श्री राजनीति प्रसाद (बिहार): महोदय, मैं स्वयं को इस विशेष उल्लेख से संबद्ध करता हूँ।

DR. BARUN MUKHERJI (West Bengal): Sir, I associate myself with the Special Mention made by Shri M.V. Mysura Reddy.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the House stands adjourned till 2.00 p.m., and the Railway Budget will be discussed at 2.00 p.m.

The House then adjourned for lunch at twenty-six minutes past twelve of the clock.

The House re-assembled after lunch at two of the clock, THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 2010-11

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Km. Mamata Banerjee.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KM. MAMATA BANERJEE): Sir, I beg to lay on the Table, a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2010-11.

—————————

THE BUDGET (RAILWAYS) 2011-12

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Budget (Railways) 2011-12. Shri M. Venkaiah Naidu.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU (Karnataka): Hon. Deputy Chairman, Sir, I would like to start my speech with what the Hon. Minister, Km. Mamata Banerjee said while presenting the 'VISION-2020' document. She said, "When I was the Railway Minister last time (1999-2001), Indian Railways was the second largest railway network under a single management in the world in terms of route length, after the Russian Railways. It has now slipped to the third position. Our Vision is to put it on the road to regain the Number Two position in the coming decade, and, thereafter, gain the Number One position in the subsequent decades not just in size, but in every other significant respect."

Sir, it further says, "The VISION-2020 will address four strategic national goals: (i) Inclusive development, both geographically and socially; (ii) Strengthening national integration; (iii) Large-scale generation of productive employment; (iv) and, Environmental sustainability. This is the preface which the Hon. Minister has written for the VISION-2020 Document.

Now, let us look at the Budget. Is the Budget in accordance with the 'Vision' that was placed by the hon. Minister before the country and the Parliament? Sir, the present Budget is a perfectly window-dressed populist Budget without any fresh and pragmatic ideas. It lacks vision and direction. Sir, there is no focus on expansion and modernisation also, except Delhi Metro, which, of course, is out of the purview of the Indian Railways. The Budget always provides an opportunity to announce strong measures, take bold initiatives, and, even to mop up resources. This approach is missing, Sir.

I thought the hon. Minister, keeping in view the Vision Statement and also the White Paper published by her, would take bold initiatives and steps to take the Indian Railways forward. But, unfortunately, it has not happened. Announcements are full, allocations are dull, amenities are nil, and, where is the political will of the Minister and the Government? This is what I want to ask from the hon. Minister.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार): कविता अच्छी है, फिर से सुना दीजिए।

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Paucity of time is there. ...*(Interruptions)*... हाँ, बजट अच्छा होना चाहिए। Many of the Chief Ministers are unhappy with the Budget because the interests of their States are not taken care of. Sir, I think, rather than the future of the Indian Railways, the hon. Minister seems to have in mind the ensuing elections in West Bengal, Tamil Nadu, Kerala and Assam. Just now, one of my friends from Kerala was saying, elections are no issue, and, Kerala is also equally disappointed.

Sir, what is the mandate for the Railways? Its mandate is to provide safe and dependable train services to the people; adequate passenger amenities in trains and at stations; safety and security of passengers, tracks and trains; safe drinking water; cleanliness; better linen in trains; better catering services; time management; and, strengthening of track renewal.

This mandate, unfortunately, is forgotten. I am sorry to say this. The basic function of the Railways is to provide safety, comfort, efficiency and join the entire country through a network of railways. Railways are a symbol for national integration, but, unfortunately, we are not moving in that direction. While disinvestment is the buzz word of this Government, and it has got benefited in reducing its fiscal deficit, the Railways seems to be more interested in business and commercial activities. Where is the collective responsibility? I only hope that the earlier announcements made by the hon. Minister about commercial establishments, restaurants, medical colleges and nursing colleges are given up. If she has given it up, I will be more than happy because of the simple reason that the Railways has to focus their attention on the core issues rather than the commercial activities.

Then comes commercial viability versus social responsibility. An economically unviable organisation cannot truly afford the social responsibility. Unless you have funds, unless you have capacity, you will not be able to take the responsibilities. The Indian Railways finances have gone from bad to worse last year. Economic viability needs efficiency and acceptable operating ratio. Social responsibility means carrying passengers to their destination safe and on time. What is happening? We are all aware of it now.

Sir, I welcome the Minister's proposal to set up a diesel locomotive unit in Manipur, I congratulate the Minister for that, a bridge manufacturing factory in Kashmir, I congratulate her for the same, and an Institute of Tunnel and Bridge Engineering at Jammu. These are all welcome measures provided they become reality. *...(Interruptions)...* Yes, I am happy. I openly congratulated. But, I only added in the end, "provided they become reality". What has happened to the projects already announced? Now, why is this doubt there? You may say why I am doubting Thomas? Thomas is a bad word for today. Many of the projects and trains announced in the earlier two Budgets have not, unfortunately, seen the light of the day. Not many of them have moved beyond the foundation stone and laying ceremony stage and the hon. Minister do not have time to go around the country and see herself what is happening there. *...(Interruptions)...* I have no objection in her going around Bengal. Bengal is a part of India. It is an important State. But other States also do deserve the same generous treatment. That is my point. *...(Interruptions)...*

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): You ask your MPs also. I prefer the local MPs and local Government must do it.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Some projects are reportedly not even started. Sir, power plant at Adra, West Bengal, at an estimated cost of Rs. 7,000 crores is still on the drawing board of the Railway Board. The projects at Madhepura and Marhaura in Bihar are still in the bidding stage. The backlog of ongoing projects requires an investment of 98,352 crore rupees. What is the use of announcing new ones when you are not able to find resources for the old ones? That is the big question.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Everything we have announced is in pipeline.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Some of them are still there in the Railway Board office. I said it.

The backlog of ongoing projects requires an investment of Rs. 98,000 crores. If the Minister is able to mop up resources, I will be more than happy for the same.

Special Task Force to clear private investment proposals within 100 days is another promise made. How many proposals have been cleared by the Task Force? If the Minister enlightens the House about this, I will be more than happy. Multilevel parking complexes through the PPP route

at stations in large cities is another promise made by the Minister. What has happened to it? A few pilot projects were to be taken up during 2010-11. What is the status of these proposals? Double-decker train sets in two trains each from Delhi and Kolkata as pilot project. What is the progress of the same? Setting up of five wagon manufacturing factories in PPP mode was the promise but only one joint venture has been signed with SAIL for a wagon factory in Bardhaman, West Bengal. What has happened to other projects? Introduction of modern trolley at all important stations was a promise. Some of the stations have been provided with the facility, but what about the remaining stations, what is the target and what is the progress?

In your speech of 2010-11, the hon. Minister announced that Anti-Collision Devices (ACDs) would be extended to three more zonal railways. Madam, in this year's speech also, it has been announced that the ACDs will be commissioned in three zonal railways, namely, Southern, South Central and South Western Railways. Same is repeated this year also. This shows that the Railways could not do any work throughout the year on its last year's proposal other than naming the three zonal railways.

There was a proposal to introduce four Train Protection and Warning Systems (TPWSs) covering 828 km for improving safety and preventing collision and accidents. This year, there is no mention of TPWS. What happened to last year's proposal? Why has it not been extended this year? I would like to know about this from the hon. Minister.

Where is the *Mahila Vahini,* which the hon. Minister promised? Have all the twelve companies been deployed? The hon. Minister did not utter a word about *Mahila Vahini* this year. Do you feel satisfied that all the twelve companies have been deployed? If 'yes', then I will be more than happy. Kindly enlighten the House.

Many of the new railway projects announced last year have not taken off the ground so far. Eleven such projects have not even been cleared so far by the Planning Commission. I do not know why the Planning Commission is taking such a negative attitude. When the Railways have promised a new project and they call it economically viable, why should the Planning Commission come in the way? I would like to know whether the proposals of the Railways are not viable. Some of the populist announcements made in the Budget of 2010 are yet to be approved by the Planning Commission. Not even a paisa has been released to Kadapa-Kothakota, Kanbhum-Proddatur, Nandyala-Macherla routes, though it was approved. No allocation has been made. I am just giving some examples.

Madam, on Obulavaripalli-Krishnapattanam sector, out of Rs. 557 crore, Rs. 249 crore were spent. The amount of Rs. 311 crore is required. Sir, unfortunately, this year the allocation is only one crore rupee. It is a port connectivity project connecting Rayalaseema to Nellore district of Krishnapattanam Port which will take iron ore. It will reduce the distance of nearly 80 km. It is going to be the lifeline for the backward area. Your allocation in the Budget for this year is only

one crore rupees. I just gave an example. I don't want to go into the details, because of paucity of time. And I would like as many Members as possible to participate in this debate.

For Nalgonda-Macherla section, Rs. 50 crore were allocated last year. I am told that not even one rupee was spent on that. The hon. Member of Parliament from Nalgonda told me that Rs.50 crore were allocated but not even a paisa was spent last year on that route.

Your Vision Statement says that the Indian Railways shall provide efficient, affordable, customer-focussed and environmentally sustainable integrated transportation solutions. It shall be a vehicle of inclusive growth connecting regions, communities, ports and centres of industry, commerce, tourism and pilgrimage across the country. The reach and access of its services will be continuously expanded and improved. That is the objective that you have outlined in your Vision Statement. But in reality, today, when we go through the budget, that is not reflected.

The vision of the Railway Minister is to put the railways on the road to regain the number two position. What are the steps taken in that direction?

In the Vision 2020, a target of 25,000 km of new lines in the next ten years has been set which means 2,500 km per year. One year is already over. Just see the performance. It means only 180 km per year since independence. I agree that the speed of Mamataji is better on that count. But that will not be sufficed to meet the target. Because you have a target of 25,000 km by 2020. We are already in 2011. Last year the target was 1,000 km. But the achievement so far was only 700 km. This year's target is 1,300 km. This Vision 2020 should not go up to 2040. That is my worry. This figure is nowhere close to 2,500 km. There is this annual addition. How is it possible to achieve the targets of Vision 2020? This will take another 30-40 years. I hope I am proved wrong and the Minister is right.

The Railway Minister spoke of Rs. 14 lakh crore of investment by 2020 and the PPP would be a vehicle for doing so. Madam, what is the progress made through the PPP Model so far? What are the bottlenecks? What are the problems? The projects are yet to take off in a significant manner. The Planning Commission has brought down the private investment from Rs.50,000 crore to Rs.8,316 crore, as much as 83 per cent down.

I am not able to understand what is happening to the Planning Commission. How do you realise your vision by 2020? PPP models on infrastructure projects are a major success in telecom and national highways like the Swarna Chaturbhuj Yojana. Madam, you yourself were a partner in that Government. It is a national highway programme, a four-way highway. It has

really created a lot of economic activity and developmental activity in the country. So, please expedite the PPP model in Railways also. It is not too late now. Things have come to such a pass that Railways have not made any headway in achieving the vision goals. We are not up to the mark in any of the goals.

Sir, then, I come to fiscal and financial performance. We could add only 10,677 kilometres of new lines since Independence at an average addition of 180 kilometres annually. Last year, the Railway Minister announced a target of 1000 kilometres. Only 700 kilometres have been completed so far. That backlog will come to this year. That means, this year, you have to complete 1300 kilometres. Given the financial constraints, how can the Ministry achieve this target? If she explains to us, we will be happy. Similarly, the targets of gauge conversion, doubling, electrification, etc. have fallen short of targets. For example, as per your Outcome Budget, so far only 366 kilometres of route is electrified out of a target of 1000 kilometres. Mr. Deputy Chairman, Sir, I am not making a general speech. I am referring pointwise and if the Minister can correct me at a later stage — if there are any mistakes or if there is better performance — we will be more than happy. But, unfortunately, I have to bring to the notice of the House that the performance is not at all satisfactory.

Last time, you announced 33 new line sections covering 1021 kilometres for completion. The Minister informed the House that a giant leap in completion of new lines projects has taken place. What is the giant leap? What is the performance? Will you please publish a performance sheet on the trains announced and introduced, gauge conversion announced and completed, and doubling of tracks announced and completed from 2005 to 2010? Will you please do that favour for the sake of Members and also for the sake of the countrymen? Let the people decide themselves about the Government's promises versus its performance. Government is concerned about the fiscal deficit. You are resorting to a massive high cost borrowings, staggering to Rs.20,594 crore. Will it not defeat the purpose and damage the long-term interests of the country unless you augment future earnings to service these loans? How are you going to service it? You don't want to increase the fares. I am not suggesting you to increase the fares. You don't want to revise freight charges. Then, how are you going to mop up additional resources to service this debt? That is a big question. The Railways internal resource mobilisation is projected to decline from Rs.14,523 crore to Rs.14,219 crore. There is a decline in your internal resource mobilisation. You are depending mostly on gross budgetary support and also on external debt, which is not good.

Mr. Deputy Chairman, Sir, during the Eleventh Plan, so far, the Railways could spend Rs. 1.43 lakh crore as against the projected outlay of Rs. 2.51 lakh crore. Sir, Rs. 2.51 lakh crore was the target and so far, they have spent Rs. 1.43 lakh crore. Whatever speed you may take this year, is it possible to achieve the remaining target? That is the question. The Budget skirted

a number of issues vital for restoring the financial health of the organization. Sir, the Minister herself had said earlier that the financial health of Railways is not satisfactory. Now, of course, she said that it is good. If it is good in real terms, I will be more than happy. Operational costs have risen from 72.8 per cent a couple of years ago to 92.1 per cent this year. Even this figure of 92.1 per cent seems to be a jugglery of accounts. Three important heads of accounts have been revised downward in the Revised Budget Estimates for 2010-2011. The Budget does not reflect the true and honest picture of the Railways' accounts. Operating ratio of 10 out of 16 zones of the country was over 100 per cent for April-December 2010. Operating cost for ten zones out of 16 is more than 100 per cent. Then, how do you expect it to come down to 92.1 per cent? In the Revised Estimates, the total value of the downward revision under the three crucial heads – Dividend, ADRF and ADF – works out to be Rs. 4,033 crore which is close to the figure of Rs. 4,105 crore shown as surplus.

It is, therefore, anybody's guess as to where the finances stand. As against the Budget estimates of Rs. 6,608 crores to be paid in the form of dividend to the Union Government, it has been now revised to Rs. 4,917 crores. Even the dividend you have reduced. And also the appropriation to the Depreciation Reserve Fund, ADRF, has been revised downwards from the proposed Rs. 7600 crores to Rs. 5,700 crores. Even the Development Fund head has been revised downwards by Rs. 442 crores to Rs. 2358 crores from the Budget Estimates of Rs. 2008 crores. That is how you arrived at this operational ratio. This is the charge which has been widely reported in all the newspapers. I will be happy if the Railway Board and the hon. Railway Minister can explain to the House and take the House into confidence on this vital issue about the operating ratio because operating ratio speaks about the health of the organization.

Sir, where are the wagons, where are the locomotives, where are the coaches in keeping with the rising demand? Where is the capacity expansion? The Railways has to face stiff competition from a fast improving road network and a rapidly changing trucking industry. The two cardinal requirements, that is, raise revenues from freight and passenger businesses and cut costs across the system seems to be given a complete go by. It may appear to be populistic. People are very happy. But do they want a stagnant railway? Do they not want national integration of connecting all the areas which are not connected so far? Is it not your duty to take care of the unserved areas so far by taking new initiatives?

Sir, a slew of new trains—56 new express trains, 3 shatabdi and 9 duranto trains, besides other passenger and sub-urban trains, have been announced. But how they run without any corresponding line expansion? There is already congestion. Will they all see the light of the day? Mere announcements to gain populist image is no good for the country. Even the market and the industry, they were not enthused by these budget proposals. You have seen how the market has

reacted. I am not simply going by market alone because market has got its own way of functioning. The Minister has conveniently postponed to 12th plan period of the 251 updating surveys/new surveys for new lines/gauge conversion/doubling projects. She has postponed them to Twelfth Plan.

One of the important aspects which is really worrying and causing worry to all of us is the safety has been given the go by. This is evident from the fact that the Railways have drawn heavily from the ADRF created to replace the old assets to boost its balance-sheet this fiscal. This is not fair. There is no money for the Railway Safety Fund. Railway Safety Fund has been given low priority. Sir, given last year's record of accidents and sabotage incident, it was expected that the Railway Minister would accord priority on safety and security issues. They do not seem to have been deal with adequately enough. As in the last year, no money has been spared for the Railway Safety Fund even in the year 2011-12. On the Budget day, even UP Salwant Wadi-Dira passenger headed for Mumabi derailed, and when the Minister was presenting the Budget, there was a derailment in Mumbai. One incident alone will not speak for the functioning of the Railways. I do agree. But, at the same time, that is a signal how things are happening.

The only Railway Safety Programme which was launched during the NDA regime when Shri Nitish Kumar was the Railway Minister; Madam was also there; Rs. 17,000 crore was granted as a Special Railway Safety Fund for upgradation of over-aged railway assets. This resulted in the over all strengthening of the railway infrastructure and reduction of accidents. That is why the subsequent Minister could do that so-called magic, which was not a magic of overloading trains. The methodology used during the UPA-I and II by overloading the wagons with loads was possible only on account of the fact that Special Railway Safety Fund has been effectively utilized to strengthen the railway track and upgrade the signals all over the country. We should not forget that. That is a lesson to us. Creating a National Railway Safety Fund on a continuous basis is the need of the hour.

Sir, most railway accidents occur due to old state of bridges, poor state of bridges. India has over 52,000 railway bridges that are nearly 100 years old. Another 90,000 are more than 75 years old.

Hundred-year old bridges are 52,000 and 75-year old bridges are 90,000. How do you expect them to function? When I read these figures I get frightened. What is going to happen to the safety of the people? Substantial work need to be done on this front. What happened to the implementation of the Khanna Commission recommendations with regard to the railway accidents? Out of a total of 5,533 diesel engines, 1,382 engines are outdated and not conducive

for operations. About 86,000 posts responsible for railway safety are lying vacant. This is really shocking. With as many outdated engines and inadequate staff, the passengers' lives are at stake every day. I hope that the Minister will take it very seriously.

Sir, track renewal is another aspect. The allocation for track renewal for the current financial year was Rs.408 crores. The revised figure is Rs. 325.5 crores. This year, unfortunately, it is pegged at Rs. 330 crores. You see the callous attitude of the railways towards track renewal. From Rs. 408 crores it has come down to Rs. 329 crores. Now, this year it is only Rs.330 crores. There is only an increase of Rs.1 crore from the Revised Estimate. For Appropriation to Depreciation Reserve Fund (ADRF), it is only Rs. 7,000 crores this year as against Rs.7,600 crores last year. For Appropriation to Development Fund, it is only Rs.2,400 crores this year as against Rs. 2,800 crores last year. Are we moving forward or looking backward making the situation awkward? The Minister of Railways has to think seriously about these things.

Thirteen hundred kilometres of new lines, 870 kilometres of doubling of lines and 1017 kilometres of gauge conversion targeted in 2011-12 are all unrealistic, given the track record of the Railways. If they do this, it is wonderful. We will be more than happy if they have some *jaadu to* do this.

The dedicated freight corridors to be completed by 2012-13 have now been pushed to 2016. They require Rs. 77,000 crores. Where is the money? We are the finances? Can the Minister meet this deadline, though she has postponed it from 2012 to 2016? On her own admission, the finances are tight. Execution, discipline and availability of requisite funds are of urgent necessity.

Then come the passenger amenities. Another area of disappointment, Mamataji, is the amount of money that you have given to passenger amenities. What a great pity! Don't passengers deserve better treatment? For passenger amenities, in the next fiscal year, it is only Rs. 19 crores as against the revised figure of Rs. 511 crores last year. Rupees nineteen crores! What a pity! On employees you are spending Rs. 1,100 crores. I have no problem. They deserve good treatment. At the same time, passengers too deserve better treatment.

Sir, when we travel by the railways we will have an enjoyable experience. Our stations are overcrowded; food is substandard; hygienic standards are not satisfactory; waiting rooms are dirty and the toilets are dirtier and unusable. This is the situation in the railway stations. This is not what Mr.Venkiah Naidu says, but anybody who travels by the railways. If you just simply confine yourself to the First Class AC compartment and don't move to the other areas, then you are not going to understand the real situation. Lack of safe drinking water and poor sanitation add to the woes of the passengers.

We talk of green toilets at stations. What happened to green toilets? The courts had to intervene in the case of passenger amenities. Here is a specific case. On a PIL, the Mumbai High Court had directed the Railways to set up adequate toilets, drinking water taps and suburban connections for commuters. The court had to remind us what we, as a civilised society, have to do. The court said, "Let the General Manager, Railways travel from Church Gate to Virar during the peak hours". There are no toilets at Vile Parle. There are no urinals at Vile Parle. There is no water. There is no toilet for women at Grant Road, Khar, Dadar, Bandra and Vile Parle. This is not what Mr. Venkaiah Naidu is saying. This is what the High Court has opined. The Mumbai High is talking about the simple things like water and sanitation in a place like Mumbai.

