

[श्री परिमल नथवानी]

रेफ्रिजरेटर मेकेनिक हैं। इनके पास कितने जरूरी टूल-किट व स्पेयर पार्ट्स आदि हैं, यह दूसरा विषय है। एक अनुमान के मुताबिक, राज्य में सिर्फ 3,985 हेल्थ सब-सेंटर्स हैं, जबकि कम से कम 5,000 चाहिए। वही स्थिति प्राइमरी हेल्थ सेंटर्स की है। कम्युनिटी हेल्थ सेंटर्स में न फिजिशियंस हैं, न ही पेडियाट्रिशियन। करीब 776 स्पेशलिस्ट्स की जरूरत के मुकाबले सिर्फ 40 स्पेशलिस्ट्स हैं। करीब 1,700 नर्सों/मिडवाइव्स की जरूरत के सामने सिर्फ 400-450 मुश्किल से उपलब्ध हैं।

अतः सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह स्वास्थ्य के क्षेत्र में जीडीपी की तीन प्रतिशत धनराशि का आवंटन करे और झारखंड जैसे राज्यों में स्वास्थ्य और चिकित्सा सेवाओं को तत्काल बेहतर बनाए।

GOVERNMENT BILLS

The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2011

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस चर्चा में शरीक होने से पूर्व रेल मंत्री जी को विशेष कारण से धन्यवाद देना चाहता हूँ। यह अपने ढंग की एक अनोखी और अद्भुत घटना इस देश में घटी है मंत्री जी इतिहास के पृष्ठों में चले गए। ऐसा कम ही हुआ है, कि जबकि बजट किसी और मंत्री ने पेश किया और बजट पेश करने के बाद जवाब देने की जिम्मेदारी दूसरे मंत्री पर आ गई। इस बात के लिए भी मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि वे इतिहास के पन्नों में उस रूप में चले गए हैं। इतिहास तो बीती घटनाओं का एक दस्तावेज होता है। जब रेलवे विभाग का इतिहास लिखा जाएगा कि भारत के इतिहास में, रेलवे के इतिहास में इस ढंग की भी घटना हुई। लेकिन महोदय, उसके साथ एक दूसरी बात भी बहुत महत्वपूर्ण हुई है। जिस मंत्री महोदय ने बजट पेश किया, बजट पेश करने के बाद कुछ उद्-घोषणाएं उनके द्वारा की गईं, जो देश के लिए बड़ा भयावह और दर्दनाक है तथा रेलवे विभाग के लिए भी बड़ा विस्फोटक है। उस समय मंत्री महोदय ने कहा था कि मेरा प्रयास रेलवे विभाग को इंटेसिव केयर यूनिट से बाहर निकालना है। यह बयान न केवल रेलवे विभाग के लिए मित्रताजनक है, बल्कि देश की अर्थव्यवस्था से और अन्य कारणों से भी इस बयान का बड़ा मतलब है। मंत्री जी के द्वारा यह स्वीकारोक्ति कि इसको इंटेसिव केयर यूनिट से बाहर निकालना है, इसका अर्थ है कि देश का सबसे बड़ा महकमा आज संकटग्रस्त है।

श्री राजीव प्रताप रूडी (बिहार): यह जो लालू जी के समय से ही इंटेसिव केयर यूनिट में है।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: यदि इसके कारणों में जाइएगा, तो पता चल जाएगा कि इसकी दुर्दशा का कारण क्या है? इस विभाग का जो कस्टोडियन है, जब वही कहता है कि वह विभाग इंटेसिव केयर यूनिट में चला गया है और इसको संभालने की जरूरत है, तो यह बयान देश के लिए बहुत मायने रखता है। इसलिए इस बयान पर इस सदन में चर्चा करना महत्वपूर्ण है, क्योंकि देश के दो महकमें **manpower** की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण हैं--एक है डिफेंस और दूसरा है रेलवे। रेलवे की **manpower** बहुत बड़ी है और यह ऐसा विभाग है जो पूरब से पश्चिम को जोड़ता है यह ऐसा विभाग है जो उत्तर से दक्षिण को जोड़ता है, यह

ऐसा विभाग है जो देश के नौजवानों को रोजगार के अवसर प्रदान करता है, यह ऐसा विभाग है जो राष्ट्रीय एकता की भावना को लोगों के दिलों में मजबूत करने में अपनी भूमिका अदा करता है, यह ऐसा विभाग है जो भाषाई एकता को बढ़ाने का काम करता है। ऐसी हालत में इस बयान पर सदन को गंभीरता से विचार करने की जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उन्होंने जो बजट पेश किया है, वह केवल एक वर्ष का है, लेकिन बजट का मतलब सरकार का दृष्टिपत्र भी होता है। रेलवे विभाग के सामने जो समस्याएँ हैं, उनको देखने का नजरिया बजट के माध्यम से प्रस्तुत किया जाता है। इस बजट में ऐसी कोई बात नहीं कही गई है, जिससे लगे कि देश में रेलवे की व्यवस्था को सुधारने के लिए कोई सीरियस कदम उठाने का प्रयास किया गया है। चूंकि मंत्री महोदय ने अभी कुछ महीने पहले ही इस विभाग का चार्ज लिया है, इसलिए मैं उनको प्रश्नों के घेरे में खड़ा नहीं करूँगा, लेकिन मैं कुछ सुझाव जरूर दूँगा। मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहूँगा कि आप रेलवे को किस दिशा में ले जाना चाहते हैं? आपके सामने एक बड़ा सवाल है कि यात्री भाड़े यदि नहीं बढ़ाया और माल भाड़ा यदि बढ़ाया है, तो इसके क्या **implications** हैं? माल भाड़ा बढ़ाने के **implications** यही हैं कि जो प्राइवेट ट्रक हैं, जो **private ownership** में माल ढुलाई का काम करते हैं, उनको ज्यादा काम मिलेगा। ऐसी हालत में रेलवे की क्या स्थिति होगी? मैं मंत्री जी से **categorical answer** चाहता हूँ कि यात्री भाड़े और माल भाड़े के अलावा रेलवे विभाग ने कभी यह जानने की कोशिश की है कि उनकी आमदनी को बढ़ाने के लिए और कौन सा और तरीका हो सकता है? क्या इसको खोज निकालने का प्रयास किया गया? मुझे तो लगता है कि आज तक इसके लिए कोई प्रयास नहीं किया गया। मैं इस बात को विश्वास के साथ कहता हूँ कि इस देश की मेधा शक्ति में बड़ी ताकत है। सरकार को बताना चाहिए कि रेलवे को आज इस दुर्दशा में पहुंचाने के लिए कौन से तत्व दोषी हैं? क्या **modernization** न होना इसके लिए दोषी है, क्या **populist budget** पेश करना इसके लिए दोषी है, क्या रेलवे विभाग का **mismanagement** इसके लिए दोषी है? कौन सा तत्व है, जिसके कारण रेलवे विभाग इस दर्दनाक स्थिति में पहुंचा है? इस बारे में दृष्टिपत्र में कोई चर्चा नहीं की गई है। जब दृष्टिपत्र में चर्चा नहीं की गई है, तो क्या रेलवे को निजिकरण की तरफ धकेलने का रास्ता खोला जा रहा है? आज की जो आर्थिक उदारवादी नीति है, मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि यह नहीं कहा जा सकता कि निजी और सर्वजनिक उपक्रमों में सहयोग न हो। लेकिन निजिकरण ही केवल विकल्प हो सकता है, यह मैं कभी मानने वाला नहीं हूँ। यह दुनिया विकल्पहीन दुनिया नहीं है, हमें दूसरे रास्ते खोजने का प्रयास करना चाहिए।

महोदय, मेरा है **contention** कि **serious** प्रयास नहीं किया गया है। रेलवे के लिए कोई विज़न नहीं रखा गया है और यदि विज़न रखा जाता, तो आज रेल विभाग की दूसरी स्थिति होती। मैं **quota** करना चाहता हूँ। बिहार आपके सामने एक उदाहरण के रूप में खड़ा है। कल्पना चावला इरी देश की थी, अंतरिक्ष तक पहुंच गई। इसी देश का पर्वतारोही अर्जुन, कम उम्र में ऐवरेस्ट गया और इसी देश में एक बिहार राज्य भी है, जिसके साथ केंद्र ने बराबर **ill-treatment** किया है, जिसके साथ अच्छा व्यवहार नहीं किया गया। नीतीश कुमार जी के नेतृत्व में राज्य ने सीमित संसाधनों के बल पर एक बीमार राज्य को ऊपर उठाया। यद्यपि

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

यह चर्चा रेल बजट पर हो रही है और अभी **Intensive Care Unit** की बात कही गई, इसलिए मैं बिहार राज्य का उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूँ कि बिहार की हालत तो बहुत खराब थी। बिहार के लिए तो लोग कह रहे थे कि वह **cancerous State** होता जा रहा है और बिहार की बीमारी का कोई इलाज नहीं है, लेकिन सीमित संसाधनों के बावजूद भी बिहार राज्य खड़ा हो रहा है। **Bihar is moving. Bihar is on way to recovery.** ये कैसे हुआ? यह **hardworking** से हुआ, **honest and sincere** प्रयास से हुआ, **monitoring** से हुआ, **planning** से हुआ और योजना को समय पर पूरा करने से हुआ, इसलिए मैं मानता हूँ कि मंत्री जी को रेल विभाग के लिए एक संकल्प-पत्र, एक विज़न जारी करना चाहिए कि वे रेलवे को कैसे उबारेंगे? महोदय, मैं अभी भी मानता हूँ कि रेल विभाग में अभी भी बहुत से **talents** हैं, बहुत से **expert** हैं। रेलवे में तो **Sam Pitroda** कमेटी से लेकर अभी तक अनेक कमेटियाँ बनी हैं, लेकिन रेलवे क्या इसका जवाब दे सकता है कि इन कमेटियों की रिपोर्टों का क्या हश्र हुआ? आप जब कमेटियाँ बनाते हैं, तो अपनी **financial** स्थिति के ऊपर विचार नहीं करते हैं और उन कमेटियों की **recommendations** को लागू करने की मानसिक इच्छाशक्ति नहीं रखते हैं। यदि मानसिक इच्छाशक्ति नहीं रखते हैं, तो इन कमेटियों को बनाने का हश्र वही होगा, जो एक बीमार व्यक्ति का होता है।

महोदय, रेलवे को उबारने के लिए कई आवश्यक कदम उठाने पड़ेंगे एक और तो आपका **infrastructure** बढ़ नहीं रहा है और रेलवे पर बोझ बढ़ता जा रहा है। एक ओर **infrastructure** न बढ़े और रेलवे पर ...(समय की घंटी)...

श्री अली अनवर अंसारी: सर, इनकी **maiden speech** है, इनको बोलने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): ठीक है, बोलिए... बोलिए। ...(व्यवधान)...

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: सर, व्यवहार में तो आप मुलायम लगते हैं, लेकिन जब वहां बैठते हैं, तो कभी-कभी सख्त भी दिखाई पड़ते हैं। ऐसा मैं इसलिए कह रहा हूँ कि ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बशिष्ठ नारायण सिंह जी, आप पहले भी इस सदन के सदस्य रह चुके हैं, इसलिए यह **maiden speech** नहीं हो सकती है, लेकिन आप बोलिए। दो-तीन मिनट और ले लीजिए। ...(व्यवधान).... आप बेलिए, **take 2-3 minutes more.**

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: इसका मतलब दो-तीन मिनट में मुझे समाप्त कर देना है?

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप तीन मिनट में खत्म कर दीजिए।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह: महोदय, आपने मुझे और समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ, लेकिन बीच में ही आपने मुझ पर अंकुश लगा दिया, **instruction** दे दिया कि आगे न बढ़ूँ, लेकिन मैं रेलवे के कुछ बिंदुओं को आपके सामने रखना चाहता हूँ। जब भी रेलवे की चर्चा होती है, उन बिन्दुओं की चर्चा रेल विभाग से संबंधित होती है और उन बिंदुओं की चर्चा सदन के सदस्यों से अवश्य होती है। उन बिंदुओं को मैंने **categorise** किया

है और मैं चाहूंगा कि जब मंत्री जी जवाब दें, जो इन बिंदुओं के ऊपर ध्यान दें। इसमें मेरे कुछ सुझाव भी हैं और रेल विभाग को भी मैं कहता हूँ कि इसके ऊपर गौर करें कि आमदनी बढ़ाने के छोटे रास्ते भी हो सकते हैं। अब रेलवे को प्रोडक्टिव एक्सपेंडिचर की ओर आगे बढ़ाना चाहिए। मैं प्रोडक्टिव एक्सपेंडिचर की बात कहता हूँ। ऐसा इन्वेस्टमेंट रेलवे को करना चाहिए कि उसका रिटर्न आए। वर्ल्ड मार्केटिंग की तरफ रेलवे को ध्यान देना चाहिए। इंडिया के रेलवे का विस्तार बाहर की अफ्रीकन कंट्रीज़ में भी बहुत हो सकता है, वहां उसे बढ़ाने का प्रयास करना चाहिए। रेलवे की सम्पत्ति का मूल्यांकन करना चाहिए। मैं इस बात को विशेष रूप से इसलिए कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी पश्चिमी बंगाल के हैं, वे पश्चिमी बंगाल में जलपाईगुड़ी में ज़रा स्वयं जाकर निरीक्षण कर लें कि वहां की जमीन पर किस ढंग से माफिया लोगों ने कब्जा किया है। मैं केवल जलपाईगुड़ी का उदहारण दे रहा हूँ, लेकिन देश के कौने-कौने में रेलवे की सम्पत्ति और सम्पदा की अगर चर्चा की जाए, तो आप देखेंगे कि रेलवे की सम्पत्ति पर भूमाफिया औद दूसरे लोगों ने कब्जा किया है।

महोदय, मैं एक-दो सुझाव देना चाहता हूँ। बड़ी घेराबंदी करने की जरूरत है। आप थोड़ी सी पर्यावरण की भी मदद करें। विभाग से किनारों पर वृक्षारोपण करवाकर रेलवे की सम्पत्ति और जमीन की रक्षा करने का काम करें। इसके अतिरिक्त पर्यटक स्थलों से रेलवे को जोड़ने का काम करें। यदि पर्यटक स्थानों से आप रेलवे को जोड़ने का काम करते हैं तो रेलवे की आमदनी बढ़ सकती है। जो रेल नीर निकलता है, इसकी मार्केटिंग भी बड़े पैमाने पर बढ़ाने का प्रयास करना चाहिए। इससे भी रेलवे की कुछ आमदनी बढ़ सकती है। खर्च पर नियंत्रण करें, फिज़ूलखर्ची पर रोक लगाएं और साथ-साथ टेंडरिंग के सिस्टम पर भी रेलवे को गंभीरता से विचार करने की जरूरत है।

महोदय, मैं एक विशेष सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे के बहुत से अस्पताल हैं। उनमें सेंट्रलाइज़ ट्रीटमेंट के लिए सेंटर्स क्यों नहीं खोले जा रहे हैं? कहीं रेलवे के अस्पताल में टीबी का सेंट्रलाइज़ इलाज हो, कहीं कैंसर का इलाज हो और कहीं अन्य जो भयावह बीमारियां हैं, उनका इलाज हो। रेलवे इस बात को कर सकता है।

इसी सिलिले में एक और सुझाव है। रेलवे के गेस्ट हाउसेज़ होते हैं। रेलवे के गेस्ट हाउसेज़ में भवन पर कहीं गंगा लिखा रहता है, कहीं यमुना लिखा रहता है, भारत की विभूतियों के नाम पर भी रेलवे के गेस्ट हाउसेज़ का नाम रखा जाए, यह मैं सुझाव देता हूँ।

महोदय, जब कोई भी मंत्री अपनी बात समाप्त करता है तो अपनी बात समाप्त करने से पहले वह अपने राज्य की बात जरूर कहता है। मैं बिहार से आता हूँ। बिहार के कुछ सवाल हैं, जिनके बारे में कैटेगोरिकल तरीके से मंत्री जी को जवाब देना पड़ेगा। जब ममता बनर्जी जी रेलवे मिनिस्टर थीं, उस समय दीघा-पटना रेल लाइन के हस्तांतरण के लिए एक सहमति बन गयी थी। स्टेट गवर्नमेंट से सहमति बन जाने के बाद भी, आज तक रेलवे विभाग ने हस्तांतरण नहीं किया है। मैं एक दूसरा मुद्दा भी उठा रहा हूँ। गंगा पर पुल बनाने की योजना है, वह 2007 में पूरा हो जानी चाहिए थी, लेकिन अभी तक उस पर काम नहीं चल रहा है। वह पुल रोड से जुड़ा हुआ है। उसे रोड से जोड़ने का मतलब है कि स्टेट गवर्नमेंट ने अपना पैसा भी जमा कर दिया है, इसके संबंध में भी रेलवे मंत्री जी को कैटेगोरिकल जवाब

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

देना चाहिए कि यह पुल कब तक पूरा होगा। तीसरा, हाल के वर्षों में कई राज्यों से दुरंतो एक्सप्रेस ट्रेने जोड़ी गई हैं, लेकिन दुरंतो एक्सप्रेस को राजधानी पटना से कहीं नहीं लिया गया है।

महोदय, अंत में एक और निवेदन करके मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। जब आप यहां से कोलकाता की यात्रा करेंगे कि ज्यों ही उत्तर प्रदेश का बॉर्डर खत्म होता है तो बक्सर नामक एक स्टेशन आता है, जो अंतर्राज्यीय स्टेशन है। यानी, वह उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ने वाला स्टेशन है। उस स्टेशन को मोडेल स्टेशन के रूप में डेवलप करने का प्रयास करना चाहिए। महोदय, मैं चर्चा को आगे नहीं बढ़ाना चाहता हूं। मोडेल स्टेशन की परिभाषा आज तक ये बता नहीं पाएं हैं। मैं उम्मीद करता हूं कि जब मंत्री महोदय जवाब देंगे तो मोडेल स्टेशंस में क्या-क्या इन्क्लूड होगा, क्या-क्या सुविधाएं होंगी, इसके बारे में भी रेल मंत्री जी बताने का कष्ट करेंगे।

महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): The House is adjourned for lunch to meet at 2 p.m.

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

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

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

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, I have three observations to make this afternoon and also take the liberty of offering three constructive suggestions to the hon. Railway Minister. I would make my three observations first and then my three suggestions. The first observation is to do with people, the human capital. There is a very interesting statistics available that for every one lakh population of India, there are 257 Central Government employees. It is a low number. But there are 257 Central Government employees for every one lakh population of India. Out of those 257 who work for the Central Government, 144 persons, that is, over 40 per cent, are indeed employed by the Indian Railways. This just goes to show how important the Indian Railways' human capital is. There are around 1,60,000 vacant posts, at the moment, and out of these 1,60,000 or 1,70,000 posts, about 60,000 are safety-related posts in Class III and IV. So, my first observation is, and one has noticed that in the last one month, that there has been a considerable effort to fill up those vacant posts not only in safety but in other disciplines as well. That leads to my second observation. If anyone wishes to conclude that by filling up all those vacant posts in safety, the safety problem of the Indian Railways will be removed, or, for that matter, by increasing the passenger fares, all the safety problems will be

removed, then, that has never happened. But one appreciates the importance that the Ministry is giving to this very, very key area of safety, and I think, a long-term solution is what is required. Sir, my third observation is regarding the -Railways putting the commercial land to use. Now, the figure shows that through PPP, Rs. 1,26,000 crores is expected from revenues and a large sum of Rs. 50,000 crores is expected from modernizing stations; that is, Rs. 50,000 crores out of Rs. 1,26,000 crores. Here, my fear is that the good intentions of the Railways by using this and unlocking the assets, I just hope, don't meet speed-breakers, when other Ministries slow things down, because then this is going to be a serious dhakka to the revenue of the Railways. These are my three observations, and now I move on to make three suggestions, one of which is related to the consumer, the passenger, and the other is to do with freight. Sir, surprisingly a large number of railway tickets, more than 50 per cent, is booked through the internet. Out of about six lakh Railway reservations, 3,20,000, more than 50 per cent, are actually booked in the morning, especially between eight and nine. Even passengers are put through a lot of pain and difficulty because, for the last few years, it has been well nigh impossible, at eight or nine in the morning, to get on to the IRCTC website. My humble suggestion, Sir, is that it is not some rocket science; all it would need is some investment in the software. I would humbly suggest that IRCTC could still be the front end of the operation because that is the brand which has been running this site, but the back end of the operation, the Railways themselves, are equipped because they have a specialty, CRIS, who could actually do this, and if this is being done and upgraded, then, rather than make six lakh the capacity, I would suggest that the capacity should go up to ten lakhs, at least one million. So, this problem, lets say by the end of the year, should be solved, and passengers, instead of being grouchy in the morning when they are booking tickets, we would like to see them smiling. My second suggestion, Sir, is to do with freight. It is a well known fact that Railway freight is losing a lot of business to road transport and the primary reason for this happening is that to book, you cannot, for example, book a Railway wagon; you have to book an entire train. That means the tonnage you have to have is huge. So, there are two ways of looking at it. One is, of course, the freight rates went up. But the other creative solution here, one would suggest, is to try and reduce the tonnage booking, and this can be done. The Railways are already doing a very interesting thing like roll-on and roll-off policy. I believe there is a pilot project somewhere. A roll-on and roll-off policy would basically mean drawing up a situation where the truck could actually be loaded on the wagon, and then, the truck rolls off the wagon. In that way, instead of the road operators becoming our competitors, they in fact, become our partners. And the second one is the road railer concept. This is another project

[Shri Derek O' Brien]

which could be tried. The road railer concept is where the wagon is actually a pneumatic tyre as it is a steel wheel. I understand there may be a thought of trying this and piloting this project. But the basic thing is to compete in freight; the Railways has to find innovative ways to make that happen. Sir, my last suggestion/observation is for the Railways; maybe, have a year like they had in April of 2012. Perhaps, the best way to compare those figures would be to be able to look at the figures of April 2011. Now, if you look at the April 2011 figures and compare them with April 2012 figures, here's how they look: punctuality has increased or, rather, has improved by ten per cent. Passenger revenue has improved by eight per cent. I am talking about month-on-month comparison. Sundry earnings have improved by 13 per cent. Freight has improved by a large 23 per cent, but you have to consider this because the freight rates were hiked. But, overall, this was happening in an overall economic situation which is slow because...(Time-bell)... Yes, Sir, I will finish in the next one minute. There are empty rakes, both open rakes and closed rakes—which are wagons—which are still open and I think, the Railways need to find innovative ways to try and get ahead of the economic downturn. Sir, the Speaker before me, before lunch, just mentioned that Railway persons needed a clear vision. The vision for the Railways was, in fact, provided in the same way as an ophthalmic surgeon would provide a good eyesight to us. As you know, if you go to an ophthalmic surgeon, he will tell you about your vision, 'You don't need spectacles, because you have a 20:20 vision.' Sir, between May, 2009, when Ms. Mamta Banerjee was Railway Minister, and May, 2011, half way through that, the Railways came out with a fascinating and absolutely pointed, strategic, time-bound document which they called Vision 2020.

Sir, in conclusion, I would urge the hon. Railway Minister to stay focused on the Vision 2020 document which clearly outlines how this brilliant organisation can continue and must continue to be the lifeline of our nation. Thank you.

श्री अरविंद कुमार सिंह (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। मैं साथ ही उस दल को और उस दल के नेता को भी धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने मुझे देश की सबसे बड़ी पंचायत में भेजा। आज मेरा सौभाग्य है कि रेल जैसा महत्वपूर्ण बजट पर मुझे बोलने का मौका मिला है। रेल विभाग की चर्चा के साथ हम समाजवादी पार्टी के कार्यकर्ताओं के मन में डॉ. राम मनोहर लोहिया द्वारा दिया गया नारा, डॉक्टर लोहिया का अरमान, रेल के डिब्बे एक समान, का नारा रहा है। समाजवादी हर क्षेत्र में समता और समानता का सपना देखते हैं। हमें गर्व है कि रेल जैसे बजट पर बोलने का मौका मिला है। मान्यवर, यह जो रेल का बजट प्रस्तुत हुआ है, इसे आंकड़ों की बाजीगरी कहें,

कोरी घोषणाएं करें, तो इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। हमें लगता है कि यह बजट आगामी लोक सभा चुनाव को ध्यान में रखते हुए पेश किया गया है। मान्यवर, यह सुनकर हैरत होती है कि देश का रेल विभाग घाटे में चल रहा है। यह किसी नाबाजिंग बच्चे से बताया जाए, तो वह भी आश्चर्यचकित हो जाएगा। आप कहीं भी रेलवे स्टेशन पर आरक्षण केन्द्र पर चले जाएं तो टिकट आरक्षण कराने वालों की लंबी कतार लगी रहती है। मुझे आश्चर्य है कि, इस बात पर हैरानी है कि जिस विभाग में पैसा देने के लिए लंबी लाइन लगी रहती है, देश का वह विभाग घाटे में चल रहा है, इससे बड़ी शर्म की और क्या बात हो सकती है। माननीय मंत्री जी, मैं सभापति जी के माध्यम से आपसे जानना चाहता हूं कि रेल विभाग के घाटे का मतलब है कि कहीं न कहीं प्रक्रिया में कोई बड़ा दोष है और यदि यह दोष दूर नहीं हुआ तो निश्चित तौर पर रेल जैसे महत्वपूर्ण विभाग का घाटा दूर नहीं हो सका है। मुझे याद है कि अगर रेल बजट का जो पैसा आता है, यात्रियों के किराये का जो पैसा आता है, माल की दुलाई का जो पैसा आता है, मैं दावे के साथ कहता हूं कि यदि रेल विभाग उसका ईमानदारी से उपयोग करे तो हिंदुस्तान में लोहे की बनी रेलगाड़ी सोने की पटरी पर दौड़ सकती है, मैं इस बात का दावा कर सकता हूं। वर्षों पूर्व शायद इसी सदन में, सदन में एक उद्योगपति सदस्य ने कहा था कि यह विभाग हमें चलाने के लिए दे दिया जाए, जो लोहे की रेल को हम सोने की पटरी पर दौड़ा सकते हैं। फिर भी यह विभाग घाटे में चल रहा है। यह बहुत हैरानी और आश्चर्य की बात है। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जो नई-नई घोषणाएं हुई हैं, उनके लिए धन कहां से आएगा? हमारा विभाग तो घाटे में चल रहा है, तो इन घोषणाओं को पूरा करने के लिए धन कहां से आएगा? रखरखाव की व्यवस्था क्या होगी, मैं सदन के माध्यम से जानना चाहता हूं?

