

The House re-assembled after lunch at twenty-three minutes past two of the clock, MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

GOVERNMENT RESOLUTION

Approval of recommendations contained in Third Report of Railway Convention Committee (2009)

and

The Budget (Railways) 2013-14 – (contd.)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will have further discussion on the Government Resolution and the Budget (Railways) 2013-14. Shri Bashistha Narain Singh, now.

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह (बिहार) : उपसभापति महोदय, आज मुझे प्रसन्नता हो रही है कि मुझे देश के सबसे बड़े महकमे या इंस्टीट्यूशन - रेल मंत्रालय पर चल रही बहस में शरीक होने के लिए मौका मिला है। इसके लिए मैं आसन को धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, यह एक ऐसा विभाग है जो देश की एकता को और देश को एक जगह से दूसरी जगह जोड़ने का काम करता है। पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण के भारतवासियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाकर उनके इच्छित स्थानों पर पहुंचाने का काम करता है। सबसे बड़ी बात यह है कि भाषा के संवर्द्धन में भी इस विभाग का बड़ा ही महत्व है। एक भाषा बोलने वाले रेलवे कर्मचारी दूसरी जगह पर जाकर वहां की भाषा भी सीखते हैं। इससे देश की एकता को बल मिलता है।

उपसभापति महोदय, इतने बड़े मंत्रालय पर जब आज बहस चल रही है, तो मैं एक बहुत गम्भीर बात से अपनी चर्चा शुरू करना चाहता हूँ। आज से कुछ समय पूर्व एक पूर्व रेल मंत्री, श्री दिनेश त्रिवेदी जी का सदन में और सदन के बाहर भी एक ऐसा वक्तव्य आया, जिससे सारे देश में चिन्ता की लकीरें और रेलवे की एक भयावह तस्वीर दिखाई पड़ने लगीं। दिनेश त्रिवेदी जी ने वह वक्तव्य एक सांसद के रूप में नहीं दिया था, बल्कि वह वक्तव्य उन्होंने भारत के रेल मंत्री के रूप में दिया था। महोदय, भारत का रेल मंत्री ही जब यह कहता हो कि रेलवे आई.सी.यू. में चली गई है, यानी रेलवे इंटेसिव केयर युनिट में पहुंच गई है, तो इससे बड़ी भयावह स्थिति और क्या हो सकती है? आज बंसल जी भले ही रेल मंत्री हों, लेकिन इनके पूर्ववर्ती मंत्री ने रेलवे की व्यवस्था के ऊपर जो वक्तव्य दिया, उससे सारे लोगों की चिन्ताएं बढ़ गई हैं। इसके अलावा, आंकड़ों की बाजीगरी से यदि यह दिखाया जाए कि रेलवे की व्यवस्था को सुधारने के लिए अथक प्रयास किए जा रहे हैं, ठोस कदम उठाए जा रहे हैं, तो इससे स्पष्ट जवाब नहीं मिलता है। महोदय, उन्होंने जो वक्तव्य दिया था, तो

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

मेरे जैसे हजारों लोग ऐसे होंगे, जो उनके वक्तव्य से इस आधार पर सहमत होंगे कि उन्होंने वह वक्तव्य पंकचुअलिटी के आधार पर नहीं दिया होगा, उन्होंने सेफ्टी और सिक्युरिटी के आधार पर वह वक्तव्य नहीं दिया होगा और उन्होंने सर्विस सेक्टर के आधार पर भी वह वक्तव्य नहीं दिया होगा, बल्कि उन्होंने वह वक्तव्य रेलवे की खस्ता हालत के ऊपर दिया होगा, उन्होंने वह वक्तव्य रेल की आर्थिक स्थिति के आधार पर दिया होगा और उन्होंने यह वक्तव्य इसलिए दिया होगा क्योंकि देश का सबसे बड़ा महकमा आज संकटग्रस्त हो गया है। महोदय, यदि देश का सबसे बड़ा महकमा आज संकटग्रस्त हो गया है। महोदय, यदि देश का सबसे बड़ा महकमा और वह भी सार्वजनिक क्षेत्र का महकमा संकटग्रस्त हो जाए, तो सारे देश के लिए चिन्तित होना स्वाभाविक है। मुझे यह शंका हो रही है कि क्या रेलवे विभाग इस स्थिति में पहुंचने जा रहा है कि यह सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा इंस्टीट्यूशन प्राइवेट सेक्टर के हाथों में मजबूरी में जाने जा रहा है? यदि यह विभाग प्राइवेट सेक्टर के हाथों में चला गया या इसके अधिकांश विंग्स वहां चले गए, तो यह व्यवस्था के ऊपर एक बड़ा मजाक होगा, चूंकि रेलवे विभाग में ऐसी धारणा है कि रेलवे विभाग के कर्मचारी बहुत इफिशिएंट होते हैं, योग्य होते हैं, तब रेलवे की इतनी बदहाली क्यों हुई? इसलिए, इस सदन में मंत्रीजी को इस पर स्पष्ट रूप से जवाब देना चाहिए। मंत्री जी अंत में इस पर जवाब दें कि रिसोर्सिंग मोबिलाइजेशन के लिए, जो उनके एक पूर्व मंत्री का वक्तव्य यदि इस ढंग से आया है, तो उसको सम्भालने के लिए ठोस कदम क्या होगा और रिसोर्सिंग मोबिलाइजेशन के लिए कौन-कौन से इफेक्टिव स्टेप्स उठाए गये हैं, इस सवाल का जवाब उन्हें देना चाहिए, क्योंकि खतरा बढ़ता जा रहा है?

महोदय, जब रेलवे की चर्चा होती है, तो पांच बिन्दु पहले आ जाते हैं। रेलवे के कुछ स्लोगंस हैं। वे स्लोगंस हैं - सेफ्टी, सिक्युरिटी और पंकचुअलिटी। इनमें दो तत्व और आते हैं- एक है सर्विस और दूसरा, रेलवे की मेंटिनेंस और खान-पान की व्यवस्था भी इसमें आती है। यदि इसकी सिक्युरिटी और सेफ्टी के सवाल पर कोई चर्चा की जाए और यदि कहा जाए कि सेफ्टी और सिक्युरिटी उपलब्ध है तो वह गलत होगा। सेफ्टी और सिक्युरिटी के मामले में इतने लम्बे काल तक रेल परिचालन की व्यवस्था होने के बाद भी सेफ्टी और सिक्युरिटी पर रेलवे में बहस यदि चल जाए और उसके ऊपर भी आम आदमी चिन्ता व्यक्त करने लगे, तो यह बड़ी खतरनाक स्थिति है। सेफ्टी और सिक्युरिटी के विषय में तो मैं यही कह सकता हूं। इन्होंने सेफ्टी के लिए कितने रुपए रिजर्व रखे हैं?

अभी बिहार के जो मुख्य मंत्री हैं नीतीश कुमार, जब वे रेल मंत्री थे, तो उन्होंने 17 हजार करोड़ का रेल सुरक्षा कोष स्थापित किया था, लेकिन वह इग्जॉस्ट हो गया। महोदय, यदि आप उस पैसे की जानकारी लेंगे, तो मंत्री महोदय निश्चय ही उस संबंध में जानकारी देंगे। अब तो उस पर बजटीय एलोकेशन देना पड़ेगा। जब उन्होंने रेल विभाग छोड़ा, तो किसी मंत्री ने इस पर ध्यान दिया कि सेफ्टी और सिक्युरिटी के लिए 17 हजार करोड़ का रिजर्व फंड बनाया गया, उसका क्या हुआ? आज उसकी हालत यह हो गई है कि वह फंड भी

खत्म हो गया? मैंने इसलिए उस फंड की चर्चा की, क्योंकि उस पर विस्तार से चर्चा करने पर काफी समय लग सकता है।

दूसरा बिन्दु यह है कि आज आम लोगों की सुरक्षा की बात छोड़ दीजिए, हमारे बिहार के एक एमएलए, शिवेश राम अपनी पत्नी के साथ यात्रा कर रहे थे और वे पटना से कोलकाता जा रहे थे, उनके साथ क्या ट्रीटमेंट हुआ? क्या यह ट्रीटमेंट कोई यात्रियों ने किया, उनके साथ चलने वाले किसी सहयात्री से कोई क्लेश हुआ? ऐसा कुछ नहीं हुआ, बल्कि यह ट्रीटमेंट उन लोगों ने किया, जिनके ऊपर रेल की सुरक्षा का दायित्व है और सुरक्षाकर्मियों ने उनके परिवार के साथ बदतमीजी की। उसके लिए केस भी लाज्ज है। मैं इन दो बातों को उदाहरण के रूप में सेफ्टी और सेक्युरिटी के साथ इसलिए रखना चाहता हूँ, क्योंकि जो मंत्री रहेंगे, वे इस बात का तो कम से कम ख्याल रखेंगे कि किस स्थिति में रेलवे पहुँच गया है। जब वीआईपी यात्री का जीवन सुरक्षित नहीं है, उनके लिए ट्रेन में यात्रा करना मुश्किल है, तो आम लोग जो खिड़की पर खड़े होकर दिवाली, छठ और दुर्गा पूजा के अवसर पर चलते हैं, उनकी क्या हालत होगी? वे तो मरते हैं लेकिन एकाउंट गलत दिखाया जाता है। उसका एकाउंट गलत पेश किया जाता है। रेलवे में जो ऐक्सिडेंट होते हैं, उसकी जो फिगर ली जाती है, उसमें अनमैन्ड क्रॉसिंग की फीगर नहीं ला जाती है, जब कि अनमैन्ड क्रॉसिंग्स अभी रेलवे के लिए सबसे बड़ी समस्या बनी हुई है।

महोदय, इन बातों के साथ मैं अपनी बात आगे बढ़ाना चाहता हूँ कि अभी एक बिन्दु पर ध्यान देने की जरूरत है और वह है रेलवे में हो रहे ऐक्सिडेंट्स। अब रेलवे के ऐक्सिडेंट्स की इन लोगों ने जो फिगर पेश की है, उसके अनुसार 2011-12 में रेलवे ऐक्सिडेंट्स में 14,611 लोगों की मौत हुई और 2012-13 के 6 महीने के अंदर ही यह फिगर बढ़ कर 15,934 पहुँच गयी है। यह रेल व्यवस्था की बात है। नेचर ऑफ ऐक्सिडेंट क्या है? मैंने ऐक्सिडेंट से बात इसलिए शुरू की, क्योंकि रेलवे इतना बड़ा महकमा है, करोड़ों लोग इससे यात्रा करते हैं और इस ढंग से ऐक्सिडेंट हो, तो रेल यात्रा करने पर भी संकट हो जाएगा। लोग रेल यात्रा करने से डरने लगेंगे। कहा जाता है कि 60 परसेंट जो ऐक्सिडेंट्स हो रहे हैं, वे रेलवे ट्रैक्स क्रॉसिंग के चलते हो रहे हैं। जब 60 परसेंट ऐक्सिडेंट्स रेलवे ट्रैक्स पर चलने या रेलवे ट्रैक्स क्रॉसिंग के चलते होते हैं, तो अधिक ब्रिजज क्यों नहीं बनाए जाते हैं? महोदय, कमेटी की रिपोर्ट है, लेकिन इस पर ध्यान नहीं दिया जाता है। पहले कमेटी की रिपोर्ट आ गयी है, रेलवे में हो रहे ऐक्सिडेंट्स पर कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में लिखा है कि लैक ऑफ बैरिकेडिंग एण्ड फेंसिंग, लैक ऑफ नंबर ऑफ पडेस्ट्रीअन ब्रिजज के चलते ज्यादा ऐक्सिडेंट्स होते हैं। इसके लिए उन्होंने क्या उपाय किए हैं? क्या इसके बारे में रेल विभाग ने कुछ सोचा है। ये अवेर्नस की बात कहते हैं, ये एनजीओ से संपर्क करने की बात कहते हैं कि हम अवेर्नस कैम्पेन भी चल रहे हैं, लेकिन क्या अनमैन्ड गेट पर कहीं पर कोई पोस्टर छपा हुआ है? क्या वहां पर बड़े-बड़े बैनर्स लगे हैं? क्या वहां पर लोगों को सावधान रखने के लिए रेलवे ने बड़े-बड़े बोर्ड्स लगाए हैं? यदि ऐसा होता, तो ऐक्सिडेंट के विषय में ऐसी स्थिति नहीं होती। यह

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

बड़ा ही हास्यास्पद लगता है। मैं कम से कम अपने क्षेत्र, बिहार में यह नहीं देखता हूँ कि कहीं पर ऐसा कुछ लगा हो। अधिकारी पैम्फलेट्स बांट दें, तो वह दूसरी बात है, लेकिन किसी भी अनमैंड क्रॉसिंग पर ऐसी व्यवस्था नहीं है कि गेट पर ही इस बात की सूचना लगी हो कि लोग वहां पर क्या-क्या सावधानी बरतें। इस प्रकार, जब इसमें दो करोड़ से ज्यादा लोग यात्रा कर रहे हैं और इस रूप में ऐक्सिडेंट्स होते चले जाएं, तो क्या हालत होगी?

महोदय, दूसरी बात यह कि बार-बार इसमें क्लीनलिनेस की बात आती है और इसके सर्विस सेक्टर्स की भी बात आती है। क्लीनलिनेस के मामले में मैं दावे के साथ कुछ बातें कहना चाहता हूँ। जब यार्ड में गाड़ी आ जाती है, तो आप बड़े अधिकारियों की बात तो छोड़ दीजिए और आप इस बात का आकलन कर लीजिए कि क्या इंस्पेक्टर्स और सुपरवाइजर्स भी कभी यार्ड निरीक्षण करने जाते हैं? आप देखिए कि गाड़ियों की क्या हालत हो गयी है। महोदय, रेलवे का सबसे बड़ा ट्रेवलिंग पार्ट कौन है? रेलवे के एसी फर्स्ट क्लास और सेकंड क्लास के पैसेंजर्स ज्यादा संख्या में नहीं होते हैं, बल्कि रेलवे के ज्यादा पैसेंजर्स या तो स्लीपर क्लास में होते हैं या श्री एसी में होते हैं अथवा जनरल क्लासिज में रहते हैं। आप देखिए कि उन क्लासेज के टॉइलट्स की क्या स्थिति है। आज क्लेम तो बहुत किया जा रहा है और बायो-टॉइलट्स, ग्रीन-टॉइलट्स तथा ईको-टॉइलट्स आदि ऐसे शब्दों का जब उच्चारण किया जाता है, तो ऐसा लगता है कि रेलवे ने इसके उद्धार के लिए बहुत बड़ी योजना बना दी है। बायो-टॉइलट्स ऐसे हों कि जिस स्टेशन पर गाड़ी पहुंचे, उस स्टेशन पर यदि टॉइलट्स बंद हो जाएं, जैसा कि विदेशों में है, तो स्टेशन की गंदगी खत्म हो जाएगी, लेकिन इस प्रकार का कोई स्टेप नहीं लिया गया है और जब कोई स्टेप नहीं लिया गया है, तो इसको खतरा तो कहा ही जाएगा।

महोदय, मैं यह जरूर समझता हूँ कि आप भी रेल से ट्रेवल करते होंगे। क्या आपने खानपान की व्यवस्था में कभी यह देखा है कि कैशमेमो या बिल मिलता हो? जो पैसेंजर्स ट्रेन में जाते हैं, उनके द्वारा बिल मांगने पर भी उनको बिल नहीं मिलता है। यह कैसी व्यवस्था है? सरकार की ऐसी व्यवस्था, जिसमें रेगुलेटिड सर्विस दिए जाने पर सरकार नाज करती है और जिसके कर्मचारी सरकारी कोष से वेतन लेते हैं, वहां पर रेगुलेटिड व्यवस्था नहीं है। वहां खानपान की मनचाही व्यवस्था है, जिसमें जो चाहे जितना पैसा मांग ले। एमपीज़ को दिक्कत नहीं होगी, एमएलएज़ को भी दिक्कत नहीं होगी, लेकिन जो साधारण पैसेंजर्स हैं, तो उनकी दिक्कत होती है।

महोदय, आज "रेल नीर" की क्या स्थिति है? क्या कभी इस मंत्रालय ने इस बात का पता लगाने की कोशिश की कि कितने दलाल इस रेल नीर को कम बेचने में अपनी बड़ी भूमिका अदा कर रहे हैं? महोदय, मैं स्वयं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूँ कि रेल नीर रेलवे का प्रडक्शन है। आप रेलवे स्टेशनों पर जाकर देख लीजिए कि वहां पर इसकी क्या

स्थिति है। रेल नीर आपको मार्केट में मिल जाएगा, लेकिन यह रेलवे स्टेशंस पर नहीं मिलेगा। इस हालत में क्या व्यवस्था है, किस बात की इफिशन्सी है, किस बात का रेगुलेशन है और ऐसी क्या बात है, जिस पर क्लेम किया जाए कि नये मंत्री ने रेल विभाग को सम्भालने के लिए कोई डाइनेमिक एफर्ट्स किया है? ऐसा तो कुछ दिखायी नहीं पड़ता है। रस्म के तहत रेल पर चर्चा हो और रेल को क्लेम किया जाए कि यह स्थिति सुधर रही है, तो रेल मंत्री को इस बात को बताना पड़ेगा कि आपने कौन-कौन से स्टेप्स लिए हैं? जिस जर्जर अवस्था में रेल पहुंची है, उससे इसको उबारने के लिए आपकी इमीडीअट योजना क्या है और आपकी भविष्य की योजना क्या है? एक इमीडीअट, यानी तत्काल की योजना हो सकती है और एक योजना दीर्घसूत्री हो सकती है। तत्काल की योजना में रेलवे असफल दिखायी पड़ता है और दीर्घसूत्री योजना का तो रेलवे में कोई विजन ही दिखायी नहीं पड़ता। अगर विजन की भी बात की जाती कि रेलवे का विजन क्या है और वह विजन कितने वर्षों का है, तो कोई बात होती।

दीर्घकालीन शब्द का प्रयोग मैं जानबूझ कर रहा हूं, यदि यह बात लोगों के सामने आती, तो आने वाले भविष्य में जो रेल मंत्री रहता, तो कहता कि चलिए, आज की स्थिति भले ही नाजुक हो गई है, जो, नक्शा और तस्वीर रेल मंत्री ने पेश किया है, जिसके आधार पर रेलवे को व्यवस्थित किया जा सकता है, रेलवे को सुधारा जा सकता है, रेलवे को नए रास्ते पर ले जाया जा सकता है। लेकिन रेलवे के पास कोई विजन नहीं है, रेलवे दम तोड़ रहा है। महोदय, अब रेलवे की सबसे बड़ी आमदनी यात्रियों के भाड़े से नहीं होती, सबसे ज्यादा आमदनी माल भाड़े से होती है। लेकिन माल भाड़े की क्या स्थिति है? जरा देखिए, रेलवे आजादी के बाद से माल जितना परसेंट कैरी करता था, वह आज 36 परसेंट पर पहुंच गया है। जिस विभाग की माल भाड़े से आमदनी 80-90 प्रतिशत होती थी, वह अब 36 परसेंट पर चली गयी है। इसका मतलब क्या है? प्राइवेट सेक्टर ने बड़े पैमाने पर रेलवे के माल भाड़े में हस्तक्षेप किया है या प्रवेश करने का काम किया है। यह तो और खतरनाक है। इफिशन्सी कहां गई? अब चाहे मामला कार्पोरेट सेक्टर का हो, इसमें अब सीमेंट की बात करेंगे, अन्य सामान की बात करेंगे, कोयला की बात करेंगे और दूसरे खाद पदार्थों की भी बात करेंगे। ये जो सारी चीजें ढोते हैं, तो इसके साथ क्यों नहीं नया क्षेत्र खोजा जाता है जिसकी माल ढुलाई होती हो? ऐसा क्यों नहीं किया जाता कि जब रेल की बोगियां चलती हैं और खाली रहती हैं तो दूसरे क्षेत्र में भी रेल प्रवेश करे। उसके ट्रकों से ज्यादा ढुलाई होती जा रही है और रेलवे का सफरिंग बढ़ता जा रहा है। मैनेजमेंट क्या है? कोई मैनेजमेंट गुरु बन जाए, कोई यह कह दे कि रेलवे की व्यवस्था सुधर जाएगी, यह सारा हास्यास्पद लगता है और लोगों के मजाक का विषय बनता हुआ दिखाई पड़ता है। महोदय, इसलिए मैं चाहता हूं कि इन बातों पर रेलवे के अधिकारियों को ध्यान देना पड़ेगा। मिस-मैनेजमेंट और पुअर मेन्टीनेंस हुआ है रेलवे की बोगीज का। रेलवे स्टेशन पर जो परिसर हैं, उनका कहीं मेन्टीनेंस नहीं है। पानी का अभाव दिखाई पड़ता है। महोदय, यात्रियों के लिए ट्रेवल में दो बातें बहुत आवश्यक होती हैं। पहली बात होती है कि जलापूर्ति उनको मिल जाए और दूसरी बात उनके सामने होती है, वैसे लोगों को

