

विस्तार से अपनी बात रखी है। पिछली बार जब रेल बजट प्रस्तुत किया गया था, उसमें जो टोटल-प्लान-आउटले था, वह 57,630 करोड़ था, जिसमें आपको 20,000 करोड़ बजटरी सपोर्ट मिला था और 20,000 करोड़ आपको RFC से borrow करके लेना था। मात्र डेढ़ महीने रह गए हैं, जब आप अगला बजट प्रस्तुत करेंगे। ...**(व्यवधान)**... डेढ़ महीने के बाद आप अगला बजट प्रस्तुत करेंगे। अभी तक आप उस 20,000 करोड़ में से कितना लोन ले पाए हैं? आप अपने जवाब में इस बारे में बताइएगा। आज तक एक रुपया भी आपको लोन नहीं मिला है। मिलेगी भी कैसे? आपके यहां governance नाम की कोई चीज तो हो। दस महीने तक आपके यहां कई जीएम की पोस्ट्स खाली थीं। त्रिवेदी जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि उसके बाद.....।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : रामचन्द्र प्रसाद सिंह जी, आप दो बजे शुरू करिएगा, अभी लंच ब्रेक का टाइम हो गया है। The House is adjourned for lunch for one hour.

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

The House re-assembled after lunch at two of the clock,

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

MESSAGE FROM THE LOK SABHA

The Factoring Regulation Bill, 2011

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

“In accordance with the provisions of rule 96 of the Rule of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Factoring Regulation Bill, 2011, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 21st December, 2011.”

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

The Appropriation Railways (No.3) Bill - 2011

and

The Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008 — (Contd.)

श्री रामचन्द्र प्रसाद सिंह : महोदय, मैंने जब शुरू किया था तो रेलवे की वित्तीय स्थिति के बारे में बता रहा था। जो बजट 2011-12 में पेश किया गया था, उसका टोटल आउटले प्लान था 97,630 करोड़ रुपए का, उसमें बीस हजार करोड़ बजटरी सपोर्ट था और बीस हजार करोड़ रुपए बोरोइंग थी, जो लोन मनी था। जो बजट प्रस्तुत किया गया था, उसमें एक हजार किलोमीटर नई रेलवे लाईन बनाने के लिए कहा गया था और उसके लिए 9 हजार करोड़ से ज्यादा का प्रावधान किया गया था, जो कि यहीं से आना था। मतलब, लोन से ही आना था। पी.पी.पी.

मॉडल के बारे में काफी चर्चा की गई थी कि उसके माध्यम से इसमें धन लगाया जाएगा। माननीय मंत्री जी से हम जानना चाहेंगे, चूंकि अब मात्र डेढ़ महीने रहे गए हैं जब आपको नया बजट प्रस्तुत करना है, तो क्या स्थिति है जो इनको मार्केट से बीस हजार करोड़ रुपए बोरो करने थे? वैसे भी इनके यहां वित्त की स्थिति उतनी अच्छी नहीं है, जैसा कि अभी प्रभात झा जी ने बताया था। सबसे गंभीर बात यह है कि इनके यहां जो सबसे महत्वपूर्ण पद वित्त आयुक्त का होता है, पिछली बार भी मैंने बताया था जब बजट बनाया गया था, तब भी मेम्बर ट्रेफिक और फाइनेंस कमिश्नर की पोस्ट खाली थी। इस बार भी डेढ़ महीने के बाद आप बजट प्रस्तुत करने जा रहे हैं, इस समय भी आपके यहां फाइनेंस कमिश्नर का पोस्ट खाली है। रेलवे में जो पोस्ट खाली चल रही है। यह गंभीरता का विषय है। गैंगमेन की पोस्ट तो खाली ही रहती है तथा जनरल मैनेजर की पोस्ट पिछले दस महीने से खाली है। इसका मतलब क्या है? इससे रेलवे के जो ऑफिसर्स होते हैं, उनके ऊपर कितना डिमॉरलाइजिंग इफेक्ट होता है। रेलवे में ऐसा है कि अगर आप डी.आर.एम. नहीं बनते हैं तो आप जी.एम. नहीं बन सकते हैं, अगर आप जी.एम. नहीं बनते हैं तब आप मेम्बर भी नहीं बन सकते हैं। अगर आपकी उम्र 52 साल से ज्यादा हो गई तो आप डी.आर.एम. भी नहीं बन पाएंगे। इसलिए रेलवे में अगर ऊपर के लेवल का प्रमोशन रुकता है तो यह बड़ी भारी गंभीर बात होती है। मैं फिर इसी बात पर आता हूँ कि रेलवे की फाइनेंसियल स्थिति खराब है, उसके बारे में माननीय मंत्री जी भी अवगत हैं और उन्होंने एक हाई लेवल कमेटी भी बनाई है। कमेटी की अध्यक्षता Sam Pitroda जी कर रहे हैं। अगर आप इस कमेटी को देखेंगे तो इस कमेटी में कोई भी रेलवे के जानकार अफसर नहीं है, सिर्फ एक रेलवे ट्रेफिक के अफसर हैं, वह भी जूनियर लेवल के हैं, मेम्बर लेवल के नहीं हैं। सिर्फ इनको ही उसमें रखा गया है। इस कमेटी में रेलवे के अच्छे-अच्छे रिटायर्ड ऑफिसर्स भी रखे जा सकते हैं, जिनको वर्तमान में रेलवे के बारे में जानकारी है, फाइनेंस के बारे में जानकारी है, ट्रेफिक के बारे में जानकारी है, उनमें से किसी को नहीं रखा है। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह होगा अगर आप चाहते हैं कि रेलवे में सुधार हो, तो कमेटी में रेलवे के ऑफिसर्स को रखें। यह बहुत ही आवश्यक है। दूसरी सबसे बड़ी चीज यह है कि प्रोजेक्ट क्यों नहीं कम्पलीट होते? आप बोरोइंग के माध्यम से प्रोजेक्ट करना चाहते हैं तो इसमें आप बैंक से लोन लेंगे। आपके प्रोजेक्ट जो फाइनेंसियली वाइबल (viable) होंगे, कोई जरूरी नहीं है कि बैंक उसको लोन दे ही दे। इसलिए एक बार फिर से रेल मंत्री जी को, चूंकि डेढ़ महीने बाद उनको बजट प्रस्तुत करना है, यह आश्वस्त कर लेना चाहिए कि उन्होंने जो नई लाईन के प्रोजेक्ट्स, गेज कन्वर्जन के प्रोजेक्ट्स पिछले बजट में प्रस्तुत किए हैं उनमें से कितने प्रोजेक्ट्स को वह कम्पलीट कर पायेंगे, क्योंकि आज की तारीख में उनके पास पैसे नहीं हैं। उन्होंने जो बजट प्रस्तुत किया था, उसके बाद जो पैसे दिए गए थे, वे पैसे पिछले साल के जो अधूरे काम थे, उनमें खर्च हो गए। जैसा प्रभात जी ने भी बताया कि जो कांटेक्ट्स हैं, उनके पेमेंट भी नहीं हो पा

रहे हैं। जब इनके पास पैसे ही नहीं हैं, तो माननीय सदस्य किसी भी प्रोजेक्ट के बारे में क्या प्रस्ताव रखेंगे, नये प्रोजेक्ट के बारे में प्रस्ताव क्या रखेंगे, सब में फाइनेंस इन्वॉल्वड है। पिछले बजट में आपने 100 से ज्यादा ट्रेनें चलाने की घोषणा की थी, आप खुद ही देख लीजिए कि आप कितनी ट्रेनें चला सके हैं। चूंकि आपके पास पैसा नहीं है इसलिए आप रिक्त पदों को भी नहीं भर पा रहे हैं, आप कैसे नई ट्रेनें चला पायेंगे?

सर, दो दिन पहले माननीय मंत्री जी ने बिहार के सांसदों की मीटिंग बुलाई थी, दुर्भाग्य से उनको केबिनेट मीटिंग में जाना था, इसलिए वह मीटिंग नहीं हो पाई। उन्होंने यह कहा कि मैं बिहार के माननीय मुख्य मंत्री से समय मांग रहा हूं, लेकिन समय नहीं मिल पा रहा है। मैं इस बात को कहना चाहता हूं कि बिहार के मुख्य मंत्री उनसे जरूर मिलेंगे। मैं दो-तीन बातें बिहार के बारे में रखना चाहूंगा क्योंकि मेरे पास बोलने के लिए समय कम है। पिछली बार हमने बजट के टाइम पर मांग रखी थी, जो आपसे पहले माननीय रेल मंत्री थीं, हमने रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि पटना जंक्शन से दीघा की लाइन अनवॉयबिल है। उस पर आपकी दो गाड़ियां चलती हैं। मुफ्त में आपका पैसा बेकार हो रहा है और यहां आपकी पूरी जमीन पर अवैध कब्जा हो रहा है। आपके विभाग को राज्य सरकार ने प्रपोजल दिया था कि यह जमीन हमको दे दीजिए और हम उतनी ही जमीन दूसरी जगह पर आपको दे देंगे। इस पर पूर्ववर्ती रेल मंत्री जी ने अपनी सहमति भी दे दी थी, लेकिन रेल विभाग में इस बात को लेकर डिसप्यूट है कि अब हम जो एक्सचेंज करेंगे उसमें वैल्यू ऑफ लैंड की बात कही जा रही है। अब जो वैल्यू ऑफ लैंड दीघा से पटना की होगी, वह निश्चित रूप से 300-400 करोड़ की होगी, राज्य सरकार कहां से इतना दे सकती है? राज्य सरकार ने equivalent land की बात आपसे की थी, उस पर आप तैयार नहीं हैं। आज की तारीख में यह लाइन नुकसान में चल रही है कल को इस पर एनक्रोचमेंट हो जाएगा। हम इस पर कोई रियल स्टेट करने नहीं जा रहे हैं, कोई कामर्शियल यूज नहीं करना हैं। अगर यह जमीन राज्य से मिल जाती है, तो पटना में हमारी अच्छी रोड बन जायेगी और equivalent land भी आपको मिल जाएगी तथा जहां-जहां आपके प्रोजेक्ट चल रहे हैं, वे पूरे हो जायेंगे। राज्य सरकार ने कई बार प्रस्ताव आपके पास भेजा है, लेकिन वह जमीन हमें अभी तक नहीं मिली है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप इसको जरूर करें।

सर, बिहार में तीन मेगा रेलवे ब्रिज बन रहे थे-एक पटना में मेगा रेलवे ब्रिज बन रहा है, यह 2007 में कम्पलीट हो जाना चाहिए था, अब 2011 आ गया है, लेकिन पूरा ब्रिज कम्पलीट नहीं है। ...**(समय की घंटी)**... उसका समय से काम हो नहीं पा रहा है। इसी प्रकार से जो मुंगेर में ब्रिज है, उसका भी काम रुका हुआ है, उस पर भी कोई काम नहीं हो पा रहा है। हमारे जितने मेगा ब्रिज थे, उनका काम पूरा नहीं हो पा रहा है क्योंकि आपके पास

पैसे नहीं हैं। आपको पैसे की व्यवस्था तुरंत करनी पड़ेगी। हम सब जानते हैं कि जब रेलवे के पास पैसा नहीं है, तो कैसे काम चलेगा? हमने सुना है कि लोक सभा में फूड सिक्योरिटी बिल रखा जाने वाला है। जब फूड सिक्योरिटी बिल आएगा, तो उसके लिए रेलवे को ज्यादा खाद्यान्न का मूवमेंट करना पड़ेगा। फूड सिक्योरिटी बिल पर सरकार सवा लाख करोड़ रुपये खर्च करने जा रही है। आपको भी इसके लिए पूरा का पूरा पैकेज बनाना चाहिए, आप भारत सरकार के मंत्री हैं, आपको इसे भारत सरकार के सामने रखना चाहिए। आप रेलवे को फाइनेंशियली मजबूत कीजिए। आप लोन के सहारे रेलवे प्रोजेक्ट्स पूरे नहीं कर सकते हैं। रेलवे राष्ट्रीय सम्पत्ति है इसके बारे में सभी लोग चाहेंगे कि इसका विकास हो। हम रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करेंगे कि रेलवे के जितने प्रोजेक्ट्स हैं, रेलवे के जितने पहले के कमिटमेंट्स हैं, पहले उनको पूरा किया जाए। इसके अलावा आप फूड सिक्योरिटी बिल लायेंगे, उसके लिए भी धन चाहिए। आपको कोयले की ढुलाई भी करनी है, अगर कोयले का मूवमेंट नहीं होगा, तो आपके पावर प्रोजेक्ट्स कैसे चलेंगे? इसलिए मेरा अनुरोध है कि गर्वनमेंट को रेलवे को सपोर्ट करना चाहिए और उसके लिए आपको पूरी तैयारी करनी चाहिए। जब तक आपकी फाइनेंशियल पोजिशन सुधरेगी नहीं तब तक आप जो सर्विस करना चाहते हैं, वह नहीं कर पायेंगे।

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

श्री रामचन्द्र प्रसाद सिंह : इसलिए मेरा आपसे एक बार फिर अनुरोध है कि रेलवे को पैसे की आवश्यकता है, रेलवे को पॉलिसी सपोर्ट की आवश्यकता है, उसको पूरा करें। खासतौर से रेलवे को फाइनेंशियल सपोर्ट की जरूरत है, वह उसे जरूर मिले तभी रेलवे समृद्ध हो सकती है। ...**(समय की घंटी)**... रेलवे देश की बहुत बड़ी सम्पत्ति है। रेलवे का देश के नेशनल इंटीग्रेशन में बहुत योगदान रहा है। जब आप इसे सपोर्ट करेंगे, तभी यह अपना योगदान दे पाएगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI (Tamil Nadu) : Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for having given this opportunity.

Sir, while I rise to support the Appropriation Bill, I also compliment and congratulate the Minister and the Ministry for achieving the targets in the Financial Year 2010-11. Not only they have achieved the target, but they have also surpassed the target which was set for the year 2010-11, which is also a record in the new line construction, gauge conversion, doubling of the line—all put together has been around 2305 kilometres, which is a record achievement since Independence. Even in electrification of lines, they have surpassed the target fixed by the Ministry to the extent of 972 kilometres. Since Independence, this is the highest achievement. Another record of procurement of

nearly 16,000 wagons in the Financial Year 2010-11 alone goes a long way in augmenting the-growth of the economy and accelerating the economic growth of the nation.

Sir, all these achievements have been carried out irrespective of the fact that there is a serious financial crunch in the Railways, Irrespective of the fact the earning was achieved when there was a long agitation going on in Rajasthan.

Sir, while I appreciate the achievements made by the Ministry, I have no hesitation in saying that the State of Tamil Nadu has been given a raw deal. For the country as a whole, the achievement is rosy; but when you come to a region like Tamil Nadu, we have been treated as 'second'; we have been given a step-motherly attitude. Sir, whether it is the implementation of the gauge conversion or the electrification or the doubling of the line, we have not been given sufficient projects in Tamil Nadu. One such example is, for almost 40 years, we fought for a Division at Salem. Thanks to the initiative of the erstwhile Chief Minister of Tamil Nadu, the octogenarian leader, Dr. Kalaignar, the Division was given. Due to his initiative, the Division was given. Now 4 years have elapsed, but there is no improvement of the Division; not a single pie from the Railway Ministry is forthcoming. It is not even functioning in a proper office. Then what is the use, Sir, of having a Division? Sir, I request the Minister to pay special attention to allocate more funds to this newly-created Salem Division.

Sir, to our surprise, many of the projects which were announced by the Railways for the State of Tamil Nadu remain on paper. Many of them are long pending. The execution is almost going to two decades, say, for example, creation of a new line between Karur and Salem has taken 15 years. But it has still not seen the light of the day. Imagine the cost escalation because of the delay in implementation Sir, this is the exact problem which the Finance Ministry pointed out. The Hon. Minister was really aiming for a thorough overall change in the Railways by demanding Rs. 5 lakh crore to put the Railway on right path. The Ministry is objecting because of the cost escalation as the projects are delayed. The situation is that it takes 15 years to cover 50 kilometres of a new line or 100 kilometres of a new line, and the cost of the project, which was started with Rs. 150 crore, is now going beyond Rs. 600 crore. This is the situation. In the same way, the MRTS Phase II, has been dealt with. MRTS completed Phase-I from Beach to Velachery and now Phase-II is from Velachery to St. Thomas Mount. Four years have lapsed. The foundation is still there. It may take 20 years to

complete the project. This is the situation. Even in the case of gauge conversion, the project that was announced on the Thiruvavur, Karaikudi line, which has been the main demand in the southern and western regions of the State, has not been taken up. Also, doubling of the lines Chengalpattu-Dindigul and Madurai-Kanyakumari was announced, but has not yet been taken up. Therefore, while I would be placing here some of the issues concerning the Railways, I would also like to urge upon the Finance Ministry to heed to the demand of the Railways as that would surely reduce the time for project implementation.

Finally, Sir, I would like to place some of the long-pending demands in the Salem region. The train plying between Coimbatore and Tirupathi used to run twice a week. We all know that Tirupathi is such an important shrine which thousands of pilgrims visit, mainly from the western parts of Tamil Nadu. We want the Ministry to introduce a new train or ply the train everyday on that line. Also, an EMU train between Katpadi and Salem was announced, but it was not done. It finds even a place in the Railway Time-table, but it was not taken up. Also, we would like a new train to be introduced between Salem and Chennai. A train runs between Salem and Chennai during the night. We would like it to be a day time train. We assure you that there is a great public traffic on that route, Sir.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI : Sir, I have two more points to make.

At the Salem Junction, the reservation counter is located at the second floor of the building. Just imagine the plight of the old and disabled people who cannot reach the second floor. Therefore, it has to be shifted to the ground floor. Also, while there is a subway to reach the platform, an escalator must be provided there. That has been a long-pending demand.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI : Sir, to conclude, I would like to say that when the hon. Minister spoke to Members of Parliament from our State recently, we had thanked him profusely. He should take into account all the points that we had raised and try to meet our demands.

Sir, I would like to make one final point regarding Emergency Quota. There is a large-scale

misuse of the Emergency Quota going on in the Southern Railways. Even MPs were given a raw deal. I would be presenting a petition to Member (Traffic) or to the subordinate officers, which may be gone through, because it takes a long time to explain things. What had happened in Patna when Members of Parliament were not able to reach Parliament on time?

Twenty people were asked to travel by Second Class. Sir, this facility has been provided by an Act of Parliament. It is a privilege of the Members, and they have been given a raw deal. That privilege has been given to other individuals. There must be a clear-cut policy or directions from the Ministry that this should be taken up as an important job.

SHRI RANJITSINH VIJAYSINH MOHITE-PATIL (Maharashtra) : Sir, thank you for giving me time. I rise to support the Bill.

Sir, the Government of Maharashtra has written a number of letters to the Ministry of Railways for making adequate provisions in the Railway Budget. The Chief Minister had requested the hon. Railway Minister through a letter dated 30th December, 2009, that five new railway line projects in Maharashtra should be given topmost priority and adequate provisions should be made for them. The projects are Ahmednagar-Beed-Parali-Vaijanath, 261 km, Wardha-Nanded *via* Yavatmal Pusad, is 270 km, Manmad-Indore Malegaon Dhule-Shirpur-Nardana-Shendwa-Mhow, 350 km, Wadasa-Desiaganj-Armori-Gadchiroli and Gadchandur-Adilabad. These are the five projects about which the Government of Maharashtra has written to the hon. Railway Minister.

Sir, there are a total of 35 projects that have been recommended to the Government of India by the Government of Maharashtra. I would not list out all of them but would like to point out some of the major ones and the issues surrounding them. For the Manmad-Indore project, the updated RECT survey report was submitted to the Railway Board on 6th July, 2009. The Government of Maharashtra is to pay 50 per cent of the total estimated cost of Rs.1751 crore. The Railway Board has not yet approved the proposal. Regarding Pune-Nashik, that is 265 km, RECT Survey Report was submitted to the Railway Board in March 2010. But there has been no further progress. Regarding Solapur-Tuljapur-Osmanabad, that is 80 km, project was shelved after the survey report was submitted to the Railway Board.

There are new demands. There are demands for seven new railway tracks, namely, Pune-Nashik-Solapur, Solapur-Osmanabad-Beed-Jalna-Buldhana, Solapur-Osmanabad-Aurangabad-Jalgaon, Nanded-Wardha-Hadgaon, Malegaon-Satara-Surat, Shirdi-Shahapur, Nanded-Loha-Latur.

There are two very important projects for gauge conversion, *namely*, Yavatmal-Murtizapur-Achalpur and Pachora-Jamner-Ajanta. Sir, we all know that Ajanta is the world heritage site. These are the gauge conversion projects that have to be taken up, but there is no-response from the Railway Board after the survey.

Two new requests have been submitted to the Government for doubling the Daund to Manmad and Mudkhed-Nanded to Manmad railway lines. But there is no response from the Railway Ministry. It was brought to my notice that some work has been held up in Solapur Railway Station because of shortage of funds. These works are: Provision of high-level platform with cover shed at new jumbo rake siding, provision of pit line for-maintenance of coaching rakes at Solapur station, extension of platform No. from 18 coaches to 24 coaches and provision of new goods shed at Bale Station.

Sir, we were waiting for 40 years, but at last Lonand-Phaltan railway line has been taken up. The work is in progress. But we need to extend that line from Phaltan to Pandharpur which is just 90 km. As we all know, every year two crore people visit Pandharpur for *darshan*. It is just a matter of 90 km. The survey has been done long back during the British time. If the hon. Minister takes up this issue, this would be good for devotees and people living in the region.

So far as Kurudwadi workshop is concerned, Railway Department has a plenty of land, people are working and the workforce is there. Railway Department needs to give more jobs to Kurudwadi workshop for building new coaches. The workforce is available and to do this work Kurudwadi station needs more funds that can help the people living in the vicinity.

The Government should think of taking up some of the projects on BoT and PPP manner. Lastly, I would like to request to start a railway line from Mumbai-Jodhpur *via* Samdari and Bhildi. It will help the people of both the regions. With these words, I support the Bill.

SHRI PYARIMOHAN MOHAPATRA (Odisha) : Sir, I need your indulgence as I am taking up

both the Bill and the Appropriation. Hon. Minister, is there something called 'honest misappropriation'? I was a little worried about it. You are, all the time, referring to dishonest misappropriation, whosoever dishonestly misappropriates. So, if there is an honest misappropriation, I would like to be enlightened about it. How did the Department of Legal Affairs clear this particular nomenclature?

After that, I would just give you suggestions one by one quickly because of paucity of time. The Standing Committee had advised the Government to bring a comprehensive legislation to have a better definition of property because they wanted immovable property to be included. You have a Public Premises Act, but you have to have a comprehensive legislation because your property in the form of land, immovable property, is a huge property. You have acquired this Property mostly from the State Governments for free; and the rest has been acquired by the Railways. Besides the Standing Committee's recommendations, you should ensure better provisions for better co-ordination between the RPF, the GRP and the State Police. I really don't know as to why these recommendations were ignored and the legislation was not amended. Now, since the commercial use of land is one of your objectives, and, at least, two-thirds of that land has come for free to the Government, will you kindly give consideration to the tens of thousands of slum dwellers who have been living by the side of the railway lines? Will you spare a portion of land on which, with multi-storey construction, they can be rehabilitated? I am asking this because there are number of programmes now by the Government and the Government is talking of slum-free India in the next five years. In the two and a half years, there is zero progress. You can contribute to this programme's progress and to the fulfilment of hon. Prime Minister's promise. Appropriately Sir, I support this Bill, but the hon. Minister will have to analyse the present condition very carefully and take quick remedial measures before terminal illness sets in. My hon. friend, Mr. Khuntia, while eulogising your achievements, pointed out with lot of statistics as to what is going wrong with the Railways, particularly its finance. In terms of finance, you are heading towards a very precarious position in the next two years. My hon. friend, Mr. Singh, talked about the loan. You can't keep on funding every project by loan. You are not a private sector entity. Also look at the tariff structure. You can't just keep on talking about the common man, middle-class people. All classes will have to be taken care of. Look at the tariff. Let it be harmonious. Let it be equitable also, looking at the poor. But, you

should look at the tariff structure and safety structure. The safety-structure has been too unsafe, as my colleagues have pointed out again and again. The hon. Minister should also look at the personnel structure. You should maintain economy in this regard and should not keep on taking populist measures. The last two Railway Ministers have increased the number of personnel without much of thought. So, please, change the course.

