

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : Sir, 41 Left workers have committed suicide ...(Interruptions)... Women have been molested. ...(Interruptions)... 23 rapes have taken place ...(Interruptions)... 885 people had to be hospitalized for treatment of injuries suffered by them ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Prasanta Chatterjee, please give a notice for it ...(Interruptions)... Now we take up further discussion on the Railway Budget. We will now take further discussion on the Railway Budget. ...(Interruptions)... Please ...(Interruptions)...

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : Sir, there have been ...(Interruptions)... a number cases of arson and lotting of houses. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Prasanta Chatterjee, you have to give notice under the rules and then we will take it up.

SHRI PRASANTA CHATTERJEE : Eleven thousand and eighty one persons were evicted from the place of living ...(Interruptions)...

SHRI SITARAM YECHURY (West Bengal) : Sir, let it be on record ...(Interruptions)...

SHRI TAPAN KUMAR SEN (West Bengal) : Sir there is serious human rights violation. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : You have to give notice under the rules to take up any subject in this House. You know about it. ...(Interruptions)...

SHRI SITARAM YECHURY : Sir, I just want your attention. ...(Interruptions)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Mr. Yechury, you have to give notice. I go according to the rules. Then, we will take it up. You give the notice. ...(Interruptions)... We will discuss it. ...(Interruptions)...

SHRI SITARAM YECHURY : No, Sir. In protest we are walking out.

(At this stage some Hon. Members left the Chamber.)

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

श्री शान्ता कुमार (हिमाचल प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, भारतीय रेल इस देश की जीवन रेखा है। आम आदमी, जिसकी बात आज सब करते हैं, उस आम आदमी का जीवन चलाने के लिए एक महत्वपूर्ण योगदान रेलवे करती है। भारतीय रेल, केवल आने-जाने के लिए ही नहीं, भारत की आर्थिक व्यवस्था की भी रीढ़ की हड्डी है। मैं समझता हूँ कि पूरे देश के करोड़ों लोग इस देश की सरकार को

[श्री शान्ता कुमार]

और इस देश को हमेशा धन्यवाद देते हैं, क्योंकि उनका जीवन चलाने के लिए प्रति पल, प्रति क्षण भारत की रेल योगदान देती है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) पीठासीन हुए]

बहुत सी कमियाँ रहने के बाद भी भारतीय रेल का भारत के जीवन में जो योगदान है, उससे इंकार नहीं किया जा सकता। इस बार का जो बजट पेश हुआ, मुझे लगा कि कुछ साहस दिखाने की कोशिश हुई है, कुछ नई बातें करने की कोशिश हुई है और वे जो नई बातें करने की कोशिश हुई थीं, बजट पास होने तक वे बातें कितनी रहेंगी, कहना कठिन है। लेकिन मैं कुछ बातों की प्रशंसा करना चाहता हूँ। कुछ साहस के कदम लिए गए, कुछ नई बातें करने की कोशिश की गई, कुछ अथॉरिटी बनाने की कोशिश की गई। उन सब बातों के बारे में मैं यह चाहता हूँ कि अच्छे-अच्छे जो निर्णय रेल बजट में सदन के सामने रखे गए हैं, वे निर्णय पारित होने चाहिए, उन पर देश में काम होना चाहिए।

यहाँ बहुत जिक्र हुआ कि रेल बजट पेश करने के बाद रेल मंत्री जी का क्या हुआ। मैं इतना कहना चाहता हूँ कि भारत दुनिया का सबसे बड़ा लोकतंत्र है और उस देश में रेलवे बजट पर जो तमाशा हुआ, दुर्भाग्यपूर्ण है। इससे लोकतंत्र की गरिमा पर आंच आई है, मंत्रिपरिषद् की सामूहिक जिम्मेदारी पर आंच आई है और इस देश के लोकतंत्र की वह पहली इस प्रकार की दुर्घटना है, जिस पर हम केवल अफसोस जाहिर कर सकते हैं। वह किसी गठबंधन, किसी पार्टी का केवल आंतरिक मामला नहीं है, उसका असर पूरे देश पर, पूरे लोकतंत्र पर पड़ा है। अगर वह बात न होती तो बहुत अच्छा था इस बार के रेलवे बजट में।

इस बजट को काव्यमय किया गया था। रेल मंत्री महोदय ने बजट पेश करते समय शायद नौ बार विभिन्न स्थानों पर कविताएं पढ़ीं। सदस्यों ने भी बहुत कविताएं पढ़ी हैं। मैं रेल मंत्री जी का एक फोटो देख रहा था, शायद वह त्याग पत्र देकर लौट रहे थे। इस पर मैं सोच रहा था कि अब वे कौन सी कविता पढ़ रहे होंगे। त्याग पत्र देने के बाद जाते समय उनके मन में क्या होगा, जो होगा वह कवि की दो पंक्तियों में प्रकट करना चाहता हूँ वे शायद ममता जी को याद करके कह रहे होंगे :

"दोस्तों ने गम दिए, जितने हमारी जान को,
दुश्मनों की दुश्मनी के, सब गिले जाते रहे।"

उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेलवे के संबंध में एक बात बड़े दुख और गहराई के साथ कहना चाहता हूँ कि इस देश में विकास की प्राथमिकताएँ तय करने में बहुत बड़ी गलती हुई है। अभी एक महीने पहले सुप्रीम कोर्ट में एक चर्चा चल रही थी और उस चर्चा में यह तथ्य सामने आया था कि केवल महाराष्ट्र में लड़कियों के 16 हजार स्कूलों में शौचालय नहीं हैं। उपसभाध्यक्ष जी, पूरे देश में लगभग यही हालत है। दूसरी ओर हमारे देश की कुछ सरकारों ने उन्हें लैपटॉप देने की बात कही है। हम बच्चों को लैपटॉप दे रहे हैं, लेकिन उन स्कूलों की हालत यह है कि वहाँ शौचालय तक नहीं हैं। हमारी रेलवे के अंदर भी सबसे परेशान करने वाली बात मुझे यह लगती है कि उसमें अच्छे शौचालयों की व्यवस्था नहीं है। हमें जब सफर में शौचालय का प्रयोग करना पड़ता है तो वहाँ भयंकर बदबू का सामना करना पड़ता है और वह बदबू केवल मन को ही परेशान नहीं करती बल्कि हमारे सिर को भी झुका देती है कि आजादी के 60 साल के बाद भी हम अपनी रेलवे के अंदर अच्छे शौचालयों का निर्माण नहीं कर सके हैं। उपसभाध्यक्ष जी, लगभग 1 लाख 72 हजार शौचालय हैं। मैं इनका बजट देख रहा था जिसमें इन्होंने अगले साल 2500 शौचालयों को ठीक करने की बात कही है। इसका अर्थ यह है कि बीस साल तक हमें उसी बदबू को

बर्दाश्त करते हुए सफर करना होगा। महोदय, मैं विपक्ष के सभी साथियों से यह अपील करना चाहता हूँ कि अगर सरकार और रेल मंत्रालय यह भरोसा दिलाए कि कम-से-कम 6 महीने या एक साल के अंदर उन शौचालयों की बदबू खत्म हो जाएगी, हमें वहाँ इस शर्मनाक बदबू का सामना नहीं करना पड़ेगा तो आप जो रेल किराया बढ़ाने की बात कर रहे हैं, वह भी हमें मंजूर होगी, लेकिन इस शर्मनाक बदबू से हमें निजात मिलनी चाहिए। उपसभाध्यक्ष जी, यह एक बुनियादी समस्या है जोकि खत्म होनी चाहिए और यह कोई ऐसी समस्या भी नहीं है जोकि खत्म नहीं की जा सकती है। आज दुनिया के बड़े-बड़े काम भारत कर रहा है, लेकिन 60 साल बीत जाने के बाद भी हम भारत के आम आदमी के लिए सफर के समय शौचालयों से आ रही बदबू रोकने का काम नहीं कर सके हैं, यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है।

महोदय, मैं सुरक्षा के संबंध में इतना ही कहना चाहता हूँ कि देश में बने 34000 रेलवे क्रॉसिंग्स में से 16000 ऐसे हैं जो **unmanned** हैं। आप उनका प्रबंधन क्यों नहीं कर सकते? आप ने सुरक्षा के मद में जो 34000 करोड़ रुपए रखे थे, उस में से सिर्फ 21000 करोड़ ही खर्च हुए और पिछले सात साल के अंदर इस मद में से बहुत सा पैसा खर्च नहीं हुआ। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि सुरक्षा के मद में जो पैसा रखा गया था, वह खर्च क्यों नहीं हुआ? आप कम-से-कम इन **unmanned** रेलवे क्रॉसिंग्स को सुधार दें, क्योंकि अधिकतर **accidents** इन्हीं क्रॉसिंग्स पर होते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, इन **unmanned railways crossings** को **manned crossings** बनाने में कोई बहुत बड़ी **technology** involve नहीं है बल्कि इसमें कई लोगों को रोजगार मिलता है। मगर दुख की बात है कि इतना छोटा सा काम भी हम नहीं कर सके हैं।

मैं मुख्य रूप से हिमाचल प्रदेश की बात करना चाहता हूँ। हिमाचल प्रदेश छोटा सा प्रदेश है, पहाड़ी प्रदेश है, लेकिन सीमा का प्रदेश है। मैं सदन को अवगत कराना चाहता हूँ कि 1921 में एक अंग्रेज इंजीनियर कर्नल बैटी मोटर साईकिल पर सैर करते-करते जोगिंदर नगर, हिमाचल पहुंचा था। उसने देखा कि ऊपर एक उहल नदी बहती है। उस पर पनबिजली की योजना बनी और उस पनबिजली की योजना के लिए 163 किलोमीटर रेलवे लाइन पठानकोट से जोगिंदर नगर तक बनायी गयी। उसके बाद 83 साल हो गए हैं, लेकिन वह रेलवे लाइन एक इंच भी आगे नहीं बढ़ी है। महोदय, हिमाचल प्रदेश के साथ रेलवे के संबंध में बड़ा अन्याय होता रहा है। मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे बजट में हिमाचल प्रदेश का कहीं नाम ही नहीं है। अंग्रेज की बनाई हुई रेलवे लाइन न तो ब्रोडगेज हुई, न एक इंच आगे बढ़ी। हिमाचल में एक उद्योग नगरी परवाणू बनी। ...**(व्यवधान)**...

DR. CHANDAN MITRA (Madhya Pradesh) : Sir, there is no representative of the Railway Ministry sitting in the House. What kind of seriousness is this?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Mr. Vasan is there. ...**(Interruptions)**...

DR. CHANDAN MITRA : He is not the Railway Minister, Sir. ...**(Interruptions)**...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : He is noting down. ...**(Interruptions)**...

श्री शान्ता कुमार : रेलवे मंत्रालय के मंत्री के बिना चर्चा कैसे करें? ...**(व्यवधान)**...

DR. CHANDAN MITRA : But, Sir, he is not the Railway Minister, he is Shipping Minister. ...(*Interruptions*)...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : It is a joint responsibility. ...(*Interruptions*)... He will take care, don't worry. ...(*Interruptions*)...

DR. CHANDAN MITRA : There is a procedure. The Railway Minister has to be here. ...(*Interruptions*)...

श्री शान्ता कुमार : अच्छा हो, मंत्री महोदय को आप बुलवा लीजिए। ...(*व्यवधान*)...

THE VICE CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : It is a joint responsibility. ...(*Interruptions*)... Please allow him to speak. ...(*Interruptions*)...

SHRI P. RAJEEVE (Kerala) : If it is a joint responsibility, then, why was the former Minister compelled to resign. ...(*Interruptions*)...

PROF. P. J. KURIEN (Kerala) : The voting is going on in the Lok Sabha. That's why the concerned Minister is not here. ...(*Interruptions*)... But one Cabinet Minister is enough. ...(*Interruptions*)...

THE MINISTER OF SHIPPING (SHRI G. K. VASAN) : They are Lok Sabha Members that's why they are there for voting. Till such time, I am noting. ...(*Interruptions*)...

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : ठीक है। ...(*व्यवधान*)...

PROF. P. J. KURIEN : It is a fixed strategy. They will press for division there. That's why they are there. ...(*Interruptions*)...

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD (Bihar) : Let the Hon. Minister of Shipping also go on the rails so that we have a better ...(*Interruptions*)... because he belongs to our House.

श्री शान्ता कुमार : वैसे अच्छा होता, ऐसी व्यवस्था होती कि जब रेल बजट पर यहाँ चर्चा हो रही है, तो कम से कम एक मंत्री तो यहाँ पर होते।

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : मंत्री जी नोट कर रहे हैं। The Shipping Minister is noting down.

श्री शान्ता कुमार : तो मैं यह कह रहा था कि हिमाचल प्रदेश के अंदर अंग्रेजों के समय की 163 किलोमीटर रेल लाइन एक इंच भी आगे नहीं बढ़ी। हिमाचल प्रदेश में सबसे अधिक उद्योग परवाणू में लगे, जहाँ से कालका तीन किलोमीटर है। यह तीन किलोमीटर रेलवे लाइन भी वहाँ पर नहीं बनी। घनोनी से बदी, बदी-नालागढ़, जगाधरी-देहरादून, ऊना-होशियारपुर, कितने प्रस्ताव हिमाचल ने कई बार भेजे, लेकिन छोटे से हिमाचल, जिसमें पर्यटन की अपार संभावनाएं हैं और यातायात के और कोई साधन नहीं हैं, उसके प्रति अन्याय हमेशा होता रहा है।

उपसभाध्यक्ष जी, एक सबसे बड़ी बात यह है कि चीन की सीमा के साथ जो क्षेत्र है, हिमाचल प्रदेश ने कई बार यह प्रस्ताव किया कि बिलासपुर-जोगिंदर नगर, मनाली-लेह-लद्दाख रेलवे लाइन अति शीघ्र बनाई

जाए। कारगिल के युद्ध के समय हमको उस रास्ते से मुश्किल पड़ी थी, इस रास्ते की सड़क ही हमारे काम आई थी। वहाँ रेल लाइन होना पर्यटन की दृष्टि से ही नहीं, डिफेंस की दृष्टि से भी अत्यंत महत्वपूर्ण है, लेकिन वहाँ पर यह भी नहीं हुआ। हिमाचल की हालत तो यह है कि शताब्दी ट्रेन चलाने के लिए कई बार हिमाचल की सरकार ने, लोगों ने प्रार्थना की, मगर नहीं चली। एकमात्र स्टेशन 30 प्रतिशत हिमाचल का पठानकोट है। वहाँ से शताब्दी चले, यह मांग भी स्वीकार नहीं हुई। अब हमने एक मांग की है कि आपने एक शताब्दी जो लुधियाना तक चलाई है, मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि उस शताब्दी को अगर आप लुधियाना से पठानकोट तक बढ़ा दें, तो उससे हिमाचल प्रदेश को बहुत बड़ा फायदा हो सकता है। पठानकोट से धौलाधार एकमात्र ट्रेन हफ्ते में तीन दिन चलती है। कई बार हिमाचल ने यह प्रार्थना की कि उस तीन दिन चलने वाली ट्रेन को प्रति दिन कर दिया जाए, उसको भी आपने आज तक स्वीकार नहीं किया है। मैं बड़े दुख के साथ कहना चाहता हूँ कि एक शांत हिमाचल, छोटा सा पहाड़ी प्रदेश उससे रेलवे ने हमेशा इतना बड़ा अन्याय किया है। छोटी-छोटी बातें हमने कही हैं, उनको भी आपने स्वीकार नहीं किया है। इतना ही नहीं डिफेंस की दृष्टि से तो वहाँ पर बहुत लापरवाही की जा रही है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं दो-तीन तथ्य आपके सामने रखना चाहता हूँ। हिमाचल और हिमालय की परली तरफ जो चीन है, उस चीन ने रेलवे लाइन का जाल बिछा दिया, छावनियां बन गईं, हवाई अड्डे वहाँ पर बन गए, 1990 से 2007 के सत्रह साल के अंदर चीन ने बीस हजार किलोमीटर रेल लाइन बिछा दी। इस अवधि में भारत ने केवल 960 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई है। चीन की 20,000 किलोमीटर रेल लाइन के मुकाबले मैं हमारी उपलब्धि केवल 960 किलोमीटर है। चीन की रेल लाइन अब सिक्किम और अरुणाचल प्रदेश के निकट पहुंच गई है। चीन अधिकृत कश्मीर से पाक अधिकृत कश्मीर को जोड़ने वाली रेल लाइन भी चीन ने शुरू कर दी है। गोलमुंड-ल्हासा की 1,142 किलोमीटर रेल लाइन 5 सालों में पूरी हो चुकी है। अब वे उसको नोगची से मिला रहे हैं, जो अरुणाचल प्रदेश के बिल्कुल निकट है। ल्हासा-काठमांडू रेल लाइन भी बन रही है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं ये सब बातें इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि 1962 की शर्मनाक हार हमें अभी भी याद है। 1962 के घाव अभी तक गहरे हैं। चीन इतना कुछ कर रहा है, लेकिन भारत कुछ भी करने के लिए तैयार नहीं है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि 1962 की लड़ाई को 50 साल हो गए हैं, लेकिन हमने इतिहास से कुछ नहीं सीखा है। हिमालय के उस पार चीन पूरी तैयारी कर रहा है, लेकिन हमारे यहाँ किसी किस्म की कोई तैयारी नहीं है।

हिमाचल सरकार ने प्रस्ताव भेजा है कि बिलासपुर-मनाली-लेह-लद्दाख रेलवे लाइन जल्दी बिछाई जाए। इस पर रेल मंत्रालय ने हिमाचल सरकार से कहा कि वह इसके निर्माण के लिए धन दे। हमारा छोटा सा राज्य हिमाचल इसके लिए धन नहीं दे सकता है। यह रेल लाइन केवल हिमाचल प्रदेश के लिए नहीं बननी है, यह रेल लाइन भारत के डिफेंस के लिए बननी है, 1962 की शर्मनाक हार दोबारा न हो, इसके लिए बननी है। देश के पर्यटन और देश की सुरक्षा के प्रति इस प्रकार की लापरवाही चिंताजनक है और मुझे लगता है कि 50 सालों के बाद भी हमने इतिहास से कुछ नहीं सीखा है। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि इस महत्वपूर्ण रेल लिंक को युद्धस्तर पर बनाने की कोशिश की जाए, ताकि देश की सुरक्षा की दृष्टि से यह काम हो सके।

अंत में मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि आप हिमाचल प्रदेश के साथ अन्याय खत्म करिए। ये छोटी-छोटी मांगें हैं, जिनके लिए मैंने कई बार पत्र लिखे हैं। मैंने पत्र लिखा कि कम से कम धौलाधार ट्रेन को आप रोज चलाइए, लेकिन जवाब तक नहीं आता, मैंने कहा कि लुधियाना तक उसको बढ़ा दीजिए, लेकिन जवाब तक नहीं आता। हिमाचल प्रदेश की 30 प्रतिशत आबादी के लिए एकमात्र रेलवे स्टेशन पठानकोट है। वहाँ पर 5-6 आर्मी के कैम्प हैं, जहाँ जवानों को जाना होता है। छोटे से हिमाचल प्रदेश के साथ

[श्री शान्ता कुमार]

आप किसी प्रकार का न्याय नहीं कर रहे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि हिमाचल प्रदेश की सरकार ने आपसे जो-जो मांगें की हैं, आप उनको पूरा करने की कोशिश करिए। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे इस सदन में और लोकसभा में भी देखने का मौका मिला कि जब कभी जनरल बजट या रेल बजट प्रस्तुत होता है, तो उस वक्त कभी **walk out** होता है, कभी हंगामा होता है, हल्ला-गुल्ला होता है, लेकिन इस बार हमारे त्रिवेदी जी ने जो बजट पेश किया है ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Please address the Chair.

