

Business**Time Allotted**

Statutory Resolution seeking disapproval of the Criminal Laws (Amendment) Ordinance, 2013 (No. 3 of 2013) promulgated by the President on the 3rd February, 2013, admitted in the name of Shri M.P. Achuthan, M.P. and Shri D. Raja, M.P.

Four hours
(to be discussed together)

Consideration and passing of the Criminal Laws (Amendment) Bill, 2013, after it is passed by Lok Sabha –
to replace an Ordinance.

2. The Committee also recommended that the House may sit upto 6.00 p.m. and beyond daily for the transaction of Government Legislative and other Business.

GOVERNMENT RESOLUTION

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

and

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

SHRI M.P. ACHUTHAN (Kerala): Sir, the Minister of Railways, while presenting the Budget, repeatedly said that the Railways was facing a serious financial crunch. But, who is responsible for that? Is it the people of India or the Railway employees? No. It is due to the handling or the mishandling of the UPA Government that the present situation has been created. Now, what is the way out that has been outlined in the Railway Budget? It is privatization and imposing more and more burden on the masses. I warn the Railway Minister that this path is dangerous. It will have serious consequences on the socio-economic situation of India. We are talking about the fuel adjustment mechanism. Does that mean that railway fares will be decided by the international market forces? Whenever there is an increase in the diesel prices, railway fares would also go up, just as it happens in the case of petrol. So, do not create such a situation for the Indian Railways.

[Shri M.P. Achuthan]

Sir, many points have been made by the hon. Members from Kerala and I do not wish to repeat them. But, I would like to make one point. Even in the last Budget, an assurance was given that all the vacancies in the Railways would be filled up within one year. In this Budget, it was promised that one lakh vacancies would be filled up. There are nearly two lakh vacancies in the Railways at present. It is not the nearly problem of unemployed youth; it is also a problem that relates to the safety of the Railways. Take, for instance, Kerala. We have two Divisions in Kerala – Palghat and Trivandrum. Five years ago, the total number of employees was 17,500. In the meanwhile, more than 30 new trains have been introduced in Kerala, but the number of employees has gone down to 16,500. Every year, the Indian Railways introduces new trains and new projects. But, there is no corresponding increase in the number of employees. The vacancies are mostly in sectors that are related to safety, such as, loco drivers, Signal and Electrical Sections. It is said that in the developed countries, for loco drivers the duty time is six hours. I do not say that it should be six hours here but, at least, it should be made eight hours and you must stick to it. But what is going on now? Loco drivers are forced to work continuously upto 14 hours. It has a direct bearing on the safety of the passengers. Therefore, I would request the Railway Minister to mention in his reply that there would be a time-bound programme for filling up the vacant posts in the Railways.

Sir, there is another problem relating to Kerala. Kerala is a State that has been neglected for many years now by the railway authorities. Every year when the Railway Budget is presented in the Parliament, there is hue and cry. It is natural because we are not getting justice. This year, it went to such an extent that I can give you one example. In the last year's Railway Budget, Kerala was allotted Rs.470 crores. But, this year, it is Rs.220 crores. You can imagine it. Maybe, Railways have got many justifications for that. For example, they may say that they are not getting land and so on. But what is the net effect? In the matter of development of railways, Kerala is being neglected. I am happy to note that, at least, the present Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal, has conceded that he has done injustice to Kerala. That is why during his speech in the other House, he has announced three more trains and some other programmes. ...*(Interruptions)*... But it is not enough. I am not demanding anything new. But I request him that he must make a promise and give an assurance during his reply in this House that what has been assured

in the last two or three Railway Budgets that would be fulfilled. What is it? It is a Railway Medical College at Trivandrum, a bottling plant at Trivandrum and a wagon factory at Cherthala. Comrade Balagopal has said that our senior-most Congress leaders are from Kerala. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You are all fond of Cherthala, not any other place. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. P. ACHUTHAN: We want him to keep the honour of Vayalarji and Shri A.K. Antony, who is No.2 in the Government. People of Kerala are saying that they have no power in Delhi. If Vayalarji and Shri A.K. Antony have got any influence and power in the corridors of the UPA, then the wagon factory in their constituency will be materialized. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Only one minute. ...*(Interruptions)*... You have made your demand. ...*(Interruptions)*... Only one minute. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. P. ACHUTHAN: My another demand is that there is no periodical overhauling of coaches; there is no centre for it. In the last Budget it was announced that in Nenuam and Kottiyam there would be a Coach Repairing Unit. It must be materialized. The last Railway Minister has promised Peninsular Railway.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. P. ACHUTHAN: It may be considered. Overall, most condemned coaches are being sent to Kerala. ...*(Interruptions)*...

THE MINISTER OF OVERSEAS INDIAN AFFAIRS (SHRI VAYALAR RAVI): Sir, the hon. Member has expressed his views. But it is unfortunate that people of that area are talking such a thing about two Ministers in Delhi. So, please ask the Railway Minister to take note of it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Railway may note it. But he will be happy if you take note of it!

श्री बसावाराज पाटिल (कर्णाटक) : उपसभापति जी धन्यवाद। माननीय रेल मंत्री जी ने इस सदन में एक बार कहा था कि रेल के सभी काम पूरे करने के लिए कम से कम 5 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है। उसकी पूर्ति करने की दृष्टि से जब उन्होंने जनवरी महीने में रेल के भाड़े में बड़ी बढ़ोतरी की, तो हमने उसका स्वागत किया, लेकिन उनसे जिस प्रकार

[श्री बसावाराज पाटिल]

की अपेक्षा थी, सरकार की उस प्रकार की कोई ठोस योजना इस बजट के साथ नहीं आई है। अगर यह 5 लाख करोड़ रुपये का काम पूरा करना है, तो साल में कम से कम 1 लाख करोड़ रुपये की कमाई की व्यवस्था बननी चाहिए। मैं रेलवे मंत्रालय को कुछ सलाह देना चाहता हूँ कि एक तो आप रेलवे लाइन के काम को लेकर सभी राज्य सरकारों से बात कीजिए। मैं यह गारंटी दूंगा कि राज्य सरकारें हर साल कम से कम 40 से 50 करोड़ रुपये देने के लिए आगे आएंगी और आपको इसका फायदा उठाना चाहिए। इसके लिए आप योजनाबद्ध ढंग से राज्य सरकार से बात करें।

दूसरी बात, मैंने कोंकण रेलवे के अधिकारियों से बात की है। वे बहुत कम खर्च में, कम एम्प्लाइज में अच्छी सेवा देते हैं। अगर रेल मंत्रालय कोंकण रेलवे के अधिकारियों के साथ बैठ कर कोई समुचित योजना करे, तो सेवा में भी वृद्धि होगी और खर्च में भी कटौती होगी। रेल मंत्रालय भी ऐसा कर सकता है। इस दिशा में वह चिंता करे।

साथ-ही-साथ, मुझे एक और बात कहनी है, विशेष कर इस संबंध में कि यह जोन और डिविजन में बंटा हुआ है। मैं स्वयं कई बार अनुभव करता हूँ कि कई बार रेलवे अधिकारियों के बीच जोन के अन्दर उनमें डिफरेंस होता है। कोई गाड़ी वाडि से चलती है, अगर वह साउथ-सेंट्रल रेलवे की है, तो वहां वाडि स्टेशन पर रेलवे का कोई डेवलपमेंट नहीं होता है, क्योंकि वह सेंट्रल रेलवे का स्टेशन है। 10 महत्वपूर्ण ट्रेन्स बाहर से निकल जाती हैं, लेकिन एक ट्रेन वहां नहीं रुकती है। वैसे ही अगर कोई साउथ-सेंट्रल रेलवे की ट्रेन वाडि आना चाहती है, तो वह वाडि वाला, सेंट्रल रेलवे वाला उसे वहां लाने के लिए तैयार नहीं है। ये भी अपने साउथ-सेंट्रल रेलवे से वापस आते हैं। **Best co-ordination in administration in all the Zones and best utilisation of the services has helped the Konkan Railway in its achievements. They also talk with the State Governments. Naturally, I hope that you can save, or you can get, upto Rs.70 crore. And, if we add freight charges and other things, you can get, every year, Rs.1,00,000 crore for development work. This is my humble request to the hon. Minister. If they want to discuss more things, I will talk with the Ministry whenever they need to do better for the country and the States. This is my humble wish.**

दूसरी बात, मैं अपने क्षेत्र कर्णाटक प्रदेश के बारे में कहना चाहता हूँ। बेंगलूरू-मैसूर नई रेलवे लाइन के बारे में, बेंगलूरू और मंगलूरू को जोड़ने के बारे में कुछ काम नहीं किए गए हैं। पहले जो वादे किए गए थे, वे काम भी नहीं हो पाए हैं। इनमें सबसे महत्वपूर्ण सोलापुर और यशवंतपुर ट्रेन है। जिस समय इसे शुरू किया गया था, यह कहा गया था कि तीन महीने के बाद यह ट्रेन रोज चलेगी। जो ट्रेन रायचूर, गुंतकल और अनंतपुर, ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशनों से होते हुए बेंगलूरू जाती है, उस ट्रेन को रोज करना अत्यंत आवश्यक है। सरकार इसके बारे में अपने अन्तिम उत्तर में घोषणा करे, मैं यह चाहता हूँ। कुछ रेलवे स्टेशंस ऐसे हैं, अगर

आप उनमें 20-25 करोड़ रुपए इन्वेस्ट करेंगे, गाड़ी रोकने के लिए, क्लीन करने के लिए या और चीजों के लिए, अगर आप ऐसा देश में 50-60 रेलवे स्टेशंस पर करेंगे, तो आपकी गाड़ियों के लिए रुकने का अगला स्टेशन होगा, जैसे बेंगलूरु के बाद मैसूर जाकर गाड़ी रुकती है। इससे सोलापुर की गाड़ी गुलबर्गा से शुरू हो सकती है। उसी प्रकार नांदेड़ की ट्रेन बीदर से चल सकती है। इससे जनता को सुविधाएं ज्यादा मिलती हैं और खर्च कम होता है। **With less investment, you can provide more facilities to the people and more trains can be started.** उस दिशा में सरकार को सोचना चाहिए।

बहुत दिनों से विकाराबाद और रायचूर के बीच दिन में जाने वाले गरीब लोगों के लिए एक पैसेंजर गाड़ी की मांग है। सरकार इस पर तुरंत विचार करे और उस गाड़ी को लाने की दृष्टि से प्रयत्न करे।

साथ-ही-साथ, उत्तर कर्णाटक की दो महत्वपूर्ण सिटीज़, हुबली और गुलबर्गा हैं। इनको जोड़ने के लिए रेलवे में कोई ठोस व्यवस्था नहीं है। मैं यह मांग करता हूं कि हुबली और गुलबर्गा को जोड़ने वाली कोई-न-कोई ट्रेन तुरंत चालू की जाए।

दूसरा, लगभग 16 साल से बीदर और गुलबर्गा रेलवे लाइन को जोड़ने का जो काम है, वह काम अधूरा है। उस समय 216 करोड़ रुपए की योजना बनी थी, लेकिन आज यह 600-700 करोड़ रुपए से ज्यादा की योजना है। उसके लिए बजट में केवल 25 करोड़ रुपए रखे गए हैं, जो इसका सूद भी नहीं होता है। 5-10 साल और निकल जाएं, तब भी यह काम नहीं हो सकता। इसके लिए ज्यादा बजट रखने की जरूरत है। कोई-कोई योजना तो 20-25 साल तक चली जाती है, ऐसे में वह कोई महत्व नहीं रखती है। **...(समय की घंटी)...** हम जानते हैं कि आप घंटी बजा रहे हैं, उससे पहले ही हम बंद कर देंगे, लेकिन हमें पूरे सात मिनट बोलने दीजिए।

महोदय, आपने नई योजना के अंतर्गत गदग और वाडि को जोड़ने की बात कही है, हम उसका स्वागत करते हैं। महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी से एक और विनती करता हूं। उद्यान एक्सप्रेस और के.के. एक्सप्रेस बेंगलूरु से मुम्बई और दिल्ली के बीच में चलती है। उन गाड़ियों की फर्स्ट क्लास की बोगियों की जो दयनीय स्थिति है, वह मन को बहुत तकलीफ देती है। मैं आदरणीय मंत्री जी से उसकी गुणवत्ता बढ़ाने के लिए कहना चाहता हूं। अगर फर्स्ट क्लास की बोगियों का यह हाल होगा, तो सामान्य गरीब यात्रियों को क्या होगा? सरकार को इस विषय पर गंभीरता से सोचना चाहिए। **...(समय की घंटी)...**

महोदय, इस प्रकार कुछ महत्वपूर्ण बातें सरकार के सामने रखते हुए मैं सरकार से आग्रह करता हूं, एक तो अगर रेलवे विभाग सच्चे अर्थों में एक लाख करोड़ रुपये हर साल खर्च करके जनता की सेवा करना चाहता है, तो हम अपनी तरफ से भी उनको सहयोग देने के लिए तैयार हैं। सरकार कर्णाटक की इस छोटी सी मांग को मानेगी, यह विनती करते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। माननीय उपसभापति जी, मैंने अपनी बात सात मिनट के अन्दर ही समाप्त कर दी है। धन्यवाद।

श्री मोहम्मद अली खान (आन्ध्र प्रदेश) : शुक्रिया, डिप्टी चेयरमैन साहब। मैं रेलवे बजट के सपोर्ट में, इसकी टाईद में खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं रेलवे मंत्री बंसल साहब को मुबारकबाद दूंगा। अपनी यह जिम्मेदारी निभाने के बाद जब उन्होंने रेलवे बजट रखा, तो काफी रियासतें, जो उनसे उम्मीदे वाबस्ता थीं, उनको उन्होंने पूरा करने की कोशिश की। खुसूसन आन्ध्र प्रदेश की आवाम 15-20 साल से जो उम्मीदें लगाए बैठी थी, उसकी तरफ आपने दो कदम और आगे बढ़ाए।

मैं अपनी तकरीर का आगाज बंसल साहब को मुबारकबाद देते हुए करूंगा। अपोजिशन ने जो क्रिटिसिज्म किया, वह वाजिब ही था, क्योंकि यह उनका हक था जो उन्होंने क्रिटिसाइज किया। मैं जानता हूँ कि जब सरकार काम करती है, महकमा काम करता है, तभी उसके लिए क्रिटिसिज्म के कुछ प्वाइंट आते हैं और आवाम उनको क्रिटिसाइज करती है। यह एक अच्छा इकदाम है। बंसल साहब और महकमा-ए-रेलवे को इसे बिल्कुल पॉजिटिव वे में लेना चाहिए, मैं ऐसी उम्मीद करता हूँ। जो सरकार काम करती है, नुक्ताचीनी भी उसी के ऊपर होती है और जो सरकार काम नहीं करती है, उसके ऊपर नुक्ताचीनी भी नहीं होती है।

मैं आपके तवस्सुत से हुक्मते आन्ध्र प्रदेश को और खुसूसन मुख्य मंत्री किरण कुमार रेड्डी को मुबारकबाद दूंगा। मुबारकबाद इसलिए दूंगा कि आन्ध्र प्रदेश की तारीख में पहली दफा उन्होंने आन्ध्र प्रदेश की आवाम की उम्मीदों को पूरा करने के लिए न सिर्फ रेलवे मिनिस्ट्री, बल्कि रेलवे बोर्ड को भी मदद किया। वहां पर उन्होंने पूरे मेम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट को मदद किया और जितने प्रोजेक्ट आन्ध्र प्रदेश में थे, उनके डेवलपमेंट के लिए तकरीबन सात घंटे तक मुसलसल बोर्ड के साथ नुमाइंदगी होती रही और मीटिंग चलती रही। इसके लिए खुसूसन मैं महकमा-ए-रेलवे और रेलवे बोर्ड का और खुसूसन चीफ मिनिस्टर साहब का बहुत शुक्रिया अदा करूंगा।