साथ ही, रेलगाड़ियों की स्पीड कैसे बढ़ेगी, यह बहुत चिन्ता का विषय है। दुनिया के जितने भी देश अंग्रेजों के गुलाम थे, उनमें हिन्दुस्तान का सबसे पहले आज़ाद हुआ, लेकिन जो देश अंग्रेजों के चंगुल के बाद मुक्त हुए, आज हमसे कोसों आगे हो गए हैं। यह भी एक चिन्ता और बहस का विषय है। आज देश में रेलगाड़ियों की जो स्पीड है, इस पर बहुत चिन्ता होती है। मुझे एक घटना याद आती है कि एक बार मुझे काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस से लखनऊ से दिल्ली आना था। संयोग से जब मैं रेलवे स्टेशन पहुंचा, तो गाड़ी छूट चुकी थी। जो ड्राइवर हमें स्टेशन पर सी-ऑफ़ करने आया था, उसने मुझसे कहा कि चलिए, आपको मैं इस ट्रेन को हरदोई में पकड़वा दूंगा। हमने कहा कि कैसे पकड़वा दोगे, ट्रेन तो चली गई, क्या तुम ट्रेन से तेज जाओगे, तो उसने कहा कि चलिए तो सही। मान्यवर, मैं लखनऊ से हरदोई, 110 किलोमीटर रोड से गया और हरदोई रेलवे स्टेशन पर ट्रेन से पहुंचने से 15 मिनट पहले पहुंच गया। यह हालत है हिन्दुस्तान की रेल की रफ्तार की। इसलिए यह बहुत चिन्ता की बात है, इस पर ध्यान दिया जाए। हमने तो सुना है कि दुनिया के कई ऐसे देश हैं, जहां की रेलगाड़ियां 400-450 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलती हैं। क्या रेल मंत्रालय ने इस दिश में कोई ठोस कदम उठाया है? अगर उठाया है, तो उसकी प्रगति क्या है? और अगर नहीं उठाया है, तो यह रेल मंत्रालय की निष्क्रियता ही कही जा सकती है।

मान्यवर, रेलगाड़ियों में बोगियों की कमी है। हमें याद है, कुछ ऐसी ट्रेन्स हैं, जिनमें केवल ए.सी. डिब्बे हैं। ठीक है, वे ट्रेन्स रहनी चाहिए, लेकिन जो रिजर्वेशन करा कर यात्रा नहीं कर सकते, बहुत से लोग ऐसे हैं, जो ए.सी. कंपार्टमेंट में सफर नहीं कर सकते, मान्यवर,

[श्री अरविंद कुमार सिंह]

क्या रेलगाड़ियों में उनके लिए भी कोई व्यवस्था है? हम देखते हैं कि रेलगाड़ी में जनरल के लिए दो कोचेज़ आगे होते हैं और दो कोचेज़ पेछे होते हैं। समूची रेलगाड़ी में सामान्य लोगों के लिए केवल चार कोचेज़ होते हैं। मान्यवर, उनमें लोग ऐसे चढ़े रहते हैं, जैसे लगता है कि भूसा भरा गया हो। उनकी दयनीय हालत देख कर मुझे तरस आता है। इसलिए, उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ, निवेदन करता हूँ कि वे सामान्य लोगों का ज़रा ख्याल रखें। हर ट्रेन में जनरल आदमी के लिए, जनरल महिला के लिए जो 4 डिब्बे हैं, उनकी संख्या बढ़ा कर कम-से-कम 15 से 20 की जाए। सदन के माध्यम से यह मेरा निवेदन है, मेरा आग्रह है।

मान्यवर, ट्रेन्स में खान-पान की व्यवस्था से आप भली प्रकार से अवगत हैं। रात की सब्जी दिन में दी जाती है और जब यात्री वेटर से कम्प्लेन करता है कि सब्जी खराब हो गई है, खट्टी लग रही है, कहता है कि सब्जी खटाई डाल कर बनाई है। यह हालत है खान-पान की, यह सच है। जब वर्कशॉप से स्टेशन पर ट्रेन आकर खड़ी हाती है और कोई आदमी सीट पर बैठता है, तो उसके कपड़े भीग जाते हैं। वहां पर ठीक से पोछा नहीं लगता है और रखरखाव का काम ठीक से नहीं होता है। इसलिए, उपसभाध्यक्ष जी, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम अंग्रेजों के चंगुल से बहुत पहले मुक्त हुए, लेकिन जो देश हमसे बाद में अंग्रेजों के चंगुल से मुक्त हुए, आज हमसे कोसों आगे हैं। यह शर्मिन्दगी की बात है। पूरा सदन इस विफलता के लिए शर्मिन्दगी महसूस करता है।

मान्यवर, 2004 के बजट में ट्रेनों में ड्राई टॉयलेट बनाने की बात कही गई थी। मेरे ख्याल से हर बजट में ड्राई टॉयलेट बनाने की बात कही जाती है, लेकिन अभी तक यह काम पूरा नहीं हुआ है। हमें तो लग रहा है कि अभी तो इसका प्रारम्भ भी नहीं हुआ है। मान्यवर, हम जानना चाहते हैं कि यह काम कब तक पूरा होगा?

स्टेशनों की हालत यह है कि यात्री समय से ट्रेन पकड़ने के लिए स्टेशन पर पहुंचता है, एनाउंस होता है कि जो ट्रेन 8.00 बजे आनी थी, वह 9.00 बजे आएगी, फिर 8.45 पर एनाउंस होता है, कि वह ट्रेन दो घंटे लेट हो गई है, थोड़ी देर बात फिर एनाउंस होता है, कि वह ट्रेन निरस्त हो गई है। यह हालत है हिन्दुस्तान की रेल की।

मान्यवर, यह एक ऐसा महक़मा है कि अगर इसे ईमानदारी से चलाया जाए, तो और विभागों का छोटा-मोटा घाटा भी इसी से पूरा हो सकता है। हम सदन के माध्यम से उम्मीद करते हैं कि रेल मंत्री और रेल मंत्रालय इस गंभीर मसले पर गंभीर होंगे, इस बात का हमें पूरा भरोसा है।

उपसभाध्यक्ष जी, सबसे दुःखद बात रेल की दुर्घटनाओं की है। हमें लगता है कि रेल की दुर्घटनाएं केवल अपने ही देश में होती हैं। अन्य देशों में भी होती होंगी, लेकिन इतनी कम होती होंगी कि लोगों को यह लगता है कि अन्य देशों में दुर्घटनाएं होती ही नहीं हैं, केवल हिन्दुस्तान में ही होती हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि अब तक पिछले दस वर्षों में 3061 दुर्घटनाएं हो चुकी हैं, जिसमें रेल विभाग को लगभग 450 करोड़ रुपये का नुक़सान हुआ है। इसकी भरपाई कैसे होगी? रेल विभाग के पास पैसा तो है नहीं, कोरी घोषणाएं हो रही हैं,

दुर्घटनाएं हो रही हैं और इन दुर्घटनाओं में नुकसान हो रहा है। इसे रोकने के उपाय हैं, लेकिन उन उपायों पर रेल मंत्रालय कभी गंभीर नहीं होता है।

मान्यवर, मैं दावे के साथ कहता हूँ कि रेल में जो ऑक्शन के कॉन्ट्रैक्टर हैं, एक साल में करोड़ों रुपया वे ऑक्शन से, नीलामी से कमा लेते हैं। रेल मंत्रालय यदि इस दिशा में प्रयास करेगा, तो निश्चित तौर पर दुर्घटनाएं रुक सकती हैं और रेल विभाग फायदे में आ सकता है।

रेल दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में रेल मंत्रालय द्वारा डॉ. अनिल काकोदकर की अध्यक्षता में एक हाई पावर सेफ्टी कमेंटी भी बनाई गई, जिसकी रिपोर्ट के अनुसार 2006-07 के मुकाबले 2010-11 में ट्रेन दुर्घटनाओं में कमी आई है। फिर भी अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार ये आंकड़े चिन्ता का विषय बने हुए हैं। क्या दूसरे देशों से, जहां ट्रेन की दुर्घटनाओं का समाचार कभी सुनने को नहीं मिलता है, कभी टेक्नॉलाजी मंगा कर विचार करने का प्रयास हुआ है? अगर हुआ है तो सरकार उस पर कितने कदम आगे बढ़ी है? अगर नहीं हुआ है, तो यह बहुत ही चिन्ता का विषय है। हमें जो लगता है, उसे इस सदन के माध्यम से बताने में मुझे कोई परहेज नहीं है। ज्यादातर दुर्घटनाएं रेल मंत्रालय की लापरवाही से होती हैं। आज आप देख लीजिए, नदियों पर जो ब्रिज बने हैं, ये अंग्रेजों के जमाने के हैं। जब ट्रेन उनके ऊपर से गुजरती है, तब वे ब्रिज हिलने लगते हैं, यात्री सीने पर हाथ रख लेते हैं और प्राण बचाने के लिए ईश्वर से गुहार करते हैं। इसलिए उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से हम रेल मंत्रालय से आग्रह करते हैं, निवेदन करते हैं कि दुर्घटनाएं कम से कम हों, इसके लिए प्रयास जारी रखें।

एक प्रतिष्ठित समाचार पत्र, पंजाब केसरी में 26 जनवरी, 2012 को एक समाचार छपा था कि देश में 1400 रेलवे क्रॉसिंग्स ऐसे हैं, जिन पर गार्ड नहीं हैं। यह बहुत विडम्बना और दुख की बात है। 25 जनवरी को रेलवे ने दिल्ली हाई कोर्ट में जवाब दाखिल करते हुए कहा है कि वह मानव-रहित रेल फाटकों पर 2015 तक गार्डों की नियुक्ति करेगा और वह मानव-रहित रेल फाटकों पर फ्लाई ओवर भी बनाएगा। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि आपने 2015 तक यह काम पूरा करने को कहा है और आज की तारीख में अदालत में जवाब दाखिल किये साढ़े तीन महीने हो गए, तो क्या उस वादे को पूरा करने की दिशा में रेल मंत्रालय साढ़े तीन कदम भी आगे बढ़ा है या नहीं बढ़ा है? ...(समय की घंटी)..

एक माननीय सदस्य: सर, यह इनकी मैडन स्पीच है। ...(व्यवधान)..

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी. जे. कुरियन): इनके 15 मिनट पूरे हो गए हैं। Please continue. ...(व्यवधान).. इनके 15 मिनट हो गए हैं, इसीलिए घंटी बजायी। अभी आप कांटीन्यू कीजिए।

श्री अरविंद कुमार सिंह: सर, इसी तरह से 2015 भी आ जाएगा और फिर सरकार जवाब देगी कि जो वादा हुआ था, वह पूरा नहीं हुआ। उसके कई निराधार कारण सदन को गिनाये जाएंगे, यहां कई निराधार बातें बताई जाएंगी कि इन-इन वजहों से ये कार्य पूरे नहीं हुए हैं। इसलिए, उपसभाध्यक्ष जी, मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि रेल मंत्रालय इन किए हुए वायदों पर त्वरित कार्रवाई करे।

[श्री अरविंद कुमार सिंह]

सर, मैं सदन का एक नया सदस्य हूँ और यहां पहली बार आया हूँ। मैं कई दिनों से देख रहा हूँ कि सदन में सम्मानित सदस्य जो प्रश्न करते हैं, उस प्रश्न का सही उत्तर नहीं दिया जाता है। प्रश्न का टाल-मटोल कर उत्तर दिया जाता है और मंत्री जी जब उत्तर दे लेते हैं, तो वे बड़ी राहत की सांस लेते हैं कि चलो, आज की बला टल गई, कल जो आएगा, उसे देखा जाएगा। यदि इस संसद में यही होगा, तो मैं विश्वास दिलाता हूँ कि जो लोग ऐसा करते हैं, वे सदन की गरिमा के प्रति गम्भीर नहीं हैं। उपसभाध्यक्ष जी, मैं उम्मीद करता हूँ कि चाहे मंत्री हों या सदस्य हों, इस सदन की गरिमा के प्रति काम करें, जिससे सदन की गरिमा दुनिया में बनी रहे।

मान्यवर, मैं उत्तर प्रदेश से आया हूँ। रेल मंत्रालय के मामले में बिहार ज्यादा सौभाग्यशाली रहा है। बंगाल के रेल मंत्री रहे भी हैं और आज की तारीख में हैं भी, लेकिन बीच में उत्तर प्रदेश पिसता है, जबकि आबादी के दृष्टिकोण से, जनसंख्या के दृष्टिकोण से, विधानसभा सीटों के दृष्टिकोण से, संसदीय सीटों के दृष्टिकोण से और आज़ादी की लड़ाई में भागीदारी के दृष्टिकोण से उत्तर प्रदेश का बहुत बड़ा महत्व है। इसलिए, मैं रेल मंत्री जी से यह आग्रह करता हूँ कि वे पूरे देश के रेल मंत्री हैं, केवल बिहार और बंगाल के रेल मंत्री नहीं हैं। बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि जो रेल मंत्री पूरे देश के लिए बनते हैं, वे अपने आपको केवल अपने प्रदेश का रेल मंत्री बना बैठते हैं। यह बहुत ही दुखद है। मैं उम्मीद करता हूँ कि जिस तरह से वर्षों से उत्तर प्रदेश के साथ रेल के मामले में भेदभाव चला आ रहा है, वह भेदभाव बंद होगा और उत्तर प्रदेश को भी नई-नई रेलें दी जाएंगी। मुझे इस बात का पूरा भरोसा है।

मान्यवर, मैं उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले का रहने वाला हूँ। गाजीपुर जिले का चमकता हुआ शानदार इतिहास रहा है। 1965 की लड़ाई में गाजीपुर के वीर अब्दुल हमीद ने अमेरिका निर्मित 4 पैटन टैंकों को हंड्रेड ग्रेनेड से तोड़ दिया था, जिसकी दहशत आज भी अमेरिका और पाकिस्तान की फौज़ में बनी हुई है। उस जिले से मैं यहां आया हूँ। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि गाजीपुर में एक भी नई ट्रेन नहीं चलाई जाती है। जो ट्रेनें बिहार से दिल्ली के लिए आती हैं, उनमें से कुछ तो ऐसी हैं, तो वहां रुकती ही नहीं हैं, जैसे राजधानी एक्सप्रेस। उनमें से एक-दो ट्रेनें ही हैं, जो गाजीपुर में रुकती हैं। इसलिए, मान्यवर, मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि गाजीपुर जनपद, जो यू.पी. और बिहार के बॉर्डर पर बसा हुआ है, गाजीपुर से नई दिल्ली तक और नई दिल्ली से गाजीपुर नई ट्रेनें चलाई जाएं और यदि रेल नियमावली के अनुसार सम्भव हो, तो ये ट्रेनें शहीद वीर अब्दुल हमीद और स्वतंत्रता संग्राम सेनानी दलसिंगार दुबे के नाम पर चलाई जाएं। यह मेरी सदन में आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरी आपसे यह भी मांग है कि गाजीपुर रेलवे स्टेशन के सामने जो रेलवे का पार्क है, उस पार्क में शहीद वीर अब्दुल हमीद की आदम कद की प्रतिमा भी लगाई जाए यह मेरा आपसे आग्रह भी है और निवेदन भी है। मैं उम्मीद करता हूँ कि आपके माध्यम से मैंने जो मांगें रखी हैं, वे मांगें पूरी होंगी (समय की घंटी)। साथ ही, रेलवे मंत्रालय जानबूझकर उत्तर प्रदेश को जो भेदभाव की नजर से देखता है, वह भेदभाव की नजर से देखना बंद करेगा। इस सदन में मुझे आपने बोलने का मौका दिया और मैंने अपनी

बात कही, इसके लिए आपका धन्यवाद। "क्षमा बड़न को चाहिए, छोटन को उत्पात", इस आस और विश्वास के साथ मैं सदन की गरिमा का ख्याल रखूंगा। और सदन में जानबूझकर कभी गलती नहीं करूंगा। अनजाने में भले गलती हो जाए, लेकिन जानबूझकर गलती नहीं होगी, इस बात के लिए मैं आपको भरोसा दिलाते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for having given me this opportunity to support the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2012. Railways being the largest organisation in the world having a network of about 64,000 kilometre, is manning nearly 6,000 railway stations, having nearly 14 lakh employees, which is the highest in the world, plying nearly 19,000 trains and servicing nearly 2 crore passengers every day. Sir, while we compliment the Ministry for making several efforts to put the Railways on the right path, there are certain hard realities which we must understand. I, myself and on behalf of my party and my beloved leader, congratulate the Minister who has taken over the Railways at an odd hour where the overall balance-sheet in the railway is on the brink of red. In the last five years, Sir, the difference between the revenue and expenditure has widened to a dangerous level, almost on the brink of a financial crunch. Sir, we must understand the reasons from the past experience we have gathered in the Eleventh Five Year Plan where the target of internal generation of resources was Rs. 90,000 crore, but the likely achievement had fallen down to a target of Rs. 66,704 crore, falling short of nearly Rs. 23,296 crores.

Why is this? Even we have set up an ambitious target of 7.35 lakh crore Plan investment in the Twelfth Plan. Will we be able to achieve it? Sir, the documents we have clearly reveal that many of the projects which the railway had undertaken in the Eleventh Plan, the original target of the gauge conversion was 10,000 and was revised to 6,000 and the achievement was only 5,000. The reasons adduced for such a shortage and shortfall is the paucity of funds. For doubling of lines, the same lines, the target was 6,000 and we were able to achieve only 2,873. The reason was paucity of funds. Even in the production of coaches 22,500 was the target and we were able to achieve only 17,234. Therefore, the Ministry must understand where we find the resources from. You cannot just get it from heaven. About the generation of internal resources, what is the way out, what is the plan that the Ministry has got, it has not been spelt out. It is the same old document. You have, now, fixed-a target, but when you come next time, you will, again, say it could not be achieved because of the paucity of funds. The erstwhile hon. Minister, Mr. Trivedi, had appointed two committees. One was headed by Dr. Arun, the senior-most eminent scientist. Its members were people like Dr. Vedachalam and Dr. Srivaloam. I compliment that, for the first time, a Committee in the Railways was headed by a person from scientific background. Usually, the committees in the Railways used to be headed by retired

[Shri T.M. Selvaganapathi]

judges. Retired judges were given berth in such type of committees. I did not find any valid reason for that, so far. I have gone through the entire record of these Committees. I find them to be Vedas or a Bible or a Quran of the Railways. Such extraordinary and important suggestions have been made that if the Ministry follows them, we will be able to achieve our target in time. It is a hard fact that for the past fifteen years, there were as many projects as 132. These were started with an estimate of Rs. 55,000 crores. But these have not yet been completed and the estimate has gone up to Rs. 1,55,000 crores. From where are we going to meet this enhancement? You have also, now, rolled back the passenger-fair hike. There is going to be another shortage of Rs. 7,000 crores. From where would you find money for investment? These are the things that we say that we would be able to make up through land utilization and the PPP. What was the reality in 2011-12? The PPP did not yield even a single pie because of the red tapism in the country. They are not able to get the projects in time; they are not able to get the funds in time; they are not able to acquire the land in time. When you compare the road transport and the air transport, the private participation is to the tune of Rs. 55,000 crores, while the Railways was not even able to invest Rs. 300 crores. **(Time-Bell rings)**. Therefore, Sir, the resources have to be improved.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: Sir, these are the realities, which the Ministry has to understand . *(Interruptions)*

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: The Ministry will have to increase the operating ratio. Usually, for the receipt of one rupee, your expenditure for salary and pension is 85 paise. Now, after the rollback, it is going to be 93-94 paise. Where are you going to meet it?

As far as Tamil Nadu is concerned, ...*(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Come back to Tamil Nadu immediately, otherwise there is no time.

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: The project, which we got, is commissioning of a bio-diesel plant at Thondiarpet. There is one Rail Wheel Plant. And, there is a pre-feasibility study for the development of Rayapuram station. Other than this, we don't find anything, except those 18 additional services, to be run in Chennai Metro area. We are contributing very much. The passenger revenue and the freight

revenue in the Southern Railway is far higher than any other Railway Zone in this country. But see the type of treatment that is being meted out to us. Three years back, hon. Mamataji, who is a dynamic leader, had announced that a second coach factory will be set up at Perambur. But the proposal is still in cold-storage. Even land has not been acquired. Like this, I can enumerate hundreds of projects, where a blind eye has been turned. Former Railway Minister, Trivediji, had called a meeting of the Members of Parliament, belonging to Tamil Nadu. We were thankful to him. (Time-Bell rings) Therewasa serious discussion. Members of Parliament had made certain demands. **(Time-Bell rings)** Sir, please .give me two minutes more.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: Sir, this is one aspect to which I would like to draw the attention of the hon. Minister. I hope that hon. Mamataji would give a thought to the second coach factory which was announced by the hon. Minister, and see to it that it is implemented.

Sir, the other important issue is about procurement. Sir, we procure, but you do not utilise it. What are the important issues that cropped up during our meeting with the IGF General Manager in the last month, Sir? We find that nearly Rs. 50 crores worth of material is lying idle. If I am to enumerate, Sir, the Head stock is worth Rs. 2 crores, partition frames is worth Rs. 3 crores, Transformers and L&T ADOR—Rs. 5 crores, SS Wire of .8 mm coil, which is rotting, which is corroding, Air Spring worth Rs. 3 crores, LS sheet worth Rs. 3 crores, Stainless steel body pillar worth Rs. 2 crores, and EMU CP Pin worth about Rs. 1 crore are all lying idle. Why do they procure? It is, basically, to benefit certain vested interests of the contractors.. (Time Bell rings).

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: Sir, this has been pointed out by some of the unions in the IGF, Chennai.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: They have been targeted. Some of them have been outcasted. A resolution was passed by the Officers' Associations just to bring out this fact and they demanded a judicial inquiry into these things. Even the Accounts Department had, categorically, asked for an explanation, which went to the burial and was given a ceremonial death. When it is pointed out to the officers, they are targeting the workers, they are mutilating the union's activity there and many of them have been suspended.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: Sir, it is very unfortunate that a worker by the name 'Sreedhar', who was a Staff Counsel, was unceremoniously shifted out of his post. He had to go to the court and obtain an order. The second order was obtained. It was not honoured even after the MPs repeatedly demanding the GM there or the Head of the Institution to reinstate them. So, this is the attitude. Just because these issues were raised by some of the Members, workers are targetted there. This is the reality, Sir.

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: Sir, my last point is how the Railways have been indifferent to hon. Members of Parliament. My hon. esteemed colleague, Shri Tiruchi Siva, who is the Leader of DMK in this House, has pointed out certain important problems that exist in Southern Railway. He writes a letter to the GM, he gets a reply after three months stating that nothing happened. Whereas a Member of Parliament, who is authorised by the Parliament to travel in First AC was denied a coupe and a pet animal, a dog was allowed ..(*Interruption*)..

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): You can write rest of the points to the hon. Minister.

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: A casual reply is given; this is the attitude. In two years and three years, the Head of the Southern Zonal Region have not dared to call the Members of Parliament to interact and find out what they want for the Constituency, ...

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

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: ...what best could be done. This is the indifferent attitude. Sir. (Time-bell rings)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. You have taken extra six minutes.

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: I have pointed out the concrete malady. Material worth Rs. 50 crores is lying idle. That was done in order to benefit the contractors.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Okay; now take your seat. (Time-bell rings)

SHRI T.M. SELVAGANAPATHI: I urge the hon. Minister to appoint a Committee, to see to it that guilty are punished. The people who have got vested

interest join as a Junior Engineer and go up to Chief Engineer. For 30, 40 years, they are sitting in one chair. This is the vested interest they have. All these things have to be looked into. Sir, you have been kind enough to give me this opportunity. Thank you.

DR. JANARDHAN WAGHMARE (Maharashtra): Sir, as you know Railways are lifelines of India. They are as important as the veins and arteries in human body. They have played a vital role in linking one part of the country with the other. They have contributed their mite to national integration, national development and socio-cultural unity of India.

Sir, Railways promote business and trade. They have contributed to industrial growth and development of India. The railway was, indeed, a driving force behind the Industrial Revolution.

Sir, Indian Railways carry two-and-a-half crore passengers every day across the country, from one place to another. This is a gigantic task indeed. They transport goods too. The Railway sector is so important that we have a separate and parallel annual Railway Budget.