श्री नंदी येल्लैया : उपसभाध्यक्ष जी, मैंने देखा कि उनका बजट बहुत अच्छा था। बहुत से लोग बजट प्रस्तुत करते समय शेरों-शायरी करते हैं और गालिब की मिसालें देते हैं, लेकिन त्रिवेदी जी ने रेल मंत्रालय के ऊपर ही शेरों-शायरी की है। मैं उनके रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

उपसभाध्यक्ष जी, लोक सभा और राज्य सभा के चुनाव में बहुत अंतर है। लोक सभा में **direct election** होता है, लेकिन राज्य सभा में **indirect election** होता है। हमारे बुजुर्ग नेता श्री मोतीलाल वोरा जी एक बार **AICC** में बात कर रहे थे, किसी ने उनसे राज्य सभा के बारे में जिक्र किया। उन्होंने कहा कि राज्य सभा में घुसना बहुत कठिन है, लेकिन बाहर निकलना आसान है। इस राज्य सभा में हमने बड़े-बड़े **industrialists** को, बड़े-बड़े पूंजीपतियों को देखा। ऐसे-ऐसे महान लोगों का मुकाम यहाँ पर था। हमारी पार्टी अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी ने ऐसे लोगों को राज्य सभा में आने का मौका दिया, जैसे मैं एक दलित हूँ, "हनुमंत राव" बी.सी. हैं, "खान" **minority** से हैं और "श्रीमती रत्नाबाई" महिला हैं। तो यह अवसर हमें दिया गया। मैं बहुत खुशनीब हूँ कि जब श्रीमती इंदिरा गांधी प्राइम मिनिस्टर थीं, मुझे पांच बार लोक सभा चुनाव लड़ने का मौका मिला। उसके बाद राज्य सभा में मेरी यह **second term** चल रही है और सोनिया जी की मेहरबानी से एक दलित, एक शेड्यूल्ड कास्ट के व्यक्ति को इस सभा में भाग लेने का मौका मिला है।

सर, जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, उन्होंने **Manoharabad to Kothapalli** रेलवे लाइन का ऐलान किया था। तकरीबन छः साल गुज़र गए हैं, लेकिन **Manoharabad to Kothapalli**, जो 149 किलोमीटर है, जिसका सर्वे पूरा हो चुका है और प्लानिंग कमीशन ने जिसको क्लीयर भी कर दिया है, अभी तक यह स्टार्ट नहीं हुआ है। मैं यह चाहता हूँ कि यह **project**, जो बहुत **important** है, **Manoharabad to Nacharam, Gajwel, Kodaknadla, Lakdaram, Duddeda, Gurrallagondi, Sircilla**, यह दो **backward districts** - मेदक और करीमनगर को कवर करता है। आज से बीस साल पहले श्रीमती इंदिरा गांधी ने एक बार **Medak** से **contest** किया था। वह **backward area** है और तेलंगाना रीजन में आता है। मैंने कई बार इस सवाल को यहाँ, इस सदन में और रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में भी उठाया। उपसभापति जी, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि किसी काम के सैंक्शन होने के बाद उसका कोई एक टाइमटेबल तो होना चाहिए। तीन साल, छः साल या सात साल, उसके लिए कोई समय-सीमा होनी चाहिए। साथ ही ममती बनर्जी ने जो "प्रधान मंत्री रेल विकास योजना" की घोषणा की थी, वह आज तक शुरू नहीं हुई है। मैं चाहता हूँ कि "प्रधान मंत्री रेल विकास योजना" **backward areas** को दी जाए। वहाँ खर्च करने से फायदा हो सकता है।

सर, MMTC Phase-II में अभी जो Lingampally to Patancheru है, मैं चाहता हूँ कि यह extend होकर Patancheru to Sangareddy हो जाए। आज पूरे आंध्र प्रदेश में एक ही मेदक डिस्ट्रिक्ट है, जहाँ Sangareddy में रेल लाइन नहीं है। वह Patancheru से 22 किलोमीटर है। Sangareddy मेदक का district headquarter है, इसके लिए 99 करोड़ phase-II में सैंक्शन हुए हैं, मैं चाहता हूँ कि इसको 22 किलोमीटर तक extend किया जाए। मैं समझाता हूँ कि वहाँ जो BHEL है, Ramachandrapuram है और बहुत सी इंडस्ट्रीज़ लगी हुई हैं, जिनमें काम करने वालों को 22 किलोमीटर से आना पड़ता है, इससे उनको लाभ मिलेगा।

सर, हमारे आंध्र प्रदेश में 28 नई रेलों का ऐलान किया गया है, इसके लिए मैं मंत्री जी का शुक्रिया अदा करता हूँ। सर, आज भारत में 17 Railway Zones हैं। पहले ये 6 थे, एक मंत्री आया, उसने बढ़ा दिया। दूसरे मंत्री आया, तो उसने एक और बढ़ा दिया। अब तकरीबन 17 Railway Zones हैं और 38 divisions हैं, जो भी मंत्री आया, वह अपने हिसाब से बढ़ाता गया।

फिर Construction of the New Railway Hospital at Tirupati की बात मैं कहना चाहता हूँ। हम स्टैंडिंग कमेटी में तिरुपति गए, वहाँ की सारी पोलिटिकल पार्टियाँ, including Communist Party, Socialist Party, कांग्रेस वाले, उन्होंने कहा कि वहाँ पर daily एक लाख यात्री बालाजी के दर्शन के लिए आते हैं। There is no hospital, Sir. वहाँ पर Renigunta नामक स्थान पर एक रेलवे अस्पताल है, जो वहाँ 14 किलोमीटर दूर है। अगर अचानक आदमी बीमार हो जाए या उसकी तबियत खराब हो जाए तो उसे 14 किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि प्रॉपर तिरुपति में मेडिकल सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए। वहाँ पर आपके रेलवे के लोग भी काम करते हैं। ऐसा करने में उनको तथा दूसरे लोगों को भी फायदा मिल सकता है।

सर, बहुत दिनों से वहाँ के लोगों की ओर से रेलवे मंत्री से एक अनुरोध है। Waltair डिवीज़न साउथ ईस्ट उड़ीसा के अंदर ज़ोन है। लोग चाहते हैं कि Waltair को डिवीज़न बनाकर साउथ सेंट्रल रेलवे के अंदर इन्क्लूड किया जाए। हमारे डॉ. टी. सुब्बाराजी रेड्डी जी ने भी कई बार इस संबंध में रीप्रेजेंटेशन दी है। इसके अलावा माननीय मंत्री महोदय, श्रीमती डी. पुरन्देश्वरी जी भी वहाँ से आती हैं। काफी समय से इस संबंध में डिमांड की जा रही है, यह लॉग पेंडिंग इश्यु है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि इस संबंध में कार्यवाही की जाए तो हम आपके आभारी होंगे।

महोदय, अब मैं काजीपेट, वारंगल डिस्ट्रिक्ट, तेलंगाना के बारे में कहना चाहता हूँ। काजीपेट में एक रेलवे वैगन फैक्टरी लगाने का ऐलान किया गया। इस प्रोजेक्ट की अनुमानित लागत 1680 करोड़ रुपए है। अगर यह प्रोजेक्ट लग जाता है तो इससे 20,000 लोगों को काम मिल सकता है। आप जानते हैं कि आज हमारे देश के अंदर बेरोजगारी का बहुत बड़ा मसला है। इस प्रोजेक्ट के आने से कई लोगों को रोजगार मिल सकता है। लास्ट ईयर इस संबंध में घोषणा की गयी थी, लेकिन आज तक यह प्रोजेक्ट पेंडिंग है। मेरा अनुरोध है कि इसको शुरू करना चाहिए।

इसके अलावा सिकंदराबाद से जितनी भी रेलवे लाइनें चलती हैं, वे जब वहाँ से वापस आती हैं, उस समय रास्ते में एक स्टॉपेज होना चाहिए। अगर पांच मिनट के लिए भी ट्रेन Moulali रेलवे स्टेशन पर रुक जाए तो अच्छा होगा। इससे ECL, Malkajgiri, Nacharam, Uppal, Ramachandrapuram and Kapra - इन तमाम जगहों के लोगों को 11 किलोमीटर कम दूरी पर जाना पड़ेगा। महोदय, Secunderabad and Bhoiguda के रेलवे स्टेशनों पर काफी रश होता है। बीच में हॉल्ट देने से 11 किलोमीटर रेलवे का फायदा हो सकता है।

[श्री नंदी येल्लैया]

महोदय, पिछले साल रेलवे बजट के अंदर सिकंदराबाद में मेडिकल एंड नर्सिंग कॉलेज बनाने के बारे में कहा गया था। वहाँ पर 86000 काम करने वाले जो वर्कर्स हैं, उन तमाम लोगों के लिए यह मेडिकल कॉलेज लाभकारी होगा। पिछले साल आपके बजट में इसका ऐलान किया गया था।

इसके अतिरिक्त मैं आरपीएफ और सीआरपीएफ के बारे में कहना चाहता हूँ। इसके संबंध में मैंने कमेटी में भी रेज़ किया है कि ट्रेन चलते समय गुंदूँ और विजयवाड़ा में न जाने आरपीएफ वाले किधर रहते हैं, वहाँ पर चलती ट्रेन में लूटपाट की घटनाएँ हुई, चोरी हुई। वहाँ पर लोगों की सेफ्टी की ओर ध्यान नहीं दिया जाता। मेरा अनुरोध है कि सेफ्टी को ध्यान में रखते हुए इसके लिए कुछ अमाउंट रखी जाए।

महोदय, फेयर बढ़ाने की बात हुई। अखबार में रेलवे के जो कर्मचारी हैं, उनमें से पांच ट्रेड यूनियनों के नेताओं का स्टेटमेंट आया। सब चाहते हैं कि रेलवे की नयी लाइनें डालनी चाहिए, पॉपुलेशन बढ़ती जा रही है। इसलिए, इसके लिए आपको फाइनेंशियली सोचना पड़ेगा। हरेक आदमी कहता है कि मेरे क्षेत्र में गाड़ी चलायी जाए। कॉमन आदमी को थोड़ी परेशानी होगी, लेकिन यह भी देखना होगा कि आठ साल से रेलवे का फेयर नहीं बढ़ा है। जो हकीकत है, वह मैं आपको बता रहा हूँ। मैंने एक डॉक्टर से इस बारे में पूछा, एक एजुकेशनिस्ट से पूछा कि **What is your opinion on the fares?** उन्होंने कहा कि फेयर बढ़ना चाहिए। कब तक रेलवे वाले फेयर नहीं बढ़ाएंगे? बहुत सा डेवलपमेंट का काम भी करना है। इसीलिए पब्लिक का ओपिनियन भी है कि फेयर बढ़ा दिया जाए।

अब मैं साउथ सेंट्रल रेलवे के फंड के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मैंने इसके फिगर्स देखे हैं। साउथ सेंट्रल रेलवे में 6 डिवीज़ंस हैं, लेकिन रेल भवन से, मिनिस्टरी से या रेलवे बोर्ड से जब बजट एलोकेट किया जाता है, उस समय साउथ सेंट्रल रेलवे को बहुत कम आंका जाता है। महोदय, हम लोग 33 एमपीज़ लोक सभा में चुनकर आते हैं, लेकिन मैं यह महसूस करता हूँ कि जहाँ से रेल मंत्री बनता है, वहाँ पर कुछ डेवलपमेंट होता है। आमतौर पर लोगों की यह शिकायत रहती है। कुछ लोग इस बारे में बोल देते हैं, कुछ लोग नहीं बोलते हैं, लेकिन मैं खुल्लम-खुल्ला बोल रहा हूँ कि ऐसा नहीं होना चाहिए। सर, हम राज्य सभा के लिए चुनकर आए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : अब आप समाप्त करिए।

श्री नंदी येल्लैया : लोग हमसे पूछते हैं कि आपने क्या किया, हमने आपको राज्य सभा में भेजा है। क्या आपने कभी बात की, बजट पर बात की, कभी लेटर लिखा या खाली खामोशी अख्तियार की है? इसीलिए हमारा फर्ज़ हो जाता है कि हम जिस क्षेत्र से चुनकर आते हैं, जिस डिस्ट्रिक्ट से आते हैं, वहाँ के बारे में बात करें, क्योंकि वहाँ पर प्लानिंग बोर्ड की मीटिंग होती है, वहाँ रिव्यू होता है, तो वहाँ पर लोग बोलते हैं कि पार्लियामेंट के मेम्बर क्या कर रहे हैं? क्यों रेलवे लाइन नहीं लाये? क्या आपकी ताकत नहीं है? क्यों आपने हमारी voice को नहीं उठाया? आमतौर पर इस तरह की बातें होती हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : धन्यवाद।

श्री नंदी येल्लैया : सर, एक मिनट का समय दे दीजिए। जब कर्णाटक और आंध्र प्रदेश बना था, बोदन से बीदर, पाटनचेरु से आदिलाबाद, संगारेड्डी एंड जोगीपेट, ये लोक सभा के क्षेत्र, उसी क्षेत्र में आते हैं। सर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के जरिए प्रधान मंत्री जी से अपील करता हूँ कि आपके नाम से 50,000 करोड़ रुपए एलाट किए गए, उसके लिए क्या गाइडलाइन्स हैं, उनको कौन से एरिया

में खर्च करना है, वह बैकवर्ड एरिया है या फॉरवर्ड एरिया है, उसका कुछ तो नाम रहना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि मनोहराबाद-कोत्तपल्लि बैकवर्ड एरिया है, इसी क्षेत्र से मैडम ने कंटेस्ट किया था, आज तक 20 साल हो गए, क्या इसकी कोई सीमा है या नहीं है, क्या इसकी भी 20 साल, 30 साल की योजना हो जाएगी? आज जिसको अलाट करते हैं, आप जिसको सैंक्शन करते हैं, उसमें फौरन एक-दो साल के अंदर काम होना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : धन्यवाद। श्रीमती गुन्डु सुधारानी।

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (Andhra Pradesh) : Sir, at the outset, I have no hesitation to say that never in the history since Independence that a Railway Minister commends his Budget and loses command over that very document which gives direction to one of the largest transportation networks of the world.

I welcome setting up of a Railway Safety Authority as a statutory regulatory body to focus on tracks, bridges, signalling, etc. I suggest that recommendations of the Authority be made binding, not persuasive. Otherwise, it would be like any other authority which only makes recommendation without implementation.

Secondly, Sir, the Minister projects Rs. 39,100 for signalling and telecom works in the next five years. But, money given for 2012-13 is just Rs. 2,002 crore. At this rate, you would provide only Rs. 10,000 crore. From where is he going to get the remaining Rs. 20,000 crore? I request the Minister to explain this.

Sam Pitroda Committee recommended for providing Rs. 5.6 lakh crore for modernisation in five years, but the Ministry has provided only Rs. 63,000 crore. With no special budgetary support from Finance Minister, how the Minister is planning to pool the resources may kindly be explained. Railways have thousands of acres of prime land. I suggest that this land can be commercially exploited even through PPP mode to mobilize resources to complete not only the on-going projects but also the newly announced ones. Like Nizamuddin station, the same thing can be done in Tirupati.

Sir, the Minister announced that 6,500 kms would be electrified with an estimated cost of Rs. 6,872 crore, fill up one lakh vacancies, construct 1,000 new stations, would modernise 19,000 kms, take up doubling works of 750 kms, 100 stations would be modernised like airports, but is silent from where he is going to get money. Last year, the Ministry has not spent even 50 per cent of what was allocated. With only Rs. 24,000 crore as budgetary support against the demand for Rs. 40,000 crore, I ask how the Minister would complete all these projects. Sir, the maintenance of Operating Ratio is the key for the well-being of the Railways. The Operating Ratio was 92.3 per cent in 2010-11, but shot up to 95 per cent. The Budget sets a target of 84.9 per cent and wants to break the record of 74.7 per cent recorded in 1963-64. I ask the Hon. Minister as to how he will achieve this, as the people are opposing the fare hike.

[Shrimati Gundu Sudharani]

Sir, my party and I oppose the hike in fares which ranges from 20 per cent to 150 per cent. Secondly, the Railways have already done a revision in the name of rationalisation of freight traffic before the Budget to earn Rs. 20,000 crores. So, I request the Hon. Minister to roll back the hike which has hit the poor and the common man who are already suffering due to price rise and inflation.

Sir, the South-Central Railway is one of the top three revenue-earning zones for the Railways which earns more than Rs. 9,000 crores. But, it has been neglected in the successive Railway Budgets. I will give an example which will show how deeply South-Central Railway has been neglected. In 1997-98, the survey was completed for Akkannapeta-Medak railway line. Now, after 14 years, it has been included in the Budget. Like that, surveys for 39 railway lines were completed about 40 years ago and they are still pending. We don't know when they will get *Moksha*.

Sir, if you look at the allocation to the on-going railway lines in Andhra Pradesh, it is going down. Normally, the allocations would go up, but in the case of Andhra Pradesh, they have come down. For example, allocation in 2010-11 was Rs. 423 crores for 15 on-going projects. In 2011-12, allocation came down to Rs. 350 crores, and in the present Budget, the Minister has given just Rs. 223.5 crores. I fail to understand as to why the Railways are giving step-motherly treatment to Andhra Pradesh. I demand that, at least, Rs. 1000 crores be provided to these 15 on-going railway line projects. In the same way, for six doubling projects, in 2011-12, Rs. 186 crores were allocated and now, this amount has come down to Rs. 116 crores. So, I also request the Railway Minister to provide sufficient funds to these projects.

The Government of Andhra Pradesh has proposed 23 trains, but the Minister has announced only six trains for the reasons best known to him. We are not sure that even these would start running in the current year. Secondly, the Minister has announced some of the stations in Andhra Pradesh as Aadarsh stations. But, will the Hon. Minister please tell us as to what is the fate of already declared *Aadarsh* stations? For example, Warangal was declared as Aadarsh station earlier, but still, the work has not been completed. In the same way, Secunderabad was proposed to be upgraded to the international level, but nothing tangible has been done so far. Warangal is a historical city and is one of the largest cities in Telangana. So, the demand for facilities at Warangal station is genuine, as they yield more revenue for the railways. I request the Hon. Minister to take up the following works immediately in my district.

The Chief Minister of Andhra Pradesh, in a meeting with the MPs and the Railway Minister, had assured that land would be given for a coach factory at Kazipet because in the last Budget, they had declared a coach factory. Telangana is a backward region

and a coach factory is very much needed. But, there is no mention about the same in this Budget. The Chief Minister had also promised this. It is a long-pending demand. I do not know why it has not been taken up. There is Congress Government both, at the Centre and in the State. So, the Railway Minister should pursue the issue with the State, get the land and start the work for setting up a coach factory immediately, which is very important for the people of Telangana region.

Three pit lanes should be added in the Kazipet Junction to cope with heavy traffic.

Like Secunderabad station, Warangal station requires another entry on the rear side to bring down the pressure on the front side.

Then, there is another demand. Kazipet Junction is the main link between South and North regions of India. It is the main research centre. It is a long-pending demand and a wish of the people to see Kazipet as a Railway Division. It is an old demand and everyone expects this to be done. But, there is no mention about this in the Budget. I request the Minister to announce this.

There is no sufficient staff strength at all the 11 loco sheds at Kazipet. I request to increase the same.

I request for sanction of a periodical overhauling shed at Kazipet which would facilitate quick overhauling of locomotives.

I request the Hon. Minister to consider the demand to upgrade Kazipet Railway Hospital to the level of a sub-divisional hospital. Sir, in the absence of a Foot-over Bridge at Warangal, the passengers and people are facing a lot of problems. I request that a Foot-over Bridge, which does not require much money, be immediately sanctioned for Shivnagar to be built from the front side of Warangal station. An ROB was sanctioned over railway gate, but work has not commenced. Sir, I request that this may be started this year itself. One more ROB is very much required at Shivnagar in Warangal because only one ROB is there and the traffic has grown manifold in the Warangal city. Sir, lift and escalator facility has to be provided at Warangal and Kazipet railway stations for aged and handicapped people.

Sir, I welcome the third line between Kazipet and Vijayawada, but it is incomplete without the inclusion of Kazipet and Secunderabad stretch as it helps the trunk route. So, I request the Minister to approve even this small stretch.

I request the Minister to add one ladies compartment in trains which pass through Warangal as there are thousands of ladies who shuttle between Warangal and their workplace at Hyderabad daily. In the absence of a special ladies compartment, the ladies are finding it difficult to travel, and, it is a genuine problem being faced by the working women and also other ladies.

[Shrimati Gundu Sudharani]

[1.00 P.M.]

Sir, the Railway Budget is clearly putting more burden on the States. Railways is asking the States to share 50 per cent of the cost of the project. My State has not earmarked any money for railway projects in its Budget this year. So, how can we expect that the Railways would take up the projects announced in this Budget this year and how long the people of Andhra Pradesh have to wait to fulfil their dreams?

With these words, I request the Hon. Minister once again to consider the above proposals sympathetically and with a big heart. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Thank you. The House is adjourned till 2 o' clock.

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

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

BUDGET (RAILWAYS) 2012-13 (CONTD.)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) in the Chair

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। आपने मुझे संकटग्रस्त रेलवे पर कुछ विचार प्रकट करने के लिए अवसर दिया है। रेल संकटग्रस्त है कि नहीं, परन्तु उसको चलाने की जिन पर रेल मंत्री के नाते जिम्मेदारी है, मैं उन लोगों के दीर्घ जीवन की कामना करता हूँ। जब मैं पूरे प्रकरण पर सोच रहा था, तो मुझे कुछ उदाहरण याद आया। संस्कृत साहित्य में एक ऐसा सुभाषितम् है कि एक भँवरा पुष्प में रस ग्रहण करने के लिए रात्रि में घुसता है। वह सोचता है कि प्रभात होगी, सूर्य खुलेगा और फिर यह कमल खिल जाएगा और मैं मुक्त हो सकूँगा। शायद कालिदास ने इसी पर कुछ लिखा है।

रात्रिर्गमिष्यति भविष्यति सुप्रभातम्
भास्वानुदेष्यति हसिष्यति पंकजश्रीः।
इत्थं विचिन्तयति कोष्ठगते द्विरेफे
हा हन्त हन्त नलिनीं गज उज्जहार॥

प्रभात होने के पहले ही एक हाथी ने सम्पूर्ण पुष्प सहित उसको पूरा निगल लिया। मैं कह नहीं सकता हूँ कि हमारे परम मित्र त्रिवेदी जी पर लोग कितना कुछ काव्य लिखेंगे या लिख रहे होंगे, लेकिन उन्होंने स्वयं रेल मंत्री के नाते अपनी व्यथा और रेल की जो स्थिति है, उस पर मैं सोचता हूँ कि एक प्रकार से स्पष्टता से विचार करते हुए, कुछ योजना बनाने की कोशिश की और उसका क्या हश्र हुआ, वह आप हम सब जानते हैं। परन्तु मैं उनके भाषण से ही अपनी बात कहने जा रहा हूँ। उन्होंने रेल की संरक्षा, आधुनिकीकरण, सुदृढ़ीकरण, capacity augmentation, operating ratio को कम करना, इत्यादि विषयों पर गहन चिंतन किया, ऐसा लगता है। दस वर्षों में उनको 14 लाख करोड़ रूपयों की आवश्यकता होगी। समितियाँ बनाकर अपने एक्सपर्ट लोगों से उन्होंने जो परामर्श प्राप्त किया, उसका प्रावधान करने की कोशिश की है। इस कोशिश के लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

मैंने उनके भाषण को पढ़ा है, उन्होंने इस बीच में काफी राज्यों में जाकर विचार-विमर्श किया, बहुत-सी संस्थाओं से मुलाकात की और उनसे आवेदन भी लिए। तरह-तरह की अनुशंसाओं के साथ लगभग 3000 आवेदन उनको प्राप्त हुए। उनमें से सबसे अधिक आवेदन यात्री सुविधाओं और कर्मचारियों से संबंधित हैं। यदि वे यात्रियों की सुविधाओं से ज्यादा संबंधित हैं, तो फिर किराया बढ़ाने की क्या तुक है? सबसे अधिक यात्री या उनके जो संगठन हैं, वे इसी बात की चिन्ता करते रहते हैं। चलिए किराया बढ़ाए बिना आपके मन में आगे की जो योजनाएँ हैं, उनको पूरा करना संभव नहीं दिख रहा है, तो किनका किराया बढ़ाया जाए, यह भी तो सोचना चाहिए। ऐसे वर्ग, जो पैसा खर्च कर सकते हैं, जो एसी-1 या एसी-2 में चलते हैं, उनका किराया बढ़ाइए, परन्तु आपने सामान्य स्लीपर इत्यादि का भी किराया बढ़ा दिया। दिखने में तो वह एक-दो पैसा होगा, किन्तु जब उसका पूरा हिसाब लगाया जाता है, तो न जाने वह कितनी बड़ी राशि होती है।

मेरी मांग है कि केवल ममता जी के कहने से ही नहीं, देश की जनता की वास्तविक स्थिति यह है कि देश के 25% लोग दिन भर में मुश्किल से केवल दो समय का भोजन ही कर पाते हैं। आपसे इतना निवेदन है कि जहाँ ऐसी स्थिति है, वहाँ रेल किराये बढ़ाए जाने पर आप जरूर पुनर्विचार कीजिए और गरीब जनता का ध्यान रखिए।

आपने सैम पित्रोदा और काकोदकर कमेटी बनाई, उसमें जिन बातों पर विचार किया गया, उसमें सबसे ज्यादा चिन्ता उन्होंने रेल पथ पर की है। इतने लम्बे समय से रेलें पड़ी हैं, उनकी क्या स्थिति है? दुर्घटनाओं का कारण क्या उनकी वह स्थिति ही तो नहीं है? क्या उनका ठीक से रख-रखाव और बदलाव हो रहा है, वेल्डिंग हो रहा है, प्वाइंट मशीन्स ठीक से ऑपरेट कर रही है? आपको इतनी सारी बातों की चिन्ता करनी पड़ेगी। सिग्नल और दूरसंचार व्यवस्था पर भी आपको कुछ करना होगा। यह एक बड़े महत्व का पहलू है। जितनी दुर्घटनाएँ होती हैं, उनमें रेलवे सिग्नलिंग बड़े महत्व का विषय है।