Shri Khuntia has also given statistics about serious cost overruns arising out of long gestation of projects. As a result, as he has pointed out, you have created a lot of NPAs. Now, ' will give you some NPAs from Odisha - Talcher-Bimlagarh, connecting coal and steel. The agitation started when I was an ADM of Rourkela, and it still goes on. Today, it is crawling slowly. Nobody knows as to when it will be completed. Then, there is Khurda-Bolangir Connecting the coastal belt and Western Odisha. Viable funding is needed to complete this project in a timeframe, because it has already gone on for twenty years without any sign of completion. Then, there is Nuapada-Raigada project. Investment of lakhs of crores of rupees is coming to Odisha. But, a slowdown has occurred now because they have not seen the progress of railway lines. The next project is Angul-Sukinda connecting coal and steel plants, it has not yet started. Now, how do you expect it to be completed? If you look at ports which are coming up in Odisha now, the port connectivity is not there. Nothing is planned in Gopalpur-Rayagada the alumina zone to connect Gopalpur Port. I am not going to refer to all the lines but there are so many important lines like Jeypur-Malkangiri, Puri-Konark, Jaipur Road to Jaipur, which Mr. Khuntia mentioned, Haridaspur to Paradip, and, then, doubling of Talcher-Sambalpur, doubling of Banspani-Jakhapura, they are all languishing for lack of attention. Lots of them can be done on joint-venture basis. It is not being done. World-class and model stations are yet to see the light of the day. Even the Talcher station, which is earning the highest revenue for the East Coast Railway, is in a state of stagnation. There is no modernization. It has been promised and sanctioned. Progress on electrification, ROBs, and...*(Time bell)*...Sir, I will take half a minute - - is far from satisfactory. Coach building factory sanctioned in the Budget is yet to be implemented, so also the medical college, which was promised by your predecessor.

Now, I come to capital investment in Odisha. At least, seventy-five per cent of whatever revenue you get from East Coast Railways and South-Eastern Railways, I am talking of Odisha portion, please make capital investment of that, and, then, all these railway lines will be completed in five years' time. But you are taking away the revenue from revenue earning State to other States on political grounds. So, my request is to kindly consider all these points. Thank you.

SHRI D. BANDYOPADHYAY (West Bengal) : Sir, I rise to support both the Bills. The Railways has been performing fairly well, not only fairly well but it is performing very well in fiscal terms, and, there is no doubt about it. The miracle of Railway is that for the last five, six years, there is a freeze on passenger tariff, and, yet, such a vast organization is still afloat. That itself is a miracle, for which Madam Mamata Banerjee, and, her successor, Shri Dinesh Trivedi deserve to be complimented. But success has its own cost, and, one should not completely forget it. Here, Sir, such cost is that a large number of projects have been taken up, which are not being completed in time. Time overrun means cost overrun, and, it has a cascading effect. One affects the other and accentuates the problem.

While it is true that the Railways do not have adequate funds to complete all the projects in time, my humble suggestion to the Railway Ministry, through you, Sir, is that they should immediately ask for Expression of Interest from the private sector in respect of the lines and projects which they have taken up. Then, they should approach the multilateral banks, the World Bank, the ADB and other bilateral and multi-lateral authorities to get funds. Then, for the remaining ones, which must be those which may not be remunerative but which are socially important, the Railway should try to do it with subvention from the Government of India. If we act like this, these investments, when they start fructifying, they will produce income and revenue, and, much of the problems that are being faced will be overcome. So, the investments that you have made should give you the return as soon as possible and the return will be handsome to carry on your activities.

Sir, the Railway Board is a highly professional body, absolutely professional body, and, therefore, I would suggest that when you have frozen the tariff, the other way of getting the revenue would be by cutting costs. I would request that let the Railway Board take up a very serious study on where the cost can be reduced. Every organisation has some flab, some fat here or some fat there. I am not concerned with where the fats are, but there are fats which could be reduced and cost can be reduced to give you the buoyancy in revenue.

Lastly, Sir, I again congratulate Mamataji, her successor Dinesh Trivediji and the management of the Railway Board, which is an entirely professional body, which is managing the most difficult task very well. They should try to keep afloat in spite of all the things that they have done. Thank you.

SHRI SYED AZEEZ PASHA (Andhra Pradesh) : Thank you, Sir. While supporting both the Bills, I am having certain observations. First is in regard to my own State, Andhra Pradesh. For Hyderabad, in this Budget, some funds have been allocated. For Phase II, total allocation comes to Rs. 640 crores. Out of that, the Government of Andhra Pradesh is ready to bear two-thirds of the expenditure, but nothing is coming forward. So, I hope, the Ministry will be implementing its commitment.

Secondly, while welcoming the Shatabdi train which you have introduced from Secunderabad to Pune, I am having one more suggestion. If there can be another Shatabdi train from Secunderabad to Nagpur also, it will be very helpful for the people of the twin cities. Then, even though there are two direct trains from New Delhi to Secunderabad, still we are seeing that the waiting list is there for ten days or fifteen days or even twenty days. So, there is a need of having one more train from New Delhi to Secunderabad or Hyderabad.

Another thing is regarding Integral Coach Factory at Kazipet. Announcements have been made several times in this respect and the State Government has also expressed its readiness to provide land, but still the things are not taking its own shape. I don't know when they are going to do it. The same case is with respect to Kerala and Vardhman also. Three integral coach factories were announced by your predecessor, but I don't know what the final outcome of that announcement is. For the past several years, rather decades, people of Visakhapatnam have been demanding that this vital Division should be merged with the South Central Railway, not the South Eastern Railway because 90 per cent Telugu-speaking population is there. The Chief Minister has also written, I think, not once, but twice or thrice about it. In this issue also, there is a need to give sympathetic consideration.

Then, Sir, even though the Government talks about the *aam aadmi* day in and day out, we are seeing that the practice of keeping unreserved compartments has been given up in so many trains. I think, it is not a good signal. You should restore the practice of keeping one unreserved compartment in the forefront and at the tail end for the common man. We are seeing that in most of the trains, you are giving up this practice and the common man is very much in agony.

Coming to accidents and railway safety, you appointed the Anil Kakodkar Commission. I think, they are going to submit their report in the next month. So, some of the suggestions and then

internal assessment say that the drivers who run the trains are not properly trained and are immediately shifted from one engine to another without having proper training and knowledge. This is also one of the main causes of accidents.

Another thing is with respect to these carbonious and noxious things which are being transported. It is an open transportation. I feel it is causing a lot of damage to our environment. It should be a covered wagon by which you have to shift this carbonious and noxious material.

Lastly, even though we are having a computerized system of reservation, in Delhi, I can say, there are several agents who can give you ticket within two hours in your name. It is not transferred. I only appeal to the Railway Minister not to negate it, but try to see how in spite of computerised reservation, agents, after charging 500 rupees, can get you ticket in your name within two hours. This is what is happening, I think it should be taken up seriously.

SHRI N. BALAGANGA (Tamil Nadu) : Sir, I thank you for having given me this opportunity to participate in this discussion on the Appropriation Bill presented by the hon. Railway Minister.

Sir, year after year, it has become a ritual for the Railway Minister to announce some schemes. But I would like to remind the Minister that many projects, which were announced some years ago, have not been completed yet.

Sir, in and around Tamil Nadu, there are many projects which are due to be finished. Last year, there were some reports that paucity of fund was the main reason for delay in many of the ongoing gauge conversion projects. I request the hon. Railway Minister to provide for the funds for the ongoing projects in Tamil Nadu. One such example is the ongoing project of Mass Rapid Transit System in Chennai. It is delayed because of paltry allocation in successive railway budgets. It was supposed to go up to St. Thomas Mount. Another 20 per cent of the work needs to be done for completion. I humbly urge upon the Railway Minister to allocate sufficient funds for this project which was started 25 years ago.

The prestigious Dindigul-Villupuram double-line scheme, Coimbatore-Dindigul Scheme, new Karur-Salem train scheme, Salem-Karur Scheme have been moving at snail's pace. The hon. Minister must immediately pay attention to the schemes for quicker completion. A lot of people from

down south live in North India. Thousands of passengers daily travel to Tamil Nadu, especially jawans in armed forces. They have huge difficulty in coming back home quickly. Nowadays they get down at the Chennai Central Station and take a connecting night train to southern districts. There is a demand that there should be a regular train between New Delhi and Kanyakumari via Villupuram-Tiruchi-Madurai. Hon. Minister, please consider this demand and include this proposal in the next year's Railway Budget.

Sir, considering the importance of Tamil Nadu with two major upcoming cities, namely, Coimbatore and Madurai, there is a need for introduction of suburban railway trains in the cities, namely, Coimbatore-Erode, Coimbatore-Pollachi. Madurai-Virudhunagar, and Madurai Dindigul. The sanctioning of these projects will ease the congestion that these cities have so far been facing and will generate more revenue for the Railways.

Recently, the Chief Minister of Tamil Nadu, hon. Puratchi Thalaivi, sanctioned Rs.740 crore for constructing RoB and RuB. That announcement was made on 15th of this month. I request the Minister to be generous in allocating funds in constructing all the manned and unmanned gates. Sir as all of us know, the food served in the trains is never of quality. Though a catering policy was introduced, there is no improvement, nor is hygienic food served to passengers. In the trains which have pantry cars (*Time-bell*), passengers are overcharged for the food. To stop this practice of overcharging by the railway staff, I suggest that printed and laminated rate list should be pasted in each coach of the train.

Finally, Sir, with fervent hope, I demand from the Minister for stoppage of all trains at Tirusulam where the domestic and international airports are located. The people who come from flights and the people who want to board trains are facing difficulties. This is very essential. With these words, Sir, I conclude.

DR. ASHOK S. GANGULY (Nominated) : Thank you very much, Sir, for the opportunity. I rise to support both the Bills presented by the hon. Minister. But, I have a few points which I would like to share with the hon. Minister while he is considering replies later today. He really heads one of the largest corporations in the world with a huge budget and cash flow. Why is the supplementary grant still needed? I think, this should be explained with greater clarity. The hon. Minister and the Railway Ministry are supported by a very eminent group of professional of the Railway Board. The Indian

Railway Service is a very prestigious service, attracting some of the finest young people in this country. The question is: What sort of autonomy does it enjoy in order to practise its professionalism?

Secondly, I have understood only partially—the reasons for not raising fares because 70 to 80 per cent people who travel by trains can easily afford to pay more. They are paying for vegetables; they are paying for grains; they are paying for energy; then, why not for Railways? I have not understood this. So, I request the Minister to kindly spearhead this issue strongly. It may lead to a little bit of unpopularity. But, the hon. Minister has got enough popularity in order to encash upon it.

Sir, in recent times, certainly, safety records have improved. Therefore, I compliment you on that. But, I would like to know the progress of the Anti Collision Devices which were supposed to be put across a large section of the Railways. I think, that's a very critical thing to ensure safety in this country. Secondly, I think, the security of the passengers still leaves much to be desired. The security on trains has seriously deteriorated. I think, the hon. Minister has to look at it very seriously. The sanitary conditions on trains are appalling. Your predecessor had promised that there will be biological toilets installed on trains. We would like to know what progress has been made in that regard. I would now to conclude on an issue concerning the Bombay suburban railway system on which over six million people travel every day.

Now, I 'therefore' refer to the second Bill regarding unauthorized occupation of railway lands. I am afraid, if the slums along the railway lines of the Bombay suburban railway system are not relocated pretty soon, they are going to encroach on the railway lines. Hon. Minister, this is a very serious issue. The State politicians and the local mafia are not at all interested in doing anything about it. You have to raise this issue to a very alarming level. The second issue is that the security, especially of the female passengers, on the Bombay suburban railway system is suffering mainly because of the hutments and the slums along the railway track. There are incidents of daily stone throwing, there is robbery and there is assault. These are very serious issues. Of course, I think, you have to be complimented because you are bringing mono rail, metro and other things to urban cities. But, the Bombay suburban railway system, which is supposed to be 100 years old and on which majority of the Bombay's middle class depends, needs your very urgent attention. I compliment you

and I wish you all the best because you head one of the biggest public sector undertakings in the world. I hope the people of the Indian Railway service under you deliver goods and services to the people. But please do charge for the excellent services services you render. Thank You.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF.P.J. KURIEN): Thank you Ganguly. As usual you stuck to the time. Thank you very much.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Appropriation Railways (No.3) Bill, 2011 and the Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008.

Sir, Indian Railways is the lifeline of the people. Today, our country is enjoying 64 years of independence. But can you imagine after 63 years of independence, most of the State capitals of the North Eastern Region except Assam and Tripura are not connected with railway line. We are entering 64 years of independence, but there is no railway connectivity.

Sir, there is no broad gauge line in most parts of Assam and North Eastern Region. I am not speaking about the double railway line. There is not a single electrical railway line in Assam and North Eastern Region.

Sir, the railway connection in the North Eastern Region is not only poor but it is very pathetic. Almost all the national projects announced by the Ministry of Railways, their progress is very, very slow. In the year 1996 the foundation stone of the Bogibeel railway bridge was laid to connect northern and southern parts of the River Brahmaputra. For the last several years, the progress of work on the Bogibeel railway bridge is very slow. I do not know when this bridge is going to be completed. I would request the new Railway Minister — I know that he has shown some interest towards the North Eastern Region—to-kindly allot funds for the completion of the Bogibeel railway bridge. This project should be completed as early as possible.

One more thing, Sir, for the last several, not several months, the construction of the broad gauge railway line between Lumding and Badarpur is going on. Assam is divided into two valleys—the Brahmaputra Valley and the Barrak Valley. This railway line is very important as it connects both the Valleys of Assam. The progress of this railway line is very, very slow. Sir, for the last several years, in the name of so-called law and order, you have not completed that project. I would request the Railway Minister to complete this project immediately.

Another broad gauge line between Rangapara and Mukeseleng the construction work is going on but nobody knows when the project would be completed. So, I would request the Railway Minister to complete this railway line immediately.

There is railway connectivity between Rangapara and Lakhimpura. For nearly eight months there is no rail movement. No train is moving on this line. I request the Railway Minister to start this train movement immediately.

Sir, the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee announced proudly in her Railway Budget that the Railway Ministry was going to take up the master plan of the Railways for the North Eastern Region in consultations with DoNER. At that time, we asked the Railway Minister wherefrom she would get the money? But she has not mentioned the source of money. After the presentation of the Railway Budget by Ms. Mamata Banerjee, the General Budget was presented by Pranabdas; and there was no reflection of allocation of funds for this master plan in his budget also.

In the DoNER Ministry there is no reflection about this. I want to know, Sir, the status of this project announced by the Railway Minister and whether you are trying to get money for completing all the national projects undertaken in the North-Eastern Region and when you will get that money. Kindly do that immediately. In her speech, the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, announced setting up of a railway wagon factory in public-private partnership. The railway wagon factory...*(Time-bell rings)* ... What is the status of this project, Sir/We do not want public/private sector partnerships. Economic condition of people living in Assam and North-Eastern Region is known to everybody. How can people come there to invest in the public/private sector? Railway Ministry should come forward, invest money from their own sources and complete this project. Establish the wagon factory immediately. ... *(Time bell rings)*... In the meantime, we are demanding for establishment of a railway coach factory in Assam.

Sir, according to the Report of World Health Organization, highest number of Cancer patients in our country are coming from the North-Eastern Region. Highest number of Cancer patients are coming from Assam and North-Eastern Region. Sir, look at this on humanitarian grounds. I would like to mention here that from Assam, hundreds of Cancer patients are moving daily to the Tata Memorial Institute or to Delhi for treatment of Cancer because there is no proper Cancer Institute in Assam to give treatment to its Cancer patients. So, looking at this scenario, kindly introduce a very

fast train in the interest of Cancer patients and provide relief to them on humanitarian grounds. ...
(Time bell rings) ... Kindly introduce a Superfast Train from Guwahati to Bombay to look after the interests of Cancer patients.

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

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, I am concluding. There is one more thing. The scenario of the North-East Region is known to everybody. There are 10,000 vacancies in Grade 'C' and Grade 'D' posts. Sir, 10,000 posts are lying vacant in NF Railways, but no measures are taken to fill up these posts. Looking at the scenario of the North-Eastern Region, I would request you to take special measures for appointing people from the North-East Region in the NF Railway. It will send a very good signal to the North-Eastern Region people. It would be a minimum help in solving the insurgency problem of the North-Eastern Region. To fill up all the Grade 'C' and Grade 'D' posts in the NF Railway, take very special measures. It would provide employment to the youth of the North-East Region.

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

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: I am concluding. I will take just one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : See the board.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA : Sir, there is a lot of potential in sports faculty in the North-East Region. World Woman Boxing Champion is from the North-Eastern Region. Sir, one Indian Archery player Jayanta Talukdar is selected to participate in the London Olympics Games. So, in the sports arena, the North-Eastern Region makes a great contribution to the nation. Baichung Bhutia is from the North-Eastern Region. Players from Manipur, Assam, Nagaland, Mizoram and Arunachal Pradesh make a lot of contribution. I would request Dinesh Trivediji to look after us. You have enough money. Kindly announce a sports academy in the NF Railways. Kindly make an announcement for sports academy.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay. That's all.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Keeping in view the announcement made by the earlier Minister, kindly establish a Super Specialty Railway Hospital at Rangapara, which was announced by Ms. Mamata Banerjee. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Okay, Thank you very much. Now, Shri Om Prakash Mathur. ...*(Interruptions)*...

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA : One second. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) The Minister is noting down it in your favour.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: One second only. There is a survey completed...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : No, no, no. ...*(Interruptions)*... What is this?

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: ...in between Jogighopa and Amingaon via —Barpeta.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can write to us. ...*(Interruptions)*...

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: But your Ministry is waiting for the financial approval. ...*(Interruptions)*... Kindly provide money from the Budget allocation immediately to complete this project. Thank you, Sir.

श्री ओम प्रकाश माथुर (राजस्थान) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल हिन्दुस्तान की एकता का प्रतीक है, रेल, हिन्दुस्तान की सामाजिक समरसता का एक सबसे बड़ा प्लेट फार्म है, लेकिन जब हर वर्ष रेल बजट की तरफ ध्यान जाता है तो बड़ा कष्ट होता है कि उसमें राजस्थान ढूँढ़ने से भी नहीं मिलता। हमारा दुर्भाग्य है कि आज तक राजस्थान से कोई रेल मंत्री नहीं हुआ। क्योंकि रेल मंत्रालय एक अनुभव के आधार पर, जो कोई भी मंत्री बनता है, वह मंत्रालय को अपनी ओर ले जाने का प्रयत्न करता है। अब तक मेरे साथी बंधुओं ने जो कुछ कहा है, वह ठीक कहा है। हर बजट में नई रेल लाइनों की दोहरीकरण की, नई ट्रेनें चलाने की घोषणा होती है, विद्युतीकरण की भी घोषणा होती है। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि आप पिछले सात-आठ साल के बजट को ही अपने हाथ में लें, क्या मंत्रालय इस बात के लिए तैयार है कि अब तक कितनी घोषणाएं हुईं और हमने उन घोषणाओं पर कितना काम किया? राजस्थान भौगोलिक दृष्टि से सबसे बड़ा प्रदेश है, लेकिन राजस्थान का दुर्भाग्य है कि आज भी राजस्थान का इतना बड़ा भू-भाग ब्रॉडगेज के लिए तरस रहा है। मेवाड़ और शेखावटी का इलाका आज भी ब्रॉडगेज से अछूता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हर वर्ष की भांति इस बार भी बजट की घोषणा के तहत जयपुर को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की गई, लेकिन अभी तक उस पर कोई अमल नहीं हुआ। आश्चर्य तो यह है कि मंत्रालय और बोर्ड में कितना कम्युनिकेशन लैप्सेज है। कुछ दिन पहले रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष का जयपुर में दौरा हुआ और

उन्होंने बाकायदा सार्वजनिक बयान दिया कि जयपुर को आदर्श स्टेशन बनाने में बहुत समय लगेगा। मुझे आदरणीय मंत्री जी से पूछना है कि जब समय लगेगा तो इसकी घोषणा क्यों हुई? कहीं न कहीं कम्युनिकेशन गेप्स हैं। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी के रिप्लाइ में इसका उत्तर आना चाहिए कि कितनी ट्रेनों की घोषणा की गई? आज तक वहां दो-तीन ट्रेने ही चालू हुई हैं। जब हम उसका कारण पूछते हैं, तो यह उत्तर दिया जाता है कि हमारे पास कोच नहीं हैं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मैं पूछना चाहूंगा कि कितने कोचेज की कमी है और उसको कैसे पूरा करेंगे? इसका कोई प्लान रेलवे मंत्रालय के पास नहीं है। मैं आर्थिक स्थिति की चर्चा नहीं करूंगा क्योंकि पूर्व वक्ताओं ने इसकी डिटेल्ड चर्चा की है। मैं आदरणीय दिनेश त्रिवेदी जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि राजस्थान से थोड़ा-बहुत आपका भी संबंध है और प्रभु कृपा से आपको यह मौका मिला है। भरतसिंह जी, मैं आपसे भी अनुरोध करूंगा कि आप भी थोड़ा राजस्थान की तरफ ध्यान दीजिए। हमारा सीमावर्ती क्षेत्र है और सीमावर्ती क्षेत्र होने के नाते वहां रेलवे की बहुत आवश्यकता है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जयपुर से गंगानगर लाइन के दोहरीकरण के नाम पर पटरियां उखाड़ दी गईं, पिछले तीन साल से उस जिले की कनेक्टिविटी का कोई साधन नहीं है। खाली स्लीपर उतार दिए गए। लोकल यात्री मीटरगेज से यात्रा कर रहा था, आप ट्रेन तो चालू रखते, लेकिन पटरिया उखाड़ कर फैंक दी गईं। आपका किस प्रकार से काम चल रहा है, यह मेरी समझ से परे है। मुझे लगता है कि खाली वोटों की राजनीति के कारण एक लालीपोप दी जाती है और जनता उससे परेशान हो रही है। उदयपुर से अहमदाबाद ब्रॉडगेज लाइन बनेगी, भरतसिंह जी, आपने तो वह लाइन देखी भी होगी, कितनी बड़ी मात्रा में मेवाड़ अंचल के ट्राइब्स अहमदाबाद अपनी मजदूरी और इलाज के लिए जाते हैं। वे लाइनें कब पूरी होंगी, उसका कोई टाइम बाउंड कार्यक्रम नहीं है। महोदय, राजस्थान में आज यदि सबसे ज्यादा आवश्यकता है तो ब्रॉड गेज की आवश्यकता है। ट्रेने चलाने की जो बातें हुई हैं, मैं उसकी डिटेल्ड में नहीं जाना चाहूंगा, क्योंकि आज स्मृति ईरानी जी का पहला भाषण है, उन्हें लंबा बोलना है, लेकिन मैं कुछ बातों की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा।

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

श्री ओम प्रकाश माथुर : सर दो मिनट नहीं, थोड़ा तो मुझे बोलना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : आपकी पार्टी से तीन स्पीकर्स हैं और मेडेन स्पीच भी है।

श्री ओम प्रकाश माथुर : महोदय, मैं जिस जिले से आता हूँ, वह पाली जिला है। इस पाली जिले से सीधे दिल्ली जाने का साधन नहीं है। मैं स्वयं पचासों बार लिखकर दे चुका हूँ। वह पाली जिला, औद्योगिक नगरी है, जिला केंद्र है, लेकिन वहां से सीधे दिल्ली आने का कोई साधन नहीं है। दिल्ली से अहमदाबाद का रूट दोहरीकरण का नाम लेकर काम शुरू हुआ था। वहां वर्षों से काम चल रहा है, लेकिन अभी तक दिल्ली से जयपुर तक का दोहरीकरण ही पूरा नहीं हुआ है। मात्र कुछ पुल आ जाने से वह काम अटका हुआ पड़ा है। मैं आदरणीय मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि आप कम से कम जयपुर के इस काम को जल्दी करवाइए। जबकि जरूरत है कि दिल्ली से अहमदाबाद तक की पूरी लाइन का दोहरीकरण किया जाए। यह काम अहमदाबाद से चल रहा है, उधर से भी चल

रहा है। आप अगर थोड़ा ध्यान देंगे तो इस पूरी लाइन का दोहरीकरण होगा। इसी तरह से आपने मेड़ता से बिलाड़ा जोड़ा। आज वहां की जनता की मांग है और आपको पैसा देना पड़ेगा। अगर मेड़ता से बिलाड़ा और बिलाड़ा से बर जोड़ दिया जाए, जो कि आपके सर्वे में आ चुका है, कई बार घोषणा भी हो चुकी कि अगर बर जुड़ता है तो आपका रेवेन्यू भी बढ़ेगा और काफी यात्रियों को जाने में सुविधा भी होगी। इसके साथ ही मेरी एक व्यक्तिगत डिमांड भी है कि दिल्ली से अहमदाबाद जो राजधानी एक्सप्रेस चलती है, सर, मैं आपको लिखित में भी दे चुका हूं...(व्यवधान)... ठहरती है। सर, मैं दो मिनट और बोलूंगा। वह मेहसाणा ठहरती है। मैंने आपसे निवेदन किया है कि उसे कम से फालना तो ठहराने की व्यवस्था कीजिए। इसके साथ ही मैं आपको यह बताना चाहता हूं, मैंने रेल मंत्री जी से बात की, ममता जी से बात की, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब से भी बात की। आपने सभी शताब्दियों के रैंक बदल दिये। मैं आप तीनों मंत्रियों से प्रार्थना करूंगा कि आप जयपुर और दिल्ली के बीच की शताब्दी ट्रेन में सफर कीजिए...(व्यवधान)... उसमें 80% विदेशी यात्री आते हैं, लेकिन आपने उसमें...(व्यवधान)...