मैं अपने आप को सिर्फ आन्ध्र प्रदेश के रेलवे प्रोजेक्ट तक महदूद रख कर अपनी तकरीर को खत्म करूंगा। डिप्टी चेयरमैन साहब, आपके तवस्सुत से मैं यह गुजारिश करूंगा कि आन्ध्र प्रदेश में मोटरि-तांडूर-निजामबाद की जो प्रोजेक्ट लाइन है, वह तकरीबन 17 साल से पेंडिंग में रखी हुई है। मुझे ऐसी उम्मीद है कि रेलवे मिनिस्टर और रेलवे बोर्ड इसको जल्द से जल्द पायाए-तकमील तक पहुंचाने की कोशिश करेंगे। हमने एक मुतालिबा किया था कि हैदराबाद से एक बुलेट ट्रेन तिरुपति के लिए चलाई जाए। इस बुलेट ट्रेन से तेजी से मुसाफिरों को कम वक्त में दूर तक सफर करने में आसानी होगी। मैं समझता हूँ कि वजीरे मोसूफ इस तरफ अपनी तवज्जोह देंगे।

दूसरा मैं जानना चाहता था कि जो रेलवे लाईन न्यू करीमनगर से हैदराबाद जाती है, अगर वह वाया सिद्धिपेट जाती है, उससे एक तो फासला कम होगा, लोगों को आने में किराए की कमी भी होगी और फासला तय करने में भी तकरीबन चार घंटे का समय बचेगा। दूसरा, जो वाल्टेयर डिवीजन है, डिवीजन है, उनके बारे में मैं आपके जरिए एक दर्खास्त करूंगा। यह मुतालबा आन्ध्र प्रदेश की आवाम का है और वहां के बिजनेस एसोसिएशन चलाने वाले बिजनेसमेन

का है। उनको बिजनेस का ताल्लुक है और उनके हेड ऑफिसेंज हैदराबाद में हैं। रेलवे के ऑफिसेंज पहले कोलकाता में थे, जो अब भुवनेश्वर में हैं। बिजनेस क्लास के इन लोगों को आने-जाने तथा रेलवे से संबंधित अन्य डीलिंग में रोजाना काफी मुश्किलें होती हैं। इसलिए, इनका यह मुतालबा है कि वाल्टेयर डिवीजन को आन्ध्र प्रदेश के अन्दर साउथ सेंट्रल रेलवे में मिलाया जाए, तो काफी अच्छा होगा।

मैं इसके साथ-ही-साथ आपसे यह भी अनुरोध करूंगा कि हैदराबाद के अन्दर एम.एम.टी. का जो सेकंड फेज़ है और उसके लिए रेलवे और मरकजी सरकार का जो मामला है, उसमें फाइनेंशियल डिफिकल्टी आ रही है। मुझे काफी उम्मीद है कि पब्लिक को मद्देनजर रखते हुए, शहर की पॉपुलेशन को मद्देनजर रखते हुए आन्ध्र प्रदेश की गवर्नमेंट ने मुतालबा किया है कि उसमें जल्द-से-जल्द मरकज से फाइनेंशियल असिस्टेंस दिया जाए और वह पाए तकमील को पहुंचे। इसके पूरा न होने की वजह से शहरे हैदराबाद की अवाम को काफी ज्यादा परेशानी हो रही है।

सर, मैं आपके तवस्सुत से एक और अपील करना चाहता हूं। दूरन्तों एक्सप्रेस, जो सिकन्दराबाद से चलकर दिल्ली को आती है, उसको रोजाना बेसिस पर चलाया जाए, क्योंकि हैदराबाद से दिल्ली आने के लिए फास्टेस्ट फास्ट ट्रेन सिर्फ दूरन्तों एक्सप्रेस ही है। मैं आपके जरिए वजीर-ए-मौसूफ से मुतालबा करूंगा कि उस ट्रेन को सिकन्दराबाद से रोजाना की बुनियाद पर चलाया जाए।

सर, मैं आपसे और यह दरखास्त करूंगा कि सिकन्दराबाद से अजमेर जो ट्रेन जाती है, उससे एक मुकद्दस मुकाम को हैदराबाद से जोड़ा गया है। हैदराबाद को जाने के लिए तिरुपति हो या सिगडी हो या ऐसे कई मुकामात हों, वहां ट्रेन जाती है, मैं उसका खैर मुकद्दम करता हूं। हर मजहब को मानने वाले, हर अकीदे को मानने वाले और जियारत करने वाले अजमेर शरीफ को जाते हैं, लेकिन आज कल वह ट्रेन हैदराबाद से हफ्ते में एक-दो बार ही चलती है। मैं वजीरे मौसूफ से आपके तवस्सुत से यह मुतालबा करूंगा कि उस ट्रेन को रोजाना की बुनियाद पर चलाया जाए और उसके अन्दर जनरल पब्लिक के लिए जो कम्पार्टमेंट्स हैं, उनकी तादाद ज्यादा की जाए।

सर, मैंने इससे पहले भी स्पेशल मेशन के जरिए इस हाउस से एक मुतालबा किया था कि जो जईफ अफराद हैं, उनको रेलवे स्टेशंस पर सीढ़ियां चढ़ने में तकलीफ होती है, तो तकरीबन हर बड़े स्टेशंस पर एस्केलेटर का इंतजाम कराया जाए, ...(समय की घंटी)... तो इससे उनको सहूलियत होगी। सर, मैं आपसे यह ख्वाहिश करूंगा कि...

श्री उपसभापति : आपके सात मिनट पूरे हो गए। ...(व्यवधान)... ठीक है, एक मिनट और ले लीजिए।

श्री मोहम्मद अली खान : सर, मेरी एक और बात है कि अजमेर से हिन्दूपुर के बीच एक नई ट्रेन चलाई जाए। ...(व्यवधान)... ...(समय की घंटी)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I know that. ...*(Interruptions)*... Your own leader has decided this, not me. ...*(Interruptions)*... No, no, only seven minutes. Everybody will get only seven minutes. That has been decided. There is no exception to that.

श्री मोहम्मद अली खान : सर, आन्ध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर ने उसे मीटिंग में बहुत से मुतालबे रखे थे। पहली दफा रेलवे बोर्ड आन्ध्र प्रदेश में रेलवे वजीर के साथ बैठी थी, जिसमें एम.पी.जे. के साथ भी मुलाकात हुई थी और उसमें काफी सारे प्रोजेक्ट्स को इम्पोर्टेंट के साथ मंजूरी दिया गया था। मैं आपके जरिए रेलवे मिनिस्टर से मुतालबा करूंगा कि ...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You make your demands. Only one more minute has left.

श्री मोहम्मद अली खान : सर, मैं चाहता हूँ कि मकहमा-ए-रेलवे ...*(व्यवधान)*... रेलवे महकमा उसको पाए तकमील तक पहुंचाए। ...*(व्यवधान)*...

मैं अपनी तकरीर खत्म करने के पहले फिर रेलवे मंत्री से यह ख्वाहिश करूंगा कि इस देश के किसान जो हैं, वे अपनी खेती-बाड़ी के काम में काफी मेहनत रहते हैं। ...*(समय की घंटी)*...

श्री उपसभापति : हो गया। ...*(व्यवधान)*... आपका टाइम पूरा हो गया। ...*(व्यवधान)*...

श्री मोहम्मद अली खान : सर, मैं वजीर-ए-रेलवे से मुतालबा करूंगा कि किसानों को सीजन में फर्टिलाइजर पहुंचाने के लिए जो वैगन्स का इंतजाम होता है और हर रियासत में जो इंतजाम होता है, वह सही टाइम पर करना चाहिए। इस देश के किसान, जो इस देश की तरक्की के लिए ...*(समय की घंटी)*... बहुत काम करते हैं, उनको सहूलियतें मिलनी चाहिए। ...*(समय की घंटी)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, now please conclude. ...*(Time-bell rings)*... That's all. Your time is over.

श्री मोहम्मद अली खान : सर, आपने मुझे बोलने का जो समय दिया, उसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करते हुए एक बार फिर वजीरे मौसूफ को और खुसूसन श्रीमती सोनिया गांधी जी को मुबारकबाद दूंगा ...*(व्यवधान)*... तारीख में आन्ध्र प्रदेश से एक मिनिस्टर ...*(व्यवधान)*... उन्होंने मरकज सरकार में लिया।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing more will go on record. ...*(Interruptions)*... It is not going on record.

श्री मोहम्मद अली खान : *

†جناب محمد علی خان (آندھرا پردیش) : شکر یہ، ڈپٹی چیئرمین صاحبہ میں ریلوے بجٹ کے سپورٹ میں، اس کی تائید میں کھڑا ہوا ہوں۔ سب سے پہلے میں ریلوے منٹری ہنسل صاحب کو مبارکباد دوں گا۔ اپنی یہ ذمہ داری نبھانے کے بعد جب انہوں نے ریلوے بجٹ رکھا، تو کالی ریاستیں، جو ان سے امیدیں وابستہ تھیں، ان کو انہوں نے پورا کرنے کی کوشش کی، خصوصاً آندھرا پردیش کی عوام 15-20 سال سے جو امیدیں لگاتے بیٹھی تھی، اس کی طرف آپ نے دو قدم اور آگے بڑھائے۔

میں اپنی تقریر کا آغاز ہنسل صاحب کو مبارکباد دیتے ہوئے کروں گا۔ اپوزیشن نے جو کریٹیسزم کیا، وہ واجب ہی تھا، کیوں کہ یہ ان کا حق تھا جو انہوں نے کریٹیسائز کیا۔ میں جانتا ہوں کہ جب سرکار کام کرتی ہے، محکمہ کام کرتا ہے، تبھی اس کے لئے کریٹیسزم کے کچھ پوائنٹ آئے ہیں اور عوام ان کو کریٹیسائز کرتی ہے۔ یہ ایک اچھا قدم ہے۔ ہنسل صاحب اور محکمہ ریلوے کو اسے بالکل پوزیٹیو میں لینا چاہئے، میں ایسی امید کرتا ہوں۔ جو سرکار کام کرتی ہے، نقطہ چینی بھی اسی کے اوپر ہوتی ہے اور جو سرکار کام نہیں کرتی ہے، اس کے اوپر نقطہ چینی بھی نہیں ہوتی ہے۔

میں آپ کے توسط سے حکومت آندھرا پردیش کو اور خصوصاً مکھیا منٹری کرن کمار ریڈی کو مبارکباد دوں گا۔ مبارکباد اس لئے دوں گا کہ آندھرا پردیش کی تاریخ میں پہلی دفعہ انہوں نے آندھرا پردیش کو عوام کی امیدوں کو پورا کرنے کے لئے نہ صرف ریلوے منسٹری، بلکہ ریلوے بورڈ کو بھی مدعو کیا۔ وہاں پر انہوں نے پورے ممبرس آف پارلیمنٹ کو مدعو کیا اور جتنے پروجیکٹ آندھرا پردیش میں تھے، ان کے ڈیولپمنٹ کے لئے تقریباً سات گھنٹے تک مسلسل بورڈ کے ساتھ نمائندگی ہوتی رہی اور ٹمکشن چلتی رہی۔ اس کے لئے خصوصاً

†[Transliteration in Urdu Script.

میں محکمہ ریلوے اور ریلوے بورڈ کا اور خصوصاً چیف منسٹر صاحب کا بہت شکریہ ادا کروں گا۔

میں اپنے آپ کو صرف آندھرا پردیش کے ریلوے پروجیکٹ تک محدود رکھ کر اپنی تقریر کو ختم کروں گا۔

ڈپٹی چیئرمین صاحب، آپ کے توسط سے میں یہ گزارش کروں گا کہ آندھرا پردیش میں بورٹھائٹور نظام آباد کی جو پروجیکٹ لائن ہے، وہ تقریباً 17 سال

سے ہینڈنگ میں رکھی ہوئی ہے۔ مجھے ایسی امید ہے کہ ریلوے منسٹر اور ریلوے بورڈ اس کو جلد سے جلد پایہ تکمیل تک پہنچانے کی کوشش کریں گے۔ ہم نے ایک مطالبہ کیا تھا کہ حیدرآباد سے ایک ہلٹ ٹرین تروپتی کے لئے چلائی جائے۔ اس ہلٹ ٹرین سے تیزی سے مسافروں کو کم وقت میں دور تک سفر کرنے میں آسانی ہوگی۔ میں سمجھتا ہوں کہ وزیر موصوف اس طرف اپنی توجہ دیں گے۔ دوسرا میں جاننا چاہتا تھا کہ جو ریلوے لائن نیو-کریمنگر سے حیدرآباد جاتی ہے، اگر وہ واپا سڈھی پیٹ جاتی ہے، اس سے ایک تو فاصلہ کم ہوگا، لوگوں کو آنے میں کرائے کی کمی نافذ ہوگی اور فاصلہ طے کرنے میں بھی تقریباً چار گھنٹے کا سہ ہجے گا۔

دوسرا، جو والتھیر ڈویژن ہے، وائی-زاگ ڈویژن ہے، ان کے بلرے میں، میں آپ کے ذریعے ایک درخواست کروں گا۔ یہ مطالبہ آندھرا پردیش کی عوام کا ہے اور وہ ان کے بزنس ایسوسی ایشن چلانے والے بزنس مین کا ہے۔ ان کا بزنس کا تعلق ہے اور ان کے ہیڈ آفیسز حیدرآباد میں ہیں۔ ریلوے کے آفیسز پہلے کولکاتہ میں تھے، اب بھونیشور میں ہیں۔ بزنس کلاس کے ان لوگوں کو آنے جانے اور ریلوے سے سمبندھت دیگر ٹیلنگ میں روزانہ کافی مشکلیں ہوتی ہیں۔ اس لئے، ان

کا یہ مطالبہ ہے کہ والٹئر ڈویژن کو آندھرا پردیش کے اندر ساؤتھ سینٹرل ریلوے میں ملایا جائے، تو کالی اچھا ہوگا۔

میں اس کے ساتھ ہی ساتھ آپ سے یہ بھی انورودھ کروں گا کہ حیدرآباد کے اندر ایم ایم ٹی۔ کا جو اسکیٹل فیز ہے اور اس کے لئے ریلوے اور مرکزی سرکار کا جو معاملہ ہے، اس میں نیشنل ڈفکٹس آرہی ہے۔ مجھے کافی امید ہے کہ پبلک کو مدنظر رکھتے ہوئے، شہر کی پوپولیشن کو مدنظر رکھتے ہوئے آندھرا پردیش کی گورنمنٹ نے مطالبہ کیا ہے کہ اس میں جلد سے جلد مرکز سے نیشنل اسمٹنٹ دیا جائے اور وہ بابہ تکمیل کو پہنچے۔ اس کے پورا نہ ہونے کی وجہ سے شہر حیدرآباد کی عوام کو کافی زیادہ پریشانی ہو رہی ہے۔

سر، میں آپ کے توسط سے ایک اور اپیل کرنا چاہتا ہوں۔ درنتو ایکسپریس، جو سکندرآباد سے چل کر دہلی کو آتا ہے، اس کو روزانہ بیس پر چلایا جائے، کیوں کہ حیدرآباد سے دہلی آنے کے لئے فاسٹسٹ فاسٹ ٹرین صرف درنتو ایکسپریس ہی ہے۔ میں آپ کے ذریعے وزیر موصوف سے مطالبہ کروں گا کہ اس ٹرین کو سکندرآباد سے روزانہ کی بنیاد پر چلایا جائے۔

سر، میں آپ سے اور یہ ریکویسٹ کروں گا کہ سکندرآباد سے اجمیر تک جو ٹرین جاتی ہے، اس سے ایک مقنس مقام کو حیدرآباد سے جوڑا گیا ہے۔ حیدرآباد کو جانے کے لئے تروپتی ہو یا بھدر اچلم ہو یا ایسے کئی مقامات ہوں، وہاں ٹرین جاتی ہے، میں اس کا خیر مقدم کرتا ہوں۔ ہر مذہب کو ماننے والے، ہر عقیدے کو ماننے والے اور زیارت کرنے والے اجمیر شریف کو جاتے ہیں، لیکن آج کل وہ ٹرین حیدرآباد سے ہفتے میں ایک دو بار ہی چلتی ہے۔ میں وزیر موصوف سے آپ کے توسط سے یہ مطالبہ کروں گا کہ اس ٹرین کو روزانہ کی بنیاد پر چلایا جائے

اور اس کے اندر جنرل پبلک کے لئے جو کمپارٹمنٹس ہیں، ان کی تعداد زیادہ کی جائے۔

سر، میں نے اس سے پہلے بھی اسپیشل مینشن کے ذریعے اس ہاؤس سے ایک مطالبہ کیا تھا کہ جو ضعیف افراد ہیں، ان کو ریلوے اسٹیشنس پر سیڑھیاں چڑھنے میں تکلیف ہوتی ہو، جو تقریباً ہر بڑے اسٹیشنس پر ایکسیلیٹر کا انتظام کرایا جائے۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔ تو اس سے ان کو سہولت ہوگی۔ سر، میں آپ سے یہ خواہش کروں گا کہ۔۔۔

شری اپ سبھا پتی: آپ کے سات منٹ پورے ہو گئے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ ٹھیک ہے، ایک منٹ اور لے لیجئے۔

جناب محمد علی خان: سر، میری ایک اور بات ہے کہ اجمیر سے بندوبست کے بیچ ایک نئی ٹرین چلائی جائے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I know that. ... (Interruptions)... Your own leader has decided this, not me. ... (Interruptions)... No, no, only seven minutes. Everybody will get only seven minutes. That has been decided. There is no exception to that.