मैं रेलवे कमेटियों में भी रहा हूँ और अभी भी रेलवे कन्वेंशन कमेटी में हूँ। इस संबंध में मेरा अपना अनुभव रहा है। एक बार मैंने उस कमेटी में यहाँ तक कहा और मुझे कहना पड़ा कि जब रेलवे कन्वेंशन कमेटी बनी थी, वह इस आशा से बनी थी कि रेलवे से कुछ पैसा वापस प्राप्त करके सरकार की निधि में जोड़ा जाए। परन्तु आज रेलवे की जो स्थिति है, उसमें क्या उस कमेटी को बदलना पड़ेगा या बन्द करना पड़ेगा? जब हम रेलवे कन्वेंशन कमेटी में काम कर रहे थे तो इन स्थितियों पर भी हमें बोलना पड़ा था। अभी भी, 29 तारीख को भी कमेटी की मीटिंग है, उसमें क्या-क्या विचार होगा, वह मैं नहीं कह सकता हूँ, परन्तु वास्तविक स्थिति यह है।

जहाँ तक चल स्टॉक का सवाल है, इसकी हालत भी बहुत खराब है। अनेक स्थानों पर जब हम दूर जाने वाली गाड़ियों के बारे में पूछते हैं कि उनमें खाने-पीने का डिब्बा क्यों नहीं है, जबकि आपने कहा था कि 1000 किलोमीटर या उससे दूर जाने वाली गाड़ियों में हम इसकी व्यवस्था करेंगे। लेकिन कई ट्रेनों में 1300, 1500 या 2000 किलोमीटर तक जाने वाली गाड़ियों में भी ये डिब्बे नहीं हैं। कई जगह तो उठाने के लिए माल भी उपलब्ध है, लेकिन आपके पास डिब्बे ही नहीं हैं। इसलिए चल स्टॉक का जो रिकमेंडेशन किया जाए, उस पर भी गंभीरता से सोचने की जरूरत है। इसके लिए कारखाना बनाने और बढ़ाने की भी जरूरत है।

यदि आपको कोई और जगह नहीं मिलती है, तो आप छत्तीसगढ़ में आ जाइए, जहाँ से मैं आता हूँ। वहाँ आपको स्थान, सुविधा, बिजली, सब कुछ प्राप्त हो जाएगा। हमारे नारायणसामी जी सामने बैठे हैं, वे जानते हैं कि छत्तीसगढ़ ऐसा राज्य है, जहाँ 24 घंटे बिजली उपलब्ध है। अच्छा होता कि यहाँ कोई विद्युत मंत्री भी उपस्थित होते। छत्तीसगढ़ वह राज्य है, जहाँ पर 24 घंटे बिजली है और वहाँ आप जिस

[श्री श्रीगोपाल व्यास]

प्रकार का भी कारखाना लगाना चाहते हैं, आपका स्वागत है। इस बार भी जब पुराने रेल मंत्री वहाँ आए थे, अब उन्हें पुराना बोलना पड़ रहा है, उस समय उन्होंने वहाँ के मुख्य मंत्री जी के साथ बैठक की थी, हम सब लोग भी उस बैठक में उपस्थित थे। मुझे बताने में बड़ी प्रसन्नता है कि बहुत ही अच्छे वातावरण में वहाँ बातचीत हुई। हम लोगों ने, अर्थात् मुख्य मंत्री जी ने, राज्य की ओर से आपको जो कुछ भी सहायता चाहिए, जमीन चाहिए या अन्य सुविधाएँ चाहिए, वे सब कुछ देने के लिए आपको आश्वासन भी दिया था।

सर, जब मैं छत्तीसगढ़ की बात करता हूँ, तो मैं सदन का भी ध्यान इस ओर खींचना चाहता हूँ कि यदि आप रेलवे का नक्शा निकालेंगे तो एक सबसे बड़ी डॉटेड लाइन आपको दिखेगी, जिसको हम लोग रावघाट योजना कहते हैं, जो दुर्ग से होकर लौह अयस्क की खदानों को जोड़ने वाली रेल लाइन है। वह बहुत समय से पड़ी है। वहाँ राज्य सरकार ने पैसा देने के लिए हाँ कहा है, दिया भी है और वहाँ भिलाई का जो इस्पात कारखाना है, उसने भी सहमति दी है तथा अनेक स्थानों पर आपको भूमि प्राप्त हुई है। अब आप पर्यावरण विभाग से जल्दी से उसकी अनुमति लेकर उसको जल्दी-से-जल्दी पूरा करें। वह बस्तर के विकास के लिए भी बहुत आवश्यक है, जो एक नक्सल प्रभावित क्षेत्र है। आखिर जब तक हम वहाँ रेलगाड़ियाँ नहीं ले जाएँगे, तब तक उसका विकास कैसे होगा? यह एक प्रकार का चक्कर है। हम कोशिश करें, हम वहाँ सुरक्षा बल लगाएँ और रेल लाइनें बिछाएँ तथा उसके विकास का मार्ग खोलें। बस्तर के बारे में, छत्तीसगढ़ के संबंध में, कांग्रेस के हमारे वरिष्ठ नेता, श्री मोती लाल वोरा जी ने और भी बहुत कुछ कहा है। जैसे-जैसे विषय आगे बढ़ेगा, मैं भी उनमें से कुछ बातें आपको जरूर कहूँगा।

मैं आपको एक-दो बातों के लिए विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ। उनमें से एक यह है कि आपने अयोध्या को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा फिर से की है। पता नहीं, आपने ऐसा पहले भी किया होगा, लेकिन यदि आपने फिर से नहीं किया है और पहली बार ही किया है, तो आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। अयोध्या इस देश की सप्त-नगरियों में से पहली नगरी है। यह भगवान श्री राम की जन्मभूमि है। यह सारे संसार को आदर्श जीवन का पाठ सिखा देने वाले भगवान श्री राम की जन्मभूमि है। उसको आप आदर्श स्टेशन बनाइए। यदि न बनाया, तो मुझे बहुत दुख होगा। मैं अब से चार-पाँच साल पहले जब उस ज़ोन की मीटिंग हुई थी, उस मीटिंग में इस बारे में कह चुका हूँ। मैं स्वयं अयोध्या में गाड़ी से नीचे उतरा तो देखा कि वहाँ जगह बहुत कम है और बहुत कम गाड़ियाँ वहाँ ठहरती हैं जबकि वहाँ लाखों यात्री आते हैं। पता नहीं तीर्थ स्थानों के बारे में आपकी क्या योजना है? बहुत-से मंत्री यहाँ आकर कहते गए कि हम इसको जोड़ेंगे, उसको जोड़ेंगे, नांदेड़ को जोड़ेंगे, पटना को जोड़ेंगे और अमृतसर को जोड़ेंगे। आपने द्वारिका को सोमनाथ से जोड़ने की जो योजना बनाई है, उसके लिए भी आप धन्यवाद के पात्र हैं। इन तीर्थ स्थानों पर लाखों लोग जाते हैं। लोग वहाँ बारहों महीने जाते हैं। मैं आपको एक उदाहरण दे रहा हूँ। एक गाड़ी जोधपुर से जगन्नाथपुरी चलती है। यदि कोई ट्रेन चार-पाँच राज्यों में से होकर जगन्नाथपुरी जाती है, तो आप कल्पना कीजिए कि बारहों महीने उसमें भीड़ रहती है और आप है कि आप इसको सप्ताह में केवल एक दिन ही चलाते हैं। मैं अनेक बार इस बात की माँग कर चुका हूँ, लिखित में भी पूछ चुका हूँ और मैं आपको फिर स्मरण दिलाना चाहता हूँ कि आपने कहा है कि शायद उसके लिए पर्याप्त डिब्बे या जो कुछ भी है, उसकी कमी है। वहाँ पर लाइन है, गाड़ी आ रही है, लेकिन उसकी बारम्बारता आप नहीं बढ़ा रहे हैं। उसको सप्ताह में एक बार से दो बार भी नहीं कर रहे हैं। मैं तो कहता हूँ कि यदि आप उसे रोजाना कर देंगे तो आपको इतने यात्री मिलेंगे कि आप उनको ट्रेन में भर नहीं सकेंगे। इस बात पर आप बहुत गौर कीजिए। जब आप जगन्नाथपुरी को उड़ीसा, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, राजस्थान राज्यों से जोड़ते हैं, तो आपको इस विशेष रूप से ख्याल करना पड़ेगा। ...*(व्यवधान)*...

एक माननीय सदस्य : उनका ध्यान इस ओर है?

श्री श्रीगोपाल व्यास : नहीं, वे बहुत ध्यान से मेरी बात सुन रहे हैं। मुझे वहाँ बैठे सब लोगों पर बहुत भरोसा है।

मैं आपको दूसरा धन्यवाद इस बात के लिए देना चाह रहा हूँ कि आपने बंकिम बाबू के जन्म स्थान में एक संग्रहालय बनाने का विचार किया है। इस देश में "वंदे मातरम" स्वाधीनता-संग्राम का बहुत बड़ा समर्थ देशव्यापी नारा रहा है। वह भले ही सदियों पहले किसी मठ या मन्दिर के संदर्भ में लिखी गई कविता है, परन्तु पूरे देश के लिए स्वाधीनता आन्दोलन का एक महामंत्र बनी थी। उस "वंदे मातरम" के रचयिता के जन्म स्थान नैहाटी में आपने एक संग्रहालय बनाने का जो विचार किया है, इसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं।

सर, मैं कुछ देख रहा था कि इसी बीच हमारे एक मित्र ने एक बात कही है, बीकानेर को छत्तीसगढ़ से जोड़ने के बारे में। भूगोल तो हमारे रेल मंत्री जी को जरूर याद होगा, उनके सहायकों को याद होगा। जोधपुर से पुरी जाने वाली गाड़ी के बीच में जोधपुर के पास मेड़ता रोड नामक एक स्टेशन आता है। वहाँ से आप बीकानेर के लिए उसमें डिब्बे लगा सकते हैं और एक गाड़ी भी चल सकती है। अभी आपने बीकानेर को किसी स्थान से जरूर जोड़ा है, परन्तु मैं अपने साथी की ओर से यह बात आपको फिर से कह रहा हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : व्यास जी, बी.जे.पी. के अभी चार स्पीकर्स बचे हुए हैं।

श्री श्रीगोपाल व्यास : अभी मेरे पास और कितना समय है, सर?

उपसभाध्यक्ष (श्री तारिक अनवर) : जितना जल्द हो, अपनी बात खत्म करें, क्योंकि आपकी पार्टी से चार स्पीकर्स अभी बचे हुए हैं।

श्री श्रीगोपाल व्यास : महोदय, मैं जल्दी ही अपनी बात समाप्त करता हूँ। समय का स्मरण दिलाने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं साधारणतया अनुशासन से चलता हूँ। अभी छत्तीसगढ़ के बारे में कुछ बातें कह कर अपनी बात समाप्त करूँगा। मैंने देखा कि 700 किलोमीटर की 45 नई लाइनों के बारे में सोचा गया है, उनमें छत्तीसगढ़ का एक भी नाम नहीं है, 800 किलोमीटर के आमान परिवर्तन के लिए सोचा गया है, उसमें भी छत्तीसगढ़ शून्य है, जबकि रायपुर-धमतरी लाइन आमान परिवर्तन के लिए थी। मुझे मालूम है कि इसके लिए 225 करोड़ रुपये व्यय की सूचना वहाँ के जोनल ऑफिस ने बोर्ड को भेजी है। सर्वेक्षण के बारे में मोती लाल वोरा जी ने बहुत बातें कहीं थीं, मैं उसमें एक बात और जोड़ना चाहता हूँ। पूर्व रेल मंत्री जी जब रायपुर आए थे, तो यह बात हुई थी कि रायपुर को राजनंद गाँव से मैट्रो से जोड़ने की योजना बनेगी। मैं आपको इस बात का स्मरण दिला रहा हूँ और कहना चाहता हूँ कि कम से कम उसका सर्वेक्षण तो किया जाए। आप सर्वेक्षण की सूची में कृपा करके इसको जोड़ लीजिए।

मैंने यह भी देखा कि मूल्यांकन के लिए योजना आयोग को पृष्ठ 42 पर जो सूची भेजी है, उसमें भी केवल तीन चीजों का नाम है। मैं दोहरीकरण के बारे में भी देख रहा हूँ कि छत्तीसगढ़ राज्य को बहुत कम स्थान मिला है। राज्यों के सहयोग से बहुत बड़ी योजना चलाने की बात है, जिसका अभी मैंने जिक्र किया था। दिल्ली-राजहरा से लेकर जगदलपुर तक की योजना की बात है। उसको आप राज्य के सहयोग चलाएंगे, लेकिन राज्य तो आपको सब प्रकार के सहयोग देने के लिए तैयार है। मैं सोचता हूँ कि इस पर आप गंभीरता से चिंतन करें। पूर्व रेल मंत्री वहाँ गए थे और उन्होंने वहाँ बातचीत की थी। मैं कहना चाहता हूँ कि नए रेल मंत्री महोदय भी सभी राज्यों में जाएं, फिर से बातचीत करें और उन्हीं बातों को नोट करके आगे बढ़ने की कोशिश करें। यह मेरा निवेदन है।

[श्री श्रीगोपाल व्यास]

आपने हमें लिखित सूचना दी है कि रायपुर और बिलासपुर में escalator और rams बनेंगे। कृपया आप इसको पूर्ण कीजिए। आपने बिलासपुर-पटना (साप्ताहिक) एक ट्रेन चलाने की बात जोड़ी है, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। एक ट्रेन दुर्ग से जगदलपुर वाया टिटलागढ़ भी आपने जोड़ी है, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। आपने फेरों की वृद्धि के बारे में भी कुछ कहा है। मैं आपको स्मरण दिला रहा हूँ और आपके लाभ के लिए कह रहा हूँ कि एक गाड़ी पुणे से गोंदिया आती है और यहाँ घंटों तक पड़ी रहती है। दुर्ग के निवासियों ने हमें लिख कर दिया है कि यदि वह गाड़ी वहाँ पड़े रहने की बजाए दुर्ग तक आएगी, तो इससे रेलवे को बहुत सारे यात्री और बहुत सारे काम मिलेंगे। मैं सोचता हूँ कि इतना ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूँ, लेकिन यहाँ एक पद्धति चल पड़ी है कि आखिर में कोई न कोई कविता बोलनी चाहिए इसलिए मैं उसका अपवाद नहीं बनना चाहता हूँ। मैं कोई कवि नहीं हूँ, फिर भी एक कविता सुना रहा हूँ :

"दिनेश अस्त होने पर मुकुल कैसे खिल गए,
धन्य राजनीते! आज अपने पराए हो गए।"

धन्यवाद, महोदय।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Ms. Sushila Tiriya, not present. Shri Salim Ansari, not present.

SHRI T. K. RANGARAJAN (Tamil Nadu) : Thank you Mr. Vice Chairman, Sir. Former Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi who presented the Railway Budget with the support of Chairperson Soniaji – he has written in his speech – he also received support from the leader of the Trinamool Congress, Miss Mamata Banerjee. Above all, he received inspiring guidance from the Prime Minister. Alas! he was clean bowled. He was worried about the safety of the Railways. He never imagined that his own safety as the Railway Minister was in peril.

Shri Dinesh Trivedi has mentioned in his speech "safety, safety, safety" thrice. What has happened? People are watching the puppet show conducted from Kolkata and Chennai. The showmasters are in Kolkata and Chennai. They are not in Delhi.

Sir, the Railways is sick. In 2009-10, after paying dividend and making other payments, it is left with Rs. 75 lakhs. In 2010-11, it was announced that there would be an excess of Rs. 4,105 crores, but it was only Rs. 1,405 crores. The Minister correctly stated in his speech that the Indian Railways stands at the crossroads at the present moment. But who is responsible for that? Now the question is : how safe and how comfortable is the journey for passengers? In the Sleeper Class you find company with bugs and cockroaches. The same is the case with cleanliness of toilets, whether it is a superfast train or a passenger train. The Railway Ministry treats everybody equal. They don't differentiate between super class, AC First Class and ordinary class. They treat the passengers travelling from Chennai to Delhi or passengers travelling from Trivandrum to Delhi equally. Passengers travelling in any part of India are suffering. The toilets are stinking. Twenty million passengers pay money for travel and suffer.

There are about 32,735 level crossings in India, according to the report. Out of this, 14,896 are unmanned level crossings. You can see that even after the Eleventh Five Year Plan - we have completed the Eleventh Five Year Plan; of course, there was some Plan holiday in-between - the same situation is continuing. Approximately, 15,000 people die every year in rail accidents, and at unmanned level crossings. Is it not a shame to us? It is a shame to us. There are a lot of plans. There is no dearth of plans and there is no dearth of Committee reports. There are so many Committees. But the Plan Targets are not met and Committee recommendations are not implemented. It is only pretention that everything is implemented. Sir, while we talk of safety for which you have appointed Committees, should we not take into account the working hours of certain categories of railway workers working in vulnerable places? In the Railway Document, the Minister has congratulated the railway employees. I thank him for that. But what is happening today? Even today the loco running staff, the gatemen, and even the station workers, work for 12 hours a day. Will this not jeopardize the safety? After all, they are human beings. There are Committees on how to control the working hours. But the Committee recommendations are never implemented. I request the Railways Minister, Hon. Shri Mukul Roy, if he continues in his job, to ensure only eight hours of work for these categories.

So far as women employees are concerned, I am happy to see women employees working in workshops, whether it is in Basin Bridge Yard or Cochin Yard or Ernakulam Yard. Wherever I went, I saw women employees working there. It is really very good. They take on hardwork side inside a cabin, inside an engine, inside a diesel engine. I approached the women workers and asked, "What is your problem?" They don't have separate toilets. Do you require money from IMF? Can't you provide toilets for women employees? There is no restroom. In Parliament, we are talking about 33 per cent reservation for women employees. And you are not able to provide toilets for your own employees! It is for the first time that women are taking up jobs in workshops. Previously, they were only typists and clerks. I request the Hon. Railways Minister to kindly look into these issues. These are very vital issues. I would like to mention about one other thing here. The Government did implement the Fifth Pay Commission recommendations. One such recommendation was that hostels for single women should be provided. I want the Hon. Minister to tell the House, while replying, as to how many single women's hostels have been constructed so far. As far as my information goes, in the Southern Railway, there is no hostel for women. The Fifth Pay Commission recommendations are for the benefit of your own employees. But if you are not able to protect your own employees, if you are not able to give safety to your employees, how can the general public expect that you will protect their interests? Sir, another good thing has happened in the Sixth Pay Commission recommendations. The Sixth Pay Commission has recommended Child Care Leave for women employees. It is a very good recommendation. But that is not implemented here. It is so because vacancies

[Shri T. K. Rangarajan]

are not being filled up and, hence, there are no relievers. If women employees are given this Child Care Leave, then, there are no substitutes available to do the work. So, be it the Fifth Pay Commission or the Sixth Pay Commission, as far as women employees are concerned, it is silent on issues relating to them. Supposing they go on agitations, then, action is taken against them, and they are even dismissed.

Then, Sir, yesterday, my colleague, Shri Jinnah, had requested for several new trains. I support his demand as new trains are very much required. In my opinion, the Southern Railway is very much neglected. There is no double line. Also, electrification is very slow. In addition to what he has suggested, I would like to add that there should be a Daily Express Train from Bangalore to Nagercoil and from Nagercoil to Bangalore, *via* Madurai and Dindigul. In these Southern districts of Tamil Nadu, a lot of employees pass through these areas...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Please conclude.

SHRI T. K. RANGARAJAN : Yes, Sir. Sir, there should be more special trains for Melmaruvathur. It is a pilgrimage spot, and for darshan of the God there, around 50,000 people go there every year. Previously, 350 special trains were sanctioned for Melmaruvathur. But, slowly, they are reducing the trains. I want the Minister to enhance the number of trains. I want him to maintain the 350 level. This will be of great help to people who go to the temple there.

Then, Sir, as regards double laning of the railway line between Villupuram and Dindigul, we want the Minister to allocate more funds. They have allocated only Rs. 2 crores. There should be a speedy implementation of the Villupuram-Thanjavur gauge conversion work. Allocation is there. They do allot funds. But if the estimate is Rs. 200 crores, then, they allot Rs. 1 crore.

Finally, Sir, I have come to know that in the other House the Hon. Minister has withdrawn the hike in passenger fares. I thank him and I compliment him for that. I would request him that, while replying to be debate here, he should withdraw the freight hike that was made before the Budget. So, it creates inflation. Let him not create inflation. There is one thing proposed by the Minister when he made his Budget Speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Please conclude.

SHRI T. K. RANGARAJAN : Final word, Sir. I oppose the fuel adjustment component on passenger fare and also the independent Tariff Regulatory Authority proposed in the Budget and I request the Minister not to implement these as these are anti-people. Every month passenger fares would go up. They would not wait for the Budget. The diesel prices would increase. Already, the Finance Minister is on record

that after the Budget they are going to decontrol the diesel. So, I request the Minister to please scrap those paras from his speech, or, withdraw them, and save the railway passengers and the railway employees.

Thank you, Sir.

DR. JANARDHAN WAGHMARE (Maharashtra) : Thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

First of all, I thank the Railway Minister for presenting a very imaginative and proactive Railway Budget. I appreciate his concern for the *aam aadmi* also. Sir, I am not going to deal with the various points in the Budget. I would like to draw the attention of the Railway Minister to the railway projects in Maharashtra that have been lingering for quite a long time because adequate Budget had not been provided in the preceding Railway Budgets; it has also not been provided in this year's Railway Budget. It is the feeling of the people of Maharashtra that the Ministry of Railways has been persistently neglecting the legitimate demands of the Maharashtra State. However, the current Budget has done some justice to Mumbai for which we are thankful to the Hon. Railway Minister. But Sir, Mumbai is not the whole of Maharashtra. Delegations under the Hon. Chief Minister of Maharashtra have met the Hon. Prime Minister and also the Hon. Railway Minister, but in vain. The Chief Minister of Maharashtra has been writing letters to the Railway Minister but those projects are not being given due attention. The ongoing projects too have not been given priority in the Railway Budget. Ahmadnagar-Beed-Parli, Gajnar (261 km.), Wardha-Nanded *via* Yavatmal-Pusad (270 km.), Manmad-Indore *via* Malegaon-Dhule-Shirpur-Nardana-Sendhwa-Mhow (350 km.), Vadasa Desaijanj-Aarmori-Gadchiroli (approx. 50 km.), Gadchandur to Adilabad line on Manikgadha-Nanded Road; these are the ongoing projects. But, Sir, unfortunately, no Budget has been provided and there is no possibility of the completion of these projects. Sir, the Maharashtra Government has decided to share 50 per cent of the expenditure. I think this is the only State which has come forward in this regard.