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

जो कम पैसे वाले हैं, जिनकी न्यूनतम आमदनी है तो वैसे लोगों को थोड़ा सस्ते दर पर खाना मिल जाए। महोदय, खान-पान की क्या स्थिति है? खान-पान की ऐसी स्थिति है कि कभी उसमें हड्डी मिल जाती है, कभी कंकड़ मिल जाता है, स्टोन को छोटा-छोटा पार्ट उसमें मिल जाता है। इस प्रकार जैसे रेलवे का स्वास्थ्य आर्थिक रूप से खराब होता जा रहा है, वैसे ही पैसैंजर्स का स्वास्थ्य भी उसी अनुपात में खराब होता जा रहा है। इसलिए, इस विभाग के बारे में और क्या-क्या कहा जाए, वैसे यह पास तो हो जाएगा सदन में, बहुमत के आधार पर पास हो जाता है।

महोदय, 60 के दशक में सोशलिस्ट लोग एक नारा लगाते थे। वह नारा चूंकि आप चेयर पर बैठे हैं, हमको लगता है इसलिए इसको सदन में सुना दूं। "महंगा राशन सस्ती जान, यह है कांग्रेस की पहचान" अब यह जब भी हुकूमत आती है तो कुछ-न-कुछ ऐसा ही होता है, एक पूर्व रेल मंत्री को सम्बोधित करते हुए रेल मंत्री ने कह दिया कि आप सौभाग्यशाली रहे। नाजुक घड़ी में नेतृत्व की परख होती है। नाजुक घड़ी में मंत्री की ड्राइव एंड डॉयरेक्शन भी पता चलता है। नाजुक घड़ी में यह पता लगता है कि मैनिजबल स्कीम्स क्या हैं और मैनिजबल स्कीम्स के मामले में इस विभाग के साथ आज तक इस देश में बड़ा मजाक हुआ है। महोदय, मैंने खान-पान की बात भी आपको बता दी। अब मैं बुकिंग पर आता हूं। यह सर्विस सैक्टर की बात है। 70 परसेंट टिकटों की बुकिंग तो खिड़की पर होती है और जो 30 परसेंट टिकट तत्काल में बिकते हैं, ये सारे टिकट दलालों के चंगुल में पड़ गए हैं। अब रेलवे में दलालों का इतने बड़े पैमाने पर एंट्रेंस हो जाए, तो क्या विभाग का भला होगा?

महोदय, आखिर रेलवे किसे ढोती है? गरीब लोगों को ही ढोने का काम रेलवे करती है। टिकट कैंसिलेशन के दाम बढ़ा दिए गए, मैं उसकी बात नहीं करूंगा, वह तो सभी माननीय सांसदों ने कही है...

MR. DEPUTY CHAIRMAN : I am only reminding you that there are only four minutes left.

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय, रेलवे में आईआरसीटीसी एक विभाग है जिसकी स्थापना खान-पान व्यवस्था सुधारने के लिए की गयी थी। उसमें मैन पावर की कमी है। ये लोग व्यवस्था को जाकर देखते भी नहीं हैं और जब वे देखते नहीं हैं, तो आप अनुमान लगा सकते हैं कि रेलवे में खान-पान की कैसी व्यवस्था होगी? इसे भी सुधारने के लिए उपाय किए जाने चाहिए।

दूसरे, रेलवे की जो कुछ सम्पत्ति बची हुई है और उसका वह कैसे आगे रिसोर्स मोबलाइजेशन कर सकती है, इसके लिए आपको रेलवे ट्रेड के बारे में सोचना पड़ेगा। मैं जानना चाहूंगा कि क्या विदेशों में कर्मशियल ट्रेड डवलप करने के लिए, भारतीय रेल लाइन के विस्तार के लिए

क्या आपके यहां कोई योजना है? महोदय, रेलवे की जमीन पर चर्चा के समय मंत्री जी ने जवाब दिया था कि इस जमीन का उपयोग करने के लिए जो लोग सुझाव दे रहे हैं, उन्हें मैं बताना चाहूंगा कि रेलवे के विकास के समय यह जमीन बहुत काम आएगी। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि आप रेलवे की बची हुई जमीन के ऊपर बड़ी संख्या में कमर्शियल प्लांट्स लगवा दीजिए। उसके बाद जब आपको इसके एक्सपेंशन की जरूरत पड़ेगी, तब उस समय आपको पैसे भी मिल जाएंगे और बड़े पैमाने पर आप एनवायरमेंट को बचाने का भी काम करेंगे।

श्री उपसभापति : बशिष्ठ नारायण जी, सिर्फ दो मिनट में समाप्त कीजिए।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय, जब कोई भी व्यक्ति रेलवे पर बात करता है, तो अपने राज्य और इलाके की चर्चा जरूर करता है। नौकरी देने वाला सबसे बड़ा महकमा भी रेलवे ही है। महोदय, इसमें क्लेम किया गया है कि हम 1 लाख से ज्यादा लोगों को नौकरी देंगे।

श्री उपसभापति : सिर्फ एक मिनट बाकी है, समाप्त कीजिए।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय, सिर्फ 4-5 मिनट में समाप्त कर दूंगा।

श्री उपसभापति : सिर्फ एक मिनट और ले लीजिए। आपके 24 मिनट हो चुके हैं।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय, मैं दो-तीन बातें और कहूंगा। रेलवे की जमीन के दोनों तरफ वृक्षारोपण बड़े पैमाने पर कराया जाए। इससे रेलवे की जमीन भी बचेगी। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप पता लगाएं कि जलपाइगुड़ी में रेलवे की जमीन पर कितना इन्फ्रास्ट्रक्चर हो गया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have taken 26 minutes. How can I allow so much time to every Member? Please conclude. There is no time left.

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : अंत में, चूंकि आपने कह दिया है, मैं अपनी बात बिहार के कुछ सवाल उठाकर समाप्त करूंगा। महोदय, आपने कई तीर्थ स्थानों के लिए ट्रेन चलायी हैं, तो उसमें आपने गया को क्यों छोड़ दिया है? क्या मंत्री जी के लिए गया महत्वपूर्ण नहीं है। महोदय, बौद्ध धर्म के लाखों लाख लोग ...(समय की घंटी)... हरेक साल गया आते हैं। उसे आधुनिक तरीके से सुसज्जित करने के लिए मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा।

श्री उपसभापति : आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री बशिष्ठ नारायण सिंह : महोदय, तीन बिंदुओं का उल्लेख कर अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। महोदय, क्लेम किया गया है कि गंगा ब्रिज पर काम के लिए 145 करोड़ से 180 करोड़ दिए गए हैं, मुंगेर - गंगा ब्रिज पर 145 से 175 करोड़ कर दिए गए हैं। यहां बिहार के साथ अन्याय हुआ है। आप इसके लिए सौ-डेढ़ सौ करोड़ बढ़ाते, तो कुछ मतलब होता।

[श्री बशिष्ठ नारायण सिंह]

एक इससे भी ज्यादा महत्वपूर्ण बात है कि बिहार सरकार से दीघा रेल लाइन की सहमति बन गयी है, ...**(समय की घंटी)**... उससे रेलवे को कोई आमदनी नहीं हो रही है। मेरा कहना है कि उस सहमति के आधार पर आप इसे बिहार सरकार को दे दें जबकि रेल विभाग कह रहा है कि हम इसे दाम के आधार पर देंगे। यह तरीका ठीक नहीं है। महोदय, मैं इतना ही कहकर कि बिहार सरकार को आप इसे जल्द-से-जल्द दें, अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

SHRIMATI VASANTHI STANLEY (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you for giving me this wonderful opportunity to express my views over the Railway Budget 2013-14.

I wish to thank my party and also my party leader, Dr. Kalaignar Karunanidhi, at this juncture, for having given me this chance to speak on this important issue. Whenever I see you, Railway Minister, Sir, I am always reminded of a couplet in Thirukkural.

Which means, if a king who looks simple and never utters harsh words to his visitors, his country will be appreciated by the world. This kural fits you like anything. A changeover from encountering with 200 and odd Members in the Rajya Sabha and 500 and odd Members in the Lok Sabha as a Parliamentary Affairs Minister, you have been given the task of handling 14 lakh employees in the giant Ministry. What a sweep! Though it is a welcome relief to you, it is Himalayan task for you, as Robert Frost rightly wrote:

The woods are lovely, dark, and deep,
But I have promises to keep,
And miles to go before I sleep,
And miles to go before I sleep.

For the first time in the history of Railways, the Minister invited all the MPs to his office before the Budget allocation. Special time for them was given and he has taken every request for new projects, new trains and suggestions for improving the services, and tried to fulfil them. Our leader, Dr. Kalaignar, has also the habit of meeting all the cross-sections of the society before he prepares the Budget. I am sure, Sir, you are successful in your efforts. When we heard the voice of Dr. Pilia, hon. MP from the main opposition Party, BJP, yesterday, I am damn sure,

Sir, you have succeeded in your mission of catering to all the regions and all the parties.

The Minister has very beautifully prepared his Budget Speech by opening and ending it with a poem on train. I am also reminded of a jingle, Sir, I learnt as a school going girl and also taught as a teacher:-

रेल में छनन छनन होए रे, रेल में बैठे दो मद्रासी,
रेल में इडली सांबार, इडली सांबार होए रे।

Like this, the song goes on.

रेल में बैठे दो मलयाली,
रेल में कंजीवेल्लम, कंजीवेल्लम होए रे।
रेल में बैठे दो आंध्रा वाले,
रेल में गोंगुरा चटनी, गोंगुरा चटनी होए रे।

This is the only mode of transport where we can afford to eat, sleep and also find friends, which we can never forget, across the caste, religion and region too. The friendship may be short-lived; we call it “rail friendship”, but nostalgic memories do live for a very long period. Now, it is in your hands, Sir, to make travelling by rail pleasant and memorable.

At the outset, Sir, I would like to congratulate the Railway Minister for taking the Indian Railways to 1 billion tonnes Select Club and for running freight trains carrying more than 10,000 tonnes’ load. The Budget represented by the hon. Railway Minister is indeed forward looking and progressive. I would like to add that it is consummate in its approach and is not full of pompous promises which never get fulfilled. I would, therefore, like to congratulate you for coming out with a realistic Budget which promises things that are do-able. The idea of having a Debt Service Fund shows the foresight of the Railway Minister to cater to future needs of debt servicing which will have to be provided for in view of the inadequate Budgetary support to Railways despite the huge need to augment capacity and meet the ever-growing public demand. I am aware of the fact that Railways is reeling under the severe financial crisis which should be the immediate concern of the hon. Minister, but while mobilizing resources the Ministry should never attempt to affect the common man.

The Railways have had to bear the brunt of increasing input costs for a long

[Shrimati Vasanthi Stanley]

time. There is no transporter who does not hike the fare when input costs go up. In this Budget, the concept of Fuel Adjustment Component is a realistic measure. But, will the Minister ensure that if there is any fall in the fuel price, the freight charges will also decrease accordingly? I need hon. Minister's promise on this because it is always on the rise and never on the decreasing side.

Now, it is my duty to remind the hon. Minister a small thing, that is, the plight of Metro rail users. We have been successfully travelling by Metro from Shivaji Stadium to New Delhi Airport avoiding all the traffic. Six months back, the fare was Rs.30. Now, they have hiked it to Rs.60. I know that private parties are running it, but I request that the Ministry should also look into it and see to it that they never loot the public.

I am particularly thankful to the Railway Minister for taking special care for strengthening the security of rail passengers. The Minister himself has said that only some of the recommendations of Kakodkar Committee and Shri Sam Pitroda have been considered for implementation.

In this connection, I would like to mention a few points. The Minister himself has accepted that only the unmanned level crossings are the reason for most of the accidents. The number of level crossings in India is 31,846, out of which, 13,530 are unmanned. We were told that the cost of eliminating all these level crossings is estimated at Rs.37,000 crores. It is a very huge amount and it is time consuming also. So, instead of elimination, will it not be a practical step to provide adequate manpower at these level crossings? They may be deployed to minimize the accidents at level crossings. Of course, elimination can be done in a phased manner whenever the Ministry has proper funding for this.

I would like to raise a few more questions on this issue. What is the status and follow-up action taken on various recommendations of the Commission of Railway Safety on the basis of its enquiry into rail accidents?

How was the Railway Safety Fund, to the tune of Rs.1,100 crore, spent during the last year, that is, 2012-13? Is there any scheme/project in the pipeline to generate more funds for this purpose other than support from the Central Road Fund?

I would also like to ask the Minister as to whether human resources available for rail safety are adequate. If not, what are the proposals to address the issue and what will be the financial implications?

What is the status of implementation of recommendations of the Report of the High Level Safety Review Committee? Will any funds be earmarked to implement the recommendations at a later stage?

What is the status of fund allocation for advanced rail safety systems like Complete Track Circuiting in station yards, Auxiliary Warning System in suburban section, Audio Visual Device in locomotives, data loggers, anti-collision device, etc.?

I also wish to know from the hon. Minister as to what is the status of implementation of recommendations of Shri Sam Pitroda on modernisation of Indian Railways. Has the Government worked out any financial requirements for this mega restructuring plan? If so, how will the funds be arranged? Has any road map been prepared in this regard?

Cleanliness in Railways has been an issue which has been inviting a lot of criticism. Probably, this has never received a focussed attention like it has received in this Budget. The idea of identifying 104 important stations, specially for this purpose, is a welcome measure. I hope more stations from Tamil Nadu will be identified under this.

I am also highly thankful for the special steps envisaged in the Budget for helping the elderly and differently-abled persons and innovative steps outlined in the Budget to improve catering in the trains.

Introduction of an *Anubhuti* coach in select trains has been criticised by some Members. But, I do not think that this is a matter to be criticised. After all, we do accept the executive class in the flights along with the business class. Only one coach is to be included on a trial basis. Rail tourism has been attracting foreign exchange also. If some services can be upgraded to give a good image of a Government public transport system, it should not be singled out for criticism. Rather it is a welcome measure for more income. But, I also request the Minister to see to it that more second class and sleeper coaches and unreserved compartments are also added to the trains to cater to the needs of the poor and the needy.

3.00 P.M.

[Shrimati Vasanthi Stanley]

I also request that the position of the ladies' compartment, which, at present, normally is positioned at the last, should be changed and it should be brought to the middle or next to the general compartment. This will be helpful for the safety of the ladies, and it would also help ladies to avoid last minute missing of the train. I hope the hon. Minister will consider this request.

Sir, marginal revision in other supplementary charges has also been criticized, but what has been missed out is the enhancement in facilities in reservation at a sizeable cost. I am also pleased to know that the training of railway personnel as well as imparting railwayrelated trades to the students in 25 cities has been given a decisive thrust in this Budget. Sir, I am thankful to you for selecting Trichy as one of the centres.

Sir, another important point is about *Tatkal* booking. Sir, the *Tatkal* booking was introduced so that people could get confirmed ticket for immediate travel in the train. Sir, today, Railways is the only mode of transport, in which we do not have a sure and certain date of travel with a confirmed ticket in our hands. Sir, people are ready to pay extra money, and, whenever, during emergencies, they go for *Tatkal* booking, they find that *Tatkal* ticket is also waitlisted. It is not fair, Sir. Please see to it that more coaches are allotted, and, at any cost, *Tatkal* booking system should be reverted back to its original purpose, for which it was introduced, namely, that the passengers can get a confirmed ticket for the travel.

Sir, coming to overall announcements for Tamil Nadu, we are really very happy. If we compare these with other neighbouring States, we have received 14 new trains, new line projects, new line surveys, gauge conversions, doubling works, electrification, express trains and extension of trains. But, still, Sir, I would like to take this opportunity to underline certain important projects of Tamil Nadu. First is, with regard to doubling of track from Chengalpattu – Villupuram, 75 per cent work has been completed and 25 per cent work remains to be done. Please see to it that it is properly funded and completed at the earliest. Next is Villupuram – Dindigul, where only 25 per cent work of doubling of track has been completed. The allocated funds are not sufficient, and, only 50 per cent funds have been given. So, proper fund allocation is required to be made by the Ministry. At this juncture where many new railway

lines or schemes are being announced, I wish the Railway Ministry to come out with a 'White Paper' on all the pending railway projects. This may cover the heads, namely, on-going schemes announced, initial costs, delay occurred, reasons for the delay, and, gross loss to railway exchequer due to the cost overrun. This would be an eye-opener to the Ministry also. Sir, I would like to give you one example of cost overrun in Tamil Nadu. A new railway line, Karur-Virudhachalam, was announced twenty years ago at the cost of 100 crores of rupees, but, after twenty years, due to cost-escalation, it has now ended with Rs. 600 crores, and, even now, it is not fully complete. Thousands of such projects are pending. So, a State-wise 'White Paper' has to be prepared like this to avoid escalation in Budgetary allocation, and, there are instances where the allotted Budget has not been spent properly by the officials. I would like to get an assurance from the hon. Minister that the officers responsible for the lapses would be made accountable. I also request that the tenders and procurements should be done only through e-tendering to avoid wrongdoings.

Sir, as far as Tamil Nadu is concerned, doubling of Chennai-Madurai route is as important as artillery to a heart. If the doubling work on this route is completed, many other trains can also run on the same route. Our leader, Dr. Kalaignar Karunanidhi, has already written a letter to our Prime Minister regarding both doubling of track from Chennai to Kanyakumari, and, electrification. I hope the Minister will look into it and see to it that proper Budget allocation is given in this regard.

The Trichi Golden Rock Workshop has been there since the British Government time when it was utilised for wagon manufacturing. I hope those days can be revived. The workers there are highly motivated, but the work done is very less. This place is suitable for DESU service in South India and also for manufacturing. Please consider this, Sir.

Then, Sir, I will talk about the much-insisted and expected, Thirukural Express. Our DMK Party Leader and the Railway Standing Committee Chairman, Mr. T.R. Baalu and all the DMK Members have written to you for daily services of the Thirukural Express from Delhi to Kanyakumari. Please see that the frequencies are increased.

The next one is Chengotai-Coimbatore. There was a weekly train which was running. I hope this will be resumed so that the passengers from Sankarankovil, Srivilliputhur, Madurai via Tirupur can be benefited from this. This will be very

[Shrimati Vasanthi Stanley]

useful for them, Sir. This does not need any funding or any such thing. This train was already running. I hope the Minister will do it immediately.

Then, there has been a long-pending proposal of connecting Central Station with the Park Station which will facilitate all the trains coming from Delhi to Chennai to be extended upto Kanyakumari.

Regarding gauge conversion from Chengottai to Punalur, long back, only one train was crossing through our place, that is, Srivilliputhur, Sankarankovil and Courtallam. Nowadays, that is also not there. Only if this gauge conversion between Chengottai and Punalur is done, services to these places will be revived. And, there is a 13-eyed bridge, Sir. People are fighting that this should be renewed, retaining its heritage. I hope this will revive the link between Tamil Nadu and Kerala. Next is Madurai-Bodinayakanur conversion, Sir. I hope this will be expedited by allocating more funds.

I am also thankful to the Minister for announcing Nagercoil-Bangalore Express. This is a fifteen years' request from us. But the route should touch Karur and Hosur. More than 3,000 people are travelling daily by bus to touch all these places. Nowadays, only day time trains are going there. If night service is also given for the same trains touching Karur and Hosur, it will be beneficial for the people over there.

