

2. The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

Sir, I lay a copy each of the Bills on the Table.

THE BUDGET (RAILWAYS) 2012-13 (Contd.)

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Hon. Members, the reply to the debate will be at 5.30 p.m. The Members should take not more than five minutes because the debate has to conclude by 5.30 p.m.

श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) : सर, हमारी पार्टी का समय तो बचा हुआ है।

श्री उपसभापति : मेरे पास रिकॉर्ड में सबका समय दर्ज है। मैं सिर्फ यह अनुरोध कर रहा हूँ कि चूंकि समय का अभाव है, इसलिए पांच-पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री ईश्वर सिंह (हरियाणा) : सर, इसको तो पहले वाले से ही लागू करना चाहिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : देखिए, पार्टी का जितना समय होता है, उसी में से समय को बांटते हैं। ...*(व्यवधान)*...

प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) : सर, आप हाउस को साढ़े पांच बजे की जगह सात बजे तक बढ़ा दीजिए, हम लोग बैठने के लिए तैयार हैं। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : कृपया आप लोग बैठिए। ...*(व्यवधान)*... जब छः बजे जाते हैं, तो आप ही लोग बोलते हैं कि हाउस को adjourn कीजिए। ...*(व्यवधान)*...

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, हमने अभी तक adjourn नहीं करवाया है। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : आपको जो बोलना है, आप वह पांच मिनट में बोल सकते हैं।

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, पांच मिनट में क्या बोलेंगे? ...*(व्यवधान)*... हर बार आप समय काट देते हैं। आप हाउस का समय बढ़ा दीजिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : देखिए, आप यह प्रश्न मुझसे नहीं कर सकते हैं। ...*(व्यवधान)*...

प्रो. अलका क्षत्रिय : हम लोग यहाँ बैठने के लिए तैयार हैं, कौन यहाँ बैठने के लिए तैयार नहीं है? ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : देखिए, चूंकि आप एक सीनियर मेम्बर हैं, इसलिए आप इस तरह से बात मत कीजिए। ...*(व्यवधान)*...

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, जब मैं सीनियर मेम्बर हूँ, तो मुझे बोलने का भी तो कुछ समय दीजिए। ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : जब Chair बात कर रही है, तो उसको जरा सुनिए तो ...*(व्यवधान)*...

श्री ईश्वर सिंह : सर ...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : कृपया आप लोग बैठिए। यह समय Business Advisory Committee तय करती है ...*(व्यवधान)*... Business Advisory Committee समय तय करती है और आपकी पार्टी के व्हिप नाम देते हैं कि हमारी पार्टी से इतने लोग बोलेंगे। इस संबंध में Chair से कुछ पूछने से कोई

फायदा नहीं होगा। पहले बोलने वाले सदस्य को जब विप्स कंट्रोल नहीं करते हैं, तो Chair से आपका इस तरह से लड़ना ठीक नहीं है।

श्री ईश्वर सिंह : सर ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : मैं यहाँ argument के लिए नहीं बैठा हूँ। जो procedure है, उसको मैं follow करूंगा। ...(व्यवधान)...

SHRI DILIPBHAI PANDYA (Gujarat) : Sir, this is my maiden speech in this august House ...(Interruptions)...

श्री राम कृपाल यादव (बिहार) : सर, मुझे भी बोलना है। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : देखिए, आपकी पार्टी के दो सदस्य हैं और दोनों ही बात करना चाहते हैं, तो समय कहाँ से मिलेगा? कृपया आप बैठिए। ...(व्यवधान)...

श्री राम कृपाल यादव : सर, मैं अकेले बात करूंगा।

श्री उपसभापति : नहीं, आपकी पार्टी से राजनीति प्रसाद बोल चुके हैं, इसलिए कृपया आप बैठिए। ...(व्यवधान).... मैं किसी का नाम कट नहीं कर रहा हूँ, बल्कि मैं यह अनुरोध कर रहा हूँ कि चूंकि समय का अभाव है, इसलिए आप लोग cooperate कीजिए। अब इस पर आप लोगों ने बात करनी शुरू कर दी है, तो मैं क्या करूँ?

SHRI DILIPBHAI PANDYA : Sir, this is my maiden speech. I have to speak a lot.

श्री उपसभापति : मैं पहले बताना चाहता हूँ कि rule for maiden speech is that it should not take more than fifteen minutes ...(Interruptions)...

SHRI DILIPBHAI PANDYA : Sir, I will conclude in ten minutes. I understand your difficulty.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Thank you.

SHRI DILIPBHAI PANDYA (Gujarat) : Sir, before I start, I would recite one line from the Rig Veda, "आ नो भद्राः कृतो यंतु विश्वतः।" "Let noble thoughts come to us from every side." सच्चे और अच्छे विचार हमको सब ओर से मिलें, ऐसी मैं प्रार्थना करता हूँ और आपने जो मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूँ।

Sir, I come from the land of Mahatma Gandhi and Sardar Patel. It is also the land of the great ruler of Gujarat, Sayajirao Gaekwad. No person in Gujarat can forget Sayajirao Gaekwad ...(Interruptions)...

श्री उपसभापति : प्लीज, प्लीज, यह क्या हो रहा है, यह हाउस है और एक honorable member बात कर रहे हैं ...(व्यवधान)...

श्री नंदी येल्लैया : सर, जब पहले बोलने वाले वक्ता इतने समय तक बात कर रहे थे, तब उनको क्यों नहीं रोका गया?

श्री उपसभापति : आप इस संबंध में अपने व्हिप से बात कीजिए।

श्रीमती माया सिंह : सर, हाउस को ऑर्डर में लाइए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Please don't talk in between. Hon. Members, I request you not to talk in between, because you are disturbing the other Member.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE (West Bengal) : They can go to the lobby and discuss, Sir.

श्रीमती माया सिंह : सर, इनका एक मिनट तो ऐसे ही चला गया और आप इसको भी काउंट कर लेंगे।

SHRI DILIPBHAI PANDYA : Sir, Sayajirao Gaekwad was a unique ruler of Gujarat. Many of the people may not be knowing his name, but they know the name of two persons. One is the great Father of the Constitution, Dr. Babasaheb Ambedkar, and the other is Maharishi Arvind. Sayajirao Gaekwad gave scholarship to Dr. Babasaheb Ambedkar to go abroad and have continuous study and become a scholar of India. Maharishi Arvind was in England. Sayajirao Gaekwad went to England and requested him to come to Gujarat and take the administrative post in Gujarat. These two persons are there whom you know. I am remembering him because this is the 150th Birth Anniversary of the great ruler Sayajirao Gaekwad. In every house of Vadodara, Gujarat, there is a photograph of Sayajirao Gaekwad ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Please don't disturb. You are sitting in the House. This is not a lobby.

SHRI DILIPBHAI PANDYA : Sir, today is the last day of the Hindu year. Tomorrow, the New Year is starting. So, I am speaking on the day of Diwali and there can also be some crackers for that. Now, Sir, when the New Year is coming, I give my best wishes to all the people of India, good wishes to the people of Maharashtra for Gudi Padwa. There is a tradition in Maharashtra. On this day, they give *tilgul ghya ani god bola*; take this *tilgul* and be sweet for the whole year. This is a tradition of Maharashtra; and so I congratulate the people of Maharashtra. I was born in Maharashtra and I love Maharashtra and Mumbai. On this auspicious day, I pray All Mighty that the next year would be good for India. We will forget the bad feelings of last year. I wish that India should become a permanent Member of Security Council of UNO next year. I also pray that black money should come to India next year. I also pray that a strong Lokpal Bill will be brought and passed in this House, as promised by the Law Minister, in this very Session. आज जो सबसे बड़ा सवाल महंगाई का है, तो अगले साल में महंगाई भी कम हो, यह मैं प्रार्थना करता हूँ।

सर, अब मैं रेलवे के बारे में कुछ बातें कहूँगा। मैं अपनी मेडन स्पीच में ऐसी बातें कहना चाहता हूँ जो याद रखी जाएँ। I had taken oath in Sanskrit and so, Sir, I wish to speak something good on this day. Everybody has passed some comments on the Budget.

[Shri Dilipbhai Pandya]

सर, रेलवे बजट की जो स्पीच थी, उसमें बहुत-सी शायरियाँ बोली गईं। उनमें से एक शायरी के बारे में मैं थोड़ा बोलूँगा। दिनेश त्रिवेदी जी ने जो पहली शायरी बोली थी, वह थी :

"हाथ की लकीरों से जिन्दगी नहीं बनती,
अज्म हमारा भी कुछ हिस्सा है जिन्दगी बनाने में।"

इस पर मैं केवल इतना ही कहूँगा कि :

कौन कहता है हाथ की लकीरों में भाग्य लिखा होता है,
यहाँ तो जिनके हाथ नहीं होते, उनकी भी तकदीर लिखी जाती है।

तकदीर लिखी गयी। मालूम नहीं था कि कल कौन आएगा। हाथ थे या नहीं थे, फिर भी तकदीर लिखी गयी। I give my best wishes to Mukulbhai that he will be a successful Railway Minister of India in next year. जब हम कुछ मीठा बोलते हैं, तब हम कुछ माँगते भी हैं। Sir, I come from Sidhpur. Sidhpur is a great pilgrim centre in India. जिस तरह, गया, बिहार में पितरों का श्राद्ध होता है, उसी तरह मातृ का श्राद्ध सिधपुर में होता है। अभी 15-20 दिन पहले वहाँ मेगास्टार अमिताभ बच्चन आये थे। उन्होंने वहाँ पर अपनी माता का श्राद्ध किया। एक साल पहले भारत के सबसे बड़े सेकुलर गिने जाने वाले पूर्व प्राइम मिनिस्टर देवगौड़ा जी भी वहाँ आए थे और वहाँ पर उन्होंने चार घंटे तक मातृ श्राद्ध किया। हर एक सम्प्रदाय के जो आचार्य हैं, शंकराचार्य हैं, वल्लभाचार्य हैं, स्वामीनारायण के आचार्य हैं, सब लोगों को वहाँ आना पड़ता है। इतना ही नहीं, जो लोग अपनी माँ से प्यार करते हैं, जो लोग अपनी माँ का ऋण अदा करना चाहते हैं, वे भी लोग सिद्धपुर आकर मातृ श्राद्ध करते हैं। उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से मुकुल जी से कहना चाहता हूँ कि हर साल 10 से 15 लाख लोग मातृ श्राद्ध करने के लिए सिद्धपुर में आते हैं। गुजरात गवर्नमेंट ने कम से कम तीन सौ करोड़ का नया प्लान बनाया है मातृ तीर्थ डेवलप करने के लिए। साउथ-ईस्ट-वेस्ट-नॉर्थ हर जगह से, इतना ही नहीं फॉरेन से भी लोग आते हैं, but there is no proper rail connectivity. जब वहाँ नैरो गेज था, उस समय 7 ट्रेनें चलती थी, अब ब्रॉड गेज हो गया तो 7 में से 3 ट्रेन्स हो गईं। जब गुजरात गवर्नमेंट तीन सौ करोड़ रुपया खर्च कर रही है तो यह भारत का सबसे बड़ा मातृ तीर्थ बन जाएगा, सभी लोग वहाँ श्राद्ध करने के लिए आएँगे।

मैं यहाँ मेम्बर बनने के 10-15 दिन बाद सबसे पहली बार दिनेश त्रिवेदी जी से मिला। हम उनके रेल मंत्री बनने से बहुत खुश हो गए थे कि गुजरात से केबिनेट मंत्री भी हैं। स्टेट मिनिस्टर भी गुजरात से हैं। एक हैं ईस्ट से और एक हैं वेस्ट से। ईस्ट से दिनेश त्रिवेदी जी आए और वेस्ट से भरतसिंह सोलंकी जी आए। East or West, Gujarat is the best, हमने ऐसा सोचा था। मैं उनको मिलने के लिए गया। मैंने जब कहा कि मैं सिद्धपुर से आ रहा हूँ, तो उन्होंने अपनी गुजरात की पुरानी यादें याद की और मुझे बताया कि सिद्धपुर के बारे में कुछ कहावत है, कौन सी कहावत है? "सस्तू भाडू और सिद्धपुरी यात्रा" जो कोई सस्ता भाड़ा होगा वह सिद्धपुर का होगा और अच्छी यात्रा होगी। मैंने उनको बताया कि सस्ता भाड़ा तो ठीक है लेकिन जब वहाँ ट्रेन ही नहीं आती है तो लोग आएँगे कहाँ से। उन्होंने बताया कि नहीं, मैं जरूर देखूँगा कि आपको वहाँ ज्यादा कनेक्टिविटी मिले।

उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि जब गया में पितृ श्राद्ध के लिए जो-जो सहूलियतें रेलवे की ओर से दी जाती हैं वे सब सहूलियतें सिद्धपुर को मिलनी चाहिए, ज्यादा से ज्यादा ट्रेन की कनेक्टिविटी मिलनी चाहिए। हमने उनको लिखित में भी एक मेमोरंडम दिया है, जब गुजरात के पार्लियामेंट के सभी मेम्बर्स रेल मंत्री को मिलने के लिए गए थे, तब कम से

कम डेढ़ घंटे तक गुजरात के जो प्रश्न हैं, उनके बारे में चर्चा हुई थी। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि हमने जो मेमोरैंडम दिया था और उस पर जो चर्चा हुई थी, उसकी मिनिट्स वगैरह भी आप देखें।

महोदय, मैं गुजरात के बारे में आपसे प्रार्थना करना चाहता हूँ कि गुजरात की ओर ममता जी की ममता थी। ममता जी ने हमको कुछ ट्रेनें दी थीं अपने बजट में। लेकिन वे इस बजट में नहीं दिखाई देतीं। उन पर काम भी एक साल में चालू नहीं हुआ। ऐसी ट्रेन है, Double Decker AC - Ahmedabad-Mumbai - train not started; Mumbai-Ahmedabad Duronto Express - frequency not increased; Janmabhumi Gaurav-Mumbai-Ahmedabad-Bhavnagar-Gir-Diu-Rajkot-Mumbai - एक ट्रेन का प्रोमिस किया था, वह भी चालू नहीं हुई। New express trains that have not been started are Ahmedabad-Yasvantpur AC Express (one day) and Varanasi-Ahmedabad Express via Ajmer (one day). The frequency of Nagpur-Ahmedabad train has not been increased. The then Hon. Railway Minister had declared that Sidhpur would be made an 'adarsh' station. In this Budget also, Sidhpur Railway Station को आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही गई है। यह 2010-11 के बजट में थी, 2011-12 के बजट में भी थी। अब मैं चाहता हूँ कि अब जब यह 2012-13 के बजट में भी है तो इस स्टेशन को आप जरूर डेवलप करें, फ्रिक्वेंसी बढ़ाएं। यहाँ 10 से 15 लाख लोग हर साल आते हैं, वे आपको याद करेंगे। दूसरी बात, hon. Minister of Railway had declared Integrated Suburban Network for Ahmedabad. But no major work is done. सर, अभी किसी ने बोला कि जो डेमू ट्रेन होती है, वह 6 घंटे में आबूरोड से अहमदाबाद का सफर पूरा करती है। हमारे यहाँ अभी एक ही ट्रेन है, मेहसाणा से अहमदाबाद तक 6 से 7 डेमू ट्रेन हैं। हम चाहते हैं कि आबूरोड, It is entrance, आबूरोड से पहालनपुर होकर अहमदाबाद जाने के लिए ज्यादा से ज्यादा डेमू ट्रेन्स स्टार्ट की जानी चाहिए।

Sir, as far as Gujarat is concerned, I would request you that Somnath, Dwarka and Ambaji are the big pilgrim centres. They are located in different parts of Gujarat and they are important pilgrim places. They are also important from the tourism perspective. We demand new trains for these three places with Broad Gauge connectivity to the major cities of the country. Further, construction of a new line connecting Ambaji to Mehsana-Taranga Hill should be completed and new trains should be introduced to connect Ambaji with Ahmedabad, Mumbai and Delhi.

Many important routes require dubling of track including Ahmedabad-Mehsana-Jaipur, Rajkot-Veraval, Rajkot-Okha and Rajkot-Virangam. There are many other demands put up by the State Government. These works should be taken up urgently by the Railways.

You must be knowing that Gujarat has the longest coastline. There are many new ports also. These ports are important for the development of the country. The importance of ports in Gujarat's economy and their role in serving India's hinterland and also the foreign market are well known. Sir, we have given many written requests. Please look into that.