Sir, there is a growing demand for new railway lines from different States of India. There are agitations also. There should be a proper planning for the growth of railway lines. Why shouldn't we have a Railway Planning and Development Corporation (RPDC) for this purpose? We should have certain parameters. Arbitrary and off-hand approach to development will not be very useful.

The growth of Railways should be inclusive which requires, needless to say, prioritization and proper planning. Backward and remote areas in the country should be given utmost priority for constructing new railway lines. This should be the guiding principle.

Unigauze should be the policy of railways. Conversion of small and narrow gauge railway lines into broad gauge is very essential. This will connect all parts of the country with each other. This is, of course, a long term goal. Railway connectivity is as vital and important as any other connectivity in our economy.

Sir, I would like to give following suggestions. These are the challenges and problems before the Railway Ministry:

1. Completion of railway projects approved and undertaken by the Railway Department.
2. New railway lines to be undertaken in different parts of the country, especially in the North-Eastern States and backward areas like Telangana, Vidarbha, Marathwada, Bundelkhand etc.

[Dr. Janardhan Waghmare]

3. Planning and time-frame for conversion of narrow/small gauge into broad gauge.
4. Recruitment policy to be adapted in the Railway Services.
5. Doubling of certain railway lines.
6. Protection of railway property/land from encroachments—an enormous encroachment is going on.
7. Safety measures to avoid accidents.
8. Modernization of Indian Railways.
9. Construction of overbridges or flyovers on crossings.
10. Generation of revenue, essential for further development and growth of railway lines—this is the anxiety of the whole country.

Sir, you know that these are the challenging tasks before the Railway Ministry. Our railway network is gigantic indeed. It needs to be expanded across the country.

Railways play a very important role in defence also. China has constructed railway lines along the Indo-China border. India should not lag behind in this respect. I draw the attention of hon'ble Railway Minister and the hon'ble Defence Minister to this crucial need.

Sir, since I come from Maharashtra, I draw the kind attention of the hon'ble Railway Minister to the pending Railway projects in Maharashtra, especially the Ahmednagar-Beed-Parli (Vaijanath) Railway line which is lingering since 1995. It has made very little progress so far. Its speed is far less than the speed of a slow-going passenger train.

Sir, this Ahmednagar-Beed-Parli (Vaijanath) Railway line goes mainly through Marathwada, which is a very backward region in Maharashtra. A railway is supposed to be an engine of development. The railway engine not only drives a railway train, but it also drives the economy of the country. I request the hon. Railway Minister to pay special attention to backward regions in the country. The Railway Minister should adopt the philosophy of inclusion. The growth of Railways should be based on the principle of equity.

Sir, the Ahmednagar Beed-Parli (Vaijanath) Railway Project was undertaken in 1995-96. Its length is only 261 kilometres. It could not make much progress even

after sixteen years due to the paucity of funds. The State Government of Maharashtra had declared that they would share 50 per cent of the expenditure. Any delay would cause an enormous increase in the costs.

The proposed Nanded-Latur Road railway line in Maharashtra was given the 'green signal' in the Railway Budget of this year. It is a new line of just a 100 kilometres. Survey of this line should be undertaken immediately and it should be completed within a short span of time.

Sir, I would request you, earnestly, to make a substantial Budget allocation for these two projects, which would prove to be lifelines for the backward region of Marathwada.

Sir, I support the Appropriation Bill relating to Demands-for-Grants for the Railways, and I conclude. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you very much, Dr. Waghmare, for sticking to the time. Other Members should emulate your example and make their points brief and concise, and stick to the time. Now, Shri Rabinarayan Mohapatra. Since it is your maiden speech, you may take 15 minutes.

SHRI RABINARAYAN MOHAPATRA (Odisha): * Chairman Sir, I am grateful to you for giving me this opportunity to make my maiden speech in Rajya Sabha, the sacred temple of democracy.

I started my political career as a Sarpanch in 1984 and as a Vice President of Nayagarh Zilla Parishad in 2002. I convey my heartfelt gratitude to the Chief Minister of Odisha Shri Navin Patnaik for sending me as a Member of Rajya Sabha from Biju Janata Dal, the party which has been named after late Shri Biju Patnaik. I also thank the leader of Biju Janata Dal in Rajya Sabha Shri P.M. Mahapatra for giving me the opportunity.

Sir, I would like to express the patriotism and love for the motherland of the people of my locality. I express tribute to martyrs like Raghu Mohanty, Divakar Parida and Arjun Raut of my native place who have sacrificed their life during the freedom struggle. Out of tremendous anger towards the oppressive British ruler and their political agent Major Bezzelgat the people of my area punished him with lathi who was responsible for killing of martyr Arjun Rout. British Parliament was shocked at this news. Reacting to this event the Leader of Opposition in the British Parliament said "the suppressed feeling of an oppressed nation" found expression in

[Shri Rabinarayan Mohapatra]

* English translation of the original speech delivered in Odia.

the murder of Major Bezzelgat. That was the time when the people of Ranpur were overwhelmed by the feeling of the nationalism. Unfortunately on April 4th, 1941 the pride of Ranpur Raghu Mohanty and Divakar Parida were hanged in the prison of Bhagalpur in Bihar. They deserve our respect for their supreme sacrifice for the country.

I, on behalf of the people of Ranpur promise that I will always keep in my mind the interest of the country and the dignity of my birth place while discharging my duty as a Member of Rajya Sabha.

Sir, the Hon'ble Minister of Railways has brought the Appropriation (Railways) No. 3 Bill asking for a payment of Rs. 242076,12,86,000 crore out of the Consolidated Fund of India for the year 2012-13 as per the provisions under Article 114 of Indian Constitution. Indian Railways is the 3rd largest PSD. Everyday 17,000 trains run in the country. About 2 crore Indian use the Railway on daily basis. Compared to this fact the Railway Budget presented by the Hon'ble Minister is just like a drop in the ocean. Representation has been made by AIRF to the Prime Minister of India for increasing the amount by 15,000 crores more. I support the slogan "save Railway save country" given by General Secretary of AIRF Shiv Gopal Mishra.

Sir, I make my maiden speech with lot of sorrow in my heart in this august House. This is not a personal sorrow, it is the sorrow of the four crore people of Odisha. Sir, you know that inspite of the rich forest resources, mineral resources, water resources the overall development of Odisha is adversely affected due to the step motherly attitude of the Central Government. The late Shri Biju Patnaik said that it is a sick mind to say that Odisha is poor in the midst of the plenty. He demanded financial independence for Odisha. My Chief Minister Shri Navin Patnaik has been making alround effort for the financial development for the State. Efforts has been made to develop infrastructure for Steel, Aluminium and Petro Chemical Industry. But unfortunately, the Railway Budget has let down the people of Odisha badly. Compare to 1300 crores allocation in the last Railway Budget this year, the allocation has been reduced to 765 crore. This is a mockery towards the people of Odisha. I can not understand the meanness showed by the Central Government towards the four crore people of Odisha. I know the Central Government is responsible for promoting regional discrimination. I feel sad to say that political consideration has been given importance instead of economic reasons while preparing the Railway Budget. This is a danger for Indian democracy.

Sir, you know the East Coast Railway has generated a revenue of 8,000 crores for railway. The Planning Commission has also expressed the regret about the absence of the matching allocation, keeping in view of the revenue, East Coast

Railway contributes to the Indian Railways. Odisha is deprived of her rightful dues. This is danger for our democracy. Article 1 of the Indian Constitution says India that is a Bharat, shall be a union of States. One of the cardinal principles of our Constitution is unity in diversity. The one of the most important aspects of Indian Constitution, which is unitary in spirit and federal in nature, is in danger today. Due to discrimination, differential growth is creating in-equality in the union of States. Law should be made accordingly to obstruct such discrimination.

Sir, Puri enjoys special place in the world tourism map due to the blessing of Lord Jagarnath. The tourists are always attracted by the beaches of Puri. Every year lakhs of people visit Puri during Car festival. 20 lakh people congregate at Puri. It has been declared that Nabakalebar of Lord Jagarnath will take place in the year 2015. I demand that the Railway stations at Puri, Bhubaneswar and Cuttack should be upgraded to international standards. The doubling of the Railway track from Khurda road to Puri is incomplete. About 25 acres of Railway land are lying unutilized in Puri. Due to inadequate number of platforms many trains halt at Malatipatpur station. I demand that new platforms should be constructed and completed by 2013-14.

Sir, you will be surprised to know that the foundation stone of Khurda-Bolangir line has been laid 14 times since 1945 under Bengal-Nagpur Railways. It is unfortunate that the Central Government is making false promise to the people of Odisha. Only 16 KM. of Railway has been constructed in the last 17 years of this Railways line. Central Government should be ashamed of this when Odisha is contributing 8,000 crores of revenue. I feel sad to mention that I belong to a place where people have to travel 65 km. on road to see a train at Bhubaneswar. The Khurda-Bolangir railway line will provide a life-line for the people of my district. Social, economic and commercial lifeline like Khurda-Bolangir Railway is being neglected for the last 65 years. This line shall provide link between western and coastal districts of Odisha. This will also reduce the distance between Bhubaneswar and Mumbai by 144 KM. Central Tribal Commission has written letter to the Railway Ministry for completing this project by terming it as the life-line of the tribals. The estimate of this project has risen from 300 crores to 1100 crores over the years. When 120 crores was allocated last year. This amount has been reduced to 40 crores this year. Is it true that funds have been shifted from one project to the another without the approval of the Parliament and against the provision of the Constitution. I want to know from the Hon'ble Minister whether this is not a wilful violation of

3.00 P.M.

[Shri Rabinarayan Mohapatra]

the provision of the Constitution. I would like to know from the Hon'ble Minister as to when Khurda-Bolangir Railway line shall be completed. The port link project like Haridaspur-Paradip and Dhamara-Paradip are very important from economic point of view. I also demand for the completion and implementation of the following Railway Projects like Lanjigarh Road-Junagarh, B.G. Rail link Project, Jharsuguda-Allahabad, Jajpur-Keonjhar Road, Puri-Rameswar, Vishakapatnam Rourkela, Puri-Rourkela, Puri-Ujjain. The people of Odisha want to know by what time the electrification of the following projects like Vijiana Gram Raigarha, Damanjodi-Raigarha-Titlagarh-Sambalpur B.G. Rail Link will be completed. I also want to know from the Railway Minister about the progress of setting of a Medical College at Mancheswar. I demand Duronto Express trains between Puri Mumbai, Puri-Jaipur, Bhubaneswar-Pune, Bhubaneswar-Bangalore, Bhubaneswar-Surat.

Rourkela is an industrial city in Odisha. Railways get a revenue of 700 crores from Rourkela, Sundargarh and Keonjhar. People are demanding for opening a Railway Division in Rourkela. I demand the setting up of Railway station at Rajsunakhala and naming it after martyr Divakar Parida, Raghu Mohanty who are the prides of Ranpur. This will inspire the future generation of the locality. Rajdhani Express halts for 22 minutes at Bhadrak Railway Station. The passenger will be highly benefitted if Rajdhani Express halts at Jaipur Road for 5 minutes. Hirakund Express runs, between Amritsar-Vishakapatnam for 3 days in a week. I request to the Minister to make it a daily train, keeping in view of the interest of the passenger. I also demand the construction of a overbridge on the northern side of Bairi Railway Station of Khurda Division under East Coast Railway. This will benefit the people of the district of Dhenkanal, Cuttack and Jajpur. I also demand for construction of more staff quarters for the railway employees.

Sir, I would like to take this opportunity to thank the President of India, Prime Minister, Vice-President, Speaker Lok Sabha and all Members of Rajya Sabha and Lok Sabha on behalf of 4 crores people of Odisha for facilitating the change of the name of my State from Orissa to Odisha and change of the name of my language from Oriya to Odia by an act of Parliament. This was a long-standing demand of the people of Odisha.

I thank you for giving me the opportunity to speak on the Appropriation (Railways) No. 3 Bill. I request you to exercise your right under Article 114 Section (2) of the Indian Constitution while discharging your duty as the Presiding Officer of Rajya Sabha, as accordingly I conclude.

“Glory be to Mother Odisha

Thanking you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Mr. Mohapatra. It was your maiden speech and you spoke well. Now, Mr. Bernard, actually, Mr. Parmar has to catch a train. So, with your permission, I want to call him.

श्री भगतसिंह प्रभातसिंह परमार (गुजरात): उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री बजट के बाद आज सदन में अनुदान की मांगे लाए हैं, आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया, मैं इसके लिए आपका आभारी हूँ। आपने मुझे पहले बोलने का मौका दिया, क्योंकि आज अभी मुझे ट्रेन पकड़नी है, इसलिए भी मैं आपका आभारी हूँ।

सर, रेल देश की एकात्मकता का प्रतीक है, इस देश की रीढ़ है और इस देश की एकता की भी प्रतीक है। इसके साथ ही यह सामाजिक समरसता की भी प्रतीक है। सर, करीब चौदह हजार तीन सौ ट्रेन्स हर रोज इस देश में चलती हैं और हर रोज इतनी दूरी तय करती हैं, जो धरती और चांद के बीच की दूरी का साढ़े तीन गुना है। देश में रेल का रूट 63028 किलोमीटर लम्बा है। भारतीय रेलवे में करीब रोज 1.3 करोड़ मुसाफिर सफर करते हैं।

सर, 16 अप्रैल, 1853 के दिन पहली ट्रेन मुम्बई और ठाणे के बीच चली थी और तब से लेकर आज तक ट्रेन चलती ही जा रही है, मानो चलना ही जिंदगी है और चलती ही जा रही है। सर, रेल इस देश की लाइफ लाइन तो बन गई है, लेकिन इस लाइफ लाइन को बजट रूपी ऑक्सिजन की कमी है। मेरी मंत्री जी से विनती है कि उसको ऑक्सिजन की पूर्ति करें, क्योंकि यह अत्यन्त आवश्यक है।

महोदय, मेरे पास समय कम है इसलिए बुनियादी जरूरत वाले बिंदु पर आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आज पीने के पानी की तकलीफ पूरी दुनिया में है। मैंने परसों ही एक रिपोर्ट पढ़ी थी कि आने वाले समय में अमेरिका जैसा विकसित राष्ट्र भी दो-चार साल के बाद ही पानी की मुश्किल का सामना करने वाला है।

हमारा राष्ट्र आगे बढ़ रहा है। आज हर नगर, महानगर, गांव के आजू-बाजू से रेल गुजरती ही है। जहां नया इन्फ्रास्ट्रक्चर बढ़ता है, नया रेजिडेंस जोन बनता है, वहां रेल क्रॉस करने की समस्या के कारण, पूरे देश में पीने के पानी की तकलीफ नगर, महानगर के लोगों को है, इसलिए हमारी विनती है कि जल्द से जल्द कुछ रास्ता निकाल कर पीने के पानी की पाईप लाइन को रेलवे क्रॉसिंग की परमिशन जल्द से जल्द दी जाए। रेलवे इस पर जल्दी एन.ओ.सी. दे सके, तो अच्छा होगा।

दूसरी समस्या ओवरब्रिज और अंडरब्रिज की है। यहां भी ऐसा ही मुश्किल वाला मामला है। गुजरात में राजकोट और सूरत में ओवरब्रिज का पूरा डिजाइन बन गया है, गुजरात सरकार के महानगरों द्वारा अपने हिस्से के पैसे भी भर दिए गए हैं, लेकिन वहां भी अभी तक

[श्री भगतसिंह प्रभातसिंह परमार]

एन.आ.सी. नहीं मिली है। यह पूरे देश का सवाल है। आज हर बड़े नगर, महानगर, जहां से रेल गुजरती है, वहां ओवरब्रिज ट्रैफिक की समस्या आम हो गई है। हमारा देश एक युवा देश है। यहां लोग रोजगार के लिए, नौकरी के लिए घर से निकलते हैं और उन्हें घंटों तक ट्रैफिक में फंसे रहना पड़ता है। इससे देश की शक्ति की बर्बादी होती है। मंत्री जी को ऐसा इंतजाम करना चाहिए कि इस पर जल्दी एन.ओ.सी. मिले। आज सुबह हाउस में जिस गैस की दुर्गन्ध आई थी, जब हम अंडरपास से गुजरते हैं, तब ऐसी ही दुर्गन्ध महसूस करते हैं। सर इसकी रिपेयरिंग का काम भी पूरे देश में जल्द से जल्द किया जाना चाहिए। इसमें ज्यादा बजट की जरूरत नहीं है। हमारे सूरत में भी परसों इतनी लीकेज शुरू हो गई है कि उसको बंद करवाने की, उसकी मरम्मत करवाने की जरूरत है।

उपसभाध्यक्ष जी, मेरा तीसरा प्वाइंट है कि हमारा देश कृषि प्रधान देश है। गांधी जी कहा करते थे कि इस देश की आत्मा गांवों में बसती है और उसकी धड़कन खेतों और खलिहानों में सुनाई देती है। अगर एक कृषि प्रधान देश में दूसरी हरित क्रांति लानी है तो हर जिले, हर डिस्ट्रिक्ट प्वाइंट के ऊपर रेक प्वाइंट उपलब्ध करवाना अत्यंत जरूरी है, जिसमें हम देश के हर डिस्ट्रिक्ट में फर्टिलाइजर को जल्दी से उपलब्ध करवा सकें। सर अगर किसानों को अपनी फसल मार्केट में लानी है तो रेल के माध्यम से हम उसको जल्दी शहर तक ले जा सकते हैं।

मेरा चौथा प्वाइंट सिक्योरिटी, सलामती है। मंत्री जी यहां बैठे हैं, मंत्री बनने के बाद, मंत्री साहब ने ऐसी बात बोली थी कि हम सिक्योरिटी को प्रॉयोरिटी देंगे। अकस्मात् रेलवे दुर्घटनाओं के कारण सैकड़ों लोगों की जानें चली जाती हैं। रेलवे को ऐसा इंतजाम करना चाहिए कि ऐसी दुर्घटनाएं न हों। अकस्मात् दुर्घटना में जब सैकड़ों लोगों की जान जाती है, तो इसमें कोई मां का बेटा हो सकता है, कोई बहिन का भाई हो सकता है और कोई बच्चे का बाप भी हो सकता है। जब उसका सहारा छिन जाता है, तो उसके लिए जीने का कोई वजूद नहीं रहता, इसलिए सलामती को प्रॉयोरिटी देनी चाहिए। जब कभी अकस्मात् दुर्घटना होती है तो इंकवायरी सेट होने के बाद दो ही बातें सामने आती हैं, एक तो मानवीय भूल के कारण अकस्मात् accidents होते हैं, या फिर technical फेल्योर के कारण भी अकस्मात् accident होते हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, सिग्नल और टेलीकॉम परियोजना में 2012-13 में 2000 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। इसमें से 700 करोड़ की कटौती की गई है। जो सिक्योरिटी का मुद्दा है, मुझे लगता है कि अभी चिन्ता का विषय बन गया है। रेलवे सलामती के क लिए रेल विभाग को डबल बजट प्रोवाइड करने की जरूरत है। इसमें जीर्णोद्धार के अलावा अपग्रेडेशन संभव हो सकेगा, साथ ही यात्रियों की सुरक्षा पुख्ता होगी। ..(समय की घंटी)

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

श्री भगतसिंह प्रभातसिंह परमार: दूसरा मुद्दा है, जब हम रेलवे के पास होते हैं, तो आजू-बाजू का दृश्य बहुत शर्मनाक होता है। सुबह जब हम दिल्ली कैंट से नई दिल्ली तक आते हैं तो लोग सोच के लिए आजू-बाजू बैठते हैं। हमें लगता है कि वहां भी स्वच्छता की जरूरत है। इसमें ज्यादा बजट नहीं लगने वाला है, लेकिन यह देश की गरिमा का प्रश्न है।

देश की राजधानी में रेलवे स्टेशनों के आसपास इतनी गन्दगी हो, तो हमें लगता है कि इस बात को प्रायरीटी पर लेना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): भरतसिंह जी, आपको ट्रेन पकड़नी है, आप समाप्त कीजिए।

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार: सर, मैं कंकलूड करता हूँ। रेलवे के पास इतनी जमीन है कि अगर इसके ऊपर रतनजोत की खेती करवाई जाए, तो बायो डीजल उपलब्ध हो सकता है। इससे डीजल का प्रोडक्शन भी बढ़ेगा।

सर, हमारे साथी, रेल राज्य मंत्री, भरतसिंह सोलंकी जी यहां हैं और मेरा नाम भी भरतसिंह है। इसलिए मेरी विनती है कि गुजरात के जो प्रश्न अभी तक पेंडिंग हैं, वैसे मुकुल जी से भी मेरी विनती है, ...(व्यवधान)... अभी तो यही करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): परमार जी, आप कंकलूड कीजिए।

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार: अभी खेती ही देश को और दुनिया को बचाएगी। रेल की बंजर जमीन पर बायो डीजल का प्रोडक्शन करना अत्यंत जरूरी है।

मैं एक अंतिम बात कहना चाहता हूँ। आज गुजरात देश के विकास का इंजन बन गया है। सर, पश्चिम रेलवे की जो रेवेन्यू है, उसमें गुजरात का बहुत बड़ा हिस्सा है। आज मुम्बई ग्रीट्स सिटी बनती जा रही है। अगर उसको अहमदाबाद तक ट्रांसफर कर दें, तो हमें लगता है कि देश की भी सेवा होगी और पश्चिम रेलवे का भी गवर्नेंस ठीक तरह से आगे बढ़ेगा। (समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): ठीक है, आपका समय समाप्त हो गया।

श्री भगतसिंह प्रभातसिंह परमार: सर, ठीक है, मैं कंकलूड करता हूँ। दोनों मंत्रियों से हमारी यह विनती है कि वे गुजरात का भी ध्यान रखें और रेल का भी ध्यान रखें। अस्तु, भारत माता की जय।

SHRI A.W. RABI BERNARD (Tamil Nadu): Sir, I rise to register my views on The Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 2012.

First of all, I urge the hon. Railway Minister to take note of the following issues concerning Tamil Nadu.

One, when metre gauge was in existence, railway sidings were made available to us in important railway stations in the Cauvery delta region, which is the granary of Tamil Nadu. These important stations are: Sirkazhi, Tiruvarur, Kumbakonam, Peravurani, Salem and Coimbatore. After metre gauge was converted into broad gauge, no provision was made for sidings. It becomes difficult to unload and transport goods, particularly paddy. So, the Government of Tamil Nadu is forced to transport paddy through lorries. I request the Railways to make necessary

[Shri A.W. Rabi Bernard]

arrangements for railway sidings for movement of goods, and the Railways' land may also be allocated for construction of godowns. Large tracts of railway land are kept unused. Maintaining them safe and clean also becomes a problem. Please consider giving them on lease to the State Government for constructing storage facilities.

Two, Tamil Nadu is not given enough railway rakes. As a result movement of food articles, LPG cylinders, etc., become very difficult. Railway officials are demanding payment of freight charges under 'wagon load' classification. This would mean an exorbitant expenditure additionally. I, once again, request the Railway Minister to provide sufficient wagons to the Tamil Nadu Civil Supplies Corporation under the two-point combination for movement of Central Pool Allocations. We all know that transportation facilities have a catalytic and pump-priming impact on growth and development. New lines open up new areas. Other projects like gauge conversion, doubling and change of traction increase capacity and give further fillip to development. Hence, new railway projects, which are being announced year after year in the Railway Budget, should be implemented speedily.

Going through the various financial and operational details of the Railway Ministry, I have a general observation. There is no point in paper sanctions. They must be followed by tangible actions. Otherwise, capital cost and interest during construction will increase. Benefits and increased line capacity get postponed. I would like to refer to two or three major projects in Tamil Nadu which have made hardly any progress since their sanction. For example, electrification of Madurai-Thoothukudi-Nagercoil, new lines connecting Chennai-Cuddalore *via* Mahabalipuram, new line between Erode and Palani, and material modification of gauge conversion on Vellore-Villupuram line. These are just a few examples of highly delayed, long back announced, projects for Tamil Nadu. The Sam Pitroda report and the Anil Kakodkar Committee suggested almost Rs. 10 lakh crore for the next five years to modernise and bring safety measures to the Indian Railways. What is your action plan to get this amount of Rs. 10 lakh crore? Where are you going to get it from?

Strategic thinking, visionary planning and spending on technological upgradation are the most urgent requirements of the Railways. I am afraid that unless these steps are taken, the Indian Railways may go the Indian Airlines or Air India way.

The Indian Railways is a great institution. It is the pride of the nation. Unless

constant efforts are made, it may become unusable and a big liability. So, come up with bold initiatives, time-bound action plans, think nationally and not with regional or home-State attitude.

The Railways have large resources like prime real estate which can be used to raise huge funds, like Rs. 10 lakh crore which I mentioned earlier, without which we cannot modernise the system. Thank you, Sir.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railways Appropriation Bill. I stand here to support the Bill with certain observations.

Sir, before starting my speech, I would like to congratulate the new Minister who assumed charge only a few days back and after assuming charge, on the very first day, in his speech, he has withdrawn the hike in tariff in the passenger trains excluding First AC and AC II Tier.

[THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN)
in the Chair]

Sir, the Indian Railways is the lifeline of India but, the role of the Indian Railways towards the North-Eastern Region is nothing but the story of negligence, nothing but the story of ignorance and nothing but the story of discrimination.

Sir, 95 per cent of the railway lines belonging to Assam were constructed by the British Kingdom. When India was ruled by the British Kingdom, when India was under the British rule, they constructed 95 per cent of the railway lines in Assam. But, in independent India, the Railway Ministry neglected my region, my State, very badly.