With much difficulty, Salem Division was given to us. Nearly 500 crore rupees is the turnover, Sir, but no more new trains and funds are allocated to this Division. So, Sir, please look into it also.

Thiruvottiyur is a station in the North Chennai. This can be converted into a new terminal. Trains can be extended to it and stopped here. Rayapuram is the first and the oldest terminal in North Chennai. It has been there since 1942. Both the platforms have to be extended and this terminal has to be made big. (*Time-bell rings*).

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You have only two more minutes.

SHRIMATI VASANTHI STANLEY: Okay, Sir.

When the British left our country, Sir, we had 50,000 kilometers of railway route. Even after the lapse of sixty years of independence, we have not achieved

another stretch of the same length. Your major headway is in establishing new routes. I know so many factors are lying in-between. Limited sources of funds, long and cumbersome land acquisition procedures, cooperation from the State Governments, capacity of the particular Division to complete the work, etc., hinder the fast development of infrastructure in Railways. But, whenever we see the nations like China and Japan with the fastest bullet trains, our hearts really do sink, Sir. Such a big republic country, with plenty of manpower, if we are not able to achieve it, who else can do it, Sir?

I wish a day will come when there are no bed-bugs, no cockroaches and no rats in the trains; when the overnight travel in the trains is very comfortable because of clean toilets; when the catering services are, if not excellent, at least palatable; when the platforms are neat and tidy; when the railway tracks are not used for defecating; when the Indian Railways run bullet trains between all the major cities. Into that point of glory, I wish the Minister will lead the Ministry. I wish him all the best and may the Almighty give him all the strength, health and wisdom to do the same. With this, I conclude. Thank you.

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (Andhra Pradesh): Thank you, Sir, for permitting me to speak on the Railway Budget for 2013-14.

Sir, except for the fact that it is a Budget presented after 17 years by a Congress Minister, there is nothing unique about Shri Bansal's maiden essay. The Minister is claiming that he has not raised any fares, but they have already been raised a month ago. Secondly, we should remember that he has put in place a Dynamic Tariff Mechanism for freight and there would be a 5.8% increase in freight from 1st April which will increase the prices of essential commodities and also fuel inflation. And, indirectly he has put burden on passengers by increasing reservation, Tatkal, cancellation and super-fast charges. So, even though, in one of the paragraphs of his essay, he said that there is no burden on passengers, if you look at it closely, he did not even spare the common man.

I don't know what vision Railways has in the Twelfth Plan. The current year's Plan expenditure has been brought down from Rs.60,100 crores to Rs.51,000 crores. For 2013-14, it is pegged at Rs.63,363 crores. And, at the end of the year, he will again bring it down. Sir, same is the case with Twelfth Plan. Last year, Railway Minister envisioned an investment of Rs.7.15 lakh crores in Twelfth Plan with a

[Shrimati Gundu Sudharani]

gross budgetary support of Rs.2.5 lakh crores. But, it is distressing to note that the Planning Commission brought it down to Rs.5.19 lakh crores with a gross budgetary support of Rs.1.94 lakh crores. How will the Minister give a better growth rate with this meagre amount and how will he be able to take up and complete the on-going and new projects? Sir, the hon. Minister is projecting a surplus of Rs.12,506 crores at the end of 2013-14. But, at the same time, there are 1.52 lakh vacancies and he has promised that he would take steps to fill them. Even if one lakh vacancies are filled, the average annual cost goes beyond Rs.4,000 crores. So, how would he reconcile both these things?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA) in the Chair

Accidents at Level Crossings are matters of a major concern. The Minister himself has agreed in para 14 that it is a major concern. He has agreed that he does not have any concrete plan as he is getting only Rs.1,100 crores from the Central Road Fund against the requirement of Rs.5,000 crores. And, to eliminate 13,800 level crossings, he needs Rs.37,000 crores. He is silent on from where he is going to bring this money to remove Level Crossings. I would like to know how much he got so far under the Railway Safety Fund; and in the absence of help from the CRF, how he would pool the resources to remove Level Crossings.

If I don't mention about the South Central Railway (SCR) and its performance, my speech would be inconclusive. Since its formation as the Ninth Zone in 1966, the SCR is growing by leaps and bounds, and is the major revenue earner among all the 18 other zones, and thereby carved out a niche for itself in the Indian Railway System. The Operating Ratio of SCR is 79% when compared to Railway's overall percentage of 88.8 %, thereby earning 21% revenue. This year, SCR earned Rs.7,213 crores in the first nine months and is earning a profit of Rs.1,800 crores. But, if one looks at the allocations, it is totally discouraging. Now, SCR requires Rs.15,275 crores, but in 2012-13, only Rs.,1859 crores was given. This year, it is pegged at Rs.2,175 crores. But, if you take inflation into account and cuts at the later stage, the increase would be only a few crores more. Secondly, if you look at the money given for doubling and electrification last year, it was Rs.256 crores and now we expected to get more. But, to our utter disappointment, it has been reduced to Rs.202 crores! In the same way, money required for Kakinada-Pithapuram line is Rs.126

crores, but you have given just Rs.1 lakh now, and Rs.20 lakhs was given in the last Budget. For Bhadrachalam-Sathupalli, it requires Rs.337 crores, but the Minister has allocated only Rs.5 crores.

Same is the case with new projects. There are 27 lines which are ready after survey for taking up and are considered as revenue-earning lines right from first year and even the SCR officials conceded that, at least, 10 lines would be cleared, but the Minister has not considered them at all. I request him to kindly take them up this year. You had given Rs. 14,000 crores last year to West Bengal. But what has been given to SCR? Sir, it is just Rs. 1,859 crores! I have figures of other zones as well. So, I would say that the time has come for the Railways to introspect about the step-motherly treatment meted out to SCR which is standing as a pillar in the Indian Railway System. I am not asking you to show magnanimity, but be rational while allocating resources to various zones and take their performance into consideration.

Sir, it is a long-pending demand of the people of Telangana for making Kazipet a separate division as it is the nerve which connects North and South. But, the hon. Minister has disappointed this year also by not making any announcement in this regard as well. And, there has been a demand for many years either for declaring Visakhapatnam a separate zone or including it in SCR. These demands do not require the Railways to spend money. It is only an administrative arrangement. I am given to understand that the Railways has constituted a Committee. I would like the hon. Minister to apprise this House as to the status of the Committee.

Sir, one more point I wish to bring to the notice of this august House and the hon. Minister as to how SCR is discriminated in allocation of resources at the RE stage. The Minister is announcing higher amounts in the Budget. Taking this into account, the officials of SCR are calling for tenders and taking up the works. But, during the course of the year, the Railways is cutting even the budgetary allocations. I will give you an example. Sir, in 2009-10, the budgetary allocation was Rs. 2,235 crores, but at the RE stage, it has been reduced by Rs. 200 crores. In 2012-13, the budgetary allocation was 2,195 crores, but at RE stage it has been reduced by Rs. 336 crores. Due to this, SCR is forced to stop works abruptly resulting in stalling of development of rail network. So, I request the hon. Minister not to cut budgetary allocation at the RE stage; otherwise, the entire plan of the year prepared by SCR go haywire.

[Shrimati Gundu Sudharani]

To complete the on-going projects in Andhra Pradesh at the present pace, as estimated by the officials from the Railway Board, it will take 20 more years, and the estimated expenditure is Rs. 12,100 crores. Under SCR, 17 new line projects are under execution and the total length would be 1,837 kilometres. But, if one looks at the allocations during the last two decades, it is just Rs. 2, 001 crores and the percentage of completion is just 20 per cent. Mr. Minister, last year, your predecessor had allocated just Rs. 280 crores. Same is the case with doubling, tripling and electrification projects. There are 9 projects and they require Rs. 3,162 crores. But, if one looks at the allocation for the last 12 years, it is just Rs. 819 crores and as a result only 29 per cent of the work has been completed. I am not mentioning about other projects which are pending after completion of survey.

Sir, I thank the Railway Minister for giving Rs. 150 crores for wagon factory at Kazipet. I now request the hon. Minister to allocate sufficient funds as per the estimation work to complete this longpending demand of the people of Telangana in a fixed timeframe.

Secondly, the Minister has declared some of the stations in Andhra Pradesh 'Aadarsh Stations'. Warangal has been declared Aadarsh Station, but at Warangal and other stations no work has been done. There is no lift and no escalator. Nearly, 170 trains would pass through these stations, but there are no facilities. We want 'in and out entry' like Secunderabad. In the same way, Secunderabad was proposed to be upgraded to the international level, but nothing tangible has, so far, been done. Warangal and Secunderabad are important stations. Hence, I request the hon. Minister to take up these stations on priority. Sir, I request the Minister to complete the modernisation work at Yerraguntla station in Cuddapah district.

I thank the hon. Minister for announcing a new line between Manuguru-Ramagundam Via Bhupalapalli and Kazipet-Vijayawada third line and electrification. But, Sir, only Rs.1 crore was allocated. I request for more allocation and completing them in a time-bound manner. Secondly, the hon. Minister has not made any announcement with regard to third line between Ramagundam-Kazipet and Kazipet-Secunderabad. I would like to know the reasons behind this. Macherla-Nalgonda, which is 81 kms. stretch, was announced in 1997-98, that is, 15 years ago, and the money required for this project is 480 crores. Last year Rs.1 crore was given

and this year there is no allocation. Similar is the case with regard to other projects as well.

Sir, we have been demanding for a locomotive workshop at Dornakal, a special train from Bhadrachalam to Tirupati via Dornakal, additional trains on Kazipet-Ballarshah, upgradation of Railway Hospital at Kazipet and doubling and electrification of Dornakal Junction-Manuguru, Kazipet-Nalgonda new line. I am sorry to say that I did not find even a single of these proposals in the Railway Budget. Along with these, I have some more requests from the people of Andhra Pradesh for inclusion of the same in the Budget and I request the hon. Minister for introduction of the following trains: 1. Hussain Sagar Express from Secunderabad to Mumbai; Rajkot Express from Hyderabad to Surat; Mumbai Express from Hyderabad to Mumbai; train from Kazipet to Bangalore; Kachiguda to Bangalore with starting point at Kazipet because it is the junction of the South and the North Zones. 2. Increase frequency of EMUs between Warangal and Secunderabad. 3. Electrical multiple unit trains between Warangal and Kagaznagar. 4. Padmavathi Express, which goes to Tirupati, should run on all the seven days, and one First AC coach needs to be provided. 5. People of this region have been demanding for trains from Kazipet to Shirdi, Nagpur, Tirupati. So, this request may be acceded to. 6. Ladies' compartments should be added to trains that run between Warangal and Hyderabad and security should also be provided because most of the employees travel to Hyderabad. 7. Electrical multiple unit trains between Warangal and Kagaznagar should be introduced.

Sir, only one pit lane is sanctioned at Kazipet, but there is need for three more. There is also sufficient land for the same. But then sufficient money in the Budget has not been given. I would request one more foot overbridge at Kazipet and also one platform there. I request the hon. Minister to take up these works. I request the hon. Minister to take them up and complete at an early date.

I would also request him to take up construction of a Railway Under Bridge and an in-and-out bridge, like the one at Secunderabad, from Warangal, which is my constituency, to Shivanagar; RUB from Chintal to Warangal; a new line from Warangal-Station Ghanpur-Palakurti-Nalgonda. Since Kazipet junction has diesel and electrical loco sheds, an apprentice centre can be opened here so that it will help all those who are residing in and around Kazipet. The survey for new railway line

[Shrimati Gundu Sudharani]

between Bhupalapalle-Karimnagar-Uppal is over and requires funds for starting the work.

The Railway Polyclinic at Kazipet has been upgraded to Sub-Divisional Hospital last year. But there are insufficient doctors and other facilities. There is also a requirement of another building. And, it is operating with only three regular and one contract doctors. So, I request you to instruct the officials to take measures to set up lab, operation theatre and also to provide sufficient medical and paramedical staff. Kindly consider the request of women workers, who are doing gangmen work on railway tracks, to change their work in offices or any other places. This is the request from women workers.

Sir, one more important project. I would like to ask about the Baramulla-Udhampur Rail Link project which is of national importance. This has been going on for the last fifteen years, and the completion of which is nowhere in sight in the near future considering the progress on the ground so far. On this project of national importance, an astronomical expenditure has already been incurred with initial budgetary estimates having already been surpassed and which have more than doubled and which may be tripled, if the present state of affairs continues. Despite fully knowing that the project is to be carried out in the difficult and treacherous Himalayan geological terrains, no efforts were made to do a detailed and thorough planning, geological surveys and investigations before commencing the work on the ground, and the result is delay of work and so many lapses. I want to know who is responsible for these lapses. For unknown and inexplicable reasons, instead of awarding the project execution responsibility, knowing well the challenging terrains, climate and the stiff timeliness and Budget, to experienced Indian and International Contracting Companies on a competitive bidding basis, the Railways chose to award this contract to its own agencies (M/s. Konkan Railways & IRCON) and that too on a cost plus (10%) basis, thereby creating an inefficient and cost plus delaybreeding mechanism to start with. At least, in the case of IRCON, one can say that it is an internationally acclaimed and experienced project execution company, the same does not hold good for KRCL which is merely a railway operator.

With these words, I once again request the hon. Railway Minister to help the SCR in taking up the above projects by providing sufficient resources. Thank you.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA (Assam): Thank you very much, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. After 17 years, a Congress Railway Minister presented his Railway Budget, and as Parliamentary Affairs Minister, he was a very successful Minister and as a Parliamentary Affairs Minister, Mr. Bansal has given justice to each and every Member of this House. And I also believe that he will win the confidence of the Members of this House. As Railway Minister also, he will give equal justice to each and every Member of this House. Sir, Indian Railways is our lifeline and Indian Railways cover more than 64,000 kms. in our country with 7083 railway stations and daily Indian Railways ferry 23 million travelers and 2.65 million tonnes of goods daily from 12,000 passengers and 7000 freight trains. Sir, this is the history of Indian Railways and Indian Railways has given more than 10 lakh people their bread and butter directly because more than 10 lakh people work in the Indian Railways and their name is included in the pay list of Indian Railways. Sir, the Indian Railways should give the first priority to a comfortable journey and safety of the passengers. So, safety measures should be taken by the Government, but for safety measures, Government needs a huge amount of money. The Government has formed a Committee to look after the security and safety of the Indian Railways. Dr. Anil Kakodkar's Committee recommended Rs. one lakh crore for the safety of the Indian Railways. Simultaneously, Sir, Sam Pitroda, in his Committee Report, has suggested that the Indian Railways need Rs. 5.6 lakh crores for modernisation of the Indian Railways. Today Indian Railways require more than Rs. 6.6 lakh crores for its development, for its modernisation and for its safety. But the economy of the Indian Railways and the economy of our country is known to everybody. By imposing increased tariff/fare, you cannot collect this money. But I am not against the hike of this tariff/fare. For the safety of passengers, for providing better amenities to passengers you have to increase the tariff/fare. But you cannot get the entire money from the passengers because most of our people are living below the poverty line. Most of the people in our country are poor. So it is the responsibility of the Indian Government to come forward with sufficient money, give it to the Indian Railways for safety and modernisation. Then, you can get some money. In his Budget Speech, stressing on financial stability, sound economic principles and safety of the millions of people travelling in the Indian Railways. Yes, Sir. We need Budget, we need funds. But, the Indian Railways is facing huge shortage of resources. The Minister should not

[Shri Birendra Prasad Baishya]

have ignored the leakages. The hon. Minister should pay attention to this. Since the Railways is facing huge resources crunch, the Budget should not have ignored this aspect of leakage in its resources. As the bulk of Railway earnings come from freight earnings, the steps to increase the carrying of goods by the Railways should be in the first place of its priority list. In this regard, I would like to read a para which was published in the most popular newspaper of the North-Eastern Region, *The Assam Tribune*. The Editorial of *The Assam Tribune* on 27th February, 2013, has made a very important suggestion to the Indian Railways. I would like to draw the attention of the hon. Minister to that para. It says, “The Rail Budget has not mentioned any plan to identify and asses the amount of leakages in the form of payment as damages. Since the Railways is facing huge resources crunch, the Budget should not have ignored this aspect of leakage in its resources. As the bulk of Railway’s earning come from the freight earnings, the steps to increase the carrying of good by the Railways should be in the first place of priority list.” And, I would like to draw the attention of the hon. Minister that he should look after this leakage. I hope he would come out with a report and place the same on the Table of this House. I think, if the Indian Railways is going to accept this suggestion, it can earn more money.

There is a bottleneck of only 25 kms between Rest of India and the North-Eastern part of our country. There is no double rail line in the North-Eastern region, there is no electrified line and the Railway traffic is very low. Most of our daily goods come only by road transport. Not only in the North-Eastern region, I would request the hon. Minister to increase the frequency of trains, introduce more trains in other parts of the country so that Railways cover more areas. When Railways cover more area, only then it can earn more money.

Most of the private players, particularly dubious companies, are earning lots of money. If the Indian Railway itself takes up projects and run more trains in the entire country, it can earn more money and, definitely, it will be helpful for modernization and safety.

Sir, I come from the North-Eastern region of my country. The people of North-Eastern Region are very innocent, sincere, honest and patriot. They love the country a lot. The Government is a continuous process. If the Government announces something

on the Floor of the House, it should be implemented. If the Government announces something and if it does not implement, definitely, a wrong signal goes to the entire North-Eastern Region. The people of North-East are very sincere and honest. But, always some organization comes into North-Eastern region and creates problem. As a result, the North-Eastern Region is not getting its due justice from the Government of India. Always, the North-Eastern Region is neglected like anything. So, I would like to draw the attention of the hon. Minister to kindly look into this aspect. If you have announced something on the Floor of the House, you should respect it. But, very frankly speaking, this has not happened with our region.

I remember, when Laluji was the Railway Minister, he announced many things for the North-Eastern Region. But, not a single project announced by the Government on the Floor of this House has been taken up in the North-Eastern Region. I would like to give you one example. When Laluji was the Railway Minister, he announced that all the projects of the North-Eastern Region would be treated as national projects. He also assured that he would take up the matter of getting money for national projects with the hon. Prime Minister. He also said that, with special fund from the hon. Prime Minister, he would take up projects and solve the problems of the North-Eastern Region. But, it remained only on papers. Sir, it has not been implemented in the last four years. It is not only Laluji, I would like to read out the speech of the then Railway Minister, Ms. Mamta Banerjee. This is what Ms. Mamata Banerjee had said in her Railway Budget speech of 2010-11 delivered on the 24th of February, 2010. She had said on the floor of the Lok Sabha, “Madam Speaker, I propose to draw up a Master Plan for the development of rail infrastructure in the North-Eastern Region in consultation with the North-East Development Council and the State authorities concerned.” That sounded very good. Everybody in the Region believed that the Government of India would, indeed, do something for the Region. This is not my speech; this is the speech of the then Railway Minister of the Government of India, as it was placed on the Table of the Lok Sabha as well as this House. But, while the Railway Budget was praised by the then Finance Minister, Mr. Pranab Mukherjee, it was not reflected in the General Budget at all. Not only that, Sir, in the Budget for the Ministry of DoNER, even the funds were not increased. We do not need these kinds of false assurances from anybody. Sir, I wish to say that we are very honest, sincere and patriotic people. If an assurance is given, it must be fulfilled; otherwise, a wrong signal would go out to the North-Eastern Region.

[Shri Birendra Prasad Baishya]

Sir, I would now like to draw the attention of the House to another point. The then hon. Railway Minister, in her Railway Budget speech, had said that the Ministry of Railways would establish a wagon factory at Guwahati. But what has happened to that wagon factory? Nothing has come up there. Nothing has been done. Again, in the same Budget Speech, they had made an announcement.

Sir, please allow me a few minutes more because I am speaking with all sincerity and honesty.

Sir, the people of the North-East are now hoping to get something, as a gentleman Minister like Pawan Kumar Bansalji is there at the helm of affairs. It was announced that a territory-level superspeciality hospital would be established at New Bongaigaon in Guwahati and Rangapra North along with some other parts of country. But nothing has been done till date. Nobody has done anything about it. It was nothing but an announcement on the floor of the House. So, I would request the hon. Minister to kindly look into this proposal and try to resolve our problems.