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

श्री ओम प्रकाश माथुर : सर, बहुत टाइम है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : सुनिए, तीन स्पीकर्स हैं, मेडेन स्पीच भी है, इसलिए बोल रहा हूं। What about others? Should I remove those names? Don't say like this. There are three more names, including a maiden speech.

श्री ओम प्रकाश माथुर : सर मैं, एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं।...(व्यवधान)... मैं मंत्री जी से यह चाहता हूं कि आपके रेल मंत्रालय ने...(व्यवधान)... जो खान-पान होता है, खाना होता है, क्या आपने कभी इन चीजों की तरफ ध्यान दिया है? खान-पान में वेंडर, जो मैस या किचन से खाना लाते हैं, उन्हें ठेकेदार लाते हैं। आप ए. सी. के खान-पान को देखिए, एक ही वेंडर अपने हाथ में चार थाली लेकर आता है। जिस प्रकार से खाना गिरता है, क्या इस तरफ भी आपका ध्यान जाता है। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आप इस तरफ ध्यान दें, यह संक्रमण ना फैलाएं, वेंडर्स को कम से कम डायरेक्शन हो कि खाने की सप्लाई ढंग से करो। पूरे उत्तर-पश्चिम जोन में एक भी बेस किचन नहीं है। अगर पूछा जाता है तो कोई प्रपोजल नहीं है क्यों नहीं उस पूरे एरिया में इसका करते हैं, जहाँ सारी लंबी दूरी की बड़ी गाड़ियां वहां चलती हैं? इसलिए मेरी डिमांड है कि उत्तर-पश्चिम जोनल एरिया में भी एक बेस (Base) किचन खुलनी चाहिए।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please cooperate. The rest of the points you can write to the Minister.

श्री ओम प्रकाश माथुर : मंत्री महोदय, मैं स्टैंडिंग कमेटी का मैम्बर भी हूं। सर, एक तरफ रेलवे में बजट की कमी भी है। हमने कई बार कहा है, आदरणीय महापति जी ने भी आपका ध्यान दिलाया है, आप खाली अपनी जमीन

पर कब्जा करेंगे, उस जमीन का ...**(व्यवधान)**... सपना पूरा कर लेंगे, तो इससे केवल आपका कर्जा उतर सकता है। अध्यक्ष महोदय जी, मैं आपके माध्यम से कह रहा हूँ कि उस जमीन का कब्जा कैसे हो, हमने उस मीटिंग में बहुत कुछ आग्रह किया, लेकिन आप संपत्ति को अपनी संपत्ति मानने को तैयार नहीं हैं। आप ने सरकारों को दे रखा है। इसी के साथ, जीआरपी और आरपीएफ के बीच जो Co-ordination है, आपको उसको भी वहां दुरुस्त करना पड़ेगा। जीआरपी में जाने वाले सिपाही/अधिकारी सोचते हैं कि उन्हें सजा दी गई है। वही वहीं जाकर ध्यान नहीं देता एक थाने से दूसरे थाने में रपट नहीं लिखेगा, केवल आपके असमन्वय की वजह से। समन्वय नहीं होने की वजह से यात्री कितने परेशान हैं, इसकी ओर भी आपको ध्यान देना पड़ेगा।

मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने जमीन का उपयोग करने के लिए एक कम्प्लेक्स बनाने की, मॉल बनाने की घोषणा की। **(समय की घंटी)** लेकिन यह मॉल बनाते समय भी **(समय की घंटी)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : माथुर जी, अब समाप्त कीजिए।

श्री ओम प्रकाश माथुर : सर, यह मेरा लास्ट प्वायंट है। यह मेरे एरिया का माला है।

आपने वहाँ कम्प्लेक्स बनाने की घोषणा की, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ, लेकिन मेरी आपसे विनती है कि कम्प्लेक्स बनाते वक्त, मॉल बनाते वक्त अगर लोकल आवश्यकताओं की ओर भी ध्यान देंगे, तो अच्छा होगा। जोधपुर में भी आपका मॉल बन रहा है। जोधपुर मॉल में वहाँ क्या आवश्यकता है, वहाँ की क्या needs हैं, आपको इन पर ध्यान देना चाहिए। वहाँ रामदेवरा मेला लगता है, प्रतिदिन मेले में एक लाख यात्री आते हैं। वहाँ यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था नहीं है। **(समय की घंटी)** अगर आप उस मॉल में **(समय की घंटी)**

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : अब बहुत हो गया।

श्री ओम प्रकाश माथुर : सर, मैं यह तो पूरा कर लूँ। अगर आप उसमें यात्री निवास और एक कैफेटेरिया बना देंगे, तो इससे रेलवे के आमदनी भी होगी, आपको उसका फायदा भी होगा और उस मॉल का सदुपयोग भी होगा, अन्यथा वह मॉल खाली पड़ा रहेगा, जैसे शहरों में मॉल्स खाली पड़े रहते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please take your seat. You have made a very good speech. Whatever is remaining, you may send in writing to the hon. Minister. And, you are also in the Standing Committee...*(Interruptions)*... Please sit down.

Hon. Members, there are 12 speakers more on this Bill. After finishing this item, we have to take up the other items of business listed for today. Therefore, I request the hon. Members to take only five minutes each. Only in the case of maiden speech, the Member may take 15 minutes. Now, Shrimati Viplove Thakur.

श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, जो बिल्स पेश किए गए हैं, मैं उनके समर्थन में खड़ी हुई हूँ। रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण मंत्रालय है। रेलवे के द्वारा मालूम नहीं लाखों लोग एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं, उत्तर से दक्षिण, पूर्व से पश्चिम। रेलवे ही एक ऐसी चीज है, जिसने इस भारत को बांध कर रखा हुआ है, उसकी integrity को कायम रखा है, उसकी unity को कायम रखा है। इसलिए मैं समझती हूँ कि यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मंत्रालय है। अब जो हमारे मंत्री हैं, मैं समझती हूँ कि वे भी एक अच्छे administrator हैं, उनको अनुभव है। मैं उनसे यह आशा करती हूँ कि इस मंत्रालय के बारे में हमारे जितने साथी बोले हैं, उन्होंने जो प्वायंट्स दिए हैं, वे उन पर गौर करेंगे। इनका बजट भी बहुत बड़ा है, क्योंकि यह बजट अलग से पेश होता है। बाकी जितने मंत्रालय हैं, उनका बजट फाइनेंस मिनिस्ट्री के द्वारा ही पेश होता है, लेकिन इनका बजट भी अलग से पेश किया जाता है। इसलिए यह लगता है कि रेलवे के बजट का भारत का संविधान में और भारत की जनता के सामने कितना महत्व है, पर मुझे दुख होता है, जब मैं यहाँ सुनती हूँ कि महाराष्ट्र में लाखों रुपए कैसे दे दिए गए और मालूम नहीं बिहार में कितने करोड़ रुपए गए, हजारों करोड़ गए हैं।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज तक जितने भी रेलवे मंत्री बने हैं, उनमें से आठ बिहार से बने हैं, चार बंगाल से बने हैं और अन्य राज्यों से एक या दो मंत्री बने हैं। यह कहा जाता है कि जिस राज्य का रेल मंत्री बनता है, ज्यादातर पैसा और बजट वह अपने राज्य में ही ले जाता है। हमारा हिमाचल प्रदेश एक गरीब प्रदेश है, एक पिछड़ा हुआ प्रदेश है, लेकिन उसकी तरफ किसी का ध्यान नहीं जाता है। आज भी हिमाचल प्रदेश में कालका, शिमला, जोगिन्दर नगर, पठानकोट में अंग्रेजों के समय की नैरोगेज की लाइनें हैं। वे लाइनें भी अंग्रेजों ने हिमाचल की जनता के लिए नहीं बनाई थीं, वे उन्होंने अपने स्वार्थ के लिए बनाई थीं, क्योंकि वे लोग शिमला को अपनी समर कैपिटल बनाना चाहते थे, जिसके लिए उनको वहां पर सामान ले जाना था। साथ ही जोगिन्दर नगर में वे एक शानन प्रोजेक्ट बनाना चाहते थे, उसके लिए भी उन्हें वहां पर सामान ले जाना था, इसीलिए वे लाइनें बनाई गई थीं। लेकिन आज आजादी को इतने साल हो गए हैं, अभी तक वहां पर एक भी ब्रॉड गेज की लाइन नहीं है। ब्रॉडगेज की लाइन वहां आई जरूर है, लेकिन कितने साल बाद? उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको बताना चाहूंगी कि उस लाइन का उद्घाटन 1972 के करीब ललित नारायण मिश्रा जी ने किया था, जो कि बिहार के मंत्री थे, लेकिन आज 40 साल के बाद, क्या आपको मालूम है कि वहां कितने किलोमीटर लाइन बनी है? केवल 40 किलोमीटर।

महोदय, आप ही बताइए क्या इस तरह हिमाचल का विकास हो सकता है? आज वहां पर हाइडल प्रोजेक्ट्स बन रहे हैं, वहां सीमेंट के कारखाने लगे रहे हैं, लेकिन उन्हीं सड़कों पर ट्रक चलते हैं, जिनका हाल बहुत खराब है। अगर सड़कों की बात करें तो उनके लिए भी हम यह कहा जाता है कि मेंटेनेंस के लिए Ministry of Surface Transport के पास पैसा नहीं है। इस तरह कैसे वहां पर डेवलपमेंट होगा? कैसे वहां का विकास होगा?

मैं मंत्री जी से यह कहना चाहती हूँ कि ठीक हैं, हमारा प्रदेश शांतिप्रिय प्रदेश है, हमारे यहां उग्रवाद नहीं है, हमारे यहां पर कोई झगड़ा नहीं है, लेकिन इसका यह मतलब तो नहीं है कि वहां पर रेलवे लाइन ही न दी जाए। मुझे किसी से कोई शिकायत नहीं है, आप जम्मू कश्मीर को जितना चाहें उतना दीजिए, लेकिन हिमाचल की तरफ भी तो देखिए। उसको भी रेलवे लाइन दीजिए। आज हमारे पास रेलवे लाइन है ही नहीं।

उपसभाध्यक्ष जी, पीछे हमारे यहां बरसात की वजह से एक पुल टूट गया था, पठानकोट से जोगिन्दर नगर जाने के लिए वह केवल एक ही लाइन थी, लेकिन नहीं मालूम कितने महीनों तक वह पुल नहीं बना। लोग बोलते रहे, लिखते रहे, लेकिन उस पुल की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया। क्यों नहीं दिया गया, क्योंकि हम लोगों को एजिटेशन करना नहीं आता। हम भारत के उस इलाके से हैं, जहां यह समझा जाता है कि अहिंसा सबसे बड़ा अस्त्र है और हम हमेशा अहिंसा का ही पालन करते आए हैं, लेकिन हमारी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता।

मैं मंत्री जी को बताना चाहूंगी कि भानुपल्ली-बिलासपुर की हमारी जो रेलवे लाइन है, उसके लिए बजट पास भी हुआ, लेकिन अभी तक उस पर कोई काम शुरू नहीं हुआ है। अभी तक उस पर कोई सर्वे नहीं हुआ है। हम बार-बार कहते हैं कि हमारे यहां लेह तक रेलवे लाइन ले जाइए, सिक्योरिटी के लिहाज से वहां सेकेंड रेलवे लाइन बनवाइए, लेकिन उसके ऊपर कुछ भी नहीं हुआ। जब हम कहते हैं कि कालका-शिमला एवं पठानकोट-जोगिन्दर नगर की लाइनों को ब्रॉडगेज कीजिए, तो हमें बताया जाता है कि इसमें 1,300 करोड़ रुपया लगेगा। अरे! केवल 1,300 करोड़ रुपये के लिए हमारे हिमाचल की रेलवे लाइन को देखा नहीं जाता है और बाकी जगहों पर हजारों करोड़ रुपये खर्च कर दिए जाते हैं।

मंत्री जी, मैं यह जानना चाहता हूँ कि ऐसा भेदभाव क्यों है? यह मेरे हिमाचल का दर्द है, यह वहां के लोगों का दुःख है, जिसे मैं यहां व्यक्त करना चाहती हूँ और मैं समझती हूँ कि मंत्री जी इसके बारे में सोचेंगे। हर बार आश्वासन दे दिया जाता है, लेकिन होता कुछ भी नहीं है। ऊना के स्टेशन के लिए शेड तक नहीं हैं। उसके लिए मैंने बात भी की थी, मुझे नहीं मालूम कि अब वहां पर शेड बन गया है या नहीं, लेकिन वहां के स्टेशन पर शेड तक नहीं था और वह ऐसे का ऐसे ही पड़ा हुआ था।

महोदय, एक बात मैं और कहना चाहूंगी...(समय की घंटी)... आपने बाकी सबको समय दिया है, मैं सिर्फ दो मिनट का समय और लूंगी, ज्यादा नहीं लूंगी। मैं यह कहना चाहूंगी कि रेलवे के खाने-पीने को भी सुधारिए। मंत्री जी, आप well travelled हैं और आपने दुनियां देखी है। हम लोग शताब्दी से जाते हैं। यहां मेरे कुछ साथी भी बैठे हैं, जो कई बार शताब्दी से चडीगढ़ जाते हैं। उसमें जैसा सुबह का ब्रेकफास्ट होता है, वैसा ही रात का डिनर भी होता है। कोई चेंज नहीं होता। इसकी मैं न्यू देखिए। ठीक कहा गया कि आप कैटरिंग में सुधार लाइए। कहीं कोच फैक्टरी बन रही है तो कहीं कोचेज के बारे में सुन रही हूँ। मैं तो यह सब सुनकर ही दंग रह जाती हूँ, लेकिन हमारे यहां

स्थिति वैसी की वैसी ही है। इसलिए, मैं ज्यादा न बोलते हुए, यही कहूंगी कि आप हिमाचल की तरफ भी ध्यान दीजिए। अभी यहां ऑफिसर्स भी बैठे हुए हैं। मैं यही चाहूंगी कि मेरी जो कुछ मांगें हैं, उन्हें आप अवश्य पूरा करें। बहुत-बहुत धन्यवाद। जय-हिन्द।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Tarini Kanta Roy, not here. Smt. Gundu Sudharani.

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (ANDHRA PRADESH) : Mr. Vice-Chairman, Sir, it has become a ritual that the Railway Minister come before the House for its approval for appropriation of some monies to meet certain expenditure for Railways. But, this gives us not only an opportunity to ventilate our views on the functioning of the Railways but also to put forth some of the demands and requests of our State and regions.

Since the time at my disposal is very limited, I only deal with a few issues pertaining to my State which has been denied its due share in spite of the fact that the South Central Railway has consistently been in the first two positions as far as revenue earning is concerned over the last many years.

The farmers of my State are really suffering due to failure by companies in supplying fertilizers. Companies are saying they do not have the stocks. But, the ports of Visakhapatnam, Kakinada and Krishnapatnam are overflowing with fertilizer stocks. Companies like NFCL, KRIBHCO, ISSCO, etc., have imported fertilizers from China, Canada, Gulf countries. Lakhs of tonnes of fertilizers are lying at above ports. For example, in Krishnapatnam, 7-8 rakes per day are required for transportation of fertilizers, but the Railways is supplying only 1-2 rakes. In Kakinada, we require 9-10 rakes, but they are giving only 3-4 rakes. So, I request the hon. Minister to kindly provide sufficient rakes for transportation of fertilizers which helps the farmers to get fertilizers in time.

In the last Budget, the hon. Minister announced 11 new lines to connect the most backward areas and one of them is Bhadrachallam Kovvur. But, the Railway Board could not take approval from the Planning Commission.

Sir, after three decades of fight for the Telangana region, the Minister had announced wagon factory at Kazipet in this year's Budget. We welcomed it as it provides 10,000 direct and 10,000 indirect employment to locals. Rs. 300 crores was to be allocated. But, no tangible progress has so

far been made. I request the hon. Minister to allocate the Budget money and take steps for speedy completion since there is no major factory in the Telangana region. There is a small proposal in Kazipet Railway zone. The Kazipet Railway Pit lane costs Rs. 15 crores. The Kazipet junction is the main point for linking the south region and the north region of India. That is the main junction.

In 2009-10 Budget, the Minister had announced that a nursing college would be attached to Lalaguda Railway Hospital. But, no action has been done so far. The House may be aware that Warangal is a historic city. So, the traffic flow at this station increased fourfold and the passengers are facing problems since there is only one entry and exit. I request that one more entry and exit for Warangal station be opened on the other side, as has been done in the case of Secunderabad, with a building and other facilities. Apart from this, I also request for a foot-over-bridge at this station to facilitate the movement of passengers and upgrade Warangal to the level of Secunderabad in view of its historical position and traffic flow. Secondly, the Rail Over Bridge connecting Karimabad at under railway gate to Warangal in Warangal district was sanctioned but work has not been started. There is also a need for another Rail-Under-Bridge at Shiva Nagar in Warangal. I request the hon. Minister to give green signal for all these issues.

Sir, finally, if you deny the South Central Railway which is one of the highest revenue earning divisions its justifiable and legitimate share in the developmental process of the Railways and more particularly in South Central Railway region, it would frustrate not only the people of this region but also diminish the zeal and enthusiasm of the employees which hamper the revenue earnings and also functioning of the Railways. So, I request the hon. Minister to pay a greater attention on the development of my State.

Sir, thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Shrimati Smriti Zubin Irani. It is your maiden speech?

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI (Gujarat) : Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can take up to 15 minutes.

SHRIMATI SMRITI ZUBIN IRANI : Thank you, Sir. Sir, I rise today to speak on the Appropriation Railways (No.3) Bill which seeks to authorise payments for the purpose of the Indian

Railways out of the Consolidated Fund of India. While my senior colleague, Shri Prabhat Jha has spoken about the state of affairs of the Indian Railways, I would like to particularly draw the Hon. Minister's attention to the State of Gujarat, the State I represent. Sir, as we all know, Gujarat is one of the largest contributors to the GDP growth of our nation. If latest reports are to be believed, Gujarat has had the largest amount of advance Tax collections in the country, given the fact that the country is facing challenges *vis-a-vis* industrial growth. Now, despite the contribution of the State of Gujarat to the Indian economy, I am extremely disheartened to say that the contribution of the Ministry of Railways towards development of infrastructure in the State is dismal. And to validate my statement, Sir, I would like to draw the Hon. Minister's attention to the Kandla Port. Sir, Kandla Port, according to the reports of the Indian Ports' Association, in the year 2010-11, has handled 27 per cent more cargo in comparison to JNPT at Navi Mumbai. Despite this unique distinction, Sir, Kandla Port suffers insufficient rail infrastructure. The Government of Gujarat has continuously pleaded with the Ministry of Railways for upgradation of the Kandla-Bhatinda rail line so that double stack containers can run on this line in order to enable speedy evacuation of cargo to Northern India. I regretfully say, Sir, that the plea of the Government of Gujarat has been unheard. In fact, in response to my senior colleague, Shri Vijay Rupani's question in 2009, your predecessor replied that the Government has no plans to run a double stack container facility on the Kandla-Bhatinda section. Now, to suggest that connecting the port handling the largest amount of cargo in the country with double stack containers is not even being considered, let alone be implemented, Sir, makes me want to ask you whether you consider Gujarat to be part of India's growth story. Sir, it is not only the Kandla Port that I would like to highlight today in my speech, Sir, I would also like to attract your attention towards pleas from the salt and salt-based industries in Gujarat, who since 2009, have been pleading with the Ministry of Railways to give them freight concessions under Category C. The salt and salt-based industries have been pleading for freight concessions under Category C for not only simple salt but also free-flow iodised salt. And, regretfully, yet again, Sir, I would like to highlight here that since 2009, their pleas have gone unheard. They have also requested for more allocation of more racks per month for salt dispatch from Gujarat. Gujarat, Sir, produces 70 per cent of the total salt in India, and it is ironical, जिस प्रदेश में गांधी जी ने मुट्ठी भर नमक से सत्याग्रह की शुरुआत की थी, आज उसी गांधी के गुजरात में आज salt-based industries, salt industry इंसॉफ की गुहार लगा रहे हैं और आप उनकी बात सुन नहीं रहे हैं।

Sir, it is not only for industries that I attract your attention today. Even the simple right, the fundamental right of a citizen to have access to clean drinking water is being hindered by the Ministry of Railways. Sir, I say this because permissions are required from the Railways for pipeline projects which have to cross railway tracks, and in many cases in Gujarat, permissions have been awaited from the Ministry of Railways for the past two years. To highlight a few examples. Sir, would like to attract your attention to the five bulk pipeline works in Junagarh and Amreli, which are awaiting approval. If the final approval is not given in time, not only will the project cost go up but so will the problems of the people in these areas who will face water crisis in summer months. Sir, I would also like to highlight here that permissions for projects in Jamnagar, Rajkot and Anand are getting delayed. People in 824 villages today await adequate water supply and their wait is elongated because the Ministry of Railways is not giving adequate and timely permissions. It is ironical, Sir, that the hon.Minister of State for Railways, Shri Bharatsinh Solanki, who is missing right now in the House, has been elected by the people of Anand, and it is the people of Anand today who are being denied adequate water supply by the Ministry of Railways. This irony I think is not lost on the Members in this House today. सर, जब बात पानी की आती है, तब मैं इतना कह दूँ कि गुजरात के कई अरमानों पर आपने पानी फेरने का काम किया है। इनमें से एक अरमान यह था कि वेस्टर्न रेलवेज के हेडक्वार्टर को आप मुम्बई से अहमदाबाद शिफ्ट करें। Ahmedabad and Gujarat are ready for this responsibility. The Times of India has recently highlighted that Ahmedabad is not the best city in the country. But it seems that the Ministry of Railways does not think so. It is not only Ahmedabad your Minister has even ignored the State capital of Gandhinagar. In one of the responses to my queries that I have sought from your Ministry on the 16th of this month, the Minister of State for Railways, Shri Solanki, has replied and I quote "At present Gandhinagar is served by only four pairs of trains of which three are only inter-State trains and out of which two ply daily," Now looking at the facilities provided to other State capitals, while Bhubaneswar has 21 trains, Jaipur has 26 trains, Gandhinagar has only two trains that ply from Gandhinagar every day. Sir, further the Minister of State for Railways has stated in his response that there are no plans, immediate or long-term, to increase the number of trains plying to and from Gandhinagar. Even the Rajyaran Scheme which was introduced by your Government with the objective of connecting the State capitals with other cities important for tourism, pilgrimage or business will not be extended to Gandhinagar. Sir, it is regrettable that