Sir, I am very sure if the new Railway Minister, who assumed charge only a few days back, widely travels the North-Eastern Region and Assam, definitely, he will give consideration to the development of Railways in Assam and the North-Eastern Region.

Sir, my country is enjoying 64 years of Independence. Sir, can you imagine that in the last 64 years, there is not a single electric railway line in Assam? The Members can imagine that in the last 64 years, most part of Assam's railway network is not covered by broad gauge railway lines. The Members can imagine that most of the capital cities in the North-Eastern States are not connected by the Railways. This is the scenario of Railways in the North-Eastern Region and Assam. Sir, 14 years ago, construction of a railway bridge was started over the river Brahmaputra,

[Shri Birendra Prasad Baishya]

namely the Bogibeel bridge. But in the last 14 years, not even one-fourths part of this bridge has not been completed. It has already taken 14 years. How many more years it will take is known only to God and the Railway Ministry. In his Railway Budget Speech, the then Railway Minister very proudly announced that the railway tunnel in Jammu and Kashmir has been constructed in three years. Yes, Sir, this is a very welcome move, very good move. But, Sir, just imagine that for construction of a railway tunnel in-between Lumding and Badarpur, it has already taken 13 years. It has already taken 13 years to complete the Lumding-Badarpur railway tunnel. Sir, Assam is known for natural beauty and natural resources. Assam tea is popular in every part of the world. Assam is famous for producing oil, similarly vast forest reserve and water resources. Assam is contributing maximum number of foreign exchange. India is getting maximum number of foreign exchange from Assam. But in return, Assam is not getting anything from the Railway Ministry. In the last Railway Budget, the then Railway Minister had announced two new super speciality hospitals; one at Guwahati and another one at Rangapara. But what is the fate of these hospitals is not known to us because nothing has been done, though it was announced in the Railway Budget Speech. As everybody is saying, the Railways is not only the lifeline of our country; it is integrating our country. Sir, there is a railway line, but there is no railway service in the northern part of Brahmaputra in our State. From Rangapara to Murkongseleck, in the last several months, no train is not running. The railway authorities have told us that gauge conversion was going on there. But the gauge conversion work between Rangapara and Murkongseleck has now stopped and no work is going on for the last several months. Kindly look into the matter. You know the pathetic condition of my State, Sir.

THE VICE CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): There are five more speakers. Please conclude.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Please give me some more time because I am reflecting the problems of the entire North Eastern Region. The people of this country must know what the people of the North Eastern Region are getting from the Railway Ministry. I have full faith in Shri Mukul Roy. He has widely visited our region. I hope during his time, we will get justice. We are fighting for justice, we are crying for justice. In the last Railway Budget Speech, the then Railway Minister announced that there will be an intercity train between Tezpur and Guwahati including one passenger train in between Rangia to Tezpur. It was a welcome move. But, Sir, this train service is not running in this region due to gauge conversion work. He had announced an intercity train from Tezpur to Guwahati. But the railway

track at this moment is not yet completed in this region. Kindly complete this track immediately. Assam has been divided into two Valleys, the Brahmaputra Valley and the Barrak Valley. The road connectivity in the Barrak valley is very difficult. This road is going up to Mizoram. Constitution and Gauge conversion between Lumding and Badarpur is going on for the last 14 years, but nothing has happened there due to large scale corruption and large scale irregularities. I demand of the hon. Minister, who is very dynamic, young and honest, to look into this issue and fix the responsibility on those officers because of whom this work has not completed in the last several years. Sir, another thing is that around 10,000 Grade 'C' and Grade 'D' posts are vacant in the North East Frontier Railways. You know that Assam is an insurgency-prone area and unemployment is a big problem in our Region. I would like to request the Minister, through you, Sir, to kindly fill up these posts which have been lying vacant in the North East Frontier Railways for years together. Filling up these posts will remove unemployment problem to some extent, and this will send a good signal to people of the North-Eastern Region. This will bring about peace and development in the Region.

Sir, I can proudly say that the World's Women Boxing Champion is from the North-Eastern Region. I can also proudly say that four or five players of the North-Eastern Region are going to participate in the 2012 London Olympics to be held now. They had already qualified. But there is a lack of sports facility in our Region. I would like the Railway Minister to look into this problem. Then, Sir, the Government has announced several Sports Academies in many parts of the country. The Railway Ministry should come forward and establish a Sports Academy in our Region, for the development of sports there. Sir, Assam is the heart of the North-Eastern Region. It consists of eight States. I would request the hon. Minister to establish a Railway Zone in the North-Eastern Region, with Guwahati as its headquarter. This will, definitely, be helpful for the development of this Region. Here, I would request the Minister to kindly convene a meeting in Guwahati, in his presence, with the public representatives, Members of Parliament of the North-Eastern Region, along with the officers of the North East Frontier Railway. Only then can you realize the ground situation because the officials of the North East Frontier Railway are not giving you the proper picture. They have not given you the proper picture. If you sit with them, discuss with them, then, you can realize the situation as to why they took nearly 14 years to construct a bridge over the River Brahmaputra, why they took 14 years to construct a railway canal in between Lumding and Badarpur?

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, when will the people of Assam get justice? When will we get electric railway lines? When will we get broad gauge lines? When will we get double track railway lines? The question is, when, when, when? Already, sixty-five years have passed after our independence. For the independence of our country, our people also sacrificed their lives equally. But, even after 65 years, we are not getting the double track railway line. Sir, we are also very good Indians. We, the people of the North-Eastern Region, are also true Indians. When Sachin Tendulkar hit his 100th century, we, like crores of other people, cheered him up. When Sachin got out, like crores of Indians, we also felt bad that he got out. This is our sentiment. We are very good citizens. But please try to understand our sentiments, try to understand our problem. Sir, Guwahati is a long way from Delhi. The distance is more than 2,000 kms. Mumbai is more than 2,500 kms. from the North-Eastern Region. And, Sir, according to the Report of the World Health Organisation—this is not my report, Sir—maximum number of cancer patients of the world is coming from the North-Eastern Region.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Thank you very much. Your time is over.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Daily, hundreds of cancer patients are travelling from Guwahati to Mumbai and from Guwahati to Vellore for treatment. Sir, on humanitarian grounds, on medical grounds, in the interest of those cancer patients, can the hon. Railway Minister announce a Superfast Train, a Duronto Train, via Calcutta, from Guwahati to Mumbai, from Guwahati to Chennai for cancer patients. I hope the Railway Minister will come forward to help us.

SHRI P. KANNAN (Puduchery): Hon. Vice-Chairman, Sir, I am going to take much of the time in the Railway Budget as I have been watching many people express their valuable opinions and suggestions. Of course, Indian Railways, as my colleague just now said, is the pride of India. The vastness in Railway lines is unparalleled to any other country or it is one of the biggest Railways in the world. But the state of Railways has to be changed; there is no second opinion about it. But, this Railway Budget is one of the best Budgets ever passed in the Parliament. That is what my personal understanding is. It is one of the best Railways Budgets. If it is implemented in letter and spirit, that would change the face of Railways of our country and it will give a lot of facilities to our Indian people. We must have more funds for that. I kindly request hon. Railway Minister to mobilise funds to improve Railways. Without funds we cannot do anything. We cannot build castles in the air in an imaginary world. In reality, we need money, we need funds, and we need all sorts of things, for which I kindly request the Minister to make arrangements for

mobilising more sources, in whatever way he can do. The ways and means I don't want to suggest. The Minister is an experienced gentleman and he is under the dynamic leadership of Madam Mamta Banerjee, the hon. Chief Minister of West Bengal; so he can do this. Coming to my own State, one of my colleagues spoke just now. I appreciate his sentiments. We are always saying 'my State', 'his State', 'this gentleman's State', 'that gentleman's State'. We are dividing ourselves into pieces, into fragments. That is not good. But having said so, our system is like that, our condition is like that, today's, political scenario is like that. It is unfortunate. If we change the old system, old set-up, then we need not go for division or fragmentation. So, with all excuses, I am coming to my State, a small Union Territory. I cannot call it a State; it is a UT. Mr. Vice chairman, Sir, you must be knowing, Puduchery, the erstwhile Pondicherry, now is officially named 'Puduchery'. It does not have a direct Railway link to Chennai. Now, how are we going to Chennai? We go to Villupuram. Villupuram is this way, Chennai is that way. We go to Villupuram; we catch some train and go to Chennai; It takes 5^{1/2} hours or 6 hours; whereas, by bus, we reach Chennai in 2^{1/2} hours. How will you expect that people use train to go to Chennai? Sir, Chennai is everything for us. It is the nearest big city or metropolitan or whatever it is. We have to go to Chennai. What I am requesting the hon. Minister is, if something could be done in this regard, there will be more traffic and railways can also earn more revenue. You can get crores of rupees from this small line.

Sir, I would like to bring, through you, to the kind notice of the hon. Minister that Puduchery has never got a single new railway project since Independence. That is a very sad story. Not even a single project we got. Project means, a new railway line, not extension or anything. We have not got a new railway line linking to Chennai; not exactly up to Chennai. If you give linkage from Puduchery to Tindivanam—Tindivanam is 40 kms. away—it will not only facilitate the people of Puduchery alone but it will also help the entire South-Arcot and the people from other extreme southern region can also use it. So, I request the hon. Railway Minister, at least this time, a new railway project, linking to Tindivanam, may be taken up. You may have to construct some bridges, some land is also needs to be acquired for this purpose. But, if you give only one project this time, which we have not got since Independence, we would be grateful. Just now, an hon. friend from Assam said that ours—Puduchery—being the headquarter, there is no direct connection to Chennai. People are facing difficulties, Sir. Sir, if you take me as an example, not as a representative of the people, if I want to come to Delhi...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Sir, please conclude. There are four more speakers from your party.

SHRI P. KANNAN: ...I have to go to Chennai. Without going to Chennai, I cannot come to Delhi. So, every time I hire a car and go to Chennai. I assure you, if there is a rail link between Puduchery and Chennai via Tindivanam, I will never go by car. This is unsafe. The road travel is very unsafe. So many accidents are taking place due to non-availability of linkage, in the East coast road, you might be knowing, how many accidents are taking place everyday. It is called as 'death road' or 'roads of death'. Many articles have appeared in the print and there is coverage about this in the electronic media also. So, we can avoid accidents. Of course, railways is no exemption. Of course, very rarely, accidents also take place in railways. So, I request the hon. Minister to consider my humble plea, request and do the needful. Thank you.

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विधेयक पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करता हूँ। मान्यवर, रेल भारत की जनता के इधर-उधर आवागमन के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण साधन है। इसलिए बजट में रेल के लिए अतिरिक्त बजट की मांग की गई है। रेलवे विकास एवं आधुनिकीकरण के लिए वर्षों से लम्बित परियोजनाओं को तैयार करने के लिए शीघ्र कदम उठाया जाए, जैसे कि रेल पटरियों, पुलों, सिगनल और दूरसंचार के आधुनिकीकरण पर विशेषकर ध्यान दिया जाए।

इनके विकास के लिए निगरानी तन्त्र स्थापित किया जाना चाहिए। कई रेल परियोजनाओं में देरी के कारण उनकी लागत 100 फीसदी से ज्यादा बढ़ गई है। इस देरी के कारण रेल विभाग को जो करोड़ों रुपयों की हानि हुई है, उस ओर आपको ध्यान देना चाहिए। इस हानि को देश की जनता के हित में रोकना बहुत जरूरी है। उसको रोकने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने चाहिए। कई रेल परियोजनाओं में देरी के कारण उनकी लागत 100 फीसदी से ज्यादा बढ़ गई है, यह बात ताजा सरकारी आंकड़ों में कही गई है। सांख्यिकी एवं योजना कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा तैयार ताजा रपट के मुताबिक 1983 में स्वीकृत माल परिचालन सूचना प्रणाली पर 520 करोड़ रुपए की लागत का अनुमान लगाया गया था और उसमें 204 महीने की देर हो गई है। लांजीगढ़-जूनागढ़ की नई लाइन का निर्माण पिछले 120 महीनों से चल रहा है। रपट में कहा गया है कि इन दो परियोजनाओं की लागत क्रमशः 114 करोड़ रुपए और 127 करोड़ रुपए बढ़ गई है। मंत्रालय ने जिन 562 परियोजनाओं की जांच की है, उनमें 132 रेल क्षेत्रों की परियोजनाएं हैं। इनकी लागत का अनुमान 65,05,470 करोड़ रुपए था, जब कि पूरा होने तक यह लागत बढ़कर 1,34,13,350 करोड़ रुपए हो जाएगी, जिससे स्पष्ट है कि यह लागत 106 फीसदी से अधिक होगी। इन परियोजनाओं पर दिसम्बर, 2011 तक 56,395 करोड़ रुपए खर्च किए गए थे।

उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी ने रेल संरक्षा मद में 700 करोड़ रुपए की भारी-भरकम कटौती की है। रेल मंत्री का पदभार संभालने के बाद माननीय मंत्री जी ने रेल संरक्षा को सर्वोच्च स्थान पर रखने का दावा किया था, लेकिन रेलवे की खराब आर्थिक स्थिति के कारण वह अधिक दिनों तक इस पर कायम नहीं रह सके। उन्होंने यात्रियों की सुरक्षा को ताक पर रखते हुए रेल संरक्षा मद में आवंटित राशि में 700 करोड़ रुपए की भारी कटौती की है। इससे रेलवे की TPWS जैसी महत्वाकांक्षी योजना आगे नहीं बढ़ सकेगी। इसके अलावा पैनल

इंटर लॉकिंग, ट्रैक इंटरलॉकिंग, ऑप्टिकल फाइबर व कलर लाइट सिग्नल लगाने की योजनाएं प्रभावित होंगी। रेल संरक्षा से जुड़ी उक्त सभी परियोजनाएं ट्रेनों को दुर्घटना से बचाने और सुरक्षित दौड़ाने में मदद करती हैं। पिछले तीन सालों में पहली बात सिग्नल एंड टेलीकॉम परियोजनाओं के लिए 2012-13 के रेल बजट में 2,000 करोड़ रुपए से अधिक राशि का प्रावधान किया गया था, लेकिन माननीय रेल मंत्री ने पिछले हफ्ते प्लान हैड में 33 से 700 करोड़ रुपए की कटौती कर दी है। इस वित्तीय वर्ष में उक्त प्लान हैड को अब सिर्फ 1,300 करोड़ रुपए मिलेंगे। बताया जाता है कि सभी श्रेणियों के यात्री किराए को 2 पैसे से लेकर 30 पैसे प्रति किलोमीटर बढ़ाने से रेलवे को पहले 7,000 करोड़ रुपए प्राप्त होने वाले थे। इस धनराशि से रेलवे सिस्टम, संचार व्यवस्था आदि को मजबूत बनाया जाना था, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने AC-I और AC-II को छोड़कर सभी श्रेणियों का बढ़ा किराया वापस ले लिया है।

उपसभाध्यक्ष जी, वर्तमान में रेल सुरक्षा बल को रेल सम्पत्ति, यात्री क्षेत्र तथा गाड़ियों की संरक्षा व सुरक्षा का भार सौंपा गया है। रेल अधिनियम, 1989 के अंतर्गत अवैध रूप से जंजीर खींचने, गाड़ी की छत पर यात्रा करने, दलाली करने, बिना टिकट यात्रा करने अनधिकृत रूप से महिलाओं के लिए चिह्नित डिब्बों में प्रवेश करने, अनधिकृत बिक्री करने तथा रेलवे संपत्ति पर अवैध रूप से कब्जा करने से संबंधित अपराधों से निटान का दायित्व सौंपा गया है, परन्तु मेरा मानना है कि रेल सुरक्षा बल अपने दायित्वों का निर्वहन उचित प्रकार से नहीं कर पा रहा है, जिससे आपराधिक मामलों में लगातार बढ़ातरी हो रही है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि रेल सुरक्षा बल के गठन में कार्मिकों की संख्या 75,000 के करीब है। इसके द्वारा कितनी गाड़ियों का मार्गरक्षण किया जा रहा है तथा रेलों में अपराधों को नियमित करने में इनकी क्या विशेष भूमिका है? इस बल के द्वारा वर्ष 2009-10-11 में कितने अपराधिक मामले दर्ज कराए गए हैं, कितनी रेल संपत्ति की रक्षा की गई है तथा कितने अवैध कब्जे हटाए गए हैं? रेलवे के पास कितनी सचल और अचल परिसम्पत्तियां हैं तथा अचल सम्पत्तियों में से कितनी सम्पत्तियों पर अवैध कब्जा है? कब्जा हटाने व भूसम्पत्तियों का वाणिज्यिक उपयोग किस प्रकार हो रहा है? यात्री ट्रेनों में अवैध रूप से माल ढोने व निजी सामान के कितने मामले प्रकाश में आए हैं? बिना बुकिंग के माल ले जाने तथा रेलवे कर्मचारियों व रेल सुरक्षा कर्मियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

महोदय, सुरक्षा बढ़ाने के लिए 24 घंटे सुरक्षा हेल्पलाइन, सुरक्षा कंट्रोल रूम की नेटवर्किंग, रेल सुरक्षा कर्मियों को प्रशिक्षण सुविधाओं का उन्नत व सुसज्जित सुरक्षा उपकरणों की खरीद इस समय की आवश्यकता है। ...(समय की घंटी)... रेलवे सुरक्षा बल कर्मियों की कार्य कुशलता में उन्नयन, अपराध नियंत्रण, ग्राहक सेवा यात्रियों के प्रति संवेदनशीलता आदि के लिए क्या प्रबंध कर रहा है?

मान्यवर, रेलवे में मार्च, 2010 तक 13 लाख 61 हजार 519 नियमित कर्मचारी थे, जिनमें से 16 हजार 800 वर्ग (क) एवं (ख) से संबंधित हैं...(समय की घंटी)... 9 लाख 4 हजार 700 वर्ग (ग), 44 लाख वर्ग (घ) के कर्मचारी हैं, जिनमें अनुसूचित जाति के क्रम से 1255 वर्ग (क) 14.56 प्रतिशत, 264 वर्ग (ख) 15.16 प्रतिशत, 1 लाख 39 हजार 774 वर्ग (ग) 15.38 प्रतिशत, 66 हजार 553 कर्मचारी वर्ग (घ) 15.62 प्रतिशत, 21 हजार 920, 54.60 प्रतिशत

[श्री वीर सिंह]

वर्ग (घ) सफाई कर्मचारी हैं अर्थात् कुल 2 लाख 26 हजार 736, 16.6 अनुसूचित जाति व 91 हजार 188, 6.6 प्रतिशत अनुसूचित जनजाती के कर्मचारी हैं। मैं चाहूंगा कि रेलवे में संविधान के अनुच्छेद 16(4) के अनुसार विभिन्न पदों व प्रमोशन में आरक्षण व्यवस्था करने व खाली पदों को भरने हेतु विशेष अभियान चलाया जाए। रेलवे में विभिन्न zones में कितनी रिक्तियां चिन्हित की गई हैं, मुझे अवगत कराया जाए?

मान्यवर, मैं उत्तर प्रदेश के मुरादाबाद का रहने वाला हूं। मुरादाबाद में एक लोको पुल, जो अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ है, वह बहुत ही संकरा है, जिसकी वजह से मुरादाबाद में आए दिन जाम रहता है। उसका चौड़ीकरण करने का प्रस्ताव कई बार भेजा जा चुका है। इसके साथ-साथ मुरादाबाद से हरिद्वार रेलवे लाइन व मुरादाबाद से दिल्ली रेलवे लाइन पर फाटक शिफ्टिंग एम.डी.ए. के द्वारा किया जाना है, जिसके लिए रोड बनाई गई है। उस फाटक की शिफ्टिंग के लिए मुरादाबाद विकास प्राधिकरण ने मांग की है और उसके लिए एक करोड़ रुपया रेल विभाग में जमा भी करा दिया है, किंतु आज तक वह फाटक शिफ्ट नहीं हुआ है।

महोदय, इसके साथ-साथ मेरी एक और मांग है। हरिद्वार एक तीर्थ स्थल है, जहां लाखों यात्री हर साल जाते हैं और मुरादाबाद से हरिद्वार तक, जैसे अगवानपुर, कांठ, नगीना और नजीमाबाद-वहां भी फाटक बने हुए हैं, जहां ओवरब्रिज बनाना जरूरी है, ताकि आए दिन वहां जो जाम लगता है, उससे निजात मिल सके।

मान्यवर, गजरौला से संभल तक के लिए जो नई रेलवे लाइन की मांग कई वर्षों से चल रही है और जिसका प्रस्ताव कई बार पास भी हो चुका है, अभी तक उसका काम शुरू नहीं हुआ है, वह काम शीघ्र किया जाए, धन्यवाद। जय हिन्द! जय भारत!

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. The Railways are the pride of the country. As everybody has said, it has 65,000 kms. of track and the fourth largest in the world. It started from the British period. The issues that are faced by the Railways and the passengers are many. At this time, I think, we cannot go into all the details. However, I would like to say that the Budget shows that we need more money to be invested into capital expenditure, for repairs, maintenance and safety of the Railways. Unfortunately, the Railway Minister and all the concerned authorities are saying that the Railways are facing very serious financial crunch. But, two-three years back, it was not the picture. Earlier, our former Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadavji, was invited by IIMs to deliver lectures considering his experience of making Rs. 10,000 or Rs. 20,000 crores cash surplus or, if I may say so, profit. The IIM students and teachers were eager to hear from him.

And, for the last two years, the Railway authorities are saying that they are facing a cash crunch. Sir, whatever the reason is, Railway is a resourceful area. And, if we manage it in a proper way, it can advance; otherwise, it will be like our Indian

Airlines, Air India and Civil Aviation sector, which has been abandoned like a skeleton, whose flush and blood is culled out by the interested parties. Sir, Railway is going to face a very serious threat of privatisation. Private sector is not there in railway operations, but if it is abandoned like this, then, it will affect the development of our whole country. So, what I am suggesting is, if some financial crunch is there, then, it should be tackled. Sir, every year, the Railway is giving a dividend to the Government. This year also, it is giving a dividend of about Rs. 10,000 crores. The Government is not giving much Budgetary support to the Railways. If possible, at least, for the next two-three years, the Government should get less dividend and give more Budgetary support to the Railways. It will be good for the Railways.

Sir, in the name of financial crunch and financial problem, the Railway should not abandon its on-going projects and should not compromise with quality and safety measures. Sir, day-before-yesterday, we commemorated the 150th year of Gurudev Tagore. In the stories which he wrote and which we studied and read in schools, there is a mention of villages and old railway stations. We could go to any museum for seeing those stories. If we have to see the situations of Tagore's stories and other old stories, we have to go to some museums or we should see some old paintings. Many of our railway stations are intact like those 50, 60 or 70 years old. So, that is the story of quality upgradation in Railways. So, we have to give more money for upgradation of stations and railway lines. Sir, the railway stations are not user-friendly. For example, you take the case of New Delhi Railway Station. A stampede may happen there. These railway stations do not have enough foot-over-bridges. Except one or two escalators, no proper facility of escalators is there at the New Delhi Railway Station. Sir, we are now enacting laws for physically challenged people. The physically challenged people and old people cannot walk all the way to the railway station. Enough number of foot-over-bridges are not there; enough number of escalators are not there; and lift facility is not there. All these facilities are lacking even in State capitals. I can say this about Trivandrum or any other State capital. There should be escalators, lifts and latest facilities at these railway stations. The babus of earlier Tagore's stories are intact in Railways. This is the most bureaucratic system in the country. They think that they have a separate Budget. Apart from the General Budget, the only other Budget is the Railway Budget. So, the babus think that they are not answerable to the society, they are not answerable to any of the queries of State Governments, they are not answerable to public servants and they are not answerable to people's elected representatives. This is the attitude of the babus! This attitude has to be changed. So, what I suggest is, more money should be infused for providing all these facilities in the railways.

4.00 P.M.

[Shri K.N. Balagopal]

Sir, there are many demands for new railway lines and new trains. But the present situation is, there are not enough coaches, there are not enough wagons, and there are not enough electric engines. The Railway is not putting enough money for this purpose. Even they are not interested in starting new factories. This is one aspect. As far as the existing lines are concerned, we should use them more effectively. We have railways lines, and if we put automatic signalling system in those lines, then, the capacity of the existing railway lines can be augmented between 100 and 200 per cent. Sir, in Bombay Suburban Railway, Calcutta Suburban Railway and in Chennai Suburban Railway, within one or two minutes, a train can go; why? It is because in-between two stations, at every five kilometres or ten kilometres, there is one signalling system. If automatic signalling system is there, then, at every one kilometre or even less than that, a signalling system will be there. As a result, more trains can go. That is the only way of increasing the number of trains. Because of dearth of land, we cannot lay more and more lines. I put a question about three days back in this House, and I was told that about Rs. 50 lakh per kilometre is the cost of making a double line with automatic signalling system.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please try to conclude.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Sir, I am not going to take much of your time. If automatic signalling system is there, more trains can ply. The Government of Kerala asked for it. The Government of Kerala said that they would pay Rs. 100 crore or something like that if you are putting a model system from Trivandrum to Ernakulum. But the Railways were not ready. If automatically signalling system is coming, we can use double the number of trains as compared to what we are using now. So, this kind of quality augmenting programme should be accepted, I have a few things to say about Kerala and within one minute I will conclude. One point is about foot-overbridges and facilities in the stations. Sir, secondly, new trains are not coming. Recently they have said that they have not completed the doubling of lines. On the double lines, the capacity is already exhausted. So, it is not possible and no more trains are needed. Sir, for example, there is a new railway line, as the hon. Vice-Chairman knows, coming from Tamil Nadu. We have the Chennai-Trivandrum line and there is meter gauge conversion from Punalur to Kollam. Now it is completed, Sir. Even after two years of completion of that line, no train is being serviced properly. We have raised it several times. When the earlier Minister came to Trivandrum, we had a meeting. We asked for a new line. You, at least, put some new

trains. But, they are not putting. So, more trains are needed. About coach factory also, the Government gave one thousand acres land and it was announced. Even now it has not started. A bogie factory which the Kerala Government gave free, it has not started. Every State is giving some complaint. What I am finally saying is that there should be a threadbare discussion. The earlier Minister is not there after presenting the Budget but the new Minister may continue and take lead to discuss about the issues and augment the quality by having the maximum use of the lines which is the only way through which we can help the Railways. I hope the Government and the Railways will take the initiatives. With these words, I conclude, Sir. Thank you.