[Shri Dilipbhai Pandya]

Lastly, I would say that from tomorrow *Navratri* festival is starting and our Chief Minister, Shri Narendra Modi, is fasting for nine days. He will take only water for nine days. It is for the benefit of the nation. His fast will certainly be helpful in the progress and development of the nation.

श्री ईश्वर सिंह : धन्यवाद, उपसभापति जी। मैं रेलवे बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सर, रेल देश की जीवन रेखा है। भारतीय रेलवे में सबकी साझीदारी है, हिस्सेदारी है। यह आम आदमी का बजट है और इसकी मैं सराहना करता हूँ। रेल हमारी राष्ट्रीय एकता, विकास और प्रगति में अहम स्थान रखती है।

सर, इस बजट में जो सारा व्याख्यान किया गया है, उसमें हरियाणा प्रांत की अनदेखी की गयी है, उपेक्षा की गयी है। वर्ष 2012-2013 में जो 84 आदर्श स्टेशंस एक साल के अंदर बनाए जाने हैं, लेकिन हरियाणा के अंदर एक भी आदर्श स्टेशन बनाए जाने की बात इसमें नहीं की गयी है। सर, पिछले साल कुरुक्षेत्र को आदर्श स्टेशन बनाए जाने की घोषणा की गयी थी, लेकिन एक साल बीत जाने के बाद भी हरियाणा को इन 84 स्टेशंस में शामिल नहीं किया गया है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि हमारी स्टेट हरियाणा धान का कटोरा है। आपको माल भाड़ा देश में सबसे ज्यादा हरियाणा और पंजाब से प्राप्त होता है, परंतु रेलवे सर्विस के हिसाब से हम सबसे पीछे हैं, नौकरियों में हम सबसे पीछे हैं। वैसे यह भी दुर्भाग्य की बात है कि इस देश के अंदर जिस स्टेट का मिनिस्टर बनता है, नौकरियां, बजट, रेलवे सर्विस में नई लाइनें वहीं प्रदान की जाती हैं। यह कोई अच्छी बात नहीं है। आपने हरियाणा में रोहतक से हांसी को जो एक रेलवे लाइन दी है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। परन्तु मैं इसके साथ एक बात कहूंगा कि हमारी एक लाइन है कुरुक्षेत्र से नरवाना, यह लाइन बहुत पुरानी है। आपने जैसे डेमू और मेमू रेल चलाई हैं, जो होशियारपुर से फिरोजपुर डेमो जा सकती है और प्रतापपुर से छोटा आदमपुर जा सकती है, तो फिर कैथल से दिल्ली वाया कुरुक्षेत्र क्यों नहीं आ सकती? क्योंकि वह सिंगल लाइन है, विद्युतीकरण उसका हुआ नहीं, डबल लाइन बनी नहीं, आखिर उधर के लोगों को कब सहूलियत मिलेगी? अंग्रेजों के जमाने की लाइन बनी है, उसके बाद उसको आगे कोई सुविधा नहीं दी गई। मैं यह गुजारिश करूंगा कि कैथल से दिल्ली वाया कुरुक्षेत्र सीधी रेल सेवा दी जाए।

उपसभाध्यक्ष जी, दूसरी बात मैं यह गुजारिश करूंगा कि रेलवे की हद के अंदर जो रेलवे की भूमि है, वह टोटल 4 लाख 73 हजार हेक्टेयर भूमि है, जिसमें लगभग 75 परसेंट पर रेलवे स्टेशन है, कालोनी है, गोदाम है और रेलवे लाइन है और 10 परसेंट में वृक्ष लगे हैं। यह तो रेलवे मिनिस्टर ने खुद माना है कि 15 परसेंट भूमि ऐसी है, जो उपयोग में नहीं लाई जा सकी। मैंने पिछले साल भी यह प्रश्न उठाया था, जो बहुत अहम प्रश्न है, बड़ा सीरियस है। यह जो 15 परसेंट रेलवे की भूमि है, उसे आप पट्टे पर दे दो, भूमिहीन लोगों को पट्टे पर दे दो, ताकि नाजायज कब्जा भी न हो, उनको रोजगार मिलेगा, रेलवे को आमदनी भी होगी। अगर इस 15 परसेंट भूमि को खासकर के जो अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोग हैं, उनको दे दिया जाए, तो वे अपना भी गुजारा करेंगे और रेलवे को भी लाभ मिलेगा। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जहाँ तक किराए के अंदर वृद्धि का है, किराया बढ़ाने के मैं समर्थन में हूँ, यह बहुत जरूरी है। प्रदेश का कोई मुखिया, मुख्य मंत्री अपने प्रदेश में अपनी बसों को प्री करके तो देखे, सिद्धांत अपने ऊपर भी लागू करना चाहिए। केवल यह सिद्धांत रेलवे के ऊपर लागू करना कि यहाँ तो किराया बढ़ाया न जाए, अपनी स्टेट के अंदर बसों का किराया दुगुना, तिगुना किया जाए, यह

कहाँ का सिद्धांत है। इससे रेलवे कहाँ तक चलेगी? रेलवे के पास अपना कौन सा बजट है? वह तो सरकार से लेकर रेलवे चलाती है। इसलिए रेलवे को अपने बजट के हिसाब से किराया बढ़ाना बहुत जरूरी है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री से गुजारिश भी करूंगा और प्रशंसा भी करूंगा, जो आपने गुरु परिक्रमा एक गाड़ी चलाई है। इस गाड़ी की घोषणा मंत्री जी ने अपने बजट में की है। यह अमृतसर से पटना साहिब, नांदेड़ साहिब जाएगी। अमृतसर से पटना साहिब, नांदेड़ साहिब जो गाड़ी जाएगी, यह सिखों की आस्था से जुड़ी होगी। मेरी गुजारिश यह है कि कुरुक्षेत्र एक ऐसा स्थान है, तो देश में ही नहीं, दुनिया के अंदर जाना जाता है, जहाँ नौ गुरु आए और गुरुओं के आगमन की वजह से वहाँ इस गाड़ी का ठहराव होना बहुत जरूरी है, क्योंकि अमृतसर से नांदेड़ साहिब जाने वाले सिख धर्म के साथियों को वहाँ जाने के लिए इसकी जरूरत है। इसका ठहराव वहाँ किया जाए, मेरी आपसे यह बहुत ज्यादा गुजारिश है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से दूसरा यह कहना चाहता हूँ कि रेल के अंदर रेल-रोको कभी भी आंदोलन हो जाता है। रेल हमारी संपत्ति है। रेलवे को कितना ही नुकसान होता है, जहाँ भी रेल रोक दी जाती है? इसके लिए जरूर व्यवस्था की जानी चाहिए। हमारी रेलवे में आरपीएफ, जीआरपीएफ, सुरक्षा के हिसाब से ये दो फोर्स हैं। जहाँ जीआरपीएफ है, वहाँ वह टोटली फेल है, क्योंकि वह लोकल पुलिस है। लोकल पुलिस को तो यह भी पता होता है कि कौन आदमी किस प्रवृत्ति का आदमी है, उसको यह भी पता होता है कि वह चोर है या जेबकतरा है, सारी जानकारी उसके पास होती है। इसलिए आरपीएफ में ज्यादा भराव किया जाए। रेल के अंदर जो ऐसी घटनाएं घटती हैं, उन पर रोक लगाई जाए। मेरी आपसे यह गुजारिश है।

महोदय, हमारे कुरुक्षेत्र के अंदर एक झांसा फाटक है। वहाँ बहुत लंबी-लंबी लाइन लगती है। मेरे से पहले मेरे साथी ने बोलते समय कहा था कि वहाँ एक सबवे हो, सबवे में एक करोड़ रुपये हम अपनी तरफ से देने के लिए तैयार हैं, वह सबवे नीचे की ओर बनाया जाए, जहाँ से टूकहीलर, थ्रीव्हीलर, पैदल आदमी जा सकेगा। उसका मुआयना हुआ, एक करोड़ सत्तर लाख की लागत का एस्टीमेट भी आ गया है। हमारी आपसे गुजारिश है कि रेलवे मिनिस्ट्री उसको तुरंत बनाए। सबसे बड़ी बात मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे में जो नौकरियाँ हैं, उसका बैकलॉग अभी तक पूरा नहीं हुआ।

इस साल एक लाख नौकरियाँ निकाली गई हैं, पीछे 80,000 नौकरियाँ निकाली गई थीं। नौकरियाँ निकालने से पहले रेलवे मिनिस्ट्री को चाहिए कि पहले वह अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के backlog को पूरा करे, एक लाख नौकरियों को भरने से पहले, उस backlog को पूरा करें। हाँ, यदि कोई व्यक्ति उसके योग्य नहीं है, तब तो अलग बात है। हमारे बच्चे योग्य हैं, eligible हैं, फिर भी उनको apply करने के बाद fail कर दिया जाता है कि तुमने test pass नहीं किया। इसकी वजह से हमारे हरियाणा को नौकरियों में बहुत नुकसान हुआ है और रेल सुविधाओं से हम वैसे ही वंचित रहे हैं। मैं आपके माध्यम से रेल महकमे से कहना चाहता हूँ कि हमें हमारा पूरा हक दिया जाए।

अंत में मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आपने एक लाइन कुरुक्षेत्र से पटियाला वॉया चीका दी है। इसका सर्वे करीब 20 साल पहले हो चुका है, अब दोबारा सर्वे कराने की बात है। मैं मांग करता हूँ कि इसके साथ ही पौंटा साहिब से चीका तक की लाइन का भी सर्वे किया जाए और इसको सबसे ज्यादा प्राथमिकता दी जाए। यह हमारे प्रांत की ऐसी लाइन है, जिससे पंजाब को जोड़ा जा सकेगा। आपने मुझे इस रेल बजट पर अपने विचार रखने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र) : माननीय उपसभापति जी, आपने हमारा भी ख्याल रखा, इसके लिए धन्यवाद। मुझे मालूम है कि आप 5 मिनट में घंटी बजा देंगे, फिर भी मैं कम समय में अपनी बात रखने की कोशिश करता हूँ।

[श्री ईश्वर सिंह]

उपसभापति जी, वर्ष 2012-13 का रेल बजट संसद में पेश हुआ है, लेकिन इसके चक्कर में रेल मंत्री, श्री दिनेश त्रिवेदी शहीद हो गए। हम उनकी कुर्बानी को भी याद करेंगे और उन्होंने जो बजट पेश किया है, उस पर मैं अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। यह रेल बजट रेलवे के **privatization** की दिशा में बड़ी सफलता से उठाया हुआ कदम है। रेल मंत्रालय यूरोप की तर्ज़ पर रेलवे का **privatization** करना चाहता है और इस षड्यंत्र का पता इस बजट को देखने से चलता है। रेलवे ने इस बजट में करीब 7 अलग-अलग **Corporations & Bodies** बनाने की पेशकश की है। मैं बता देना चाहता हूँ कि पहले ही रेलवे में करीब 7 **Corporations** काम कर रही हैं और अब उनकी संख्या डबल हो जाएगी। **Corporations** बनने के बाद उनकी **funding** केन्द्र से ही होगी, लेकिन उनकी जो **recruitment** है और जो खरीद है, उसे वे अपनी मरजी से करेंगी। जैसे आज **Konkan Railway Corporation** काम कर रही है, जो रेलवे का हिस्सा है, लेकिन उसमें भर्ती की प्रक्रिया **Railway Recruitment Board** से नहीं होती है, बल्कि वह **Corporation** खुद अपने यहाँ भर्ती करती है।

उपसभापति जी, रेलवे विभाग पिछले कुछ समय से रेलवे के निजीकरण की गुप्त मुहिम चला रहा है। अब तक कई जगहों पर साफ-सफाई के लिए **outsourcing** की जा रही थी, लेकिन अब रेल मंत्री जी ने **housekeeping** के लिए बाकायदा अलग से बॉडी बनाई है और सभी क्षेत्रों में **outsourcing** को बढ़ावा देने की कोशिश की है, जिसका सीधा असर रेलवे नौकरियों पर पड़ेगा।

मैंने पिछले रेल बजट पर हुई चर्चा के दौरान यह मुद्दा उठाया था कि रेलवे में स्थानीय लोगों की भर्ती पर जोर दिया जाना चाहिए। मैं सदन को याद दिलाना चाहूँगा कि उस समय रेल मंत्री, सुश्री ममता बनर्जी ने खुद घोषणा की थी कि **Railway Recruitment Board** राज्यवार आधार पर रेलवे में भर्ती करेगा, लेकिन मुझे दुःख है कि अभी तक यह नहीं हो सका और इस बार के रेल बजट में इसका कोई उल्लेख तक नहीं है। पिछले रेल बजट में 16,000 **ex-servicemen** की भर्ती का वायदा किया गया था, लेकिन आज तक उस वायदे को **implement** नहीं किया गया।

उपसभापति जी, इस बार रेल बजट में 4 नए रेल कोच टर्मिनल के लिए **feasibility** की घोषणा की गई है। साथ ही मध्य प्रदेश के विदिशा में लोकोमोटिव फैक्टरी लगाने की घोषणा भी की गई है। जहाँ तक पिछले रेल बजटों का सवाल है, उनमें भी बिहार के छपरा, उत्तर प्रदेश के रायबरेली, ओडिशा, पश्चिम बंगाल जैसे राज्यों में तमाम घोषणाएं की गई थीं और कुछ जगहों पर उन फैक्ट्रियों का काम भी शुरू हो चुका है, पर मुझे बड़े दुःख के साथ कहना पड़ता है कि यूपीए सरकार ने अपने रेल बजट में हर बार महाराष्ट्र के साथ विश्वासघात किया है। महाराष्ट्र में एक भी रेल कारखाना लगाने की घोषणा नहीं की गई है, जिससे न केवल महाराष्ट्र के विकास पर असर पड़ता है, बल्कि इससे मिलने वाले रोज़गार से भी आम मराठी मानुषों को वंचित रखा जा रहा है।

सर, इस बार का रेल बजट सुनकर मुझे न केवल आश्चर्य हुआ, बल्कि बहुत भारी धक्का भी लगा है। रेल बजट में इस बार पिछले रेल बजटों में किए गए ज्यादातर वायदों को पूरी तरह से भुला दिया गया है। मुम्बई के मामले में ठाणे सहित जिन रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय और आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी, उनके लिए किसी फंड की घोषणा इस बजट में नहीं है, न ही उनका उल्लेख रेल बजट में किया गया है। दुःख की बात तो यह है कि दूसरा साल शुरू हो जाने के बाद भी ठाणे जैसे ऐतिहासिक रेलवे स्टेशन को, जहाँ से भारतीय रेल की शुरुआत हुई थी, विश्वस्तरीय बनाने के लिए **Consultant** तक नियुक्त नहीं किया गया है। ठाकुर्ली में 700 मेगावॉट के **power project** की घोषणा पिछले बजट में हुई थी और कल्याण में नर्सिंग कॉलेज का वायदा किया गया था, पर अफसोस कि इस बजट में उनका उल्लेख भी नहीं है।

सर, इस रेल बजट में मुम्बई और महाराष्ट्र के हिस्से में कुछ भी नज़र नहीं आता है। मुम्बई, जहाँ रोज़ 75 लाख यात्री यात्रा करते हैं, उस उपनगरीय रेल खंड को मंत्री जी ने सिर्फ 75 अतिरिक्त लोकल सेवाएं दी हैं, जो ऊंट के मुंह में जीरे के समान हैं और जिस 10 हजार करोड़ रुपए के एम.यू.टी.पी.-श्री की रिपोर्ट तैयार करने की बात की गई है, वह दो साल से तैयार पड़ी है।

सर, इस देश का रेल यात्री शायद रेल मंत्री की बारीकियों को समझ न पाए कि उसकी जेब पर बढ़े हुए रेल किराए का बोझ कितना पड़ेगा, लेकिन मैं इस सदन को बता देना चाहता हूँ कि रेल मंत्री के किराया बढ़ाने की पेशकश और वित्त मंत्री के सर्विस टैक्स के बाद रेलवे की हर श्रेणी में भारी बढ़ोतरी होगी और यह बढ़ोतरी 13 प्रतिशत से लेकर 23 प्रतिशत के बीच बैठती है, जो आम आदमी की कमर पूरी तरह से तोड़ने के लिए काफी है।

सर, रेल किराए में जो वृद्धि की गई है, उसका मैं भारी विरोध करता हूँ। ऐसे समय में जब देश का आम इंसान महंगाई के भारी बोझ में दबा पड़ा है, उस पर एक साथ इतनी वृद्धि का बोझ डालना ठीक नहीं है, पर साथ ही मैं यह बात बता देना चाहता हूँ कि रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी अपने मंत्रालय की कारीगरी में ही उलझ गए, वैसे ही जैसे लालू यादव जी के समय में "नुकसान" की रेल को "फायदे" की रेल साबित करने के लिए उनके मंत्रालय ने उन्हें दुनिया भर में मैनेजमेंट गुरु बनवाकर उनकी किरकिरी करवा दी थी। आज उसी तरह त्रिवेदी जी को पांच, दस, बीस पैसे की बढ़ोतरी का फार्मूला बताकर उन्हें उनकी ही पार्टी का विलेन बना दिया गया है, वरना ऐसी क्या वजह थी कि 14 मार्च, 2012 को पेश किए गए रेल बजट में यात्री किराए में जो वृद्धि की गई थी, उससे रेलवे को अतिरिक्त 4 हजार करोड़ मिलने पर बवाल हो रहा है, लेकिन रेल बजट से पहले 6 मार्च, 2012 के रेल भाड़े में जो वृद्धि की थी, उससे आम इंसान पर अतिरिक्त 20 हजार करोड़ का जो बोझ आ रहा है, उस पर आप चुप्पी साधे बैठे हैं? क्या माल भाड़े की वृद्धि का बोझ आम इंसान पर नहीं पड़ रहा है?