Gandhinagar which is the State capital of Gujarat is not connected to the nation's capital Delhi directly by any train service. Hence I would like to ask the Hon. Minister why this particular discrimination with the State capital of Gujarat? Sir, the justification that has been given by your Ministry is that Ahmedabad is fairly close to Gandhinagar which is a very absurd line of reasoning. It is like saying गुडगाँव और नोएडा दिल्ली के पास हैं, इसलिए गुडगाँव और नोएडा कोई ट्रेन नहीं जाएगी। Sir, I would here like to highlight that apart from demanding better connectivity for the State capital, the Government of Gujarat has recommended starting of 30 new trains, extension of 5 existing trains, increase in frequency of 12 trains, construction of 14 new lines, gauge conversion request on 18 railway lines and development of Sabarmati Railway Station. Sir, we have requested for 15 railway overbridges on annuity basis. We are still awaiting your approval in totality। इस विषय पर आपका जो पूरा समर्थन है, वह अब तक गुजरात सरकार को और गुजरात की जनता को नहीं मिला है। Sir, I would like to highlight here that when I read the Supplementary Demands for Grants for expenditure on Railway. I found that this document details 46 projects and none of them mentions any project in Gujarat. Looking at the paucity of time, I would like to say in many of your interactions in the public domain you have said that you have pledged yourself to improving conditions of the Indian Railways. I would like to say here, Sir, that the Indian Railways keeps pace with time is dream that many Indians share with you. But imagine the frustration of passengers who commute between Ahmedabad and Mumbai where in a 500 km journey, Sir, takes eight to nine hours. I have personally travelled by car between Ahmedabad and Mumbai and it takes nearly seven hours. I wonder why people travelling by train arrive one or two hours late. Looking at the fact that the track capacity between these cities has been exhausted, the Government of Gujarat had recommended that a bullet train should start between Ahmedabad and Mumbai. A study for this was undertaken by your Ministry which was completed in April 2010. Sir, 2012 is upon us. When will you act on the recommendation of the Government of Gujarat? This is my question to you? लोग अक्सर यह कहते हैं कि देर आये, दुरुस्त आये, लेकिन मुझे पूरा यकीन है कि हस हाउस में सभी यह दुआ करेंगे कि भारतीय रेल वक्त पर आये और दुरुस्त आये, क्योंकि इसी में देश की भलाई है। मैं भरत भाई का स्वागत करती हूँ कि वे अब बाकी लोगों की बात भी सुन लेंगे। सर, जब मैं भलाई की बात करती हूँ, तब यह बताना आवश्यक होगा कि रेल कर्मचारियों के बच्चों के भविष्य के लिए 2009-2010 के रेल बजट में आपकी predecessor ने अनाउंस किया था कि मेडिकल कॉलेज बनाये जाएंगे, जिन्हें रेलवे हॉस्पिटल से पीपीपी मॉडल के द्वारा जोड़ा जाएगा। Sir, one of the cities mentioned in that Budget Speech was the city of Ahmedabad. Since 25th of September, 2009, the Government of Gujarat's proposal for the same has been pending with your Ministry without a response on this particular issue. I

wonder why when your predecessor had pledged herself to the welfare of children of those who work in Indian Railways. Your Ministry has still not responded to this proposal. Sir, I am possibly one of the youngest Members who are serving here and I feel that the young in this country still believe that if we apply ourselves very honestly to problems solutions are possible. I have risen today to give my maiden speech on a very important issue but, I have also risen here to seek your support to apply yourself to solutions. I know that you can give many assurances on the floor of the House but it is solution that we seek and one of the solutions that we have sought is redesigning wagons. Sir, I speak here today with a spirit which I have seen in this country that if there is political consensus on issues of national interest then the people of the country benefit and it is with this sense of nationalism that the Hon. Chief Minister of Gujarat had written to the Hon. Prime Minister and the Ministry of Railways in 2010 that R & D be undertaken to redesign wagons so that speed can be increased and so can carrying capacity. Sir, even a suggestion which is in National interest has not been responded to by the hon. Minister's Ministry. Sir, I would today instead of engaging in a war of words just appeal to you that let us rise above political and ideological differences and apply ourselves to solutions for the people and it is with that, Sir, that I end due to paucity of time, my so called maiden speech.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN): Thank you, Shrimati Irani. You spoke very well.

श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) : सर, बहुत अच्छा बोलीं। अंग्रेजी से ज्यादा हिंदी बढ़िया बोलती हैं।

सुश्री सुशीला तिरिया (ओडिशा) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी। सर, स्मृति ईरानी जी की maiden speech के बाद मैं रेलवे के इन दोनों बिलों का समर्थन करते हुए केवल कुछ पाइंट्स के ऊपर इस हाउस का ध्यान और आप के माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी। सर, रेलवे ऐसा विभाग है, जैसा कि मेरी पूर्व वक्ता श्रीमती विप्लव ठाकुर ने कहा भारत की एकता, अखंडता को बनाए रखते हुए यही रेल विभिन्न जाति व धर्म के लोगों को लेकर चलती है और रेलवे हम सभी को एकता से बांधे रखने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

सर मैं Appropriation Bill के संबंध में बोलते हुए कुछ मुद्दों के ऊपर बोलना चाहूंगी। सर, रेलवे एक social responsibility निभाती रही है। पिछले कई सालों में, कई बजटों में रेलवे विभाग ने रेल किराया नहीं बढ़ाया है। इसलिए मैं समझती हूँ कि यू.पी.ए. 1 और यू.पी.ए. 2 की जो हमारी भारत की सरकार है, इस सरकार ने अपनी Social responsibility को ध्यान में रखते हुए रेल किराए को नहीं बढ़ाया। हमारी सरकार हमेशा इस Social responsibility को ध्यान में रखते हुए uneconomic lines को तैयार करने और मीटर गेज को ब्रॉड गेज कराने के काम को अपने बजट में स्थान देती रही है। इस के लिए मैं रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड को धन्यवाद देना चाहूंगी कि

उन्होंने हमेशा गरीबों की तरफ भी ध्यान दिया है, आदिवासी और दलितों के क्षेत्र में, Other backward लोगों के क्षेत्र में जोकि कहीं कहीं unaccessible हो जाता है, वहां भी काम किया है। वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। आज भी कोई स्कूल का बच्चा जो कि 21वीं सदी में जाने वाला है, उस ने कभी ट्रेन तो क्या उस का चक्का भी नहीं देखा। ऐसे क्षेत्रों में भी आप ने रेल लाइन बिछाने के बारे में सोचा है। हालांकि इस की कई जगहों पर शुरुआत हुई है, कई जगह पर शुरुआत नहीं हुई है, यह अलग बात है। तो मैं यह निवेदन करना चाहूंगी कि ओडिशा के कुछ क्षेत्र जैसे कि कालाहांडी, रायवरा, मलकानगिरि, नवरंगुरा, गुनपुर, मयूरभंज डिस्ट्रिक्ट-ये सब डिस्ट्रिक्ट्स माओवाद से affected हैं। साथ ही छत्तीसगढ़ और झारखंड का इलाका भी माओवाद से affected है, मैं निवेदन करना चाहूंगी कि यदि हमारे सामाजिक दायित्व के साथ हमें विकास को भी बढ़ावा देना है तो इस माओवादी और नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्र पर सर्वोच्च ध्यान देते हुए प्रायोरिटी बेसिस पर रेलवे लाइन बिछाने का काम किया जाना जरूरी है। साथ ही रेलवे को इन क्षेत्रों के मीटर गेज क्षेत्र में ब्रॉड गेज लाइंस बिछाने का उत्तरदायित्व भी निभाना जरूरी है। उनको प्रायोरिटी बेसिस पर करना चाहिए।

महोदय, मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी, आप बेल मत बजाइएगा, मैं केवल दो चार सेंटेंस ही बोलूंगी। मैं यह कहना चाहूंगी कि मयूरभंज की 1905 से आज तक एक ही पुकार है, मयूरभंज स्टेट के दौरान 1905 से जो रेल लाइन है, उसका काम बहुत ही धीमी गति से चला है। जैसे एक बीमारी, छोटी सी बीमारी हो जाने के बाद दूसरी बीमारी हो जाती है और एक डॉक्टर के बाद दूसरे डॉक्टर को दिखाना होता है, ऐसे ही यह रेलवे लाइन अपने रास्ते में कभी बंद हुआ करती थी, कभी शुरू हो जाती थी। शुरू होने के बाद ऑक्सीजन के रूप में 50 लाख रुपए लिए गए। उसके बाद से यह रेलवे लाइन रुपसा-बागरीपोंसी, बांगरीपोंसी तक पूरी हुई। जो 13 नवंबर को इनऑगरेशन हुई बारीपदा से बांगड़ीपोंसी, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी। यह एप्रोप्रिएशन बिल लाने से पहले आपने वह इनऑगरेशन की तारीख नवंबर में तय की, इसलिए आप मुबारक और धन्यवाद के पात्र हैं। मैं यहां यह कहना चाहूंगी कि केवल रुपसा-बारीपदा और बांगरीपोंसी करने से नहीं होगा, बांगरीपोंसी को बादामपाहार तक जोड़ने का और बादामपाहार से कौन्जियर तक जोड़ने का काम करना चाहिए। यह जो बारीपदा ट्रेन हैं, इसे बुडमरा-चाकुरिया-धर्मगढ़ से जोड़ने का काम करना चाहिए। रामचन्द्र जी ने जो बोला, उसको मैं सपोर्ट करती हूं, उन्होंने जो-जो मुद्दे रखे हैं। उसके अलावा जो 34 किलोमीटर का सर्वे हो चुका है, काम शुरू हो रहा है, उस काम में डिले हो रहा है, इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी, एप्रोप्रिएशन बिल पर ज्यादा बोलने के लिए नहीं हैं, मैं यही कहना चाहूंगी कि सारा काम पूरा हो चुका है, पैसा आप खर्च कर चुके हैं, केवल आप इधर से आदेश करेंगे, तो काम शुरू होगा।

महोदय, मैं ममता जी, लालू जी को भी धन्यवाद दूंगी, जो उन्होंने पिछले दिनों यह ट्रेन चलाई, जो आदिवासी लोगों के हित के लिए चलाई, लेकिन यह ट्रेन कोलकोता से सुबह आती है, बारीपाड़ा पहुंच कर सुबह वापस जाती है, इससे कुछ काम नहीं हो पा रहा है। जो लोग बारीपदा से कोलकाता मार्केटिंग के लिए जाते हैं, उनके लिए इधर से ट्रेन सुबह जानी चाहिए, ताकि कोलकोता से मार्केटिंग का काम करके वे समय पर वापस आ सकें। इससे ही यहां के आदिवासी लोगों को इकोनोमिकल डवलपमेंट हो सकता है।

महोदय, इस पर ज्यादा न कहते हुए एंटी कॉलिजन डिवाइस के ऊपर कई बार स्टैंडिंग कमेटी में चर्चा होती है। जब साउथ में इस पर इंपलीमेंटेशन हो रहा है, तो बाकी और पूरे राज्यों में इसका इंपलीमेंटेशन क्यों नहीं किया

जाएगा? मैं यह भी कहूंगी कि कैटरिंग की सर्विस को भी ध्यान में रखा जाए। आखिर मैं यह कहूंगी कि रेलवे को अपने टाइमिंग के ऊपर पूरा ध्यान देना चाहिए और स्लो प्रोसेस में काम न करते हुए स्पीड बढ़ाना चाहिए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Shri Rajniti Prasad.

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, have a point to make.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. You have not been called.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, in the Railway Budget, the Minister has committed to start a Durgam Cheruvu Express from Delhi to Visakhapatnam...*(Interruptions)*...But, so far, it has not been started ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no.

SHRI VIJAY JAWAHARLAL DARDA (Maharashtra) : Sir, मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। ...*(व्यवधान)* it has been reported in the press... *(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): No, no. I will give you a chance after the speeches of all the speakers are over...*(Interruptions)*...No, no. That cannot be done ...*(Interruptions)*...

SHRI VIJAY JAWAHARLAL DARDA: Sir...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): What are you doing?

SHRI VIJAY JAWAHARLAL DARDA: Sir, I just wanted to show ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I will give you time after the speeches are over...*(Interruptions)*...Dardaji, after the speeches are over, if there is time, I will give you a chance ...*(Interruptions)*...No, no. Dardaji, it is not proper ...*(Interruptions)*...No. This cannot be allowed. No, no. This cannot be allowed, Dardaji. Mr. Rajniti Prasad ..*(Interruptions)*...How can I allow when there are so many names here? Let me complete it. Mr. Rajniti Prasad.

श्री राजनीति प्रसाद : उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया यह जो बिल है, उसका मैं समर्थन कर रहा हूँ, लेकिन अगर यह कहें कि यह करो, वह करो, तो इनके पास तो पैसा ही नहीं है। कहते हैं कि हमारे पास पैसा ही नहीं है। अगर पैसा नहीं है, तो आसमान से तो पैसा नहीं

आएगा। आपको कुछ करना पड़ेगा, पैसा इकट्ठा करने के लिए कुछ करना पड़ेगा। वर्ष 2004 और 2009 के बीच में यह जानना चाहता हूँ कि पैसा कहां से आया? सारे हिंदुस्तान के लोग और दुनिया के लोग यह कहने लगे कि रेलवे में सुधार हुआ है। यह कौन सा जादू था? इसके बारे में आप थोड़ा विचार करिएगा। ...**(व्यवधान)**... यह बात केवल हम नहीं कह रहे हैं, पूरे हिंदुस्तान के लोगों ने यह कहा। मंत्री जी, आप बहुत सीधे आदमी हैं, अच्छे आदमी हैं। मैं आपको सैल्यूट करता हूँ, प्रणाम करता हूँ। इसके बारे में आप जरूर investigation करिएगा कि जब उससे पहले राकेश मोहन कमेटी ने यह कहा था कि रेलवे को प्राइवेट में दे देना चाहिए, यह लॉस में जा रही है, तो फिर 2004 और 2009 में ऐसा कौन सा जादू हुआ जो इतना पैसा बढ़ा? आप रेलवे अथॉरिटी को भेजिए...**(व्यवधान)**...

श्री के. बी. शणप्पा : लालू जी ने ...**(व्यवधान)**...

श्री राजनीति प्रसाद : शणप्पा जी, कृपया रुकिए। मैं जानता हूँ कि आप बोलेंगे। इसके बाद ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : You please address the Chair...**(Interruptions)**....

श्री राजनीति प्रसाद : मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहुत सारे प्रोजेक्ट्स...**(व्यवधान)**...मैंने नाम नहीं लिया। आप बैठिए। ...**(व्यवधान)**...

SHRI K.B. SHANAPPA (Karnataka) : He is not understanding my point...**(Interruptions)**....

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Yes, he is supporting you...**(Interruptions)**....

श्री राजनीति प्रसाद : ठीक है। ...**(व्यवधान)**...

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

श्री राजनीति प्रसाद : कृपया मुझे बोलने दीजिए। ...**(व्यवधान)**... इस तरह से मैं नहीं बोल पाऊंगा। ...**(व्यवधान)**... सर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसके बारे में आप जरूर कुछ सोचिए और विचार करिए। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने कहा कि एक लाख करोड़ रुपये एंटी धुंध डिवाइस बनाने में खर्च होंगे। ...**(व्यवधान)**... सर, यह एक-डेढ़ महीना जो धुंध पड़ती है, उस समय ट्रेन बिल्कुल खत्म। यानी ऐक्सीडेंट्स इसलिए नहीं होते क्योंकि ट्रेन चलती ही नहीं है-आज की ट्रेन कल, कल की ट्रेन परसों चलती है और अगर सौ किलोमीटर की रफ्तार है तो 25, 30 या 40 किलोमीटर की रफ्तार से चलती है। महोदय, हिन्दुस्तान में जब लोग चांद पर जो रहे हैं, और इतने बढ़िया-बढ़िया इन्वेंशंस हो रहे हैं, ऐसे में क्या धुंध के लिए आप कोई एंटी धुंध डिवाइस नहीं लगा सकते? मोटर गाड़ी में हम लोग बढ़िया लाइट लगाते हैं ताकि धुंध को काटकर आगे बढ़ सकें। दूसरी ओर रेलवे इतनी बड़ी संस्था है, इतना अच्छा सिस्टम है, इसमें आप एंटी धुंध डिवाइस न लगा सकें, ऐसी कोई बात नहीं है। सर, समय कम है इसलिए मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। मैंने कई बार कम्प्लेंट की है और कम्प्लेंट करते-करते अब मेरा आखिरी समय आ रहा है। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : राजनीति प्रसाद जी, आपने क्या कहा? ...**(व्यवधान)**... No; no, we wish you 100 years of life...**(Interruptions)**....

श्री राजनीति प्रसाद : आप बैठिए। ...**(व्यवधान)**... मैं कहना चाहता हूँ ...**(व्यवधान)**... बार-बार मैंने यह बात कही कि रेलवे में जो खाना मिलता है, वह, रेलवे प्लेटफॉर्म पर जो खाना मिलता है, उससे भी ज्यादा खराब होता है। इसके बारे में मैंने कितनी बार कम्प्लेंट की, कितनी बार मैंने कहा कि आपकी ट्रेनों में जो पनीर की व्यवस्था है, वह ठीक नहीं है। वह डेढ़ महीने, दो महीने पुराना पनीर होता है, सड़ा हुआ पनीर होता है। कितनी बार मैंने कहा कि कोई सब्जी दो, मूली या मटर आदि कुछ दो, लेकिन पनीर-पनीर ही चलता रहता है। कमाल है, क्या पनीर है। कमाल का पनीर है। सर, मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि हम लोगों को ट्रेन में ज्यादा जाना पड़ता है, कहीं भी जाना पड़ता है। अगर आप राजधानी में बैठे हैं तो बाहर स्टेशन पर देख भी नहीं सकते हैं। स्टेशन पर गरमा-गरम खाना मिलता है, लेकिन आपके यहां जो खाना बनकर आता है, वह पता नहीं कितने दिन पहले का बना रहता है। उसको खाने से पता नहीं क्या हो जाएगा। सर, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ, इसमें ज्यादा पैसा नहीं लगेगा। ...**(व्यवधान)**... एक मिनट, मुझे बोलने दीजिए। हम तो समय पर समाप्त करने वाले आदमी हैं। ...**(व्यवधान)**... सर, मैं, यह जानना चाहता हूँ कि मुंगेर में रेल का पुल बन रहा है, उसमें इतनी देर क्यों हो रही है? दूसरा, नॉर्थ बिहार में बहुत सारे प्रोजेक्ट्स दिए गए, उनके बारे में क्या हुआ? उनके संबंध में आप क्या कर रहे हैं? फिर आप कहेंगे कि पैसा नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इन सारी बातों पर विचार करिए और रेलवे में जो आपका केटरिंग सिस्टम है, उस सिस्टम को ठीक करिए, वरना बहुत लोगों को परेशानी हो जाएगी।**(समय की घंटी)**.... सर, आपने घंटी बजा दी है, इसलिए मैं अपनी बात को विराम देता हूँ। धन्यवाद।

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस महत्वपूर्ण विषय रेल पर बोलने के लिए आपके सामने खड़ा हुआ हूँ। लेकिन अभी आप देखते हैं, कि माननीय रेल मंत्री जी अधिकारियों से सम्पर्क कर रहे हैं। महोदय, पिछली बार अगस्त से जो मानसून सत्र था, तब माननीय रेल मंत्री जी ने अपना दायित्व ग्रहण किया था।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Please keep quiet. ...**(Interruptions)**... Ganga Charan ji, Please don't disturb. Let him speak.

श्री रुद्रनारायण पाणि : उस समय मैंने पहले कहा था कि अब हमें भगवान के आशीर्वाद से एक पूर्णकालिक रेल मंत्री मिला है। चूंकि इससे पहले जो दो रेल मंत्री रहे थे। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Mr. Pany, you speak about your Constituency. There are only five minutes for you.

SHRI RUDRA NARAYAN PANY : Sir, now, I will speak about my Constituency, that is, the State of Orissa. ओड़ीसा में रेलवे के विस्तार और विकास के लिए हमारे कांग्रेस पार्टी के ओपनिंग स्पीकर रामचन्द्र खूटिआ जी और हमारे बी.जे.डी. के ओड़ीसा में स्टेट गवर्नमेंट में रूलिंग पार्टी के सीनियर मेम्बर प्यारीमोहन महापात्र जी और कांग्रेस के सी.डब्ल्यू.सी. के मेम्बर हमारी बहिन सुशीला तिरिया जी ने अपनी स्टेट के लिए जो-

जो मांग की है, वह सारी मांग मैं पहले आपके माध्यम से माननीय मंत्री के सम्मुख प्रस्तुत करता हूँ। तीनों मेम्बर जो इस हाऊस में आज बोले हैं, सब डिमांड्स कैसे फुलफिल हों, मैं वह चाहता हूँ। रेल मंत्रालय में जो दो-तीन प्रभारी मंत्री रहे, वे हमेशा ओड़ीसा के बारे में शिकायत करते हैं कि वहां से कोई प्रस्ताव नहीं आता है। लेकिन इस बार 1 दिसम्बर को ओड़ीसा विधान सभा की एक हाउस कमेटी के लोग आए, जिसमें ऑनोरेबल स्पीकर ऑफ ओड़ीसा विधान सभा भी थे। हम आकर मंत्री जी के चेम्बर में मिले थे और 2,345 करोड़ रुपये की स्टेट की सारी डिमांड प्रस्तुत की गई, चूंकि बजट फरवरी में आएगा, इसलिए हमने तीन महीने पहले ही मंत्री जी को यह प्रस्तुत कर दिया है। हम निवेदन करते हैं कि ओड़ीसा से जितने सारे प्रोजेक्ट आए हैं, चाहे डबलिंग के बारे में हों, इलेक्ट्रिकेशन के बारे में हों या जो नए सर्वे के प्रोग्राम हों, जो भी आए हैं, इस बार मंत्रालय की ओर से हमारे स्टेट के प्रति न्याय किया जाए, यह हमारी पहली मांग है। सर, इससे पहले रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी ने लोक सभा में जब पिछला बजट प्रस्तुत किया था तो उन्होंने जय जगन्नाथ का नारा दिया था, जय जगन्नाथ की ध्वनि दी थी। जब बीच में त्रणमूल कोटे की ओर से मुकुल राय जी ने थोड़े दिनों के लिए प्रभार लिया था, तो वे मंत्री बनने के तुरन्त पश्चात जगन्नाथ महाप्रभु के दश्रन के लिए पुरी गए थे। मैं इतना निवेदन करूंगा कि यह स्टेट का मामला नहीं कहा जा सकता है। जगन्नाथ पुरी जाने के लिए जो ट्रेन का रूट है, जब डेलांग से चेन्नई की तरफ साउथ बाउंड ट्रेन से जाते हैं, तो ईस्ट की तरफ एक लाइन है जो कि सिंगिल लाइन 28.60 किलोमीटर की है डेलांग से पुरी। मैं माननीय मंत्री महोदय से विनम्र निवेदन करूंगा कि 28.60 किलोमीटर की इस लाइन की डबलिंग कर दी जाए। फरवरी, 2009 में जब अंतरिम बजट लाया गया था, तब उस बजट भाषण में यहां पर लालू प्रसाद जी ने एनाउंस किया था कि पुरी और डेलांग के बीच में यह लगभग 29 किलोमीटर का काम हो जाएगा, ऐसा उनका आश्वासन था। मैं समझता हूँ कि इसको पूरा पैसा देकर विल पॉवर के साथ एक साल के अंदर इस प्रोजेक्ट को पूर्ण कर दिया जाए। ऐसा बार-बार कहा जाता है कि जगन्नाथ महाप्रभु का एक नवकलेवर होता है।(समय की घंटी).... और इस बार नवकलेवर के समय से पहले इसको कम्पलीट किया जाएगा, इसलिए इसकी ओर ध्यान दिया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कर्मचारी सेक्टर से आता हूँ। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि रेलवे में जो 13-14 लाख कर्मचारी हैं, उनके Secret Ballot System में यूनियन की मान्यता वाला जो सिस्टम है, उसकी ओर भी ध्यान दिए जाए। वर्ष 2006 में Secret Ballot के माध्यम से रेलवे कर्मचारियों की यूनियन की मान्यता का चुनाव हुआ था, अब उसकी ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। सर, इसमें बहुत ज्यादा पैसा नहीं लगेगा। सर, अमृतसर से विशाखापट्टनम तक हीराकुंड एक्सप्रेस 18507 और 18508 जाती है, वह सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसको बढ़ाकर सात दिन चलाया जाए।

