया है। दूसरे, एक बात सुनने में यह आई है कि एक विशेषज्ञ समिति बनी है, उसने 64 multi functional station घोषित किए हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूँ कि मैडम, कुरुक्षेत्र से ढांड, पबनावा, टीक, कलायत आदि जो स्टेशन हैं, मैंने इन स्टेशनों पर खुद जाकर देखा है कि पीने की पानी की कहीं सुविधा नहीं है। सीवरेज की कहीं सुविधा नहीं है। वे कहते हैं कि सीवरेज स्टेट का महकमा है और सीवरेज का रेलवे स्टेशनों के साथ कहीं connection नहीं जुड़ता है। सभी स्टेशनों के साथ ऐसा है। सभी रेलवे स्टेशनों ने सीवरेज की अपनी व्यवस्था की है, जो कि नगण्य है और जो गांव के स्टेशन हैं, वे पानी की व्यवस्था के बिना इसी तरह से अधूरे हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं सबसे बड़ी बात यह कहूंगा कि जो कुरुक्षेत्र से वाया पटियाला वाया चीका-गुला एक रेलवे लाइन मंजूर की है, वह इस बजट के अंदर लाई जाए। इससे हरियाणा का काफी portion पंजाब के साथ जुड़ेगा। एक और अहम बात यह है कि नरवाणा से कुरुक्षेत्र तक अंग्रेजों के जमाने से एक लाइन निकली है, आज तक उसको डबल नहीं किया गया, उसका विद्युतीकरण नहीं किया गया, माल-भाड़े में सबसे ज्यादा आमदनी वहां है, यह आपका रिकार्ड बताता है, परंतु यात्री सुविधा के मामले में सदियों से यहां यात्रियों के लिए, कर्मचारियों के लिए पानी नहीं है। ... (समय की घंटी)... सर, एक मिनट ... मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में जो सबसे बड़ा defect है, वह ठेकेदारी प्रथा है। ठेकेदारी प्रथा में स्क्रेप है, लाइन बिछाने का काम है, infrastructure का काम है, कार-पार्किंग तक का काम है। इस ठेकेदारी प्रथा की वजह से रेलवे महकमा ज्यादा बदनाम है, इसके ऊपर अंकुश लगाया जाए। यह महकमा जब अपने हॉस्पिटल बनाता है, अपने स्कूल बनाता है तो इन कामों को भी वह अपने अंडर में ले और जी.आर.पी. ... (समय की घंटी)... सर, जी.आर.पी. एक ऐसा महकमा है, जैसा सुबह मेडम ने कहा कि यह स्टेट का महकमा है, इसके अंदर करप्शन का सबसे बड़ा अड्डा है। वहां का ही आदमी जो स्टेशन पर तैनात है, वह जानता है कि कौन चोर है, कौन डकैत है, वह ज्यादा शुल्क देकर ... (समय की घंटी)...

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** बैठिए .....बैठिए।

**श्री ईश्वर सिंह :** सर, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे टाइम दिया, परंतु टाइम भी आपने तीन ही मिनट का दिया, धन्यवाद।

**श्री जयप्रकाश नारायण सिंह (झारखंड) :** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूं और मैंने पहले भी बार-बार आग्रह किया है कि मैं झारखंड और देवघर का रहने वाला हूं और आपका पड़ोसी भी हूं। उसी लाइन से होकर कोलकाता हावड़ा ट्रेन जाती है, हम उसी लाइन पर स्थित हैं। देवघर झारखंड का सबसे पवित्र और famous तीर्थ स्थान है।

हम बराबर यह मांग करते हैं कि झारखंड में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार में जब आप मंत्री थे, उस समय रेल लाइन के निर्माण की जो आधारशिला रखी गई थी, अभी तक वह लाइन अधूरी है। उस

लाइन को पूरा किया जाए। दूसरा राजधानी एक्सप्रेस ऊधर से तीन दिन Jasidih रुकती थी, उसे एक दिन कर दिया गया है। आपसे आग्रह है कि इसे तीन दिन किया जाए। महोदय, Jasidih में बहुत बड़ी आबादी है, वहां पर 17-18 हजार की population है। उसको जोड़ने के लिए, समपार बनाने के लिए मैंने लिखा था कि मैं अपने एमपी फंड से पैसा दूंगा। लेकिन आज तक रेल मंत्रालय ने इसका जवाब नहीं दिया कि आप हमारे पैसे का उपयोग करना चाहती हैं या नहीं करना चाहती। इस प्रकार से यह काम नहीं हुआ। महोदय, देवघर-दुमका-रामपुर रेल लाइन को अतिशीघ्र पूरा किया जाए। इसी तरह से गिरीडीह-हजारीबाग-रांची रेल लाइन, देवघर-बांका-सुल्तानगंज रेल लाइन, जमालपुर रेल कारखाना को भी उन्नत किया जाए - यही मेरी मुख्य मांग है। महोदय, मैं ज्यादा समय ने लेते हुए दो मिनट में ही अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि अपने पड़ोसी पर भी ध्यान दें। धन्यवाद।

SHRI BHARATKUMAR RAUT (Maharashtra): Thank you, Sir, for giving me time. It was because of miscommunication; I thought that the Nalanda University Bill was coming up first and so, I did not give my name. I will give my demands only in bullet points to Mamta didi.

Firstly, I must thank her for giving a railway station in the Konkan region of Konkan Railways. Konkan in Maharashtra has four districts, namely, Thane, Raigad, Ratnagiri and Sindhudurg. All trains passing through this region were not getting stations. Now, you have given one station. I am happy about it. But I am rather surprised how it happened that you have given the station; the train stops at Kankrauli in the Sindhudurg district. But it has no booking facility. There is no quota of seats available at Kankrauli Railway Station. So, what is the point? Therefore my demand is that you should provide the booking facility at this railway station.

My next point is about recruitment. You have Regional Railway Recruitment Boards. My request to you is that, for recruitment in class III and class IV, unskilled and non-engineering staff positions, you must recruit only local people. There is no point in a person coming from the south and going to the north or from the east to the west and so on. That is not useful. Therefore, the selection for recruitment of non-engineering staff must be done from amongst the local people.

Coming to my third request, in the last Budget, Madam, you had given 105 extra local trains for the suburban railway of Mumbai. We all clapped. I thumped the benches. Where are those trains? What happened to them? Almost half the year has gone by and not one new train has started. I can understand your problem. If we have to have 105 extra local trains, you should have those many tracks. There are no tracks. Where will you run those trains? Trains can't run on roads! Therefore, don't promise anything unless you are very sure of what you can do.

My last point is on behalf of all the MPs. We, MPs, get railway booking. My request to you is, allow us the online booking facility. That online booking facility is not available to us. If we give our IC number, we should be able to get online booking. That is our day-to-day requirement. Please, accept it.