Sir, Guwahati is the heart of the North-Eastern Region. The North-Eastern Region now comprises of eight States. Sir, we have already submitted a memorandum from the North East MP's forum.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Mr. Baishya, please conclude now.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Give me two minutes more, Sir.

Sir, the Government must consider restructuring of the North-East Frontier Railway on the lines of NEC. At present, this Division includes Assam, Bengal and Bihar. A proper regrouping cannot be done this way. Hence, I would request the hon. Railway Minister to reconstruct the North-East Frontier Railway by including the eight States of the North- Eastern Region and excluding other States from the Eastern Region. It would help our people and serve the purpose.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): You have already taken more time. There are nine more Members left to speak.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, I shall conclude soon.

Sir, unemployment is a major problem in the North-Eastern Region. More than 10,000 Group 'C' and Group 'D' posts are lying vacant in the NF Railways. I would request the Railway Minister to fill up all the posts lying vacant in Group 'C' and Group 'D' in the NF Railways from among the youth of the North-Eastern Region. That would send a positive signal across the whole region and help curb insurgency in the North-Eastern Region. I would request each and every Member to consider this Region as a special case and seriously consider the unemployment problem in the NF Railways, which has 10,000 posts lying vacant.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Please conclude now. You have taken a lot of time.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, in 2010, 250 North-Eastern Region youth got appointment in the NF Railway in Tinsukia Division. In 2008, I do not know what the reason is, after getting appointment letters, the Railway authorities are not allowing the youth to join the railway services. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to specially consider this matter and allow the youth of the North-Eastern Region, who are already appointed by the Railway Ministry, to join duties.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Mr. Baishya, please conclude. You have taken four more minutes.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, I have one last point. On humanitarian grounds, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to make this point. For this, you don't require any money; for this, you don't require any extra staff. What is required is only your good gesture towards the North-Eastern Region.

The NE Express Train, which, used to come from Guwahati in the North-Eastern Region upto New Delhi Railway Station after spending 38 hours.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Mr. Baishya, please conclude.

SHRI BIRENDRA PRASAD BAISHYA: Sir, now, this train is not stopping at New Delhi, but it is stopping at the other stations; it is stopping in Bihar. After spending 38 hours from the North-Eastern Region, it is not stopping at New Delhi. I would like to urge the hon. Railway Minister to ensure that this train stops at New Delhi, as it used to stop earlier.

With these words, I thank you for allowing me to speak.

SHRI MANI SHANKAR AIYAR (Nominated): Sir, I associate myself with all the demands made by Shri Baishya.

SOME HON. MEMBERS: Sir, we associate ourselves with the demands made by Shri Baishya.

DR. K.P. RAMALINGAM (Tamil Nadu): Sir, the whole House associates itself with the demands made by Shri Baishya.

श्री प्रभात झा (मध्य प्रदेश) : आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यह सदन भी थक गया होगा और पवन जी भी बोर हो गए होंगे, हालांकि लोक सभा में उन्होंने उत्तर दे दिया है। अच्छा तो यह होता कि वहां पर आपने बजट रखा, यहां पर ले किया और आप उत्तर भी ले कर देते, लेकिन परम्परा है।

मैं सबसे पहले भारतीय चैनल्स को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने रेल बजट आने के पहले, यानी 26 फरवरी के पहले रेलवे की प्रब्लम्ज को दिखाया और अपने रिपोर्टर्स को सब जगह भेज कर भारतीय रेल के चित्र को खींचने की कोशिश की। वहीं पर, बजट का औचित्य तो उसी दिन समाप्त हो गया था, जिस दिन किराया पहले बढ़ा दिया गया था। बजट भारत का चित्र होता है, जिसमें लोग देखना चाहते हैं, उनको उत्सुकता होती है, लेकिन पिछले नौ वर्षों में चाहे वह आम बजट हो या रेल बजट हो, जितना बड़ा मजाक यूपीए प्रथम और यूपीए द्वितीय ने किया है, शायद अभी तक किसी ने नहीं किया होगा। बजट के प्रति कोई आकर्षण बचा नहीं है। आप परम्परा का निर्वाह करते हैं और हम सबको बोलना है, इसलिए हम बोल रहे हैं।

अभी मैडम ने छुक-छुक वाली कविता सुनायी, तो मुझे भी बचपन की एक कविता याद आ गयी। इसलिए, मुनब्बर भाई मैं बचपन की एक कविता सुना देता हूँ:

छुक-छुक करती आयी रेल, धक्का-मुक्की रेलमपेल,
इंजन चलता सबसे आगे, पीछे-पीछे डिब्बा भागे,
हॉर्न बजाता धुआं छोड़ता, पटरी पर यह तेज दौड़ता,
जब स्टेशन आ जाता है, सिगनल पर वह रुक जाता है,
जब तक बत्ती लाल रहेगी, इसकी जीरो चाल रहेगी,
हरा रंग जब हो जाता है, तब आगे को बढ़ जाता है,
बच्चों को यह बहुत सुहाती, नानी के घर तक ले जाती,
सब के मन को भायी रेल, आओ मिलकर खेलें खेल,
धक्का-मुक्की रेलमपेल, छुक-छुक करती आयी रेल।

जब हम बचपन में नाना-नानी, दादा-दादी के घर जाते थे, तो उस समय उसके कंधे पर

बैठ कर जाते थे या जब हमारे घर रेलवे के इंजन की सीटी की आवाज आती थी, तो नाना-नानी यह कहानी-कहावत कहा करते थे, लेकिन आज स्थिति ठीक उसके विपरीत हो चुकी है। पवन जी, अगर आप इसका व्यापारिक संस्थान के रूप में देखेंगे तो यह भारत के साथ न्याय नहीं होगा। रेलवे एक सामाजिक और राष्ट्रीय दायित्व का भारत का सबसे बड़ा प्रतीक है। यह राष्ट्रीय कर्तव्य का बोध दिखाता है। जब हम रेल मार्ग से गुजरते हैं और निकलते हैं, तो कोई कहता है, गरमा-गरम चाय, गरमा-गरम चाय। तो आदमी समझ जाता है कि हम भागलपुर में आ गए या बिहार में आ गए। ऐसा उसके उच्चारण से, प्रोनाउन्स से पकड़ लेता है। जैसे कोई कहता है कि छोले भटूरे-छोले भटूरे। तो आदमी कहता है कि पंजाब या हरियाणा आ गया। जैसे कि वह कहता है, स्टेशन-स्टेशन-स्टेशन। आदमी कहता है कि नहीं-नहीं, आ गया, शटेशन-शटेशन तो पंजाब में ही कहा जाता है। ऐसी बारीकियां, लोकल-लोकल चला, लोकल चला यह कहते ही आदमी समझ जाता है कि स्टेशन महाराष्ट्र का आ गया। इतना ही नहीं, बैठा हो, आगे बढ़ो। आदमी कहेगा कि अब उत्तर प्रदेश में आ गए। अपन बैठी, कहेगा कि भगेल खंड में आ गए। अरे, उधर से चढ़ भईया, आदमी कहेगा कि बुन्देलखंड में आ गए। यह भारतीयता का सबसे बड़ा प्रतीक भारतीय रेलवे है। उसको व्यापारिक संस्थान के रूप में जरूर देखिए, लेकिन सामाजिक और राष्ट्रीय दायित्व की यह एक संस्कृति है। ये पटरियां नहीं हैं, ये भारत के रक्त की धमनियां हैं, जिनमें भारत की संस्कृति प्रवाहित होती है। यह मालगाड़ी का डिब्बा नहीं है, रेल का पहिया नहीं है, यह भारत के विकास का चक्का है, पवन जी, जिसके साथ हमारी सब की सांसें जुड़ी हुई हैं। स्टेशन अपने आप में घर होता है। आपने बड़ी बढ़ाई की। हम जब डिब्बे में जाते हैं, काफी लोग यात्रा नहीं भी करते हैं। लेकिन जब हम तृतीय श्रेणी के डिब्बे में जाते हैं तो वहां सूरदास, कबीर, तुलसी के दोहे, किशोर कुमार, मौ. रफी, रहीम, रसखान, लता मंगेशकर, आशा भोंसले के सुर-संगीत लेकर लोग कितने गाना गाते हैं और उस गाने से लोग अपना पेट भर लेते हैं। यह भारतीय दर्शन उसमें होता है अनेकता में एकता का दर्शन करने का अगर कहीं सबसे बड़ा स्थान है तो उसका नाम है, भारतीय रेलवे। दुर्भाग्य से आपने जो बजट प्रस्तुत किया है, वह बजट आधे भारत का बजट है। 60 करोड़ की आबादी का उसमें कोई स्थान नहीं है। आपने उसको गायब कर दिया। 17 साल बाद ऐसा हुआ, लोग कह रहे हैं, सब के भाषण में मैंने सुना है। ठीक है, पवन जी, भाभी जी मिठाई खा रही थी उस दिन जिस दिन आप बजट पेश कर चुके थे। पत्रकार लोग गए, मिठाई खाना भी चाहिए। किसी के परिवार के लिए इससे ज्यादा खुशी की बात नहीं हो सकती। बजट प्रस्तुत हुआ। अगर देश मिठाई खाता, लोग मिठाई बांटते तो रेल बजट बहुत अच्छा कहा जाता। देश ने मिठाई नहीं बांटी, देश को मजा ही नहीं आया। मजा से मतलब यह है कि उसे नहीं लगा कि भारत का रेल मंत्री रेल बजट प्रस्तुत कर रहा है, उसे लगा कि खाना-पूर्ति हो रही है। आप किस की बात करते हैं, आपने तो खुद स्वीकार कर लिया है। आपका भाषण, 50 पृष्ठीय है, जैसे संविधान हिन्दी-इंगलिश एक साथ होता है, ऐसा आपने अच्छा किया। 49 पृष्ठ पर टंकित है और एक पृष्ठ खाली, इस प्रकार टोटल 50

[श्री प्रभात झा]

पृष्ठ हैं। इसके तीसरे पेज पर आपने कहा है, यात्री सारणी, मैं तो उसकी दो लाइन पढ़ूंगा। इसके अनुसार, हमारे सम्मानित यात्रियों को दी जाने वाली सेवाओं के स्तर में बहुत गिरावट आई है और संसाधनों की बढ़ती तंगी लगातार हमारे लिए समस्या बनी हुई है। अब आपकी समस्या क्या है, नहीं है, इन सबसे हम लोगों को कोई लेना-देना नहीं। हम तो इतना जानते हैं कि आप उस कुर्सी पर आए जिस पर बाबू जगजीवन राम, लाल बहादुर शास्त्री, कमलापति त्रिपाठी, मधु दण्डवते, और जॉर्ज फर्नान्डीज, ऐसे सारे लोग बैठे थे। आप उस कुर्सी पर आए हैं। आपको खुशी हो गई, आपने कहा, हमारे प्रेरणास्रोत महात्मा गांधी नहीं हैं, अब सबके अपने-अपने होते हैं, उससे बजट का कोई संबंध नहीं है। लेकिन आपने ऐसा कह दिया। अब मैं आपसे कुछ सवाल करना चाहता हूँ। 3585 रेलवे स्टेशनों की जरा हालत तो बताइए। स्टेशन कहते ही मन में क्या भाव आता है।

मन में भाव आता है कि टीन-टप्पर होगा, कुछ लोग मिलेंगे, टिकट घर होगा, लोहे के कुछ रॉड्स लगे होंगे, वहां कुछ पुलिस वाले होंगे, जीआरपी होगी, आरपीएफ होगी, एएच व्हीलर की किताब की दुकान होगी और कुछ कुली होंगे जिन्हें आप यात्री सहायक कहते हैं। सदन के मित्रों, 3,587 स्टेशनों पर ये सुविधाएं भी पूरे तौर पर उपलब्ध नहीं है। आप नीर की कंपनी खोल रहे हैं, लेकिन आपके स्टेशन पर टॉटी नहीं है, पानी नहीं है, पानी है तो टॉटी नहीं है और अगर दोनों हैं, तो पीने की व्यवस्था नहीं है। ऐसी बहुत सारी बातें हैं। महोदय, कोई यात्री यह शौक पूरा नहीं कर सकता कि मैं स्टेशन के टॉयलेट में जाकर अपना पेट हल्का कर लूँ। यह सपना पूरा नहीं हो सकता, लेकिन मनुष्य का शरीर है, उसे कभी भी ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ सकता है। अगर आपको स्टेशन पर बीमार होना हो, रुग्ण होना हो, तो इन स्टेशनों के पाखानों में शौच के लिए जाना चाहिए।

आपके 43,000 से अधिक कोचेज दम तोड़ चुके हैं। ये सफर करने लायक नहीं हैं। आप से लोग टिकट लेकर यात्रा करते हैं, लेकिन आप उन्हें मौत का वारंट देते हैं। महोदय, ये कोचेज जवाब दे चुके हैं। यह आपकी समिति की रिपोर्ट में है। उनमें लोग कैसे चलेंगे, लेकिन आप उन कोचेज को चला रहे हैं, यह कहकर कि पैसा नहीं है। इतना ही नहीं 45,000 से गाड़ियों की सीटों की हालत देखकर लगता है कि उनमें जानवर सफर करते हैं, यात्री नहीं। महोदय, 38 फीसदी गाड़ियों में लटके हुए पंखों व ट्यूब-लाइट्स के आप दर्शन करिए। गर्मी के मौसम में डिब्बों में रेलम-पेल मची है, एक दूसरे से यात्रियों की सांसें भिड़ रही हैं, लेकिन पंखे काम नहीं कर रहे हैं। ये आपके आंकड़े हैं। ऐसी 38 फीसदी रेल गाड़ियां हैं। अब आप किसी को भी दोष देते रहिए।

महोदय, रेलवे पुलों की क्या हालत है? बलबीर पुंज जी ने तो एक रेलवे पुल की हालत बतायी थी। वर्ष 1962 से लेकर अब तक की सारी रिपोर्ट्स में 1,05,000 रेलवे पुल हैं। उनमें

से 35,000 से अधिक पुल अपनी जिंदगी समाप्त कर चुके हैं। अब आप बताइए जब वहां से रेल गाड़ी गुजरती होगी, तो यात्री कहाँ जा रहे हैं? मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि ये यात्री यमराज के घर जा रहे हैं या अपनी लक्षित यात्रा पर?

पवन जी, यह राजनीतिक पटल नहीं है, न ये राजनीति खेलने का चौसर है। पिछले 70 साल में जो कुछ हुआ या पिछले 9 साल में जो कुछ हुआ, उसकी जिम्मेदार यूपीए और आपकी सरकार है। फिर चाहे वह ममता जी रही हों या लालू प्रसाद जी रहे हों, उसके प्रधान मंत्री तो डा. मनमोहन सिंह जी ही थे। ...**(व्यवधान)**... देखिए, मैं राजनीति से ऊपर उठकर बात कर रहा हूँ। मैं यह इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि आपने अपने गठबंधन के मित्र पर आरोप लगा दिया। इससे आप अपने दायित्व से मुक्त नहीं हो सकते। अल्टीमेटली, यह जिम्मेदारी यूपीए सरकार की है कि पिछले 9 सालों में क्या हुआ? इसका हिसाब आपसे जनता लेगी। आपने सुना है, ट्रक से ट्रेन भिड़ी, बैलगाड़ी से ट्रेन टकरायी। यह कैसे हो रहा है? आप किस युग में जा रहे हैं? ऐसा क्यों होता है? क्या इसकी जानकारी आपको नहीं है। पिछले एक-डेढ़ साल में रेलवे के 1600 कर्मचारी मर गए, 1200 से अधिक यात्रियों की मौत हो गयी। महोदय, यह किस की लापरवाही है? इसका जवाब कौन देगा? क्या ये यात्री टिकट लेकर नहीं चल रहे थे? क्या वे रेलवे के कर्मचारी नहीं हैं? आपको इसका जवाब देना पड़ेगा। हम आपकी हालत जानते हैं। मुझे सदन को बताने में एतराज नहीं है, तीन-चार साल बाद जितनी आप तनखाह बांटते हैं, उससे ज्यादा आपको पेंशन बांटनी पड़ेगी यह भारतीय रेल परिवार की स्थिति हो गयी है।

मैं इसके लिए सिर्फ पवन जी को नहीं, बल्कि सारी व्यवस्थाओं को दोषी मानता हूँ, जो भी लोग इसके साथ काम करते हैं। वायदों के पिटारे और घोषणाओं के रथ पर सवार होकर क्या आप समझते हैं कि भारतीय रेल व्यवस्था ठीक होगी?

महोदय, इस वक्त तक रेलवे में 16,000 किलोमीटर इलेक्ट्रिफाइड हुआ है। ये आंकड़े आपके ही एक वरिष्ठ अधिकारी ने, हम लोग स्टैंडिंग कमेटी में हैं, उसमें उन्होंने दिए हैं। हम लोग क्या करते हैं? आपकी व्यवस्था कहाँ है? मैं इतना ही जानना चाहता हूँ। जहाँ तक सुरक्षा की बात है, वैसे तमाम सारी बातें हैं, उनमें बहुत सारी बातें आ गई हैं, 32 फीसदी ट्रेनों पर आपके पहरेदार नहीं हैं। आज 700 यात्रियों पर एक आरपीएफ का जवान है और वह भी सफर में मिल जाए तो आप भाग्यशाली हैं। रेलवे की यह कैसी पहरेदारी है? हम समझना चाहते हैं। माननीय सदस्यों, रेलवे पर झांसा नहीं देना चाहिए क्योंकि रेलवे पर जितना उनका अधिकार है, उतना ही हमारा भी अधिकार है। हमारे देश की आबादी 120 करोड़ है। नेताओं को शायद मेरी यह बात अच्छी नहीं लगेगी कि हम जन-नेता बनते हैं, जन-जन के नेता और यात्रा करते हैं हवाई, इसलिए अब भारत की धरती पर हवाई नेता ज्यादा हो रहे हैं, धरती के नेता बहुत कम हो रहे हैं। जयराम जी आपने जो कोट किया था, वह मैं भी कोट करूंगा, जयराम जी ने कहा था कि अगर कोई मुझसे पूछे, तो भारतीय रेल भारत का सबसे बड़ा

4.00 P.M.

[श्री प्रभात झा]

खुला शौचालय है। इससे बड़ी भद्दी टिप्पणी कोई हो नहीं सकती। जयराम जी, यह आपका दर्द नहीं था, यह हम सबका दर्द है। पवन जी, एक नई जानकारी दे रहा हूं, जो आपको नहीं होगी, 14,000 किलोमीटर पटरियां क्षार के किनारे, समुद्र के किनारे से गुजरती हैं और उस क्षार के कारण, नमक के कारण और जो गरीब लोग पाखाना करते हैं, मल-मूत्र करते हैं उसके कारण 6 साल पहले ये 14,000 किलोमीटर की पटरियां अपनी जिंदगी समाप्त कर चुकी हैं। इन पर जब गाड़ी गुजरती है, तो फिर आप कहते हैं कि नहीं-नहीं, एक्सिडेंट हो गया? उसको कौन देखेगा? कौन उसको ठीक करेगा? इसका हम जवाब चाहते हैं। जिंदगी इतनी आसान नहीं है। लोग टिकट लेकर चलते हैं और टिकट न लेकर चलने वालों को आप पकड़ लेते हो। इसलिए यह आपकी पहली जिम्मेदारी बनती है। घोषणा हो गई कि मेडिकल कॉलेज खोलेंगे। आप रेल चला लो, जो आपके पहले अस्पताल हैं उनको तो देख लो कि उन अस्पतालों की क्या हालत है? आप मेडिकल कॉलेज खोलिए, कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन रेलवे में क्या काम हो रहा है, वह आपको पता है? ममता जी आईं, तो उन्होंने कह दिया कि मैं श्वेत-पत्र निकालूंगी, अब आप आ गए तो आपके सहयोगी ने कह दिया हम भी श्वेत-पत्र निकालेंगे। काले कारनामों के पत्र को काला-पत्र कहो, श्वेत-पत्र क्यों कहते हो? उस श्वेत की इज्जत क्यों खराब करते हो? क्या हम एक-दूसरे का काला-पत्र, श्वेत-पत्र निकालेंगे? क्या रेलवे का यही एक काम बचा है? विजन 2020 का क्या हुआ? जनता के साथ * नहीं करना चाहिए। जनता के साथ *, क्योंकि ये जनता अलग प्रकार की है। यह जनता जितने प्यार से कुर्सी पर बैठाती है, उतने ही प्यार से कुर्सी छीन लेती है। अभी मैं शताब्दी से आ रहा था। उसमें एक एनाउन्समेंट हुई कि अगर कोई यात्री डॉक्टर हो, तो सी-5 कोच में 6 नंबर कुर्सी पर एक यात्री की हालत बहुत खराब है, कृपया आकर इसे देखें। पवन जी, मेरा एक निवेदन है कि ऐसी गाड़ियों में दो-दो हजार, तीन-तीन हजार लोग चलते हैं, उसमें किस तरह का डॉक्टर रखा जाना है, यह आप तय करें। अगर एक डॉक्टर चलता है, तो मुझे लगता है कि इससे बहुत लाभ होगा।

महोदय, बातें बहुत कही जा सकती हैं, सुनाई जा सकती हैं, मैं तो सिर्फ इतना कहूंगा कि भारतीय रेल एक परंपरा है, एक संस्कृति है। भारतीय रेल में भारत का दर्शन होता है। यदि कोई भारत की यात्रा करना चाहते हैं तो उसके पास भारतीय रेल के सिवाय कोई ऐसा दूसरा साधन नहीं है।

यदि हम भारत के दर्द को समझना चाहते हैं, तो हमें भारतीय रेल से यात्रा करनी पड़ेगी। इसको राजनीति से ऊपर उठकर देखना चाहिए, कोई दोषारोपण नहीं करना चाहिए। अगर बहुत गरीबी है, तो हर स्टेशन पर बोर्ड लगा दीजिए कि "भारतीय रेल बीमार है, यात्रियों, इसको

*Expunged as ordered by the Chair.