सर, रेल मंत्री और उनके मंत्रालय ने बड़ी सफाई से अपनी जिम्मेदारियों को दूसरों के पाले में डाला है। वित्तीय सहायता के लिए उन्होंने गैर वित्त मंत्रालय के पाले में डाल दी है और काम की जिम्मेदारी नवगठित Corporation के जिम्मे कर खुद रेलवे मंत्रालय और बोर्ड सिर्फ प्रेषक की भूमिका अदा करना चाहता है।

सर, रेलवे के modernization के लिए Sam Pitroda की अध्यक्षता में रेलवे की जो कमेटी बनी थी, उसने अपनी रिपोर्ट भी सरकार को सौंप दी है और उस रिपोर्ट का रेलवे मंत्री के बजट भाषण में काफी उल्लेख हुआ है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Please conclude.

श्री संजय राउत : सर, Sam Pitroda वही शख्स हैं, जिनके कदम Communication Sector में पड़ते ही उसका निजीकरण हो गया था। क्या यहाँ भी हमें इस तरह से जाने के लिए रेल मंत्री ने मजबूर किया है? धन्यवाद।

श्री उपसभापति : श्रीमती कुसुम राय... आपकी पार्टी का समय समाप्त हो चुका है, केवल पाँच मिनट बोलिए।

श्रीमती कुसुम राय (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह कहना चाहती

[श्रीमती कुसुम राय]

हूँ कि देश की जनता बजट सत्र प्रारम्भ होते ही रेल बजट की प्रतीक्षा करती है क्योंकि भारत सरकार का रेल बजट देश की आर्थिक गतिविधियों की दिशा और दशा तय करता है। दुर्भाग्यवश रेल मंत्री महोदय ने एक दिशाहीन बजट प्रस्तुत किया है तथा महंगाई की मार से त्रस्त जनता के ऊपर अतिरिक्त बोझ डालकर उसकी बिगड़ी हुई दशा को और भी दयनीय बना दिया है।

महोदय, यात्रियों की सुरक्षा के नाम पर एक स्वतंत्र रेलवे सेफ्टी अथॉरिटी की घोषणा की गयी है। पिछले रेल बजट में **anti collision device** लगाने की घोषणा की गयी थी जो कि अभी पूरी नहीं की गयी। रेल दुर्घटनाओं के लिए मानवरहित क्रॉसिंग को जिम्मेदार माना गया है। ऐसी ही एक घटना अभी परसों हाथरस में हुई, जिसमें 15 लोगों की जानें चली गयी थीं। वर्ष 2011-12 के रेल बजट में मानव रहित क्रॉसिंग्स पर चौकीदारों की तैनाती की घोषणा की गयी थी, लेकिन आज भी लगभग 3000 मानव रहित क्रॉसिंग्स हैं जिनके कारण लोग मौत के मुँह में जा रहे हैं, लेकिन देश की इस संवेदनहीन सरकार ने यह कहा कि पाँच वर्ष में मानवरहित क्रॉसिंग को समाप्त कर दिया जाएगा। मैं जानना चाहती हूँ कि क्या तब तक लोग मानव रहित क्रॉसिंग के ऊपर शहीद होते रहेंगे?

महोदय, बजट में द्वितीय श्रेणी के किराए में वृद्धि अतार्किक ढंग से की गयी है। देखने में यह वृद्धि 2 पैसे और 5 पैसे प्रति किलोमीटर है, जो बहुत सामान्य वृद्धि लगती है, परन्तु वास्तविक वृद्धि 10 से 15 प्रतिशत की गयी है। यहाँ माननीय रेल मंत्री ने स्वतंत्र रेलवे सेफ्टी अथॉरिटी के गठन की घोषणा कर दी है, जो मालभाड़े और यात्री किराए निर्धारित करने का सुझाव देगी अर्थात् अब यात्री किराए और मालभाड़े की वृद्धि हेतु सरकार को बजट की प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ेगी। अब कभी भी किसी भी समय किराए में वृद्धि की जा सकेगी।

माननीय रेल मंत्री की **Fuel Adjustment Component** योजना जनता की जेब खाली करने का अनोखा तरीका है। इसी योजना के अंतर्गत फ्यूल की लागत के हिसाब से किराए में बढ़ोत्तरी होगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने सभी देशवासियों को मुंगेरालाल का सपना दिखाया है। बजट में घोषणा की गयी है कि रेलवे स्टेशंस एयरपोर्ट जैसे होंगे, जबकि वास्तविकता यह है कि पूर्वांचल और बिहार की ओर जाने वाली गाड़ियों में दूसरी श्रेणी के शौचालयों में पानी भी नहीं होता है। यदि होता भी है तो रास्ते में ही समाप्त हो जाता है। बीच स्टेशनों पर द्वितीय श्रेणी और स्लीपर क्लास के कोचिज़ में पानी दोबारा नहीं भरा जाता है।

पूर्वांचल, विशेषकर आजमगढ़, गाजीपुर, जौनपुर, गोंडा, बस्ती, देवरिया और बलिया के लिए गाड़ियों की संख्या बहुत ही कम है, जबकि इन क्षेत्रों से लाखों की संख्या में मजदूर काम की तलाश में दिल्ली, मुम्बई, कोलकाता जैसे शहरों में आते-जाते हैं। इन्हें कभी भी ओर किसी भी समय रेलवे स्टेशनों पर भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करते देखा जा सकता है, परन्तु रेल बजट में पूर्वोत्तर की ओर जाने वाली गाड़ियों की संख्या में कोई वृद्धि नहीं की गयी है।

पूर्वोत्तर की ओर जो थोड़ी बहुत गाड़ियाँ हैं, उनमें केटरिंग की सुविधा नहीं है, जिसके कारण भोले-भाले यात्री प्राइवेट केटरर्स का दूषित खाना महंगे रेट पर खाने को मजबूर रहते हैं।

महोदय, पिछले बजट में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति क्षेत्र के अंतर्गत बैकलॉग को भरने हेतु 1.75 लाख भर्तियों की घोषणा की गयी थी, लेकिन मुझे दुख के साथ यह कहना पड़ रहा है

कि अभी भी 1 लाख 26 हजार स्थान रिक्त हैं। गरीब, दलितों का दंभ भरने वाली यूपीए सरकार, अनुसूचित जातियों और जनजातियों के मामले में इतनी संवेदनशून्य क्यों है?

सर, रेल सुविधाओं के नाम पर घोषणाएं अनेक हुई हैं। पिछले 63 वर्षों में रेलवे में गुणवत्ता का सुधार कितना हुआ है, यह हम सभी जानते हैं। यहाँ तक कि एनडीए शासनकाल में प्रारंभ में की गयी योजनाओं को भी ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। वर्ष 2012 में लोग गाड़ियों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं जैसा कि 1947 में करते थे। मैं सरकार से मांग करती हूँ कि द्वितीय श्रेणी के किराये में घोषित वृद्धि को अतार्किक बताकर वृद्धि वापस की जाये या कम की जाए, पूर्वांचल की ओर जाने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ायी जाए एवं गाड़ियों के शौचालयों में सफाई एवं पानी की पूर्ण व्यवस्था की जाए।

महोदय, यद्यपि बजट में प्रतीक्षा सूची टिकटधारी सवारियों हेतु आरक्षित डिब्बों की व्यवस्था के आश्वासन दिये गये हैं, परन्तु मुझे आशंका है कि यह आश्वासन भी होली के त्यौहार के समय दिये गये आश्वासन की तरह खोखला साबित न हो। होली के अवसर पर यात्रियों को इसी प्रकार का आश्वासन दिया गया और यात्रियों को 400-500 तक की वेटिंग लिस्ट दी गयी, परन्तु उनके आरक्षण की व्यवस्था नहीं की गयी। परिणामस्वरूप यात्रियों को होली के अवसर पर पार्सल की भांति यात्रा करनी पड़ी।

माननीय उपसभापति जी, मैं आपके माध्यम से नये रेल मंत्री जी का स्वागती करती हूँ और उनसे निवेदन भी करती हूँ कि उत्तर प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश है। पिछले काफी समय से जो बड़ी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं, वे उत्तर प्रदेश में ही हुई हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगी कि वे हमारे उत्तर प्रदेश का दौरा करें और वहाँ के लोगों की समस्याओं का निदान करें। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. P. Bhattacharya.

SHRI P. BHATTACHARYA (West Bengal) : It is really surprising. I have not given my name.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : It is there.

SHRI P. BHATTACHARYA : Fortunately when you have called my name, I am really grateful. I am quite fortunate tht you have allowed sometime.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : If you want to sit down, I will be very happy. Some Members want to speak but their names are not there. Do you want to speak or not?

SHRI P. BHATTACHARYA : Sir, things are like this. The Railway Budget which has been presented to the Parliament by the Railway Minister, I appreciate that. I praise Shri Dinesh Trivedi; and I also praise Shri Mukul Roy who has taken over the charge of the Ministry of Railways. Sir, it is true that Railways are a huge public sector in the country. I must say that thousands of employees are working in the Indian Railways. They have a lot of problems. Here we are talking about rail facilities, accommodation and other things. At the same time, we have to think about the problems of the employees which they are facing. The then Railway Minister, Miss Mamata Banerjee said that she was proud of railway employees. But today we are hearing that the Railway employees want to go on a strike. It is really unfortunate. I hope the Railway Minister will take appropriate steps so that the railway employees do not go

[Shri P. Bhattacharya]

on strike. Whatever demands railway employees have put forth, I request the Minister to call them for a negotiation so that their problems could be sorted out within the time frame. They should feel that the Ministry of Railways is concerned about their problems and would try to solve them.

Can I tell you two more things which are very necessary for the passengers? One is the safety and security of the passengers. All the time, we have been seeing in the newspapers or in the electronic media that train accidents are taking place in different parts in the country. Why these things are happening? What are the reasons? These have to be inquired into properly. There should be a committee to go into the details and find out the reasons for such accidents taking place in the country very often whether due to track management problem or signal problem management or mismanagement by the staff. All these have to be ascertained. I hope the Railway Minister will take steps to set these things right so that unfortunate accidents do not take place in future in the country. We have been talking about the accidents; and the Railway Ministry is saying that they are giving some compensation. What is the use of the giving compensation? What is the use of giving compensation? I appreciate the functioning of the Railway Ministry. It is the duty of the Railway Ministry to announce these compensations. If a man dies in an accident, what will be the use of this compensation? If anybody dies in an accident – first of all, I do not want anybody to die in an accident – then instead of giving them monetary compensation, some job should be given to his or her relatives which will be of great help to them. My suggestion is, instead of giving them monetary compensation, give them some job.

Secondly, nowadays journey in the railways is not at all comfortable. What I mean to say is, whether it is a three tier sleeper or a two tier sleeper or a first class bogie, everywhere you can see dirt. We can see cockroaches flying even in first class compartments. These cockroaches are very happy to travel inside these compartments; they feel that it is one of the best places for them to stay. I do not know how the Railway Minister will get rid of these cockroaches and these types of things. I think this is the most important work for the Railway Minister. He will have to take proper steps by making proper arrangements at the railway stations where जहाँ पर सफाई होने के लिए रखा है। They must take proper steps. I am grateful to you, Sir, for allowing me to speak on the Railway Budget. Thank you.

श्री बलविंदर सिंह भुंडर (पंजाब) : Sir, राज्य सभा में जो 14 मार्च को बजट speech introduce की गई थी, मैं इससे कुछ points लेना चाहता हूँ। चूंकि time कम है, इसलिए मैं नहीं चाहता कि एक लफ्ज भी इधर-उधर बोला जाए। मैं direct ही इस पर आता हूँ कि जो रेलवे लाइन है, यह India की life line है। इस बात को सभी कहते हैं और सभी जानते हैं, लेकिन इसको long life करने के लिए जो vision 2020 है, काकोदकर की रिपोर्ट और सेम पित्रोदा कमेटी की रिपोर्ट है, इसको लागू करने के लिए इस document में सुझाव दिए गए हैं। अगर ये सुझाव मान लिए जाएं, तो हम world class

के level पर अपनी रेलवे को ले जाएंगे। जो हमारे पहले ऑनरेबल मिनिस्टर थे, उन्होंने कहा था कि इसको उस लेवल पर ले जाना तो हमारे सामने हिमालय जैसा टॉस्क है।

सर, मैं आपके माध्यम से प्रेजेंट ऑनरेबल मिनिस्टर साहब से कहना चाहता हूँ कि कोई टास्क हिमालय जैसा नहीं होता, क्योंकि हिमालय पर लोग पहुंच गए हैं, इसलिए टॉस्क भी कम्पलीट किया जा सकता है। अगर हमें देश को बचाना है, तो रेलवे को बचाना पड़ेगा। आपने जो 14,00,000 करोड़ का एस्टीमेट दिया है, इसके लिए **ten years plan** बनाया गया था और ममता जी ने **vision 2020** पेश किया था। अब आपने 2012-13 के लिए 60,000 करोड़ की **proposal** दी है। मैं कहता हूँ कि न 60,000 करोड़ की बात है और न ही 14,00,000 करोड़ की बात है, बल्कि बात **willpower** की बात है। अगर **willpower** है तो हर चीज हो सकती है। इस **country** में **money** की कोई **problem** नहीं है, बल्कि **willpower** की **problem** है। हम जो भी **project** शुरू करते हैं, **half heartedly** करते हैं। उससे पैसा भी ज़ाया हो जाता है, **project** भी **complete** नहीं होता है और **public** को भी तकलीफ होती है। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि मिनिस्टर साहब, आपको किसी के पास जाने की जरूरत नहीं है, क्योंकि आपके पास तो बड़ी **property** है। आपके पास जो रेलवे के एस्टीमेट हैं, मेरे विचार में, जो मैंने रिपोर्ट में कहीं देखे हैं, अबाउट 10 लाख थाउजेंड करोड़ की प्रॉपर्टी रेलवे के पास है। रेलवे की यह जो प्रॉपर्टी है, इनका लैंड, जो शार्क हैं, वे **eat** कर रहे हैं। इसको क्यों न उससे बचाया जाए और देश के काम में लिया जाए। हमने पंजाब में तीस, चालीस सालों में जो अरबन प्रॉपर्टी थी, उसको काम में लिया। पंजाब, जो छोटी-सी स्टेट है, उसने पिछले दो-तीन सालों में तकरीबन 2000 करोड़ रुपये जनरेट किये। हमने सभी शहरों को सीवरेज, वाटर वर्क्स और इलेक्ट्रिसिटी दी। हमने पिछले तीस सालों में तकरीबन 80 परसेंट काम कम्पलीट किया है। आप भी इसी तरह कर सकते हैं। आप इस प्रॉपर्टी को युटिलाइज कीजिए, एक्सप्लॉइट कीजिए और देश के काम में लाइए, गरीब लोगों के काम में लाइए और देश को बचाइए।