**श्री राम कृपाल यादव (बिहार) :** धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने बहुत कृपा की। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय का ध्यान केवल कुछ प्वाइंट्स की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मैडम हमारी दीदी हैं। महोदय, बिहार के लिए कुछ महत्वपूर्ण योजनाएं थीं, जो शायद pending पड़ी हुई हैं। मैं उनकी चर्चा नहीं करूंगा कि कौन सी महत्वपूर्ण योजनाएं हैं, मैडम को मालूम है। कई महत्वपूर्ण रेल लाइनें बिछानी थीं, कई फैक्ट्रीज थीं, जिनकी चर्चा माननीय सदस्य श्री राजनीति प्रसाद जी ने की है। उनकी तरफ अगर मैडम का ध्यान चला जाए तो बड़ी कृपा होगी। सर, मैडम तो विशाल हृदय की व्यक्तित्व हैं।

और आम लोगों की तरह हैं। मैं समझता हूँ कि बिहार बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है, देश की आजादी के बाद से वहां कोई इण्डस्ट्री नहीं लगी है और उसका हक भी मारा गया है, मैं उसकी डिटेल में नहीं जाना चाहता। महोदय, मैं आपके माध्यम से मैडम से यह निवेदन करूंगा कि आपके मन में बिहार के प्रति भी वही भावना है, जो बंगाल के प्रति है, क्योंकि बंगाल और बिहार कभी न कभी भाई रहे हैं, और यह उसकी का पार्ट है। जो महत्वपूर्ण योजना है फैक्टरी सहित, उस पर आप कृपया विशेष ध्यान दें, ताकि वहां के आर्थिक विकास में गति हो और बिहार विकास में थोड़ा आगे बढ़ सके। मुझे यह भी निवेदन करना है।



पटना जंक्शन के ठीक बगल में एक सुपर स्पेशलिस्ट हॉस्पिटल का निर्माण हो रहा है, जहां किडनी और हार्ट के इलाज के विशेष इंतजाम होंगे। यह सिर्फ रेलवे स्टाफ के लिए ही नहीं, बल्कि आम लोगों के लिए भी महत्वपूर्ण योजना है। मगर इसका काम धीमा पड़ गया है, जबकि इसका उद्घाटन भी हो गया है। केवल आउटडोर काम हो रहा है। अतः हॉस्पिटल के काम में गति आए और जिस परपज से इस हॉस्पिटल का निर्माण कराया जा रहा है, उसकी उपयुक्तता हो सके, उसके लिए हम मैडम से निवेदन करेंगे।

दूसरा, मैडम, पटना जंक्शन पर आप जाएं। मैं तो निवेदन करूंगा, आप तो रेल से सफर करती हैं तथा स्पेशल ट्रेन को भी आप अवॉइड करती हैं। कभी, इन दिनों कई महत्वपूर्ण अवसर मिले हैं, मगर आपकी व्यवस्तता रहती है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि पटना जंक्शन पर आप जरा एक बार आ जाइए, जो हालात वहां के हैं हम उसका यहां वर्णन नहीं कर सकते। पटना जंक्शन के ठीक सामने एक शौचालय का निर्माण करवाया गया है। लेकिन वहां तक जाना भी मुश्किल है, मैं उसको एक्सप्लेन नहीं कर सकता। वहां आप जाएं या अपने किसी प्रतिनिधि का भेजकर इसको दिखवाइए कि किन हालात में पटना जंक्शन की स्थिति है। ... (समय की घंटी)... वहां लाखों लोग आते-जाते हैं लेकिन वहां सफाई की स्थिति बदतर है।

बिहार के अंदर पैसेंजर्स ट्रेन्स की हालत भी बहुत खराब है। वहां जो लोकल ट्रेन्स चलती हैं उनकी बत्ती बंद रहती है, उनके शौचालय की स्थिति बहुत खराब है, उनकी खिड़कियां टूटी रहती हैं। मैडम, आप तो आम लोगों की तरह हैं, वह फर्स्ट क्लास वाली मैडम नहीं है, जो हमारी दीदी है। मेरा निवेदन यह होगा कि कम से कम आप उस पर जरूर ध्यान दें ... (व्यवधान)...

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

**श्री राम कृपाल यादव** : खाली पाइंट्स ही हैं, मैं खत्म कर दूंगा, दो पाइंट और हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Your time is over, please sit down. ... (Interruptions)...

**श्री राम कृपाल यादव :** बस खत्म कर दूंगा, दो पाइंट और हैं। ...**(व्यवधान)**... मैं कोई भाषण नहीं कर रहा हूँ, केवल आपके माध्यम से दीदी का ध्यान आकृष्ट कर रहा हूँ और शायद पहली दफा हमको मेडम के सामने रेलवे पर बोलने का अवसर मिला है। इसलिए मैंने निवेदन किया है। एक और महत्वपूर्ण मामला है, जिसके बारे में मैंने मेडम से व्यक्तिगत रूप से उनके चैम्बर में जाकर के निवेदन किया था। पटना में विभिन्न जगहों से दिल्ली से, कोलकाता से ट्रेन का जो कोटा निर्धारित था उका कोटा आधे से कम कर दिया गया है, जबकि इतनी बड़ी तादाद में वहाँ की आबादी है, वहाँ के लोग बाहर ज्यादा रहते हैं। जब कोटा खत्म हो जाएगा तो लोग कैसे जा पाएंगे। इसलिए मेरा निवेदन यह होगा कि या तो कोटा फुलफिल करने का काम कीजिए। ...**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) :** बस, बस।

**श्री राम कृपाल यादव :** सर, अंत में मैं निवेदन करूंगा कि पटना के दानापुर में जो डी.आर.एम. कार्यालय है ...**(व्यवधान)**... बस, मैं खत्म कर रहा हूँ। वहाँ जो कर्मचारियों के रहने के आवास हैं उनकी स्थिति बद से बदतर है। कृपया उस तरफ भी ध्यान दीजिए। इन्हीं चंद शब्दों के साथ मुझे विश्वास है कि जब मेडम जवाब देंगी तो इन पर गौर करेंगी। अन्त में, सर ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Yadav, it is not going on record, please sit down. ...**(Interruptions)**...

**श्री राम कृपाल यादव : \***

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Salim Ansari now. ...**(Interruptions)**... What is this? ...**(Interruptions)**... बाकी लिख कर दे दो। ...**(व्यवधान)**... सुनिए, बाकी लिख कर दे दो। ..... आप सुनते नहीं हैं। ..... बैठो, बैठो, टाइम नहीं है। ...**(व्यवधान)**... Mr. Yadav, it is not good. ...**(Interruptions)**... Please sit down. It is not going on record; Mr. Salim Ansari now. ...**(Interruptions)**...