SHRI ANIL DESAI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me an opportunity to participate in the discussion on Railways Appropriation Bill-2012-13. Sir, it is to be noted that the number of railway accidents has increased steadily. This shows how unsafe the trains are for over 18 million Indians who travel by train every day. Passengers suffer both on account of the lack of safety on the whole as well as criminal incidents which lead to loss of property, injuries and death. For example, recently there was a freak accident on a Mumbai suburban train due to negligence of the railway staff. Many passengers were injured and three passengers lost their lives. Recently, a high level safety review committee, headed by nuclear scientist Anil Kakodkar, made a series of recommendations to ensure the general safety of the Railways and identified operational gaps that pose safety risks. The panel's recommendations need to be implemented sooner than later. According to the Kakodkar Committee report, the Railways need about rupees one trillion for safety provision over the next five years. Therefore, Railways will have to develop a mechanism on PPP mode or revenue generating plans need to be put in place to meet the expenditure on the safety. The then Railway Minister, Mr. Dinesh Trivedi, had said in Parliament when he presented the Budget, that a proposal for an integrated security system to ensure passenger safety and stressed on the need to augment the protection provided by the Railway Protection Force and the Government Railway Police to about 3,500 trains. The Government needs to identify the vulnerable areas and urgently take steps that will provide police protection to passengers on all trains. The death of Frank Wilfred, a 23 year old French citizen, under mysterious circumstances underscores the need to ensure safety of passengers on trains. An injured Wilfred was found at Karnal station. He was travelling by the Amritsar bound Sachkhand Express train when there was an altercation while he was on the train. Sir, substantial percentage of the country's total railway passengers is from Mumbai and yet, they get a raw deal. There is a demand for increasing frequencies of local trains, more coaches, hygienic conditions across stations and safe travel. There should be speedy implementation of the fast

[Shri Anil Desai]

corridor on the Harbour Line. Last year, the Railway Minister had promised a Committee to overlook the working of various projects and its timely implementation. But, so far, nothing has materialized.

Almost every commuter, whether male or female, complains about lack of cleanliness and hygiene in local trains as well as on all stations. There are no toilet facilities on platforms and even if one finds it, it is located in the extreme corner. It is never in a hygienic condition. This creates a big embarrassment for female commuters, as there are lesser facilities for them.

There is a need for more first-class bogies or compartments in each local train as the number of passengers travelling in these compartments has increased phenomenally over past few years.

‘The Times’ of the UK calls Mumbai’s local railway network as one of the deadliest in the world. According to a report by the high level Safety Review Committee set up by the Government in September 2011, about 6,000 die on Mumbai’s crowded local rail network every year. The Committee headed by Dr. Anil Kakodkar recommended that grim situation on Mumbai’s suburban railway system needs to be tackled on a war footing.

The Railways need to utilize surplus land in a judicious manner. May I know from the Minister what steps the Ministry has taken to evict encroachers from the Railway land? The House may be enlightened on this issue.

So far as the recruitment in Central Railway and Western Railway in Maharashtra is concerned, I may caution the Railway Minister that Railways need to recruit ‘sons of the soil’, that is, local aspirants in Group D comprising Trackmen, Khalasi, Gatesmen and Pointsmen; and Group C which consists of Assistant Loco Pilots, Assistant Station Masters, Guards, skilled artisans, Junior Engineers, Ticket Checking staff, Enquiry-cum-Reservation Clerks, etc.

The vacancy positions, as on date, in Group C and Group D are more than 10,000 each in the Central Railways and the Western Railways. As a matter of fact, since 2007, Mumbai’s Railway Recruitment Board has not conducted any recruitment drive against Group C posts in the Central Railway, which has also resulted in creating hundreds of unfilled promotional vacancies in the grade of Motormen and Assistant Loco Pilots. Thus, existing Motormen are compelled to work overtime beyond their regular schedule of seven hours. This is also adding to the rise of a number of accidents.

Therefore, panacea for this is to conduct recruitment drive at a faster pace

which will address the local problem of unemployment as well as reduce the number of accidents.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

SHRI ANIL DESAI: Sir, I would like to suggest for the kind consideration of the hon. Minister that there is a peculiar problem of trade apprentices working in the Engineering Department of the Central Railway. They obtain ITI and NCTVT certificates after undergoing a thorough training. These employees are conveniently sidelined for promotion to the Group C posts of Assistant Loco Pilots. In fact, they are more technically qualified compared to Group D employees, who are promoted to the Group C category.

There is a lot of heart-burning among the local Mumbai youth. If the recruitment drive is not conducted in the right earnest, I am afraid, it may lead to unrest for which Ministry of Railways will be solely responsible.

I hope that the hon. Minister of Railways will take due cognizance of the matter and take some immediate steps to safeguard the Railways as well as our country, our nation. Thank you.

श्री जय प्रकाश नारायण सिंह (झारखंड): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल के अनुपूरक बजट पर बोलने के लिए झारखंड, एक नए राज्य, एक पिछड़े इलाके से आने वाला व्यक्ति हूँ। झारखंड राज्य बनने के बाद हमारी झारखंड सरकार ने आज से 12 साल पहले 5 नई रेल लाइनें बिछाने के लिए 60 परसेंट राशि एकमुश्त जमा की थी। अभी रेलवे 50 परसेंट पर नई रेल लाइन बिछाती है, जबकि हमने 60 परसेंट जमा किया था। उन 5 लाइनों में सिर्फ एक लाइन, देवघर से दुमका, 70 किलोमीटर बनी। वहीं दुमका से रामपुरहाट बाकी है।

गिरिडीह-हजारीबाग-कोडरमा-रांची लाइन अभी बाकी है। जब हम रांची से दिल्ली आते हैं, तो वाया लोहरदगा और पलामू होते हुए एक लाइन ब्रिटिश काल से ही अधूरी पड़ी हुई है। रेल मंत्री जी, अगर हम उस लाइन को चालू कर देते हैं, तो रांची से दिल्ली आने में पूरे सात घंटे की कमी आ जाएगी, इतनी दूरी कम हो जाएगी। वहां पर रेल ब्रिज भी बना हुआ है, लाइन भी बिछी हुई है, केवल उसका जीरोद्वार करके उस पर रेल चलानी है।

माननीय मंत्री जी, हम देवघर से आते हैं, जहां बैद्यनाथ धाम है, शिवधाम है, वहां पूरे साल, हर महीने लाखों यात्री जाते हैं। हमने आपके डीआरएम को पत्र लिखा कि देवघर और जसिडीह रेलवे स्टेशन पर एमपी फंड से हम आरओ सिस्टम लगाना चाहते हैं, लेकिन आपके डीआरएम ने आज तक उस पत्र का जवाब नहीं दिया। फंड एमपी देगा, लगाना उनको है, लेकिन उसको लगाने की कोई सुध आज तक आपके डीआरएम ने नहीं ली है।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, दिल्ली से पटना एक राजधानी एक्सप्रेस चलती है, जो सुबह 5.00 बजे पटना पहुंचती है। 5.00 बजे से शाम 7.00 बजे तक वह वहीं रुकती है, 7.00 बजे

[श्री जय प्रकाश नारायण सिंह]

वहां से खुलती है। मेरा अनुरोध है कि उस ट्रेन को आप आसनसोल तक बढ़ा दें, चूंकि वहां रेल की देखभाल के लिए, बोगी साफ के लिए सुविधा उपलब्ध है। अगर उस ट्रेन को पटना की जगह आसनसोल से खोला जाए, तो इतने समय में वह उस दूरी को कवर भी कर लेगी और उसकी मेंटेनेंस भी अच्छी होगी। इस तरह हम देवघर जैसे महत्वपूर्ण स्टेशन को राजधानी एक्सप्रेस से जोड़ सकते हैं। चूंकि सप्ताह में एक ही राजधानी एक्सप्रेस यहां से वहां जाती है, जिसका वहां स्टॉपेज है। अगर आप इस ट्रेन को वहां तक बढ़ा सकते हैं तो ठीक है, नहीं तो हावड़ा राजधानी, जो हर रोज़ हावड़ा से दिल्ली आती है, उसे हम पटना होकर वाया यहां से भी कर सकते हैं। इससे भी यह काम पूरा हो सकता है। इन दोनों में जिसमें आपको सुविधा हो, आप उसे देख लें।

मंत्री जी, आपने देवघर से दुमका लाइन का नवनिर्माण किया है। वह बैकवर्ड एरिया भी है, इसलिए उस पर जो ट्रेन चलती है, उसका फेरा बढ़ाया जाए। इसका फेरा बढ़ाने से वहां के नागरिकों को राजधानी रांची से पटना और पटना से दिल्ली जुड़ने में बहुत सुविधा होगी, इसलिए इसका भी ख्याल किया जाए।

पहले हावड़ा से मुम्बई एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी, लेकिन अब उस ट्रेन को बन्द कर दिया गया है। वहां से मुम्बई जाने के लिए हम लोगों के पास कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। देवघर से एक ट्रेन—काशी विश्वनाथ एक्सप्रेस, देवघर, बैद्यनाथ धाम से खुलती थी और वहां से काशी, बनारस जाती थी। उस ट्रेन को बन्द कर दिया गया है। जब हमने पता किया कि उसे क्यों बन्द किया गया, तो कहा गया कि वह इकनॉमिकली फिट नहीं थी। वह ट्रेन दो तीर्थधामों को जोड़ती थी और उसमें बहुत से तीर्थयात्री जाते थे। जब आप इस ट्रेन को चलने देंगे तभी आपको फायदे और घाटे का मालूम होगा इसलिए उसको भी चालू किया जाए।

लालू जी के समय में बुलेट ट्रेन की बहुत चर्चा हुई थी कि बुलेट ट्रेन चलाई जाएगी। वह जापान गए ... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): There are two more speakers from your party.

श्री जय प्रकाश नारायण सिंह: बस, हम तुरन्त समाप्त कर रहे हैं, हमें भी उनका ख्याल है, वे हमारे ही मेम्बर हैं।

महोदय, मेरा कहना यह है कि उस बुलेट ट्रेन को चलाया जाए ताकि इसका गौरव भी भारत को मिले कि भारत में भी बुलेट ट्रेन चलती है।

अपने अन्य वक्ताओं का और समय नहीं लेते हुए हम अपनी बात यहीं समाप्त करते हैं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Now Shri Nrendra Budania. There are four more speakers from your party. So, kindly be brief.

श्री नरेन्द्र बुढानिया (राजस्थान): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं इस 'विनियोग (रेल) संख्यांक 3 विधेयक, 2012' का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ

हूं। मैं धन्यवाद भी देना चाहता हूं कि यूपीए-॥ में यह तीसरा बजट पेश हुआ है। तीनों बहुत अच्छे, बहुत शानदार और स्वागत योग्य थे।

महोदय, आज रेलवे के विकास के लिए जिन चीजों पर सबसे अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है, मैं समझता हूं कि विशेष तौर पर इसमें तीन चीजें आती हैं। सबसे पहला ध्यान सेफ्टी पर दिया जाना चाहिए। दूसरी बात, हमारी जो ट्रेनें चल रही हैं, वे नियमित चलें, रेगुलर चलें और समय पर चलें। तीसरी बात, आज हर तरफ से मांगें आती हैं, कहीं अमान परिवर्तन की मांग आती है, तो कहीं नई रेल लाइन डालने की मांग आती है। अनेक मांगें आती हैं, ये आनी भी चाहिए, लेकिन उन सबके लिए पैसा नहीं है। रेलवे को आय बढ़ाने की आवश्यकता है। ये तीन चीजें महत्वपूर्ण हैं।

महोदय, जहां तक सुरक्षा की बात है, तो सुरक्षा के लिए आज हमें लैटेस्ट टेक्नोलॉजी की आवश्यकता है। आज हमारी गाड़ियां राम भरोसे चल रही हैं। आज हमारे पास लैटेस्ट टेक्नोलॉजी नहीं है। महोदय, आज हमारा जो सिस्टम है, उसको मॉडर्नाइज करने की आवश्यकता है। जो एंटी कॉलिज़न डिवाइस है, इसको आज विशेष तौर से प्राथमिकता देने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं जो आय बढ़ाने की बात कर रहा हूं, यह पैसेंजर भाड़े से नहीं बढ़ायी जा सकती। हमारी आय जो बढ़ सकती है, यह माल भाड़े के द्वारा ही बढ़ सकती है। ये तीनों चीजें आज इस देश के रेल के विकास के लिए और हम सब के लिए आवश्यक है। जहां तक रेलों के नियमित रूप से पहुंचने की बात है, तो मैं सब के भाषण सुन रहा था। सभी को इस बात की चिन्ता थी कि हमारी ट्रेनें समय पर नहीं चलती हैं। पहले एक घंटे का विलम्ब बताते हैं, कुछ देर बार दूसरे घंटे का बताते हैं, ऐसे करते-करते लम्बा समय बीत जाता है। हमारी कोई भी ट्रेन समय पर नहीं चलती है। इसके ऊपर हमें ध्यान देने की आवश्यकता है।

सर, मैं राजस्थान से चुन कर आया हूं। मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा। मैं समझता हूं कि आप जिस प्रकार से इशारा मुझे कर रहे हैं, तो शायद मुझे जल्दी बैठने के लिए भी बोल देंगे। सर, राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है, जो शांतिप्रिय है, भौगोलिक दृष्टि से बहुत बड़ा है और वहां पर देशी तथा विदेशी पर्यटकों का आना-जाना बहुत ज्यादा लगा रहता है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने राजस्थान के लिए रेल बजट में कई घोषणाएं की हैं। यह अच्छी बात है। उन घोषणाओं का सभी ने स्वागत किया है। जयपुर राजस्थान की राजधानी है। जयपुर में देश और विदेशों के बहुत से पर्यटक आते हैं। इस गुलाबी नगरी के इस रेलवे स्टेशन को आपने वर्ल्ड क्लास का रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की है। इसकी चारों तरफ, सब लोगों ने प्रशंसा की है। आपने राजस्थान के बहुत से रेलवे स्टेशंस को आदर्श रेलवे स्टेशंस बनाने की घोषणा की। सब लोगों ने इसका भी स्वागत किया। महोदय, आपने दिल्ली से जयपुर ए.सी. डबल डेकर ट्रेन चलाने की घोषणा की। आपके द्वारा ऐसे ही राजस्थान में और भी बहुत सी ट्रेनों की घोषणाएं की गईं। जयपुर से आगरा एक नई शताब्दी ट्रेन की गई। आपने दिल्ली से जयपुर-जोधपुर के लिए एक बुलेट ट्रेन चलाने की भी घोषणा की। महोदय, इसका सब लोगों ने स्वागत किया। लेकिन, मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि आज हम कहां खड़े हैं और हमारी स्थिति क्या है? क्या हम इन घोषणाओं को पूरा करने की स्थिति में हैं? आज लोग हंसी उड़ा रहे हैं। आज जब जयपुर रेलवे स्टेशन पर लोग उतरते हैं तो इसके वर्ल्ड क्लास होने

[श्री नरेन्द्र बुढानिया]

की बात पूछते हैं, लेकिन आपने तो इस दिशा में कोई काम ही नहीं किया। महोदय, जयपुर जैसा रेलवे स्टेशन के बारे में आपने घोषणा की है, तो आपकी प्राथमिकता जयपुर रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाना होनी चाहिए।

महोदय, इसी प्रकार से मैं निवेदन करना चाहूंगा कि पिछले बजट में ए.सी. डबल डेकर ट्रेन की आपने घोषणा की, लेकिन वह चालू नहीं हुई। आपने जयपुर से आगरा के लिए एक शताब्दी एक्सप्रेस की घोषणा की, लेकिन वह भी चालू नहीं हुई। महोदय, ये सारी बातें मैं इसलिए कहना चाहता हूँ कि राजस्थान की राजधानी में देश के सभी लोग जाते हैं और उस स्टेशन पर प्राथमिकता के साथ, एक संकल्प के साथ, जो घोषणा आपने की है, उस घोषणा को आप पूरा करें और आप तुरंत उसको वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाएं।

महोदय, अब मैं राजस्थान की ओर आपका और सदन का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। देश के अंदर रेल लाइन का विद्युतीकरण हुआ और यह बहुत तेजी के साथ हुआ। मैं इसके लिए रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा काम किया, लेकिन राजस्थान के अंदर इस संबंध में आप कहां खड़े हैं? राजस्थान में रेल लाइन का विद्युतीकरण हुआ ही नहीं। आपने जयपुर से सवाई माधोपुर के लिए एक घोषणा की, जिससे हम सीधे मुम्बई से जुड़ जाएंगे, लेकिन वह योजना भी अब ठंडे बस्ते में चली गई है। यह हमारे लिए बहुत तकलीफदायक बात है। मेरी यह मांग है कि आपने जो घोषणा की है, उसको आप पूरा किजिए।

अभी बीरेन्द्र वैश्य जी नॉर्थ-ईस्ट के बारे में बोल रहे थे, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट की राजधानियों को छोड़ कर देश में जितनी भी राजधानियां हैं, वे सारी की सारी electric से जुड़ी हुई हैं, लेकिन राजस्थान इतना बड़ा प्रदेश होते हुए भी इसकी राजधानी, जयपुर electric से नहीं जुड़ी हुई है, इसलिए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने जो दिल्ली से जयपुर और अहमदाबाद रेल लाइन की विद्युतीकरण के लिए घोषणा की है, उसको आप प्राथमिकता देकर पूरा करवाएं। (समय की घंटी)।

महोदय, मुझे दो मिनट का ओर समय दिया जाए। मैंने बाकी चीजों को तो छोड़ दिया है, अब मैं सिर्फ राजस्थान की बात कर रहा हूँ। आज दिल्ली से रिंग्स रेल लाइन की अमान परिवर्तन की सख्त आवश्यकता है। यदि इसका अमान परिवर्तन होगा, तो दिल्ली से जयपुर के लिए एक वैकल्पिक रूट मिलेगा। आज जयपुर से दिल्ली के लिए वाया अलवर होकर आना पड़ता है, यदि किन्हीं कारणों से इसमें कोई बाधा आती है, तो वाया रिंग्स होकर दिल्ली पहुंचने का एक वैकल्पिक रूट होगा। यह रूट 60 किलोमीटर छोटा भी है, यानी वाया रिंग्स होकर आने पर 60 किलोमीटर कम दूरी तय करना पड़ता है। इसका अमान परिवर्तन हो जाने से दूरी भी कम हो जाएगी, एक वैकल्पिक रूट भी मिलेगा और इससे रेलवे को भी बहुत फायदा होगा।

सर, मैं चूरू से तीन बार लोक सभा का सदस्य रहा हूँ। मैं तीनों बार लोक सभा में इस बात को उठाता रहा हूँ और जब से मैं राज्य सभा में आया हूँ, तब से मैं रेलवे पर चौथी बार बोल रहा हूँ। चूरू को राजधानी से जोड़ने के लिए अमान परिवर्तन की मांग की गई, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने पिछले बजट में इसको स्वीकार किया है, उसका

शिलान्यास भी हो गया है, लेकिन अभी तक वहां कोई काम शुरू नहीं हुआ है। मैं निवेदन करूंगा कि इस काम को प्राथमिकता देकर पूरा कराएं।

सर, मैंने मंत्री जी से बात की थी, मैं इनसे मिला था, पहले भी मिला था और कल इनसे मेरी चर्चा हुई कि एक गाड़ी हावड़ा से जैसलमेर चलती है और इसके बीच में एक सादूलपुर जंक्शन है, जो कि बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है और वह दो-तीन स्टेट्स का काम करता है, वहां से गुजरने वाली लगभग सभी गाड़ियां वहां रुकती हैं, लेकिन पता नहीं रेलवे से कैसे यह भूल हुई कि यह गाड़ी वहां नहीं रुकती है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि चूंकि ये सब रेलवे को फायदा कराने वाली बातें हैं, इसलिए जब आप इसका जवाब दें, तो इन सबकी घोषणा करें।

सर, दुधवाखारा एक स्टेशन है, जो दिल्ली-बीकानेर, सादुलपुर-चूरू के बीच पड़ता है। इस स्टेशन पर पहले एक्सप्रेस गाड़ियां रुकती थीं, लेकिन अमान परिवर्तन के बाद वहां गाड़ियों का रुकना बंद कर दिया गया। मेरी आपसे निवेदन है कि इस स्टेशन पर गाड़ियों का स्टॉपेज करवाएं।

सर, जब मैं आठवीं लोक सभा में चुनकर आया था, तब दिल्ली से जोधपुर एक बहुत अच्छी गाड़ी चलती थी, लेकिन अब वह बंद कर दी गई है। वहां अमान परिवर्तन हो गया, लेकिन उसके बात भी इस गाड़ी को चालू नहीं किया गया। इस गाड़ी को पिछले बजट में चालू करने की घोषणा की गई थी और वह गाड़ी चालू भी हुई है, लेकिन मेरी मांग यह है कि इसको नियमित किया जाए। (समय की घंटी)

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please sit down.

श्री नरेन्द्र बुढानिया: सर, सरदार-शहर-हनुमानगढ़ नई रेलवे लाइन की मांग हम वर्षों से करते आ रहे हैं। सीकर-नौखा वाया सलासर, चूरू-दुधवाखारा-तारानगर नौहर रेलवे लाइन की भी मांग करते आ रहे हैं। यह एक ज्वलंत समस्या है। सादुलपुर में कॉलेज, हॉस्पिटल, आदि रेलवे क्रॉसिंग के पास है और वह गेट लगभग पूरे दिन बंद रहता है। अगर वहां ओवरब्रिज नहीं बना, तो वहां लोग न तो हॉस्पिटल में जा सकते हैं और न ही कॉलेज में जा सकते हैं। यही हालत चूरू की भी है। जब वहां गेट बन्द होता है, तब पूरे शहर में नेशनल हाइवे पर ट्रक ही ट्रक खड़े हो जाते हैं और सारा रास्ता बन्द हो जाता है। ..(समय की घंटी)..

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please Cooperate. (Interruptions)

श्री नरेन्द्र बुढानिया: महोदय, इसलिए इन सब चीजों की ओर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Okey. (Interruptions) Now, Mr. M.P. Achuthan. (Interruptions) Please cooperate. I am sorry. I have to say that nothing will go on record. Please cooperate.

श्री नरेन्द्र बुढानिया:*

*Not recorded

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): It is not going on record. Now, Mr. Achuthan.

SHRI M.P. ACHUTHAN (Kerala): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir. This Appropriation Bill is for giving money from the Consolidated Fund of India to the Railways. It covers from allotment to infrastructure, staff welfare and repair and to maintenance of coaches. Sir, when we consider the Railways, we hope that the Railways must treat all the States without any discrimination. But, unfortunately, our experience in Kerala and the North-Eastern States is that we are given a step-motherly treatment by the railway authorities. The promises made to Kerala are not being fulfilled. I will just give a few examples. Take the case of the coach factory in Palakkad. After so many years of struggle, coach factory was allotted and some three months back, the foundation stone was laid. I suspect that it won't materialise in the near future because it is not yet clear whether it would be in public sector or it would be a PPP project. If it is a PPP project then, who is the partner? Railway authorities have not yet taken any initiative to identify the PPP partner and the modalities to materialise that project. Same is the case with the wagon factory in Cherthala. It was promised years back. It is still on paper only. Mr. Vice-Chairman, Sir, from Cherthala, we have got two prominent Members in the Union Cabinet—the Defence Minister, Mr. A.K. Antony other Minister, Mr. Vayalar Ravi. The general impression in Cherthala, in Alleppey, is that this is because of the two Union Ministers. They are not taking any interest in doing justice to the people in Alleppey. So, I appeal to the hon. Railway Minister that if you have got any regards for Mr. Antony and Mr. Vayalar Ravi, please do consider this demand to materialise the wagon factory in Cherthala.

Sir, we have got so many promises and I think the new Railway Minister has got a golden opportunity to prove his loyalty to his leader, hon. Mamata Banerjee. These promises were not made by Mr. Trivedi but, by Ms. Mamata Banerjee, when she was the Railway Minister. In her Railway Budget, she promised a railway medical college at Trivandrum. She promised a drinking water bottling plant. She promised that major railway stations in the cities, including Trivandrum, would be upgraded to the world class level. These promises have not yet been fulfilled. So, if he has got any loyalty to his leader, he must take action to materialise these promises. What is the fate of the ongoing projects in Kerala? The programme of modernization of some railway stations is going on. I can say that in Kadakkavur and Chirayankeezhu in the Trivandrum district, the Railway authorities have given an oral instruction to the concerned officials there to stop the work. The reason give is, there is no fund. It is not that they do not have funds. The funds allocated to Kerala, the funds allocated for the development work in the Kerala region are being diverted. The main problem

which we are facing in Kerala is, all the railway development work is in a standstill because we do not have a railway zone.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

SHRI M.P. ACHUTHAN: will not take much time. The Government of Kerala and the people of Kerala are demanding a railway zone headquartered in Kerala. We have been demanding, for the last so many years, a peninsular zone in Kerala. I hope the Minister would concede this demand and do justice to the people of Kerala.