جناب محمد علی خان: سر، اندھرا پردیش کے چیف منسٹر نے اس میٹنگ میں بہت مطالبے رکھے تھے۔ پہلی دفعہ ریلوے بورڈ اندھرا پردیش میں ریلوے وزیر کے ساتھ بیٹھی تھی، جس میں ایم پیز کے ساتھ بھی ملاقات ہونی تھی اور اس میں کافی سارے پروجیکٹس کو امپورٹنس کے ساتھ افروز دیا گیا تھا۔ میں آپ کے دوا را ریلوے منسٹر سے مطالبہ کروں گا کہ۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You make your demands. Only one more minute has left.

† [Transliteration in Urdu Script.]

† جناب محمد علی خان: سر، میں چاہتا ہوں کہ محکمہ ریلوے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ ریلوے محکمہ، اس کو پایہ تکمیل تک پہنچائے۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ اس کے لئے آپ کو کوئی تکلیف نہیں ہوگی۔

میں اپنی تقریر ختم کرنے سے پہلے پھر ریلوے منٹری سے یہ خواہش کروں گا کہ اس دیش کے کسان جو ہیں، وہ اپنی کھیتی باڑی کو کام میں کافی محنت کرنے ہیں۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔

شری اپ سبھا پتی: ہو گیا۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ آپ کا ٹائم پورا ہو گیا۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

جناب محمد علی خان: سر، میں وزیر ریلوے سے مطالبہ کروں گا کہ کسانوں میں فرٹیلانڈز پہنچانے کے لئے جو ویگنس کا انتظام ہوتا ہے اور ہر ریاست میں جو انتظام ہوتا ہے، وہ صحیح ٹائم پر کرنا چاہئے۔ اس دیش کے کسان، جو اس دیش کی ترقی کے لئے۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔ بہت کام کرتے ہیں، ان کو سہولتیں ملنی چاہئے۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, now please conclude. ... (Time-bell rings)... That's all. Your time is over.

† جناب محمد علی خان: سر، آپ نے مجھے بولنے کا جو سہ دیا، اس کے لئے میں آپ کا شکریہ ادا کرتے ہوئے ایک بار پھر وزیر موصوف کو اور خصوصاً شریمنی سونیا گاندھی جی کو مبارکباد دوں گا۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔ تاریخ میں اندھرا پردیش کے ایک منسٹر۔۔۔ (مداخلت)۔۔۔

(ختم شد)

श्री उपसभापति : मोहम्मद अली खान जी, आप बैठिए। अब यह रिकॉर्ड पर नहीं जा रहा है। ...*(व्यवधान)*... It is not going on record. अब आप बैठिए। Nothing more will go on record. ...*(Interruptions)*... It is not going on record.

SHRI JOY ABRAHAM (Kerala): Mr. Deputy Chairman, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget, 2013-14. I welcome the maiden budget presented by Shri Pawan Kumar Bansal, hon. Railway Minister in the Lok Sabha. We, the people of Kerala, have certain reservations on the budget. We were pained because we were let down. We have protested. Everybody, including the members belonging to the UDF, LDF, our Chief Minister and all of us together protested. We sought the intervention of the hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh and the UPA Chairperson, Shrimati Sonia Gandhi. While replying to the debate in the Lok Sabha, Shri Bansal Ji has made certain amends. He has declared a few more trains. He gave certain assurances also so, on behalf of the people of Kerala, I thank Shri Bansalji. But the fact is that we are not fully satisfied.

We have sought a Peninsular Railway Zone. That demand was not conceded. We have asked for two coaching terminals — one at Kottayam, and the other at Nemom. Those terminals were declared in the previous Railway Budget. We have also asked for a coach factory at Palakkad. Then, a wagon factory at Alappuzha; and a wagon component factory at Cherthala. We do hope that Shri Bansalji will consider these demands favourably in the coming months.

The people of Kerala have certain peculiar problems. Kerala is in the South of India. As pointed out by my colleagues earlier, lakhs of Keralites are working in different parts of India. About 25 lakh migrant workers from Bihar, North East and Odisha are coming to Kerala for work. Lakhs of people used to come to Kerala and go out to other States regularly. Besides this, lakhs of pilgrims visit Sabarimala shrine every year so, this is a peculiar problem for Kerala. We want long distance trains. But we have no infrastructure. Our railway lines are not double lines. The doubling of line from Mangalore to Trivandrum should be completed as early as possible.

Again, Shri Bansal Ji has given priority to the railway safety and security in his budget. In several paragraphs of the Railway Minister's speech, he has declared certain measures for the safety of the passengers, especially the women passengers. Recently, the Southern Railway has announced a reform that the ladies' compartment

6.00 P.M.

should be in the middle of the train, neither in the front nor in the rear. It should be in the middle of the train so that ladies' compartment has proximity to the railway stations especially during the stops at night. I think this is a welcome measure. This can be adopted throughout India by the Railways for the safety of our women folk.

Regarding catering, the Railway Minister has dealt with it in paragraphs 29 and 30. Four suggestions have been made. One, arrangement with food testing laboratories for effective quality control. It is a welcome measure. Secondly, State-of-the-art base kitchens to be set up in railway premises for better monitoring of quality of meal. This is another welcome measure. Thirdly, ISO certification for all base kitchens, and fourthly, a centralized catering services monitoring cell with a toll free number. But merely announcing a toll free number will not solve the problem. Recently, the Railways have prohibited the vendors from entering the coaches and platforms for selling food articles. Now it is entirely the duty of the Railways to take care of the food needs due to passengers. All our passenger trains are not provided with pantry cars. So, catering in the trains is a serious problem. I had recently put a question to the Railway Minister requesting him to consider entrusting the task of catering service to Kudumbasrees and SH Group's.

I would like to make one more suggestion. This is for the whole House. In trains where pantry cars are there, coffee and tea are served only with sugar. The number of diabetic patients, whether older people or middle aged people, is increasing. Therefore, I request the hon. Minister to give instructions for serving coffee and tea without sugar also. This will help millions of diabetic patients. With this suggestion, I conclude my speech. Thank you.

श्रीमती बिमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश) : उपसभापति जी, भारतीय रेल भारतीय नदियों की तरह भारतीय लोगों की जीवन-रेखा है। भारतीय रेल विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है, जो लगभग ढाई करोड़ यात्रियों को प्रतिदिन अपने गंतव्य स्थानों तक ले जाती है, परन्तु जिस कुव्यवस्था का शिकार भारतीय रेल है, उसके मूल में फिजूलखर्ची, भ्रष्टाचार तथा साधनों का दुरुपयोग है। अन्यथा, जहां रेल में पैर रखने की जगह नहीं होती, वहां रेल घाटे में चली जाए, यह सोचा भी नहीं जा सकता।

उपसभापति महोदय, रेल मंत्री ने कांग्रेस की रीत निभाते हुए बजट से पहले ही किराए बढ़ा दिए। ये किराए 10 सालों के बाद बढ़ाए गए, परन्तु अगर ये संसद की सहमति से बढ़ते, तो अच्छा रहता। यदि रेल मंत्री बजट में किराया बढ़ाते, तो वे तरह-तरह के उपकरण नहीं

[श्रीमती बिमला कश्यप सूद]

लगा पाते। रेल के घाटे को पूरा करने के लिए भ्रष्टाचार को रोकना चाहिए और अन्य उपाय करने चाहिए। घाटा कम करने के लिए गरीब जनता का खून चूसा जाए, इसका भारतीय जनता पार्टी विरोध करती है। अमीर लोग तो हवाई जहाज से यात्रा करते हैं या अपनी गाड़ियों से यात्रा करते हैं, परन्तु भारत का गरीबजन रेल में जाता है, क्योंकि रेल का किराया सस्ता है। जनता को बढ़ा हुआ किराया देना भी बुरा नहीं लगेगा, यदि यात्रियों को सुविधाएं हों, शौचालय साफ-सुथरे हों और सुरक्षा हो। पिछले दिनों एक वृद्ध कपल को रेल पुलिस ने धक्का दे दिया, जिससे महिला तो उसी समय ट्रेन के नीचे आकर मर गयी और वृद्ध भी जख्मी हो गया। उपसभापति महोदय, मैं इस संबंध में रेल मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि उन कर्मचारियों को क्या सजा हुई? क्या रेल कर्मचारी आज इतने संवेदनहीन हो गए हैं?

आप जब रेल मंत्री बने तो हम बहुत खुश हुए कि कोई उत्तर भारत से रेल मंत्री बना है। आप चंडीगढ़ से हैं, जो कि हिमाचल प्रदेश से लगा हुआ है। हिमाचल प्रदेश के लोग चंडीगढ़ को अपना मानते हैं। जब रेलवे बजट आया, तो हिमाचलवासी टीवी पर नजरें गड़ाये इस उम्मीद में बैठ कर आपका भाषण सुनते रहे कि हिमाचल प्रदेश का नाम भी बजट में आएगा, परन्तु पूर्व रेल मंत्रियों की तरह आपने भी हिमाचल प्रदेश को इग्नोर कर दिया।

मंत्री जी, हम तो आपके पड़ोसी हैं, कुछ तो पड़ोस का ध्यान रखा होता। जब रेल बजट पेश होता है तब भेदभाव नहीं होना चाहिए। सभी प्रदेशों को रेल बजट में स्थान मिलना चाहिए। परन्तु अफसोस के साथ कहना चाहूंगी कि सभी पहाड़ी क्षेत्रों की अनदेखी की जाती है।

हिमाचल बहुत सुंदर है। हिमाचल के कुछ स्थानों की तुलना स्विटजरलैंड से की जाती है। हिमाचल का जिला किन्नौर और लाहुल-स्पीति का भाग तिब्बत से लगता है, जो कि चीन में है। चीन ने रेल लाइन और एयर बेस बॉर्डर तक बना लिए हैं। भारत के लिए हिमाचल प्रदेश का सामरिक दृष्टि से भी बहुत महत्व है। परन्तु सरकार इस तरफ बिल्कुल भी ध्यान नहीं दे रही है। हिमाचल में कालका-शिमला टॉय ट्रेन और पठानकोट जोगिन्दर नगर रेल लाइन अंग्रेजों के समय की है। 66 साल की आजादी के बाद केवल मात्र 44 किलोमीटर ही रेल लाइन बिछी है। नवम्बर, 2003 में कालका-शिमला रेल मार्ग के 100 वर्ष पूरे होने पर तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने शिमला में एक भव्य समारोह करके उक्त रेल को हैरिटेज का दर्जा दे दिया था। 2008 में कालका-शिमला रेलवे को विश्व धरोहर स्थल के रूप में घोषित किया गया। उपसभापति महोदय, शिमला रेल मार्ग में 103 सुरंगें हैं, आज तक जिनकी मरम्मत का कार्य भी नहीं हुआ। चण्डीगढ़-बड़ी तथा भनुपती-विलासपुर-वेरी नई रेल लाइनों का निर्माण कार्य जो क्रमशः रेलवे बजट 2007-08 और 2009-10 में शामिल किया गया था। वर्षों पुरानी मांग जोगिन्दर नगर मण्डी होकर शिमला और विलासपुर-मनाली लेह नई लाइनों को बिछाने की मांग क्या कभी पूरी होगी, मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहती हूं? अब तक केन्द्र सरकार हिमाचल में रेल विस्तार को लेकर कहती रही है कि रेल मंत्रालय कांग्रेस के पास नहीं है, परन्तु अब तो

रेल मंत्रालय आपके ही पास है। इस बजट में भी हिमाचल रेलवे से अछूता रहा और अंग्रेजों द्वारा बनाई नैरो गेज लाइन पर दौड़ती ट्रेन अब तो हांफने लगी है। भारतीय रेल का सफर कब हिमाचल वासी कर सकेंगे, इसी का इंतजार है। आपने कहा कि सर्वे हो रहा है। 2007 से ही सर्वे हो रहा है, 5 वर्ष हो गए। अभी कितना समय सर्वे में और लगेगा।

उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ सुझाव देना चाहूंगी। रेलवे स्टेशनों पर शौचालयों की तरफ ध्यान देना होगा। इसके लिए सुलभ शौचालयों के बारे में सोचा जा सकता है। पीने के स्वच्छ पानी की और साफ-सफाई की व्यवस्था ठीक हो। रिक्त स्थानों को भरने की आपने बात की है, परन्तु उन्हें संवेदनशील बनाने की भी जरूरत है। जो भर्तियां हों उनको संवेदनशीलता की ट्रेनिंग देनी चाहिए। रेलवे स्टेशनों पर भी एयरपोर्ट की तर्ज पर प्राइवेट लोगों को अपने स्टोर खोलने की इजाजत दी जाए। इससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी और स्टेशन साफ-सुथरे भी हो जाएंगे।

सुश्री ममता बैनर्जी, जब रेल मंत्री थीं, तब विजन 2020 की चर्चा सामने आई थी। वह बिल्कुल सही विचार था। विजन 2020 के तहत दस वर्षों में 14 लाख करोड़ रुपए हर वर्ष खर्च होने थे, यानी 1.4 लाख करोड़ हर वर्ष के लिए। रेलवे की कुल आमदनी एक लाख करोड़ है। इस आय को बढ़ाने के लिए भ्रष्टाचार पर काबू पाना होगा। महिलाओं की सुरक्षा पर विशेष ध्यान देना होगा। रेल में जो भोजन, वेज खाना 82 रुपए में मिलता है, उस भोजन का मूल्य 30 रुपए से अधिक नहीं है। उसे भी ठीक करना चाहिए। विकलांगों पर सर्वे करने पर पाया गया कि ट्रेन में सीट नहीं मिलने पर 40 प्रतिशत विकलांग मुसाफिरों को टिकट रद्द कराना पड़ता है। सरकार ने उन्हें सहूलियतें देने की जगह टिकट रद्द करने पर चार्ज बढ़ा दिए। माल भाड़ा बढ़ने से लोहा, सीमेंट आदि सभी महंगा होगा। रेल भाड़ा 6 प्रतिशत बढ़ने से महंगाई 10 प्रतिशत तक बढ़ जाएगी। रेल की आमदनी बढ़नी चाहिए, इसके लिए रेल उपकरणों को विश्व बाजार में लाया जा सकता है।

अन्त में, एक मांग रेल मंत्री जी से करना चाहूंगी कि हिमाचल में कालका शिमला में मोनो रेल चलाई जाए। इससे न ही पहाड़ काटने पड़ेंगे, न ही पर्यावरण को नुकसान होगा। स्विटजरलैंड में बर्फ से ढके पहाड़ माउंट टिटलिस तक मोनो रेल जाती है। ऐसी व्यवस्था आप कर पाए तो आपका नाम स्वर्णिम अक्षरों में लिखा जाएगा। एक मांग में बहुत बार कर चुकी हूँ। जो नंगल-ऊना ट्रेन जाती है, वह अब अम्ब तक जाने लगी है। परन्तु उसमें फर्स्ट ए.सी. की बोगी लगाई जाए। इसी ट्रेन में बहुत रश होता है, जिसके कारण इसमें ज्यादा डिब्बे लगाए जाएं। साथ ही इस ट्रेन के अंदर भी बहुत गंदगी रहती है, इसलिए उसकी सफाई पर विशेष ध्यान दिया जाए। धन्यवाद।

SHRI PANKAJ BORA (Assam): Thank you very much, Mr. Deputy Chairman, Sir. I rise to speak in support of the Railway Budget. My compliment goes to the hon. Railway Minister because after quite a long time, we have observed a non-

[Shri Pankaj Bora]

State specific Budget encompassing the entire country. You find mention of Kashmir, Kanyakumari, Gujarat, Ledo, Manipur, Arunachal and all parts of the country in this Budget. Thank you, Mr. Railway Minister. You have really shown the integrating effect the Railway will have on the Indian sub-continent, and your Budget reflects it. I compliment once again.