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

श्री रुद्रनारायण पाणि : सर, एक बात और मैं कहूंगा जो कि राष्ट्रीय स्तर पर एप्लीकेबल होगी। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय में रेलवे जोन का विस्तार किया गया था, रेलवे जोन की संख्या बढ़ाई गई थी और जोन का पुर्नविन्यास हुआ था। अब देश में पर्याप्त समय हो गया है कि मंडलों का भी पुर्नविन्यास किया जाए। ... (समय की घंटी) ... डिवीजनों का रि-अलोकेशन किया जाए और डिवीजनों की संख्या बढ़ाई जाए।

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

श्री रुद्रनारायण पाणि : वाल्टियर आंध्र प्रदेश का है, वह उस तरफ जाना चाहिए। जो साउदर्न रेलवे में जाना है, वह वाल्टियर का पोरशन जाना चाहिए। ओडिशा के बहुत सारे टाउन हैं, जैसे बालेश्वर है, राउरकेला है,

4.00 P.M.

झारसुगुड़ा है, ये सब टाउन बहुत महत्वपूर्ण हैं, वे ओड़िसा के जोन में नहीं हैं।...(समय की घंटी)... ये दूसरे डिवीजन में हैं, दूसरे जोन में हैं। इसीलिए मेरा निवेदन है कि ओड़िसा के बहुत सारे मुख्य शहर....।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : पाणि जी, बैठ जाइए।

श्री रुद्रनारायण पाणि : ओड़िसा के बहुत सारे मुख्य शहर इस जोन के अंतर्गत आ सकते हैं। सर, आपने बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन) : पाणि जी, आपका धन्यवाद। श्री मोहम्मद अली। पाणि जी, बहुत अच्छा बोले और ज्यादा बोले।

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : वाइस चेयरमैन सर, आपने मुझे रेलवे के एप्रोप्रिएशन बिल पर बोलने का मौका दिया और मैं इस बिल की तारीफ करता हूँ। इस तारीफ के साथ, मैं जिस शहर से ताल्लुक रखता हूँ, जिस रियासत से ताल्लुक रखता हूँ, हिन्दू-मुस्लिम भाईचारे का एक गवाह है हैदराबाद, जिसको आंध्र प्रदेश के नाम से याद किया जाता है। मुझसे पहले कई वक्ताओं ने अलग-अलग तरीके से अपने इरादों को इस हाउस में रखा और वजीरे मौसूफ से दरखास्त की।

सर, मैं ऐसी स्टेट से आता हूँ जहाँ से लोकसभा में 33 एम.पी. हमारे जीतकर यूपीए सरकार के अंदर आए। लेकिन हिन्दू-मुस्लिम के गवाह के इस शहर से मैं अपनी तकरीर का आमाज़ करूंगा। इस शहर से सिकन्दराबाद से अजमेर के लिए पहले रोजाना एक ट्रेन चला करती थी, लेकिन ब्रॉडगेज की वजह से, ब्रॉडगेज से उस लाइन को तब्दील करने की वजह से उस लाइन को मंसूख किया गया और वह ट्रेन रोजाना चलने के बजाए आजकल हफ्ते में दो दिन जयपुर के लिए जाती है। मेरी वजीरे मौसूफ से दरखास्त है कि जहाँ हिन्दू-मुस्लिम-सिख-ईसाई इस मुकदस मुकाम के लिए अजमेर शरीफ को जाते हैं, उनकी सहूलियतों के लिए, उनका ख्याल रखने के लिए, इस ट्रेन को रोजाना चलाने का इंतजाम किया जाए क्योंकि इस ट्रेन में बोगियां भी कम हैं और इस ट्रेन की बोगियों को भी ज्यादा बढ़ाने का इंतजाम किया जाए। मैं आपके द्वारा वजीरे मौसूफ से यह दरखास्त करूंगा कि रेलवे का जो आने वाला बजट प्लान होगा, उसमें इनका ध्यान रखा जाए। आंध्र प्रदेश में तकरीबन 20-25 साल से, हर चीफ मिनिस्टर के दौर में, राजशेखर रेड्डी साहब के दौर में, अब किरण कुमार रेड्डी साहब के दौर में भी कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं, जो 20-25 साल से कम्पलीट नहीं हुए हैं। मैं यह मानता हूँ कि रेलवे एक ऐसा महकमा है कि जिससे बहुत ज्यादा उम्मीदें पूरी होती हैं। आवास की तादाद भी आजकल रोजाना बढ़ती जा रही है।

रेलवे हमेशा तंगदामिनी का मुजाहिरा करता है। मैं इन तमाम बातों को मद्देन रखते हुए आपकी जानिब से, वजीरे मौसूफ से गुजारिश करूंगा कि आंध्र प्रदेश के अंदर सिकंदराबाद से विशाखापटनम जाने के लिए आपने 2011 में दुरंतों एक्सप्रेस का ऐलान किया था, आज तक शुरू नहीं हुई है। उस एक्सप्रेस को जल्द से जल्द शुरू करने का इंतजाम किया जाए। मैं आपसे दरखास्त करूंगा कि आज जहाँ सारी दुनियां पूरी तेजी के साथ मुसाफिरों को एक

जगह से दूसरी जगह लेकर जाती है, तब मैं आपको याद दिलाता चलूँ कि आज कई ऐसी रियासतों की ट्रेन हैं, जो अपने सदरेमकाम की काफी नेकी से चलते हैं। मैं आपसे मुतालिबा करूँगा कि सारी दुनियाँ के सामने आज भी हिंदुस्तान का रेलवे नेटवर्क अपना एक मकाम रखता है। इसी उम्मीद के साथ कि आपमें काम करने की जदोजहद है, आप काम कर रहे हैं, आप उम्मीदों के साथ अवाकी खिदमत करेंगे, मैं आपसे ऐसा मुतालिबा करूँगा कि तेज रफ्तार की जो ट्रेनें हैं, बुलेट ट्रेनों का जो मुतालिबा हो रहा है, उस ट्रेन के प्रोजेक्ट के ऊपर भी आपको काम करना चाहिए और कम वक्त के अंदर, शहर के हर कोने में मुसाफिरी तक पहुंचाने का इंतजाम करना चाहिए। सर, मैं आपके द्वारा इनसे दरखास्त करूँगा कि कई सालों से हैदराबाद से दो ट्रेन मुंबई के लिए जाती हैं। एक ट्रेन सिकंदराबाद से और दूसरी ट्रेन नामपल्ली स्टेशन से जाती है। चूँकि मैं उस पुराने शहर से ताल्लुक रखता हूँ, मैं आपसे कम से कम नई ट्रेन का मुतालिबा नहीं करूँगा, लेकिन इन दो ट्रेनों में से किसी एक ट्रेन को फलकनुमा, जो ओल्डसिटी से ताल्लुक रखती है, वहाँ पर चलाने का गौर कीजिए। वहाँ पर तकरीबन 60% जो आवाम है, वह उन दोनों ट्रेनों पर पुराने शहर से बढ़ती है, अगर आप इस फलकनुमा ट्रेन से सफर कराएँगे तो मैं आपके द्वारा वजीरे मौसूफ का मम्नून रहेगा। सर, दूसरी बात ट्रेन की जो स्पीड है, उससे संबंधित है। आज जो लोग ट्रैक के साथ जुड़े हैं, आपकी काफी जमीनें ट्रैक के साथ हैं, बहिन ममता जी ने अपने बजट के अंदर यह ऐलान किया था कि ट्रैक के साथ जितनी जमीनें हैं, वहाँ पर गरीब लोगों को और रेलवे मुलाजमीन के लिए मकानात तैयार करके दिए जाएँगे। मैं वजीरे मौसूफ से यह चाहता हूँ कि आपने इस हाउस में जो ऐलान किया था, उसको पायातकमील तक पहुंचाने के लिए इस प्रोजेक्ट को पूरा करेंगे। सर, मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूँगा, लेकिन मैं आपसे एक बात की दरखास्त जरूर करूँगा कि ट्रेन के जरिए लोग अपने-अपने मुकाम तक पहुंचते हैं, उनको आसानी से ट्रेन तक पहुंचाने के लिए और क्वालिटी फूड मुहैया कराने के लिए खाने का बहुत नाकिस इंतजाम होता है। जो खाना है, उस संदर्भ में कई मैम्बर्स ने ट्रेन के अंदर खाने पर अपने खयालात का इजहार किया है। लास्ट बजट सेशन था, तब मैंने भी इसके बारे में कहा था। आपको जो कैंटरिंग का सवाल है, कैंटरिंग के अंतर्गत आपकी जो फूड सप्लाय होती है, क्या उसका फूड टेस्ट किया जाता है? जो खाना हम तक पहुंचाया जाता है, क्या उसकी ताकत को जाँचा जाता है? सर, ट्रेन के अंदर लोग 24 घंटे से 48 घंटे तक सफर करते हैं, खुदानखास्ता, अगर उस मुसाफिर को वह खराब खाना मिल जाए तो फूड प्वाइजनिंग के जरिए उसकी जिंदगी को खतरा हो सकता है। मेरी रेलवे डिपार्टमेंट से अपील है कि आपका जो कैंटरिंग का सिस्टम है, जिन सब्जियों की वहाँ से सप्लाय होती है, वे इंसान की जिंदगी, उसकी सेहत के लिए मुफीद हो, आप उसका टेस्ट करवाने का कोई इंतजाम कीजिए और वहीं चीज सप्लाय कीजिए। सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, मैं आपका एक मिनट और लेना चाहता हूँ। सर, पेड्डापल्ली से निजामाबाद ट्रेन का आंध्र प्रदेश की आवाम का एक मुतालिबा है। मैं चाहूँगा कि आप उस मुतालिबा को पूरा करें। सर, आपने वारंगल एक फैक्ट्री का ऐलान किया था, मैं चाहूँगा कि उस फैक्ट्री को जल्द से जल्द तय समय में कम्प्लीट कराया जाए। आपने मुझे कहने का मौका दिया है, इन अल्फाज के साथ मैं रेलवे मिनिस्टर से ऐसी उम्मीद करूँगा कि आपके मिनिस्टर ने इसी हाउस में ऐलान किया था। आंध्र प्रदेश के जिला ...(व्यवधान)...

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

श्री मोहम्मद अली खान : आंध्र प्रदेश की सरकार के रेलवे के जितने भी ...(व्यवधान)... लौटाए गए हैं, आप उनको आने वाले रेलवे बजट में पूरा करेंगे, ऐसी उम्मीद के साथ आपसे इजाजत लेता हूँ। जय हिन्द।

جناب محمد علی خان (آندھرا پردیش) : وائس چیئرمین سر، آپ نے مجھے ریلوے کے ایئر ٹیریفیشن بل پر بولنے کا موقع دیا اور میں اس بل کی تائید کرتا ہوں۔ اس تائید کے ساتھ، میں جس شہر سے تعلق رکھتا ہوں، جس ریاست سے تعلق رکھتا ہوں، ہندو-مسلم بھائی چارے کا ایک گواہ ہے حیدرآباد، جس کو آندھرا پردیش کے نام سے یاد کیا جاتا ہے۔ مجھ سے پہلے کئی وکٹاؤں نے الگ الگ طریقے سے اپنے ارادوں کو اس ہاؤس میں رکھا اور وزیر موصوف سے درخواست کی۔

سر، میں ایسی اسٹیٹ سے آتا ہوں جہاں سے لوک سبھا میں 33 ایم پیوز۔ ہمارے جیت کر یوپی۔اے۔ سرکار کے اندر آئے۔ لیکن ہندو-مسلم کے گواہ اس شہر سے میں اپنی تقریر کا آغاز کروں گا۔ اس شہر سے سکندرآباد سے اجمیر کے لئے پہلے روزانہ ایک ٹرین چلا کرتی تھی، لیکن براڈ گیج کی وجہ سے، براڈ گیج میں اس لائن کو تبدیل کرتے کی وجہ سے اس لائن کو منسوخ کیا گیا اور بجائے وہ ٹرین روزانہ چلنے کے آجکل وہ ٹرین ہفتے میں دو دن جے پور کے لئے جاتی ہے۔ میری وزیر موصوف سے درخواست ہے کہ جہاں سے اس مقدس مقام کو ہندو-مسلم-سکھ-عیسائی اجمیر شریف کو جاتے ہیں، ان کی سہولتوں کے لئے، ان کا خیال رکھنے کے لئے، اس ٹرین کو روزانہ چلانے کا انتظام کیا جائے کیوں کہ اس ٹرین میں بوگیاں بھی کم ہیں اور اس ٹرین کی بوگیوں کو بھی زیادہ بڑھانے کا انتظام کیا جائے۔ میں آپ کے ذریعے وزیر موصوف سے یہ درخواست کروں گا کہ انے والے ریلوے کا جو بجٹ پلان ہوتا ہے۔ آندھرا پردیش میں تقریباً 20-25 سال سے، ہر چیف منسٹر پہلے راج شیکھر ریڈی صاحب کے دور میں، آج کرن کمار ریڈی صاحب کے دورے میں بھی کئی ایسے پروجیکٹس ہیں، جو 20-25 سال سے کمپلیٹ نہیں ہوئے

†Transliteration in Urdu Script.

ہیں۔ میں یہ مانتا ہوں کہ ریلوے ایک ایسا محکمہ ہے جس سے بہت زیادہ امیدیں پوری ہوتی ہیں۔ عوام کی تعداد بھی آج کل روزانہ بڑھتی جا رہی ہے۔ ریلوے ہمیشہ تنگ دامنی کا مظاہرہ کرتا ہے۔ میں ان تمام باتوں کو مدنظر رکھتے ہوئے آپ کی جانب سے، وزیر موصوف سے گزارش کروں گا کہ اندھرا پردیش کے اندر سکندرآباد سے وشاکھاپٹنم جانے کے لئے آپ نے 2011 میں اعلان کیا تھا۔ درنتوں ایکسپریس آج تک شروع نہیں ہوئی ہے۔ اس ایکسپریس کو جلد سے جلد شروع کرنے کا انتظام کیا جائے۔ میں آپ سے درخواست کروں گا کہ جہاں پر ساری دنیا پوری تیزی کے ساتھ مسافروں کو ایک جگہ سے دوسری جگہ لے کر جاتی ہے، میں آپ کو یاد دلانا چاہتا ہوں کہ آپ کئی ایسی ریاستوں کی ٹرین ہیں، جو اپنے صدر مقام کو کافی نیکی سے چلتے ہیں۔ میں آپ سے مطالبہ کروں گا کہ ساری دنیا کے سامنے آج بھی ہندوستان کا ریلوے نیٹ-ورک اپنا ایک مقام رکھتا ہے۔ اسی امید کے ساتھ کہ آپ میں کام کرنے کی جدوجہد ہے، آپ کام کر رہے ہیں، آپ امیدوں کے ساتھ عوام کی خدمت کریں گے، میں آپ سے ایسا مطالبہ کروں گا کہ تیز رفتار کی جو ٹرینیں ہیں، 'بلٹ ٹرین' کا جو مطالبہ ہو رہا ہے، اس ٹرین کے پروجیکٹ کے اوپر بھی آپ کو کام کرنا چاہئے اور کم وقت کے اندر، شہر کے ہر کونے میں مسافروں تک پہنچانے کا انتظام کرنا چاہئے۔

سر، میں آپ کے ذریعے ان سے درخواست کروں گا کہ کئی سالوں سے حیدرآباد سے دو ٹرین ممبئی کے لئے جاتی ہیں۔ ایک ٹرین سکندر آباد سے اور دوسری ٹرین نامپلی اسٹیشن سے جاتی ہے۔ چونکہ میں اس پرانے شہر سے تعلق رکھتا ہوں، میں آپ سے کم سے کم نئی ٹرین کا مطالبہ نہیں کروں گا، لیکن ان دو ٹرینوں میں سے کسی ایک ٹرین کو فلک نما، جو اولڈ سٹی سے

نعلق رکھتی ہیں، وہاں پر آپ چلانے کا غور کیجئے۔ وہاں پر تقریباً 60% جو عوام ہے، وہ ان دونوں ٹرین پر پرانے شہر سے چڑھتے ہیں، اگر آپ اس فلک نما ٹرین سے سفر کرائیں گے تو میں آپ کے ذریعے وزیر موصوف کا ممنون رہوں گا۔

سر، دوسری بات یہ ہے کہ ٹرین کی جو اسپید ہے، آج جو لوگ ٹریک کے ساتھ جڑے ہیں، آپ کی کافی زمینیں ٹریک کے ساتھ ہیں، بہن ممتا جی نے اپنے بجٹ کے اندر یہ اعلان کیا تھا کہ ٹریک کے ساتھ جتنی زمینیں ہیں، وہاں پر غریب لوگوں کو اور ریلوے انڈینٹس کو تیار کر کے دئے جائیں گے۔ میں وزیر موصوف سے یہ چاہتا ہوں کہ آپ نے اس ہاؤس میں جو اعلان کیا تھا، اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کے لئے اس پروجیکٹ کو پورا کریں گے۔ سر، میں آپ کا زیادہ وقت نہیں لوں گا، لیکن میں آپ سے ایک بات کی درخواست ضرور کروں گا کہ ٹرین کے ذریعے لوگ اپنے اپنے مقام تک پہنچتے ہیں، ان کو آسانی سے ٹرین تک پہنچنے کے لئے، ان کو فیملٹی مہیا کرانے کے لئے کھانے کا بہت ناقص انتظام ہوتا ہے۔ جو کھانا ہے، کئی ممبرس نے ٹرین کے اندر کھانے پر اپنے خیالات کا اظہار کیا، لاسٹ ٹائم جب بجٹ سیشن تھا، تب میں نے بھی کہا تھا، آپ کا جو کیٹرننگ کا سوال ہے کیٹرننگ کے انٹرگت آپ کی جو فوڈ سپلائی ہوتی ہے، کیا اس کا میڈیکل ٹیسٹ کیا جاتا ہے؟ جو کھانا ہم تک پہنچایا جاتا ہے، کیا اس کی طاقت کو جانچا جاتا ہے؟ سر، ٹرین کے اندر لوگ 24 گھنٹے سے 48 گھنٹے تک ہوتے ہیں، اگر خدانخواستہ، کوئی سونے کے حساب سے اس ٹرین میں سفر کر رہا ہے، اگر اس مسافر کو وہ کھانا مل جائے تو فوڈ پوزننگ کے ذریعے سے اس کی زندگی کو خطرہ ہو سکتا ہے۔ میری ریلوے ڈیپارٹمنٹ سے اپیل ہے کہ آ

کا جو کیئرنگ سسٹم ہے، جس سبزیوں کی وہاں سے سپلائی ہوتی ہے، وہ انسان کی زندگی کے صحت کے لئے مفید ہو، اس کا ٹیسٹ کروانے کا کوئی انتظام کیجئے اور وہی چیز آپ سپلائی کیجئے۔

سر، آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا ہے، میں آپ کا ایک اور منٹ اور لینا چاہتا ہوں۔ سر، پیڈاپلی سے نظام آباد ٹرین کا آندھرا پردیش کی عوام کا مطالبہ ہے۔ میں چاہوں گا کہ آپ اس مطالبہ کو پورا کریں۔ سر، وارنگل آپ نے ایک فیکٹری کا اعلان کیا تھا، میں چاہوں گا کہ اس فیکٹری کا جلد سے جلد طے وقت میں کمپلیٹ کرایا جائے۔ میں ان الفاظ کے ساتھ، آپ نے مجھے کہنے کا جو موقع دیا ہے، میں ریلوے منسٹر سے ایسی امید کروں گا کہ آپ کے منسٹر نے اسی ہاؤس میں اعلان کیا تھا۔ آندھرا پردیش کے ضلع

....(مداخلت)....

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

جناب محمد علی خان: آندھرا پردیش کی سرکار کے ریلوے کے جتنے بھی

....(مداخلت).... لوٹائے گئے ہیں، آپ آنے والے ریلوے بجٹ میں پورا کریں گے۔

میں ایسی امید کے ساتھ آپ سے اجازت لیتا ہوں۔ جے ہند۔

†Transliteration in Urdu Script.

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र) : सर, रेलवे के दो बिलों के ऊपर चर्चा हो रही है। भारतीय रेलवे एशिया का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है। रेल चलती है, तो गरीबों के घर चलते हैं, उनको रोटी मिलती है। इस देश की 121 करोड़ आबादी का हर घटक रेलवे से सीधा जुड़ा है। इसीलिए मुझे लगता है कि सरकार को रेलवे के ऊपर ध्यान देना चाहिए और उसकी जो माँगें हैं, उनके बारे में गंभीरता से विचार करना चाहिए।

सर, पिछले रेल बजट में रेल मंत्री ममता बनर्जी जी ने 2011-12 के लिए 131 नई ट्रेनों की घोषणा की थी, लेकिन मेरी जानकारी के अनुसार अब तक इनमें से सिर्फ 50 प्रतिशत यानी 68 ट्रेनें ही चल पाई हैं। करीब 10 महीने बीत चुके हैं, अब नया बजट आ जाएगा, लेकिन अभी तक 63 ट्रेनों का कोई अता-पता नहीं है। इसके लिए रेलवे, कोचों का अभाव, इंफ्रास्ट्रक्चर की कमी और अधूरे संसाधनों का कारण बता रही है। मेरा मंत्री महोदय से यह सवाल है कि जब आपके पास इन सबकी कमी थी, तो किस आधार पर नई ट्रेनों की घोषणा की गई? क्या सिर्फ लोकप्रियता पाने के लिए और चुनावी लाभ उठाने के लिए आपने यह घोषणा की थी? हमारा यह मानना है कि आप घोषणा तो बहुत करेंगे, लेकिन जब तक रेलवे में अतिरिक्त स्पेस नहीं बनेगा, तब तक आम आदमी को न्याय नहीं मिल सकता है। कई बार यह मुद्दा उठा है कि एसी फर्स्ट क्लास में 20, एसी टू टीयर में 46 और एसी स्लीपर में 96 यात्री यात्रा करते हैं, लेकिन सभी कोचों में टायलट्स की संख्या सिर्फ चार होती है। आप इसमें कोई बढ़ोतरी नहीं करते।

मैं महाराष्ट्र से आया हूँ और महाराष्ट्र की राजधानी मुम्बई से बेहतर रेलवे का महत्व कोई और नहीं समझ सकता। मुम्बई का उदाहरण लीजिए, तो वहां पर जो योजनाएँ चल रही हैं या घोषित की गई हैं, सभी की रफ्तार रेलवे की पैसंजर ट्रेनों से भी बदतर है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह रफ्तार बढ़ाई नहीं जा सकती? अगर राजधानी ट्रेनों की स्पीड से रेलवे का विकास होगा, तो मुझे लगता है कि जनता को सुविधा होगी। आज परिस्थिति यह है कि मुम्बई का रेल यात्री रेलवे की छतों पर यात्रा करता है, कपलिंग पर बैठता है और उसे कहाँ-कहाँ खड़ा रहना पड़ता है। यह सुरक्षा के लिए भी खतरनाक है।

1853 में अंग्रेजों के शासन में देश में रेलवे की शुरुआत हुई थी और पहली ट्रेन मुम्बई और थाणे के बीच चली थी। आप इसी से अंदाज लगा सकते हैं कि यह क्षेत्र रेलवे के लिए उस समय भी कितना महत्वपूर्ण था, जितना आज है, लेकिन दुर्भाग्य से अगर कोई सबसे उपेक्षित खंड है, तो वह मुम्बई का रेलवे उपनगरीय खंड है। सर, मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि इसी सदन में आपने 16 दिसम्बर को हमारे भारतकुमार राऊत जी के starred question का एक reply दिया था कि महाराष्ट्र के जो 35 pending projects हैं, उनके लिए आपने fund release करने के लिए घोषणा की थी - लगभग 700 करोड़ रुपए, लेकिन हमने अभी-अभी सरकार के पास inquiry की है, तो इसमें से अभी तक कोई fund release नहीं हुआ है। अगर आप इस प्रकार की घोषणा करते रहेंगे और हम सुनते रहेंगे, तो रेलवे जहां है, वहीं की वहीं रहेगी, मैं यह मुम्बई के बारे में कहना चाहता हूँ।