स्वस्थ करिए, ठीक करिए"। मैं दावे के साथ कहता हूँ कि एक-एक यात्री इसके लिए टोकन पैसा देकर हजारों-करोड़ रुपए आपको दे देगा। श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को विदेशी लोगों आंखें दिखाई, जब 11 मई को परमाणु परीक्षण हुआ था। जब 11 मई को आंखें दिखाई, जो अटल जी बैठे नहीं, उन्होंने 13 मई को एक और विस्फोट कर दिया। उन्होंने प्रवासी भारतीयों से निवेदन किया, तो कितने हजारों-करोड़ रुपए मिले। यदि भारतीय रेल आह्वान करे, भारतीयता को जगाए, तो भारत जगेगा और भारत की रेल सुधरेगी। आज महती आवश्यकता है कि राजनीति नहीं, अपने मंत्रियों की बड़ाई नहीं, बुराई नहीं, बल्कि रेल की तरफ देखिए।

आप यात्रियों की तरफ देखिए, आप उनको कैसा तकिया देते हैं? अगर आपको म्यूजियम के जानवरों के दर्शन करते हों, तो आप फर्स्ट ए.सी. या सेकेंड ए.सी. में चलिए। चूहा मिलेगा, हम मान लेते हैं कि वह गणेश जी की सवारी है। कॉकरोच मिलेगा, हमने कहा चलो लक्ष्मी जी आ जाएंगी। उसमें क्या-क्या देखें, वहां क्या नहीं मिलता है? इधर बैठिए, तो एक यात्री यहां मार रहा है, वहां मार रहा है, भाई साहब, खटमल है। हमें यात्रियों के साथ न्याय करना चाहिए। मुझे लगता है कि अगर हम सभी लोगों ने राजनीति से ऊपर उठकर, भारतीय रेल में भारतीयता का दर्शन किया, तो शायद पवन जी और यू.पी.ए., भारतीय रेल के साथ न्याय कर पाएंगे। इतना कहकर, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डा. प्रभा ठाकुर (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष जी, अभी मैंने बड़ा जबर्दस्त भाषण सुना। मेरे दूसरे सहयोगियों ने भी यहां अपने विचार प्रकट किए हैं। वह जबर्दस्त भाषण किस तरह का था, कितना जबर्दस्त था, जबर्दस्ती कितना था, वह तो मैं बाद में बताऊंगी।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले यूपीए सरकार को और हमारे नए रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगी। हमारे रेल मंत्री एक बहुत अनुभवी और गहरी सोच वाले व्यक्ति हैं। उनकी इन्हीं खूबियों को देखते हुए, माननीय प्रधानमंत्री जी और यूपीए की अध्यक्षता ने उन्हें रेलवे जैसे महकमे के लिए चुना। रेलवे जैसा महकमा, जिसका अपने आप में अलग बजट होता है, या तो जनरल बजट होता है या रेल बजट होता है। मैं उन्हें बधाई देती हूँ कि उन्होंने चिकनी-चूपड़ी बातें नहीं कीं और रेलवे की बुनियाद को मजबूत करते हुए कुछ ठोस और व्यावहारिक कदम उठाए हैं, जिससे भारतीय रेल को गति मिले और उसकी पहचान बन सके। रेलों में लोगों को अधिक सुविधाएं मिल सकें, आम जनता को सुरक्षा मिले, सफाई मिले, इन सब प्राथमिकताओं को सामने रखते हुए माननीय मंत्री जी ने यह बजट तैयार किया है।

उपसभाध्यक्ष जी, भारतीय रेल रोज करीब 2 करोड़ यात्रियों को अपने मुकाम तक पहुंचाती है। देश और विदेश के कितने ही यात्री इसमें प्रतिदिन सफर करते हैं। यह भारत की जीवन रेखा है, परिवहन और यात्रा का सबसे बड़ा सक्षम साधन है, यह भारत की शान है, अनेकता में एकता की पहचान है। इसके साथ ही कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक यह राष्ट्रीय एकता की पहचान है। यह सामाजिक समरसता की भी पहचान है। इस रेल में कहीं भी धर्म का, जाति का, समाज का कोई भेदभाव नहीं है।

[डा. प्रभा ठाकुर]

बिना किसी भेदभाव के सब लोग इसमें प्रेम और सद्भावना के साथ मिल-जुलकर सफर करते हैं, सभी प्रदेशों के, सभी भाषाओं के, सभी धर्मों के लोग सफर करते हैं। यह ट्रेन उनका एक प्रतीक बनती है। हमारी जो भारतीय रेल है, वह प्रतीक है, सामाजिक सद्भावना की, गति और प्रगति की। जैसे हमारे देश में अलग-अलग राज्य हैं, फिर भी भारत एक देश है, एक राष्ट्र है, उसी तरह से रेल में चाहे कितने भी डिब्बे जुड़े हों, वह रेल एक है, उसकी एक पहचान है, वह अपने आपमें एक रेल है। उसके जो डिब्बे हैं, वे जब तक आपस में जुड़े हुए हैं, तभी तक वह एक रेल का रूप ले सकती है। अगर वे डिब्बे अलग-अलग हो जाएं, तो उस रेल की क्या स्थिति होगी? हालांकि हमारे कई सहयोगी इस बात पर इतना चिंतन नहीं करते और वे अपनी राजनैतिक महत्वाकांक्षा में इतने प्रबल हो जाते हैं और यह भूल जाते हैं कि यह हमारी विरासत है। अनेकता में एकता, जो इस देश की पहचान है, जो हमारी भारतीय रेल की भी पहचान है, वह तभी तक है, जब तक हमारी सामाजिक समरसता है, जब तक हमारा देश एक और अखंड है। महोदय, देश की इस अखंडता और एकता के लिए हमारी महान नेता और पूर्व प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने अपने प्राणों की आहुति दी और हमारे बड़े-बड़े नेताओं ने अपनी कुर्बानियां देकर इस देश को आजाद कराया। आज उसी देश में भारतीय रेल की प्रगति का भी एक इतिहास है, गति का एक इतिहास है। मैं यहां उसी की बात करना चाहती हूं। मैं मंत्री जी को बधाई देती हूं, इतने अधिक लोगों को रोजगार देने के लिए। माननीय रेल मंत्री जी ने लगभग डेढ़ लाख लोगों को नौकरियां देने का जो लक्ष्य रखा है, जो संकल्प इसमें है, मैं उसका स्वागत करती हूं। महिलाओं के लिए, वृद्धों के लिए, विधवाओं के लिए, कमजोरों के लिए इसमें विशेष ख्याल रखा गया है, उसके लिए भी आप धन्यवाद के पात्र हैं।

महोदय, कई साल के बाद यात्री किराए में मामूली वृद्धि हुई है, वह भी उस हिसाब से की गयी है - बड़ी व्यावहारिक दृष्टि से की गयी है - कि जो आम आदमी है, जिसकी साधारण सी आमदनी है, उसकी सीमित आमदनी के अनुसार उसकी जेब पर उतना ही भार डाला गया है। मुझे याद आता है, एक बार मैं एक आटो रिक्शा में बैठने लगी और जब मैंने उस आटो वाले से पूछा कि जो डीजल महंगा हो गया है, इसके बारे में आप क्या कहते हैं? उसने कहा, बहन जी, हम इतना जानते हैं कि पूरी दुनिया में महंगा हो रहा है, सब जगह महंगाई बढ़ रही है, अगर डीजल महंगा मिलेगा तो यहां भी महंगा होगा ही। इसलिए जो आम आदमी है, उसे आप कितना ही बरगलाने की कोशिश करें, वह इस बात को समझता है कि रेल के किराए में मामूली वृद्धि व्यावहारिक है। अगर आपको सुविधाएं चाहिए, सुरक्षा के साधन चाहिए तो उन सब पर खर्चा होगा। उसके लिए यह आवश्यक है कि कुछ किराया बढ़े। सर, एसी, प्रथम श्रेणी के यात्री के लिए किराए में अलग वृद्धि है जबकि सामान्य श्रेणी के यात्रियों के लिए मामूली वृद्धि की गयी है। इस प्रकार से सोच-समझकर ही यह वृद्धि हुई है, जो बिल्कुल व्यावहारिक है।

इसके साथ ही आपने टूरिज्म सेक्टर को प्रायोरिटी दी है, चाहे वे ऐतिहासिक स्थल हों, प्राकृतिक हों या धार्मिक स्थान हों, हर धर्म के लोगों के लिए जो धार्मिक स्थल हैं, उनको रेल से जोड़ने के लिए आपने प्राथमिकता दी है। इसी तरह से प्राकृतिक स्थलों को, ऐतिहासिक स्थलों को रेल से जोड़ने का भी आपने ध्यान रखा है, इसके लिए भी मैं आपको बधाई देती हूँ।

पीएसयू, पीपीपी एवं राज्य सरकारों के सहयोग से नयी रेल परियोजनाएं लगाने का संकल्प इस बजट में है, जो आगे जाकर भारतीय रेल के लिए लाभदायक होगा। निजी सेक्टर के साथ सहयोग करके किस तरह यात्रियों को भिन्न-भिन्न प्रकार से सुविधाएं दी जाएं...। इन सब की परिकल्पना करते हुए जो इसमें आपने विशेष रखा है, उसके बारे में मैं कहूंगी कि इसमें तीन नारे हैं, जो मुझे स्पष्ट दिखाई दे रहे हैं - सुरक्षा, सुविधा और स्वच्छता। आपने रेल बजट में इन तीन बातों का विशेष ध्यान रखा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह भी कहना चाहूंगी कि रेलवे की सुरक्षा सबसे पहली प्राथमिकता है और इसमें कोई शक नहीं है। यात्रियों की सुरक्षा के लिए जितने भी उपाय किए जाएं, उतना ही अच्छा है। मैं मंत्री जी को बताना चाहूंगी कि सैकड़ों समपार फाटक ऐसे हैं, जहां पर चौकीदार उपलब्ध नहीं है। यह भी दुर्घटना का एक अहम कारण बन जाता है। सरकार सुरक्षा के बारे में सोचे और इसके लिए विशेष बजट का अलोकेशन करे। वह इसको प्राथमिकता दे क्योंकि सभी फाटकों पर चौकीदार का होना बहुत जरूरी है। इसके अलावा कई जगह पर अंडर ब्रिज और ओवर ब्रिज बन गए हैं या बन रहे हैं और जो अभी भी अधूरे हैं, उनको जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। कई काम जो अधूरे रह गए हैं, कई योजनाएं जो काफी समय से लम्बित पड़ी हैं, उनको पूरा करने का काम किया जाना चाहिए। जो ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज हैं, वे उस नगर में रहने वाले लोगों की सुविधा के लिए बहुत आवश्यक हैं, इसलिए उनको प्राथमिकता दी जानी चाहिए। ट्रेन में एक डॉक्टर की भी सुविधा हो जाए, तो अच्छा रहेगा। इससे कभी, कोई इमरजेंसी चलती ट्रेन में हो जाए, तो मरीज को चिकित्सा का लाभ मिल सकेगा। अगर ट्रेन में एक या दो महिलाओं के लिए कोचिंग या डिब्बे लगा दिए जाए, तो अच्छा होगा। अगर कोई महिला यात्री अकेली सफर कर रही है या अपने बच्चे के साथ सफर कर रही है, तो उसको महिला कोच का फायदा होगा, इसलिए ट्रेन में एक या दो महिला कोच सिर्फ महिलाओं के लिए होने चाहिए। इसके अलावा नौकरियों में, जो ऑफिस के जॉब्स होते हैं, उनमें जितनी प्राथमिकता महिलाओं को दी जाए, उतना ही अच्छा रहेगा। इससे काम तो सुचारु रूप से होगा ही, इसके साथ ही महिलाओं का सशक्तिकरण भी हो सकेगा, हालांकि माननीय मंत्री जी ने इन तमाम बातों का रेल बजट में ध्यान रखा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आजकल कई रेलवे स्टेशनों पर कुलियों का बड़ा संकट हो गया है। जो बुजुर्ग लोग हैं, जिन परिवारों के साथ सामान ज्यादा होता है, उनको कुलियों के बिना बड़ी मुश्किल होती है। जिस तरह से एयरपोर्ट पर ट्राली होती है, उसी तरह की व्यवस्था रेलवे स्टेशनों पर की जानी चाहिए जिससे कि उसमें सामान रखकर खुद ही व्यक्ति उसको चला

[डा. प्रभा ठाकुर]

ले। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि आप कुलियों की समस्या को जरूर देख लें, क्योंकि यह बहुत बड़ा संकट बन गया है और इसके कारण यात्रियों को बहुत परेशानी होती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जहां पर भी पुल कमजोर है, उनको मजबूत करना चाहिए, रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे लगाये जाने चाहिए। ड्राइवर या जो स्टाफ कर्मचारी हैं, उनकी समय-समय पर चैकिंग की जानी चाहिए जिससे कि शराब पीने वाली स्टाफ का समय से पता लग सके। यह भी एक बहुत आवश्यक बिंदु है। कई बार छोटे रेलवे स्टेशनों पर, जैसे किशनगढ़ रेलवे स्टेशन है, जो कि मार्बल मंडी के नाम से पूरे भारत में प्रसिद्ध है, वहां पर कोई चाय का स्टाल तक नहीं है। मैंने भी कई बार मांग की है। जो छोटे रेलवे स्टेशन हैं, वहां पर कम से कम चाय की, नाश्ते की, अखबार की छोटी-मोटी दुकान की व्यवस्था होनी चाहिए। इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने इस रेल बजट में जिस तरह से व्हील चेयर, एलिवेटर, एयरपोर्ट की तरह लिफ्ट का सिस्टम लगाने की बात कही है, मैं उसका स्वागत करती हूँ और उम्मीद करती हूँ कि इन पर शीघ्र ही कार्यवाही होगी और यात्री इन सुविधाओं का लाभ उठा सकेंगे।

इसके साथ ही जहां प्लेटफार्म ट्रेन की ऊंचाई से छोटे पड़ जाते हैं, माननीय मंत्री जी, उनको ट्रेन के बराबर ऊंचे करने का काम करें, ताकि बच्चे वे बुजुर्ग आसानी से ट्रेन में चढ़ सकें, इससे दुर्घटनाओं का खतरा भी टलेगा। ट्रेनों में जो टॉयलेट्स होते हैं, उनकी स्वच्छता पर भी विशेष ध्यान दिए जाने की जरूरत है। जहां भी ट्रेन दस मिनट के लिए रुके, वहां टॉयलेट्स की सफाई आवश्यक रूप से हो। **...(समय की घंटी)...** आप कृपया इसको देखें।

महोदय, आपने राजस्थान को कई ट्रेनें दी हैं। मैं आपको इसके लिए धन्यवाद देती हूँ। आपने भीलवाड़ा में मेनलाइन इलैक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट्स का कारखाना भी लगाने की बात कही है, यह भी राजस्थानवासियों के लिए एक खुशी की बात है। आपने बजट में 6 नई रेलों की घोषणा की है। आपने पर्यटन के साथ ही पर्यावरण का भी ध्यान रखने के पूरे मानक अपनाए हैं, इसलिए मैं इन तमाम बातों के लिए आपको बधाई देती हूँ।

विपक्ष के लोगों की एक बात से मुझे कई बार अचम्भा होता है, आखिर उनकी आंखें पर कौन से नम्बर का चश्मा लगा हुआ है कि उनको कमियां ही कमियां दिखती हैं। अरे भाई, कोई एक आधी तो खूबी दिखती होगी। किसी एक-आधी बात की तो तारीफ कर दिया करें। कोई कहता है कि ये तो रायबरेली रेल बजट है। रायबरेली, उत्तर प्रदेश का अगर पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वहां कारखाना लगता है, तो इसमें इतनी तकलीफ की क्या बात है? रेल बजट में जो सुविधाएं दी गई हैं, वे क्या रायबरेली के लिए हैं या पूरे देश के लिए हैं? **...(समय की घंटी)...** देश में कारखाने और भी कई जगहों पर लगे हैं।

महोदय, अजमेर ऐसी जगह है, जहां पहले से लोको कारखाना है। वहां पर उत्तर पश्चिम रेलवे का जो जोनल आफिस था, वह जयपुर में शिफ्ट हो गया है। वहां बहुत बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर है और उसको डिवेलप करने की जरूरत है। अजमेर में रेलवे का एक अस्पताल है, मैं केवल अजमेर के अस्पताल की बात नहीं कर रही हूं, अपितु और जगहों के अस्पतालों की भी बात कर रही हूं, वे सभी बदहाली से गुजर रहे हैं। यह अजमेर का अस्पताल बहुत बड़ा है और यह भी काफी बदहाली से गुजर रहा है। आपने अजमेर को कई ट्रेनें दी हैं और ट्रेनों के फेरे भी बढ़ाए हैं, इसके लिए आपको बधाई, लेकिन उस अस्पताल के लिए भी बहुत मजबूत व्यवस्था किए जाने की जरूरत है।

महोदय, मैं केवल इतना ही कहूंगी कि जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब उन्होंने अजमेर आकर घोषणा की थी कि अजमेर को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा। पूर्व रेल मंत्री जी अजमेर में जो घोषणा करके गए थे, वह घोषणा पूरी होनी चाहिए। महोदय, यह मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है। मैंने यहां सदस्यों द्वारा कुछ कविताएं भी सुनी हैं, इसलिए मैं भी कुछ कहना चाहती हूं:

तेज चलेगी छुक छुक रेल,
सुविधा, सुरक्षा और सफाई का मेल,
आलोचक होंगे सब फेल,
और सद्भावना की पटरी पर,
तेज रफ्तार से दौड़ेगी,
सबको राहत देने वाली,
अपनी यह भारतीय रेल।

आप कुछ भी कह लें, कुछ भी कर लें, लेकिन यूपीए सरकार तीव्र गति से काम कर रही है। हालांकि असत्य और सत्य जैसे भी आरोपों को लेकर, हंगामा चलता रहता है। कभी कोई अच्छी बात कही नहीं जाती है, कमियों के अलावा और कुछ नजर नहीं आता है, लेकिन देश की जनता सब जानती है। जनता इतनी नादान नहीं है, सब समझती है। आपका मीडिया मैनेजमेंट भी बहुत अच्छा है, ...(व्यवधान)... लेकिन हकीकत में जो है सो है। ...(व्यवधान)... अरे, आप तो अटल जी तक को भूल गए। जब चुनाव आए तब आपको अटल जी याद आने लगे हैं। आप पूर्व प्रधानमंत्री जी तक को भूल गए हैं। अब उनका फोटो भी कमल के फूल के साथ दिखने लगा है।...(व्यवधान)... जो भगवान राम को राजनीति का मोहरा बनाने से नहीं चूकते, जनता उन लोगों पर क्या विश्वास करेगी? हम उनसे कुछ भी सुनने की उम्मीद रखते हैं, लेकिन मैं यह जानती हूं कि जो हमारी यूपीए की नेता श्रीमती सोनिया गांधी हैं और जो हमारे प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी हैं, वे किसी आरोप-प्रत्यारोप की राजनीति नहीं करते।

वे बातें कम और काम ज्यादा करने में विश्वास रखते हैं, कभी हल्की भाषा बोलकर किसी

[डा. प्रभा ठाकुर]

पर टीका-टिप्पणी करना या आरोप लगाने की बात नहीं करते हैं। वे काम करने में विश्वास रखते हैं और हम कार्यकर्त्ताओं को भी यही संदेश देते हैं। यह यू.पी.ए. सरकार उसी राह पर चल रही है और उन्हीं पटरियों पर यह भारतीय रेल दौड़ रही है। मैं माननीय मंत्री जी, सरकार और सारे सहयोगी अधिकारियों को बधाई देती हूँ कि आप एक बहुत ही व्यावहारिक, बहुत ही अच्छा और एक बहुत ही प्रगतिशील, गति देने वाला बजट लाए हैं। इस पर जितनी जल्दी हो, इम्प्लीमेंटेशन हो। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI T.K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): *

Hon'ble Vice Chairman Sir,

I thank you very much for giving me this opportunity. Friends who spoke ahead of me appreciated the Railway Minister. I too appreciate him. He is a very amicable person. He gives attention to our demands. I am speaking the fact. Many new schemes and facilities are announced by him in the budget. They are advertised in newspapers'. The people of Tamil Nadu are very happy that they have got many more new trains for Tamil Nadu. But at the same time, I would like to draw the attention of the Minister that many trains that were announced in the last Budget, and in the previous three budgets were not implemented.