I will now come to some salient points regarding the Budget. Because of constraint of time, I don't want to repeat. In this Budget, there is no hike in passenger fares, but freight fare is high and this is needed and there are about 1,047 million tonnes freight loading estimated during 2013 and 2014. The Railway Minister needs a compliment that we have joined one billion tonnes freight club like other countries like China, Russia etc. Mr. Railway Minister, you have allocated Rs. 63,363 crores for security of railway passengers, especially woman passengers. You have raised four companies of woman RPF personnel and another eight have to be raised. I once again pay compliments to you. You have announced about 67 new Express trains and 26 new passenger trains, and eight DEMU services and five MEMU Services. I compliment once again. In the Budget, you have reduced dividend from five to four per cent. It is sound economics. The Finance Minister should be complimented. Then there are sub-urban trains in other parts of the country, and then you have gone for Indian Railways Institute of Financial Management to be set up for better management of finance at Secunderabad. This is another welcome step. Then the Forged Wheel factory at Rae Bareilly. Some hon. Members from the Opposition always try to pick up as if it is some where in other planet. No; my friends from the Opposition, Rae Bareilly is very much in India and very much in Uttar Pradesh. So, it is part of India; the Budget covers it. Now, the Railway energy management company is to be set up to harness solar and wind energy. This is needed because we want to make 1000 crossings to be energised by solar power. So, that is also needed. Then, topping that, 1.51 lakh vacancies to be filled up is a very welcome step and I compliment the Railway Minister for that. I also compliment him for free Wi-Fi, e-ticketing, next generation e-ticketing system, train protection warning system, elimination of more than 10,000 unmanned level crossings are all very welcome steps. Having said that, I want to compliment the Railway Minister for providing certain amenities for Assam in the North-East and for the North-East Frontier Railway. Some projects of national importance that has been given importance too are Harmati-Naharlagun new line, Gauge conversion of Lumding-Silchar and Rangia, Rupai-

Parasuramkunda new line project. Then again I compliment the Railway Minister for setting up skilled development centres and we are fortunate that NF Railways will have five centres in Agartala, Dimapur, Imphal, Katihar, Lumding and Naharlagun. There are some on-going projects like Changrabandha-New Coochbehar new line, Dudhnooi-Mendipather new line etc. There are targets for new lines in NF Railway, that are proposed to be completed in 2013-14. And, North Lakimpur-Murkongselek gauge conversion.

Coming to doubling, I again complement the hon. Railway Minister for announcing the new New Bongaigaon-Kamakhya *via* Rangiya, because there is no double line in entire Assam. Then, survey has been proposed for only two lines. And, there are some projects of national importance like joining of Bogibeel, etc.

Having said that, hon. Railway Minister, I will be failing in my duty if I do not bring to your kind notice about certain great omissions.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Do it quickly. You have only two more minutes.

SHRI PANKAJ BORA: Now, there are no electrified routes in Assam. There are no surveys for new lines. There are no production units of locomotives, wagons or coach manufacturing factories. We need a locomotive unit at Guwahati, as announced in last year's Budget. Then, DEMU rakes needs to replace conventional rakes. Then, there should be some new sub-urban trains and also certain long-distance trains like Duronto, Shatabdi, etc., which have never been given to us. While speaking on the last year's Budget, I spoke about the same thing.

Sir, I, now, come to the crux of the matter. Hon. Railway Minister, you had announced that you are giving money to the N.F. Railways. But, I would like to bring to your kind notice which needs rectification. The Plan outlay for 2013-14 for N.F. Railway is Rs. 2,783.80 crores, whereas, it was Rs. 3,169.41 crores in 2012-13 Budget. It means, there is a reduction by Rs. 385 crores. This should be rectified. Secondly, I talk about doubling...*(Time-Bell rings)*...I will conclude, Sir. For doubling, you had given Rs. 826 crores last year, but in this year's Budget you have given Rs. 121.25 crores. This is I am talking about the North-Frontier Railways. It has come down from Rs. 826 crores to Rs. 121 crores. So, I request the hon. Railway Minister to kindly rectify this and increase the Budget.

Overall, it is a good Budget. I thank you once again.

SHRI A.V. SWAMY (Odisha): Sir, I am proud to be an Indian and most fortunate to be a native of the land of Lord Jagannath, officially known as Odisha. Sir, millions of people, across the world, throng at Puri on Rath Yatra to pray for the blessings of Lord and atone their sins. I stand up today to seek correction of aberrations in provision of most important limb of development — the Railway network in Odisha — from Shri Pawan Kumar Bansal. He would respond, I am sure, in the spirit of Lord Jagannath, in being generous to devotees seeking grace.

His disclosure that he was under compulsion to take a special loan of Rs. 3,000 crores from the Ministry of Finance during 2011-12 to overcome resource constraint and clearing it up along with interest is prizeworthy and he deserves the nation's loud cheers.

I am confident that he would not be hesitant to take up any essential projects on the ground of resource constraint. Unfortunately, the attitude of the Centre towards Odisha's need for Railways ever since Independence has been an unbroken history of continuous neglect and even humiliation.

I would like to present that the East-Coast Railways earns Rs. 14,000 crores per annum. Its Operating Ratio being 45%, 55% of it of revenue earned as surplus which works out Rs. 7,700 crores which is available for reinvestment in development of railway network in this backward region of Odisha.

Odisha's railway density is only 14.60 as against the adjoining State of Bihar, which has 39.90, Jharkhand, which has 35.30, and West Bengal, which has 43.40. The allocation made for 2013-14, is only Rs.846 crores, which is not even 10.8 per cent of the earnings of Railways from this region. This means that the money earned from a poor State that has been demanding Special Category treatment, is being siphoned out to other comparatively developed areas.

Sir, Odisha is a backward State, with a shamefully high percentage of people living below the poverty line, and with 38.76 per cent of SC and ST population *i.e.* scheduled caste (16.35%) and schedule tribe (22.13%) population. Seven out of the 30 districts do not have any railway lines. Of these, two, Nowrangpur and Malkangiri, fall in the KBK area with the least railway density in the country, and they also happen to be the poorest; they figure among the five least literate regions of the country. In the absence of railway communication for social interaction, which has hindered necessary growth coupled with extreme poverty, it has made these

bordering districts, with Chhattisgarh in the west and Andhra Pradesh in the south, the capital of Naxalism in the country.

Despite warning of the new President, Shri Pranab Mukherjee, in his acceptance speech, that the country's priority should be to contain Naxalism and terrorism — which he described as the 'Fourth World War' and his call for a fresh look at our conventional paradigm of development — it is surprising that the Government has failed to take note of area-specific development action plan to remove regional imbalances in the most backward area like the KBK region and in allocating adequate support for communications.

Sir, it is still shocking that despite so many new railway projects elsewhere, not a single new railway project has been given to this disturbed area, more particularly to KBK districts.

There is a deep frustration, Sir.

Kindly allow me a minute or two more. I am not speaking from newspapers. I belong to that area.

There is a deep frustration at the attitude of the Centre towards Odisha after Independence. I am sometimes driven to feel that, perhaps, we would have been better-off in railway communications, had the British continued to rule. That such a feeling should come from a person who had participated in freedom struggle from the age of 12 might sound shocking. But, that is the level of our frustration today. ...*(Time-bell rings)*... I am a native of Nowrangpur which was the epicenter of freedom struggle...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Only one minute more.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, please.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Six minutes are over. Only one minute more.

SHRI A.V. SWAMY: Please. One minute more, Sir. This is not something which I am reading from a newspaper.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. You finish in one minute.

SHRI A.V. SWAMY: Sir, I am a native of Nowrangpur, which was the epicenter of freedom struggle in the 1942 Quit India Movement, and now one of the district

[Shri A.V. Swamy]

headquarters of the KBK region. As a school student, I wrote essays, in the late '30s, on railways even without seeing a railway line. Even today, ironically, my grand children do the same thing, since the Nowarangpur district is still untouched by the Railways after 75 years.

A proposal for covering the present 'War Zone' of KBK from Kantabanji, Khariar, Ampani, Nowarangpur, Jeypore, Malkangir and Bhadrachalam in (A.P.) was sanctioned by the then British Government in the year 1934 which has been put into cold storage. I am sure, the Railway Minister will bring this 79 year-old project initiated by the British and take up on war footing as it is the '4th World War Zone'.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your time-limit is over, your speech will not go on record. You may speak on some other occasion. Mr. Swamy, please take your seat, it is not going on record. Everybody has agreed to the time-limit. Why do you not agree? Please sit down. ...*(Interruptions)*... I have called Mr. Nandi Yellaiah to speak. I am not giving concession to anybody today. I have to be very strict today. ...*(Interruptions)*... Mr. Nandi Yellaiah, you may proceed now.

श्री नंदी येल्लैया (आन्ध्र प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, 17 साल के बाद this is the first time कि हमारी चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी और भारत के प्रधानमंत्री डा. मनमोहन के आशीर्वाद से रेल बजट पेश करने का मौका रेल मंत्री कांग्रेस के बंसल साहब को मिला।

सर, आज तक जितने भी रेल मंत्री बने, वे बिहार से ज्यादा बने और बंगाल से बने। लोगों का यह आरोप है कि जो भी रेल मंत्री बनता है, उसी के पास पूरा सामान चला जाता है, लेकिन बंसल साहब चंडीगढ़ से आते हैं। न उनके पास हरियाणा है, न पंजाब है, क्योंकि कुछ लोग बिहार को चले गए, उसके बाद फिर बंगाल को चले गए। सर, मैं जानता हूँ कि रेल बजट के बाद जनरल बजट आता है। सभी लोगों की निगाहें आपके रेल बजट पर रहती हैं, जैसे एक गाना भी है--

"नन्हे मुन्ने बच्चे तेरी मुट्ठी में क्या है?"

सर, आप तो हंस रहे हैं। Sir, do you understand Hindi? तो जब रेल मंत्री का बॉक्स खुलता है, तो लोक सभा और राज्य सभा में सभी लोगों की निगाह उस पर रहती है कि मेरा प्रपोजल उसमें है या नहीं। सर, बंसल साहब हरेक आदमी को खुश करना चाहते थे, हरेक रेल मंत्री यह चाहता है और कहता है कि आप सभी लोगों के प्रति मुझे हमदर्दी है, लेकिन मेरे पास गुंजाइश नहीं है।

*Not recorded.

सर, रेल विभाग बहुत इम्पोर्टेंट विभाग है। मैं पांच बार लोक सभा का सदस्य रहा। I have contested eight times, लेकिन बदकिस्मती से उसमें तीन बाइ-इलेक्शन थे। श्री पी.वी. नरसिम्हा राव के समय मैं पांच साल सदस्य रहा और मैडम सोनिया गांधी के समय मैं भी मैं पांच साल सदस्य रहा। सर, मैं यह नहीं कहूंगा कि अब मेरा लोक सभा से क्या लेना-देना है? मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, मेरा पोलिटिकल करियर वहीं से शुरू हुआ। मैं वहां से आठ बार लोक सभा चुनाव में खड़ा हुआ, तो उस क्षेत्र का ध्यान रखना, उसके डिवेलपमेंट के बारे में सोचना हमारा फर्ज है। सर, इन्दिरा गांधी जी के मेदक से कान्टेस्ट करने के बाद वहां के श्री बागा रेड्डी, मदन मोहन, रामचन्द्रा रेड्डी ...(व्यवधान)... सर, मुझे बोलने दीजिए।

श्री उपसभापति : आप अपनी डिमांड बोलिए, नहीं तो टाइम खत्म हो जाएगा।

श्री नंदी येल्लैया : सर, मैं इसीलिए कह रहा हूँ कि अगर अभी बंद करना है, तो मैं कल बात करूंगा। Tomorrow I will speak.

सर, मैं सीनियर मेंबर हूँ, कृपया मेरा थोड़ा ख्याल रखिए। ...(व्यवधान)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You make your demands.

श्री नंदी येल्लैया : सर, जब जनता पार्टी की सरकार थी, मोरारजी देसाई प्रधानमंत्री थे, उस समय डा. एम. चेन्नारेड्डी, वहां के मुख्य मंत्री ने श्रीमती इंदिरा गांधी से एक ख्वाहिश की कि आप मेदक से आई हैं, मेदक से आपने कान्टेस्ट किया और प्रधानमंत्री बन गयी हैं। हमने उनसे रिक्वेस्ट की कि उस एरिया के विकास के लिए, डेवलपमेंट के लिए रेल लाइन तो होनी ही चाहिए। उसके बाद 11 किलोमीटर की लाइन तेलापुर टू पटनचेरू बनी। यह बदकिस्मती है कि जब जॉर्ज फर्नान्डीज रेलवे मिनिस्टर थे, उन्होंने आने के बाद यह कहकर कि यह वायबल नहीं है, इसे बंद कर दिया। उसके बाद मनोहराबाद टू कोट्टापल्ली वाया सिद्धीपेट की 4 किलोमीटर रेलवे लाइन सैंक्शन हुई और प्लानिंग कमीशन ने उसे क्लीयर किया। उसके बाद मैंने श्रीमती सोनिया गांधी जी से रिक्वेस्ट की कि यह बैकवर्ड एरिया है, इसके पहले मैडम इंदिरा गांधी जी ने भी वहां से कान्टेस्ट किया था, वह प्रोजेक्ट बंद हो गया है, मैंने उनसे वहां के लिए कुछ और फंड देने के लिए रिक्वेस्ट की। सर, इस साल के बजट में 20 करोड़ रुपये वहां के लिए अलॉट किए गए, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। महोदय, श्री के.जे. सूर्य प्रकाश रेड्डी साहब रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री हैं। इनके पिताजी वहां से चीफ मिनिस्टर थे। इसीलिए मैं दोनों को धन्यवाद देता हूँ। हमारी रिक्वेस्ट है कि ...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : आप जल्दी अपनी रिक्वेस्ट बताइए, टाइम कम है। 6 मिनट हो गए हैं, आप जल्दी समाप्त कीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री नंदी येल्लैया : हमारी चेयरपर्सन ने हमें वह दिया। ...(व्यवधान)... सर, हमारी एक डिमांड है कि मनोहराबाद टू कोट्टापल्ली वाया सिद्धीपेट के लिए, इसके लिए हमें ज्यादा संघर्ष करना पड़ेगा। दूसरा, सेकेंड फेज में पटनचेरू टू संघारेड्डी का केवल 22 किलोमीटर का डिस्टेंस है।

[श्री नंदी येल्लैया]

तेलंगाना के एरिया में, आंध्र प्रदेश के अंदर, जितने रेलवे के डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर्स हैं, उनके अंदर ऑलरेडी सारे रेलवे स्टेशंस हैं, केवल संघारेड्डी को छोड़कर। हम चाहते हैं कि आप आंध्र प्रदेश से रेल मंत्री बने हैं, मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि आंध्र प्रदेश के होने के नाते इसमें आपका भी स्वार्थ होना चाहिए। वह मेरा प्रदेश है, यह सोचकर उस ओर आपको थोड़ा ध्यान देना चाहिए, वह केवल 22 किलोमीटर का डिस्टेंस है। MMTS, Phase-II के लिए अधिक धन दिया जाए ...**(समय की घंटी)**... इसके अलावा लास्ट बजट में जो आदर्श रेलवे स्टेशन मल्कानगिरी, कामारेड्डी, रघुनाथपल्ली, कोठागुडम और गुंटुर सेशन हुए हैं, उनके संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि "जो वादा किया वो निभाना पड़ेगा।" या पवन कुमार बंसल जी को निभाना पड़ेगा या श्री के.जी. सूर्य प्रकाश रेड्डी जी को निभाना पड़ेगा या हमने जो प्रॉमिस किया है, हमें निभाना पड़ेगा। आदर्श रेलवे स्टेशन ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : सात मिनट बोलने का वायदा आपने भी किया था, वह आपको निभाना पड़ेगा। अब आप बैठिए। ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : कामारेड्डी और मल्कानगिरी को आदर्श स्टेशन बनाने का वायदा किया था...**(व्यवधान)**... मल्कानगिरी, जहां से हम चुनाव लड़ते हैं। ...**(व्यवधान)**... मल्कानगिरी, कामारेड्डी और उसके बाद ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is not going on record. बस हो गया। मंत्री जी कुछ करेंगे।

श्री नंदी येल्लैया : *

श्री बिश्वजीत दैमारी (असम) : धन्यवाद सर, इस रेल बजट के ऊपर जो चर्चा चल रही है, उसमें आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। ...**(व्यवधान)**...

श्री उपसभापति : नंदी येल्लैया जी, आप बैठिए। आप बाकी लिखकर दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

श्री नंदी येल्लैया : *

श्री उपसभापति : सबके लिए एक जस्टिस है। ...**(व्यवधान)**... It is not going on record.

श्री बिश्वजीत दैमारी : माननीय रेल मंत्री जी ने यहां पर जो बजट प्रस्तुत किया, इसमें मेरी तरफ से कोई असंतोष नहीं है। हमें संतोष है कि पूर्व की तरह, पिछले सालों की तरह इस बार भी रेलवे बजट में नॉर्थ ईस्ट के लिए कुछ प्रस्ताव रखे गए हैं, कुछ परियोजनाएं रखी गयी हैं। आज मैं रेलवे मंत्री जी को आपके जरिए सिर्फ यही अनुरोध करना चाहता हूँ कि आज से 15-16 साल पहले नॉर्थ ईस्ट के लिए बहुत सारे प्रोजेक्ट्स की घोषणा की गयी, वायदे किए गए लेकिन ये स्कीम्स, ये प्रोजेक्ट्स अब तक शुरू नहीं हुए हैं।

जो पुराने घोषणा किए हुए प्रोजेक्ट्स है, उनको भी शुरू करना जरूरी है। इनका भी माननीय मंत्री जी ध्यान रखें, यह मैं अनुरोध करना चाहता हूं। हमारे असम के बोडोलैंड से भूटान तक जाने वाली तीन लाइनों की घोषणा की गई थी और इसका सर्वे भी हो गया था, जैसे बासुगांव से भूटान के गेलिफू तक, रंगिया से भूटान के समद्रुप झंगकर तक, और आलरेडी इसका सर्वे भी हो चुका है, लेकिन आज तक इसका काम शुरू नहीं हुआ। जब भूटान में coronation प्रोग्राम हुआ था, तब हमारे भारत के प्रधानमंत्री जी भी वहां पर गये थे, उसमें उपस्थित हुये थे और पटचाला से नंगलम तक रेल लाइन एक्सटेंशन करने के लिए भूटान को कमिटमेंट देकर आये थे। भूटान के लोग हर बार हमारे रेल मंत्रालय में आते हैं, यहां के ऑफिसरों के साथ बात करते हैं, लेकिन वे यहां से निराश होकर वापिस चले जाते हैं, क्योंकि भारत सरकार की तरफ से, रेल मंत्रालय की तरफ से यह नहीं बताया जाता है कि ये प्रोजेक्ट्स कब से शुरू होंगे।

सर, आपके जरिए मैं बताना चाहता हूं कि भूटान के लोग बहुत भोले हैं, बहुत धार्मिक हैं, बहुत सीधे हैं। वे लोग सोचते हैं कि भारत के प्रधानमंत्री अगर बोलते हैं, तो यह भगवान की तरफ से बोली हुई बात है, इसलिए यह काम जरूर होगा। भूटान के लोग यह नहीं सोचते हैं कि कोई गलत वादा किया गया है। भूटान के लोग हमसे भी ज्यादा सीधे हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि यह सिर्फ भूटान के लिए ही नहीं, बल्कि भूटान के साथ भारत के लगे हुए जो इलाके हैं, जो बोडोलैंड एरिया है, वहां के लोगों के लिए भी यह लाभदायक है, क्योंकि वहां जनजाति के लोग रहते हैं, एस.सी./एस.टी. के लोग रहते हैं और वहां के जो नॉन एस.सी. लोग हैं, उन लोगों की इकनामिक कंडिशन बहुत खराब है। अगर वहां से रेलवे जुड़ जायेगा, तो वहां के लोगों को बहुत फायदा होगा। रेल मंत्रालय की तरफ से कभी-कभी यह कहा जाता है कि वहां पर रेलवे लाइन बिछाने से, वहां पर ट्रेन चलाने से भारत के रेल मंत्रालय को कोई फायदा नहीं होगा। वहां पर जितना पैसेंजर होगा, जितना माल carry किया जायेगा, उसमें नुकसान ही नुकसान भरना होगा, ऐसा हमारे रेलवे के ऑफिसर कहते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि क्या हम भारत में सिर्फ लाभ और हानि को ही ध्यान में रखकर काम करेंगे, क्या हमारा रेल मंत्रालय लोगों की सेवा के लिए काम नहीं करेगा, क्या वह सिर्फ फायदे के लिए ही काम करेगा? हमें कहीं न कहीं, कुछ जगहों पर बिना फायदा, बिना प्रॉफिट देखे, लोगों की भलाई के लिए भी काम करना होगा, लोगों की सुविधा के लिए भी काम करना होगा। इसलिए मैं आपके जरिए रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूं कि भूटान तक जाने वाले तीनों रास्तों के बारे में जो कमिट किया गया था, इसको पूरा करने के लिए फिर से सोच-विचार किया जाए। जो नई डबल लाइन की बात कही गई है बोंगाईगांव से रंगिया जोड़िए, कामाख्या तक जाने के लिए। वहां पर जो ब्रह्मपुत्र ब्रिज है, इस ब्रह्मपुत्र ब्रिज पर डबल लाइन बिछाने से रेलवे ब्रिज की समस्या आयेगी। वहां पर नेशनल हाईवे अथॉरिटी एक नया ब्रिज बना रही है, जिसमें रेलवे ब्रिज के लिए कोई प्रावधान नहीं रखा गया है। हमको पता चला है कि रेलवे ने यह कह कर कि हम खुद ब्रह्मपुत्र पर रेलवे का ब्रिज बनायेंगे, वहां

[श्री बिश्वजीत दैमारी]

पर एक्स्ट्रा ब्रिज बनाने से इन्कार कर दिया। मेरा अनुरोध है कि रेल मंत्रालय इसके बारे में अभी से चिन्ता करे कि डबल लाइन बिछाने के साथ-साथ ब्रह्मपुत्र का ब्रिज भी बन जाए अन्यथा यह अगले बीस साल में भी कम्पलीट नहीं हो पायेगा।

सर, जो सिक्योरिटी की बात है, उसके बारे में मैं अनुरोध करना चाहता हूँ और इसके बारे में मैंने लिखकर भी दिया है। मैंने कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंग में भी प्रस्ताव रखा था कि जो रंगिया रेलवे डिविजन बनाया गया है, इस रंगिया रेलवे डिविजन को पश्चिम में वेस्ट बंगाल और असम के बार्डर से श्रीरामपुर तक ले जाना चाहिए, क्योंकि यह जो असम का एरिया है, यह बहुत ही डिस्टर्ब एरिया है और हर समय वहाँ की लॉ एंड आर्डर की समस्या का जिक्र होता है। वहाँ पर संग्राम के नाम पर हर बार रेलवे को रोका जाता है। इसलिए वहाँ पर लॉ एंड आर्डर की समस्या को कंट्रोल करने के लिए रंगिया डिविजन के अंदर में रहना बहुत जरूरी है। रेल मंत्रालय के आफिसरों को बंगाल में रिपोर्ट करना पड़ता है। बंगाल से असम को फिर से कम्युनिकेशन करना पड़ता है। इसलिए ये 4-5 छोटे-छोटे रेलवे स्टेशन हैं, इन स्टेशनों को रंगिया डिविजन में लाना चाहिए। इसके साथ ही हमारे असम में सिक्योरिटी परपज के लिए रास्ता बनाने की जरूरत हो गई है, क्योंकि हर समय रेलवे में बम ब्लास्ट होता है, ट्रेन गिर जाती है, तो उसको उठाया जाता है, कहीं अचानक आंदोलन करके ट्रेन को रोका जाता है और इस तरह से पैसेजर्स की सिक्योरिटी का सवाल पैदा हो जाता है।

...(समय की घंटी)...

श्री उपसभापति : आप सिर्फ एक मिनट में समाप्त कर दीजिए।

श्री बिश्वजीत दैमारी : इसलिए मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि रेलवे ट्रैक के साथ ही पैरेलल रास्ता बनाने का काम कीजिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि ऐसा करने पर वहाँ लोगों को जल्दी से रेसक्यू किया जा सकता है, उनको हेल्प दी जा सकती है और सपोर्ट दी जा सकती है। हम वहाँ पर एकदम सिक्योरिटी नहीं भेज सकते हैं और कम्युनिकेट भी नहीं कर सकते हैं। जो प्रॉब्लम असम व नार्थ ईस्ट की है, वह अभी खत्म होने वाली नहीं है। अभी भी वहाँ पर प्रॉब्लम है और जब तक इस समस्या का समाधान नहीं होगा, वहाँ पर ऐसे ही बम ब्लॉस्ट होते रहेंगे। वहाँ पर पैसेजर्स की सिक्योरिटी बहुत जरूरी है, इसलिए वहाँ पर रास्ता बनाने की चिन्ता कीजिए।

...(समय की घंटी)...

मैं ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूँ। बजट भाषण में वहाँ के लिए जो भी कहा गया है, उसको पूरा करना चाहिए तथा इन चारों प्रोजेक्ट्स को शुरू करना चाहिए। जो Bola Igo (बोला ईगो) का रेलवे इंडस्ट्रियल पार्क है, मैं जानना चाहता हूँ कि यह प्रोजेक्ट कब तक पूरा होगा।

...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : कम्पलीट हो गया है।

श्री बिश्वजीत दैमारी : उसका कोई ठिकाना नहीं है, इसलिए इसको कम से कम अभी से शुरू करने की कोशिश करें।

...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : ओवर, ओ.के।

श्री विश्वजीत दैमारी : मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

डा. राम प्रकाश (हरियाणा) : उपसभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर अपनी बात कहने का मौका दिया है। जब माननीय श्री पवन कुमार बंसल जी को रेल मंत्री बनाया गया था तो अधिकतर लोगों ने इसे शुभ संकेत माना था, मैं उनकी इस भावना के साथ अपने आपको जोड़ता हूँ। इसका कारण यह है कि सरकार का यह इतना बड़ा उपक्रम पिछले कुछ सालों से किन्हीं कारणों से घाटे के कगार पर आकर खड़ा हो गया है। इस बात की जरूरत थी कि कोई व्यक्ति हिम्मत के साथ वह निर्णय ले, जिससे इस मंत्रालय को संभाला जा सके। पिछले एक दशक से थोक मूल्य सूचकांक में तीन सौ प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई, लेकिन किराया नहीं बढ़ाया गया। पिछले वर्ष इस प्रसंग में जो कुछ हुआ, मैं यहां उसकी चर्चा नहीं करना चाहता। इसका कारण यह था कि रेलवे बजट को क्षेत्रीय राजनीति के साथ जोड़ दिया गया, जिसकी वजह से कुछ आवश्यक काम रुक गए और किसी भी व्यक्ति ने किराया बढ़ाने की जिम्मेवारी अपने ऊपर नहीं लेनी चाही। मैं समझता हूँ कि इसके पीछे उनके अपने कारण रहे होंगे, हर व्यक्ति अपने हस्तिनापुर के साथ बंधा हुआ होता है, लेकिन जब तक किराया नहीं बढ़ाया जाएगा तब तक इसके अंदर सुधार करने की कोई संभावना पैदा नहीं होती। रेलवे का घाटा लगातार बढ़ता गया। सन् 2005-06 में जहां रेलवे के पास 6,193.03 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि थी, यह 2009-10 में घटकर 75,00,000 रुपए रह गई। बाद में इस विभाग को दैनिक खर्चों के लिए भी सरकार से उधार लेकर, ऋण लेकर, काम चलाना पड़ा। उसका परिणाम यह हुआ कि आज कई हजार रेलवे पुल ऐसे हैं जिनकी उम्र सौ साल से ज्यादा की हो चुकी है और वहां से गाड़ियां सावधानी से निकाली जाती हैं। मैं यहां सभी बातों की चर्चा नहीं करना चाहता। इन सब बातों की जिम्मेवारी एक व्यक्ति, एकदम, एक बजट, के अंदर पूरी नहीं कर सकता।

[उपसभाध्यक्ष (श्री तिरुची शिवा) पीठासीन हुए]

माननीय रेल मंत्री जी ने किराये बढ़ाने का काम हिम्मत के साथ किया है। अगर ऐसा नहीं किया जाता तो मैं समझता हूँ कि रेलवे की स्थिति और गंभीर हो जाती। पिछले 17 सालों में चाहे कोई भी रेल मंत्री रहा हो, उसने यह साहस नहीं जुटाया। आज सारे देश में जो *रुट रिले सिस्टम* है, वह नहीं लग पाया और अभी *ट्रेन प्रोटेक्शन वार्निंग सिस्टम* लगाना बाकी है। दुर्घटना रोकने के लिए *एन्टी कुलीजन डिवाइस* नहीं है, आर्थिक तंगी के कारण सिर्फ भुवनेश्वर राजधानी में *फायर अलार्म सिस्टम* है, बाकी लगभग साढ़े बारह हजार गाड़ियों में यह सिस्टम नहीं है। जबकि एक गाड़ी में यह सिस्टम लगाने के लिए लगभग पांच लाख रुपए खर्चा आता है। मैं सेम पित्रोदा और काकोदकर की कमेटी की चर्चा नहीं करना चाहूंगा, पर मैं इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने जिस ढंग से इस बजट में व्यावहारिकता दिखाई है, वह सराहनीय है।

[डा. राम प्रकाश]

इसलिए साधारण किराये में उन्होंने जो बढ़ोत्तरी की है, मैं उसका समर्थन करता हूँ। मैं इसके साथ ही एक बात कहना चाहूँगा कि माल भाड़े में कुछ बढ़ोत्तरी करनी पड़ती है, लेकिन यात्री किराये के घाटे की पूर्ति माल भाड़े से करने की जो परिपाटी है, वह स्वस्थ परिपाटी नहीं है, इसका बुरा असर पड़ता है। इससे माल दुलाई का जो काम है, वह रेलवे के हाथ से निकलकर ट्रकों के हवाले हो जाता है। 1970-71 में कुल दुलाई का 70 प्रतिशत कार्य रेल द्वारा होता था, जो आज केवल 30 प्रतिशत रह गया है। इसका यह परिणाम है कि जो आम सड़कें हैं, उन पर कंजेशन है, डीजल की अधिक खपत हो रही है, सड़कें टूट रही हैं और महंगाई बढ़ रही है। इसका एक कारण माल भाड़े की ऊँची दर के साथ-साथ गाड़ियों का लेट-लतीफ होना भी है। आज रेलवे लाइन की यह हालत है कि एक्सप्रेस गाड़ी निकालने के लिए माल गाड़ी को रोकना पड़ता है। दिल्ली और अम्बाला, जिस क्षेत्र में मैं रहता हूँ, वहाँ दिल्ली से अम्बाला एक्सप्रेस गाड़ी 181 किलोमीटर का सफर 3 घंटे में पार करती है। क्योंकि एक्सप्रेस गाड़ी को निकालने के लिए माल गाड़ी को रोकना पड़ता है, इसलिए माल गाड़ी यह रास्ता करीब 8 घंटे में पूरा करती है, जिसके कारण रेलवे के पास दुलाई का काम कम हो जाता है। इसके लिए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की जरूरत है। क्योंकि यह बात क्षेत्रीय वोट बैंक से जुड़ी हुई नहीं थी, इसलिए किसी ने इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस समस्या को समझा है। मैं अपनी बात को लंबा नहीं करना चाहूँगा, लेकिन बताना चाहता हूँ कि हरियाणा की बहुत लंबे समय से कुछ मांगें लंबित पड़ी थीं, माननीय मंत्री जी ने इधर ध्यान दिया है, इसलिए हरियाणा की जनता की ओर से मैं उनको और हरियाणा के मुख्यमंत्री चौ. भूपेन्द्र सिंह हुडा को बधाई देना चाहता हूँ। हरियाणा सरकार के सहयोग से सोनीपत में 400 एकड़ में रेल कोच का कारखाना लगने लगा है। इस बजट में हरियाणा के लिए 7 नई एक्सप्रेस गाड़ियाँ और 1 पैसेन्जर ट्रेन का प्रावधान हुआ है। इसमें बान्दा-हिसार, दिल्ली-फिरोजपुर, इंदौर-चंडीगढ़, कालका-शिरडी, कटरा-कालका, ऊना-अम्बाला और कोटा-जम्मू तवी आदि एक्सप्रेस गाड़ियाँ शामिल हैं। सोहना, हिसार और यमुना नगर से 3 नई लाइनों का सर्वे किये जाने का प्रावधान किया गया है। दो नई डेमू हरियाणा को मिली हैं। ऐसा विश्वास दिलाया गया है कि जाखल से लुधियाना, हिसार तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण होगा **...(समय की घंटी)...** मैं एक-दो मिनट और लेना चाहता हूँ। इन सारे कामों के लिए जहाँ माननीय मंत्री जी ने सहजता दिखाई है, वहाँ चौधरी भूपेन्द्र सिंह हुडा ने भी पूरा आर्थिक सहयोग देने का वायदा करके कामों को निभाना चाहा है। मंत्री जी के बहुत से प्रस्ताव हैं, लेकिन समयभाव में मैं उन सभी चर्चा नहीं करूँगा, इसलिए एक-दो बात कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहूँगा। एक तो यह है कि माननीय मंत्री जी ने दस लाख से अधिक आबादी वाले और धार्मिक स्थानों, जो पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं, उन स्टेशनों की सफाई के ऊपर विशेष ध्यान देने का विश्वास दिलाया है। ऐसे 104 स्टेशनों की पहचान की जाएगी। इसके लिए उनकी जितनी सराहना की जाए, वह थोड़ी है।

महोदय, कुरुक्षेत्र तमाम विश्व के अंदर प्रसिद्ध स्थान है। यहां योगेश्वर कृष्ण ने गीता का उपदेश दिया था। मैं यह समझता हूं कि सफाई के क्षेत्र में भी इस स्टेशन का ध्यान रखा जाएगा। आपसे पहले रेलवे ट्रैक की यह हालत रही है कि यह देश का सबसे बड़ा ओपन शौचालय है। ट्रैक के दोनों तरफ ओपन डस्टबिन है। आपने जो सफाई की बात कही है, उसके लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं। **...(समय की घंटी)...** मैं दो बातें और कहना चाहता हूं कि एक तो आपने जो यह कहा है कि हम प्लास्टिक का इस्तेमाल कम करके, खत्म करके उसकी जगह रीसाइकलड पेपर का इस्तेमाल करेंगे, यह बहुत सराहनीय बात है। **...(व्यवधान)...**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Thank you. Dr. Ram Prakash.

डा. राम प्रकाश : दूसरा, आपने शहीदों के साथ जुड़े हुए, स्वतंत्रता संग्राम के साथ जुड़े हुए स्टेशनों की जो बात कही है, उसमें मैं आपका ध्यान एक तो काकोरी स्टेशन की तरफ दिलाना चाहूंगा **...(व्यवधान)...** एक सैकंड सर, मैं बहुत महत्वपूर्ण बात कहने जा रहा हूं।

रेलवे के इतिहास में काकोरी एक ऐसी घटना है, जिसमें चार आदमियों को फांसी दी गई थी और किसी जगह ऐसा नहीं हुआ है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Thank you. Now, Mr. Ram Kripal Yadav.

डा. राम प्रकाश : मैं यह समझता हूं कि राम प्रसाद बिस्मिल और जो बाकी तीन शहीद हैं, राजेन्द्र लाहिड़ी, रोशन लाल, अशफाक उल्लाखां उनका वहां कोई स्मारक बनना चाहिए।

एक, जिस रेल के जरिए नेताजी सुभाष चन्द्र बोस कोलकाता से निकल कर गए थे...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): It is not going on record.

डा. राम प्रकाश : *

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Dr. Ram Prakash, it is not going on record.

श्री राम कृपाल यादव (बिहार) : सर, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। भारतीय रेल लाइफलाइन है और यह लगभग 160 साल पुरानी है। मैं समझता हूं कि लगभग 14 लाख कर्मचारी हैं, जिनके बल और भरोसे पर यह रेलवे चल रही है, मगर विगत दिनों से रेल की स्थिति कुछ ठीक नहीं है। कई माननीय सदस्यों ने हमारे नेता लालू प्रसाद यादव जी जब रेल मंत्री थे, उसकी चर्चा की, मगर मैं आपको बताऊं कि यूपीए-1 में लालू जी सन् 2004 से 2009 तक रेल मंत्री थे। वह रेलवे का स्वर्ण युग था और रेलवे ने 60 हजार करोड़ रुपए का मुनाफा कमाया, बिना भाड़ा बढ़ाए

[श्री राम कृपाल यादव]

हुए, यहां तक कि भाड़ा भी कम किया। उनकी बुद्धि, उनके विवेक, उनकी सोच, उनकी प्रतिभा, जिसकी वजह से रेल चमकी थी, मगर बाद के दिनों में रेल मंत्रालय जिन लोगों के हाथ में गया, मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहता, धीरे-धीरे उसकी स्थिति खराब हो गई। आज निश्चित तौर पर रेल खराब स्थिति में चल रही है, पैसेजर्स की समस्या है, रेल समय पर नहीं चल रही है और मैं समझता हूँ कि खान-पान भी ठीक नहीं है। कई तरह की समस्याएं हैं, जिनका जिक्र माननीय सदस्यों ने किया है, मैं अपना समय जाया नहीं करना चाहता।

महोदय, यह कहा गया कि बिहार में सब कुछ चला गया। जो प्रदेश पिछड़ा है, अगर वहां के रेल मंत्री या कोई प्रधानमंत्री उस पर कुछ विशेष कृपा कर रहे हैं, कुछ विशेष योजना देने का काम कर रहे हैं, जो पिछड़ा हुआ प्रदेश है, उसको आगे लाने के लिए, तो बिहार पिछड़ा प्रदेश है, जहां आज भी गरीबी और फटेहाली है, अगर वहां रेल मंत्रालय ने कुछ काम करने का प्रयत्न किया है, अगर लालू जी ने कुछ योजनाएं दीं, तो उसके लिए इतना ज्यादा बवाल और बवंडर! महोदय, मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है, माननीय रेल मंत्री जी, पवन कुमार बंसल जी बैठे हुए हैं, जो योजनाएं गई थी, वे अघर में हैं, ठंडे बस्ते में डाल दी गई हैं। मेगा प्रोजेक्ट था, गंगा पर दो रेल ओवरब्रिज बनने थे। एक पटना से लेकर सोनपुर के इलाके और आगे दीघा के इलाके तक और दूसरा मुंगेर पर। मगर मैं आपको बताऊं, जब लालू जी रेल मंत्रालय से हटे, उसके बाद योजना की हालत यह है कि वह दम तोड़ रही है। हर साल जो पैसे दिए जा रहे हैं, वे एक करोड़, दो करोड़ रुपए हैं। 22 ऐसी महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं, जिनसे बिहार की स्थिति में सुधार होता, उन योजनाओं में कोई पैसा नहीं दिया जा रहा है। मेरे एक संसदीय क्षेत्र, जहां से मैं लोक सभा का तीन बार मंत्री रहा हूँ, वहां बिहटा से लेकर औरंगाबाद तक एक रेल लाइन थी और बहुत ही महत्वपूर्ण थी। उसके लिए जमीन एक्वायर कर ली गई थी, मगर आज उसकी हालत यह है कि वह दम तोड़ रही है। दो करोड़-तीन करोड़ रुपए। उस इलाके में आज तक लोगों ने रेल नहीं देखी है। महोदय, ऐसी बहुत सारी परियोजनाएं हैं।

माननीय मंत्री जी, बिहार जैसे पिछड़े इलाके पर आपका ध्यान होना चाहिए था। कहीं-कहीं आपने उसे नजरअंदाज करने का काम किया है। आपने 28 नई रेल लाइनें बिछाने का निर्णय लिया है। आपने 36 लाइनों के दोहरीकरण का निर्णय लिया है। कुल 136 योजनाएं हैं, जिनमें से एक भी बिहार के लिए नहीं दी गई है। क्या आपने बिहार की उपेक्षा नहीं की है? क्या आपने सोचा कि वहां चार से पांच कारखाने दिए गए थे, छपरा, महारौरा, मधेपुरा, सोनपुर में। दरियापुर छपरा, जो लालू जी का कार्यक्षेत्र है, संसदीय क्षेत्र है, वहां पर चक्के का कारखाना तैयार है, मगर उसकी कमिशनिंग नहीं हुई, उसको देश को सुपुर्द नहीं किया गया। इसकी क्या वजह है, क्या माननीय रेल मंत्री जी बताएंगे? वहां जांच-पड़ताल भी हो गई है, चक्का निकला भी है, मगर आज तक कमिशनिंग नहीं हुई, जिसकी वजह से काम पड़ा हुआ है। महारौरा, मधेपुरा, और सोनपुर का मामला तो बिल्कुल ही ठंडा पड़ गया है।

महोदय, मैं आपको बताऊं कि महत्वपूर्ण रेल परियोजना में बख्तियारपुर-खड़गपुर-लक्ष्मीपुर-मानपुर तक रेल लाइन थी। वह बिल्कुल पेंडिंग पड़ गई है।

सुल्तानगंज से बेलहर कटोरिया तक रेल लाईन थी, वह भी बिल्कुल मृतप्राय हो गई है। जमालपुर में पहले से एक बहुत बड़ा रेल कारखाना था, जिसका जीर्णोद्धार करना था, मगर आज तक उस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है और वह निश्चित तौर पर दम तोड़ रहा है। मैंने मुंगेर के पुल की चर्चा की, उसके लिए भी पैसे नहीं दिए जा रहे हैं। भागलपुर और थांवे में दो डीआरएम ऑफिस खोलने थे, उनका शिलान्यास भी हो गया था, तत्कालीन रेल मंत्री जी ने वहां कार्यालय भी प्रारंभ कर दिए थे, मगर उनके हटते ही दोनों डीआरएम ऑफिस मर रहे हैं। वहां देखने वाला कोई नहीं है। इसी तरह से और भी कई महत्वपूर्ण योजनाएं हैं।

माननीय मंत्री जी, आपने इस बार बिहार के लिए मात्र 5 ट्रेनें दी हैं, हालांकि आपने बहुत सारी नयी ट्रेन्स प्रारम्भ की हैं। मैं आपको बताना चाहूंगा कि अन्तर्राज्यीय स्तर पर सबसे अधिक जर्नी बिहार के लोग ही करते हैं। रेल यात्रा के माध्यम से जो जर्नी होती है, उसमें 20 प्रतिशत जर्नी केवल बिहार के लोग करते हैं, लेकिन आपने बिहार के लिए एक भी ट्रेन देने की कृपा नहीं की।

माननीय मंत्री जी, बिहार के लिए मात्र 5 ट्रेनों से काम चलने वाला नहीं है। जिस ट्रेन में चले जाएं, उसमें वही हालत है। वहां रेल लाइनों का जो दोहरीकरण हुआ था, उन रेल लाइनों पर कोई नयी गाड़ी नहीं चलाई गई। वहां रेलवे के पैसे का इन्वेस्टमेंट हुआ, लेकिन वहां की जनता को उससे कोई फायदा नहीं हो रहा है, क्योंकि उस पर आपने नई रेल चलाने का काम ही नहीं किया।

महोदय, मैं आपकी तरफ देख रहा हूं। ...**(समय की घंटी)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): We are short of time.
...(Interruptions)...

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मुश्किल यह है कि जो पटना राजधानी ट्रेन है, उसमें से अच्छे कोच भी हटा दिए गए हैं और थर्ड क्लास कोच डाल दिए गए हैं, जिनमें सफर करना मुश्किल हो गया है। इन ट्रेनों में आप ऐसी-॥ का टॉयलेट देख लीजिए या फर्स्ट क्लास का टॉयलेट देख लीजिए या वहां का सब-स्टैंडर्ड खाना देख लीजिए, यह हाल देश की जितनी भी ट्रेनें हैं, उन सबमें है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूं।...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Please conclude.
...(Interruptions)...

श्री राम कृपाल यादव : सर, यह मेरा लास्ट प्वाइंट है। मेरा सुझाव यह है, रेलवे की लगभग 60 प्रतिशत जो आमदनी है, वह आप माल-भाड़े से कमाते हैं, 30 प्रतिशत आमदनी यात्री किराये से कमाते हैं और 5 प्रतिशत इधर-उधर से कमाते हैं। आपने इस बात का कोई विशेष ध्यान नहीं दिया कि रेल यात्रियों के लिए आप जितना भी किराया बढ़ा लीजिए, कोई सॉल्यूशन निकलने वाला नहीं है।

तीसरी लाइन बिछाने की जो योजना है, जिसकी शुरुआत लालू जी ने की थी, अगर आप उस योजना को लागू नहीं कीजिएगा तो उसका कोई लाभ नहीं होगा।

जिस डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का मैंने अभी जिक्र किया था, जो लुधियाना से हल्द्वी तक जानी थी, उस काम की अभी शुरुआत ही हुई थी, वह काम भी बन्द पड़ा हुआ है।

अंत में एक और निवेदन करके मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। मोकामा से लेकर मुगलसराय, जो हमारा पटना और बिहार का क्षेत्र है, वहां पर तीसरी लाइन का प्रपोजल बहुत पहले से आया हुआ है। तीसरी लाइन नहीं होने की वजह से बिहार में जैसे ही ट्रेन प्रवेश करती है, वह डिले होनी प्रारंभ हो जाती है।

[MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*.]

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. ...*(Interruptions)*... Please conclude. ...*(Interruptions)*...

श्री राम कृपाल यादव : माननीय मंत्री जी, मैं आपसे निवेदन करूंगा कि बिहार की योजनाओं को आप ठंडे बस्ते में नहीं डालिए। आप निश्चित तौर पर बहुत ही सार्थक सोच वाले मंत्री हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude. ...*(Interruptions)*...

श्री राम कृपाल यादव : जो योजनाएं लंबित हैं, पूर्वाग्रह की जगह उनको पूरा करने का काम कीजिए। इतना कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, धन्यवाद।

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र) : धन्यवाद, सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मेरे ख्याल से जिन हालात में आज रेलवे जा रहा है, उन हालात में रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छा बजट दिया है, ऐसा मैं समझता हूं। उन्होंने रेल फेयर बढ़ाने का काम किया है, अगर रेल-फेयर बढ़ेंगे नहीं तो रेलवे के पास पैसा नहीं आएगा और ऐसे में कोई नया प्रोजेक्ट नहीं आ सकता है। बहुत समय से रेल-फेयर नहीं बढ़े थे, आपने बढ़ाए, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं।

मैं महाराष्ट्र के कुछ प्रोजेक्ट्स के बारे में बोलूंगा। महाराष्ट्र में रेल बजट को लेकर थोड़ी नाराजगी है। हमारे माननीय मुख्य मंत्री जी ने आपके पास आठ प्रोजेक्ट दिए थे, जिसमें अहमदनगर-बीड-परली-वैजनाथ और वर्धा-नांदेड़ वाया यवतमाल-पुसद हैं। इसके लिए 50 प्रतिशत और 40 प्रतिशत

खर्चा उठाने की बात की थी और ये प्रोजेक्ट आपने सैंक्शन भी किए हैं, लेकिन अभी तक इसमें कुछ काम चालू नहीं हुआ है।

सर, ऐसे छः प्रोजेक्ट्स हैं। इनमें से एक मनमाड़-इंदौर वाया मालेगांव-धुले-शिरपुर-नरदाना है। दूसरा वडसा-देसाईगंज-आरमोरी-गडचिरोली है, जो नक्सलवादी एरिया में है और विशेष प्लान में आता है। इसे आपको जल्दी लेना चाहिए। इसके बाद गडचांदुर-अदीलाबाद है, जो विदर्भ डेवलपमेंट प्रोग्राम के अन्दर आता है। यदि आप इसे करेंगे, तो वहां बड़ी मदद हो जाएगी। पुणे और नासिक दो बड़ी सिटीज़ हैं, जिनको जोड़ना बहुत जरूरी है। इससे एक तरह से वहां एक कॉरिडोर का निर्माण होगा, जिसके जरिए वहां बड़े पैमाने पर डेवलपमेंट हो सकता है। इसमें कराड-चिपलूण भी है, जिसमें हमारे चीफ मिनिस्टर साहब से उसका 50 फीसदी खर्च उठाने का आश्वासन दिया है। अगर कराड-चिपलूण रेलवे लाइन होगी, तो पश्चिमी महाराष्ट्र में बड़े पैमाने पर जो उत्पादन होता है, उसे वहां के पोर्ट्स तक पहुंचाने का काम उससे होगा। मेरा तो यह कहना है कि कराड-चिपलूण-गुहागर-दापोली तक वह लाइन बनानी चाहिए, जिसके जरिए भारतीय शिपयार्ड, चौगुल पोर्ट, एनरॉन और बड़े पैमाने पर वहां जो इंडस्ट्रीज़ आ रही हैं, उनको इसका फायदा हो। वह इलाका पिछड़ा हुआ है, तो वहां बदलाव लाने के लिए भी यह बहुत जरूरी है। नागपुर-नागभीड़ में गेज कन्वर्जन की जरूरत है। महाराष्ट्र सरकार द्वारा जो और 33 प्रोजेक्ट्स दिए गए हैं, उनके बारे में खास कुछ बात इस बजट में नहीं कही गई है।

मैं आपकी मालूमात के लिए बताता हूँ कि मैं रेल मजदूर यूनियन के सेंट्रल जोन का अध्यक्ष हूँ। मजदूरों के कुछ सवाल हैं। मजदूरों की एक मांग ऐसी है, जिस पर मंत्री महोदय को जरूर विचार करना चाहिए। उनकी एक मांग ग्रांट ऑफ वॉल्यूंटरी रिटायरमेंट स्कीम की है। कुछ मजदूरों का कहना है कि उनके 50 साल के होने के बाद वॉल्यूंटरी रिटायरमेंट स्कीम लागू की जाए। उसका फायदा मजदूरों को भी होगा और रेलवे को भी हो सकता है, क्योंकि इसके जरिए रिटायरमेंट बेनिफिट्स कम देने पड़ेंगे तथा जो उनकी जगह नये-नये आदमी लिए जाएंगे, वे उनके परिवार में से ही लेने चाहिए। तो इससे उनको भी इम्प्लायमेंट मिल जाएगी।

दूसरा यह है कि बहुत दिनों से उनकी यह मांग है कि उनके लिए एक वेजेज़ बोर्ड होना चाहिए। वे अभी सेंट्रल पे कमिशन में कवर होते हैं, तो उसकी बजाय उनके लिए अलग से वेजेज़ बोर्ड होना चाहिए। दुर्गा पूजा के बाद उनको प्रोडक्टिविटी लिक्ड बोनस दिया जाता है। उसमें खास बात यह है कि सीलिंग लगाई जाती है। सीलिंग लगाए जाने की वजह से उनको पूरी तरह से उसका फायदा नहीं मिलता है। वे प्रोडक्शन देते हैं, इसलिए उनको यह बोनस दिया जाता है। इसलिए, ऐसा उनके साथ नहीं करना चाहिए, ऐसा मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से विनती करूंगा।

सर, मैं कोंकण रेलवे के बारे में यह कहूंगा कि इसको बनाये जाने के लिए हमने बहुत संघर्ष किया था, हम जेल भी गए थे और भी बहुत कुछ हुआ था कोंकण रेलवे बन सकेगी, ऐसा लोगों को लगता नहीं था, लेकिन कोंकण रेलवे बन गई। आज ऐसा है कि कोंकण रेलवे

7.00 P.M.

[श्री हुसैन दलवाई]

मुम्बई से केरल और गोवा जाती है। बीच में हमारा इलाका कोंकणी इलाका है, उसको इसका फायदा नहीं मिलता है, इसलिए ज्यादा गाड़ियां वहां चलनी चाहिए। आज मुम्बई-सावंतवाडी ही एक गाड़ी है, तो उसके बजाए दो गाड़ियां होनी चाहिए। एक गाड़ी मुम्बई-चिपलूण में होनी बहुत जरूरी है और रत्नागिरी तक भी इसका होना बहुत जरूरी है। इसके अलावा, कुछ लोकल गाड़ियां अधिक होनी चाहिए। मैं तो कहूंगा कि अभी एक ही ट्रेक है, इसमें दो ट्रेक्स करना बहुत जरूरी है, उस पर सरकार को ध्यान देना चाहिए।

आखिर में मुम्बई की लोकल गाड़ियों के बारे में कहूंगा। मंत्री महोदय भी इस बात को कुबूल करेंगे कि मुम्बई बड़े पैमाने पर रेवेन्यू देता है। लेकिन, उनकी हिफाजत के लिए और उनका प्रवास सुखकर हो, इसके लिए कोई भी इंतजाम नहीं किया जाता। सालों से मैं देख रहा हूँ कि दिन-ब-दिन उसमें भीड़ बढ़ती जा रही है, लेकिन उनको सुविधा नहीं दी जाती। वे सुविधाएं देने के लिए, मैं तो यह कहूंगा कि दोनों ट्रेक्स के अगल-बगल में जो बड़े पैमाने पर जमीन है, जो कि एनक्रोच की गई है, उसको खाली कराकर उस पर दो ट्रेक्स तो अभी ही बढ़ा सकेंगे।

सरकार ने कहा है, रेल मंत्रालय ने कहा है कि हम एलवेटिड रेलवे करेंगे। एलवेटिड रेलवे जैसा बड़ा सपना देखना आकाश की तरफ देखने जैसा है, वह होने से पहले यह हो सकता है, जिसके जरिए वहां जो झोंपड़-पट्टी है, उनको घर भी दिए जा सकते हैं और उस जमीन का कमर्शल उपयोग करके रेलवे को बड़े पैमाने पर राशि भी मिल सकती है, जिससे रेलवे को बढ़ाने का काम हो सकेगा। यह करना चाहिए, आपके माध्यम से यह मेरी वितनी है। मुम्बई की तरफ खास ध्यान देना बहुत जरूरी है। महोदय, मैं आपके माध्यम से विनती करता हूँ कि सरकार को मुम्बई के लोगों को राहत देने का काम करना चाहिए, धन्यवाद।

चौधरी मुनब्वर सलीम (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदय, 26 फरवरी को जब हिन्दुस्तान के रेल मंत्री, माननीय एडवोकेट पवन कुमार बंसल साहब हिन्दुस्तान की महान लोक सभा में अपना बजट पेश कर रहे थे, उस वक्त मध्य प्रदेश के भोपाल के नजदीक मुग्वारा नामक गांव से एक मां ने अपने बच्चे को सजा-संवार कर स्कूल के लिए रवाना किया। वे बच्चे स्कूल के लिए रवाना हुए, मां ने उन्हें दुआएं दी और वे स्कूल के लिए रवाना हो गए, लेकिन माननीय उपसभापति महोदय, चंद घंटों के बाद वे बच्चे जिंदा नहीं, बल्कि गोشت के कुछ लोथड़े उनकी मां के पास पहुंचे और उस लोथड़े को देख कर मां आज तक बेहोश है। यह हादसा विदिशा संसदीय क्षेत्र का है। ...**(व्यवधान)**... महोदय, उन बच्चों की मौत का कारण वहां पर फुट ओवर ब्रिज का नहीं होना है। वहां फुट ओवर ब्रिज न होने के कारण, पैदल पुल नहीं होने के कारण उन बच्चों को पटरी से गुजरना पड़ता था और वहां लगातार इस तरह के हादसे हो रहे थे। इस तरह के हादसे मध्य प्रदेश के विदिशा में हो रहे हैं, जहां पिछले

25 سالوں سے فوٹ اوور بریج کی مانگ کی جا رہی ہے اور 76 ایکسیڈنٹس اس سال ہو چکے ہیں۔ میں سبھی کے ساتھ ساتھ ریل منسٹر جی سے انورڈھ کر رہا ہوں اور اس سبب سے سہا یوگ چاہوں گا کہ اس مانگ کی سبھی کو سبھی سے کہیں اور آج اس وقت کم سے کم ... (تبدیل) ... اس وقت فوٹ اوور بریج کو اٹھائیں، دیکھنا۔

† [چوہدری منظور منیم (اثر پردیش) : ماننے اب سبھی بتی ہوئے، 26 فروری کو جب

ہندوستان کے ریل منسٹر، ماننے ایڈووکیٹ یون کمار صاحب ہندوستان کی مہاں لوک سبھی میں اپنا بحث پیش کر رہے تھے، اس وقت مدھیہ پردیش کے بھوپال کے نزدیک مگوارا نامک گاؤں سے ایک ماں نے اپنے بچے کو سجا سنوار کر اسکول کے لئے روانہ کیا۔ وہ بچے اسکول کے لئے روانہ ہوئے، ماں نے انہیں دعاؤں دیں اور وہ اسکول کے لئے روانہ ہو گئے، لیکن ماننے اب سبھی بتی ہوئے، چند گھنٹوں کے بعد وہ بچے زندہ نہیں، بلکہ گوشت کے کچھ لونٹھڑے ان کی ماں کے پاس پہنچے اور اس لونٹھڑے کو دیکھ کر ماں آج تک بے ہوش ہے۔ یہ حادثہ ودیشا سندھ کے چھتر کا ہے۔ (مداخلت)۔ ہوئے، ان بچوں کی موت کا کارن وہاں پر فٹ۔ اوور بریج کا نہیں ہونا ہے۔ وہاں فٹ برج نہ ہونے کے کارن، پینل پل نہیں ہونے کے کارن ان بچوں کو بٹری سے گزرنا پڑتا تھا اور وہاں لگاتار اس طرح کے حادثے ہو رہے تھے۔ اسی طرح کا حادثہ مدھیہ پردیش کے ودیشا میں ہو رہے ہیں، جہاں پچھلے 25 سالوں سے اوور بریج کی مانگ کی جا رہی ہے اور 76 ایکسیڈنٹس اس سال ہو چکے ہیں۔ میں سنویدن۔ شیل اور ودوان ریل منسٹر جی سے انورودھ کروں گا اور اس سبب سے سبھی جانوں گا کہ اس ماں کی سنویدن کو محسوس کرے اور آج اسی وقت کم سے کم۔ (مداخلت)۔ اکت فٹ برج کا انوائس کریں۔ دھنیوادی]

श्री थावर चन्द गहलोत : महोदय, माननीय मंत्री जी ने बहुत सारे राज्यों के संबंध में रेल मंत्रालय से की गई कार्रवाई की जानकारी दी, परंतु मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि उन्होंने मध्य प्रदेश के बारे में कुछ नहीं कहा है, इसलिए मैं पूछना चाहता हूं कि चल रहे कार्यों की प्रगति क्या है? इसके बारे में भी आप बताएं। मैं आपसे जानना चाहता हूं कि पिछले तीन बजटों में रेल मंत्रियों ने मध्य प्रदेश की कुछ रेल लाइनों का सर्वे करने का वायदा किया था, उनको क्या हुआ? वे सर्वे शुरू हुए या नहीं हुए? यदि नहीं शुरू हुए, तो कब करेंगे? बीना से भोपाल तक एक मेमू ट्रेन चलनी थी, वह अभी तक नहीं चली है? वह कब तक चलेगी? पिछले रेल बजट में रेल मंत्री जी ने विदिशा में रेल इंजन्स के ऑल्टर्नेटर बनाने का एक कारखाना खोलने का निर्णय लिया था, पर उस संबंध में अभी तक क्या प्रगति हुई, उसकी भी कोई जानकारी नहीं दी गई है।

महोदय, मैं यह भी जानना चाहता हूं कि पहले दो बार उज्जैन से आगरा-सुसनेर-सोयद-रामगंज-मंडी-छालावाड़ रोड होकर रेल लाइन के लिए अद्यतन सर्वे कराया, उसके पहले सर्वे कराया, पर उस संबंध में भी कोई जानकारी नहीं दी है। इसके साथ ही साथ, जो बजट प्रावधान जिन योजनाओं में है, उनके बारे में भी कोई जानकारी नहीं दी, जैसे इंदौर-रतलाम-खंडवा रेल लाइन का ब्रॉडगेज, इंदौर से मनमाड़ रेल लाइन तथा रतलाम से छोटा उदयपुर वाली रेल लाइन है ...**(व्यवधान)**... इस सब बातों के बारे में आप जानकारी देंगे और चलाने की व्यवस्था करेंगे, काम कराने की व्यवस्था करेंगे, तो बहुत अच्छा होगा। ...**(व्यवधान)**... महोदय, मैं अपेक्षा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इन सब बातों के बारे में, मध्य प्रदेश के बारे में कुछ कहेंगे, तो अच्छा होगा क्योंकि उन्होंने एक बार भी मध्य प्रदेश का नाम नहीं लिया, धन्यवाद।

डा. विजयलक्ष्मी साधो (मध्य प्रदेश) : महोदय, मैं गहलोत जी के इंदौर-मनमाड़ रेल लाइन और खंडवा-इंदौर रेल लाइन को ब्रॉडगेज करने संबंधित मांगों का समर्थन करती हूं, धन्यवाद।