**श्री सालिम अन्सारी :** माननीय डिप्टी स्पीकर साहब का मैं शुक्रिया अदा करता हूँ कि उन्होंने मुझे टाइम दिया। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Mr. Rajniti Prasad, if a Member or a leader gives an assurance to the Chair, it should be honoured. That is what I am saying. You spoke from

your party, yet you requested that Mr. Yadav be given two minutes. Instead of two, I gave him more than four minutes. But, even then, he is not obeying the Chair. It is not proper. Please take note of it.

**श्री सालिम अन्सारी :** शुक्रिया डिप्टी स्पीकर साहब। आपने मुझे दो मिनट बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी का ध्यान उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल की ओर ले जाना चाहता हूँ। पूर्वांचल अति पिछड़ा है और वहां पर मऊ जंक्शन रेलवे स्टेशन है। वह दो किलोमीटर लम्बा है और दो किलोमीटर चौड़ा है और वहां एक किलोमीटर लम्बा प्लेट फार्म है। स्वर्गीय कमलनाथ राय जब जिंदा थे, तो 1995 में मऊ जंक्शन को टर्मिनल बनाने की घोषणा की गई थी। यह बनारस और गोरखपुर के बीचों बीच पड़ता है। मैं माननीया रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि 1995 की वह घोषणा, जो मऊ को टर्मिनल बनाने के लिए की गई थी, उसका क्या हुआ? वहां पर पर्याप्त जमीन है, वहां पर पर्याप्त सब कुछ है, अगर मऊ को टर्मिनल बनाया जाए, तो इससे वहां की जनता को काफी फायदा होगा। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि पूर्वांचल उत्तर प्रदेश का दिल है। टर्मिनल बनाने के बाद वहां से तमाम ट्रेनें चलाई जा सकती हैं। रेलवे के पास मऊ में बहुत जगह है, वहां पर एक किलोमीटर लम्बा रेलवे प्लेटफार्म है, यह मैंने आपको पहले ही बताया है। उससे 40 किलोमीटर दूर आजमगढ़ पड़ता है, जहां से कैफियात एक्सप्रेस बनकर चलती है। वहां के लोगों की यह डिमांड है कि कैफियात एक्सप्रेस को मऊ से चलाया जाए। मऊ से पहले रेलवे का loco-shed था, उसमें रेलवे के डेढ़ हजार कर्मचारी काम करते थे, अब वह loco-shed खत्म हो गया है। वहां पर रेलवे की सारी प्रॉपर्टी वैसे ही पड़ी है। अगर ममता दीदी मऊ जंक्शन की ओर थोड़ा-सा ध्यान दे दें और मऊ में रेलवे टर्मिनल बना दें, तो मैं समझता हूँ कि इससे बनारस पर भी लोड कम पड़ेगा और गोरखपुर पर भी लोड कम होगा। मेरी मांग है कि मऊ टर्मिनल को फंक्शनिंग किया जाए, वहां से ट्रेनों को मूव किया जाए, क्योंकि वहां पर आपके पास पर्याप्त मात्रा में जमीन है, यही मुझे कहना है। धन्यवाद।

**SHRI SILVIUS CONDPAN (Assam):** Mr. Vice-Chairman, Sir, as you know, the North-Eastern Region, except Railway, does not depend on any other mode of transportation for its development. We fully depend upon the Railway system. I would like to draw the attention of the hon. Railway

Minister that the people of the North-East depend only upon the Railway system for their economic development. The Railway system which was started during the British regime, today it has not seen more and more development after 60 years of Independence. So, I draw the attention of the hon. Railway Minister, through you, Sir, to all these problems we have. Sir, whatever points have been submitted by my friend from Assam, Shri Kumar Deepak Das, because you are cutting down our time, I fully subscribe to all his submissions. But, from my side, I again reiterate that many projects of national importance are pending for implementation in the North-Eastern Region. I request the hon. Railway Minister to use her good offices in the Ministry so that all the projects of national importance in the North-Eastern Region are implemented quickly. These are the projects of national importance, these are committed projects to the people of North-East, but they are not seeing the light of the day. So, I once again request the Railway Minister, I am not going to elaborate it because there is no time, to expedite all the projects of the North-Eastern Region. Sir, with these submissions, as you had said that I should confine to the time-limit, I have confined to it, I conclude my speech. Thank you very much, Sir.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister that in her Budget Speech she had announced that there would be a Wagon Factory in Guwahati on PPP mode. I want to know from the hon. Minister the present status of this project, and I would like to request the hon. Railway Minister -- we have already requested it in the last Budget Session -- that instead of taking up this project on Public-Private-Partnership, it should be taken up by the Railway Department itself.

In her budget speech, the hon. Railway Minister announced that there will be a master plan for the North Eastern Region and in consultation with the North Eastern Region Planning Commission she is going to implement this project. I want to know from the Minister from where finance is coming

because there is no reflection at all in the General Budget about this plan, and secondly, budgetary provision for the North Eastern Council has not been increased. So, I want to know for this plan where is the money coming from. One of the most interesting things of our region is that there are about 9000 posts of Grade IV and Grade III posts which are vacant in the NF Railway which has headquarters at Maligaon, Guwahati. You know the problems of the North Eastern Region. Insurgency problem of the North Eastern Region is known to everybody. One of the basic reasons for the insurgency of the North Eastern Region is unemployment. Looking at the unemployment, I would like to know whether the Railway Minister is going to announce a special recruitment policy in the interest of the North Eastern Region because we have seen all the times the youth of the North Eastern Region are deprived. Not during your time but before that more than 200 youths were appointed in the NF Railway without any advertisement, without any interview. Out of these 200 youths not a single boy was selected from the North Eastern Region. This is the reason we are suffering a lot. We would like to request the hon. Railway Minister to kindly declare a special recruitment policy considering the problems faced by the youths of the North Eastern Region. ...*(Time-bell rings)*... I would take only one minute, Sir. Sir, there are a lot of projects announced as national projects and one of these projects is the Bogibeel bridge. The foundation stone of this bridge was laid in 1997. But till today this bridge has not been completed. I would like to request the hon. Minister to give some attention on the projects for the North Eastern Region like the Bogibeel bridge, like broad gauge lines and implement the projects of the North Eastern Region as early as possible. The last request I would like to make to the hon. Minister is to introduce electrical rail line and double line in the North Eastern Region. Guwahati is the hub of North Eastern Region and there should be a superfast train, a bullet train, between Guwahati and Mumbai because the highest number of cancer patients of our country is coming from the North Eastern Region. Looking at the number of cancer patients, will the hon. Minister introduce a bullet train between Guwahati and Mumbai? Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Before hon. Minister's reply, I think Shri Ahammed wants a small intervention for clarification. Yes, please.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI E. AHAMMED): Sir, the Railways and its employees are having excellent relationship and Railways is one institution which has even set apart Rs.55,000 crores of rupees for their salary and pension increase because of the Pay Commission. An hon. Member of this House, Mr. Rajeeve, while speaking here said the Railways has not paid the festival allowance, the Onam allowance to the employees. It is totally incorrect. As a matter of fact, there is a system prevailing in the Railways, the railway unions and the management, they would discuss and do it. As a matter of fact, what happened was that the salaries for the Railways staff are given early during festival season on their request. As they requested, the salary was given on 20th, that is, today, as per their earlier request. That is also the engineering wing of the staff of Trivandrum Division. No other people have come forward. Whoever wants, the Railways is ready. My friend has tried to create a bad impression about Railways. I do not know why he has done it. He also referred my name. It is quite unfortunate. I just wanted to dispel the impression that he sought to create here against the Railways. Thank you.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I am grateful Sir, to the hon. Members. मैं पार्लियामेंट की आभारी हूँ कि आप लोगों ने बहुत सारे सुझाव दिए हैं, बहुत सारी इम्पोर्टेंट बातें भी की हैं, लेकिन यह हमारा कोई जनरल बजट नहीं है, यह जो डिस्कशन है कि ज्यादा से ज्यादा ट्रेन्स चाहिए, स्टॉपेज चाहिए, ये डिमांड्स हर दफा कर सकते हैं, You can make it. लेकिन यह जो है, यह It is just a supplementary demand. Technically, it is Rs. 398 crores. It is for the North-Eastern project and again it will be reimbursed from the Finance Ministry and according to our Budget announced we kept a provision for the Commonwealth Games. But, yesterday also I clarified in the Lok Sabha that we are leading partners of Commonwealth Games but, we will see the credentials, then, we will think about the matter. But, because of the Budget announcements, we have to keep the provision. We have

kept the provision and there are some technical infrastructural projects which we announced in the Budget. It is only a technical thing. पर जितने भी सजेशनस मिले हैं I think, sometimes if we speak also इसमें अच्छे सजेशनस भी मिले हैं। So, it is good to listen. लैसन और लर्निंग में कभी-कभी थोड़ी अच्छी चीज भी मिलती है। Thank you very much to all our friends. Twenty MPs participated in Supplementary Demands. If I mention their names, it is Shri Avinash Rai Khanna from BJP party, Shri Nandi Yellaiah from INC, Shri Naresh Chandra Agrawal, BSP -- I am not mentioning the party names -- Shri Moinul Hassan, Shri S. Thangavelu, Shri Ranjitsinh Vijaysinh Mohite-Patil, Shri Mahendra Mohan, Shri Ram Kripal Yadav, Shri A. Elavarasan, Shri Achuthan, Shri Kumar Deepak Das, Shri Pyarimohan Mohapatra, Shri Rajniti Prasad, Shri Anil Madhav Dave, Shri Ishwar Singh, Shri Jai Prakash Narayan Singh, Shri Bharatkumar Raut, Shri Ram Kripal Yadav, कभी-कभी एम.पी. का नाम बोलने से वे भी रिकॉर्ड में आ जाते हैं।...(व्यवधान)... It is good to give credit to them also.

SHRI SITARAM YECHURY: I think you have not mentioned the name of any CPI (M) Member.

KUMARI MAMATA BANERJEE: I have already mentioned Mr. Moinul Hassan's name. Then, Shri Salim Ansari, Shri Silvius Condpan and Shri Birendra Prasad Baishya spoke. About 25 Rajya Sabha MPs participated. Thank you very much for giving your good comments. लेकिन सर, एक बात सच है कि कभी-कभी we are discussing why cleanliness is not there, why coaches are not available, why the food is not good, why every stoppage is not available, why train is not running at the proper time. I appreciate all of them. Yes, you need to discuss the matter. It is the concern of the House. It is not only the concern of the House but the concern of the people of this country. I appreciate that. मुझे भी लगता है, लेकिन बात एक है। जब छोटा बच्चा होता है, तो उसकी एडुकेशन के लिए, ऐसा पहले नहीं था, लेकिन अभी उसकी हायर एडुकेशन के लिए पहले से इंश्योरेंस करके रखते हैं, पहले से प्लानिंग करके रखते हैं, मेडिकल बनाते हैं। देखिए, एम.पी., एम.एल.एज. में सभी को तो एडवांटेज नहीं मिलती है। एम.एल.ए., एम.पीज. को एडवांटेज रहती है। जब तक वह एम.एल.ए., एम.पी. रहता है, एक्स एम.पीज. रहता है, तब तक रहती है। जो

मैंने देखा है, उसके हिसाब से एम.पी.जे. के लिए मेडिकल फेसिलिटीज थोड़ी सी कम है, एम.एल.ए. को मेडिकल फेसिलिटी ज्यादा है। यह बहुत सारे स्टेट्स में डिफर करती है, अभी वह बात नहीं है, लेकिन आम इंसान के लिए इतनी फेसिलिटी नहीं है। अभी प्लानिंग करके मेडिकल करते हैं कि अगर हमारी जिंदगी खतरे में आ जाए। I can at least go for treatment. आप हमको बताइए। I am Railway Minister for the last one year plus one or two months. Earlier, I worked for one year and five months. I quote Abraham Lincoln in this regard. "You can fool some of the people all of the time, and all of the people some of the time, but you cannot fool all the people all of the time."

Why am I quoting this? If you say only in this House that आपने क्यों नहीं किया, why are you staying in Kolkata? Why are you not in Delhi? You tell me why have you people not done this. We are the citizens of this country. We have just celebrated the 64th year of our Independence. आपने किया, तो कुछ-न-कुछ तो हुआ, लेकिन अभी हमारी आबादी बढ़ रही है, population बढ़ रही है, infrastructure बढ़ रहा है। I am not blaming any of my predecessor, because I don't play political blame game. I don't believe in that. I am not blaming. I can say so many things. I can also raise my figure at some people. मैंने कभी ऐसा नहीं किया, क्योंकि मैं भी जानती हूँ कि मेरी political boundary क्या है। मैं नहीं बोलना चाहूँगी। मैंने यहां आने के बाद जो देखा, I cannot disclose all these things to you. I am sorry, because there are some internal problems and there is also some internal beauty and duty. कभी country की security की बात होती है, तब हम बाहर चर्चा नहीं करते, क्योंकि इससे हमारी country की इज्जत की बात होती है, हमारी country की security की बात होती है। वैसे ही रेलवे भी एक चीज है, जिसे lifeline of the nation कहा जाता है। हर चीज हम बाहर नहीं कहते हैं।

जब मैं यूपीए-११ के टाइम second time रेलवे मिनिस्टर हुई, मैंने पूरी चीज देखी। इसके बाद मैंने सोचा कि planning करना जरूरी होती है। If you do not do planning for the future, आज अगर कोई मुझे कहे, We need this. Yes, demand तो है, कोच दो, रेक्स दो, ट्रेन दो, लाइन दो, तो planning नहीं होने से हम कहां से ले आएंगे? हम पहले भी कह चुके। I feel, sometimes, sad for this. अगर कपड़ा खरीदना है, तो दुकान में मिलता



है, अगर आप साबुन खरीदते हैं, तो दुकान में मिलता है, लेकिन रेल का कोच दुकान में नहीं मिलता है, अपने देश में बनाने में भी दिक्कत होती है, क्योंकि पूरी चीजें नहीं मिलती हैं। हम जो वैगन का ऑर्डर देते हैं, वह कहीं नहीं मिलता है। Even the coaches are not available. हमारे पास coaches की shortage है। हमारे पास 55 हजार के करीब हैं, लेकिन हमारी shortage आज भी है। हमारे पास 5 हजार से ज्यादा होने चाहिए। Every year demand बढ़ रही है। पहले प्रतिदिन पैसेंजर्स 1.8 करोड़ थे, अभी वे 2 करोड़ से ज्यादा हो गए। कभी आप लोगों ने सोचा कि जब 2 करोड़ 20 लाख पैसेंजर्स हो गए हैं, एक करोड़ से दो करोड़, double हो गए, because the Railways is the only passenger-friendly transport system. आसमान में, If you calculate the seating availability of all the airlines throughout the country, including private, it may be between 25,000 to 30,000 passengers go by air and the Railways carry 2 crores! Sir, can you imagine the network, the vast area, more than 8,000 stations, 17,000 trains? It is not a matter of joke. It is a vast network. लेकिन हम लोगों ने शुरू किया, यह 53 हजार से 64 हजार पर आ गया है। इसको बढ़ाना है। हमें socially desirable projects करना है, इसको गांव-गांव लेकर जाना है, suburban system को और बढ़िया होना है। जैसे मैं कभी-कभी सोच रही हूँ कि कानपुर से बनारस क्यों नहीं local होगा, बनारस से लखनऊ क्यों नहीं होगा, ऐसे छोटे-छोटे काम। इनको पूरा करने के लिए अभी बहुत सारे vision आ रहे हैं, लेकिन इसके लिए planning करने की जरूरत है। इसीलिए मैंने यहां आने के बाद जो पहला काम किया, मैंने Vision 2020 किया, क्योंकि मैंने commitment किया था। मैंने 3 महीने - 6 महीने के अन्दर आपको Vision 2020 इसलिए दिया कि 10 साल के अन्दर कितने किलोमीटर लाइन हो सकती है, 10 साल के अन्दर कितनी इंडस्ट्री हो सकती है, 10 साल के अन्दर कितने कोच मिलने चाहिए, 10 साल के अन्दर कैसे accidents को रोक सकते हैं, 10 साल के अन्दर कैसी employment potentiality हो सकती है, I covered everything in the Vision 2020 document. I request all my colleagues of this House to please go through that vision document.

What we have done in one year? हम लोगों ने क्या किया? आप लोगों ने catering policy के बारे में कहा। मैंने नई catering policy बनाई, announce भी कर दिया, लेकिन पुरानी चीज से नई चीज में आने में थोड़ा

टाइम लगता है। हम लोगों ने 6 महीने टाइम लिया। इसके लिए हमें best kitchen बनाना है। अगर अच्छा खाना बनाना है, तो best kitchen बनाना है, क्योंकि ऐसा नहीं है कि हम एक दिन के लिए खाना बनाएंगे।

हमें 10 लाख पैसों को खाना देना है तो वह एक दिन में तैयार नहीं होता है। सर, 10 लाख लोगों के लिए खाना तैयार करना एक मुश्किल बात होती है। इसके लिए इंफ्रास्ट्रक्चर की जरूरत होती है। We need good people and good infrastructure for that. इसके लिए हमने कैटरिंग पॉलिसी को चेंज किया है और हमने न्यू पॉलिसी अपनायी है। हम चाहते हैं कि रेल का खाना अच्छा मिले, इसकी क्रेडिबिलिटी तथा क्रेडेंशियल्स बनी रहे और पहले की तरह इसकी अच्छी इमेज हो। इसके लिए हमने वादा किया था और हमने पॉलिसी अनाउंस कर दी।

सर, हमने एक साल के अंदर व्हाइट पेपर लाने की बात कही थी। Somebody may be happy and somebody may not be happy. But this is not my political White Paper. It is not a black list. It is a truth. Even the CAG has also appreciated that White Paper. तीसरा प्वायंट यह है कि हम एक साल के अंदर कैटरिंग पॉलिसी को लेकर आये। चौथा प्वायंट यह है कि हमने रेलवे के रिक्रूटमेंट के लिए नई पॉलिसी बनाई। One of our friends from Assam, and also some other friends, raised a point regarding local employment. हमने जो पॉलिसी बनायी है, उसमें यह व्यवस्था है कि एक दिन में examination होगा। अगर examination एक ही दिन होगा तो बिहार से बंगाल, बंगाल से महाराष्ट्र या महाराष्ट्र से चेन्नई कोई नहीं जा सकता है। The regional people will automatically get an opportunity, इसलिए हमने नई रिक्रूटमेंट पॉलिसी अनाउन्स कर दी। And, you will be happy to know की हमारा बैकलॉग है, लेकिन वह बैकलॉग पिछले 10 सालों से पूरा क्यों नहीं किया गया? I cannot do it in a day. सर, इसमें नोटिफिकेशन होता है, प्रोसेस होती है और जब हम एम्प्लायमेंट का नोटिस देते हैं तो वह कभी CAT में चला जाता है, कभी कोर्ट में चला जाता है, कभी SAT में चला जाता है और कभी हम रेट हो जाते हैं। यह भी होता है। इसमें कभी-कभी लीगल टेक्निकल प्रॉब्लम भी होती है। इसलिए हमने यह प्रोसेस शुरू कर दिया। यह ग्रुप "सी" में भी शुरू हो गया है और सेफ्टी कैटगरी में भी शुरू हो गया है, लेकिन हमारे जो 21 न्यू रिक्रूटमेंट बोर्ड्स हैं, इनमें 20 जगहों पर ग्रुप "सी" का examination भी हुआ और एक जगह में गड़बड़ी हुई तो लोगों ने हल्ला मचाना शुरू कर दिया। अगर 21 जगह होगा, तो क्या एक जगह गड़बड़ नहीं होगी? अगर कोई गड़बड़ करेगा तो उसको पकड़ा जाएगा। अगर कोई आदमी गड़बड़ करे तो उसको पकड़ना

भी तो जरूरी है? इसके लिए you should appreciate. हमने काम की शुरुआत कर दी है। हमारी जो सेफ्टी कैटेगरी है, इसको नेग्लेक्ट नहीं करना चाहिए। Our slogan is correct that safety never sleeps. इसके लिए हमने जान-बूझ कर ऐसा स्लोगन दिया। सेफ्टी को strengthen करने के लिए ही हमने ऐसा स्लोगन दिया। Some people may be unhappy, but I am not unhappy about that. हमको हमारे स्टेट में अच्छा मैसेज दिया जाता है, लेकिन इधर आप लोग थोड़ी गड़बड़ करते हैं, ठीक है। मैं केवल कोलकाता में रहती हूँ, कोई काम नहीं करती हूँ तो क्या इतनी सारी पॉलिसीज़ ऐसे ही बन गई? ऐसी बहुत सारी बातें हैं, जिन्हें मैं बताऊंगी। इसीलिए हमने safety never sleeps कहा। सेफ्टी कैटेगरी के लिए जो बैकलॉग था, मैं तो एक साल से हूँ, पहले के लोगों ने उसे क्यों नहीं किया? उसमें 10 सालों से भर्ती क्यों नहीं की गई? Maybe, there were some problems. I am not blaming anybody, लेकिन यह एक दिन में तो नहीं हुआ? उसमें भी सेफ्टी को ध्यान में रखने के लिए हमने अभी एक नई पॉलिसी अपनाई। हमारे रेलवे में बहुत सारे सेफ्टी कैटेगरी के स्टाफ हैं और जो voluntarily retire करते हैं, उनके लिए Safety-related Retirement Scheme भी बना ली है। अगर कोई आदमी 50 साल की उम्र में कहता है कि I am not be able to do my job as a Gangman and I want to offer my services to my son, he is eligible, मैं रिटायर होना चाहता हूँ, तो हम उसको मौका देंगे। इसका मतलब यह कि इसमें दोनों चीजें हो जाती हैं, एक तो employment for the railway employees will be guaranteed, especially in the safety category, इसके लिए उसको काम करने की इच्छा भी ज्यादा होगी तथा वह और भी अच्छा काम करेगा, यह हमारा विश्वास है। सेफ्टी कैटेगरी के लिए हमने ऐसा किया है। Voluntary retirement के लिए we are proud of our employees' union. We have a recognized union. It is their proposal. They came to us. उन employees को प्रॉयोरिटी देने के लिए हमने उनके मुताबिक काम किया। We have approved that policy for employment. As far as other recruitment are concerned, they are in process. So far as fulfilling the notification and other Government processes are concerned, they will be done at right time. ये हमें करना है। हमने एक और काम किया कि अगर नोटिफिकेशन करने में टाइम लगता है, क्योंकि इसमें बहुत सारी टेक्निकल प्रॉब्लम्स भी आ जाती हैं। Mr. Kapil Sibal is here.

5.00 P.M.

वैसे वे HRD मिनिस्टर हैं, लेकिन basically Shri Kapil Sibal is a big lawyer. He knows, if there is a legal case. तो एक साल, दो साल, चार साल, पांच साल, बहुत इंतजार करना पड़ता है। इसलिए हमने एक shortcut रास्ता अपनाया, not negatively but positively. हमने यह किया कि हमारे जितने भी Act Apprentice हैं, हमने उन सबको भर्ती कर दिया। मुझे पता नहीं है कि वे यू.पी. के हैं या बिहार के हैं या महाराष्ट्र के हैं या पंजाब के हैं। पूरे हिन्दुस्तान में रेलवे के जो भी Act Apprentice हैं, हमने उन सबको भर्ती करने का फैसला किया है। यह हमारे railway employees की बात है। इसके बाद हम लोगों ने Ex-servicemen के लिए कहा है कि उनको हम safety and security में लगाएंगे। इसके लिए जो भी मौका मिलेगा, उस मौके पर हम यह काम करेंगे, हमने यह पॉलिसी अपनाई है।

इसके बाद मैं प्लानिंग की बात करती हूँ, हमें प्लानिंग करनी है। कोई स्टेशन है, वहां पानी नहीं है, यह बात सच है, किसी स्टेशन में बैठने की जगह नहीं है, यह बात भी ठीक है। बहुत से लोग कहते हैं कि मैं यहां नहीं रहती हूँ। Do you know 15 दिनों के अंदर हम लोग safety के बारे में पूरे रेलवे बोर्ड की मीटिंग करते हैं। Yes, I am attending the meeting every 15 days. If I do not know the job, how do I do it? Politically, आपको हमारे खिलाफ जितना भी बोलना है, आप बोल सकते हैं, लेकिन मैं आपको बताना चाहती हूँ कि Every 15 days, I, personally, meet the full Railway Board alongwith the Safety and Security officials. Every 15 days, I do it. इसीलिए, safety के बारे में we have taken so many decisions.

Now, I come to the Konkan Railway anti-collision device. जब मैं 1999 में मिनिस्टर थी, for one year and five months, that time, I had ordered for the pilot project regarding the Konkan Railway anti-collision device. I went personally to Madgaon to see the device. Then, I ordered. लेकिन अब इसको 10 साल हो गए हैं, एक ही final हुआ है, उसके आगे नहीं हुआ। अब पिछले एक साल से चर्चा चल रही है और अभी तीन

जगहों पर हाल ही में चालू हुआ है। अभी नॉर्थ फ्रंटियर में चालू हुआ, 1,700 किलोमीटर के रूट में, लेकिन By the 1st of September, in three areas, that is, Chennai, Hubli and Secunderabad, यहां पर भी anti-collision device काम करेगा। इतनी जल्दी हम लोगों ने यह काम किया है। Similarly दो सालों के अंदर unmanned level crossing की समस्या solve हो जाएगी। देखिए, TPWS के लिए हमने बजट में बहुत पैसा दिया है। Train Protection & Warning System के लिए भी हम लोगों ने बहुत पैसा रखा है। इसको करना जरूरी है, लेकिन करने में समय लगता है। आज अगर मैंने बजट में इसके लिए रुपया रखा है, तो उसके बाद टेंडर करना है, यदि कोई complaint करे, तो दोबारा टेंडर करना है। अगर दो बार टेंडर आता है, तो इसी में छह महीने से एक साल तक का समय लग जाता है। गवर्नमेंट का कोई process होता है और process में delay भी होता है। अब जहां तक world-class stations का सवाल है, world-class stations के जो norms हैं, उनको ध्यान में रखते हुए हमें टेंडर करना पड़ता है। इसी तरह से MFC के लिए भी टेंडर करना पड़ता है। अगर हमें टेंडर करना पड़ता है, तो इसमें समय लग जाता है। यह time हमें maintain करना है, अगर नहीं करेंगे, तो आप कहेंगे कि आपने illegally यह काम कर दिया। हम क्या करें? हमारे लिए तो गवर्नमेंट का सिस्टम follow करना जरूरी है और इसमें थोड़ा समय लग जाता है। आज कहने से कल तक नहीं होगा। आपको पहले रेलवे के सिस्टम के बारे में पता होना चाहिए कि इसमें 6 महीने से एक साल तक का समय लग सकता है, because of the tender and other processes. But it is under process. इसके लिए हमें कहने की जरूरत नहीं है। अभी हमारे कई साथियों ने कहा कि We are not giving importance to safety. That is, absolutely, wrong. In 2003, the SSRF was created. It was about Rs.17,000 crores, लेकिन इन सब funds को मिला कर अब Corporate Safety Plan में हमें 31835 करोड़ रुपए खर्च करना है और By 2013, we have to complete all these safety funds. During these days, we have completed more than Rs.29,000 crores. Only Rs.2500 crores are left out. It will be completed by 2013. I say that even before that time it will be completed. The Government has to follow some process and we are doing it very quickly. Sir, we are giving all the required importance to safety

aspects because this is an important area. Sir, as far as rail accidents are concerned, I mentioned about the anti-collision device. It is not foolproof till now. We have asked the Konkan Railways to take care. See the foolproof system. We will place the order if it is foolproof.

That is why we are waiting for that also because, I think, even if you accommodate it now, it will take 3-4 years' time to complete. But there is some system which is already working in Chennai, Mumbai and we have also tried it in the suburban areas.

Then, Sir, I come to the points made by my friend from CPI(M), Mr. Moinul Hassan. He is a very good person. I appreciate him for his concerns. Of course, he is my opponent; but still I will give him 100 per cent marks. This is the beauty of democracy. I want to appreciate him. He said a series of accidents took place in the last 14 months. I want to just clarify that. It is a fact that the number of accidents is now declining. If you see the number, you will find that it is declining. Here I can quote the figures because here it is necessary to give the correct figure. Otherwise, I would not have quoted that. Sir, if you see the figures of total number of train accidents, you will see that in 2002-03, it was 269; in 2003-04, it was 239; in 2004-05, it was 169; in 2005-06, it was 169; in 2006-07, this number was 123; in 2007-08, it was 129; in 2008-09, it was 115; and in 2009-10, it was 100. I can also give you figures with respect to these four months, which is 32 and 26, but since the year is not yet complete, I cannot give you the details about 2010-11. We have to wait for that. Sir, only because of these two incidents in two months, the death toll has increased. I am sorry; I condemn these incidents. Whoever they may be, I condemn it. I don't know who are these people who have done it; but I condemn this attitude. The reason why I am saying it is because these are not accidents. In Gyaneshwari-bound accident, 150 people died. I don't know who are these people; somebody may be from Bihar; somebody may be from Himachal; somebody may be from Kanyakumari; and

somebody may be going from Maharashtra to Bengal. Why has their life been lost? Why? It is due to sabotage. I am sorry to see the death toll. I always appeal to my friends to please fight with me politically. I can give reply to all your political questions outside. But don't play politics with me. इतने आदमी को मत मारो, किसी के जान से खेल मत करो, हमको यह पसंद नहीं है। Sir, we are shocked or rather everybody should be shocked for those incidents. Everybody should condemn it. Sir, I cannot give you all the details because the investigation is going on. We handed over this case to the CBI. Let them give their complete report. After their report, we can tell you the details. So, as per our *parampara*, मैं नहीं कह सकती हूँ। That is why I am not telling it; but it is a sabotage. You can condemn that. The people have been killed. We can condemn that. This is not an accident. It is an incident. Even for Sainthia incident also, we requested the Home Ministry to allow the CBI inquiry. We want to know the actual reasons. Seeing these two incidents not only me but all the countrymen are shocked. Really we are shocked, Sir. I have never seen this type of thing. I agree, Sir, that sometimes accidents are caused by human errors. We cannot deny that. Sometimes accidents happen due to that also. If you keep so many cars with you, sometimes, that may be bad also. सर, बोला जाता है कि सिग्नल इतना failure क्यों होता है। Sir, we must also appreciate that 17,000 trains run per day. अगर किसी में थोड़ा सा सिग्नल गड़बड़ हो गया, तो खराब हुआ, लेकिन कभी-कभी ऐसा हो जाता है। हम लोग ऐसा नहीं चाहते हैं। Sir, if you see the figures of road accidents, it is about 1,40,000. Railways is a passenger friendly mode of transport. About 17,000 trains run every day. अगर बड़ा कुछ होता है, इसमें भी इतना नहीं होता है, तब भी हम 1000 से ज्यादा कभी cross नहीं करते हैं। Just compare it with 1,40,000. लेकिन तब भी हम लोग नहीं करते हैं। Even one life is important to us. इसलिए मैं कहना चाहूंगी कि जो incident हुआ है, that is not accident. Incident is incident. इसके लिए sabotage और बात-बात पर जान पर खेलना किसी के लिए भी ठीक नहीं है। यह देश के लिए भी खतरा है। Sir, today I am the Railway Minister. Tomorrow, I may not be here. Any of my friends can come; any political party can come; any Government can come. But if such an incident takes place, I will feel sorry for it. My heart will cry.

My heart is crying for the victims and for every family member of the victims. We express our condolences to all the family members. I am aware that no amount of financial help can compensate for the loss of lives. But there can be no compromise on safety and security of the Railways लेकिन तब भी उनके परिवार हैं। हम लोगों को कभी-कभी future के लिए परिवार को भी देखना पड़ता है। We even tried giving compensation and made special announcement for employment from among the victims' families in the Railways. They should get, at least, something for their future. यह हम लोगों ने किया है। My hon. colleagues have covered the point about drinking water; वह मैं भूल गई, वह प्वाइंट छूट गया। उसके लिए हम लोग चाहते हैं कि 8000 स्टेशनों में हम इसको .... मगर रेलवे के पास इतना पैसा नहीं है। रेलवे केवल commercial नहीं है, इसकी social obligation भी है। अभी पेट्रोल-डीजल में रेलवे का 1000 करोड़ रुपया गया। इलेक्शन हुआ, उसमें गया, बाद में हम लोगों ने बढ़ाया नहीं। हम तो गवर्नमेंट में एक साथ ही हैं, यह भी हमारी गवर्नमेंट है, लेकिन हमने नहीं बढ़ाया, तो 1000 करोड़ रुपया हमारा ज्यादा expenditure हो गया। इसके बाद रेल रोको, रास्ता रोको, बंद आदि में हमारा 1000 करोड़ का नुकसान हुआ। इसके बाद this time, in view of the Sixth Pay Commission, we have paid Rs.55,000 crores out of our internally generated funds to the workers. In view of the Sixth Pay Commission, we have incurred an additional expenditure of about Rs.55,000 crores towards pension liabilities and other things. सर, ऐसी परिस्थिति है। The Railways is not only a commercial organization, it has social obligation too. रेलवे बहुत सारे concessions देता है, चाहे इज्जत हो, चाहे artist's concession हो, चाहे नौजवानों को concession हो, चाहे cancer patient को concession हो, हमारे जो भी concessions हैं, Railway gives the concessions. इसका किराया भी कम है। यह cheapest है, लेकिन हम इसको aero plane के साथ कभी compare नहीं कर सकते हैं। रेलवे cheapest है, लेकिन हमें लगता है कि इसको थोड़ा सुंदर होना चाहिए, थोड़ा अच्छा होना चाहिए और इसके लिए अभी से प्लान रहेगा तो after one or two years you would see the result. I can assure the House that after one year you would get to see the service of the Railways, because we are working hard. This year, we have put in place a catering policy; we have put in place a recruitment policy; for economic sharing in



private participation for the construction of new railway lines, we did not have money. इतनी मनी कैसे मिलेगी? लेकिन अगर कोई coal mines connect कर सकता है, If the industries want to invest their money, we are willing to give them economic share for a new line. Even that policy is clear. The automobile hub policy is clear; RDSO policy is clear; a white paper has been laid; Vision 2020 is clear. So, there are so many policies that we have cleared. Within this year, we have tried our level best to clear all these policies and I am happy to say that things have started rolling. You would get the result and see the results. अगर other stations की घोषणा की है, तो वह होगा। अगर multi functional बोला है, तो वह होगा। थोड़ा tender वगैरह में टाइम लगता है। World class बोला है तो होगा, मगर जो trains budget में announce होती है, उनको एक साल लगता है। We have to run all the trains with the finances available to us. Even during the last Budget, I had said we would run 120 trains, and we ran about 117 trains. 3 में रेलवे लाइन का काम complete नहीं हुआ, इसीलिए उनको छोड़ दिया, लेकिन 100 परसेंट हम लोगों ने कर दिया। अभी भी जितनी trains हमने announce की हैं, within the financial year, it would be completed.

Sir, my friend, Mr. Raut, talked about Mumbai कि हमने मुम्बई में आपको देखा, इतना clapping किया कि इतनी trains दीं, लेकिन कुछ भी नहीं दिखा, तो देखिए, 101 sub-urban local trains का बोला था, already 80 trains चल गईं। So, you must have that information. Sometimes, you do not get the information. तो trains चल गईं। अब आपका गणपति का festival है, हमने कितनी trains दीं, आपको पता है? We are providing for a number of trains. I would like to wish everybody on Onam, Ganpati festival and Ramzan also, हमारे मुस्लिम भाइयों के रोजे होते हैं, तो हम सबको देते हैं and we maintain a friendly relationship with everybody.

Sir, I could touch upon all the issues. One hon. Member spoke about eviction, land bank के लिए बोला, I appreciate the point. ईश्वर सिंह जी बोले।

लेकिन महापात्र जी ने भी कहा। He raised some good points also. ईश्वर सिंह जी ने land eviction के बारे में कहा। हम लोगों ने लैंड बैंक भी तैयार किया है, 1 लाख 12 हजार का लैंड बैंक हम लोगों ने तैयार किया है।

जैसे हमारी इंडस्ट्री लगाने की जरूरत हो तो हम forcefully मारने नहीं जाएंगे, हम उसको अपनी जमीन से करेंगे। इसके लिए we have set up our land bank also. Even for dedicated Freight Corridor, we are giving about 12,000 acres of land from the land bank. So, we are trying our best. हम लोग यह सब कह रहे हैं। Eviction के बारे में कहा गया। हम कैसे eviction करें? अगर कोई आए तो क्या हम उस पर गोली चलाएंगे? यह हम लोगों से नहीं होगा। हम लोगों ने physically क्या सोचा कि हमारे बहुत से गरीब आदमी जो रेल लाइनों पर रहते हैं जिसके कारण रेल का चलना भी मुश्किल हो जाता है। उनके लिए हम लोगों ने एक प्रोग्राम तैयार किया है जिसे हम पहले पायलट प्रोजेक्ट के माफिक देखेंगे। We have already discussed this matter with the Urban Development Ministry कि हमारा जो eviction लाइन पर है, अगर यह एक-दो जगह पर successful हो जाएगी तो हर जगह पर भी हम इसे करेंगे। इससे हमारी रेल लाइन भी क्लीयर हो जाएगी और जो गरीब आदमी हैं, उनको रहने का राइट मिल जाएगा, हक मिल जाएगा। हम लोगों ने इसे implement करने के लिए एक योजना तैयार की है और इस योजना का नाम है - सुखी गृह। उसमें क्या होगा कि जो लोग रेलवे लाइनों पर रहते हैं जिसके कारण उनकी जिंदगी खतरे में है - इससे रेल को भी खतरा है लेकिन रेल से भी ज्यादा उनकी जिंदगी खतरे में है - उनके लिए अगर हम लोग अर्बन मिनिस्ट्री के साथ और म्युनिसिपल कारपोरेशन के साथ अम्बेडकर योजना में कर सकते हैं तो रेलवे की जमीन पर ही उनके लिए क्वार्टर बनाएंगे और उनको हम बिना पैसे के उन लोगों को दे देंगे। हम उनको एक-एक रूम दे देंगे, democratic rights भी देंगे और रहने के लिए जगह भी देंगे। ऐसा करना रेलवे के लिए भी अच्छा होगा और जो गरीब आदमी हैं, जिनकी जिंदगी खतरे में है, वे लोग भी सोचेंगे कि हमारा कोई address नहीं था, हमारा कोई मकान नहीं था, रोटी-कपड़ा है या नहीं है, मकान भी नहीं है, पर अब हमारे सर पर एक छत रहेगी। इस तरह से बाबा साहेब अम्बेडकर योजना के माफिक एक रूम हम उनको देंगे। इस प्रकार से हम लोगों ने तय किया है। ऐसे बहुत सारे काम हैं लेकिन I only replied whatever our hon. Members asked. To the north frontier we are giving all importance. With these words, I will request. ...*(Interruptions)*...

**श्री उपसभापति :** सबका रिप्लाइ नहीं मिलेगा। ...**(व्यवधान)**...

**कुमारी ममता बनर्जी :** सबसे ज्यादा किया है लेकिन लॉ एंड ऑर्डर के मामले में मैं कहना चाहती हूँ, ...**(व्यवधान)**... I appeal to all of you. ...**(Interruptions)**... लॉ एंड ऑर्डर हमारे पास नहीं है लेकिन ...**(व्यवधान)**... I will request all the State Governments including Bihar, UP, etc. ...**(Interruptions)**... मैं क्या बोलूँ, जो बोल सकती हूँ, मैंने बोला। मैंने उनसे कहा कि आप लोग देखिए कि रेल में जो सफर करते हैं, आपकी स्टेट से सफर करते हैं, पैसेंजर्स को सिक्योरिटी देना जरूरी है, मेहरबानी करके आप उन्हें सिक्योरिटी दीजिए। ...**(व्यवधान)**... Security is not with the Railways. हम जी.आर.पी. को पैसा देते हैं। ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति :** अब कुछ नहीं जाएगा। ...**(व्यवधान)**... आप रिप्लाइ मत कीजिए। ...**(व्यवधान)**...

KUMARI MAMATA BANERJEE: With these words, Sir, I request that the Bill be returned.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the question is:

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

*The motion was adopted.*

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

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill. Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I beg to move: That the Bill be returned.

*(The question was put and the motion was adopted.)*