In last year's budget, Chennai-Bangalore 'Double Decker' train service was announced. But it was not implemented. It was announced that suburban trains from Chennai that is from Chennai beach to Chengalpattu, Avadi, Tirutani, Gummidipoondi, Soolurpet, Velachery, and Tambaram would be operated. But this scheme was not implemented. The train between Velacherry and Tambaram was not operationalised. The train which was planned for traveling between Coimbatore and Erode was not implemented. Earlier it was announced that a train from Tirunelveli to Dadar (Mumbai)'via Goa will be operated. But the announcement ended as announcement only. It was announced that there will be a weekly express train from Madurai to Kachiguda (Hyderabad) via Dindigul, Trichy, Karur, Erode, Katpadi and Chithoor. This announcement was not implemented. It was announced that Dehradun to Chennai express trains will be extended till Madurai *via* Erode. It was not implemented.

Similarly eleven such trains were announced and the announcements were advertised in newspapers. The photograph of the then Railway Minister was also

*English Translation of the original speech delivered in Tamil.

published. But those announcements were not implemented. I would like to inform the Minister that the Government has to worry what people will think about you. You have to explain the people for non implementation of the scheme and have to seek excuse from them. The Minister's speech is telecast in televisions. The Minister's announcements are telecast in televisions. But the trains are not coming. Therefore, the Minister and the Ministry have to explain the people for non implementation of the project. This is my humble request. I would like to point out that the announcements that are made now should not have been made merely for the sake of advertisements. Earlier announcements were made only for the purpose of advertising.

Sir, in the Tenth Plan, your ministry targeted for construction of 1,310 k.m. of new lines but achieved only 920 k.m. Doubling of track for 1,575 k.m. was targeted, but only 1,300 k.m. was achieved. Similarly in the 11th plan, also there is short fall in achieving the targets for new line, gauge conversion and doubling. In the annual plan for 2012-2013, there is short fall in achieving the targets in all the three segments. During the ninth and tenth plan, our GDP was 9%. Our Prime Minister and Finance Minister said that there is development in the country. If there is development in the country, the railways' projects should have been implemented. But the Railway Ministry failed to achieve its targets when the GDP was 9%. Now the growth rate has substantially come down, how are you going to fulfill the target? How will you implement all the projects? I request the Minister to reply my queries.

In para 9 of your Railway Budget Speech, you have stated that during the Eleventh Plan, the Railways could meet the target of new lines. But the Railway Standing Committee Report states that during the Eleventh Plan period, for the targeted 3,175 kilometers for new lines, only 2,002 kilometers is achieved. This is the Standing Committee's Report. So, my appeal to the Minister, through you, Sir, is that there seems to be some variation between what you have stated and the observation of the Standing Committee. During the Twelfth-Plan, you have allocated Rs. 1.05 crores. Taking this into consideration, you have allocated Rs. 10,000 crores only for this year for the development of Railways. That means, the balance of Rs. 95,000 crores has to be raised within four years. How are you going to do that? I request the Minister not to charge more from the people. I oppose the proposal contained in para 74 which talks about an annual increase of 5 to 6 per cent in passenger fares. I request the Minister to reconsider the proposal.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): That is only an example. Please read the para again.

SHRI T.K. RANGARAJAN: Sir, while the Minister has stated that accidents have come down to zero level.

The intention to prevent accidents is a welcome initiative. I would like to ask the Minister that more than one lakh people had died in railway tracks. If there is any change in this statistics, the Minister can explain in his reply. Out of 2.51 lakh vacancies, there is a proposal to fill up 1.52 lakh vacancies only. Almost one lakh vacancies will be left unfilled. With retirement and other reasons causing vacancies, the backlog of vacancies will again rise. This will affect the safety of the railways. Hence I urge upon the Minister to fill up all the vacancies. Only, then will it be possible to run the Ministry efficiently. Sir, I request you to consider the running staff grievances, that is, the vacancies of guards, station masters, and drivers. Their grievances are not resolved for a long time. Eight hours of work a day is still a distant dream for them. Sir, I request you to consider these issues and take steps accordingly. I would like to bring the attention of the Minister with regard to another important matter.

Sir, you have stated about fuel adjustment and other things. I would like to say that the Ministry of Petroleum has introduced two types of rates, that is, dual pricing system. I request the Minister of Railways to approach the Minister of Petroleum to reconsider this issue. Railways are a public utility service. You can't go for bulk purchase and pay more. Then, it goes to the passengers head. Today, there is good news from Chennai. The Madras High Court has granted an interim stay on dual price policy on the petroleum products after hearing the plea of the State Road Transport Authority (SRTA). When the SRTA can, approach the Madras High Court and get a stay, why can't the Ministry of Railways approach the Ministry of Petroleum to reconsider the matter. After all, it is part of the Central Government. They should give subsidised diesel to the Railways. ...(*Interruptions*)... Let us wait and see.

I would like to state that the Railways have not been able to complete what the Railway Minister has stated in his speech. At the same time, this year, China is going to invest 650 billion Yuan equivalent to \$103.56 billion for Railway development. By 2015, China will have around 1,20,000 KMs of railways in operation,

including 18,000 KM of high speed railway and 40,000 KM of express railway network. I am quoting this figure just to show how the Chinese Government views the railway development as a priority for their economic development.

You have proposed to concentrate on reducing Level Crossings. But the allotment of funds of Rs.1,100 crores, in my opinion, is very inadequate. Unless you allot Rs.5,000 crores and make all Level Crossings in a proper way, you can't stop the accidents.

I have to mention about the Railway Workshop. You have appreciated the role played by the Railway employees. Sir, you have appreciated that they have paid 4.3 per cent dividend to the Central Government. But, at the same time, your Railway Ministry's circular to hand over 7,500 drawings from the ICF, Perambur to a private sector has created a stir among the employees. They have gone on one day strike. In this connection, I appealed to the Railway Minister personally. I went to his house and handed over a letter to him that he should withdraw that order. ICF, Perambur is one of the leading coach factories in India. If you hand over all the drawings to the private parties, it means, you are deserting the public sector coach factory. You have stated that you are going to set up several coach factories, including in Kerala. But nothing has started so far.

I request the Railway Minister to withdraw the circular immediately. Otherwise, it will hamper the work. The workers interest has gone down. With this, I request you to consider all the demands that I proposed. Thank you very much.

श्री संजय राउत (महाराष्ट्र) : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का जो मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, हमारी रेल 'भारतीय रेल' कहलाती है और आज हम भारतीय रेलवे के बजट के ऊपर चर्चा कर रहे हैं, लेकिन जब भी रेल बजट पेश किया जाता है, तो मेरे मन में हमेशा एक प्रश्न उठता है, सभी के मन में उठता है कि क्या यह रेल बजट पूरे देश का है या किसी राज्य को अथवा किसी नेता को ध्यान में रख कर बनाया गया है। इस बार भी जब रेल बजट पेश किया गया, तो सभी ने यह सवाल उठाया कि क्या यह बजट देश का है या रायबरेली और अमेठी का रेल बजट है। मैं इसमें दूसरी बात यह दूँ रहा हूँ कि इस रेल बजट में देश को क्या मिला है, आम जनता को क्या मिला है और कौन-से नए आइडियाज लेकर हमारे रेल मंत्री देश के सामने आए हैं, क्योंकि मैं देखता हूँ कि इसमें वही आइडियाज हैं, वही दावे हैं, वही योजनाएं हैं और रेलवे की खस्ता हालत सुधारने का कोई ठोस प्रयास इस रेल बजट में हमें नहीं दिखाई देता है।

[श्री संजय राउत]

सर, पहली बात रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में यह कही है कि सभी मानव रहित रेल क्रॉसिंग्स को खत्म किया जाएगा, लेकिन मुझे याद है कि यही घोषणा पिछले रेल बजट में भी की गई थी, लेकिन हुआ क्या? इस घोषणा को दोहराने के बजाय अगर यह बताया जाता कि पिछले एक साल के दौरान कितने मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग्स खत्म किये गये, तो ज्यादा बेहतर होता। मैं यह इसलिए कह रहा हूं, क्योंकि मुंबई उपनगरीय रेल क्रॉसिंग में गत एक साल में जो दुर्घटनाएं हुई हैं, वे ज्यादातर मानव रहित रेल क्रॉसिंग की हैं और उनमें लगभग 2 हजार से भी ज्यादा लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ी है। इतने लोग तो किसी युद्ध में भी नहीं मरते, तो फिर मैं यह पूछना चाहता हूं कि आपने जो घोषणा की है, तो सिर्फ घोषणा करने से क्या होगा, कुछ एक्शन लेने की बात कीजिए।

सर, अगर मैं कहूं, तो मुंबई में thirty people die everyday in railway accidents in Mumbai Suburban area. Sir, 36,152 people have died and 36,068 people have injured in Mumbai Suburban local trains from 2002 to 2012. Of the 36,152 deaths, 15,053 deaths occurred on Mumbai's western railway line and 21,099 occurred on Mumbai's central railway line. इस प्रकार, जिसे हम 'लाइफलाइन' बोल रहे हैं, वह 'डेथलाइन' बन गई है। यात्रियों की सुरक्षा सबसे अहम चीज़ होती है और हर बजट में सेफ्टी के बारे में बात होती है, लेकिन होता कुछ नहीं है। पिछली बार रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी जी ने 'सुरक्षा प्राधिकरण, बनाने की बात कही थी, उसका क्या हुआ, उसके बारे में भी कुछ नहीं बताया गया है। मुझे आपको यह बताने की जरूरत नहीं कि मुंबई की उपनगरीय रेलवे ओवरक्राउडेड चल रही है। अगर उसमें क्षमता से चार गुना ज्यादा यात्री होंगे, तो और क्या हो सकता है? हर तीसरे दिन कोई-न-कोई हादसा होता है और पूरी रेल सेवा ठप्प हो जाती है। रेल लाइन्स के दोनों तरफ जो अतिक्रमण हुआ है, आप उसको अभी तक नहीं हटा पा रहे हैं, तो आप क्या करेंगे? Mumbai Suburban Railway train services are among the busiest in the world. And, 7 to 7.5 million people use Mumbai's local rail network daily. This is impressive when compared to other large cities, such as New York – 5.25 million; London – 3.75 million; Tokyo – 6.3 million; Shanghai – 2.4 million and Paris – 4.5 million.

सर, मुंबई के जो यात्री हैं, उनमें टिकट लेकर यात्रा करने की आदत है और महाराष्ट्र वह राज्य है, जहां से रेलवे को उसके कुल रेवेन्यू का 15 प्रतिशत से ज्यादा हिस्सा मिलता है। अकेले मुंबई रेलवे के रेवेन्यू में 10 प्रतिशत हिस्सा देता है और इतना ज्यादा रेवेन्यू देने वाले मुंबई और महाराष्ट्र को आखिर आपने क्या दिया है, यह सवाल आज हमारे मन में है? महाराष्ट्र के लिए इससे पहले भी बहुत घोषणाएं हुई हैं, लगभग ऐसी 135 योजनाएं हैं, जो आज भी कागज पर पड़ी हैं। उन्हें गति देने के लिए 50 हजार करोड़ की आवश्यकता थी, लेकिन इस रेल बजट में कुछ नहीं मिला। आप हमारी जेब से पैसा निकालते हैं और बदले

में हमें कुछ नहीं मिलता है। यह भेदभाव है, यह अन्याय है। आप हमारे सब्र का इम्तिहान न लीजिए, तो अच्छा होगा। आप बताइए कि आपने हमें क्या दिया है? दो-चार गाड़ियां यहां-वहां से छोड़ने से कुछ नहीं होता है। इस बार महाराष्ट्र के सभी सांसद, एक्रॉस दी पार्टी लाइन, शरद पवार जी के नेतृत्व में आपसे मिले हैं और हमारी जो वेदना है, उसको आप तक पहुंचाया है। मुम्बई उपनगर रेलवे सेवा में सुधार लाने के लिए आपको नई सोच और नए ढांचे की जरूरत है। सबसे पहले क्राउड मैनेजमेंट की जरूरत है। बोझ कम करने के लिए तीन विकल्प हैं। पहला विकल्प है कि पन्द्रह या सोलह डिब्बों की ट्रेन चलानी चाहिए तथा लाइनों को बढ़ाना चाहिए, दूसरा विकल्प है कि सी लिंक की तर्ज पर अलग से रेल रूट बनाने की योजना बननी चाहिए और इन सभी विकल्पों को पूरा करने के लिए रेलवे अपनी सरप्लस लैंड को कमर्शल लैंड में बदल कर फंड जुटा सकती है। इसके अलावा मुम्बई के बड़े स्टेशनों पर पार्किंग व्यवस्था की संभावना दृढ़नी चाहिए। मैं आखिर में इतना ही कहूंगा, the British made 54,000 kms of railway line before Independence, and, post-Independence, in sixty years, we made only 10,000 kms. And China made 55,000 kms. हमने रेल का विकास करने की जो बात 60 साल में की है, उसमें हमने क्या किया है? अगर हम इस प्रकार से काम करते रहे, तो सिर्फ साल में एक बार बजट पेश करते रहेंगे और हर स्टेट अपनी-अपनी बात के लिए यहां आवाज उठाते रहेंगे। मैं इतना ही कहूंगा कि आप एक रेल बजट ऐसा पेश कीजिए, जो देश का बजट होगा, राष्ट्र का बजट होगा और पूरा देश उससे खुश होगा। मैं इतना ही कहूंगा। धन्यवाद।

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार (गुजरात) : मान्यवर, आपने मुझे रेल बजट के ऊपर बोलने का मौका दिया। महोदय, जब प्रभात जी ने कहा कि रेल हमारे लिए सांस्कृतिक धरोहर है और प्रभा जी ने कहा कि हिन्दुस्तान में रेल के कारण अनेकता में एकता होती है, तब मुझे कवि इकबाल की पंक्तियां याद आ गईं,

"यूनान व मिस्र रोमा सब मिट गए जहां से,

फिर भी कुछ बात है कि हस्ती मिटती नहीं हमारी,

सदियों रहा है दुश्मन दौरे जहां हमारा,

फिर भी कुछ बात है कि हस्ती मिटती नहीं हमारी।"

महोदय, हमें लगता है कि यह सांस्कृतिक धरोहर ही वह चीज है, जिसके कारण हिन्दुस्तान हजारों साल आघात झेलने के बाद भी जिंदा रहा। हमें लगता है कि रेल अभी इस सांस्कृतिक धरोहर को आगे बढ़ाने का काम बखूबी निभा रही है और निभाएगी।

[श्री उपसभापति महोदय पीठासीन हुए]

जब आदरणीय बंसल जी ने रेल बजट पेश किया, उसके कुछ दिन पहले ऐसा लगता था कि अब पवन कुमार जी रेल बजट पेश करेंगे, तो रेल की गति भी पवन की तरह बढ़ेगी,

[श्री संजय राउत]

लेकिन बजट पेश होने के बाद लगता है कि जो रफ्तार पहले थी रेल की, वही रफ्तार अब भी रहने वाली है।

आदरणीय उपसभापति महोदय, बंसल जी ने बताया था कि भारतीय रेल वन बिलियन के विशेष क्लब में सम्मिलित हो गई है। इस क्लब में अब तक चीन, रूस और अमेरिका की रेल ही शामिल थी। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Parmar, just a minute. I have to inform the House that the BAC just now met and decided that the discussion has to be concluded today. It has also been decided that Members would stick to five to seven minutes' time. That has been agreed to by the leaders of all the parties. Therefore, the maximum time that Members can take is five to seven minutes. ...*(Interruptions)*...

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : सर, हमारा बहुत समय बचा हुआ है।...*(व्यवधान)*...

श्री अनिल माधव दवे (मध्य प्रदेश) : सर, जो भी एलोकेशन करना है, वह पहले कर दीजिए। ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The Congress (I) Party has two hours and fifty five minutes left. They have also to sacrifice.

SHRI THAAWAR CHAND GEHLOT (Madhya Pradesh): How many speakers are there?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I will tell you about the number of speakers.

There are more than 16 speakers. I got these 16 names yesterday. In addition to that, there were five or six requests, including NCP, whose name is not there in the first list. Since it is a discussion on the Railways, I am willing to allow them also. That means there are more than 20 names. That is the position. This was the decision of the BAC, which has been agreed to by Leaders of the Party in the BAC. So, I request the cooperation of the Members. Mr. Parmar, please stick to that.