दूसरा प्वाइंट है कि आप जो प्राइवेट पब्लिक पार्टनरशिप कर रहे हैं, वह भी बहुत अच्छी बात है, उसके जरिये भी इसको आगे ले जाना चाहिए, लेकिन इतने ज्यादा टैक्स, 4000 करोड़ टैक्स से गरीब को इतनी बड़ी प्रॉब्लम आई है। मैं दूसरी साइड पर भी जाता कि होना चाहिए, अगर फाइनेंस पैदा करेंगे, तभी अपने प्रोजेक्ट कम्पलीट होंगे, लेकिन प्वाइंट यह है कि फाइनेंस कैसे क्रिएट करना चाहिए। इस देश का जो गरीब है, इस देश में अस्सी करोड़ लोग गरीब हैं, जिनकी डेली आमदनी तीस रुपये से कम है, उनको दो वक्त की रोटी भी नहीं मिलती, उसके लिए तो एक पैसा भी ज्यादा है, इसलिए मैं यह सुझाव दूंगा कि वह पैसा वापस लेना चाहिए, लेकिन जेनरेशन के और भी साधन हैं, आप वहाँ जनरेट कीजिए। हम इस पर आपके साथ हैं कि आपको ये प्रोजेक्ट कम्पलीट करने चाहिए।

उपसभापति जी, मैं आपके जरिए यह भी सुझाव देना चाहता हूँ कि देश को साठ साल हो गए हैं, किसी साइड पर कोई प्रोजेक्ट कम्पलीट नहीं होता है, न एजुकेशन ठीक, न हैल्थ ठीक, न एग्रीकल्चर ठीक, न रेलवे ठीक और न एविएशन ठीक है, कोई पार्ट ठीक नहीं है। अभी जो 12th, फाइव ईयार प्लान शुरू है, आप एक साल में दो प्रोजेक्ट ले लीजिए, एक रेलवे ले लीजिए, एक एग्रीकल्चर ले लीजिए, ये दोनों देश की लाइफ लाइन हैं, दोनों पर ही देश चलता है, इनसे ही देश की ग्रोथ है। अगर हमने वर्ल्ड क्लास के बराबर जाना है, वर्ल्ड के बराबर कम्पीट करना है, तो हमें इन दोनों में ग्रोथ लानी पड़ेगी। मैं इस ग्रोथ के लिए पी.एम. साहब से कहता हूँ कि देश का बजट ज्यादा इधर-उधर करने की बजाय दो प्रोजेक्ट्स को प्रॉयोरिटी पर लें ताकि हम देश को आगे ले जाएं, दुनिया के बराबर लेकर जाएं। अगर हमें चीन का मुकाबला करना है और डेवलपड कंट्री का मुकाबला करना है, तो हमें एक विल पावर लेकर, जो प्रोजेक्ट हैं, उसको टाइम बाउंड रखकर कम्पलीट करना पड़ेगा, तब जाकर यह देश आगे जाएगा। मैं एक और सुझाव देता हूँ कि यह जो रेलवे हैं, उसके विषय में गंभीरता से सोचना चाहिए।

[श्री बलविंदर सिंह भुंडर]

उपसभापति जी, मैं आपके जरिये कहना चाहता हूँ कि हमारी कंट्री में इतने इकॉनॉमिस्ट बैठे हैं, अगर ये प्रोजेक्ट ले आए तो इससे देश पर बोझ नहीं पड़ेगा, बल्कि देश का फायदा ही होगा। देश का फायदा कैसे होगा? अगर हम रेलवे की एफिशिएंसी वर्ल्ड क्लास लेवल पर ले जाते हैं और जो डिमांड्स हैं, वे बढ़ा देते हैं, इस डॉक्यूमेंट में 5 प्वाइंट्स इस ईयर के लिए हैं, लेकिन टोटल जो प्रोजेक्ट्स हैं, उसके पाँच-छह प्वाइंट्स हैं, अगर इस सब को अचीव करना है, मैं ज्यादा एक्सप्लेन नहीं करना चाहता हूँ, क्योंकि वह डॉक्यूमेंट में है, मेरा टाइम कम है, इस पर ज्यादा टाइम लगेगा, यदि हम इसको अचीव कर लें कंट्री को क्या बेनिफिट होगा? सबसे पहले तो यह बेनिफिट होगा कि प्राइस राइज कम होगा। हमारे पास रेल, रोड और sea है। sea सबसे चीप है, सैकिंड नंबर पर रेलवे चीप है और sea तो बॉर्डर पर है। यह ज्योग्राफीकली प्लेन कंट्री है, इसलिए हमें रेल रूट को डेवलप करना चाहिए और जो रोड रूट है, वह थ्री टाइम एक्सपेंसिव है। इस सबको करने से प्राइस कम होगा, गरीब को फायदा होगा, सैकिंड यह फायदा होगा कि इस कंट्री में यह जो इतना पॉल्यूशन है, अगर रेलवे ज्यादा कार्यरत होगी, तो इससे ट्रक कम होंगे, बस कम होंगी जिससे पॉल्यूशन कम होगा। तीसरा एक्सीडेंट्स कम होंगे और चौथा, जो सबसे बड़ी प्रॉब्लम है, हमारी जो ऑयल का इम्पोर्ट है, जिसमें हमारा ज्यादा फॉरेन एक्सचेंज खर्च हो रहा है, इससे हमारे ऑयल की कंजम्पशन भी बचेगी। इस सबसे हमारे देश को फायदा होगा, इसलिए यह सबसे जरूरी है कि आज जैसे एग्रीकल्चर के डेवलपमेंट की लोड है, उस पर पूरा जोर देने की जरूरत है, उसी तरह से रेलवे के लिए जरूरी है कि हम इसे पूरे जोर से आगे ले जाएँ और वर्ल्ड के स्टैंडर्ड पर ले जाएँ। मिनिस्टर साहब, मैं यह कहना चाहता हूँ कि देश और हम आपके साथ हैं, लेकिन मैं पी.एम. साहब से भी यह कहना चाहता हूँ कि जब डेवलपमेंट का प्वाइंट आए, तब कोई अपोजिशन नहीं, कोई रूलिंग नहीं, हम सब एक हैं। देश का डेवलपमेंट करने में हम सभी को जोर लगाना चाहिए। ...**(समय की घंटी)**... उपसभापति जी, मैं पहले ही बहुत शॉर्ट और जल्दी बोल रहा हूँ। आपको मुझे 10 मिनट देने चाहिए।

श्री उपसभापति : नहीं, नहीं, मैंने आपको दो मिनट ज्यादा दिए।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : हमारी पार्टी से मैं अकेला ही बोला हूँ।

श्री उपसभापति : पार्टी का टाइम नहीं है, आपका नाम 'Others' में है।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : ठीक है। अगर आप टाइम नहीं देंगे, तो मैं यहाँ कुछ प्वायंट्स कह कर रुक जाता हूँ।

ऑनरेबल मिनिस्टर साहब, वैसे तो मैं पंजाब के लिए कह रहा हूँ, लेकिन यह पंजाब के लिए नहीं, बल्कि देश के लिए है। जो ईस्टर्न-वेस्टर्न कॉरीडोर है, आप उसको नॉर्थ ले जा रहे हैं, दानकुनी से लुधियाना, अगर आप इसको अमृतसर तक ले जाएँ, अटारी बॉर्डर तक ले जाएँ, तो इसका और फायदा होगा। पाकिस्तान के साथ हमारा जो बिजनेस बढ़ रहा है, इससे अकेले पंजाब को फायदा नहीं होगा, बल्कि देश को फायदा होगा। इसलिए इसको अमृतसर, अटारी तक बढ़ाना चाहिए, इसको बॉर्डर तक ले जाना चाहिए। यह सिर्फ 50-60 किलोमीटर और है।

आप जो रेलवे लाइन डबल कर रहे हैं, जो दिल्ली से हिसार और जाखल तक है, इसको आगे मानसा मौड़ तक बढ़ा रहे हैं। अगर इसको भटिण्डा और फिरोज़पुर ले जाएँ, तो पाकिस्तान का सेकंड बॉर्डर, वाघा आ जाता है। आप इस साल इसको मानसा मौड़ ले जा रहे हैं। इससे सारा हरियाणा

पास होता है, आगे पंजाब आता है। यह पंजाब का मालवा जोन है, जहाँ हमारे चार कोल थर्मल प्लांट्स हैं।

इधर जो डिफिसिट स्टेट्स हैं, वहाँ फूडग्रेस जाएँ और वहाँ से कोल आए, तो इससे आपको फायदा होगा। आयरन ओर से आपका जो गुड्स फ्रेट कम हो रहा है, इससे आपका यह कम्प्लीट होगा और देश को फायदा होगा। इससे डिफिसिट स्टेट को फूडग्रेस जाएगा और हमें कोयले की शॉर्टेज है, तो हमें सेकेंड लाइन से कोल आएगा। इसलिए इसको जल्दी प्रायोरिटी पर, इसी साल भटिण्डा, अभी तक सिर्फ मौड़ है...

श्री उपसभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : यह जो स्पेशल कॉरीडोर है, जो डबल रेल लाइन है, इसको आगे भटिण्डा, 30 किलोमीटर है, फिरोज़पुर 40 किलोमीटर ओर है, वहाँ बॉर्डर तक ले जाएँ।

श्री उपसभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : अब मैं वेलकम कर देता हूँ।

श्री उपसभापति : ठीक है, आप वेलकम कर दीजिए।

श्री बलविंदर सिंह भुंडर : आपने जो ट्रेन अमृतसर से पटना, हुजूर साहब, चलाई है, हम उसका वेलकम करते हैं। सेकेंड जो दिल्ली-लुधियाना-मोगा की है, मैं उसका भी वेलकम करता हूँ। ये जो दो-तीन प्वायंट्स हैं, ये केवल पंजाब के लिए नहीं है, कोई कहता है कि ये पंजाब के लिए है, मैं कहता हूँ कि जो हम कर रहे हैं, यह देश के लिए है, क्योंकि पंजाब "फूड बास्केट ऑफ इंडिया" है। इसलिए यहाँ से अनाज वहाँ जाएगा, तो वहाँ अनाज सस्ता होगा और महँगाई पर भी कंट्रोल होगा। वेजीटेबल्स, फ्रूट्स, मिल्क में भी फायदा होगा, क्योंकि पंजाब इन चीजों का प्रोड्यूसर है। इसलिए मैं रेलवे लाइन को डबल करने के लिए और स्पेशल कॉरीडोर को आगे तक ले जाने के लिए आपसे रिक्वेस्ट करूँगा। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : सुश्री अनुसुइया उइके। आपके पास पाँच मिनट हैं।

सुश्री अनुसुइया उइके (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, मेरी यह आखिरी स्पीच है और मैं आपसे अनुरोध करती हूँ कि मुझे पाँच मिनट और अधिक मिल जाएँ, तो बहुत मेहरबानी होगी। मैं क्षमा चाहती हूँ कि कल मैं आपके प्रति आभार व्यक्त नहीं कर पाई। आपने जितना सहयोग और आशीर्वाद दिया है, उसके लिए मैं माननीय कुरियन साहब और आपके प्रति बहुत आभार व्यक्त करती हूँ, क्योंकि आपका मेरे प्रति बहुत सहयोग रहा है। इसके साथ ही मैं हमारे माननीय मुख्य मंत्री, शिवराज चौहान जी, जिनकी मुझे राज्य सभा पहुँचाने में बहुत बड़ी भूमिका रही है, उनके प्रति भी आभार व्यक्त करती हूँ।

सबसे पहले मैं माननीय पूर्व रेल मंत्री, त्रिवेदी जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने जो छिन्दवाड़ा से पातालकोट एक्सप्रेस चलती है, पहले उसे छिन्दवाड़ा से झाँसी, जब ममता जी थीं, उस समय उन्होंने किया, फिर झाँसी से बढ़ा कर ग्वालियर किया और फिर ग्वालियर से बढ़ा कर दिल्ली तक कर दिया। वह पहले सप्ताह में मात्र दो ही दिन चलती थी, लेकिन अब इस बजट में उन्होंने इसे प्रतिदिन चलाने की जो घोषणा की है, इसके लिए मैं अपने छिन्दवाड़ा जिले और मध्य प्रदेश की जनता की ओर से उनके प्रति बहुत-बहुत आभार व्यक्त करती हूँ और धन्यवाद देती हूँ।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं एक बात कहना चाहूँगी कि छिन्दवाड़ा और मंडला भौगोलिक दृष्टि से पूरे ही आदिवासी बहुल जिले हैं। छिन्दवाड़ा से मंडला के लिए जो गाड़ी जाती थी, उसको बंद कर दिया गया। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि उस गाड़ी को, क्योंकि उस लाइन में ट्रैफिक बहुत रहता है, उसे पुनः मंडला तक चलाने के लिए आप स्वीकृत करें, तो बड़ी कृपा होगी। माननीय उपसभापति

[सुश्री अनुसुइया उइके]

महोदय, इसी तरह से छिन्दवाड़ा से इन्दौर जाने वाली जो गाड़ी है, उसमें प्रथम श्रेणी का जो कोच लगता है, करीब-करीब 25 वर्षों से वही कोच चल रहा है। समय-समय पर मैंने इस बात का निवेदन भी किया था कि कम से कम उसमें नया कोच लग जाए। चूंकि उसमें बहुत सारे लोग छिन्दवाड़ा से भोपाल और इन्दौर तक सफर करते हैं और वह कोच बहुत पुराना हो गया है, साथ ही उस कोच में काफी गन्दगी भी रहती है। इसलिए मैं आपसे उस ट्रेन में नये कोच लगाए जाने का निवेदन कर रही हूँ।

इसी तरह जो पंचवैली एक्सप्रेस ट्रेन है, उसमें प्रतिदिन कम से कम 100 से ऊपर प्रतीक्षा सूची या वेटिंग लिस्ट रहती है। यदि उसमें एक अतिरिक्त कोच लगा दें तो बहुत कृपा होगी क्योंकि उसमें इतने लोग सफर करते हैं कि लोगों को आरक्षण नहीं मिल पाता। उसके लिए एक अतिरिक्त कोच की बहुत ज्यादा आवश्यकता है।

छिन्दवाड़ा से मुम्बई के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है, वह नागपुर या आमला होते हुए जाती है और सभी को नागपुर जाकर गाड़ी पकड़नी पड़ती है। इसलिए छिन्दवाड़ा से मुम्बई के लिए एक गाड़ी चलाई जाए या कुछ कोच छिन्दवाड़ा से इटारसी तक लगाए जाएं तथा वहाँ से किसी दूसरी गाड़ी में इन कोचों को जोड़ कर मुम्बई तक भेजा जाए। इससे भी वहाँ की जनता को बहुत राहत मिलेगी।

दूसरा, नरखेड़ से अमरावती तक जो ट्रेक है, वह कुछ ही समय में पूर्ण हो रहा है। एक गाड़ी मुम्बई से अमरावती तक आकर दिन भर खड़ी रहती है। यदि इसे मुम्बई-अमरावती-नरखेड़-आमला-छिन्दवाड़ा तक चलाया जा सके, इससे जो रैक दिन भर खड़ा रहता है, उसका उपयोग हो सकता है तथा इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी।

इसी तरह छिन्दवाड़ा से परासिया रेलमार्ग में ओटीओएस, अर्थात् केवल एक गाड़ी प्रणाली को तत्काल समाप्त किया जाए, ताकि एक-एक घंटे का हाल्ट समाप्त हो। इससे काफी सुविधा होगी।

यात्रियों की सुविधा के लिए जुन्नारदेव एवं परासिया स्टेशनों पर पीएनआर स्टेटस जानने हेतु एक मशीन लगाई जाए तथा आरक्षण हेतु पृथक काउन्टर स्थापित किया जाए, यह भी मेरा आपसे अनुरोध है।

माननीय महोदय, छिन्दवाड़ा से एक रास्ता जो भोपाल के लिए जाता है, उसमें जुन्नारदेव एवं इकलेहरा स्टेशन पड़ते हैं। वहाँ से आठ-दस गाड़ियाँ प्रतिदिन निकलती हैं तथा वहाँ क्रॉसिंग बहुत होती है। प्लेटफॉर्म एक तरफ हैं, जिसकी वजह से एक तरह से यात्रियों को गाड़ी में चढ़ने उतरने में कष्ट होता है। वहाँ अगर प्लेटफॉर्म के दोनों ओर पैदलयात्रियों के लिए ब्रिज बनाया जाता है, तो उससे वहाँ के लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी।