दूसरी बात यह है कि मुम्बई का जो हाल है, आप इसके लिए एक ही काम कर सकते हैं। हम बार-बार माँग करते हैं कि आप गाड़ियाँ बढ़ाइए, डिब्बे बढ़ाइए।

रेलवे ट्रैक के आसपास जो झोपड़ियां बनी हैं, आप उनको हटा नहीं सकते हैं। देखिए, आपके पास जो रेलवे पुलिस फोर्स है, अगर आप उसके लिए भी मजबूती से काम करेंगे, तो आपकी प्रॉपर्टी बचेगी, लेकिन आज आप रेलवे पुलिस फोर्स को कोई ताकत नहीं दे रहे हैं।

एक अन्य बात यह है कि रेलवे के पास बहुत सी जमीनें हैं, जिनका अतिक्रमण हुआ है और यह अतिक्रमण करने वाले कोई इस देश के लोग नहीं हैं, वे देश के बाहर से आए हुए हैं, बंगलादेश से आए हुए हैं और इन लोगों ने रेलवे की पूरी प्रॉपर्टी के ऊपर कब्जा किया हुआ है। जब हम इसके खिलाफ आवाज उठाते हैं, तो वे हमें कहते हैं कि हम देश विरोधी काम करते हैं। लेकिन ऐसा नहीं है, क्योंकि वे इस देश के लोग नहीं हैं। इसलिए हम बार-बार बोलते हैं कि आप एक बार रेलवे पुलिस फोर्स को काम दीजिए और मुम्बई उपनगरीय रेलवे में जो भी इस प्रकार से झोपड़ियाँ बनी हैं या illegal construction बने हैं, आप उनको एक बार खत्म करिए। मुम्बई में आतंकवादियों का जो सबसे ज्यादा सॉफ्ट टारगेट है, वह रेलवे है। मुम्बई में सबसे ज्यादा बम विस्फोट रेलवे में ही हुए हैं और अब तक रेलवे में लगभग 400 से ज्यादा लोग मारे जा चुके हैं। इसके लिए मैं आपसे बार-बार विनती करता आया हूँ और इस बार भी आपके माध्यम से मैं यही कहना चाहता हूँ कि कृपा करके आप सुरक्षा का पूरा जिम्मा रेलवे पुलिस फोर्स को दीजिए। एक बार यह पूरी जमीन आप अपने कब्जे में लीजिए। बार-बार इसके बारे में मैंने आपको पत्र भी लिखा है, गृह मंत्रालय को भी पत्र लिखा है, लेकिन मुझे लगता है कि रेलवे को अपनी प्रॉपर्टी की कोई भी जरूरत नहीं है। हो सकता है आपको जरूरत नहीं होगी, लेकिन मुम्बई की सुरक्षा के लिए हमें उसकी बहुत जरूरत है। मैं फिर से एक बार आपसे विनती करूंगा कि आप उस ओर ध्यान दीजिए। धन्यवाद।

DR. GYAN PRAKASH PILANIA (Rajasthan) : Thanks, your honour, it is very kind of you to have given me an opportunity to speak. My submission is on a very particular Bill which has been presented here, that is, the Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008. This Bill is of 1966 vintage. Forty-five years have passed and now, we have thought of amending it. 'देर आए दुरुस्त आए' Object of this Bill is three-fold. One is to bring, within its ambit, the unlawful possession of goods; number two, make the punishment for such offences more deterrent; and, number three, to equip the RPF with requisite powers of investigation and prosecution for offences. These are the objectives. Objectives are valid; objectives are well taken. And, I support this Bill. The RPF needs strength to check these offences. Amendment has also been made regarding heading of the 'offences'. For example, 'theft or dishonestly misappropriated' have been added. Earlier, it was only 'unlawful possession of railway property' which was not covering the complete ambit of damage to the Railways property or loss to the Railways property. Now, it has been very rightly covered.

Similarly, there has been a change, as far as the inquiry pattern is written. Here, it has been

mentioned, "When an officer of the Force receives information about the commission of an offence punishable under this Act, or when any person is arrested." Earlier, it was not that comprehensive. So, it is a welcome step.

Somehow, pilferage should be checked. Loss to the Railways should be brought under control. Land of the Railways should remain untrespassed. Encroachment should not be there. Alienation should not be there. But, it is a very common thing. Railways should ensure that vandalism is not there. I will specially point out to the hon. Railway Minister that vandalism can be checked only when the people of the nation feel that Railway is their own property; they feel oneness with the Railway. That message has to go and that message will be there only when they find a right reaction from railwaymen, from the lineman to the General Manager, to the Chairman of the Railway Board, and when there is concern in the minds of the Railway people for *matti*, *maanush* and common man. Till common man remains alienated from Railways, there will neither be protection of Railway land, nor Railway property, nor persons, nor goods, nor sleepers, nor vandalism come to an end. So, that concern has to be there.

As far as the Railway Protection Force is concerned, I do not know whether the eloquent Railway Minister is aware that it is being called by certain people as 'railway pilferage force', not protection force. There will be many cases of this kind when, because of corrupt motives, the Railway Protection Force people themselves have connived at, or, have colluded with, in trespassing of Railway land or in doing away of the Railway parcels and goods, which results in loss of crores and crores of rupees. I will specially bring to the kind attention of the hon. Railway Minister the prevalent corruption in the Railways. It will be interesting for him to hear and know that in 1952, there 'was a Railway Enquiry Committee headed by Acharya J. B. Kriplani, and, that Committee came to the conclusion, which will surprise everyone. Acharya Kriplani said, "The Committee feels that if corruption is eliminated from Railways...", I repeat, "The Committee feels that if corruption is eliminated from Railways, trains would ply on tracks of gold instead of iron." That holds good even now, and, today, you have more than what it was in 1952.

Corruption is a cancer, which is eating particularly, the national assets of Railways. In Railways, you will find corruption at every contact point like, booking and reservation offices, parcel and goods offices, engineering and construction offices, purchase and sale or scrap, taking persons without tickets, which is known as *Murgabaazi*. These are the different points and areas of corruption in the Railways, which need very particular care. I am saying this with authority because I have seen

the working of the Railways, GRP and RPF from very close quarters. I have been the DIG of the CBI; DIG, Railways, Director-General of Anti-corruption and Vigilance, and, I have seen how the common man is fleeced by Railways at every point. With the Railway Minister, who is so eloquent, and, who is known for his erudition and transparent integrity, I hope, he will take certain steps to check the cesspool of corruption.

These are known areas, which I have pointed out, where corruption breeds in Railways. Vigilance is only an eye-wash. Out of 14 lakh Railway employees, how many have been caught by the vigilance unit by now. Every year, there will be a few hundred only, out of 14 lakh employees, when at every contact point, you find corruption. It is for the hon. Minister of Railways to see as to what can be done in this matter.

Another point, which I would like to put across is scandals in Railway Recruitment Board examinations. It is common knowledge. Everybody knows that in Recruitment Boards, corruption is manifest and the first quality of a person to be recruited would be that he is somehow able to pay money. This is what happens. (Time-bell rings). Sir, I am the only speaker from my Party....(*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): But you have taken much more time.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA : This is on another...(*Interruptions*)...

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

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: I know that time is limited but your generosity is not limited. I am sure of that. ...(*Interruptions*) Sir, on this Act, I am the only person who is speaking. ...(*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : That is correct. ...(*Interruptions*)

DR. GYAN PRAKASH PILANIA : I am not speaking on general Railways. ...(*Interruptions*)

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

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: I would like to point out...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): I gave five minutes each to others. You have already taken eight minutes. You have got special consideration(*Interruptions*)...That is very generous contribution.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: You have been always generous(*Interruptions*)... I would like to point out that there are seven areas, which need very special consideration, namely, service, security, safety, punctuality, cleanliness, amenities and courtesy. These things, if brought into working of the Railways, I think, the Railways will get a good name. About food, I would not talk because it has already been talked about. The way to one's heart is through stomach, your honour. So, let there be proper catering service and right catering service, a service as you desire.

I will point out only one thing that for a poor man, let there not be a Garib Rath.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Pilaniaji, please conclude it now.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: I am concluding just now, Sir.

Let there not be a Garib Rath, but let there be passenger coaches more in number. I mean, he does not mind travelling by a cattle class, but, at least, some bogies should be there. He should not be forced to ride on a coupling or on the roof of a train. (*Time-bell rings*)

Lastly, I will just say only one thing, Sir. I will remind the hon. Minister...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : You have taken ten minutes Pilaniaji.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: I will just end by saying what Mahatma Gandhi had said.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : I gave everybody five minutes and you have already taken ten minutes.

DR. GYAN PRAKASH PILANIA: Mahatma Gandhi had said, "Please take care of the poorest of the poor, loneliest of the lonely and "*Daridra Narayan*". He also said, "I will give you a talisman. Whenever you are in doubt, think of the lowest and the loneliest man. Whenever you are in doubt, or when the self becomes too much with you, apply the following test. Recall the face of the poorest and the weakest man whom you may have seen and ask yourself, if the step you contemplate is going to be of any use to him". I think, the hon. Railway Minister will keep it in mind. Thank you for giving me time.

श्री ईश्वर सिंह (हरियाणा) : महोदय, मैं आज Appropriation Railways Bill 2011 और Railway Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेलवे इस देश की

जीवन रेखा है। मैं मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ कि रेलवे के अंदर जो कमियाँ थीं, उनको पूरा करने के लिए उन्होंने बहुत अच्छी पहल की है। देश की जनता आज इनकी तरफ देख रही है। मेरे से पूर्व वक्ता ने ठीक ही कहा है कि रेलवे बोर्ड के अंदर बहुत कुछ करना बाकी है। जहाँ तक Railway Property (Unlawful Possession) Amendment की बात है, 1961 में यह एक्ट बना था। इसमें जो खामियाँ थीं, उनको दूर करने के लिए 2008 में समिति के द्वारा जो amendment लाई गई, मैं उसको दोहराना चाहता हूँ। इसकी धारा 3 और 4 के अंदर इतनी त्रुटियाँ थीं कि धारा 8 के अंदर उनको दूर करने के लिए यह बिल लाना पड़ा। जहाँ तक चल और अचल संपत्ति की बात है, उसमें हैरानी की बात यह है कि भूमि जो कि अचल संपत्ति है, उसको इसके अंदर संपत्ति ही नहीं माना गया है। चूंकि इसमें भूमि को संपत्ति नहीं माना गया है, इसलिए जितने भी केस हुए, वे सारे केस हारते रहे। उसको इसमें सफलता नहीं मिली।

सर, भूमि का किस्सा ऐसा है कि रेल की जो लाइनें शहर की आबादी से होकर गुजरती हैं, वे सारी की सारी कॉमर्शियल हैं। रेलवे की प्रॉपर्टीज को unlawful ढंग से कब्जा किया जाता है। वैसे तो रेलवे की 75 परसेंट भूमि पर स्टेशन, रेलवे लाइन, रेलवे कॉलोनी, हॉस्पिटल, स्कूल, आदि रेलवे से संबंधित infrastructure बनाने के काम आती हैं। 15 परसेंट भूमि पर वन, वृक्ष और जंगल हैं। रेलवे की 10 परसेंट भूमि ऐसी है, जो खाली पड़ी हुई है। वह किसी भी काम में नहीं आती है और रेल मंत्रालय खुद इस बात को मानता है। इस संबंध में मेरा यह सुझाव है कि जो 10 परसेंट भूमि खाली है, वह भूमि भूमिहीन लोगों को दे दी जाए।

(श्री उपसभापति पीठासीन हुए)

उनको पट्टे पर दे दी जाए। ऐसा करने से वह भूमि अनधिकृत कब्जे से भी बचेगी और उन्हें रोजगार भी मिलेगा। जो भूमिहीन लोग हैं, वे अपनी दशा के मुताबिक काम में परिपूर्ण हैं और वे काम करने में समर्थ हैं। उनको यह भूमि कम से कम 3 साल 5 साल के पट्टे पर दे दी जाए, ताकि इससे जो आमदनी हो, वह रेलवे को मिले और रेलवे की जमीन unlawful possession से बच सके। सर, मैं इसकी कमेटी का मैम्बर भी हूँ और इस समिति में यह आया है कि 31-3-2006 की स्थिति के अनुसार रेलवे की लगभग 2 हजार 33 हेक्टेयर भूमि महानगरों में और उसके आसपास के शहरी क्षेत्रों में अतिक्रमित है। सभी जगहों में उत्तर रेलवे में सबसे अधिक यानी 1,145 हेक्टेयर भूमि अतिक्रमित है, यानी वह गैर-कब्जे के अंदर है। समिति द्वारा यह भी पाया गया कि कुल 1 लाख 60 हजार मामलों में से केवल 40 हजार मामले पीपीई के अंतर्गत न्यायालयों में लंबित पड़े हैं। इससे यह साबित होता है कि रेलवे प्रॉपर्टी का संरक्षण और उसकी देखभाल में रेल मंत्रालय बहुत पीछे रहा है। इस विषय के लिए पूरा टाइम देना पड़ेगा।

सर, आपने मुझे जो समय दिया, इसके दौरान मैं एक-दो बातें और कहूँगा। हमारे हरियाणा के सभी मैम्बर्स ने यह मांग रखी थी कि कुरुक्षेत्र को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बना दिया जाए और माननीया मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने(व्यवधान)... भई, ममता और माया में थोड़ा सा ही फर्क है। हमारी ममता ने जो तरक्की की है, उसके हिसाब से

उन्होंने यह अनाउंस किया था कि रेलवे को सबसे अव्वल नम्बर पर लाएंगे। उन्होंने कुरुक्षेत्र के अंदर वर्ल्ड क्लास स्टेशन की मंजूरी दी थी। रेलवे में यह अनाउंस किया जाता है कि जो 'रेल नीर' है, उसके लिए अम्बाला में एक बहुत बड़ा प्लांट लगाया जाएगा, क्योंकि वहीं का पानी मीठा है। हमारा हरियाणा, धान का एक कटोरा है। हम धान सबसे ज्यादा उगाते हैं। हमारे यहां कनक भी सबसे ज्यादा पैदा की जाती है, परन्तु हम भाड़ा भी सबसे ज्यादा देते हैं। रेलवे के अंदर जितना भाड़ा सारी कंट्री देती है, उतना पंजाब और हरियाणा अकेले देते हैं, लेकिन उसके हिसाब से हमें कोई सहूलियत नहीं मिल रही है। अंग्रेजी के जमाने से कैथल और लवाणे की एक रेलवे लाइन है, उस लाइन पर आज तक न तो सीवरेज का कोई कनेक्शन है और न ही पानी का कनेक्शन है। उपसभापति महोदय, मैं आपको हैरानी की बात बताता हूं कि एक ट्रेन अम्बाला से दिल्ली तक चलती है, लेकिन हिन्दुस्तान के आजाद होने के इतने सालों बाद भी उस ट्रेन में कोई बाथरूम या टायलेट नहीं है। सर, रेल के अंदर तीन किस्म के यात्री बैठते हैं। एक, जो पहले दर्जे के होते हैं, वे कहते हैं कि हमें फैसिलिटीज मिलनी चाहिए। दूसरे दर्जे के वे हैं, जिन्हें टिकट मिल गयी, लेकिन सीट मिल जाए तो बहुत बड़ी बात है और तीसरे दर्जे के वे हैं, जिनके लिए ट्रेन में न तो टॉयलेट है और न बाथरूम हैं, यानी उसके अंदर कोई चीज ही नहीं है और सारे डिब्बे कनेक्टेड हैं, यह एक बड़ी अहम समस्या है।

मेरा दूसरा पड़ाव रिजर्वेशन से संबंधित है। हमारी रेलवे कमिटी की सारे देश में मीटिंग हुई, लेकिन जितने भी डिविजन है, उनमें से किसी के भी अंदर आरक्षण की सीमा पूरी नहीं पाई गयी। आरक्षण के लिहाज से जितने roster बने या हमने जितना टारेगेट बनाया, उनमें से कोई पूरा नहीं पाया। रिजर्वेशन के अंदर प्रमोशन की कमी है। ...**(समय की घंटी)**... मैं आपसे यह निवेदन करता हूं कि आपका महकमा बहुत बड़ा है और मंत्री जी, आपसे बहुत-सी आशाएँ हैं। इस आरक्षण की नीति को पूरा किया जाए और रिजर्वेशन के अंदर जो प्रमोशंस हैं, उनको पूरा किया जाए। हरियाणा में हमारा हक बनता है और हमें वह हक दिया जाए, इसकी मैं सबसे ज्यादा मांग आपसे करता हूं।

सर, कैथल बिजनेस का सबसे बड़ा केन्द्र है और वह बहुत बड़ा शहर है, इसलिए उसको दिल्ली के साथ जोड़ा दिया जाए। वहाँ एक ही रेल लाइन है जो नरवाना से कुरुक्षेत्र तक चलती है। अगर दिल्ली का व्यापारी कभी वहाँ आना चाहे तो उसको तीन जगह रेल बदलनी पड़ती है। जब आप अमृतसर से डीजल का इंजन चला सकते हैं, तो कैथल से रेलवे का इंजन डायरेक्ट चल जाए, तो उसमें क्या बुराई है? **(समय की घंटी)** उससे आपको आमदनी होगी, आपकी आय बढ़ेगी।

श्री उपसभापति : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री ईश्वर सिंह : आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री नरेन्द्र बुढानिया (राजस्थान) : धन्यवाद, उपसभापति जी। मैं Appropriation Bill और Property Bill जिन्हें रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है, इन दोनों बिलों का समर्थन करता हूं। इस के साथ ही मैं रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड को भी बधाई देता हूं कि उन्होंने रेल सुधार और देश में रेल सेवा बढ़ाने में बहुत अच्छा काम किया है।

महोदय, मैं लंबी बात न कहते हुए मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि जब पिछला बजट रेल मंत्री ममता बनर्जी ने पेश किया था, उस बजट पर जवाब देते समय उन्होंने एक बहुत बड़ी घोषणा की थी। उस दिन अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस था और इस अवसर पर उन्होंने घोषणा की थी कि जो छात्राएं शिक्षा प्राप्त करने के लिए दूसरे शहर जाती हैं, उन छात्राओं को रेल यात्रा का फ्री पास दिया जाएगा। इस घोषणा का पूरे सदन ने तालियां बजाकर स्वागत किया था, लेकिन आज इतना समय बीत जाने के बाद भी इस योजना लागू नहीं हुई। महोदय, मैंने बार-बार यह बात रेल मंत्रालय के नोटिस में लायी है, लेकिन अभी तक इस दिशा में बिल्कुल भी काम नहीं हुआ है। महोदय, उस घोषणा का पूरे देश की छात्राओं व महिलाओं ने स्वागत किया, लेकिन इतने बड़े प्रोग्राम पर कुछ भी काम न होना बहुत ही दुख की बात है। महोदय, मैं आप से और मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इतनी बड़ी घोषणा की गयी, उस घोषणा को पूरा करने की दिशा में काम करें। मंत्री जी जब जवाब दें तो सदन को बताएं कि इस घोषणा को पूरा करने की दिशा में उन्होंने कितना काम किया है?

महोदय, मैं मंत्री जी का ध्यान कॉरीडोर की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। महोदय, वर्ष 2006 में कॉरीडोर के कार्य को हरी झंडी मिली थी और आज इस परियोजना पर जितना कार्य हुआ है, उसे देखकर नहीं लगता कि 2017 तक यह काम पूरा होगा। यह एक बहुत बड़ी परियोजना हाथ में ली गयी है जिसे पूरा करने में किसान का अहम रोल है। इस परियोजना के अंदर किसान की जमीन जाएगी। इसलिए मैं आप के माध्यम से सदन से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस परियोजना को पूरा करने के लिए आप किसान की जमीन लें, लेकिन किसान के साथ अन्याय नहीं होना चाहिए। किसान की जो बहुत ही उपजाऊ जमीन है, इस उपजाऊ जमीन को नहीं लिया जाए और यदि लिया जाना आवश्यक हो तो उसे उचित मुआवजा मिले। आप पांच साल बाद इस योजना को शुरू करेंगे, लेकिन आज के भाव में किसानों को पैसा दे रहे हैं, यह मुझे उचित नहीं लगता है। मेरा निवेदन है कि आप किसान की बंजर पड़ी जमीन को उपयोग में लें और किसान को पूरी राहत दें।

महोदय, आज रेल दुर्घटनाओं पर पूरा देश चिंतित है। इन्हें रोका जाना बहुत जरूरी है। आप चाहें उस के लिए Anti Collision Device लगाएं। महोदय, हम ने इस device को नहीं लगाया है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे इस रेल तंत्र को पूरा संसार देखता है। हमारा इतना बड़ा रेल तंत्र है, लेकिन इस जमाने में भी हम दुर्घटनाएं रोकने के लिए यह device नहीं लगा पाए हैं जिस का बहुत बड़ा हर्जाना हमें भुगतना पड़ रहा है। महोदय, आज इस सर्दी और फॉग के मौसम में कोई नहीं जानता कि हमारी ट्रेन कब पहुंचेगी क्योंकि हमारी ट्रेस में सर्दियों में फॉग का मुकाबला करने वाला यंत्र नहीं लगा है।

महोदय, मैं एक विशेष बात कहना चाहता हूँ। आज कोई दुर्घटना होती है और दुर्घटना के बाद हम कई चौकाने वाली बातें देखते हैं। जो लोग दुर्घटना में घायल होते हैं, उन के पास काफी समय तक मेडिकल सुविधाएं नहीं पहुंच पाती हैं। आज के जमाने में हम बहुत तरक्की कर रहे हैं, लेकिन हमारे पास ऐसी दुर्घटनाओं के बाद मेडिकल टीम पहुंचाने का साधन नहीं है। महोदय, इस प्रकार का निर्णय होना चाहिए कि दुर्घटना के बाद चाहें हमें हेलिकाप्टर यूज करना पड़े, हवाई जहाज यूज करना पड़े, उन का यूज कर के तुरंत मेडिकल सहायता दुर्घटना स्थल तक पहुंचानी चाहिए। महोदय, आज बड़े दुर्भाग्य की बात है कि 6-6, 12-12 घंटे तक मेडिकल सहायता वहां नहीं पहुंच पाती है।

महोदय, पिछले बजट के अंदर जो घोषणाएं हुई थीं, मैं उन घोषणाओं के बारे में कहना चाहता हूं।

श्री उपसभापति : देखिए. यह बिल सिर्फ एक लाख रुपए की मांग का है, ज्यादा नहीं है। दो महीने बाद जब रेल बजट आएगा, तब बोल लीजिएगा। इस समय पूरी घोषणा के बारे में मत बोलिएगा, इतना टाइम नहीं है।

श्री नरेन्द्र बुढानिया : महोदय, मैं सिर्फ दो मिनट बोलूंगा। मैं राजस्थान से आता हूं, राजस्थान के बारे में पिछली बार घोषणा की गई थी कि जयपुर का स्टेशन आदर्श घोषित होगा। जयपुर ऐसा शहर है, जहां पर हर जगह से लोग वहां जाते हैं, देश-विदेश से लोग वहां जाते हैं। जयपुर में सब तरह के लोग जाते हैं, इसलिए वहां का स्टेशन आदर्श होना चाहिए। इस पर तत्परता से कार्य होना चाहिए।

महोदय, सीकर से नोखा वाया सालासर, यह घोषणा लंबे समय से पेंडिंग चल रही है। इसका सर्वे हो चुका है, यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है, इसको पूरा किया जाए। सदासी से हनुमानगढ़, चुरू से तारानगर, ये रेल मार्ग हैं, जो रेलवे के लिए और देश के लिए अच्छे हैं, प्रदेश के लिए अच्छे हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इनको आप अगले बजट में स्थान दें।

महोदय, मुझे तकलीफ यह होती है कि जो घोषणाएं होती हैं, उन पर छह-छह महीने तक अमल नहीं होता। यह दुख की बात है। मैं निवेदन करना चाहता हूं।

श्री उपसभापति : बुढानिया जी, आप मंत्री जी को पत्र लिख दीजिए, वे आपको जवाब दे देंगे।

श्री नरेन्द्र बुढानिया : आप ऐसी कोई ट्रेन रोजना चलाएं, ताकि राजस्थान की जनता को दिल्ली आने का लाभ मिल सके। धन्यवाद।

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब) : सर, आज दुनिया में पानी की बहुत कमी हो रही है। आप सोशल रेस्पॉन्सिबिलिटी लेते हुए अपने रेलवे में पानी की बचत कर सकते हैं, जैसे आप थर्मोस में सूप सर्व करते हैं, इसी तरह चाय के लिए आप थर्मोस का उपयोग करते हैं, उसे अकेली सर्व न करके एक बड़ी थर्मोस में अकेले पैसंजर के लिए सर्व कर दें, तो बहुत पानी सेव हो सकता है। धन्यवाद।

श्री उपसभापति : श्री गंगा चरण, आप सिर्फ सुझाव दे दो।

श्री गंगा चरण (उत्तर प्रदेश) : सर, मैं सिर्फ सुझाव ही दूंगा। मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं और उनको याद दिलाना चाहता हूं कि बुंदेलखंड बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है। मैं उनसे मिला भी था, मैंने पत्र भी दिया था और आज मैं आपके माध्यम से आग्रह भी करना चाहता हूं कि वर्ष 1996-97 के रेल बजट में महोबा से भिंड वाया काठ-उरई रेलवे लाइन का सर्वे हुआ। उसके बाद उसी सर्वे को वर्ष 1997-98 के बजट में फिर दोहराया गया, उसके बाद वर्ष 2009-10 के रेल बजट में आया कि इस रेलवे लाइन का सर्वे कराया जा रहा है। सर्वे भी हो चुका और फिर 2010-11 के रेल बजट में आया कि सर्वे के लिए एक लाख रुपया दिया जा रहा है। मेरा आपसे निवेदन है कि आप

चार सर्वे करा चुके हैं, सर्वे हो चुका है, अब बुंदेलखंड के लोग चाहते हैं कि कम से कम जो आगामी रेल बजट है, उसे रेल बजट में इस परियोजना को शामिल कर दिया जाए। आखिर कब तक रेलवे लाइन का सर्वे बुंदेलखंड के लोग रेल बजट में पढ़ते रहेंगे?