Secondly, we have got 1.60 lakhs vacancies in the Railways. It affects not only the working of the Railways, but it also the safety of the Railways. Drivers are forced to work continuously up to 16 hours. I would request the Minister to take immediate action to fill up the vacancies in the Railways. The Railways is the biggest employer of manual scavengers. Even today, after 64 years of Independence, manual scavengers are being employed in the Railways in vast numbers. Recently, they have started a programme of green toilets. I urge upon the hon. Minister to expand this scheme and abolish the system of manual scavenging.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN): Please conclude.

SHRI M.P. ACHUTHAN: Sir, this is for you. This is about the gauge conversion of Tiruvarur-Karaikudi railway line. The hon. Minister had promised the other day that he would look into the problem. I hope he would fulfill his promise. Thank you.

श्री तरुण विजय (उत्तराखंड): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, सदन में बैठे माननीय सदस्य भी वैसे ही थक चुके हैं, जैसे हिन्दुस्तान की जनता अच्छी रेल की प्रतिष्ठा में थक गई है। ऐसे समय में मैं अपना वक्तव्य बहुत संक्षिप्त रखूंगा। मैं इस बात के लिए माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने हल्द्वानी तक के लिए एक शताब्दी गाड़ी स्वीकृत कर दी। इससे उस क्षेत्र को एक बहुत बड़ा विकास का मौका मिला। इसके लिए मैं उनका आभारी हूँ। हम इस बात के भी आभारी हैं कि आदरणीया ममता दीदी के निर्देश पर जिनका मैं सम्मान करता हूँ, किराए नहीं बढ़ाए गए। वे गरीबों के प्रति बहुत गहरी समवेदना रखती हैं। मुझे इस बात का भी सम्मान है कि उन्होंने मेरी एक पुस्तक का विमोचन किया। ये दोनों बातें बहुत अच्छी रहीं। लेकिन उपसभाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान की जनता यह समझना चाहती है कि क्यों इस देश के सामान्य नागरिक, सामान्य यात्री का जो अमीर नहीं है, जो सेकंड ए0सी0 में, फर्स्ट ए0सी0 में सफर नहीं कर सकता, जो इंटरनेट पर अंग्रेजी न जानने की वजह से या उस क्षेत्र में रहने की वजह से जहां दस-दस, बारह-बारह घंटे बिजली नहीं आती और अगर आती है तो ब्रोडबैंड नहीं चलता और इंटरनेट पर टिकट नहीं ले सकता, उसे 14 किलोमीटर चलकर टिकट खरीदने की खिड़की तक पहुंचना पड़ता है।

[श्री तरुण विजय]

उसे संभवतः दुनिया के सबसे गंदे कोचेज, सड़ांध मारते टॉयलेट्स और इतनी भंयकर भीड़ वाले प्लेटफॉर्म से गुजरकर रेल के डिब्बे में घुसने की कसरत करनी पड़ती है, मानो रेल का डिब्बा न होकर, मोक्ष का कोई द्वार हो। मैं केवल जनता की ओर से कहना चाहता हूँ, यह कोई बड़ी बात नहीं है, आप किसी भी दिन मेरे साथ पुरानी दिल्ली के स्टेशन पर, सराय रोहिल्ला के स्टेशन पर चलिए और देखिए कि वहां छत्तीसगढ़ से, बिहार से, उड़ीसा से जो सामान्य मजदूर, श्रमिक, किसान, विद्यार्थी लोग स्लीपर क्लास का टिकट लेकर डिब्बे में चढ़ने की कोशिश करते हैं, आप उनकी तुलना मनुष्यों से कैसे करेंगे? जब एक-एक डिब्बे में उस डिब्बे की क्षमता से तीन गुना या चार गुना लोग घुसने की कोशिश करते हैं, तब वे भारत की राजधानी के स्टेशनों पर वह दृश्य उपस्थित करते हैं, जिसे देखकर हमें शर्म आती है कि अंग्रेज तो चले गए, लेकिन संभवतः वे औपनिवेशिक दासता वाली मानसिकता छोड़ गए हैं, जो सामान्य प्रजा को हिकारत से देखती है, जो सामान्य प्रजा को तिरस्कार और उपेक्षा की दृष्टि से देखती है। वह दृष्टि अभी तक गई नहीं है। आपको इस देश में अच्छी यात्रा करने के लिए अमीर होना पड़ता है, प्रभावशाली होना पड़ता है, किसी सांसद से जान-पहचान रखनी पड़ती है, ताकि आपके टिकट को वह कन्फर्म कराने के लिए हस्ताक्षर कर सके।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहूंगा कि भारत के नागरिक को यात्रा का अधिकार मिलना चाहिए और वह अधिकार सम्मान के साथ मिलना चाहिए। रेल मंत्रालय भारत के नागरिक को सम्मान की दृष्टि से देखना प्रारम्भ करे। वह प्लेटफॉर्म पर पशुओं के समान लदकर, बिखरकर, गन्दे पानी के बीच प्लेटफॉर्म पर चादर बिछाकर सुबह होने की प्रतीक्षा में रात भर सोता है, क्योंकि किसी गाड़ी के वक्त पर आने की कोई गारंटी नहीं होती। हमारे एक मित्र हैं श्री नरेन्द्र कोहली जी, मैं उनकी एक कथा आपको सुनाता हूँ। एक व्यक्ति आत्महत्या करने के लिए रेलवे लाइन पर लेट गया। जब वह आत्महत्या करने के लिए गया, तो उसने अपने साथ लंच बॉक्स भी रख लिया। उसको दोस्त आया और उसने कहा कि मैं तुम्हें नहीं हटाऊंगा, लेकिन यह तो बताओ कि तुमने लंच बॉक्स क्यों रखा? उसने जवाब दिया कि ट्रेन के आने का कोई वक्त नहीं है, इतनी लेट होती है, भूख लगेगी, इसलिए मैंने लंच बॉक्स भी रख लिया। तो स्थिति यह है कि कोई ट्रेन समय पर नहीं चलती और समय पर न चलने के कारण कितने ही यात्रियों के आगे के कार्यक्रम गड़बड़ा जाते हैं। हम विश्व में क्या दृष्टि लेकर चल रहे हैं? हम अग्नि मिसाइल चलाते हैं, हम चन्द्रमा पर जा रहे हैं, हम दुनिया की सबसे शक्तिशाली सॉफ्टवेयर चलाने वाली शक्ति बन रहे हैं, हम अच्छी ग्रोथ रेट वाला देश होने का दावा करते हैं, हमारे यहां हर प्रकार की **empowerment** हो रही है, हमारे नए लोग दुनिया भर में **MNCs** के चेयरमैन बन रहे हैं, लेकिन हमारी रेलगाड़ियां अभी भी 60 और 70 के दशक के हिसाब से चल रही हैं। कोई दृष्टि नहीं है।

(उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए)

अभी हमारे मित्र ने कहा कि आप बुलेट ट्रेन चलाइए। चीन ने 460 किलोमीटर प्रति घंटा रफ्तार वाली ट्रेन चलाई है। चीन ने बीजिंग से ल्हासा तक ट्रेन चलाई है। मैं चीन जाता रहता हूँ। उसने पहाड़ों के बीच में ल्हासा तक ट्रेन चलाई है। मंत्री महोदय, आप यह सपना तो दिखाइए कि आप दिल्ली से काठमांडू, दिल्ली से बैंकाक, दिल्ली से रंगून, दिल्ली से

कुनमिंग, कोलकाता से कुनमिंग ट्रेन चलाएंगे। अप कम से कम यह ट्रेन चलाने का साहस, दृष्टि और वैश्विक आयाम रखिए। आप वह साहस दिखाइए कि हिंदुस्तान में चीन से अधिक रफ्तार वाली बुलेट ट्रेन चले। श्री अरविंद जी ने कहा था कि भारत को परम वैभव के शिखर पर पहुंचना ही होगा और रेल, भारत की आत्मा का प्रतिनिधित्व करती है, क्योंकि सामान्यजन, गरीब जन आज भी रेलगाड़ी से ही हिंदुस्तान के कोने-कोने से जुड़ता है। मैं अपने मित्र को देखकर हैरत में रह गया, जो अरुणाचल प्रदेश से आए थे। वे पूरा दिन देहरादून के रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ियों का आना-जाना हैरत से देखते रहे, क्योंकि जीवन में उन्होंने कभी रेलगाड़ी नहीं देखी थी। वे चमत्कृत होते रहे कि आखिर इन पटरियों पर रेलगाड़ी कैसे चलती है, कैसे इंजन निकलता है, कैसे हरी झंडी दिखाई जाती है? मंत्री महोदय, यह 2012 की घटना है, यह 1925 की घटना नहीं है। आज पूर्वांचल के लोग पूछते हैं कि क्या आप हमें हिंदुस्तान का हिस्सा नहीं मानते हैं? पूर्वांचल की तमाम राजधानियां आज भी रेलवे लाइन से जुड़ी नहीं हैं। आप इतना बड़ा भेदभाव करते हैं। लोग टिकट खरीदना चाहते हैं, लेकिन उनको धक्का-मुक्की सहनी पड़ती है।

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

श्री तरुण विजय: महोदय, मैं उत्तराखंड के बारे में बताना चाहूंगा कि बरेली से लाल कुआं तक अभी तक बड़ी लाइन नहीं बनी है। रुद्रपुर से सितारगंज, खटीमा, टनकपुर की बड़ी लाइन नहीं बनी है। देहरादून के विकास नगर और **Paonta Sahib**, जो हिमाचल को जोड़ने वाली रेल है, अंग्रेजों के समय से, 1919 से लोग उसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं, लेकिन वह अब तक नहीं बनी।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. There is one more speaker from your party.

श्री तरुण विजय: महोदय, मुंबई में उत्तराखंड के बीस लाख लोग रहते हैं और हम लोग बीस साल से प्रार्थना कर रहे हैं, लेकिन मुंबई से काठगोदाम के लिए आज तक आपने एक भी रेलगाड़ी नहीं दी है। यह क्या तरीका है? सदन की याचिका समिति ने राष्ट्र की सुरक्षा की दृष्टि से अरुणाचल प्रदेश, उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर के लिए पांच रेल योजनाओं को **National Project** घोषित करने की मांग की थी, अभी तक उस पर कुछ नहीं किया गया है। हिमाचल प्रदेश के कालका-शिमला रेल लाइन अंग्रेजों के समय की है, उसके बाद से एक इंच रेल लाइन भी वहां नहीं बनी। चीन सीमा तक अपनी रेल ले आया है और आप हिंदुस्तान को अभी भी 1919 के समय में रखे हुए हैं। ...(समय की घंटी)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please conclude. This is no more speaker from your party.

श्री तरुण विजय: देश केवल यह चाहता है कि आप विकास करें ...(व्यवधान)... अच्छा, मैं एक आखिरी बात कहकर समाप्त करता हूं। अभी मैं चीन में **Chen-ju** गया था। वहां टी.टी.ई. रेल प्लेटफॉर्म आने से दस मिनट पहले **toilets** को बंद कर देते हैं और प्लेटफॉर्म आने से दस मिनट बाद खोलते हैं, जिससे प्लेटफॉर्म साफ रहते हैं। महोदय, मेरा निवेदन यह भी है कि रेल के **coaches** में अगले स्टेशन के नाम का होना **announcement** होना चाहिए।

[श्री तरुण विजय]

मंत्री महोदय, आपने मेरी बात सुनी, इसके लिए धन्यवाद। हमें विश्वास है कि हिंदुस्तान की रेल दुनिया में सर्वशक्तिमान रेल बनेगी और आपके मंत्रित्व काल में बनेगी, तो भी हमें खुशी होगी, क्योंकि हिंदुस्तान के गौरव में हमारा गौरव है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): राम कृपाल जी, सिर्फ पांच मिनट बोलिएगा।

श्री राम कृपाल यादव (बिहार): सर, मैंने अभी प्रारंभ भी नहीं किया है। आपकी निगाह मेरे प्रति कुछ ठीक नहीं रहती है। आप कृपा दृष्टि रखिए।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): ठीक हो जाएगी, आप चिंता मत कीजिए। आप मेरे बड़े अच्छे दोस्त हैं।

श्री राम कृपाल यादव: सर, माननीय मंत्री महोदय ने जो demand प्रस्तुत की हैं, वे 12वीं योजना के प्रथम वर्ष के लिए हैं और स्वाभाविक है कि जब देश के अन्य भागों से रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए धन मांगा जाता है, तो इस पर मुहर लगाना अनिवार्य होता है, इसलिए मैं इन मांगों का समर्थन करता हूं।

माननीय मंत्री जी, पहले तो मैं बिहार की कुछ परियोजनाओं के बारे में कहना चाहता हूं, जिससे कि पूरी बात अ जाए। ये परियोजनाएं विगत कई वर्षों से लम्बित हैं और वे महत्वपूर्ण और महत्वाकांक्षी योजनाएं बिहार के विकास में गति देने का काम करेंगी, इसलिए महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि वे इस पर ज़रूर गौर फरमाएं।

महोदय, एक बहुत महत्वाकांक्षी योजना डीज़ल लोको फैक्टरी, मरहौरा है और एक अन्य, इलेक्ट्रिक लोको फैक्टरी, मधेपुरा है। आपने रेल व्हील फैक्टरी छपरा में प्रारम्भ करने की बात की है, उसे जल्दी करवा दीजिए, जो अभी तक नहीं हो पाया है। आपने कहा कि आप उसका उद्घाटन करेंगे, लेकिन कब करेंगे, पता नहीं है? आपने डेट तय नहीं की है। न्यू डीईएमयू शेड सोनापुर में, Workshop and Loco Shed समस्तीपुर में, वर्कशॉप जमालपुर में और रेल फैक्टरी हरनौत, यह पुरानी स्वीकृत योजना है, जो पैसे के अभाव में दम तोड़ने को विवश है। महोदय, बिहार तो हमेशा उपेक्षित रहा है, लगता है कि उसे न्याय नहीं मिल पाया, मगर माननीय मंत्री जी ...(व्यवधान)... बिहार हमेशा उपेक्षित रहा है, इसलिए वह पिछड़ा है। वहां गरीबी है, बेरोज़गारी है, फटेहाली है और बिहार नीचे से first है, इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस पर गौर फरमाएं।

महोदय, बहुत सारी रेल योजनाएं pending हैं, समय नहीं है कि मैं उनके बारे में विस्तार से बताऊं। आप उन पर जवज्जह देने का काम कीजिए। विद्युतीकरण का मामला pending है, उस पर तवज्जह दीजिए और पुलों के निर्माण काम भी आप कराइए। सभी पुल sanctioned हैं और काम pending पड़ा हुआ है, उसमें आप तेज़ी लाइए। स्टेशनों के beautification की जो घोषणा आपके माध्यम से हुई है, उस पर भी आप तवज्जह दीजिए।

महोदय, एक महत्वपूर्ण योजना, जो लाइफलाइन है और जिसकी चर्चा माननीय सदस्य बशिष्ठ नारायण सिंह जी ने की है, दीघा और मुंगेर, दोनों जगहों पर रेल पुल sanction हुए

हैं और स्थिति यह है कि रेल पुल के साथ रोड निर्माण का भी निर्णय किया गया है। मगर काम बहुत स्लो है। जो पुल पटना से पहलेजा होते हुए आगे तरफ जाएगा, मुंगेर में तो उसका काम ही प्रारम्भ नहीं हुआ है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस पर तवज्जह दें। महोदय, कल ही मैंने सदन में यह मामला उठाया था, वह रोड पुल इसलिए भी जरूरी है कि महात्मा गांधी सेतु कोलैप्स करने वाला है, वह कभी भी ढह जाएगा। उससे उत्तर बिहार, मध्य बिहार तथा दक्षिण बिहार का सम्पर्क राजधानी और अन्य जगहों से टूट जाएगा। इसलिए यह सेतु बनवाना बहुत जरूरी है। आप इसमें तेजी लाइए, इसमें गति दीजिए। आप इसके लिए बहुत कम पैसा दे रहे हैं, जिसकी वजह से गति कम है।

महोदय, बिहटा हमारी कॉन्स्टीट्यूएन्सी रही है। मैं तीन बार लोक सभा का सदस्य रहा हूँ। बिहटा से औरंगाबाद रेल लाइन, पांच कॉन्स्टीट्यूएन्सीज़ से, पांच संसदीय क्षेत्रों से होते हुए जाएगी, उनको क्रॉस करेगी, उस लाइन का शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी ने किया था, लेकिन उस पर आगे कोई कार्यवाही नहीं हो रही है। उस पर तवज्जह देने की जरूरत है। उस इलाके में लोगों ने कभी रेल लाइन नहीं देखी, कभी उन्होंने ट्रेन नहीं देखी। अगर वहां से ट्रेन जाएगी तो उनका सपना साकार होगा। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आप इस पर तवज्जह दीजिए। इसके अतिरिक्त मुगल सराय-पटना-किउल रेल लाइन के लिए तीसरी लाइन की डिमांड हो रही है। यहां पर आवगमन में बहुत परेशानी होती है। आप देखते होंगे, जब आप दिल्ली से बिहार की तरफ प्रवेश करते हैं, तो मुगल सराय के बाद कंजेशन शुरू हो जाता है। अगर वहां पर तीसरी लाइन नहीं रहेगी तो मैं समझता हूँ कि पूरे बिहार में इस तरह की दिक्कत रहेगी। आम तौर पर लोग यह कहते हैं कि जब बिहार में घुसते हैं तो पता नहीं, वहां इतनी समस्या क्यों रहती है। समस्या यह है कि वहां पर कंजेशन है, ट्रेनें बहुत हैं, लेकिन आप जब तक तीसरी लाइन की व्यवस्था नहीं करेंगे, तब तक वह कंजेशन दूर नहीं होगा और बिहार के लोगों को, वहां से अन्य स्थानों पर जाने वाले लोगों को समस्या होगी, यहां तक कि आप कोलकाता भी वहीं से होकर जाते हैं, उनकी समस्या का निदान नहीं हो पाएगा। इसलिए मैं समझता हूँ कि आप इस पर तवज्जह देते हुए जल्द-से-जल्द कार्यवाही करने का काम कीजिए। इसके अतिरिक्त पटना से भोपाल के लिए नयी रेलगाड़ी जरूरी है, पटना से हरिद्वार वाया फैजाबाद, राम की नगरी के लिए नयी रेलगाड़ी जरूरी है, हाजीपुर-छपरा, हाजीपुर-मुजफ्फरपुर-सुगौली रेलगाड़ी जरूरी है। आपने गरीब रथ दिया। आप पटना से मुम्बई के लिए गरीब रथ दीजिए। बिहार के बहुत सारे लोग विभिन्न जगहों में जाते हैं। जैसा अभी बताया गया कि पूरे देश के पैमाने पर बिहार से सबसे अधिक लोग अन्य जगहों पर जाकर अपनी रोजी-रोटी कमाने का काम करते हैं। इसलिए वहां यह गाड़ी देना जरूरी है। मैं समझता हूँ कि वहां से लोग महाराष्ट्र में जाते हैं, अन्य जगहों में भी जाते हैं, इसलिए उनके लिए यह ट्रेन देना जरूरी है। इसी प्रकार आपने पटना से दिल्ली के लिए दूरन्ता ट्रेन नहीं दी। यह चिरपरिचित मांग है। बहुत से लोग यह आशा कर रहे हैं इसलिए आप इस ट्रेन को देने का काम करेंगे।

महोदय, मैं एक-दो सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे की सुरक्षा संरक्षा बहुत जरूरी है, इसके लिए आप उचित व्यवस्था कीजिए। महोदय, सुरक्षा के दृष्टिकोण से सेनातित्रोदा साहब, जो प्रधान मंत्री के सलाहकार हैं, उन्होंने कहा था कि सिग्नल सिस्टम, पुल, इंजन, कोच, वैगन, संचार व्यवस्था को विकसित करने के लिए अगले पांच साल में रेलवे को लगभग आठ लाख करोड़ रुपये की धनराशि की आवश्यकता है। आपके पास धन कम है। ...(समय की घंटी)... मैं आपसे निवेदन करूंगा कि ..(व्यवधान)..

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): कृपया कन्क्लूड करिए, 6 मिनट हो गए हैं।

श्री राम कृपाल यादव: मैं कन्क्लूड कर रहा हूँ। मैं हमेशा आपकी बात सुनता हूँ, आप मेरी बात भी कभी सुन लिया कीजिए। आपने कहा कि आप लैंड बैंक बनाएंगे, उससे 4000 करोड़ रुपए उपलब्ध होंगे। आपने लैंड बैंक बनाने के संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की है। सौ साइट्स ऐसी हैं जिनका सेलेक्शन हो गया है, लेकिन केबिनेट ने मना कर दिया है। आप केबिनेट को अप्रोच कीजिए। इससे चार हजार करोड़ रुपए आएंगे। जो रेलवे की अनुपयोगी जगह है, आप उसका उपयोग करने का काम कीजिए। इससे आपके पास धन इकट्ठा होगा। इससे आप बहुत सारे काम करवा सकते हैं। ..(समय की घंटी)..

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): अच्छा सुझाव है। अब समाप्त करिए।

श्री राम कृपाल यादव: सर, मैं केवल एक-दो बातें और कहना चाहता हूँ। दुखद बात यह है कि देश में पूरा श्रेट है। दिल्ली और अन्य जगहों पर रेलवे प्लेटफॉर्मों पर जो कैमरे लगे हुए हैं, वे पिछले एक साल से खराब पड़े हुए हैं। इस संबंध में स्टिंग ऑपरेशन हुआ है, मीडिया में आ रहा है। इससे दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति क्या हो सकती है? वहां पर कभी भी, कोई भी दुर्घटना हो सकती है। दिल्ली जैसी कैपिटल सिटी में या अगल-बगल में सारे के सारे कैमरे खराब हैं। आप इस पर ध्यान देने का काम कीजिए, इस ओर तवज्जह दीजिए। यह सुरक्षा की व्यवस्था का सवाल है। ..(समय की घंटी) सर, मैं एक मिनट और लूंगा।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): सात मिनट हो गए हैं।

SHRI RAM KRIPAL YADAV: This is my last point. Please allow me, Sir. मैं रिजर्वेशन के बारे में कहना चाहता हूँ। आज रिजर्वेशन में बहुत धांधली होती है, दलालों का वर्चस्व हो गया है। आम तौर पर लोग जाएंगे तो टिकट नहीं मिलेगा, आप दलाल को पकड़िए, सब कुछ हो जाएगा। यहां तक कि ट्रांसफर और पोस्टिंग देखिए। कौन क्लर्क ड्यूटी पर होगा, उसके संबंध में भी दलाल का प्रभाव चलता है। महोदय, इनका **vigilance squad** दलालों को चेक करने के लिए है, लेकिन दलाल को एसएमएस कर दिया जाता है, कम्युनिकेट कर दिया जाता है जिससे सभी लोग एलर्ट हो जाते हैं और वहां पर जब रेड पड़ती है तो कोई मिलता नहीं है। इसलिए यह बहुत बड़ी परेशानी है। वीआईपी कोटा की बात कही जाती है। जब आप लिखते हैं, तो क्या **confirmation** मिलता है? आपके पास जनता आती है, आपको अधिकार मिला है कि आप अनुशंसा करेंगे, तो प्राथमिकता मिलेगी, लेकिन वीआईपी कोटा को रेलवे के अधिकारी और कर्मचारी मिलकर दलालों के माध्यम से खा जाते हैं। सर, बहुत बुरा हाल है। एम.पी. लोग लिखते हैं, हम लिखते हैं, लेकिन कोई **confirmation** नहीं आता है। ...(व्यवधान)..

श्री नंदी येल्लैया: सर, ऐसा होता है। ...(व्यवधान)..