श्री रणवीर सिंह प्रजापति (हरियाणा) : सर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। मेरे ख्याल से आप मुझसे नाराज रहते हैं, इसलिए आपने मुझे जो टाइम दिया है, उससे भी कम समय में अपनी बात पूरी कर मैं आपको खुश रखने की कोशिश करूंगा।

सर, आपने मुझे रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद। मैं इस बात के लिए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करूंगा कि हरियाणा की कुछ जो पुरानी मांगें थीं, उनको उन्होंने इस बार रेल बजट में रखने का काम किया है, अदरवाड़ज पिछले कई सालों से जब रेल बजट आता था, तो उसमें हरियाणा का कहीं कोई नाम नहीं होता था। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का तहेदिल से आभार व्यक्त करता हूं और उनको बधाई देता हूं।

मैं मंत्री जी को खासकर इस बात के लिए धन्यवाद करना चाहूंगा कि उन्होंने अग्रोहा,

जो कि एक ऐतिहासिक स्थल है और अग्रवाल समुदाय का भी एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है, उसको रेलवे लाइन से जोड़ने की बात कही है। उन्होंने फतेहाबाद, जो कि जिला हेडक्वार्टर होने के बावजूद रेल लाइन से अछूता था, वहां नयी रेल लाइन बिछाने का ऐलान किया है तथा मेवात एवं नरवाना-उकलाना में भी नयी रेल लाइन बिछाने का ऐलान किया है, जिससे चंडीगढ़ का रास्ता इन जगहों से सीधा जुड़ जाएगा। इसके लिए मैं मंत्री जी का विशेष तौर से धन्यवाद करूंगा।

साथ ही, मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि पिछले बजट में भी मैंने ये कुछ मांगे उठायी थीं। सर, हिसार एक बहुत बड़ा शहर है। वहां तीन यूनिवर्सिटीज हैं, एक बहुत बड़ा आर्मी कैंट है और एक थर्मल प्लांट है। इसके बावजूद, हिसार से कोई भी मेल गाड़ी की व्यवस्था नहीं है। महोदय, हिसार से अनेक श्रद्धालु वैष्णो देवी तथा ब्यास का डेरा जाते हैं, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि वे कृपा करके हिसार से अमृतसर वाया ब्यास एक इंटरसिटी ट्रेन चलवाएं या वहां से कोई मेल या एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाए। इसी तरह, हिसार से हरिद्वार वाया जाखल, धुरी, अम्बाला कोई एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाए। वहां इस तरह की किसी गाड़ी की व्यवस्था नहीं है, इसलिए माननीय पवन बंसल जी, जो कि हमारे हरियाणा की राजधानी से हैं, उनसे मैं विशेष रूप से आग्रह करूंगा कि वे अपनापन दिखाते हुए इस बात पर जरूर गौर करें।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एक बहुत ही जरूरी चीज की ओर भी दिलाना चाहूंगा। हिसार से सादलपुर के बीच जो रेलवे लाइन है, वह पहले छोटी लाइन थी और अब वह बड़ी लाइन बन गयी है। वह लाइन वहां स्थित देवा गांव के साथ होकर जाती है और देवा गांव के खेत रेलवे लाइन के उस पार हैं। जब वहां छोटी रेलवे लाइन थी, तब तो लोग उसको ऊपर से पार कर लिया करते थे, लेकिन अब उसको पार करने में बड़ी भारी दिक्कत है। किसानों को अपने खेत तो सामने दिखायी देते हैं, लेकिन उनको वहां अपनी बैलगाड़ी और अपने ट्रैक्टर लेकर कई किलोमीटर दूर से होकर जाना पड़ता है। इसलिए मंत्री जी, मैं आपसे विशेष रूप से यह आग्रह करूंगा कि जो देवा गांव है, जहां से होकर हिसार से सादलपुर जाने वाली रेलवे लाइन गुजरती है और जो कि हिसार से मात्र सात-आठ किलोमीटर दूर है, वहां एक रेलवे क्रॉसिंग की व्यवस्था की जाए।

इसी तरीके से, गंगवा से कैमिरी रोड का जो मार्ग है, उस पर एक रेलवे क्रॉसिंग की व्यवस्था की जाए ताकि जो किसान हैं, जो कि अन्न पैदा करते हैं और उनको जो बड़ी दिक्कत और परेशानी होती है, उस परेशानी से उनको निजात मिल सके। इसलिए मैं आपसे विशेष रूप से आग्रह करूंगा कि ये जो दो रेलवे क्रॉसिंग्स ऊपर से पार करने के लिए हैं, वे मानवरहित न बनाए जाएं, बल्कि मानवसहित बनाए जाएं, ताकि आम किसानों की दिक्कत दूर हो सके। इसी तरह से, अनेक रेलवे क्रॉसिंग्स, जो मानव रहित हैं, उन पर बहुत ज्यादा दुर्घटनाएं होती हैं और आमतौर पर जब कोई दुर्घटना हो जाती है, तब जाकर हम उस पर अमल करते हैं।

[श्री रणवीर सिंह प्रजापति]

इस रिपोर्ट के अंदर भी यही दिखाया गया है कि जो मानव रहित क्रॉसिंग हैं, उन पर बहुत ज्यादा दुर्घटनाएं हुई हैं। इसलिए खासकर, मैं अपने पड़ोस की एक घटना बतलाता हूँ। यह कई साल पुरानी बात है। यहां अब रेलवे फाटक बना है, जहां पर पहले एक बहुत बड़ी घटना हो गई थी। तब घटना के अगले ही दिन वहां फाटक भी बना दिया और वहां आदमी की भी ड्यूटी लगा दी। इसलिए इस तरह की घटनाओं को टालने के लिए जरूरत है कि हम समय रहते उन पर विचार करें। इन्हीं शब्दों के साथ, आप बार-बार समाप्त करने के लिए कह रहे हैं, इसलिए आपसे भी निवेदन करूंगा कि हमें बोलने का समय दिया करें, हम आपके आदेश का पालन करते हैं। इसके साथ ही मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमने जो छोटी-छोटी दो मांगें रखी हैं, एक रेलगाड़ी की और दूसरी क्रॉसिंग की, इनको इसी बजट के अंदर मंजूर करने की कृपा करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Mr. Deputy Chairman, Sir, at the very outset, I congratulate the hon. Railway Minister, Shri Pawan Kumar Bansal, for really presenting a very balanced and progressive Railway Budget, 2013-14.

In the past, when a few Railway Budgets were presented to the other House and to this House, those were blamed to be some Stateoriented or the other. But, for the first time, our hon. Railway Minister has presented a national Railway Budget which is truly appreciable and has almost covered every nook and corner of the country.

I come from a State where the first railway line was built in the year 1882. The then British Assam Railway and Trading Company built the Dibrugarh-Saikhowa railway line in 1882; and Makhum-Ledo railway line in 1884. These two railway lines still exist; and still under operation. I want to suggest to the Railway Minister whether the Ministry can think of a heritage railway line on this. Not only that a number of Members were talking about Mountain Railways in China. Mountain Railways were built in Assam from Lumding via Haflong to Badarpur. Those Railway lines are still existing and still operating. We can think of connecting the entire North Eastern States by Mountain Railways. I would like to request the Railway Minister to consider this in future.

There are some pending projects which have been announced by the Railways but have not yet been completed. Those are Bogibeel Bridge which has not yet been completed. It is still under construction. Similarly, Jiribam-Tupul-Imphal project

and Bhairabi-Sairang project are yet to be completed. Harmuti-Itanagar project has been taken up. I congratulate the Minister.

Rest of the gauge conversion projects although have been taken up, works are yet to be completed. Those are Rangia Murkongselek line, Lumding-Silchar-Jiribam line and Badarpur to Bhairabi line. The survey has been completed in respect of new railway line between Jogigopa and Amingaon via Barpeta/Doulashal but the work has not yet begun. I would request the Railway Minister to consider this, and in the next Railway Budget, please allocate some funds so that the work can be started. A wagon factory at Guwahati has been announced. A multi-specialty hospital each at Guwahati, Rangia, Rangapara North and Bongaigaon had been announced in the Railway Budget, 2010-11; and an industrial park at Bongaigaon, but the works have not yet started. The entire North East Frontier Railway (NFR) is lacking in doubling of railway track; and in electrification. The doubling of railway line has been taken up from New Bongaigaon to Kamakhya *via* Rangia. I really thank the hon. Minister for taking it up. But earlier for doubling of the track the fund allocated was Rs.800 crores, now it is Rs.100 crores.

I am still in doubt whether it will be completed or not. The most important point is the electrification work in the entire North East Region area and the NF Railway has not been taken up. I have an alternative suggestion for that. Although electrification has not been done maybe due to power shortage or due to whatever reason, but the hon. Railway Minister can genuinely think of generation of new and renewable energy. We have so many railway stations; we have so many railway platforms. Those platforms can be used for generation of new and renewable energy.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI BHUBANESWAR KALITA: In this way, some of the needs of the Railways can be met. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shrimati Kusum Rai. Please conclude in two minutes.

SHRIMATI KUSUM RAI (Uttar Pradesh): Sir, only two minutes. सर, दो मिनट में क्या बोलें?

श्री उपसभापति : अगर नहीं बोलना तो बैठिए। दो मिनट में बोलना है तो बोलिए।

श्रीमती कुसुम राय : आपने तो वही हाल कर दिया कि हाथ-पैर बांध दिए और कह दिया कि चल कर दिखाओ।

श्री उपसभापति : आपको जो मांगना है, मांग लीजिए। You put your demands. You have given your name now. These names have come to me just now. I am not supposed to call you. But still I have called you to speak. You should understand it.

श्रीमती कुसुम राय : माननीय उपसभापति जी, मुझे आपके द्वारा दो ही मिनट का समय मिला है, इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह कहना चाहती हूँ कि भारतीय रेल ही ऐसी व्यवस्था है, जो गंगा, यमुना और सरस्वती - तीनों की हमारी भारतीय संस्कृति को जोड़ती है। महोदय, हमारे सभी सदस्यों ने बड़े अच्छे तरीके से अपनी मांगों को यहां रखा है।

मैं दो मांगें रेल मंत्री जी से विशेष रूप से करना चाहती हूँ। महोदय, उत्तर प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश है। उसमें सबसे ज्यादा ईस्टर्न यूपी के लोग हैं, जो हर एक प्रदेश में जाकर रोजी-रोटी कमाने का काम कर रहे हैं। उनकी बहुत सी समस्याएं ऐसी हैं, जिनके बारे में मैं दो मिनट में चर्चा नहीं कर सकती। ये सभी समस्याएं मैं लिखकर माननीय रेल मंत्री जी को दे दूंगी।

श्री उपसभापति : आप अपनी मांग रख दीजिए।

श्रीमती कुसुम राय : मैं पत्र लिखती हूँ तो आपका जवाब आता है, जैसे कि हमारी बड़ी बहन प्रभा जी भी कह रही थीं।

श्री उपसभापति : आप लिखिए, आपको रिप्लाय जरूर मिलेगा।

श्रीमती कुसुम राय : माननीय प्रभा जी, बोल रही थीं कि हमारे विपक्ष के लोग तारीफ नहीं करते। हम तारीफ भी करते हैं, लेकिन मुझे लगता है कि संसद हमारा चुनावी अखाड़ा नहीं है। हम यहां अपनी समस्याओं को आप को बताने के लिए आते हैं। आपने एक विषय रखा कि अटल जी की फोटो नहीं लगायी जाती है और राम का नाम लेते हैं, उसकी मैं घोर निंदा करती हूँ क्योंकि हम सब लोग यहां जन-प्रतिनिधि की हैसियत से आए हैं। हम यहां अपने प्रदेश की और अपने लोगों की समस्याओं को लेकर आते हैं। इसलिए मंत्री जी, मैं इन समस्याओं के बारे में आपको लिखित रूप में भेजूंगी। महोदय, आजादी के बाद से शाहगंज से लेकर बनारस तक डबल लाइन बिछाने का काम चल रहा है, लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हुआ है जिससे 50-60 गाड़ियां प्रभावित होती हैं। वे वहां से 25-30 किलोमीटर की दूरी से चली जाती हैं। दूसरे बलिया से और गाजीपुर से लखनऊ के लिए इंटरसिटी की मांग सदियों से चली आ रही है। मैं सदन के माध्यम से आपसे मांग करती हूँ कि अपने बजट में जोड़कर इस समस्या का समाधान करें। सर, बोलने को तो बहुत कुछ है, लेकिन समय नहीं है। सर, वैसे भी पीछे वाले तो अनाथ की तरह बैठे रहते हैं, लेकिन आप कृपा कर के इधर भी देख लिया कीजिए और हमें भी टाइम दे दिया कीजिए।

श्री उपसभापति : बाकी के बारे में चिट्ठी लिख दीजिए।

श्रीमती कुसुम राय : सर, मैं लिखकर तो बहुत सी समस्याएं लाई थी, लेकिन आपने मुझे बोलने का समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। श्री अविनाश राय खन्ना। सिर्फ दो मिनट।

श्री अविनाश राय खन्ना (पंजाब) : पवन जी, मैं एक बात कहना चाहूंगा। पंजाबी में एक कहावत है, "हिंग लगे न फटकड़ी, रंग चौखा होवे।" मैं आपको ऐसे संजेशंस देना चाहता हूं, जिनसे कुछ न करने से भी आपको वाह-वाही मिलेगी। सर, अमृतसर में एक बहुत ही धार्मिक स्थान दुर्गेश्वर मंदिर है। अमृतसर से बहुत सी ट्रेन देश के अलग-अलग भागों के लिए चलती है। इसलिए अगर किसी भी ट्रेन का नाम आप दुर्गियाना टेम्पल के नाम से रख दें, तो वहां के लोगों और महामायी का आपको बहुत बड़ा आशीर्वाद मिलेगा। दूसरी बात, मैं पंजाब के लास्ट गांव जैजों से आता हूं, वहां जालंधर तक रेल चलती है और जालंधर से अमृतसर तक जाती है। अगर वह गाड़ी मेरे गांव से चलकर अमृतसर के लिए जाए तो उसमें आपको कोई खर्च नहीं करना है बल्कि सिर्फ समय की एडजस्टमेंट करनी है। ऐसा करने से आपको वाह-वाही मिलेगी।

इसी तरह जो होशियारपुर से जालंधर तक डीएमयू आती है, सिर्फ उसका समय एडजस्ट करके आप उस गाड़ी को अमृतसर ले जाइए। इसके अलावा अगर आप हफ्ते में एक दिन एक गाड़ी होशियारपुर से हरिद्वार चला देंगे, तो जितने भी लोग वहां स्नान करेंगे, उसका काफी पुण्य आपको मिलेगा। इतनी बात कहते हुए आपका धन्यवाद करना चाहूंगा।

सर, लास्टली एक बात यह कि लंबी दूरी की जितनी ट्रेन चलती हैं, उनमें मेडिकल फैसिलिटीज नहीं हैं। ट्रेन में बार-बार यह एनाउन्समेंट होती है कि अगर कोई डॉक्टर है तो आ जाए। कई बार उसमें डॉक्टर होता है, कई बार नहीं होता है और लोगों को दूर जाना होता है। इसलिए निवेदन है कि आप कम से कम हर लंबी दूरी की ट्रेन में मेडिकल स्टाफ की फैसिलिटी प्रोवाइड करवा दें। बहुत-बहुत धन्यवाद। सर, मैंने एक मिनट लिया है। ...**(व्यवधान)**...

एक माननीय सदस्य : सर, जो ले करने की व्यवस्था दी गई है, वह यहां पर भी लागू कर दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the discussion on the Railway Budget is over. I thank every hon. Member who co-operated by limiting their time to seven minutes. The reply will be made later. ...**(Interruptions)**... You had not given your name earlier. It is over now. Now, the statement by Shri Salman Khursheed.

STATEMENT BY MINISTER

Apprehension of Indian Fishermen by Sri Lankan Navy

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI SALMAN KHURSHEED):
Sir, I notice that concern has been expressed by some Members of the House on