There is a talk of making Adarsh Railway Stations. I will be happy if the Minister can make all stations in the country as Adarsh Railway Stations. *...(Interruptions)...* It is not about the Mumbai Adarsh. She will not do it. That much I am sure. She will never get involved in such things. That is the only silver lining, as far as Mamataji is concerned, so far. *...(Interruptions)...*

Yes, so far. You do not know what is going to happen. She will keep it up to the extent possible. That is the credibility she is enjoying as of now.

Now I come to world-class stations. What about upgradation of railway stations? Where are the world-class railway stations? 'Ten stations to be upgraded to international standards'. The Minister has claimed that with regard to setting up of world-class stations, not much headway could be achieved because of their high costs and are searching for alternatives. I would like to put one straight question. Before making such proposals, does your Railway Board not apply its mind in making such statements? Now you say that feasibility is not there and we have to revise the feasibility report and then think of alternatives. That means, they first make announcement, call it as a pronouncement, and then, afterwards it becomes a denouncement. What is this?

Now I come back to the White Paper. The White Paper is an important document that the Railways has published. I compliment the Railway Minister and her staff for bringing this White Paper and placing it before the nation. It is really a good thing. But the purpose of White Paper is not to find fault with anybody, as the Minister rightly said at that time. The purpose of White Paper is to make the people of India, the Railway employees, the Railway Board and the people concerned, to understand the reality of the situation, the gravity of the situation; accept the challenges and move forward. That is the purpose of the White Paper. That being the purpose of the White Paper, what is it that we are doing now? How are you moving in that direction? That is the big question where my disappointment rises. The Minister released the White Paper on the

Railways in December, 2009. You said in the Foreword, "Our biggest concern today is the financial health of the Railways and the need to generate resources for development and growth of capacity in an inclusive manner. Strategies for upgradation and growth of railway infrastructure as well as improvement of service to the customer will be formulated based on the findings of this Paper." Please don't let the White Paper remain as a white paper. Please act on the findings. Please fill it up with remedial plans and actions. Otherwise, it will be a futile exercise of just placing the White Paper and not acting upon that. The White Paper will remain only a white paper.

You yourself have concluded in that document, "If the Railways are to break from its past and move forward rapidly to meet the challenges of growing India, the issues such as freight and passenger business, infrastructure creation, declining market share of the Indian Railways, cross-subsidisation, network capacity expansion, line capacity augmentation, project cost escalation and organizational changes would need to be addressed boldly." Where is the follow up? Where are the steps that reassure the nation? Where is the boldness? There is only baldness so far. That is the problem today. So, please do something on the White Paper. Start moving forward and come with concrete steps before the Parliament. Network capacity expansion and line capacity augmentation is the biggest challenge facing the Railways. Market share of rail transport has reduced drastically from 89 per cent in 1950-51 to 30 per cent in 2007-08. It is a major challenge. You have come down from 89 per cent to 30 per cent. I am not holding this Government or this Minister responsible for this, but it has happened over the years. It is a challenge, as you have rightly outlined. What are the steps taken to regain the market share? There is nothing. Missing deadlines, shortage of finances and new project announcements without any commensurate cash funding are all leading to project cost escalation. How are you going to prevent it especially when inefficiency is so apparent and finances are so tight?

Sir, I would only urge upon the hon. Minister to please concentrate on the core issues, on your mandate; make the stations clean, make the toilets clean, provide safe drinking water, provide safety and security. A train was kidnapped. It is something very surprising. Then the guards were kidnapped and the drivers were taken away. But, still nothing happens. Drivers are kidnapped,guards are kidnapped, but nothing happens, unfortunately. So, I only urge upon the Minister — I don't want to be harsh on a lady Minister — please, Madam Minister, hold the White Paper in one hand and in the other hand, please have this Vision 2020 on Indian Railways. These are the two documents, whether you call it the Bible or the Bhagwat Gita or the Quran or whatever it is, for the guidance of the Railways for the future.

New ideas may come; but please try to act upon these two documents. Let us not spoil the health of the Indian Railways for the sake of short-term political gains. Everybody will have compulsions of politics. I may also be asking the Railway Minister for a new railways line in my area. At the same time, the feasibility issue is there.

Sir, as I told you, it is not a general speech or a political speech. This is a speech with specifics, with promises made, with targets achieved, or, targets yet to be achieved, and shortages and shortcomings that have been outlined. I only hope that the Minister and her officers will be able to act upon them.

At the end, before I conclude, I would like to wish the Minister the 'Best of Luck' for her West Bengal endeavour. At the same time, I wish 'Best of Luck' for the Indian Railways. I think people understand when I say, 'Indian Railways'. Thank you very much.

श्री मोती लाल वोरा (छत्तीसगढ़)ः माननीय उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2011-2012 का जो बजट प्रस्तुत हुआ है, उसका मैं पुरजोर शब्दों में समर्थन करता हूँ।

सर, अभी मैंने वेंकैया जी का भाषण सुना। वेंकैया जी की सदभावना ममता जी के प्रति है। उन्होंने उन्हें धन्यवाद भी दिया है, लेकिन वेंकैया जी का भाषण सुनने के बाद, जो नकारात्मक उदगार वेंकैया जी ने प्रस्तुत किये, मुझे ऐसा लग रहा था कि सम्भवतः किसी ऑडिटर की भाँति, श्री वेंकैया नायडु जी, एक अच्छे राजनीतिज्ञ हो सकते हैं, लेकिन एक ऑडिटर की भाँति जिस तरीके से उन्होंने विजन 2020 और वाइट पेपर के बारे में कहा है, उन पर मुझे शंका है। देश में प्रगति हुई है, देश में तरक्की हुई है और इस तरक्की को आगे बढ़ाने की दिशा में रेल मंत्री के रूप में ममता बनर्जी जी का यह तीसरा वर्ष है और इस तीसरे वर्ष में तीसरे रेल बजट को पेश करते समय ममता जी ने सारी बातों का ध्यान रखा है। शायद वेंकैया जी ने बजट के उन अंशों को पढ़ा जो उनको अपने लिए माफिक लगते थे। उन्होंने यह नहीं देखा कि इस बजट के प्रस्तुत होने के बाद देश के लोगों में, देश की जनता में या देश के आम आदमी में उसका कितना असर पड़ा है।

मैं अपनी बात शुरू करने के पहले यह कहना चाहता हूँ कि वेंकैया जी, मैं आपका सम्मान करता हूँ। मैं आपसे अनेक वर्षों से परिचित हूँ। लेकिन, आपसे परिचित होने के बाद भी मैंने आपसे यह अपेक्षा की थी कि विरोधी दल के एक नेता के रूप में आपकी ओर से जो उदगार होंगे, वे इस बात के प्रतीक होंगे कि हमने इन वर्षों में प्रगति की है। वेंकैया जी, मैं अपनी बात प्रारम्भ करने के पहले गुरुदेव रविन्द्र नाथ टैगोर की एक कविता आपके सामने प्रस्तुत करना चाहूँगाः

"जिस वातावरण में हृदय भावशून्य हो,
जहाँ स्वाभिमान से उन्नत ललाट हो,
जहाँ ज्ञान प्राप्ति के मार्ग उन्मुक्त हों,
जहाँ संकुचित दीवारों से संसार खंडों में न बँटा हो,
जहाँ शब्द सत्य की गहराइयों से निकलते हों..."

ममता जी के शब्द सत्य की गहराइयों से निकले हैं। जहाँ सहिष्णुता प्राप्त करने के लिए ...(**व्यवधान**)... मैंने कहा कि मैं ऑडिटर नहीं हूँ। ...(**व्यवधान**)... मैंने पहले ही कहा कि मैं ऑडिटर नहीं हूँ।...(व्यवधान)...

मैं आपसे यह कह रहा हूँ कि "जहां शब्द सत्य की गहराइयों से निकलते हों..."...(व्यवधान)... बजट में ममता जी ने जो कहा है, वे शब्द सत्य की गहराइयों से निकलने वाले हैं।

"जहां श्रेष्ठता प्राप्त करने के लिए अनथक पुरुषार्थ भुजाओं को बढ़ाता हो,
जहाँ तर्क की निर्मल धारा का मार्ग मृतरूढ़ि की मरुभूमि में खो न गया हो,
जहाँ तेरे द्वारा मन निरंतर विकसित विचारों और कर्मों में ले जाता हो,
स्वतंत्रता, में उस सब में हे परमपिता, मेरा देश जाग्रत हो..."

मैं कह सकता हूँ कि मेरा देश जाग्रत हुआ है और वह इतना जाग्रत हुआ है कि...(व्यवधान)...

श्री बलबीर पुंज (उड़ीसा): सुप्रीम कोर्ट के...(व्यवधान)...

श्री मोती लाल वोरा: उपसभापति महोदय, मैं यह पूछना चाहता हूँ कि क्या माननीय पुंज जी को यह नहीं लगता है कि देश जाग्रत हुआ है?

श्री बलबीर पुंज: सर्वोच्च न्यायालय के आज के निर्णय में तो यह लगता है...(व्यवधान)...

SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (West Bengal): Sir, it is a wrong translation. He is saying in the past tense कि यह जाग्रत हुआ था। It is the future case.

SHRI MOTILAL VORA: Sir, I have quoted Gurudev Rabindranath Tagore and it is not my style. What Mamataji has said, 'Give me strength, never to disown the poor or bend my knees before insolent might.' "मुझे इतनी शक्ति दो कि मैं गरीबों का साथ कभी न छोड़ूँ और अक्खड़ लोगों के आगे कभी न झुकूँ..." यह उन्होंने कहा है। ...(**व्यवधान**)... क्या आपको रविन्द्रनाथ टैगोर की बातें पसंद नहीं हैं?

कई **माननीय सदस्य**: बहुत पसंद हैं।...(व्यवधान)...

श्री मोती लाल वोरा: मैं यह कह सकता हूँ कि 2010-11 के संशोधित अनुमान में रेल परिवहन देश के विकास से गहरा संबंध रखता है। ममता जी, मैं आपको बधाई दूँगा। मैं आपको इस बात की बधाई दूँगा कि 1 लाख 75 हजार पदों की भर्ती की बात आपने कही है। ये रिक्तियाँ लगभग 10 सालों से पड़ी हुई थीं। अगर 1 लाख 75 हजार लोगों को नौकरियाँ मिलेंगी, तो इससे कम से कम 10 लाख परिवारों को एकमुश्त लाभ देने की आपने घोषणा की है। 16 हजार पूर्व सैनिकों को रेलवे में नौकरी देने की बात कही गयी है। पूर्व सैनिक, जिन्होंने देश की सीमाओं की रक्षा की है, जिन्होंने देश की सेवा की है और जिन्होंने देश की आजादी की रक्षा की है, उन 16 हजार पूर्व सैनिकों को रेलवे में नौकरी देना कोई छोटी बात नहीं है। यह वेंकैया नायडु जी को कहना चाहिए था, लेकिन शायद वे नहीं कर सके।

श्री **मुख्तार अब्बास नक़वी** (उत्तर प्रदेश): सर,...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: उनको अपनी बात तो कहने दीजिए। आप बीच में कमेंट करते रहेंगे, तो फिर कैसे होगा?...(व्यवधान)...

श्री मोती लाल वोरा: माननीय उपसभापति महोदय, आप इस बात से भली-भांति परिचित हैं कि पटरियों के पास रहने वाले लोग किस प्रकार की जिंदगी व्यतीत करते हैं और किस प्रकार की कठिनाइयों के दौर से

उनको आये दिन गुजरना पड़ता है। वे दैनंदिन की आवश्यकताओं की पूर्ति भी नहीं कर पाते। उनके लिए आपने जो 10 हजार मकान बनाने का निर्णय लिया है, वह संदेहप्रद नहीं है।

माननीय उपसभापति महोदय, रेल बजट में वरिष्ठ नागरिकों, विकलांगों और मीडियाकर्मियों को रेल भाड़े में रियायत, रेल कर्मचारियों के कल्याण के लिए बेहतर चिकित्सा सुविधा, बच्चों की छात्रवृत्ति में वृद्धि और 20 अतिरिक्त छात्रावासों की व्यवस्था करने की बात कही गयी है। वेंकैया जी, मैं समझता हूँ कि आपने इन सारी बातों को देखा होगा।

माननीय उपसभापति महोदय, रेल मंत्री जी का यह तीसरा बजट है, जिसमें न तो किराया बढ़ाया गया और न भाड़े में किसी प्रकार की बढ़ोत्तरी की गयी, जो कि आज आम आदमी के दिल की आवाज थी, क्योंकि मामला ऐसा था कि 2009-10 का वर्ष अर्थव्यवस्था की दृष्टि से बहुत ही चुनौतीपूर्ण था।

इस बेहतरीन बजट को प्रस्तुत करते समय माननीय मंत्री महोदया ने इस बात का ध्यान रखा। अब यह 73,000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त व्यय किस बात के लिए हुआ? छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के लिए 11वीं योजना के दौरान 73,000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त व्यय होने के बाद भी वित्तीय प्रबंधन करके पूरे लाभांश का भुगतान कोई आसान काम नहीं था। मैं समझता हूं कि इतनी वित्तीय कठिनाइयों के बावजूद भी उन्होंने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसकी प्रशंसा करता हूं।

माननीय रेल मंत्री महोदया ने 2011 के बजट में 57,620 करोड़ रुपए की वार्षिक योजना रखी है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं, लेकिन यह राशि कहां से जुटाई जाएगी, इसका प्राक्कलन उन्होंने प्रस्तुत किया है। मुझे विश्वास है कि हम उस लक्ष्य की प्राप्ति में अवश्य सफल होंगे।

माननीय उपसभापति जी, हर बजट में बहुत सी घोषणाएं होती हैं। मैं ममता जी को इस बात की बधाई दूंगा कि इस बजट में भी उन्होंने 128 नयी ट्रेनों की सौगात देश को दी है - 56 एक्सप्रैस ट्रेनें, 9 दूरंतो ट्रेनें, 3 शताब्दी एक्सप्रैस, 13 पैसेंजर ट्रेनें, 22 D.E.M.U., 10 नयी राज्य रानी एक्सप्रैस और 4 नयी रेलगाड़ियां देश के ऐतिहासिक स्थानों पर "जन्म भूमि और भूमि गौरव" के नाम से चलाने का निर्णय किया है। क्या यह कम महत्वपूर्ण घोषणा है? वेंकैया जी ने पिछले वर्ष की घोषणाओं का उल्लेख किया कि उनमें से बहुत सी घोषणाओं की पूर्ति होनी है। यह ज़रूरी नहीं है कि इस साल की घोषणा इसी वर्ष में पूरी हो जाए। हमें 5 सालों के अंदर उन सारी घोषणाओं को पूरा करना है।

उपसभापति जी, अब मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि रेल विभाग में कितनी प्रगति हुई है। 157 साल पहले मुम्बई से ठाणे के बीच 21 तोपों की सलामी के साथ पहली रेलगाड़ी ने 34 किलोमीटर का सफर तय किया था। 157 साल पहले यह 34 किलोमीटर का सफर भाप के इंजन की रेलगाड़ी द्वारा तय किया गया था। तब से लेकर आज तक देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक रेल लाइनें बिछाई जा चुकी हैं और उसके परिणामस्वरूप हम कह सकते हैं कि 63,974 किलोमीटर रेल मार्गों पर रेल लाइनें बिछ चुकी हैं और आगे भी बिछेंगी। यह जो गति है, इसके रुकने का कोई सवाल नहीं है। आज 63,974 किलोमीटर लंबे मार्ग पर रेल लाइनें बिछ गई हैं और इसमें से 18,297 किलोमीटर लंबे मार्ग का विद्युतीकरण हो चुका है। माल डिब्बों का निर्माण - 2,19,931 रेल इंजन - 8,889 और सवारी डिब्बों का आकलन 51,030 के आसपास है। इन 8 वर्षों में रेलों में हुई प्रगति में इज़ाफा हुआ है। वेंकैया जी, आपने कहा कि आज़ादी के बाद 10,677 किलोमीटर नयी लाइनों को जोड़ा गया है। 2010-11 में नयी लाइनों के 1,000 किलोमीटर के लक्ष्य की घोषणा की गई थी और

चालू वर्ष में हम 700 किलोमीटर तक इस कार्य को पूरा करने में सफल हो पाए हैं। Vision 2020 पर 14,000 करोड़ रुपए की लागत आएगी। Vision 2020 की घोषणा पिछले वर्ष ममता जी ने अपने रेल बजट में की थी और हमने इस बजट में ऐसे प्रावधान किए हैं, जिनसे हम उन लक्ष्यों को पूरा कर सकें। उन्होंने भूतपूर्व सैनिकों की भर्ती की बात भी कही है।

माननीय उपसभापति महोदय, आमान परिवर्तन के 800 किलोमीटर, दोहरीकरण के 700 किलोमीटर और विद्युतीकरण के 1 हजार किलोमीटर के लक्ष्य को पूरा करने की आवश्यकता इस बजट में कहीं गई है। रेल बजट और सामान्य बजट पर देश की जनता की आंखें टिकी रहती हैं और दोनों बजट के प्रस्तुत होने के बाद विकास के पैमाने पर दायरा बढ़ जाता है। रेल हमारा सबसे बड़ा आधारभूत ढ़ांचा है। आज के आधुनिक युग में इसे आधुनिकतम बनाने की सर्वाधिक आवश्यकता है।

ममता जी, मैं आपको बधाई देता हूँ कि रेल दुर्घटनाओं को रोकने के दिशा में प्रभावी कदम उठाए गए। आधुनिकीकरण इस वर्ष के बजट का मुख्य मुद्दा है, जिसके लिए आपने अनेक उपायों का सुझाव दिया है। महोदय, रेल दुर्घटनाओं में प्रति वर्ष लगभग 1 लाख 30 हजार से 1 लाख 50 हजार लोगों की जानें जाती हैं। टक्कररोधी उपकरण की शुरुआत पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर ही कार्यान्वित की गई है और इस बजट में इस बात का उल्लेख किया गया है कि तीन क्षेत्रीय रेलों - दक्षिण, दक्षिण-मध्य तथा दक्षिण-पश्चिमी में प्रारंभ करने तथा उन उपकरणों का उपयोग प्रारंभ करने की दिशा में कदम उठाए जा रहे हैं। ममता जी, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि रेल एक्सिडेंट होते हैं। आपने इस बजट में इस समिति क्षेत्र का उल्लेख किया है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि अगर धन की व्यवस्था हो जाए, तो प्लानिंग कमीशन की मंजूरी के बाद इस ओर आपको विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है, क्योंकि रेलवे दुर्घटनाएं प्रति वर्ष बढ़ती जाती हैं। दुर्घटनाओं को रोकने की दिशा में काम हुआ है।

रेलों में उग्रवादियों द्वारा उत्पात और आंदोलन किया जाता है। आंदोलनकारियों के लिए रेल रोकना सबसे आसान तरीका हो जाता है। असामाजिक तत्वों के माध्यम से रेलों को रोकना सबसे आसान होता है। बम विस्फोटों, तोड़-फोड़, ट्रेक टेम्परिंग आदि घटनाओं को बहुत सख्ती के साथ रोकने की आवश्यकता है। राज्य सरकारों के कानून तो बनें हैं, लेकिन राज्य सरकारें रेल दुर्घटनाओं की दिशा में बहुत ही कम ध्यान देती है। आपको राज्य सरकारों को आगाह करना होगा कि वे असहाय परिस्थिति में न रहें। यह प्रसन्नता की बात है कि आपने बहुत कुछ बजट में दिया है।

आपने वाराणसी, मछलंदपुर, बड़ोदरा, भिलाई हुबली धारवाड़ में 5 पॉलीटेक्निक्स की स्थापना की बात कही है। भिलाई में देश का सबसे बड़ा इस्पात संयंत्र है। पंडित जवाहर लाल नेहरू ने इसे ऐसे तीर्थ की संज्ञा दी थी, जहां देश के कोने-कोने से लोग आते हैं। भिलाई इस्पात कारखाने में आपने जो पॉलिटेकनिक खोलने की घोषणा की है, मैं इसके लिए आपको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

देश में सांस्कृतिक गतिविधियों को बढ़ावा देने की दिशा में आपने सांस्कृति बोर्ड की बात कही है, जो देश की समृद्धशाली विविध सांस्कृतिक धरोहरों को संरक्षित रखे। हमारा देश सांस्कृति दृष्टि से बहुत उन्नत है।

आपने गुरूदेव रवीन्द्रनाथ टैगोर के जन्म दिवस पर 150वीं वर्षगांठ मानने का निश्चय किया और इस अवसर पर एक संस्कृति एक्सप्रेस चलाई गई, जिसने 18 राज्यों का दौरा किया। उसमें गुरूदेव रवीन्द्रनाथ टैगौर की शिक्षा, उनके दर्शन, उनके आध्यात्मवाद की बातों को दर्शाया गया, जिसे 18 राज्यों के लगभग

24 लाख लोगों ने देखा है। माननीय वित्त मंत्री जी ने भी रवीन्द्रनाथ टैगोर की 150वीं जयन्ती के अवसर पर भाईचारे की भावना को बढ़ाने के लिए 1 करोड़ रुपए के अन्तर्राष्ट्रीय पुरस्कार की घोषणा की है।