श्री राम कृपाल यादव: सर, इस पर सदन सहमति दे रहा है। सर, क्या हो रहा है? माननीय मंत्री जी, आपसे उम्मीद की जा रही है, आप इतनी बड़ी धांधली को रोकने का काम कीजिए। यदि ऐसा नहीं कर सकते, तो सांसदों की अनुशंसा खत्म कर दीजिए। सर, दलालों का वर्चस्व है। आप इस करप्शन को दूर कीजिए। आप यंग मंत्री हैं, ऐनर्जेटिक हैं, कुछ करने की तमन्ना है, आप कुछ करिए। आप देश को बचाइए। ...(समय की घंटी)... रेल तो लाइफ

लाइन है। रेल के बिना कुछ नहीं है। इसलिए मैं समझता हूँ कि आप इन चीजों पर गौर फरमाइए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री भुपेन्द्र यादव (राजस्थान): सम्मानित उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे पर अभी बड़े विस्तार से चर्चा हो रही थी। इस बजट में हमारे सम्माननीय रेल मंत्री जी ने बताया कि इस बार देश की जीडीपी में रेलवे की दो प्रतिशत भागीदारी निश्चित की गई है। यह संकल्प तो अच्छा किया गया है परन्तु इस संकल्प के साथ बजट में जो प्रावधान किए गए हैं और योजनाएं दी गई हैं, वे इसके अनुरूप नज़र नहीं आती हैं। आजादी के समय पर हमारे पास 60 हजार किलोमीटर का रेलवे मार्ग था, पिछले 60 सालों में हमने उसका विस्तार केवल 27 हजार किलोमीटर किया है जितना रेल मार्ग हमारे पास था, उससे आधा भी विस्तार हम आजादी के बाद नहीं कर पाए हैं। इस समय जो रेलवे का लक्ष्य तय किया है कि जो आपरेटिंग रेश्यो है, वह रेलवे का 95 परसेंट है, अगर उसको नहीं घटाया जाएगा, तो कभी भी रेलवे न तो विकसित हो सकती है और जो तीनों बातें आपने कही हैं कि रेलवे की सुरक्षा की दृष्टि से, आधुनिकीकरण की दृष्टि से और वित्तिय सुधार की दृष्टि से, ये तीनों लक्ष्य तब तक प्राप्त नहीं हो सकते जब तक उसका जो आपनेटिंग रेश्यो है 95 परसेंट, उसको रिड्यूस करके कम से कम 80 परसेंट पर न लाया जाए।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं संक्षेप में कुछ बिंदु आपके सामने रखना चाहूंगा। पहला सुरक्षा का विषय है। इस समय जब रेल बजट आया है, तो खुद माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में माना है कि 11000 पुल ऐसे हैं, जो सुरक्षा की दृष्टि से सुरक्षित नहीं माने जाते हैं। हमारे पैसेजर्स जिस ट्रेक पर सफर करते हैं, उस पर 11000 पुलों की ऐसी स्थिति है, तो यह वास्तव में अपने आप शौचनीय स्थिति है।

दूसरी बात जो अभी तरूण जी ने कही है। स्टेशनों पर जो सफाई की और पानी की व्यवस्था है, वह बहुत खराब है। अभी राम कृपाल जी जो आरक्षण की व्यवस्था बता रहे थे, वह वास्तव में रेलवे का जो चरमराता प्रशासनिक ढांचा है, उसको दर्शाता है। पिछले बजट में आपने आदर्श रेलवे स्टेशनों की बात कही। मैं अजमेर शहर से आता हूँ, उसको आपने आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही थी। अजमेर एक ऐसा शहर है जहां पर उर्स क समय लगभग 4 से 5 लाख यात्री आते हैं, लेकिन उस आदर्श स्टेशन की स्थिति यह है कि अभी तक उस पर केवल एक exit है। सामान्यतः सभी स्टेशनों पर आप दो exit देते हैं, लेकिन जहां पर 4 से 5 लाख यात्री आते हैं, वहां पर एक exit है, रेलवे किस प्रकार की आदर्श स्टेशन की मूल भूमिका में चलती है, वह उनकी योजना से ध्यान में आता है। वहां पर एक और स्टेशन मदार विकसित करने की बात कही गई थी, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही हुई हो, ऐसा नज़र नहीं आता है। अभी हमारे राजस्थान के नरेन्द्र बुढानिया जी भी कह रहे थे और यह बार-बार कहा जा रहा है कि जयपुर और दिल्ली के बीच में और दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद इस पूरे रूट का इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाए। यह कार्य होगा, ऐसा लगता नहीं है। यह कार्य तो तभी हो सकता है जब राजस्थान से कोई रेल मंत्री बने। हमारी यह बहुत पुरानी मांग है और सम्मानित रेल मंत्री जी को इस पर ध्यान देना चाहिए। अहमदाबाद-दिल्ली-जयपुर यह बहुत बड़ा मार्ग है और इस पर बहुत यात्री सफर करते हैं। माननीय मंत्री जी को इस पर जरूर ध्यान देना चाहिए।

[श्री भुपेन्द्र यादव]

तीसरी बात में यह कहना चाहता हूँ कि पिछले 50 सालों में रेलवे में जितनी भी कमेटियाँ बनी हैं, हर साल एक कमेटी आती है और उसकी रिपोर्ट पर कार्यवाही नहीं होती है। मेरा यह मानना है कि रेलवे को यह तय करना चाहिए और सारी कमेटियों का एक **complication** प्रकाशित करना चाहिए, ताकि कम से कम देश की जनता यह जान ले कि कितनी कमेटियाँ बनीं, उन पर क्या कार्यवाही हुई और क्यों कार्यवाही नहीं हुई? मुझे लगता है कि अगर रेलवे के द्वारा ऐसा कोई **complication** प्रकाशित किया जाएगा, तो **overall** रेलवे की स्थिति को जानने में वह ठीक रहेगा। रेलवे के सम्बन्ध में जो एक विषय है, वह रेलवे बजट के विषय में है। उसमें सब्सिडी का प्रश्न आता है। जो सब्सिडी दी जा रही है, उस पर रेल मंत्रालय को एक बार पुनर्विचार करना चाहिए। एनडीए सरकार के समय में नीतीश कुमार जी ने क्रॉस सब्सिडी के ऊपर काम किया था, क्योंकि क्रॉस सब्सिडी एक ऐसा विषय है, जिसके कारण कई बार हम रेलवे बजट को लोकप्रिय बनाने के साथ-साथ उसकी जो व्यावहारिकता है, उससे दूर करते हैं। अभी रेल बजट में खुद मंत्री जी ने माना कि रेलवे आईसीयू में गई है। रेलवे के आईसीयू में जाने के कारण क्या यह नहीं है कि पिछले सात सालों में जिस सरकार के द्वारा इस रेलवे को सँभाला जा रहा था, उसके कारण इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न हुई? पिछले सात सालों के बजट में बार-बार हमने विषयों को, बातों दोहराया है, पर उन पर किसी भी प्रकार की कोई कार्यवाही नहीं की गई है। आपकी घंटी बजने वाली है (समय की घंटी)।

मैं उदाहरण के लिए एक बात कहना चाहूँगा कि कम-से-कम मंत्री जी यह बता दें कि पिछली बार उन्होंने जो आदर्श स्टेशन की बात की थी, इस एक साल में कितने स्टेशंस को एचीव किया गया? इससे पहले सम्माननीय ममता बनर्जी जी के समय में उन्होंने रेलवे मेडिकल कॉलेज खोलने की बात कही थी। मैं यह कहना चाहूँगा कि बाद के बजट में रेलवे मेडिकल कॉलेज की बात नहीं आई है। अजमेर में रेलवे का एक बहुत बड़ा हॉस्पिटल है और उसके पास रेलवे की बहुत बड़ी परिसम्पत्ति है। अगर वहाँ मेडिकल कॉलेज खोला जाएगा, तो मुझे लगता है कि यह हमारे क्षेत्र के लिए बहुत अच्छी बात होगी। रेलवे अपनी जो योजना बनाती है, उसके पास एक बहुत बड़ी भूमि उपलब्ध है, वहाँ पर मेडिकल कॉलेज खोला जा सकता है। (समय की घंटी)

सर अंत में मैं यह कहना चाहूँगा कि रेलवे की जो सम्पत्ति है, अगर उसका उचित तरीके से विनियोग किया जाए, जो शायद हम इस रेलवे को उबार सकेंगे और आईसीयू से बाहर ला सकेंगे। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): नंदी येल्लैया जी, आपके पास पाँच मिनट हैं।

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे के बारे में मैं समझता हूँ कि इस सदन में मैंने कई बार बात की है और लोक सभा में भी बात की है। मैं लोक सभा में भी पाँच बार था और राज्य सभा में भी मेरा सेकंड टर्म चल रहा है। ...(व्यवधान)...

श्री तरुण विजय: उपसभाध्यक्ष महोदय, कभी यहाँ गैस के कारण आपको सदन स्थगित करना पड़ता है, तो अभी देखिए कि यह घड़ी क्या समय बता रही है और वह घड़ी क्या समय बता रही है। ...(व्यवधान)...

5.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Allow the hon. Member to speak. (*Interruptions*) Do not waste time, please. (*Interruptions*)

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा: सर, इन्होंने जो घड़ी का विषय उठाया है, हमारी तरफ से जो घड़ी है, वह सही चल रही है।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Do not look there, do not waste time, please. आप बोलिए।

श्री नंदी येल्लैया: सर, आन्ध्र प्रदेश में तेलंगाना के अन्दर मेडक एक ऐसी डिस्ट्रिक्ट है, जो एक बहुत बैकवर्ड एरिया है। सातवीं लोक सभा में इंदिरा गाँधी जी वहाँ की पार्लियामेंटरी कांस्टीट्यूएन्सी से चुनाव लड़ी थीं और उसके बाद वे भारत की प्रधान मंत्री के रूप में लोक सभा में आईं। सर, एमएमटीएस की सर्विस की लिंगमपल्ली से पटनचेरु तक आपकी क्लियरेंस हो चुकी है, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि पटनचेरु से संगारेड्डी तक इसे एक्सटेंड करने की जरूरत है। यह मेडक डिस्ट्रिक्ट का डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। आजादी के बाद बहुत से डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स में रेलवे स्टेशंस हैं, लेकिन यह दूरी सिर्फ 22 किलोमीटर है। वहाँ

बीएचएल है, आर्डिनेंस फैक्टरी है और बहुत सी फैक्टरीज़ हैं। वहाँ हैदराबाद से आने वाले जो लेबर्स हैं, उनको काफी तकलीफ होती है। मैं रेल मंत्री जी से यह अनुरोध करूँगा कि जहाँ दूरी केवल 22 किलोमीटर है, 15 किलोमीटर है, उसे आपको तुरंत पूरा करना चाहिए। अगर इसके लिए भी आप बजट में ज्यादा समय लगाएँगे, तो पहले से काफी समय हो चुका है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि संगारेड्डी, जो तेलंगाना का एरिया है, वह बहुत बैकवर्ड एरिया है। मैं वहाँ से आता हूँ। लोग मुझसे पूछते हैं कि साहब, आपको हमने पाँच बार लोक सभा में भेजा, आपने क्या किया? राज्य सभा में दो बार आपको चुन कर भेजा, आपने क्या किया? इसलिए मैं समझता हूँ कि इसे करना चाहिए। इसके लिए मैं मंत्री जी से भी अनुरोध करूँगा कि यह जो 22 किलोमीटर या 15 किलोमीटर का फासला है, उसे फॉरन सैक्शन करें।

लास्ट ईयर आपने पाँच स्टेशंस को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए एनाउंस किया था, Malakajgiri, Kamareddy, Raghunadhappally, Kothagudem और Guntur, लेकिन आज तक इसमें कोई काम नहीं हुआ है। वहाँ पर तुरन्त काम शुरू होना चाहिए, आपकी तरफ से एनाउंसमेंट होने के बाद जल्दी आपको इसकी तरफ ध्यान देना चाहिए।

सर, ममता बनर्जी जी ने आदर्श स्टेशन बनाने के लिए एक प्रधान मंत्री रेल विकास योजना एनाउंस की थी, उसकी क्या गाइडलाइन्स हैं? क्या यह योजना बैकवर्ड एरियाज़ को लेकर है? जहाँ पर बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट्स हैं, आज भी वहाँ रेलवे लाइन नहीं पहुँची है। मैं चाहता हूँ कि इस एनाउंसमेंट पर गाइडलाइन्स दी जानी चाहिए। जैसे प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना है, इसी तरह इसके लिए भी गाइडलाइन्स दी जानी चाहिए कि इसके लिए कितना फंड एलॉट कर रहे हैं या कौन-कौन सी स्टेट्स का बैकवर्ड एरिया इसके अन्दर शामिल हैं। इसके बारे में आपके पास एक ढाँचा रहना चाहिए। अगर गाइडलाइन्स नहीं होंगी तब तो "जिसकी लाठी, उसकी भैंस" वाली बात होगी। यह बात मैं आज नहीं कर रहा हूँ, जब जाफर शरीफ जी रेलवे में थे, उनसे भी मैंने यही पूछा था कि यह क्या है? वे बोले कि आप भी मंत्री बन जाओ और मंत्री बनने के बाद आप अपनी कलम से खुद ही ऑर्डर दे सकते हो।

[श्री नंदी येल्लैया]

अब मुकुल राय जी हमारे मंत्री हैं, मुनियप्पा जी भी हमारे खास दोस्त हैं, साउथ के हैं। वे बेचारे भी हैदराबाद के बार-बार चक्कर लगाते रहते हैं, लेकिन इससे क्या फायदा? उनके पास हमदर्दी तो है, लेकिन ताकत तो कैबिनेट मिनिस्टर के पास है, स्टेट मिनिस्टर के पास तो कुछ भी नहीं है। मैं चाहता हूँ कि ऐसे जो छोटे-छोटे काम हैं ...(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: आप चीफ मिनिस्टर से बोलिए ...(व्यवधान)

श्री नंदी येल्लैया: चीफ मिनिस्टर का रेलवे से क्या ताल्लुक है? आप यह क्या बात कर रहे हैं? यह तो सेंट्रल गवर्नमेंट के अंडर आता है।

सर, जो Secunderabad Railway Station है, उसमें दो रास्ते हैं। वहां पर बहुत क्राउड है, वह रूट बहुत कंजस्टिड है। लास्ट ईयर भी इसके लिए मैंने कहा था कि Secunderabad Railway Station से लेकर Maulali सिर्फ 3 किलामीटर दूर है। मैं चाहता हूँ कि एराइवल के टाइम में ट्रेन को दो मिनट वहां पर रोक दिया जाए, इसके लिए इसे बजट में लगाने या लम्बे प्रॉसेस में जाने की कोई जरूरत नहीं है। इससे उनको 11 किलोमीटर का फायदा होगा। वहां पर ECL, Nacharam, Uppal, Ramanathapuram, Keppera और Maulali हैं ...(समय की घंटी) सर, पाँच मिनट में हम क्या बात कर सकते हैं?

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आपके छः मिनट हो गए।

श्री नंदी येल्लैया: मैं कोई दूसरी बात तो नहीं कर रहा हूँ। यहाँ पर बाकी लोग भी तो बोलते हैं, जैसे बिहार वालों को बोलने की आदत है, चाहे घंटी बजाओ या कुछ भी कहो, लेकिन वे तो बोलते ही रहते हैं। ऐसी आदत हमको नहीं है ...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप भी तो बोल रहे हैं ...(व्यवधान)।

श्री नंदी येल्लैया: सर, कहां बोल रहे हैं? ...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): घंटी बजने के बाद आप भी तो बोल रहे हैं ...(व्यवधान)

श्री नंदी येल्लैया: दूसरा, वारंगल डिस्ट्रिक्ट में आपने वैगन कोच बनाने के लिए फैक्ट्री लगाने का ऐलान किया था, आज तक उस पर कुछ नहीं हुआ है। यह काम जरूर होना चाहिए, क्योंकि वह बैकवर्ड एरिया है। अगर ऐसे एरिया को फॉर्बर्ड नहीं करेंगे तो मुश्किल होगी।

तिरुपति एक ऐसा मुकाम है, जहां पूरे भारत के लोग आते हैं, फॉर्नर्स भी आते हैं। वह बहुत पावरफुल गॉड हैं, गॉड वेंकटेश्वर। वहां पर हॉस्पिटल की सुविधा तिरुपति से लेकर रेनिगुंटा 14 किलोमीटर के डिस्टेंस पर हैं। अगर वहां पर कोई आदमी अनाचनक बीमार हो जाए, तो उसको 14 किलोमीटर दूर ले जाना पड़ता है। इसके लिए मैंने रेल मंत्री जी से कहा भी था। यहां पर रेलवे बोर्ड के बड़े अधिकारी, चेयरमैन साहब भी बैठे हुए हैं। मैं समझता हूँ कि प्रॉपर तिरुपति में ही कोई रिस्पेंसरी होनी चाहिए, क्योंकि बीमार आदमी के लिए 14 किलोमीटर का डिस्टेंस तय करना बहुत मुश्किल बात है ...(समय की घंटी)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बस, बस, सात मिनट हो गए।

श्री नंदी येल्लैया: दूसरा, आपके रेलवे के अन्दर 17 ज़ोन हैं, पहले 6 ज़ोन थे, 6 से बढ़ कर 7 बने, 7 से 8 बने ..(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बाकी आप चिट्ठी लिख कर भेज दीजिए।

श्री नंदी येल्लैया: सुनिए, सर। जो भी मंत्र वे ज़ोन्स की संख्या बढ़ा कर गए। 6 ज़ोन से बढ़ कर अब 17 ज़ोन हो गए हैं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बाकी आप चिट्ठी लिख कर भेज दीजिए। मंत्री जी रिप्लाई देंगे।

श्री नंदी येल्लैया: साहब, ज़रा सुनिए। ये जो फंड्स एलॉट करते हैं, उसमें हमारे South-Central Railway के लिए 2160 करोड़ रुपये एनाउंस किए गए हैं। वहाँ पर रेवेन्यू ज्यादा है। वहाँ पर ज्यादा प्रोपर्टी है। आपने 1,075.32 करोड़ ईस्टर्न रेलवे को ...(व्यवधान)... ..(समय की घंटी)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): ओके, आपके आठ मिनट हो गए। ...(व्यवधान)... बस, बस, प्लीज़। Now, Mr. Darda.

श्री नंदी येल्लैया: नहीं सर। ...(व्यवधान)... आप मेरी बात सुनिए। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): बाकी आप चिट्ठी में लिखिए, मंत्री जी उसका रिप्लाई देंगे। ...(व्यवधान)... अब आप बैठिए। ...(व्यवधान)... You will get reply. ...(Interruption)...

श्री नंदी येल्लैया: सर, जब चिट्ठी लिख के दें, तो ...(व्यवधान)... सर, मेरी बात तो सुनिए। ...(व्यवधान)... अगर चिट्ठी की बात करें, तो ...(व्यवधान)... वह मंत्री ती के पास जेबों में रहता है। ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Please ...(Interruptions)... Now, Mr. Vijay Jawaharlal Darda. ...(Interruptions)... I said that you had five minutes, but you have spoken eight minutes.

श्री नंदी येल्लैया: सर, मेरी एक लास्ट बात है। मैं कहता हूँ कि इंदिरा गांधी ने तो गरीबी हटाओ आदि क्या-क्या नहीं किया। जिस चुनाव क्षेत्र से उन्होंने चुनाव लड़ा, उसके स्टेशन का ख्याल रखा जाए। मैं रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि वह जो 22 kilometer का distance है उसको आप MMTS ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): ओ.के., आपने रेल मंत्री जी का सुना दिया। ...(व्यवधान)...

श्री नंदी येल्लैया: आप उसको स्टार्ट कीजिए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Mr. Vijay Jawaharlal Darda. You also stick to five minutes.

श्री विजय जवाहरलाल दर्डा (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद। Sir, I will stick to five minutes. सर, मैं सर्वप्रथम रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करना चाहूँगा, क्योंकि मैं उनके कार्यकाल में पहली बार बोल रहा हूँ।

[श्री विजय जवाहरलाल दर्डा]

सर, रेल हमारे विकास के लिए सबसे महत्वपूर्ण है। यह इस देश को जोड़ती है। हम चाहे रेलवे की जितनी नुक्ताचीनी कर लें, मगर रेल ने इस देश के विकास में अहम योगदान दिया है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी तथा उनके मंत्रालय और इनके सारे कर्मचारियों को तहे दिल से बधाई देता हूँ। निश्चित रूप से अगर रेल को आगे बढ़ाना है, तो पर्याप्त बजट का प्रावधान होना बहुत आवश्यक है। आज रेलवे में मॉडर्नाइजेशन करना है, सुरक्षा की व्यवस्था करनी है। जिस प्रकार से हमारी आर्थिक गतिविधियाँ बढ़ती जा रही हैं, उसी प्रकार से अगर हमें रेलवे की गति भी बढ़ानी है, तो निश्चित रूप से बजट पर भी विचार करना पड़ेगा, दस साल पहले हम लोगों ने बजट अन्दर रेल भाड़ा या फ्रेट बढ़ाने की बात थी। आज हम देख रहे हैं कि कोयले के दाम बढ़ गए हैं, डीजल के दाम बढ़ गए हैं, अन्य चीजों के भी दाम बढ़ गए हैं और **wages** बढ़ गए हैं, किन्तु रेलवे की आय के जो साधन हैं, वे पर्याप्त ढंग से नहीं बढ़े। इसी कारण हम लोग सुरक्षा से **compromise** कर रहे हैं और रेलवे लाइंस से **compromise** कर रहे हैं। हमारे पास करीब-करीब 15,000 **unmanned railway crossings** हैं, जहाँ पर न तो गेट है और न ही गेटकीपर है। **Because of these unmanned gates**, एक्सिडेंट्स में आज तक कितनी डेथ हुई, यह मैं जानना चाहूँगा।

सर, हमें एक बात पर तो निश्चित रूप से विचार करना पड़ेगा कि हमारे यहाँ किसी व्यक्ति के जीवन की कोई कीमत है या नहीं। बजट के कारण हमारे जो पुराने डिब्बे हैं, उनको हम अभी तक नहीं बदल पाए हैं। जो रेल लाइनें पुरानी हैं, उनको हम चेंज नहीं कर पा रहे हैं। ऐसी कई चीजें सामने आ रही हैं कि आज भी वे **up to the mark** नहीं हैं। आपने भी सुना होगा कि अभी हाल ही में रोहतक से 15 किलोमीटर दूर एक एक्सिडेंट हुआ था। वहाँ से उससे पहले एक गुड्स ट्रेन गई थी। गुड्स ट्रेन वालों न बताया था, उन्होंने इसकी रिपोर्ट की थी कि यह रास्ता ठीक नहीं है। उसके बावजूद भी उस रास्ते से ट्रेन गई और उसका एक्सिडेंट हुआ। मैं चाहूँगा कि उसके बारे में **accountability fix** होनी चाहिए कि किसकी वजह से यह गलती हुई और क्या हुआ है।

सर, विगत में कुलियों के बारे में एक घोषणा हुई थी कि उन्हें गैंग मैन बना देंगे। यह एक अच्छी बात है। मगर, कुलियों की नई भर्ती नहीं होने से सीनियर सिटिजंस और प्रेग्नेंट महिलाएँ, जिनके स्टेशन पर जाना पड़ता है, उनका सामान ढोने के लिए वहाँ लोग नहीं रहते। उसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए। हमारे जो ओवर ब्रिज हैं, उनकी हाइट बढ़ गई है, इसलिए जो सीनियर सिटिजंस हैं, बूढ़े हैं, वे उन पर चढ़ नहीं पाते, तो क्या हम इसके लिए कोई व्यवस्था करेंगे?

मैं यह जानना चाहूँगा कि इस पूरे बजट के अन्दर जिस प्रकार से ममता दीदी ने एक प्रकार की **energy** दिखाई है, **spirit** दिखाई है और **determination** दिखाई है, क्या उस प्रकार से हम भी यहाँ पर दिखाएँगे? मंत्री जी, अगर आप यह दिखाएँगे, तो उस दिन हम निश्चित रूप से आपका तहे दिल से शुक्रिया अदा करेंगे और आपको बधाई देंगे।

सर, मैं इस सदन के माध्यम से एक बात और जानना चाहता हूँ। यह एक गम्भीर बात है। इस सदन के अन्दर मंत्री महोदय आकर एक घोषणा करते हैं, लेकिन घोषणा करने

के बाद मंत्री बदल जाने के क्या वे घोषणाएँ खत्म हो जाती हैं? मंत्री महोदय, मैं आपको याद दिलाना चाहूँगा कि जो वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल लाइन है, वहाँ पर किसानों की अनेक आत्महत्याएँ होने के कारण और वहाँ पर इन्फ्रास्ट्रक्चर नहीं होने के कारण उद्योग नहीं आ पाते हैं। उस वक्त यानी 2009 में रेल मंत्री स्वयं वहाँ आए थे और उन्होंने वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ तक 261 किलो मीटर रेल लाइन बिछाने की घोषणा की थी। उन्होंने यह भी कहा था कि अगर यह लाइन तीन साल में पूरी होती है, तो इसके अंदर लोग involve हैं, उन सभी को मैं पाँच-पाँच लाख रुपये पुरस्कार के रूप में दूँगा, लेकिन उसकी ओर ध्यान नहीं दिया गया और उसके लिए बजट के अंदर पर्याप्त प्रावधान नहीं किया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि उन्होंने जो घोषणा की है, उन्होंने जो वादे किए हैं, वे पूरे होने चाहिए, ताकि मंत्री महोदय द्वारा किए गए वादों की भी कोई कीमत रहे और इस सदन की भी गरिमा बनी रहे, ऐसा मैं मानता हूँ।

सर, मैं यह भी बताना चाहूँगा कि अभी जो पनवेल के लिए नई टर्मिनल लाइन दी गई है और new sub-urban line का improvement करने के लिए करीब-करीब 600 करोड़ रुपये दिए गए हैं। मुझे विश्वास है कि आप लोग उसको तेजी से पूरा करेंगे।

सर, रेलवे में encroachment एक महत्वपूर्ण विषय है। रेलवे की इतनी जमीन और properties होने के बावजूद इसके रख-रखाव पर पूरी तरह से ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इस विषय पर भी मैंने कई बार रेल मंत्रालय को पत्र लिखा है। मुझे विश्वास है कि आप इस ओर भी ध्यान देंगे और रेलवे की properties को बचाएंगे।

सर, हमारे देश में अनेक भाषा और धर्म के लोग रहते हैं। मेरी यह मांग है कि जहाँ-जहाँ भी बड़े धर्म स्थल हैं, उन स्थलों को रेलवे से जोड़ने की व्यवस्था की जाए, ताकि लोग वहाँ सुचारु रूप से आ-जा सकें। (समय की घंटी)। सर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। धन्यवाद।

श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश): सर, सवा पाँच बजे राज्य के सचिव महोदय द्वारा लिखी गई एक पुस्तक का विमोचन है। विद्वान एन.सी. जोशी साहब हमारे सेक्रेटरी हैं, उन्होंने एक पुस्तक लिखी है, उस पुस्तक का आज विमोचन है और हम सब सदस्यों को उसमें जाना है, क्योंकि उन्होंने हमें आमंत्रित किया है।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन): आप जा सकते हैं। जिसको जाना है, वो जा सकते हैं।

श्री रघुनन्दन शर्मा: सर, सभी जाना चाहते हैं। ...(व्यवधान)...