महोदय, इसी तरह वहाँ शहर के अन्दर एक मार्ग पर रेलवे फाटक है, जहाँ कई एक्सिडेंट भी हो चुके हैं। वहाँ एक आदर्श नगर परासिया रोड है, जो छिन्दवाड़ा से महुआटोला तक जाती है और उसमें से करीब 10 या 11 गाँवों के लोग गुजरते हैं। वहाँ करीब 4-5 लोगों का एक्सिडेंट भी हो चुका है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वहाँ पर रेलवे फाटक की व्यवस्था करवाई जाए। इसके संबंध में मैंने तीन-चार बार माननीय ममता जी से और माननीय त्रिवेदी जी से भी निवेदन किया है। अब आप से भी मैं यही अनुरोध करती हूँ। इसके लिए वहाँ की जनता ने लिख कर मांग भी की है। वहाँ से करीब 10-15 गाँवों के लोग क्रॉस करते हैं। अगर आप वहाँ रेलवे का फाटक बना दें तो बहुत कृपा होगी।

छिन्दवाड़ा से नागपुर गेज परिवर्तन के दौरान कई स्थानों पर लाइन बिछाने के लिए भूमि की कटाई एवं भराई की जा रही है। भराई के लिए मिट्टी दूसरे स्थानों से खोदकर लाई जाती है। इस कार्य हेतु

यदि निकटतम ग्राम के उपयुक्त स्थल से मिट्टी खोद कर लाई जाती है, तो उस ग्राम में स्थाई रूप से बिना किसी अन्य व्यय के तालाब का निर्माण हो सकता है। इस पर अगर जिला प्रशासन तथा रेलवे प्रशासन से कार्यवाही होती है तो इससे लोगों को स्टाप डैम का भी काफी लाभ होगा।

माननीय मंत्री जी, इसी तरह से छिन्दवाड़ा से नागपुर ब्रॉड गेज परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ है, जिसकी गति धीमी है एवं निर्धारित समय पर वहाँ कार्य नहीं हो रहा है। इस कार्य को निर्धारित समय 2012 तक पूर्ण कराने का प्रयास किया जाए ताकि जल्द ही वहाँ ब्रॉडगेज बन सके। हमारे यहाँ से कमल नाथ जी करीब 25-30 साल से सांसद हैं। अगर सही में इसके लिए उनका प्रयास होता, तो पता नहीं कब से वहाँ पर ट्रेन का काम हो जाता, जो आज विगत दो या तीन वर्षों में छिन्दवाड़ा से झांसी, झांसी से ग्वालियर और दिल्ली तक लाइन पहुँच चुकी है।

माननीय महोदय, पांच साल में जब भी इलेक्शन होता है, तब वह एक घोषणा करते हैं, फिर काम रुकवा देते हैं। केवल चुनाव के लिए ही वह उद्घाटन और उसका भूमि पूजन करने आते हैं। ऐसे ही छिंदवाड़ा में एक फ्लाई ओवर का मामला है। पिछले 25 सालों में उसका भूमि पूजन तीन मंत्रियों द्वारा हो गया। 25 साल पहले जब श्री प्रणब मुखर्जी मंत्री थे, उसके बाद जब अब्दुल गनी खान चौधरी जी मंत्री थे और अभी शायद कोई नए मंत्री वहाँ गए थे, उन्होंने भी वहाँ भूमि पूजन किया है। ...**(व्यवधान)**... मुकुल जी का पता नहीं, अभी आए हैं। लालू प्रसाद जी ने मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की थी, लेकिन, उसका अभी फिर भूमि पूजन हुआ है। ...**(समय की घंटी)**... पता नहीं, शायद कमल नाथ जी वेट करेंगे कि अगले आने वाला चुनाव कैसे जीतूँ, मगर इस तरह से वहाँ की जनता के साथ खिलवाड़ न करें। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूँ कि वहाँ की जनता की आवश्यकता को देखते हुए और वोट की राजनीति न करते हुए आप तत्काल जितनी भी मेरी माँगें हैं, उन सारी माँगों को पूरा करेंगे, ऐसा मुझे विश्वास है।

इन्हीं शब्दों के साथ, माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे बहुत समय दिया। धन्यवाद।

प्रो. अलका क्षत्रिय : उपसभापति महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2012-2013 के रेल बजट, जो प्रस्तुत रेल बजट है, उसका समर्थन करती हूँ। मैं समय की मर्यादा को ध्यान में रखते हुए जिन बातों को मेरे साथियों ने पहले बताया है, उनको दोहराने के बजाय कुछ अन्य मुद्दों की ओर इस सदन का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगी।

सर, सबसे पहले मैं ममता जी द्वारा 2009-2010 और 2010-2011 के दोनों रेल बजटों में जो बात कही गई थी, उनकी ओर मैं सदन का ध्यान जरूर आकृष्ट करना चाहूँगी। ममता जी ने वर्ष 2009-2010 में कहा था कि जिस प्रकार लोकतंत्र में वोट डालने का अधिकार सबको है, उसी तरह विकास का अधिकार भी सबको है और इसीलिए उन्होंने कहा था कि हम लोग आर्थिक व्यवहारिता की पुरानी सोच के बदले सामाजिक व्यवहारिता की जो बात है, उस पर विचार करें। उनके कहने का मतलब यह था कि जो बात आर्थिक रूप से गैरव्यवहारिक है, लेकिन जो सामाजिक दृष्टि से आवश्यक है, उस पर हमें ध्यान देना चाहिए। इसी तरह से 2010-2011 में भी उन्होंने सम्पर्कता की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए वाणिज्यिक लाभप्रदता की बजाय सामाजिक उत्तरदायित्व को महत्व दिया था। उनका मानना था कि सम्पर्कता के बिना जो आज लाभप्रद नहीं है, वही सम्पर्कता मुहैया कराने के बाद लाभप्रद हो जाएगा। ये दो बातें मैं सदन के माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूँ। साथ ही, जब दिनेश त्रिवेदी जी ने इस बजट के ऊपर अपना वक्तव्य दिया था, तब उन्होंने अपने बजट भाषण में "माँ, माटी और मानुष" के आशीर्वाद की बात कही थी। यह बात कहते हुए उन्होंने कहा था कि समय की माँग को देखते हुए हमें सुरक्षा तथा

[प्रो. अलका क्षत्रिय]

उसके साथ ही आधुनिकीकरण के ऊपर सबसे ज्यादा ध्यान देना चाहिए और इसके लिए उन्होंने रेलवे संरक्षा प्राधिकरण और साथ ही रेलवे अनुसंधान एवं विकास परिषद की स्थापना करने का जो प्रस्ताव किया था, उसका मैं समर्थन करती हूँ। बाकी बातों की ओर जैसे सभी सांसदों ने उनका समर्थन किया है, उनका मैं भी समर्थन करती हूँ।

सर, मैं गुजरात से आती हूँ। मैं खासकर मेहसाना और उत्तर गुजरात की बात रखना चाहती हूँ। मैं सदन को यह बताना चाहती हूँ कि दिनेश त्रिवेदी जी और ममता बनर्जी जी, दोनों ने गुजरात के एम.पी.ज़. के साथ मीटिंग की थी। गुजरात के एम.पी.ज़. को उनके एरिया में क्या चाहिए, उसकी जानकारी लेकर उनको पूरा करने का आश्वासन दिया था। दिनेश त्रिवेदी जी ने तो एक कदम आगे बढ़ कर कुछ राज्यों का दौरा भी किया था और हमें आश्वासन दिया था, लेकिन मैं यह बताना चाहती हूँ और इस बात को बताते हुए मुझे बड़ा खेद भी है कि रेल मंत्री जी ने मीटिंग में दिए गए एश्योरेंस को, कुछ प्रोजेक्ट्स के सर्वे रिपोर्ट आने के बाद भी, उनको पूरा नहीं किया है।

सर, मैं सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए सीधे विस्तार की ही बात करती हूँ। इसके साथ ही पूरे भारतवर्ष में और गुजरात में उन्होंने जो नई ट्रेनें दी हैं या नए गेज परिवर्तन और सर्वे प्रोजेक्ट्स की जो बात की है, उसका मैं समर्थन करती हूँ और उसके लिए उनको धन्यवाद देती हूँ, उनका आभार व्यक्त करती हूँ। मैं कहना चाहूँगी कि ममता जी ने भी धार्मिक स्थानों को जोड़ने की बात अपने बजट भाषण में कही थी। गुजरात में एक सबसे बड़ा धार्मिक स्थान है, एक शक्ति-स्थल है और जिसे शक्तिपीठ कहा जाता है - अम्बा जी। उन्होंने मेहसाना-आबू रोड वाया तारंगा और अम्बा जी लाइन की बात कही थी। जिसका सर्वे करवाने की बात उन्होंने पिछले बजट में कही थी, लेकिन इस बजट में कहीं भी उसका कोई जिक्र नहीं किया गया है। अम्बा जी सबसे बड़ा शक्ति स्थल है। ऐसा कहा जाता है कि वहाँ माँ का हृदय पड़ा हुआ है। तारंगा, जो कि जैन धर्म और बौद्ध धर्म का स्थान है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगी कि इस बात की ओर आप ध्यान देंगे।

साथ ही, रामदेव पीर का जो मंदिर है, वहाँ के लिए आपने अहमदाबाद से रामदेवड़ा तक महीने में एक बार, सिर्फ दूज के दिन एक स्पेशल ट्रेन चलाने की बात की थी और कहा था कि एक दिन ट्रेन चलाने में हमें कोई मुश्किल नहीं है, लेकिन बजट में इसका कोई भी जिक्र हमें दिखाई नहीं दे रहा है। मैं यह बताना चाहती हूँ कि मुम्बई से अहमदाबाद के लिए काफी ट्रेन्स हैं और वे ट्रेन्स अहमदाबाद आकर करीब-करीब 6-7 घंटे के लिए खड़ी रहती हैं, रुकी रहती है। अगर उन ट्रेनों में से एक-आध ट्रेन को आप आबू रोड या पालनपुर तक बढ़ा देंगे और एक-आध ट्रेन को पाटन तक बढ़ा देंगे, तो पूरे नॉर्थ गुजरात की जनता को उसका लाभ मिलेगा। वैसे भी उन ट्रेनों को 5-6 घंटे खड़ी रहने से कोई फायदा नहीं है, इसलिए इस ओर भी आप ध्यान देंगे।

सर, मैं दूसरी बात यह कहना चाहती हूँ कि रेलवे की एक पॉलिसी गेज परिवर्तन की है, जिसके अंतर्गत मीटर गेज लाइन्स को ब्रॉड गेज लाइन्स में परिवर्तित करना है, लेकिन मैं बताना चाहती हूँ कि गेज परिवर्तन करने से उस जगह पर पूरी रेल सेवा बंद हो जाती है। यह काम कभी-कभी साल, दो साल तक चलता रहता है, लेकिन सबसे बड़ी दिक्कत हमें तब होती है, जब गेज परिवर्तन होने के बाद भी उस रूट पर पहले से जो पुरानी ट्रेन थी, वह ट्रेन चालू नहीं की जाती है। इस संबंध में मैं एक उदाहरण देना चाहूँगी कि पहले हमारी डिमांग पाटन-मेहसाना लाइन को चालू करने की थी। हालांकि उसको तो

आपने चालू कर दिया, लेकिन गेज परिवर्तन होने के बाद हमारी मांग राजकोट से दिल्ली वाया वीरमगाम-मेहसाना की जो ट्रेन थी, उसे चलाने की थी, उसे पूरा नहीं किया गया है, उस ओर आप जरूर ध्यान देंगे।

साथ ही, मैं यह कहना चाहूंगी कि गुजरात एक बॉर्डर स्टेट है। अगर कभी ऐसी परिस्थिति आ जाए कि आर्मी को अहमदाबाद **cantonment** से बॉर्डर पर शिफ्ट करने की जरूरत पड़ जाए, तो इसके लिए हमारी यह मांग थी और यह पूरे देश की मांग है कि अहमदाबाद से कच्छ भुज वाया मेहसाना-चानासामा पर संखेत्वर और राधनपुर होकर एक रेलवे लाइन बिछायी जानी चाहिए। इस ओर भी आप ध्यान देंगे।

साथ ही, मैं बताना चाहती हूँ कि बलसाड-सोनपुर और सूरत-वाराणसी के बीच जो ट्रेन थी, उसको आपने आगे तक बढ़ाया है। बलसाड-सोनपुर के बीच चलने वाली ट्रेन को छपरा तक और सूरत-वाराणसी के बीच चलने वाली ट्रेन को आपने मुजफ्फरपुर तक बढ़ा दिया है।

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

इन दोनों ट्रेनों को आपने बिहार तक बढ़ा दिया है, यह बड़ी अच्छी बात है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद करना चाहूंगी, लेकिन इससे एक दिक्कत और बढ़ गई है कि इसके बिहार तक बढ़ने से अब यह ट्रेन आगे से ही पूरी भर कर आती है, जिससे उत्तर प्रदेश के लोग जो सूरत में काम करते हैं, उनको उसमें बैठने की जगह नहीं मिलती है। इसलिए, उत्तर प्रदेश के जो लोग सूरत में हैं, उनकी यह मांग है कि सूरत-वाराणसी के बीच एक और ट्रेन चलायी जाए। अगर ऐसा हो जाता है, तो इससे उनको भी काफी लाभ होगा।

मैं अहमदाबाद की बात करना चाहूंगी कि अहमदाबाद-दिल्ली के बीच एक राजधानी ट्रेन है, उसकी लाइन को दोहरीकरण करने का काम लंबे अर्से से चल रहा है, लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मेरी मांग है कि उसको आप जल्द से जल्द पूरा करवाएं, ताकि लोगों को उससे सहूलियत हो। इससे समय की भी बचत होगी और ट्रेन भी जल्दी पहुंचेगी।

मैं बताना चाहती हूँ कि सैद्धांतिक तौर पर रेल मंत्रालय को एक बात स्वीकार करना चाहिए कि जहाँ-जहाँ राजधानी ट्रेन्स के स्टोपेज हैं, वे स्टेशंस बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन्स होंगे, तभी आपने उन स्टेशनों पर उनका स्टोपेज दिया होगा। मेरी मांग है कि अब जब भी कोई नई ट्रेन शुरू हो और अगर वह राजधानी ट्रेन की रूट से निकलती हो, तो स्वाभाविक रूप से जहाँ राजधानी ट्रेन की स्टोपेज हो, उस स्टेशन पर उस ट्रेन की स्टोपेज होनी ही चाहिए, लेकिन ऐसा होता नहीं है। जैसे, मैं मेहसाना की बात करना चाहती हूँ, जहाँ से मैं आती हूँ। मेहसाना नॉर्थ गुजरात का कर्मशियल हब है। इसके साथ ही पूरे भारतवर्ष में सबसे ज्यादा **crude oil** का प्रॉडक्शन मेरे जिले में होता है। वहाँ एक उंझा नामक जगह है, जहाँ जीरा, सौंफ और ईसबगोल का इंटरनेशनल मार्केट है। भारत में दो ही सूर्य मंदिर हैं - एक ओडिशा में है और एक मेरे जिले, मेहसाना के मोढेरा में है, इसलिए वहाँ काफी टूरिस्ट भी आते हैं। मेहसाना में जो दूधसागर डेयरी है, पूरे गुजरात में वहाँ सबसे ज्यादा दूध का प्रॉडक्शन होता है। हरियाणा के मानेसर में हमारा जो डेयरी प्रोजेक्ट चल रहा है, वहाँ हम हर रोज दस लाख लीटर दूध बाई रोड भेज रहे हैं। अगर आप मेहसाना में यह सुविधा दे देंगे, तो यहाँ दूध बाई रेल पहुंचेगा। इससे आपको भी इनकम होगी और यहाँ के लोगों को दूध जल्दी मिल जाएगा। सर, मैं बताना चाहती हूँ कि आपने लालू जी के समय में मेहसाणा में राजधानी ट्रेन्स की स्टॉपेज दी थी, लेकिन उसके बाद जितनी ट्रेन्स चलीं, उनकी स्टॉपेज वहाँ नहीं हो रही है। इसको आप देखिए और आप यह जरूर बताइये कि अगर आगे कोई भी ट्रेन शुरू हो, तो उसकी स्टॉपेज उस स्टेशन पर जरूर होना चाहिए।