आपने बजट में वैगन प्रिक्योरमेंट, समर्पित मालभाड़ा गलियारा, नई लाइनें, 114 परियोजनाओं, जिनका हाल ही में सर्वेक्षण किया गया है, को 12वीं योजना में शामिल करने, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेल पर्यटन, गाड़ियों का विस्तार, फेरों में वृद्धि, नई लाइनों का सर्वेक्षण तथा 584 स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में अपग्रेड करने की बात कही है। ममता जी, आज भी बहुत से ऐसे स्टेशन्स हैं, जिन्हें आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता है।

मैं कह सकता हूं कि पूर्व रेल मंत्री माधव राव सिंधिया जी के कार्यकाल में मैंने देखा था कि जो घोषणाएं उन्होंने आदर्श स्टेशनों के बारे में की थीं, उन आदर्श स्टेशनों को अगर आज हम देखते हैं, तो ऐसा लगता है कि जिस भावना के साथ उन योजनाओं की शुरूआत की गई थी, उन योजनाओं को आपने निश्चित रूप से आगे बढ़ाने की दिशा में प्रयत्न किया है। 442 स्टेशनों का कार्य प्रगति पर है, ऐसा आपने बताया है।

माननीय उपसभापति जी, जो मानव रहित rail crossings हैं, unmanned rail crossings हैं, वहां आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं और उन दुर्घटनाओं के कारण केवल ये होते हैं कि वहां पर railway crossings की किसी प्रकार की व्यवस्था नहीं होती। इन 2500 rail crossings की समाप्ति, प्रधान मंत्री रेल विकास योजना के अंतर्गत अनेक लम्बित परियोजनाओं को प्रारंभ करने की सार्थक पहल बजट में की गई है। साथ ही आपने इस बजट में इस बात का भी उल्लेख किया है कि 200 ऊपरी सड़क पुलों, 325 निचले सड़क पुलों और पैदल पार पथों का निर्माण इस बजट में किया जाएगा।

ममता जी, आपने बहुत किया है, शायद वे अभी यहां नहीं हैं...(व्यवधान)... लेकिन मैं उनसे कहना चाहता हूं, ये सारी बातें तो आपने देख ली थीं। आपने देश के सभी प्रदेशों में काफी ध्यान दिया, लेकिन मैं आपका ध्यान छत्तीसगढ़ प्रदेश की रेल समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। महोदय, छत्तीसगढ़ रेलवे को राजस्व देने वाला इस इलाके में सबसे बड़ा प्रदेश है और छत्तीसगढ़ में जो बस्तर संभाग है, वहां रेल की सुविधाओं का अभाव काफी समय से परिलक्षित हो गया है। मैं कहना चाहूंगा कि इसमें आपने कुछ सर्वे की बात तो की है, लेकिन छत्तीसगढ़ की 11 परियोजनाएं, रेल लाइनों के प्रोजेक्ट अभी भी लम्बित हैं, इसलिए इस ओर आपको ध्यान देना होगा।

माननीय उपसभापति महोदय, मैंने पिछले वर्ष भी इस बात का उल्लेख किया था और ममता जी का ध्यान आकर्षित किया था कि दल्ली राजहरा से जगदलपुर का जो आदिवासी इलाका है, यहां करीब 235 किलोमीटर की रेल लाइन बिछाने की बात थी और उस पर 700 करोड़ रुपए खर्च होने की बात की गई थी। महोदय, अभी ममता जी नहीं हैं, लेकिन बजट में प्रावधान होने के बाद भी आज तक उस लाइन पर किसी भी प्रकार का काम प्रारंभ नहीं हुआ। लोगों की मांग है कि वे आदिवासी इलाकों में विकास की लौ देखना चाहते हैं। अतः अगर आदिवासी इलाकों में विकास को प्रारंभ करना है, तो निश्चित रूप से इस बात का ध्यान रखना होगा कि रेल यातायात की सुविधाएं, उन इलाकों में, जो आदिवासी इलाके हैं, विशेष रूप से बस्तर का इलाका, रायगढ़ का इलाका, सरगुजा का इलाका, वहां अवश्य दी जाएं। महोदय, मैं छत्तीसगढ़ से आता हूं और मैंने देखा है कि छत्तीसगढ़ में विकास की अनेक संभावनाएं हैं और वहां संसाधन भी उपलब्ध हैं। चाहे जो भी राज्य सरकारें रही हों, आज भी वहां की सरकार पूरी तरह से सहयोग देने के लिए तैयार है। महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि दल्ली राजहरा में जगदलपुर की रेल लाइन काफी समय से लंबित है। इस रेल

3.00 P.M.

लाइन को पूरा करने का आपका इरादा भी है और बजट में प्रावधान भी हुआ, लेकिन न मालूम क्यों, आज तक रेल लाइन बिछाने की ओर कोई कार्यवाही नहीं हुई।

माननीय उपसभापति महोदय, शायद आपको स्मरण होगा कि रायपुर से धमतरी एक नैरोगेज लाइन है। इस नैरोगेज लाइन की ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए मैंने कई बार माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित किया है और मुझे यह कहने में खुशी है कि उन्होंने इस बात की घोषणा भी की थी कि रायपुर में धमतरी रेल मार्ग को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करेंगे। मैं उनसे अपेक्षा करूंगा, हालांकि इस बजट में तो उसका कहीं भी नामोनिशान नहीं दिखा, लेकिन आज आवश्यकता है कि धमतरी, जो एक महत्वपूर्ण स्थान है, रायपुर से धमतरी जाने वाली और धमतरी से सिवाहा जो एक ज़माने में ट्रेन जाती थी, जो आदिवासी इलाका है, उसे वहां तक बढ़ाने के लिए ब्रॉडगेज रेल लाइन की आवश्यकता है।

आपने छत्तीसगढ़ में कुछ घोषणाएं की थीं। मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आदर्श स्टेशनों के रूप में जो आपने 236 स्टेशनों की घोषणा की है, उसमें छत्तीसगढ़ में अम्बिकापुर, चिरमिरी, रायगढ़, रायपुर और राजनांदगांव को लिया है। दोहरीकरण के मामले में आपने चांपा बाईपास लाइन और बिलासपुर-उरकुरा का भाग लिया है। 12वीं योजना में रायपुर से झारसुगडा नयी रेल लाइन, रायगढ़ मंड से कोलरी से भूपदेवपुर, जगदलपुर से दंतेवाड़ा और लोहरदगा से कोरबा नयी रेल लाइनों का जिक्र है। माननीय उपसभापति महोदय, छत्तीसगढ़ एक नया प्रदेश है। नए प्रदेश में रेल सुविधाओं की कमी आज लोगों को महसूस हो रही है। ऐक्सप्रेस गाड़ियों में आपने बिलासपुर से ऐनाकुलम सुपरफास्ट ट्रेन की केवल एक दिन के लिए घोषणा की है। न्यू लाइनों में आपने धनतरी से काकेर रेल लाइन के सर्वे का उल्लेख किया है। इसके अलावा डोंडी-लोहारा तक रेल सम्पर्क का उसमें उल्लेख किया गया है।

माननीय उपसभापति महोदय, 1998 में लोक सभा का सदस्य होने के नाते मैंने इस बात का उल्लेख किया था कि छत्तीसगढ़ के उन दो इलाकों में, जहां लोगों ने रेल देखी तक नहीं है - राजनांदगांव से चौकी, चौकी से मानपुर, मानपुर से मोहला, मोहला से नागपुर तक के लिए मैंने इस बात का उल्लेख किया था कि उसका सर्वेक्षण करवा लिया जाए, वह आदिवासी इलाका है, वहां के लोगों ने अभी तक रेल देखी तक नहीं है। अगर रेल देखनी हो तो उन्हें राजनांदगांव आना पड़ेगा। माननीय उपसभापति महोदय, मैंने एक और सर्वेक्षण कराने की बात कही थी कि राजनांदगांव से खैरागढ़, खैरागढ़ से कवर्धा होते हुए जबलपुर मार्ग का सर्वेक्षण किया जाए। मुझे इस बात की खुशी हुई थी कि सर्वेक्षण में इस मार्ग को जोड़ा गया था, लेकिन अभी के रेल बजट में सर्वेक्षण को जब मैंने देखा तो उसमें इन दोनों स्थानों पर रेल लाइन बिछाने की बात का कहीं अता-पता मुझे नहीं लगा है। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि जगदलपुर में कुछ दिन पहले वहां के लोगों ने आन्दोलन की बात कही थी। सर, मंत्री महोदया यहां मौजूदा नहीं है, उनके विभाग के मंत्री कृपया इसे नोट कर लें कि समलेश्वरी एक्सप्रेस को कोरापुट से जगदलपुर तक बढ़ाने की मांग की गयी थी, वह मांग औचित्यपूर्ण है। समलेश्वरी एक्सप्रेस, जो कोरापुट से हावड़ा के बीच चलती है, यह ट्रेन कोरापुट में 11 बजे पहुंच जाती है और शाम को 6 बजे वहां से छूटती है, यानी वह ट्रेन सात घंटे तक वहां खड़ी रहती है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इसे आसानी से जगदलपुर तक बढ़ाया जा सकता है। रेल मंडल प्रबंधक, पूर्व तट रेलवे, विशाखापत्तनम ने भी बात की सिफारिश की है। सर, जगदलपुर के लोग इस बात को लेकर आंदोलित हुए थे कि जगदलपुर से बोलाडीला के लिए रेल है, जगदलपुर से दंतेवाड़ा, दंतेवाड़ा से कांकेर के लिए आपने सर्वे का उल्लेख किया

है, लेकिन जगदलपुर से इधर आने के लिए, अगर किसी को जगदलपुर से कोलकाता जाना हो तो कोरापुट की जो ट्रेन आती है, समलेश्वरी में जोड़ने से इसका लाभ वहां के लोगों को मिल सकता है। सर, वहां के लोगों की एक मांग, मैंने एक पत्र के माध्यम से माननीय मंत्री महोदया से की थी कि दुर्ग से जयपुर जो ट्रेन हफ्ते में एक दिन चलती है, उसे दो दिन बिलासपुर होकर जोधपुर तक बढ़ाया जाए। इसी तरह से पुरी-जोधपुर, जो हफ्ते में एक दिन चल रही है, उसे हफ्ते में चार दिन बढ़ाया जाए। ये मांगें मैंने रखी थीं। सर, मुझे इस बात का विश्वास है कि रेलों की इन उपलब्धियों के पीछे रेलों में काम करने वाले 14 लाख कर्मचारी और 80 हजार महिलाओं का विशेष रूप से योगदान रहा। रेलवे में जो हमें आशातीत सफलता मिल रही है, जो परिणाम सामने आ रहे हैं, रेलवे में जो लोग रात-दिन काम में जुटे रहते हैं, इन लोगों के रात-दिन जुटे रहने के कारण आज रेलवे की स्थिति में बहुत परिवर्तन हुआ है।

रेल बजट पर देश के कई समाचार पत्रों ने अपनी टिप्पणियां की हैं। माननीया ममता जी ने भी शायद उन समाचार पत्रों की टिप्पणियों को देखा होगा। लेकिन मैं उनके सामने एक बात को कहना चाहता हूं। प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह जी ने, कांग्रेस की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी ने तथा अनेक लोगों ने इस बजट की भूरि-भूरि प्रशंसा की है कि न माल-भाड़े में वृद्धि हुई और न यात्री किराए में वृद्धि हुई। देश के लोग टकटकी लगाए इस बात को सुन रहे थे कि आखिर इस रेल बजट में ममता जी क्या देने वाली हैं। उन सम्पादकीय ने इस बात का अवश्य उल्लेख किया है यह इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों की योजना अन्य तीन डिविजनों में लागू की गई है, यह एक अच्छी खबर है। लेकिन अच्छी खबर तब मालूम पड़ेगी जब इसके क्रियान्वयन में देरी न हो। मैं समझता हूं कि इसके क्रियान्वयन की दिशा में ममता जी, आप निश्चित रूप से आगे प्रयत्न करेंगी।

माननीय उपसभापति महोदय, रेलवे के खर्च और आमदनी का अनुपात भी इसमें काफी चर्चित रहा है। वह उन सारी बातों को अवश्य देखेंगी और मेरा अपना मानना है कि आने वाले इस रेल बजट में जो अपेक्षाएं की गई हैं वे पूरी होंगी। एक समय रेलवे मंत्रालय को घाटे में चलने वाला उद्यम करार देने की बात कही गई थी। माननीय उपसभापति महोदय, आपको याद होगा कि राकेश मोहन कमेटी ने रेलवे को एक डूबता हुआ उद्यम घोषित किया था। अनेक स्तरों पर उसके निजीकरण की बात कही थी और उनका सुझाव था कि रेलवे का निजीकरण कर दिया जाए। मैं लालू प्रसाद जी को इस बात के लिए जरूर बधाई दूंगा कि उन्होंने रेलवे को फिर से फलता-फूलता विभाग बनाया है और उसे चौगुना किया है। मेरा यह कहना है कि इसमें निजीकरण की आवश्यकता नहीं है। इसमें सुधार की जहां-जहां आवश्यकता है, इन समाचार पत्रों के माध्यम से अपने सम्पादकीय में अनेक सम्पादकों ने रेलवे बजट के बारे में अपनी-अपनी राय व्यक्त की है तथा अपनी राय और आपकी राय को मिलाकर मैं कह सकता हूं कि 2011-12 का एक ऐसा रेल बजट उन्होंने पेश किया है जिससे आने वाले समय में देश के उन सभी भागों में जहां-जहां घोषणाएं हुई हैं, जहां घोषणाएं पिछले वर्ष हुई थी, जिन घोषणाओं को अभी तक पूरा करने में कामयाब नहीं हो सके हैं, वे घोषणाएं पूरी होंगी।

मुझे विश्वास है कि ममता जी एक ओजस्वी वक्ता हैं, लोकलुभावन की बात करने की वे आदि नहीं हैं, लेकिन उनसे इस बात की अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वे कोई अर्थशास्त्री के रूप में इस बात को देखेंगी। अर्थशास्त्री का काम तो अर्थशास्त्री करेंगे लेकिन ममता जी को इस बात की बधाई दूंगा कि उन्होंने रेलवे में नौकरियों को देकर इतनी बड़ी तादाद में बेरोजगारी की समस्या को कुछ हद तक दूर करने की कोशिश की है और माननीय उपसभापति महोदय, इन योजनाओं के क्रियान्वयन में इस बेरोजगारी की समस्या का पूर्ण रूप से

तो समाधान नहीं कर पाएंगे लेकिन कुछ हद तक बेरोजगारी की समस्या से निजात पाने की दिशा में हमारा प्रयत्न जारी रहेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीया ममता बनर्जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका पुरजोर शब्दों में समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल (उत्तर प्रदेश)**:** धन्यवाद उपसभापति जी, आपने इस महत्वपूर्ण बजट पर मुझे अपने विचार, सुझाव और बजट की कुछ आलोचना करने का समय दिया है। उचित होता माननीया रेल मंत्री जी यहां बैठ जातीं। या तो उन्हें माननीय वोरा जी की तारीफ पसंद नहीं आई या वे आलोचना सुनना नहीं चाहती, उचित होता अगर वे यहां बैठतीं। तो कम से कम उन बातों पर ध्यान दे पातीं। ...(**व्यवधान**)...

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भरतसिंह सोलंकी): वे लोक सभा में हैं।**...**(व्यवधान)**...**

श्री मोती लाल वोरा: अग्रवाल जी, आप भी जानते हैं, मैं भी जानता हूं, वे यहां बैठें या लोक सभा में, मुझे इससे कोई फर्क नहीं पड़ता।**...**(व्यवधान)**...**

श्री राजपाल सिंह सैनी (उत्तर प्रदेश)**:** वोरा जी, आपने रेलवे में खाने में सुधार की मांग नहीं की।**...**(व्यवधान)**...**

श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल: महोदय, बड़े जोर शोर के साथ रेलवे का तीसरा बजट पेश हुआ है। रेल मंत्री जी ने कहा है कि रेल किराया पिछले तीन साल से नहीं बढ़ाया है। रेल बजट की आंतरिक स्थिति को देखें, तो उस पर भी आपने विचार नहीं किया है। इसके बारे में तो मैं यही कहूंगा कि बड़ा शोर सुना था घोड़े की दुम का, पास जाकर देखा तो सुतली बंधी थी। आपने रेल बजट का बड़ा प्रचार किया।

श्रीमान, अगर इसको आंकड़ों की बाज़ीगरी कहें, कोरी घोषणाओं का बजट कहें या बंगाल के चुनाव का बजट कहें, तो अतिश्योक्ति नहीं होगी। इतने बड़े रेल विभाग की उपेक्षा ही उपेक्षा है। मैं भी उत्तर प्रदेश में मंत्री रहा हूं। हम लोग प्लानिंग कमीशन के पास प्रदेश का प्लान लेकर आते थे। हम अपना राजस्व प्लानिंग कमीशन को दिखा देते थे कि उत्तर प्रदेश से इतनी आय देंगे। प्लानिंग कमीशन उसमें 60 परसेंट जोड़ देता था और हम लौटकर जाते थे और प्रदेश में प्रचार करते थे कि प्रदेश का बजट, इस साल का प्लान हम 7 हजार करोड़ कराकर ले आए हैं, पिछले वर्ष से हमने प्लान बढ़ा दिया है। श्रीमान, जब अंत में रिजल्ट आता था तो कम से कम 40 से 50 प्रतिशत बजट कट जाता था, आज वही रेलवे बजट का हाल है, अगर नहीं, तो यह आपने ही कहा है। इससे पहले लालू प्रसाद यादव जी पांच साल रेल मंत्री रहे। उस ज़माने में भी रेल बजट बड़े जोर शोर से पेश होता था। उसका प्रचार होता था कि विश्व में हिन्दुस्तान की रेलवे ने जितनी प्रगति की है, उतनी प्रगति कहीं नहीं हुई। लालू जी तो विदेश में भाषण भी देने जाते थे, कई जगह तो छात्रों को रेल तंत्र भी समझाने के लिए गए।

जब ममता जी आईं, तो इन्होंने खुद बोला कि लालू जी ने जितना बोला गलत बोला, असत्य बोला। यह उनके कहे हुए वाक्य हैं, ये मेरे वाक्य नहीं हैं। श्रीमन्, श्वेत-पत्र जारी होने की बात आई और कहा गया कि उस मंत्री के समय रेल मंत्रालय ने कोई प्रगति नहीं की, जो आंकड़े दिए गए, वे गलत थे, रेलवे की दुर्दशा है। कल आपके लिए भी ऐसा कहा जाएगा, अगर आपने सत्य बात सामने नहीं रखी। हो सकता है कि मैं आलोचना कर

रहा हूं, तो आपको बुरा लग रहा हो, लेकिन मेरा मानना है कि राजनीति में जो व्यक्ति आलोचना को सुन लेता है, आलोचना को सह लेता है, आलोचना को समझ लेता है, जो व्यक्ति सुझावों को गंभीरता से लेता है, वही व्यक्ति राजनीति में आगे बढ़ता है। वेंकैया जी ने कह दिया बधाई। हम भी आपको बधाई देते हैं कि आने वाले चुनाव में जो आपकी मंशा है, वह पूरी हो। इस देश के रेल विभाग से जो देश की जनता की अपेक्षा है, जो मंशा है, वह भी पूरी होनी चाहिए। जो आपसे आशाएं हैं, अपेक्षाएं हैं, वे पूरी होनी चाहिए।

[उपसभाध्यक्ष **(प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए]**

श्रीमन्, वर्ष 2010-11 का जो रेलवे का प्रपोजल है, वह 57,630 करोड़ का है, जो वार्षिक योजना में प्रस्तावित है। इसमें 20 हजार करोड़ रुपये का बजट केन्द्रीय सहायता से प्राप्त दिखाया गया है, 1041 करोड़ डीजल उप कर के रूप में दिखाया है ओर 14219 करोड़ रुपये आंतरिक संसाधनों से जुटाए जायेंगे। इसके बाद घाटे को पूरा करने के लिए, अपनी योजनाओं को पूरा करने के लिए 20,594 करोड़ रुपये रेलवे मार्केट से लोन लेगी और 10 हजार करोड़ रुपये के बांड जारी किए जायेंगे। पिछले साल भी रेल मंत्री ने कुछ घोषणाएं की थीं कि कहां से कमी को पूरा किया जाएगा। मैं चाहूंगा कि आप सदन में बता दें कि पिछले साल आपने बजट में जो घोषणा की और कहा कि हम मार्केट से कितना लोन लेंगे, हम कितने बांड इश्यु करेंगे, कहां से हम अपनी कमी को पूरा करेंगे, ये जो आपने घोषणाएं की थीं, आप उन घोषणाओं को कैसे पूरा करेंगी? आप उन के बारे में इस सदन में बताइए कि कितनी योजनाएं आपकी पूरी हुई हैं और अगर पूरी नहीं हुई हैं, तो उन कमियों को देखिए कि आखिर वे कमियां क्यों हैं? आपको कैसे संसाधन जुटाने हैं, इसके बारे में सोचिए। खाली यह कह देना कि हमने किराया नहीं बढ़ाया, इससे आपको बहुत बड़ी ख्याति मिल जायेगी, ऐसा नहीं होगा। अगर विश्व में सबसे बड़ा कोई रेल विभाग है, तो वह हिन्दुस्तान का रेल विभाग है।