Sir, Marathwada is the most backward region in Maharashtra. Ahmadnagar-Beed-Parli-Vaijanath railway line goes across this backward region called Marathwada. Its length is only 261 kms. It should be given the utmost priority. It will prove to be the lifeline for the backward region of Marathwada. I earnestly request the Hon. Railway Minister to make substantial Budget provision for this project which will change the destiny of this backward region. Baramati-Lonand and Amravati-Narkhed, these two also are the ongoing projects; these should be completed as early as possible. Projects of gauge conversion and doubling are also equally important.

Sir, the distance between Latur Road to Nanded is only 100 kms. If Nanded and Latur Road are linked by a railway line, Marathwada will be linked with the rest of India. We are happy that a survey of this line has been undertaken. Solapur-Aurangabad

[Dr. Janardhan Waghmare]

railway line *via* Osmanabad should be undertaken. This will, of course, entail this region to be industrialized. I know, there is a financial crunch. But, we need prioritization along with the scrupulous planning. Ways and means of increasing the revenue should be explored. If there is a will, there is a way. Hon. Railway Minister is a man of will and, I am sure, he will show the way out.

I draw the attention of the Hon. Railway Minister to the urgency of the railway projects in Maharashtra. Nearly 35 projects are pending. Maharashtra Government shall bear 50 per cent of the expenditure. MNREGA also can be used for this particular work and that has been done in Maharashtra.

Sir, the local trains in Mumbai are in a shambles. Mumbai train service is really in crisis. The local trains in Mumbai should be modernized as early as possible. Sir, our Railways have many challenges to face. We have to address the safety issues urgently. Modernization of the Railways is the need of the hour. The Railway Ministry has appointed a high-level safety review committee under the chairmanship of Shri Anil Kakodkar. It has also appointed an expert group for modernization of the Indian Railways under the chairmanship of Shri Sam Pitroda. Their recommendations, when submitted, should be implemented without delay.

Sir, the Railways is an engine of development. It is one of the strong drivers of our economy. The Indian Railways is also a major service provider. Our Railways should come up to the level of the global standards. The Railways should be developed having a road map containing parameters based on the principle of equality. We do not have any parameters, it seems. Therefore, we have to give a serious thought to this.

With these points, I conclude, Sir. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TARIQ ANWAR) : Thank you. Now, Shri Derek O'Brien. It is his maiden speech.

SHRI DEREK O' BRIEN (West Bengal) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I am new here. Sir, I work on television where we do things short. So, 7-8 minutes would be okay.

Mr. Vice-Chairman, Sir, the circle of life is indeed an intriguing and fascinating subject. I myself have experienced this circle of life sitting here yesterday in this august House when 52 of my senior colleagues did goodbye. Sitting here in the back benches, I heard them with great interest. The more I heard, the more I learnt that there was so much to be learnt from the experience here for six years. May I first bid a warm goodbye to those who are saying goodbye with the wish that we see them here

soon? This indeed is the circle of life because after 52 Members retired or moved yesterday, here is a new Member making his first speech in this august House.

Sir, I have been moved to make my maiden speech on this subject for a few reasons. First, a personal reason, and, then, professional reasons. On the personal reason front, in this wondrous democracy, I represent the State of Bengal, a State which has just emerged from a long and desperate battle for true freedom and for true democracy. It is, indeed, a wondrous democracy because I belong to a community which in the entire country has about one lakh people. It is a small community, called the Anglo-Indian Community. I don't represent the Anglo-Indian Community; I represent the State of Bengal in this House. But the Anglo-Indian Community has a long and glorious history of being associated with the Indian Railways. In fact, not only associated, some say, they played a glorious role in building the Indian Railways, with railway colonies from Chakradharpur to Kharagpur to Bilaspur. So, it is a matter of great pride that I have the privilege of speaking on this subject today. And, at a very personal level, my mother will be more happy today than my father because her entire family, for the last two generations, only worked in one organisation, i.e., the Indian Railways.

Sir, on the professional front, why I say I am, indeed, privileged to make my maiden speech on the Indian Railways is because my first "public assignment" was given to me by the former Railway Minister, Km. Mamata Banerjee, in 2009. I had never been in any public office before that; I was in politics for nine years. But that was my first public office for two years, from 2009 to 2011. I had to resign from that post in 2011 because after that I became a Member of Parliament. That was indeed where one got an opportunity to understand, to learn and to listen a lot of what the Indian Railways had to do and what they had to offer. I was made Chairman of the Passenger Services Committee. In my tenure there for two years, I had the good fortune of travelling to 13 of the 17 Railway Divisions. Actually, originally, there were 16 Divisions. When the Kolkata Metro got added, it became the 17th Division. So, those two years were great learning years, and great years, in a small way, to understand what the Indian Railways was all about.

Sir, may I quote just a line from the Budget Speech? I quote, "I would like to reiterate my strong conviction and belief in the phrase 'safety never sleeps', as emphasized by Mamata Banerjee all along." This was from the Budget Speech. I think that safety is the core issue of the Indian Railways; of that, there can be absolutely no doubt. This is not something which has suddenly sprouted in the last one week or one month, but it is an area of focus now for many, many years.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) IN THE CHAIR

So, like the Railway Safety Authority or the anti-Collision Devices or the Early Train Warning Systems, which have been piloted in certain zones, these safety measures

[Shri Derek O' Brien]

are indeed most welcome. The argument that raising passenger fares will solve all problems of safety, is a fictitious argument; it is an absurd argument; and it is an argument which borders on gimmickry. Sir, Rs. 4,000 crores is what raising passenger fares would bring into the Railways, and, I think, we need to look elsewhere to raise Rs. 4,000 crores. I have two other issues to debunk this argument put forth where passenger fares going up will make safety disappear. There are two things. One, think about those passengers travelling from far-flung places. Let us say, a person is going from Guwahati to Bangalore or a person is going from Imphal to Trivandrum. The farther you travel, the more you pay. Telescopic rate structuring is better still; it would have been a much better option. The second one which has caused me much hurt and causes us much concern is when you have to present something, gimmicks last for a few days. Ideas and big ideas endure the test of time. It is almost like saying that the price of mango has gone up by four paise. When actually if you look at the fine print, then you will find that the price of mango has not gone up by four paise on a k.g., but it has gone up on ten grams of mangoes. So, there are issues not only with the content but in terms of the manner in which it is presented and there is no question about it that the fares which affect the most common people. This is not for once a week; this is not for their holiday which they go once in a year. This is for that daily passenger who boards the Bardhaman Local every day, six days a week. That fare is for someone who boards the Virar Fast and goes from Church Gate to Virar or to Panvel or who hubs on from Kanjivaram and Egmore station and then changes his train every day *via* Central. These are very serious issues. There is no question of touching those fares and all in the guise of increasing four thousand crores or bringing in revenue of four thousand crores of rupees and the worst still set up a travel regulatory authority to empower them to take away the power of the Indian Railways. Mr. Vice Chairman, Sir, so much on the passenger fares and why they need not to be touched and so much on the point that you cannot use this facetious argument of saying that once you increase the passenger fares all your safety will go out. Let me make some positive suggestions as to how you can get four thousands crores of rupees, which, in fact, is a fair target, without upsetting passengers and the common people. Sir, over the years the railways has allowed itself to be marginalized in the freight business. My humble submission today is that the railways need to relook at freight. There needs to be a paradigm shift in how the railways look at the freight business now. Sir, let me say something about railway freight business. I am not a technical person but I have understood it over the years and I would urge every hon. Member of this House to hear me with a little bit of patience. Sir, through you, because this is the actual core issue about freight. Now coming to the freight business in the railways, if you want to move goods from 'A' to 'B', you would need your goods to be at least 3500 to 4000 tonnes. That is a lot of tonnage. The railways are losing business to road transport and other transports because,

you cannot book one railway wagon. One railway wagon means you want to move about 60 tonnes of goods. If you want to book, let us say, even 300 tonnes of goods from point 'A' to point 'B', you have to book five railway wagons. Will you allow doing that? No. It is because the Indian Railways has a rule and it says 'bulk', that is, 3000 to 4000 tonnes. It is just to give you an example. The Food Corporation of India moves 45 million tonnes of foodgrain. What is the total weight of foodgrain moving across the country? It is 250 million tonnes. Sir, my submission is that it is a great area where the railways can look for Rs. 4,000 crores. It is 45 million as opposed to 250 million. Look at cement. Cement now moves about 90 million tonnes through the railway network and the total cement moving is about 230 to 240 million tonnes. So, the first and the focus area, may I humbly submit, Sir, is what we call a roll-on-roll-off experiment. A roll-on and roll-off experiment is simple and it has already happened on the Konkan Railway. This allows loaded trucks to be carried by the Railways, and if this is handled properly, this can be a solution to an intractable problem of losing block rake traffic to road consistently. Then, the people who are moving traffic by road actually become your partners. They become your collaborators, and they move together. Sir, in its white Paper, the Indian Railways, in fact, had committed itself to achieving an annual growth of ten per cent in its freight business. The Budget has also laid emphasis on achieving ten per cent. But, surprisingly, the freight target set in the Budget is one thousand million tonnes. This reflects a growth, Sir, of not ten per cent, of not nine per cent, but a growth of 5.7 per cent and therein lies the problem. That is why, I would urge the new Railway Minister to focus on the freight rates. The freight rates, as they are, are rationalized. They are fine, but to use more innovative ideas to try and make the freight, bring in more revenue. Sir, there is also this issue of Railway Board. The Railway Board already has members. There are, in fact, two proposals lying there, one for the Railway Member (Stores and Signals). These have been lying there, I believe, for the last ten years. Those two Railway Board slots have not been filled. Now we come up with an idea which says, now you put someone for marketing and public private partnership. That will again add to the confusion and it will not be of any use. The last point I want to make, Sir, before I sum up, is this. The first one was that the passenger fares need to come down. We cannot burden the poor. Look for 'do not link the hike of passenger fares to sell an argument of safety'. No right thinking person will make safety a second priority. It is safety which is a priority, but not at the expense of putting up passenger fares. The second one is, please use innovative methods in freight in the existing environment, and the third, Sir, is something even more basic. Is the Indian Railways, and I put this question through you, Sir, because this is the question which we really need to ask ourselves, a commercial entity alone or do the Indian Railways also have a role of playing a part in corporate social responsibility? This is very, very clear, Sir, that the Indian Railways has a social role to play. There are so many companies today, who are putting away three per cent and four per cent of their...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : I know that it is your maiden speech, but your time is going to be over.

SHRI DEREK O' BRIEN : Sir, just one minute.

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

SHRI DEREK O' BRIEN : sir, there are many private companies who put away one per cent, two per cent of their turnover for corporate social responsibility. So, that can easily be done. So, this Rs. 3000 or 4000 crores is no big deal. Sir, to conclude, when we are doing the Railway Budget and we are going forward, I would urge the new Minister to open his eyes, which, perhaps has been done, to open his mind, which, perhaps, has been done, but, more crucially, for the people of this country, to open their hearts too. Thank you.

SHRI S. S. AHLUWALIA (Jharkand) : Sir, I just want to comment on what Mr. Derek O' Brien said. While starting his maiden speech, he said 'I represent a small community, Anglo Indian community'. We all belong to smaller, smaller communities and that becomes a homogenous big mass. When we achieved freedom under Article 336, there was a provision during the first two years after the commencement of this Constitution.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Please do not give any speech.

SHRI S. S. AHLUWALIA : No, no; I am reading the Constitution, Sir. If I can't read the Constitution here in Parliament, then, where should I read, Sir? Sir, Article 336(1) says, 'During the first two years after the commencement of this Constitution, appointments of members of the Anglo-Indian community to posts in the railway, customs, postal and telegraph services of the Union shall be made on the same basis as immediately before the fifteenth day of August, 1947.' And, every second year, it will be enhanced. The proviso says, 'Provided that at the end of ten years from the commencement of the Constitution all such reservations shall cease.'

SHRI DEREK O' BRIEN : No, no. Sir, let me clarify this.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : No, no. I don't want to convert it into a discussion.

SHRI DEREK O' BRIEN : Sir, allow me to clarify ...(*Interruptions*)... Sir, I am here as the representative of West Bengal and from Trinamool Congress ...(*Interruptions*)...

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

SHRI S. S. AHLUWALIA : Sir, listen to me.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : There is no scope for discussion ...(Interruptions)... Why do you bring it now? ...(Interruptions)...

SHRI S. S. AHLUWALIA : Sir, you have not heard my concluding sentence ...(Interruptions)...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : But, what is the relevance here? ...(Interruptions)...

SHRI S. S. AHLUWALIA : Sir, my concluding sentence is ...(Interruptions)... The point is, reservation for Anglo-Indians is under Article 331. My contention is, Anglo-Indian representative of Trinamool Congress started his maiden speech on railways, posts and communications. That was my contention; nothing more than that. I am not against your speech, Mr. O'Brien ...(Interruptions)... You are expert. Your community is expert.

DR. M.S. GILL (Punjab) : Sir, I never asked you for permission to speak in between. Sir, Derek has spoken and he is going to be here for many, many years. First, his name is Derek O' Brien. That is the pronunciation. इन्हें ओबराय न बना देना। He is O' Brien. I had spent six long years in a Mussorie Catholic School. And, I do want, since he made his maiden speech, to make one comment for the House to know. The Anglo-Indians have been the finest sportsmen of India, leave the railways alone.

SHRI S. S. AHLUWALIA : That is right.

DR. M. S. GILL : And, ask me. My school is St. George in Mussorie. The hockey teams which won 1932 and 1936 Olympic with Dhyanchand had four out of eleven boys from my school and all were Anglo-Indians. And, a boy called Duglas Mylne from Kolkata was there when I was in that school. He was national champion in many sports. So, they are Special.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : Anyway, all are citizens with equal rights.

DR. ASHOK S. GANGULY (Nominated) : Hon. Vice Chairman, Sir, it is indeed my privilege that every time - I get up, on rare occasions to speak - you happen to be in the Chair.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : That is good.

DR. ASHOK S. GANGULY : It is very good and I am very fortunate. So, I hope you will bear with me for the next few minutes.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : But, you will not get more time.

3.00 P.M.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND THE PENSIONS AND THE MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE (SHRI V. NARAYANASAMY) : When you sit there, he gets more time, but other Members are not getting the time ... (*Interruptions*)...

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIEN) : See, the Minister himself is complaining.

DR. ASHOK S. GANGULY : Sir, I did not quite hear him, but thank you very much.

First of all, I would like to join Mr. O'Brien in wishing a farewell to all the retiring Members. I extend a warm farewell to them, especially to Shri Ahluwalia who has been the life and spirit of the House. He is not listening to me. अहलुवालिया जी, मैं आपके बारे में बता रहा हूँ। आपको बधाई हो। आप सदन में जो रौनक लाए हैं, वह रौनक रहेगी, because of your wisdom, your sense of humour and, possibly, because of your sense of disruption which I will not compliment. But, Sir, along with you, I compliment the retiring Members, because they have shared a lot of their wisdom with this House. You led some of the brigade and I compliment you for your leadership and wish you all the best.

Hon. Vice Chairman, I wonder, as a common citizen of this country, why should Railways be singled out other than as a tradition of our colonial masters, to have a separate Budget. It is an activity which is as important as agriculture, infrastructure and as everything else. I am not questioning the fact as to why should there be the Railway Budget. But, I think, we should all raise the issue of what is so special about railways when compared to many other things. However, I must compliment the Hon. Former Minister, Shri Dinesh Trivedi, for having continued the tradition of his predecessors in going into the heart and mind of the Indian Railways Institution, which employs 1.4 million Indians, is possibly, a pre-eminent institution beyond the slightest doubt. However, I will only comment on a few general issues because other Hon. Members are commenting on specific issues and all of us the biggest priority of the railways continue to be the safety. The maximum number of accidents occur at unmanned level crossings. In the year 2012, a country still having unmanned non-automatic railway crossings, I think, is indeed shameful because 50,000 people die every year due to accidents at unmanned crossings. So, the emphasis on safety, above everything, is, I think, preeminent and profound.

I must compliment the hon. former Railway Minister; and, his successor who will take the portfolio because two very important committees were appointed - Dr. Kakodkar Committee and the Sam Pitroda Committee. The recommendations of these

committees are non-partisan and expert advice for the benefit of Railways and the passengers. I hope, in the coming years, the hon. Railway Minister will give topmost priority to the recommendations made by these two eminent leaders and their committees; and, they will find a place of prominence in the priorities after 'safety'. The Sam Pitroda Committee's recommendations for modernization of Indian Railways will require an investment of Rs. 5.6 lakh crores. The sources and usage of such large funds is an analysis which this House deserves to know in greater details. Are we going to be able to afford like expense? Are the recommended modernization projects going to be undertaken? What is the timeframe in which the modernization plan will be done?

The second recommendation is to set up a Modernization Mission, which will be reporting to the Railway Board and which recommends public-private partnership, which is an eminently sensible proposal. For the Government, to take on every task in this day and age is not only impractical, but also causes delays as it is always short of resources.

Thirdly, there are already a very large number of pending projects. I think, the Railway Minister owes to this House to explain some of the major delays which are concerned with the safety of passengers and the raising of revenues. Why are these critical projects being delayed? What are the key priorities of modernization? How are they going to be tackled?

Then, there are two other issues. In Mumbai, six million people travel every day by local trains to earn their living. I do not know what is the situation in Kolkata. It may not be dissimilar in Kolkata. The condition of local travellers, especially in Mumbai, is quite pathetic. We treat people almost like cattle to pile upon those trains. They face a great difficulty to earn their livelihood. Everyday there are accidents. There is huge over-crowding. Women are harassed. I think, something has to be done for local train travel, not only in Mumbai but also in most of the metropolis cities because that is the source of livelihood.

I think, security of passengers on long-distance trains another is fundamental and tragic issue. Keeping in mind the frequent dacoities, the rapes, the pillages that take place, the Railway Protection Force has to be improved, has to be modernized. While it is neither a State subject nor a Central subject, but above all it is a subject for India and Indians, which must be dealt with a sense of urgency.

Now, there is a very great controversy whether the increased revenue should come from passengers or freight or from both. I am in full sympathy with those passengers who are given food under the Public Distribution System. They are the class which should continue to be cased for even in railway travel. During an earlier debate, I had suggested that those who travel in the comfort of AC First Class and

[Dr. Ashok S. Ganguly]

other upper classes must pay more for more cleanliness, more hygiene, better food supply and above all better security. If they are prepared to pay for air travel, why not pay for higher class travel by train? So, my request to the hon. Minister is, certainly, you raise the rates for freight; certainly, you compete with the road transport, but do not pamper or subsidise those who are able to afford to pay and those who want to travel in greater comfort. Provide them the comfort, provide them the safety - safety should be for everybody - but if you are giving them extra comfort, extra exclusivity, kindly make them pay. Do not subsidise, for example, subsidise diesel, goods transport, etc., but do not subsidise those people who drive cars and should be able to afford to pay more. Therefore, while I do not wish get into any political debate of what is right or what is wrong, there are a number of positive elements in the Railway Budget for safety, modernization and raising revenues in the Budget. I strongly urge to take the good work that has been done and which is in continuation of the predecessor of the hon. Railway Minister as well. It is not all his doing; it has been doing on for years, since independence. Please modernise, please look forward, please do not use Railways as something that everybody has a right to have a free ride on. We must stop doing that. (*Time-bell rings*) Sir, when you are in the chair, I don't wish you to ask me to stop; I am always brief as usual. But I thank you for this opportunity to make my statement.

SHRI KUMAR DEEPAK DAS (Assam) : Sir, at the very outset, I convey my sincere gratitude for giving me time to speak on the Railway Budget. Sir, the Indian Railways network is spread over 64,000 kilometres. This is the world's third largest network. Out of a total of 64,000 kilometers of railway network, the North-Eastern Region has only 2,400 kilometres. Out of those 2,400 kilometres, 1,700 kilometres were built by the Britishers and the rest of 700 kilometres has been built by the Independent India, that is, during these 63 years of Independence.

Sir, coming to the Budget proposals, the outlay has been raised to Rs. 60,100 crores, while investment plan for the Twelfth Five Year Plan has seen a quantum jump, from Rs. 1,92,000 crores to Rs. 7,35,000 crores. My friend, Shri Derek O'Brien, has rightly pointed out that it has not given so much attention to the freight earnings. The Ministry has not paid enough attention to freight earnings which constitute a large share of the Railway earnings. The Railways carried 970 million tonnes of freight in 2011-12, but the target was something different. They missed the target of 995 million tonnes. Therefore, we strongly oppose the present passenger fare hike. Undoubtedly, the decision of imposing this burden on the *aam aadmi* has been taken to cover up the inefficiencies of the railway authorities, that has led to the bankruptcy of Railways. Again, the present concept of passenger fare hike on kilometre basis will affect mostly those poor passengers who travel from far corners of the country like Assam, Tripura, Arunachal Pradesh, Mizoram in the North Eastern Region and Northern India like

Delhi or Southern States. It is, therefore, urged upon the Minister of Railways to roll back the hike in passenger fares; otherwise, arrange for a special concession in fares for the passengers of the North-Eastern States. Sir, I now come to the status of those projects which have been declared 'national projects' by this Ministry earlier. The Ministry had declared some national projects in the North-Eastern region. The first one is Rangia Murkongselek gauge conversion. It was declared a national project during 2006. But the present conversion work is progressing at a very slow pace. This Railway line is covering two-three backward districts of India, namely, B.T.C., Lakhimpur and Dhemaji, which are also flood-prone districts. The target date of completion of this project is not yet met, and it is delaying. Again, the two new trains have been announced. it is interesting. Two new trains have been announced between Kamakhya and Tezpur via Rangia and Rangapara. But the gauge conversion work on this line has not been completed till date. Though the new Railway Budget has declared three new trains, but two trains which were declared earlier by the previous hon. Minister in her Budget speech have not been started yet.

Then I come to the Tertiary-level Multi-speciality Hospital. It has been said by the hon. Railway Minister in 2010-11 that 'there will be Tertiary-level Multi-speciality Hospitals in Rangapara, Guwahati and Bongiagaon.' But, Sir, this Budget does not say anything about this proposal. There is no reflection on that declaration status in this Budget.

Another National Project is the Bogibeel Bridge Project. This project was declared a national project in 2006. But, at present, the construction work on only 8-9 main posts have been started in the river though the number of posts supporting the structure is 36. The completion year of this project is also being extended every time. Once functional, the Bogibeel Bridge will help in accelerating the development of two backward districts of the country, i.e., Dhemaji and Lakhimpur, including Arunachal Pradesh. It is due to the poor allocation of funds to the project. The Budget proposal which has been announced by the hon. Minister does not include these projects.

Sir, the long-standing demand of double tracking and electrification of the Railways in the North-Eastern Region is still an illusion. The requirement of more superfast trains between Mumbai-Dibrugarh, Chennai-Dibrugarh, Howrah-Guwahati and Guwahati-Bangalore is not being considered in the Budget announcements. Even though our hon. Chief Minister made some requests, in writing, to the hon. Railway Minister, but the Railway Minister has not considered them even for those projects. This is the fate of the North-Eastern region people. This is what is happening. This shows the kind of attention that is being given to the North-Eastern people.

Sir, we need a second Railway bridge over Brahmaputra connecting Guwahati and Amingaon. ...(*Time-bell rings*)... I am just finishing, Sir. The status of this project

[Shri Kumar Deepak Das]

is very poor. The survey was done 12 years ago, but this project is still pending with the Railway Ministry. Moreover, this Budget also does not include this Railway bridge. If we go to Guwahati today, we have to wait for half-an-hour in Amingaon to cross the Brahmaputra river because there is no double line. Only single-line railway bridge is there. So, there is a need of second Railway bridge. It was conceptualized 12-13 years ago, but it has not been materialized till date. ...(*Time-bell rings*)... I am just concluding, Sir.

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

SHRI KUMAR DEEPAK DAS : Sir, the Ministry has completed the survey of a new railway line from Jogighopa-Barpeta-Hajo to Amingaon. But this Budget has not included this project this time also. So, I request the hon. Railway Minister to, at least, include this new Railway line from Jogighopa to Amingaon *via* Barpeta-Hajo this time because these are all historical places of Assam.

Sir, while concluding, I would like to make only one request. The Railways do not need any money for the implementation of this project. We want a change of nomenclature for only two trains; one is, the Puri Express, which runs between Guwahati and Puri. We have been demanding for a long time that Puri Express should be named after Sankardev, who was a great philosopher and reformer of this country. Then, one new train has been introduced between Dibrugarh and Kolkata. That train should be named after Dr. Bhupen Hazarika. That is our request.

With these words, Sir, I conclude.

SHRI TARUN VIJAY (Uttarakhand) : Sir, I would like to make just a single-line comment here. I fully support the hon. Member's views, but it is really shocking the way the Government has totally neglected the North-East. Their India ends at the borders of Kolkata!

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Now, Dr. Barun Mukherji.

DR. BARUN MUKHERJEE (West Bengal) : Thank you, Sir, for accommodating me, which you always do. Let me make some comments on the Railway Budget, which, of course, I cannot deal with in detail due to paucity of time.

Sir, the Indian Railways are in the midst of a tense drama, having been contributed by the presentation of the Railway Budget for 2012-13 with proposals of steep passenger fare hike, almost after a decade, followed by forced resignation of the Railway Minister, appointment of a new Railway Minister and then, discussion on the Railway Budget in both the Houses of Parliament. All these ups and downs in the context of the Railways are, no doubt, unprecedented in parliamentary history. But, at the core of the drama, there always lies a great concern about the financially bankrupt position of the Railways

as well as its present vulnerable safety standards. Change of Ministers is, primarily, a matter of their Party and the UPA-II Government. But the concern about the finances and the safety position of the Railways is definitely a matter that concerns the whole country. The people are, therefore, anxiously waiting to see in which way their concern would be adequately taken care of.

Incidentally, we may note a strange coincidence relating to the aforesaid drama. The last Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi, took oath on 12th July, 2011, just preceded by a railway accident near Kanpur on 10th July, 2011. Again, the present Minister, Shri Mukul Roy, had taken oath on 20th July 2012, and was welcomed by another railway accident occurring at an unmanned level crossing on North-Eastern Railways, on the same day, that is, on 20th July, 2012 itself. This strange coincidence seen in the Railway Ministers' oath taking and the occurrence of the railway accidents symbolically indicates that railway safety and security is at stake, which must be taken care of on a priority basis by the incoming Ministers.

While presenting the Railway Budget for 2012-13 on 14th March, 2012, the then Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi, had himself said, "I am not at all satisfied with the safety standards at the moment." Just within a week of his announcement, another rail accident took place on the 20th March, 2012. The basic question, therefore, arises as to what has caused this lack of safety in the Railways and who is responsible for it. It also, shockingly, reminds us of the hollowness of the claims so long made about the excellent growth of the Railways. Under the spell of the vibrating impulse of witnessing the inauguration of a galaxy of new trains every now and then, the steadily eroding safety standards of the Railways were forgotten temporarily. What the Expert Committee has to say about it? The High Level Safety Review Committee headed by Dr. Anil Kakodkar, former Atomic Energy Chief, has hauled up the Railways for introducing new trains without creating the necessary infrastructure. Equally critical is the other Committee, namely, Expert Group for Modernisation of Indian Railways, headed by IT expert, Dr. Sam Pitroda. He said that the Centre will have to release a whopping Rs. 250,000 crore as gross budgetary support for infrastructure development in the next five years. The Report reveals that Railway Ministers paid no attention to infrastructure development in the last decade. Incidentally, it is noted that both these expert Committees were appointed by the Railway Ministry itself. Dr. Kakodkar Committee submitted its Report on 17th February, 2012 and Dr. Pitroda Group submitted its Report on 27th February, 2012, whose recommendations entail an estimated investment of Rs. 5.60 lakh crore.

These Reports have presented a realistic picture of the present state of affairs of the Railways, which, at least, could not justify the populist programme of starting many many new trains without caring for safety and infrastructure development during the last couple of years.

[Dr. Barun Mukherjee]

We presume that the present Railway Budget has been prepared keeping in view the aforesaid expert Committees' findings and, hence, has frantically tried to increase its earnings to pay for safety and infrastructure development. The obvious result is steep hike in passenger fares of all classes of all trains, from sub-urban local trains to long-distance Mail and Express trains. We can not support this hike in fares because resulting enhanced burden of cost of rail travel will hard hit the travellers, particularly the poor and the middle-class families. It is not fair and not a balanced approach of the Railway Minister to try to make up in one jump the loss incurred due to their own wrong policy followed during the last decade. So, I urge upon the hon. Railway Minister to rationalize their fare-hike proposals and roll back the enhanced fares of all the lower classes of the passenger and Mail Express trains.

In this connection, we must also keep in mind that the Railways has also hiked the freight rates just one week before placing the Budget. Moreover, this freight hike is effected in case of foodgrains and fertilizers, which again is causing higher inflation. The Railways must not add fuel to the fire to cause further inflation.

All that is needed is better management of Railways, innovative measures other than fare and freight hike to be found to increase revenues and generate further source of earning to continue year-long regular programme of safety and infrastructure developments. Expenditure control, rather more particularly wastage control, should always be aimed at. The alarming current Operating Ratio of 95 per cent must be improved, which is targeted in the Budget to 84.9 per cent in 2012-13. The Railways can not overcome its present shattered financial position until and unless it improves its Operating Ratio, at least, to its previous good position of 75 per cent. (*Time-bell*).

Railways is one of the biggest national assets. It must not be subjected to populist indiscriminate unplanned expansion, rather it should be properly maintained with care and safety, and development should go hand in hand together.

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN) : Ms. Sushila Tiriyā, as Mr. Avinash Rai Khanna has to catch the flight, you may speak after him. Now, Shri Avinash Rai Khanna.

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब) : सर, सबसे पहले मैं रेलवे का देश में जो महत्व है, उसके बारे में यह कहना चाहूँगा कि यह देश का इतना बड़ा डिपार्टमेंट है कि यह अपना बजट स्वयं पेश करता है और पास करवाता है। आज यह सिर्फ भारतीय रेल नहीं है, बल्कि अंतर्राष्ट्रीय रेल है। यह दो देशों को जोड़ने वाली रेल है। यह भारत और पाकिस्तान को जोड़ती है, इसलिए रेलवे से लोगों की आशाएँ और इच्छाएँ बहुत ज्यादा हैं। कई लोगों ने रेलवे को देश की लाइफ लाइन भी कहा है। जब आशाएँ ज्यादा होती हैं, तो फिर लोगों की अपेक्षाएँ भी बहुत रहती हैं, लेकिन आज रेलवे की security, रेलवे में सफर करने का आनंद तथा रेलवे में टिकट खरीदने से लेकर सफर तय करने तक इंसान को कई दुविधाओं से गुजरना पड़ता है।

सर, मैं एक न्यूज पेपर पढ़ रहा था, उसमें लिखा था कि रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को शिकायत पुस्तिका नहीं मिलती है। उसमें बताया गया है कि शाहदरा में विकलांगों के लिए 6 काउंटर हैं, लेकिन ये काउंटर दो बजे बंद हो जाते हैं। अगर शाम को किसी को ट्रेन पकड़नी है, तो विकलांगों को भी बाकी सब काउंटर पर जाकर धक्के खाने पड़ते हैं और जो शिकायत पुस्तिका है, वह Station Superintendent के पास रहती है, जबकि उसके ऑफिस के बाहर लिखा है कि किसी को अंदर आने की आज्ञा नहीं है। इसका मतलब यह हुआ कि कोई भी व्यक्ति उस शिकायत पुस्तिका को नहीं ले सकता है।

सर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि समाचार पत्रों में रेलवे के प्रति कुछ शिकायतें, कुछ सुझाव छपते हैं, उनके ऊपर जरूर गौर करें। खासतौर पर जब रेलवे बजट आता है, उससे पहले सभी अखबार अपनी-अपनी अखबारों में संबंधित राज्यों की क्या-क्या समस्याएं हैं, उनके लिए एक स्पेशल एडिशन निकालते हैं। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय उस पर जरूर गौर करें।

सर, मैं जिस एरिया से आता हूँ, वह फिरोजपुर रेलवे डिवीजन में पड़ता है। फिरोजपुर एक ऐतिहासिक डिवीजन है। यह डिवीजन जम्मू कश्मीर से लेकर फिरोजपुर तक को कवर करता है, लेकिन फिरोजपुर डिवीजन होने के बावजूद भी फिरोजपुर स्टेशन का जो हाल है, वहाँ जो दुर्दशा है, उसको शब्दों में बयान करना भी मेरे लिए मुश्किल है। कई बार स्टेशनों की security के लिए CCTV कैमरे लगाने की भी बात कही गई, लेकिन अभी तक सिर्फ दो स्टेशनों यथा अमृतसर और जम्मू में ही CCTV कैमरे लगाए गए हैं।

सर, आज लाखों लोग अमृतसर की यात्रा करते हैं, क्योंकि वह सिर्फ पंजाब का नहीं, हिन्दुस्तान का नहीं, बल्कि वर्ल्ड का एक धार्मिक स्थान है। यहाँ पर श्री हरमंदिर साहब, दुर्गियाना मंदिर, जलियाँवाला बाग और बाघा बॉर्डर है। इस संबंध में मेरा एक सुझाव है, उसमें रेलवे का कोई खर्च नहीं होगा, लेकिन आपके इस प्रयास से करोड़ों लोगों की भावना रेलवे से जुड़ जाएगी, वह यह है कि वहाँ पर दुर्गियाना मंदिर है, लाखों लोग उस मंदिर में माथा टेकने जाते हैं। आप किसी भी ट्रेन का नाम दुर्गियाना मंदिर के नाम पर रख दीजिए, जैसे पश्चिम एक्सप्रेस वहाँ जाती है, अगर उस ट्रेन का नाम दुर्गियाना मंदिर के नाम पर रख देंगे, तो करोड़ों लोग आपको धन्यवाद देंगे। इससे आपका कुछ नहीं बिगड़ेगा, लेकिन इससे जनता को बहुत फायदा होगा। मुझे आशा है कि रेल मंत्री महोदय जब बोलेंगे, तब वे इस बात को अवश्य add करेंगे।

सर, daily passenger जो मुश्किलें फील करते हैं, मैं उनके बारे में बताना चाहता हूँ। आज modernisation का समय है, innovation का समय है, मेरे साथी दीपक जी आज अपनी maiden speech दे रहे थे, तो उन्होंने भी innovation की बात कही है। ज्यों-ज्यों रेलवे आदमी की जरूरत बनती जाती है, त्यों-त्यों सुविधाओं में विस्तार करना होता है। मेरा ख्याल है कि आपकी पृष्ठभूमि भी कहीं न कहीं गाँव की रही होगी। जितने भी छोटे स्टेशन हैं, वहाँ पर प्लेटफार्म इतने नीचे हैं कि अगर वहाँ किसी बुजुर्ग या विकलांग को उतरना हो, तो वह बिना सहारे नहीं उतर सकता है। आप phase-wise प्लानिंग करके उन सभी प्लेटफार्मों को ऊँचा करने का प्रयास करें, ताकि वहाँ पर यात्री आराम से उतर सकें। Secondly, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहूँगा, उन डेटा को दोहराना नहीं चाहूँगा कि unmanned crossings के ऊपर कितने एक्सिडेंट्स हो रहे हैं। मैं नॉर्वे गया था, जहाँ पर मुझे यह अनुभव हुआ कि वहाँ पर रेल लाइन तो थी, लेकिन हमारे यहाँ जैसे वहाँ के रेलवे फाटक पर न तो कोई हट बना था और न वहाँ कोई लम्बे-लम्बे बैरियर्स थे। हमने पूछा कि यहाँ ट्रैफिक कैसे रुकता है? उन्होंने बताया कि यह ऑटोमैटिक रेलवे फाटक है। जब ट्रेन आने का समय होता है, तब उसके दो-तीन मिनट पहले यह फाटक ऑटोमैटिकली बन्द हो जाता है और जब ट्रेन चली जाती है, तब यह फाटक खुल जाता है। मैं

[श्री अविनाश राय खन्ना]

समझता हूँ कि जो **unmanned railway crossings** हैं, उनको आप **manned** इसलिए नहीं कर रहे हैं कि खर्चा आपके ऊपर बहुत पड़ रहा है, तो इसके लिए आप एक **innovative** रास्ता सोचिए। अगर यहाँ ऑटोमैटिक फाटक लग सकते हैं, तो हम उसके लिए प्रयास क्यों नहीं कर रहे हैं? इसलिए कृपा करके इसको कीजिए, क्योंकि आदमी की जिन्दगी ज्यादा जरूरी है। सरकारें पैसा कमाने के लिए नहीं, बल्कि जनता को **benefits** देने के लिए होती हैं। आज इसके कारण जितने एक्सिडेंट्स यहाँ-वहाँ हो रहे हैं, अगर आप इसको रोकने के लिए **innovatively** सोचें, तो यहाँ पर ऑटोमैटिक फाटक लगाने की चेष्टा करें।

मैं एक और बात आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ। दो-तीन केसिज़ तो मेरे ध्यान में हैं कि जब किसी गाँव या शहर का विकास होता है, तो वहाँ सीवरेज या वाटर सप्लाई की लाइन डालने के लिए रेलवे क्रासिंग्स को क्रास करना होता है। उसके लिए आप पूरा पैसा जमा कर लेते हैं, आप एस्टिमेट मँगवा लेते हैं, लेकिन उस म्युनिस्पैलिटी या उस डिपार्टमेंट को परमिशन लेने के लिए बार-बार आपके ऑफिस में धक्के खाने पड़ते हैं। इसलिए, कृपया आप इसको **time bound** कीजिए कि जब किसी डिपार्टमेंट को नीचे से रेलवे क्रास करनी हो, तो आपका डिपार्टमेंट इतने समय में उसको परमिशन देगा। अगर आपकी परमिशन में डिले होती है, तो उस प्रोजेक्ट की कॉस्ट बढ़ जाती है और फिर आप कहते हैं कि इतना पैसा और जमा कराओ। इस तरह से वह प्रोजेक्ट **complete** नहीं हो पाता। होशियारपुर और गढ़शंकर, जहाँ का मैं रहने वाला हूँ और जो कि मेरा गाँव है, वहाँ के पैसे जमा करवाये हुए दो-दो, तीन-तीन साल हो गये, लेकिन रेलवे से वह परमिशन आज तक नहीं मिली, इसलिए कृपया आप इसको **time bound** कीजिए।

दूसरी बात यह है कि मैंने यहीं पर आपसे एक क्वेश्चन पूछा था, जिसका जवाब आपने ही दिया था और आपने माना था कि बहुत से ओवरब्रिज, खासतौर से मैं पंजाब की बात करता हूँ, वहाँ बहुत से ओवरब्रिज हमारी गवर्नमेंट ने बना कर छोड़े हुए हैं। आपको वहाँ सिर्फ एक स्लैब डालनी है और वह स्लैब डालने के लिए आपके डिपार्टमेंट के पास समय नहीं है। वहाँ बार-बार इन्स्पेक्शन के लिए जाने की **commitment** तो आपकी होती है, लेकिन वह पूरी नहीं होती। हमारे मुख्य मंत्री और डिप्टी मुख्य मंत्री हम सब एमपीज़ को लेकर आपके मंत्री जी से मिले थे। उन्होंने कहा था कि यह बात बिल्कुल ठीक है कि यह एक्सिडेंट का कारण बनता है। हमने जितने पुल दोनों तरफ बना रखे हैं, उनकी **condition day by day** खराब हो रही है, वे ढह रहे हैं और खत्म हो रहे हैं। इसलिए जो ओवरब्रिज हैं, उनको कृपया आप अपनी जिम्मेवारी समझते हुए जल्दी बनाने की कोशिश कीजिए ताकि आगे होने वाले नुकसान से बचा जा सके। ...**(समय की घंटी)**...

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

श्री अविनाश राय खन्ना : सर, एक-आधा मिनट।

एक बात और यहाँ आयी कि आपने जो डीएमयू ट्रेन्स चलायी हैं, उनमें टॉयलेट का प्रोविज़न नहीं है। यह हम मानते हैं, लेकिन जो डीएमयू एक घंटे से ज्यादा ट्रेवल करती हैं, उनमें कम से कम कोई एक्स्ट्रा डिब्बा अथवा कुछ भी लगा कर टॉयलेट का प्रोविज़न करने की कोशिश कीजिए।

पंजाब की एक बहुत ही पुरानी डिमांड है और वह यह है कि नवांशहर से लुधियाना जाने में सतलुज नदी को पार करना होता है और पुल न होने के कारण वहाँ कनेक्टिविटी नहीं बन पा रही है। अगर नवांशहर से वाया राहों, लुधियाना या खन्ना तक की एक कनेक्टिविटी हो जाए, तो बहुत-सा जो

ट्रैफिक है, उसको डायवर्ट करके हम लोगों को सुविधा दे सकेंगे और उससे रेल की मूवमेंट भी बढ़ सकेगी।

सर, अंत में मैं आपकी प्रॉपर्टीज़ के बारे में जरूर बात करूंगा। उस बारे में यहाँ दिल्ली में बैठे आपको शायद उतनी चिन्ता नहीं है जितनी चिन्ता लोकल बैठे लोगों को है। आपके करोड़ों के जो दरख्त हैं, वे स्टेशनों पर कटे पड़े हैं। मैं जब लोक सभा में था, तब इस बारे में क्वेश्चन उठाया था, उस बात को पाँच साल हो गये। अब मैं राज्य सभा में आ गया, लेकिन वह प्रॉपर्टी वहीं की वहीं पड़ी है। वहाँ एक हजार दरख्त थे, जो कि घट कर अब पाँच सौ रह गये हैं, लेकिन आपके डिपार्टमेंट को उनको उठाने की कोई चिन्ता नहीं हुई। ...**(समय की घंटी)**... सो कृपया अपनी प्रॉपर्टी को संभालिए, जो वहाँ कटे हुए दरख्त हैं, उनको उठवाकर काम में लाइए।

लास्टली, जो रेलवे स्टेशन के ऊपर आपके स्टोर हैं, उनकी पोजिशन भी पूरी ठीक नहीं है। लोग रेलवे से सामान भेजना ज्यादा पसंद करते हैं, क्योंकि किराया कम है और आराम से भी पहुंच जाता है। लेकिन सामान गायब होने के कारण वे अवॉयड करते हैं। कृपया इस ओर भी ध्यान दिया जाए। धन्यवाद।

सुश्री सुशीला तिरिया (ओडिशा) : डिप्टी चेयरमैन सर, धन्यवाद, आपने मुझे बोलने का समय दिया। Sir, I will try to speak only on main points. सर, मेरा यह कहना है कि हर साल की तरह इस साल भी रेलवे बजट पेश किया गया है। पार्लियामेंट के लम्बे अनुभव से मुझे ऐसा लगता है कि रेलवे बजट पेश करना एक ट्रेडिशन हो गया है। इसमें कुछ नई लाइनें, कुछ सर्वे, कम्प्लीशन, 'to be completed' रिपोर्ट वगैरह होता है तथा कुछ 60 करोड़ की बजट आउट-ले है और 24 करोड़ बजट में से मांगा है। सर, मैं केवल यह जानना चाहूंगी तथा बोलना भी चाहूंगी कि लम्बे समय से कोई भी रेल मंत्री हो, मैं इनकी तारीफ भी करूंगी, क्योंकि हमेशा लगातार मांग होने के बाद कुछ-कुछ मांगों को ही ये पूरा करते हैं, **just to satisfy emotionally**. किसी ने कहा है, संसद सदस्य लम्बे समय से मांग करते रहते हैं, वे नाराज न हो जाएं इसलिए उनको थोड़ा-बहुत दे दिया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि इस तरह के लोगों के जो इम्प्रेशन हैं कि रेलवे घाटे में जा रहा है, बल्कि भारत में रेलवे विभाग ऐसा है जो फायदे में रहता है, घाटे में नहीं होता। इसको एक समय में रेलवे बजट सपोर्ट करता था।

रेलवे में नई नौकरी के लिए जो पब्लिसिटी होती है, उसमें भी लोग खुशी-खुशी एप्लाई करते हैं। लेकिन आज के दिनों में रेलवे में एम्प्लॉइज़ की संख्या ज्यादा हो रही है, जिसके कारण रेलवे घाटे में जा रहा है, जबकि उसे मुनाफे में जाना चाहिए। अभी इस ओर ध्यान नहीं दिया जाएगा तो आगे रेलवे का क्या भविष्य है, उसके सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी ही बतला सकते हैं। इसलिए मैं उसके ऊपर ज्यादा नहीं बोलना चाहूंगी।

मैं इस संबंध में दो-चार प्वाइंट कहना चाहती हूँ। जैसे रेलवे को हमेशा सोशल डिजॉयरेबल और जैसे उसकी सोशल डिमांड या रेस्पांसिबिलिटी भी होती है, क्योंकि पिछले रेल मंत्री ने कहा था कि हमारी इस ओर सोशल रेस्पांसिबिलिटी भी है। ऐसी कुछ जगह हैं जहाँ पर रेलवे कनेक्टिविटी के लिए अभी भी इंतजार है। जैसे ओडिशा में बहुत से क्षेत्र हैं जहाँ रेलवे की कनेक्टिविटी नहीं है और जो टोटली माओवादी अफेक्टेड एरिया है, जहाँ पर कलेक्टर को किडनैप किया जाता है। अभी हाल में दो आस्ट्रेलियन टूरिस्ट को किडनैप किया गया, जो अभी तक लापता है। तो मेरा कहना यह है कि हम कब तक इस हाऊस में रेलवे बजट पर डिमांड करते जाएंगे, कभी यह उम्मीद नहीं की कि उसे अखबार में छापें या टेलीविजन पर उसको दिखाएं। कभी भी टेलीविजन पर नहीं दिखाया और न ही अखबार में ही छापा गया है, लेकिन हमारी ड्यूटी बनी है कि पूरे पार्लियामेंट के कैरियर में अपने लोगों के लिए कुछ बोलना है और अपने लोगों के लिए कह कर कुछ करवाना है। मैं धन्यवाद देना चाहूंगी पूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ को

[सुश्री सुशीला तिरिया]

और माधव राव सिंधिया जी को, जिन्होंने उस क्षेत्र में एक कन्या का जन्म दिया। जो रुखसाबांद्री है, उसी कन्या के विवाह का समय अब आ गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि विवाह का मतलब यह है कि उसके कम्प्लीशन का समय आ गया है। रुपसा से बारीपदा और बारीपदा से बुड़ामरा से चाकुरिया होता हुआ यह केवल 35 किलोमीटर आपको जोड़ना है। इससे मेन लाइन से बहुत सारी ट्रेनों में 250 से 300 किलोमीटर की दूरी कम हो जाएगी। इससे आपके रेल की कनेक्टिविटी उस क्षेत्र में बढ़ सकती है। जम्मू कश्मीर में रेलवे सुरंग बना कर लोगों को कनेक्टिविटी दे रही है, जिस पर काफी खर्च आ रहा है। लेकिन मैं आपको यह बताना चाहूंगी कि जो हमारे हक में है, जो हमारे बस में है, जैसे **connectivity by road** था, हमने अपने जिले में रेल की कनेक्टिविटी हर पंचायत तक करायी, जहाँ बाई रोड था। लेकिन रेलवे की **connectivity** तो आपके ही हाथ में है। यह मेरा आखिरी सेशन है, मैं आपको निवेदन करना चाहूंगी कि जब कोई भी रेल मंत्री किसी रेलवे लाइन को डवलप करने की बात करता है, तो उस रेलवे लाइन को डवलप करने और पूरा करने की आप की ड्यूटी बनती है। आप उस ट्रायबल क्षेत्र के लोगों के साथ जस्टिस करें जबकि लोक सभा में 200 में से एक सीट छोड़कर बाकी ट्रायबल रिजर्व सीट हैं। **Out of ten, it was nine.** अभी 9 में से 8 सीट ट्रायबल लोगों के लिए रिजर्व हैं। आपको पता है मयूरभंज माओवादी affected जिला है जिसमें पिछले सेशन में बारीपदा से बांगरीपोसी तक डेमू चलायी जो बेसिकली पहले रुपसा से बांगरीपोसी तक की ट्रेन थी। उसी को बारीपदा और बांगरीपोसी डेमू नाम से चलाया। आपने उसे चलाया, भले ही किसी नाम से हो, बजट में उसे किसी नाम से दिया हो, पर **originally** वह रुपसा बांगरीपोसी है। वह अभी बारीपदा बांगरीपोसी डेमू के नाम से चल रही है। आप उसी को बादामपार से, जो अभी आयरन ओर की सिटी है, क्योंकि डिस्ट्रिक्ट, जहाँ पर स्पांज है, आयरन है, जहाँ पर ज़िंदल है, जहाँ पर हमारे देश और विदेश की बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रियल कंपनीज़ हैं, उन क्षेत्रों को आप **connect** कर दें ताकि वहाँ के ट्रायबल लोगों की आर्थिक बदहाली दूर हो सके। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि बादामपाड़ को गरिमोईसड़ी, जिसे हमने टाटानगर के साथ जोड़ने के लिए हमेशा निवेदन किया है, उसमें पुराने जमाने से, 1905 से एक छोटी सी ट्रेन चलती है। यह बैलगाड़ी से भी कम स्पीड से चलती है। वह टाटानगर से सुबह आती है। वह टाटानगर के बिजनेसमैन को आने-जाने की सुविधा के लिए वह वहाँ सुबह आती है और इधर से जंगल की लकड़ी और दूसरी बिजनेस की चीज उठाकर वापस ले जाना और टाटानगर में बेचना उनकी आर्थिक कमाई का एकमात्र जरिया है। अगर आपने ट्रायबल लोगों की आर्थिक उन्नति के लिए प्रयास करना है तो बादामपाड़ में से सुबह चलकर उस ट्रेन को जो बादामपाड़ से टाटानगर चल रही है, उसी ट्रेन के टाटानगर पहुंच कर वापस आने का प्रबंध होना चाहिए।

दूसरा मेरा यह कहना है कि अभी मंत्री जी ने धर्मगढ़ होते हुए बुड़ामरा और चाकुड़िया के लिए जो जगह दी है, इस ट्रेन लाइन के सर्वे का ऑर्डर पिछले बजट में **already** दिया गया था। अब इस बजट में आपने दिया है कि इसका प्रस्ताव कमीशन में वह **approval** के लिए गया है। इससे इन दो बजटों में अलग-अलग बात दिखायी देती है। **In the last Budget, it was said that survey would be completed.** इस वर्ष में उसे कमीशन में सर्वे कराने के लिए भेजा गया है। आपने पिछले बजट में एक ओर चीज दी थी कि बारीपदा - तेरुवरम से खड़गपुर, फिर आपने बालेश्वर होते हुए बारीपदा तक सर्वे का ऑर्डर दिया था। इस बजट में उसका कहीं नाम नहीं है। तो एक बजट में जो प्रपोज़ल आता है, अपने आप **next Budget** में उसका **omission** कैसे हो जाता है? यह बात मेरी समझ में नहीं आई। यह बात मैं रेल मंत्री मुकुल राय जी के ध्यान में लाना चाहती हूँ। यह बजट हालांकि दिनेश त्रिवेदी जी ने पेश किया है, मैं मुकुल राय जी को निवेदन करना चाहूंगी कि जब मुकुल वासनिक जी यूथ कांग्रेस

के प्रेसीडेंट थे, उस समय हमने एक साथ काम किया था। मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि हमने मुकुल वासनिक जी के साथ काम किया था जबकि वह यूथ कांग्रेस में नए आए थे, अब जब दूसरे मुकुल राय जी रेल मंत्री बनकर आए हैं तो उनके साथ मेरा यह निवेदन रहेगा। **This is my last speech on the Railway Budget.** आपको यह काम पूरा करना है - **not for me, but for the public of that area, for the tribal people and dedicated to the contribution of those people.** जिस **dedication** से ममता जी ने लोगों के लिए काम किया है, उसी **dedication** से हम भी अपने जिले के लिए काम करते रहें। इसलिए जिस वोटर ने अपने दिल में हमें जगह दी, उस वोटर को अपना दिल समर्पित करते हुए मैं आपसे यह मांग कर रही हूँ और मेरा व्यक्तिगत निवेदन है कि आप हमारी इस मांग को पूरा करेंगे। सर, मैं यह भी कहना चाहूंगी कि यह कामयाबी की राह पर चलने की एक कोशिश है, एक प्रयास है, एक संघर्ष है कि मंजिल न जाने कितनी दूर है, लेकिन उम्मीद है कि आप हमारी इस उम्मीद को जरूर पूरा करेंगे। सर, इसमें बहुत सारी डिमांड्स हैं, मगर मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी, **I am just talking to the point.** मैं यह कहना चाहूंगी, जैसा लास्ट बजट में भी मैंने कहा था, लूप लाइन करने से दो-तीन ट्रेन्स अभी चल गईं। हिंदुस्तान की रेलवे के मैप में ऐसी ढाई सौ, तीन सौ किलो मीटर विदआउट कनेक्शन कोई भी लाइन नहीं होगी। बालेश्वर से बारीपदा तक एकसीडेंट भी हो जाता है तो कोई भी इंफॉर्मेशन नहीं मिलेगी। इसलिए जो ट्रेन चल गई उसमें से लूप पोल होकर एक छोटा सा रेलवे स्टेशन का कम्युनिकेटर रहना चाहिए, ताकि जो ट्रेन चल पड़ी है, अगर रास्ते में कुछ प्रॉब्लम हुई, तो उसकी नॉलेज होनी चाहिए और ट्रेन जहाँ से स्टार्ट होती है उसके स्टेशन मास्टर को भी नॉलेज होनी चाहिए। इसके साथ ही उस दिन रामचन्द्र जी ने जो कहा था और उड़ीसा सरकार ने भी कुछ नई लाइन्स के लिए, न्यू सर्वे के लिए डिमांड्स भेजी हैं, उससे मैं अपने आपको जोड़ती हूँ। आप समय का इशारा कर रहे हैं, इसलिए मैं उसको ज्यादा पढ़ना नहीं चाहूंगी।

सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि आपकी रेलवे में इतनी प्रॉपर्टी है, उस प्रॉपर्टी को आप ढंग से इस्तेमाल करें तो रेलवे के पास बहुत पैसा आएगा। जहाँ तक रिक्रूटमेंट का है, स्टैंडिंग कमेटी में बताया जाता है कि **backlog is still to be cleared**, अभी भी पूरा होना है और मंत्री जी बोले कि बैकलॉग हम पूरा कर रहे हैं, करीब-करीब पूरा कर दिया है। मैं इन दोनों आंसर से स्थिति समझ नहीं पाई हूँ। क्या एससी, एसटी, ओबीसी, फिजिकली हैंडिकेप्ड की रिक्रूटमेंट की बैकलॉग अभी भी रेलवे में है? अगर है, तो कब तक पूरा करेंगे? अगर पूरा किया गया है, तो क्या वाकई इसे ओन पेपर पूरा किया गया है? मैं यह जानना चाहूंगी। लास्ट में मैं यह जानना चाहूंगी कि जो आप यह वीडियो के लिए एससी कोच लॉन्च कर रहे हैं, एग्जीक्यूटिव क्लास के लिए...

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

सुश्री सुशीला तिरिया : सर, **I am just completing.** मैं यह जानना चाहूंगी कि **What about drinking water? What about lighting?** आप कभी दूर में अचानक जाइए और आप देखिए कि **Whether toilets are tidy and could be used.** आपके रेलवे का टॉयलेट व्यवहार की स्थिति में है? मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगी कि आप जो भी एनाउंस करते हैं, ग्रीन टॉयलेट से लेकर सफाई हित के लिए, हम सब लोगों के हित के लिए नेक्स्ट बजट तक पूरा करने की कोशिश करें। यह मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी। धन्यवाद।

डा. राम प्रकाश (हरियाणा) : मान्यवर, आपका धन्यवाद, जो आपने मुझे रेलवे बजट पर अपनी बात कहने का समय दिया है। मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ, समर्थन करता हूँ। कुछ बातों में यह बजट जमीनी हकीकत से जुड़ा हुआ है। हरियाणा का इस बजट में ध्यान रखा गया है। हरियाणा राज्य से इस सदन में प्रतिनिधित्व करने के नाते मैं सरकार के प्रति, माननीया श्रीमती सोनिया गांधी जी, सम्माननीय

[डा. राम प्रकाश]

प्रधान मंत्री जी के प्रति और रेल मंत्री के प्रति आभार प्रदर्शित करना चाहूंगा कि उन्होंने हरियाणा की कुछ बातों की ओर इस बजट में ध्यान दिया है। इस बजट में रोहतक-महम-हांसी नई रेलवे लाइन को मंजूरी दी गई है, जिसके लिए हरियाणा सरकार मुफ्त जमीन देगी और आधा खर्चा उठाएगी। हमारे मुख्य मंत्री चौधरी भूपेन्द्र सिंह हुड्डा भी इस बात के लिए धन्यवाद के पात्र हैं कि उन्होंने इस योजना को सफल बनाने के लिए पैसा देने की बात की है। हरियाणा बनने के बाद इस प्रदेश में पहली बार कोई नई रेलवे लाइन बिछेगी। इसी तरह इस बजट में रिवाड़ी-हिसार-भटिंडा रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की बात कही गई है, डबल लाइन बिछेगी, इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी। चालू वित्त वर्ष में हिसार-जाखल रेलवे लाइन का विद्युतीकरण होगा, कुरुक्षेत्र-कैथल-नरवाना रेलवे लाइन के विद्युतीकरण, सर्वेक्षण का भी प्रस्ताव है और बांद्रा-हिसार-जम्मू को मंजूरी दी गई है। इन परियोजनाओं से जो सड़क यातायात है, उसका बोझ कम होगा तथा डीज़ल और पेट्रोल की भी बचत होगी। चूंकि हम दिल्ली के पास रहते हैं और दिल्ली व्यापार तथा कारोबार का केन्द्र है, इसलिए रेल सुविधाएं देने से हरियाणा में पूंजी निवेश में बढ़ोत्तरी होगी।

उपसभाध्यक्ष जी, रेवाड़ी-झज्जर-रोहतक रेलवे लाइन पर पहले से काम चल रहा है। दिल्ली-जींद पैसेंजर ट्रेन नरवाना तक और जींद-सिरसा पैसेंजर गाड़ी का हिसार तक विस्तार करने की योजना है। रोहतक-पानीपत पैसेंजर ट्रेन को दैनिक किया जाएगा। 2012-13 में जिन 111 रेलवे लाइनों का सर्वेक्षण होगा, उनमें पेहोवा से जगाधरी-यमुनानगर होकर पोंटा साहिब की योजना भी शामिल है। यह केवल सर्वेक्षण तक सीमित नहीं रहना चाहिए। पटियाला-कुरुक्षेत्र की नयी रेलवे लाइन की जो योजना है, वह मूल्यांकन के लिए योजना आयोग को भेजी जाएगी। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि केवल मूल्यांकन से काम नहीं चलेगा। अगर पटियाला से पेहोवा-कुरुक्षेत्र वॉया चीका को आप यमुनानगर से जोड़ते हैं, तो यह क्षेत्र न केवल पंजाब, हरियाणा और उत्तर प्रदेश से सीधा जुड़ जाएगा, क्योंकि बहुत से लोग जो सुख-दुःख में हरिद्वार आते-जाते हैं, उनको भी इसका लाभ होगा।

उपसभाध्यक्ष जी, जहाँ मैं इन बातों के लिए इस बजट की तारीफ कर रहा हूँ, वहाँ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमें उस समय की रेल मंत्री, माननीया ममता बनर्जी जी ने इस बात का विश्वास दिलाया था कि जिन रेलवे स्टेशनों को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा, उनमें कुरुक्षेत्र भी शामिल होगा। कुरुक्षेत्र एक ऐतिहासिक नगरी है। कुरुक्षेत्र हिंदुस्तान की पहचान है, यह केवल हरियाणा की पहचान नहीं है। यह गीता की स्थली है, लेकिन अभी तक जिन 80 रेलवे स्टेशनों पर काम हुआ है, उनमें हमारा रेलवे स्टेशन शामिल नहीं है। अब यह कहा गया है कि अगले 5 सालों में 100 स्टेशनों, जिनमें शायद ये 80 स्टेशन भी शामिल हैं, उन्हें विकसित किया जाएगा। मैं रेलवे मंत्री जी से मांग करूंगा कि कुरुक्षेत्र पर अवश्य काम किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि रेलवे के सामने आर्थिक दिक्कत है और बिना पैसे के कोई काम नहीं हो सकता। हम मांगें करते जाएँ, तो रेलवे मंत्री जी कहाँ से पैसा लाएंगे? इसके लिए मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि हम जो एम.पी लोग हैं, अगर सरकार कोई नीतिगत फैसला ले ले कि हम अपने MPLAD फंड में से एक करोड़ या दो करोड़ रुपये अपने स्टेशन को बेहतर बनाने के लिए, अपने स्टेशन की improvement के लिए दे सकते हैं, तो हम वह पैसा देने के लिए तैयार हैं।

उपसभाध्यक्ष जी, कुरुक्षेत्र के स्टेशन का बुरा हाल है। प्लेटफॉर्म की हालत देखी नहीं जाती और बाहर से जो लोग आते हैं, उनमें बूढ़े, बुजुर्ग और बीमार सभी होते हैं। वे लोग धार्मिक दृष्टिकोण से यात्रा करने के लिए आते हैं। उन्हें रेलवे लाइन पार करने में बड़ी दिक्कत होती है। वहाँ आप escalators या lift आदि का प्रबंध कर दीजिए। यह बात मैं इस नाते कहना चाहता हूँ, क्योंकि कुरुक्षेत्र की ओर ध्यान देना बहुत जरूरी है, हर दृष्टि से जरूरी है।

उपसभाध्यक्ष जी, हमारे बहुत से साथियों ने इस बात की चर्चा की है कि रेलवे की जमीन पर नाज़ायज़ कब्ज़े हैं। इनको जो भी रेल मंत्री दूर करेगा, वह रेल विभाग की सुरक्षा का काम करेगा। हमारे स्टेशन के आसपास भी कुछ लोगों ने अपने ढ़ंग से कब्ज़े करने का प्रयत्न किया है। मैं चाहूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। इस रेल बजट में प्रस्ताव है कि श्री बंकिम चन्द्र चट्टोपाध्याय की स्मृति में उनकी जन्मस्थली में कोचिंग टर्मिनल और संग्रहालय बनाया जाएगा, देशभर में विशेष गाड़ी चलाई जाएगी, मैं इसका स्वागत और समर्थन करता हूँ। उसी तर्ज़ पर मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि गुजरात के काठियावाड़ क्षेत्र में मोरवी एक छोटी सी रियासत थी, जिसके टंकारा में महर्षि दयानन्द सरस्वती का जन्म हुआ था। ये ऐसे व्यक्ति थे, जिन्होंने 1857 की क्रांति के बाद इस बात की घोषणा की थी कि हिंदुस्तान, हिंदुस्तानियों के लिए है। ये ऐसे व्यक्ति थे, जिन्होंने दलित-उद्धार के लिए काम किया, महिलाओं के अधिकारों के लिए काम किया। ये ऐसे व्यक्ति थे, जिन्होंने 1875 में सबसे पहले इस बात के बारे में आवाज़ उठाई कि कन्या भ्रूण हत्या नहीं होनी चाहिए। उन्होंने कहा कि आज हिंदुस्तान में अनेक गर्भ गिराए जाते हैं और एक भ्रूण हत्या से एक ब्रह्म हत्या का पाप लगता है। हिंदुस्तान के लोग विचार करें कि हमारी गर्दनों के ऊपर कितनी भ्रूण हत्याओं का बोझ है? ये वही व्यक्ति थे, जिन्होंने 1875 में इस देश में नमक पर जो कानून था, उसका विरोध किया था कि नमक के ऊपर टैक्स नहीं लगना चाहिए। महात्मा गांधी जी ने 55 साल के बाद इसी बात पर आंदोलन किया था। इसलिए मैं मांग करना चाहूंगा कि टंकारा और मोरवी के बीच जो रेलवे लाइन बिछी पड़ी है, जिसका काम रुका हुआ है और जिस पर रेल चल नहीं रही है, उसे चलाया जाए। टंकारा या मोरवी स्टेशन का नाम ऋषि दयानन्द के नाम पर रखा जाए और उनके नाम पर विशेष तौर पर कोई गाड़ी चलाई जाए। मैं यह अनुरोध करना चाहूंगा कि हिंदुस्तान की एक महान आत्मा, जिसने गुजरात में जन्म लिया, उसके प्रति वहाँ की सरकार का यह दायित्व बनता है कि वह इस मांग को पूरा कराने का काम करे।

अंत में मैं यह कहना चाहूंगा कि आज लोगों की सोच में एक परिवर्तन आने लगा है। सब आदमी यह समझने लगे हैं कि बिना पैसे के काम नहीं चलेगा, इसलिए हम राजनीतिक तौर पर चाहे कुछ बात करें, पर आम जनता इस बात को समझती है कि आज किराया बढ़ाना आवश्यक हो गया है। आज यूनियन इस तरह की बात करने लगी हैं, आज अखबार इस तरह की बात करने लगे हैं, इसलिए अगर सस्ती लोकप्रियता के लिए कोई राजनीतिक दल ऐसी बातें करेंगे और सरकार की किन्हीं नीतियों का विरोध करेंगे, तो मैं उन्हें एक बात की चेतावनी देना चाहता हूँ कि इससे राजनीतिक रोटियां सेंकी नहीं जा सकेंगी। यहाँ के लोग समझते हैं कि जो यू.पी.ए. सरकार है, वह ईमानदारी से काम करके इस क्षेत्र को, इस देश को आगे ले जाने का प्रयास कर रही है। इसलिए मेरा आपसे यह अनुरोध है कि इन बातों की तरफ आप ध्यान दें, ताकि हम एक अच्छे रेल बजट के नाते कुरुक्षेत्र के स्टेशन को और ऋषि दयानन्द की जन्मस्थली को एक अच्छा स्वरूप दे सकें। महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ, धन्यवाद।

SHRI G.N. RATANPURI (Jammu and Kashmir) : Sir, first of all, I would like to thank the hon. Minister for the completion of the Naogaon Lower Munda tunnel on the Jammu-Srinagar railway line. This, at the moment, is the longest tunnel of the Indian Railways, and this is one of the many channels, - one being larger than this - which is being constructed to connect Jammu and Kashmir with the rest of the country by railways. Sir, the Minister has targeted - I would thank the Minister for this - the completion of the Udhampur-Katra sector and the Banihal-Qazigund sector in

4.00 P.M.

[Shri G.N. Ratanpuri]

this fiscal year, and has also promised that the Katra-Doda-Bhaderwah and Katra-Doda-Kishtwar sectors will be taken for a detailed survey in this financial year. Respected Mamataji had a special commitment to Jammu and Kashmir, and this special commitment, I must acknowledge, had made many special things possible for Jammu and Kashmir. One was more halt stations and stations on the Qazigund-Srinagar-Baramulla railway line because this is, at present, just like a local train and it has a record that not a single ticketless travel has been observed on this service so far. It remains jam-packed, and I would request the Railway Minister to increase the frequency of this service from Qazigund to Baramulla. I would also like to mention here that Mamataji had promised and initiated the work on creation of three or four halt stations, one at Naina Batpora, the other at Puchal Ratnipora on the Qazigund-Baramulla railway line. Due to unrest in the summer of 2010, the work was stopped. It was not carried forward. I think the time is opportune now to complete that work. I would also solicit a special concession that stations at shorter distances may be considered on this railway line taking into consideration the special circumstances that we have in Jammu and Kashmir. I would request the hon. Minister to consider Kathua Bani Bhaderwah Dakshin Srinagar line, Srinagar-Sopore-Bandipur line, Qazigud-Shopian-Srinagar line and Baramulla-Kupwara and Rajouri-Poonch for survey. The dream of connecting Kashmir Valley with the rest of the country is very old, as old as the history of the Indian Railways. A survey was done, prior to Partition, to connect Srinagar with Lahore via the erstwhile Jahanam Valley Road, but the Partition of the country made it impossible. For the last 40 decades, we have been working on the construction of a railway line from Jammu to Srinagar-Baramulla; four Prime Ministers have laid foundation stones, but it still remains a dream because of certain circumstances, which may or may not be under our control. I understand that the construction of tunnels at Sangaldan, Nashri and Patnitop was affected due to certain geographical or geo-technological problems. That is why, the target date for completion of this railway line was, first, 2004, then it was 2007, then 2011, and then, 2015. Now, it has been pushed to 2017. But the work on Sangaldan and Patnitop tunnels is yet to be started. The work on approach roads to these tunnel sites has not been completed, and I doubt whether these tunnels will be completed on the targeted date. I would request the Railway Minister to kindly personally monitor the work on this railway line because it is a national project. I have been informed many a time in this august House that funds are no problem for this project as it is a very high priority national project.

श्रीमती विमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल इस राष्ट्र की जीवन रेखा है। सभी ने पूरे राष्ट्र की बात की। यह भी बात आयी कि रेल बजट किसी एक मंत्री

ने बनाया और बजट पर चर्चा दूसरे मंत्री जी करा रहे हैं। इस विषय पर तो मुझे कुछ नहीं कहना है। हो सकता है कि आदरणीय मुकुल जी हिमाचल प्रदेश के लिए कुछ कर पाएं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूँ कि हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी और सीमा के साथ लगता प्रदेश है। हिमाचल के जिला किन्नौर और लाहौल स्पीति का भाग तिब्बत, जोकि अब चीन में है, के साथ लगता है। हिमाचल प्रदेश का भारत के लिए सामरिक दृष्टि से बहुत महत्व है, परन्तु सरकार इस तरफ बिल्कुल भी ध्यान नहीं दे रही है। हिमाचल में कालका-शिमला ट्वॉय ट्रेन और पठानकोट-जोगिन्दरनगर रेल लाइन अंग्रेजों के जमाने की है। प्रधान मंत्री जी ने करीब 6 साल पहले भानुपल्ली-बिलासपुर, चंडीगढ़-बदी और नंगल-तलवाड़ा रेलवे लाइनों को राष्ट्रीय प्रोजेक्ट बनाने की बात की थी। परन्तु प्रदेश की एकमात्र निर्माणाधीन रेल लाइन नंगल-तलवाड़ा वर्षों बाद भी अब तक केवल अम्ब तक ही पूरी हो पायी है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी जब 28 मई 2005 को हिमाचल आए थे, तब उन्होंने वायदा किया था कि नंगल-तलवाड़ा ब्रॉडगेज रेल लाइन 2008 तक पूरी कर दी जाएगी। 270 करोड़ का बजट रेल मंत्रालय खर्च करेगा, परन्तु अभी तक केवल मात्र 44 किलोमीटर रेल लाइन बिछी है और अभी भी 39 किलोमीटर रेल लाइन बिछनी बाकी है। महोदय, प्रदेश सरकार ने बार-बार मांग की तथा हम, हिमाचल के सभी सांसदों ने भी रेल मंत्री जी से मिलकर मांग की थी कि 2 शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली से ऊना और दिल्ली से पठानकोट के लिए चलाई जाए। ऊना में बहुत से शक्तिपीठ धार्मिक स्थल है। इस रेल के चलने से पर्यटकों की आवाजाही बढ़ेगी और सुविधा भी होगी। एक बात मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में लायी थी कि जो रेल नंगल से ऊना जाती है, उसमें बहुत भीड़ रहती है। उस रेल में अधिक डिब्बे जोड़े जाएं और फर्स्ट एसी की सुविधा भी दी जाए क्योंकि जब हम उस रेल से जाते हैं तो हमें बड़ी असुविधा होती है, उसमें गंदगी भी बहुत रहती है। मेरा अनुरोध है कि उस रेल को बढ़ाकर अम्ब तक किया जाए। तीसरी, हमारी प्रमुख मांग भानुपल्ली-बिलासपुर रेल लाइन की थी, जो हवा में लटकी है। इस रेल लाइन का जिक्र हमारे वरिष्ठ नेता श्री शांता कुमार जी ने भी सदन में किया है। इस रेल लाइन को बिछाने के लिए हिमाचल सरकार ने 20 किलोमीटर रेल लाइन के लिए 11 गांवों की जमीन ले ली है। यह लाइन 75:25 के रेश्यो में बननी है। जैसा कि सरकार ने वायदा किया था, वैसा होना चाहिए, इस 25 प्रतिशत में जमीन की कीमत आएगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह रेल लाइन आगे जाकर मंडी-मनाली, लेह-लद्दाख को जोड़ेगी। लेह-लद्दाख का क्षेत्र जम्मू-कश्मीर में भी उपेक्षित है। रेल की सुरक्षा आए दिन संवेदनशील होती जा रही है। चीन ने तिब्बत पर कब्जा कर लिया है। इस ड्रेगन के पंजे आए दिन लेह-लद्दाख को नोचने का प्रयास करते हुए देखे जा सकते हैं। चीन ने रेलवे लाइन तिब्बत तक बिछा रखी है, परन्तु अभी हमारा आधा भी प्रयास नहीं हुआ। हिमाचल प्रदेश की सरकार ने बार-बार बदी-बरोटीवाला-कालका ब्रॉडगेज लाइन की मांग की। बदी-बरोटीवाला औद्योगिक क्षेत्र है। हिमाचल में औद्योगिक और शिक्षण संस्थान तथा कमर्शियल कॉम्प्लेक्स को बढ़ावा देने के लिए, इस रेल लाइन की अत्यंत आवश्यकता है। इन तीन रेलवे लाइनों का बार-बार आग्रह हिमाचल सरकार और वहाँ के सभी सांसद कर चुके हैं, परन्तु रेल मंत्रालय और केन्द्र सरकार के कान में जूँ तक नहीं रेंगती है। हिमाचल प्रदेश की तुलना स्विट्ज़रलैंड से की जाती है। टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए एवं टूरिस्टों को सुविधा देने के लिए केन्द्र सरकार बिल्कुल भी ध्यान नहीं दे रही है। हिमाचल में आने-जाने का एकमात्र साधन सड़क ही है। वहाँ पर सड़कों को चौड़ा करने की व्यवस्था हिमाचल प्रदेश की सरकार कर रही है, परन्तु रेल की सुविधा हिमाचल प्रदेश की सरकार नहीं कर सकती है। जब टूरिस्ट घुमावदार सड़कों पर पूरा दिन चल कर हिमाचल पहुंचता है तब वह घूमने और वहाँ के सुंदर दृश्य देखने के बजाय थक कर आराम करना चाहता है। मेरा रेल मंत्रालय से आग्रह है कि चेन्नई और मुंबई की तरह हिमाचल में भी मोनो रेल चलाई जाए। मोनो रेल के माध्यम से कालका से

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

शिमला आधा घंटे में पहुंचा जा सकता है। इससे पर्यावरण को भी कोई नुकसान नहीं होगा और न पहाड़ों व पेड़ों को काटना पड़ेगा। वैसे हिमाचल प्रदेश की तुलना स्विट्ज़रलैंड से की जाती है, इसलिए जब यहाँ पर मोनो रेल चलेगी तब स्विट्ज़रलैंड की तरह बर्फ से ढके पहाड़ों तक भी लोगों की पहुंच बन सकेगी। वैसे तो जिस स्टेट का रेल मंत्री बनता है सारा बजट उसी स्टेट को चला जाता है। काश कभी पहाड़ी क्षेत्र का व्यक्ति रेल मंत्री बने और मैं भगवान से प्रार्थना करती हूँ कि कभी हिमाचल प्रदेश का व्यक्ति रेल मंत्री बने, जो हम लोगों का दर्द समझ सके, क्योंकि हम पहाड़ी क्षेत्र में रहते हैं। ऐसा नहीं है कि हिमाचल प्रदेश ही पहाड़ी क्षेत्र है, पूरे भारत में पहाड़ी क्षेत्र की अनदेखी की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री मुकुल राय जी से निवेदन करती हूँ कि आप पहाड़ी क्षेत्र की तरफ भी ध्यान दीजिए। इससे टूरिज्म को बढ़ावा मिलेगा और वहाँ की सुंदरता का नजारा भी आपको देखने के लिए मिलेगा। धन्यवाद।

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं इस रेलवे बजट की तारीख में बोलने के लिए खड़ा हूँ। मैं रेलवे के साबिका मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी साहब को और बोर्ड के चेयरमैन और अराकीन को मुबारकबाद दूंगा कि उन्होंने आंध्र प्रदेश में रेलवे के डेवलेपमेंट के सिलसिले में, जो मसला कई साल से इल्टवा में पड़ा था, आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री किरण कुमार रेड्डी साहब की गुजारिश पर वह अपने महकमे के तमाम अधिकारियों और रेलवे बोर्ड के साथ आन्ध्र प्रदेश में अराकीने पार्लियामेंट के साथ एक इज़लास मुनाक़िद किया। यह रेलवे डिपार्टमेंट में एक अच्छी शुरुआत थी। मैं इस हाउस का नया मेम्बर हूँ। मैंने चार साल के अर्स में रेलवे के वजीर और रियासतों के चीफ मिनिस्टर्स और अराकीने पार्लियामेंट को रेलवे के बजट पर पहली दफा बात करते देखा है। मैं आपको एक बात का इशारा करके चलता हूँ कि रेलवे की तरक्की के लिए मुसाफिरों के मसायल को हल करने के लिए, आवाम की तकलीफों को दूर करने के लिए हर सियासी पार्टी के जानिब से

(उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

बराबर मुतालिबा किया जाता है। लेकिन क्या यह जरूरी नहीं है कि जहाँ मुतालिबात को पूरा करने के लिए रेलवे को अपने बजट के तौर पर और अपने पैर पर खड़े रहने के लिए, पैसों का इंतज़ाम करना पड़ता है। लेकिन मैंने रेलवे के बजट में यह देखा है और यह महसूस किया है कि आज रेलवे डिपार्टमेंट इतनी मजबूरी में है कि उसको किसी न किसी हिसाब से पैसा वसूल करना चाहिए।

एक और बात है कि UPA सरकार के दौर के अंदर आज कई सालों का यह अरसा गुजर चुका है, लेकिन रेलवे के ऊपर, हिन्दुस्तान के अवाम के ऊपर रेलवे के महकमे ने एक पैसे का भी इजाफा नहीं किया था। यह पहली दफा मजबूरी थी या उनको उसका इस्तेमाल करना जरूरी था, इसलिए उन्होंने महसूस किया कि जहाँ पर अपोजिशन पार्टियों के साथ तमाम अराकीन का यह मुतालिबा है, जापान, चीन और अमेरिका के साथ आप मुकाबले की बात करते हैं, तो रेलवे बोर्ड को और मजबूत करने के लिए पैसे की भी बहुत अशद जरूरी है।

सर, मैं आन्ध्र प्रदेश से ताल्लुक रखता हूँ, वहाँ से इस मुल्क के लिए कांग्रेस की सरकार की जानिब से ज्यादा से ज्यादा MP मुन्तखिब होकर आए हैं। लेकिन मैं अफसोस के साथ कहता हूँ कि वहाँ के दो मुतालिबे हैं, उनको पूरा नहीं किया जा रहा है। मैं यह अंदाजा करता हूँ कि जो हमारा रेलवे का डिवीज़न महकमा है, शायद हिन्दुस्तान के अंदर यह इनकम का पहला डिपार्टमेंट है, यह पूरे हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा पैसों का कलेक्शन देता है, इसके बावजूद भी मैं वजीरे मौसूफ से यह जानना चाहूँगा

कि जो आपका रेवेन्यू होता है, उसके हिसाब से आप रेलवे को डिवीज़न को डेवलप करने के लिए एलॉटमेंट क्यों नहीं करते हो?

जहाँ से आपको ज्यादा रिवेन्यू प्राप्त होता है, आप उसकी डिमांड को, उसके कामों को पायातकमील तक पहुंचाने के लिए, उतना बजट एलॉट क्यों नहीं करते? हो सकता है कि कुछ मजबूरी हो, लेकिन आपको अंदाजा होना चाहिए कि जहाँ से लोग आपको बेइंतहा प्यार करते हो आपके साथ तावुन करते हुए, आपके साथ इनकम को बढ़ाने की बात करते हैं, आपको पूरे हिन्दुस्तान के अंदर उसको डिवलपमेंट के लिए पहला मकाम दिलाने की बात करनी चाहिए। मैं रेलवे के इस मुतालिबे की ताईद करूंगा कि रेलवे के मामले में, रेलवे की सेफ्टी के मामले में जो बोर्ड बनाने की बात है, यह रेलवे के महकमे और वजीरे मौसूफ की एक अच्छी कोशिश है। मैं और मेरी पार्टी इसकी ताईद करते हैं। इसके साथ ही साथ मैं यह भी गुजारिश करूंगा कि रेलवे के महकमों के अंदर जितनी भी रिक्रूटमेंट होती है, उनमें सिस्टम को बिगाड़ने की बात की जाती है। मैं मुतालिबा करूंगा वजीरे मौसूफ से कि रेलवे बोर्ड के जनरल मैनेजर जाते-जाते महकमों में डेली वेजेज़ पर जो भर्ती करते हैं, गलत हैं, वे किस रूल के हिसाब से करते हैं। आपका यह हिसाब बंद होना चाहिए। जो एक रेलवे का सिस्टम है, जो नौकरियां देने का सिस्टम है, जो कानून है, जिसको पार्लियामेंट ने पास किया है, उसी के हिसाब से इसे पायातकमील तक पहुंचाना चाहिए। मुझसे पहले कई मुकर्रर ने, कई अराकीन ने इस बात की ओर इशारा किया था कि जिस बजट को पार्लियामेंट पास करता है, उसी के हिसाब से इसे पायातकमील तक पहुंचाना चाहिए। मैं वजीरे मौसूफ से जानना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड को किसने अधिकार दिया है कि वह पार्लियामेंट के रूल्स को, पार्लियामेंट के आईन को तोड़कर, अपने मुताबिक उसको पायातकमील तक पहुंचाए? इधर से उधर जो फंड ट्रांसफर किया जाता है, इस पर भी रोक लगाई जानी चाहिए। इसके साथ ही इसकी भी गुंजाइश रखनी चाहिए कि वहाँ से जो-जो काम हुए हैं, उनकी निगरानी की जाए।

मैं आपसे एक दरखास्त करूंगा कि आंध्र प्रदेश के अंदर आपने जो रेलवे स्टेशनों के डिवलपमेंट की बात की थी, उनमें डिवलपमेंट का काम तो शुरू हुआ, लेकिन जो आंध्र प्रदेश के स्टेशनों को अपग्रेड करने की बात थी, जो पांच का मुतालिबा था, वह पांच का मुतालिबा भी पूरा नहीं हुआ। मैं रेलवे मंत्रालय से यह जानना चाहता हूँ और वजीरे मौसूफ से गुजारिश करता हूँ कि आप तिरुपति पर ट्रेन चलाना चाहते हैं, तो तिरुपति एक ऐसा मुकद्दस मुकाम है, जहाँ पर लाखों की तादाद में सारे देश से और सारी दुनिया से लोग अपना माथा टेकने के लिए आते हैं। आज आप तिरुपति के रेलवे स्टेशन की हालत जाकर देखिए, तिरुपति के रेलवे स्टेशन की हालत काबिले रहम है। मैं खासतौर से मुतालिबा करूंगा कि उस रेलवे स्टेशन को कम से कम हिंदुस्तान का नंबर वन स्टेशन बनाने की आप ताईद करें।

मैं साथ ही साथ यह भी मुतालिबा करूंगा कि शिरडी के साई बाबा का जो टैम्पल है, वहाँ पर भी आजकल लाखों-करोड़ों की तादाद में लोग जा रहे हैं। उस टैम्पल का जो क़रीब का स्टेशन है, आप उसके डेवलपमेंट की बात कर रहे हैं। मैं आपसे एक और बात कहूंगा कि कई सालों से हैदराबाद और सिकन्दराबाद से एक ट्रेन अजमेर शरीफ जाती थी, आपने उस ट्रेन को बंद कर दिया, शायद उसको डबल लाइन करने के लिए बंद किया गया है। क्योंकि वह एक पहाड़ी इलाका है, इसलिए आपको उस काम को तकमील करने में देरी लगती है। मैं कई सालों से यह मुतालिबा कर रहा हूँ कि जयपुर की ट्रेन, जो वीकली एक टाइम जाती है, दो टाइम जाती है, उस ट्रेन को कम से कम रोजाना चलाने का इंतजाम किया जाए।

उसी तरीके से गुलबर्ग के लिए जो स्टेशन है, जहाँ पर एक मुकद्दस मुकाम है, वहाँ पर भी हजारों और लाखों की संख्या में लोग जाते हैं, उसका डेवलपमेंट भी साथ-साथ किया जाए। आखिर मैं, कई ऐसे अराकीन हैं, जो इस सबके मुताल्लिक रखे हैं, क्योंकि मैं आंध्र प्रदेश से एम.पी. हूँ, मैं इसका स्वागत करता

[श्री मोहम्मद अली खान]

हूँ कि हैदराबाद के अंदर जो MMTS ट्रेन की बात है, उस ट्रेन के लिए आपने मंजूरी दी है। मैं आंध्र प्रदेश और आंध्र प्रदेश की सरकार की जानिब से आपका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूँ, लेकिन यह उम्मीद भी करता हूँ कि उस MMTS की लाइन को पायातकमील तक पहुँचाने के लिए जल्द से जल्द कुछ किया जाए।

मैंने पिछले साल भी अपने भाषण में इस हाउस में मुतालिबा किया था कि मुंबई के लिए हैदराबाद से दो ट्रेन्स जाती हैं। जो दो ट्रेन्स हैदराबाद से जाती हैं, उनमें से एक ट्रेन को फलकनुमा से रवाना करने का इंतजाम किया जाए। ये छोटी-छोटी बातें हैं, जो रेलवे के मुताल्लिक हैं। आप इसको बगैर किसी पैसे के, बिना किसी अड़चन के मंजूर कर सकते हैं, लेकिन अफसोस की बात है कि वह काम भी नहीं हो सकता है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेते हुए आपसे यही दरखास्त करूंगा कि रेलवे का जो बजट रखा गया है, वह काबिले मुबारकबाद है। मैं आज एक बात कहूंगा कि जिन चीजों को, जिन उम्मीदों के साथ हिंदुस्तान के अवाम से आगे बढ़ने की बात कही गई थी, मनमोहन सिंह की यू.पी.ए. सरकार ने जिस तरक्की का इतनी उम्मीदों के साथ वायदा किया था, उसको पायातकमील तक पहुँचाने के लिए वह सरकार काम कर रही है, लेकिन अपोजीशन पार्टीज चाइना, रूस, अमरीका की मिसाल देकर और अपने एजेंडे को सामने रखकर उसकी मुखालफत कर रही हैं। मैं अपनी लीडर सोनिया जी से और इस देश के प्राइम मिनिस्टर मनमोहन सिंह जी से अपील करूंगा कि आपने जिस उम्मीद के साथ, आम आदमी की बात के साथ रेलवे का जो बजट रखा है, उसको पायातकमील तक पहुँचाने के लिए आगे बढ़ेंगे, अपने वायदे को पूरा करेंगे।

इन अल्फाज के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ, जय हिंद।

جناب محمد علی خان (آندھرا پردیش): آپ سبھا ادھیکش مہودے، میں آپ کا بہت بہت شکریہ ادا کرتا ہوں کہ آپ نے مجھے ریلوے بجٹ پر بولنے کا موقع دیا۔ میں اس ریلوے بجٹ کی تائید میں بولنے کے لئے کھڑا ہوا ہوں میں ریلوے کے سابقہ منتری شری دنیش تری-ویدی صاحب کو اور بورڈ کے چیئرمین اور اراکین کو مبارکباد دوں گا کہ انہوں نے آندھرا پردیش میں ریلوے کے ڈیولپمنٹ کے سلسلے میں، جو مسئلہ کئی سال سے التوا میں پڑا تھا، آندھرا پردیش کے مکھیہ منتری شری کرن کمار ریڈی صاحب کی گزارش پر وہ اپنے محکمے کے تمام ادھیکاریوں اور ریلوے بورڈ کے ساتھ آندھرا پردیش میں اراکین پارلیمنٹ اسمبلی کے ساتھ ایک اجلاس منعقد کیا۔ یہ ریلوے ڈیپارٹمنٹ کی ایک اچھی شروعات تھی۔ میں اس

ہاؤس کا نیا ممبر ہوں۔ میں چار سال کے عرصے میں ریلوے کے وزیر اور ریاستوں کے چیف منسٹرس اور اراکین پارلیمنٹ کو ریلوے کے بجٹ پر پہلی دفعہ بات کرتے دیکھا ہے۔ میں آپ کو ایک بات کا اشارہ کر کے چلتا ہوں کہ ریلوے کی ترقی کے لئے مسافروں کے مسائل کو حل کرنے کے لئے، عوام کی تکلیفوں کو دور کرنے کے لئے ہر سیاسی پارٹی کی جانب سے

(شری اپ سبھا پتی پیٹھا سین ہونے)

برابر مطالبہ کیا جاتا ہے۔ لیکن کیا یہ ضروری نہیں ہے کہ جہاں مطالبات کو پورا کرنے کے لئے ریلوے کو اپنے بجٹ کے طور پر اور اپنے پیر پر کھڑے رہنے کے لئے، پیسوں کا انتظام کرنا پڑتا ہے۔ لیکن میں نے ریلوے کے بجٹ میں یہ دیکھا ہے اور یہ محسوس کیا ہے کہ آج ریلوے ڈیپارٹمنٹ اتنی مجبوری میں ہے کہ اس کو کسی نہ کسی حساب سے پیسہ وصول کرنا چاہئے۔

ایک اور بات ہے کہ یوپی۔اے۔ سرکار کے دور کے اندر آج کئی سالوں کا یہ عرصہ گزر چکا ہے، لیکن ریلوے کے اوپر، ہندوستان کے عوام کے اوپر ریلوے کے محکمے نے ایک پیسے کا بھی اضافہ نہیں کیا تھا۔ یہ پہلی دفعہ مجبوری تھی یا ان کو اس کا استعمال کرنا ضروری تھا، اس لئے انہوں نے محسوس کیا کہ جہاں پر اپوزیشن پارٹیوں کے ساتھ تمام اراکین کا یہ مطالبہ ہے، جاپان، چین اور امریکہ کے ساتھ آپ مقابلے کی بات کرتے ہیں، تو ریلوے بورڈ کو اور مضبوط کرنے کے لئے پیسے کی بھی بہت اشد ضروری ہے۔

سر، میں آندھرا پردیش سے تعلق رکھتا ہوں، وہاں سے اس ملک کے لئے کانگریس کی سرکار کی جانب سے زیادہ سے زیادہ ایم۔پی۔ منتخب ہو کر آئے ہیں۔ لیکن میں افسوس کے ساتھ کہتا ہوں کہ وہاں کے جو مطالبے ہیں، ان کو پورا نہیں کیا جا رہا ہے۔ میں یہ اندازہ کرتا ہوں کہ جو ہمارا ریلوے کا ڈویژن محکمہ ہے، شاید ہندوستان کے اندر یہ انکم کا پہلا ڈیپارٹمنٹ ہے۔ یہ پورے ہندوستان میں سب سے زیادہ پیسوں کا کلیکشن دیتا ہے۔ اس کے باوجود بھی میں وزیر موصوف سے یہ جاننا چاہوں گا کہ جو آپ کا ریونیو ہوتا ہے، اس کے حساب سے آپ ریلوے کے ڈویژن کو ڈیولوپ کرنے کے لئے الاٹمنٹ کیوں نہیں کرتے ہو؟