[प्रो. अल्का क्षत्रिय]

मैं एक बात और कहना चाहूँगी कि आधुनिक समय में आपने कम्प्यूटरीकरण कर दिया है, लेकिन कम्प्यूटरीकरण होने के बावजूद वीआईपी कोटे से जो टिकटें रिलीज़ होती हैं, उनमें रिजर्वेशन करवाने या वीआईपी का लेटर देने के लिए मेहसाणा, पाटन, बनासकांठा, साबरकांठा और गांधीनगर के लोगों को अहमदाबाद तक जाना पड़ता है, तो फिर इससे हमें क्या फायदा। आप कम से कम वहाँ किसी को जिम्मेदारी सौंपिए। कम्प्यूटरीकरण होने की वजह से वहाँ से उनको मैसेज भेज सकते हैं, इस बात पर आप ध्यान दें।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : प्लीज़।

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, अब ज्यादा नहीं, बस एक-बातें और हैं।

जैसा कि हमारे साथी, जो कि हमारे जिले के ही हैं, ने सिद्धपुर के बारे में बताया कि वह मातृ श्राद्ध के लिए प्रसिद्ध है, तो सिद्धपुर के महत्व को देखते हुए उसको पूरे भारतवर्ष के साथ जोड़ने की आवश्यकता है। इसके लिए अगर आप ज्यादा से ज्यादा ट्रेन्स मेहसाणा तक दे देंगे, तो सिद्धपुर भी हमारे नजदीक है और वह पूरे भारतवर्ष के साथ जुड़ जाएगा।

मैं एक और बात बताना चाहती हूँ कि पहले हमने कुलियों को गैंगमैन या लाइनमैन बनाने का काम किया है। यह बहुत अच्छी बात है कि उनको सरकारी नौकरी दी गयी, लेकिन इस वजह से कुलियों की संख्या कम होने के कारण वृद्ध लोगों, औरतों और बच्चों को अपना सामान उठा कर चलने में काफी दिक्कत होती है, इसलिए नये कुलियों की भर्ती करने की जरूरत है।

अब मैं आखिरी बात बताऊँगी कि जो बान्द्रा-बीकानेर ट्रेन है, उसको डेली करने की जरूरत है, क्योंकि उस पर काफी ट्रैफिक रहता है। वलसाड-जोधपुर, अजमेर-अहमदाबाद और अहमदाबाद-गोरखपुर के बीच चलने वाली जो ट्रेन्स हैं, उनको आपने वाया पालनपुर चलाया है, यह बहुत अच्छी बात है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद कहूँगी, लेकिन कोयम्बटूर से बीकानेर तक चलने वाली जो ट्रेन है, उसको अगर आप वाया समडारी भिलडी चला देंगे, तो वहाँ के लोगों को भी उसका लाभ मिल जाएगा और उनका देश के बाकी हिस्सों से सम्पर्क बढ़ जाएगा। अब मैं आखिरी बात कहूँगी।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : आपकी आखिरी बात कितनी है?

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, मेरी एक ही आखिरी बात है, जिसे मैं बताना चाहूँगी कि मुम्बई में सेंट्रल रेलवे और पश्चिमी रेलवे का जोनल ऑफिस है, जबकि पश्चिमी रेलवे की सबसे ज्यादा लाइन्स, करीब 80 प्रतिशत गुजरात में हैं। हमारी यह बहुत लम्बे अर्से से डिमांड रही है कि पश्चिमी रेलवे का जोनल ऑफिस गुजरात के अहमदाबाद में होना चाहिए, क्योंकि यही समय की माँग है। आप यह देखिए कि जहाँ 80 प्रतिशत लाइन्स हैं, वहाँ जोनल ऑफिस नहीं है और जहाँ 20 प्रतिशत लाइन्स हैं, वहाँ जोनल ऑफिस दिया गया है।

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

प्रो. अलका क्षत्रिय : इससे कहीं न कहीं ऐसा लगता है कि ऑफिसर्स लोग मुम्बई छोड़ना नहीं चाहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : ओके, हो जाएगा। अब आप बस कीजिए।

प्रो. अलका क्षत्रिय : आपने मेरी बात सुनी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ।

श्री राम कृपाल यादव : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि बहुत देर से ही सही, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सर, मैं एक निवेदन करना चाहता हूँ कि आप घंटी तुरन्त मत बजा दीजिएगा।

महोदय, जैसा कि लगभग सभी माननीय सदस्यों ने कहा कि भारतीय रेल आम लोगों की जीवन रेखा है। उन्होंने बिल्कुल सही बात कही। अगर एक दिन भी रेलवे की हड़ताल हो जाती है, तो कोहराम मच जाता है। लोगों को कितनी परेशानियाँ झेलनी पड़ती हैं, हम सब लोग उसका एहसास कर सकते हैं। महोदय, रेल का जो बजट है, मैं मानता हूँ कि कमोबेश यह एक संतुलित बजट है। कुछ कमियाँ हैं, जिनको दूर करने का बहुत कुछ प्रयास किया गया है। रेलवे ने खास तौर पर दो महत्वपूर्ण कमिटियाँ, काकोदकर और सैम पित्रोदा की देखरेख में बनाई और इन कमिटियों ने जो **Reports** दी हैं, उनसे निश्चित तौर पर यह पता चलता है कि रेलवे की हालत कुछ ठीक नहीं है और रेलवे परेशानियों से गुजर रही है। स्थिति यह है कि इसमें 14 लाख कर्मचारी हैं। उन कर्मचारियों के वेतन भी नियमित रूप से भुगतान नहीं किए जा रहे हैं, जो चिंता का विषय है। इस प्रकार संवेदकों का भुगतान करने में रेल असमर्थ हो गई है, जिसकी वजह से विकास में काफी अवरोध आ रहा है और विकास ठप्प सा हो गया है। यही कारण है कि बजट में जिन बातों का जिक्र किया गया है, उसमें 487 प्रोजेक्ट लम्बित पड़े हुए हैं। इसके अलावा कई कमियाँ सामने नज़र आ रही हैं, जिसके कारण रेल की समुचित व्यवस्था चरमरा सी गई है। मैं समझता हूँ कि रेल का जो अपना रेपो है, प्राइवेट इन्वेस्टर्स हैं, वे आने में घबरा रहे हैं। यह इसके शुभ संकेत नहीं हैं। इसलिए हमारी रेल की जो आर्थिक विश्वसनीयता है उस पर धब्बा सा लग गया है। मैं समझता हूँ कि इस कारण बहुत सारी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। मैं माननीय मुकुल राय जी के प्रति शुभकामना देना चाहता हूँ, बधाई देना चाहता हूँ कि ये नए रेल मंत्री के रूप में आए हैं, जमीन से जुड़े हुए एक कार्यकर्ता के रूप में भी ये रहे हैं। इनको काफी अनुभव है और मुझको भरोसा है कि इनके नेतृत्व में रेल कुछ अच्छा काम करेगा और देश की जनता की इच्छाओं के अनुरूप इसको उचित स्थान पर ले जाने का काम करेंगे। जैसा कि पूर्व रेल मंत्री ने कहा कि वे रेल को आई.सी.यू. से निकालना चाहते हैं, मैं समझता हूँ कि वे उसमें अपने प्रयासों से सफल होंगे।

महोदय, मैं आपसे निवेदन करूँ कि मुझे ऐसा लगता है कि पिछले दो-तीन बजट में बिहार के प्रति कुछ नज़रिया ठीक-ठाक नहीं लग रहा है। आज मैं आपके माध्यम से देश की जनता को, सदन को यह जानकारी दे दूँ कि आज बिहार ने अपना सौवां वर्ष पूरा कर लिया है और वह इसको पूरे देश में सेलिब्रेट कर रहा है। मैं निवेदन करूँगा कि माननीय मंत्री जी, बिहारवासियों को एक उपहार देने का काम करें, जिसकी आबादी दस करोड़ अड़तीस लाख है। बहुत सारी योजनाएँ आपके यहाँ पेंडिंग पड़ी हुई हैं, ये महत्वपूर्ण योजनाएँ हैं। पिछले दो-तीन वर्षों से रेल का बजट आ रहा है, उसमें बिहार की उपेक्षा की जा रही है। कुछ महत्वपूर्ण योजनाएँ हैं, जिनका मैं यहाँ जिक्र कर दूँ। पाँच-सात योजनाएँ हैं जो बहुत महत्वपूर्ण योजनाएँ हैं। इन योजनाओं में राशि नाममात्र की दी जा रही है और उसमें कोई खास काम नहीं हो पा रहा है। पूर्व में जो प्रोजेक्ट सैंक्शंड किए हैं, उसमें डीजल लोको फैक्टरी मधेपुरा, इलेक्ट्रिक लोको फैक्टरी मधेपुरा, रेल व्हील फैक्टरी छपरा, रेल व्हील फैक्टरी डालमिया नगर, वैगन वर्कशॉप छपरा, न्यू डी.एम.यू. शैड सोनपुर, एक्सटेंशन ऑफ वर्क लोको शैड समस्तीपुर, इसी तरह के वर्कशॉप जमालपुर, रेल फैक्टरी की कई योजनाएँ काफी दिन से पेंडिंग पड़ी हुई हैं। छपरा में जो रेल फैक्टरी है, यह पूर्व रेल मंत्री का

[श्री राम कृपाल यादव]

क्षेत्र है, वहाँ पर भी काम अधूरा सा है। तो मेरा निवेदन होगा कि ये जो महत्वपूर्ण फैक्टरियाँ हैं, जिससे रेलवे को आत्म-निर्भरता हो जाएगी।

अगर आपकी महती कृपा हो तो उसमें आप राशि आबंटित करके इन स्कीम्स को आप जिन्दा करके चलाने की कोशिश कीजिए। चार-पाँच और जो महत्वपूर्ण योजनाएँ हैं, उसका भी जिक्र मैं कर देना चाहता हूँ। महोदय, अगर मैं विस्तार से बात रखूँगा तो समय भी अधिक लगेगा।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Mr. Ram Kripalji, just a minute. I hope the House agrees that we sit till this business is over.

श्री राम कृपाल यादव : सर, दीघा और पहलेजा में रेलवे ब्रिज और रेलवे रोड का निर्माण हो रहा है और यह पूरे बिहार का लाइफ लाइन है। वहाँ पहले से महात्मा गांधी जी के नाम पर जो रोड ब्रिज है, श्रीमती इंदिरा गांधी जब प्रधान मंत्री थीं तो उन्होंने यह बिहार को उपहार दिया था, वह अब निश्चित तौर पर मरणासन्न स्थिति में है। उस की **alternative** व्यवस्था के लिए दीघा में रेलवे ब्रिज पर रोड ब्रिज बनाने का काम किया जा रहा है जिसके काम में बहुत प्रोग्रेस है, लेकिन वह स्लो है। महात्मा गांधी सेतु के खराब हो जाने के कारण लोगों को आने-जाने में बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। इस पुल के निर्माण की प्रोग्रेस थोड़ी स्लो है, इसे और तेजी से पूरा करने की जरूरत है। मैं समझता हूँ हमारा जिला, जो हमारी लोक सभा की **constituency** भी रही है, जब हम लोक सभा के मंत्री थे, बिहटा से औरंगाबाद, न्यू रेलवे लाइन sanction हुई थी, उसके लिए जमीन भी **acquire** हो चुकी है, मगर अभी तक उस रेलवे लाइन के निर्माण का काम प्रारंभ नहीं हुआ है। उस इलाके में आज तक लोगों ने ट्रेन देखी तक नहीं है। इसीलिए मेरा आपसे निवेदन है कि इस बारे में भी तवज्जो दें।

महोदय, दानापुर मंडल के अंतर्गत बहुत सारे स्टाफ क्वार्टर्स बने हुए हैं। वे आज बड़ी बुरी स्थिति में हैं। वह आप का स्टाफ है, वे लोग आप के रेलवे परिवार का अंग हैं और मैं समझता हूँ कि अगर वे तकलीफ में हैं तो आप स्वयं तकलीफ में हैं। इसलिए उनकी हालत सुधारने की ओर भी ध्यान दें।

महोदय, देश के विभिन्न भागों में वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशंस बनाने की बात की गयी थी। महोदय, बिहार की राजधानी, पटना जंक्शन है, उसे भी वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की बात की गयी थी, लेकिन अभी तक उसके लिए कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है। इस तरफ भी आप निगाह रखिए। बिहार में कई मॉडल स्टेशंस के निर्माण की बात की गयी, लेकिन वह काम भी ठप्प पड़ा है। उस बारे में भी आप तवज्जो देंगे। महोदय, एक महत्वपूर्ण योजना मुगलसराय से मुकामा की है। आप देखते हैं कि बहुत सी ट्रेन्स जब बिहार में प्रवेश करती हैं और मुगलसराय के बाद वे स्लो हो जाती हैं। महोदय, मुगलसराय और मुकामा के बीच में बहुत लोड है। वहाँ तीसरी रेल लाइन बनाने की मांग बहुत सालों से की जा रही है। वहाँ पैसेंजर ट्रेन की वजह से एक्सप्रेस ट्रेन्स के आने-जाने में बाधा पहुँचती है। इसलिए मेरा निवेदन होगा कि वहाँ तीसरी लाइन के निर्माण पर तवज्जो दें। इसके निर्माण से बिहार के लोगों को बहुत फायदा होगा।

महोदय, अभी मेरी बहन अलका जी बता रही थीं कि कुली को गैंगमैन बनाने का काम यू.पी.ए. 1 की सरकार ने किया था और बहुत सारे कुलियों को गैंगमैन बनाया गया है, लेकिन उसमें बहुत सारे लोग छूट गए हैं। इस कारण उन लोगों में काफी **agitation** है। इसलिए मेरा आप से निवेदन है कि जो कुली अब **criteria** पूरा कर रहे हैं और वे छूट गए थे, उन की तरफ भी आप निगाह करिए और इन बचे हुए कुलियों को भी गैंगमैन बनाने की कार्यवाही करिए।

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

श्री राम कृपाल यादव : सर एक-दो मिनट और दे देते तो आप की बड़ी कृपा होगी। मैं आप के आदेश का अनुपालन करूंगा। सर, मैं आप की क्लास का सच्चा विद्यार्थी हूँ।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : और दो मिनट ले लीजिए।

श्री राम कृपाल यादव : सर, अगर आप की अनुमति हो तो बिहार से संबंधित जो मेरी मांगें हैं, उन्हें मैं टेबल पर रख देता हूँ। इन्हें मेरे भाषण में जुड़वा दें। अंत में मैं आप से निवेदन करूंगा कि आप ने कुछेक अच्छे स्टेप्स लिए हैं जिनकी मैं प्रशंसा करता हूँ। आप ने **Safety fund** बनाकर अच्छा काम किया है। आज **safety** की बहुत जरूरत है। आप **Safety fund** में 24000 करोड़ रुपए लगाना चाहते हैं। यह एक अच्छा कदम है और इस से लोगों की सुरक्षा में काफी सुविधा होगी।

महोदय, खान-पान व्यवस्था हटा ली गई है, उसे आई.आर.सी.टी.सी. कहते हैं। इसके लिए कोई **infrastructure develop** नहीं किया है जिसकी वजह से खान-पान व्यवस्था में बहुत कमी आ गई है। इस पर भी विचार किए जाने की आवश्यकता है। आप किसी ट्रेन में चले जाइए, खासतौर पर जिस बिहार से हम आते हैं, वहाँ की ट्रेन्स का खान-पान तो इतना चौपट है कि अगर खा लीजिएगा, तो निश्चित तौर पर आपकी तबियत खराब हो जाएगी। मैं जब दूसरी जगह जाता हूँ, एक बार मैं मुम्बई गया, ट्रेन से सफर कर रहा था, वहाँ के खान-पान को देखा, तो वहाँ के खान-पान में और हमारे यहाँ के खान-पान में जमीन-आसमान का अंतर पाया। इसलिए उस ओर देखने की जरूरत है।