इसीलिए इसका बजट पार्लियामेंट में अलग से पेश किया जाता है, बाकी विभागों का बजट अलग से पेश नहीं किया जाता। अगर इसको संविधान में लागू किया गया है, तो कुछ गंभीरता को लेकर ही किया गया है। आपने यह कहीं पर भी नहीं दिखाया है कि अगर पे-कमीशन में तनख्वाह बढ़ी, तो आप कहां से पूरी करेंगे? हर साल जो DA बढ़ाना पड़ता है, वह कहां से पूरा करेंगे? डीजल के रेट बढ़ रहे हैं और आपने मार्केटिंग फ्री कर दी है। पहले जब हिन्दुस्तान का बजट पेश होता था, तो घर की गृहणी और लोग अपना साल भर का बजट बना लेते थे कि देश का बजट पेश हो गया है और एक साल तक यही रेट रहेगा। इससे हमारा महीने का बजट तो तय हो गया कि महीने का बजट क्या होगा? श्रीमन्, अब तो नई प्रक्रिया चालू हो गई है कि बजट में वाह-वाही हो और बजट में कोई कर न हो। बजट खत्म होते ही तमाम घोषणाएं हो गईं, एक्साइज बढ़ा दिया व कस्टम बढ़ा दिया।

जब वित्त मंत्री जी ने बजट पेश किया, तो उसमें पेट्रोल व डीज़ल के कोई दाम नहीं बढ़ाए। श्रीमन्, आप थोड़े दिनों बाद ही देख लीजिए, अभी अखबारों में आ गया है कि डीज़ल के दाम दो से पांच रुपए तक बढ़ने जा रहे हैं और पेट्रोल के दाम भी बढ़ेंगे। अगर डीज़ल के दाम बढ़ेंगे तो आप वह घाटा कहां से पूरा करेंगे? जो महंगाई बढ़ रही है, आप उसको कहां से पूरा करेंगे? आप हमें यह तो बता दें कि आपने जो बजट प्रस्तावित किया है, जो आंकड़े दिए हैं, जो आपका निगेटिव रोल है, उसको कैसे पूरा करेंगे? इसीलिए मैं यह जानना चाहूंगा, क्योंकि देश की जनता यह जानना चाहती है। वेंकैया जी ने सही कहा है कि करीब-करीब सभी बड़े

राज्यों के मुख्य मंत्रियों ने बजट की आलोचना की है। हमारे उत्तर प्रदेश की माननीय मुख्य मंत्री, बहन कुमारी मायावती जी ने भी कहा है कि कांग्रेस के नेतृत्व वाली UPA सरकार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई है। हम केवल राजनीति के हिसाब से इस बात को नहीं कह रहे हैं। हमारी पार्टी किसी राजनीतिक बदले की भावना से नहीं कहती है। हमारे उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई है, इसीलिए हमने इस बात को कहा है।

माननीय मुख्य मंत्री बहन कुमारी मायावती जी ने अगर कहा है, तो कुछ सोचकर ही कहा है। उन्होंने कहा है कि आपने उत्तर प्रदेश के गरीबी और पिछड़ेपन की मार झेल रहे क्षेत्रों के विकास की कोई बात नहीं की है। आपने हमारे बड़े और औद्योगिक शहरों, धार्मिक और पर्यटन वाले महत्वपूर्ण शहरों की उपेक्षा की है। रेलवे में ग्रुप-सी और ग्रुप-डी के पौने दो लाख पद खाली हैं। मैं चाहता हूं कि SC, ST व OBC के लिए विशेष अभियान चलाकर आरक्षित पदों को भरा जाए। उत्तर प्रदेश में डबल लाइन विद्युतिकरण सबसे कम है। आपने नई ट्रेनों की घोषणा की है। उत्तर प्रदेश को मात्र पांच एक्सप्रेस ट्रेनें दी हैं। उत्तर प्रदेश की आबादी 20 करोड़ की है, जो कि विश्व में पांचवें देश के बराबर है और आपने इसके लिए केवल पांच ट्रेनें ही दी हैं। यह तो उत्तर प्रदेश का दुर्भाग्य है। बंगाल वालों का सौभाग्य है, बिहार वालों का सौभाग्य है कि अधिकांश रेल मंत्री वहीं से बने हैं। अगर आप कहें तो मैं सभी के नाम भी गिनवा सकता हूं। हमारे उत्तर प्रदेश से 85 MP चुनकर आते हैं, लेकिन फिर भी इसका दुर्भाग्य है। हमारे प्रदेश से कई प्रधान मंत्री बने हैं, लेकिन फिर भी उत्तर प्रदेश की उपेक्षा होती रही है, जो कि सत्य है।

श्री लालू जी, पासवान जी, नीतीश कुमार जी, मिश्र जी रेल मंत्री बने और हमारे यहां से लाल बहादुर शास्त्री जी भी बने थे और वे आदर्शवादिता में इस्तीफा भी दे गए थे।...(व्यवधान)... बस अंतिम दो मिनट। जितनी घोषणाएं हुई हैं, सब बिहार और बंगाल के बारे में हुई हैं। ऐसा लगता है, मानो उत्तर प्रदेश है ही नहीं। ...(**व्यवधान**)... श्रीमन् मैं यही कह रहा हूं कि हमारा दुर्भाग्य है कि अधिकांश प्रधान मंत्री हमारे प्रदेश के ही बने हैं, लेकिन फिर भी उत्तर प्रदेश की उपेक्षा हो रही है। मैं यह बात इस सदन में खड़े होकर कह रहा हूं। ऐसा नहीं है कि मैं इस बात को प्राइवेट तौर पर कह रहा हूं, इसलिए आज मैं यहां इस पीड़ा को बता रहा हूं। माननीय रेल राज्य मंत्री जी, आप उत्तर प्रदेश की तरफ अपना दिल थोड़ा बड़ा कर लीजिए। अगर हम दो बड़े दिल मिलेंगे, तो कहीं न कहीं धारा फूटेगी, यह मानकर चलिए। मैं अपने प्रदेश के डेवलेपमेंट के लिए आग्रह कर रहा हूं। मैं सुझाव दे रहा हूं कि अगर हमारे प्रदेश की उपेक्षा की गई तो उचित नहीं होगा। मैं वोरा जी की तरह तारीफ नहीं कर सकता, लेकिन जो सही बात है, उसको सही कहूंगा और जो गलत है, उसको गलत कहूंगा।

श्रीमन्, पिछले वर्ष बजट में घोषणा की गई थी कि लखनऊ, कानपुर, बनारस, गोरखपुर के स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया जाएगा। आज तक कौन-सा काम हुआ, मंत्री जी कम-से-कम यही बता दें। आपने लखनऊ में बजट होटल निर्माण की घोषणा की थी, उसका क्या हुआ आपने अमेटी में PPP के अंतर्गत बोतलबंद वाटर प्लांट लगाने की घोषणा की थी, क्या यह लगा? आप देख लीजिए। राय बरेली में कोच फैक्टरी बनाने की बात पर हम लोगों पर बहुत आरोप लगाया गया कि यूपी सरकार जमीन नहीं दे रही है, यूपी सरकार कोच फैक्टरी नहीं लगने दे रही है, बहन जी ने स्पेशल मीटिंग करके आपको जमीन दी। आज तक कोच फैक्टरी के लिए आप कितना काम कर पाई हैं? कब कोच बनेंगे, जबकि इतने कोचिज़ की कमी है? ...(**व्यवधान**)... हो तो जाएगा ही, 5 साल का प्लान है। मालूम यह पड़ा कि आप अभी लालू जी की आलोचना कर रहे हैं, 5 साल बाद

आपकी आलोचना करने कोई और चला आए। यह permanency कहाँ पर लिखा है? लेकिन, हम यह पूछे रहे हैं कि जिन चीजों की घोषणा आपने पिछले वर्ष की थी, वे पूरी नहीं हुईं, तो इस वर्ष जो घोषणा की गई हैं, वे पूरी होंगी, हम कैसे मान लें? NER के लखनऊ डिवीजन की मीटिंग बुलाई गई, जिसमें हम सारे एमपी लोग लखनऊ बुलाए गए। हमारे कम-से-कम 25 ऐसे प्रस्ताव थे, जो सर्वे होकर चले गए, लेकिन आपके यहाँ पड़े हैं, क्योंकि प्लानिंग कमीशन ने उन्हें स्वीकृति नहीं दी। ऐसे तो पूरे प्रदेश के जाने कितने प्रस्ताव पड़ होंगे।...(व्यवधान)... पूरे प्रदेश के 114 प्रस्ताव पड़े हुए हैं और आपने सिर्फ तीन लिए। आपने 114 में 111 pending में डाल रखे हैं। हम कैसे अपेक्षा करें कि रेल बजट में उत्तर प्रदेश को कुछ दिया गया।

श्रीमन्, इस बजट में रेलवे में रख-रखाव व्यवस्था की कोई बात नहीं की गई है। आज क्या हालत है! ए.सी. कोच में कॉक्रोच, जो बिस्तर दिया जाता है, उसे तीन यात्री ओढ़ चुके होते हैं, तो भी वह बिस्तर लोगों को provide कर दिया जाता है। आप टॉयलेट की व्यवस्था देख लीजिए। आप खान-पान की व्यवस्था देख लीजिए। पता नहीं आपने किन नेताओं को, किन बड़े लोगों को खान-पान का ठेका दे रखा है। यह आप जानिए कि किन्हें दे रखा है, लेकिन कम-से-कम ऐसा तो करिए कि उसको खाकर infection न हो। मैंने पिछली बार भी कहा था, आज आजादी को 64 साल हो गए, लेकिन हिन्दुस्तान की रेल की स्पीड की average 55 और 60 किलोमीटर से ऊपर आज भी नहीं है। लखनऊ से दिल्ली स्पेशल ट्रेन लखनऊ मेल चलती है। वह 10 बजे रात चलती है और सुबह 7 बजे दिल्ली आती है, यानी आप 500 किलोमीटर 9 घंटे में cover करते हैं। आपकी स्पीड कितनी किलोमीटर हो गई? ...(**व्यवधान**)... महेन्द्र मोहन जी अभी कानपुर से आए हैं, ट्रेन 8 घंटे लेट आई। ...(**व्यवधान**)... आज, 8 घंटे लेट आई।

श्री **महेन्द्र मोहन** (उत्तर प्रदेश): मैं रात को 11 बजे चला था और अब दोपहर 1 बजे पहुँचा हूँ।

एक **माननीय सदस्य**: आप सही पहुँच गए, यही बहुत है।

उपसभाध्यक्ष (**प्रो. पी.जे. कुरियन**): अग्रवाल जी, आपकी पार्टी के एक और स्पीकर भी हैं और आपका टाइम 20 मिनट ही है। इसलिए you concentrate on speech.

श्री **नरेश चन्द्र अग्रवाल**: श्रीमन्, मैं सत्य बोल रहा हूँ, तो उसे तो बोल लेने दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): That I agree, आप हमेशा सच बोलते हैं। आप बोलिए।

श्री **नरेश चन्द्र अग्रवाल**: श्रीमन्, मैं कह रहा था कि इस बजट में इन व्यवस्थाओं के बारे में मैं जो बोल रहा हूँ कि बोगी की कमी आप कैसे पूरा करेंगी, क्योंकि आपने कहा कि हमें बोगियाँ नहीं मिल रही हैं, हमारे पास नई ट्रेन रेक्स नहीं हैं, डिमांड बहुत है, हमारे पास मालगड़ियों की भी बोगियाँ नहीं हैं, माल की ढुलाई कैसे करें, आपने उसकी तत्कालीन व्यवस्था क्या की, आप यह भी तो बता दें।

श्रीमन्, आप रेल दुर्घटना की हालत जानेंगे कि क्या है? पिछले 10 वर्षों में इस देश में करीब 3,061 दुर्घटनाएँ हुई हैं और इनसे रेलवे को 450 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ। ये पूरे आँकड़े हैं, आप कहिए, तो आपको भिजवा दें कि 10 साल में कितनी दुर्घटनाएँ हुईं, उनमें आपको कितना मुआवजा देना पड़ा और आपका कितना नुकसान हुआ। 10 वर्ष में आपका

450 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ। इसके लिए क्या व्यवस्था की गई? क्या बजट में आपने इसके लिए कोई provision रखा कि दुर्घटना होगी, लोग मरेंगे, तो हम यह देंगे? हम तो चाहते हैं कि भगवान करे, कोई दुर्घटना न हो, लोग न मरें, लेकिन आप रोकेंगी कैसे? जब बंगाल से ट्रेन चलेगी, तो फिर कहाँ पर रुकेगी? अगर दिल्ली में बैठ कर control रखा जाए, तो शायद कुछ control हो भी जाए, दिल्ली control कर भी लेती।

श्रीमन्, अगर आप इन सब चीज़ों के लिए कोई बजटरी प्रोवीज़न नहीं करेंगे और कहेंगे कि हमने इतना बजट दे दिया है, इतना प्रस्तावित है, तो आप उस बजट के माध्यम से वे संसाधन कैसे जुटाएंगे जो आपका लॉस होगा, जो आपका माइनस है। कम से कम आप यह बता दीजिए कि आप उस लॉस को कैसे पूरा करेंगे? अगर नहीं बताएंगे तो कैसे काम चलेगा?

श्रीमन्, अगर एअरलाइन्स प्राइवेट चल सकती हैं, तो रेलवे मे मोनोपली क्यों है? आप भी मोनोपली खत्म कीजिए और इसे प्राइवेट सेक्टर के प्राइवेट लोगों को दे दीजिए। अगर प्रतिस्पर्धा होगी, कॉम्पिटीशन होगा तो लोगों को अच्छी सुविधा मिलेगी। हम तो कहते हैं कि आप इसे अवश्य स्वीकार कीजिए।

श्रीमन्, अब मैं आपके सामने अपने उत्तर प्रदेश की कुछ मांगें रखना चाहूंगा, चूंकि चेअर ने हमसे कह दिया है कि आपका टाइम लिमिटेड है। एक तो लखनऊ से देहरादून के बीच कोई ट्रेन नहीं चलती है। ये दोनों ही स्थान दो राज्यों की राजधानियां हैं। केवल एक दून-एक्सप्रेस चलती है, जो आपके हावड़ा से आती है। आखिर लखनऊ और देहरादून के बीच कम से कम एक ट्रेन तो चलनी ही चाहिए।

एक **माननीय सदस्य**: दून-एक्सप्रेस आती है न।

श्री **नरेश चन्द्र अग्रवाल**: हां, वह हावड़ा से आती है, बाबा आदम के ज़माने की है और लखनऊ तक आते-आते फुल हो जाती है। वहां से उसकी बहुत खराब पोज़ीशन होती है। इसलिए मैं चाहता हूं कि लखनफ और देहरादून, जो दो राज्यों को राजधानियां हैं, आप उनको जोड़ दें। बहुत से लोग हरिद्वार जाते हैं, हरिद्वार से लोगों की एक आस्था जुड़ी हुई है, इसीलिए मैंने इस ट्रेन के लिए कहा है।

बहुत दिनों पहले मैंने एक क्वेश्चन भी उठाया था, आप बुरा न मानिएगा, क्योंकि क्वेश्चन में मैंने अपनी बात कर दी थी। अगर हरदोई और लखनऊ के बीच रेलवे लाइन इलेक्ट्रिफाई हो गई है, तो आप मीमो ट्रेन क्यों नहीं चलाते हैं। हरदोई से लखनऊ के बीच हर रोज़ लगभग 20,000 पैसेंजर चलते हैं। आपके विभाग वालों ने मालूम नहीं पहले यह जोड़ कर दे दिया कि केवल 4000-5000 पैसेंजर चलते हें, लेकिन बाद में जब सुधार किया गया तब उन्होंने माना कि 20,000 पैसेंजर चलते हैं। इन दोनों के बीच एक मीमो ट्रेन क्यों नहीं चला दी जाती? आप कहते हैं कि हमारे पास रैक नहीं है, बोगी नहीं है, अगर नहीं है तो आप इनकी व्यवस्था कीजिए। बहुत दिनों से एक और मांग थी, हरदोई से तमाम ट्रेनें गुज़र जाती हैं, लेकिन रुकती वहां कोई भी ट्रेन नहीं है। इसके लिए मैंन चिट्ठी भी लिख कर भेजी थी, लकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई।

लखनऊ से चेन्नई, बंगलुरू और हैदराबाद के लिए अगर आप नई ट्रेनें चला दें, हमारे नॉर्थ को साउथ से जोड़ दें तो उत्तर प्रदेश, जो इतनी बड़ी आबादी का प्रदेश है, वहां के लोगों को कुछ सुविधा मिल सकेगी। उत्तर प्रदेश के लोग भी वहां जा कर अपना काम कर सकेंगे। लखनऊ शहर में तमाम ओवर-ब्रिज बन रहे हैं, जो पेंडिंग पड़े हैं और जिनके कारण पूरा शहर जाम रहता है।

लखीमपुर में एक स्टेशन मैगलगंज है, उसका नवीनीकरण करवा कर वहां रेलवे का रैक-प्वाइंट बना दें। लखीमपुर उत्तर प्रदेश में एग्रीकल्चर का सबसे बड़ा जिला है, लेकिन वहां पर रेलवे का कोई रैक-प्वाइंट नहीं है, इसलिए यहां खादी या अन्य चीज़ें पहुंच नहीं सकती हैं। या तो ये चीज़ें सीतापुर से जाती हैं या सेधापुर से जाती हैं। आखिर लखीमपुर की इतनी उपेक्षा क्यों?

लखनऊ-मुम्बई-पूना के बीच सिर्फ दो ट्रेनें चलती हैं, उन्हें बढ़ा दें। लखनऊ-मुरादाबाद-दिल्ली लाइन का विद्युतीकरण आधा ही हुआ है, उसे जल्द ही पूरा करवा दें। उसका पूरा प्रोपोज़ल है, लेकिन विद्युतिकरण अभी आधा ही हुआ है।

लखनऊ-लखीमपुर-बरेली तक जो बड़ी लाइन घोषित हुई है, उसे जल्दी ही पूरा करवा दें।

श्रीमन्, हमारे सदस्य ...(**समय की घंटी**)... वैसे तो हमें किसी से भय नहीं रहता लेकिन पता नहीं क्यों आपसे हमें डर लगता है। हम नये सदस्य हैं, पता नहीं कब आप हमें बाहर निकाल दें ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आपको अफ्रेड होने की ज़रूरत नहीं है, आपके एक और एमपी को भी समय देना है।

श्री **नरेश चन्द्र अग्रवाल**: हमारे सैनी जी, मुजफ्फर नगर से आते हैं...(व्यवधान)... सैनी जी मुजफ्फर नगर के रहने वाले हैं। मुजफ्फर नगर, उत्तर प्रदेश का ऐसा ज़िला है, जहां की प्रति-व्यक्ति आय सबसे ज्यादा है। उत्तर प्रदेश में अगर किसी ज़िले की पर-कैपिटा इन्कम सबसे ज्यादा है, तो वह मुजफ्फर नगर की है। मुजफ्फर नगर से केवल एक लिंक गाड़ी चलती है, जिसमें एक ही एसी-2 का डिब्बा है। हम यह चाहते हैं कि वहां पर एसी-1 काक भी एक डिब्बा लगा दिया जाए फिर उसमें आधा एसी-1 और आधा एसी-2 का डिब्बा जोड़ दें। मेरठ-लखनफ के बीच आपने जिस इंटरसिटी गाड़ी की घोषणा की है, उसको सहारनपुर तक बढ़ा दें तो कम से कम सहारनपुर, मुजफ्फर नगर, मेरठ और पश्चिमी उत्तर प्रदेश के यात्रियों को लखनफ आने में आराम हो जाएगा।

मुरादाबाद-रुड़की-सहारनपुर के रास्ते पंजाब तक कई गाड़ियां जाती हैं। हम लोग चाहते हैं कि हावड़ा मेल या किसी अन्य गाड़ी का रूट बदलकर मुरादाबाद से मेरठ-मुजफ्फर नगर के बीच कर दें और मेरठ-सहारनपुर के बीच लाइन का दोहरीकरण करवा दें। बुंदेलखंड हमारे प्रदेश का वह हिस्सा है, जहां बरसात में पानी नहीं गिरता है।

जहाँ पलायन के अलावा और कोई दूसरा रास्ता नहीं है। हमारी बहन कुमारी मायावती जी ने केन्द्र से 80 हजार करोड़ रुपए का पैकेज माँगा था ताकि इससे हम बुन्देलखंड की दशा से सुधार दें, लेकिन वह नहीं दिया गया। इसमें हमारी उपेक्षा की गई। हम चाहते हैं कि आप ट्रेन के मामले में हमारी उपेक्षा न करें, हमारी बहुत छोटी सी माँग है। माननीय गंगा चरण जी वहीं के हैं। कानपुर-चित्रकूट एक्सप्रेस ट्रेन जो चलती है, ...(**समय की घंटी**)... कानपुर-चित्रकूट के बीच जो इंटरसिटी ट्रेन चलती है, उसका एक स्टॉपेज रगौल मोगा में दिया जाए।...(व्यवधान)... वहाँ अभी अनशन चल रहा है।...(व्यवधान)... गरीब रथ को भी रगौल में ठहराया जाए। इसके साथ ही जो श्रम शक्ति एक्सप्रेस ट्रेन है, ...(**व्यवधान**)... उसे बांदा तक बढ़ा दिया जाए। ...(**व्यवधान**)...