श्री उपसभापति : आपका पाइंट आ गया।

श्री गंगा चरण : मैं आपसे अनुरोध इसलिए कर रहा हूँ, क्योंकि आपके और हमारे विचार काफी कुछ मिलते-जुलते हैं। जब भी जनहित की बात आती है, चाहे वह एफडीआई का मामला हो, चाहे महंगाई का मामला हो, आप विरोध करते हैं। हमारी नेता बहन मायावती जी के साथ आप भी खड़े हो जाते हैं। ...**(व्यवधान)**... आपकी दीदी हैं और हमारी बहन मायावती हैं, आपके विचार हमारे विचार कुछ मिलते-जुलते हैं। मैं आपसे विनती कर रहा हूँ कि आप इस परियोजना को शामिल कर लें। धन्यवाद।

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Mr Deputy Chairman, Sir, thank you for giving me time to make a few observations on the Railway Bills. Some proposals are pending with the Ministry of Railways since a long time. In the last Budget, the then Railway Minister, Ms Mamata Banerjee has declared that the survey of Baripeta-Jogigopha-Sarthebari would be done. Now, it has been completed. But there is no budget provision for the new railway line.

There is another proposal pending with the Ministry of Railways. There is no requirement of fund. It is only renaming of the Puri Express train. Pun Express is coming from Assam to Puri. People have been demanding since long back that Puri Express should be renamed as Srimanti Sankardeva Express.

One new train, a Superfast Train, between Assam, West Bengal and Mumbai, should be named after Dr. Bhupen Hazarika. That is the demand being made by the people of Assam and I have to request the hon. Minister to take action in this regard.

Sir, there is one popularly known system, GP Brake system. GP Brake system was invented by Mr. Guru Prasad Das. He is from Assam; he is from Barpeta. I request the hon. Minister to take up this scheme to commemorate the contribution of this gentleman, GP Das, so that his name could be commemorated in the Railway Department itself.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Let him complete the three demands. Afterwards, you can make more demands!

SHRI KUMAR DEEPAK DAS: Only one request more, Sir. That is about the second bridge on the Brahmaputra river, Saraighat Bridge. The congestion of this train would be lessened if this second bridge project is taken up fast. This has been demanded by the people a long time back. Thank you very much, Sir.

प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) : धन्यवाद महोदय, समय की मर्यादा को देखते हुए पहले मैं यह कहना चाहती हूँ कि मेरे पूर्ववक्ताओं ने जो बातें कहीं हैं, उन्हें न दोहराते हुए मैं स्वयं को उनसे संबद्ध करती हूँ। खासकर गुजरात के बारे में श्रीमती स्मृति जुबिन ईरानी ने जो कहा है, उसको समर्थन देते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह कहना चाहूंगी कि सभी लोग यह जानते हैं कि सबसे ज्यादा रेवेन्यू अगर कहीं से प्राप्त होता है तो वह गुजरात से होता है। हम यह जानना चाहते हैं कि गुजरात पर रेल मंत्रालय कितना खर्च करता है, गुजरात को उन्होंने कितनी नयी ट्रेनें दी और वहां कितनी नयी रेल लाइनें डाली गयी हैं? इसके अलावा पिछले बजट में आपने जो घोषणाएं की थीं, क्या वे सभी नयी ट्रेनें चालू हो चुकी हैं? जिन ट्रेनों का आपने सर्वे करवाने की बात की थी, क्या उन ट्रेनों का सर्वे हो चुका है? हम आपसे आशा करते हैं कि अगले बजट के अंदर वह सर्वे पूरा हो जाएगा और उन ट्रेनों की आप घोषणा करेंगे। हम सब लोग यह जानते हैं कि रेलवे को 100 रुपए कमाने के लिए 125 रुपए खर्च करने पड़ते हैं, इसलिए मैं आपसे यह भी कहना चाहती हूँ कि अगर जरूरत पड़े, अगर आपको लगे कि आधुनिकीकरण के लिए आपके पास पैसा नहीं है तो आप किराया बढ़ाइए, लेकिन किराया बढ़ाने के बाद आप पूरे देश में, सभी लोगों को रेलवे की पूरी facility दीजिए। यह जनता की मांग है और समय की मांग भी है। महोदय, मैं एक-दो बातों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करूंगी। गुजरात के बारे में कहना चाहती हूँ कि मुम्बई से जो ट्रेनें अहमदाबाद आती हैं, वे ट्रेनें वहां 12-12 घंटे खड़ी रहती हैं। उन ट्रेनों को अगर आप मुम्बई से आबू रोड तक कर देंगे तो पूरे नार्थ गुजरात को इसका लाभ मिलेगा। दूसरा, मैं यह कहना चाहती हूँ कि एक ट्रेन आप पाटन तक चलाइए और एक ट्रेन को आप आबू रोड तक दे दीजिए तो पूरे नॉर्थ गुजरात को इसका लाभ मिलेगा। इसी तरह से कच्छ से दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है। इस लिए मेरा अनुरोध है कि आप कच्छ से दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलाइए। तीसरा, gauge conversion के नाम पर विरमगंज से महसाणा मीटर गेज से ब्रॉड गेज conversion की बात की गयी थी, इसलिए राजकोट से लेकर दिल्ली की जो ट्रेन थी, वह उस टाइम बंद की गयी थी, लेकिन gauge conversion का काम पूरा होने के बाद भी वह ट्रेन अभी तक चालू नहीं हुई है। मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि इस gauge conversion का फायदा क्या हुआ? Gauge conversion के बाद ज्यादा ट्रेनें मिलनी चाहिए, उसकी बजाय वह ट्रेन ही अगर बंद हो जाए तो हमें उस gauge conversion का फायदा नहीं नुकसान ज्यादा हुआ। इसलिए मेरा अनुरोध है कि उसे भी आप चालू कीजिए। महोदय, आप खुद गुजरात से हैं। इसलिए आप जानते हैं कि अम्बा जी वहां का सबसे बड़ा तीर्थ स्थान है। वहां पर हर रोज काफी लोग दर्शन करने के लिए जाते हैं। काफी समय से यह मांग रही है कि महसाणा वाया तारंगा, अम्बाजी और आबू रोड की एक ट्रेन चलाई जाए तथा जो अभी तारंगा तक मीटर गेज है, उसको ब्रॉडगेज किया जाए। पुराने समय में अम्बाकाटा तक रेलवे ने जमीन भी एक्वायर की थी और कुछ ब्रिजेंज भी बनाए थे, लेकिन अभी भी वह काम शुरू नहीं हुआ है। पिछले बजट में आपने कहा कि हम इसका सर्वे करवा रहे हैं। मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि वहां कितनी बार सर्वे होगा? यह बात हमारी समझ से परे है कि आप उस ट्रेन को कब चालू करेंगे? इसी तरह से मैं आपको एक बात के लिए धन्यवाद देती हूँ कि आपने अहमदाबाद से द्वारका के लिए जो हमारी मांग थी, वह ट्रेन

शुरू कर दी है। इसी तरह से अहमदाबाद से रामदेवरा, जो राजस्थान के अंदर है, हमारी डिमांड है कि कम से कम आप पूरे महीने में दौज के दिन एक ट्रेन शुरू कर दीजिए। यह गुजरात के लोगों के लिए बहुत फायदे में रहेगा। मेरी तीसरी बात यह है कि जो आपने अभी कॉरिडोर की बात की है, उसके बारे में मैं कहना चाहूंगी कि सद्भावनिक तौर पर यह स्वीकार होना चाहिए कि पुरानी जो रेलवे लाइन जा रही है, उसी के सामानान्तर, उसी के साथ-साथ उसी के पास में आपको नई रेलवे लाइन डालनी चाहिए। अगर आप उससे अलग रेलवे लाइन डालने का काम करेंगे तो उसमें काफी लोगों की जमीन चली जाएगी। खास करके मैं अपनी जिले की बात करूँ, गुजरात के मेहसाना में नान्देण, हनुमंतरिया, सोबाचल और जुगुदा में वहाँ किसानों की काफी जमीन जा रही है, जिससे उन्हें काफी नुकसान हो रहा है। उसी तरह से एक जो लाइन आप दे रहे हैं डेडिकेटेड कॉरिडोर की, जो केन्निल जाने वाली है, वहाँ पर आप इसको सालिमपुर सिटी के अंदर से ले जा रहे हैं, जिससे यह शहर दो भागों में बंट जाएगा और वहाँ के किसानों ने इस कारण आत्म हत्या तक कर ली है। इसका इतना ज्यादा असर आ रहा है कि वहाँ पर काफी किसान एजिटेशन करने के लिए तैयार हैं। हम चाहते हैं कि आप इस पर ज्यादा ध्यान दें।....(समय की घंटी)....

सर, बस दो मिनट और। सर, हमारी एक मुख्य डिमांड यह रही है कि पश्चिम रेलवे का जो हैडक्वार्टर है, वह मुम्बई से अहमदाबाद आना चाहिए। यह बात भी आप ध्यान में रखेंगे कि जब भी कोई ट्रेन की शुरुआत की बात करते हैं, तो हमें कोच की कमी बतलाई जाती है। आप गुजरात को एक कोच फैक्ट्री दीजिए। हम आपसे यह भी आशा करते हैं कि आप गुजरात में एक कोच फैक्ट्री बनाने की बात करेंगे। इसके अलावा अगर आपने राजधानी में कहीं स्टॉपेज बनाया है तो वह महत्वपूर्ण स्टेशन होगा। तो जब भी कोई लॉग रूट की ट्रेन उस स्टेशन से गुजरती है तो वहाँ स्टापिज देना जरूरी होता है। हमारी कुछ ट्रेन हैं, दिल्ली-बांद्रा गरीब रथ।

श्री उपसभापति : आपने बहुत मांग लिया है।

प्रो अलका क्षत्रिय : सर, एक मिनट। बीकानेर-कोच्चिवली एक्सप्रेस, जोधपुर-यशवंत एक्सप्रेस, पोरबन्दर-मोतिहारी एक्सप्रेस और अहमदाबाद से उदयपुर से जाने वाली जन्मभूमि एक्सप्रेस, उनके स्टॉपेज भी मेहसाना स्टेशन पर होना चाहिए।

श्री उपसभापति : अलका जी. समाप्त कीजिए।

प्रो. अलका क्षत्रिय : माननीय मंत्री जी. आप हमारी ये मांगें पूरी करेंगे, ऐसी मैं आपसे आशा करती हूँ। मैं अपनी एक आखिरी बात और कह देती हूँ। आपने कुली को लाइनमैन बना दिया है। बहुत से स्टेशनों पर आज हालत यह है कि वहाँ कुली नहीं मिल रहे हैं। सर, जो महिला यात्री हैं, वे बच्चों को लेकर चलती हैं और बुजुर्ग लोग भी हैं, जिनको कुलियों को कमी की वजह से बहुत दिक्कत आ रही है। इसलिए आप नए कुलियों की भर्ती कीजिए, जिससे वहाँ लोगों को सुविधा मिले और उनको फायदा हो। धन्यवाद।

श्री विजय जवाहर लाल दर्डा : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को दो बातों के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। उनके आने से हमारी उम्मीद फिर जाग गई है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि देश के अंदर रेल के जो प्रोजेक्ट्स हैं, वे पूरे करन के लिए करीब-करीब साढ़े तीन लाख करोड़ की आवश्यकता है। जितने प्रोजेक्ट्स हाथ में लिए हैं, वे

उनको किस प्रकार से पूरा करने वाले हैं? मैं ऐसा मानता हूँ कि रेल मंत्री बजट में जो भी घोषणा करते हैं, वह घोषणा पूरी होनी चाहिए, क्योंकि उसमें संसद की भी गरिमा है, मंत्रालय की भी गरिमा है और लोगों का भी विश्वास है। उस विश्वास में सिर्फ घोषणा करने के लिए घोषणाएं की जाती हैं, ऐसा मुझे लगता है। नान्देड व वर्धा रेलवे के बारे में, जो 270 किलोमीटर का एरिया है, पिछले बजट के अंदर माननीय मंत्री जी ने स्वयं कहा था कि हम इसको तीन वर्ष में पूर्ण करेंगे। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि इसको तीन वर्षों में कैसे पूर्ण करने वाले हैं? मेरा दूसरा विषय है कि हर आदमी जानता है कि रेल, विकास के काम में जुड़ी है। मुझे याद आता है कि मधु दण्डवते साहब ने जिस प्रकार से नेशनल पॉलिसी को ध्यान में रखते हुए रेलवे का पूरे देश का एक बजट बनाया था और प्लानिंग की थी। आज यह मांग चलती है कि बिहार में यह होना चाहिए, बंगाल में यह होना चाहिए, महाराष्ट्र में यह होना चाहिए। तो हम क्यों नहीं पूरे देश के लिए एक साथ प्लानिंग करते हैं? मेरी माननीय रेल मंत्री जी से यह अपेक्षा है कि देश में जो पिछड़े हुए भाग हैं, उनको पूरे देश से जोड़ने के लिए क्या करेंगे?

सर, मेरी तीसरी बात रेलवे प्रॉपर्टी की है जो कि बिखरी हुई पड़ी है। उसका कई जगह पर एनक्रोचमेंट हो रहा है, कई लैंड माफिया उसको हथियाने की कोशिश कर रहे हैं। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूँ कि इसके लिए आपने क्या पॉलिसी बनाई है? मुझे ऐसा लगता है कि कई ऐसे एरियाज हैं जहां पर मिलकर यह सब काम किया जाता है। इसके बारे में, मैंने भी रेल मंत्रालय को जानकारी दी हुई है। मैं यह चाहूंगा कि इसके बारे में एक पॉलिसी बनकर संसद के सामने आनी चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... चौथी बात यह है कि जो लगातार एक्सिडेंट्स होते हैं, तो उन एक्सिडेंट्स को रोकने के लिए जो नये गैजेट्स हैं, उन गैजेट्स का वह किस प्रकार से उपयोग करने वाले हैं? मैं अधिक समय नहीं लेते हुए, मैं बजट के समय ज्यादा बोलूंगा, मैं त्रिवेदी साहब, आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आपके आने के बाद से निश्चित रूप से सबकी आशाएं बढ़ी हैं क्योंकि लोग आप में विश्वास करते हैं। आपको जो रेलवे बोर्ड मिला है, उसमें अच्छे अधिकारी भी हैं। मुझे विश्वास है कि आप सबकी आशा और आकांक्षाएं पूरी करेंगे। धन्यवाद।

रेल मंत्री (श्री दिनेश त्रिवेदी) : बहुत-बहुत शुक्रिया डिप्टी चेयरमैन सर। सर, मेरी रेल आगे बढ़े. उसके पहले हम जानना चाहते हैं कि हमारे पास समय कितना है।

श्री उपसभापति : देखिए, अभी हमारे पास दो बिल्स हैं। बिजनेस बहुत ज्यादा है। उसका ख्याल रखते हुए बोलिए। आपका बजट आने वाला है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया : सर, एक मिनट। आपने कहा कि बिजनेस बहुत ज्यादा है। मैं जरा जानना चाहता हूँ कि बिजनेस कितना है?

श्री उपसभापति : एजेंडा तो है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया (झारखंड) : नहीं, सर, एजेंडा तो नहीं है।

श्री उपसभापति : अहलुवालिया साहब।

श्री एस. एस. अहलुवालिया : सर, ऐसा नहीं है। हम लोगों ने Being the last day of this Session...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Not the last day.

SHRI S. S. AHLUWALIA : Being the last day of this Session, this Business was stated earlier. Yesterday evening, we decided that on 27th, 28th and 29th we are going to sit. In-between, there is the Christmas holiday. People have already booked their tickets. We have held back some people. We have told them to stay back to speak on the NDMC Bill. But beyond that we cannot go...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Let us not get into that. Every minute is important.

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा : सर, अहलुवालिया जी, पूरे हाउस को हाईजेक करते हैं। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : आप खामोश रहिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री दिनेश त्रिवेदी : सर, मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहूंगा कि आपने मुझे यह समय दिया। ...*(व्यवधान)*...

श्री एस. एस. अहलुवालिया : मैं आपके अखबार को भी हाईजेक करता हूँ। ...*(व्यवधान)*... आपका अखबार मेरे बगैर चल नहीं सकता है।

श्री उपसभापति : यह बहस नहीं चाहिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री दिनेश त्रिवेदी : सर, यह करीब पांच घंटे का हम लोगों का सफर रहा। दो बिल के जरिए यह सफर वाकई में बहुत आनंददायक रहा और इस सफर के जरिए जो हमारे साथी हैं, हमारे सांसद जो हैं, उनसे बहुत कुछ सीखने को मिला। इस सफर में न तो डि-रेलमेट हुई और न तो किसी ने चैन खींची और जैसा अहलुवालिया साहब ने कहा कि 8 घंटे हैं, तो हमारी ट्रेन समय से नहीं बल्कि समय से आगे चली।

Sir, there are about 30 hon. speakers. I can tell you with all sincerity of purpose that I have personally noted each and every item of all the hon. Members who spoke. I also must say that right from Bolangiri to Ahmednagar to Ahmedabad, every sphere, everywhere, everyone, has spoken in one word. I must thank Smriti Iraniji for her maiden speech. She really in a very short time,

highlighted the spirit of oneness and that is what really is all about. It is nothing but the spirit of India. And, I was very happy when she said, "Let us do it. Let us get out of whatever little political differences, which are very natural, and let us go ahead with our job as far as the Railways is concerned." और मैं आपके साथ उसी में सुर मिलाता हूं। जैसे कि कहा जाता है-मिले सुर मेरा तुम्हारा तो सुर बने हमारा। इतनी बड़ी समस्या और इतना बड़ा रेल मंत्रालय है। आंकड़े सभी को मालूम हैं। फिर भी बहुत बार एम्फेसाइज करने के लिए अच्छा रहता है कि बताया जाए। सर, मैं अपनी जो बात रखूंगा वह दो हिस्सों में रखूंगा। पहले थोड़ा रेल के बारे में बताऊंगा और फिर सदस्यों के जो सवालात हैं, ज्यादा से ज्यादा बताने की कोशिश करूंगा। यह संभव तो नहीं है कि सभी के बारे में चर्चा हो, मगर हम सभी के बारे में थोड़ा तो जरूर बताएंगे और सभी को पूरी डिटेल् के साथ लिखित जवाब भी देंगे। हम इसको दो भागों में बांटना चाहेंगे।

श्री उपसभापति : इसको बताने के लिए कितना समय जरूरी है?

श्री दिनेश त्रिवेदी : वैसे तो मैं एक घंटे तक बोलना चाहूंगा, मगर जैसा कि कहा गया है कि आगे अभी बजट आने वाला है, इसलिए बजट से पहले - जैसे कि कहते हैं warming up of the Session, उससे पहले यह थोड़ी रिहर्सल हो गई है।

श्री उपसभापति : आप इस रिहर्सल के लिए सिर्फ एक लाख रुपये की डिमांड लेकर आए हैं।

श्री दिनेश त्रिवेदी : सर, सवा रुपये का जो शगुन होता है, यह शगुन का वही सवा रुपया है। ये एक लाख रुपये शगुन के हैं, बाकी चीजें तो टेक्नीकल हैं। सर, हम दो बिल के साथ काफी चर्चा करेंगे। एक तो जैसे बताया कि सप्लीमेंट्री डिमांड फॉर ग्रांट्स और दूसरा है, The Railways property (Unlawful Possession) amendment bill, 2008. हम इन दोनों के बारे में साथ में बताएंगे। दूसरे के बारे में पिलानिया जी ने बहुत अच्छी तरह से सब कुछ बता दिया है, उसमें ज्यादा कुछ नहीं है, हम सिर्फ तीन सैक्शन्स को बदल रहे हैं। सैक्शन थ्री, सैक्शन फोर एण्ड सैक्शन ऐट। पिलानिया जी ने बहुत अच्छी तरह समझा दिया कि पहले यह होता था कि जिसके पास माल हो और आप उसको रेड हैंडेड पकड़ो, तभी उसके खिलाफ कार्यवाही कर सकते हो। पहले आदमी को अरेस्ट करो, उसके बाद ही उससे पूछताछ कर सकते हो। मेरी समझ में इस अमेंडमेंट के बाद वह चीज साफ हो जाएगी और जैसे आई.पी.सी. की धारा होती है, इस अमेंडमेंट के बाद वैसी ही धारा हो जाएगी, ताकि रेलवे को सुविधा मिले कि जो भी अनलॉफुल ऐक्ट कर रहे हैं, उसको they can be brought to book, सर, मैं रेल के बारे में बता रहा था। हमारे भारत देश में रोज 19,000 ट्रेनें चलती हैं। इसका अर्थ है एक ऑस्ट्रेलिया और एक न्यूजीलैंड। हमारी रेल रोज एक ऑस्ट्रेलिया और एक न्यूजीलैंड को कैरी करके जाती हैं। हमारे पास कम से कम 14 लाख कर्मचारी हैं और हमारे 8,241 स्टेशन्स हैं। सर, Every day the Railways carry around 2.2 crore passengers. I am not getting into the details of it. But the fact is that if we go back to 90s, we used to introduce only 30-40 trains per year. नब्बे के दशक में ज्यादा से ज्यादा हम 30, 35 या 40 नई ट्रेन्स की सालाना घोषणा करते थे और चलाते थे,

5.00 P.M.

लेकिन अब 300 नई ट्रेनें चलाते हैं। मतलब कितनी गुणवत्ता बढ़ गई है, आप इसका अंदाजा लगा सकते हैं। पूरे हिंदुस्तान का इतना बड़ा मंत्रालय है। हम हमेशा यह कहते हैं कि, Can you think of India without the holy River Ganges? Can you think of India without the Great Himalayas?" Similarly, Sir, can we think of India without the Indian Railways?