सर, मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूँ। जो पैसेंजर ट्रेन हैं, उनकी हालत ठीक नहीं है, खासतौर पर जो बिहार के इलाके में ट्रेन जाती हैं, उनके हालात तो बिल्कुल ठीक नहीं है। निश्चित तौर पर उनको व्यवस्थित करने की जरूरत है। आम लोग, गरीब लोग, जिसकी चिंता ममता जी कर रही हैं और जिनके दबाव से यात्रियों का किराया भाड़ा आप कम करने जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि उनकी तरफ निगाह रखिए। पैसेंजर ट्रेन्स को अपटू मार्क कीजिए, उनमें बिजली नहीं होती है, जैसा सभी माननीय सदस्यों ने कहा। प्लेटफॉर्म की हालत भी ठीक नहीं है, जिसको ठीक-ठाक करने की जरूरत है, दुरुस्त करने की जरूरत है।

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

श्री राम कृपाल यादव : सर, बहुत सारे स्टेशन ऐसे हैं, जहाँ ड्रिंकिंग वाटर नहीं है, रहने के लिए शेड नहीं है। इन तमाम चीजों पर भी तवज्जोह देने की जरूरत है। आपने मुझ पर विशेष कृपा की है, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी नए जोश के साथ, चूँकि नौजवान हैं, नए जोश के साथ काम करेंगे और रेल को वर्ल्ड क्लास लेवल तक पहुँचाने में अपनी भूमिका निभाएंगे।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : प्लीज, बैठिए। श्री हुसैन दलवाई।

श्री राम कृपाल यादव : सर, सभी माननीय सदस्यों ने जो अपनी भावना रखी है, उस ओर तथा खासतौर पर बिहार पर विशेष तवज्जोह देने का काम करेंगे। बिहार का सौ वर्ष पूरा हो रहा है, उसके लिए निश्चित तौर पर बिहार-वासियों को गिफ्ट देने का काम करेंगे। जो पुरानी योजनाएं हैं, उनको पूरा करने का काम करेंगे। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : हुसैन जी, पांच मिनट।

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र) : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी। मैं पांच मिनट भी नहीं लूंगा, मुक्तसर में बोलूंगा। मैं कोंकण से आया हूँ, जो पहले कोंकण रेलवे के ट्रेक बने, वह एक ही ट्रेक बन गया है, जिससे

[श्री हुसैन दलवई]

कोंकण में और गाड़ियों का जाना बड़ा मुश्किल हो गया है। उसे डबल ट्रेक करने की मांग बहुत दिनों से है, जिसे पूरा करने के लिए मंत्री महोदय को थोड़ा उसके ऊपर ध्यान देना चाहिए। दूसरा यह है कि मुम्बई से लेकर सावंतवाड़ी तक जो गाड़ी जाती है, वह गाड़ी फिर साफ-सफाई के लिए और दुरुस्ती के लिए गोवा में जाती है। उसकी बजाय मडुरा में एक टर्मिनल बनाया जाए, जो गोवा और महाराष्ट्र की सीमा है। यह सावंतवाड़ी ताल्लुका में आता है। सावंतवाड़ी के तहसीलदार ने और सरकार ने उसके लिए 29 एकड़ जमीन देना कबूल भी किया है। इसे जल्दी से जल्दी किया जाए। फिर मैं यह कहूंगा कि कोल्हापुर-राजापुर का सर्वे हो गया है, **survey in progress** बोला जाता है, वह लाइन अगर होगी और कराड-चिपलुणलु रेल लाइन होगी, तो घाट और कोकल नजदीक आ जाएंगे, जिसकी वजह से, बड़े पैमाने पर जो वहाँ अभी खेती का उत्पादन होता है, वह जरूर आर्थिक प्रगति में सहायक होगा। वहाँ से कोंकण में जो बंदरगाह हैं, उन बंदरगाह से निर्यात भी बड़े पैमाने पर हो सकता है। मैं फिर यह भी कहूंगा कि कोंकण से जाने वाली जो गाड़ियाँ हैं, उनमें कोंकण के लोगों के लिए आरक्षित सीटें नहीं होती, अगर होती हैं तो बहुत ही कम होती हैं, उन्हें बढ़ाना बहुत जरूरी है। मेरे ख्याल से कोंकण के लिए रत्नागिरि और सावंतवाड़ी के लिए मुम्बई से एक-एक और गाड़ी जाना जरूरी है। अगर इतना करेंगे, तो वह एक बड़ा काम होगा।

मैं मुम्बई के बारे में मुक्तसर में कहूंगा कि मुम्बई के बारे में मंत्री महोदय ने एक बड़ी बात की है कि 75 नई गाड़ियाँ छोड़ेंगे, डबल डेकर रेलवे करेंगे और इलेवेटेड रेलवे करेंगे। ये 75 गाड़ियाँ छोड़ने से थोड़ा सा लोगों को दिलासा मिल सकता है, लेकिन मेरा यह कहना है कि आज रेलवे को जो बड़े पैमाने पर फायदा होता है, वह सब-अर्बन ट्रेन से होता है, लेकिन सब-अर्बन ट्रेन में काम करने जो कर्मचारी और मजदूर लोग हैं उनको जिस हालात में चलना पड़ता है, उसके ऊपर ध्यान देना बहुत जरूरी है। इसके बिना मुम्बई का यातायात ठीक ढंग से मैनेज नहीं हो सकता। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें देनी चाहिए और सभी ट्रेनें 12 डिब्बों की कर देनी चाहिए। इसके अलावा **elevated trains and double decker trains** के बारे में भी जल्दी से जल्दी सोचना चाहिए, केवल **announcement** करने से काम नहीं चलेगा।

मेरा सुझाव है कि रेलवे के ट्रेक बनाने या उन पर मिट्टी डालने का जो काम होता है, इनको महात्मा गांधी राष्ट्रीय रोजगार योजना के अंतर्गत शामिल करने से उस पैसे का लाभ भी रेलवे को मिल सकेगा।

मैं बांद्रा इलाके से आता हूँ। वहाँ बहरामपाड़ा, नवपाड़ा आदि कई ऐसे इलाके हैं, जहाँ बड़े पैमाने पर गरीब बस्तियाँ हैं और वे गरीब लोग रेलवे की जमीन पर रहते हैं। अभी उनको वहाँ से हटाना मुश्किल है। मेरा सुझाव है कि उस इलाके का **redevelopment** करके, वहाँ पर **commercial complex** बनाया जाए। इससे रेलवे को बड़े पैमाने पर पैसा मिलेगा और मुम्बई में रेलवे को विकास के काम करने हैं, उनके लिए बड़ी राशि उपलब्ध हो सकेगी और वहाँ बसे हुए गरीब लोगों को घर भी दिए जा सकते हैं। इसलिए इस पर रेलवे मंत्रालय को जरूर विचार करना चाहिए। आज इस देश में रेलवे के पास 5 लाख एकड़ जमीन पड़ी हुई है। उसमें से रेलवे ने 60 प्रतिशत जमीन का भी उपयोग नहीं किया है। रेलवे के पास करीब 2 लाख एकड़ जमीन ऐसे ही पड़ी हुई है, जिसके ऊपर बड़े पैमाने पर **encroachment** हो रही है। उसका उपयोग कैसे करना है, यह सोचना चाहिए। मुम्बई और दिल्ली जैसे जो शहर हैं, यदि इन शहरों की जमीन हम ठीक ढंग से उपयोग में लाएंगे, तो मेरे ख्याल से रेलवे को बहुत आमदनी होगी और रेलवे को किराया भी नहीं बढ़ाना पड़ेगा।

मैं यह भी सुझाव दूंगा कि आप किसी भी रेलवे स्टेशन पर चले जाएँ, वहाँ एक बोर्ड दिखाई देता

है - "दलालों से बचकर रहें" और उसी बोर्ड के नीचे दलाल रहते हैं। वे आपके पास आकर पूछते हैं कि आपको कहाँ जाना है, हम आपको टिकट दिला देंगे, थोड़े से ज्यादा पैसे लगेंगे। वहाँ बहुत से बोगस दलाल भी होते हैं। मेरा आरोप है कि रेलवे के कर्मचारी भी उनकी मदद करते हैं। मैं बांद्रा से आता हूँ, बांद्रा में एक दलाल बहुत बड़ी दुकान लगाकर बैठा है और टिकट देने का काम करता है। अगर रेलवे के कर्मचारी मुझसे आकर पूछेंगे, तो मैं उसका नाम भी बताने के लिए तैयार हूँ। वह एक बोगस आदमी है और बड़े पैमाने पर लोगों से पैसे वसूल करने का काम करता है। अगर रेलवे मंत्रालय इस ओर ध्यान देगा, तो अच्छा होगा।

अब मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पूना से कल्याण तक जो गाड़ी आती है, वह आगे कल्याण तक जाती है, फिर मुम्बई के लिए पीछे आती है। इसके बजाय वह सीधे पनवेल आएगी, तो ज्यादा खर्चा भी नहीं आएगा। आपको इसके लिए 2 ट्रेक्स बनाने पड़ेंगे, लेकिन इससे 50-60 किलोमीटर का अंतर कम हो जाएगा, रेलवे का खर्चा कम हो जाएगा तथा लोगों के किराए और समय में भी बचत होगी।

अंत में मैं यह कहूँगा कि यह जो रेलवे बजट आया है, मैं इसका स्वागत और समर्थन करता हूँ। चीन से हमारी जो स्पर्धा है, उसको ध्यान में रखते हुए हमें काम करना चाहिए। धन्यवाद।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Shri Ranbir Singh Parjapati.
Please take only five minutes.

श्री रणवीर सिंह प्रजापति (हरियाणा) : उपसभाध्यक्ष जी, आपने मुझे इस रेल बजट पर हो रही चर्चा में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेलवे बजट पर विस्तृत चर्चा हुई है, चूँकि मेरा नंबर आखिर में आया है, इसलिए मैं उन बातों को दोहराकर सदन का समय खराब नहीं करूँगा। जहाँ तक रेलवे बजट का सवाल है, जब भी रेल बजट आता है, तो उसमें हरियाणा के साथ भेदभाव किया जाता है। पिछली बार जब रेल बजट आया था, तो उसमें हरियाणा को एक तरह से अछूता ही रखा गया था और हरियाणा की कोई भी मांग उस बजट में पूरी नहीं की गई थी।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि हरियाणा की जो बहुत पुरानी मांग थी हांसी-महम-रोहतक रेलवे लाइन की, उसे इस बार के बजट में शामिल करके उन्होंने हरियाणा को दिल्ली से जोड़ने का काम किया है। हमने पिछली बार भी रेलवे बजट के दौरान माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि अग्रोहा, अग्रवाल समुदाय का सबसे बड़ा प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। पूर्व में जब माननीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, उस समय वे अग्रोहा धाम में बतौर मुख्य अतिथि पहुंचे थे। उन्होंने उस समय घोषणा की थी कि अग्रोहा को रेल लाइन से जोड़ा जाएगा।

उपसभाध्यक्ष जी, हरियाणा का फतेहाबाद, जिला मुख्यालय होने के बावजूद आज तक रेल लाइन से अछूता है, जबकि इस जिले की सीमाएं पंजाब से लगती हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि हिसार-अग्रोहा-फतेहाबाद को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। हर बार केवल सर्वे का नाम देकर उसे अधूरा छोड़ दिया जाता है।

महोदय, हरियाणा का ऐतिहासिक शहर जींद पूर्व में महाराजाओं की रियासत रहा है। यह एक बड़ा शहर है और जिला मुख्यालय है। जींद से हाँसी रोड पर **railway crossing** पर पुल न होने की वजह से इस पर अक्सर किलोमीटरों लंबी लाइन जाम के रूप में लग जाती है, क्योंकि हरियाणा की प्रमुख पानीपत तेल रिफाइनरी के लिए जाने वाले अधिकतर वाहन इसी मार्ग से जाते हैं। इस रेलवे पुल की मांग वर्षों पुरानी है, इसलिए माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूँगा

[श्री रणवीर सिंह प्रजापति]

कि इस मांग को इस बजट में शामिल किया जाए।

महोदय, इसी प्रकार हरियाणा के साथ लगते पंजाब में जाने के लिए प्रमुख मार्ग डबवाली में रेलवे पुल की मांग बहुत पुरानी है, परंतु इस मांग पर भी इस बजट में कोई गौर नहीं किया गया है, इसलिए मैं पुरजोर अनुरोध करूंगा कि इस **railway crossing** पर **over bridge** को इसी बजट में शामिल किया जाए।

महोदय, हिसार शहर की आबादी तकरीबन पांच लाख की है और हरियाणा सरकार ने इसको महानगर घोषित कर दिया है। यहाँ बहुत बड़ा आर्मी कैंन्ट, तीन **universities** समेत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, परंतु इसके बावजूद यहाँ से अभी तक कोई भी मेल गाड़ी नहीं है। हिसार से वाया जाखल-लुधियाना-ब्यास-अमृतसर जाने के लिए केवल पैसेंजर गाड़ी है। अमृतसर सिखों का बहुत बड़ा धार्मिक स्थल है, तीर्थ-स्थल है और ब्यास भी इसी रास्ते हज़ारों की संख्या में श्रद्धालु प्रतिदिन धार्मिक स्थल राधास्वामी डेरे में जाते हैं, इसलिए हिसार से अमृतसर इंटरसिटी रेल चलाई जाए। इसके बारे में कई बार पत्र लिखकर अनुरोध किया जा चुका है। जब हमने इसके बारे में लिखा था कि पैसेंजर गाड़ी को मेल में कन्वर्ट कर दिया जाए, तब यह जवाब आया था कि वह कन्वर्ट नहीं की जा सकती, इसलिए हमारा अनुरोध है कि यहाँ इंटरसिटी रेल चलाई जाए। इसी प्रकार हिसार से हरिद्वार के लिए रेल की भी लोगों की बहुत पुरानी मांग है। हरिद्वार एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है, वहाँ भी एक नई रेल चलाई जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान नलवा विधान सभा क्षेत्र में हिसार से सादलपुर रेलवे लाइन, जो देवां गांव के बिल्कुल साथ से होकर जाती है, की ओर दिलाना चाहता हूँ। वहाँ किसानों की ज़मीन दूसरी साइड में है। पहले यहाँ छोटी लाइन थी, उसके ऊपर से लोग जाते थे और अब जब वह बड़ी लाइन बन गई है, तो किसानों को, जो अनाज पैदा करते हैं, उनको सामने खेत दिखाई देते हैं, लेकिन रेलवे फाटक न होने की वजह से उनको आठ-दस किलोमीटर का चक्कर काटना पड़ता है, इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि इसी लाइन पर एक तो गंगवा से कैमरी रोड पर और दूसरा देवां के पास, रेलवे फाटक बनवाए जाएं। इसके बारे में हमने कई बार लिखा है, लेकिन मंत्रालय की तरफ से यह जवाब आया कि हरियाणा सरकार उसके लिए पैसे जमा कराए। एक फाटक के लिए लगभग 1 करोड़ 35 लाख का **amount** था, लेकिन न तो राज्य सरकार ने वह जमा कराया और न ही आपने बनवाया। इसकी वजह से किसानों को बड़ी दिक्कत और परेशानी है, इसलिए मैं विशेष रूप से आपसे आग्रह करूंगा कि आप इसे तुरंत कराएं, क्योंकि उसके ऊपर दूसरी साइड में पक्की सड़क बन चुकी है और केवल फाटक न होने की वजह से किसानों को बड़ी दिक्कत और परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। ...**(समय की घंटी)**... महोदय, इन्हीं बातों के साथ मैं आपका धन्यवाद करूंगा कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि रेल बजट के reply के दौरान इस मांग को पूरा करने का आश्वासन दें, धन्यवाद। जय हिन्द।

SHRI MOHAMMED ADEEB (Uttar Pradesh) : Sir, I am here to support the proposed Railway Budget 2012-13. I welcome the fare increase also. I was long over due. For the last nine years, no increase in passenger fare was made. The result is before us. The Railway don't have money to move forward and to carry out its existing responsibilities efficiently. We need upgradation and modernization. We also need high-speed trains and bullet trains for which separate tracks have to be laid. At many places, the condition of the existing tracks is very poor and there is always a risk of

accidents. Accidents do take place because of over-use of the existing infrastructure as well as congestion on existing railway tracks. We have to develop alternative routes to decongest the existing routes. Many countries have moved fast in the modernization and development of Railways and they are far ahead of us although they started very late. The best examples are Japan and China.