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : सर, भारतीय रेल 10 हजार टन से अधिक की भार वाली मालगाड़ी चलाने वाले देशों में भी शामिल हो गयी है। मुझे आपके माध्यम से बंसल जी को बताना है कि अगर हम उन पांच देशों के आंकड़ों के ऊपर दृष्टि डालेंगे, तो पता चलेगा कि हम कहां हैं। उपसभापति जी, अमेरिका में 2,26,427 किलोमीटर का रेल नेटवर्क है, जबकि वहां इसके मुकाबले जनसंख्या का घनत्व 1397 है। रूस में रेल नेटवर्क 1,28,000 किलोमीटर

है, जबकि वहां जनसंख्या घनत्व 1117 है। चीन में 98,000 किलोमीटर का नेटवर्क है, जबकि जनसंख्या घनत्व 14,722 है। भारत में 65,000 किलोमीटर नेटवर्क के सामने जनसंख्या घनत्व 18,447 है। कनाडा का रेलवे नेटवर्क 47,556 किलोमीटर है और जनसंख्या घनत्व सिर्फ 487 है।

सर, रेल लाइन के विस्तार से लेकर आधुनिकीकरण तक में हमें तेज गति से आगे बढ़ने की जरूरत है। चीन ने जिस गति से रेलवे का विकास किया है, उससे हमें प्रेरणा लेनी चाहिए। भारत में रेल सेवा वर्ष 1853 में शुरू हुई थी, जबकि चीन में रेल सेवा वर्ष 1876 में शुरू हुई थी। यानी, 23 साल बाद वहां यह सेवा शुरू हुई। जब भारत आजाद हुआ, तब यहां 53,396 किलोमीटर रेलवे का नेटवर्क था और उस समय चीन में इसका आधा नेटवर्क भी नहीं था। जब भारत में रेल शुरू हुई, तब यहां हर साल 400 किलोमीटर रेल नेटवर्क बढ़ा, जबकि चीन में यह 2000 किलोमीटर बढ़ा, यानी चीन ने रेल नेटवर्क करीब पांच गुना बढ़ाया। हमारे देश में रेल लाइन की जो इलेक्ट्रीफिकेशन हुई है, वह 22,424 किलोमीटर है, जबकि चीन में यह 48,000 किलोमीटर है। अगर हम इस अंतर को देखें, तो पता चलेगा कि हम कहां पर हैं। मैं इसके लिए अकेले बंसल जी को दोष नहीं दे रहा हूं। 50-60 सालों से जो यह परम्परा चली आ रही है, इसमें अभी सुधार करने की जरूरत है। हमारा देश 125 करोड़ की जनसंख्या वाला देश है और यहां के सारे पैसेंजर्स, गरीब और मध्यम वर्ग की पहली प्राइऑरिटी ट्रेन है, इसलिए इसमें सुधार करने की जरूरत है। सर, मैं अपनी बात जल्दी खत्म करूंगा, इसलिए मेरा निवेदन है कि मुझे दो-पांच मिनट का समय और दें।

सर, हम 50 सालों से रेल की सलामती की बात करते हैं। कल बलबीर पुंज जी ने बताया कि रतलाम के पास माही नदी पर जो ब्रिज है, उसकी आयु पूरी हो गयी है। कब क्या होगा, वह खतरों से खाली नहीं है। उपसभापति जी, हम उसी ब्रिज से ट्रेन से गुजरते हैं। हमारी ट्रेन करीब एक-दो बजे रतलाम से पास होती है और जब तक वह रतलाम नहीं पहुंचती है, तब तक हमें नींद भी नहीं आती है।

सर, हमारे कांग्रेस के मित्र पूछ रहे थे कि एनडीए के शासनकाल में क्या हुआ। मैं गौरव के साथ बताना चाहता हूं कि एनडीए के समय एक रोडमैप बना था और जस्टिस एच.आर. खन्ना की अध्यक्षता में एक रेल सेफ्टी रिव्यू कमेटी गठित की गयी थी। उस कमेटी ने रेलवे सुरक्षा उपकरणों को बदलने अथवा उनके नवीनीकरण के लिए 15,000 करोड़ रुपये आवंटित करने की सिफारिश की थी और तब प्रधानमंत्री, श्री अटल जी के दिशानिर्देश पर 17,000 करोड़ रुपये का स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड स्थापित किया गया था। रेलवे सुरक्षा के अतिरिक्त इस फंड का उद्देश्य 17000 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का नवीनीकरण, 3000 से अधिक ब्रिजों का पुनर्निर्माण, 950 स्टेशनों पर सिग्नल गियर्स का प्रतिस्थापन और रेलवे सुरक्षा उपायों पर निवेश करना था। सर, एनडीए के समय आरम्भ हुई डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट यूपीए सरकार की सुस्त नीति के कारण अभी शुरू भी नहीं हुई है। मैं सेफ्टी प्वाइंट ऑफ व्यू बताना चाहता हूं। पूरे देश में पिछले सालों में ...**(समय की घंटी)**... महोदय, मैं जल्दी कन्क्लूड करता हूं। कई लोगों की अकस्मात मृत्यु हुई है। हम उनको कम्पन्सेशन तो दे देते हैं। लेकिन किसी मां का इकलौता

[श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार]

बेटा, किसी बहन का इकलौता भाई जब चला जाता है या कोई कमाने वाला किसी एक्सिडेंट में चला जाता है तो उस फेमिली की जो स्थिति है, उसके आधार पर भी विचार करके रेलवे में सेफ्टी और बढ़ानी चाहिए।

सर, मैं सीधा गुजरात के जो हमारे पेंडिंग इश्यूज हैं, उनके ऊपर आ जाता हूँ। सर, गुजरात में रेलवे की क्रॉसिंग ने मिलने के कारण 824 गांवों को पानी की किल्लत भुगतनी पड़ती है। गुजरात सरकार ने पीने के पानी के लिए पाइप लाइनों का जाल बिछाया है, केवल रेलवे क्रॉसिंग का काम बाकी है। अगर इसकी परमिशन तुरन्त मिल जाए तो हम 824 गांवों को भी पानी दे सकते हैं। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Parmarji, please cooperate.

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : सर, 18 रेलवे लाइनों को ब्रॉड गेज में रूपांतरित करने का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसमें भी गति लाने की जरूरत है। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I am sorry.

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : सर, दो मिनट।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: नो दो मिनट। I am sorry.

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : आर.ओ.बी.आर.बी., गुजरात सरकार ने एन.ओ.ई.टी. और शेयरिंग स्कीम के आधार पर दरखास्त रेल मंत्रालय को भेजी है। इसमें से सिर्फ 5 की परमिशन मिली है। बाकी की मिल जाए तो काम जल्दी से पूरा कर सकते हैं। ...**(व्यवधान)**... मैं बस, दो मिनट में पूरा खत्म कर दूंगा।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Seven minutes हो गया। I cannot allow more than that. In place of five minutes, I have allowed seven minutes. पांच मिनट के अलावा सात मिनट दिए। ठीक है, बस। ...**(व्यवधान)**...

श्री भरतसिंह प्रभातसिंह परमार : अगर पश्चिम रेलवे का हैडक्वार्टर अहमदाबाद को बना दिया जाए, तो सेन्टर में पड़ेगा और गुजरात रेवेन्यू भी ज्यादा देता है। इस दिशा में भी हमें सोचने की जरूरत है। ...**(व्यवधान)**...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is not going on record. प्रो. अलका क्षत्रिय। It is not going on record. बैठिए-बैठिए, आठ मिनट हो गए। ...**(व्यवधान)**... मैं क्या करूँ। ...**(व्यवधान)**... It is not going on record. Parmarji, I am helpless. बैठिए।

*Not recorded.

प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) : सर, आप हर समय हमारा टाइम काट देते हैं। अगर आपको ऐसा लगता है तो हम नहीं बोलें। उपसभापति महोदय धन्यवाद।

श्री उपसभापति : पांच या सात मिनट बोलिए, लेकिन सात मिनट से एक मिनट भी ज्यादा नहीं बोलना है।

प्रो. अलका क्षत्रिय : अगर आपको ऐसा ही करना है, तो हम नहीं बोलेंगे।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is already announced. No, no. You cannot take more than seven minutes. I am very particular about that. You start speaking.

प्रो. अलका क्षत्रिय : उपसभापति जी, आपने मुझे बजट (रेल), 2013-14 पर बोलने का मौका दिया है, जिसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करती हूँ। महोदय, भारत के विकास में और भारत को एकसूत्रता में बांधने में रेलवे का बहुत बड़ा योगदान रहा है। मैं यह बताना चाहती हूँ माननीय रेल मंत्री, श्री पवन कुमार बंसल जी ने जिस क्षमता के साथ अपना रेल बजट पेश किया है, खास कर के जो संतुलित और प्रगतिशील बजट पेश किया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहती हूँ। अभी हमारे विपक्ष के साथी ने कहा था कि जब रेल मंत्री जी ने बजट पेश किया था तो कुछ मजा नहीं आया था। मैं यह कहना चाहती हूँ कि यदि माननीय मंत्री जी चाहते तो लोगों को खाब दिखाते, दिन में भी सपने दिखाते और एक मन लुभावन बजट भी पेश कर सकते थे, लेकिन उन्होंने ऐसा न करते हुए पूरी गंभीरता के साथ अपना काम किया है। उन्होंने पूरी जिम्मेदारी के साथ धरातल पर अपना बजट पेश किया है, जिसके लिए मैं उनको विशेष धन्यवाद देना चाहती हूँ। उनकी इसी क्षमता को देखते हुए यूपीए की चेयरपर्सन माननीया सोनिया जी ने और प्रधानमंत्री, माननीय मनमोहन जी ने उनको रेलवे का कार्यभार सौंपा है। मैं साथ ही यह भी बताना चाहती हूँ कि अभी विपक्ष की तरफ से एक बात कही गई कि रेल बजट या अन्य कोई भी चर्चा हो तो उस पर राजनीति से ऊपर उठकर बात करनी चाहिए। मैं यही बात कहना चाहता हूँ कि आपने राजनीति से ऊपर उठने की बात तो कही है, लेकिन आप खुद ही राजनीति के दलदल में फंस गए हैं। अगर आप यह कहते रहे कि यूपीए की सरकार के राज के अंदर जो हादसे हुए या लोगों की मौतें हुई, तो मैं आपको याद दिलाना चाहती हूँ कि एनडीए की सरकार के राज में जो हादसे हुए और जो मौतें हुई हैं, यदि आप उन पर गौर करते तो यह बात कभी नहीं कहते, क्योंकि उसमें कमी आई है। महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उन्होंने महिलाओं की सुरक्षा को अग्रिमता देते हुए आरपीएफ में महिलाओं की भर्ती बढ़ाने की बात रेल बजट में कही है और इनकी चार कंपनियों का गठन कर 10 प्रतिशत महिलाओं को आरक्षण देने की बात कही है। इसके लिए मैं उन्हें विशेष धन्यवाद अदा करूंगी, लेकिन साथ में उनसे गुजारिश करूंगी कि देश में महिलाओं की संख्या को देखते हुए इस प्रतिशत को बढ़ाकर अगर वह 33 प्रतिशत कर दें, तो यह महिलाओं के सशक्तीकरण में उनका विशेष योगदान होगा।

महोदय, समय की मर्यादा का ध्यान रखते हुए अब मैं अपने प्रदेश गुजरात और खासकर

[प्रो. अलका क्षत्रिय]

मेहसाणा की बात करना चाहती हूँ। महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अहमदाबाद में जो रेल नीर बॉटलिंग प्लान्ट की बात कही है, उसका मैं समर्थन करती हूँ। साथ ही अंकलेश्वर में रिकल डवलपमेंट सेंटर बनाने की बात भी मंत्री महोदय ने कही है, उसके लिए भी उनका धन्यवाद अदा करना चाहती हूँ। महोदय, गुजरात के लोग धार्मिक प्रकृति के लोग हैं। वहां धर्म, आस्था, परम्परा व श्रद्धा से भरे हुए लोग हैं। इसलिए मैं सबसे पहले गुजरात के सबसे बड़े शक्तिपीठ अम्बा जी की बात करना चाहूंगी। लम्बे अरसे से हमारी एक मांग रही है कि मेहसाना से आबू रोड के लिए वाया तारंगा - अम्बा जी होकर एक ट्रेन चलायी जाए। आपने मेहसाणा से तारंगा की रेल लाइन के गेज परिवर्तन की बात कही है, लेकिन उसके आगे अम्बा जी और आबू रोड का कोई जिक्र नहीं किया है। महोदय, अम्बा जी सबसे बड़ा शक्ति स्थल है, शक्तिपीठ है। वहां मां का हृदय गिरा है और आबू से आगे आबू रोड अर्बुदा माता का मंदिर है, जोकि चौधरी समाज की कुल देवी है। मेरी मांग है कि कृपा कर के इस मांग पर ध्यान देते हुए यह ट्रेन जल्द-से-जल्द शुरू करने की घोषणा करें। साथ ही अहमदाबाद से वाया मेहसाणा, पालनपुर होकर रामदेवड़ा के लिए, वहां जो राम देव पीर का मंदिर है, वहां एक ट्रेन आपने चलाने की बात कही है। उसके लिए आपने एक एक्सप्रेस ट्रेन चलायी है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ, लेकिन आम प्रजा के लिए एक लोकल ट्रेन होनी बहुत जरूरी है। अगर आप मेरी इस मांग पर ध्यान देंगे तो मुझे लगता है कि ज्यादा-से-ज्यादा लोग इस ट्रेन का लाभ उठा पाएंगे। महोदय, पितृ श्राद्ध के लिए जिस तरह से गया मशहूर है, उसी तरह से गुजरात में डमोई से 15-17 किलोमीटर दूर नर्मदा नदी के तट पर चाणोद है, वहां भी सर्व-पितृ श्राद्ध होता है। इसलिए मैं आपसे कहना चाहूंगी कि नैरो गेज लाइन को ब्रॉड गेज में रूपांतरित करने के लिए आपने वह ट्रेन बंद कर दी थी, उसे जल्द-से-जल्द रूपांतरित कर के उस ट्रेन को चालू किया जाए। महोदय, पूरे भारत वर्ष में मातृ श्राद्ध के लिए सिर्फ और सिर्फ सिद्धपुर में ही लोग आते हैं। पिछले बजट भाषण में भी मैंने यह बात कही थी कि सिद्धपुर को पूरे भारत वर्ष के साथ ज्यादा-से-ज्यादा ट्रेनों के साथ जोड़ा जाए जिससे कि ज्यादा से ज्यादा लोग मातृ श्राद्ध के लिए वहां आ सकें और अपनी मां का तर्पण कर सकें। महोदय, मैं यहां सदन को बताना चाहूंगी कि गुजरात में स्वामी नारायण संप्रदाय को मानने वाले लोगों की संख्या बहुत अधिक है। इसलिए मैं अहमदाबाद से यूपी के छपिया, जोकि स्वामी नारायण भगवान का जन्म स्थल है, वहां के लिए एक विशेष ट्रेन चलाने की मंत्री जी से मांग करती हूँ जिस से ज्यादा-से-ज्यादा लोग इस धार्मिक स्थल को जा सकें। साथ ही अहमदाबाद से कलोल, चाणस्मा, रणुज की लम्बे अरसे से चल रही ट्रेन को बंद किया गया था, उसे फिर से चालू किया जाना चाहिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, please, conclude.

प्रो. अलका क्षत्रिय : और राजकोट वाया वीरमगाम - मेहसाणा ट्रेन गेज परिवर्तन के बाद चालू करने की मांग थी।

5.00 P.M.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude.

प्रो. अलका क्षत्रिय : उसे भी चालू कर दिया जाना चाहिए। महोदय, गुजरात एक बॉर्डर स्टेट है...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You had only seven minutes.

प्रो. अलका क्षत्रिय : और कच्छ बॉर्डर तक जाने-आने के लिए हमारी मांग थी कि अहमदाबाद से वाया मेहसाणा, चाणस्मा, बहुचराजी और शंखेश्वर, राधनपुर होकर एक ट्रेन चलाई जानी चाहिए। महोदय, इस ट्रेन के शुरू होने से अगर कोई ऐसी स्थिति आ जाए तो आप बॉर्डर तक तुरंत फोर्स पहुंचा सकते हैं। साथ ही शंखेश्वर और बहुचराजी धार्मिक स्थानों के भी लोग दर्शन कर सकते हैं। महोदय, अहमदाबाद और दिल्ली के बीच में एक स्वर्ण जयंती राजधानी ट्रेन लगभग पिछले 15-20 साल से चलाई जा रही है, लेकिन वहां लाइन दोहरीकरण का काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। अगर इसे जल्द-से-जल्द पूरा किया जाए और जो जीरो बेस्ड टाइम टेबल लागू करने की पहले बजट में बात थी, उसे आप लागू करें ताकि वहां तक लोग जल्द-से-जल्द पहुंच सकें।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, conclude. आपके 7 मिनट हो गए हैं।

प्रो. अलका क्षत्रिय : महोदय, बचपन में एक फिल्म देखी थी, जिसके गाने के बोल थे, "रेलगाड़ी रेलगाड़ी छुक-छुक-छुक-छुक-छुक-छुक, बीच वाले स्टेशन बोलें रुक-रुक-रुक-रुक-रुक-रुक।"

मेहसाणा के लोग भी यही बात कहते हैं कि मेहसाणा से गुजरने वाली हर लंबी दूरी की ट्रेनों को वहां रुकना चाहिए। आपने जब राजधानी का स्टॉपेज मेहसाणा में दिया है, तो इसका मतलब है कि वह स्टेशन महत्वपूर्ण है। इसलिए जो भी ट्रेन मेहसाणा से गुजरती है, उसका स्टॉपेज वहां होना चाहिए। सैद्धांतिक तौर पर भी आपको यह बात स्वीकार करनी चाहिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. Now, please sit down. Now, Shri Balagopal.

प्रो. अलका क्षत्रिय : सर, एक बात कहना चाहती हूं। मेहसाणा उत्तर गुजरात का एक महत्वपूर्ण शहर है। इसलिए वहां स्टॉपेज देने की जरूरत है। एक आखिरी बात कहती हूं, सर।*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Alkaji, it is not going on record. ...*(Interruptions)*... माइक ही बंद है। It is not going on record. बैठिए, बैठिए it is not going on record. रिकॉर्ड पर नहीं जा रहा है, कोई फायदा नहीं है। Mr. Balagopal, you may proceed now. Please restrict to seven minutes only and not even a single minute more than that.

*Not recorded.

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): Sir, thank you for allowing me to speak. We are expecting many more things from the Railways but even for a discussion, we are not getting enough time. This itself is an injustice.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : What to do? I am helpless.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Sir, after the reply from the hon. Minister, we are hoping that some more things will come. Without going into the operating ratio and other ratios, we know that this time, the Railway Minister is charging 50 per cent extra from the passengers as compared to 2011-12. Because, in 2011-12, the total revenue was Rs.28,246 crores from passengers. Now, you are expecting Rs.42,210 crores. That means, you are adding 50 per cent more on the ticket charges as compared to the last year. But, Sir, I have to stick on to one point. Earlier, hon. Member, Shri T.K. Rangarajan talked about the Chennai High Court's decision today staying the differential diesel pricing. Sir, the Minister is a very good man, a nice man. When we visited him, as part of Kerala delegation, for a discussion on Kerala issues, he gave us a very patient hearing and took some positive steps. That is evident in his reply also. But, any chief executive who needs to strengthen his organisation has to argue for his organisation.

I am sorry to say that earlier, hon. Minister, Shri Vayalar Ravi, was here and was saying that the Chennai High Court decision banning or staying the diesel price hike is not good because it can't decide on the policy. But, Sir, now, the passengers have to pay more for the ticket for travelling in railways and buses. The differential pricing on diesel is to the extent of Rs.14 extra for the Railways and Rs.14 extra per litre of diesel for Road Transport Corporations; it will finish the public transport systems. In this, the Ministry of Railways has to do something; basically, it is the responsibility of the Railway Ministry. They are not saying anything against the Ministry of Petroleum and Natural Gas. They have to argue before the Ministry of Petroleum. Basically, they have to protest against this and we too need to discuss this.

We gave a Calling Attention Notice one or two weeks before for a discussion on this. The BEST buses from Mumbai, Maharashtra, the Tamil Nadu buses, the Andhra Pradesh buses, the Kerala buses and all the public transport corporations will be finished. This issue should be taken up seriously.

Sir, with regard to the railway facilities, I am not going into many of them; but, from Kerala, when we are asking for more trains, people wonder, "Why are

Kerala people asking for more trains?" Sir, we belong to a State from where a lot of people migrate; 25 per cent of our people migrate to other States. Kerala has the largest percentage of people who migrate. Our people are going to other States. Now, as a reciprocation, some people are coming to Kerala from the North-East, Bihar, etc. So, this State needs a number of trains. Presently, we are not having enough number of trains.

Many Members spoke here about development of the Indian Railways. China, which had only 28,000 or 29,000 kms. of rail lines at the time of their Independence, they now have 80,000 kms. India, which had over 50,000 kms., has increased only by 14,000 kms. So, the Railways have to do something more in order to develop the passenger facilities. We need more trains because we want to serve the country. We want to go to other places. If you take Delhi, we have more than 10 lakh people. You take any State. A maximum number of people from Kerala need this kind of commutation service.

That is why we are asking for more trains. As expected, the Rajdhani was not announced. The hon. Railway Minister is here. We expected that the frequency of Rajdhani Express for Kerala would be increased. We also asked for some other trains, but they were not introduced.