We cannot think of India without the Indian Railways. वह अपनी unity का प्रतीक है, आप इसको heart-line बोलिए, इसको lifeline बोलिए, चाहें जो भी बोलिए। आज यह प्रतीक दिख रहा है कि पांच बज गए हैं, आखिरी दिन है, फिर भी यहाँ बहुत सारे लोग सुनने के लिए आए हैं, उन्होंने अपनी अपनी बातें रखी हैं।

स्मृति जी, मैं आपका बात को बढ़ाने के लिए यह कह रहा था कि इतनी बड़ी रेल और कंधा एक, यह संभव नहीं है। जब तक आपका साथ नहीं होगा और खास कर इस सदन और उस सदन का, यह बोझ कोई भी आदमी अकेला नहीं उठा सकता है। हमारी रेलवे एक professional organization है। हमारे बोर्ड के मैम्बरान से लेकर हमारे गैंगमैन, यह 14 लाख लोगों का एक बहुत ही शानदार परिवार है। उनकी एकता देखने से बनती है। इसीलिए वे इतनी बड़ी संस्था चलाते हैं और मैं गर्व के साथ कहूंगा कि हमारी यूनियन एक यूनियन नहीं, बल्कि एक फेमिली मैम्बर है, वह एक दिन की Strike भी नहीं करता है। वह हमेशा, रात-दिन रेल के बारे में सोचती है। जब हम ठंड में आराम से घर में सोते हैं, तो वह गैंगमैन inspect करता रहता है, ताकि हमारी सवारी safe हो। मैं उन सबका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूँ। वे हमारे साथ नहीं होते, तो हम कहीं के नहीं रहते। हमारे रेलवे बोर्ड के मैम्बरान के बारे में बहुत बार बात की जाती है कि वे सैलून में जाते हैं। ऐसा होता है कि वह inspection car है। बहुत बार वही उनका घर होता है। बहुत बार कुछ हादसे हो जाते हैं, उनको लम्बी-लम्बी यात्रा करनी पड़ती है। इसीलिए जब सब लोग मिल कर काम करते हैं, तो बहुत अच्छी बात होती है और उससे कुछ अच्छा निकलता है। इसलिए मैं स्मृति जी से फिर कहना चाहूंगा कि एक कंधा काफी नहीं है, साथी हाथ बढ़ाना साथी रे, एक अकेला थक जाएगा, मिल कर बोझ उठाना। यदि हम मिल कर बोझ उठाएँगे, तो फौलादी हैं, सीने अपने, फौलादी हैं बाहें, हम चाहें तो पैदा कर दे चट्टानों में भी राहें। सर, ऐसी ही चट्टानों में हमारी रेल के कर्मचारियों ने राहें पैदा कर दीं। और वे कौन सी चट्टानें हैं? The longest tunnel, जो जम्मू-कश्मीर की valley को एक करती है। वह 11.17 किलोमीटर लम्बी है और वह 2,900 मीटर की height पर है। उन्होंने बहुत अच्छी तरह, बहुत ही cautiously कि वहां कोई मंदिर हो, मजार हो, कोई भी धार्मिक जगह हो, तो सबको save करते हुए मैं समझता हूँ कि इतनी लम्बी टनल दुनिया में एक शानदार example है कि हमारी रेल क्या कुछ नहीं कर सकती है।

अभी दर्डा जी ने बताया कि लोगों को हमसे बहुत आशाएँ हैं और हमें पूरे हिन्दुस्तान को देखना है। सर, मैं यह कहना चाहूंगा हूँ कि the challenge is great and a very big challenge, but, I personally feel that while I have the support of the House, which I have, cutting across Party lines, then, the opportunity is

much more greater than the challenge. दर्डा जी बता रहे थे कि पूरा नेशनल प्लान होना चाहिए and I have also been thinking that today, the entire world has become flat, flat in terms of economic melt down; everybody is looking at India as the engine of growth कि हिन्दुस्तान की इतनी तरक्की हो रही है। चीन में भी अभी flat हो गया है। चारों जितना भी chaos हो, जो भी हो, मगर हिन्दुस्तान की तरक्की को कोई भी नहीं रोक सकता है and India is going to be the engine of growth for the world. मगर सर, मैं बहुत ही अदब से कहना चाहूंगा कि रेल के बगैर हिन्दुस्तान की जीडीपी सफल नहीं हो सकती है। So, if India is the engine of growth for the world, let me tell you, Sir, the Indian Railways is going to be the engine of growth for India. I have no doubt about it. Sir, we have learnt a lot from hon. Members who all spoke. We collectively, certainly, can do a lot of work together.

Sir, if one wants to really see what India is all about—whether rich or poor, middle-class, women, minorities, this community and that and everybody—he has to just go to a railway station and there he realises that mini-India is there at a railway station. I must tell you, Sir, that there is a huge pressure on the Members of Parliament because they are all public representatives. I am also one of the public representatives and I only understand what pressure is there of the people. When an hon. Member of Parliament speaks here, actually he is speaking not for himself; he is speaking for the lakhs and lakhs of common men, *aam Janata*. That is the pressure I too realise and there is just no way—because a common man will not understand why an under-bridge or under-pass is not being done, why his over-bridge is not being done. He does not want to understand that there is a paucity of funds. It is our duty; and, specially, it is my personal duty to see to it that जितनी भी आशाएं और आकांक्षाएं हैं, जितना भी संभव होगा, उन सबको पूरा करना मेरा काम है। मैं यह वादा भी कर सकता हूँ, जैसा कि मैंने पहले भी कहा कि if we all collectively start working together, which we do, we can do wonders; Sir, it has become a fashion to denounce a Member of Parliament. But, I tell you, let anybody outside come and spend one day with a public representative, then only he will realise what pressures are all about. That pressure is obviously transferred to me. A common man, Sir, thinks that an MP can really do anything, which is at times really not possible. Even I, as a Railway Minister, cannot do whatever I want because there are systems. Democracy is slow but very transparent. That is what we are very proud of. I must tell you, Sir, I have got a compilation of demands with me. Here with me is a booklet. Right from the day I joined this Ministry, whoever came to me has given a letter to me; there are totally 3,406 requests/demands that I have received in the last five-and-a-half months. There are demands for 202 new lines, for gauge conversion 58, for new trains 236, so on and so

forth. All I am trying to tell you is, every demand has been computerized. Which Member of Parliament came to me, when, whether the demand came through a letter or not, everything has been computerized and kept in such a way that when I prepare the Budget. I would like to ensure; जैसे एक रोटी का टुकड़ा है, "थोड़ा है-थोड़े की जरूरत है"। करना यह है कि यह जो थोड़ा है, उसे किस प्रकार हम मिल-बांट कर लें, चूंकि यह रोटी का टुकड़ा हमारा नहीं है। This belongs to the people. That is what is going to be my endeavour; that is going to be my effort. Sir, about the north-east, we have a Member from Assam, who is very compassionate about it. The first thing I did was to ensure that I try and reach out. It is not possible at times for a Minister to reach out all the Members of Parliament, but my effort has been to really reach out. And in that process, I was just thinking, what do I do? How do I reach out? How do I know what is required in Assam, what is required in Gujarat, what is required in Maharashtra? I could have done sitting at my office. But what I chose — I consulted everybody, I consulted the leaders of the Opposition, senior leaders here - I started a system of going to each and every State. I wrote to the hon. Chief Ministers of each and every State. I said, "You please give me time. I would like to come to your State, along with my entire Board Members, the Chairman and everybody. And we sit down together with the hon. Chief Minister, all your officers, and whether it is from Rajya Sabha or Lok Sabha, cutting across party lines, all the Members of Parliament". Sir, I am very happy to say that the result of this exercise has been excellent. I have visited many States. Mayaji knows that I went to Madhya Pradesh also. I am very happy to say to my hon. Member from Assam that the first State where I visited was Nagaland in the North-East. The Chief Minister of Nagaland and his entire Ministry was pleasantly surprised to see the Rail Mantri along with the entire Board Members, including the Chairman. They said, We have just eight kilometres of railway line. And, nobody has done this kind of a thing". I was very happy. It was very cordial. They gave a lot of projects.

Sir, there are three things which we have to know. Number one, what the States want? उनकी भी एक आकांक्षा है। उनका भी एक प्लान होता है। स्टेट का प्लान बढ़ा होता है। उसके बाद उस स्टेट में जो Members of Parliament होते हैं, उनका एक प्लान होता है। उनकी एक डिमांड होती है और रेलवे के भी कुछ constraints होते हैं और उसका भी एक प्लान रहता है तो यह synergy कैसे हो? इस synergy के जरिए हम कैसे काम करें, यही मेरा प्रयास रहा है।

सर, जिस दिन मैंने शपथ ली थी, unfortunately, कानपुर का एक्सिडेंट उसके दो-तीन दिन पहले ही हुआ था। इसलिए, शपथ लेने के साथ-साथ, Sir, the first thing I did was to go to the accident site. I didn't go home; I didn't go to my office. That was the first thing which I thought that was my conscientious

duty, felt that I must address this problem of safety because safety is *sarvopari*. I am sure, everybody is concerned about safety because journey has to be safe. Even today, when we go from point 'A' to 'B' in a car, we would want to have a very safe journey. So, what did I do? I was trying to find out what do I do about safety. Who are the experts who know this safety? Then, I realised that there are two categories of discipline which have zero safety tolerance. One are those people, who are in nuclear science, who have zero tolerance, as far as safety is concerned. So, I got hold of Dr. Anil Kakodkar. Dr. Anil Kakodkar is an expert in nuclear science. He understands the protocol of safety. So, I sat with him and made out a Committee on Safety, the second person I thought would be somebody who understands space science. जब रॉकेट की लॉचिंग होती है, तो वहाँ भी सेफ्टी का ज़ीरो टॉलरेंस होता है। एक्सिडेंट्स वहाँ भी होते हैं in spite of everything. न्यूक्लियर एरिया में भी एक्सिडेंट्स होते हैं, but their tolerance is zero. So, that is why I found Dr. Kasturirangan. I got help from him; I got help from Dr. Anil Kakodkar, and I formed this Committee, which is going to deal only with safety. I have got people from IIT, Kanpur; I have got people from Bhabha Space Centre, and Bhabha Atomic Energy Centre, and they are doing very good work, I can tell you within one month their report will come. Perhaps, many people think that this is one of those Committees that the report will come and everybody will forget about it. No; I am going to go deep into it, and I can ensure that this we will not tolerate if there is even a single accident. सर, हालाँकि मैं accidents के बारे में ज्यादा तो वक्त यहाँ नहीं लेना चाहूँगा, but the details which I have, I am comparing with myself, and as I said, please do not misunderstand. Even one single accident, one single death is not acceptable. But, Sir, when I am comparing myself with the European trains, and it is a very interesting thing, when I look at the data of collisions, Indian Railways in 2010-11 had 5 collisions whereas the European railway system had 42. Now that does not mean that we should be very happy about it. No. Sir, in terms of train colliding with any obstacle whether it is human being or anything else, India has 54 whereas Europe has 487. In other words. Sir, our efforts should be that there should not be even a single accident. Our people are at it. We have also a problem of discipline. Manned and unmanned railway crossings, Sir, are the area where I need the help of the public representatives. Many times the gates are closed but the truck drivers or two-wheeler drivers are in such a hurry that they just beat up the man there and they go there and virtually committing suicide. There have been incidents where people have been killed. This is happening day in and day out. I am trying to bring in an awareness programme. I think the public representatives are the best to ensure it. Smritiji is in the world of communication. Maybe, she

can also suggest. I have spoken to celebrities. We want to make them aware. One such area I want to tell you about is that I also did not know, I am a pilot but when I see these loco pilots. I find that flying is today much easier than working on a loco. A loco pilot's job is much more difficult than a pilot who is flying in an aeroplane. After he brakes the train which is loaded, it takes one kilometre. So, if a loco pilot sees some object, let us say, a truck, and it is just about 15 metres away, there is nothing he can do. Even if he applies the brakes the train will not stop. But that is the system all over. So, we have got to ensure that some such discipline also needs to be mentioned. Sir, the second thing I did and we have talked about it at length is that we need to take the Railways into fourth generation. For so many years, I think, the Railways has done its work. Now it is time we take a leap forward. And the railway system can do anything. They are just next to Army. Obviously, they need resources and about that I will talk about. I am not going to be shying away and say, "Sorry, I cannot do anything because I have no resource." No, I am not going to say that. It is my duty to find out how resources can be generated. I will come to you; I will go to the hon. Prime Minister. Perhaps, we all will go collectively. But for the lack of resource, we cannot let the Railways lag behind. We talked about finances also. Resources are definitely required. But we need to take the Railways to the fourth generation. Many hon. Members said - Smritiji, perhaps, you also mentioned - that we must get into bullet trains. I am already in touch with those who are experts in bullet trains especially Japanese and French. They can do it. Between Kolkata and Delhi it should not take more than six-and-half hour. It can be done even for urban planning where a person can stay in Chandigarh while working in Delhi. We need to take that into the next generation also. That is why to modernise the Indian Railways I have yet another Committee and that Committee is headed by a person, who has revolutionised telecom, who is considered to be one of the best brains not only in India but in the world, a very good friend of late Shri Rajiv Gandhi and I am talking about Sam Pitroda. With Sam Pitroda we have some experts. We have Mr. Verma, who was the Chairman of TRAI and he was also the Chairman of the State Bank of India. We have one Deepak Parekh. So, these are all experts in terms of telling me where the finances are going to come from. Sir, I am going to conclude in general and then I will go to the specifics of the hon. Members. The 12th Five Year Plan envisages an investment of one trillion US dollars. Out of that one trillion US dollars - I am talking only of infrastructure - a major portion of that has to go to the Railways. So, I hope that I must get a lot of money from the Planning Commission and this is what is going to trigger an economic growth in India. It is not only a growth

for the Indian Railway system but it is going to grow the GDP of India because Indian Railway is the biggest system for employment and there is lot of unemployment. So, they will get an opportunity for all sections of the population. The poorest of the poor needs to be employed cutting across region, caste, creed, colour and especially जो पिछड़े वर्ग के लोगों की बात कर रहे हैं कि उनको नौकरियाँ बहुत जरूरी हैं, तो आज रेल सिस्टम ही एक ऐसा सिस्टम है, जो नौकरियाँ प्रदान कर सकता है।

Sir, I have thought of getting lot of money even from the Planning Commission. In short, I will tell you there are six areas and I need to change the six areas totally. One is the tracks and bridges signaling system. यदि हम लोग सिग्नलिंग सिस्टम को मॉडर्नाइज नहीं करते हैं, तो हमारे ट्रैक की कैपेसिटी, जहाँ 500 ट्रेनें चलनी चाहिए, वहाँ 50 ट्रेनें चलती हैं। वह केवल सिग्नल की वजह से है। हमको सिग्नल को मॉडर्नाइज करना है। रॉलिंग स्टॉक, जैसे बहुत सारे हादसे हो जाते हैं और एक रेल का डिब्बा दूसरे रेल के डिब्बे पर चढ़ जाता है, जैसे हमने कानपुर में देखा, तो नये ट्रेन के डिब्बे ऐसे होते हैं कि वे ट्रैक से गिर जाते हैं, जैसे जापान में earthquake हुआ या सुनामी आयी, मगर वहाँ ट्रेन में एक आदमी भी नहीं मरा, क्योंकि तकनीक ऐसी है कि वह छिटक कर दूसरी तरफ चला जाता है, मगर उसमें ईंजा बहुत कम होती है। So, I have to change my rolling stock. हमें लोकोमोटिव की जरूरत है। हमें 12000 horse power लोकोमोटिव की जरूरत है। Sir, I am trying to have a new Stations Authority. जैसे एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया है, उसी प्रकार हमारी यह सोच है that we should have something like Railway Stations Authority, जो सिर्फ स्टेशन के बारे में सोचे। अभी world class stations के बारे में बताया गया, model stations के बारे में बताया गया, आदर्श स्टेशन के बारे में बताया गया, तो इनका काम सिर्फ यही होगा। सर, एक रेलवे स्टेशन, ऊपर आसमान और जमीन के नीचे 50 हजार आदमियों को नौकरी दे सकता है। एक बहुत ही modernization वाला स्टेशन बन सकता है, तो उस authority को हमने अलग करने की कोशिश की है। East-West DFC, Dedicated Freight Corridor, high speed trains इन सब के बारे में मेरे पास आँकड़े हैं, और आपको ताज्जुब होगा कि कितने पैसे हमें चाहिए। I require, Sir, Rs. 5,60,396 crores and I also know where to get it from.

श्री उपसभापति : यह दर्डा जी से भी ज्यादा हो गया। दर्डा जी ने तीन करोड़ कहा और आप पांच करोड़ कह रहे हैं।

श्री दिनेश त्रिवेदी : यह पूरा हाई स्पीड ट्रेन में आ जाएगा। The then Five Year Plan envisages that fifty per cent of this one trillion is going to come from the private sector. जैसे ट्रेन को आधुनिकीकरण करना है। ट्रेन या स्टेशन के आधुनिकीकरण के लिए we require lot of partnership from the private sector. We can give them to modernise the stations. Station will be mine. We must do like what we did with airports in Mumbai or in Bangalore or in Delhi. We are going to work on that model but still, Sir, I must submit

that there are a lot of constraints. यदि आज हमें अपनी जमीन हमारे PSU को देनी है, तो वह हम नहीं दे सकते। मुम्बई के आदर्श कांड के बाद बहुत restrictions लग गये। I would request the hon. Members of Parliament to please help me. We have got to go and tell the system that you cannot tie us down. The last mile connectivity स्मृति जी ने पोर्ट के बारे में कहा, last mile connectivity हम नहीं कर सकते क्योंकि इतने restrictions हैं, लेकिन मुझे बताते हुए खुशी है कि there is no vacancy in the Board. Every vacancy in the Board was filled up. As far as the FC is concerned, this vacancy has created just now. But, we have been working two months ahead to fill this vacancy. And, I am glad to say that within the next couple of days that is also going to be filled up.

Sir, if you permit me and if you have time, I will try to reply to the individual issues raised by hon. Members. I will just touch upon, maybe, a few of them. I will just finish it in five minutes. Sir, Shri Prabhat Jha did mention about the paucity of funds, it is a fact. I do not want to run away from facts. The fact is : there are railway lines in the Budget lying from 1975 till now. So, what happens? And, Sir. This is a fact. Please don't mind. जब हम लोग साथ बैठे हैं, साथ सफर कर रहे हैं तो यह मेरा कर्तव्य बनता है कि आप को हकीकत भी बताऊं। Every Railway Minister is under pressure because every Member of Parliament is under pressure. तो खुश करने के लिए बजट में कुछ घोषणाएं कर देते हैं और वह बजट की घोषणाएं इसलिए पूरी नहीं होती क्योंकि पैसे नहीं होते। सर, प्रेशर है और वह सब जगह है, तो हमारी कोशिश...(व्यवधान)... मैं वहीं कह रहा हूं। मुझे खत्म कर लेने दीजिए। मैं फॉग की ही बात कर रहा हूं। सर, इन्होंने फॉग की बात कही, हमारे पास फॉग की ऐसी मशीन है, उस में इंजन ड्राइवर को वह मशीन केवल यह बताती है कि अब सिग्नल पास आ रहा है और कुछ नहीं बताती है। वह सिर्फ यही बताती है कि अब सिग्नल पास आ रहा है। हम जब दिल्ली से गुड़गांव जाते हैं तो फॉग होता है और हम सब को पता है कि हमारी गाड़ी की रफ्तार धीमी हो जाती है। हम ने यह भी निर्देश दिया है कि, "देर आयद, दुरुस्त आयद" यानी स्पीड कम करनी है तो कम करो, लेकिन एक्सीडेंट न हो। सर, इस के बारे में हम यह कहेंगे कि Rs. 75000 crores has been spent during the last four years to implement the recommendations of the Sixth Pay Commission, including payment of pension or any other kind of payment. That has taken away Rs. 75,000 crores.

Sir, the Operating Ratio has not touched 125 per cent at all. And, my endeavour is going to make sure that the Operating Ratio of the Railways is as healthy as possible. I will try to see to it that it is within the range of 90 per cent to 94 per cent. That is going to be my endeavour, because we have to go slowly and steadily.

Sir, I have got all the concerns of the Members of Parliament. I have noted them down. Prabhatji has also mentioned that the bridges being unsafe. I can tell you, standing here in this House, all the bridges are inspected every year. Repair plans, as per the requirement, are prepared and Rs. 330 crores has been spent only on the bridge rehabilitation.

Sir, many hon. Members have mentioned a lot of things. It is going to take a long time if I start replying to each one of them.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You can send it in writing.

SHRI DINESH TRIVEDI : I have already got the answers written down. If you permit me, I am going to reply to all of them to the Members of Parliament in writing.

Sir, an hon. Member has mentioned about a scheme for women. I am very happy to say that from the month of July this scheme is already in operation and we have added much to that scheme.

Sir, I, once again, thank all the hon. Members and with this assurance that together we are going to make it and together we are going to be very proud of the Indian Railways. Indian Railways is going to be one of the best railways in the world. I thank you very much and request you to pass and return the Bills.

SHRIMATI SMRITHI ZUBIN IRANI : Sir, I need only one minute for clarification. May I seek. Sir?

श्रीमती स्मृति जुबिन ईरानी : सर, मंत्री महोदय ने शायराना अंदाज में बहुत सारा विषय रखा, बहुत कुछ कहा, मगर मेरे सवालों का जवाब नहीं दिया ...(व्यवधान)... मैं एक दो विषय पर ही उनका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। ...(व्यवधान)... हाथ बढ़ाना चाहते हैं, ऐसा मंत्री महोदय ने कहा। मैं एक बार फिर यहां दोहराती हूँ कि 15 रेलवे ओवरब्रिज के लिए को-शेयरिंग बेसिस पर गुजरात ने हाथ बढ़ाया, अभी तक आपने नहीं किया ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : The Minister has not answered, ... (*Interruptions*)... आपको लिखित में भेजेंगे।

श्रीमती स्मृति जुबिन ईरानी : कांडला पोर्ट पर मंत्री महोदय शुगन की बात करते हैं, तो उसे वेस्टर्न डेडिकेटेड ट्रेड कोरिडोर से आप जोड़ें। ...(व्यवधान)... गांधी नगर से दिल्ली शगुन के तौर पर कम से कम ट्रेन शुरू करें। मंत्री महोदय से मैं पहले भी कह चुकी हूँ, सर।...(व्यवधान)...

SHRI DINESH TRIVEDI: I can answer everybody, Sir. ... (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No; no. The Minister has assured that he has noted down the demands of every Member and he will reply to each Member individually. I have also directed him to do so....(*Interruptions*)...

श्री ब्रजेश पाठक (उत्तर प्रदेश) : सर, एससी का जो बैकलॉग है।...(*व्यवधान*)...

श्री उपसभापति : क्या आपने रेज किया है?

श्री ब्रजेश पाठक : किया है।...(*व्यवधान*)...

श्री उपसभापति : तो वह आपको लिखेंगे। मिनिस्टर साहब ने वायदा किया है कि जो भी मॅबर्स हैं, उनको खत लिखेंगे।

I shall now put the motion regarding The Appropriation Railways (No.3) Bill, 2011 to vote. The question is:

“That the Bill, to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2011-12 for the purpose of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.”

The motion was adopted

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

Clauses 2, 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1. the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, I beg to move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put the motion regarding The Railways Property (Unlawful Possession) Amendment Bill, 2008, to vote. The question is:

“That the Bill to amend the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

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

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

Clause 1 — Short Title and Commencement

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall take up Clause 1. There is one amendment (No. 2) by the hon. Minister.

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, I move:

(No.2) That at page 1, line, 1, *for* the word “Fifty-ninth” the word “Sixty-second” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

Enacting Formula

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I shall take up the Enacting Formula. There is one amendment (No. 1) by the hon. Minister.

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, I move:

(No. 1) That at page 1, line 4, *for* the figure “2008” the figure “2011” be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, I move:

That the Bill as commended be passed.

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take up the New Delhi Municipal Council (Amendment) Bill, 2011.

The New Delhi Municipal Council (Amendment) Bill, 2011

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN): Sir, I beg to move:

“That the Bill further to amend the New Delhi Municipal Council Act, 1994, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.”