جہاں سے آپ کو زیادہ ریونیو حاصل ہوتا ہے، آپ اس کی ڈیمانڈ کو، اس کے کاموں کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کے لئے، آپ اتنا بجٹ الاٹ کیوں نہیں کرتے؟ ہو سکتا ہے کہ کچھ مجبوری ہو، لیکن آپ کو اندازہ ہونا چاہئے کہ جہاں سے لوگ آپ کو بے انتہا پیار کرتے، آپ کے ساتھ تعاون کرتے ہوئے، آپ کے ساتھ انکم کو بڑھانے کی بات کرتے ہیں۔ آپ کو پورے ہندوستان کے اندر اس کو ڈیولپمنٹ کے لئے پہلا مقام دلانے کی بات کرنی چاہئے۔ میں ریلوے کے اس مطالبے کی تائید کروں گا کہ آپ کو ریلوے کے معاملے میں، ریلوے کی سیفٹی کے معاملے میں جو بورڈ بنانے کی بات ہے، یہ ریلوے کے محکمے اور وزیر موصوف کی اچھی کوشش ہے، میں اور میری پارٹی اس کی تائید کرتے ہیں۔ اس کے ساتھ کی ساتھ میں یہ بھی گزارش کروں گا کہ ریلوے کے محکموں کے اندر جتنی بھی ریکروٹمنٹ ہوتی ہے، اس میں سسٹم کو بگاڑنے کی بات کی جاتی ہے۔ میں مطالبہ کروں گا وزیر موصوف سے کہ ریلوے بورڈ کے جنرل مینیجر جاتے۔ جاتے محکموں میں ڈیلی ویجیز پر جو بھرتی کرتے ہیں، غلط ہے، وہ کس رول کے حساب سے کرتے ہیں۔ آپ کا یہ حساب بند ہوتا چاہئے۔ جو ایک ریلوے کا سسٹم ہے، جو نوکریاں دینے کا سسٹم ہے، جو قانون ہے، جس کو پارلیمنٹ نے پاس کیا ہے، اسی کے حساب سے اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانا چاہئے۔ مجھ سے پہلے کئی مقرر نے، کئی اراکین نے اس بات کو طرف اشارہ کیا تھا کہ جس بجٹ کو پارلیمنٹ پاس کرتا ہے، اسی کے حساب سے اسے پایہ تکمیل تک پہنچانا چاہئے۔ میں وزیر موصوف سے جاننا چاہتا ہوں کہ ریلوے بورڈ کو کس نے ادھیکار دیا ہے کہ وہ پارلیمنٹ کے رولس کو، پارلیمنٹ کے آئین کو توڑ کر، اپنے مطابق اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانے؟ ادھر سے ادھر جو فنڈ ٹرانسفر کیا جاتا ہے، اس پر بھی روک لگائی جانی چاہئے۔ اس کے ساتھ ہی اس کو بھی گنجائش رکھنی چاہئے کہ وہاں سے جو-جو کام ہوتے ہیں، ان کی نگرانی کی جائے۔

میں آپ سے ایک درخواست کروں گا کہ آندھرا پردیش کے اندر آپ نے جو ریلوے اسٹیشنوں کے ڈیولپمنٹ کی بات کی تھی، اس میں ڈیولپمنٹ کا کام تو شروع ہوا، لیکن جو آندھرا پردیش کے اسٹیشنوں کو اپ-گریڈ کرنے کی بات تھی،

جو پانچ کا مطالبہ تھا، وہ پانچ کا مطالبہ پورا نہیں ہوا۔

میں ریلوے منترالیہ سے یہ جاننا چاہتا ہوں اور وزیر موصوف سے گزارش کرتا ہوں کہ آپ تروپتی پر ٹرین چلانا چاہتے ہیں، تو تروپتی ایک ایسا مقدس مقام ہے، جہاں پر لاکھوں کی تعداد میں سارے دیش میں اور ساری دنیا سے لوگ اپنا ماتھا ٹیکنے کے لئے آتے ہیں۔ آج آپ تروپتی کے ریلوے اسٹیشن کی حالت جاکر دیکھنے، تروپتی کے ریلوے اسٹیشن کی حالت قابل رحم ہے۔ میں خاص طور سے مطالبہ کروں گا کہ اس ریلوے اسٹیشن کو کم سے کم ہندوستان کا نمبر ون اسٹیشن بنانے کی آپ تائید کریں۔

میں ساتھ ہی ساتھ یہ بھی مطالبہ کروں گا کہ شرڈی کے سائیں بابا کا جو ٹیمپل ہے، وہاں پر بھی آج کل لاکھوں کروڑوں کی تعداد میں لوگ جا رہے ہیں۔ اس ٹیمپل کا جو قریب کا اسٹیشن ہے، آپ اس کے ڈیولپمنٹ کی بات کر رہے ہیں۔ میں آپ سے ایک اور بات کہوں گا کہ کئی سالوں سے حیدرآباد اور مکندرآباد سے ایک ٹرین اجمیر شریف جاتی تھی، آپ نے اس ٹرین کو بند کر دیا، شاید اس کو ڈبل لائن کرنے کے لئے بند کیا گیا ہے۔ کیوں کہ وہ ایک پہاڑی علاقہ ہے، اس لئے آپ کو اس کام کو تکمیل کرنے میں دیری لگتی ہے۔ میں کئی سالوں سے یہ مطالبہ کر رہا ہوں کہ جے پور کی ٹرین، جو ویکلی ایک ٹائم جاتی ہے، دو ٹائم جاتی ہے، اس ٹرین کو کم سے کم روزانہ چلانے کا انتظام کیا جائے۔

اسی طریقے سے گلبرگ کے لئے جو اسٹیشن ہے، جہاں پر ایک مقدس مقام ہے، وہاں پر بھی ہزاروں اور لاکھوں کی تعداد میں لوگ جاتے ہیں، اس کا ڈیولپمنٹ بھی ساتھ ساتھ کیا جائے۔ آخر میں، کئی ایسے اراکین ہیں، جو اس سب کے متعلق ہیں، کیوں کہ میں آندھرا پردیش سے ایم پی ہوں، میں اس کا سواگت کرتا ہوں کہ حیدرآباد کے اندر جو MMTS ٹرین کی بات ہے، اس ٹرین کے لئے آپ نے منظوری دی ہے۔ میں آندھرا پردیش اور آندھرا پردیش کی سرکار کی جانب سے آپ کا بہت بہت شکریہ ادا کرتا ہوں، لیکن یہ امید بھی کرتا ہوں کہ اس MMTS

کی لائن کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کے لئے جلد سے جلد کچھہ کیا جائے۔
میں نے پچھلے سال بھی اپنے بھاشن میں اس ہاؤس میں مطالبہ کیا
تھا کہ ممبئی کے لئے حیدرآباد سے دو ٹرینس جاتی ہیں۔ جو دو ٹرینس حیدرآباد
سے جاتی ہیں، ان میں سے ایک ٹرین کو فلک نما سے روانہ کرنے کا انتظام کیا
جائے۔ یہ چھوٹی چھوٹی باتیں ہیں، جو ریلوے کے متعلق ہیں۔ آپ اس کو بغیر
کسی پیسے کے، بنا کسی اڑچن کے منظور کر سکتے ہیں، لیکن افسوس کی بات
ہے کہ وہ کام بھی نہیں ہو سکتا ہے۔

میں آپ کا زیادہ وقت نہیں لیتے ہوئے آپ سے یہی درخواست کروں
گا کہ ریلوے کا جو بجٹ رکھا گیا ہے، وہ قابل مبارکباد ہے۔ میں آج ایک بات کہوں
گا کہ جن چیزوں کو، جن امیدوں کے ساتھ ہندوستان کے عوام سے آگے بڑھنے
کی بات کہی گئی تھی، منموہن سنگھ جی کی یوپی-اے۔ سرکار نے جس ترقی کا
اتنی امیدوں کے ساتھ وعدہ کیا تھا، اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کے لئے وہ
سرکار کام کر رہی ہے، لیکن اپوزیشن پارٹیز چائنا، روس، امریکہ کی مثال دے کر
اور اپنے ایجنڈے کو سامنے رکھ کر اس کی مخالفت کر رہی ہیں۔ میں اپنی لیڈر
سونیا جی سے اور اس دیش کے پرائم منسٹر منموہن سنگھ جی سے اپیل کروں گا
کہ آپ نے جس امید کے ساتھ، عام آدمی کی بات کے ساتھ ریلوے کا جو بجٹ
رکھا ہے، اس کو پایہ تکمیل تک پہنچانے کے لئے آگے بڑھیں گے، اپنے وعدے
کو پورا کریں گے۔

ان الفاظ کے ساتھ میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں، جے ہند۔

MR. DEPUTY CHAIRMAN : Shri Bandhyopadhyay. Though your Party's time is over, but you can take five minutes extra.

SHRI D. BANDYOPADHYAY (West Bengal) : Thank you, Sir. Mr. Deputy Chairman, Sir, the Indian Railways is a gigantic organization. If one mentions the figures, 64,000 is the route kilometrage with 19,000 trains and 2.2 crore passengers travelling every day. It is managed by one single organization, one unit, the Railway Board under the Railway Ministry. It is the biggest single organization in the world under one management. Sir, recently the Railway Ministry had appointed two major Committees - it has been referred to earlier and I am not going to refer that - one is Kakodkar Committee on Railway Safety and the other is Pitroda Committee on the Modernization of the Indian Railways. Sir, Indian Railway is not merely an iron horse, drawing some iron coaches on the iron rails. It is, Sir, the bonding material of our national integrity. It brings the far to the near and it brings the far-flung to the core. This is how we feel that Indian Railways is part and parcel of the Indian ethos and Indian nation. So, we have to pay a special attention to the Indian Railways not merely as a commercial organisation, but also as a unifying factor of the Indian nation. Sir, I would just make a couple of points on unsavoury aspects of the Report of the Kakodkar Committee. It says that the present environment of the Indian Railways reveals a grim picture of inadequate performance largely due to the poor infrastructure and resources and more importantly, lack of empowerment of the people at the functional level. The Railway management has been castigated that it has failed to motivate 13.62 million employees who have their passion and commitment to convert it into a vibrant and efficient workforce. Sir, one aspect of the Indian Railways which is causing concern, is the adverse operating ratio. It is now hovering in the level of 90s. Unless it is brought down to the level of 70s, the Indian Railways will not be able to generate adequate funds for itself as profit, but will also not be able to regenerate itself in the future. That is an area where one has to look into. But it does not necessarily mean that you have to hike the fares. There are other means by which you can do so. Sir, I read the highly lyrical Budget Speech, but that lyrics and the poems keep deadly barbs under it and these deadly barbs were across-the-board increase in the passenger fare, given in a very camouflaged language of so many paise per kilometre. It does not make any sense. As one of our hon. Members had made a point, it grows from 15 per cent to nearly 125 per cent. Another major defect in that fare structure was that it is not telescopic. Under the transport economics the further you go, the fare unit of mileage goes down. But, here, it does not go down; it goes up. So, it goes against the basic principle of transport economics. Sir, I will request here that two Committee Reports on the health of the Indian Railways, Kakodkar Committee and Sam Pitroda Committee Reports, require our in-depth analysis. You can say, Sir, that we are discussing it in the Budget. But in the Budget, we are more concerned about the finances than about the real health of the Indian Railways. I would urge, through you, Sir, that let there be a

[Shri D. Bandyopadhyay]

two-hour discussion or a half-an-hour discussion be fixed so that the Railway Minister can come forward and tell us what his reactions on the Kokadkar Report and the Sam Pitroda Report are and what we feel we should do to improve the performance of the Indian Railways. Sir, I fully support the idea of Railway Safety Organisation, a statutory body, independent of the Government, so that it can not only look after the safety of the Railways as a post-mortem analysis but as a pro-active action to prevent it. This is a very important thing. I would suggest, Sir that Indian Railways is a totally State-owned monopoly. If it is a State-owned monopoly, why do we require a Tariff Regulatory authority? If there are competing entities and you may require such an Authority, I can understand. (Time-bell) But for a single monopoly, under the control of the Government, is a very clever ploy to by-pass the Parliament and to avoid the accountability of the Parliament on the fare structure that is there.

श्री विश्वजीत दैमारी (असम) : धन्यवाद, उपसभापति महोदय। इस रेलवे बजट पर सबसे पहले, पिछले सालों के बजट्स में नॉर्थ-ईस्ट के लिए प्रोजेक्ट्स की जितनी भी घोषणाएं की गईं, मैं मंत्री महोदय का ध्यान थोड़ा उनके ऊपर दिलाना चाहता हूँ। इस साल के बजट में नॉर्थ-ईस्ट के लिए कोई नया ऐसा प्रोजेक्ट नहीं है और इसके लिए हमें कोई दुःख भी नहीं है, क्योंकि पिछले सालों में जितने भी प्रोजेक्ट्स की घोषणाएं की गई हैं, प्रस्ताव किए गए हैं, उनका काम आज तक 10-15 सालों में भी शुरू नहीं हुआ है। अगर अभी के मंत्री महोदय, नॉर्थ-ईस्ट के लिए पहले जितने भी प्रोजेक्ट्स की घोषणाएं की गई हैं, उन पर थोड़ा सा भी कारगर कदम उठाने की कोशिश करेंगे, तो हम लोगों को बहुत शांति मिलेगी।

आप सभी जानते हैं कि नॉर्थ-ईस्ट बहुत ही आइसोलेटेड एरिया है। वहाँ का जो रीजन है, वहाँ पहाड़ हैं, नदियां हैं और सारी की सारी समस्याएँ भी उधर हैं, इसलिए वहाँ की समस्याओं का समाधान करने के लिए उसे दूसरे ढंग की नज़र से देखना जरूरी है। भारत के डेवलपमेंट के लिए भारत सरकार चाहे जितनी भी पॉलिसीज़ क्यों न ले, वे पॉलिसीज़ कभी भी नॉर्थ-ईस्ट के लिए परफेक्ट नहीं हो सकती हैं। नॉर्थ-ईस्ट के लिए कुछ स्पेशल योजनाएं बनाने की जरूरत है। नॉर्थ-ईस्ट में मणिपुर तक रेलवे लाइन बिछाने की बहुत साल पहले ही घोषणा की गई थी, लेकिन आज तक भी मणिपुर तक ट्रेन नहीं जाती है। नागालैंड में ट्रेन सिर्फ दीमापुर तक जाती है और अरुणाचल में तो अभी ट्रेन घुसी भी नहीं है। त्रिपुरा में रेलवे लाइन पहुंची है, लेकिन जब सारे भारत वर्ष में रेलवे लाइनों का ब्रॉडगेज में कन्वर्शन हो रहा है, लेकिन त्रिपुरा में मीटर गेज ही लगा दिया गया, जो फिर से हमारे लिए नई प्रॉब्लम है।

Rangia से Murkhond Selek तक जो मीटर गेज थी, अभी वह उठा कर बंद कर दी गई है और ब्रॉडगेज में कन्वर्शन का जो काम चल रहा है, वह बहुत ही धीरे से हो रहा है, पता नहीं कब, कौन से साल की कौन सी तारीख में वहाँ पर ब्रॉडगेज गाड़ी चलेगी। इस साल **Tezpur** तक गाड़ी चलाने की बात कही जा रही है, लेकिन मुझे लगता है कि फिर से दो-तीन बजट और पार हो जाएंगे, तो भी **Tezpur** तक इस हालत में ट्रेन नहीं चल पाएगी।

कुछ रेलवे लाइनें भूटान तक ले जाने के लिए भी डिस्मिज़न लिया गया था और उस पर सर्वे भी किया गया था, जैसे **New Bongaigaon** से भूटान के **Gelephu** तक, **Pathsala** से भूटान के **Namlang** तक, **Rangia** से भूटान के **Samdrup Jongkhar** तक रेलवे लाइन ले जाने की बात थी। अभी तक वहाँ कोई काम शुरू नहीं हुआ है और कभी ये काम शुरू होगा कि नहीं होगा, इसका कुछ भी पता नहीं।

मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे फिर से विचार किया जाए। यह जो 30 किलोमीटर, 40 किलोमीटर या 50 किलोमीटर का भूटान तक रेलवे एक्सटेंशन है, इसके बदले में अगर हम भूटान को कनेक्ट करके नये रेलवे लाइन Siliguri से Rangapara तक या Tezpur तक ले जाते हैं तो वह ज्यादा काम में आएगी। इसको भी थोड़ा-सा देखना जरूरी है। हमारे इंडिया के साथ लगी हुई उस जगह पर भूटान के बहुत सारे टाउनशिप्स हैं। अगर उन सभी टाउनशिप्स को रेलवे से जोड़ दिया जाए, तो हमारा बहुत फायदा होगा। इस पर भी नज़र डालना जरूरी है। इसी तरह वहाँ रेलवे के डेवलपमेंट करने के लिए बहुत सारा स्कोप है। यह स्थान हमारे बहुत से पड़ोसी देशों के साथ जुड़ा हुआ है। अगर भारत का रेलवे मंत्रालय नॉर्थ-ईस्ट में रेल सेवा को अच्छी तरह से डेवलप करने की कोशिश करेगा तो बंगलादेश तक आसानी से रेल जा सकती है, म्यांमार तक आसानी से रेल जा सकती है। इससे आसपास के देशों के साथ अच्छी तरह आने जाने की जो सुविधा है, उस सुविधा को रेलवे कर सकता है। उस क्षेत्र में हम लोग व्यापार-वाणिज्य भी डेवलप कर सकते हैं।

सर, नॉर्थ-ईस्ट वैसे कोई बैकवर्ड रीज़न नहीं है। अगर हम सोचें तो वह दिल्ली से बहुत बेहतर है। अगर दिल्ली का सर्वांगीण देखें तो पाएँगे कि कोई दूसरी नेबरिंग कंट्री भी यहाँ नहीं है। यहाँ तो सिर्फ कैपिटल बना हुआ है। यहाँ पर हमारा देश चलाने की सारी प्रशासनिक व्यवस्था है, इसलिए दिल्ली मशहूर है, लेकिन यहाँ न तो पीने का अच्छा पानी है और न ही अच्छी वायु है। दिल्ली में कुछ भी नहीं है, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट में सारा कुछ है। सामने जाएँगे तो आप चीन है, इसके साथ म्यांमार है, बंगलादेश है, भूटान है। आप आगे थाइलैंड तक, नॉर्थ-ईस्ट से आसानी से जा सकते हैं। दिल्ली तक आने के लिए हमको जितना टाइम चाहिए, रंगून तक जाने के लिए उतना टाइम नहीं चाहिए। हम असम से या त्रिपुरा से बाई रोड ढाका सिर्फ चार घंटे में पहुँचते हैं। वहाँ से बहुत आसान है, लेकिन बंगलादेश के साथ हम आज तक अच्छी कम्युनिकेशन की व्यवस्था कर नहीं पाए, व्यापार-वाणिज्य नहीं कर पाए, अच्छे सम्पर्क स्थापित नहीं कर पाए। मैं सोचता हूँ कि उसको उस ढंग से भी देखिए कि भारतवर्ष का जो उत्तर-पूर्वी इलाका है ...(समय की घंटी)... उस इलाके को किस तरह से डेवलप किया जाए और देश के काम में लाया जाए।

सर, जो लास्ट बजट था, उसमें Bongaigaon में एक रेलवे इंडस्ट्रियल पार्क बनाने का प्रस्ताव लाया गया था, लेकिन इस प्रस्ताव के बारे में इस बार के बजट में कोई उल्लेख नहीं है। इसमें इसके लिए किसी फंड का प्रोविजन भी नहीं रखा है। अगर इस घोषणा को वास्तविक रूप देने के लिए कम-से-कम इस बार थोड़ा सा फंड रख कर इस काम की शुरुआत करते, तो बहुत अच्छा लगता। यह भी नहीं हुआ।

सर, इसके अलावा रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन करने की बात है और डबल ट्रैक बनाने की बात है। जिसके कारण आज द्रुत गति से हम ट्रेन नहीं चला पा रहे हैं, जबकि यह बहुत जरूरी है। असम से बंगाल पार होने के लिए हम सिर्फ 50 किलोमीटर या 100 किलोमीटर ही सोचते रहते हैं, लेकिन असम से बंगाल पार होने के जितनी भी दूरी है, वह करीब 1000 किलोमीटर है। तो एक हजार किलोमीटर को हम सिंगल लाइन से जब तक डबल लाइन नहीं करेंगे और उसमें जब तक इलेक्ट्रिक इंजिन चालू नहीं करेंगे, तब तक हम लोग वहाँ रेलवे को डेवलप नहीं कर सकेंगे ...(समय की घंटी)...

सर, वहाँ पावर के लिए कोई प्रॉब्लम नहीं है। अगर सारे देश में पावर है तो हमारे पास ज्यादा पावर है। आज भूटान में जितने भी हाइडल पावर प्रोजेक्ट्स हैं, उनसे जितनी भी विद्युत उत्पादित होती है, उस विद्युत को इंडिया में लाकर अपना काम चला रहे हैं। हमारे यहाँ से 100 किलोमीटर की दूरी पर वहाँ बहुत से बड़े-बड़े हाइडल पावर प्रोजेक्ट्स हैं, जहाँ से दिल्ली में लाकर उस पावर को यूज़ कर रहे हैं। ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप कन्क्लूड कीजिए।

श्री विश्वजीत दैमारी : वह जगह अपने इंडिया से सिर्फ 100 किलोमीटर दूर है। वहाँ जो पावर है, जो विद्युत है, उसको भारत सरकार ने पूर्वोत्तर में व्यवहार करने के लिए कभी कोशिश नहीं की है। मैं सोचता हूँ अगर रेलवे के लिए भी भारत सरकार चाहेगी तो हमें भूटान से पावर सब्सिडी में मिलेगी और वहाँ जो रेलवे है ...(समय की घंटी)... उसको अच्छी तरह से इलेक्ट्रिफाई भी कर सकेंगे।

सर, मैं आशा रखता हूँ कि इसको नज़र में रखते हुए हमारे मंत्री महोदय नॉर्थ-ईस्ट में रेलवे के डेवलपमेंट के लिए जरूर काम करेंगे। धन्यवाद।

MESSAGES FROM LOK SABHA

- (i) The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2012
- (ii) The Appropriation (Railways) Bill, 2012
- (iii) The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2012

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

(I)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose The Appropriation (Railways) Vote on Account Bill, 2012, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 22nd March, 2012.

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

(II)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose The Appropriation (Railways) Bill, 2012, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 22nd March, 2012.

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

(III)

"In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose The Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 2012, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 22nd March, 2012.