Sir, another thing we want is the development of railway lines. At present, in Kerala, the trains are running at less than 120 kilometres per hour. All-India maximum speed is only 150 kilometres per hour. You take the case of developing countries and developed countries. The speed of trains in those countries is more than 200 kilometres per hour. If we increase the speed of trains, then, another 50 per cent more trains can run on those lines. So, we have to think in those terms.

Sir, as far as cargo transport is concerned, Kerala is not making much contribution to the Railways. We know this. After the completion of Vallarpadam Container Terminal, we need a lot of railway facilities in Kerala. The railway lines and facilities in the State are not adequate. Sir, cargo is coming...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now you ask for your demands.

SHRI K.N. BALAGOPAL: I am asking for that, Sir. Doubling of lines is to be completed. After Shornur, it is not completed. Shornur-Calicut-Manglore part, electrification is there only on seven kilometres. There is no practical problem in doing the rest of the electrification work there.

[Shri K.N. Balagopal]

As far as railway facilities are concerned, they are very pathetic. The differently-able people and old-age people cannot walk in the whole platform. No escalators are installed in railway platforms there. Only in Delhi and one or two some other stations escalators have been installed. In Kerala, Sir, there is no station in which escalators have been installed. So, I request that escalators should be provided in almost all major stations in all State Capitals.

Sir, recently, a foot-over-bridge fell down in Kerala. The Minister for State for the Railways came there and he personally got a representation. So, these kind of poor conditions are prevailing there.

Sir, we are not getting food in the trains. It is not just in Kerala that we are not getting food in the trains. The entry of vendors also is banned in the trains. Travelling in a train of 24 coaches, we have to go upto the IRCTC Counter for getting tea because vendors are not allowed inside the trains. I do not know why the vendors are not allowed inside the trains, and why the Railway Ministry is behaving negatively in this regard. ...(*Time-bell rings*)...

Sir, I have to say here one important thing about manufacturing facilities in our State. For the last twenty years, it is our dream to have a Railway Coach Factory in our State. For the last three-four years it was there... ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, conclude.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Sir, I am completing it. Sir, the hon. Railway Minister has said that they are looking for a public partner, like the SAIL. They want the public sector to come forward. The Steel Authority of India is ready to do something. The Railway Ministry has to act upon it immediately.

Sir, another thing which is relevant not only for me but also for our hon. Minister, Vayalarji, who is sitting here. Sir, the hon. Defence Minister is not here. Sir, they are coming from Cherthala. They represent Kerala in Parliament. They are holding Cabinet posts in the Union Government. Sir, in their constituency, one wagon factory and one bogie unit was announced by Laluji. (*Time-bell rings*) To keep their respect intact there, the Railway Ministry has to do something.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the time is over.

SHRI K.N. BALAGOPAL: The wagon factory has to be there, at least, in Antonyji's constituency and Vayalarji's constituency. The Railway is not doing these kinds of things.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Yes, he can do that. Mr. Balagopal, seven minutes are over.

SHRI K.N. BALAGOPAL: Sir, I want to say something about three railway lines. Sir, in Tripura, only 100 kilometres railway lines are there. Sir, gauge conversion on Churaibari to Agartala line is to be done. The conversion work from Lumding onwards needs to be completed. Then, there is a new line from Agartala to Sabroom. Last year, it was announced, but no provision for that line was made in the Budget.

Sir, there is a noble idea which was announced earlier. It is about Akhaura to Gangasagar, through Bangladesh to Kolkata. That should be done, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Take your seat; it is over. Now, Shri Naresh Agrawal.

श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति जी, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इस बार जब रूल्स कमेटी की बैठक हो, तो उसमें नियमों में थोड़ा सा यह चेंज करवा दें कि जो माननीय सदस्य अपना भाषण लिखकर देना चाहते हैं, जैसे लोक सभा में अलाउ करते हैं, उसी तरह यहां भी अलाउ करवा दें। इससे बहुत से माननीय सदस्य अपनी स्पीच में बहुत सी चीजों को लिखकर दे देंगे।

श्री थावर चन्द गहलोत : मैं भी इनका समर्थन करता हूँ। यह तो आप स्टैंडिंग ऑर्डर दे सकते हैं, यहीं से दे सकते हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That will be examined.

श्री नरेश अग्रवाल : महोदय, उत्तर प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश है। मैंने सोचा था कि बंगाल से ट्रेन निकली है और क्योंकि बहुत दिनों से रेल विभाग बंगाल और बिहार के बीच बंधक था, तो मैंने सोचा था कि बंगाल और बिहार से निकलकर यह यू.पी. होते हुए पंजाब जाएगी, लेकिन वह सीधे पंजाब चली गई। जितना यू.पी. को मिलना चाहिए, वह नहीं मिला। अगर राहुल जी अपने क्षेत्र में ट्रेन को ले जाना चाहें, तो हम उसका स्वागत करेंगे, क्योंकि वह जाएगी तो उत्तर प्रदेश में ही। सोनिया जी अपने यहां ले जाना चाहें, तब भी उत्तर प्रदेश में जाएगी, लेकिन अगर रेल मंत्री जी उत्तर प्रदेश के लिए कुछ घोषित करते, तो अच्छा होता। 21 करोड़ से ज्यादा की आबादी का उत्तर प्रदेश, जिसे अगर विश्व में देखते, तो यह छोटे नंबर का देश होता, उसकी रेल विभाग द्वारा बहुत उपेक्षा की गई है।

श्रीमन्, अगर रेल मंत्री जी यहां बैठे हुए होते, तो मैं उनको बधाई देता कि उन्होंने किराया

[श्री नरेश अग्रवाल]

बढ़ाया, लेकिन अभी राज्य मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं। हम कहते हैं कि आप किराया बढ़ाएं, लेकिन अगर फेसिलिटी भी दें, तो ज्यादा उचित होगा। हम किराया बढ़ाने के विरोध में नहीं हैं, लेकिन किराया बढ़ाने के साथ माननीय मंत्री जी, आप जनता को सुविधा दें। रेल, जो साधारण जनता के लिए बनाई गई थी, फिर से यह धारणा बना दीजिए कि रेल आम जनता के लिए है। जितनी भी ट्रेनें चल रही हैं, उनमें ए.सी. टू टियर और थ्री टियर के बहुत डिब्बे होते हैं, लेकिन आप हर ट्रेन में देख लीजिए कि उसमें जनरल डिब्बे एक या दो से ज्यादा नहीं लगते हैं। तो आम जनता कहां बैठेगी? आज आम जनता की जो स्थिति बनी हुई है, इसके लिए मंत्री जी, मैं चाहूंगा कि कम से कम सभी ट्रेनों के लिए आप यह सुनिश्चित कर दें कि उनमें ज्यादा जनरल डिब्बे लगाए जाएं, जिससे आम जनता भी उन ट्रेनों से यात्रा कर सके। आपके पास तमाम जमीनें हैं, लोग उन पर कब्जा किए हुए हैं। मैंने देखा कि पिछले बजट में आपने घोषणा की थी कि रेलवे अपनी जमीनों पर छः मेडिकल कॉलेज खोलेगा, लेकिन आज तक एक भी मेडिकल कॉलेज नहीं खोला गया, क्यों? आपने इस सदन में बजट की जो घोषणा की है, वह इस सदन की प्रॉपर्टी है, वह सदन की सम्पत्ति है। अगर आप उसको पूरा नहीं करते, तो यह सदन की अवमानना है। मैं तो कहूंगा कि आपने बजट में जो घोषणाएं की हैं, कम से कम उनको तो पूरा कर दीजिएगा, जिससे लगे कि इस यूपीए की अंतिम सांस गिनने वाली सरकार का जो अंतिम बजट है ...**(व्यवधान)**... मैं तो एक तरीके से अंतिम ही कहूंगा। ...**(व्यवधान)**... मैंने कहा कि यूपीए-टू की अंतिम सरकार का जो अंतिम बजट है, कम से कम यह संदेश दे दे कि वाक्यी में जो हमने कहा है, उसको किया है। पिछली परम्पराओं का हम निर्वाह नहीं करेंगे, नई परम्परा की शुरुआत करेंगे, तो शायद यह ज्यादा अच्छा होगा और मुझे उम्मीद है कि शायद ऐसा होगा।

श्रीमन्, तमाम सदस्यों ने अपनी बातें कहीं। स्पीड की बात भी आई, इन्फ्रास्ट्रक्चर की बात भी आई। मैं रेलवे की कन्सल्टेटिव कमेटी का सदस्य भी हूँ। यह सही है कि आज रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए जितने पैसे की जरूरत है, उनके पास उतना पैसा नहीं है, लेकिन इसका मतलब यह तो नहीं कि हम रेल का आधुनिकीकरण ही न करें। विश्व की अगर सबसे बड़ी कोई संस्था है, अगर कोई सबसे बड़ी मिनिस्ट्री है, तो वह रेलवे मिनिस्ट्री है और इसी वजह से यह परम्परा बनाई गई थी कि रेलवे का बजट अलग पेश होगा और जनरल बजट अलग पेश होगा। इतनी बड़ी मिनिस्ट्री में, अगर भारत सरकार यह कहकर अपने को अलग कर ले कि हमने सिग्नल सिस्टम को भी माडर्नाइज नहीं किया, तो यह ठीक नहीं है। पटरियां क्रैक हो रही हैं। हर जाड़े में मैं सुनता हूँ कि आज यहां पटरी क्रैक हो गई। अब गर्मी आ रही है, फिर पटरी क्रैक होना शुरू करेगी। कोहरे में ट्रेनें चलती नहीं हैं। सलमान भाई तो उसके बहुत बड़े शिकार हैं। कोहरे में फर्रुखाबाद की ट्रेनें ही बंद हो जाती थीं। हम यह कहते थे कि लगता है कि जाड़े में आदमी तो कपड़े पहनकर निकल सकता है, लेकिन हिंदुस्तान की ट्रेन जाड़े में, कोहरे में ठिठुर जाती है और बंद हो जाती है। इस देश में

तमाम ट्रेनें कोहरे में बंद कर दी जाती हैं। आजादी के इतने वर्ष के बाद भी हम नए सिस्टम को, नए मॉडर्न तरीकों को लॉन्च नहीं कर पाए और हमने माडर्नाइजेशन की तरफ ध्यान नहीं दिया, इसलिए हम कहते हैं कि आप हिम्मत कीजिए। आपको जितना पैसा चाहिए, बताइए और अपना प्लान बनाइए। प्लान बनना चाहिए। बिना प्लानिंग के जो बजट लाया जाता है, इतने वर्षों से जो व्यवस्था की जा रही है, उसका नतीजा आज यह है कि हम घाटे में जाते जा रहे हैं।

श्रीमन्, आप प्रोटेक्शन की बात करते हैं। आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. के झगड़े में रेलवे में तमाम ऐसी घटनाएं होती हैं, जिनसे प्रभावित होने वाले लोगों को न्याय नहीं मिल पाता है। आर.पी.एफ. आप चला रहे हैं और जी.आर.पी. स्टेट गवर्नमेंट चला रही है। दोनों में कोई कोऑर्डिनेशन नहीं है। आर.पी.एफ. का लॉ अलग है और जी.आर.पी. स्टेट लॉ से चल रही है।

दोनों के बीच कोऑर्डिनेशन न होने के कारण आप रेलवे में पब्लिक को सुरक्षा नहीं दे रहे हैं। लोग रेलवे में सुरक्षा की बात कर रहे थे। आप भी मानते हैं कि रेलवे में सुरक्षा बढ़नी चाहिए। मैं तो चाहूंगा कि आप दोनों को एक में मिला दीजिए। आप चाहें तो इसके लिए नया लॉ बनाइए। वैसे तो रोज ही नए लॉज बन रहे हैं, आप तो रोज ही नए लॉज बना रहे हैं, ऐसे में एक और लॉ बन जाएगा। मेरा तो यह मानना है कि कम लॉज इफेक्टिव होते हैं, कम कानून प्रभावी होते हैं, ज्यादा कानून कभी प्रभावी नहीं होते, लेकिन अगर आप बना ही रहे हैं तो एक और कानून बनाइए। **...(समय की घंटी)...** महोदय, मैं एक अनुशासित सिपाही की तरह अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। मैं तो इतना ही कहूंगा कि जीवन में मैं कभी अनुशासित नहीं रहा, हर समय डिसिप्लिन तोड़ा है, कॉलेज लाइफ से आज तक हर जगह, लेकिन मैं आपके आदेश को मानता हूं। महोदय, यहां पर रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं, मैं उनसे इतना ही कहूंगा कि अपने जवाब में कम से कम आज घोषणा करिए। अगर लोक सभा में आपने कल बजट से अलग हटकर कुछ घोषणा की है, तो राज्य सभा में भी माननीय सदस्यों ने जो मांगें रखी हैं, जो विचार रखे हैं, जो राय रखी है, उनको जोड़ते हुए आप कुछ घोषणा करेंगे तो हम बजट का स्वागत करेंगे, अन्यथा हम इसका विरोध तो कर ही रहे हैं।

SHRI D.P. TRIPATHI (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you for having given me the opportunity. First, I would be failing in my duty if, Sir, through you, I do not request the Railway Minister to implement all the approved railway projects of Maharashtra State. All our Members of Parliament belonging to different political parties met the hon. Railway Minister and also the Prime Minister and requested for implementing all those projects, especially, the Nasik-Pune line, where unreasonable conditions should not be put by the Railway Ministry. Maharashtra

[Shri D.P. Tripathi]

Government is ready to pay 50 per cent of the cost. But we should not be asked to give free land. How can we give free land for the construction of Nasik-Pune Railway line which is very essential?

Now, I come to the main Budget. Paragraph 104 of the Railway Budget tries to present a kind of solution for various problems, whether it is safety, cleanliness, development or conversion of gauges, etc. All these problems are discussed there, especially, the chapter dealing with dilemmas and concerns is a chapter which is very relevant for that. But, Sir, there are serious problems with the Indian Railways. I would not repeat what many hon. Members have just said and also yesterday, comparing Indian Railways with the other Railways, especially the Chinese Railways. But I would draw the attention of all the decision-makers in the Railways to the recommendations of Lord Dalhousie when he was recommending why Railways should be started and developed. He said and I quote Lord Dalhousie: “ To immensely increase the striking power of military at every points of the Indian Empire; to bring British capital and enterprise to India; to give market to the Indian produce and to bring in the European produce; and, especially, take Indian cotton for the British mills, so on and so forth...” I am not quoting the entire recommendations of Lord Dalhousie, but the foresight with which he recommended that the Railways should be started as soon as possible in India. Because, till then, the level of train, speed and its quantum was much less and after this, one should not be surprised that what Karl Marx says, ‘How will the Indian Railways work with the unprecedented speed of a vehicle of industrialisation and economic and social change?’ It is, again, not surprising that one of the great Urdu poets, Akbar Allahabadi, opposed the Indian Railways. He said that these Railways would bring Western values and systems and we also said, “Instead of trees, we will have signal post. Instead of dove, we will have the railway engine.” This is from Akbar Allahabadi.

Now, coming to the problems being faced by the Railways. But before I do this, I must inform, Sir, through you, the hon. Members that there is some strange thing happening in the Railways. There is a Commission of Railway Safety. Now this Commission is not under the Ministry of Railways. Although this functions under the Railway Act, 1989, but it is under the Ministry of Civil Aviation. The argument was that since it will investigate accidents and investigate whether the standards of safety are kept by the various railway institutions or not; therefore, it should not

be under the Railways. Now it has to function under the Railways Act. So, these officers have no authority, and the Civil Aviation said that they are not functioning properly. The Railways said, 'No, they are functioning properly.' So, this is the position.

Then, two more important points. I don't think any Government Department can violate the Act passed by Parliament of India. But, by one Government Order (G.O.), the Railway Ministry has increased the quantity of damage of accidents. It was in the Act that if there is a damage, because of an accident, of more than Rupees Twenty Five lakhs, then the Commission of Railway Safety will investigate that. Now, by a Government Order, the Ministry increases that damage to two-and-a-half crores, which is a clear violation of the Act passed by the Government. Second, it was mentioned in the Act — I think, it was Clause 6(2)(b) of the Act passed in 1989 — which said that the right of inspection will be with the Commission of Railway Safety, but, by one internal order, this right of inspection, instead of the Commission, has been given to the GMs. Now this is what is happening in the Railways.

I am supporting the Railway Budget, which is having a very fair balance between political pragmatism and fiscal realism, I would certainly state certain important problems which have not been mentioned by the other hon. Members who spoke before me because I am never repetitive by nature. There is no need to repeat what has been said.

See, there is a grave imbalance in the Railways, especially, in the last two decades in the number of covered wagons. We are okay with the passenger coaches. But, with the wagons, the number, percentage of covered wagons, is going down steadily. So, that the wagons, which carry sugar, fertilizer, medicines and so many other necessary things, the wages are not available. The number of open wagons is increasing every day. Especially, after the collapse of the Soviet Union, we are not getting supplies and we do not have enough plants to manufacture wheel axils which are essential for these wagons.

The second problem with the Railways again is the problem with the port connectivity, which was very, very important. It is not a wonder that Railways began from the important port towns of India, Mumbai, Chennai, Kolkata, and, therefore, this port connectively, especially of the new ports in the Western and Eastern areas, is very essential. ...(*Time Bell rings*)... Our friend from Odisha was talking about this. ...(*Time Bell rings*)...

[Shri D.P. Tripathi]

Finally, without taking much of your time and going by discipline completely, I would say that electrification is very essential. There were certain other problems, but because of lack of time, I am not saying that.

आखिर में, मैं इतना ही कहूंगा कि माननीय रेल मंत्री महोदय को कम से कम पवन की गति और पवन कुमार की मति रेल के विकास में लानी चाहिए। उनसे हम यह अपेक्षा करते हैं, वे एक वरिष्ठ वकील भी हैं कि जिंदगी दीवानी मुकदमे की तरह नहीं चलनी चाहिए, लेकिन जिंदगी मालगाड़ी की तरह भी नहीं चलनी चाहिए, उसकी गति हम सब लोग जानते हैं। इसलिए आखिर में यह कहूंगा कि किसी रेल मंत्री ने जो बात नहीं कही है, वो मैं कहना चाहता हूं, किसी रेल बजट में यह नहीं है। इसमें रेलवे मंत्री महोदय ने रेलवे संग्रहालय की बात कही है। इसके अलावा रेलवे बजट के भाषण में PPP में पब्लिक, प्राइवेट, पार्टनरशिप में 12वीं पंचवर्षीय योजना में एक लाख करोड़ रुपये का ऐम्बिशस टारगेट रखा गया है पैरा 38 में रखा गया है। इसलिए मैं चाहता हूं कि रेल का विकास किया जाए। **...(समय की घंटी)...** आखिर में, मैं यह कहना चाहता हूं कि जो हमारी लोक संस्कृति में रेल के बारे में लिखा गया है, जो गाया जाता रहा है, **...(समय की घंटी)...** माननीय उपसभापति जी, मैं समय की कमी के कारण और कुछ नहीं कह रहा हूं सिर्फ इतना कहता हूं कि रेल के बारे में जितना भारतीय साहित्य में लिखा गया है, उसे संग्रहित करने की बात कभी भी, किसी भी रेल मंत्री ने रेल बजट में नहीं कही है। इसमें बहुत ज्यादा पैसा नहीं लगेगा। **...(समय की घंटी)...** उपसभापति महोदय, उस लोक संस्कृति में..।

श्री उपसभापति : थैंक्यू।

श्री डी.पी. त्रिपाठी : सर, मेरी आखिरी बात सुन लीजिए।

श्री उपसभापति : हो गया।

श्री डी.पी. त्रिपाठी : उपसभापति महोदय, मैं चाहता हूं कि उस लोक संस्कृति में रेल एक दुख के गीत के रूप में उभरती है। मैं चाहता हूं कि हमारी रेल भारत में आनन्द का संगीत बने और रेलवे मंत्री जी को इसके बारे में सोचना चाहिए। धन्यवाद।

RECOMMENDATIONS OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the Business Advisory Committee, in its meeting held on the 14th of March, 2013, has allotted time for Government Legislative and other Business, as follows:-