श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश): यह कानपुर तक जाती है, इसे बांदा तक कर दिया जाए। ...(**व्यवधान**)...

श्री नरेश चन्द्र अग्रवाल: श्रीमन्, इन्हीं शब्दों के साथ मैं यह अपेक्षा करता हूँ कि मेरी आलोचना को भी सुझाव मान लिया जाएगा। अगर मेरे किसी कटु शब्द से पीड़ा हुई हो तो मैं उसके लिए क्षमा माँगता हूँ, लेकिन यह काम कर दीजिएगा। हम बड़े दिल के हैं और बड़ी बात चाहते हैं। हम एक बड़े प्रदेश के हैं तथा हम देश में सरकार बनाते और बिगाड़ते हैं। हम चाहते हैं कि जब आप अपने बजट का समापन-भाषण दें, हम लोगों के सुझाव आने के बाद जवाब दें, तो उसमें उत्तर प्रदेश को प्यार से अपने दिल में जगह दें, जिससे उत्तर प्रदेश की उपेक्षा न हो। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. At the outset, with all responsibility, I question the authenticity of the Budget figures. Sir, the Railway Budget for 2011-12 is a Budget that has been cooked up with * figures and reeks with *. It has hence sadly misinformed this House and misled the nation. Sir, the first example of malpractice is that the Railway Minister, in her Budget speech, page no. 5, claimed that 700 kilometres of new lines has been laid and that doubling in 700 kilometres, electrification in 1000 kilometres and gauge conversion in 800 kilometres have been achieved last year. Sir, this is the mid-year analysis of the Finance Ministry 2011. According to the Finance Ministry's mid-year analysis, achievements have been given in above categories up to September, 2010. For new lines, achievement is only 59 kilometres...*(Interruptions)*... This is the achievement. If you want, I read the sentence. Achievement till March, as claimed by the Minister in her speech, is 700 kilometres. That means, completion required between September, 2010 and March 2011 for the Budget claim to be true is 641 kilometres. This is for the country where the annual average is only 180 kilometres. Same is the case with gauge conversion. Target in the Budget is 800 kilometres; Finance Ministry's mid-year review shows only 140 kilometres. So, the completion required is within five months is 660 kilometres. Regarding doubling, the target in the Budget is 700 kilometres; achievement as per the Finance Ministry's mid-year review is 55 kilometres only. She claimed 700 kilometres. Actually, this is trying to mislead the country, * the country...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The Minister will reply to that...*(Interruptions)*...

SHRIMATI BRINDA KARAT (West Bengal): Sir, there is a saying in Hindi. इसे कहते हैं- 'ख्याली पुलाव'...

SHRI P. RAJEEVE: Sir, coming to the second malpractice, in the Explanatory Memorandum on the Railway Budget at page 15, under Revised Estimates for Traffic Receipts, the same figure has been mentioned in the Budget and the Revised Estimates, that is, Rs.26,126.47 crores.

---

*Expunged as ordered by Chair.

I congratulate the Railway Minister for her ability to predict accurately the volume of passengers who use Indian Railways and their travel plans so as to determine the exact amount that could be incurred under that head.

Sir, I tell you the malpractice number 3. In her speech while introducing the Railway Budget, in paragraph 69 on page 17, the Minister says, "loading target had to be reduced by 20 million tones". It is admirable that the Minister was still able to ensure that receipts of Rs. 62,489.33 crore under Goods Earnings would be achieved, which was the exact figure budgeted for 2010-11, as is indicated on Page 15 in the Explanatory Memoranda under the Revised Estimates for Traffic Receipts.

Sir, now, I come to malpractice number 4 relating to optical fibre cable. In her speech of 2011-12 Budget, she has claimed laying of 37,000 kms. optical fibre cable; 12,000 kms. up to March, 2010. But, according to the Year Book (2009-10), page no. 31, it is only 35,000 km. The figure in the Budget of 2010-11 is 49,000 kms. while the Annual Report mentions only 35,000 kms. See the figures, Sir.

Therefore, Mr. Vice-Chairman, Sir, I urge the Prime Minister to constitute a Committee to look into these Budgetary figures and find out the truth. Actually, it is*

I hope the concerned Parliamentary Standing Committee will physically check all these claims made by the hon. Railways Minister in her Budget Speech.

Sir, during the last three Budgets, the Railway Minister made so many declarations. Due to time-constraint, I would not like to go into the details of the declarations. But I would like to know a few things. How many Estimates of Cost have been prepared? How many Project Reports have been prepared? How many sanctions have been sought either from the Planning Commission or from the Finance Ministry? And, what is the status of declarations made by Minister, Ms. Mamata Banerjee in the last three Budgets?

It was declared last year that a special task force would be set up to clear investments for railways within 100 days. What has been the status of this task force? What has been the quantum of investment that was attracted through this force? There has been no mention of this in the Budget. Sir, in the last Budget, for the employees of the Railways, the Minister announced a scheme called 'House for All'. Nothing has been mentioned in this regard in this Budget.

Sir, it was also mentioned that recruitment of 1.7 lakh employees in Group 'C' and Group 'D' would be taken up this year. I would like to request the Railway Minister to deploy licensed porters who have been employed by the Railways under this.

---

*Expunged as ordered by Chair.

Sir, now, I come to my own State, Kerala. I am grateful to the Minister for granting twelve new trains but one train is only extension from Trivandrum to Kochuveli, which is merely three kilometres. Sir, because there is a constraint of platform space at Trivandrum, it has been extended to Kochuveli. Another declaration is for increasing the frequency six days to seven days. Another declaration is for Link Express, which means linking three or four compartments to the main train. Actually, 4 or 5 weekly trains have been allotted in this Budget.

Our long standing demand of a daily train to Bangalore from Ernakulam has been conveniently discarded by providing a weekly train in the same route. I urge the Railway Minister to club the weekly train and allot a new daily train from Kerala to Bangalore.

Sir, in spite of repeated demands, the frequencies of Rajdhani, Sampark Kranti and Garib Rath trains to the State have not been increased. As the number of local trains running in the State is minimal and there is lack of adequate unreserved coaches on long distance trains, it was a constant demand of passengers to allow season ticket holders to travel in 2nd class coaches of such trains. Sir, this demand was also not looked into by the Minister. I request the Minister to provide more trains from Delhi to Kerala.

Traffic congestion in cities like Cochin is a very serious issue, which is why the State Government had demanded suburban services which have not been addressed by the Railway Minister. She has allotted 88 services to one city, 38 Metro-services and 50 suburbanservices. I know these are only declarations. We want more EMU service also.

Sir, we demanded Automatic Signalling System. The State Government has already ensured a major share for this project. But nothing has been mentioned for it in the Budget.

Another important thing is that 430 acres of land had been acquired by the Kerala State Government and made available to the Ministry of Railways for the Palakkad Coach Factory which was proposed during UPA-I regime and yet, there has been no move from the Railway Ministry to commence work in the proposed site. Funds have not been allocated for the same either. It has to be noted that the Coach Factory at Rae Bareli, which was declared at the same time as that of the Palakkad Coach Factory, will roll out its first coach in the next three months as mentioned by the Railway Minister herself. For the Rae Bereli Factory, it was the Ministry of Railways which directly bought land from the people, not from the State Government. In the case of proposed Coach Factory at Singur, the Minister in the Budget speech blamed the concerned State Government for not making land available for the project and now ventures to buy land directly under the Ministry. This is a serious discrimination against Kerala.

Finally, I would like to conclude by saying that the confidence of women commuters in Kerala has been shaken by the tragic death of Ms. Soumya which was caused as a result of inadequate security for women passengers on railway coaches. However, I demand that the brother of Ms. Soumya be given employment by the Railways. I do hope that the Minister would do the utmost to ensure safety and security of passengers and their belonging in the Indian Railways.

श्री रामचन्द्र प्रसाद सिंह (बिहार): उपसभाध्यक्ष जी, आज मैं रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आज मैं पहली बार यहां रेल बजट पर बोल रहा हूं। माननीय नीतीश कुमार जी के साथ 5 वर्षों से भी ज्यादा समय तक उनके प्राइवेट सेक्रेटरी के रूप में काम किया है और रेल बजट बनाने में हम लोगों की भी भूमिका रहती थी। मैंने जब इस बार के रेल बजट को देखा, तो इससे मुझे बड़ी निराशा और पीड़ा हुई। 1998 में जब माननीय नीतीश कुमार जी पहली बार रेल मंत्री बने थे, उस समय रेलवे की हालत बहुत खराब थी। उस समय जो freight traffic था, वह मुश्किल से 412-413 मीट्रिक टन हुआ करता था। उस समय बहुत ज्यादा एक्सीडेंट्स होते थे। उसी समय राकेश मोहन कमेटी की रिपोर्ट भी आई थी। खन्ना में एक्सीडेंट हुआ था, उसके बाद खन्ना आयोग का गठन किया गया था। स्थिति इतनी खराब थी कि एक तरफ एक गाड़ी का derailment होता था, लोग उसकी ठीक करने के लिए वहां जाते थे और उसी समय दूसरी तरफ दूसरी गाड़ी का एक्सीडेंट हो जाता था। उस समय NDA गवर्नमेंट के समय जितने भी पुराने overaged assets थे, उनका renewal करने के लिए 17,000 करोड़ रुपए के SRSF का गठन किया गया और उस पर बहुत ही तगड़ी monitoring की गई, जिसका रिज़ल्ट आज सामने है। आप देख रहे होंगे कि इस रेल बजट में माननीय रेल मंत्री महोदया ने कहा है कि सेफ्टी में काफी improvement हुई है। इस improvement का कारण यही है कि खन्ना कमेटी की जो सिफारिशें आई थीं, उन सभी सिफारिशों को माना गया था और उस समय 10 सालों के लिए एक Corporate Safety Plan बनाया गया था, जो लगभग 32,000 करोड़ रुपए का था। उसमें से कुछ का इंप्लीमेंटेशन हो पाया है, कुछ का नहीं हो पाया है। जब बहुत ज्यादा रेल दुर्घटनाएं हो रही थीं, उस समय तत्कालीन रेल मंत्री जी ने सभी जोन्स में जाकर बैठकें की थीं, जिनमें चेयरमैन होते थे, गैंगमैन होते थे और सभी लोगों से बातचीत करके ऐसा माहौल बनाया गया, जिससे रेलवे में एक्सीडेंट्स की संख्या काफी कम हुई। अब यह लग रहा है कि रेलवे में जो ट्रैक्स का renewal होना है और जो दूसरे infrastructure का renewal होना है, उसके लिए जितना पैसा दिया जाना चाहिए, बजट में वह नहीं दिया जा रहा है।

रिजल्ट फिर वही होगा कि धीरे-धीरे करके जो overaged assets हैं, वे फिर accumulate होंगे और आगे चल कर फिर सेफ्टी की स्थिति खराब होगी। इसलिए माननीया रेल मंत्री जी से हमारा अनुरोध होगा कि जो कॉरपोरेट सेफ्टी प्लान बनाया गया था, उसको फिर से देखा जाए और उसको फिर से दुरुस्त किया जाए। यह सुन कर अच्छा लगा कि फिर से anti-collision device को प्रारंभ किया गया है। इसको कई वर्षों तक ठंडे बस्ते में रखा गया। इसको पहले कोंकण रेलवे ने विकसित किया था और पहली बार इसको ट्रायल नॉर्थ फ्रंटियर रेलवे में पायलट प्रोजेक्ट के रूप में किया गया था। यह जान कर प्रसन्नता हुई कि इसे अब सभी जगह लागू किया जा रहा है। यह एक अच्छी बात है, लेकिन इसके लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था भी करनी पड़ेगी। मैंने सेफ्टी के बारे में इसलिए कहा, क्योंकि रेलवे में सेफ्टी ही सबसे महत्वपूर्ण बिन्दु होता है। उसी से पैसेंजर गाड़ी चलती है और फ्रेट की ढुलाई होती है।

अभी मैं देख रहा हूं कि रेलवे में बड़ी भारी गवर्नेंस की समस्या है। अभी जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उसको बनाने में सबसे बड़ी भूमिका Member (Finance) की होती है, जब कि रेलवे में Member(Finance) के पद खाली हैं। Additional Member (Finance) ही Member (Finance) रेलवे का काम देख रहे हैं। मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या रेलवे में IRAS अफसर उपलब्ध नहीं है? जब आपके पास Finance Commissioner नहीं होंगे, तो रेलवे में finance को कैसे maintain करना है, इसको कौन देखेगा? शीर्ष स्तर पर आज इसको देखना वाला कोई नहीं है।

दूसरी तरफ, आपके पास 7 हजार से ज्यादा स्टेशन्स हैं और 15 हजार से ज्यादा गाड़ियां रोज चलती हैं, लेकिन आज की तारीख में रेलवे में Member (Traffic) के पद खाली हैं। Member (Traffic) सारे पैसेंजर ट्रेन्स को देखता है और पूरी की पूरी ढुलाई को देखता है। आज उसको देखने वाला कोई विभागीय हेड नहीं है। क्या रेलवे ट्रेफिक सर्विस में अफसर उपलब्ध नहीं है?

रेलवे बजट में इन दो लोगों का, Finance Commissioner और Member (Traffic), बड़ा भारी योगदान होता है। आज की तारीख में ये दोनों पोस्ट्स खाली हैं। इससे यह पता चलता है कि रेलवे में सब कुछ ठीक नहीं है। आप कह सकते हैं कि हमने ऐसा इसलिए किया है, क्योंकि हम economic drive चला रहे हैं और एक पोस्ट का काम दूसरे से ले रहे हैं। लेकिन दूसरी तरफ आपने इस बजट में घोषणा की है कि चार जगहों पर जनरल मैनेजर लेवल के अफसर नियुक्त करेंगे, जो प्रोजेक्ट्स को मॉनिटर करेंगे। एक तरफ तो रेलवे में बोर्ड लेवल पर दो-दो अफसर की पोस्ट्स खाली हैं और दूसरी तरफ आप प्रोजेक्ट्स को मॉनिटर करने के लिए जनरल मैनजर लेवल के अफसर को नियुक्त करेंगे! यहां पर जनरल मैनेजर क्या करेंगे? ओपन लाइन का जनरल मैनेजर आपके पास पहले से हैं और उसके नीचे CAO (Construction) पूरे काम को देखता है। अब आप इसमें एक नए आदमी को पोस्ट करेंगे। जो जनरल मैनेजर के लिए empanelled होगा,वह तो खुद वहां जाकर discontented रहेगा कि हमको ओपन लाइन में नहीं लगा कर कंस्ट्रक्शन में लगाया गया है। इससे CAO (Construction) का काम भी ठीक से नहीं चलेगा, क्योंकि वह जनरल मैनेजर (ओपन लाइन) को नहीं, बल्कि जनरल मैनेजर (वर्क्स) को रिपोर्ट करेगा। आप जो यह सोच रहे हैं कि इससे प्रोजेक्ट्स implementation में फायदा होगा, वह नहीं होने वाला है। इसलिए सबसे पहले जरूरी है कि रेलवे बोर्ड स्तर पर जो भी पोस्ट्स खाली हैं, उन्हें तुरंत भरा जाए, तभी काम करने में सहूलियत होगी।

दो-तीन साल पहले भी डी.जी. केवल की चार पोस्ट्स को क्रिएट किया गया था इसमें हुआ यह था कि एक particular service अधिकारी पूरे जोन में ट्रेफिक मूवमेंट वगैरह का मोनिटरिंग करेंगे। आप जानते हैं कि रेलवे में कई services हैं और सबके साथ सहयोग और सबका समन्वय बहुत जरूरी है। बीच-बीच में जो इस तरह की बातें होती हैं, उनसे रेलवे की functioning पर बहुत प्रभाव पड़ता है।

इस बार के रेलवे बजट में प्लान आउटले 57,630 करोड़ रुपए का रखा गया है। अगर इसमें देखें तो अपना सिर्फ 14 हजार करोड़ रुपए का है। इसमें सबसे surprising बात यह है कि जो 20 हजार करोड़ रुपए IRFC को लेना है, उसमें से 10 हजार करोड़ रुपए के आस-पास तो वह हमेशा लेती है। इससे वह rolling stock खरीदती है। इसे खरीदकर वह रेलवे को लीज पर देती है और रेलवे उसको लीज रेंट पे करता है। इस प्रकार से रेलवे का काम चलता है। आप उसे 10 हजार करोड़ रुपए का फ्री बॉण्ड जो दे रहे हैं, उससे वह क्या करेगी, वह किसको लोन करेगी? IRFC ट्रैक बनाने के लिए रेलवे को लोन नहीं दे सकती है, क्योंकि रेलवे

sovereign है। IRFC वहां पर किसको लोन करेगी? यह जो आप 10 हजार करोड़ रुपए बॉण्ड से आने की बात सोच रहे हैं, वे कहां से आएंगे? पिंक बुक में जहां-जहां आपने प्रोजेक्ट्स के बारे में आउटले दिया है, उसमें बॉण्ड या पीपी लिख रखा है, तो इसके लिए पैसा कहां से आएगा? आपने इसमें जो 10 हजार रुपए बॉण्ड्स से आने की बात कही है, वह भी स्थिति कहीं से नहीं आने वाली है।

आपका gross budgetary support 20 हजार करोड़ रुपए का है। यह पहली बार इतना बढ़ा है, यह अच्छी बात है। दूसरी तरफ यह देखें कि जो gross budgetary support 20 हजार करोड़ रुपए बढ़ाए गए है, वह 20 हजार करोड़ रुपए कहां से आएंगे? यह भारत सरकार ही तो रेलवे को उपलब्ध कराएगी।

तो भारत सरकार जब रेलवे को उपलब्ध कराएगी, तो कहीं न कहीं से तो टैक्स लगेगा, चाहे वह डायरेक्ट टैक्सेशन हो या इनडायरेक्ट टैक्सेशन हो। यह जो कहा जा रहा है कि पिछले आठ सालों से कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया जा रहा है, वह ठीक है, बजट में आप भाड़ा नहीं बढ़ाते हैं और हमें तुरंत लगता है कि एक अच्छी बात हुई है, लेकिन आप उसका नुकसान देखिए कि 20,000 करोड़ भारत सरकार देगी, तो कहां से पैसा आएगा? टैक्स पेयर को ही देना पड़ेगा। इसलिए यह जो बात कही जा रही है कि भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है, आप देखिए कि 20,000 जो आपका जी.बी.एस. है, Gross Budgetary Support है, तो कहीं न कहीं से तो उसका टैक्स लगेगा। दूसरी तरफ हम जानते हैं और जैसा कि मैंने बताया, मैं रेलवे में रहा हूं, हरेक साल आप दो-तीन बार commodity का freight बढ़ाते हैं। अभी हाल ही में मैंने एक Unstarred Question भी पूछा था, जिसमें जवाब आया कि पिछली जनवरी में ही उसको बढ़ाया गया है। तो यह अपने आप में किसको धोखा देना है कि freight नहीं बढ़ता है? बीच-बीच में ये बढ़ाते रहते हैं और बजट के समय कहते हैं कि हमने कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया है, लेकिन इसके implications देखिए। आज स्थिति यह है कि बहुत सारी trains कहीं से भी समय पर नहीं चल रही हैं। अभी बता रहे थे कि लखनऊ मेल जो Northern Railway की फ्लैगशिप ट्रेन है, वह आज आठ-नौ या दस घंटे लेट पहुंच रही है। आप पटना की कोई भी ट्रेन देखिए, पिछले छः महीनों में एक भी ट्रेन दिल्ली में राइट टाइम नहीं आई है, including Rajdhani ...(**व्यवधान**)... पटना की जो सबसे इम्पॉर्टेंट ट्रेन है, सम्पूर्ण क्रांति, उसका हाल देखिए, वह सुबह छः बजे अलीगढ़ पहुंचती है और दिल्ली में रात आठ बजे पहुंचती है - यह स्थिति हो रही है। आप एक तरफ कहेंगे कि हम किराया नहीं बढ़ा रहे हैं, लेकिन जो बेचारा गरीब उस ट्रेन से आ रहा है, उसका ज्यादातर खर्चा तो खाने में ही हो जाएगा।

मुझे लगता है कि trains की स्थिति इसलिए खराब हो रही है क्योंकि उसको कोई monitor नहीं कर रहा है। पहले जो रेल मंत्री होते थे, उनके समय में जितनी important' trains होती थीं, उनकी punctuality की monitoring उच्च स्तर पर होती थी और अब लगता है कि उनको कोई देखता ही नहीं है। इसलिए भी नहीं देखता कि अब मेम्बर ट्रैफिक भी नहीं है और नहीं देखने के कारण ही कोई भी ट्रेन समय से नहीं चल रही है। यह बहुत ही दुखद बात है।

दूसरी ओर, पहली बार यह कहा गया है कि रेलवे में freight की कमी के लिए राज्य सरकारें जिम्मेदार हैं, क्योंकि लॉ एंड ऑर्डर राज्य का subject है और कई जगह agitation होते हैं, जिनके कारण ट्रेन का मूवमेंट

नहीं होता है। आप जानते हैं कि जब तक प्रजातांत्रिक व्यवस्था रहेगी, जहां-जहां भी समस्याएं होंगी, लोग रेल को निशाना बनाएंगे। यह कोई पहली बार नहीं है, हरेक साल आप देख लीजिए कि agitation होते हैं, कहीं भी देख लीजिए। अब इस मानक पर आप देखेंगे कि आपने सब जगह trains दी हैं और किसी स्टेट में आप यह ensure ही नहीं करा सकते हैं कि वहां कोई agitation नहीं होगा, किसी तरह से ट्रेन के ट्रैक पर लोग नहीं आएंगे। अगर यह मानक रहा तो भविष्य में बहुत सारे स्टेट्स, जहां trains दी गई हैं, उनको कट करना पड़ेगा। दूसरी तरफ आपने कहा कि हम projects भी उन्हीं स्टेट्स को देंगे, जो बिना किसी disturbance के trains को पूरा run करेंगे, तो इसकी गारंटी कौन ले सकता है? ऐसा कोई स्टेट हो ही नहीं सकता है।

महोदय, मुख्य मंत्री जो चिट्ठी लिखते हैं, उनको कोई पढ़ता नहीं है। हमारे मुख्य मंत्री जी ने दो बार चिट्ठी लिखी, पिछले बजट में भी लिखी, इस बार भी लिखी, लेकिन एक का भी जवाब नहीं दिया गया। आप देखिए, आप same trains दे रहे हैं। आपने पटना से दूरंतो ट्रेन दी, लेकिन कहां के लिए दे दी? शालीमार के लिए दी। दो बार चिट्ठी लिखी कि आप पटना से दिल्ली के लिए दूरंतो दे दीजिए, आपका same loco लगेगा, उतने ही आपके कोच लगेंगे। मुख्य मंत्री जी ने कहा कि बिहार की जनता की यह इच्छा है, लेकिन आप ट्रेन दे भी रहे हैं, तो शालीमार से पटना के लिए दे रहे हैं। उसकी मांग किसने की है, इसका पता ही नहीं चलता है।

फिर जो एक बड़ी important बात है, माननीय रेल मंत्री महोदया बैठी हुई हैं, मैं उनसे अनुरोध करना चाहूंगा कि जुलाई, 2009 में बिहार के माननीय मुख्य मंत्री श्री नीतिश कुमार जी उनसे मिले थे। पटना में एक ब्रांच लाइन है, जो दीघा से पटना जंक्शन जाती है। वह लाइन बिल्कुल नहीं चलती है, उस पर केवल एक गाड़ी आती-जाती है, जिससे रेलवे को काफी घाटा होता है। आप जबरदस्ती उसमें ट्रेन चला रही हैं। मुख्य मंत्री जी आपसे मिले थे और आपने कहा था कि उस ज़मीन को हम ट्रांसफर कर देंगे। यह तय भी हो गया था और राज्य सरकार ने पत्र भी दिया कि इस लाइन को बंद कर दिया जाए और उसके बदले उतनी ज़मीन राज्य सरकार रेलवे को दे दें, लेकिन आज तक वह नहीं हुआ। अब उसमें यह कहा जा रहा है कि जो ज़मीन उसमें दी जा रही है, वह ज़मीन उसके equivalent rate की नहीं है मतलब 300 करोड़ रुपए जब राज्य सरकार देगी, तो वह ज़मीन ट्रांसफर करेंगे, तो वह ज़मीन कौन सी ज़मीन है? वह तो right of way है, उस पर आपकी ट्रेन चलती है। अब वह ट्रेन उस पर चल नहीं रही है। जब उसकी पटरी आप हटा लेंगे, तब हम लोग उस पर रोड बना लेंगे।

हम लोग आपको उसके equivalent लैंड देंगे। नवीनगर में आपका पावर प्रोजेक्ट बन रहा है, दीघा साइड़ में आपका काम चल रहा है, वहां जमीन देंगे। लेकिन वहां पर आज फाइनेंस में लोग यह आकलन कर रहे हैं कि इसकी इतनी कॉस्ट होगी। इससे आप रेलवे को नुकसान ही करेंगे। हम कहां से तीन सौ करोड़ रुपए देंगे? आपका क्या होगा, सारे ट्रैक पर लोग कब्ज़ा कर लेंगे। सारी की सारी जमीन चली जाएगी। इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध होगा कि फिर से उस फाइल को मंगाकर देख लें। बिहार गवर्नमेंट की रिक्वेस्ट है, कोई unreasonable रिक्वेस्ट नहीं है। इसको मान लिया जाए। इससे रेलवे का भी भला होगा, हम लोग उसके

equivalent जमीन दे देंगे और बिहार राज्य का भी भला होगा कि हमारे वहां पर एक अच्छी सड़क बन जाएगी। इसमें कहीं भी इस तरह की शर्त डाली जाएगी कि जमीन का मूल्य उसके equivalent हो तो यह होने से रहा और फिर आपकी जमीन encroach हो जाएगी। ...(**समय की घंटी**)...

श्री शिवानन्द तिवारी (बिहार): सर, उनकी मेडन स्पीच है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You take two more minutes. ...(*Time-bell rings*)...

SHRI SHIVANAND TIWARI: It is his maiden speech.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): It is only a warning bell. It is only for giving a signal.

श्री रामचन्द्र प्रसाद सिंह: रेलवे की जो फाइनेंशियल स्थिति है, उसके बारे में कहना चाहता हूं। अभी यहां कहा गया कि 1 लाख 75 हजार लोगों को नौकरी दी जाएगी। जब नौकरी देने की घोषणा होती है तो सबको अच्छा लगता है। लेकिन यह देख लीजिए कि रेलवे में पहले 16 लाख कर्मचारी थे। रेलवे को कैसे सुधारा जाए, इसके लिए उसमें स्टडी हुई थी। यह निर्णय हुआ था कि हरेक साल दस परसेंट पोस्ट्स को कम किया जाएगा ओर accordingly वहां पर जो आदमी हैं, उनको स्किल दी जाएगी, यानी मल्टी-स्किलिंग होगी जिससे कि रेलवे की फाइनेंशियल स्थिति ठीक हो। आप देखिए कि आज की तारीख में आपका जो टोटल खर्चा है, उसका 42 परसेंट staff expenditure पर जाता है, 17 परसेंट पेंशन पर जाता है, 16 परसेंट फ्यूल पर जाता है। आप इसे जोड़िए तो आप देखेंगे कि आप 75 परसेंट पर हैं।

आप जब दो लाख आदमियों को recruit करेंगें तो आपका 6 परसेंट खर्चा और बढ़ जाएगा। मतलब पूरा 75 परसेंट खर्चा कर्मचारियों की तनख्वाह और फ्यूल पर जाएगा। आप जो रेलवे बजट बना रही हैं, इसकी कौन गारंटी देगा कि फ्यूल का रेट नहीं बढ़ेगा? जब फ्यूल का रेट बढ़ेगा और आप किराया नहीं बढ़ाएंगे तो फाइनली आपका रिर्सोस कहां रहेगा? जो दो लाख लोगों के recruitment की बात आप कर रहे हैं, यह तो धरा का धरा रह जाएगा क्योंकि आपके पास पैसे नहीं होंगे कि आप लोगों को सैलरी दे सकें। सर, एक चीज़ और है जिसके बारे में जानकर लोगों को आश्चर्य होगा। आप रेलवे में पता कर लें। पिछले 6 महीने में रेलवे में जितने भी प्रोजेक्ट्स में काम हो रहे हैं, जितने स्टोर के परचेज़ हो रहे हैं, किसी भी पेमेंट नहीं हो रही है। वह पेमेंट इसलिए
जानबूझ कर नहीं हो रही है कि ऑपरेटिंग रेश्यो को अभी आप कम रखिए। उससे कोई फायदा होने वाला नहीं है। सिस्टम को पूरा ट्रांसपेरेंट रखना चाहिए, उसकी ठीक से अकाउंटिंग करनी चाहिए, ठीक ये चीज़ों को सामने रखना चाहिए, तभी रेलवे का भला होगा।

अंत में, मैं एक बात फिर से कहना चाहूंगा कि रेलवे में sports persons के लिए एक अच्छा काम हुआ है। उन लोगों ने कॉमन वेल्थ गेम्स और एशियन गेम्स में बड़े अच्छे मैडल जीते हैं। इसके पीछे, मैं बताना चाहूंगा, कि जब नीतिश कुमार जी रेल मंत्री थे, तो रेलवे स्पोर्टस प्रमोशन बोर्ड बनाया था और उस समय रेलवे का जो बजट स्पोर्ट्स कोटे में था, उसको डबल किया गया था। उसका रिज़ल्ट आज आपके सामने है। हम चाहेंगे कि इसी तरह से स्पोर्ट्स के बारे में रेलवे में ज्यादा से ज्यादा लोगों को बढ़ावा मिले जिससे रेलवे इसमें और ज्यादा तरक्की कर सके। अंत में, मैं फिर यह अनुरोध करना चाहूंगा कि रेलवे में जो इसका कोर एरिया है, खास करके सेफ्टी है, उस पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए। प्रोजेक्ट्स के बारे में एक और

4.00 P.M.

चीज़ जो कही गयी है, वह प्रधान मंत्री रेलवे विकास योजना है। इसमें भी आप देख लीजिए कि आज की तारीख में बजट में बताया गया है कि 388 जो surveyed projects हैं, वे नयी लाइन्स के हैं, गेज कनवर्ज़न के हैं, डब्लिंग के हैं। इसमें कहा गया है कि 12वीं योजना में इनको लिया जाएगा। इनमें से 114 प्रोजेक्ट्स के बारे में कहा गया है कि प्रधान मंत्री रेल विकास योजना में इनको लिया जाएगा, लेकिन यह नहीं बताया गया है कि Twelfth Plan में वह पैसा कहां से आएगा, कितने पैसे की जरूरत पड़ेगी? इसलिए ऐसा माहौल न बना दिया जाए जिससे लोगों को यह लगे कि अगर रेलवे बजट में कोई प्रोजेक्ट है तो उसका इम्प्लीमेंटेशन नहीं होगा। सर, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं पुनः आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI A.A. JINNAH (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, before I talk about the Budget (Railways), I would like to say something about the Railways in general. Railway is the main mode of transport for the poor people, the so-called *aam adami* referred to by everybody in this House. The normal bus, luxury bus and flight charges are very high. So the poor people and the middle-class people prefer the railway. To quench their ambitions, we are spending crores of rupees in the Railway Budget. Even then the benefits are not reaching the poor. Unreserved compartments of trains are clear evidence. They are dirty, unclean and not fit for human use. Even First AC compartments are not cleaned and properly maintained. I have seen rats and cockroaches often in the compartments. I also made a complaint about it to the higher authorities.

I would like to quote Thirukural. I am not attacking or saying anything negative against the hon. Minister. It says, "(hon. Member may please fill in)"

It means, if the king is not properly informed about the handicaps of his Government, no enemy is needed to defeat him.

Now I would like to make my comments on the Railway Budget, 2010-11, placed by the hon. Railway Minister. I have got a very great regard and respect for Mamataji. If any Member makes a request to her, she immediately gives attention to him and does the needful. When the Classical Language Conference was held in Tamil Nadu, after getting advice from my Chief Minister, Dr. Kalaignar, I requested Madam Mamataji to arrange some special trains. She immediately arranged special trains for the Conference. You have done full justice to some of the States, like West Bengal; whereas, some of the States have been deprived of the benefits, which the people of these States were anxiously expecting, which includes the State of Tamil Nadu.

I would like to congratulate the Railway Minister for allowing Chendur Express, which is called Tiruchendur Express, which was allowed to run daily, instead of weekly at the request of the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar and the hon. Minister for Chemicals and Fertilisers, Shri Alagiri. I also thank the Railway Minister for proposing to introduce Madurai-

Chennai AC Duronto biweekly express, Chennai-Thiruvanthapuram AC Duronto biweekly express, Janam Bhoomi Gaurar Express - Chennai-Puducherry- Trichy-Madurai-Kanyakumari-Trivandrum-Ernakulam and back to Chennai. This was for the purpose of education and historical studies for the students. It is a special train for pilgrims also.

Then there are the Madurai-Kottayam gauge conversion and doubling the line; doubling the Rameswaram-Danushkodi line; introduction of Coimbatore-Mettupalayam new passenger train, which is in the schedule; introduction of Dharmapuri-Bangalore DEMU service; extension of Chennai Egmore-Nagoor Express to Karaikal; making Trichy-Karur weekly train to daily and doubling of Omalur to Mettur Dam.

New surveys in respect of Salem-Karaikal *via* Perambalur, Mayiladuthurai, Karaikal-Sirkhazhi, Sriperumbudur, Guduvancheri with Spur to Irungattukottai, Avadi and Sriperumbudur; Madurai-Tuticorin, Dindigul to Kumuli routes have to be carried out.

For want of funds the work has not yet been fully executed in the following case: gauge conversion between Tiruvarur and Karaikudi; doubling the line between Chengalpattu and Kanyakumari; gauge conversion between Mayiladuthurai and Tiruvarur which is my place. When I go to my place Tiruvarur from Chennai, I have to go through that way only.

Even the native place of our beloved Chief Minister, Dr. Kalaignar, is Tiruvarur, that is, Thirukkuvalai. Mannargudi *via* Thirukkuvalai and Pattukottai-Vedaranyam are the important lines to reach the residence of the Chief Minister. Sir, train services for Karur-Salem started ten years back. Funds were allotted step-by-step, and the work is going to be completed. For that, we have to congratulate the Railway Minister, Mamtaji, for having done a wonderful service to the nation, especially, the people of Tamil Nadu. In fact, one of my friends is arranging a function for giving an award to the Railway Minister, under the patron of the Chief Minister.

Now status has been given to Salem as a separate division. But the work has not started as no funds have been allotted. People are suffering, and I would request the hon. Minister to see to it that this work is started immediately. In Telugu, there is a saying, "Peru pedda peru, daaga bottu neelu leru", meaning to say, "The name of the place is very big, but there is no drop of water to drink". The status of the Salem Division is also like that. But the work has not started, and there are no funds allocated.

Then, the train from Sengottai to Coimbatore *via* Tirupur has suddenly been stopped. The request of the people of the place is that this train service must be reinstated. Then, Sir, 'Podhigai Express' running from Chennai to Sengottai is overcrowded. Generally, certain areas of Tamil Nadu are not having enough trains, to fulfill the needs of the people. I would request that

additional trains must be allowed to run, or at least, additional compartments may be added in the same Podhigai Express at the earliest. Also, shuttle train services between Madurai and Sengottai may be provided to avoid the excess rush. Then, Dharmapuri-Morapur line, which extends to 27 kms, at an estimated cost of Rs.109 crores, has been pending for a long time for want of necessary funds. Also, a new train service, a daily service, from Nagarcoil to Bangalore should be introduced. People residing in Tamil Nadu are travelling every day to Bangalore for their education in schools and colleges and also for employment. For the past two years, repeated requests have been made. But people are disappointed as their request has not been fulfilled in the present Budget.

Then, Chennai-Kanyakumari railway line, as requested by our Chief Minister, has not been given much attention. I would also urge upon the hon. Minister to have doubling and electrification of the particular line. Immediate attention may be given, and our request may kindly be fulfilled. Then, the broad gauge conversion work on the Sengottai-Punalur line, which is 29 kms in length, running through tunnels, should be completed at the earliest. This train service between Kerala and Tamil Nadu will be useful for the economic growth of both the States, and also the Cochin Port and V.O.C. Port in Tuticorin will be benefited.

Finally, I would request the hon. Minister, Madam Mamataji, to attach two unreserved compartments in the front and two unreserved compartments at the back, in every train running in the country, for the benefit of the poor people. As our Chief Minister used to say, The smile in a poor man's face is a great wealth for us. We see God through the smile of the poor man. So, you kindly try to attach two unreserved compartments in the front and two unreserved compartments at the back so that the people can enjoy the benefit of travelling in the Railways.

Finally, Sir, enough funds should be allocated to the the metro rail project, which is going on in our State. The work is going on nicely. But enough funds have to be allocated. Our Chief Minister is also taking utmost care to ensure successful completion of the project. The Metro Rail is an important mode of transport for Chennai, and for Tamil Nadu, as a whole. I request the hon. Minister to extend her helping hand to Tamil Nadu. I wish all success in her career. May the God bless her! Thank you very much.

DR. JANARDHAN WAGHMARE (Maharashtra): Thank you, Sir. I rise to support the Railway Budget. I also congratulate hon. Railway Minister for this good Budget. Sir, Railways are engines of development of the country. They promote and foster the growth of economy. The Railway Ministry has been giving invaluable service to the nation since the very beginning. It has almost knit the country and contributed greatly to national integration. The ever-moving wheels of railway trains symbolize the progress of India. Railway trains are *aam aadmi*'s means of

travelling and transportation. Hon'ble Railway Minister Ms. Mamataji, her colleagues and officers in the Railway Ministry have taken immense pains to prepare the Railway Budget for 2011-2012. It may not satisfy all the States and regions. Needless to say, there is a huge pressure on the Railway Ministry. But, it is the result of hard work.

The country as a whole puts its appreciation on record. She has taken utmost care of the *aam aadmi*. No hike in the fares. Hon. Railway Minister had announced last year that the local people would be given service opportunities in the Railways. That announcement has raised high hopes and expectations in the minds of the people everywhere. The local people everywhere in India have feelings of frustration and alienation.

Sir, you know why certain unfortunate and untoward things are happening in Maharashtra. The Railways should be made corruption free. That challenge is enormous and should be accepted courageously. Our Railways need to be modernized. There is ample scope for innovations. Unemployment is a big problem throughout the country. It is our big concern. Why not introduce a quota system on the basis of population of each State? Some such remedy should be found out. Some such principle has to be evolved.

Sir, backward regions in the country should be given priorities in constructing new Railway lines. The North-Eastern States should be given priority in having Railway projects. As a matter of policy there should be uni-gauge throughout the country. The work of broadgauging should be taken up logistically in a phased manner. Timeframe should be decided for the completion of this particular work.

Sir, the Maharashtra Government has submitted 27 projects to the Central Government. I draw the kind attention of Hon. Railway Minister to the following two most important railway projects in Marathwada, which is a very backward region in Maharashtra. Firstly, it is Ahmadnagar- Beed- Parli (Vaijyanath). The length of this project is only 261.26 km. It was approved in 1995-96 and its revised estimated cost is Rs. 1010 crores. So far only Rs. 67.40 crores have been spent on it. Sir, the Government of Maharashtra has released Rs. 25 crores in 2009-10. Last year Rs. 100 crores were provided in the budget. The progress of work is very slow even after 15 years of its approval. This year, no Budget money is allocated for this project.

Sir, the second project is Wardha-Nanded *via* Yavathmal. The length of this project is 270 kilometres. It has been approved in 2008-09. Its estimated cost is Rs.1503 crores. So far only Rs.15.19 crores have been spent on it. The Government of Maharashtra has released Rs.25 crores. These two railway projects are in the most backward regions of Marathwada and Vidarbha. Please provide substantial budget to expedite their completion.

Sir, I also suggest a new railway project from Nanded to Latur Road in Marathwada, again in the backward region. Its length is only 100 kilometres. It goes through four talukas of Marathwada, namely, Nanded, Loha, Ahmadpur and Latur. A delegation has already met Her Excellency Shrimati Pratibha Patil, President of India and the officials in the Railway Ministry, New Delhi. It is a legitimate and genuine demand of the people there. I request the hon. Railway Minister to give approval to it and undertake its survey. The hon. Railway Minister has graciously announced an express train from Nagpur to Kolhapur via Akola, Latur Road, Kurduwadi and Pune. It goes across Vidarbha. I request the hon. Railway Minister to give name of Anand Vana to this particular train, which is the *karmabhumi* of late Baba Amte. This place is very important in that particular region. I request the hon. Railway Minister to give this name to this express train.

Sir, I draw the attention of the hon. Railway Minister to all the projects that have been submitted to the Government of India by the Maharashtra Government. I hope she will consider all these very sympathetically. Thank you very much, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you Mr. Waghmare for sticking on to the time. Now, Shri Baishnab Parida, not here. Prof. Ram Gopal Yadav.

प्रो. **राम गोपाल यादव** (उत्तर प्रदेश): श्रीमन्, रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, उसके कई बिन्दुओं पर और महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर हमारे पूर्व वक्ता, माननीय वेंकैया जी, आर.सी.पी. सिंह साहब और नरेश चन्द्र अग्रवाल जी बहुत डिटेल में अपनी बात कह चुके हैं। मैं उनसे सम्बद्ध करते हुए यहाँ कुछ बातें ही कहूँगा, क्योंकि टाइम भी बहुत कम है। एक तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि पिछले 18-20 सालों से मैं यह देख रहा हूँ कि आम तौर पर यहाँ जो घोषणाएँ होती है, उन घोषणाओं पर अमल नहीं होता है। पार्लियामेंट जैसी महत्वपूर्ण संस्था के अन्दर जो घोषणा की जाए, उस पर अमल हो, यह सारे लोग चाहते हैं और जो लागे इसके बाहर बैठे होते हैं, उनको तो यह पूरी उम्मीद होती है कि ऐसा होगा। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि ममता जी से पहले कम-से-कम दो बार हमारे अनुरोध को स्वीकार करते हुए उस वक्त के रेल मंत्री ने इसी सदन में बजट भाषण के दौरान बोलते हुए कुछ योजनाओं की स्वीकृति दी, लेकिन उन पर आज तक कोई काम गजरौला तक की रेल लाइन के लिए इसी सदन में स्पष्ट घोषणा की गई, लेकिन उस पर भी कोई अमल नहीं हुआ। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि आप चाहे घोषणाएं कम करें, केवल ताली बजवाने के लिए घोषणाएं न करें, लेकिन जो भी घोषणाएं करें, जो भी प्रोजेक्ट्स शुरू करें, उन प्रोजेक्ट्स को अमल में भी लाया जाना चाहिए।

इससे जुड़ी हुई दूसरी बात यह है कि बहुत सारे ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं जो बीसियों साल से चल रहे हैं, लेकिन पूरे नहीं हुए हैं और नये प्रोजेक्ट्स की घोषणाएं हो रही हैं।

श्रीमन्, 1984 में तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने गुना-इटावा रेलवे लाइन स्वीकृत की थी। उस रेलवे लाइन पर काम शुरू हुआ, काफी काम हो भी गया, लेकिन आज 25 साल

होने जा रहे हैं, अभी तक वह रेलवे लाइन पूरी नहीं हुई है। हर बार आपकी पुस्तिका में आ जाता है कि अगले साल मार्च तक यह पूरी हो जाएगी।

दूसरा, आगरा-इटावा वाया बटेश्वर रेलवे लाइन के लिए स्वयं अटल जी ने प्रधान मंत्री रहते हुए बटेश्वर में उसका शिलान्यास किया था। उसे भी दस वर्ष से ज्यादा हो चुके हैं, लेकिन उस पर नाममात्र का पैसा एलॉट होता है और वह काम आज तक भी पूरा नहीं हुआ है। मैनपुरी-इटावा रेल लाइन के लिए माननीय मंत्री जी ने कहा है कि मैं पूरा करवा दूंगी। नीतिश जी ने रेल मंत्री रहते हुए उसको स्वीकृति दी और उनकी उपस्थिति में स्वयं हिन्दुस्तान के राष्ट्रपति आदरणीय ए.पी.जे. अब्दुल कलाम जी ने वहां जा कर उसका शिलान्यास किया। उस वक्त रेल मत्री जी ने यह घोषणा भी की थी कि इस रेल लाइन का उद्घाटन भी कलाम साहब ही करेंगे, लेकिन उस पर अभी तक केवल मिट्टी ही पड़ी है। अब माननीय मंत्री जी की कृपा से उस पर मिट्टी पड़नी शुरू हो गई है and I am thankful to the Minister for this. वहां पर काम शुरू हो गया है और मुझे उम्मीद है कि इस पर जल्दी ही काम पूरा होगा।

कहना मैं यह चाहता हूं कि ये जो प्रोजेक्ट्स हैं, इनके पूरा होने के बाद ही बहुत बड़े पैमाने पर नये प्रोजेक्ट्स की शुरूआत की जानी चाहिए। लोगों को लगने लगता है कि यह घोषणा हो गई है, इसलिए यह काम पूरा हो जाएगा, लेकिन काम पूरा नहीं हो पाता, उसे बीस-बीस पच्चीस-पच्चीस साल लग जाते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए।

महोदय, एक बात मैं और कहना चाहता हूं। मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे की सेहत ठीक नहीं है। जो टोटल प्लान आउटले है, उसका केवल 25% आप रेलवे के जो रिसोर्सिज़ हैं, उनसे पूरा करेंगे और 75% की पूर्ति या तो फाइनांस मिनिस्ट्री से अथवा मार्किट से borrowing के ज़रिए पूरी की जाएगी।

दो साल पहले हम लोग सुना करते थे कि रेलवे इतने हज़ार करोड़ रुपये के फायदे में चल रहा है, फिर यह नौबत क्यों है? कहीं न कहीं कोई मिस-इन्फॉर्मेशन रही होगी, वरना यह नौबत नहीं आनी चाहिए थी कि जो रेलवे का टोटल प्लान आउटले है, इतने बड़े पैमाने पर उसका पैसा बाहर से लिया जाए, फिर यह सब पूरा किया जाए। केवल किराया न बढ़ाना और कई वर्षों से किराया न बढ़ाना, यह कोई बहुत महत्वपूर्ण बात नहीं है, जैसा कि अभी आर.सी. सिंह साहब ने भी कहा था अगर आप कभी देखें, जब मैं इटावा जाता हूं तो पूर्वा एक्सप्रेस में एसी-1 से पहले सामान्य श्रेणी के दो डिब्बे लगते हैं। उन सामान्य डिब्बों में यात्रियों को बैठाने के लिए आरपीएफ को डंडा चलाना पड़ता है। भूसे की तरह ठूंस कर या जैसे सामान को डस्टबिन में फेंक दिया जाता है, वहां पर लोग ऐसे बैठते हैं। हालत यह होती है कि कई बार बच्चे नीचे रह जाते हैं, मां बैठ जाती है या फिर मां नीचे रह जाती है, बच्चे बैठ जाते हैं। हम लोगों ने लगातार यह कोशिश की कि एक्सप्रेस ट्रेन्स में, सुपरफास्ट ट्रेन्स में आप आधे डिब्बे सामान्य श्रेणी के कीजिए। लेकिन हमारे देश का दुर्भाग्य यह है कि 80 फीसदी पैसेंजर्स के लिए ट्रेन में केवल 20 फीसदी जगह है और 20 फीसदी पैसेंजर्स के लिए 80 फीसदी जगह है। बड़े पैमाने पर जो गरीब लोग चलते हैं, वे रिज़र्वेशन वाले डिब्बों में या एसी क्लास के डिब्बों में सारी जगह घेर लेते हैं। आप दो रुपया किराया नहीं बढ़ाएंगी, लेकिन जो लोग भूसे की तरह भर कर जाते हैं, अगर उनको बैठने के लिए स्पेस मिल जाए तो वे दो रुपया ज्यादा देना पसंद करेंगे। लेकिन स्पेस उन्हें मिलता नहीं है, क्योंकि डिब्बे बढ़ाए नहीं जाते हैं।

लेकिन, उनको स्पेस नहीं मिलता, क्योंकि डिब्बे नहीं बढ़ाए जाते। आप सीधे एक्सप्रेस ट्रेन चलाइए, जिनके डिब्बे बिल्कुल अनरिजर्व्ड हों, ताकि गरीब आदमी दूर तक जा सके। पैसेंजर ट्रेन आप चला रहे हैं, जिससे कोई दिल्ली से हावड़ा तक नहीं जा सकता, वहाँ तक वह एक्सप्रेस ट्रेन से जाएगा, लेकिन उसमें तो बैठने की कोई जगह ही नहीं है, उसमें कोई स्पेस ही नहीं है। जो मंत्री आता है, वह कहता है कि हमने किराया नहीं बढ़ाया, यह बहुत अच्छी चीज़ है। लेकिन, यह बहुत अच्छी चीज़ नहीं है, क्योंकि इससे भी रेलवे की सेहत खराब होती है। आप थोड़ा-बहुत किराया बढ़ाइए, लेकिन ट्रेन में आम लोगों के लिए जो डिब्बे होते हैं, उनको बढ़ाने का काम कीजिए या एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का काम कीजिए। आप कहेंगे कि पैसा नहीं है।

दूसरी बात, जो लोग ए.सी. कोचेज़ में सफर करते हैं, वे सब जानते हैं कि ट्रेन्स के अन्दर खाने की जो स्थिति है, वह बहुत खराब है। आपने जो कॉरपोरेशन बना दिया है- यह आपके आने से पहले ही बन गया था- क्या आपको मालूम हे कि उससे लाखों लोग बेरोजगार हो गए, जिनकी चाय की दुकानें स्टेशंस पर थीं? जैसे भू-माफिया होते हैं, वैसे ही रेलवे में भी ठेकेदार कुछ माफिया हो गये। वे सीधे बड़ौदा हाउस या फलाँ जगह आते हैं और वहाँ से सारे कंट्रेक्ट्स ले लेते हैं तथा उनकी सबलेटिंग करके सारे देश में दुकानें ले रहे हैं। गरीब आदमी जो वहाँ पहले से काम कर रहे थे, वे सब बेरोजगार हो गए। अब स्टेशंस पर चाय नहीं मिलती है। इटावा स्टेशन पर जब मैं शताब्दी पकड़ने के लिए आता हूँ, तो अगर चाय पीने की जरूरत पड़े तो वह नीचे मार्केट से मँगानी पड़ेगी, क्योंकि वहाँ जो दुकानें थीं, वे सब बन्द हो गईं। ...(**समय की घंटी**)... सर, मैं वैसे ही एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दूँगा। मैं इस पर कुछ ज्यादा कहने वाला ही नहीं हूँ। ये सारी इम्पोर्टेंट बातें हैं। I know that. That is why I am not going into details.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): The total time of your party is over...*(Interruptions)*... ठीक है, आप एक मिनट और बोलिए।

PROF. RAM GOPAL YADAV: You are always very generous towards me.

सर, मैं यह कह रहा था कि इस खानपान की सुविधा में पीने के पानी से यह डर लगता है कि यह नकली पानी तो नहीं है, कहीं यह लीवर को डैमेज न करे दे। सबसे बड़ी दिक्कत यह है कि लोगों को घर से पानी लेकर जाना पड़ता है।

ट्रेन की सफाई होनी चाहिए। घोषणाएँ हुई थीं कि आदर्श स्टेशंस बनाएँगे। हमारे इटावा स्टेशन के बारे में कहा गया कि यहाँ पर हम एक आदर्श स्टेशन बनाएँगे। लालू जी ने यहीं पर यह अनाउंसमेंट की थी। जब मैं अपने घर से स्टेशन आता हूँ तो रास्ते में कई जगह बदबू आती है। ऐसे रास्ते से होकर ही हम स्टेशन आ पाते हैं। स्टेशन की हालत इतनी खराब है, इसलिए इसमें बहुत सुधार की गुंजाइश है।

ममता जी, आपसे लोगों को बहुत उम्मीदें हैं, लेकिन इसमें थोड़ा-सा संदेह यह है कि लोग यह कहते हैं कि आप यहाँ रहना नहीं चाहतीं और आपने आज यह कहा भी है। वह तो आगे की बात है, लेकिन जब तक आप यहाँ हैं, तब तक हमें उम्मीद है कि आप गरीब लोगों के लिए कुछ कीजिएगा। जो लोग रिजर्वेशन कराकर नहीं चल सकते, जो ए.सी. में नहीं चल सकते और जो आपकी ट्रेन से सबसे ज्यादा सफर करने वाले लोग हैं, अगर उनके लिए आपने कुछ कर दिया, तो लोग आपको हमेशा याद रखेंगे। आपके बारे में धारणा यह है कि आप

गरीबों की बहुत हमदर्द हैं, तो आप गरीबों के लिए कुछ कीजिएगा। इन्हीं शब्दों के साथ, माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे समय दिया। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री **आर.सी. सिंह** (पश्चिमी बंगाल)**:** महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदया को धन्यवाद देते हुए अपनी बात शुरू करना चाहता हूँ। प्रो. राम गोपाल जी ने इशारे-इशारे में यह कह दिया कि वे यहाँ रहना नहीं चाहती हैं। यानी "कहीं पे निगाहें, कहीं पे निशाना" है। खैर, जो भी हो, ये अपने नाम के जैसे ही पश्चिमी बंगाल के लिए सहृदय हैं और पश्चिमी बंगाल का चुनावी बजट भी अपने इस घोषणा पत्र में दे ही दी हैं। पिछली बार इन्होंने 38 पेज़ पढ़े थे और इस बार ये अर्धशतक लगाने से चूक गयी हैं और 47 पेज़ पढ़े हैं। मैं समझता हूँ कि इनमें सारी बातें जो आनी चाहिए थीं, वे नहीं आ पायी हैं।

मैं पहली बात तो यह कहना चाहूँगा कि ऑपरेटिंग रेश्यो के बारे में इन्होंने अपनी इस रिपोर्ट में जो रखा है, वह काफी मशक्कत के बाद ये रख पायी हैं, जिसे 92.1 परसेंट बताया गया है। लेकिन, अप्रैल से दिसम्बर, 2010 के बीच आप देखेंगे कि ऑपरेटिंग रेश्यो को 114 परसेंट दिखाया गया था और 17 में से 10 जोन ऐसे थे, जिनका ऑपरेटिंग रेश्यो 100 परसेंट से भी ज्यादा था। सर, ऑपरेटिंग रेश्यो को ठीक करने के लिए उसमें जो छिपे हुए कदम थे और जो असल बात थी, वह यह थी कि इसको भरने के लिए आयरन ओर्स का जो ट्रांसपोर्टेशन था, उसका रेट हाई किया गया और उसको 1500 रुपये प्रति टन बढ़ा दिया गया, जिससे हाउसिंग सेक्टर पर बड़ा बुरा असर पड़ा। इसका प्रभाव essential commodities पर भी पड़ता है। इसके कारण जो racks की सप्लाई होती है, जिसमें खाद्यान्न, सीमेंट और दूसरी इंडस्ट्रीज की जरूरी जीवनोपयोगी वस्तुएँ होती हैं, जिनको काफी प्राथमिकता मिलनी चाहिए, उनको प्राथमिकता नहीं मिल पायी, जिसका बाजार-दर पर काफी असर पड़ता है। इसके बारे में ऐसे बहुत-से उदाहरण हैं। इसलिए मैं कहना चाहूँगा कि ऑपरेटिंग रेश्यो को बेहतर दिखाने के लिए इन्होंने आम लोगों पर बोझ बढ़ा दिया है। मैं माननीय मंत्री महोदया से इसके बारे में जानकारी चाहूँगा। जब वे अपनी बात रखेंगी, तब बताएंगी कि इसे उन्होंने किस तरीके से किया है?

दूसरी बात, मैं यह कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री महोदया जब भी अपनी बात रखती हैं, तो कहती हैं कि मैं प्राइवेटाइज़ेशन की तरफ नहीं जा रही हूँ, रेलवे को प्राइवेटाइज़ नहीं कर रही हूँ, लेकिन धन उगाही से लेकर इनके जितने कार्यकलाप हैं, वे रेलवे को प्राइवेटाइज़ेशन की तरफ ले जाने की ओर इशारा करते हैं। इन सारे कामों को ये पीपीपी मोड पर करना चाहती हैं, क्योंकि इनके पास धन जुटाने के संसाधन नहीं हैं। इसके लिए या तो सरकारी खज़ाने से धन जाएगा या ये प्राइवेट पार्टियों से धन की उगाही करना चाहती हैं, जो यह करती हैं। वह चाहे "गोल्डन कॉरिडोर प्रोजेक्ट" हो, चाहे "हाई स्पीड रेल कॉरिडोर प्रोजेक्ट" हो या चाहे "डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट" हो, इन सब के बारे में इन्होंने कहा है कि ये इन्हें पीपीपी मोड में लाएंगी या प्राइवेटाइज़ेशन में लेकर आएंगी। यहाँ तक कि लोगों के खाने-पीने के सामान, जो रेलवे सप्लाई करता था, वह भी प्राइवेटाइज़ेशन में चला गया। हमारे रेल में चलने से संबंधित जितनी essential commodities थीं, उन सब को इन्होंने प्राइवेट को दे दिया। इसका लाभ आम लोगों तक नहीं पहुँच पाता है, बल्कि जो व्यक्ति विशेष हैं, जो contractors हैं, उन तक पहुँचता है। यानी, indirectly, इन्होंने टोटल प्राइवेटाज़ेशन की ओर ले जाने की कोशिश की है। जिस बात की ओर मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ, शायद यह उनकी निगाह में नहीं होगी, इसलिए मैं यह कहना चाहता हूँ।

सर, बजटीय भाषण के दरम्यान आपने देखा होगा कि इन्होंने अपने वक्तव्य में कहा है और जिस पर इन्होंने विशेष ध्यान दिया है कि इन्होंने प्राइवेट प्लेयर्स से बातचीत की है। इन्होंने चैम्बर ऑफ कॉमर्स से बातचीत की है, लेकिन रेलवे से जुड़े जो वर्कर्स हैं, जो इससे संबंधित लोग हैं, उनसे उन्होंने कभी बात नहीं की है कि रेलवे को और बेहतर बनाने के लिए क्या किया जाना चाहिए। इसके बारे में इन्होंने अपने वक्तव्य में भी नहीं कहा है, लेकिन अपनी रिपोर्ट में यह कहा है कि प्राइवेट प्लेयर्स से इन्होंने सारी डिसकशंस की हैं और इसको रिपोर्ट में रखा है, जिसका हम बराबर विरोध करते रहे हैं कि आप इसको प्राइवेटाइज़ेशन की तरफ ले जा रही हैं।

सर, आप उधर देख रहे हैं और मैं भी उधर देखना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री महोदया से यह बात कहना चाहूँगा कि इन्होंने पश्चिमी बंगाल के लिए करीब 175-176 घोषणाएँ की हैं, उनमें से कुछ अच्छी भी हैं। चाहे वे चुनाव संबंधी घोषणाएं हैं, कम से कम कागज़ पर तो इन्होंने ये घोषणाएं की हैं। प्रो, रामगोपाल जी जो इशारा कर रहे थे, अगर वह नहीं हुआ और ममता जी, रेल मंत्री महोदया बनी रहीं, तो लगता है कि वे पश्चिमी बंगाल के सारे गांवों को रेलों से जोड़ देंगी, कम से कम कागज़ों पर तो जोड़ ही देंगी। भले ही वे योजनाएं धरातल पर न आएं, लेकिन कागज़ों पर तो ये योजनाएं दिखाई देंगी ही। कुछ अच्छी बातें भी इन्होंने की हैं। इन्होंने चुरुलिया को बाराबनी से जोड़ा है, लेकिन वहीं पर बार-बार हमने कहा था कि एक ट्रेन अंडाल से बाराबनी होते हुए बैद्यनाथ धाम के लिए चलती थी, जहां लाखों लोग धार्मिक भावना से जुड़े होने के कारण जाते थे, उसका कभी इन्हें ख़्याल नहीं आया। हमने कहा कि रानीगंज सबसे पुराना स्टेशन है, वहां रवीन्द्रनाथ टैगोर के परदादा के समय पर कोयले का ट्रांसपोर्टेशन करीब 175 साल पहले शुरू हुआ था, उसको राष्ट्रीय धरोहर घोषित कर दिया जाए, लेकिन उसके लिए इन्होंने कुछ नहीं किया।

कभी-कभी चुनावी घोषणापत्र के तौर पर बीच-बीच में ये घोषणाएं आ जाती हैं, लेकिन मैं चाहता हूं कि ये घोषणाएं धरातल पर आनी चाहिए। यह रेलवे पूरे हिन्दुस्तान की संपत्ति है, इसलिए इसकी घोषणा पूरे हिन्दुस्तान के लिए होनी चाहिए, यह केवल राजनीतिक घोषणा नहीं होनी चाहिए। इन घोषणाओं को निश्चित समय-सीमा के अंदर पूरा किया जाना चाहिए। इसके लिए वित्तीय प्रबंधन की जो व्यवस्था होनी चाहिए, वह इन घोषणाओं में कहीं नहीं है कि इनका वित्तीय प्रबंधन बाहर से लाने के अलावा, अपने तौर पर कैसे किया जाए। लोक-लुभावनी घोषणा करने के अलावा वे वित्तीय प्रबंधन कैसे कर सकती हैं, समय-सीमा के अंदर इन योजनाओं को कैसे पूरा किया जा सकता है, इसका कोई जिक्र इस बजट में नहीं है। हर बार घोषणा होती है और काम पूरा नहीं हो पाता है, बाद में कहा जाता है कि बजट में सैंक्शन नहीं है, पैसे नहीं हैं, इसलिए यह काम नहीं हो सकता है।

महोदय, कई लोगों ने वैंडर्स का सवाल उठाया है। आप जानते हैं कि कुछ वैंडर्स मनमाने तरीके से रेलों में लोगों को खाना देने, पानी देने और दूसरी व्यवस्थाएं करते हैं। ये व्यवस्थाएं पहले रेलवे के द्वारा ही होती थीं और आम लोगों को सस्ती दरों पर ये सुविधाएं मिलती थीं। माननीय मंत्री महोदया के कथन के अनुसार लोगों को 10 रुपए में पूरी और सब्ज़ी मिलने की बात थी, लेकिन आज वह व्यवस्था नदारद हो गई है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): हो गया, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री आर.सी. सिंह: सर, मैंने पिछली बार कहा था कि रानीगंज में एक PRS station हो जाना चाहिए था, उन्होंने कहा कि यह संभव नहीं है, लेकिन आसनसोल में हो गया है, जब कि आसनसोल में सारी सुविधाएं

उपलब्ध हैं, उसके बावजूद भी हुआ, लेकिन जहां जरूरत थी, वहां नहीं हो पाया। इसे कर देना चाहिए। मैंने लाइनों की डबलिंग के बारे में कहा था। मैंने भी पहले कहा था कि शाहगंज से आज़मगढ़ और मऊ होते हुए, उत्तर प्रदेश के पूर्वी राज्यों और बिहार को जोड़ने वाली लाइन की डबलिंग की जानी चाहिए, लेकिन यह भी इन्होंने नहीं किया। इसे कर देना चाहिए। दल्ली-राजहरा की बात वोरा साहब कह रहे थे। उन्होंने कहा था कि वहां आदिवासियों की जगह जा रही है। रेलवे ने कहा है कि जिनकी आधी एकड़ से ज्यादा जमीन जाती है, उनको रेलवे में रोज़गार दिया जाएगा। मैं कहना चाहता हूं कि जिनके पास केवल आधी एकड़ जमीन है, जो आदिवासी हैं, अगर उनकी पूरी जमीन चली जाती है, तो उनको रोज़गार मिलना चाहिए और वहां की राज्य सरकार ने जो 15 लाख रुपए प्रति एकड़ के मुआवज़े की रकम तय की है, उस हिसाब से मुआवज़ा दिया जाना चाहिए। छत्तीसगढ़ आदिवासियों का इलाका है और यह माओवाद से प्रभावित है, इसलिए वहां के किसानों के लिए यह व्यवस्था ज़रूर की जानी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): अब आप समाप्त कीजिए, आपने एक मिनट ज्यादा समय ले लिया है।

श्री आर.सी. सिंह: उपसभाध्यक्ष जी, मुझे केवल एक मिनट का समय और दे दीजिए। मेरा कहना यह है कि 40 प्रतिशत से ज़्यादा वैकेंसीज़ safety related हैं। इन्होंने कहा है कि हिन्दुस्तान में मिलिट्री के जो रिटायर्ड लोग हैं, उनको हम ये वैकेंसीज़ दे रहे हैं, लेकिन आज हिंदुस्तान में 5 करोड़ से ज़्यादा रजिस्टर्ड नौजवान लोग नौकरियों के लिए भटक रहे हैं, इनमें पढ़ी-लिखी लड़कियां और लड़के भी शामिल हैं। इनके लिए रेलवे में रोज़गार की अच्छी व्यवस्था हो सकती थी, लेकिन रेल मंत्री महोदया ने अपने बजट में इन लोगों के लिए कोई व्यवस्था नहीं की है। मंत्री महोदया ने 1,69,813 वैकेंसीज़ की बात कही है, लेकिन इनको भरने के लिए हम कौन सी व्यवस्था कर रहे हैं, जिससे SC/ST के लोगों को ये वैकेंसीज़ मिल सकती थीं, इसके बारे में उन्होंने कुछ नहीं कहा है।

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

SHRI R.C. SINGH: Thank you, Sir.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Sir, though this year's Railway Budget has not brought many cheers to the people of Assam, many significant proposals — to connect the capital of Manipur by railway tracks, promised railway industry in Manipur and Bongaigaon and non-lapsable fund for Railway projects in the North-Eastern region — have been introduced. For these, I must congratulate the hon. Railway Minister. Since this Budget has laid special emphasis on development of railways in West Bengal, I must say that this is a populist Budget, but, at the same time, it is also an ambitious and a creative Budget. We are eagerly waiting to hear from the hon. Minister how this non-lapsable fund for railway projects will be operated, when it will start operating and how much will be spent every year. That should be clarified in the House itself.

Sir, the North-Eastern region needs an adequate and focused funding for railways network. The Government has declared many of the railways projects as National Projects in Assam, but

most of the projects are progressing extremely slowly because of the paucity of funds. So, I request the Railway Minister to take necessary steps to address these issues.

My third point relates to the long-standing demand to connect the North-Eastern region with the other parts of the country by way of electrification and double tracking railways. It is still an illusion. This Budget has failed to address such important issues, which is one of the main reasons for the backwardness of the North-Eastern region.

Sir, in this Budget, the Ministry of Railways has introduced some new services, but I am sorry to say that there is not a single sub-urban service, Duronto train, Shatabadi Express, Double Decker AC and *Janambhoomi Gaurav* — Sir, this is a special tourist train that has been introduced. Sir, for the growth of tourism in the North-Eastern region, this type of a special tourist train is very much required. But, *Janambhoomi Gaurav* has not been introduced for our region. No express train, connecting other States with the North-Eastern region, has been introduced. Sir, there is a need for DEMU in Assam, specially between Lumding and New Bongaigaon. I request the hon. Minister to look into this proposal. It has not been included in the Railway Budget. The Hon. Minister has said that tough times are now over. So, I would like to say that since for railways, tough times are now over, I can hope that the North-Eastern region, including Assam, will get some special attention with some specific projects. Sir, railways has a total length of 63,322 kilometers, while in the North-Eastern region, it is only 24,000 kilometers. About 17,000 kilometers of railway lines were constructed by the Britishers. Except gauge conversion of some part of it, it, largely, remains the legacy of the British period.

Sir, we need a separate zone for the inclusive and exclusive growth of the economy of the North- Eastern region. So, a separate zone for Railways in the North-Eastern region should be introduced.

Sir, I urge upon the hon. Minister to stop using all dirty and deplorable coaches which have been discarded by other Zones in the North-Eastern region. These coaches are used for short and long distance trains which are running between Dibrugarh and Guwahati.

We need a wagon factory. Hundreds of bighas of land are lying vacant with Railways. So, a wagon factory at Dibrugarh can be set up easily which we need very badly. We also need a Railway workshop at Amingaon and some Railway industry at Sorbhog and Mariani.

Then, Sir, the BG Extension Programme which was started long back between Rangia and Rangapara has to be speeded up.

I also urge upon the hon. Minister to introduce a Duranto train between Howrah and Guwahati.

I would also like to add here that doubling and electrification of railway lines in North-East should be started forthwith and I request for immediately starting the electrification of first phase line from Dibrugarh to Guwahati.

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

श्री **भगत सिंह कोश्यारी** (उत्तराखंड): उपसभाध्यक्ष जी, ममता जी का नारा रहता है- मां, माटी मानुष - उसमें एक शब्द छिपा हुआ रहता है ममता। मैं पिछले दो-तीन वर्षों से ममता जी का रेल बजट देख रहा हूं और मुझे ऐसा लगता है कि जैसे हमारे यहां कुछ लोग तोता पालते हैं और तोते से कहते हैं - मिट्ठू बेटा, बोल "राम-राम" और तोता बिल्कुल "राम-राम" बोलता है। महोदय, अब आपके केरल में ऐसा होता है या नहीं, हमारे यहां से ऐसा होता है। मिट्ठू बेटा बोल "राम-राम" और तोता "राम-राम" बोलने लगता है। अगर पिछले तीन वर्षों की मैं इनकी किताब देखूं और इनका बजट देखूं, उसमें देखें तो कोई बहुत minor change ही होगा, बाकी तो as it is लगता है कि तोता "राम-राम"ही बोल रहा है उसमें भी ममता जी जैसी, जिनकी मानुष के लिए, माटी के लिए इतना प्रेम हो, उनके बजट में अगर कोई नवीनता न हो ...(**व्यवधान**)... अगर मेरी बात सुन लेंगे तो अच्छा रहेगा क्योंकि मैं किसी एक क्षेत्र के लिए नहीं बोल रहा हूं। मेरा अनुरोध यह है, ममता जी ने अपने भाषण में दो कविताएं बोली हैं- एक पर तो मुझे बहुत कष्ट हुआ कि ममता जी जैसी, जिनको हम बंगाल की शेरनी कहते हैं - उन्होंने कहा कि "हम आह भी भरते हैं तो हो जाते हैं बदनाम।" ममता जी, अगर आप शुरू में ही आह भरकर बदनाम होने की बात बोलेंगी, तो फिर राइटर्स बिल्डिंग जाने की बात हम कहां से सोचेंगे? कहीं न कहीं मुझे ऐसा लगता है ममता जी बड़ी मजबूर हैं और उनके रेलवे के बजट भाषण में कोई नवीनता है ही नहीं, पर मैं उस विषय में नहीं जाऊंगा। हमारी माननीय मंत्री महोदया ने कहा है – "सरहद पर मरने वाला हर वीर था भारतवासी, जो शहीद हुए हैं उनकी ज़रा याद करो कुर्बानी।" मैं ममता जी के बहुत सारे विषयों पर नहीं जाना चाहता।

हमारे माननीय नेता वेंकैया जी ने काफी विषयों पर कहा है और बाकी माननीय सदस्य भी बोल रहे हैं, तो ममता जी ने जो कहा है, मैं सोचता हूं, यह रेलवे के लिए नहीं, यह मेरी पार्टी के लिए नहीं... यह लोक सभा, राज्य सभा या पार्लियामेंट के लिए नहीं है, शायद संपूर्ण देश के लिए है। जो ममता जी बोली हैं, अगर केवल इसी पर फोकस करके हिन्दुस्तान का बजट बनाया जाता तो बहुत अच्छा होता। मैं समझता हूं कि वे ऐसा केवल मनोरंजन के लिए नहीं बोली होंगी, उनके मन में कोई पीड़ा होगी, सरहद के प्रति उनके मन में कहीं न कहीं एक इच्छा होगी, जिसके कारण वे ऐसा बोली हैं। अगर वास्तव में वे दिल से इस बात को बोली हैं, तो मेरा माननीय मंत्री जी से यह कहना है कि सारे रेलवे बजट को देखने के बाद ऐसा लगता है - हमारे यहां संस्कृत में एक श्लोक है, कहा जाता है कि "सर्वदेव नमस्कारम् केशवम् प्रतिगच्छति" आप ईश्वर कहिए, अल्लाह कहिए, ईसा कहिए, राम कहिए, वह सब केशवम् प्रतिगच्छति हैं वह सब केशव हो जाता है - ऐसा लगता है कि सारे रेल बजट में, जो कुछ भी ममता जी कह रही हैं, वह सर्व रेल बजटम्, कोलकाता प्रतिगच्छति है, ऐसा लगता है कि जब कोलकाता के प्रति ही जा रही है, बंगाल के प्रति जा रहा है। बंगाल के प्रति जाए, अच्छी बात है, मुझे कोई कष्ट नहीं है। महोदय, मैं बंगाल के ऋण को जनता हूं।

मैं मानता हूं कि जिस "वन्दे मातरम्" को हम लोग बोलते हैं - अब तो "वन्दे मातरम्" बोलने में भी कुछ लोगों को बड़ा कष्ट होता है - लेकिन जिस "वन्दे मातरम्" के कारण से इस देश को आज़ाद कराया गया, वह "वन्दे मातरम्" का नारा, वह उद्घोष, बंकिमचन्द्र चट्टोपाध्याय ने बंगाल से दिया। वे बंगाल के लिए अगर कुछ करती हैं तो मुझे अच्छा लगेगा। मैं जब दक्षिणेश्वर मंदिर में जाता हूं, तो मुझे बहुत कष्ट होता है, कालीघाट में जाता हूं तो मुझे बड़ा कष्ट होता है कि वहां हमारी माताएं-बहनें किस प्रकार से भीख मांगती है। इसलिए अगर आप बंगाल के लिए कुछ करें, तो मुझे कोई कष्ट नहीं है, वह देश का भाग है, जिसको आप माटी कहते हैं, मां कह रहे हैं। मैंने दो साल पहले भी बोला था कि ममता जी, जहां, किसी भी मंत्री के लिए सारे देश के लिए, देश की जनता के लिए ममता का होना जरूरी है, वहीं समता भी बहुत जरूरी है। सारे बजट को देखने के बाद मुझे ऐसा लगता है कि यह केवल एकांगी है और पूरे देश का विचार करके, जिन सरहदों की बात ममता जी ने कही है, मैं समझता हूं कि सबसे कम बजट अगर किसी को मिला है तो वह हिन्दुस्तान की सरहदों को मिला है। मैं ममता जी से कहना चाहूंगा कि आप राइटर्स बिल्डिंग को जाएं, बहुत अच्छी बात है, लेकिन मुझे तो ऐसा लग रहा है कि कहीं न कहीं आपका जो बजट है, वह इतना एकांगी है, इतना पार्सियल है कि उसे देखकर ऐसा लगता है कि आपका जो सपना है, वह उस राइटर्स बिल्डिंग के portico में पहुंचने से पहले कहीं डीरेल न हो जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ममता जी कितना समय अपने डिमार्टमेंट में ध्यान देती हैं, उसके बारे में मैं आपके माध्यम से सदन में एक चिट्ठी पढ़ना चाहता हूं। मैं बहुत छोटा सा उदाहरण दे रहा हूं। मेरे पास अभी तीन दिन पहले एक चिट्ठी आयी। यह 21 फरवरी की चिट्ठी है और यह किसी डिप्टी जनरल मैनेजर ने लिखी है। उन्होंने कहा है कि "I am glad to inform you that the hon. Minister for Railways has nominated you as member of the Zonal Railway Users Consultative Committee of the Northern Railway for the term 16.09.2009 to 15.09.2011." यानी सितम्बर, 2009 से लेकर सितम्बर, 2011 तक मुझे एक Zonal Railway Users Consultative Committee का सदस्य बनाया गया, जिसके बारे में उन्होंने मुझे 21 फरवरी को एक चिट्ठी लिखी, जो मुझे 28 फरवरी, 2011 को मिल रही है। इससे यह पता चलता है कि आखिर आपका डिपार्टमेंट और आपकी दुरंतो कितनी जल्दी दौड़ रही है। मैं समझता हूं कि इससे बढ़िया उदाहरण और कुछ नहीं हो सकता है। हम सबके मन में आपके प्रति बहुत आदर है, लेकिन मैं इतना जरूर कहूंगा कि अगर इस प्रकार की स्पीड आपके यहां है कि आप 2009 में हमें नियुक्त कर रहें हैं और फरवरी, 2011 में मुझे बाकायदा एक चिट्ठी के द्वारा सूचना मिल रही है तो मैं सोचता हूं कि ...(**व्यवधान**)...

श्री एस.एस. अहलुवालिया (झारखंड)ः रिटायर होने के टाइम।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: रिटायरमेंट के पांच-छः महीने पहले अगर आप मुझे इस चिट्ठी को दे रहे हैं तो आपका विभाग कितना efficient है, यह पता लगता है। सर, हमारे यहां एक कहावत है कि चावल पका है या नहीं पका है, यह एक दाने से पता लग जाता है।

आप लोग भात खाते हैं, हम पहाड़ के लोग भी बहुत खाते हैं। चावल का पता एक चावल से लग जाता है, तो इससे पता लग जाता है कि हमारा रेल विभाग किस हिसाब से चल रहा है। आपने सरहदों की बात कही है, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं, माननीया मंत्री जी, आपका यह रिकार्ड हमारे पास है, हर साल आप इसको देती हैं, 2011 में और 1950 में अगर हम देखें तो साठ वर्षों में मुश्किल से दस हजार या ग्यारह हजार किलोमीटर रेल लाइन बनाई है। मैं इस बारे में केवल आप ही को दोष नहीं दे रहा हूं, और भी मंत्री रहे हैं,

हमारी सरकार भी रही है और यह एक चिंता का विषय है हमारे देश के लिए। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको चाइना का उदाहरण देता हूं। चाइना के अंदर पिछले से पिछले साल दस हजार किलोमीटर रेल लाइन एक साल में बनी है और पिछले 5 सालों में 70 हजार किलोमीटर रेल लाइन चाइना ने बनाई है। अब आप कल्पना कीजिए, हम सरहदों की बात कर रहे हैं, सरहदों पर जो बलिदान हो रहे हैं उनका गुण गा रहे हैं, बहुत अछी बात है कि हम उनको याद कर रहे हैं, लेकिन आपकी सरहद कैसे सुरक्षित होंगी। ऐसा लगता है कि आपने सारा खजाना एक इलाके के लिए लुटा दिया और सरहदों के लिए आपने कितना पैसा दिया है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आज चाइना के लोग कहां तक आ गए, जरा देखिए। कौन सा...(व्यवधान)... यहां मंत्री महोदया को सुनने दीजिए, मैं कम से कम जब तक बोलूं। मैं केवल एक क्षेत्र विशेष के लिए नहीं बोल रहा हूं। महोदय, मैं आपके माध्यम से पूरे देश के लिए निवेदन कर रहा हूं कि...(व्यवधान)...

कुमारी ममता बनर्जी: आप बोलो लेकिन ऐसा मत कहो...(व्यवधान)...

श्री भगत सिंह कोश्यारी: जो आपसे बात कर रहे हैं मैं उनके लिए बोल रहा हूं, दीदी आप नाराज मत होइए। आप क्यों इतनी जल्दी नाराज होती हैं। वैसे मेरे पर तो नाराज आपको होना नहीं चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आपके सिर्फ चार मिनट बाकी हैं।...(व्यवधान)...

SHRI S.S. AHLUWALIA: Ministers are talking. ...*(Interruptions)*...

SHRI BHAGAT SINGH KOSHYARI: After all, Ministers are talking throughout. ...*(Interruptions)*... They can consult, I know it. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): वे सुन रही हैं।...(व्यवधान)...

SHRI BHAGAT SINGH KOSHYARI: They are diverting the attention of the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI S.S. AHLUWALIA: He is mentioning about Dayanidhi Maran and S.S. Palanimanickam. ...*(Interruptions)*... They are not here at all. ...*(Interruptions)*... They are not here at all. ...*(Interruptions)*... Why are they disturbing? ...*(Interruptions)*... They are talking here. ...*(Interruptions)*... He is mentioning that. ...*(Interruptions)*...

श्री भगत सिंह कोश्यारी: मान्यवर, मेरा आपसे निवेदन यह है कि आखिर चाइना...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Only half a minute.

श्री भगत सिंह कोश्यारी: आज चाइना दुनिया की सबसे ऊंचाई पर, ग्यारह सौ किलोमीटर से ज्यादा, आज ल्हासा से होते हुए नेपाल के बोर्डर पर रेल ला रहा है, चुम्बी वैली सिक्कम तक चाइना की रेल आ रही है। लेकिन हमारे यहां क्या स्थिति है? मैं आपसे निवेदन करता हूं कि आपने अच्छे भी काम किए हैं। अभी मैं कोंकण गया था, मैं सोचता हूं कि कोंकण में जो रोरो पद्धति निकाली है, आप उसका पूरा उपयोग करें, अच्छी बात है। तो इस तरह से आपके बहुत अच्छे भी काम हैं। लेकिन मेरा निवेदन यह है कि जो अच्छे काम हैं, रोरो पद्धति से आपने पूरे देश में क्यों नहीं किया। वहां गाड़ियों की सफाई के लिए मुझे कोंकण के लोग दिखा रहे थे। कोंकण में 760 किलोमीटर तक इतने टनल बनाकर के काम किया गया है। आखिर मेरा आपसे निवेदन यह है कि ये टनल बनाकर के...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): सिर्फ एक मिनट।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: सर, मैं अपने समय पर खत्म करुंगा। मेरे नेता ने मुझे जितने टाइम के लिए कहा है उतना ही लूंगा। माननीया मंत्री जी, मेरा निवदेन यह है कि बिलासपुर से लेकर लेह तक जो नई लाइन बनने वाली है इसमें प्रगति कुछ नहीं हुई, आपने 190 नई रेल लाइनों का पिछली बार सर्वे के लिए कहा था। लेकिन टनकपुर से हमारी सीमा पर बागेश्वर तक कब पहुंचेगी और वह ऋषिकेष से कर्णप्रयाग तक कब पहुंचेगी? इसके लिए आपने कोई पैसे का इंतजाम नहीं किया है। केवल आपने पेज नम्बर 27 पर लिख दिया है जिसमें आपने बताया है कि हम 12वीं योजना में शुरू करेंगे। तो कौन सी करेंगे, कितनी करेंगे, यह नहीं बताया है। मैं आपसे निवेदन करता हूं...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): अब खत्म करो।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: आप चिंता न करें। मुझे मेरे नेता ने जितना कहा है उतना ही समय लूंगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप 5.00 बजे खत्म करिए।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: आपने सरहदों की बात कही है। मेरा आपसे निवेदन यह है कि एक भी ट्रेन मुम्बई से लेकर काठगोदाम तक नहीं जाती है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप खत्म करिए। आप बैठ जाइए।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: मेरा आपसे अनुरोध है कि मुम्बई से काठगोदाम तक एक ट्रेन चलाई जाए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप बैठ जाइए। बस अब 5.00 बज गए हैं।

श्री भगत सिंह कोश्यारी: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, this speech is over. The House is adjourned to meet tomorrow at 11.00 a.m.

The House then adjourned at one minute past five of the clock till eleven of the clock on Friday, the 4th March, 2011