श्री ईश्वर सिंह (हरियाणा): सर, मैं रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल, 2012 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेलवे देश की एक जीवन-रेखा है और यह गरीब-अमीर सबको साथ लेकर चलती है। सर, मैं पाँच मिनट में कुछ सुझाव ही देना चाहूँगा कि रेलवे के अंदर जो पेट्रोलियम प्रॉडक्ट्स हैं, ये वैसे भी पहले से महँगे होते जा रहे हैं और पर्यावरण के अनुसार हमारे पास जो वैकल्पिक स्रोत है, वह सीएनजी है, जो रेलवे विभाग को उपयोग में लानी चाहिए। मेरी जानकारी के अनुसार भारतीय रेलवे में अभी तक डीजल इंजन के प्रयोग में हम जो डीजल तेल का प्रयोग कर रहे हैं, उसमें हम 20 परसेंट की डिस्क्ले पर ही आए हैं। अभी

[श्री ईश्वर सिंह]

65 परसेंट जो डिस्प्ले करने की परियोजना है, इसका काम काफी ढीला है, जिसमें तेजी लानी चाहिए। इसके साथ ही, तो जटरोफा प्लांट है, जिसे हम रतनजोत बोलते हैं, वह एक ऐसा वृक्ष है, जिसके बीज से तेल निकलता है, इसको डीजल में **blend** कर देते हैं और इससे बायोडीजल बनता है। इस परियोजना के लिए जो ऑर्गेनाइजेशन बनायी है, वह **alternative** है, इसकी गति भी बहुत धीमी है। मैं आपके माध्यम से रेलवे डिपार्टमेंट और मंत्री जी को धन्यवाद करूंगा कि हमारे कुरुक्षेत्र के लिए आपने काफी ट्रेनें दी हैं और वहाँ काफी ट्रेनों का ठहराव आपने कराया है। इसके लिए मैं आपका और मंत्रालय का आभारी हूँ, परन्तु मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि दो साल पहले कुरुक्षेत्र स्टेशन को वर्ल्ड क्लास बनाने की घोषणा की गयी थी और मंत्री जी ने कहा था कि हम इसे वर्ल्ड क्लास का दर्जा देंगे, लेकिन उसको मॉडल स्टेशन बना कर और वहाँ कुछ सुविधाएँ देकर उसकी खानापूर्ति की गयी है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वह एक विश्व प्रसिद्ध शहर है, वह गीता की जननी है। कुरुक्षेत्र का हिन्दुस्तान के मानचित्र पर ही नहीं, बल्कि विश्व के मानचित्र पर एक नाम है, इसलिए उस रेलवे स्टेशन को भी विश्व स्तर का दर्जा दिया जाए।

सर, दूसरी बात मैं रेलवे संरक्षा, सेफ्टी और सिक्योरिटी की करूंगा। पिछले हफ्ते हमने आरपीएफ के बिल में जो संशोधन किया था, उस संशोधन में जो चीजें कही गयी थीं वे पूरी तरह से **implement** नहीं की गयी हैं, इसलिए उनको **implement** किया जाए, ताकि उससे सेफ्टी और सिक्योरिटी, दोनों का इंतजाम हो सके।

अब मैं आपने हरियाणा की बात कहूँगा, क्योंकि वह मेरा अपना स्टेट है। सर, मुझे बोलते हुए अभी तो दो-तीन मिनट ही हुए हैं। ये राजधानी, शताब्दी और दूरन्तो आदि जो बड़ी ट्रेनें हैं, इनके बारे में हमारे हरियाणा के लोगों को पता भी नहीं कि ये बड़ी ट्रेनें कैसी होती हैं। मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि यदि कहीं का कोई वजीर बनता है, तो सारे प्रोजेक्ट्स वहीं चले जाते हैं। यह बेइंसाफी है। सर, हरियाणा धान का एक कटोरा है और वह सारे देश का पेट पालता है, जबकि हम अभी तक इन सारी सुविधाओं से वंचित रहे हैं और हमारे पास ऐसा कोई प्रावधान नहीं है कि हम हरियाणा के बीच में से कोई राजधानी गुजारे, शताब्दी गुजारे या दूरन्तो गुजारे। ... (व्यवधान) ... सर, अभी तो तीन मिनट ही हुए हैं। मैं निवेदन करूंगा कि सिरसा से वाया रोहतक रेल चलाई जाए। मैं एक बात आपसे यह कहूँगा कि कैथल से दिल्ली तक की सीधी रेल सेवा होनी चाहिए। जैसे, अमृतसर से जो सीधी ट्रेन आती है, वह डीजल इंजन लग का आती है, तो वह ट्रेन कैथल से वाया कुरुक्षेत्र होकर आ सकती है।

अब मैं आपसे सिर्फ एक बात कहूँगा, जो मैंने पहले भी कई बार कही है कि रेलवे की जो भूमि है, उस पर शहरों के अंदर लगातार अवैध कब्जे हो रहे हैं। इतनी कीमती जमीन, जिस पर से होकर शहरों में रेल गुजरती है, उन पर दिन-रात कब्जे कर लिए जाते हैं। सर, मैं आपके माध्यम से यह बताना चाहता हूँ कि रेलवे की टोटल भूमि 4.71 लाख हेक्टेयर है और उसमें 7 परसेंट की कॉलोनियाँ हैं, रेल-पथ हैं, गोदाम हैं, हॉस्पिटल्स हैं और रेल की लाइनें निकली हुई हैं। 10.5 परसेंट भूमि पर वृक्षरोपण है। रेल मंत्रालय ने खुद यह माना है कि रेलवे की 10.4 परसेंट भूमि ऐसी है, जो उपयोग में नहीं लाई जा सकती। मैंने पहले भी

निवेदन किया था और मंत्री जी, आपने आश्वासन भी दिया था कि रेलवे की उपयोग में न लाई जाने वाली भूमि, जो कि खाली पड़ी है, वह एससी, एसटी और बैकवर्ड क्लासेज़ के भूमिहीन लोगो को दे दी जाए। वह भूमि या तो आप उन्हें पट्टे पर दें या लीज़ पर दें। वे अपने व्यवसाय में कुशल हैं और अपनी खेती के कार्य में परिपूर्ण हैं। ... (समय की घंटी)... इससे उस भूमि पर आपका कब्जा बरकरार रहेगा, उस पर कोई नाजायज़ कब्जा नहीं करेगा और उनको रोजगार भी मिल जाएगा। ... (समय की घंटी)..

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

श्री ईश्वर सिंह: सर, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहूँगा कि अभी पिछले दिनों हमारी कमेटी अम्बाला गयी थी। अम्बाला एक बहुत बड़ा स्टेशन है, जहाँ से बहुत ज्यादा आवागमन होता है। उस रेलवे स्टेशन की इतनी दुर्दशा है कि वह शोचनीय है। पिछले दो सालों से यह घोषणा की जा रही है कि हरियाणा के अन्दर अम्बाला या कालका में "रेल नीर", जिसने देश में अपनी एक अलग पहचान बनायी है, का बॉटलिंग प्लांट लगाया जाएगा। उसके टेंडर बार-बार कैंसिल किए जाते हैं और बार-बार निकाले जाते हैं, लेकिन अभी तक "रेल नीर" का बॉटलिंग प्लांट नहीं लगा। कालका में 100-बेड्स के हॉस्पिटल बनाये जाने की भी घोषणा की गयी थी, वह भी अभी तक नहीं हुआ। ... (समय की घंटी)... मैं आपसे गुजारिश करता हूँ कि हरियाणा की ये जो डिमांड्स हैं, इनको पूरा किया जाए। धन्यवाद, जय हिन्द।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, Shri Kumar Deepak Das. Please take only three minutes. Members from your party have already spoken.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam): Sir, the North-East Region needs an adequate and focussed funding for the railway network. The hon. Minister will agree with us that the North-East Region is a neglected region, so far as railway network is concerned. Even after sixty years of Independence, we have no double line, no electrified railways. Even gauge conversion of the existing rail lines has not been completed till date.

Sir, the survey for the new railway line between Jogighopa-Amingaon *via* Barpeta was done recently. We are thankful to the hon. Railway Minister that the survey has been completed. But we want an assurance from the hon. Minister that the Budget provision for commissioning of this project will be provided during this financial year.

Sir, there was a proposal, in the last Budget Session, that Bongaigaon would have an industrial park. But, till date, nothing has come out. I want to request the hon. Minister to look into this proposal, and this proposal should be implemented. Again, I want to mention about rail line beyond Bongaigaon station up to Srirampur station, including Kokrajhar coming under Alipurduar Division. Sir, the law and order situation in our region is very deplorable, and, Kokrajhar district is badly affected due to this situation.

[Shri Kumar Deepak Das]

So, I would like to suggest the hon. Minister to include Kokrajhar district in the Rangiya Division so that it gives better administrative upper-hand and more effective and immediate action can be taken during difficult times. So, my request is to include this area up to Srirampur should be brought under Rangiya division.

I have requested on various occasions with regard to stoppage of South-bound and Howrah-bound trains at Bijni and Pathsala Railways Stations. Sir, the Bijni and Bajali are the sub-divisional headquarters in the State of Assam. The hon. Minister will be kind enough to make a favour in this regard as it is a long-standing demand for the last 25 years. So, I once again request the Minister to announce stoppage of South-bound and Howrah-bound trains at these railways stations.

Sir, I have one more request to make. Sir, it is with regard to the NE Express Train No. 12505. Earlier it used to go to New Delhi Railway Station, but, now, it has been shifted to the Anand Vihar Railway Station. We request the hon. Minister to retain its stoppage at New Delhi Railway Station.

Sir, there is one more proposal which has been moved on earlier occasions. It is regarding re-naming of the Puri Express as Sankardeva Express, and, another proposal is that the newly introduced train between Howrah and Dibrugarh should be named after Dr. Bhupen Hazarika. Sir, time and again, we have requested the hon. Minister to take a decision on it as naming of these trains does not require any budgetary provision.

Sir, a Durgam train for the North East between Mumbai Central and Guwahati should be introduced. Durgam trains have been provided to almost all the regions of the country. Only our State has been deprived. So, I request the hon. Minister to provide us a Durgam Train between Guwahati and Mumbai. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Thank you, Mr. Kumar Deepak Das. Now, hon. Railway Minister to reply.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY): Sir, at the outset, I would like to express my sincere thanks to the hon. Members who have participated in the discussion on the Appropriation (Railways) No. 3 Bill. Sir, in all, 27 hon. Members made valuable suggestions. Sir, I assure you that these suggestions will receive my utmost attention, and, I will take appropriate action on each one of them, wherever feasible.

Sir, you can appreciate that during the last three to four hours, we have received suggestions from, at least, 27 hon. Members. It is not at all possible for any individual to give all the replies at once. Sir, that is why, I would also like to assure

the House that I would be personally responding in writing individually to all the points raised by the hon. Members on the floor of the House. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): That is very good. I think, all the Members would be satisfied.

SHRI MUKUL ROY: Sir, Indian Railways is a vast organization spread over 17 zones and 9 production units, which is served by a committed workforce of more than 14 lakh employees. It is through their efforts that in the year 2011-12, we could achieve the loading target of almost 970 million tonnes. Through its vast network spread over 65,000 route kilometers, the Railway carries more than two crore passengers per day. An incremental loading of 48 million tonnes could be achieved along with an improvement of six per cent in punctuality and seven per cent in safety performance as compared to the year 2010-11. For the year 2012-13, we have set an ambitious target of 1,025 million tonnes. The task for the future is cut out with the target of lifting 1,405 million tonnes of freight traffic and carrying 11,700 million passengers in 2016-17, which is the terminal year of the Twelfth Five Year Plan.

The Standing Committee on Railways has also made valuable recommendations relating to the Railway Budget. The Ministry will consider the views and recommendations of the Committee earnestly and take action as required in a time-bound manner.

The Demands for Grants amounting to Rs. 2,42,076 crore are being sought to cover expenditure for financial year 2012-13, including the Vote on Account of Rs. 41,834 crore already approved by Parliament in March 2012.

Sir, former Minister of Railways Mamata Banerjee gave the Indian Railways a much needed road map in the form of Vision 2020 Document. She envisaged that the Indian Railways would cater to the needs of the people across the country and strive for inclusive growth by providing rail connectivity to the farthest corners of this vast nation. I salute the core objective underlined in her vision to take the Indian Railways on a new path of high growth. I am committed to take forward this agenda. I would also like, to place on record my sincere and deep appreciation to the entire railway family across the spectrum for their hard work and round-the-clock efforts in keeping the wheels of this great organization, which touches the lives of every Indian, moving.

I intend to galvanize efforts towards mopping up resources through non-tariff measures to fill the gap created as a result of measures announced by me earlier to provide the much needed relief to passengers travelling in Second Class, Sleeper Class, AC -3 tier and AC Chair Car Classes.

[Shri Mukul Roy]

Renewed thrust will be given to PPP initiatives that are in the pipeline and these would be taken forward on a fast track to augment conventional sources of asset creation. I feel that advertising, as a source of earning, has not been fully exploited. Considerable potential exists due to the prominent locations where our stations are located. There would be a focused approach for utilising the vacant land and air space available with the Railways, while fully complying with the norms laid down by the Government.

The Vision 2020 Document envisages elimination of accidents on the Indian Railways in the next ten years' time. Hon. Members would have noted that safety has been provided a definite thrust. I would, from my side, assure this House that the safety initiatives already proposed would be implemented. Resources required for the purpose would be mobilised and deployed. As the hon. Members are aware, it is accidents at unmanned level crossings that are the main cause for concern. Even though negligence is invariably on the part of the road-user, the Railways feel duty bound to address this issue proactively, to avoid the untold misery caused to many families. Therefore, the commitment to eliminate unmanned level crossings in a time-bound manner would be pursued with vigour. I am happy to share with the hon. Members that as against 20,786 unmanned crossings existing on the Indian Railways in 1995, the number has been progressively brought down and stands at 13,471 at present. Keeping in view the safety requirement, the number of manned level crossings has increased from 15,435 to 18,315 during the same period. The construction of ROBs/RUBs is also being given a major thrust to replace these crossings. To accelerate the pace of their construction, the Railways would need a higher share from the Central Road Fund. I can assure that all the unmanned level crossings will be manned or eliminated through RGBs or RUBs within a period of ten years.

Special efforts would be made in the areas of track renewal, bridges, signalling and telecommunication works, rolling stock and freight terminals, which will help in realising the vision of transforming the Indian Railways into a technology-friendly modern organisation.

Sir, the hon. Members will agree that the Railways are playing a significant role in development in the country by providing rail connectivity to the remote, backward and tribal regions. Sir, Railways should not be treated as a commercial organisation. It has got some social commitments. So, we have to take some projects which are not commercially feasible. But, we have to take them up for the sake of social commitments. Even when such works are not purely justified on financial

considerations, we, in the Railways, deem it our duty to take up such projects which are necessary from the socio-economic angle. Further, the Railways are the most environment-friendly mode of mass transport. For sustained growth of railway network, large investments are required. To augment resources for execution of such projects, we have been requesting State Governments to come forward for sharing the cost. The response from the State Governments has been quite encouraging. Our efforts of engaging with the State Governments would continue.

Some of the hon. Members have pointed out that very low funding has been given to some new works included in the Budget 2012-13. I wish to clarify that whenever a new work is included in the Budget, the outlays for the first year are usually low as the funding needs are not high mainly because certain preliminary activities have to be undertaken after sanction of the project. However, I assure the hon. Members that if a particular new project requires more funds, than the provision already made, all efforts would be made to provide the same.

Despite our resolve to augment internal resources, the expansion of rail infrastructure would not be possible without sustained and sufficient budgetary support from the Government. The 12th Five Year Plan has been proposed with an outlay of Rs. 7.35 lakh crore out of which Rs. 2.8 lakh crore is to be received through the budgetary support. Sir, the Indian Railways have a large shelf of sanctioned projects under execution. The value of such projects is over Rs. 4 lakh crore., including those under rolling stock and machinery and plants programmes. Since resources available to the Ministry of Railways to execute these projects are limited, completion takes a long time. Members have also raised the issue of capacity constraints both in passenger and freight segments. I would humbly request the Finance Minister and the Prime Minister, through this august House, to sufficiently augment the budgetary support so that the Railways are able to meet the growing transportation needs of the economy thereby fulfilling the aspirations of the people. In fact, I would urge that a one-time sanction of funds from the Government be considered so that the Railways could execute their sanctioned projects in a time-bound manner, thus creating capacity and improve their revenues. This would be in the overall interest of the economy as the additional revenue becoming available would reduce the reliance of the Railways on further support from the Government.

I would inform the hon. Members that we are in the process of seeking support to our proposals through an innovative scheme, that is, the Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana.

Provision of rail connectivity to the North-East is a priority area for us. The hon. Members are also aware that new line projects connecting Capitals of all eight States in the North -East have been sanctioned and the work is in progress. Of the

[Shri Mukul Roy]

21 surveys announced during the last two Budgets, twelve have already been completed and nine are in progress. 18 projects of new lines, gauge conversion and doubling are in progress in the region, of which 10 are national projects. Hon. Members have raised concerns about the slow progress of projects in the North-Eastern Region. I can assure the august House that strengthening and expanding the rail connectivity in the region will continue to be taken up with renewed vigour being a top priority and focus area. I would also seek active assistance and support of the State Governments for completion of final location surveys and in expediting the land acquisition for the projects. (*Interruptions*)

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): Sir, I have a point of order. He is reading. Is it allowed?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Minister is permitted to read. (*Interruptions*) Minister is permitted to read.

SHRI MUKUL ROY: A generous support from Ministry of Finance for funding these national and strategic vital projects will help the railways to complete them in a time-bound manner. Sir, some hon. Members have raised concerns about the progress of the gauge conversion work on Lumding-Silchar section. This project had suffered a setback at initial stages on account of difficult terrain and high incidence of militancy. However, thanks to untiring efforts of the staff and officers of the North East Frontier Railway, the work is now progressing well and is targeted for completion by December, 2013. Similarly, I am happy to share with the august House that the work on Bogibeel bridge across the Brahmaputra is now progressing well and is targeted for completion by December, 2015. Apart from that, after this Session is over, I will personally go to Guwahati and sit with all the elected Members of the North Eastern Region, along with the Railway officials and see how the problem can be solved.

The works of mega bridges over the River Ganga at Patna and Munger are progressing satisfactorily. We have allocated Rs 120 crore for each of these bridges in the current year. We hope to complete them in next two years.

The hon. Members are aware that the operating ratio at the end of 2012-13 has been projected at 84.9 percent, which represents a quantum improvement over 95 per cent in 2011-12. I wish to share with the august. House that the best ever operating ratio recorded by the Railways was 74.7 per cent in 1963-64. Thereafter, the operating ratio has always been higher, with spikes in the years of implementation of the recommendations of successive Pay Commissions. I am confident that we shall be able to keep the operating ratio at healthy levels in the coming years.

Some of the Hon. Members have expressed concern on the current financial position of the Railways. The position has been compared with cash surpluses before dividend generated during the period 2004-05 to 2008-09. The position in this regard was adequately discussed in the White Paper brought out in December 2009. I wish to remind this august House that the main reason for present financial position of the Railways is the additional burden placed by the Sixth Central Pay Commission. The cumulative impact till the end of 2011-12 has been over Rs 73,000 crore. Besides, the downturn in the economy has also been a factor. I assure the august House that I am constantly striving to improve the financial position of the Railways at the earliest.

Sir, continuing with our commitment to green initiatives, I am happy to share with the Hon. Members that the thrust on electrification of railway routes has yielded good results. Electrification of 975 route kilometres was achieved during 2010-11. During 2011-12, the target of 1,110 route kilometres plus 220 track kilometres has been achieved. We have fixed an even higher target of 1,500 route kilometres for the current year, which we are confident of achieving successfully.

With a view to increasing the Railway's share of freight traffic presently moving by road, we are actively pursuing introduction of innovative inter-modal technology, Road Railers, on our network. These have been specifically designed to run on railway track on convention steel wheels and also on the road on pneumatic tyres. A pilot project on trial basis is being taken up on Delhi-Chennai sector to be extended later after successful implementation.

The Railways is also formulating a policy on 'Roll-On-Roll-Off' (RORO) and its implementation will enable moving of road freight vehicles on flat rail wagons resulting in faster and environment-friendly transportation. These initiatives would not only save fuel consumption but would also provide a comprehensive transport logistic solution. The Railways intend to pursue these as a thrust area. Sir, hon. Members have also raised the issue of overcrowding at reservation counters and inaccessibility of Railways' e-portal for booking of tickets in the opening hours. E-booking of tickets is increasing at a rapid pace and currently it is 46 per cent of the total reserved travel booking. In order to address the problem of inaccessibility and slow down of the system and increasing demand for e-booking, a new project at a cost of Rs. 55 crore has been included in 2012-13 for upgradation of the web-portal and CRIS will be responsible for development, expansion and maintenance of the portal. The proposed upgradation of the e-ticketing portal will cater to booking of 1 million tickets per day.

I am sure with its implementation, our valued passengers will immensely benefit from them.

[Shri Mukul Roy]

Sir, the Railways have been providing quality packaged drinking water. Rail Neer, to our valued customers. The Railways are expanding the production capacity for Rail Neer, and three plants for packaged drinking water are already functional. One more plant at Ambarnath is being set up. The Railways would also be setting up six more plants at Ambala, Amethi, Mal, Nasik, Farakka and Cheriyanad following the PPP model.

A large number of vacancies in the Railways has been a cause of concern for hon. Members in the past. I am happy to share with the august House that the Railways have initiated action to correct the position. After streamlining the process of recruitment, like conducting the examination on the same day, setting up of question papers in regional languages, waiver of examination fees for women, minority and economically backward sections, a recruitment drive was launched, and about 75,000 candidates, including about 1,400 in the RPF have been recruited. In the financial year, 2012-13, about 1,44,000 candidates, including about 12,400 candidates in the RPF, are proposed to be recruited. I can assure the house that the present recruitment drive will ensure manning of all safety category posts and will also cover posts reserved for the S.C., S.T. and the OBC categories and also for persons with disabilities.

Sir, hon. Members have repeatedly underlined the need to make the Ministry of Railways more responsive to issues highlighted by them. I wish to state that the Ministry accords highest importance to views, suggestions and demands received from the hon. Members. Written references from the hon. Members are invariably replied to. I assure the august House that I am committed to bringing about a culture of even higher level of sensitivity and urgency amongst my officers in this regard. Sir, some Members have also mentioned that certain projects had been announced in the earlier Budget, but these have not been implemented. I can assure them that all the projects will be taken up and fulfilled within a very short period. In between, time on train stoppage, which I recollect, has already been given.

I would like to once again thank the hon. Members for their valuable suggestions and immense support given to the Railway Budget, and I would conclude by requesting the House to return the Appropriation Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): Now, I put the motion to vote ...*(Interruptions)* it is over. Whatever you want to know from him, you can write to him...*(Interruptions)* The hon. Minister has very kindly said that he would reply to the queries of each of the Members. You may please write to him. He will reply. That

is the solemn assurance given in the House. So, hon. Members can write to the Minister, and he will reply.

Now, I put the motion to vote. The question is:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2012-13 for the purposes of Railways, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN): We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

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

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

SHRI MUKUL ROY: Sir, I move:

That the Bill be returned.

The question was put and the motion was adopted.

The protection of children from Sexual Offences Bill, 2011

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF WOMEN AND CHILD DEVELOPMENT (SHRIMATI KRISHNA TIRATH): Sir, I move:

That the Bill to protect children from offences of sexual assault, sexual harassment and pornography and provide for establishment of Special Courts for that of such offences and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration.

महोदय, यह एक बहुत ही अहम बिल था जिसे लाने में पहले इतनी देरी हुई और आज हाउस में भी बहुत देरी हुई है। मैं यह बताना चाहती हूँ कि इस बिल की आवश्यकता क्यों पड़ी। आज के समय में इस बिल को लाने की आवश्यकता इसलिए पड़ी क्योंकि NCRB, National Crime Record Bureau का जो डाटा है, उसके अनुसार sexual offence against children cases दिन प्रति दिन बढ़ते चले जा रहे हैं। आए दिन अखबारों के माध्यम से, समाचार-पत्रों के माध्यम से, टेलीविज़न के माध्यम से पता चलता है कि बच्चों के खिलाफ जो अपराध होते हैं, वे कितने घिनौने अपराध हैं। बच्चों को इन अपराधों से किस तरह से प्रोटेक्ट किया जाए, इसके बारे में एक स्टडी मेरे मंत्रालय ने कराई थी। Study on child abuse, India 2007 इसके अनुसार 13 राज्यों में 13 हजार बच्चों से बातचीत की गई। जिसमें पता चला और 43 परसेंट बच्चों ने यह माना कि किसी न किसी प्रकार से उनके साथ यौन अपराध हुआ है और कुछ केसेज़ में बच्चे बता नहीं पाए, लेकिन अधिकतर बच्चों ने माना कि उनके