Increases have been announced to be effected in train fares, but much more increase is required, if needed. Railways have to take a quantum jump if it has to catch up with the developments taking place in other countries and also to meet growing needs of Indian people for which existing resources are grossly insufficient. It will have to find out some way to arrange required finances and to carry forward the job of maintenance, modernization and development on a fast track. Already hundreds of projects announced in previous Budgets are lying pending and are not being completed for want of money. This is a serious situation and is a handicap in our ambitious plan to carry our Railways forward. I would suggest that there should be mechanism by which there should be an automatic increase of, at least, 5 per cent in fares every year for at least five years. At the same time, the Planning Commission and the Finance Ministry should also give more allocations to the Railways.

There is a proposal to set up a Railway Safety Authority and Mission to implement the modernization programme and also to set up a Rail-Road Grade Separation Corporation, Safety Villages at Bengaluru and Lucknow. These are all welcome steps. I demand that there should be adequate representation of Muslims on these bodies. Similarly, there is a proposal to set up an Indian Railway Station Development Corporation. I support this also.

The work on high speed corridors is going on at a very slow speed. This needs to be accelerated and a time-bound programme of having these corridors ready by 2015 needs to be worked out and implemented.

Cooperation with State Governments is a very important and landmark step. Some State Governments have adequately come out to collaborate with Railways for various railway works in their States, but there are a lot many States which are yet to come forward. UP is perhaps one of them. There is a need to undertake effective steps to involve these States also, so that an all-round development of Railways can take place.

Connectivity with neighbouring countries is yet another welcome step. There is also a need to connect India by rail with Central Asian countries, where we have many many stakes.

There are some rail-based industries. But, at the same time, Railways are venturing into the areas which are not, at all, rail-based such as hospitals and education. The

[Shri Mohammed Adeeb]

idea is not bad. But let us first be in a position to take proper care of the core activities of the Railways, only then we should diversify our activities into other areas. Certain proposals for improving passenger amenities and amenities for rail users have been put forward. These are all necessary and deserve to be executed at a fast speed. However, this area faces thousands of deficiencies and deserves proper attention to be given to it. The officers at the local level and their involvement in corruption, along with inadequate allocation for such services, are also to be blamed for the poor conditions and poor amenities. A system of fixing responsibility should also be put in place.

There is a need for linking many areas of Uttar Pradesh with railway network. In respect of trains, some areas of Uttar Pradesh are deficient. Some tracks in Uttar Pradesh are in a very poor condition and trains cannot run at good speed, such as Mainpuri-Farrukhabad track. ...(*Time-Bell rings*)... I will take only one minute. There are other proposals like Farrukhabad and Aligarh. I will give this list to the hon. Minister.

Lastly, I just want to give best wishes to the hon. Minister. I hope that he will do something. The only thing I want to say is that the yesterday's Minister sent the Railways to ICU. If that is so, please do something to increase the fares. And, if it is the need of the hour, please, don't hesitate; don't bring politics in it because India cannot afford another Air India. The burden of Air India is sufficient for this country. So, I request the hon. Minister not to take political steps. Please, take drastic steps. If you need to increase the fares, please do it. But, in that case, please provide the services and safety to the people. Thank you very much.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Now, the last speaker, Shri Anil H. Lad. Please take only five minutes.

SHRI ANIL H. LAD (Karnataka) : Sir, I stand here to support the Railway Budget. Our country, India, is the largest democratic country and I have been seeing this debate for the past three years. Every Member's dream is to stand in the Parliament and talk about his State and get a few trains for his State. Sir, basically, I am also an industrialist and I would like to say a few words. In a year, we have only 365 days. But, if we take requests from all the Members, there is a demand for about 3,000 to 4,000 trains every year. Asking is not a problem. But, as we know, railway today is the second cheapest transport in the world. Sir, today, China, Japan, Korea and our neighbouring countries are way ahead.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

Today, Japanese people have come here and they are helping us in Metro rail project. Metro rail has helped a bit in controlling the traffic in the city areas.

Sir, time is the main constraint. We have only 365 days in a year. Even if the

Railway Minister flags off one train every month, only 12 trains can be flagged off in a year. So, the Government has to come forward to support the Railways in terms of providing safety and in terms of bring investments. I request the Government to come forward to help the tourist centres and the congested cities. For example, last month, I visited China. I travelled from Shanghai to Beijing. It took only four-and-a-half hours to cover a distance of 1200 kilometres. So, today, every country's life depends on the speed of road transport and the rail transport in that country. For example, in America, the speed of road transport is near about 70-90 kilometres per hour. In China, this speed is 50 kilometers per hour whereas in India, we are travelling at a speed of 17 kilometers per hour. So, we are away behind in the road transport.

As far as rail traffic in China is concerned, they have left whatever existing facility was there, and, by its side, they now have elevated rail. They have inter-connected all the metro cities through the bullet train, which runs at a speed of 350 kilometers per hour.

In Shanghai, they have a train running from the airport to the city at a speed of 487 kilometers per hour. It is the magnetic train, and, from the airport, it reaches the city in just seven minutes.

Sir, I have a request to make. Every two, three years, the Ministers change but the officials, the Board of Directors and the R&D teams remain there. We have a history of so many years. Can't we develop our own bullet train? What has happened to our engineering sector? India is a sixty-year old country with such a large rail network, which the English people had created. We have to think on those lines.

Basically, Sir, the cold chain system to transport the vegetables from the neighbouring villages to the cities will help the city people to get the vegetables at cheaper rates.

Today, Sir, nobody has control over the prices of air fuel. Every year, the air fuel prices are going up. You have buses or other transport, which is provided to the citizens, but every year, there are hikes in diesel or petrol prices. Therefore, Sir, train is the only media available for the common people to travel to cities, work there and go back. So, the Government has to really help in this matter.

Sir, I discussed this matter with the people of our neighbouring countries like Korea and others. They are of the view that if the Government gives guarantee, they are ready to invest in any Government bond project. So, they have to look into this kind of investment and try to develop the railways. Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Thank you. Now, hon. Railway Minister to reply.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY) : Sir, at the outset, I would like to express my heartfelt gratitude to the hon. Membes who have participated in the discussion on the Railway Budget; the Demands for Grants on Account, 2012-13; Supplementary Demands for Grants, 2011-12; and, the Demands for Excess Grants, 2009-10.

Sir, in these two and a half days, forty hon. Members of this House, cutting across Party lines, have raised very pertinent issues about the Railway Budget and the Railway Organization at large.

The wisdom of the House, as emanating from many of the senior Parliamentarians have made me so much wiser in just a few days of my taking over. Sir, I would like to assure the House that the points raised by hon. Members will receive my utmost attention, and, I will take appropriate action on each one of them, wherever feasible. My worthy leader, Mamata Banerjee, gave the Indian Railways a roadmap through her Vision 2020 document. She envisaged that the Indian Railways will cater to the needs of the people across the country and income strata. The objective was to deepen and broaden the agenda of inclusive growth.

I salute the core objective underlined in her vision to take Indian Railways on a new path of high growth. I am committed to continue to work on the agenda.

I intend to galvanize efforts towards mopping up resources through other measures to fill the gap created by providing the much needed relief to the *aam aadmi*. I would like to assure all the hon. Members that I intend to launch an aggressive drive to mop up resources through non-conventional means. This would be achieved through PPP initiatives that are in the pipeline. These would be given an increased thrust and taken forward on a fast track to augment conventional methods of resource mobilisation. I am also convinced that advertising, as a source of earning, has not been fully exploited. Huge potential exists due to prominent locations where our stations are located. This would allow me to meet the aspirations of the poor whose reliance on the Indian Railways as the most affordable and reliable form of travel is well established. There would be a focused approach for utilising the vacant land and airspace available with the Railways, while fully complying with the norms laid down by the Government.

The idea of an independent Railway Tariff Regulatory Authority was proposed to be taken up for examination. The Railways are unlike the telecom or power sector where there are many competing agencies. The Railways have always determined the tariff structure on their own, judiciously balancing the needs and aspirations of the *aam aadmi*. At the same time, the Railways' developmental needs have also been kept in mind. I see no reason as to why this time-tested system is not continued. I, therefore, have decided to hold this proposal in abeyance.

The Vision 2020 document envisages elimination of accidents on 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. All resources required for the purpose would be mobilised and deployed. Hon. Members are aware that 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-users, the Railways feel duty-bound to address this issue proactively to avoid the untold misery caused to many families. Therefore, the commitment to eliminate the unmanned level crossings in a focused and time-bound manner would be pursued with vigour.

I would also lay increased emphasis on filling up all posts in safety categories, including the posts required for manning of level crossings. A strong thrust would be given for modernisation of tracks, bridges, signalling and telecommunication works, rolling stock and terminals. These would receive a strong thrust to realise the vision of transforming the Indian Railways into a technology-friendly modern organisation.

A large number of requests have been received from hon. Members for introduction of new trains and for stoppages of trains. I fully appreciate and respect the concern of hon. Members for the convenience of the people they represent. As hon. Members are aware, I have assumed charge only recently and I would be able to respond to all such demands in due course of time taking into account the constraints and possibilities. I am, however, happy to state that progressive augmentation of infrastructure facilities is helping the Railways in introduction of new passenger carrying trains. I am happy to inform the House that continuing with the good performance achieved in 2010-11, the Railways are adding 725 km. of new line in the current year. In addition to it, 825 km of gauge conversion and 750 km. of doubling are being completed. All proposals of Road Over Bridges and Road Under Bridges for which cost sharing consent of the State Governments have been received are proposed for inclusion in the Works Programme.

I would also like to inform this august House that I am also pursuing the inclusion of four critical projects as national projects. These projects are : Jammu-Poonch New Line, Bilaspur-Manali-Leh New Line, Tanakpur-Bageshwar New Line and Rupai-Parshuram Kund New Line.

It is important that the Railways run passenger and freight trains efficiently and economically and, most importantly, safely. However, I assure that each of the suggestions made by the hon. Members will be examined by the Railways and all possible steps would be taken to accommodate the feasible demands. Some of the hon. Members have expressed deep anguish at the standard of cleanliness at the stations and in the trains, condition of bed rolls and linen, etc. The hygienic standards prevalent in catering have also been a reason for concern. I would like to assure this august

[Shri Mukul Roy]

House that cleanliness and hygiene would be my most important agenda after safety. I would personally look into the efficacy of inspections carried out by railway officers and results of such monitoring.

Members have pointed out cases of poor quality of food being served in trains. I would like to inform the House that the core catering activity is slowly regaining its feet under the new Catering Policy announced recently. I am confident that the monitoring envisaged under the Zonal and Divisional control would streamline the supervision process and eliminate any shortcomings. India is a vast country having diverse culinary variety. We should be proud that Indian food has come to acquire worldwide popularity. I am committed to improvement of standard and quality of catering in the Railways on the strength of local talent and expertise, by suitably revamping the existing systems. I, therefore, believe that there is no need to look for expertise beyond our borders.

It has been mentioned that recruitment of more than one lakh persons would be made during 2012-13. One of the hon. Members had made a mention of backlog vacancies of loco pilots. I would like to assure the House that the process of filling up of these vacancies is already on. In fact, we also aim to wipe out all the backlog vacancies for weaker sections of the society, including those of the physically challenged.

Sir, I am sure that all hon. Members would agree that the present structure of the Railway Board represents functional expertise, experience and wealth of knowledge. In view of this, there does not appear to be any reason for expanding the Board further, at this stage, to create the positions of Member (PPP/Marketing) and Member (Safety/Research).

Sir, many of the hon. Members have expressed anguish over the hike in passenger fares that would impact the *aam aadmi*. The concern for the poor man is overriding, even if this means biting another bullet, though of a different kind. The impact of the fare hike on the *aam admi* is huge. The proposal to increase fare by two paise, three paise and five paise per kilometre in Second suburban and non-suburban and Sleeper class is, in effect, a huge drain on the pockets of the masses. Similarly, the increase in fares of AC Chair Car and AC-3 Tier classes, which is now being patronised by the middle class, is also quite severe. I intend to give relief to the already over-burdened common man by not effecting any increase, in its entirety, in these classes.

Sir, the 'On Account' Demand for grants cover expenditure for first two months amounting to Rs. 41,834 crore and represent about 1/6th of the total estimated

expenditure under each Demand. However, higher requirements are included for Demand 9 and 16 to meet the lease payment liability to IRFC as the payments are made in two instalments, the first in April itself.

The Supplementary Demands for Grants of Rs. 7771 crore for the current year are being obtained primarily to meet higher expenditure on staff costs, fuel and pension liabilities and to account for the loan of Rs. 3000 crore extended by the Ministry of Finance. Further, Demands for Excess Grants for 2009-10 of Rs. 1923 crore are also sought.

With this, Sir, I would request the august House to return the 'On Account' Demands for Grants for 2012-13, Supplementary Demands for Grants, 2011-12, Demands for Excess Grants, 2009-10 and also the related Appropriation Bills. I also request the House to approve the proposal relating to implementation of recommendation of the Railway Convention Committee on rates and other ancillary matters on dividend. Thank you, Sir.

SHRI S.S. AHLUWALIA : Sir, before you take vote, I have a small point. Although the new Railway Minister has withdrawn some of the fare hikes, which is a welcome move, I have a small submission because the Railway Budget announced some trains for Sikh pilgrims, that is, Guru Parikrama. The Guru Parikrama was announced from Amritsar to Nanded to Patna and Patna to Amritsar. That should be implemented as fast as possible because a lot of Sikh pilgrims and non-Sikh pilgrims are there. ...*(Interruptions)*... That is announced in the Budget.

SHRI MUKUL ROY : It is implied.

SHRI S.S. AHLUWALIA : I need an assurance that it would be implemented quickly.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : What is the fate of the Railway Budget speech? Has it gone?

MR. DEPUTY CHAIRMAN : It has not gone.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : In addition to this, he is placing another speech.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : It is only a reply to the debate.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : That means it remains. Then what about withdrawal of the freight charges?

MR. DEPUTY CHAIRMAN : He has announced it.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : He mentioned about the passenger fares only.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL) : The hon. Member knows that when a Minister makes certain proposals in the Budget, they are always open for the Minister to make any amendments.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : In the suburban trains there are no toilets. Senior citizens travel in those trains ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : He said that it will be ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... He has replied to that.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : Finally, on that statement I have to say something.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : When the hon. Railway Minister made a statement he wanted to seek some clarifications. Then it was said that clarifications would be taken up at the end of the reply.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : Now, we want to know what its fate is.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : The fate is known.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : He is making the statement.

SHRI BALBIR PUNJ (ODISHA) : I have an important point to make.

श्री उपसभापति : ऐसे तो डिबेट शुरू हो जाएगी ...*(व्यवधान)*...

श्री बलबीर पुंज : नहीं सर, डिबेट नहीं कर रहा हूँ। His predecessor has said that the Railways are in ICU. Now, the railway Minister has said just now that the Railways are in good health. Now, what is the exact position? It is the same UPA Government. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : That is not an issue. ...*(Interruptions)*...

SHRI BALBIR PUNJ : You have to give me a chance. Two days back when the Railways Budget was presented, the then Railway Minister said that the Railways are in ICU. Today his successor has said that the Railways are in good health.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : It has come out of the ICU.

SHRI BALBIR PUNJ : It is the same Government. We need to know.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : He has declared that it has come out of the ICU.

SHRI BALBIR PUNJ : I would like the Railway Minister to clarify whether his predecessor was wrong or whether he is wrong. It is a very important point.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : He has replied.

SHRI BALBIR PUNJ : Two Ministers belong to the same Government. They have made two different statements before the House. This needs to be clarified.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Whenever a reply is given to the debate, that is final.

SHRI BALBIR PUNJ : That is okay. He needs to clarify whether his predecessor...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Two points have been covered. What is the point?

SHRI TARUN VIJAY : I congratulate Mr. Mukul Roy for taking back the fare hike. But, I want to submit one thing. Ladakh and Arunachal Pradesh border areas, he must also try to introduce railway network in these places which have been neglected so far.

DR. T. SUBBARAMI REDDY (Andhra Pradesh) : In the last Railway Budget, the Railway Minister committed that the Durgam Express train would be introduced between Visakhapatnam and Hyderabad. But it has not yet been introduced. I would request the Railway Minister to fulfil that promise.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Reddy, you write to the hon. Minister, He will reply. Now, the hon. Minister to move the Bills and Resolution. ...*(Interruptions)*... The debate is over. He has assured that he will reply.

GOVERNMENT BILLS

Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2012

and

Appropriation (Railways) Bill, 2012-13

and

Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2012

and

RESOLUTION

Approval of Recommendations of Railway Convention Committee

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY) : Sir, I beg to move:

That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial