

C O N T E N T S

**Sixteenth Series, Vol II, Second Session, 2014/1936 (Saka)
No. 6, Monday, July 14, 2014/Ashadha 23, 1936 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 81 to 87	3-54
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 88 to 100	55-106
Unstarred Question Nos. 418 to 585	107-447

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE 448-452

ELECTIONS TO COMMITTEES

- | | |
|--|-----|
| (i) Central Building and Other Construction
Workers' Advisory Committee | 453 |
| (ii) Employees' State Insurance Corporation | 454 |

MATTERS UNDER RULE 377 460-473

- | | |
|---|-----|
| (i) Need to provide the allocated share of water of Son
River to Bihar under Bansagar agreement and
initiate pending work in Kadvan Reservoir Project

Shri Ashwini Kumar | 460 |
| (ii) Need to repair the bridge over river Ghaghara
connecting Deoria district and Ballia district of Uttar
Pradesh

Shri Ravinder Kushawaha | 461 |
| (iii) Need to provide a special package for providing
water for drinking and irrigation purposes in
Maharashtra particularly in Wardha Parliamentary
Constituency in the State

Shri Ramdas C. Tadas | 461 |
| (iv) Need to implement Chambal Lift Project in
Karauli-Dholpur Parliamentary Constituency,
Rajasthan

Dr. Manoj Rajoria | 462 |
| (v) Need to explore mineral reserves in Sasaram
Parliamentary Constituency, Bihar

Shri Chhedi Paswan | 462 |

- (vi) Need to initiate acquisition of land for construction of road along India-Nepal border in Sheohar Parliamentary Constituency, Bihar
- Shrimati Rama Devi 463
- (vii) Need to expedite the gauge conversion of the Ratlam-Fatehabad-Indore-Mhow-Khandwa-Amalakhurd-Akot-Akola Section
- Shri Sanjay Dhotre 463
- (viii) Need to fix remunerative price of agricultural produce keeping in view the cost of inputs involved
- Shri A.T. Nana Patil 464
- (ix) Need to improve power situation in Maharashtra State
- Shri Dilipkumar Mansukhlal Gandhi 464
- (x) Need to declare Dughdeswarnath Temple at Rudrapur in Deoria district, Uttar Pradesh as a tourist place and provide basic facilities at the temple site
- Shri Kamlesh Paswan 465
- (xi) Need to undertake rejuvenation of canals in Bihar to facilitate irrigation of agricultural fields in Bihar
- Shrimati Ranjeet Ranjan 466
- (xii) Need to release balance funds announced under Kuttanad Package for mitigation of floods and regulation of flood water in Kuttanadu region of Kerala
- Shri Kodikunnil Suresh 466-467

- (xiii) Need to share the additional burden of premium over and above 2% of the sum insured under the National Crop Insurance Programme equally with Government of Tamil Nadu
- Dr. P. Venugopal 467
- (xiv) Need to exempt the co-operative banks from the ambit of Income Tax Act
- Shri Suvendu Adhikari 468
- (xv) Need to provide adequate financial assistance for foolproof maritime security in the coastal region of Odisha
- Shri Rabindra Kumar Jena 469
- (xvi) Need to acquire the residential Bungalow of Homi J. Bhabha, the eminent nuclear physicist at Malabar Hill in Mumbai and convert it into a National Heritage building
- Shri Vinayak Bhaurao Raut 470
- (xvii) Need to allocate sufficient funds to tackle the kidney diseases in Uddanam area of Srikakulam district of Andhra Pradesh
- Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu 471
- (xviii) Need to increase import duty on rubber
- Shri P. Karunakaran 471
- (xix) Need to establish a Steel Plant at Bayyaram in Telangana State
- Shri P. Srinivasa Reddy 472

- (xx) Need to accord 'National Fair' Status to Shravani Mela of Sultanganj, Bihar

Shri Jai Prakash Narayan Yadav 473

STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF TELECOM REGULATORY AUTHORITY OF INDIA (AMENDMENT) ORDINANCE, 2014

AND

TELECOM REGULATORY AUTHORITY OF INDIA (AMENDMENT) BILL, 2014

	476-502
Motion to Consider	477
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	476-480
Shri Rajiv Pratap Rudy	481-484
Dr. M. Thambidurai	486-487
Shri Sudip Bandyopadhyay	488
Shri Dharam Vira Gandhi	489
Shri N.K. Premachandran	490-492
Shri Rajesh Ranjan	493
Shri Mallikarjun Kharge	494-497
Shri Ravi Shankar Prasad	497-501
Resolution Negatived	502
Clauses 2, 3 and 1	502
Motion to Pass	502

RAILWAY BUDGET (2014-15) - GENERAL DISCUSSION, DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS) -2011-12

	503-901
Yogi Adityanath	503-509
Shri Dinesh Trivedi	510-520
Shri Kalikesh N. Singh Deo	521-529

Shri Chandrakant Khaire	530-532
Shri Sharad Tripathi	533
Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu	534-536
Shri Devji M. Patel	537-539
Shri Kadiyam Srihari	540-543
Shri B. S. Yediyurappa	545-547
Shri M. B. Rajesh	548-551
Shri Satish Kumar Gautam	552-555
Shrimati Santosh Ahlawat	556-557
Shri Kapil Moreshwar Patil	558-560
Dr. Yashwant Singh	561-562
Shrimati Rama Devi	563-566
Dr. Heena Vijaykumar Gavit	567-570
Shri Dharmendra Yadav	571-573
Shri Ram Chandra Paswan	574-576
Shri Rabindra Kumar Jena	577-583
Shri Bhartruhari Mahtab	584-589
Shri Rahul Kaswan	590-592
Shri P.K. Biju	593-596
Shri R. Dhruvanarayana	597-600
Shrimati P. K. Shreemathi Teacher	601-606
Shri Dhananjay Mahadik	607-609
Shri B. Senguttuvan	610-614
Shri K. H. Muniyappa	615-619
Shri P. C. Mohan	620-622
Shri Jai Prakash Narayan Yadav	623-626
Kumari Shobha Karandlaje	627-629
Shri Sher Singh Ghubaya	630-632
Shri Akshay Yadav	633-635

Shri R. Parthipan	636-639
Shri Dinesh Kashyap	640-642
Shri Ajay Misra Teni	643-645
Shri Rattan Lal Kataria	646-647
Shri Birendra Kumar Chaudhary	648
Shri Prem Das Rai	649-650
Shri H.D. Devegowda	651-655
Sadhvi Niranjana Jyoti	656-657
Shri Babulal Choudhary	658-659
Shri K. N. Ramachandran	660-672
Shri Krupal Balaji Tumane	672-A-672-B
Shri E. Ahmed	673-675
Shri Keshav Prasad Maurya	676-677
Dr. Shrikant Eknath Shinde	678-681
Shri Badruddin Ajmal	682-683
Shri P.P. Chaudhary	684-687
Dr. K. Gopal	688-690
Shri P. Kumar	691-696
Shrimati R. Vanaroja	697-699
Shri Arjun Lal Meena	700
Shri Chintaman Navasha Wanga	701-703
Shri Rajeev Satav	704-705
Shri P. C. Gaddigoudar	706-708
Prof. Chintamani Malviya	709-710
Shri Chandulal Sahu	711-712
Dr. Banshilal Mahato	713-714
Shrimati Supriya Sule	715-722
Shri Suwendu Adhikari	723-726
Shri Bidyut Baran Mahato	727-729

Shri Gajanan Kirtikar	730-732
Shri K. Parasuraman	733-736
Shri Ram Kumar Sharma	737-738
Shri R. K. Bharathi Mohan	739-743
Shri Mohanbhai Kalyanjibhai Kundariya	744
Shri Nalin Kumar Kateel	745-749
Shrimati Ratna De Nag	750-754
Shri Satpal Singh	755-757
Shri Dilip Gandhi	758-760
Shri Harish Chandra Chavan	761-763
Shri V. Elumalai	764-768
Shri Devusinh Chauhan	769
Shri Dharam Vira Gandhi	770-771
Shri Thota Narasimham	772-774
Shri K. Ashok Kumar	775-780
Shri K.C. Venugopal	781-784
Shrimati Anju Bala	785
Shrimati Rekha Verma	786
Shri Naranbhai Kachhadia	787-788
Shri Vijay Kumar Hansdak	789-790
Shri Harinarayan Rajbhar	791-795
Shri Janardan Singh Sigriwal	796-798
Shri S.R. Vijay Kumar	799-800
Shri Vishnu Dayal Ram	801-803
Shri Ram Tahal Chaudhary	804-805
Shri Shivkumar Udasi	806-810
Shri Jose K. Mani	811-813
Kunwar Bharatendra Singh	814-816
Shri P.R. Senthilnathan	817-819

Shri Rajesh Ranjan	820-821
Shri Ramsinh Rathwa	823-825
Shri Jasvantsinh Sumanbhai Bhabhor	826-828
Shri Ganesh Singh	829-833
Shri Om Birla	834-835
Shri Ramcharan Bohra	836-837
Shri P. Karunakaran	838-842
Shri Santosh Kumar	843-844
Shri C.P. Joshi	845-852
Shri Jagdambika Pal	853-856
Shri Sukhbir Singh Jaunapuria	857-859
Shri Prahlad Singh Patel	860-862
Shri Kaushalendra Kumar	863-865
Shri Shrirang Appa Barne	866-869
Shri C.N. Jayadevan	870-871
Shri Janardan Mishra	872
Shri M. Murli Mohan	873-881
Shri Rajveer Singh	882-883
Dr. Virendra Kumar	884-886
Shri Shailesh Kumar	887-888
Dr. Bhola Singh	889-890
Shri Bhanu Pratap Singh Verma	891-892
Shri M.K. Raghavan	893-894
Shri Ravindra Kumar Pandey	894-896
Shri Sanjay Dhotre	897-898
Shri P.R. Sundaram	899-901

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	919
Member-wise Index to Unstarred Questions	920-921

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	922
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	923

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. M. Thambidurai

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Prof. K.V. Thomas

Shri Anandrao Adsul

Shri Prahlad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayan Rao

Shri Hukum Singh

SECRETARY GENERAL

Shri P. Sreedharan

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Monday, July 14, 2014/Ashadha 23, 1936 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER in the Chair]

... (व्यवधान)

सुश्री महबूबा मुफ्ती (अनन्तनाग) : माननीय अध्यक्ष जी, कई दिनों से इजरायल गाजा पर अटैक कर रहा है। ... (व्यवधान) वहां बच्चे मारे जा रहे हैं। ... (व्यवधान) वहां लोग मारे जा रहे हैं। ... (व्यवधान) वहां पर अभी तक 100 से ज्यादा लोग मारे गए हैं।

HON. SPEAKER: Not now. मैं आपको इस विषय के लिए बाद में अलाउ करूंगी।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: It is not without notice.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : हर समय बिना नोटिस दिए, सदन में मामले को उठाया नहीं जा सकता है।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, nothing will go on record.

(Interruptions) ... *

माननीय अध्यक्ष : बिना नोटिस के ऐसा नहीं चलेगा।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह पद्धति ठीक नहीं है। I am sorry.

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, nothing will go on record.

(Interruptions) ... *

HON. SPEAKER: Without notice, I will not allow you, please.

... (Interruptions)

* Not recorded.

11.01 hrs**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS****(Q. 81)****माननीय अध्यक्ष :** प्रश्न संख्या - 81

SHRI RAVNEET SINGH : Madam Speaker, through you, I want to say that there are many clusters of steel producers in our country which are facing difficulties. ... *(Interruptions)*

Through you, I would like to draw the kind attention of our hon. Minister to a cluster of steel producers located around Ludhiana and Mandi Gobindgarh in Punjab.... *(Interruptions)*

These industries use scrap as the raw material and have been serving the country for the last four decades by catering to the requirements of our automobile, engineering and housing sectors.... *(Interruptions)*

These small and medium industries have been providing employment to lakhs of people. ... *(Interruptions)*

Today 50 per cent of these industries have been closed down and the remaining is on death bed. The closure of the remaining industries would render lakhs of workmen jobless, besides loss of investments worth several thousand crores of rupees.... *(Interruptions)*

I would like to ask the Minister whether the Government proposes to reduce the import duty on scrap to zero as was the situation earlier, besides lowering excise duty from 12.36 per cent to six per cent which can help the industry a great deal.... *(Interruptions)*

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य महोदय ने छोटे उद्योगों की तरफ ध्यान आकर्षित किया है।...*(व्यवधान)* निश्चित रूप से, मैं उनकी पीड़ा को समझ सकता हूँ। ...*(व्यवधान)* कुछ स्थान ऐसे हैं जहां आयरन ओर नहीं है। ...*(व्यवधान)* लेकिन, स्कैप के आधार पर लोग इस उद्योग और व्यवसाय में लगे हुए हैं। ...*(व्यवधान)* उन्हें संरक्षण की आवश्यकता है। ...*(व्यवधान)* माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया है तो निश्चित रूप से इस दिशा में हम लोग विचार करेंगे। ...*(व्यवधान)*

SHRI RAVNEET SINGH : My second supplementary is that the raw material should be made easily available to the domestic producers of steel. I would like the hon. Minister to inform the House as to what immediate steps he proposes to take to provide early necessary clearances for supply of iron ore and coal to our domestic industry so that they are able to produce sufficient steel for the needs of the country and are also able to export.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) ... **

HON. SPEAKER: Nobody has given any notice, please.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : यह तरीका ठीक नहीं है। No, this is not fair. Please sit down. You have not given any notice. No, please sit down.

... (Interruptions)

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, निश्चित रूप से उद्योगों को कच्चे माल की आवश्यकता है। ... (व्यवधान) सरकार का ध्यान इस ओर है कि छोटे उद्योगों को कच्चे माल की उपलब्धता हो। ... (व्यवधान) खनन का कार्य सार्वजनिक उपक्रम, एन.एम.डी.सी. और निजी क्षेत्रों के द्वारा किया जाता है। ... (व्यवधान) हमारी कोशिश यह रहती है कि छोटे उद्योगों को भी माल दिया जाए। ... (व्यवधान)

श्री निशिकान्त दुबे : माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया है कि स्टील में जो ग्लोबल कंप्टीशन है, ... (व्यवधान) उसमें डाउन टर्न आ रहा है। ... (व्यवधान) स्टील मिनिस्ट्री का वर्ष 2017 तक का स्टैंड है कि वे 75 मिलियन टन स्टील का उत्पादन बढ़ाएंगे। ... (व्यवधान) इसके लिए कच्चे माल डोलामाइट, क्रोमाइट, कोकिंग कोल और गैस हैं। ... (व्यवधान)

11.05 hrs

At this stage, Sushri Mehbooba Mufti and another hon. Member left the House.

श्री निशिकान्त दुबे : ये जो चार कच्चे माल हैं उनमें डोलामाइट अपने यहां नहीं है। अपने यहां लाइमस्टोन नहीं है। कोकिंग कोल की क्वालिटी खराब है और हम कोकिंग कोल का केवल 40 प्रतिशत ला पा रहे हैं।

* Not recorded.

आपके पास पोर्ट्स नहीं हैं और सरकार का जो माहौल है, जीडीपी ग्रोथ काफी डाउन जा रहा है। सरकार के पास क्या ऐसे मापदंड हैं कि वर्ष 2017 तक 75 मिलियन टन स्टील प्रोड्यूस करने का उनका जो लक्ष्य है, उसे वह इस सारे लेकुना के साथ और चाइना के साथ जो कम्पीटिशन है, चाइना में इतना स्टील प्रोड्यूस हो रहा है कि वह अपने यहां खपत नहीं करवा पा रहे हैं। वह मार्किट जो यहां एंटी-डम्पिंग के नाम पर आ रही है, उसके बारे में क्या कार्य योजना है, यह मैं अध्यक्ष महोदया के माध्यम से पूछना चाहता हूं?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने स्टील उद्योग के प्रति चिन्ता व्यक्त की है। यह सच है कि पूरे देश में मंदी है और उसका पूरा प्रभाव स्टील पर भी पड़ रहा है। पिछले दिनों ऐसी स्थिति देखने में आई कि उत्पादन भी कम हुआ है और कुछ इकाइयों के मुनाफे में गिरावट भी आई है। सरकार इस दृष्टि से पूरी तरह सजग है और उसने कदम भी उठाए हैं। हमारा सार्वजनिक उपक्रम सेल है। इसकी इकाइयां हैं, आरआईएनएल है। उनके आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण की योजना हमने हाथ में ली है और दोनों की समय सीमा भी निर्धारित की है। हमारी लगातार कोशिश है कि जब विस्तारीकरण और आधुनिकीकरण का कार्य पूरा हो जाएगा तो हमारी इकाइयों की क्षमता बढ़ेगी और उनके आधार पर हम आगे लक्ष्य प्राप्त करने में सफल होंगे।

SHRI TATHAGATA SATPATHY : The situation today is such that most of the steel producers wish to have mines to increase their profitability. As we have seen in the past, although the number of steel producers has increased, the earlier ones, for example, TATAs, JSPL, SAIL, all of them have deviated from forest laws, environment clearance and have been mining in such a manner that it has damaged the environment and the prospects of mining for others. SAIL is one of those companies, which in Odisha has deviated a lot to the extent of some 800 odd hectares from the clearance that was given to them.

I want to know from the hon. Minister whether Government in any manner proposes to link the price of raw materials with the end product; let us say iron ore, which constitutes the major raw material. These companies, which get prospecting and mining rights, take the iron ore as sort of free of cost. But, when they sell it in the market, they are talking about international pricing. I would like to know whether the Government has any proposal to link the price of iron ore with the end product.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष महोदया, यह बात सच है कि इस्पात के क्षेत्र में काम करने वाली जितनी कम्पनियां हैं, सब अपने-अपने माइन्स चाहती हैं। राज्य सरकारें, केन्द्र सरकार नियमों के अनुसार यह काम करते हैं। यह भी सही है कि लौह अयस्क की कीमत निश्चित रूप से अंतर्राष्ट्रीय बाजार मूल्य के हिसाब से तय होती है। लेकिन आज बाजार मुक्त है, इसलिए सभी चीजों की कीमतें निर्धारित करने की एक प्रक्रिया है। उसके आधार पर सब स्टील उत्पादकों को लौह अयस्क प्राप्त होता है। इसलिए अभी यह कहना मुमकिन नहीं है कि इस दृष्टि से कोई विचार करने की स्थिति है।

(Q. 82)

KUMARI SHOBHA KARANDLAJE : Madam Speaker, there is a big competition among private telecom companies, which are targeting big population of India and because of this competition, they are violating the rules and regulations of the Telecom Department.

In the reply given by the hon. Minister, he has mentioned that 1.92 lakh mobile connections have been detected, which have been issued on apparently fake or forged documents. As I know, it is more than that, but still the Department imposed a penalty of Rs. 2,923 crore on major telecom companies between 2007 and 2014. I would like to know from the hon. Minister, out of this sum of Rs. 2,923 crore, how much amount the Department has collected from the private companies. Why was the then Government so lenient on these companies and now, what steps is the Government going to take to collect the penalty amount?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Hon. Speaker, Telecom Enforcement Resource and Monitoring (TERM) is a cell established by the Government of India, Ministry of Telecom basically to do four works. One, if verification of customer of a mobile service operator is not found to be genuine, then penalty is to be imposed. Second, if there are violations of the terms of licence in terms of installation of the project in the time frame, then it is taken into account. Thirdly, it looks at whether other terms and conditions are violated, including the radiation norms. I think, the hon. Member was right in asking the question. Because of these various things, as I have explained in paragraph (d) of my reply, an amount of Rs. 2,923 crore has been imposed on various mobile service operators, out of which Rs. 732 crore have been collected. The rest are also in various types of litigation. This is what I would like to highlight.

As far as how much has been charged from the private service providers is concerned, I will surely give her the details of that.

KUMARI SHOBHA KARANDLAJE : After many reminders from the Department about the re-verification of telecom subscribers, the companies have failed to re-verify their customers' address proof and other documents. These undetectable mobile connections, like SIMs are used by terrorists, naxals and other criminals for anti-national and anti-social activities. How will the Department take control of these private companies issuing SIMs recklessly?

Also, I would like to know from the hon. Minister whether the Department proposes to take finger-prints or thumb impressions of subscribers applying for mobile connections, at least in border States.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Madam, the hon. Member has raised a very important issue. The Government is quite alive to it. It has come to the notice of the Government that many SIM sales agents are not taking the requisite steps which they need to take as far as verification of customers' identify is concerned. The Government is taking serious steps, including against those who deal with it and with the companies whose SIM cards are sought to be sold. Because of the insistence of the Government of India through the TERM Cells, the compliance has risen from 74 per cent to 95 per cent. I have already instructed my officers, after assuming the charge as Minister of this Department, that in border areas, in sensitive areas, in Left-wing adventurist active areas, there must be stricter norms to be followed. If there is any violation, I want to assure the hon. House that the Government is quite alive. Though I have been told that it is 95 per cent, yet our Government is particular to ensure that SIM sale, SIM transaction in sensitive areas must be under very strict scrutiny. I can assure that.

SHRI PRATAP SIMHA: Madam Speaker, I would like to know from the Telecom Minister, through you, whether the telecom operators, who are operating from Jammu and Kashmir, have complied with the guidelines for verification of identity of subscribers. If so, I would like to have the details thereof.

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष महोदया, हम जब कम्पलायंस की बात करते हैं, तो पूरे देश की बात करते हैं। माननीय सदस्य का सवाल जम्मू-कश्मीर के बारे में है। हम उसकी भी चिन्ता कर रहे हैं।

उन्होंने जम्मू-कश्मीर के बारे में पूछा कि कितनी कम्प्लेंट्स आईं, कितना कम्पलायंस हुआ और क्या-क्या पैनल्टी लगी? यह एक प्रदेश के बारे में स्पेसीफिक सवाल है, इसलिए उसकी जानकारी प्राप्त करके मैं सम्माननीय मैम्बर को बता दूंगा।

DR. M. THAMBIDURAI : Madam Speaker, just now the hon. Minister in his reply said that TERM Cells have been mandated to check the compliance of terms and conditions of licences and to curb illegal activities and to check the bulk connections, more than nine connections, issued in the name of an individual by all licenced service providers. He has mentioned that.

In this connection, I want to know from the hon. Minister, Madam, through you, that CBI has lodged an FIR against former Minister of Telecom for having 360 illegal connections from his residence to the TV Network where the DMK Headquarters and his office was located at that time when he was the Telecom Minister. As a result of this kind of illegal action, SUN TV Network telecast most of the programmes and BSNL lost crores of rupees. We have learnt that the loss may be to the tune of Rs. 1,000 crore.

This issue was exposed by the hon. Chief Minister when she was in the Opposition. In this connection, I want to know as to what is the status of the Departmental inquiry on the BSNL-private telecom exchange scam of the former Minister of Telecom. Whether the officers in the CBI in-charge of the above said investigation were transferred arbitrarily? What is its status, and where does the investigation stand now? I want to know this. Further, ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Mr. Thambidurai, please ask only one Question.

DR. M. THAMBIDURAI : Further, SUN Network is not only there in Tamil Nadu, but it is there in Karnataka, Kerala and Andhra Pradesh also. I want to know whether you are going to further investigate to find out whether SUN TV misused these exchanges for telecasting the programmes there. What action he is going to take in this regard?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD : Hon. Speaker, Madam, the hon. senior Member had asked a specific question about a past transaction of indiscretion. I

will have to collect the details of it except to say that the CBI is already investigating into these matters. Once the investigation is going on, it will not be appropriate for me to take up this matter here.

As regards the other complicity of certain officers at the Departmental level, with regard to that transaction, I will surely get a report and I will furnish it to the hon. Member. This is all that I can say in this matter.

HON. SPEAKER: Next supplementary by Dr. Shashi Tharoor.

... (*Interruptions*)

DR. M. THAMBIDURAI : This issue involves 360 connections.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD : I totally agree with you.

DR. M. THAMBIDURAI : For how many years this investigation will go on? What action is the Department going to take in this matter? A routine answer is being given by you. What action is being taken in this matter?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD : Madam Speaker, I want to convey to the very senior hon. Member that our Government is very keen that all these past wrongs must be properly investigated. The Government will fully support those investigations, and the Government will not shield anyone. I want to tell you this.

DR. SHASHI THAROOR : Madam Speaker, the hon. Minister has given us an answer, which undoubtedly speaks of telecom guidelines and speaks of enforcement in rather strict terms. But I wonder whether he has given some thought to the other side of the equation. The fact is that telecom has been one of the great success stories of India in the last 20 years. The ease of communication, and the fact that people -- who in the old days would have never got on to the waiting list for a telephone -- can now get a SIM card easily has been a great asset in empowering people in our country.

Is there not a possibility of the Minister developing new guidelines in which a balance can be struck so that we do not actually make it more difficult for people to communicate than necessary? In many foreign countries, Madam Speaker, you can arrive at the airport and buy a SIM card literally as you come out

of customs and use it in your phone without filing anything. If we make it more difficult for the residents of our border areas to find communication means, are we not actually alienating our own citizens?

HON. SPEAKER: Please ask your Question.

DR. SHASHI THAROOR : I would like the Minister to address this issue too. Thank you, Madam.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD : Madam, I would like to convey to the hon. Member and my good friend that he is right that telecom has been a success story of the country, but it was in the news for all the wrong reasons also in the past and we need to acknowledge that. That did not give a good name and image for the country, and that also we need to acknowledge.

But as far as making the life easy is concerned, I totally take his point on board, but you also have to acknowledge that India is under serious security threat. There are problems from across the border including around the border. Therefore, if SIM card becomes an important tool of communication, as we have seen there, then the Government will have to remain alive to this concern. Therefore, I have told my officers to please see that while strict action be taken against terrorists; against extremists; and against separatists, the life of common people should not be made difficult. This is how we have to balance it.

HON. SPEAKER: Let us go to the next Q. No. 83, Shri Dushyant Chautala Ji.

... (*Interruptions*)

SHRI ARVIND SAWANT : Madam, I have given a notice for putting a supplementary on this.

HON. SPEAKER: I am sorry, I have forgotten about that. You will get a chance next time.

SHRI ARVIND SAWANT : I sought your permission to ask a supplementary. Now, I will not get an opportunity to ask a supplementary on this Question.

HON. SPEAKER: We have gone to the next Question now. I am sorry, but please cooperate with the Chair.

(Q. 83)

श्री दुष्यंत चौटाला : मैडम, सरकार द्वारा जो जवाब दिया गया है, आज उस स्कीम के तहत, जहां हमारे देश की वर्क-फोर्स 46 करोड़ है, केवल एक करोड़ 76 लाख पब्लिक सेक्टर में और 98 लाख प्राइवेट सेक्टर में लोग कवर होते हैं। इस तरह से लगभग 96 प्रतिशत लोग इस स्कीम के तहत नहीं आते हैं। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार की कोई प्लानिंग है कि आने वाले समय में आर्गेनाइज्ड सेक्टर का स्कोप बढ़ाकर जैसे कृषि सेक्टर में हमारे किसान हैं, उनको भी इसमें इन्क्लूड किया जाए?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य का प्रश्न निश्चित रूप से बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि देश में संगठित, असंगठित कांटेक्ट लेबरर्स की संख्या काफी है, ये निश्चित रूप से ईएसआई में भी कवर नहीं होते हैं और सरकार को इनकी पहचान भी नहीं है। इस दृष्टि से राज्य सरकारों ने भी प्रयत्न किए हैं, केन्द्र सरकार की भी चिन्ता है। हमने पिछले दिनों इस दृष्टि से ट्रेड यूनियन्स के साथ एवं बाकी औद्योगिक क्षेत्र के लोगों के साथ बातचीत की है। इस बात की चिन्ता सरकार को है कि हम उन श्रमिकों तक पहुंचें, उनकी पहचान करें और सरकार की योजना उन तक पहुंचे।

श्री दुष्यंत चौटाला : अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी ने जवाब दिया है, आज अगर एनसीआर की बात करें, तो हरियाणा के अन्दर फरीदाबाद, गुडगांव, मानेसर और दिल्ली के अन्दर पांच ईएसआई-रन हॉस्पिटल्स हैं, जिनमें एक मेडिकल कॉलेज फरीदाबाद में है, जिनका लाभ केवल चुनिन्दा लोग ले सकते हैं। जो बजट एलोकेशन ईएसआई स्कीम के तहत इन हॉस्पिटल्स में किया जाता है, वह बहुत ज्यादा है। अन्य प्रदेशों के अंदर जो ईएसआई हास्पिटल्स हैं, वहां इम्प्लाइज ज्यादा हैं और सरकार की तरफ से फण्ड एलोकेशन नाममात्र के बराबर है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार आने वाले समय में इस स्कीम के तहत जो बजट एलोकेशन है, उसका स्कोप बढ़ाकर, इसको रिवाइज करके, आर्गेनाइज्ड सेक्टर के लिए ऐसी स्कीम जो अन्य क्षेत्रों में चलाई जाती है, उसके अंदर भी सरकार एलोकेशन ऑफ मनी को प्रॉपर प्रपोजल्स के तहत देने का काम करेगी क्योंकि आज भी दिल्ली के अन्दर बहुत से लोग प्राइवेट हास्पिटल्स में जाना पसन्द करते हैं, लेकिन ईएसआई स्कीम के तहत प्राइवेट हॉस्पिटल्स के साथ जो टाई-अप है, आज हमारे हास्पिटल्स का नहीं है? ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न हो गया है।

श्री दुष्यंत चौटाला : क्या सरकार हरियाणा के अन्य किसी क्षेत्र में जहां इंडस्ट्रीज हैं, आने वाले समय में ईएसआई हॉस्पिटल बनाने का स्कोप रखती है?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने नए हॉस्पिटल बनाने और खर्च का दायरा बढ़ाने की बात की है। ईएसआई हास्पिटल्स के अंतर्गत हमारे संगठित क्षेत्र के जो इनश्योर्ड पर्सन्स हैं, उनको कवर किया जाता है। उनके मानक और मानदण्ड बने हुए हैं और जो हॉस्पिटल जिस स्तर का है, उस स्तर के हिसाब से उनको राशि प्रदाय की जाती है।

SHRI ANTO ANTONY : Madam, the answer given by the hon. Minister indicates that many ESIC hospitals and Medical Colleges are not complying with the norms of Staff Inspection Unit, Medical Council of India and the Indian Nursing Council, regarding staff-patient ratio. The hon. Minister explained about the steps taken by the Government to fill up the vacancies of doctors.

In addition to that, I would like to know from the hon. Minister about the steps taken by the Government to appoint sufficient nurses and all cadres of staff in ESIC hospitals in the country. Secondly, there are permanent employees and also employees working on contract basis in various ESIC hospitals in the country. Even though both categories of employees deployed in the same post are doing the same job, there is a huge disparity in salaries being paid to the contract and permanent employees.

My question to the hon. Minister is whether the Government will standardize the salaries of permanent and contract employees working in various ESIC hospitals.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदया, यह सच है कि ईएसआई अस्पतालों में चिकित्सकों और पैरा-चिकित्सा स्टाफ की कमी है। इस क्षेत्र में सिर्फ ईएसआई ही नहीं, देश के किसी भी चिकित्सा संस्थान को आप देखें तो डाक्टर्स की कमी दिखाई देती है। यह कमी दूर हो, सरकार निश्चित रूप से इस बारे में चिंतित है। पहले भी इस दिशा में प्रयत्न हुए हैं। हम भी लगातार प्रयत्न कर रहे हैं, समय-समय पर विज्ञापन देते हैं और अनेक जगह रिक्तियां भरी भी गई हैं तथा काम सुचारू रूप से चल रहा है। जहां विशेषज्ञ और अति विशेषज्ञ नहीं मिलते हैं, वहां निश्चित रूप से कठिनाई आती है। इसके लिए हमने सीनियर रेजिडेंट डाक्टर्स की भी दस प्रतिशत की व्यवस्था की है, जिससे सामान्य डाक्टर्स मिल जाएं और हम सुविधानुसार भर्ती कर लें तथा श्रमिकों की चिकित्सा व्यवस्था ठीक से की जा सके।

SHRI B. SRIRAMULU : Hon. Speaker, Madam, the beneficiaries of ESI hospitals in Bellary District in Karnataka are facing a lot of problems because there is no sufficient number of medical staff, doctors, nurses; and people are going to private hospitals for medical treatment which is very expensive. Therefore, I would like to ask the hon. Minister whether the Government of India is taking serious steps to ensure that the ESI hospitals in Bellary District appoint all the necessary medical staff including doctors, nurses and paramedical staff.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदया, बेल्लारी जिले में ही नहीं, बल्कि देश भर में सभी ईएसआई अस्पतालों में चिकित्सकों के रिक्त पदों को भरा जाए, यह सरकार की चिंता है। इस बारे में प्रयास तेज किया जा रहा है। सरकार की श्रमिकों के प्रति पूरी प्रतिबद्धता है। उनकी चिकित्सा ठीक से हो सके, इस बारे में सरकार द्वारा प्रयत्न किया जा रहा है। जो डाक्टरों या उपकरण ईएसआई अस्पतालों में किसी स्थान पर नहीं हैं, तो वहां प्राइवेट नर्सिंग होम्स में चिकित्सा कराने का हमने प्रबंध किया हुआ है, जिससे किसी मजदूर को परेशानी न हो। जिन निजी क्षेत्र के अस्पतालों को नामांकित किया गया है, ईएसआई से रेफर होकर मजदूर वहां भर्ती होता है और उसका पूरा इलाज होता है। उससे किसी प्रकार का पैसा नहीं लिया जाता है। उस निजी अस्पताल को उस व्यक्ति के इलाज का सारा पैसा ईएसआई द्वारा भुगतान के रूप में मिल जाता है।

DR. RATNA DE (NAG) : Madam Speaker, shortage of staff in ESI hospitals is not a rare phenomenon. We come across news items to this effect very often. On 8th July 2014 in *Deccan Herald* I read a news items saying that shortage of staff hits ESI hospital in Bengaluru. It is astonishing to note that out of 27 posts of doctors, 20 are lying vacant; and ten posts of clerks are lying vacant. How can any government shut its eyes to such a glaring lacunae? Would the Government consider appointing part-time staff to attend ESI hospitals and dispensaries so that the employees are not affected in any manner due to lack of amenities and facilities; and also would the Government state as to when the last recruitment was done for filling up of staff vacant positions in ESI hospitals?

माननीय अध्यक्ष: कृपया एक ही पूरक प्रश्न पूछें।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: अध्यक्ष महोदया, मुझे लगता है कि यह ऐसा विषय है जिस पर पूरा सदन चिंतित है।

माननीय अध्यक्ष: सभी को डाक्टर्स चाहिए।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: ईएसआई द्वारा लगातार इस बात का प्रयत्न किया जाता रहा है, आगे भी इसे पूरी चिंता के साथ और गतिशीलता के साथ किया जाएगा कि डाक्टर्स आएंगे। लेकिन जो अनुभव है, उसे देखने पर लगता है कि जब आवेदन मंगाए जाते हैं तो उनकी संख्या भी कम होती है। अगर उन्हें रिक्रूट किया जाता है तो बहुत से लोग जॉइन नहीं करते। डाक्टर्स और पैरा-चिकित्सा स्टाफ की कमी बनी रहती है। इस वजह से ईएसआई अस्पतालों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए हमने सुविधानुसार और स्थानीय स्तर पर अधिकार दिया है कि कोई डाक्टर उपलब्ध होता है तो उसे फौरन भर्ती कर लें, लेकिन उसके बाद भी दिक्कत रहती है।

माननीय अध्यक्ष : चन्द्रकांत खैरे जी, इसके अलावा कुछ हो तो पूछें, यह प्रश्न रिपीट हो गये हैं।

श्री चन्द्रकांत खैरे : अध्यक्ष जी, यहां जो सूचना दी गयी है वह ईएसआईसी द्वारा चलाए जा रहे मॉडल अस्पतालों की दी गयी है। ... (व्यवधान) ईएसआईसी में डबल सिस्टम होता है। श्रमिकों से पैसा कलैक्ट होकर ईएसआई कॉरपोरेशन में जाता है। इसमें एम्प्लॉयज का पैसा 1.75 और 4.75 पैसा एम्पलायर का होता है। लेकिन जिसका पैसा कटता है उसे दवाइयां न मिलने के कारण उन अस्पतालों को स्टेट गवर्नमेंट चला रही हैं। मैडीकल सर्विसेज स्टेट गवर्नमेंट देती है लेकिन वहां पर डॉक्टर्स मिलते नहीं हैं, स्टाफ की कमी होती है, स्टाफ रहता नहीं है, यह सर्वसाधारण लोगों की शिकायत रहती है। सरकार से मैं चाहता हूं कि डबल सिस्टम हम क्यों रखना चाहते हैं, संसद में भी इस पर कई बार चर्चा हो चुकी है। मैं भी ईएसआईसी का मैम्बर रहा हूं और हमारे तत्कालीन मंत्री जी भी यहां बैठे थे। डबल सिस्टम नहीं होने के लिए कई राज्यों ने सिफारिश की है और महाराष्ट्र सरकार ने अक्टूबर 2010 में अपनी सिफारिश कमेंट्स के साथ माननीय मंत्री के पास भेजी थी लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। महाराष्ट्र सरकार यह कहने लगी कि मैडीकल सर्विसेज आप चलाइये ताकि ईएसआईसी इसे पूरी तरह से फुलफिल कर सके। मध्य प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश राज्यों ने भी कहा है कि ये सर्विसेज आप चलाइये। डबल सिस्टम से जो हमारे आईपीज होते हैं उन्हें दवा मिलती नहीं है। मैं जानना चाहता हूं कि स्टेट गवर्नमेंट से निकालकर क्या इस सिस्टम को आप लागू करेंगे?

माननीय अध्यक्ष : ठीक है, आपका कहना है कि क्या डबल-सिस्टम पर आप विचार करेंगे।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का प्रश्न है कि जो 115 अस्पताल केंद्रीय सहायता के अंतर्गत राज्य सरकारों द्वारा इंश्योर्ड पर्सन के लिए संचालित किये जाते हैं, ये चाहते हैं कि उन्हें केंद्र सरकार अपने हाथ में ले ले। माननीय सदस्य की बात सही है कि पहले यह चर्चा चली थी और कुछ

राज्य सरकारों को केन्द्र ने पूछा भी था और उसमें कुछ राज्य सरकारों ने जिसमें महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश तथा एक-आध और राज्य हैं, अपनी सहमति दी थी कि केन्द्र उनका अधिग्रहण कर ले। बातचीत भी हुई थी और महाराष्ट्र सरकार उसके लिए तैयार थी और विचार-विमर्श के उपरांत ईएसआईसी ने अपना एक अनुबंध पत्र महाराष्ट्र सरकार के पास भेजा था, लेकिन उन्होंने अभी तक उस पर अपनी सहमति प्रकट नहीं की है। कुछ शर्तों पर वे असहमत भी हैं, इसलिए उस मामले में अभी विचार-विमर्श नहीं हुआ। ईएसआई बोर्ड में बैठेंगे तो निश्चित रूप से इस पर विचार करेंगे।

HON. SPEAKER: Next, Shrimati P.K. Shreemathi Teacher – only a short question, no speech please.

SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER : Thank you, Madam, for allowing me to ask this Question.

I want to ask only one question about ESI Thottada Hospital in Kannur. It is in a pathetic condition. It is a nearly 100-year old hospital with many acres of land. So, I want to ask whether the Government would consider taking over ESI Thottada Hospital in Kannur under the ESI Corporation because so many traditional workers from the handloom, beedi, and coir industry, etc. are there. So, I want to know whether the Government would take over that hospital.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्या की चिंता अपने क्षेत्र के प्रति और श्रमिकों के प्रति है, चूंकि इस प्रश्न में यह विषय नहीं आया है। अगर वह आगे बात करेगी तो मैं इस मामले में उन्हें जानकारी दे दूंगा।

माननीय अध्यक्ष : आप इसे नोट करके रख लीजिएगा।

DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT : There are a lot of ESI hospitals which are 200-bedded or 300-bedded or even more. But they do not have attached medical colleges. So, I would like to know from the hon. Minister whether the Government is planning to start any medical college in these 200 or 300-bedded ESI hospitals.

माननीय अध्यक्ष : बहुत माननीय सदस्यों के बहुत सुझाव आए हैं।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, मूल प्रश्न में मेडिकल कालेज की बात नहीं पूछी गई है।

HON. SPEAKER: ESI is something different. You are right.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, सामान्य तौर पर मेडिकल कालेज की एक अलग योजना श्रम विभाग ईएसआई ने शुरू की थी। उसी योजना पर अभी हम काम कर रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : अभी बहुत माननीय सदस्यों ने प्रश्न पूछने हैं।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : I have a one-line question.

HON. SPEAKER: Okay.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : The first medical college in the ESI field, which was announced is ESI Medical College, Parippally, Kollam in Kerala. During the last week, the Medical Council of India inspected the site. They noted two deficiencies regarding staff and infrastructure. It is a 500-bedded hospital. If it does not rectify these two deficiencies before 30th July, definitely in this academic year, it would not be able to start the medical college. Will the Government take initiatives in rectifying the deficiencies and satisfy the requirements of the Medical Council of India so that it would be able to start the courses in this academic year itself?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, ईएसआई बोर्ड लगातार इस दिशा में प्रयत्नरत है और हम माननीय सदस्य की चिंता से अवगत हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप इस बारे में चर्चा मांगिए। यह बहुत बड़ा प्रश्न है। हर एक के क्षेत्र में ईएसआई अस्पताल है।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Q. No. 84, Shri Virender Kashyap. – Not present.

Mr. Minister.

(Q. 84)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : महोदया, आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्यों सहित बिहार के पूर्वांचल का इलाका, जो जंगलों, पहाड़ों से घिरा हुआ है और खासकर बांका, मुंगेर, जमुई, लखीसराय, भागलपुर का इलाका, जो सम्पूर्ण रूप से जंगल और पहाड़ से घिरा हुआ है वहां के सामान्य लोगों को कनेक्टिविटी कम होने के कारण, दूरसंचार सुविधा कम होने के कारण, टेलीफोन व्यवस्था अस्त-व्यस्त होने के कारण भारी परेशानी होती है क्योंकि उनकी आपस में बात नहीं हो पाती है।

मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उन इलाकों में दूरसंचार व्यवस्था को सुनिश्चित करने के लिए ताकि आम जनों को सुरक्षा, सुविधा मिल सके, जन सुविधा को व्यवस्थित करने के लिए कौन-सा उपाय किया जा रहा है?

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, इस विभाग का मंत्री बनने के बाद, जब मैंने इस विभाग की रिपोर्टिंग ली, तो मैंने उत्तर में भी उसका संकेत दिया है कि बीएसएनएल और एमटीएनएल में बहुत सुधार की गुंजाइश है। ये दोनों संस्थाएं पांच-छह वर्ष पहले बहुत प्रोफिट में थीं, लेकिन एकाएक घाटे में चली गईं और इन्हें जो ढांचागत सहयोग देना चाहिए था, वह नहीं दिया गया। मेरी सरकार बहुत प्रमाणिकता से आदरणीय मोदी जी की अगुवाई में मानती है कि प्राइवेट प्लेयर्स के साथ प्रतिस्पर्धा प्रमाणिक तभी होगी जब बीएसएनएल जैसी संस्थाएं भी अच्छा करेंगी। इसलिए मैंने अपनी प्राथमिकता में निर्णय किया है कि बीएसएनएल और एमटीएनएल के प्रशासन को सुधारा जाएगा। इसके लिए हम कोशिश कर रहे हैं। मैं आपको बिहार के बारे में बताऊंगा।

माननीय अध्यक्ष : यह नार्थ-ईस्ट का प्रश्न है।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, मैं हिली क्षेत्र की बात कहने जा रहा हूँ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी को बोलने दो, अगर वे बोलना चाहते हैं। आप सुझाव क्यों दे रहे हैं?

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, हिली एरिया में 2202 नए बीटीएस लगाने की योजना है। टेलीकॉम कमीशन ने हाल ही में नार्थ-ईस्ट के लिए एक निर्णय किया है जिसमें हम नार्थ-ईस्ट और हिली रीज़न में 5336 करोड़ रुपयों की लागत से 6994 टावर स्थापित करने जा रहे हैं। जहां तक आपने बिहार के बारे में

एक स्पेसिफिक सवाल किया है, बिहार में लगभग 539 टॉवर नये लगने की योजना है और मैं इस बात की चिंता करूंगा कि आपके क्षेत्र में भी यह हो जाए।

डॉ. रामशंकर कठेरिया : माननीय अध्यक्ष, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि जो अभी बीएसएनएल और एमटीएनएल की बात आई है,...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हिली एरिया और नॉर्थ-ईस्ट एरिया के बारे में प्रश्न है।

डॉ. रामशंकर कठेरिया : जी हां, हमारा तो उत्तर प्रदेश है और स्थिति यह है कि मैं आगरा से आता हूँ, वहां पर बीएसएनएल की सेवाएं पूरी तरह से बिल्कुल ठप्प पड़ी हुई हैं। लोग कनेक्शन कटवा रहे हैं। वहां के जी.एम. से कई बार हम लोग मिले भी हैं और लिखित में भी हमने दिया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि जो बीएसएनएल की सेवाएं हैं, सामान्यतः यह विश्वास है कि जो प्राइवेट कंपनियां हैं, उनसे लोग मिल चुके हैं और धीरे धीरे बीएसएनएल के सारे कनेक्शन कट रहे हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि इसमें सुधार की संभावना कब तक होगी और इस बारे में सरकार का क्या विचार है?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष जी, यह पूरा प्रश्न पहाड़ों के बारे में है। मैं इतना ही कह सकता हूँ कि जब हमारी सरकार बीएसएनएल को सुधारने के लिए कृतसंकल्प है तो पूरे देश के लिए है। आपने आगरा की एक विशेष समस्या बताई है। मैं स्वयं देखूंगा और चिंता करूंगा तथा सारे सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि मैंने अपने पदाधिकारियों को निर्देश दिया है कि माननीय सांसदों से सम्पर्क करके पूरे देश की चिंता विशेष रूप से करें। यह हम प्रायोरिटी से करने जा रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : कुमारी सुष्मिता देव, प्रश्न से संबंधित प्रश्न पूछिए।

KUMARI SUSHMITA DEV : Thank you hon. Speaker Madam. Hon. Minister for Telecommunication has recently made a statement to the effect that 8000 towers at a cost of Rs.5000 crores will be built in the Northeastern States. How much land is required for this and how do you plan to acquire this land in the Sixth Schedule areas of the Northeastern States?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Hon. Speaker, Madam, this is a specific Question of logistics. The Telecom Commission has taken this decision to be formalized by the Government of India in the Cabinet. Installation of towers does not require much of the land. Even if it is a Sixth Schedule area, I understand the limitations on that acquisition, but I will instruct the officials to have engagements

with the Village Councils, local *Mukhiyas* and the *Sarpanchs* to ensure that if land is acquired it will be to the benefit of the people concerned. That is how we would like to work it out. It will not be a difficulty at all.

श्री थुपस्तान छेवांग : माननीय अध्यक्ष जी, जम्मू-कश्मीर का जो लद्दाख क्षेत्र है, वह टेलीकॉम की दृष्टि से बहुत ही पिछड़ा हुआ है क्योंकि यह बहुत ही बड़ा एरिया है और दूर-दराज के इलाकों तक शायद हर तरह की सुविधा वहां पर उपलब्ध कराना मुश्किल है लेकिन फिर भी बहुत सारे एरियाज अभी तक अनकवर्ड हैं। वहां किसी तरह की सेवाएं उपलब्ध नहीं हैं और दूर-दराज के इलाकों में डीएसपीटी ही सिर्फ दी गई है। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में सातवें फेज में जम्मू-कश्मीर के बारे में बताया है कि वहां पर क्या-क्या सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इसमें लद्दाख के लिए क्या क्या किया जा रहा है? चूंकि लद्दाख स्ट्रेटेजीकली सबसे सेंसिटिव एरिया है, और चीन की तरफ से लगातार यह कोशिश हो रही है तथा सीमाक्षेत्र में वे मोबाइल टॉवर लगा रहे हैं और हमारे क्षेत्र को टारगेट कर रहे हैं। उसको काउंटर करने के लिए भी यह जरूरी है कि लद्दाख में प्रोपर रूप से टेलीकॉम सर्विसेज हों। मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या सेवेंथ फेज में लद्दाख के पूरे क्षेत्र में आप टेलीकॉम सुविधा उपलब्ध कराएंगे?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो लेह के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की है, मैं स्वयं लद्दाख-कारगिल में बहुत व्यापक दौरा कर चुका हूं और वहां के लोगों की कठिनाई को जानता हूं। आपने अपनी चिंता बताई है। मैंने विभाग को यह निर्देश दिया है कि हिली एरिया डवलपमेंट में जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश और उत्तराखंड की भी विशेष चिंता की जाए। नॉर्थ-ईस्ट की चिंता तो हम कर रहे हैं। आपने जो लेह और लद्दाख की बात बताई है, मैं उस चिंता को समझता हूं और प्रशासन की ओर से हम पूरी कोशिश करेंगे कि लेह-लद्दाख कारगिल इलाकों को विशेष सहयोग दिया जाए ताकि वहां का बीएसएनएल का नैटवर्क और मजबूत बने।

माननीय अध्यक्ष : श्री अरविंद सावंत जी, आपका भी हिली एरिया है। मुझे मालूम है।

SHRI ARVIND SAWANT : Madam, through you, I would like to seek a clarification from the hon. Minister. As he has rightly pointed out, this is a Question pertaining to hill areas. Let me ask a specific question about it. How is it that private companies' network is available in all these areas whereas the network of the BSNL/MTNL is not available in these areas? The hon. Member has rightly

pointed out that some of our officers are hand-in-glove and are on pay-roll of private companies.

HON. SPEAKER: No allegations, please.

SHRI ARVIND SAWANT : Madam, I am charging this. Therefore, I would like to ask him whether he is going to set any inquiry about this. How many BTS are they going to install in these hilly areas and how much money has been released for this by the Ministry?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Madam Speaker, I know the hon. Member is more knowledgeable because he heads the trade unions. But what wrong has happened for BSNL/MTNL needs to be explained also. I openly acknowledge before this House that the kind of support which ought to have been given to the BSNL and MTNL was not given and for what reasons, I do not want to go into that. I am telling this House... (*Interruptions*).

HON. SPEAKER: Let him tell what he is going to do.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Hon. Speaker, as the question is regarding hilly areas, I will tell the hon. Members on the other side as to what has been done at some appropriate stage. But leveling sweeping allegations against all officers that they are hand-in-glove is not proper. If the hon. Member has any specific allegation, he must give it to me, we will take appropriate action.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 85। हिली एरिया का है, बाद में आपको समय दूंगी।

...(व्यवधान)

(Q. 85)

श्रीमती रमा देवी : माननीय अध्यक्ष, देश में मजदूरों के हितों को ध्यान में रखने के लिए अनेक कानून बने हैं। इनका पालन श्रम न्यायालय एवं श्रम ट्रिब्यूनल द्वारा किया जाता है। मुझे सदन के यह बताते हुए खेद हो रहा है कि पूंजीपतियों एवं उद्योगपतियों के दबाव में श्रमिकों के हित में बनाए गए कानूनों का पालन नियमानुसार नहीं हो रहा है। जब कानून का पालन नहीं होता है तो कई मामले न्यायालयों में लंबे समय तक चलने के कारण श्रमिकों के परिवार भुखमरी के शिकार होते हैं। क्या सरकार श्रम न्यायालय एवं श्रम ट्रिब्यूनल के कार्यों की समीक्षा करती है? यदि हां तो समीक्षा कब की गई और इसके परिणाम क्या हैं?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष, माननीय सदस्या की चिंता श्रमिकों के प्रति है। श्रम न्यायालयों में बहुत से प्रकरण विचाराधीन हैं, उनमें विलंब भी हुआ है और इनकी समीक्षा सरकार समय-समय पर करती है। इसके लिए सरकार ने श्रम न्यायालयों और अधिकरणों को अनुरोध किया है तथा उच्च न्यायालय को भी अनुरोध पत्र लिखा है कि इस मामले में हमारे आग्रह को स्वीकार करके निष्पादन की प्रक्रिया में शीघ्रता लाई जाए। श्रम न्यायालयों और अधिकरणों में पीठासीन अधिकारी उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश होते हैं और विशुद्ध रूप से हम समथ-समय पर उन से कार्य निष्पादन की विवरणी मांगते रहते हैं। सरकार इस चिंता से पूरी तरह वाकिफ है कि मजदूरों के हित सुरक्षित रहें और उन पर कोई कुठाराघात न हो।

श्रीमती रमा देवी : माननीय अध्यक्ष, जब श्रम न्यायालय या ट्रिब्यूनल के माध्यम से कोई फैसला दिया जाता है तो उसमें अधिकारियों के निर्णय की कोई समीक्षा मंत्रालय या एजेंसियों में नहीं की जाती है। इस कारण कंपनी मालिक एवं सरकारी अधिकारियों की बढ़ रही मनमानी और शोषणकारी कार्यों को नियंत्रित करना असंभव हो गया है। क्या सरकार के पास कोई ऐसी व्यवस्था है जिससे श्रम न्यायालय या श्रम ट्रिब्यूनल के निर्णय में किसी कानून का पालन करने वाले अधिकारी या कंपनी मालिक के दायित्व के विरुद्ध कार्यवाही की जा सके। इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष, श्रम न्यायालयों के द्वारा जो निर्णय आते हैं, उनका अनुपालन सुनिश्चित हो, यह सरकार इसका निरंतर प्रयास करती रहती है और कानून में भी इस प्रकार के प्रावधान किये गये हैं। जब यह विषय सरकार के समक्ष आता है और निर्णय आता है, तो निश्चित रूप से उसे गजट नोटिफाइड किया जाता है, गजट में आने के बाद लगातार इस बात का आग्रह होता है और निर्देश जारी होते हैं कि इम्पलायर उसका पालन करे और अगर वह पालन नहीं करता तो निश्चित रूप से सरकार दूसरे न्यायालय में जाकर कार्रवाई करती है और उस पर कार्रवाई हो, इस बात को सुनिश्चित करती है।

श्री भगवंत मान : अध्यक्ष महोदय, लेबर मिनिस्टर से मेरा इसमें एक सप्लीमेन्ट्री क्वेश्चन है कि ढाबों और ईट के भठ्ठों पर ज्यादातर छोटे-छोटे बच्चे काम करते हैं..

माननीय अध्यक्ष : क्या यह श्रम न्यायालय से संबंधित प्रश्न है?

श्री भगवंत मान : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या श्रम मंत्रालय बतायेगा कि ऐसे बच्चों के कितने केस आ चुके हैं? वहां जो छोटे-छोटे बच्चे काम करते हैं, उन्हें वहां से कितनी देर में मुक्त किया जा सकता है, मैं यही जानना चाहता हूँ?

माननीय अध्यक्ष : यह प्रश्न इससे संदर्भित नहीं है।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष, इस प्रश्न में से यह पूरक प्रश्न उद्भूत नहीं होता है।

MADAM SPEAKER: Shri Vincent H Pala : Not present

(Q. 86)

SHRI JITENDRA CHAUDHURY : The statement made by the hon. Minister says that there are two abandoned airports in the State of Tripura, namely, Kamalpur and Kailash Sahar and according to the statement it has been mentioned that the State Government has been asked to acquire land. I may submit that the land is already available and that the airports were operational till 1960. The initiative in this regard has to be taken only by the Ministry of Civil Aviation. With a little overhauling the airports can again be operationalised. I would like to know if this can be done.

SHRI ASHOK GAJAPATHI RAJU: Land is required because of the modern aircrafts. Since 1960 till 2014, aircrafts have undergone a lot of change and so if land is available and an air strip is there, an aircraft can land, otherwise it cannot land. So, we are asking all State Governments to help us and we are going ahead with wherever help is available.

DR. THOKCHOM MEINYA : I would like to draw the attention of the hon. Minister to the cancellation of a regular flight from Imphal to Silchar. This was stopped recently. Previously we had regular flights early in the morning. A lot of people from Manipur have settled in the Cachar district, that is in the Barak Valley, of Assam and our communication to that place is very important because National Highway 37 which is connecting Imphal and Silchar always remain blocked for some reason or the other. So, I would like to know from the hon. Minister as to when the operation of this particular flight, from Imphal to Silchar, will be resumed.

SHRI ASHOK GAJAPATHI RAJU: Madam, Speaker, this Government is very concerned with connectivity, particularly in the North East. There are a few problems that have cropped up because the commitments of the North East Council were not implemented in the Viability Gap Funding. Once those things are sorted out, I am sure, connectivity will be restored and we want to restore it as soon as possible.

(Q. 87)

SHRI P. KARUNAKARAN : The answer given by the hon. Minister is with regard to my question about the closure of factories and its consequent effect on unemployment.

Madam, it is stated that, in 2011, only 4274 workers are affected and in 2013, only 3785 workers are affected. I think, the hon. Minister himself is not satisfied with his answer. It is true that the States are giving the information but the Minister has to apply his mind as to whether it is correct or not. I know that, in Kerala itself, to give as an example, in 2011, 2012 and 2013, no worker is affected. If the Ministers are taking such a negligent view with regard to the answers that they are giving, it is really very unfortunate.

So, I want to know whether the Government will apply their mind and get the actual number of units which are closed and the actual number of workers who are affected due to this issue.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य की चिंता श्रमिक और बेरोज़गारी के प्रति है और उन्हें इस बात की भी चिंता है कि सरकार को दिमाग लगाना चाहिए। मैं उन्हें आश्वस्त करना चाहता हूँ कि श्रमिकों के सभी प्रकार के हितों को ध्यान में रखने के लिए सरकार पूरी तरह प्रतिबद्ध है और पूरा दिमाग लगाने को तैयार है। यहां पर जो जानकारी मैंने आपको उपलब्ध कराई है, वह राज्य सरकार के द्वारा भेजी गई जानकारी है। केंद्र सरकार के लेबर डिपार्टमेंट में श्रम ब्यूरो है। श्रम ब्यूरो विभिन्न राज्य सरकारों से समय-समय पर संपर्क करता रहता है और संपर्क कर के जो आंकड़े आते हैं, उनमें किसी जगह से शून्य आता है, कुछ राज्य सरकारें भेजती नहीं है और कुछ राज्य सरकारें भेजती है। वह जानकारी मैंने आपको उपलब्ध कराई है। लेकिन व्यक्ति के नाते इस संख्या को देख कर मुझे भी थोड़ा आश्चर्य हुआ। इसलिए मैं निश्चित रूप से यह चाहूंगा कि इस दृष्टि से हम एक बार और प्रयत्न करें कि राज्य सरकारें ठीक संख्या को भेजें, जिससे कि हम उसे सदन के समक्ष रख सकें।

SHRI P. KARUNAKARAN : Thank you, Sir but I am not satisfied with the answer because it is not correct with regard to the existing situation.

My second supplementary is, the Government spends crores and crores of rupees to start new factories and new firms. I am not against it. It is the capital

incentive type of growth that we are approaching and of course, it is needed. Now, lakhs and lakhs of workers or people are working in traditional industries like coir, cashew, handloom and others. Their conditions are very sympathetic and poor. At the same time, when we compare the expenditure or the investment that the Government has made in big factories and technical issues with lower sections like traditional industries, it is very low. We can give large number of employment opportunities in cashew industry, beedi industry or handloom industry but the Government is not taking such a step. When I ask this question to give more employment to the people and with regard to closure also, will the Government consider this aspect also to give more investment to the traditional industries?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, सरकार निश्चित रूप से इस बात के लिए प्रतिबद्ध है कि जो कामकाजी और परंपरागत उद्योग हैं, उनको संरक्षण मिले। जहां तक कारखाने से अलग हो कर बेरोज़गार हुए श्रमिकों के प्रशिक्षण और उनको काम दिलाने का मामला है, निश्चित रूप से सरकार उसके लिए भी चिंतित है और परंपरागत उद्योगों को बढ़ावा मिले, इस दृष्टि से हम लोगों का प्रयत्न रहेगा।

SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA : Madam Speaker, I would like to bring to your notice that, from the day the Budget Session has begun, the data given in the replies to Starred Questions by various Ministries do not include Telangana State. All the information is clubbed under Andhra Pradesh. If they could kindly make some effort and give information separately for Telangana, it will be very helpful to us.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): The point which the hon. Member has mentioned will be taken note of.

12.00 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

HON. SPEAKER: Now, Papers to be laid on the Table.

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 की धारा 37 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) दूरसंचार (प्रसारण और केबल सेवा) अंतर्संबंध (डिजिटल एड्रसेबल केबल टेलीविजन प्रणालियाँ) (दूसरा संशोधन) विनियम, 2013 जो 20 सितंबर, 2013 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं० एफ० सं० 3-24/2012-बीएण्डसीएस में प्रकाशित हुए थे।

(दो) दूरसंचार वाणिज्यिक संचार ग्राहक अधिमानता (पंद्रहवां संशोधन) विनियम, 2014 जो 7 अप्रैल, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० सं० 311-33/2014-क्यूओएस में प्रकाशित हुए थे।

[Placed in Library. See No. LT 60/16/14]

(2) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1950 की धारा 13 के अंतर्गत परिषद निर्वाचन क्षेत्र का परिसीमन (उत्तर प्रदेश) संशोधन आदेश, 2014 जो 19 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का०आ० 477(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library. See No. LT 61/16/14]

(3) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 169 की उपधारा (3) के अंतर्गत निर्वाचन का संचालन (संशोधन) नियम, 2014 जो 28 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का०आ० 603(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library. See No. LT 62/16/14]

(4) सेमीकंडक्टर इंटीग्रेटेड सर्किट्स लेआउट-डिजाइन अधिनियम, 2000 की धारा 95 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) का०आ० 307 (अ) जो 4 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित 152 देशों को उक्त अधिनियम के उपबंध के प्रयोजनार्थ अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से अभिसमय देशों के रूप में घोषित किया गया है।

(दो) का0आ0 2754(अ) जो 8 दिसंबर, 2011 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित 152 देशों को उक्त अधिनियम के उपबंध के प्रयोजनार्थ अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से अभिसमय देशों के रूप में घोषित किया गया है।

[Placed in Library. See No. LT 63/16/14]

(5) भारतीय तार अधिनियम, 1885 की धारा 7 की उपधारा (5) के अंतर्गत रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन डिवाइसेस सहित अत्यंत न्यून पावर रेडियो फ्रीक्वेंसी डिवाइस अथवा उपस्कर का उपयोग (अनुज्ञप्ति उपेक्षा से छूट) नियम, 2014, जो 11 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा0का0नि0 83(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library. See No. LT 64/16/14]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर): महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) मिनरल एक्सप्लोरेशन कारपोरेशन लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[Placed in Library. See No. LT 65/16/14]

(दो) राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-2015 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[Placed in Library. See No. LT 66/16/14]

(2) शिक्षु अधिनियम, 1961 की धारा 37 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) का0आ0 912(अ) जो 27 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो उसमें उल्लिखित चेयरमेन, उप-चेयरमेन और सदस्यों से मिलकर बनी केन्द्रीय शिक्षुता परिषद का पुनर्गठन इस अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के लिए किए जाने के बारे में है।

(दो) शिक्षुता (संशोधन) नियम, 2014 जो 6 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं0 सा0का0नि0 158(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) का0आ0 159 (अ) जो 6 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो लक्षद्वीप की राज्य व्यावसायिक प्रशिक्षण परिषद के स्नातकों को प्रशिक्षण की अविध में रियायत दिए जाने के बारे में है।

[Placed in Library. See No. LT 67/16/14]

SHRI E. AHAMED (MALAPPURAM): What is happening in Gaza Strip is very pathetic. ... *(Interruptions)* It is a violation. ... *(Interruptions)* A country like India cannot just remain insensitive. ... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : आप किस रूल के तहत यह मामला उठा रहे हैं?

...*(व्यवधान)*

श्री हुकुम सिंह (कैराना) : महोदया, मद संख्या दो के बारे में केवल आपका ध्यान आकर्षित करने के लिए मैं आपके सामने दो बिंदु रखना चाहता हूँ ...*(व्यवधान)* और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैडम, अगर आप देखें कि मद संख्या चार के दो में जो सूचना 8 दिसंबर, 2011 को प्रकाशित हुयी, उस सूचना को यहां तक आने में करीब-करीब तीन साल लग गए। मैं इसलिए कहना चाहता हूँ, कई ऐसे मद और भी हैं, मैं यह चाहता हूँ कि सरकार बदल गयी, संस्कृति बदलनी चाहिए। Luckily we have got a very dynamic national leader also. आज यह संदेश जाना चाहिए कि यह नरेन्द्र मोदी जी की सरकार है, यहां तीन साल कागज को कार्यालय से लेकर पार्लियामेंट तक आने में नहीं लगेंगे। ...*(व्यवधान)* इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इस संबंध में आपका निर्देश हो जाए और जिन अधिकारियों ने तीन साल तक इस कागज को दबाकर रखा, उनके खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

HON. SPEAKER: Shri E. Ahamed, this is not the way to raise issues.

... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: I do not understand. Is there any point of order or anything else regarding laying of papers? Papers are being laid. What do you want to say in-between?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर जी।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: महोदया, मैं अपनी सहयोगी श्रीमती निर्मला सीतारमण की ओर से उल्लिखित दस्तावेजों को सदन के पटल पर रखता हूँ :-

- (1) प्रारूप अधिसूचना सं0एफ0सं0 1/2/2014-सीएल-I जिसमें निदेश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, ऐसे निकाय जिसे उपर्युक्त धारा 8 के उपबंधों के अधीन अनुज्ञप्ति दी गई है, लागू नहीं होंगे अथवा अधिसूचना के कॉलम (3) में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन के साथ पर लागू होंगे।

[Placed in Library. See No. LT 68/16/14]

- (2) प्रारूप अधिसूचना सं0एफ0सं0 1/1/2014-सीएल- V जिसमें निदेश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, निजी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा उक्त अधिसूचना के कॉलम 3 में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन सहित लागू होंगे।

[Placed in Library. See No. LT 69/16/14]

- (3) प्रारूप अधिसूचना सं0एफ0सं0 1/2/2014-सीएल- V जिसमें निदेश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, सरकारी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा उक्त अधिसूचना के कॉलम 3 में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन सहित लागू नहीं होंगे।

[Placed in Library. See No. LT 70/16/14]

- (4) प्रारूप अधिसूचना सं0एफ0सं0 2/11/2014-सीएल- V जिसमें निदेश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, यथा अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, निजी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा निधियों की उक्त अधिसूचना के कॉलम 3 में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन सहित लागू होंगे।

[Placed in Library. See No. LT 71/16/14]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI PON RADHAKRISHNAN): I beg to lay on the Table:--

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Memorandum of Understanding between the Instrumentation Limited and the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises, for the year 2014-2015.

[Placed in Library. See No. LT 72/16/14]

(ii) Memorandum of Understanding between the Cement Corporation of India Limited and the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises, for the year 2014-2015.

[Placed in Library. See No. LT 73/16/14]

(iii) Memorandum of Understanding between the Rajasthan Electronics and Instruments Limited and the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises, for the year 2014-2015.

[Placed in Library. See No. LT 74/16/14]

(2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Automotive Testing and R &D Infrastructure Project, New Delhi, for the year 2012-2013, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Automotive Testing and R &D Infrastructure Project, New Delhi, for the year 2012-2013.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.

[Placed in Library. See No. LT 75/16/14]

12.01 hrs**ELECTIONS TO COMMITTEES****(i) Central Building and Other Construction Workers' Advisory committee**

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोज़गार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर): महोदया, मैं प्रस्ताव करता

हूँ :-

"कि भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार(नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) केन्द्रीय, नियम, 1998 के नियम 11 (2) के साथ पठित भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) अधिनियम, 1996 की धारा 3(2)(ख) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्यक्षीन केन्द्रीय भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार सलाहकार समिति (केन्द्रीय सलाहकार समिति के रूप में निर्दिष्ट) की केन्द्रीय सलाहकार समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।

HON. SPEAKER: The question is:

“That in pursuance of Section 3 (2) (b) of the Building and Other Construction Workers (Regulation of Employment and Condition of Service) Act, 1996 read with Rule 11(2) of the Building and Other Construction Workers (Regulation of Employment and Condition of Services) Central Rules, 1998, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from amongst themselves, to serve as members of the Central Building and Other Construction Workers' Advisory Committee (referred to as Central Advisory Committee), subject to other provisions of the said Act and Rules made thereunder.”

The motion was adopted.

(ii) The Employees' State Insurance Corporation

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोज़गार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि कर्मचारी राज्य बीमा (केन्द्रीय) नियम, 1950 के नियम 2क के साथ पठित कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 4 की उप-धारा (1) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्याधीन कर्मचारी राज्य बीमा निगम के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।”

HON. SPEAKER: The question is:

“That in pursuance of sub-section (i) of section 4 of the Employees' State Insurance Act, 1948, read with rule 2A of the Employees' State Insurance (Central) Rules, 1950, the members of this House do proceed to elect, in such manner as the Speaker may direct, two members from amongst themselves to serve as members of the Employees' State Insurance Corporation, subject to the other provisions of the said Act and the rules made thereunder.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: Now, the 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मैं शून्यकाल शुरू कर रही है। इसमें आपको कुछ कहना है?

... (व्यवधान)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Madam, yes, it is 'Zero Hour.' I would like to say that large areas, four districts of Odisha are now observing hartal.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: You have not given any notice or anything like that. You know better than them.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, दूसरों का अधिकार मत लें।

... (व्यवधान)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : I know that. All of us had given notice today. Unluckily, not a single notice was taken up in the lottery. That is why, I have written to you only to raise it in this House.

HON. SPEAKER: Yes, proceed.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Madam, large areas, four districts of Odisha are observing hartal because the rights of the tribals have been trampled upon. That is the reason why we want to raise it today.

We want to bring to the consideration of this House that a large number of people are being displaced because of the Polavaram Project, because of the inundation. A one-sided decision had been taken by the previous Government. That is why, we had pleaded on Friday also when the Bill had come up for annexation of certain areas from Telangana to Andhra Pradesh. Our cause here is that the Odisha Government should be taken into confidence when certain areas are being inundated because of a project. The height has been increased unilaterally without the consent of the Odisha Government or the Chhattisgarh Government. That is our cause of concern. That is why, we have always been

pleading about this. We have pleaded before the Supreme Court. The case is pending before the Apex Court. That is why, no decision should be taken in this House or in Parliament which will trample upon the rights of the tribals. We would request the Government to give an answer to this.... (*Interruptions*)

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Madam, the Government should give an answer to this.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri K.C. Venugopal, do you want to say something on the same subject.

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): No. I am on the internal security issue. It is a serious issue.... (*Interruptions*) I have already given notice.

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट। ऐसा नहीं होता है। आप बैठिये।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: You have given notice on the inter-linking of rivers.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): No, Madam. It is about security. He is raising the security issue.

माननीय अध्यक्ष : खड़गे जी, एक बात तो समझिये। इनका नोटिस रिवर इंटरलिंकिंग के लिए है।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Yes, proceed.

SHRI K.C. VENUGOPAL : I would like to raise a serious situation concerning the internal security of the nation.

The meeting of Ved Pratap Vaidik with Hafeez Sayeed, the leader of the Lashkar-e-Tayeba and a wanted terrorist in India and abroad is a serious issue.

The claims of Vaidik as an intermediary and missionary is a matter of serious concern.

I would like to know from the Government whether Shri Vaidik has sought the permission from the Government of India to meet such a wanted, dreaded terrorist like Hafeez Sayeed. We would also like to know who is the person who has facilitated the meeting with Hafeez Sayeed.

It is a matter of internal security where the Government of India must come out with a clear answer. We want a Statement from the Government of India....

(Interruptions) We want a Statement from the Home Minister himself. This is a matter of serious concern relating to the internal security of the nation....

(Interruptions)

HON. SPEAKER: Hon. Members, you can associate. There is nothing like that.

Shri Nalin Kumar Kateel.

... *(Interruptions)*

SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA): Hon. Speaker, I represent the Mangalore Parliamentary Constituency, a part of coastal Karnataka. Sea erosion is the burning issue in the coastal Karnataka districts, including Mangalore city during rainy season every year. In recent years, due to various reasons like climate change, sand mining, etc., rapid sea erosion is taking place in the coastal Karnataka. Lakhs of fishermen are dependent on sea to earn their livelihood. I am given to understand that the previous BJP Government of Karnataka had entered into an agreement with the Asian Development Bank to tackle sea erosion in Karnataka. The said programme is being implemented in three phases and to be completed by 2018. I would like to urge upon the Union Government to extend all possible financial and technical assistance to complete this programme within the stipulated time frame. The Union Government should prepare a national plan for tackling sea erosion and extend all possible support to the States located on the coastal areas of our country. This would enable people living in the coastal belt particularly fishermen community to lead a happy and comfortable life.

HON. SPEAKER: Shri Kharge *ji*, आपको तो मालूम है, he can associate. I am not allowing.

... *(Interruptions)*

माननीय अध्यक्ष : नलिन कुमार जी, इसमें इतना सारा पढ़ते नहीं हैं, आप छोटा सा मुद्दा तुरंत उठा सकते हैं।

श्री संतोष कुमार। आपको कुछ उठाना है?

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: You can associate with the issue raised. Everybody cannot speak on the same subject.

Shri Santosh Kumar, are you present?

... (Interruptions)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, I have given notice, and I am number two in the lot. ... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Your notice is not there.

... (Interruptions)

श्री संतोष कुमार (पूर्णिमा) : अध्यक्ष जी, बिहार के मेरे संसदीय क्षेत्र पूर्णिमा एवं कोसी क्षेत्र के आस-पास के जिलों में मक्के की खेती प्रचुर मात्रा में होती है। इस क्षेत्र के किसानों का जीविकोपार्जन एवं मुख्य रूप से आय का साधन मक्का ही है। इस क्षेत्र के लोग इसी खेती पर आधारित हो कर अपने परिवार को चलाते हैं। ज्ञातव्य हो कि बिहार के अलावा कुछ अन्य राज्यों में भी इसकी पैदावार अच्छी होती है। भारत सरकार गेहूं, धान एवं गन्ने इत्यादि का समर्थन मूल्य घोषित कर चुकी है, लेकिन मक्के का समर्थन मूल्य घोषित नहीं किया गया है। बिहार सहित देश के किसानों के हित में मक्के का समर्थन मूल्य दो हजार प्रति क्विंटल घोषित किया जाना चाहिए ताकि बिहार के किसान, कोसी के किसान और पूर्णिमा के किसानों में खुशहाली आ सके।... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Hon. Members, I am not allowing.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : इस तरीके से मांगेंगे तो कभी नहीं मिलेगा।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, this is not the way at all. I am sorry. He has not given any notice.

... (Interruptions)

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष जी, मेरा संसदीय क्षेत्र छतरपुर शहर के मध्य से एनएच-75 और एनएच-86, दो राष्ट्रीय राजमार्ग शहर के बीचों-बीच जाने से काफी अनियंत्रित स्थिति वहां उत्पन्न हो जाती है। बीस साल पहले शहर की जो स्थिति थी, इन बीस सालों में शहर की आबादी तेजी से बढ़ी है और

इसके कारण से शहर के बीच से राष्ट्रीय राजमार्ग के वाहन निकलते हैं, उनसे आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं, लोगों की जान उसमें जाती रहती हैं। इस नगर के व्यवस्थिति विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने के लिए मध्य प्रदेश शासन के द्वारा एक योजना बनायी गयी थी, जिसमें 90 से 100 करोड़ रुपये का खर्च होना है। लेकिन राज्य सरकार इतना खर्च वहन नहीं कर सकती है। यह कार्य मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने का है। अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इस वर्ष की कार्य योजना में शामिल करके छतरपुर नगर के बीच से जो राष्ट्रीय राजमार्ग- 75 और 86 जा रहे हैं, इनको जोड़ते हुए नगर के बाहर से बाइपास बनाया जाए।

HON. SPEAKER: Shri K.N. Ramachandran, are you there? Have you given notice about special insurance scheme for construction workers? I think, you have given notice. You don't want to raise it.

SHRI K.N. RAMACHANDRAN (SRIPERUMBUDUR): I have not given notice, Madam.

... (Interruptions)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : अध्यक्ष महोदया, बिहार के मुज़फ्फरपुर में जानलेवा बीमारी तीन-चार सालों से लगातार, इस साल भी 200 बच्चों की मौत हो चुकी है, जिसे कहा जाता है इंसेफलाइटिस। लेकिन यह कौन सी बीमारी है, कैसी बीमारी है कि तीन साल से पांच साल तक के बच्चों की मौत हो रही है। देश-विदेश के लोग चर्चा कर रहे हैं, लेकिन कहीं से कुछ पता नहीं चल रहा है। माननीय मंत्री डॉ. हर्ष वर्धन साहब स्वयं मुज़फ्फरपुर भी गये थे। यह कौन-सी बीमारी है, इसका अता-पता नहीं चल रहा है। दो सौ बच्चों की मौत हो चुकी है।

हम माननीय स्वास्थ्य मंत्री से निवेदन करते हैं कि देश-विदेश से डॉक्टरों के दल को लाइए और बीमारी क्या है, इसका पता लगाइए। यह क्या रोग है, इसका पता ही नहीं चला है। इसे इन्सिफैलाइटिस बीमारी कहा जा रहा है, लेकिन यह वास्तव में कौन-सी बीमारी है इसका पता लगाया जाए। मुज़फ्फरपुर, बिहार में बच्चों की जो मौत हो रही है, इस मौत का तत्काल कैसे इलाज़ हो, कैसे निदान हो? देश-विदेश के डॉक्टरों को बुलाया जाय। तीन-चार सालों से मुज़फ्फरपुर के बच्चे बहुत तबाह हैं और वे मौत के शिकार हो रहे हैं।

HON. SPEAKER: You can associate with this matter. You may give your names.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : श्री जय प्रकाश नारायण यादव द्वारा उठाए गए विषय से श्री कमलेश पासवान, डॉ. संजय जायसवाल और श्री ओम प्रकाश यादव स्वयं को सम्बद्ध करते हैं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ज़ीरो आवर के बाकी मामले शाम को लिए जाएंगे।

...(व्यवधान)

12.17 hrs

MATTERS UNDER RULE 377 *

HON. SPEAKER: Hon. Members, the matters under rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under rule 377 today and are desirous of laying them may personally hand over text of the matter at the Table of the House within 20 minutes. Only those matters shall be treated as laid for which text of the matter has been received at the Table within the stipulated time. The rest will be treated as lapsed.

(i) Need to provide the allocated share of water of Son River to Bihar under Bansagar agreement and initiate pending work in Kadvan Reservoir Project

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : बिहार के बक्सर, कैमूर, रोहतास और भोजपुर जिलों की भूमि अत्यधिक उपजाऊ है और खेती ही यहां की अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार है। सोन नहर प्रणाली यहां की कृषि भूमि की सिंचाई का मुख्य साधन है। बाणसागर जलाशय के निर्माण के बाद सोन नदी के पानी के उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और बिहार राज्यों के बीच बंटवारे के लिए बाणसागर समझौता किया गया था जिसकी मुख्य बात यह थी कि बिहार राज्य की सोन नहर प्रणाली के लिए इन्द्रपुरी बैराज पर पर्याप्त पानी उपलब्ध रहेगा और खेतों की सिंचाई के लिए पानी की उपलब्धता को प्राथमिकता दी जाएगी। परंतु, उत्तर प्रदेश द्वारा बार-बार समझौते का उल्लंघन किया जा रहा है, जिसके कारण बाणसागर तथा रिहन्द जलाशय का संचालन न्यायोचित ढंग से नहीं हो रहा है और बिहार को अपने हिस्से का पानी नहीं मिल पा रहा है। जल के प्रवाह में कमी के कारण महत्वाकांक्षी कदवन जलाशय योजना जो केन्द्र सरकार द्वारा 1987 में स्वीकृत की गई थी, का निर्माण कार्य भी लंबित है। इस क्षेत्र में कृषि और कृषक संकट में हैं और सिंचित क्षेत्रों को भी न तो रबी और न ही खरीफ फसलों के लिए पर्याप्त पानी उपलब्ध हो पाता है।

इसलिए केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि बाणसागर समझौते के तहत बिहार को आबंटित पानी की आपूर्ति प्राथमिकता के आधार पर किया जाना सुनिश्चित करे ताकि इस क्षेत्र में फसलों को बर्बाद होने से बचाया जा सके। साथ ही कदवन जलाशय की लंबित योजना का कार्य अविलम्ब प्रारम्भ किया जाए जिससे बिहार के बक्सर सहित सम्पूर्ण शाहाबाद, औरंगाबाद, गया, पटना के लाखों किसान लाभान्वित हो सकें।

* Treated as laid on the Table.

**(ii) Need to repair the bridge over river Ghaghara connecting
Deoria district and Ballia district of Uttar Pradesh**

श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर): उत्तर प्रदेश में देवरिया और बलिया जनपदों को जोड़ने वाला घाघरा नदी पर बना सड़क पुल का मध्य भाग टूट जाने से भारी वाहनों का आवागमन महीनों से बाधित है। नेपाल के सोनौली बार्डर से गोरखपुर, देवरिया होते हुए यह मुख्य मार्ग बलिया तक जाता है जो आजमगढ़, गाजीपुर, वाराणसी, मिर्जापुर तथा सोनभद्र आदि जनपदों को जोड़ने के साथ ही बिहार राज्य से भी सम्पर्क स्थापित कराता है। इन स्थानों के आपसी सम्पर्क के लिए यह सड़क पुल एकमात्र माध्यम है। भारी वाहनों का आवागमन बाधित होने से सीमेंट, सरिया, बालू तथा अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्य इन क्षेत्रों में बढ़ते जा रहे हैं क्योंकि ट्रकों के अन्य मार्गों से आने के कारण दुलाई खर्च अधिक पड़ रहा है। बसों का आवागमन बंद होने से यात्रियों की कठिनाई बढ़ गई है।

मैं सरकार से मांग करता हूँ कि वह अविलंब इस पुल की मरम्मत करावें।

**(iii) Need to provide a special package for providing water for
drinking and irrigation purposes in Maharashtra particularly
in Wardha Parliamentary Constituency in the State**

श्री रामदास सी. तडस (वर्धा) : मुझे सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र वर्धा की ओर आकृष्ट करते हुए कहना है कि मेरा संसदीय क्षेत्र विदर्भ में है जहां कई वर्षों से अकाल पड़ रहे हैं। साथ ही सम्पूर्ण महाराष्ट्र की स्थिति चिंतनीय है। इस वर्ष तो पीने के पानी का भी संकट है। जलाशय, तालाब एवं नदियां सूखती जा रही हैं। जनता में भय व्याप्त हो गया है। पेयजल की भी व्यवस्था नहीं हो पा रही है। किसानों की हालत बहुत ही खराब है, किसान मजबूर हो गए हैं।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा के साथ सम्पूर्ण महाराष्ट्र के लिए पेयजल एवं किसानों को कृषि कार्य हेतु पानी की व्यवस्था कराने हेतु विशेष पैकेज देने की कृपा करें जिससे कि समस्या का समाधान हो सके।

**(iv) Need to implement Chambal Lift Project in Karauli-Dholpur
Parliamentary Constituency, Rajasthan**

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर): मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर राजस्थान में चंबल नदी बहती है। पूरे साल बहने वाली चंबल नदी से सिंचाई एवं पीने के पानी की कमी को दूर करने के लिए चंबल लिफ्ट परियोजना को लागू किया जाए ताकि शहर एवं दूरे-दराज के गांवों में सिंचाई एवं पीने के पानी की कमी को पूरा किया जा सके।

इस लिफ्ट परियोजना के शुरू होने से शहर एवं गांवों के लोगों को पीने के लिए स्वच्छ पानी उपलब्ध हो सकेगा एवं दस्यु प्रभावित क्षेत्र में निवास करने वाले किसानों को खेती के लिए बारह माह पानी प्रचुर मात्रा में उपलब्ध होगा, जिससे क्षेत्र में सिंचाई क्षेत्र बढ़ने से किसानों की आमदनी एवं उनके जीवन स्तर व रहन-सहन में सुधार होगा एवं कृषि उत्पादन बढ़ने से रोजगार पैदा होंगे।

अतः मेरा अनुरोध है कि क्षेत्र की जन भावनाओं को ध्यान में रखते हुए केन्द्र सरकार चंबल लिफ्ट परियोजना को शीघ्र लागू करे।

**(v) Need to explore mineral reserves in Sasaram
Parliamentary Constituency, Bihar**

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : मेरे संसदीय क्षेत्र सासाराम (बिहार) के अंतर्गत कैमूर जिला के अधौरा प्रखण्ड के झड़पा तथा घेरखनिया में अभ्रक बड़डिहां में चूना पत्थर तथा लेवा में कोयला भण्डार होने की संभावना है।

उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त क्षेत्र उग्रवाद प्रभावित है तथा सामाजिक एवं आर्थिक रूप से पिछड़ा इलाका है। खनिज संपदा के साकार होने से क्षेत्र का चहुंमुखी विकास का मार्ग प्रशस्त होगा तथा सरकार को राजस्व की प्राप्ति होगी। इससे रोजगार के अवसर भी बढ़ेंगे तथा शांति व्यवस्था को बल मिलेगा।

अतः मेरा विशेष आग्रह है कि यथाशीघ्र स्थल निरीक्षण कराकर इस संबंध में योग्य कार्रवाई कराने की कृपा की जाए।

(vi) Need to initiate acquisition of land for construction of road along India-Nepal border in Sheohar Parliamentary Constituency, Bihar

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): नियम 377 के माध्यम से अनुरोध है कि भारत सरकार द्वारा भारत-नेपाल सीमा पर सड़क निर्माण करने का संकल्प लिया गया था । परंतु यूपीए सरकार के भूमि अधिग्रहण कानून के कारण सड़क निर्माण हेतु भूमि अधिग्रहण का काम तय समय-सीमा के अंदर नहीं हुआ । मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर के अंतर्गत घोडासहन - कुंडवा चैनपुर - फलवरिया - बैरगनिया - मसहा आजम - वंशी चाचा ढेंग पुल-मनियारी होते हुए बडहरवा, सुष्पी प्रखंड तक लगभग 50 किमी. लम्बी सड़क के निर्माण हेतु निविदा तो फाइनल हो गया परंतु भूमि अधिग्रहण नहीं होने से सीमा-सड़क निर्माण कार्य नहीं हो पाया है । नक्सलवाद पर अंकुश लगाने तथा नेपाल से अवांछित लोगों के आवागमन को रोकने में यह सड़क महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी । स्थानीय क्षेत्र के आवागमन को बेहतर बनाने, राष्ट्रीय सुरक्षा तथा आंतरिक सुरक्षा के उद्देश्य से यह सड़क जल्द से जल्द निर्मित हो ।

अतः अनुरोध है कि इस सीमा सड़क निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का काम शीघ्र पूर्ण हो ताकि 50 किमी. लंबी यह सड़क निर्मित हो पाए ।

(vii) Need to expedite the gauge conversion of the Ratlam-Fatehabad-Indore-Mhow-Khandwa-Amalakhurd-Akot-Akola Section

SHRI SANJAY DHOTRE (AKOLA): The Gauge conversion of Ratlam-Fatehabad- Indore-Mhow-Khandwa- Amalakhurd-Akot-Akola section was sanctioned in the year 2008-09. However, the Railway Board has not accorded their approval to the proposed new diverted alignment between Amalakhurd and Akot till date despite the fact that the Rate of Return of this new North-South Link is 25.02 per cent which is considered highest in the country.

The Gauge conversion on the said section will not only reduce the distance of various routes connected with the new North-South Link such as Jaipur to Secunderabad, Jaipur to Bangalore etc. between the range of 200-500 Kms. but also bring the Railways out of the financial crisis over a period of time by generating additional revenues on account of savings in the running/maintenance cost of trains/tracks and retaining the existing fare of the said routes.

The Industry in the Northern and Southern States can improve their profitability by quick and cheap/affordable access to the market in each other's periphery once the said section is operational on Broad Gauge Line. As this project involves public interests on a large scale, I like to draw the attention of the Railways through this August House towards the Gauge conversion work of the said section which needs to be completed at the earliest to serve the said purposes.

(viii) Need to fix remunerative price of agricultural produce keeping in view the cost of inputs involved

श्री ए.टी.नाना पाटील (जलगाँव) : आज देश में किसानों की एक बड़ी समस्या यह है जब उपज कम होती है तब तो किसान मुसीबत में होता है। जब उपज अच्छी हो तब भी अक्सर उसकी वाजिब कीमत न मिलने के कारण उसे नुकसान उठाना पड़ता है। किसानों में असंतोष की मूल वजह उर्वरक, कीटनाशक, बीज और श्रमिकों के मूल्य में बेतहाशा बढ़ोतरी है। किसानों को बड़ी शिकायत खेती की लागत और समर्थन मूल्य के निर्धारण में कोई तालमेल नहीं होना है। यह निष्कर्ष सरकार द्वारा गठित समिति का भी है। मोहन कांडा समिति की रिपोर्ट के मुताबिक ऐसे हालात बनने की करीब एक दर्जन वजह है इसमें सबसे बड़ी वजह सरकार द्वारा घोषित न्यूनतम मूल्य लागत से कम मिलना है। जिससे किसानों में आक्रोश है।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह राज्यवार विभिन्न अनाजों की लागत को मद्देनजर रखकर उनकी न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करें ताकि किसानों को उनकी फसलों का वाजिब दाम मिल सके।

(ix) Need to improve power situation in Maharashtra State

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : बिजली संकट ने महाराष्ट्र को भी अपनी गिरफ्त में ले लिया है। निजी संयंत्रों के बंद होने से खड़े हुए इस संकट को कोयले की कमी ने और बढ़ा दिया है। सरकारी बिजली कंपनी महाजेनकों के संयंत्रों में कोयले का स्टॉक समाप्ति की ओर है। सूत्र दावा कर रहे हैं कि कोयले को बचाने के लिए उत्पादन को कम करने का अघोषित आदेश भी दिया गया है। उल्लेखनीय है कि केंद्र सरकार की ओर से तय किए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार ताप बिजली केंद्र में सात दिनों से अधिक का कोयला स्टॉक होने पर हालत को अतिसंवेदनशील माना जाता है। राज्य के कुल सात ताप बिजली केन्द्र अतिसंवेदनशील के कसौटी पर उतरे हैं। ताप बिजली केंद्रों के साथ-साथ पवन और हाइड्रो एनर्जी भी धोखा देने लगी है। कम बारिश की आशंका को देखते हुए राज्य सरकार ने कोयला परियोजना का पानी किसानों के लिए आरक्षित कर दिया है। इससे यहां 59 मेगावॉट का उत्पादन हो रहा है जबकि, क्षमता 1956 मेगावॉट है। इसी प्रकार हवा का रूख बदलने से पवन ऊर्जा उत्पादन 1600 मेगावॉट से घटकर 700 मेगावॉट रह गई है। इसी स्थिति पर काबू करके, राज्य के सूखे की स्थिति में कम से कम बिजली आपूर्ति सुचारू रूप से हो किसानों को राहत मिले, ऐसा कदम उठाया जाए।

(x) Need to declare Dughdeswarnath Temple at Rudrapur in Deoria district, Uttar Pradesh as a tourist place and provide basic facilities at the temple site

श्री कमलेश पासवान (बासगाँव) : मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूँगा कि हमारे संसदीय क्षेत्र बाँसगाँव के अन्तर्गत विधान सभा रुद्रपुर जनपद देवरिया में दुग्धेश्वरनाथ मंदिर पूर्वी उत्तर प्रदेश सहित पश्चिम बिहार का महत्वपूर्ण पर्यटक व दार्शनिक स्थल है जिसके चलते रुद्रपुर नगर को काशी का दर्जा प्राप्त है। यहाँ पर स्वयंभू शिवलिंग को महाकालेश्वरनाथ उज्जैन का उपज्योर्तिलिंग माना गया है जिसके उल्लेख पदमपुराण शिवपुराण में भी मिलता है। देश के शैव उपासना के बारह केन्द्रों में बाबा विश्वनाथ और बैजनाथ धाम की तरह पूर्वांचल का दुग्धेश्वरनाथ धाम महाकालेश्वरनाथ उज्जैन मध्य प्रदेश का साक्षात् दर्शन है। पुराण के अनुसार यहाँ समान धरातल के 20 फीट नीचे अवतरित स्वयंभू लिंग उज्जैन के महाकाल लिंग के सदृश्य कहा गया है। पदमपुराण में उल्लिखित 'महाकालस्य यदि लिंग दुग्धेश मिति विश्रुतम' का अर्थ महाकाल के सदृश्य यह लिंग दुग्धेश्वरनाथ के नाम से जाना जायेगा। इस स्थान का वर्णन चीनी यात्री ह्वेनसांग व एलेक्जेंडर ने अपनी यात्रा वृत्तान्तों में किया है। पुरातत्व विभाग लखनऊ के अनुसार मंदिर का निर्माण दसवीं शताब्दी के पूर्व हुआ है।

इस मंदिर पर प्रतिदिन हजारों श्रद्धालु दूर-दूर से आते हैं। श्रावणमास-मलमास व शिवरात्रि को लाखों लोग दर्शन व पूजा के लिए यहां आते हैं। यहां मूलभूत सुविधाओं का काफी अभाव है तथा यहाँ आने-जाने वाले श्रद्धालुओं को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

मैं केन्द्र सरकार से माँग करता हूँ कि दुग्धेश्वरनाथ मंदिर रुद्रपुर को पर्यटक स्थल घोषित कर आर्थिक सहयोग देकर सभी मूलभूत सुविधाएं विकसित करायी जाए।

(xi) Need to undertake rejuvenation of canals in Bihar to facilitate irrigation of agricultural fields in Bihar

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : कोशी में कुशहा बांध टूटने के कारण लाखों हेक्टेयर कृषि की भूमि में बालू (रेत) जमा हो गया है, जिससे कृषि कार्य नहीं हो पा रहा है, इसके लिए बिहार सरकार के पास आज तक कोई योजना नहीं है। पूर्व की केन्द्र सरकार (यूपीए-2) ने साढ़े सात सौ करोड़ रुपये नहरों के जीर्णोद्धार के लिए दिये थे पर आज तक नहरों का जीर्णोद्धार नहीं हो पाया है।

2008 में कोशी क्षेत्र के कुशहा बांध टूटने से बड़े पैमाने पर जान-माल की हानि हुई थी, कई अन्य पुल टूट गए, जिसमें अधिकतर पुल आज तक डायवर्शन पर चल रहे हैं, जिससे उस क्षेत्र की लाखों जनता की रोजी-रोजगार, जीवन-यापन बुरी तरह से प्रभावित हो गया है। इन पुलों के निर्माण के लिए पूर्व की केन्द्र सरकार (यूपीए-2) ने राशि भी दी थी, पर आज तक उप पुलों का निर्माण नहीं हुआ!

अतः मैं सरकार का ध्यान व्यापक जनहित से जुड़े इस मुद्दे की ओर आकर्षित कराना चाहती हूँ।

(xii) Need to release balance funds announced under Kuttanad Package for mitigation of floods and regulation of flood water in Kuttanadu region of Kerala

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Government of India has announced Kuttanad Package for the mitigation of floods and regulation of flood water in the Padashekharams in Kuttanadu region of Kerala. Though the scheme was announced during 2008, the scheme was implemented during 2011. The total project cost for mitigation of flood under KEL -1 and 2 is Rs. 143.61 crore out of which Central government has released Rs 22.42 crore only. The work has been held up due to the non- release of balance amount of Rs.85.18 crore. The modernization work of Thannermukkam Bund for Rs.255.335 crore could not be taken up due to non — approval of the project. The work has been delayed due to various reasons and could not be completed within the stipulated time. Hence, I submit that the time-limit to complete the works under KEL -1 and 2 may be extended and the balance amount may be released immediately. The people of Kuttanadu are unable to start their cultivation due to the delay in the works for mitigation of flood water.

(xiii) Need to share the additional burden of premium over and above 2% of the sum insured under the National Crop Insurance Programme equally with Government of Tamil Nadu

DR. P. VENUGOPA.L (TIRUVALLUR): Crop insurance is the only trust-worthy assurance to farmers against vagaries of nature. However, the decision of the central Government to withdraw the National Agriculture Insurance Scheme (NAIS) and replace it with the National Crop Insurance Programme (NCIP) from Rabi crop of 2013 came as a big shock to farmers. While Central Government extends a meagre 5% subsidy only to small and marginal farmers, Tamil Nadu Government extends 45-50% premium as subsidy under the NAIS to all farmers. Under the old scheme, farmers paid only 1% to 1.75% of the sum insured as against 3.5% under the new scheme. This high premium will discourage farmers from insuring crops. Tamil Nadu government has demanded that the Central Government should share the additional burden of premium over and above 2% of the sum insured under the National Crop Insurance Programme equally with the state. I appeal to the Government to announce the acceptance of this proposal without any delay.

**(xiv) Need to exempt the co-operative banks from the
ambit of Income Tax Act**

SHRI SUVENDU ADHIKARI (TAMLUK): The co-operative banking sector is one of the main partners of Indian banking structure. The co-operative banks have more reach to the rural India by their huge network of credit societies in the institutional credit structure. This sector has played a key role in the economy of our country and always recognized as an integral part of our national economy. Today we cannot deny that Co-operative Banking Sector is effectively playing an important role in developing rural economy of India by giving micro credit to not only farming communities but also small scale entrepreneurs. According to recent study by World Bank and National Council for Applied Economic Research, the Primary Agriculture Credit Societies share 30% micro credit in India. We all know that credit is a crucial input process for development, but for historical reasons Indian farming communities have failed to make adequate investment in agriculture. So, co-operative societies must have burden-free functioning to change the outlook that Indian farmer is born in debt, lives in debt and dies in debt. And we cannot deny that Co-operative form of organizations have been working for this pursuit since 1904 with a social outlook.

But I must mention here that since inception Co-operative banks were outside the Income Tax regime and these banks were under exempted category upto 2006. But in the year 2009, Government of India brought co-operative banks under the regime of Income Tax. As a result it has caused a deep decline in profit of the banks and it has acted as a hindrance to perform social work. Moreover, the co-operative banks have to incur a huge amount of legal expenses to tackle the complexities of Income Tax Department.

I, therefore, would like to earnestly request the Union Minister of Agriculture to reintroduce the benefit of exemption for Co-operative banks under Income Tax Act for a greater social benefit i.e. to uplift rural Indian economy.

(xv) Need to provide adequate financial assistance for foolproof maritime security in the coastal region of Odisha

SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Maritime Security along Coastline of the Country is one of the three-tier coastal security-ring along with Coast Guard and Navy.

Odisha having a coastline of 485 kms, has its various strategic installations like ITR, P&EE Chandipur in Balasore district, Dhamara Port, Wheeler island (DRDO installation) in Bhadrak district located on the coast among other installations of National importance.

5 Marine Police Stations commissioned in the first phase and 13 more in pipeline are not adequate to man such a vast coast line. The Police Stations lack basic infrastructural support like maintenance, training, manpower and sophisticated equipment. The Central assistance given is inadequate to meet prescribed operational standards.

Balasore is always under security threat from infiltrators and terrorists posing threat to DRDO installations & requires enhanced security.

Therefore, I urge upon the Central Government to provide a realistic financial assistance for maritime security to thwart any subversive activities.

**(xvi) Need to acquire the residential Bungalow of Homi J. Bhabha,
the eminent nuclear physicist at Malabar Hill in Mumbai and
convert it into a National Heritage building**

SHRI VINAYAK BHAURAO RAUT (RATNAGIRI-SINDHUDURG): Homi J. Bhabha was an eminent nuclear physicist and was known as “Father of Indian Nuclear Programme”. He had a chequered scientific career in the formative years of Indian Space and atomic research programme. Bhabha Atomic Research Centre is a standing tribute to the legacy of the great scientist.

Homi J. Bhabha lived in Mehrangir, a british-era bungalow at Malabar Hill in Mumbai. Bhabha spent most of his life at this bungalow.

There has been a proposal — sponsored by scientists, political leaders and social activists to convert this Bungalow into a National Heritage Building to act as an inspiration for the youth of the country and the next generation of Indian scientists.

Jamshed J. Bhabha, the younger brother of Homi J. Bhabha had been occupying and living in this Bungalow after the death of Homi J. Bhabha during the Air India Flight crash on 24th January 1966. He has bequeathed this Bungalow to the National Centre for Performing Arts (NCPA). This Bungalow has gone under hammer in public auction on June 18, 2014. The auction has been challenged in the Mumbai High Court.

The Chief Minister of Maharashtra and many eminent persons have urged the Government of India and the Hon’ble Prime Minister to acquire this Bungalow and convert it into a National Heritage.

I, therefore, request the Government to respect the sentiments of the Chief Minister of Maharashtra and eminent persons of the country.

(xvii) Need to allocate sufficient funds to tackle the kidney diseases in Uddanam area of Srikakulam district of Andhra Pradesh

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): I would like to request the Hon'ble Union Minister for Health and Family Welfare to allocate exclusive sufficient funds for the eradication of Kidney problem in Uddanam area of Srikakulam district of Andhra Pradesh.

As Uddanam area is having a large number of kidney cases and as a Project report for an estimated cost of Rs. 167.92 lakh has already been prepared and submitted by the Medical Team, I request the Union Government to allocate sufficient funds exclusively for the treatment of this disease.

(xviii) Need to increase import duty on rubber

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I would like to raise an important and a very serious issue. It is regarding the import policy of Government. Since Government has imported rubber from foreign country without any assessment of the domestic production, it has adversely affected the prices of rubber in India especially in Kerala. Last year, the price of a rubber for one kilo was Rs. 330/- and now it has been reduced to Rs. 130/- per kg. It means there is a decline of Rs 100 per Kg of rubber. In Kerala about 90% of rubber growing farmers are marginal farmers. The decline in the prices of rubber has directly affected the livelihood of these farmers and also their existence. There should be some mechanism to control the import of rubber, especially when there is sufficient production of rubber in our country. Another important issue is to increase the import tariff on rubber. Since these measures have not been taken by the Government, the prices of rubber are still going down.

So, I urge upon the Government to take immediate steps to increase the import duty on rubber and also take other remedial steps in this regard.

(xix) Need to establish a Steel Plant at Bayyaram in Telangana State

SHRI P. SRINIVASA REDDY (KHAMMAM): The newly carved Telangana State is one of the most backward regions in India. Although this region is backward in all aspects, the Telangana region is rich in several mineral resources. Bayyaram Iron Ore is one such valuable resource, which, if utilized, can appropriately provide a great boost to the development of the newly carved Telangana state. The Bayyaram mines extends over about 1,41,725 acres (56,690 hectares) across Khammam district covering Bayyaram, Garla etc. and some Mandals of Warangal district.

For judicious utilization of these natural resources, a Public Sector Steel Plant may be constructed at Bayyaram so that the valuable ore can be used properly. Bayyaram has several advantages. Coal, which is an important raw material for steel production, is available at Illendu, which is just 24 Km away. Dolomite — another important raw material is available at Madharam, about 15 Km from Bayyaram. Water is also necessary for the steel plant, which can be drawn from Pakhalalake or Otteru and Alugeru streams located nearby. While a modern integrated Steel Plant has a captive power plant, any extra power requirement can be met by the KTPS power plant in Palvancha located about 75 Km from Bayyaram. The plant will generate employment to thousands of tribals in Khammam and Warangal districts. It will also fetch thousands of crores of revenue to the government every year.

I, therefore, strongly urge upon the government through this august house to establish a Steel Plant under SAIL or Ispat Nigam Limited under the administrative control of the Ministry of Steel at Bayyaram in Telangana State at the earliest.

**(xx) Need to accord 'National Fair' Status to Shravani Mela
of Sultanganj, Bihar**

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : प्रत्येक वर्ष श्रावण मास में श्रावणी मेला बिहार के सुल्तानगंज (भागलपुर) अजगैवीनाथ मंदिर गंगा नदी से बांका जिला के बेलहर कटौरिया, सुईया, जिलेविया मोड़, गोड़ियारी होते हुए झारखण्ड राज्य के जिला देवघर बाबा वैद्यनाथ धाम में करोड़ों भक्त गंगा जल लेकर पैदल तीर्थ यात्रा करने जाते हैं। यह विश्व भर में अद्वितीय 107 कि०मी० की पैदल तीर्थ यात्रा है। देश-विदेश के लाखों श्रद्धालुओं का संगम होता है।

अतः मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि श्रावणी मेला सुल्तानगंज (बिहार) को राष्ट्रीय मेला घोषित करें ताकि आम भक्तजनों को सुविधा प्राप्त हो सके।

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now we take up item nos. 9 and 10 together. Shri Adhir Ranjan Chowdhury to move the Statutory Resolution.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam Speaker, before you take up the next item, I want to make a small request. Our hon. Member is seeking the intervention of the hon. Minister. On the matter raised by Shri K.C. Venugopal, the Government should, at least, say what they are going to do. Otherwise what is the point of raising the matter? ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : मैं इसे कम्पलसरी नहीं कर सकती।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़ खड़गे जी, आप ज्यादा जानते हैं।

... (व्यवधान)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA (GUNA): Madam Speaker, they should respond to this issue because this is a very important issue relating to security of the country. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : जब समय आयगा तो वे कर लेंगे।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Madam, the Members are agitating. How can I speak? ... (*Interruptions*)

डॉ. ए.सम्पत (अटिंटगल) : मैडम, मैंने नोटिस दे दिया।... (व्यवधान) मेरा नोटिस नम्बर-2 है।

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, इतने ज़ोर-ज़ोर से न चिल्लाएं। यह तरीका ठीक नहीं है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बोल रहे हैं कि मैंने उन्हें रोका नहीं है।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Adhir Ranjanji, are you speaking or not?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Madam, I want to speak. But how can I speak when the House is not in order? You have to bring the House in order first. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप के ही सदस्य आपको तकलीफ़ दे रहे हैं।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, I cannot compel them.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, प्लीज़, ऐसा नहीं होता है।

... (*Interruptions*)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : Madam Speaker, the Member has a right to request the Government to respond on any matter. But you can direct the Government as this is a matter relating to internal security of the country. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : ज्योतिरादित्य जी, मैं भी कई सालों से सदन में हूँ। प्लीज़, समझिए। आपको मैंने उठाने का मौका दिया।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : जी, महोदया।

माननीय अध्यक्ष : अगर करना हो तो वे अपने आप करेंगे।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, कोई कम्पलसन आप लोग नहीं कर सकते। मैंने आइटम नं. 9 और 10 लिया है।

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: You cannot compel them on something during 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

12.18 hrs

**STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF TELECOM
REGULATORY AUTHORITY OF INDIA (AMENDMENT)
ORDINANCE, 2014**

AND

**TELECOM REGULATORY AUTHORITY OF INDIA (AMENDMENT)
BILL, 2014**

HON. SPEAKER: Now we take up Item Nos. 9 and 10 together. Shri Adhir Ranjan Chowdhury.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Madam, I beg to move the following resolution:

“That this House disapproves of the Telecom Regulatory Authority of India (Amendment) Ordinance, 2014 (No. 3 of 2014) promulgated by the President on 28 May, 2014”.

HON. SPEAKER: Thank you. Mr. Minister.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No; Shri Chowdhury, you have only to move.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Madam, better you should treat it separately. Our hon. Minister of Law is an eminent person. He can deal with everything.

HON. SPEAKER: You can speak after the Minister.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : By simply tweaking his nose, he can deal with anything. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I am taking these Items together; I have already declared it. Please, Adhir Ranjan ji.

... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : If the Minister yields, after my deliberation he can easily respond it. It is because he is so competent and eminent

personality in the Council of Ministers. He is an eminent lawyer; he can do everything, Madam. ... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY AND MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD): Hon. Speaker, Madam, you may recall two days ago, hon. Saugata Roy had raised the same issue. And to the best of my understanding, at the time of introduction, the only issue to be raised is whether the Government has got the legislative competence to bring it or not. I explained on that occasion and thereafter, under your kind direction, a proper voting had taken place whereby the House had approved that the Bill should be taken into account.

HON. SPEAKER: So, you please move that the Bill to be taken into consideration.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing is going on record. मैंने उनको एक बार एलाऊ कर दिया था।

(*Interruptions*) ... *

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: I beg to move:

“That the Bill further to amend the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997 be taken into consideration.”

HON. SPEAKER: Motions moved:

“That this House disapproves of the Telecom Regulatory Authority of India (Amendment) Ordinance, 2014 (No. 3 of 2014) promulgated by the President on 28 May, 2014.”

“That the Bill further to amend the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997 be taken into consideration.”

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury, you can speak now.

* Not recorded.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : You are so generous to us, Madam.

माननीय अध्यक्ष: मैं देख रही हूँ, लेकिन आप कहां मेरी बात सुन रहे हैं।

श्री अधीर रंजन चौधरी : लेकिन मैडम, समटाइम्स आपको हमारी तरफ ध्यान देना चाहिए। आज तक एक भी सप्लीमेंटरी क्वश्चन पूछने का आपने मौका नहीं दिया, हालांकि इतने दिन से आप हमारे साथ हैं। आप हमारी तरफ भी ध्यान दें।

Madam, we have nothing personal agenda with any appointment in this Government. But the fact is, the way the Government has been transgressing the domain of Legislature is a matter of serious concern. The fundamental question is whether Legislature will prevail upon Executive or not. Yes, there is a galore of instances where Ordinances were issued since the Independence. But when our hon. Prime Minister was seen bowing down to the temple of democracy, he should not be seen in kowtowing his ego by resorting to an Ordinance route.

This is my humble submission to this Government. It is because, heaven would not have fallen upon you had that appointment been done through the regular legislative way. You are an eminent lawyer. Even you were happened to be the Member of Joint Parliamentary Committee for examining the telecom scam. You are the Party that stalled this House weeks together for the constitution of that JPC. And that every TRAI Chairman was examined there. It is your Government, it is NDA Government that, in the year 2000, had amended the TRAI Act to rule out the appointment of chief regulators in any Central and State Government. So, now, the question is that the day the person was appointed, he was not at all qualified for that appointment. But, in spite of knowing the statutory disqualification of the same person, what had warranted you to bulldoze the golden path of legislative procedure? That needs to be considered upon. Not only that, it was conceptualized and passed in a lightning speed. It smacks of a little hidden agenda. I would like to know whether the PMO was unaware of the statutory hurdles of that appointment. Once it was highlighted, you did not want to eat the humble pie. You resorted to the Ordinance route. Through this way,

you were liable of trampling upon the golden path of democracy and resorting to the outrageous path of Ordinance. Your Government has set out its legislative journey by way of Ordinance. This would not augur well for any democratically elected Government.

HON. SPEAKER: Adhir Ranjan ji, please address the Chair. Why are you directly attacking the Minister? You can attack through me.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : Madam, I do not have the courage to attack anybody. I do not want to be rusticated from the House.

Madam, may I ask one question? Should an Ordinance be restored to appoint an individual for a post? Is it admissible? I do not question the integrity and honesty of an individual. We have never cited the issue of integrity. But only integrity cannot be the sole criteria for promulgation of any Ordinance. Should an Ordinance be issued to overturn the intents of the legislation? Again I am highlighting the intents of the legislation enacted in the public interest. That legislation was enacted in the public interest. The intention was to prevent any *quid pro quo*; the intention was to prevent nepotism; and the intention was to ensure transparency. Should an Ordinance be issued to overturn the intents of the legislation enacted in the public interest?

Madam, it could be the first instance in the annals of Indian Legislative Institution where a Government at the Centre promulgated an Ordinance even before proving its majority on the Floor of the House. I know it is incidental. You had objected many Ordinances brought by UPA Government for example, the Food Security Act, the Anti-Corruption legislation, etc. But here, forgetting everything, you have introduced your maiden legislation through an Ordinance. Advani ji is also here. He is like a father of this House. He will also oppose to this kind of way being followed by this Government.

Madam, I am simply drawing the attention of the hon. Minister and this House that this kind of Ordinance should not be brought in such a way. We are not against the Ordinance. But the way, one individual has been preferred to offer

an appointment through the Ordinance route, cannot be substantiated by any argument whatsoever.

That is why, I am opposing vehemently to this kind of a legislation which has been brought through an Ordinance. I hope that reason will prevail upon this Government and it will shun from pursuing this Ordinance route because Ordinance can be promulgated only on extraordinary situation. This Government cannot substantiate what kind of extraordinary situation had arisen out which warranted this Government and which called for this kind of Ordinance. So, I hope that this Government will reconsider and follow the formal legislative way to appoint any personality.

Madam, they are referring to other financial institutions where this kind of restriction has not been imposed. That is right but we are not preventing the Government to bring the same legislation for all the regulators – Chairman, Competition Commission, Chairman, SEBI etc.

They are saying that there is some provision for other regulators, which is not available in this TRAI case, and nobody has prevented them from bringing the same legislation on par with TRAI. This Government should not resort to this kind of an Ordinance simply on the pretext of other regulators. So, your intention is very obscure. That is why, I am vehemently opposing this kind of a legislation.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : मैं वर्ष 2014 में प्रख्यापित भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन), के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मूलरूप से यह संशोधन धारा (5) में है। इसके उद्देश्य क्या हैं? हमने चर्चा के क्रम में सुना कि इसके दो उद्देश्य हैं। एक सवाल यह उठाया जा रहा है कि संशोधन क्यों किया जा रहा है और दूसरा, अध्यादेश क्यों लाया गया है? यह स्वाभाविक है कि जब इस प्रकार के कदम उठाए जाते हैं तो सरकार से प्रश्न किए जाते हैं। मैं स्मरण कराना चाहूंगा कि वर्ष 1997 का यह मूल विधेयक था। उसके धारा (5) और उपधारा (8) में यह तय किया गया था कि यदि कोई जो ट्राई के सदस्य रहने के बाद अवकाश प्राप्त हैं तो सरकार में, राज्य सरकार में या सरकार के किसी भी उपक्रम में सदस्य नहीं बनाया जा सकते हैं। यह उसमें प्रावधान किया गया था। उसमें एक और प्रावधान था कि जो व्यक्ति ट्राई में सदस्य के रूप या अध्यक्ष के रूप में काम कर चुके हों तो वे एक वर्ष के बाद निजी सेवा कर सकते हैं। उस समय भी यह थोड़ा विरोधाभास। मैं यह नहीं कह सकता हूँ कि किस परिस्थिति में इस विधेयक को पारित किया गया था। लेकिन उस समय यह एलिजिबिलिटी लगाई थी और जो व्यक्ति सरकारी क्षेत्र में नहीं जा सकते थे, वे निजी क्षेत्र में जा सकते थे।

महोदय, ट्राई एक महत्वपूर्ण संस्था है। इस देश में लगभग 700 मिलियन लोग मोबाइल फोन यूज करते हैं। इंटरनेट कनेक्टिविटी लगभग 100 मिलियन है। यह इसका उद्देश्य था कि सरकारी निर्णय में परदर्शिता हो और उपभोक्तकों को सस्ता टेलीफोन मिल सके। इन सभी अच्छे कामों के लिए स्वच्छ प्रतिस्पर्धा हो। इन सारे विषयों पर इस बिल में ध्यान दिया गया था। हम जानते हैं कि पूरी दुनिया में मोबाइल सर्विसेज कितनी उपयोगी है? भारत, चीन और अमेरीका के बाद इस क्षेत्र में तीसरे स्थान पर है। ... (व्यवधान) जो संशोधन प्रस्तावित है जो अमेंडमेंट किया गया है - वह धारा (5) में है कि मूलरूप से कि दो वर्षों के बाद वे सरकारी सेवा में आ सकते हैं, सरकारी नौकरी कर सकते हैं, सरकार में सेवा दे सकते हैं और सरकार के लिए योग्य माने जाते हैं। साथ-साथ यह प्रस्ताव किया गया है कि जो एक वर्ष का कार्यकाल था, उसको निजी क्षेत्र में बढ़ा कर दो वर्ष कर सकते हैं। इसका विरोध क्यों हो रहा है? बहुत सारे सेक्टर्स हैं जिनमें इसका प्रावधान किया गया है और बहुत सारे ऐसे सेक्टर्स हैं जहां रेग्युलेटरी अथॉरिटीज हैं। मैं सिर्फ एक छोटी-सी सूची पढ़ कर सदन को बताना चाहता हूँ। शायद, इसको पढ़ने के बाद आप सभी महसूस करेंगे कि इसमें कहीं न कहीं कोई गलती रह गई थी जिसमें सुधार की आवश्यकता है। ए.ई.आर.ए. - यह कमीशन नागरिक विमानन के क्षेत्र में काम करता है जिसमें लगभग 19 बिलियन डालर का व्यापार है। उसके सदस्य अवकाश प्राप्त करने दो वर्षों के बाद सरकारी सेवा में जा सकते हैं।

पेंशन रेगुलेटरी डैवलपमेंट अथॉरिटी - 23 अगस्त, 2003 को लागू हुआ। ये पुराने विधेयक हैं। पेंशन के संदर्भ में जो निर्णय लिए जाते हैं, उसमें 20 लाख करोड़ की राशि है। इसका सदस्य भी अवकाश प्राप्त करे तो दो वर्षों के बाद किसी भी सरकारी सेवा में जा सकता है। उसी प्रकार इंश्योरेंस रेगुलेटरी डैवलपमेंट अथॉरिटी वर्ष 1999 का है। इसमें लगभग 72 बिलियन, में इसे करोड़ में परिवर्तित करूंगा, हर बिलियन लगभग 6 हजार करोड़ का होता है, अगर उससे करेंगे तो उसकी राशि वह है। कम्पीटिशन कमीशन - रिस्ट्रिक्टिव प्रतिस्पर्धा के मामले में इस देश में तय किया गया था कि प्रतिस्पर्धा में बाधा उत्पन्न करने वाले लोगों के खिलाफ जो संस्था काम करेगी वह कम्पीटिशन कमीशन है। उसमें भी जो मानक सदस्यों को दिया गया था, वह दो वर्ष होगा। सेंट्रल इलैक्ट्रिसिटी अथॉरिटी - यह भी इसी प्रकार की रेगुलेटरी अथॉरिटी है। हम देखें तो वह सदस्य अगर अवकाश प्राप्त करता है तो उसके लिए कोई बंधन नहीं है। अवकाश प्राप्त करने के बाद वह सरकार में जा सकता है, निजी क्षेत्र में भी जा सकता है। **Petroleum and Natural Gas Board was set up in 2006 to promote market competition in petroleum sector.** इसमें लगभग 1.4 लाख मिलियन यूएस डालर्स, इसका अनुपात बहुत बड़ा है। इसमें भी दो वर्षों का मानक दिया गया है। कोल रेगुलेटरी अथॉरिटी - कोल में नियंत्रक के हिसाब से है। इसमें कोई मानक नहीं दिया गया है। इसका सदस्य अवकाश प्राप्त करके कहीं भी जा सकता है। सेबी - पूरे भारत के लोग जानते हैं कि नेशनल स्टॉक एक्सचेंज और दुनिया के कई नेशनल स्टॉक एक्सचेंजेस में सबसे बड़ा स्टॉक एक्सचेंज भारत में है जिसे सेबी नियंत्रित करती है। इसमें 1.286 बिलियन डालर्स का मार्किट कैप है। सेबी जैसी संस्था में भी अवकाश प्राप्त करने वाले सदस्यों के लिए कोई बाधा नहीं है। वे सरकार में जा सकते हैं, निजी क्षेत्र में भी सकते हैं। इसी प्रकार सेंट्रल इन्फार्मेशन कमीशन का मामला है, वेयरहाउसिंग डैवलपमेंट अथॉरिटी का मामला है। कहीं न कहीं किसी समय में एक गलती हुई थी कि यह जो दो वर्षों का प्रावधान था, इसे वर्ष 2000 में दो वर्षों से हटाकर नहीं रखा गया। अगर इस प्रकार की गलती कभी हुई हो या कोई एनॉमली एग्जिस्ट करती है तो उसमें संशोधन करने का अधिकार सरकार का है, हमारा है। अगर इसमें प्रतिवाद होता है, क्योंकि सदन में बहस का विषय है और हम इस विषय को लेकर चलना चाहते हैं, यह मैंने आपको उदाहरण के तौर पर दिया है। इसलिए इस देश में ऐसी परम्परा नहीं है कि जहां ऐसी रेगुलेटरी अथॉरिटी हों और उनमें दो वर्षों का कार्यकाल नहीं हो। एक एनॉमली थी और उसे हमने दूर करने का प्रयास किया है। **This was with the basic intent to create a consistency in legislation.** कोई एडॉकहिज़्म नहीं है। कोई ऐसे कह दे कि आपने मन से उठाकर किया है, नहीं। जितने नियम आज तक बनाए गए हैं, जितने कानून इस सदन में पारित किए गए हैं, उनमें यह कनसिस्टेंट है।

दूसरा विषय है कि आर्डिनैस क्यों लाया गया है। क्षमा कीजिए, देश के लोगों ने तय किया, हमारा बहुमत आया, हमने सरकार बनाई, हमने प्रधान मंत्री नियुक्त किया। ऐसी परिस्थिति में किसी एक व्यक्ति की नियुक्ति के लिए, अगर प्रधान मंत्री जी को यह लगता है कि इस व्यक्ति को हमारे साथ काम करना चाहिए, मात्र इसलिए कि कोई कानूनी गड़बड़ी पहले हो चुकी हो, उसमें हम संशोधन नहीं करेंगे, ऐसा स्वीकार्य नहीं है। वह निर्णय हुआ। हो सकता है एक व्यक्ति के लिए निर्णय हुआ, आपको आज ऐसा लगता है। लेकिन क्या ऐसा है कि जिस व्यक्ति के बारे में आपका आक्षेप या अडचन है, इसके बाद इस पद पर दूसरा कोई व्यक्ति नहीं आने वाला है? कभी भी इस देश के अच्छे अधिकारी जो इस कुर्सी पर पहले बैठ सके हों, किसी और सरकार में किसी और के प्रिंसिपल सैक्रेटरी बनना चाहते हों या रहना चाहते हों, क्या उसमें कोई आक्षेप लगाया जा सकता है? यह सरकार का निर्णय है। यह जरूर है कि सरकार बनने के 24 घंटे बाद यह निर्णय लिया गया। यह आपकी आपत्ति हो सकती है। जो आर्डिनैस लाया गया, हमारी इच्छा नहीं थी कि हम दुबारा आर्डिनैस लेकर आए। अगर हम घबराते, हमारी सरकार घबराती, हमारे प्रधान मंत्री घबराते, अगर हमने कोई गलत निर्णय लिया होता तो हम चुपचाप इसे छोड़े रखते और कहते कि छः महीने के भीतर ऐसे ही चलता रहेगा, हम आगे देखेंगे। लेकिन हमने 40 दिन के भीतर इस अध्यादेश को बदलने के लिए आपके सामने लाकर रखा है कि यह परिस्थिति है और इसमें यह सुधार करने की जरूरत है। *It was an oversight. An oversight has been attempted to be corrected here. All the inadequacies have been corrected.*

महोदया, एक और विषय है। शायद विपक्ष के लोगों को अच्छा नहीं लगेगा। हमारे साथ काम करने वाले अच्छे अफसर जो शासन के अंतर्गत हैं - ऐग्जिक्यूटिव, लैजिस्लेचर और ज्यूडीशियरी। हमारे यहां जो अच्छे लोग हैं, हम उनका सम्मान करेंगे, उनकी कद्र करेंगे। हम क्यों मैरिट को दरकिनार करेंगे क्योंकि कोई कानूनी बाधा वहां हो जिसमें सुधार की आवश्यकता है। आपकी सरकार में भी अच्छा काम करने वाले लोग थे, आज भी हैं। वही सरकार में लोग काम कर रहे हैं। हम अच्छे लोगों को सरकार में लाना चाहेंगे। हमने अपनी सरकार में यह तय किया है कि मैरिट को कम्प्रोमाइज नहीं करेंगे। जो आदमी मेरिटोरीअस होगा, जो सरकार में अच्छा काम कर सकेगा और जो शासन में अच्छा काम कर सकेगा, क्योंकि पिछली सरकार में, क्षमा कीजिए, यह जन-मानस है, सभी अधिकारी बतायेंगे कि जो ब्यूरोक्रेसी है, *that was crestfallen*. ब्यूरोक्रेसी की स्थिति खराब हो चुकी थी। कोई निर्णय लेने के लिए तैयार नहीं था। इस निर्णय से पूरे भारत वर्ष में सभी अधिकारियों को निर्देश गया है कि आज अच्छे लोगों का स्थान है। जो सरकार में अच्छा काम कर सकता है, जो सरकारी काम अच्छा कर सकता है, लोगों को सहूलियतें पहुंचा सकता है, बड़े निर्णयों

को लागू कर सकता है, भारतीय जनता पार्टी की सरकार, एनडीए सरकार ऐसे अफसरों के साथ है। वे मजबूती के साथ काम करें और ऐसे अफसरों को कहीं भी लाने के लिए किसी भी भाग में, जो जनता की सेवा के लिए है, हम किसी भी बिन्दु तक जा सकते हैं, किसी भी कदम को उठा सकते हैं, यह हमारा निर्णय है। इसलिए यदि इस पर अपवाद है, आप भी सरकार में रहे हैं और आज हम भी सरकार में हैं और आपको स्वीकार करना पड़ेगा कि सही निर्णय, अच्छे निर्णय अच्छे अधिकारी के लिए हैं। मैं किसी व्यक्ति के बारे में नहीं कहना चाहूंगा, लेकिन जो अधिकारी उस कुर्सी पर गया है, उसकी इंटिग्रिटी के बारे में बातचीत की जाये, उसकी योग्यता के बारे में बात की जाये। जो वर्ल्ड बैंक में रह चुका हो, जो डब्ल्यूटीओ में रह चुका हो, जो आईआईएम में रह चुका हो, जो 40 साल तक सरकारी सेवा में रह चुका हो और जो एक बड़े प्रांत में काम कर चुका हो, मैं समझता हूँ कि उसकी योग्यता पर प्रश्न न उठाकर हम जो संशोधन लाये हैं, वह देश हित में है, जनता के हित में है, सरकारी तंत्र के हित में है और प्रधान मंत्री के इस निर्णय से हम पूरी तरह से सहमत हैं, यह मेरा प्रस्ताव है। ..(व्यवधान) आप फिर क्यों खड़े हो गये? ...(व्यवधान)

महोदय, आप मुझे एक बात और कहने दीजिए। ...(व्यवधान) मैं पूछना चाहता हूँ कि असभ्य ...(व्यवधान) असभ्य होना क्या अनपार्लियामेंट्री है? ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप अपनी बात कह चुके हैं। ऐसा नहीं होता।

...(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदय, असभ्य होना क्या अनपार्लियामेंट्री है? ...(व्यवधान)

महोदय, मुझे मजबूरी है। जब अधीर साहब बोल रहे थे, तब मैं कुछ नहीं बोला। ...(व्यवधान)

अगली बार से मैं उपयोग करूंगा। ...(व्यवधान) आप मुझे सिर्फ यह बता दें कि असभ्य शब्द संसदीय है या असंसदीय है, क्योंकि मैं उपयोग करना चाहूंगा। ...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I will have to see it. ऐसी कोई बात नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदया, यह क्या तरीका है? अभी मैंने अपनी बात खत्म भी नहीं की है।
...(व्यवधान) मैं मंत्री नहीं हूँ, सरकार जवाब देगी। ... (व्यवधान) ये क्यों बीच में बोलते हैं? ... (व्यवधान)

महोदया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आपस में बात नहीं होनी चाहिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : फिर वही बात हो रही है, नो। आपने अपना भाषण पूरे तरीके से दिया है।

...(व्यवधान)

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Hon. Speaker, Madam, our Telecom Minister has introduced a Bill, Telecom Regulatory Authority of India (Amendment) Bill, 2014.

Some Opposition Member objected to that. But in a democratic country, when the new Government comes and whoever heads that Government, he may have the choice to select his personnel. There is nothing wrong in that. Therefore, in such a manner he has selected a person.... (*Interruptions*)

No, not only this Government but even the previous Government also, if you have seen, selected the Principal Secretary, according to their choice they have selected. But when the Prime Minister or the Cabinet decided to chose a person, if at all there is any rule against it or any hindrance against that, they have come forward to change that. That is the thing. Therefore, there is nothing wrong in that.

Also, they only selected the same person, who served in the UPA Government as the Chairman of the TRAI. I do not know what objection they are raising against him now. I could not understand that. It is because they elevated him. After his retirement from the post of Secretary of the Telecom Ministry, they appointed him as the Chairman. I do not know if this is the reason because he submitted a report which sometimes may hit them. Then they had lost the Government. Somewhere he raised certain issues which they overcame, violated and implemented them through his predecessor, Mr. Raja. I do not know that may be the reason.... (*Interruptions*)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA (GUNA): The matter is not to the person. There is no aspersion cast to the individual himself. ... (*Interruptions*) So, I would request Dr. Thambidurai not to cast aspersion when there is none and not to look for ghosts when there is none.

HON. SPEAKER: Mr. Jyotiraditya Scindia, please sit down.

DR. M. THAMBIDURAI : No, if that is a problem and if the Prime Minister has selected him, then what is the way he can appoint him? Only by way of issuing an

Ordinance, he can appoint him. That is why, they have brought the Ordinance. Therefore, when the Congress has no objection to that person, it is no good raising objection to that. That is what I am saying.

Ordinance may come due to many reasons. Because there was some urgency, they wanted to do it. That is why, they are bringing Ordinance. Therefore, Ordinance is a routine thing which the Government is bringing on so many occasions to ratify. So, I do not think there is any objection to that. Therefore, let this Bill be passed.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Madam, I rise to speak on the Telecom Regulatory Authority of India Bill. What I want to mention is that our party Trinamool Congress is a responsible political party. At the moment, when the TRAI ordinance is being converted into a Bill, I fully agree with Dr. Thambidurai ji that Prime Minister can choose any officer, whom he feels fit for the position. It is the question of appointment of the Principal Secretary to the Prime Minister. Let us be frank. We do not object it; we do not oppose it because of the greater interest of the governance.

If the Prime Minister, thinks proper to function or to work with somebody in a better way, he should be allowed to do so. For this reason, we do not oppose the Bill and we feel that for the greater interest of the governance, everybody should respond and allow the Prime Minister's Office to function smoothly. On this issue, our support is assured.

SHRI DHARAM VIRA GANDHI (PATIALA): Madam, I would like to highlight two or three points regarding this Bill. The BJP and the NDA all along ten years of UPA rule had been opposing the Ordinance route of bringing out various amendments to the laws. But, the first thing that the BJP did, within three days of its coming to power, was to bring an Ordinance, an unconstitutional route, to appoint a person for the post of the Principal Secretary to the Prime Minister. We believe that it is their prerogative and we do not object it. What we object is the route. This route is undemocratic.

SHRI S.S. AHLUWALIA (DARJEELING): Hon. Madam Speaker, he is saying that Ordinance route is unconstitutional. Article 123 of the Constitution of India permits bringing Ordinance. Do not call it unconstitutional. Madam, please expunge it.

SHRI DHARAM VIRA GANDHI : Madam, the Supreme Court clearly mentions that the situation should be extraordinary one. I want to know as to where the extraordinary situation is. They require bringing in a person, whom the Prime Minister chooses to appoint and that too within the three days of the Government. This is my point number one.

My second point is that he was the Chief of TRAI during 2006 to 2009. This period is very much under question because of the biggest scam in the history of Indian politics. Both the Chairmen of TRAI had been indicted by the Supreme Court as well as the CAG during that period only.

So, there are two questions. One is about the method of appointment. Second, the period, during 2006 to 2009, is under question.

माननीय अध्यक्ष: आप विषय पर बोलिए। ईधर-उधर एलिगेशन मत लगाइए।

SHRI DHARAM VIRA GANDHI : This is the main point. You have to go back. You cannot leave this thing here without mentioning the period during 2006 to 2009. So, I oppose this Bill.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam Speaker, I rise to oppose this Bill. As my learned friends have already cited, it is not the question of a particular person holding the Office of the Prime Minister, it is the question of parliamentary ethics and conventions.

The first legislation of the NDA Government, the maiden legislation, which is coming through an Ordinance, is for what purpose? The purpose of the Ordinance is to bypass the Parliament, which has passed a legislation in 1997, that a person, who is holding the office of TRAI as Chairman or a fulltime member, after ceasing the office, shall not be allowed to hold the office of any Government either at the Centre or at the State.

My pertinent question is this. What was the intent of the Legislature at the time of passing this legislation in the year 1997? Here, the Government within days of having assumed the power promulgated this Ordinance.

Madam, you may also see the retrospective effect of this Act coming into effect from 28th May, 2014. This Government had come to power in the month of May and within days, a legislation through an ordinance was promulgated. That is for a particular individual to hold a post in the Prime Minister's Office. I have a specific question also to my learned friend, who was talking about why we should not make a hindrance in the functioning of the Prime Minister's Office. We do not want to make any hindrance in the functioning of the Prime Minister's Office. The question is whether there is no other person to hold that post in the Prime Minister's Office. Is there such a lack of competent people in this country?

HON. SPEAKER: Therefore, you are opposing.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Yes, Madam.

There is a statutory prohibition that such a person cannot be appointed. It is not a case of an individual; it is a question of the Parliament.

HON. SPEAKER: You have made your point.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: I would like to make one more point.

After assuming power by the NDA Government, within 46 days, what is their way of handling of the Parliament? The first one is this ordinance. The second one is the Andhra Pradesh State Reorganisation Bill which was passed on 11th July, 2014.

माननीय अध्यक्ष : अभी उस पर मत बोलिए।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : I would like to say about the intention of the Government as to how it was being dealt with. Madam, Articles 2 and 3 of the Constitution of India are very specific that the view of the State Legislature has to be taken and considered.

माननीय अध्यक्ष : अभी उसकी बात मत कीजिए, अभी आप इसी बिल के बारे में बोलिए।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Madam, this is also connected.

HON. SPEAKER: No. You should not do like that.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: The third one is the tariff hike of the Railways. There also, the Government could not wait for a period of 30 days.

HON. SPEAKER: Why are you talking of so many things? You please talk on this subject. That will be better. Otherwise, you yourself will get confused.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Yes, Madam.

These three instances would show that Parliament is not being given due respect and consideration in respect of the legislation and in respect of other financial matters also.

Regarding separation of powers as per the Constitution, Madam, the Judiciary, the Legislature and the Executive are independent. In their own spheres, they are independent and have supreme powers also. Here, the Parliament is making a legislation for a particular individual. That is the question which is agitating us. That is the question to be discussed.

I am concluding, Madam. My point is that this Statutory Resolution has to be approved and the Bill has to be withdrawn in order to protect the supremacy and independence of the Parliament. That is my point.

HON. SPEAKER: Shri Rajesh Ranjan. Is he not there? He is there. Is he sleeping?

Do you want to say something? क्या आप इस विषय पर बोलना चाहते हैं?

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : जी, हाँ। मुझे बोलना है। मैं लिख रहा था। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : दो मिनट बोलना है, ज्यादा नहीं। बोलिए।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : अध्यक्ष महोदया, यह बात सही है कि सदन में यह जो मामला आया है, प्रधानमंत्री की अपनी जिम्मेदारी होती है, किस व्यक्ति को उन्हें उनके साथ रखना है, कौन व्यक्ति रहेंगे, यह उनका अधिकार है, लेकिन जो सवाल मेरे मित्रों ने उठाया है, इस देश में संसद की जो गरिमा और सर्वोच्चता है, संसद की गरिमा और सर्वोच्चता को ध्यान में नहीं रखते हुए, जिस तरीके से इस विधेयक को एक ऐसे व्यक्ति के लिए, वह व्यक्ति ईमानदार हो सकता है, वह कुछ भी हो सकता है, लेकिन क्या इस देश में ईमानदार व्यक्तियों का अभाव है? क्या इस देश में वर्तमान में ऐसे काबिल व्यक्ति इस सरकार में नहीं बचे हैं जिनकी प्रधानमंत्री कार्यालय में नियुक्ति करके उनके सम्मान और गरिमा को नहीं बढ़ाया जा सकता? मैं इस विधेयक का विरोध नहीं कर रहा हूँ, लेकिन मैं एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि इस सरकार को संसद की गरिमा, सर्वोच्चता और प्राथमिकता को ध्यान में रखना चाहिए।

दूसरे, इस देश में निश्चित रूप से उच्च नैतिक मूल्य के पदाधिकारी और ईमानदार व्यक्ति हैं। क्या जरूरत पड़ी कि अलग से एक कानून बनाकर, एक ऐसे व्यक्ति को, जिन्हें नहीं लाया जाना चाहिए, लाया गया। तीसरे, निश्चित रूप से जो विधेयक यहां लाया गया है और संस्था को दरकिनार किया गया है, मैं चाहूंगा कि इस विधेयक को, संस्था के सम्मान के हित में, माननीय मंत्री महोदय वापस लें और इस सर्वोच्च संस्था के सम्मान का आगे से ख्याल रखें। इस बात का जरूर ख्याल रखा जाए कि यह देश को पूरी दुनिया लोकतंत्र और लोकतांत्रिक मूल्यों के रूप में देखती है, न कि सिर्फ प्रधान मंत्री के ही लिए और सरकार की निहित चीजों के लिए ही इसको ध्यान में न रखा जाए। मैं यही कहना चाहता हूँ। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : माननीय अध्यक्ष महोदया, सरकार ने ऑर्डिनेंस के जरिए इस संशोधन विधेयक को सदन में पेश किया है, इसके बारे में अलग-अलग राय हो सकती हैं। हमारा यह कहना है कि सरकार ने इस संशोधन विधेयक को ऑर्डिनेंस के जरिए लाकर हड़बड़ी में लाकर प्रधान मंत्री जी के प्रिंसिपल सेक्रेटरी की नियुक्ति की है। यह कोई अच्छी चीज नहीं है, यह सबका कहना है। हम कोई चैलेंज नहीं कर रहे हैं कि प्रधान मंत्री जी को कोई पॉवर नहीं है या वह अपने स्टाफ में अपनी पसंद के लोगों को नहीं रख सकते, यह हम नहीं कहते। लेकिन जिस तरीके से यह नियुक्ति की गई है, आज तक ऐसा नहीं हुआ।

यह पहली बार हुआ है कि प्रधान मंत्री जी ने कार्यभार सम्भालने के तुरंत बाद ही एक ऑर्डिनेंस निकालकर, कानून में संशोधन का प्रावधान कर दिया। इसलिए जो रास्ता आपने निकाला है, वह ठीक नहीं है। इसे आप भी मानते हैं, लेकिन आप कहते हैं कि हमने जो किया वह ठीक किया है।

आपको भी प्रावधान मालूम है, मैं पढ़ना नहीं चाहता था, लेकिन सदन में यह चीज लाना जरूरी है, क्योंकि इसमें दो प्रावधान हैं, जिन्हें हमें देखना पड़ेगा। एक तो एक्जीस्टिंग प्रावधान है, दूसरा इसमें जो बदलाव हो रहा है, वह है।

“The Chairperson or any other member ceasing to hold office as such, shall - (a) be ineligible for further employment under the Central Government or any State Government; or (b) not accept any commercial employment, for a period of two years from the date he ceases to hold such office. ”

यह रूडी साहब द्वारा बताया गया प्रावधान है। इसे बदलकर आप तत्काल ऑर्डिनेंस निकालकर उसकी जगह अब यह संशोधन विधेयक लाए हैं।

“The Chairperson and the whole-time Members shall not, for a period of two years from the date on which they cease to hold office as such, except with the previous approval of the Central Government, accept – (a) any employment either under the Central Government or under any State Government; or (b) any appointment in any company in the business of telecommunication services.”

यह नया प्रावधान जो आप ला रहे हैं, उस पर हमें आपत्ति है। हमें व्यक्ति पर आपत्ति नहीं है। हम इंडिविजुअल के बारे में कुछ नहीं कहना चाहते। मुझे ताज्जुब यह हो रहा है कि हमारे एआईडीएमके के जो फ्लोर लीडर हैं, उन्होंने भी कहा कि हमें कोई आपत्ति नहीं है।

13.00hrs

We are not opposing the individual. We are taking objection to the way in which you have brought this Ordinance. It is a question relating to the institution. इसीलिए इसके बारे में हमारी आपत्ति है। अगर एक बार इंस्टीट्यूशन को आप डिस्ट्रॉए करेंगे तो नेचुरली इसका फायदा और दूसरी चीजों में भी हो सकता है, इसका फायदा दूसरे लोग ले सकते हैं। आपने तो यही समझकर किया कि यह 1997 में हुआ है। उस वक्त यही समझकर किया कि इसका मिसयूज नहीं होना चाहिए, इसीलिए यह एक्ट लाया गया था। लेकिन एक व्यक्ति के लिए आप पूरे इंस्टीट्यूशन को बदलकर रख देना चाहते हैं तो यह सही नहीं है। इसको हम नहीं मानते हैं तथा दिल से ये एआईडीएमके के लीडर भी नहीं मानते, बीजेडी के नहीं मानते लेकिन क्या कमलशन है मुझे मालूम नहीं है कि वे इसे मान रहे हैं।
...(व्यवधान)

DR. M. THAMBIDURAI : I said, in principle, when the Prime Minister wants to select a person of his own choice, that provision could be removed. That is what we have said.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : We are not coming in your way. ...
(Interruptions)

DR. M. THAMBIDURAI : You have mentioned my name and also you have taken my Party's name. That is why, we have said it with good intention, I am saying that the Prime Minister selected a person of his own choice, and that the same person was appointed as Chairperson of TRAI by the UPA Government. What is wrong in that? Why are you objecting to that? I said whether his report affected the Government and was the reason for losing the power. Had they listened to him, they would have survived. That is what I am telling you. Had they listened to Mr. Mishra's advice, what he said against Shri A. Raja, the then Government would have survived and continued. They suffered a loss because they did not listen to him. ... (Interruptions)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: I do not think that is fair. We are not casting any aspersions on the individual. ... (Interruptions)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: Several times, people have punished AIADMK also, so do not worry. मेरा कहना यही है कि इंडिविजुअल के बारे में हमारी कोई आपत्ति नहीं है। हम उनकी प्रमाणिकता के बारे में कोई क्वैश्चयन नहीं कर रहे हैं, उनकी अफीशिएंशी के बारे में क्वैश्चयन नहीं कर रहे हैं और प्राइम-मिनिस्टर साहब के डिस्क्रिशन के बारे में भी क्वैश्चयन नहीं कर रहे हैं। लेकिन जिस रास्ते से आप लाए हैं वह ठीक नहीं है। First, undue haste in promulgating the Ordinance;

Second, Ordinance brings sweeping changes in future;

Third, there is something more than what is being shown to us;

Four, promulgation of Ordinance to promote, I cannot say, 'self-interest',

मैं सैल्फ इंट्रेस्ट नहीं कह सकता कि आप किसी एक व्यक्ति को ही क्यों चाहते हैं, आपके पास बहुत से लोग आये हैं, सभी ऑफिसर्स हैं, किसी को भी ले सकते थे, बाद में जब कानून बनता तो आप उसे फिर से ला सकते थे। Five, there is no case of extreme urgency or emergency for bringing this Ordinance. यह भी नहीं था, एमरजेंसी तो नहीं था। हमारे मित्र ने कहा कि जो 123 आर्टिकल में यह प्रावधान है इसीलिए हमने यह किया। करो, लेकिन उसकी एक पद्धति होनी चाहिए और उसी नियम के अनुसार करें तो इसमें क्वैश्चयन ऑफ एथिक्स है, मैं ऐसा नहीं बोल रहा हूँ कि यह गैर-कानूनी है। लेकिन चंद चीजों को कहने के लिए नैतिक बल भी होना चाहिए। Neither there is any public interest nor does it pass the judicial test of necessity for immediate action. बीजेपी ने कई बार हमें कहा जब फूड-सिक्योरिटी एक्ट लाए तो क्यों गड़बड़ी हुई? फूड-सिक्योरिटी एक्ट लाए तो उसके बारे में क्रिटिसाइज हुआ। एससीएसटी प्रीवेंशन ऑफ एस्ट्रोसिटीज एक्ट पेंडिंग है वह हम नहीं ला रहे। इसके लिए कुछ इंतजार कर सकते थे, लेकिन इसके लिए इतनी तेजी से क्रदम उठाया कि हम उसके लिए कुछ कह नहीं सकते हैं। इसके बाद the ordinance actually destroys the institution. Passing of a law for an individual has no parallel in history. अभी हमारे दोस्त ने कहा, ये आपको भी मालूम है लेकिन कई बार बीजेपी के नेताओं ने ही क्रिटिसाइज किया है, जब जजों की नियुक्ति होती थी, तो उसी समय कहते थे कि आप जो कर रहे हैं बाद में इसका पोस्ट फेक्टो इफेक्ट होगा। ऐसा एक-दो बार नहीं बल्कि अनेक बार उन्होंने कहा है। Lastly, ineligibility for government job in the original Act was ingrained to enable the regulator to become neutral and work in

public interest. इसमें आथोरिटी न्यूट्रल रखने के लिए किया था, लेकिन आज अगर वही इंटेरेस्ट आ गया तो निश्चित रूप से इसमें फिर घोटाले हो जाएंगे, फेवरेटिज्म हो जाएगा।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : महोदया, इसीलिए मैं आपसे निवेदन करता हूँ, सरकार से अपील करता हूँ कि इसे विद-ड्रा कर लीजिए, इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। हम इसे डिस-एप्रूव करते हैं। यह ठीक नहीं है। मुझे मालूम है कि आपके पास मैजोरिटी है, बुलडोज करते हैं। आप बोलेंगे कि हमें जो करना है, वह हम करेंगे और आपको जो करना है, वह कीजिए। 'You have got your own way, we have got our own way'. आप ऐसा बोलेंगे, यह हमें मालूम है। लेकिन इसके बावजूद भी हम जनता को बताना चाहते हैं कि यह सरकार किस ढंग से अपने लोगों को लाना चाहती है और किस रास्ते से लाना चाहती है तथा कितनी जल्दी लाना चाहती है। इसके लिए हमारा विरोध है इसलिए यह बोल कर हम वॉक आउट करते हैं।

13.07 hrs

Shri Mallikarjun Kharge and some other hon. Members then left the House.

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, अच्छा होता अगर विपक्ष के मित्र अपनी आशंकाओं और प्रश्नों पर मेरे उत्तर को सुनकर जाते तथा स्थिति स्पष्ट होती लेकिन उनका वॉक आउट करने का अधिकार है, इसलिए मुझे कुछ नहीं कहना है। संसद की गरिमा की बात की गई, इंस्टीट्यूशंस की गरिमा की बात हुई है, उस पर मैं बाद में आऊंगा, लेकिन एक बात कही गई कि आर्डिनेंस करने का अधिकार नहीं है। माननीय अहलुवालिया जी ने जो विषय रखा, आर्टिकल 123 के अंतर्गत एक शब्द है, क्लॉज़-2 मैं पढ़ता हूँ 'An ordinance promulgated under this article shall have the same force and effect as an Act of Parliament'. अगर हम कोई आर्डिनेंस लाते हैं तो उसकी प्रमाणिकता वही है, जो एक कानून की होती है। हम संसद का सम्मान करते हैं। ट्राई एक्ट 1997 में आया। उसके मात्र एक सैक्शन-5 के सबक्लाज़-8 में परिवर्तन कर रहे हैं। सबक्लाज़-8 में लिखा गया है - I will speak in English also for the benefit of my friends who spoke.

"A TRAI Chairman after his retirement shall be completely ineligible to work under the government, Central or State, but he can take a commercial job after ceasing of the office after one or two years". Now a TRAI Chairman could

not work under the government but he could work under a company after some time. This was the whole anomaly I wanted to tell you about.

Hon. Speaker, I am grateful to all the Members who have spoken. I have my regard and respect to Thambiduraiji, to Mr. Adhir Chowdhury, to Sudip Bandyopadhyayji, the representative of the Aam Aadmi Party, to Premchandranji, to Pappu Yadavji, and my good friend Rajiv Pratap Rudyji who so eloquently initiated the debate.

It is very important that the House should know that section 8 of the Insurance Regulatory and Development Authority of India Act, 1999 says, “The Chairperson and the whole-time members shall not, for a period of two years from the date on which they cease to hold office as such, except with the approval of the Central Government, accept – (a) any employment either under the Central Government or under any State Government; or (b) any appointment in any company in the insurance sector.” Therefore, the Chairman of the insurance regulatory body could take up any job under the Government after two years or under a company after two years. Under section 7 of the Pension Fund Regulatory and Development Authority of India Act, 2013, the same bar is there in the case of the Chairman as in the case of the Insurance Regulatory Authority. Then, under the Airport Economic Regulatory Authority of India Act, 2008, for the Chairperson and members, the same bar of two years for working in the Government is there as in the case of other regulatory bodies. Under the Competition Act, 2002, again the same bar of two years is there; under the SEBI Act, again the same bar of two years is there. Hon. Speaker, Madam, in the case of SEBI, etc. as hon. Member Shri Rudy pointed out, there is no such bar as in the TRAI Act. Therefore, there was a palpable anomaly as far as the ineligibility of the Chairperson of TRAI is concerned from taking up any Government job.

Kindly see the further anomaly. He could take up a private job after sometime but he could never take up any Government job whatsoever. Therefore, the first focus of this Ordinance is to bring parity.

Now, a question was asked why this whole provision was there in the year 1997. Whatever I could see, though to be very honest I do not support it hon. Speaker, is that then the Government was also an operator running the telephone line and therefore it was thought that perhaps the Chairman of the regulatory body should not work under the Government. Now, the BSNL has come into being from 2002. The Government is no more running any telephone company. The Government is not into the telephone or mobile service provider job at all. Therefore, even that possibility is not in existence.

Hon. Speaker, I must also inform this House that I have examined the matter and found that to bodies' members cannot work under the Government. The Members of the Public Service Commissions under the Constitution and the CVC under the CVC Act cannot work under the Government and rightly so because their job is completely different. For, the Public Service Commission is a constitutional body.

Hon. Speaker, there is no bar for the Election Commissioners also. Kindly note that under the eligibility conditions and service conditions of the Election Commission, there is no such bar. In the case of CAG, there is a bar; in the case of CVC, there is a bar. Their jobs are completely different. As far as the regulators are concerned, their job is completely different. Therefore, the first focus of this Ordinance or proposed Bill is to bring parity. That is the first thing and that is the urgency I would like to highlight.

The second issue I would like to highlight is that no one questioned the integrity and competence of the officer in question. I am very happy. The Prime Minister's right to select is a secondary question. I will come to that but since a lot of aspects have been talked about the individual concerned – and, I do not need to take his name – let me assure this House that the officer in question is one of the finest officers we are having in the country as far as the Indian Administrative Service is concerned. ... (*Interruptions*)

SHRI MOHAMMAD SALIM (RAIGANJ): Madam, I am on a point of order. ...
(Interruptions)

HON. SPEAKER: No point of order now please.

SHRI MOHAMMAD SALIM : Normally we do not discuss about individuals but because there are a lot of allegations ... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Shri Salim, please no cross-questions. Nothing will go on record other than the hon. Minister's speech.

(Interruptions) ... *

श्री रवि शंकर प्रसाद : बिल्कुल गलत बात है। माननीय अध्यक्ष जी, मैंने यह बात इसलिए कही क्योंकि कुछ लोगों ने चर्चा की, कुछ ने आरोप लगाया, वह गलत है। मैं फिर बहुत जिम्मेदारी से कहना चाहता हूँ कि उनकी क्षमता, उनकी प्रतिभा हम सभी जानते हैं। उनके अनुभव हम सभी जानते हैं और जब एक बार भी मूल वक्ताओं ने न कभी उनकी इंटेग्रिटी पर सवाल उठाया, न कभी उनकी क्षमता पर सवाल उठाया तो अगर एक क्षमताशील व्यक्ति को नियुक्त करने की प्रक्रिया रखी गई है तो इसमें क्या गलत है? दूसरी बात मुझे कहनी है कि इस देश में क्षमता और प्रतिभा का सम्मान होना चाहिए। देश ने भी देखने की कोशिश की है इसलिए मैं बहुत विनम्रता से एक बात कहना चाहता हूँ कि इसीलिए तो आज हम लोग यहां पर हैं क्योंकि देश ने हम में क्षमता देखी है, इसीलिए हम यहां पर हैं। उसको सुधारना है, सुधारने की कोशिश करनी है।

माननीय अध्यक्ष, मैं विषय को लंबा नहीं करना चाहता हूँ। संसद की गरिमा की बात कही गई। हमारी सरकार प्रामाणिकता से संसद की गरिमा की पक्षधर है और हमारी प्रतिबद्धता है। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ, अतीत के अनुभव के साथ मैं यह बात नहीं बोलता लेकिन यह बात बार-बार उठाई गई है। यहां आदरणीय आडवाणी जी, आदरणीय वैकेया जी, अनंत कुमार जी बैठे हैं, यहां मैं हूँ और बाकी मित्र हैं, आज से कुछ दशक पहले जब संसद की गरिमा पर हमला किया गया था, हम लोगों ने संघर्ष किया था क्योंकि हमारी संसद के प्रति प्रतिबद्धता है। संसद की गरिमा के बारे में जो मित्र कहते हैं कि हम संसद की गरिमा का सम्मान नहीं कर रहे हैं, यह सुनकर हमें बहुत पीड़ा हुई है। हमारी पूरी पार्टी, पूरा संस्कार, पूरी प्रतिबद्धता, पार्टी के जीवन मूल्य संसद की गरिमा के लिए सदैव स्थायी रहेंगे, हम यह कहना चाहते हैं। इस कारण यह एक प्रकार से समानता के लिए कोशिश की गई है, इसके पीछे कोई और मतलब नहीं दिखाना चाहिए। हम संस्थाओं का सम्मान करते हैं, संसद की गरिमा का सम्मान करते हैं, प्रक्रिया का सम्मान करते

* Not recorded.

हैं। संविधान के अंतर्गत धारा 123 में एक प्रक्रिया रखी गई है उसी प्रक्रिया का पालन करके हम इसे लाए हैं। मुझे लगता है कि मैंने सारी आशंकाओं का निराकरण करने की कोशिश की है। मैं आपसे इस बिल को कृपा करके पास करने की प्रार्थना करता हूँ।

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury – Not present.

... (*Interruptions*)

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Madam, it is not on the major issue. But the Ordinance is promulgated only for one person. It is really against the precedent. So, we would like to walk out on this issue.

13.17 hrs

At this stage, Shri P. Karunakaran and some other hon. Members left the House.

HON. SPEAKER: The question is:

“That this House disapproves of the Telecom Regulatory Authority of India (Amendment) Ordinance, 2014 (No.3 of 2014) promulgated by the President on 28th May, 2014.”

The Resolution was negatived.

HON. SPEAKER: The House shall now take up motion for consideration of the Bill.

The question is:

“That the Bill further to amend the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The House shall now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 and 3 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

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

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: I beg to move:

“That the Bill be passed.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

13.19 hrs

**RAILWAY BUDGET (2014-15) - GENERAL DISCUSSION
DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS) -2011-12 ...Contd.**

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, रेलवे बजट की चर्चा की बहुत लंबी सूची है। आज हम भोजनावकाश न करके तुरंत रेल बजट पर चर्चा शुरू करते हैं क्योंकि बहुत सारे सदस्यों को बोलने का मौका देना है। हो सकता है रात को देर से बैठें। अब रेलवे बजट पर डिसकशन शुरू करते हैं, आइटम नं. 11 और 12 साथ लेंगे।

योगी आदित्यनाथ।

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): माननीय अध्यक्ष, रेल बजट पर शुक्रवार को जो चर्चा प्रारंभ हुई है उसी चर्चा को बढ़ाने के लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूँ।

13.20 hrs

Dr. M. Thambidurai in the Chair.

मैंने उस दिन यह बात कही थी कि यूपीए ने इस देश में संस्थाओं को पिछले दस वर्षों में बहुत भारी नुकसान पहुंचाया है और दस वर्षों के बाद पहली बार रेल बजट और जनरल बजट में देखने को मिला है कि इन संस्थाओं को पुनर्जीवित करके एक रचनात्मक सहयोग के साथ आगे बढ़ाने का प्रयास हुआ है और उसी रचनात्मक सोच का परिणाम माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट है। हमारा मानना है कि जहां चाह, वहां राह। अगर मैं कहूँ तो संत तुलसी दास जी ने भी कहा था कि 'जहां सुमति तहां सम्पत्ति नाना, जहां कुमति तहां विपत्ति निदाना'। उनकी नकारात्मक सोच थी, इसलिए सारी संस्थाओं को भारी नुकसान हुआ। यहां सकारात्मक सोच है तो संस्थाओं को आगे बढ़ाने और एक रचनात्मक विकास की ओर बढ़ाने का प्रयास हो रहा है। उसी रचनात्मक सोच के साथ यह रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत हुआ है। रेल बजट में बहुत कम समय में अच्छी बातों का समावेश किया गया है। खास तौर से देश के अंदर बुलेट ट्रेनों की बात हो, देश के अंदर अन्य तमाम तरीकों से देश की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने की दृष्टि से जो प्रावधान किये गये हैं, वे स्वागत योग्य हैं।

महोदय, भारतीय रेल वर्तमान में एक बहुत महत्वपूर्ण चुनौती से जूझ रही है और वह चुनौती भारतीय रेल के समक्ष संरक्षा और सुरक्षा का मुद्दा है। मुझे लगता है कि पिछले दस वर्षों में भारतीय रेल का अगर राजनीतिक रूप से दुरुपयोग नहीं हुआ होता और राजनीतिक कारणों से केवल घोषणाएं नहीं हुईं

होती, केवल उतनी ही योजनाएं घोषित होती, जिन पर पूंजी देकर राजस्व की दृष्टि की लाभकारी योजनाओं को आगे बढ़ाने का कार्य होता, तो भारतीय रेल की यह दुर्गति नहीं हुई होती। लेकिन राजनीतिक कारणों से घोषणाएं होती थीं, 600 से अधिक घोषणाएं हुईं, पूरी तीन सौ भी नहीं हुईं। यह पहली बार हो रहा है कि राजनीतिक कारणों से योजनाएं घोषित नहीं हुईं। जितना हम कर सकते हैं, उतना ही घोषित करेंगे और जो नहीं कर सकते हैं या जो राजस्व की दृष्टि से लाभकारी नहीं, भारतीय रेल की दृष्टि से लाभकारी नहीं, वह घोषित नहीं करेंगे और स्पष्ट रूप से रेल बजट में यह प्रावधान देखने को मिल रहा है। उसी दृष्टि से रेल की सुरक्षा और संरक्षा के मुद्दे को लेकर एक महत्वपूर्ण पहल संरक्षा निधि को बढ़ाने, रेल पटरियों के फ्रैक्चर या पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए हो रही है। अभी पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर में चुरेब स्टेशन पर रेल पटरी के फ्रैक्चर होने के कारण गोरखधाम एक्सप्रेस का एक्सिडेंट हुआ था। उसमें तीस से अधिक निर्दोष यात्रियों की जान गई थी। सरकार ने पहल की कि हम अल्ट्रासोनिक डिटेक्शन सिस्टम लगायेंगे और रेलवे की संरक्षा की दृष्टि से हम एक पुख्ता व्यवस्था करेंगे। क्योंकि रेलों में दुर्घटनाओं के दो कारण हैं - प्रथम रेल पटरियों के फ्रैक्चर होने के कारण और दूसरा कारण अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग के कारण, बिना चौकीदार के जो रेलवे समपार फाटक हैं, पिछले दस वर्षों में अधिकतर रेल दुर्घटनाएं इन्हीं दो कारणों से हुई हैं। लेकिन जो पिछली यूपीए की सरकार थी, उसने इसकी उपेक्षा की और इस मामले में ध्यान नहीं दिया। यह पहली बार हुआ है जब सरकार ने कहा है कि हम अल्ट्रासोनिक डिटेक्शन सिस्टम लगायेंगे और रेल पटरियों में फ्रैक्चर के कारण जो दुर्घटनाएं होती हैं, उन्हें रोकेंगे। दूसरा, 11,563 जो अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग हैं, बिना चौकीदार के समपार फाटक हैं, हम उनको मानवयुक्त करेंगे या फिर वहां पर आरओबी बनाएंगे, रेलवे ओवरब्रिज बना कर इस समस्या का समाधान करेंगे। यह एक स्वागत योग्य पहल है। मुझे लगता है कि अधिकतर दुर्घटनाएं इन्हीं दो कारणों से होती हैं। साथ ही साथ रेलवे सुरक्षा भी एक चुनौती है। रेलवे सुरक्षा की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण घोषणा जो यहां पर हुई है कि 17000 आरपीएफ के जवानों की भर्ती होगी और 4000 महिला जवानों की भी भर्ती होगी। यह एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। एक बात मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आरपीएफ के जो 21000 जवान भरे जाएंगे, उससे रेलवे की अर्थव्यवस्था पर कितना असर पड़ेगा ? रेलवे में आरपीएफ के पास कोई भी कानूनी अधिकार नहीं होता है। वह केवल रेलवे संपत्ति की सुरक्षा कर सकता है। लेकिन अगर रेलवे में कोई कानून व्यवस्था की समस्या पैदा होती है तो आरपीएफ उसमें मौन होता है, वह मामला फिर जीआरपीएफ के पास जाता है। मुझे लगता है कि आरपीएफ को अगर आप भर्ती कर रहे हैं तो उनको कुछ अधिकार और दिए जाएं, जिससे वह पूरी जिम्मेदारी के साथ उस समस्या का समाधान कर सकें। जीआरपी और आरपीएफ के बीच का जो यह

मामला है, उससे बहुत बार यात्रियों की सुरक्षा के लिए संकट पैदा होता है। इस मुद्दे पर मंत्रालय को अवश्य विचार करना चाहिए कि जो आरपीएफ अभी तक रेलवे संपत्ति की सुरक्षा तक ही सीमित है, अगर लॉ एण्ड ऑर्डर की कोई समस्या होती है, तो हम उसमें क्या कर सकते हैं। आरपीएफ की उसमें क्या जिम्मेदारी हो सकती है। क्योंकि उसमें दो अलग-अलग संस्थाओं की अलग-अलग भूमिका होती है। जीआरपी में वे लोग जाते हैं, जो राज्य सरकार से दण्डित हुए लोग होते हैं। यानि उसको यह माना जाता है कि राज्य सरकार की पुलिस व्यवस्था में किसी को दण्डित करना हो तो उसको जीआरपी में भेज दिया जाता है। वे पहले ही अपराधबोध से जी रहे होते हैं। ऐसे में उनसे बहुत उम्मीद करना कठिन होता है। अच्छा हो कि आरपीएफ को यह पूरी जिम्मेदारी दें कि वह न केवल रेलवे से जुड़ी समस्या का समाधान करे, अपितु रेलवे संपत्ति और यात्रियों की सुरक्षा की पुख्ता व्यवस्था भी उनके माध्यम से हो। यह सुनिश्चित करने का प्रयास भी उनके माध्यम से होना चाहिए। एक बहुत अच्छी बात हुई है। हम लोग देखते हैं कि रेलवे में कर्मचारियों की कमी नहीं है। 13 लाख 10 हजार से ऊपर कर्मचारी रेलवे के पास आज भी हैं। लेकिन उनकी क्षमता पर प्रश्नचिन्ह लगते हैं। यद्यपि एक नेटवर्क के अंतर्गत पूरी दुनिया के अंदर इतने बड़े कार्य का संचालन भारतीय रेल के अंदर होता है। जब हम भारतीय रेल के बजट को देखते हैं और देश के जनरल बजट को देखते हैं तो उनमें बहुत ज्यादा जमीन आसमान का अंतर हो चुका है। मुझे लगता है कि 7-8 प्रतिशत भी भारतीय रेल का बजट नहीं रहा है। सन् 1924 तक यह स्थिति थी की जब देश का बजट होता था, वह बजट लगभग रेल बजट के बराबर होता था। आज उसमें इतना ज्यादा अंतर आ चुका है कि भारतीय रेल की जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उन योजनाओं के लिए भी उनके पास पैसा नहीं है। बजट में माननीय मंत्री जी ने प्रावधान किए हैं कि अगर उन योजनाओं को हम पूरा करना चाहेंगे तो हमें आने वाले दस वर्षों में हर वर्ष अतिरिक्त 50 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी, तब हम उन योजनाओं को पूरा कर पाएंगे। जो लंबित योजनाएं हैं, उन योजनाओं की दृष्टि से, इस मामले में हम लोगों को देखना पड़ेगा। जो दो-तीन घोषणाएं भारतीय रेल की दृष्टि से की गई हैं, वे बहुत महत्वपूर्ण घोषणाएं हुई हैं। उनमें रेलवे कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने के लिए रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना करना है। इंक्यूबेटर सेंटर के माध्यम से उन्हें प्रशिक्षित करना एक बहुत महत्वपूर्ण पहल है। रेलवे कर्मचारी दक्ष होंगे, रेलवे की कार्य प्रणाली में सुधार होगा। हम उसका स्वागत करते हैं। भारतीय रेल की आय बढ़ाने का जो सबसे बड़ा माध्यम है, वह माल भाड़ा है। माल भाड़ा की दृष्टि से हमारे जो कॉरिडोर बन रहे थे, जो फ्रेट कॉरिडोर बनाने की बात हुई थी, उसमें तमाम अन्य देशों ने सहयोग दिया था। उस कार्य में थोड़ी तेजी लानी चाहिए। दूसरा, हीरक चतुर्भुज रेल नेटवर्क की एक महत्वपूर्ण पहल हुई है।

महोदय, देश के अन्दर अन्तर्राष्ट्रीय मानक के राजमार्ग हो सकते हैं। इस देश के अन्दर स्वर्णिम चतुर्भुज योजना लागू हो सकती है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए सरकार ने उस परिकल्पना को साकार किया था। आज पूरे देश के अन्दर अन्तर्राष्ट्रीय मानक के राजमार्ग बन गये हैं। हर व्यक्ति उस पर चलता है और हर व्यक्ति को उसमें गर्व की अनुभूति होती है। यह एनडीए सरकार की ही देन है। आज उसी तरीके से हम दिल्ली से मुंबई को, मुंबई को चेन्नई से, चेन्नई को कोलकाता से, कोलकाता को दिल्ली से जोड़कर हीरक चतुर्भुज रेल नेटवर्क के माध्यम से पूरे देश के अंदर जोड़ेंगे। रेल का जो भी टोटल भार है, वह इन्हीं रूटों पर ज्यादा है, 60 परसेंट भार इनके साथ है। यह इसके साथ तो है ही, हम चाहते हैं कि कोलकाता को दिल्ली से जोड़ने के लिए गोरखपुर होते हुए पूर्वोत्तर रेलवे को उसके साथ जोड़ा जाए।

दूसरा, उसके माध्यम से बंदरगाहों को जोड़ने का, यह एक बहुत महत्वपूर्ण पहल है, मुझे लगता है कि भारतीय रेलवे के माध्यम से एक क्रांतिकारी परिवर्तन देखने को मिलेगा, लेकिन मुझे लगता है कि इन योजनाओं के लिए धन के आबंटन के लिए जनरल बजट से मांग की जानी चाहिए और हम सरकार से यह मांग करेंगे कि देश की रेल की अर्थव्यवस्था को मजबूती प्रदान करने में इसकी बड़ी भूमिका हो सकती है।

महोदय, मैं अक्सर रेल से यात्रा करता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे उपेक्षित है। यह नेपाल से जुड़ा हुआ, उसकी सीमा से सटा हुआ रेल मार्ग है और इस दृष्टि से इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। हमारी यात्रा अधिकतर रेल से ही संभव हो पाती है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने यात्री सेवा और ट्रेनों की सफाई के बारे में चालीस प्रतिशत खर्च करने की बात कही है। यह एक स्वागत योग्य पहल है। मुझे लगता है कि यह देखने को भी मिल रहा है। आपने अच्छा किस्म का भोजन परोसने की बात कही है। पांच एक्सप्रेस गाड़ियों में घोषणा के बाद यह पहल शुरू हो गयी है। ट्रेनों के समय पर पहुंचने की प्रक्रिया प्रारंभ हो चुकी है, लेकिन इसमें और तेजी आनी चाहिए। ट्रेन समयबद्ध रहे, ट्रेन में साफ-सफाई रहे, अच्छा भोजन मिले, अच्छा बिस्तर मिले और लोगों को उचित किराये में उन्हें उनके गंतव्य में पहुंचाने की पहल हो, यह मैं रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा।

इसके अलावा आपने धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देने की एक और पहल की है। आपने शक्ति पीठों को जोड़ने, चार धामों को जोड़ने, बद्रीनाथ, केदारनाथ को साथ जोड़ने के लिए, जैन, बौद्ध, हमारे गोरखपुर और आसपास का क्षेत्र बौद्ध सर्किट से जुड़ा हुआ है। बौद्ध सर्किट से जोड़ने के लिए इसकी पहल होनी चाहिए। मैंने आपसे अनुरोध किया था कि कम से कम दिल्ली को गोरखपुर से एक राजधानी ट्रेन तो दीजिए। मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने गोरखपुर को एक साप्ताहिक ट्रेन दी है, गोरखपुर से आनंद विहार के

लिए, लेकिन एक राजधानी ट्रेन भी होनी चाहिए। गोरखपुर एक जोन है, जहां के मुख्यालय से दिल्ली के लिए कोई भी राजधानी ट्रेन नहीं है या दूरन्तो जैसी ट्रेन नहीं है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि इस पहल को आप इसके साथ जोड़ें।

HON. CHAIRPERSON : Please wind up now.

योगी आदित्यनाथ : महोदय, दूसरा, बौद्ध सर्किट, भगवान बुद्ध की निर्वाण स्थली, भगवान बुद्ध की जन्मस्थली, भगवान बुद्ध के सबसे अधिक चर्तुमास, जो उन्होंने श्रावस्ती में किए थे, लुंबिनी के हमारे सांसद महोदय हैं, श्री जगदंबिका पाल जी डुमरिया गंज से यहां पर हैं, कुशीनगर उनकी निर्वाण स्थली है, सारनाथ जहां उन्होंने पहला उपदेश किया था, इसको पूरा एक साथ जोड़ने का कार्य अगर हो, उसे रेल नेटवर्क के साथ जोड़ने का प्रयास हो, ऐसा मैं चाहूंगा। ... (व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैं तो अभी पांच मिनट भी नहीं बोला हूँ।

HON. CHAIRPERSON: There are more 20 Members to speak on this.

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैं सेकेंड वक्ता हूँ। मैं केवल मुद्दों पर आ रहा हूँ, मुझे कुछ प्वाइंट रखने हैं। उसको जोड़ने की जो पहल है, वह स्वागत योग्य है और हम उसका स्वागत करते हैं। मैंने उसी दृष्टि से आपसे कहा था कि गोरखपुर से इलाहाबाद एक इंटरसिटी दी जाए। इलाहाबाद हमारा प्रयागराज है, एक प्रमुख धार्मिक स्थल है। उत्तर प्रदेश का हाईकोर्ट भी वहां पर है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग वहां आते-जाते हैं। वहां पर कुंभ का आयोजन भी होता है, इसलिए प्रयागराज-गोरखपुर को एक इंटरसिटी देने के लिए निवेदन करता हूँ।

मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने भ्रष्टाचार पर प्रभावी अंकुश लगाने के लिए जो बात कही और उस दृष्टि से जो पहल आपने की है कि रेलवे बोर्ड को विभाजित करके प्रबंधन और निगरानी समूह बनाने की दृष्टि से, उसकी कार्यप्रणाली में पारदर्शिता लाने और परियोजनाओं को ऑनलाइन लाने के लिए, वह स्वागत योग्य है। महोदय, 10 हजार से 12 हजार करोड़ रुपये की राजस्व की हानि रेलवे को प्रति वर्ष भ्रष्टाचार के माध्यम से होती है। इस कारण इस भ्रष्टाचार पर प्रभावी अंकुश लगेगा और भारतीय रेल को इससे राजस्व का जो नुकसान होता है, उसे हम बचा पाएँगे और उस पैसे को योजनाओं में खर्च करने में सफलता प्राप्त होगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने गोरखपुर से मुम्बई को जोड़ने के लिए जनसाधारण एक्सप्रेस दी। आपने गोरखपुर से दिल्ली आनन्द विहार को जोड़ने के लिए एक साप्ताहिक ट्रेन दी। आपने गोरखपुर को नौतनवाँ से जोड़ने के लिए एक दैनिक ट्रेन दी। मैं साथ

साथ आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहूँगा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर पाँच करोड़ से अधिक आबादी का भार है। यह अकेला रेलवे मुख्यालय है, जहाँ मंडल मुख्यालय नहीं है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहूँगा कि गोरखपुर को मंडल मुख्यालय देने का कार्य हो। आपने आश्वासन दिया है कि पैन्डिंग परियोजनाओं को हम पूरा करेंगे। गोरखपुर-लखनऊ को जोड़ने के लिए एक लूपलाइन लखनऊ से चलती है। माननीय जगदम्बिका पाल जी के संसदीय क्षेत्र से होते हुए, नेपाल से होते हुए, सामरिक दृष्टि से भी और बौद्ध सर्किट की दृष्टि से भी इसका बहुत महत्वपूर्ण योगदान है। लेकिन बढ़नी से लेकर गोंडा के बीच में अभी गेज कनवर्शन का कार्य नहीं हुआ। 100 करोड़ रुपये आबंटित हुए हैं जबकि 160 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है। 60 करोड़ रुपये और दे देंगे तो एक वर्ष के अंदर यह कार्य पूरा हो जाएगा, हम लूपलाइन का कार्य पूरा करेंगे। बस्ती से लेकर गोरखपुर के बीच इलैक्ट्रिकेशन का कार्य पूरा नहीं हो पा रहा है। इस कार्य को कर लेंगे तो गोरखपुर को लखनऊ और दिल्ली से इलैक्ट्रिकेशन से जोड़ देंगे और बहुत अच्छी व्यवस्थाएँ हो जाएँगी।

चौरी-चौरा और बैतालपुर के पास रेलवे लाइन दोहरीकरण का कार्य नहीं हो पाया। हम पिछले तीस वर्षों से देख रहे हैं कि गोरखपुर को सहंजनवा से लेकर दोहरीघाट तक जोड़ने के लिए ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now. You may give your suggestions in writing to the hon. Minister.

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मेरे कुछ पॉइंट्स हैं और मैं पॉइंट्स पर आ गया हूँ। मैं किसी मुद्दे पर नहीं बोल रहा हूँ। उसको जोड़ने के लिए तीस वर्षों से घोषणाएँ हो रही हैं, सर्वे हुआ है कि सैजनवा से दोहरीघाट को हम रेलवे लाइन से जोड़ेंगे। यह आज तक नहीं हो पाया है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि कुछ टोकन मनी उसके लिए दे देते तो कार्य प्रारंभ होता। सहंजनवा से दोहरीघाट एक महत्वपूर्ण योजना है, इस योजना को भी इसके माध्यम से अगर आप जोड़ने का प्रयास करते तो अच्छा होता।

महोदय, गोरखपुर जंक्शन दुनिया का सबसे लंबा जंक्शन है। रेलवे के लिए यह गौरव की बात है कि गोरखपुर का जंक्शन सबसे लंबा जंक्शन है, लेकिन वहाँ बुनियादी सुविधाएँ भी नहीं हैं। वहाँ के प्लेटफॉर्म नंबर 1 और 2 को छोड़कर बाकी सब प्लेटफॉर्म खराब पड़े हुए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से कहूँगा कि गोरखपुर जंक्शन के सभी प्लेटफॉर्म का आप उन्नयन करने का प्रयास करें।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूँगा कि हमारी जो पहले मांगें थीं जो मैंने आपको ज्ञापन के माध्यम से पहले भी उपलब्ध करवाई हैं, उन सब पर आप ध्यान देंगे। इस विश्वास साथ मैं एक बहुत अच्छे, व्यावहारिक और विकासपरक सोच के रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए आपको बधाई देता हूँ और 'सबका साथ, सबका विकास' में हमारा पूर्वोत्तर रेलवे अछूता नहीं रहेगा, इस विश्वास के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री दिनेश त्रिवेदी (बैरकपुर): मान्यवर, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी तृणमूल कांग्रेस का भी बहुत-बहुत आभारी हूँ।

अभी देश को जोड़ने की बात पर चर्चा हो रही थी। यदि हिन्दुस्तान का कोई परिचय है तो वे तीन परिचय हैं। एक तो माँ गंगा, जिसकी बात हम सब हमेशा करते हैं, जो सब जगह है। दूसरा हिमालय है। क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना हिमालय के बगैर कर सकते हैं? क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना गंगा के बगैर कर सकते हैं? इसी प्रकार क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना रेल के बगैर कर सकते हैं? आज हिन्दुस्तान का हिमालय भी रो रहा है, गंगा भी रो रही है और रेल भी रो रही है। इस रेल के आँसू पोंछने के लिए हम सबका प्रयास है।

महोदय, शुरूआत में मैं सदानन्द गौडा जी का बहुत अभिनन्दन करूँगा और थोड़ा इतिहास में जाऊँगा क्योंकि मेरा और सदानन्द गौडा जी का परिचय काफी पुराना है, उनकी मुस्कान बता रही है। उनकी मुस्कान बता रही है। चूंकि अंग्रेजी में अनुवाद उनको करना पड़े तो मैं अंग्रेजी में उसका उल्लेख करूँगा

My relationship with hon. Minister, Shri Sadanand Gowda ji goes very back. We were like parallel two railway lines. Our fate was alike. Like two parallel lines we were going together but never met. We were neighbours in South Avenue for a long time. He became the Chief Minister of Karnataka. I became the Minister of Railways. Look at the fate of both of us. As luck would have it, for good reasons, he was removed as Chief Minister, Karnataka. I would not like to go into the reasons for his removal. Otherwise, there would be shouting here. I also had to resign for some good reasons, for party discipline. We all are with our party and the party discipline becomes much more important than the individuals. He has faced that. He won the elections in the Lok Sabha. I also won.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY (SARAN): Shri Trivedi was an exceptionally hard working and a very performing Minister of Railways. It was unfortunate that he was sacked within 24 hours after he presented the Budget. That was very unfortunate but we appreciate the good work done by him. But it is not advisable to bring it here. ... (*Interruptions*)

SHRI DINESH TRIVEDI : Rudy ji, I appreciate your love and affection for me. I know how close you are to our leader, Madam Mamata Banerjee. But at the end of the day, let us understand one thing very clearly. Whether it is Shri Sadanand Gowda ji or whether it is you or whether it is me, we have all come because of the party organisation and it is because of the party discipline. So, on those things we have to abide by the diktats and discipline of the party. Since you have brought the subject Mamata ji has been absolutely pro-poor. I do not want to get derailed. So, let me come back to the Railway Budget. I hope once and for all that debate would be over.

As I was talking about Shri Sadanand Gowda ji that we have gone parallel, I am very happy that there could not have been a better person, a very transparent person and a very sincere person to become the Minister of Railways. So my compliments to him. I do hope that he would live up to the aspirations of the people.

आपके ऊपर हम जो टिप्पणी कर रहे हैं, उसके ऊपर एक कनस्ट्रक्टिव सोच है। उन्होंने अपने भाषण की शुरूआत में यह बताया कि जब हम रेल मंत्री नहीं थे तब हमारी भी बहुत डिमांड्स थीं। तब हम भी सोचते थे कि हम यह कर देंगे, वह कर देंगे। ऐसा कर देंगे, वैसा कर देंगे। मगर जब हम रेल मंत्री बने तब हमें पता चला कि यह कितना कठिन काम है। बहुत कठिन काम है... (व्यवधान) बहुत-बहुत शुक्रिया।

सर, सर्तनली इनके पीछे सब सांसद पढ़ेंगे। हमें पता है कि कैसे होता था? उन्हें एक महीने में अनुभव हो गया होगा। सच मानिए तो सब सांसद आते हैं और यहां तक कि हम जब गुसलखाने में जाते हैं, उनको भी यह अनुभव होगा, वहां भी आते हैं। सांसद क्यों आते हैं? जब हम वहां जाते हैं तो हमारा इंतज़ार होता है एक चिट्ठी देने के लिए जो एक ओवरब्रिज, एक नई रेल लाइन, एक कनवर्जन ऑफ गेज, किसी को बहुत असुविधा है तो उसकी ट्रांसफर के लिए होती है। यह सब सांसद क्यों आते हैं? **They do not come for their own personal work.** जिन्होंने चुनाव लड़ा है, उन्हें यह पता है कि पब्लिक की डिमांड क्या होती है? मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे यहां सिर्फ चार डिमांड होती है। यदि कोई माननीय सदस्य इस से असहमत हों तो हमें बताइए। आप किसी भी क्षेत्र में चले जाइए। वहां पहली डिमांड होगी पीने के पानी की जो जीने का साधन है। दूसरी डिमांड होगी कि हमें सड़क चाहिए। तीसरी डिमांड होगी बिजली की और उसके बाद होगी रेल की पटरी की। यदि मैं गलत हूं तो आप बताइए। आपको भी यही डिमांड

आपके क्षेत्र से मिलेगी कि हमें यहां एक गेट चाहिए। हमारी गायें चरने जाती हैं और रेल की पटरी से हम जा नहीं सकते हैं। हमें यहां एक लेवल क्रॉसिंग गेट चाहिए, ओवरब्रिज चाहिए, अंडर ब्रिज चाहिए। यह बताइए कि वह जो भी मांग रहा है, क्या वह अपने लिए मांग रहा है? एम.पी. अपने लिए कभी नहीं मांगता। हम जन प्रतिनिधि हैं और जन प्रतिनिधि होने के कारण यह जो लोगों का प्रेशर आ रहा है, ये हमारे भाई-बहन हैं। ये बाहर से नहीं आए हैं। ये हमारे लोग हैं और उनकी व्यापक मांग है। **Their demands are absolutely genuine.**

सर, मेरे पास बस्तर के लोग आए थे। करीब पांच सौ लोग आए थे। वे बहुत ही गुस्से में थे और कह रहे थे कि आप क्या समझते हैं? क्या हमारा हिस्सा हिन्दुस्तान का हिस्सा नहीं है? वहां कुछ महिलाएं रो रहीं थीं और कह रही थीं कि हम जब दिल्ली में आपके पास आए तो हम ने पहली बार रेल का डिब्बा देखा। हम ने रेल का डिब्बा देखा नहीं था। यह बताइए कि क्या हमारे बस्तर के इलाके या पिछड़े इलाके के लोगों की अपनी आकांक्षा नहीं होगी?

हमारे जंगलमहल की बात कर लीजिए। हमारे दोस्त सलीम भाई यहां बैठे हैं। जंगलमहल एक ऐसा इलाका था कि वहां लोग बिल्कुल त्राहिमाम हो गए थे। आज यह कहने पर मुझे बहुत खुशी हो रही है कि हमारी डॉ. उमा सरेंन उस इलाके से आती हैं, बुलेट के द्वारा नहीं, बल्कि बैलेट के द्वारा, शांतिपूर्ण तरीके से। **With love and affection, with developmental work, Kum. Mamata Banerjee has won their hearts and today Jungle Mahal is smiling, Jungle Mahal is peaceful.**

सर, इसकी वज़ह क्या है? यह सब बात मैं क्यों कहना चाहता हूं? मैं इसीलिए कहना चाहता हूं कि यदि आप कहें कि यहां रेल लाइन कॉमर्शियली वाएबल नहीं है। मैं पूछना चाहूंगा कि आपका डिफेंस का कौन-सा प्रोजेक्ट कॉमर्शियली वाइबल है? आपका पानी का कौन-सा प्रोजेक्ट कॉमर्शियली वाएबल है? आप यह बताइए कि आप जो स्कूल-कॉलेज खोलते हैं तो क्या वह कॉमर्शियली वाएबल होता है? आप यह भी बताइए कि आप जब रास्ता बनाते हैं तो क्या आप यह सोचते हैं कि यह कॉमर्शियली वाएबल है या नहीं? क्या यह कोई मापदंड है कि यह कॉमर्शियली वाएबल नहीं है?

हमारे समय में क्या होता था? प्लानिंग कमीशन को देखिए। हमारे सब सांसद की पीड़ा एक ही है कि यदि वहां के लोग कहेंगे कि हमें रेल लाइन की आवश्यकता है, हम इसके बिना कहीं जा ही नहीं सकते हैं, हम गरीब आदमी हैं और उसको यदि आप बताएंगे कि यह कॉमर्शियली वाएबल नहीं है तो बोलेंगे कि ठीक है, जो इसे कराएगा हम उसे चुनकर लाएंगे। इस कॉमर्शियली वाएबल लाइन की जो शुरुआत होती है उसको प्लानिंग कमीशन में दिया जाता है। प्लानिंग कमीशन पता नहीं अपना क्या प्लानिंग करता है

और कहता है कि यह कॉमर्शियली वाएबल नहीं है, यह नहीं हो सकता है। रेल मंत्री को उस एम.पी. को जवाब देना पड़ता था कि यह कॉमर्शियली वाएबल नहीं है।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि हमारे समय में हम ने यह प्रथा बंद कर दी थी। हम ने प्लानिंग कमीशन को कहा था कि आप ही एम.पी. से निपटिए। जो लिखना है, आप ही उनको चिट्ठी लिखिए। ममता जी ने हमें सिखाया है कि हिन्दुस्तान एक सोशल स्टेट है। यहां आज भी यह चर्चा होती है कि एक गरीब तीस रुपये में जी सकता है या बत्तीस रुपये में जी सकता है। आज वह दो वक्त की रोटी नहीं खा सकता है। यदि आप उस को कॉमर्शियल वाएबिलिटी का सवाल सिखाते हैं तो मैं समझता हूं कि यह उनके ऊपर बहुत ही नाइंसाफी होगी, देश के ऊपर नाइंसाफी होगी। पहले तो हम इसका मापदंड बिल्कुल हटा दें। क्या होता है कि आज हमारी छवि क्या है और वास्तविकता क्या है। यह भी आज हम बताना चाहते हैं कि रेलवे में सब्सिडी की जो बात करते हैं तो रेलवे एक विभाग है, जहां गरीब अमीर को सब्सिडाइज़ करता है। यह मैं क्यों कह रहा हूं, क्योंकि, आपका जो भी फेयर आता है, आपका जो भी भाड़ा आता है, वह जनरल डिब्बे से आता है। 93 परसेंट आपकी आमदनी गरीब से होती है और आप उस गरीब को कहोगे कि कॉमर्शियली वायबल नहीं है और यह पैसा कहां जाता है, सदानन्द जी, आने वाले दिनों में आप जानेंगे कि यह पैसा जाता है, मुझे उससे कोई परेशानी नहीं है, मैं कम्प्लेंट नहीं कर रहा हूं, वह राजधानी में, शताब्दी में जाता है। हमने भी सोचा था कि हम वाई-फाई लगाएंगे, हाई-फाई लगाएंगे, यह कोई गलत बात नहीं है, मगर आपकी प्राथमिकता क्या है? आप यदि प्राथमिकता नहीं देखेंगे, हम लोग तो सफर करते हैं, कभी हमको कश्मीर जाना होता है, कभी हमको छुट्टियों में गोवा जाना होता है, मगर वह गरीब लाचारी में सफर करता है। उसका सफर लाचारी में है। आप उसको बोलोगे कि आप सफर नहीं करोगे, यह कॉमर्शियली वायबल नहीं है, देश को आपको बचाना है तो आपको यह सब नहीं करना पड़ेगा, क्योंकि, जब जोड़ने की बात आती है, तो मैंने एक कविता अपने बजट भाषण में पढ़ी थी, मैं उसे दोहराना चाहता हूं:

‘देश की रग-रग में दौड़ती है रेल, देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,
धर्म जाति-पाति नहीं जानती है रेल, छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।’

यह अपनी रेल की ताकत है। आज यह रेल की ताकत किसने दी है, हम जब मंत्री होते हैं, तब हम समझते हैं कि यह ताकत हमने दी है, मगर यह ताकत गरीब गैंगमैन ने दी है। हमारे रेलवे के जितने भी कर्मचारी हैं, आज रेल का इतना बड़ा परिवार है। आज यह रेल संगठन चल रहा है, लेकिन उनकी इतनी लाचारी है और यदि आप आंकड़े देखें तो ज्यादा से ज्यादा तो नहीं कहूंगा, मगर काफी मौतें रेलवे

कर्मचारियों की होती हैं, वे अपनी जान पर खेल जाते हैं, मगर रेल को बचाते हैं तो आज जितनी भी उपलब्धि हुई है, उसके लिए मैं कहना चाहूंगा:

‘अब तक जितनी कामयाबी हुई, वह तुम्हारे नाम करता हूँ,
हर एक का लगन को मैं, झुक कर सलाम करता हूँ।’

ये हमारे रेलवे के कर्मचारी हैं और ये रेल के कर्मचारी इतने होनहार हैं कि हम हमेशा बात करते हैं कि चाइना की रेलवे ऐसी है, चाइना की रेलवे वैसी है, मगर आपको पता है कि कितना पैसा चाइना की रेल को वहां की सरकार देती है। हम यदि आउटले देखें तो हम जहां 10 या 12 बिलियन यू.एस. डॉलर देते हैं, वहीं चाइनीज़ का आउटले 116 बिलियन यू.एस.डॉलर है और यदि यह हम कम्पेयर करते हैं तो हमारी छवि क्या है।

मैं आपको एक बहुत दिलचस्प घटना बताना चाहूंगा। वह घटना यह है कि जेम्स बॉण्ड की पिक्चर की एक शूटिंग हो रही थी और शूटिंग के दौरान हमें कॉटैक्ट किया गया और डेनियल ग्रेग के ऑफिस से फोन आया कि हम हिन्दुस्तान की रेलवे में शूटिंग करना चाहते हैं। वह पिक्चर रिलीज़ भी हुई, उसका नाम स्काई फॉल था। हमने उनके सामने तीन शर्तें रखीं। वे तीन शर्तें क्या थीं, एक शर्त यह थी कि रेलगाड़ी के डिब्बे पर मुसाफिर सवार होते हैं, आप उसे नहीं दिखाएंगे। दूसरी शर्त थी कि हम सेफ्टी में हम कम्प्रोमाइज़ नहीं करेंगे और तीसरी हमारी शर्त यह थी कि जेम्स बॉण्ड, वह थोड़ा मजाक में था, लेकिन उसने वह भी मान लिया कि जेम्स बॉण्ड इंडियन रेलवे के लिए एम्बैसेडर हो जाएंगे। वे दुनिया में यह कहेंगे that **Indian Railway is stronger than James Bond.**

ये सब शर्तें उन्होंने मान लीं, मगर एक शर्त नहीं मानी। वह शर्त क्या थी? जो डिब्बे में ऊपर मुसाफिर सवार होते हैं, हिंदुस्तान में हम इसीलिए तो आए हैं, that there will be a scene where James Bond is going to fight on the roof of the train. Otherwise, why would we come to India? I said: I will never permit that; I will never show India in a poor light. But it is a fact. हमें फिर याद आया कि एक दिलचस्प गाना था, छँया-छँया, वह भी रेल की रूफ पर हुआ। क्या हमारा यह परिचय है कि हम लोग रूफ में सवारी करते हैं? कहीं न कहीं हमारी जो यह छवि है, वह हकीकत है। इसमें कौन सवार होता है, फिर वही गरीब। गरीब को अपनी मंजिल तक जाना है, वह बेचारा कहीं न कहीं नौकरी करता है, उसे अपना पेट पालना है। मैं आपकी कोई बुराई नहीं कर रहा हूँ। हम अभी कुछ पढ़ेंगे, उससे आपको पता चलेगा। हमें बुलेट ट्रेन चाहिए। हर मंत्री यह कहता

है कि बुलेट ट्रेन चाहिए। बुलेट ट्रेन में कोई प्रॉब्लम नहीं है, मगर आप सौ स्टोरीज की इमारत यदि बनाना चाहते हैं तो पहले उसकी नींव स्ट्रांग रखनी पड़ेगी।

महोदय, मेरे पास ज्यादा बोलने के लिए समय नहीं है, क्योंकि हमारी पार्टी से एक और सांसद बोलेंगे। हम केवल पांच मिनट में अपनी बात खत्म करेंगे। ... (व्यवधान) आपने हमारे बजट का जिक्र किया। ... (व्यवधान) I am not yielding Rudyji. I think we are in the midst of a very serious discussion. So, I think whatever lighter part of it, it is over. When you talk about my Budget, let me come to the facts. I am going to read, Sir, if you allow me. It says: 'It is anti-poor; without taking effective steps for ensuring security and facilities, this announcement has been made for an expensive journey'.

यह किसका बयान है? यह बीजेपी का बयान है। ... (व्यवधान) यह बयान है हमारे दोस्त मुख्तार अब्बास जी का। ... (व्यवधान) यह बयान कब आया था? ... (व्यवधान) I am not yielding. ... (व्यवधान) यह बयान तब आया था जब रेल भाड़ा दो पैसा हमने बढ़ाया, 16 प्रतिशत नहीं बढ़ाए थे, दो पैसे बढ़ाए थे। ... (व्यवधान) उसको भी ममता जी ने नहीं माना था। ... (व्यवधान) महोदय, मैं यह नहीं मानूंगा। ... (व्यवधान) I am not yielding. ... (व्यवधान)

मैं एक बयान और बता रहा हूँ, कृपा करके सुन लीजिए। मैं संजीदगी के साथ यह बयान बता रहा हूँ कि आपने जो रेल का किराया बजट के पहले बढ़ाया है, वह बहुत ही गलत किया। You are diminishing the supremacy of Parliament. ... (व्यवधान) आप मेहरबानी करके सुनिए। ... (व्यवधान) यह गलत बात है। ... (व्यवधान) रूडी साहब सुनिए। ... (व्यवधान) आप मेहरबानी करके सुनिए। ... (व्यवधान) Rudyji, I am not yielding to you.

HON. CHAIRPERSON : Mr. Rudy, please do not interrupt him.

... (Interruptions)

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, I am not yielding to him.

HON. CHAIRPERSON: Mr. Trivedi, you please address the Chair.

श्री दिनेश त्रिवेदी : रूडी साहब आप शायद भूल गए हैं कि आप अब सत्ता पक्ष में हैं। आप अपोजीशन की बात छोड़ दीजिए, अब आप सत्ता पक्ष में हैं।

दूसरा एक बयान आया था कि आपने जो भाड़ा बढ़ाया है, वह एंटी पुअर है और आपने जो भाड़ा पार्लियामेंट के सेशन के पहले बढ़ाया है, you are diminishing the supremacy of Parliament.

आप तुरंत इस भाड़े को वापस लीजिए। यह किसका बयान था, जो हमारे भी दोस्त हैं, यह बयान उस समय के माननीय मुख्यमंत्री गुजरात और अब के प्रधानमंत्री जी का था।

14.00hrs

जब हम इस तरफ होते हैं तो हमारी दिशा एक होती है, हमारा ध्यान एक होता है और हमारा लगाव कहीं और होता है। हम जब उस तरफ चले जाते हैं तो हमारा पूरा शरीर बदल जाता है, हमारी सोच बदल जाती है। ... (व्यवधान) हमारी नजर बदल जाती है ... (व्यवधान) हमारा नजरिया बदल जाता है। ... (व्यवधान) हमारी दिशा बदल जाती है। ... (व्यवधान) सब कुछ बदल जाता है। ... (व्यवधान) ऐसा क्यों होता है? आज जो बातें वहां से हो रही हैं, आप यहां बैठ कर इनका विरोध करते थे। ... (व्यवधान) शायद, हम भी इनका विरोध करते हैं। रूडी साहब, हम कहना चाहते हैं कि यदि रेल को बचाना है तो एक ही उपाय है। ... (व्यवधान) सुर मिले हमारा और तुम्हारा, तो सुर बने हम सब का, नहीं तो ये सब बेसुरा होगा। ... (व्यवधान) यदि आपका और हमारा सुर मिल जाए तो रेल बहुत सुरीली हो जाएगी। ... (व्यवधान) रेल को यदि सुरीली बनाना है तो आपको कहीं और नहीं जाना है। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : No comments. Only the speech will go on record.
Nothing else will go on record.

*(Interruptions) ... **

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, हम एक पंक्ति पढ़ना चाहते हैं। यह पंक्ति इंफ्लायमेंट के बारे में है। शायद, यह पंक्ति आपको अच्छी लगे। कृपया, आप इसे ध्यान से सुने। यह आपके लिए ही है। Six corridors have already been identified for technical studies on setting up of High Speed Rail Corridors. These are:

1. Delhi-Chandigarh-Amritsar;
2. Pune-Mumbai-Ahmedabad;
3. Hyderabad-Dornakal-Vijayawada-Chennai;
4. Howrah-Haldia;
5. Chennai-Bangalore-Coimbatore-Ernakulam;
6. Delhi-Agra-Lucknow-Varanasi-Patna.

हम आपका बजट नहीं पढ़ रहे हैं। हम ममता बनर्जी जी का विजन-2020 पढ़ रहे हैं। ... (व्यवधान) मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमने हर दिशा, हर प्रांत और हर जगह देखा है। ऐसा कोई प्रांत नहीं बचा था, हिन्दुस्तान का कोई ऐसा कोना नहीं बचा था जहां, हम लोगों ने, मतलब इस पार्लियामेंट ने, ममता बनर्जी

* Not recorded.

जी हों, मुकुल राय जी हों या हम हों, हमने, सबने यह सपना देखा था कि हिन्दुस्तान की रेल किस प्रकार आगे बढ़े।... (व्यवधान) यही विजन है।

महोदय, ममता बनर्जी जी का जो विजन-2020 है, उसमें यह था कि we want employment oriented growth. यदि इंप्लायमेंट ओरिएण्टेड ग्रोथ नहीं होगा तो हिन्दुस्तान में बहुत ही मुश्किलें आएंगी। उन्होंने बहुत ही साफ लफ़्जों में कहा था कि “Railways as a catalyst of creation of large-scale employment opportunities.” पहले इंप्लायमेंटलेस ग्रोथ होता था। मतलब, उसमें ग्रोथ होता था लेकिन इंप्लायमेंट नहीं होती थी। मगर, बात employment-oriented growth की बात हो रही है। यह विजन - 2020 डाक्यूमेंट है। मैं आज की बात नहीं कर रहा हूँ। जब मैं रेल मंत्री था तो मैंने कहा था कि ये सब बेसिक डाक्यूमेंट्स हैं।

महोदय, यदि आज रेलवे को बचाना है तो उसके तीन ही तरीके हैं। वे तरीके ये हैं कि पैसा कहां से आता है? पैसा तीन जगहों से आता है। बजटरी सपोर्ट से पैसा आता है, जो सरकार देती है। आपका इंटरनल रेवेन्यू जेनरेशन होगा। आप जो उधार लें। जो नेशनल प्रोजेक्ट्स होते हैं, वहां से पैसा आता है। यदि आप समझते हैं कि रेल सक्षम होगी, वह अपने-आप रिसोर्स जेनरेट करेगी तो यह कभी नहीं होगा। आपको हम यह भी बताते हैं कि चाहे चाइना हो, जापान हो या अमरीका हो, जहां-जहां रेल की तरक्की हुई है, सब जगह सरकार ने पैसा दिया है, बेसिक ग्रॉस बजटरी सपोर्ट। हमने चाइना की बात की, सरकार देती है। जापान में छः निजी कम्पनियां हैं, जो बुलेट ट्रेन चलाती हैं। शिकानसेन जो चलाती है, वह कैसे चलाती है। उसका बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर किसने दिया है। पूरा बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर सरकार ने दिया है। मेहरबानी करके आप रेलवे को अलग से मत देखिए। जहां-जहां प्रगति हुई है, आप कोई भी देश ले लीजिए। अभी चीन की बात हो रही है, जापान, यूरोप, अमरीका, जहां-जहां रेल की सुविधा आम जनता के लिए अच्छी है, वही एक सिविलाइज़्ड कंट्री कहलाई है।... (व्यवधान) हर जगह सरकार ने मदद दी है। इतनी बड़ी रेल को आप लावारिस छोड़ दो और कहो कि commercially, it is not viable. मैं कहना चाहूंगा कि आज समय आ गया है। मेरे साथ भी सरकार की लड़ाई हुई थी। उस समय वित्त मंत्री हमारे माननीय राष्ट्रपति जी थे। मैंने मनमोहन सिंह जी से झगड़ा किया। मैंने कहा सर, आप पैसा नहीं देंगे।

अंत में आपके लिए मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि Twelfth Five Year Plan envisages one trillion US dollar in infrastructure. Out of this one trillion dollar, 50 per cent will come from Government and 50 per cent will come from private sector. यदि हम वन ट्रिलियन डालर का 50 प्रतिशत लेते हैं तो उस समय 50 लाख करोड़ होता था।... (व्यवधान) 50 लाख

करोड़ में रेलवे को 10 प्रतिशत यानी 5 लाख करोड़ नहीं दें तो प्लानिंग का मतलब क्या है। यदि पांच साल की बात करते हैं तो 50 हजार करोड़ per year you should get. But what are you getting? What is the Railway getting?

HON. CHAIRPERSON: Trivedi ji, please conclude.

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, I will just take five minutes. My party has some more time.

HON. CHAIRPERSON: But the other members of your party may not get sufficient time.

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, I will take five minutes and conclude.

Sir, now the time has come where we have to see either the Railways as just a mode of poor man's transportation from point 'A' to 'B', or as something which will add two and a half per cent to the GDP. I tell you with all my authority under my command and whatever little knowledge I have learnt from the Railways, it is not very difficult to get the Railways going. Unless and until the Government of India comes forward and gives that kind of support, it will never ever be viable. It will never add to the economic growth of the country. So, that is why, let us all together put our heads in that way.

HON. CHAIRPERSON: Please wind up now.

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, my party has time.

HON. CHAIRPERSON: In that case, you can continue but other members may not get sufficient time.

SHRI DINESH TRIVEDI : Sir, let me conclude. Mr. Rudy has disturbed me for ten minutes so, I need that time also.

मैंने यह भी कहा था कि आप जो पीपीपी की बात कर रहे हैं, आपके साथ कौन आएगा। आप देश के असेट को देश के साथ रखिए और पीपीपी में यदि हम व्यापारी हैं तो वहीं जाएंगे जहां हमें पैसा मिलेगा। What is your revenue model? यदि आप बोलते हैं कि ओवर ब्रिज और अंडर पास पीपीपी होगा, तो कौन सा ऐसा बिजनसमैन है जो ओवर ब्रिज और अंडर पास अपनी पूंजी से बनाएगा। कोई नहीं बनाएगा।

वह बोलेगा कि पहले यह लैंड हमारे नाम कीजिए, फिर हम अंडर ब्रिज बनाएंगे। कौन सा ऐसा शख्स है जो आपकी हाई स्पीड ट्रेन में अपना पैसा डालेगा। आज हाई स्पीड ट्रेन बन सकती है।

आखिर में मैं यह भी कहूंगा कि आपने जो डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनाया, उसमें तब्दीली होनी चाहिए। Why I am saying this because you said that you want the best freight-halt railways. It can never happen unless and until you have more powerful engines. Today what engines we have cannot even compare to any other country. They are at least seven times more in terms of capacity; every third wagon has an engine; and their trains are much longer. That is why, even to control inflation, you have to have robust freight movement. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Kindly conclude now.

SHRI DINESH TRIVEDI : I will just conclude with this.

मंजिल अभी दूर है और रास्ता जटिल है,
कंधा मिलाकर साथ चलें, तो कुछ नहीं मुश्किल है,
साथ मिलकर जो हम पटरियां बिछायेंगे,
तो देखते ही देखते सब रास्ते खुल जायेंगे।

I thank you very much.

HON. CHAIRPERSON: Shri Kalikesh N. Singh Deo.

श्री कलिकेश एन. सिंह देव (बोलंगीर): सभापति महोदय, दिनेश जी के भाषण के बाद, उनकी शोरे-शायरी के बाद, उनका गाना और इंटरस्टिंग इंसीडेंट्स जो वे कोट कर रहे थे, उसके बाद कोई भी भाषण देगा, तो फीका पड़ जायेगा। लेकिन दिनेश जी का जो मूल तथ्य था, जो उनका कन्टेंशन था कि रेलवेज को सोशल ऑब्लिगेशन को ज्यादा और खुद की फाइनेंशियल वायेबिलिटी को कम देखना चाहिए, उससे मैं थोड़ा डिफर करता हूँ और शायद my outlook is a little further on.

14.02hrs (Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

I would like to see the Railways continue for the next 30, 40, 50, 100 or 200 years. And for that, Mr. Chairman, Sir, it is essential that we have financially viable Railways. That is why, I was happy when the Railway Minister quoted in his speech that he is seeking to streamline new projects, not to earn claps while attempting to ensure that the Railways serve a better purpose for the nation as a whole.

The reason why we have a separate Railway Budget, Mr. Chairman, Sir, it is not because of any British India influences. In 1922, the Acworth Committee concluded that building the Railways for any nation is essential for its growth and you cannot have the Railways as part of a General Budget because the Government seeks to impose its own policies, its own desires on an otherwise financially viable railway platform. Therefore, it is only after that that the Railway Budget was segregated from the General Budget.

Sir, when the hon. Minister says that he is not looking for populism, we have to look at his Budget to see whether he is actually walking his talk or is he just committing himself to rhetoric as has been the case many times before.

Sir, the Railway Minister increased the fares a few days before the Budget. A lot of Members here have objected to the fashion in which the rail fares have been increased. The reason, as he himself has categorically told, is that the Gross Operating Profit of the Railways is a mere six per cent. Certainly, when you compare that to almost a 40 per cent or 45 per cent in Canada, it is an absolute

shame. We are going structurally and fundamentally wrong somewhere. There is no doubt about that. But, Sir, to increase our Operating Profit, we can either increase revenues, we can either cut costs or we can optimize the existing resources. Unfortunately, the Railway Minister has talked about only increasing the rates. Even while increasing fares, he has been, in my view, politically populist for the reason that – and let my friends from Mumbai not mind this – but in Mumbai in the suburban fare, which has the maximum amount of contribution to the passenger traffic, he has rolled back the hike in fare.

Now, let me give some examples, Rail Mantriji. Reliance which has started metro line in Mumbai charges Rs. 40 for 11 kilometres whereas your passenger on a season pass pays Rs. 9/- for 65 kilometres. On one hand, the people of Mumbai are willing to pay Rs. 40 for 11 kilometres, but you as a Government have decided not to charge them more than Rs. 9/- for 65 kilometres. If that is not political populism, Sir, I ask you, what is it? Just the fact that Mumbai is going for election, Maharashtra is going for election, the Minister sacrifices his entire premise for which he does not want any claps!

Sir, one of the main reasons that we have very high operating costs in the Indian Railways is the fact that the existing infrastructure suffers from a lack of productivity and transparency. We are a monopoly. It is more incumbent on the Indian Railways to be more productive to match up to international standards. They cannot compare anything domestically but they have to compare with the developed world. However, in his entire Budget Speech, I have not heard him even mentioned once, of raising productivity. For a fundamental Rail Budget Speech, it is absolutely essential, specially in a monopolistic condition where we believe that the Indian Railways must work as a conjunction, as a department and not in terms of a separate corporate to serve a larger social obligation. It is absolutely essential that productivity is increased. Otherwise, the fare hikes, the increase in rates, the passenger is just paying for the inefficiencies of the Railway Department, not for any genuine increase. Because if you have 50 per cent of

your outlay going into paying salaries, whereas the world average is between 20 and 30 per cent. We are doing something wrong. I am willing to pay, I am willing to allow my constituency, for the people of my nation, for the poor of my nation, to pay where it is genuinely required to have the Railways up and running for the next 50 years. I am not willing to allow my constituency to pay increased rates in railway fare if successive past Railway Ministers have put in 5000, 10000, 15000, 20000 people giving them jobs from their constituencies. I am not here to allow my constituency to pay for their political largesse. So, it is absolutely essential that an operational audit is conducted to determine which Divisions in the Indian Railways, which aspects of the Indian Railways conform to the international efficiency standards, and which are being frittered away. Sir, we expect an answer from this.

I will give you an example, Sir. In most of our rails/trains, in the last bogie we have a man sitting with a *jhanda*, with a red flag or green flag, whereas in the most trains in the world there is a light or a signalling system, which automatically signals to the Station Manager that the last bogie has passed. But here, in 60 years of having the largest railway network, having one of the biggest railway markets in the world, we have been unable to mechanise even the small matters. How do we expect to compete with China to develop new technologies when we are unwilling – not unable—we are unwilling to innovate, we are unwilling to mechanise, and we are unwilling to look at global markets for our directional growth.

Sir, in the entire speech of the Railway Minister, he has not talked about exports. I take what Mr. Trividi was saying that we should not compare ourselves to China. However, recently China has supplied 100 locomotive engines to South Africa. Why is it that Indian railway production companies, those which have been set up with joint ventures since the 1950s with Germans, Americans other joint ventures. Why are we not being able to compete with global markets? Why are we not being able to develop technologies for ourselves? We buy off-the-shelf

products. We are spending Rs. 17,000 crore or so. That was the figure in the last financial year for fog vision and for safety mechanism with the hon'ble Minister...

(Interruptions)

SHRI DINESH TRIVEDI : The Chinese Government is supporting them. India also needs to support them

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : Absolutely, Sir.

In fact, it is the Indian Railways which give Rs.8000 crore as dividend to the Government.

SHRI DINESH TRIVEDI : First time we had increased it... *(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON : Please sit down.

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : Sir, the Indian Railways give Rs.8000 crore as budgetary support to the Indian Government... *(Interruptions)*

SHRI DINESH TRIVEDI : How can you have smart cities without a metro railway? You have deprived... *(Interruptions)*

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : Sir, you allow me additional time to speak when you allow him to speak.

HON. CHAIRPERSON: Trivedi Ji, you have already spoken. Please sit down.

... *(Interruptions)*

SHRI KALIKESH N. SINGH DEO : Sir, you will have to allow me additional time if this goes on.

Sir, I was saying Rs.17,000 crore is the budgeted amount at which the fog vision and other safety precaution are projected to be bought at. However, it is in my knowledge, to my understanding, I believe that two or three European countries have given a proposal for developing an indigenous, as a joint venture, an indigenous system which will be owned and patented by the Indian Railways. However, it has been lying in the Railway Board for the last four or five years without a decision.

You talk about optimizing your resources. For 4-5 years, important proposals such as this lie with the Indian Railways without taking a decision. I

understand, for taking a wrong decision, you will punish somebody. For taking a right decision, you will applaud somebody. But for five - five years, the project will lie in the Railway Board without a decision and there is no response at all from the Railway Board.

Sir, Indian Railways, to my knowledge, owns very little patents. We talk of technology development. Where are the patents that we own? Should we not, being one of the largest railway markets in the world, have developed technologies, developed our own patents, and, we should be supplying today to the developing countries of Africa? We have supplied, to some extent, to South-East Asia. But, we should be supplying more, given our proximity to the Middle-East and Africa, being one of the largest suppliers in the developing nations, which I am afraid, we are not. Therefore, it brings me to the question, what the RDSO has been doing all this while?

The other way we can increase our operational profits is to utilize our resources optimally. Now, two-thirds of the revenues of Indian Railways comes from freight trains, and one-third comes from passenger trains. However, two-thirds of the trains, which exist, are passenger and one-third of the trains, which exist, are freight. What are the concrete steps that the hon. Minister wants to take to increase freight business which has come down from 80 per cent in the 60s' to almost 25 per cent, 27 per cent or 30 per cent now. There is no master plan which has been given.

The first thing I would have expected is a complete master plan with a five year, 10-year, 15-year, 20-year horizon would have been in place or at least an announcement of it would be there because you are talking about projects which take at least five to seven to ten years of gestation to come up. So, if you do not have a 20-year outlook, how are you going to develop the railway infrastructure in a planned and organized manner to make it financially viable?

The hon. Minister has talked about cutting of all stoppages, I think, post-September 30th. I would like to remind him वित्त मंत्री जी ने जूतों के दाम कम कर दिए हैं।

अपने ऊपर रहम नहीं खाते, हमारे ऊपर रहम खाइए, सर। अगर आप हमारी कांस्टीट्यूंसी में छोटे-छोटे स्टॉपेजेज भी नहीं रखने देंगे, तो हमारे जूते घिसेंगे और हमारे ऊपर जूते की मार आएगी।

So, I would request you, do not be in a hurry to do that. Yes, you must ensure that the efficiency of all trains is optimum. I agree with you on that but not just in operational stops which have been done in the last six months. Why don't you not take an operational audit to analyze the efficiency factor of every train which exists? Why don't you take an audit on that and then, come up with a comprehensive plan. Why is this season to season or year to year direction of Indian Railways? Why should we not have a holistic picture of where the Indian Railways should go and where it should be 20 years from now? In that context, Sir, I hope, without, my friends from Bengal don't feel bad, from TMC don't feel bad, but the Duronto Express, started by them, have an occupancy of mere 30 per cent. Now, you could use the same Duronto Express to have stoppages and increase the occupancy. I am not saying, cancel the train; I am saying, increase the occupancy. So, a holistic picture has to be there, not just take an *ad hoc* picture, which has come about after I heard the Budget speech of the hon. Railway Minister.

Sir, the hon. Railway Minister talks about new technology by putting in bullet trains. The revolution in Japan and China of bullet trains is to create semi-suburbs to major growth centres such Delhi, Mumbai, Kolkata, etc. However, he chooses to pick the sector of Delhi-Ahmedabad, which, if I am not mistaken, is about 500 kms, which should take two hours to travel. This is on its first leg because I believe you have other plans also. That is not creating a semi-suburban structure. A semi-suburban structure is one, which will allow a person to live in Agra, come to Delhi to work every morning in 45 minutes and go back in the evening. Here again, I appeal to the hon. Railway Minister to stick to his words to walk his talk and not to bow down before his political necessities – because we all know the hon. Prime Minister come from Gujarat.

Sir, the cost of creating a bullet train infrastructure is Rs.150 crore per kilometre. You have given a Rs.100 crore, I am assuming is for a study or a preliminary study and not even a proper study. But the cost of increasing fast trains, the speed of trains from 80 kilometres per hour to 160 or 200 kilometres per hour is a mere Rs.5 crore per kilometre. Are we really going to prioritise any other thing other than increasing the speed of our domestic existing trains? We have taken up a mere six or seven sectors, whereas at least 30 to 40 sectors – atleast the Shatabdis, the Rajdhani, the others major trains – could have been speeded up and you could have had more productivity. Please remember, Sir, I keep stressing on the word ‘productivity’ because our rate hike to increase Railways financial viability is being completely side-tracked by the fact that the Railway has in-built inefficiencies, which they have not been able to take out in the last 30 years and the people of India, the poor people of India are paying for the Railways’ inefficiencies, are paying for the Government’s inefficiencies.

Sir, having said all that, I would like to remind the hon. Railway Minister that if it is not a populist budget, if he chooses to walk the talk of financial scrutiny, why is it that he has announced 58 new trains? Majority of which are in western India; majority of which have connection to southern India but had completely left or almost completely left the eastern Indian sectors out. I understand that he has his limitations, he has political compulsions, but, Sir, Eastern India has an area, which has the highest potential for revenue generation. The rail linkages from mining areas to port areas are financially viable sectors. Mr. Minister, you have forgotten about them. The amount of goods which would be transported in the mining, in the developed steel sector has been neglected by the Rail Budget. In this case, he has succumbed, if I may very humbly say so, to his political consideration here.

The Government of Odisha had asked for some major projects as Rs.300 crore for Angul-Duburi-Sukinda Road, mere Rs.100 crore have been given; Khurda Road-Balangir, which is an essential lifeline of almost 10 districts in naxal

infested areas, a mere Rs.100 crore have been given against a demand of Rs.350 crore and a total project outlay of almost Rs.1900 crore. This is, Sir, even after the Government of Odisha has promised to give the land free and contribute 50 per cent to the cost of building the particular infrastructure. Even then, the hon. Railway Minister and the Railway Department has decided to give it a paltry sum of Rs.100 crore, which is almost five per cent of the total project outlay.

Sir, the Chief Minister has written about Haridaspur-Paradeep and Talcher-Bimalgarh projects, both of which are grossly under-funded along with many other projects which exist here.

Sir, another example of the gross inefficiency that the Indian Railways run with is this. Sometime before Independence, the Maharaja of Bolangir-Patna had given 850 acres to the Indian Railways to build a locomotive factory, a repair workshop there, 650 acres of which exist today vacant and contiguous to the railway station. The Railway Department has been putting railway factories everywhere by acquiring land, the completion of which are being delayed by five to ten years, but they have not, for a moment, thought about looking at the land they have in Kantabanji railway station in Bolangir District. It is these inefficiencies which do not allow me to believe that the hon. Railway Minister is actually walking his talk of trying to improve the financial viability, trying to improve the gross operating profit in the manner that he should be.

He has made suggestions. I support his suggestions, but I say that he has not done enough. The key to improving railway infrastructure is not to burden just the consumer because if you burden the consumers, then you must give similar amenities. When was the last time the design of the railway coaches were changed ? We have only changed their designs incrementally, on year to year basis whereas when we go abroad, when we go outside the country, we see the kind of railway infrastructure which exists there today.

The hon. Railway Minister talks about bringing a hundred stations up to global standards on FDI and PPP level. We know that PPP in the Indian Railways

has been almost a failure. We talk about the airport-railway link here in Delhi and it has been a complete failure. The MMRDA, Mumbai took up one such project which was also a failure. The only time PPP in railway has worked was when we had the last-mile linkage to ports which are built by the port companies and where the division of the responsibilities was very clearly demarcated. Whenever there is a profit-sharing or revenue-sharing model, it does not work. I do not believe that he will be successful in bringing PPP to railway platforms.

Sir, with these words, I would like to request the hon. Railway Minister to not only talk about improving financial viability, to not only talk about ensuring that the Railways continues to be a jewel for India, a jewel which we can demonstrate to our future generations, but he needs to have major reforms done both on the Railway Board level, on a Railway Department restructuring level and to ensure that the resources that we have right now are harnessed and utilised properly. Then only should he talk about raising rates against poor people of India.

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, मैं शिवसेना की तरफ से मराठवाड़ा के बारे में रेल मंत्री जी के समक्ष कुछ मांग रखने जा रहा हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का अभिनंदन तो करता हूँ लेकिन थोड़ा नाराज भी हूँ और क्यों नाराज हूँ वह मैं आगे बताऊंगा। आपने बहुत अच्छी तरह से रेलवे बजट रखा है जिसमें साफ-सफाई, पीने के पानी के बारे में भी बताया।

सभापति जी, मैं रेल बजट पर 13वीं, 14वीं, 15वीं और अब 16वीं लोक सभा में बोल रहा हूँ। हमारी मराठवाड़ा की जो रेल-लाइन्स हैं उनके बारे में माननीय अटल जी के समय में माननीय ममता बनर्जी ने हमारी कुछ मदद की थी। वह भी तब जब मैंने रेल बजट का भाषण रोका था, उसके कारण मराठवाड़ा की जितनी भी रेल लाइनें 50 साल से पेंडिंग थी उनमें से पांच प्रोजेक्ट्स पूरे हुए और यूपीए गवर्नमेंट ने भी उसे कांटीन्यू किया। ये तो मामूली सुधार हुआ लेकिन अभी और सुधार होना चाहिए। अभी जैसे आपने बुलेट ट्रेन के बारे में डिक्लेयर किया, तो मैं उसका स्वागत करूंगा। किसी ने बोला भी है कि गरीबों के लिए बुलेट ट्रेन क्यों चाहिए, लेकिन मेरा कहना है कि सभी के लिए चाहिए। हम लोग जापान जाते हैं, विदेश जाते हैं तो बुलेट-ट्रेन में सफर करते हैं। आपने जो कदम उठाया उसमें पीपीपी मॉडल में 60,000 करोड़ का खर्चा आयेगा। करुणावती नगर से मुम्बई तक तो हो गया है। दिल्ली-मुम्बई इंडस्ट्रियल कोरीडोर, यह सबसे महत्वपूर्ण इंडस्ट्रियल कोरीडोर है और वह मेरे क्षेत्र में है। इसके लिए बहुत लोगों की डिमांड है कि मुम्बई भी इससे कनेक्ट हो जाएगा। बुलेट ट्रेन का रास्ता वाया पुणे, एडब्ल्यूबी यानी औरंगाबाद मेरा शंभाजी क्षेत्र आप कवर करेंगे, ऐसी मैं विनती करूंगा। इसके लिए भी पीपीपी के लोग आपके पास आ सकते हैं, क्योंकि यह डेवलप एरिया हो सकता है। आपको यहां कोई लॉस नहीं होगा, यह मैं आपसे कह सकता हूँ।

मंत्री जी मराठवाड़ा के पास कर्नाटक के हैं। हम लोग पहले निज़ाम क्षेत्र में थे। निज़ाम ने पहले यहां रेल बनाई थी। बाद में मराठवाड़ा के सभी लोग संयुक्त महाराष्ट्र के आंदोलन के बाद महाराष्ट्र में सम्मिलित हुए। मुझे कहना है कि जो नांदेड़ डिविजन है, हमारी कई वर्षों से डिमांड है, हैदराबाद साउथ रेलवे सैंटर में क्यों चाहिए, उस समय आंध्र सरकार ने मोशन मूव किया था कि नांदेड़ डिविजन सेंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए। महाराष्ट्र सरकार ने भी कहा था कि किसी भी हालत में जोड़ा जाए क्योंकि मराठी बोलने वाले लोग इसमें हैं। हम लोग विधायक या सांसद सभी का संबंध मुम्बई से है। नांदेड़ डिविजन धरमाबाद को ले कर पूरी तरह से सेंट्रल रेलवे में किया जाए। बीस साल से मेरी यह डिमांड है। नीतीश कुमार जी ने प्रयत्न किया था, लेकिन बाद में जोन का ओब्जेक्शन निकला। इस वजह से उन्होंने कहा कि थोड़ी वेट कीजिए हम करेंगे। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करूंगा कि अगर सेंट्रल रेलवे में नहीं जोड़ना

चाहते हैं तो इसका एक अलग जोन कर दीजिए क्योंकि सेंट्रल रेलवे में कई डीआरएम हैं, उनसे कंट्रोल नहीं होगा। अगर इसे अलग कर दिया जाए तो अच्छा होगा और इसमें विदर्भ भी जोड़िए। आपको नया जोन का निर्माण करना पड़ेगा। विदर्भ, खांदेश और उत्तर महाराष्ट्र तथा मराठवाड़ा एक जोन बनाया जाए। मैं सोचता हूँ कि अगर आप डायनामिक मंत्री हैं, तो ऐसा निश्चित रूप से करेंगे।

हमारे मराठवाड़ा में डिमांड बहुत है। नई दिल्ली से हमारे पास एक ट्रेन नांदेड़ से अमृतसर सचखंड एक्सप्रेस है। पहले यह ट्रेन सप्ताह में दो दिन चलती थी, बाद में मैंने पांच दिन करवाई और बाद में सात दिन करवाई। लेकिन अब भी वह ट्रेन कम पड़ती है, इसलिए नांदेड़ से दिल्ली के लिए एक स्पेशल ट्रेन दीजिए। मैं तो कहूँगा कि राजधानी एक्सप्रेस शुरू कीजिए ताकि एजंता-अलोरा जो टूरिस्ट प्लेस हैं, इसलिए जो पर्यटक आते हैं, ज्योतिर्लिंग का दर्शन करने भी लोग आते हैं, उन्हें इस ट्रेन का बहुत लाभ होगा। मेरी एक डिमांड है कि जैसे दिल्ली मुंबई नेशनल कोरिडोर है, अभी बुलेट ट्रेन का प्रस्ताव रखा है, उसे दो-तीन साल लगेंगे, लेकिन एक नई ट्रेन मुंबई से नांदेड़ तक या मुंबई से औरंगाबाद तक आप कीजिए। हमारी इंडस्ट्रियल बेल्ट बढ़ती जा रही है। लोग आते-जाते रहते हैं। हमारे पास एयरपोर्ट है, लेकिन वह भी छोटा पड़ता है। ट्रेन की सुविधा ज्यादा होती है, इसलिए मैं आपसे विनती करता हूँ।

महोदय, हमारे स्वतंत्रता सेनानियों की पचास साल से डिमांड है कि शोलापुर से जलगांव तक ट्रेन का रूट होना चाहिए। शोलापुर से जलगांव तक का होना चाहिए, इसके लिए उन्होंने बहुत बड़ा आंदोलन किया। मैं तब उस समय छोटा था लेकिन आज तक वह काम पूरा नहीं हुआ लेकिन आपने इसमें एक कदम उठाया। आपने शोलापुर से शुलजापुर तक का कर दिया। शोलापुर-शुलजापुर और उसके बाद उस्मानाबाद और फिर बीड, घेवरई, पैठन क्षेत्र के आगे हमारा संभाजीनगर-औरंगाबाद है तथा उसके बाद एलोरा-एजंटा करके सिल्लौर के बाद जलगांव जाती है।

लालू प्रसाद जी के समय में सर्वे का भी आदेश दिया गया था। यहां मैं कहना चाहूँगा कि जो रेलवे के लोग सर्वे करते हैं, सर्वे की घोषणा से हमारे सांसद लोग खुश हो जाते हैं लेकिन 10-10 साल तक सर्वे चलता रहता है। क्यों नहीं आप लोग टाटा कंसलटेंसी लेते हैं? आप क्यों नहीं किसी ऑथोराइज्ड एजेंसी को यह सर्वे का काम देते हैं जो जल्दी से जल्दी सर्वे करे। आपके रेलवे के लोग सर्वे में बहुत समय लगाते हैं। इसीलिए मैं पूछना चाहता हूँ कि आप सर्वे में कितना समय लगाएंगे?

सर, रोटेगांव से पुनतंबा की डिमांड मैं कई वर्षों से करता आ रहा हूँ। यदि रोटेगांव से पुनतंबा हो गया तो पुनतंबा से शिरडी अटल जी के समय में हम लोगों ने करवाई थी। शिरडी से तिरुपति ट्रेन जाएगी तो इससे जनता को सुविधा होगी क्योंकि महाराष्ट्र के लोग तिरुपति जी के दर्शन करने जाते हैं और हमारे

आन्ध्र प्रदेश और तेलंगाना के लोग शिरडी के लिए आते हैं। वहां से बैठने के बाद सीधा ये लोग तिरुपति जी उतरेंगे और वे लोग सीधे शिरडी उतरेंगे। इसमें पचास करोड़ लगेंगे। मैंने आपको एक रास्ता बताया था। पिछले मंत्री ने बजट में रखा था। मेरे क्षेत्र में आपकी एक लैंड है। पिछली बार लैंड बैंक आपने किया था और उसका टेंडर भी किया था। मॉडल स्टेशन में 15 करोड़ रुपये लगते हैं जो नीतीश कुमार जी ने शुभारम्भ किया था लेकिन अभी तक आधा ही हुआ है। इतनी धीमी गति से काम होता है। काम तेजी से होना चाहिए और नरेन्द्र मोदी जी का प्लान फास्ट वर्किंग का है, इसलिए काम तेजी से होना चाहिए।

सर, हमारी एक बहुत पुरानी डिमांड है और वह प्रमोद महाजन जी और श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था। वह सपना यह था कि नगर-बीड-परली के लिए इतना आंदोलन किया गया। अभी गोपीनाथ मुंडे जी भी नहीं रहे। अपनी मृत्यु से तीन चार दिन पहले हम सभी सांसद लोग बैठे थे और बात चल रही थी कि किसी भी हालत में हम लोग 200 करोड़ तो लेकर आएंगे ही लेकिन आपने सिर्फ 20 करोड़ ही दिया। मराठवाड़े का इतने कम पैसे से कैसे उत्कर्ष होगा? उसके लिए अनेक मंत्री भूमि-पूजन के लिए आए लेकिन वास्तव में काम अभी तक नहीं हुआ है। एक जालना-खामगांव की डिमांड कई वर्षों से है। उसके तीन सर्वे अभी तक हो गये हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। 165 कि.मी. का यह मार्ग है।

दूसरे, सर्वोदय एक्सप्रेस शुरू करने की बात हुई थी। मेरे क्षेत्र एडबल्यूबी से पूर्णा-हिंगोली -वाशिम-अकोला और नागपुर जाती है। अगर आपने ये किया तो मराठवाड़े से विदर्भ को जोड़ा जा सकेगा और लोगों को सुविधा मिलेगी।

तीसरे, दीक्षाभूमि एक्सप्रेस की हमने मांग की थी। कोल्हापुर-से लेकर हमारे यहां एडबल्यूबी औरंगाबाद-नागपुर को कंटीनुअसली चालू करना चाहिए। यह मांग कई लोगों ने की है। इसके अलावा मैं कहना चाहूंगा कि जो मुंबई के लिए आपने किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। लेकिन मुंबई, महाराष्ट्र, विदर्भ ये सारे इलाके हैं, इनके लिए आपको करना पड़ेगा और मैं विनती करूंगा कि हमारा जो मराठवाड़ा का ज़ोन है, इस ज़ोन का निर्माण करिए। यह ज़ोन बहुत महत्वपूर्ण है। अगर आप अपने कार्यकाल में पहला ज़ोन निर्माण करेंगे तो हमारे मराठवाड़ा, विदर्भ की जनता आपको धन्यवाद देगी।

*श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेलवे का बजट पेश किया है। वह बहुत ही सर्वग्राही है क्योंकि पहली बार यूपीए की सरकार के बाद पूरे भारत के लिए रेल बजट पेश किया गया है जबकि इसके पहले मंत्री बजट पेश होता था, रेल मंत्री जी जो यात्री सुविधाओं एवं सुरक्षा के लिए महिला सुरक्षा कर्मियों की भर्ती की बात कही है वह स्वागत योग्य है, तथा विशेष रूप से मैं आभारी हूँ जो उन्होंने हमारे संसदीय क्षेत्र संतकबीर नगर के मुख्यालय खलीलाबाद से वाखीरा मेहदावल वाँसी तक रेलवे लाइन की बात स्वीकारी है।

* Speech was laid on the Table.

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुलम) : माननीय सभापति, मैं आपको अपनी तरफ से और हमारे लीडर चन्द्रबाबू नायडू जी की तरफ बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आज मुझे पहली बार इस सदन में बोलने का मौका दिया गया है। मैं बहुत गर्व के साथ कहना चाहता हूँ क्योंकि यह मेरी कांस्टीच्युएंसी और मेरे लिए बहुत मायने रखता है। मैं आंध्र प्रदेश से हूँ, मैं हिंदी बोल रहा हूँ इसलिए अगर मेरी भाषा या भाषण में कोई गलती हो तो आप मुझे दिल से क्षमा कीजिएगा। मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़े जी ने बजट पेश किया है, उसका स्वागत करता हूँ और कुछ चीजों में समर्थन करना चाहता हूँ। रेलवे की फाइनेंशियल कंस्ट्रेंट्स, टाइम कंस्ट्रेंट्स और विज़न भारत निर्माण में थी, उसे ध्यान में रखते हुए रेल बजट बनाया गया है, हम इसका स्वागत करते हैं। हम मानते हैं कि जिन क्षेत्रों में रेल बजट में जो निर्णय लिए गए हैं, वह न केवल इस साल के लिए बल्कि आगे के बहुत सालों के लिए गए हैं। एक अच्छी दिशा की ओर बढ़ने का प्रयास किया गया है। हम मानते हैं कि इस रेल बजट में आसमान को छूने की आशा है लेकिन साथ ही साथ हम अपने पैर जमीन पर रखना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि जिस जमीन पर खड़े हैं वह भी बहुत मजबूत हो। बुलेट ट्रेन की बात कह रहे हैं यह भविष्य के लिए बहुत जरूरी है। इसके साथ ही साथ पुराने ट्रैक जो एक्सीडेंट प्रोन हो गए हैं, उनको ठीक करना चाहते हैं और यात्रा की सुविधाओं को और अच्छा करना चाहते हैं। हम खान-पान, संरक्षा, सुरक्षा के लिए अच्छा निर्णय लेना चाहते हैं। मैं रेल मंत्री जी को शुभकामना देना चाहता हूँ कि जो निर्णय लिया गया है उसे पूरी हिम्मत और नेक दिल से आगे बढ़ाएं। रेल संस्था जिस दिशा में आगे बढ़ने की सोच रही है, उस डेस्टीनेशन तक सही सलामत और सुरक्षित पहुंचे, मैं ऐसी रिक्वेस्ट रेल मंत्री जी से करना चाहता हूँ।

सभापति जी, मैं आंध्र प्रदेश राज्य के बारे में कुछ चीजें बताना चाहती हूँ। पिछली सरकार ने बाइफरकेशन का मुद्दा उठाया है जिसके कारण हमें अपने राज्य में आज बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। हमारे सामने रोज एक नई मुश्किल आ जाती है। हमें इन सबका सामना करने के लिए रेलवे की बहुत जरूरत है, रेलवे के साथ की बहुत जरूरत है। चन्द्रबाबू नायडू जी ने भी आपसे मुलाकात की और राज्य की सब समस्याएं आपके सामने रखी। हमें भी बहुत आशा थी कि आंध्र प्रदेश के लिए इस बजट में बहुत सी चीजें बोलेंगे लेकिन हमें थोड़ी निराशा हुई। आपने कहा कि आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के लिए 29 प्रोजेक्ट्स बाकी हैं जिसकी वैल्यू लगभग 20,680 करोड़ रुपए है। हम आशा करते हैं कि पैसे और प्रोजेक्ट्स के लिए दोनों राज्यों के लिए इंसफ की दृष्टि से देखा जाए और पूरा इंसफ किया जाए। इस बजट में विजयवाड़ा से राजधानी नई दिल्ली तक एक नई एसी एक्सप्रेस दी है, इसके लिए हम धन्यवाद देते हैं। मैं यह बताना चाहता हूँ कि विजयवाड़ा से एपी एक्सप्रेस नई बनी है यह केवल आंध्र प्रदेश में 100

किलोमीटर चलती है। हम ए.पी.एक्सप्रेस का जो नाम लगा रहे हैं, इसे पूरा समर्थन करें, इसलिए हम चाहते हैं कि इसे हमारे राज्य में थोड़ा और एक्सटेंड किया जाए, ताकि यह गुंटूर और विशाखापटनम सिटीज को टच करते हुए राजधानी तक पहुंचे।

इसके अलावा हमारी सबसे बड़ी मांग थी कि जो आंध्र प्रदेश रीजन है, यह पूरा एक जोन में आए। अभी हमारे राज्य में चार डिवीजन्स हैं - विजयवाड़ा डिवीजन, गुंतकल डिवीजन, गुंटूर डिवीजन और वालतेर डिवीजन। वालतेर डिवीजन ईस्ट-कोस्ट जोन में आता है। हमारी मांग यह थी कि इन चारों डिवीजंस को मिलाकर एक अलग डिवीजन बनाया जाए, जिसमें पूरे आंध्र स्टेट का रीजन एक जोन में आयेगा। यह हमारी मांग है और हम चाहते हैं कि इस मांग पर आप इस बजट में तो बोल नहीं पाये, लेकिन आगे आप हमारी मांग को जरूर पूरा करेंगे, ऐसी हम आशा रखते हैं।

इसके अलावा वित्त मंत्री, श्री अरुण जेटली जी ने जब जनरल बजट प्रस्तुत किया तो उन्होंने बोला कि विशाखापटनम से लेकर चेन्नई तक एक नया इंडस्ट्रियल कारीडोर बनायेंगे, जिसमें 20 इंडस्ट्रियल क्लस्टर शामिल होंगे। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी कहना चाहता हूँ कि अगर इस इंडस्ट्रियल क्लस्टर को रेलवे लाइन के साथ भी जोड़ा जाए तो हम उसे और भी शक्तिशाली और मजबूत बना सकते हैं, हम उसकी पोर्टेबिलिटी को और इनक्रीज कर सकते हैं। इससे न केवल यह इंडस्ट्रियल कारीडोर बेहतर बनेगा, बल्कि जो ईस्ट-कोस्ट की लाइन बनेगी, यह बहुत सुन्दर जगहों के बीच से जायेगी। ईस्ट-कोस्ट में बहुत सारे पुण्य क्षेत्र भी हैं, उन सबको भी कनेक्ट करने का हमें मौका मिलेगा। इसलिए टूरिज्म के तौर पर भी अगर देखा जाए तो यह बहुत बेहतरीन प्रोजेक्ट बनेगा। इसलिए हम चाहते हैं कि जो इंडस्ट्रियल कारीडोर बनेगा, उसे रेलवे लाइन के साथ भी जोड़ा जाए।

महोदय, मैं श्रीकाकुलम कांस्टिट्यूएन्सी को रिप्रजैन्ट करता हूँ, मैं वहां की भी एक समस्या बताना चाहता हूँ। मेरे स्वर्गवासी पिता जी, श्री येरननायडू जी, श्रीकाकुलम से चार बार एम.पी. रह चुके हैं। उनके समय में उड़ीसा में जो गुनपुर जगह है, वहां से लेकर श्रीकाकुलम में नौपाड़ा तक एक नैरोगेज लाइन थी, मेरे पिता जी ने बहुत मेहनत करके उसे ब्रोड गेज बनवाया और एक ट्रेन भी उन्होंने चालू की। हम चाहते हैं कि गुनपुर से नौपाड़ा तक जो ट्रेन चलती है, उसे विशाखापटनम तक किया जाए, जो सौ किलोमीटर और दूर है, उसे वहां तक कनेक्ट किया जाए, क्योंकि गुनपुर, उड़ीसा से लोग उस ट्रेन में चढ़ते हैं तो उनका फाइनल डेस्टिनेशन विशाखापटनम होता है, लेकिन वे लोग नौपाड़ा तक आते हैं, वहां उतरते हैं और अगली गाड़ी के लिए उन्हें दो-तीन घंटे वेट करना पड़ता है। इस वजह से उन्हें बहुत असुविधा होती है। इसलिए जो वहां के बिजनेस क्लास के लोग हैं, स्टूडेन्ट्स हैं और जो नॉर्मल पब्लिक उसे यूज करती है, मैं उन सबकी

डिमांड आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं कि जो गुनपुर से नौपाड़ा तक लाइन है, उसे विशाखापटनम तक आगे ले जाया जाए।

इसके अलावा मैं आपको बताना चाहता हूं कि इस देश के निर्माण के लिए रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण अंग है। आज पूरे देश को कनेक्ट करने का माध्यम रेलवे है। इसलिए यह बहुत ही इम्पोर्टेंट क्षेत्र है। जिस दिशा में यह जा रही है, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वह पूरी हिम्मत के साथ आगे बढ़ें और जिस दिशा में यह लोग जा रहे हैं, वह सही-सलामत डेस्टिनेशन तक पहुंचें और हमारी तेलुगू देशम पार्टी भी आपके साथ रहेगी। आपकी जो भारत निर्माण की कोशिश है, उसमें हम भी प्रस्तुत होंगे और हम भी अपनी बात सही तरह से निभाकर जो एक भारत, श्रेष्ठ भारत है, इसे हम भी पूरा करना चाहते हैं।

*श्री देवजी एम. पटेल (जालौर): भारतीय रेलवे भारत देश की पहचान है, राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। भारतीय रेलवे सम्पूर्ण भारत को जोड़ने का काम करती है। आज रेलवे का विस्तार लगभग हिमालय पर्यन्त से समुद्र के किनारे तक सम्पूर्ण भारत में हो चुका है। आज भारतीय रेल, संस्कृति- सभ्यता, शिक्षा जागरूकता रोज़गार, आधारभूत विकास में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

मैं हमेशा आगे की ओर देखता हूँ, एक आशावादी व्यक्ति हूँ, परन्तु इतिहास से इंकार नहीं किया जा सकता है। भारतीय रेल को अब तक विश्वस्तरीय हो जाना चाहिए था, परन्तु पिछले 10 वर्षों में कांग्रेस की सरकार ने एक व्यक्ति, एक पार्टी, एक राज्य को खुश करने के लिए भारतीय रेलवे का दुरुपयोग किया है। एक रेल बजट को दो मंत्रियों ने पेश किया, यह रेलवे के इतिहास में सबसे दुर्भाग्यपूर्ण था।

आज भारतीय जनता पार्टी के स्पष्ट जनादेश का आदर करते हुए माननीय रेल मंत्री ने मौजूदा हालात में बेहतर बजट पेश करने का साहस दिखाया है। इस रेल बजट में आधुनिकता से लेकर हाई स्पीड ट्रेन चलाना प्राथमिकता बताया गया है। यह पहला बजट पूरे देश को ध्यान में रख कर प्रस्तुत किया गया है। वास्तव में यह बजट भारतीय रेल के इतिहास में मील का पत्थर साबित होगा। आज भारतीय रेल को चलाने के लिए विश्वस्तरीय प्रबंधन की आवश्यकता है। हमारे रेल मंत्री ने इसे बड़ी कुशलता से कर दिखाने की कोशिश की है। आज दुरंतो ट्रेन लगातार घाटे में चल रही है। फिर भी आज तक इसकी समीक्षा नहीं की गयी। पिछली सरकार द्वारा सिर्फ ताली बजाने के लिए बड़ी-बड़ी घोषणाएँ की गयी। पिछली सरकार ने 10 वर्षों में बड़े-बड़े प्रोजेक्ट की घोषणा तो की, लेकिन एक भी कार्य पूरा नहीं किया गया। कुछ प्रोजेक्ट तो पिछले तीस साल से पेंडिंग हैं। यह देश के साथ धोखा है। इसी तरह मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित आबू रोड में मल्टीप्लेक्स की घोषणा हुई थी, परन्तु आज तक उसका कोई अंता-पता नहीं है। हमारी सरकार ने पूर्णतः जनोपयोगी बजट पेश किया, जिससे आने वाले दिनों में रेलवे का कायाकल्प हो जायेगा।

आज विश्व के देशों में हो रही रेलवे की प्रगति को देखें, तो लगता है भारतीय रेल बहुत ही पीछे है। जापान रेलवे आज 500-550 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से रेल चलाने जा रहा है, चाइना रेलवे 300-350 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से रेल चला रहा है। यूरोपियन देशों में तो रेलवे हवाई सफर की तरह ही सुविधाजनक और सुरक्षा की दृष्टि से बेहतर है। जब भारतीय रेलवे की ओर देखते हैं तो बहुत ही दुख होता है। भारत में आम आदमी की सवारी पैसेंजर रेल की गति मात्र 40 से 50 कि.मी. प्रतिघंटा है और एवरेज स्पीड 36 कि.मी. प्रतिघंटा है। वहीं 1969 में भारतीय रेल ने राजधानी रेल की शुरुआत की, जिसकी रफ्तार 140 कि.मी. है, फिर 1988 में शताब्दी रेल की घोषणा हुई, जिसकी रफ्तार 162 कि.मी. है तथा एवरेज

* Speech was laid on the table.

स्पीड 91 कि.मी. है, जो आज तक सबसे अधिक माना जाता है। इस बजट में हाई स्पीड रेल की घोषणा करके हमारे रेल मंत्री जी ने भारत के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के सपने को साकार करने का कार्य किया है। विश्वस्तरीय स्टेशन, हाई स्पीड ट्रेन व अन्य आधुनिक सुविधा बढ़ने से यात्रियों को स्वाभाविक रूप से लाभ होगा।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही के विषयों के लिए पिछले पांच वर्षों से लगातार संसद के अंदर व बाहर माँग करता रहा हूँ कि जालौर-सिरोही के विकास में रेलवे की भूमिका अहम होगी:-

- 1 जोधपुर-भीलड़ी (54821) सवारी गाड़ी है, उसे पालनपुर तक बढ़ाया जाए।
- 2 इस तरह पिछले वर्ष बजट में शुरू की गई जोधपुर-अहमदाबाद एक्सप्रेस गाड़ी (14803/14804) जो साप्ताहिक है, उसे प्रतिदिन किया जाए।
- 3 ट्रेन नं. 16508 जोधपुर-बैंगलौर एक्सप्रेस, जो सप्ताह में दो दिन चलती है एवं 16534 यशवंतपुर-जोधपुर एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इन दोनों ट्रेनों को प्रतिदिन चलाया जाए तथा इन दोनों ट्रेनों को तीन दिन वाया समदड़ी, भीलड़ी तथा तीन दिन वाया आबू रोड से चलाया जाये।
- 4 राजस्थान प्रदेश के बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर जिलों के लोग अपने व्यवसाय के लिए गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, तमिलनाडु, बंगाल इत्यादि प्रांतों में रहते हैं। इनका राजस्थान आना-जाना रहता है, परंतु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए:
 - (क) बैंगलौर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
 - (ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
 - (ग) कोयम्बटूर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
 - (घ) चैन्नई से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
- 5 दादर से जोधपुर, बीकानेर एक्सप्रेस 12490 को सप्ताह में प्रत्येक दिन चलाया जाए।
- 6 अहमदाबाद से आबू रोड मेमू ट्रेन को फालना तक बढ़ाया जाए। यह ट्रेन रात में आबू रोड में रहती है। अतः इसे फालना तक बढ़ाने से यहाँ के नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।

- 7 जालौर और सिरोही जिला केन्द्र को रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जाए। इसके लिए पूर्व में सर्वे कार्य भी हो चुका है, जिसके तहत सिरोही को जालौर से रेलवे से जोड़े जाने का प्रस्ताव है। लेकिन आज तक यह योजना मूर्तरूप नहीं ले पायी है तथा कान्डला से बाडमेर वाया सांचौर नई रेल लाईन बिछाने की कार्यवाही की जाए।
- 8 सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पिंडवारा तहसील में पड़ता है तथा सिरोही जिला केन्द्र से इसकी दूरी लगभग 40 कि.मी. है। अतः इस स्टेशन का नाम बदलकर पिंडवारा रेलवे स्टेशन रखा जाए, जिससे इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्रियों को भ्रम की स्थिति न रहे।
- 9 भीनमाल रेलवे स्टेशन पर पैदल पार पथ का निर्माण कार्य वर्षों से अधूरा पड़ा हुआ है, इसे जल्द-से-जल्द पूरा कराने का कार्य किया जाए।
- 10 जालौर-सिरोही के सभी रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएँ, जैसे पेयजल, शौचालय, यात्री शेड व ए.टी.एम. निर्माण का कार्य कराया जाए।

लेकिन आज तक इसमें कुछ नहीं हुआ। अब मैं इस बजट से पूर्ण विश्वास रखता हूँ कि हर तरह से यह आशावादी बजट है। यह बजट झूठा और सुनहरे सपने दिखाने वाला नहीं, बल्कि हकीकत व धरातल पर उतरने वाला है।

यह रेल बजट बहुत ही विकासात्मक है। हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जिसकी सराहना करते हुए कहा कि पहली बार इंडियन रेल अब सचमुच भारतीय रेल बन चुकी है, जिसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है। इसमें रफ्तार है। मैं इसका सम्मान करता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRI KADIYAM SRIHARI (WARANGAL): Sir, thank you very much for giving me this opportunity. Without wasting the time of this House, I would confine myself to the issues pertaining to Telangana region in South-Central Railways.

Presently, we have six zones after the division of the State. Three divisions are going to Andhra Pradesh, particularly, Vijayawada, Guntur and Guntakal. Just now, the hon. Member from Maharashtra asked the Railway Minister to add Nanded division to Central Railways. So, we are left with only two divisions, that is, Secunderabad and Hyderabad. That is why we are asking the Railway Ministry to create a new division at Kazipet so that Telangana would be left with three divisions. If Nanded is also included in it, Telangana would be left with four divisions and it would form a separate railway zone. That is our sincere request to the Railways and the request of the Telangana Government to the Minister.

Out of the 29 projects which are there in the erstwhile Andhra Pradesh, 10 are from Telangana region for new lines. Among those 10 projects, five new railway lines are in Telangana, four lines are both in Telangana and Andhra, and one line is in Telangana and Karnataka. The five lines in Telangana are the Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad, Manoharabad-Kottapalli, Bhadrachalam Road-Sattupalli, Akkanpet-Medak, and Manuguru-Ramagundam lines. The lines both in Telangana and Andhra Pradesh are the Jaggayyapet-Mellacheruvu-Janpahad, Macherla-Nalgonda, Bhadrachalam-Kovvur, and Kondapalli-Kothagudem lines. The single line which is there in Telangana and Karnataka is the Munirabad-Mahboobnagar line. The cost of these ten lines is around Rs. 4,883 crore but unfortunately in this Budget only Rs. 240 crore are allocated to these ten lines. If such is the allotment and if such is the allocation, I do not know when these projects are going to be completed. It may take 25 years or 30 years. So, this is very unfortunate. We are requesting the Railway Minister at least in the Supplementary Budget to allocate more funds for Telangana projects.

In the Andhra Pradesh Reorganisation Act, 2014, in the Thirteenth Schedule, in Clause 10, it was clearly mentioned, 'The Indian Railways shall, within six months from the appointed date, examine the feasibility of establishing a rail coach factory in the successor State of Telangana and improve connectivity in the State and take an expeditious decision.' This is the mention in the AP Reorganisation Act but unfortunately this was not taken into account.

On June 7, this year, our hon. Chief Minister Shri K. Chandrasekara Rao, along with MPs from Telangana met the hon. Prime Minister and made a representation giving the list of demands. Again, on the 10th June, all the 10 Members of Parliament from TRS met the hon. Railway Minister and we gave him the list of demands. But unfortunately, the representations made to the hon. Prime Minister and to the hon. Railway Minister have not found place in the Budget. No single demand was taken into account by the Railway Minister.

Actually, in the representation we made to the hon. Prime Minister, we requested the Railways to establish a rail coach factory at Kazipet in Telangana as per the AP Reorganisation Act, 2014. But in the Budget, we could not find anything. Similarly, we have requested for a new railway division at Kazipet. We have also requested a wagon manufacturing unit, which was sanctioned, at Kazipet. The works have not started so far.

15.00hrs

In this Budget, only Rs.5 crore is allocated to the Wagon Manufacturing Unit at Kazipet. I ask the Railway Minister as to how this project will be completed. The cost of the project is around Rs.152 crore. So far, work has not yet started; and in this Budget only Rs. 5 crore is allocated. I do not know how the project will get started and whether the fund is sufficient to meet the expenditure.

Similarly, we requested for some more new lines, new RoBs and RuBs. In this Budget, no single new line, no single new survey, no single RoB and no single RuB was sanctioned. I do not know what the reason is. Kindly go into the details of the Budget proposals. I am once again repeating –no single line was sanctioned,

though we made several representations; no single survey was ordered; no single RoB or no single RuB was sanctioned to Telangana. This is the most unfortunate thing.

We welcome the decision of the Railway Minister. He announced that 10 more stations will be developed to the world standards. The Secunderabad Railway Station, which is the biggest one, was declared by the Government in 2007-08 that it will be developed to the world standards, but so far, it has not been done.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): I do not want to interrupt the hon. Member; I will listen to all the concerns of the hon. Members and I will give reply in detail, at the end.

But as far as the newly formed States of Andhra Pradesh and Telangana are concerned, I have made a separate para in my Budget speech. I said in the Budget speech that already a Committee has been formed to look into all the aspects of railways as far as Andhra Pradesh and Telangana are concerned. As soon as I receive the report of the Committee, I will take care of both the States, as per the things that are mentioned in the Reorganization Bill. I have said that in the Budget speech.

SHRI KADIYAM SRIHARI : Thank you very much. But please go through the terms of reference of that Committee. That Committee is confined to the Andhra Pradesh Reorganization Act, 2014, Schedule 13 only. The upgradation of Secunderabad Railway Station has nothing to do with that Committee. The sanction of new lines, the sanction of RoBs and RuBs, have nothing to do with the Committee. The Committee was constituted exclusively to study the issues mentioned in the Andhra Pradesh Reorganization Act, 2014, with reference to Andhra Pradesh and Telangana.

HON. CHAIRPERSON : Okay. The hon. Minister has already announced it. So, it will be treated as part of the proceedings.

So, now you may conclude your speech.

SHRI KADIYAM SRIHARI : My point is that this was announced in the year 2007-08 that the Secunderabad Railway Station will be upgraded to world standards. But so far, no work has been taken up. My sincere view is that the Secunderabad Division loads more than 65 million tonnes of freight and carries more than 130 million passengers – this is one of the top five divisions of the country, in terms of size, profit and earnings. Hyderabad and Secunderabad are largest urban growth centres. The new State of Telangana also has a number of emerging new towns like Kazipet, Warangal, Khammam, Kothagudam, Vikarabad, Mancheriyal, Ramagundam and Nizamabad. But the rail infrastructure in all these cities is grossly inadequate. Major stations in Hyderabad area like Lingampali, Hitech City and Namphali do not have second foot over bridges and escalators. Kindly look into this. Telangana is a newly formed State. It requires the attention of the Government of India. We need the support of the Government of India to develop.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, as I have a list of 70 speakers to speak on the Railway Budget, those who want to lay their written speeches they can lay them on the Table of the House. They will be treated as part of the proceedings.

***SHRI B.S. YEDIYURAPPA(SHIMOGA):** I welcome Shri Sadananda Gowda's maiden Railway Budget which was presented before this august House last week. This Budget is definitely going to assist in building vibrant India under the dynamic leadership of Sri Narendra Modi ji.

After independence, Karnataka had been neglected as far as railway projects were concerned. Karnataka also fares poorly with regard to route length and track density when compared to other States. As per the "The Hindu" news paper report, Karnataka had a track length of nearly 3,073 km till the end of 2010-11 as against 5,264 km in Andhra Pradesh, 4,062 km in Tamil Nadu, 5,602 in Maharashtra, 4,955 km in Madhya Pradesh, 5,271 km in Gujarat and 5,784 km in Rajasthan. The routes can be enhanced if some of the pending projects are completed in our state.

Sources also say that there are 12 new projects adding up to nearly 750 km and 13 track-doubling projects approved for Karnataka, but progress is quite slow. The total cost of these projects was pegged around Rs. 15,369 crore of which Rs. 12,228 crore would be met by the Railways and the State government is supposed to chip in with Rs. 3,141 crore. I urge both Centre and State governments to closely supervise and fund these pending projects.

During my tenure as Chief Minister, my state was committed to fulfill its promise by contributing Rs. 600 crores as its share of contribution in cost sharing for early completion of projects. I am proud to share the information that Karnataka was the first State to have come forward to contribute 50 per cent of

* Speech was laid on the Table.

the railway project cost. I take this opportunity to urge the current Karnataka Government to continue my initiatives and aid the projects on cost - sharing basis.

I am happy that this Railway budget has sanctioned one premium train, four express trains and three passenger trains apart from other survey and extension works for our State as a whole. I am glad that these four express trains include Bangalore-Shimoga bi-weekly service.

I take this opportunity to recollect that last couple of budgets also sanctioned for Survey of several new railway lines, approved new trains and also extension of trains. Though this has drastically contributed to the development of Railway connectivity in Karnataka, it would have been beneficial, if all projects were implemented on schedule. For instance, though Shimoga-Harihar route was sanctioned for survey during last budget itself the work is yet to begin.

I wind up my speech with specific request to Hon'ble Railway Minister. Since there is a steady increase in demand for Bangalore-Shimoga route, I request to extend express train facility from bi-weekly to weekly.

Though there is an additional AC coach attached to Bangalore-Shimoga Train, the attached couch is quite old and passengers are reporting with several issues. I request for replacement of new AC coach with the existing ones. Survey work of Shimoga-Harihar route needs to be initiated. Task of augmenting railway track density in our state needs a big push as major routes are saturated with line capacity utilization in excess of 100% along many stretches.

Lastly, though I understand the complexities of Railway Department, I request Hon'ble Railway Minister to monitor and track Karnataka's pending projects by revising its deadline for completion of tasks.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Thank you, Sir. On behalf of my Party CPI(M), I rise to oppose anti-people proposals of this Railway Budget.

Sir, this Budget seeks to dismantle the public sector character of the largest public sector enterprise in the world. The whole thrust of this Budget is on FDI and PPP. It seems that the BJP has shifted from the mantra of 'Jai Shree Ram' to a new mantra of 'Jai FDI' and 'Jai PPP'. Sir, even the Minister has admitted that the Railways have not been successful in raising substantial resources through PPP routes. Due to the non-materialisation of PPP projects there had been a huge shortfall of around Rs.60,000 crores in 2013-14 in Plan expenditure. Still, the hon. Minister hopes to finance the bulk of his projects through PPP. Sir, I doubt the rationale behind the hope of our hon. Railway Minister because the past experiences have shown that PPP projects do not materialize in Indian Railways.

Secondly, before going for such a massive privatization, the Government should have at least learnt the world-wide experiences of privatization. The United States Senate Sub-Committee Report on Anti-Trust and Monopoly will tell you how General Motors, Ford and Chrysler have destroyed public transport system, especially electric rail and electric bus networks in at least 45 cities of United States including New York. So, we have a number of disastrous experiences of privatization of public transport system and railways world over. UK was one of the countries where the railway was privatized in eighties and finally they had to re-nationalise the railway because of the ills and because of the hardships created by the privatization of Railways.

15.03 hrs

(Shri Pralhad Joshi *in the Chair*)

Sir, we have our own experience in Delhi. Right under the nose of this Government, we have the experience of Delhi Metro. The Airport Express Line of Delhi Metro was handed over to Reliance and they have charged exorbitant fares and finally they abandoned it. So, we have our own experience in Delhi. That is

why I feel and our Party feels that PPP and FDI are not going to be the right options. The Government should enhance budgetary support to the Railways.

As we have seen in China, the Government is financing from their Budget to strengthen the Railways. Likewise, the Government in India too should step up the budgetary support. It is not a wasteful expenditure. The Government is receiving dividend from Railways. In 2013-14 alone the Government of India has received more than Rs.8000 crores as dividend. So, the Government has a responsibility to finance, support the railways from the Budget. It is an investment for the long-term development of our country to build the much needed infrastructure of rail networks. That is why I demand that the Government should step up its investment.

Sir, according to the Budget speech, in the last 10 years the total investment on railway new lines and doubling together is around Rs.60,000 crores. In the last 30 years you have a long list of 359 incomplete projects. Still, what is your priority? Your priority is running a bullet train. Is this the right priority? We are not against bullet train but at this juncture is the bullet train the right priority? This is the time when the Railways is facing serious and severe financial crisis and the Railways need much investment to re-build railway network in the country. So, the focus should be on re-building the railway network and not on running a bullet train.

You are spending Rs. 60,000 crore only for this project. So, your priorities are wrong. The Government's priorities are wrong. Its priorities are flawed ones. The Government should change its priority. The most dangerous and the most anti-people proposal of this year's Railway Budget is the proposal to link future passenger fares and freight rates to fuel prices. This will lead to periodic, automatic and uncontrolled rate hikes in future. Originally, this idea was conceived by the former Government, the UPA II Government. I think that they will not be objecting to the linkage of passenger fares to the fuel prices because the idea originally belongs to them. We are witnessing continuity in policies, the

UPA II Government's policies. ... (*Interruptions*) There is a continuity of policies of the UPA II Government. This NDA Government is also following the same policies.

Coming to the experience of Kerala, our State, Kerala, has been neglected badly and totally by this Railway Budget. A few days back I saw the hon. Railway Minister, in his television bites, saying that the Kerala Government has not acquired enough land for the development of railway projects. I would like to respond to the hon. Railway Minister, who is present in the House now. ... (*Interruptions*) Sir, he has stopped listening.

HON. CHAIRPERSON : Shri Rajesh, you please address the Chair. It will go on record.

SHRI M.B. RAJESH : The hon. Railway Minister has said that the Kerala Government has not acquired enough land. But I would like to ask as to what has happened to the coach factory project of Palakkad. Land was made available to the Ministry of Railways two years back. The Government has not done anything about it. Is it because of the problems in acquisition of land that the Palakkad coach factory has not yet been established? The Railway was pushing for the PPP and it failed to find a private partner. Then, I personally took initiative to bring SAIL into the picture. The SAIL has offered its willingness to become a partner. I have got copies of the letters written by the Chairman, SAIL to the Chairman of the Railway Board and a copy of the concept paper. But the Government has not taken a decision regarding the SAIL and they are not moving towards the PPP route also. So, I would like to ask the hon. Railway Minister whether he can assure this House that this Palakkad rail coach factory will be completed within a time line? Can you announce a time line for the completion of this Palakkad rail coach factory project? It is a 34-year old project.

We have been continuously demanding for a new railway zone with Kerala as its headquarters. No land is required for that. So, why is the Government not announcing a separate railway zone with Kerala as its headquarters?

We have been hearing of reports of Government's move to create more railway divisions and the moves to bifurcate the existing divisions of both Palakkad and Trivandrum of Kerala. The bifurcation of the existing divisions in Kerala will cost Kerala's railway development disasterously. So, I would like to appeal to the hon. Minister to stop all the moves to create more divisions and to bifurcate the Palakkad and Trivandrum divisions. I hope that the Minister will give an assurance when he replies to the debate that there will be no bifurcation.

Lastly, though the Railway Budget has neglected Kerala and though it has done injustice to the State of Kerala, still I have hopes on hon. Minister of Railways because he is a friend of Kerala and he even speaks in Malayalam. So, there is still a ray of hope on our hon. Minister of Railways that some of the injustice will be done away with in his reply.

***श्री सतीश कुमार गौतम (अलीगढ़)** :जैसा कि भारत सरकार की नीति एवं माननीय प्रधानमंत्री जी की कार्य पद्धति है तथा जैसा आपके द्वारा बजट भाषण में उद्घोषित किया गया है कि सरकार अधूरे पड़े कार्य एवं योजनाओं को पूरा करने की तरफ विशेष रूप से ध्यान देगी। इसी क्रम में आपका ध्यान अलीगढ़ में अधूरे पड़े निर्माण कार्य की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

(1) **अलीगढ़-गाजियाबाद तीसरी लाईन का कार्य:-** रेल मंत्रालय की यह अत्यन्त महत्वपूर्ण एवं महत्वाकांक्षी योजना लगभग पूर्ण हो चुकी है। केवल एक कि.मी. का टुकड़ा और बनाया जाना है, इसके बाद अलीगढ़ स्टेशन तीसरी लाईन के माध्यम से गाज़ियाबाद से जुड़ जायेगा। इस कार्य को पूर्ण करने में अलीगढ़ माल गोदाम की लाईनें बाधा बतायी गयी हैं। रेलवे की योजना इस माल गोदाम को यहाँ से हटा कर महारावल स्टेशन पर बनाने की है। महारावल स्टेशन पर माल गोदाम बनाये जाने के लिए लाईनें बिछाने का कार्य हो चुका है। तात्पर्य यह है कि इस कार्य को किये जाने संबंधी अधिकांश व्यय हो चुका है। केवल एक कि.मी. रेल लाईन बिछाये जाने का कार्य बकाया पड़ा रहने से रेलवे को इस निवेश का पूर्ण लाभ नहीं मिल पा रहा है तथा स्टेशन से तीसरी लाईन के न जुड़ पाने के कारण यात्री गाड़ियों के कुशल संचालन में बाधा आ रही है। इस कार्य से जुड़े यथा-स्थितिवादी अधिकारियों ने अब इस कार्य में रूचि लेना भी बंद कर दिया है तथा पिछले चार वर्षों से यह कार्य बंद पड़ा है।

(2) **नये प्लेटफॉर्म एवं यार्ड रीमॉडर्नाइजेशन का कार्य:-** नये प्लेटफॉर्म बनाने का कार्य जो कि आधे से अधिक पूर्ण कर लिया गया है, अब रोक दिया गया है। इस कार्य को रोके जाने का कोई कारण पता नहीं चल सका है। अलीगढ़ स्टेशन पर कुल चार प्लेटफॉर्म हैं, जोकि यात्री गाड़ियों के संचालन के लिए अपर्याप्त हैं। अतः चार और नये प्लेटफॉर्म बनाने का कार्य अच्छी गति से चल रहा था तथा उम्मीद की जा रही थी कि जल्दी ही अलीगढ़ की जनता को नये प्लेटफॉर्मों की सौगात मिलेगी, किंतु अब यह कार्य भी बंद करवा दिया गया है।

(3) **स्टेशन के नये भवन का निर्माण कार्य:-** स्टेशन के नये भवन के निर्माण को उपरोक्त कार्यों की पूर्णतः के रूप में देखा जा रहा था। तीसरी लाईन का स्टेशन से जुड़ना एवं नये प्लेटफॉर्मों का निर्माण यात्री गाड़ियों के कुशल संचालन को सम्भव बनाने हेतु एवं नयी स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण यात्री सुविधाओं को विस्तार देने हेतु अलीगढ़ स्टेशन की आवश्यकता है तथा इसी के अनुरूप स्टेशन भवन का ले-आउट

* Speech was laid on the table.

स्वीकृति हेतु भेजा गया है ,किंतु यह धीमी प्रशासनिक कार्यवाही का शिकार हो गया है, जिसके आगे न बढ़ने से यात्री सुविधाओं का कार्य भी रूका पड़ा है।

(4) रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य:- अलीगढ़ शहर से गुजरने वाली हावड़ा-नई दिल्ली लाईन पर तीन फाटक हैं, इनमें से दो पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाये जाने का कार्य स्वीकृत है, किंतु उ0प्र0 सरकार के विभागों से आवश्यक तालमेल की कमी के कारण ये कार्य आरम्भ नहीं हो सके हैं। यदि स्थानीय रेल अधिकारी राज्य सरकार से समन्वय के कार्य में आ रही बाधाओं से मुझे अवगत करा सकें तो मैं व्यक्तिगत रूचि लेकर इस कार्य में सहयोग करने का इच्छुक हूँ।

उपरोक्त सभी कार्यों पर रेलवे विभाग ने कुछ न कुछ कार्य अवश्य किया है। अतः यह कहने की आवश्यकता मैं नहीं समझता कि ये कार्य महत्वपूर्ण है, क्योंकि इनके महत्व को देखते हुए ही ये सब कार्य प्रारम्भ किये गये है, किंतु यह खेदजनक है कि इनके लिए जिम्मेदार अधिकारी इन कार्यों को पूरा करने में रूचि नहीं ले रहे हैं। सरकार द्वारा किये गये भारी-भरकम व्यय का लाभ यदि यात्री, जनता न उठा सके तो उस व्यय का औचित्य ही क्या है? अलीगढ़ स्टेशन पर यात्री सुविधाओं की भारी कमी है तथा प्लेटफॉर्म आदि की अपूर्णता के चलते अन्य महत्वपूर्ण गाड़ियों के ठहराव इस स्टेशन पर करने में बाधा आ रही है। उक्त सभी कार्यों की पूर्णता के बाद इस जनपद की यात्री जनता को वास्तविक रेल यात्री होने का अनुभव हो सकेगा तथा रेलवे द्वारा किये जा रहे भारी निवेश का प्रतिफल भी विभाग को मिलेगा।

***श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनु):** रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की मैं भूरी-भूरी प्रशंसा करती हूँ तथा धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ। प्रस्तुत बजट आम यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा तथा देश के आर्थिक और सामाजिक विकास को गति देने हेतु एक प्रगतिशील और संतुलित बजट है। इस बजट से देश के हर क्षेत्र में मसलन कृषि, उद्योग-धंधे, व्यापार, शिक्षा, पर्यटन के विकास को अत्यधिक गति मिलेगी। इसमें शामिल कई योजनायें जैसे डायमंड क्वार्टिलेटरल, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, सेमी बुलेट ट्रेनें आदि परियोजनायें भारत के आर्थिक और सामाजिक विकास को तीव्र गति से आगे बढ़ायेंगी। पहली बार उत्तर-पूर्व के मेघालय जैसे दूर-दराज के इलाके को भारत के मुख्य भाग से रेलमार्ग के माध्यम से जोड़ा जायेगा। पहली बार एक "रेलवे युनिवर्सिटी" का रेल बजट में प्रावधान किया गया है, जो तकनीकी और गैर-तकनीकी शिक्षा में अभूतपूर्व योगदान करेगी। पर्यटन उद्योग विशेषकर धार्मिक पर्यटन के लिए विशेष ट्रेनें चलाई जा रही हैं। भारत की धार्मिकता का ध्यान रखने के लिए विशेष धन्यवाद। इन सब के अलावा, महिलाओं की सुविधा और सुरक्षा का ध्यान रखा गया है और साथ ही साथ खाने की शुद्धता, पौष्टिकता, रेलवे प्लेटफॉर्मों की साफ-सफाई का भी ध्यान रखा गया है। ई-टिकटिंग को और उन्नत बनाकर एवं कुछ स्टेशनों पर "वाई-फाई" की सुविधा देकर आधुनिकीकरण की ओर कदम बढ़ाया गया है।

इस बजट की विशेषता है कि इसमें किसी क्षेत्र विशेष का ध्यान न रखकर प्रत्येक क्षेत्र का संतुलित रूप से ध्यान रखा गया है। और इस क्रम में राजस्थान को चार प्रीमियम ट्रेनें, छः एक्सप्रेस ट्रेनें और दस पैसेंजर ट्रेनें दी गयी है, जोकि राजस्थान को भारत के विभिन्न क्षेत्रों के साथ जोड़ने के अलावा राजस्थान के आंतरिक भागों को भी आपस में जोड़ेंगी, जो राजस्थान की आर्थिक और सामाजिक प्रगति को गति प्रदान करेंगी। यहाँ पर मैं सदन का ध्यान आकृष्ट करवाना चाहूंगी कि हिन्दुस्तान की सेना में सर्वाधिक संख्या मेरे संसदीय क्षेत्र के सैनिकों की है तथा हिन्दुस्तान में ही नहीं वरन् दुनिया के कोने-कोने में झुंझुनु के उद्योगपति अपना योगदान दे रहे हैं।

मैं निवेदन करना चाहूंगी कि दिल्ली से एक रेलगाड़ी लुहारू-झुंझुनु-सीकर होते हुए जयपुर चलाई जाये ताकि सैनिकों को एक सम्मानजनक तोहफा दिया जा सके।

मैं खासतौर पर यह उल्लेख करना चाहूंगी कि इस बजट में "स्वामी विवेकानंद जी" के शिक्षा के प्रचार के लिए एक विशेष ट्रेन चलाई जा रही है। यहाँ मैं उल्लेख करना चाहूंगी कि जिस आवाज के जरिये

* Speech was laid on the table.

स्वामी विवेकानन्द जी ने गुलाम भारत को अपनी ओजपूर्ण वाणी से आत्मविश्वास प्रदान किया और विश्व में भारतीय सभ्यता और संस्कृति का परचम फहराया, उसमें राजस्थान के "खेतड़ी" के महाराजा का स्वामी जी को काफी सहयोग रहा। यह रेल बजट मात्र सरकार की पवित्र इच्छायें भर नहीं है, बल्कि उसको पूरा करने में सरकार कटिबद्ध भी दिखती है। और यह उसकी विभिन्न योजनाओं के लिए धन व्यवस्था के उगाही के खाके से पता चलता है।

मुझे लगता है कि यह रेल बजट स्वामी विवेकानन्द के समृद्ध शिक्षित और एकताबद्ध भारत के सपने को साकार करेगा।

***श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) :** यह बजट इस सदन में जब पेश हो रहा था, तब पूरे देश की निगाहें सदन के काम-काज पर टिकी हुई थी। शायद यह पहला अवसर होगा कि किसी सरकार से जनता इतनी ज्यादा उम्मीद रख रही हो। माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी हमारी आवाज सुनेंगे, हमारी जरूरतों को बखूबी समझकर उसे पूरा करेंगे, उम्मीद इस देश के आम आदमी की थी। और मैं माननीय रेल मंत्री सदानंद गौडा जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे पूरे देश की अपेक्षाओं पर खरे उतरे हैं।

लेकिन स्वर्णिम भविष्य की नींव हमेशा ही वर्तमान की विश्वसनीयता से सुनिश्चित होती है, यह उन्होंने भली-भाँति समझा है। और इसी कारण रेल मंत्री जी ने देश को झूठे वादे करने से इंकार किया है। इस बजट से यह उम्मीद जगी है कि इससे पिछले कुछ सालों में यू.पी.ए. सरकार के कार्यकाल में सिर्फ घोषित हुए प्रस्तावित रेल मार्ग अब जमीनी स्तर पर दिखाई देंगे और देश की जनता को उससे जरूर राहत मिलेगी।

आज हमारा देश विश्व के उन चुनिंदा राष्ट्रों में शामिल है, जो सफल अंतरिक्ष प्रक्षेपण की विशेष क्षमता रखता है। और दूसरी ओर वही देश आज भी अपने बुनियादी ढाँचे को मजबूत करने में पूरी तरह से सफलता हासिल नहीं कर पाया। इसके दो मुख्य कारण हैं:- 1) ध्येय एवं लक्ष्य में पारदर्शिता का अभाव और; 2) निश्चित लक्ष्य को पाने के लिए जरूरी सातत्व और लगन का अभाव। लेकिन इस देश को 2014-15 के रेल बजट से पहली बार ऐसा विश्वास मिला है कि अगले कुछ ही वर्षों में हमारा देश उन बुलंदियों को छू पाएगा, जिसे देख कर विश्व के अन्य देश हमारे प्रति गौरव और आदर की भावना महसूस करें।

मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से इस संसद में प्रतिनिधि हूँ, उस भिवंडी रोड और कंठबोली में फल-सब्जी के संवर्धन हेतु जल्द ही साकार होने वाले वेयरहाउस का हम जनता की ओर से स्वागत करते हैं और युवकों को रोजगार का माध्यम उपलब्ध कराने के लिए आपका धन्यवाद भी देते हैं। इस प्रकल्प के कारण जो भूमिपुत्र बाधित होने वाले हैं, उनको नए भूमि अधिग्रहण कानून (2013) के अनुसार सर्वोत्तम मुआवजा मिले। प्रकल्प बाधितों के हर घर से कम से कम एक व्यक्ति को इस प्रकल्प में रोजगार मिले, यह सरकार की तरफ से सुनिश्चित होना जरूरी है।

देश का सबसे व्यस्त रेलवे नेटवर्क मुंबई उपनगरी रेलवे नेटवर्क है। इस क्षेत्र में रहने वाले करोड़ों लोग रेल बजट से बड़ी उम्मीद रखते हैं। अगले 2 सालों में मुंबई उपनगरी रेल सेवा को 864 नए लोक डिब्बे, मुंबई के सभी रेलवे स्थानकों पर एस्केलेटर (स्वचलित सीढ़ियाँ) लगाने की घोषणा, कसारा-इगतपुरी के दरम्यान चौथी मार्गिका का निर्माण, लोकल ट्रेनों को ऑटोमेटिक दरवाजे, देश की पहली मुंबई-

* Speech was laid on the table.

अहमदाबाद बुलेट ट्रेन, मुंबई तथा पुणे से अन्य प्रांतों में जाने वाले यात्रियों के लिए प्रस्तावित मेल/एक्सप्रेस ट्रेन, चालीसगाँव-औरंगाबाद, सोलापुर-तुलजापुर के दरम्यान रेलवे मार्ग के लिए सर्वेक्षण, मुंबई-गोवा, नागपुर-सिकंदराबाद के बीच हाई स्पीड ट्रेन की घोषणाओं से माननीय रेलमंत्री सदानंद गौडा जी ने महाराष्ट्र के यात्रियों को राहत दी है। इसलिए मैं उनका हार्दिक अभिनन्दन करता हूँ। इस मिशन में आपको देश की जनता पूरी तरह से सहयोग करेगी, इसलिए भी मैं आपको पूरी तरह से आश्वस्त करता हूँ।

लेकिन मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि मुंबई-थाने के प्रवासियों को और अच्छी सुविधा जल्द से जल्द मिले। मुंबई उपनगर रेल मार्ग पर स्थित अंबरनाथ-बदलापुर के दरम्यान चिखलोली स्थानक, आसनगाव-आटगाव के दरम्यान सावरोली तथा टिटवाला और खडवली के दरम्यान गुरवली स्थानक का निर्माण हो, ऐसी मांग मैंने जनता की ओर से की है। वाशिंगटन गेट क्रं. 62 के पास रेलवे ओवर ब्रिज बनना भी बहुत जरूरी हो गया है। इसके साथ ही, मध्य रेलवे के कल्याण, बदलापुर, कर्जत एवं कसारा इन स्थानकों पर आवश्यक सुविधाएँ उपलब्ध करने की आवश्यकता है। मा. गौडा जी, कल्याण मध्य रेल का बहुत ही महत्वपूर्ण जंक्शन है, जहां से रोज़ लाखों यात्री प्रवास करते हैं। मुंबई से देश के हर कोने में जाने वाली रेल कल्याण से ही गुजरती है। आपने पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप की मदद से देश के जिन 10 प्रमुख स्थानकों को वर्ल्ड क्लास पुनर्निर्माण करने की योजना बजट में पेश की है, उसमें हमारे कल्याण स्थानक का भी प्रधानक्रम समावेश किया जाये। साथ ही इस स्थानक पर एस्केलेटर (स्वचलित सीढ़ियाँ) लगे, कल्याण-मुर्बाड- नगर रेलमार्ग जल्दी बने और मुंबई उपनगरीय यात्रियों को बेहतर सुविधा प्राप्त होनी चाहिए।

कुछ सालों से रेल अपघात दर में काफी वृद्धि हुई है। ऐसे अपघातों में दिए जाने वाले मुआवजे से रेल के कोष पर काफी बोझ आता है। 2011-12 आर्थिक वर्ष में 417.72 लाख रुपये मुआवजों के रूप में देने पड़े थे। अगर प्रवासी बीमा जैसी योजना पर शासन अमल करे, तो सरकार का पैसा भी बच सकता है और साथ ही बाधितों के लिए भी अच्छी सुविधा उपलब्ध कराई जा सकती है। ऐसे अपघातों में बाधितों को नज़दीकी सरकारी अस्पताल में दाखिल किया जाता है। अगर प्रवासियों को बीमा जैसी सुविधा उपलब्ध हो, तो उनको दुर्घटना स्थल के नज़दीक जो सर्वोत्तम निजी या सरकारी अस्पताल होगा, वहाँ दाखिल कर उनकी जान बचाई जा सकेगी।

मैं मा. रेलमंत्री जी का ध्यान कुछ अहम विषयों की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। मुंबई के कुछ उपनगरों में रेलवे पटरियों पर तथा रेलवे की प्रॉपर्टी पर अनाधिकृत रूप से निर्माण हो रही झुगियों के कारण रेलवे विभाग को आर्थिक हानि हो रही है। मुंबई के उपनगरीय मानचित्र के हार्बर लाइन पर लगभग हर स्थानक के पास ऐसी घुसपैठी पाई जाती है। इसके कारण न सिर्फ आर्थिक नुकसान, बल्कि सुरक्षा और

स्वच्छता का प्रश्न भी गंभीर रूप से सामने आने लगा है। मुंबई में रेलवे विभाग के पास जो अतिरिक्त जमीन है, वहाँ ये समस्या अधिक है। पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप नीति के आधार पर अगर यह जमीन उपयोग में लायी जायेगी तो उपरिनिर्दिष्ट समस्या कम होगी और साथ ही रेलवे को बहुत अच्छी निधि भी प्राप्त हो सकेगी।

मा. रेल मंत्री जी के इस वर्ष के बजट की एक विशेषता है कि रेलवे स्थानकों की सफाई करने में इस काम में एन.जी.ओ. तथा निजी संस्थाओं की मदद लेने की बात कही गई है। अगर सफाई के बाद हम लोक जागरण तथा दंडनीय कार्रवाई हेतु महापालिका के मॉडलानुसार "क्लीन अप मार्शल" जैसी योजना पर अमल कर सकें तो प्रवासियों में अनुशासन की भावना का भी निर्माण होगा और रेल विभाग को अच्छा परिणाम भी मिलेगा। मुझे विश्वास है कि इस सदन के सभी सदस्यों की नवीनतम् सूचनाओं का आप स्वागत कर भारतीय रेल को अगले कुछ समय में नयी बुलंदियों तक पहुँचायेंगे। इस विश्वास के साथ मैं आपको पुनः धन्यवाद देता हूँ।

***डॉ. यशवंत सिंह (नगीना) :** जैसा कि हम जानते हैं कि रेलगाड़ी हम सब के जीवन में अलग-अलग रूप से सकारात्मक भूमिका निभाती आ रही ही है। आज के बजट में जिन महत्वपूर्ण मुद्दों पर विशेष ध्यान दिया गया है ये निश्चित रूप से भारतीय रेल को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ख्याति दिलायेंगे। भारतीय रेल को अब तक सवारी ढोने का साधन माना गया है, परंतु इस बजट में जनमानस के स्वास्थ्य हेतु आर.ओ. वाटर पीने की व्यवस्था, खाने हेतु शुद्ध सामान की व्यवस्था, सुरक्षा हेतु पुरुष एवं महिला गाड़ों की व्यवस्था तथा वर्तमान में टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल करने वाले लोगों हेतु नेट के माध्यम से टिकट एवं प्लेटफॉर्म टिकट की व्यवस्था देकर रेल काउन्टर पर होने वाली अमानवीय स्थिति से बचने का अवसर दिया गया है। जब हम सड़क मार्ग पर अच्छे हाइवे चाहते हैं तो रेल मार्ग से हाई स्पीड ट्रेन तथा बुलेट ट्रेन की शुरुआत नितान्त आवश्यक है। मैं इसके लिए मा. प्रधानमंत्री जी एवं मा. रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

मैं जानता हूँ कि सारी व्यवस्थाओं को एक दिन में नहीं सुधारा जा सकता, परंतु यह निश्चित है कि Well begun is half done, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने अभिनव इन्क्यूबेशन सेन्टर खोलकर समस्त रेलवे कर्मियों से रेल विकास हेतु सुझाव लेकर रेल में सुधार करने जैसे एक महान कदम की शुरुआत की है, जिसके आवश्यक रूप से सकारात्मक प्रभाव पड़ेंगे।

हम सभी जानते हैं कि जब सरकार किसी कार्य को करने में सक्षम न हो, तो पी.पी.पी. मॉडल पर विकास किया जाता है। मैं इस कदम का स्वागत करता हूँ।

जहाँ माननीय रेल मंत्री जी द्वारा कई नई हाई स्पीड ट्रेनों की घोषणा की गई है वहीं पर पश्चिम उत्तर प्रदेश की इस बजट में उपेक्षा की गयी है। माननीय अध्यक्ष जी जनपद बिजनौर जहाँ की नगीना लोक सभा से मैं सांसद हूँ, वहाँ से दिल्ली आने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरी लोक सभा में नजीबाबाद, नगीना, हल्दौर, नहतौर, धामपुर एवं स्योहारा नामक मुख्य पड़ते हैं, परंतु इन स्टेशनों से दिल्ली के लिए एक भी सीधी ट्रेन नहीं है। ट्रेन नं. 12231 अप एवं 12232 लखनऊ-चण्डीगढ़ पूर्व में स्योहारा स्टेशन पर रूकती थी, जिसका स्टॉप अब खत्म कर दिया गया है। जिसके कारण मरीजों को पी.जी.आई. चण्डीगढ़ तक जाने एवं सामान्य जनमानस को भी बहुत परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इस ट्रेन का स्टॉपेज फिर से शुरू करवाने की मांग रखता हूँ।

मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र से उत्तरांचल का एक बड़ा हिस्सा भी जुड़ा हुआ है, जिसके यात्री नजीबाबाद रेलवे स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं। आपको जानकर स्वयं आश्चर्य होगा कि मेरे क्षेत्र के लोगों को जम्मू-कश्मीर में वैष्णो देवी माता के दर्शन हेतु एवं बनारस जाने हेतु ट्रेन गुजरने के बाद

* Speech was laid on the table.

भी इन ट्रेनों का स्टॉपेज न होने के कारण यात्रियों को दूर जाकर ट्रेन पकड़नी पड़ती है। अतः मेरा कहना है कि ट्रेन संख्या 12238, 12332, 12356 को नजीबाबाद रोका जायें, जिससे मेरे क्षेत्र के लोग सुविधापूर्वक यात्रा पर जा सकें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में कस्बा नगीना जिसके नाम पर मेरी लोक सभा का नाम भी रखा गया है, में एक रेलवे ओवर ब्रिज लम्बे समय से स्वीकृत है, परंतु अभी तक इस पर कार्य शुरू नहीं हो पाया है। इस फाटक पर हर समय जाम रहता है तथा मरीजों की मौत तक हो जाती है। मेरा माननीय मंत्री जी से कहना है कि इस ओवर ब्रिज को प्रथम वरीयता पर बनवाया जाये। इसी प्रकार कस्बा नजीबाबाद में भी रेलवे ओवर ब्रिज का कार्य अभी शुरू होने की अवस्था में है, इस कार्य को भी जल्द से जल्द पूरा कराया जाये।

अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि मेरी लोक सभा को मेरठ, दिल्ली से जोड़ने हेतु एक प्रस्ताव मेरठ, हस्तिनापुर, चांदपुर से होते हुए मुरादाबाद हेतु पूर्व में रखा गया था, जिसका सर्वे भी हो चुका था और प्रस्ताव विचाराधीन है। मैं इस नये रेलमार्ग को बनवाने हेतु माननीय मंत्री जी से मांग रखता हूँ कि इसे प्राथमिकता पर लिया जाये। इन सभी मांगों के साथ मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्रीमती रमा देवी (शिवहर):** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के निर्देश पर आदरणीय रेल मंत्री जी ने विश्व के विशाल सार्वजनिक परिवहन भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे को मजबूत करने के लिए विदेशी एवं निजी निवेश की व्यवस्था के माध्यम से रेलवे के ढांचे को मजबूत करने के जो कदम इस रेलवे बजट में उठाये हैं, वे सराहनीय हैं एवं जनता की सुख-सुविधा में मददगार साबित होंगे। इस रेलवे बजट में भारतीय रेल गाड़ियों के पहियों की गति को 160 से 200 किलोमीटर प्रतिघंटा किये जाने का प्रयास किया है। इससे लोगों के यात्रा समय में बचत होगी। दूसरी बात है कि रेल व्यवस्था में आधुनिक तकनीकी एवं नेटवर्क से रेल गाड़ियों में रेल यात्रियों की यात्रा को सुखद एवं आरामदायक बनाने के प्रयास किये हैं।

इस रेलवे बजट में 58 रेल सेवाओं की व्यवस्था की है। साथ ही साथ, पुरानी कई दशकों से लंबित रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने हेतु सोचा गया। देश में लम्बी यात्रा वाली 5 नई जन साधारण रेल सेवा चलाई हैं। इससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों को लम्बी यात्रा करने में सुविधा होगी। जिन शहरों में रेलवे की भारी मांग थी, वहाँ पर 5 प्रीमियम रेल सेवाएं एवं 6 ए.ए.सी. एक्सप्रेस रेल सेवाएँ चलाई हैं, जो महत्वपूर्ण शहरों के लिए हैं, इससे रेलवे को आमदनी बढ़ेगी। जिन क्षेत्रों में रेलवे की काफी भीड़-भाड़ रहती है, वहाँ पर सरकार ने 27 नई एक्सप्रेस रेल सेवाएँ शुरू करने की घोषणा की है। इससे भीड़-भाड़ वाली रेल सेवाओं में यात्रा करने में आसानी एवं अत्यंत सुविधा होगी।

जहाँ पर सड़क यातायात के साधन कम हैं या व्यस्त हैं, वहाँ पर सरकार ने 8 पैसेंजर रेल सेवाएँ, 2 मेमू रेल सेवाएँ एवं 5 डेमू रेल सेवाएँ चलाई हैं, इससे स्थानीय लोगों को कार्यालय आने-जाने, स्कूल आने-जाने वाले विद्यार्थियों को एवं स्थानीय व्यापारियों को रेलवे यात्रा करने में काफी लाभ पहुँचेगा। इस बजट में 11 ट्रेनों का विस्तार किया गया है, इससे यात्रियों को अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँचने में जो दिक्कत आ रही है वे दूर होंगी एवं इससे रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

नई जगहों पर नई रेलवे लाईन बनाने हेतु 18 नये सर्वेक्षण किये जाने का ऐलान इस रेलवे बजट में है, इससे नई जगहों पर रेल सुविधा मिलने के अवसर वंचित लोगों को मिलेंगे। इसके लिए इस रेलवे बजट में रेलवे के दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण, तीसरी रेलवे लाईन बनाने एवं मीटर रेलवे लाईनों को ब्रॉडगैज रेलवे बनाने जैसे कार्य को किये जाने का प्रावधान है। इससे देश की रेलवे सेवाओं को आधुनिक बनाने का अवसर मिलेगा, इससे आने वाले दस सालों में रेलवे की तस्वीर तरक्की वाली बनेगी। तरक्की वाली रेल सेवाओं से निसन्देह रेलवे यात्रियों की यात्रा को सुविधाजनक एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेलवे बजट की मुख्य विशेषता है।

* Speech was laid on the table.

कई महानगरों में व्यापारिक कारणों एवं औद्योगिक कारणों से रेलवे की मांग बढ़ी है। सरकार ने इन महानगरों एवं व्यावसायिक केंद्रों को रेलवे से जोड़ने एवं उच्च गति वाली रेल सेवा चलाने का प्रस्ताव स्वागतयोग्य है।

कई वर्षों से रेलवे यात्रा के लिए टिकट करवाने एवं यात्रा करने में कई परेशानियों का सामना करना पड़ता था, परंतु वर्तमान रेल मंत्री जी ने इन परेशानियों को कम करने के लिए ई-टिकट में सुधार करने का प्रयास किये हैं, इससे प्रति मिनट 7,200 टिकट की जा सकती है और एक लाख 20 हजार लोग एक साथ इस व्यवस्था का उपयोग कर सकते हैं। इससे रेलवे टिकट करवाने के लिए जो लाईन लगती थी, उसमें कमी होगी।

इस रेलवे का ऑपरेटिंग अनुपात 94 प्रतिशत है, यानि रूपये में 94 प्रतिशत रेलवे परिचालन एवं रख-रखाव पर खर्च हो जाता है, बाकी 6 प्रतिशत में से पुल एवं पुलियों के निर्माण पर कुछ हिस्सा खर्च होकर केवल कुछ ही धनराशि रेलवे विकास पर खर्च होती है। इसके लिए रेल मंत्री जी ने विदेश से एवं निजी क्षेत्र एवं अन्य वैकल्पिक साधनों से धन प्राप्त करने के उपाय किये हैं, जिससे लंबित परियोजनाएँ जो लम्बे समय से चल रही हैं, उनको जल्द पूरा करने में सहायता मिलेगी। यह पहला बजट है, जिसमें रेल मंत्री जी ने रेलवे की वास्तविक तस्वीर को दर्शाया है और उसके सामने आ रही कठिनाईयों को दूर करने के उपाय इस रेलवे बजट में बताये हैं। इस रेलवे बजट में सकल यातायात प्राप्ति 1,39,558 करोड़ रूपये रहने का अनुमान है। 2014-15 वर्ष में रेल बजट में माल लदान 1101 मिट्रिक टन रहने का अनुमान, जो पिछले साल से 51 मिट्रिक टन अधिक है, इसके लिए मालगाड़ियों की व्यवस्था रेल मंत्री जी ने जो की है, उससे माल को समय पर पहुँचाने में सहायता मिलेगी। रेलवे के यात्री परिवहन में 2 प्रतिशत बढ़ने से उसमें 44,645 करोड़ रूपये होने का अनुमान है। इस रेलवे बजट में कुल प्राप्ति 1,64,374 करोड़ एवं कुल व्यय 1,49,176 करोड़ है। इसमें जो आय होगी उससे रेलवे का रख-रखाव एवं अन्य छोटे निर्माण होते हैं। देश की 359 परियोजनाओं को पूरा करने हेतु विदेशी एवं निजी निवेश से जो अलग से धन की व्यवस्था की है, उसके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

इस वर्तमान सरकार ने जो रेलवे बजट पेश किया है, उसमें अच्छी तरह से प्रशासनिक सोच वाला पारदर्शी बजट है, जिसने रेलवे की वर्तमान स्थिति का सही आकलन किया है, जबकि इस सरकार के पास

एक महीने का समय था और यह रेलवे को विकास की ओर आधुनिक तकनीक से लैस करने वाला बजट है। इससे भारतीय रेलवे को विश्व की श्रेष्ठ रेलवे की श्रेणी में लाया जा सकेगा।

कई सालों से रेलवे में जो खाना परोसा जाता है, वह काफी घटिया किस्म का है, इसकी शिकायत लोगों से लेकर सांसद महोदय करते आये हैं, परंतु रेलवे प्रशासन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। ठेकेदार ठेका लेकर अपनी मनमानी करते हैं और खान-पान में किसी प्रकार की कोई मॉनिटरिंग नहीं होती थी। परंतु इस सरकार ने रेलवे क्षेत्रों में ब्रांड वाले फूड और बढ़िया क्वालिटी का फूड आपूर्ति का वायदा किया, इससे रेलवे में यात्रा करने में किसी प्रकार की बीमारी का आभास नहीं होगा।

मैं बिहार के शिवहर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ, जो भारत-नेपाल सीमा पर है। मैं अपने क्षेत्र की समस्या से सरकार को अवगत कराना चाहती हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र के घोडासहन का आमान परिवर्तन हो चुका है एवं इस रेलवे स्टेशन पर प्रतिदिन एक लाख से अधिक का राजस्व भी मिल रहा है। इस संबंध में सरकार से अनुरोध करना चाहूंगी कि घोडासहन पर से गुजरने वाली हैदराबाद एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस, सद्भावना एक्सप्रेस एवं मिथिलांचल एक्सप्रेस रेल सेवाओं का ठहराव घोडासहन पर किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्रांतर्गत बापूधाम मोतीहारी रेलवे स्टेशन से वाया शिवहर होते हुए सीतामढ़ी के बीच 76 किलोमीटर रेलवे लाईन निर्माण पर 872 करोड़ की लागत आयेगी। इसका डी.पी.आर. पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर द्वारा बनाया गया था, परंतु इस पर आगे कोई कार्यवाही नहीं हो पायी है। यह रेलवे लाईन कई दृष्टियों से महत्वपूर्ण है एवं अन्य तीन जिलों को जोड़ती है। यह क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा एवं नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्र है। यह रेलवे लाईन हाजीपुर जोन के अंतर्गत है। मैं सरकार से अनुरोध करना चाहूंगी कि इस रेलवे लाईन का कार्य शुरू किया जाये।

मेरे क्षेत्रांतर्गत पूर्व-मध्य रेलवे समस्तीपुर मंडल के अधीन सीतामढ़ी रक्सौल रेल खंड पर आमान परिवर्तन का कार्य हो चुका है। आमान परिवर्तन से पूर्व में छः जोड़ी गाड़ी का परिचालन होता था। अमान परिवर्तन होने से तीन जोड़ी वाली रेल सेवा चल रही है और उसका समय भी स्थानीय लोगों के अनुकूल नहीं है। आपसे अनुरोध है कि सुबह 8.30 बजे पूर्वाह्न घोडासहन से सीतामढ़ी जाने हेतु सीतामढ़ी मुख्यालय से घोडासहन की तरफ 5 बजे अपराह्न एक सवारी गाड़ी का परिचालन जनहित में अति आवश्यक है, जिससे इस खंड के घोडासहन-बैरगनिया-ढेंग-रीगा के व्यापारियों, सरकारी कर्मचारियों, छात्र-छात्राओं, कोर्ट कचहरी आने-जाने वाले काफी लोगों को लाभ मिलेगा तथा इससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

मैं इस रेल बजट का स्वागत करती हूँ।

***DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR):** I belong to Nandurbar (Maharashtra) Parliamentary Constituency. Maharashtra is a state where first train on the Indian sub-continent steamed off from Mumbai to Thane on April 16, 1853 in Central Railway. So, Maharashtra should be given special emphasis. The Hon'ble Minister has tried to accommodate many works in the Railway Budget and I appreciate his efforts.

I want to mention some of the important matters related to my Parliamentary Constituency for inclusion in Railway Budget.

A new line from Manmad to Indore, it is a cherished dream of the people of the state of Maharashtra and Madhya Pradesh. On completion of this project, the distance between Mumbai and Indore will be reduced by 250 kms, between Pune & Indore by 320 kms and between Jammu Tawi & Kanyakumari by 680 kms. This will be the 3rd alternate route between Mumbai and Delhi via Manmad-Dhule-Mhow-Indore-Guna-Gwalior. This route will be shorter by 136 kms than the existing route of Mumbai-Delhi via BPL. It is also pertinent to mention here that the existing route via BPL of Central Railway as well via Kota of Western Railway are over saturated and the line capacity of these routes are utilized by more than 130%. Several developmental activities are proposed to be undertaken in the zone of influence of this line i.e. Delhi-Mumbai Industrial Corridor and setting up of Mega Thermal Power Station at Dondaiche with a capacity of 3300 MW. This line is, therefore, highly beneficial for successful implementation of these projects. It is also beneficial to the Special Economic Zone at Pithampur in Madhya Pradesh and infrastructural development around Indore.

Nandurbar Railway Station may kindly be included in the list of Model Railway Station for modernization.

The work of doubling of Tracks at Nandurbar area is going at a very slow pace. It should be completed at the earliest so that number of Goods train and Passengers trains can be increased.

* Speech was laid on the Table.

Survey of Nardhana-Dhule route has already been done. The work should be started at the earliest.

VIP Quotas for Nandurbar Station should be increased in all the trains stopping at this station.

Commercial stoppages for the train NOs. 16734/16733 and 12744/12743.

There is no direct train for Mumbai and Pune. So, a new train like intercity should be started for Mumbai and Pune. So, a new train like intercity should be started for Nandurbar-Vasai-Pune route.

Additional one coach of Sleeper class and one coach of AC 3 Tier in Train No. 59013/59014 and 59077/59078 should be attached.

Train No. 12943/12944 and Train 19051/19052 may kindly be extended upto Banra. MEMU Train between Nandurbar-Udhana-Jalgaon. New Trains between Ahmedabad- Nashik/ Valsad-Nagpur/Ahmedabad-Vishakhapatnam / Rameshwaram via Nandurbar.

New Train between Ajmer-Pune/Ahmedabad-Pune via Nandurbar. New Train between Nandurbar-Mumbai via Neol-Bhestan.

Sulabh Shauchalaya at Nandurbar Railway station. Gorakhpur-Bandra train has been started as Holiday Special but the services has been closed now. It should be started again.

Stoppage of Ahmedabad – Puri Express at Nandurbar.

The services of ST-AMI to be done daily, till date it is thrice a week. There is no train from ST between 1130 Hrs to 1530 Hrs for NDB, AN, JL, BSL etc. So, one train should be started between this time.

Additional one coach of Sleeper class and one coach of AC 3 Tier in Train No. 59075/59076 have to be attached. VIP Waiting Room is needed at NDB station. One FOB should be constructed at NDB Station toward ST side.

CC Apron should be laid at Platform No. 1 & 2 at NDB Station. Full Rake facility should be started in place of half rake facility available for NDB goods shed.

ATM should be installed at Platform No. 1 NDB Station. RO water system should be installed at NDB Station. The catering facility should be improved at NDB Station.

Lifting barrier facility for LC-88 (Engg) should be provided. One FOB should be constructed at CPD Station.

***श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) :** मैंने अपने 11 साल के संसदीय जीवन में न तो इतना निराशाजनक बजट देखा है और न ही वर्तमान मंत्री जितना असहाय रेलमंत्री। इनकी मजबूरी इसी बात से जाहिर होती है कि वह इस रेल बजट में खुद के गृह राज्य कर्नाटक को किसी भी तरह का संतोषजनक लाभ पहुँचाने में नाकामयाब रहे हैं। जाहिर है मंत्री जी का कार्य बजट को संसद में पढ़कर सुनाने तक सीमित था। देश की जनता को इस सरकार से उम्मीद थी कि वे अपने एजेण्डा जिसमें रेलवे की कार्य क्षमता को सुधारने व भ्रष्टाचार जैसी मुख्य समस्या पर अपने बजट को केन्द्रित करेंगे। लेकिन बजट इन विषयों पर चुप्पी साधे हुए है।

वर्तमान सरकार द्वारा पेश किया गया रेल बजट न सिर्फ निराशाजनक है, क्योंकि इसमें दूरदर्शिता का अभाव है, बल्कि इसमें लम्बित पड़ी परियोजनाओं को पूरा करने का रोड मैप भी गायब है। इस बजट में नाउम्मीदी का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि बजट के आने के बाद तुरंत शेयर बाज़ार में सेंसेक्स 518 अंक और निफ्टी 164 अंक गिर जाता है। गौरतलब है कि सेंसेक्स और निफ्टी में यह गत 10 महीनों की यह सबसे बड़ी गिरावट है।

बजट से जिस तरह की आशा थी यह उस ढाँचे में फिट नहीं बैठता। न सिर्फ इस बजट में आम आदमी की जरूरतों को नजरअंदाज किया गया है, बल्कि देश भर में रेल नेटवर्क की सुरक्षा और रख-रखाव के सुधार पर इस बजट में कुछ भी ठोस नहीं है। उदाहरणस्वरूप एक्स-रे सिस्टम को ट्रैक पर लगाना, जिससे इस बात का पता लग सके कि ट्रैक्स को कोई नुकसान तो नहीं हुआ है। इसके अलावा देश भर में सिग्नल सिस्टम को दुरुस्त करने का भी इस बजट में कुछ नहीं है। हाँ जिक्र है तो बुलेट ट्रेन का जिसकी अकेली की कीमत 60 हजार करोड़ रुपये है। सवाल यह है कि दिवालिया भारतीय रेल ऐसी परियोजनाओं के लिए पैसा कहाँ से लायेगी? रो-धोकर कहीं से पैसे का जुगाड़ कर भी लिया तो रेल मंत्री यह क्यों भूल जाते हैं कि दुनिया की कोई भी बुलेट ट्रेन फायदे का सौदा नहीं है। चीन ने 500 अरब डॉलर खर्च करके इस परियोजना को अपनाया, परंतु वह आज भी घाटे का सौदा है।

आज की तारीख में भारतीय रेल का ऑपरेटिंग अनुपात 94 प्रतिशत है यानि 100 रुपये में से सारे खर्च निकालकर रेलवे को सिर्फ 6 रुपये बचते हैं। अब सवाल यह है कि इस 6 रुपये का इस्तेमाल रेलवे यात्रियों को सुविधायें मुहैया कराने में, या उन्हें सुरक्षा मुहैया कराने में या रेलवे के आधुनिकीकरण में खर्च करके या बुलेट ट्रेन चलाने में जिसके लिए 5 साल बाद 75 हजार करोड़ रुपये की जरूरत है।

चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ही रेलवे को 50 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता अगले 10 साल में पड़ेगी। इसके अलावा रेलवे का 9 लाख करोड़ रुपये नेटवर्क सुधारने के लिए चाहिये।

* Speech was laid on the table.

इसी के चलते सवाल उठता है कि रेलवे इतनी पूँजी कहाँ से जुटाएगा। रेलवे, प्रत्यक्ष विदेशी निवेश के नाम पर विदेशी कम्पनियों को पूरा भारतीय रेल बेचना चाहते हैं। अगर नहीं, तो क्या पूँजी के लिए फिर से रेल के किराये में इजाफा किया जायेगा?

सरकार को यह भी स्पष्ट करना होगा कि वह किस क्षेत्र में एफ.डी.आई. लाना चाहती है। रेलवे में कई संवेदनशील क्षेत्र हैं। सरकार को इस विषय में व्यापक विचार-विमर्श के बाद ही रेलवे में एफ.डी.आई. की शुरुआत करनी चाहिये, नहीं तो ट्रेनों के ट्रैक और प्लेटफॉर्म पर विदेशी कम्पनियों का स्वामित्व होगा और जिनका लक्ष्य सिर्फ और सिर्फ मुनाफा कमाना होगा।

मा. रेल मंत्री ने धन कमाने के लिए पी.पी.पी. मॉडल पर जोर दिया है, परंतु वह यह भूल जाते हैं कि इसके तहत योजनायें अच्छी नहीं हुई तो निवेशक नहीं आयेंगे। रेलवे की परियोजनायें लम्बे समय तक चलती हैं और इसमें काफी रकम खर्च होती है, जबकि निजी क्षेत्र 5-10 साल में निवेश का फायदा चाहता है।

वाई-फाई इंटरनेट और डिस्पोजेबल बेड रोल से कहीं ज्यादा जरूरत है कि रेलवे को ऐसे आधुनिक संकेतकों से जोड़ा जाये, जिससे सदियों में कोहरे की वजह से जिन रेलगाड़ियों को घंटों देशी से चलने की लाचारी झेलनी पड़ती है और तमाम रेलगाड़ियाँ स्थगित कर दी जाती हैं, वह समस्या खत्म हो। इस कारण पिछले 3 साल में रेलवे को 1000 करोड़ का घाटा हुआ है।

पिछले 30 साल में रेलवे ने 157883 करोड़ रुपये की योजनायें घोषित की हैं, पर इन परियोजनाओं में अब तक आधी भी पूरी नहीं हो पायी हैं। वर्तमान में इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 182000 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी।

गुना-इटावा रेल लाइन की आधारशिला तत्कालीन रेलमंत्री स्व. श्री माधवराव सिंधिया ने 30 साल पहले 1984 में रखी थी, जो आज तक पूरी नहीं हो पायी है। मैदानी क्षेत्र में कोई चुनौतीपूर्ण कार्य भी नहीं है, परंतु क्षेत्रीय और राजनीतिक महत्त्वकांक्षाएँ आड़े आ जाती हैं।

इटावा-मैनपुरी रेल लाइन की घोषणा 1996 में तत्कालीन रेलमंत्री श्री रामविलास पासवान ने की थी। देश के महामहिम राष्ट्रपति श्री ए.पी.जे. अब्दुल कलाम ने जब इसका शिलान्यास तत्कालीन रेलमंत्री श्री नीतीश कुमार के साथ किया था तो नीतीश जी ने यह घोषणा की थी कि इस परियोजना का उद्घाटन भी कलाम साहब ही करेंगे, परंतु अभी तक यह परियोजना पूरी नहीं हो पायी है। अफसोस इस बजट में भी इस परियोजना को पूर्ण करने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया।

यही नहीं, बदायूँ-बरेली-कासगंज आमान परिवर्तन 1996 में घोषणा के बावजूद अब तक पूरा नहीं हुआ है। ऐसे ही तत्कालीन रेलमंत्री श्री लालू यादव जी ने मैनपुरी-बदायूँ-सहसवान-बबराला-गजरौला रेल लाइन के बारे में कहा था, लेकिन इस लाइन में भी कोई प्रगति नहीं हुई है।

इसक अलावा देश में जहाँ बेरोज़गारी से युवा परेशान हैं, लगभग 2.5 लाख पद रेलवे में खाली पड़े हैं, जिनमें 1.6 लाख पद रेलवे सुरक्षा के साथ सीधे सम्बन्धित हैं। इन खाली पदों को भरने के लिए बजट में कोई प्रावधान नज़र नहीं आता।

मा. रेलमंत्री द्वारा रेलवे बोर्ड को पुनर्गठित करने की घोषणा भी सवालों के घेरे में है। रेलवे बोर्ड सरकार का वह निगम है, जो किसी प्रशासनिक अधिकारी द्वारा नहीं, बल्कि प्रोफेशनल व्यक्तियों द्वारा नियंत्रित होता है। कहीं पुनर्गठन के नाम पर सरकार रेलवे बोर्ड की स्वतंत्रता को कम करने की साजिश तो नहीं रच रही है।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे द्वारा उठाये गये मुद्दों पर रेल मंत्री गौर करेंगे और इनका निवारण करने की कोशिश करेंगे।

श्री राम चन्द्र पासवान (समस्तीपुर): माननीय सभापति जी, आपने रेल बजट पर चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं।

सभापति महोदय, हम माननीय रेल मंत्री जी को इस ऐतिहासिक रेल बजट वर्ष 2014-15 के लिए हार्दिक बधाई और शुभकामना देते हैं कि इस विशेष परिस्थिति में आप ने सीमित संसाधनों के बीच संतुलन बिठाने का सराहनीय प्रयास तो किया ही है, साथ ही भविष्य के लिए देश को एक रोड मैप भी उपलब्ध करा दिया है। आप के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट निश्चित ही देश को विकास की राह पर ले जाने वाला है। मेरा विश्वास है कि रेल के क्षेत्र में भारत सफलता के नए कीर्तिमान स्थापित करेगा। वर्ष 2014-15 के रेल बजट में बिहार राज्य की अन्य रेल परियोजनाओं के साथ विभिन्न रेल लाइनों के निर्माण हेतु प्रावधान किए गए हैं।

महोदय, हमारी पार्टी के माननीय राम विलास पासवान वर्ष 1996 में जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने बिहार की कुछ महत्वपूर्ण योजनाओं की स्वीकृति दी थी। उस समय उस पर काम भी हो रहा था। जैसे हमारे बिहार की बहुत पुरानी लंबित योजना है जो सकरी-हसनपुर की रेल लाइन के निर्माण को पूरा करने की है। इसे पूरा करने के लिए 120 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस कार्य हेतु माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी ने दस करोड़ रुपये आवंटित किया है। यह राशि बहुत ही कम है। यह निर्माण कार्य काफी समय से लंबित है। जब वर्ष 1996 में राम विलास पासवान जी रेल मंत्री बने थे तो उस समय इस योजना को तीव्र गति से बढ़ाया गया था।

दूसरा, मुंगेर में गंगा नदी पर रेल सह रोड पुल के निर्माण कार्य हेतु 500 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी जबकि इस कार्य हेतु 150 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। यह राशि बहुत ही कम है। यह निर्माण कार्य काफी समय से लंबित है।

पटना-हाजीपुर के बीच संपर्क लाइनों के साथ गंगा रेल सह सड़क पुल के निर्माण को पूरा करने के लिए 640 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस कार्य हेतु अभी मात्र 180 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। यह बहुत ही कम है।

इसी तरह से, खगड़िया-कुशेश्वर स्थान रेल लाइन के निर्माण का है। इस में तीस करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि बीस करोड़ रुपया आवंटित किया गया है और कार्य भी बहुत धीमी गति से चल रहा है। महोदय, यह हमारी लोक सभा कंस्टीट्यून्सी में भी है।

हाजीपुर-सुगौली, वैशाली रेल लाइन का निर्माण कार्य पूरा करने के लिए 125 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र 25 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं।

इसी तरह से और भी निर्माण कार्य हैं। जैसे दरभंगा-कुशेश्वर स्थान के निर्माण के लिए 185 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। इस कार्य हेतु मात्र दस लाख रुपये आवंटित किए गए हैं। हमारा कहना है कि ये दस लाख रुपये इस कार्य के लिए कोई मायने नहीं रखता है। आज की तारीख में दस लाख रुपये में कुछ भी नहीं हो सकता है।

सीतामढ़ी-जयनगर-निर्मली बरास्ता सुसंद के निर्माण कार्य के लिए 560 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपये दिए गए हैं। यह राशि बिल्कुल नगण्य है।

मुज़फ्फरपुर-कटरा-ओरल-जनकपुर रोड रेल लाइन निर्माण हेतु 225 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपये दिए गए हैं।

आरा-भभुआ रोड रेल लाइन निर्माण कार्य हेतु दस लाख रुपये दिए गए हैं। जबकि लगभग 490 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

कुरसेला-बिहारीगंज रेल लाइन निर्माण कार्य हेतु 190 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपये दिए गए हैं।

ये सारी की सारी योजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं।

मुज़फ्फरपुर-दरभंगा रेलवे लाइन के निर्माण कार्य हेतु 275 करोड़ रुपये दिये गये हैं। यह जो योजना है, यह खास करके बिहार के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण योजना है। बिहार रेल परियोजनाओं के क्षेत्र में अत्यन्त पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और कई क्षेत्र तो केवल रेल मार्ग से ही जुड़े हुए हैं। रेल सुविधाओं के अभाव में बिहार के इन क्षेत्रों की जनता को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है।

उक्त रेलवे लाइनों के निर्माण हेतु पूर्ववर्ती सरकार द्वारा भी घोषणाएं होती रहीं, किन्तु निर्माण कार्य पूरा नहीं कराया गया, इसके परिणामस्वरूप निर्माण की लागत बढ़ते रहने से कार्य में और विलम्ब हो गया।

माननीय सभापति : आपका समय हो गया है।

श्री राम चन्द्र पासवान : हो नहीं गया है, अभी दो मिनट और चाहिए।

माननीय सभापति: नहीं हो गया है, यहां टाइम लिखा हुआ है।

श्री राम चन्द्र पासवान : बिहार की जनता ने पूरे मन से इस सरकार में विश्वास जताया है। उनकी अपेक्षा को पूरा करना तथा उनको हो रही परेशानियों को दूर करना भी हम सभी का कर्तव्य है। उक्त रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए जो धनराशि जारी की गई है, वह बहुत कम है। इस कारण इन रेल परियोजनाओं के समय पर पूरा होने में विलम्ब होगा, अतः मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि बिहार की उक्त सभी रेल परियोजनाओं को आवश्यकता के अनुसार पूर्ण करने के लिए आबंटित की गई धनराशि को

बढ़ाया जाये, जिससे निर्माण कार्य समय पर पूरा हो सके तथा क्षेत्र की जनता को हो रही परेशानी को दूर किया जा सके। आपके इस सहयोग से जहां बिहार की उक्त प्रस्तावित रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य समय पर पूरा हो सकेगा, वहीं जनता भी आपके इस सहयोग के लिए सदैव आभारी रहेगी।

माननीय सभापति: पासवान जी, आप कृपया कन्क्लूड करिये।

श्री राम चन्द्र पासवान : आजादी के 60 साल बाद भी यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि बिहार नेपाल सीमा से सटे निर्मली, खगड़िया वाया कुशेशरस्थान तक 120 किलोमीटर तक लम्बा कोसी पश्चिमी तटबन्ध का ऊंचा बांध बना हुआ है और इस तटबन्ध पर नई रेलवे लाइन बिछाई जा सकती है। इस बांध का यह बहुत ऊंचा बांध है और काफी पुराने समय से है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति: आपका टाइम हो गया, कृपया अब कन्क्लूड करिये।

श्री राम चन्द्र पासवान : एक मिनट।

माननीय सभापति: एक मिनट-एक मिनट करके आपको तीन मिनट हो गये। प्लीज़ कन्क्लूड।

श्री राम चन्द्र पासवान : तब तो खड़े होने का कोई फायदा नहीं है, हम लिख कर ही दे देते हैं।

माननीय सभापति: आप लिख कर दे सकते थे, लेकिन अभी आपने भाषण चालू कर दिया है।

श्री राम चन्द्र पासवान : हमने पार्टी की तरफ से चालू किया है तो कम से कम पांच मिनट तो मिलने चाहिए।

माननीय सभापति: नहीं, अभी दस मिनट हो गये।

श्री राम चन्द्र पासवान : उक्त रेलवे लाइन के लिए रेल मंत्रालय की ओर से, पूर्ववर्ती अटल बिहारी वाजपेयी सरकार द्वारा सर्वेक्षण भी कराया गया था, जिसमें कुशेशरस्थान-सहरसा है और उसके बाद सुंगौली से समस्तीपुर है, कर्पूरीग्राम स्टेशन से खुदीराम बोस पूसा स्टेशन के बीच में नीरपुर हॉल्ट बनवाने का काम कराया जाये।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी को और वर्तमान सरकार में अभी नरेन्द्र मोदी जी हैं, उनको धन्यवाद देता हूँ कि यह जो रेल बजट है, मैं इस रेल बजट के समर्थन में भी खड़ा हुआ हूँ और साथ ही साथ ये जो मेरी कुछ मांगें हैं, इन मांगों को भी मैं पूरा करने की मांग करता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

***SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE):** As we all know Indian Railway is one of the largest in the World spreading over 65000 KM for carrying 23 Million Passengers from about 7500 stations and 2.7 Million Tons of Freight per day.

Post-independence Indian Railways has undergone many changes both in terms of physical as well as economic fronts. However, there has been lot of work left unfinished/not taken up in many parts of our Country including Odisha where at least seven districts are yet to come in Railway map. There has been a lot of Railway Projects announced in the past but not taken up and Odisha has been mostly neglected by Railway almost in a systemic way. I have a strong hope that the trend will be reversed in the tenure of this present government.

Safety and infrastructural measures has been one of the most important composites of proliferation of Indian Railway besides new routes, new trains etc. and it is heartening to note the increased passenger amenities, more safety measures, completion of running projects and increased fiscal measures have been the focus of this Railway Budget.

More particularly higher allocation for safety measures like advance technology of Rail flaw detection to check causes of accidents, road over/under bridges, manning of unmanned level crossing, dedicated women constables for ladies compartment is a welcome step.

However, the share of Odisha, that it duly deserves, has again been overlooked, as it appears, from the budget documents. Expenditure allocation of only 2.47% for East Coast Railways (1617 cr) is much less than the actual requirement of over 3000 cr.

Facility, Safety and minimum passenger amenity infrastructure being the basic requirement of people, I had submitted a Charter of Demand containing

* Speech was laid on the Table.

more than 80 such measures for consideration and implementation in my Constituency including a Railway corridor connecting Digha-Chandaneswar-Baliapal-Basta-Rupsa-Bangriposi-Baripada-Tatanagar.

The above corridor will have significant benefit not only to the people of the area, but also will generate several thousand Crores of revenue per annum, making a socio-economic viable project.

Out of these, mostly one proposal has been incorporated, as appears from the Budget document, i.e. extension of a MEMU till Jaleswar.

I lay down here with the few of measures required at various locations of my Constituency and request Hon'ble Minister to consider favourably for taking action in this regard.

Railway corridor connecting Digha-Chandaneswar-Baliapal-Basta-Rupsa-Bangriposi-Baripada-Tatanagar; Running of Kharagpur-Khurda Road Fast Passenger everyday of the week and via Cuttack instead of Naraj; Every day running of Kharagpur-Balasore Memu Train; Introduction of new Passenger train from Kharagpur/Jaleswar to Cuttack; Introduction of new Passenger train from Kharagpur to Bhadrak which will be started by 11 AM from KGP and departure from Bhadrak by 1 PM; Construction of a new Platform i.e. No. 4; Development of Ladies waiting room with proper security and separate waiting room For Upper classpassengers and Balasore, Mayurbhanj district Railway areas under East Coast Railway instead of S.E. Railway;

Underground passing through the Pashimbad line (Level crossing); Construction of Rail Overbridge at Nayabazar, Jaleswar; Digha-Rupsa Railway Line via Baliapal to connect World Class Talsari and Dogra sea beach; Operation of Dormitory; Development of Platforms (Including-shed, Water & Lights); Computer Reservation counter be kept open daily without weekly off from 8 A.M. to 8 P.M.; Enquiry counter be kept open round the clock; Loading facility be allowed by providing 5 minutes stoppage of 12819/12815/12876 Delhi bound

superfast trains; One new MEMU train be introduced in between 12 P.M. to 3 P.M. from KGP to Balasore; GRP out post be commissioned at platform No. 1 and Railway Enquiry kiosk be installed at Jaleswar Railway Station.

Stoppages of Amarabati-Superfast Express (Howrah to Vasco); Stoppage of 12863/12864 Howrah-Yaswantpur Express; Stoppage of 12703/12704 Howrah Securanderabad-Falu Kanama Express, 22603 Kgp-Villupuram Express; 12254 Bhagalpur Yaswantpur Anga Express and Haldia Chennai Express at Jaleswar should be provided.

Water supply Facility; Length of the platform should be increased and Urinal (Pay & use) for both Ladies & gents at Rajghat Station should be provided.

A waiting Hall should be made; Height of Platform to be increased; Long shed of the Platform; Drinking water facilities should be made available; Provide light in the Platform; Connecting Road to station should be developed and Provision of Cycle stand should be made at Laxmannath Road Station.

A stoppage of Jagannath Express at Laxmannath Road Station should be given.

Height of Platform to be increased; Reservation facilities should be started and Lighting in the Platform should be provided at Amarda Road Station.

Renovation of Balasore Railway Station as a Model Station in India; Stoppage of BBSR-New Delhi; Durlanta Express at Balasore; Bangeriposhi-BBSR Express & KGP-Khurda Road Passenger to be continued in all week days; BBSR-Mumbai Konark Express should be extended up to Balasore; One exclusive reservation counters for Women, Senior citizen & physically Handicapped; Berhampur-Bhadrak passenger should be extended up to Jaleswar; Balasore-Kharagpur passenger should be extended up to Howrah; Bangiriposhi-Rupsa passenger should be extended up to Balasore; Stoppage of NJP-CEN (New Jalpaiguri –Chennai Express), HLZ-CEN Express and HOW-SSPN Express at Balasore should be given. Extra coaches exclusively for Odisha to be provided in

How-Puri Dhauli Express including one AC coach and the Railway line construction between Jaleswar – Digha should be speeded up.

Train No. 78012 & 78016 Baripada – Balasore Passenger should be extended up to Nilagiri; Construction of New Platform with all facilities; Construction of foot over bridge Pfno-3 of NGRD rly station; Constructikon of black top road on east & western side of NGRD Railway station; Facility of drinking water and light system and Construction of passenger shed at Nilgiri Railway Station.

Renovation of Basta Railway Station; Construction of a new Platform i.e. No. 4; Development of Ladies waiting room with proper security and separate waiting room for UPPER class passengers and Immediate steps regarding construction of proposed Road Over Bridge near South Cabin connecting Basta Market to Block Headquarter which was surveyed.

Stoppage of Bhubaneswar-New Delhi Odisha Sampark Kranti Express; Bhubaneswar-Howrah Jana Satabdi Express and Puri-New Delhi Neelachal Express should be given at Basta.

Construction of booking counter in west side of platform-4; Construction of foot over bridge on platform 2 & 4 should be done and Stoppage of Dhauli Express or Janasatabdi Express should be provided at Rupsa Railway Station.

Renovation of platform no. 1 & 2 in Khantapada railway station; Goods platform to be extended; Construction of waiting room with toilet facilities; Renovation of foot over bridge; Palasa-Bhadrak passenger should be extended up to Rupsa and Stoppage of Bangeriposhi-Bhubaneswar superfast express & East Coast express should be provided at Khantapada.

High level platforms at Haldipada Railway Station; Construction of passenger shed & light facilities; Appointment of one ticket booking clerk and Provision for booking of goods and fishes from Haldipada railway station should be made.

Nuagan station should be made a full-fledged station with all facilities; Extension of platform should be done and a foot over bridge should be constructed.

Betnati Railway Station should be a full-fledged one with all modern facilities; Construction of crossing line or 2nd line at Betnati Station; One Computerized Reservation counter should be opened at Betnati and Bangiriposhi-BBSR Express should be extended up to Puri.

*SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Indian Railways is at crossroads. In his maiden budget, Railway Minister D.V. Sadananda Gowda has done well to emphasize passengers amenities, an area that received limited attention from his predecessors. However, the real challenge is seen in the budget's fine print. The minister's initial comments, though obviously political, set the tone by pointing out the railway's social service obligations have risen from 9.4% of gross traffic receipts in Financial year 2001 to 16.6% in financial year 2011, and in financial year 2013, these cost Rs.20,000 crore as compared to the plan outlay of Rs.35,241 crore, i.e. subsidies at up over one-third of possible capital expenditure. In other words, Railway Minister spoke of losses rising from 10 paise per passenger km in FY15, he will be left with a surplus of just Rs.602 crore which was Rs.11,754 crore as late as FY08.

In 2009. Kumari Mamata Banerjee's vision document had envisaged an investment of Rs.14 lakh crore over the next decade. I am not referring to Rs.9 lakh crore that the Prime Minister's diamond quadrilateral is to cost. Given the cost, it would be a good idea to relook the economics carefully. You have announced the idea of a bullet train corridor also. With railways left with little funds – the appropriation to the development fund has collapsed from Rs.2675 crore in FY14 to a mere Rs.300 crore in FY15.

Rail Minister has added 58 new trains to an already unwieldy list. Lax Management has over the years left railways with unfinished projects that require close to Rs.2 trillion. To this add Rs.60,000 crore bullet train and another salary revision to January 2016. However, Minister has

* Speech was laid on the Table.

promised a lot more PPP including for the first time, in the actual Railway operations. There is, as yet, no clarity on what projects are to be offered and on what terms. That will determine whether there are any takers. While inaugurating the Katra rail Link in Jammu & Kashmir, before Prime Minister Rail Minister talked of developing at least 10 major stations in metros along the lines of India's new airports through PPP. This is heartening, though, timelines would have been welcome. Several of Mr. Gowda's predecessors have spoken of PPP but there has been little action on this front. The railway bureaucracy has successfully stalled PPP efforts for years. Therefore, before rejoicing to this idea one should wait till definitely PPP projects are announced and awarded. Already the railway's high operating ratio of 92.5% budgeted for 2014-15 would constrain internal resource mobilization. In 2013-14, the Government had announced that the railways would raise Rs.2000 crore through PPP to develop stations, but not a single rupee could be raised. The government did attract private investment worth Rs.2000 crore last fiscal in port and coal mines connectivity through the PPP mode, even though it still missed the target of Rs.6000 crore for the year. The railways has met with limited success in attracting private investors to partner in its development. The main reason for the failure of the policy has been a disconnect between the railway's expectations from the PPP model and the private sector's focus on profit. You cannot pass on loss making projects to the private sector and expect they will be turned around and turn profitable.

Freight trains chugging at an average speed of 25 kms per hour drag down the economy. Unless freight trains can pick up speed, India will be shackled when dealing with competing economies. It is curious to note that despite raising freight rates by 6.5 per cent a few weeks earlier, the railway ministry has not revised its estimate for goods earnings at Rs. 1,05,770 crore for 2014-15, the same as in the interim budget presented this February. The railways run 7421 freight trains carrying about 3 mt every day. The Minister has said India has achieved the distinction of entering the select club of railways of China, Russia and USA in

carrying more than one billion tones, annually, of freight. But not the rates are to be linked to revisions in fuel prices. This is not acceptable as it will impact the cost of goods in the manufacturing sector.

An interesting reaction has emanated from Andhra Pradesh. Andhra leaders have said that there is no mention of setting up of Visakhapatnam railway zone in the budget. Yet one is aware that the South Central Railway, encompassing Telengana and Andhra Pradesh has got a fair share of new trains and projects in this budget. Other than two of the nine identified routes for high-speed trains both the States have got 29 railway projects whose estimated cost is Rs.20,680 crore. In comparison Odisha has got only Rs.1420 crores. Our Chief Minister had met the Railway Minister and had submitted a Memorandum stating that Indian Railways is earning around Rs.14000 crores annually from Odisha and therefore atleast 50% of that earning be invested here to improve the railway facility in the State. For this FY-14-15, we had asked for Rs.3510 crore and have got around 45% of it i.e. Rs.1420 crore.

Coming back to creation of Visakhapatnam Zone demand, I have to make it very clear that East Coast Zone was carved out of South-Eastern Railway in 1996 having three specific Divisions in it, namely Khurdha Road, Wattair (Visakhapatnam) and Sambalpur, the demand Odisha had made for a long time. Repeatedly, we have been demanding to carve out another Division in Jharsuguda which falls under Bilaspur Zone. I would like to make it clear that out of 1106 route km of Visakhapatnam Division 521 km i.e. 47% is in Andhra Pradesh, whereas 417 Km i.e. 37% is in Odisha's backward districts of Koraput, Rajagada. 80% of traffic of Visakhapatnam division passes through rail line over Odisha and 46% of East Coast Railway earning comes from Wattair (Visakhapatnam) division. It would be operationally not feasible to separate Visakhapatnam from East Coast Railway.

Further I would say that out of 2432 km Rail route of Odisha, 670 km. which is 28% tract covering areas like Jharsuguda, Rourkela, Balasore are under

South East Railway, Kolkata. Therefore, these area including Koraput, Rayagada should be under East Coast Railways by creating new Divisions at Rourkela/Jharsuguda and another at Rayagada.

There is also a need to form another Division at Jajpur Road taking Balasore, Keonjhar rail track of SE Railways into consideration.

Though the Railway Minister had said in this Budget speech that a Committee is being formed to look into the issues concerning Telengana and Andhra Pradesh, our apprehension is the demand to secede Wattair Division from East Coast is on the cards. This should not happen. One should not please Peter by making Tom poor. That should not be the approach of Union Government.

Given the backdrop, Railway Minister's speech ended on a curious note. Just 1 of 99 new line projects announced in the last 10 years, have been completed. He said 359 of 676 projects announced over 3 decades still need to be completed and will cost more than the original 676 were to cost. Yet the Minister went and announced 58 new trains on which he had earlier said that the losses steadily rising. Projects in Odisha, such as Khurdha Road-Bolangir, Haridaspur-Paradeep, doubling of Delang-Puri line need immediate attention. There is an urgent need to develop Naraj-Marthapur Railway Station as a Model Station at the earliest to cater to the growing passengers to Cuttack. An e-ticketing Rail Centre need to be opened in Athagarh Town of Cuttack also.

One should bear in mind that the money that is allocated in Budget proposal, most of the time is not fully expended and East Coast Railway is a glaring example of it. I hope this year, the money that is allotted for Odisha is spent fully.

***श्री राहुल कस्वां (चुरु) :** भारतीय रेल दयनीय स्थिति में गुजर रही है, जो भारी वित्तीय संकट से जूझ रही है, और इसे तत्काल ठीक किए जाने की जरूरत है। रेल बजट 2014-15 बेहतर भविष्य के लिए तैयार किया गया बजट है। यह बजट रेल को विकास की ऊंचाईयों पर ले जाने वाला है, लोगों को बेहतर सुविधाएँ और सुरक्षा मुहैया कराने वाला साबित होगा। यह आम आदमी का बजट है। लम्बे समय बाद देश को अनुभव होगा कि हमारी रेलवे वास्तव में भारतीय रेलवे है। यह रेल बजट भारतीय रेलवे के विकास और विस्तार की पट्टी पर लौटाएगा। कम वक्त में रेल मंत्री जी ने रेल को उस दुष्चक्र से निकालने की भरसक कोशिश की है, जिसमें वह एक दशक से भी लम्बे समय से फँसी हुई थी। पिछले कुछ सालों से लगातार यह देखा गया है कि रेल बजट में राज्यों के लिए परियोजनाओं की घोषणाएँ होती रही हैं, लेकिन इस बार रेल मंत्री जी ने ऐसी परियोजनाएँ घोषित करने से परहेज किया है और पुरानी परियोजनाओं को पहले पूरा करने की मंशा दिखायी है। यात्रा किराए पर सब्सिडी 26,000 करोड़ पर पहुँच गई है। डेढ़ दशक में यात्री किराए का घाटा 10 से बढ़कर 23 पैसे प्रति किलोमीटर हो गया है। किराया बढ़ाया जाने से 8,000 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व मिलेगा, जबकि स्वर्णिम चतुर्भुज नेटवर्क को पूरा करने में 9 लाख करोड़ रुपये से ज्यादा की जरूरत होगी। एक बुलेट ट्रेन चलाने के लिए लगभग 60 हजार करोड़ रुपये की जरूरत होगी, इतनी बड़ी राशि की व्यवस्था के लिए किराये और माल भाड़े की दरों में वृद्धि करने का बोझ जनता पर नहीं डाला जा सकता। इसके लिए उन्होंने घरेलू और विदेशी निवेश के जरिये अतिरिक्त धन जुटाने का प्रस्ताव किया है। हमारी वर्षों की मांग थी कि बीकानेर-रेवाड़ी पैसेजंर ट्रेन जो पिछले 100 वर्षों से चल रही थी, जिसे आमान परिवर्तन के कारण बंद कर दिया गया था, उसे चालू किया गया है। लुधियाना-हिसार पैसेजंर गाड़ी का सादुलपुर तक बढ़ाने का कार्य किया है, उक्त दोनों गाड़ियों की मांग काफी समय से चल रही थी। हम रेल मंत्री जी के आभारी हैं कि उन्होंने उक्त दोनों प्रस्तावों को रेल बजट में शामिल कर इस क्षेत्र की महती मांग को पूरा किया है। रेवाड़ी-महेन्द्रगढ़ तक दोहरीकरण तथा बीकानेर तक दोहरीकरण करने की दिशा में अच्छा प्रयास है, हम इसकी सराहना करते हैं। जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला सप्ताह में दो दिन चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन करते हुए इसके हरिद्वार तक किए जाने की मांग काफी समय से की जा रही थी, इसको बजट में शामिल नहीं किए जाने से लोगों को निराशा हुई है। उक्त गाड़ी आमान परिवर्तन से पूर्व जोधपुर मेल के नाम से संचालित होती रही है, जिसे उत्तरी रेलवे का सबसे अच्छी गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था। मेरी मांग है कि उक्त गाड़ी को नियमित करते हुए इसे हरिद्वार तक बढ़ाया जाए।

* Speech was laid on the table.

रतनगढ़-डेगाना 152 किलोमीटर खंड रेल सेवाओं की उपेक्षा का शिकार है। पिछले रेल बजट में जोधपुर-कामाख्या साप्ताहिक ट्रेन की घोषणा की गयी थी, जिसे आज तक चालू नहीं किया गया है, इसे अविलंब चालू किया जाये। अतिरिक्त रेल बजट में घोषित सियालदाह-जोधपुर वाया चुरू, सुजगढ़ प्रीमियर गाड़ी का संचालन किया जाए। सुजानगढ़ रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। मेरे सम्पूर्ण संसदीय क्षेत्र में मानव सहित समपार/मानव रहित समपार/रेल अण्डर ब्रिज के अभाव में सैकड़ों वर्षों के कटानी रास्ते बन्द हो गए हैं। रेल अण्डर ब्रिज के अभाव में किसान अपने संसाधनों को दूसरे गांव व अपने खेतों में नहीं ले जा पा रहे हैं। उनके समक्ष विकट संकट है, वे अपना खेत छोड़ नहीं सकते, रेल लाइन पार कर नहीं सकते, इनके संकट का समाधान किया जाए। रेलवे इन मार्गों पर अण्डर पास बना नहीं रहा है। राज्य सरकारों के पास संसाधन नहीं है, इसके लिए रेलवे को अपनी नीति में संशोधन करना चाहिए। रेल अण्डर ब्रिज पर होने वाला व्यय रेल को वहन करना चाहिए। रेल अण्डर ब्रिज की मांग को लेकर रतनगढ़-सरदारशहर व सुरतपुरा-हनुमानगढ़ का आमान परिवर्तन का कार्य बाधित है। लोग धरने पर बैठे हैं। इसी तरह लोहारू-डूंगरगढ़, सादुलपुर-हिसार मार्ग पर हरियाणा सीमा तक, रतनगढ़-लाडनू रेल मार्ग पर भी कटानी रास्तों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए। सादुलपुर रेलवे स्टेशन के पूर्व साइड में सादुलपुर-पिलानी-जयपुर को जाने वाली सड़क पर रेल ओवर ब्रिज के अभाव में रेल समपार अधिकांश समय बंद रहता है, रेल ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। उत्तर-पश्चिम रेलवे का नोहर स्टेशन आदर्श स्टेशन घोषित है, लेकिन प्लेटफॉर्म नं. 2 का उपयोग गुड्स के लिए किया जाना प्रस्तावित है। इस प्लेटफॉर्म का निर्माण प्लेटफॉर्म नं. 1 की तरह किया जाए व गुड्स साइड का निर्माण अलग से किया जाए। दोनो प्लेटफॉर्मों पर जाने के लिए उपरी पुल का निर्माण भी किया हुआ है। इसी तरह सुजानगढ़ रेलवे स्टेशन पर भी प्लेटफॉर्म नं. 2 का पूरा निर्माण किया जाए व उपरी पुल का निर्माण भी किया जाए। हिसार-भादरा 60 किलोमीटर नई रेल लाइन डालने की मांग काफी समय से की जा रही है, इसका सर्वे करवाकर इसका निर्माण किया जाए। यह छोटा रेल मार्ग पूरे हरियाणा व राजस्थान को जोड़ता है। रामपुरा बरेरी, छापर, राजलदेसर स्टेशनों पर गाड़ियों का ठहराव पूर्व की भाँति यथावत रखा जाये। रेलवे में डीजल इंजन का संचालन घाटे का एक बहुत बड़ा कारण है, इसके लिए तीव्र गति से रेलवे का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। रतनगढ़-सरदारशहर, सुरतपुरा-सादुलपुर-हनुमानगढ़ रेल गाड़ी आमान परिवर्तन के कारण काफी समय से बंद है, धन के अभाव में आमान परिवर्तन का कार्य भी बंद है। इन परियोजनाओं को अविलंब पूरा किया जाए। चुरू-सीकर-जयपुर रेल लाइन का आमान परिवर्तन कार्य भी चालू किया जाए, इसकी मांग काफी समय से की जा रही है। पिछले रेल बजटों में सरदारशहर-हनुमानगढ़, चुरू-तारानगर-नोहर, भिवानी-लोहारू-पिलानी-चुरू, सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा, सुरतगढ़-सरदारशहर-

तारानगर-सादलपुर नई रेल लाइन डालने के सर्वे को शामिल किया गया था। इनका सर्वे भी हो चुका है, इन परियोजनाओं की स्वीकृति जारी की जाए। पिछले रेल बजट में सरदारशहर-गोगामेड़ी-सिरसा नई रेल लाइन डालने के सर्वे की घोषणा की गई थी, यह सर्वे आज तक चालू नहीं किया गया है, इसे अविलंब चालू किया जाए। हावड़ा-जैसलमेर, बांद्रा-जम्मूतवी गाड़ियों को प्रतिदिन चलाया जाये।

***SHRI P.K. BIJU (ALATHUR):** I wish to express my views and concerns on the railway budget 2014 presented by honourable Minister for Railways, Shri Sadananda Gowda. First of all, in totality, the railway budget 2014 is devoid of its social responsibility and marks a twist from the overall logic of a state's duties to its citizens. Rather, it reflects and reinforces the neo-liberal paradigm which works for and promotes market logic in governance.

Minimum government and maximum governance is an attractive slogan. But maximum governance is for whom? It is evident from the railway budget 2014 that the maximum brunt would be received by the "Am Admis" of our nation. It declares its dependence on so called public private partnership, private investment including FDI for funding its infrastructural and capacity augmentation projects.

It is conspicuous from the blatant steep hike in the passenger and freight fares to the tune of 14.2% and 6.5% respectively before the presentation of the railway budget exposed the brazen undemocratic as well as anti-people modus operandi of the BJP Government. This will further aggravate inflation and a travesty of the presidential address which vehemently said that "We will work together to usher our economy into a high growth path, rein in inflation". Added to this is the budgetary announcement of linking the future prices of travel with fuel adjustment factor which will result in automatic increase in railway fares with the increase in price of fuel. This is nothing but an arrangement for perpetual increase of burden on common people.

Indian railways is the largest civilian employer in the world with nearly 1.5 million people. A career with the railways is both secure and rewarding as this is a recession proof sector with excellent growth prospects. But with the aggressive privatization and FDI the job security pension and other benefits that used to attract the educated youth in India is going to be at stake. The Budget sounded

* Speech was laid on the Table

high on Government's commitment to safety, but kept absolute silence about filling up around 3 lakh vacancies in the Railways, majority of which are related to management and maintenance of safety standards in railway operation. It is clear that there would be a cutting down in the employment opportunity for the youths.

Further, despite a proven failure the Modi Government also preferred to stick to PPP, FDI and outsourcing path in various segments of railway operation and services. PPP route for infrastructural expansion and services during the UPA regime as reflected in plan expenditure in 2013-14 falling short by a whopping "Rs.59,359 crore from the target due to non-materialisation of PPP targets". This means, either the expansion work will suffer or the private investors' lobby will extract more undue concessions from the Government in the process of their response, finally increasing the burden on the common people. Precisely, that had been the past experience of all PPP projects in sea-ports, airports, roads etc. during the UPA's tenure which increased the burden on the consumers and the people in a big way.

It is also highly condemnable the regional discrimination of the central government with a vengeance. Kerala has been a historically neglected region for railway. Take the ambitious project to convert the Punalur-Sengottai and Palakkad-Pollachi line into electrified and broad gauge, which has been bogged down by financial constraints although 80 per cent of the work was scheduled to be completed this year. The Palakkad-Pollachi line is also waiting allocation of Rs.150 crore for resumption of work started four years ago. The doubling of railway tracks too has been delayed due to paucity of funds. While the doubling of the stretch from Mulanthuruthi to Kuruppanthara will cost Rs.80 crore, it will take Rs.100 crore to double the stretch from Kuruppanthara to Chingavanam.

Sadly, the inordinate delay has also doubled the cost of the doubling work. While it was estimated to cost Rs.530 crore in 2004, it will today need around Rs.1,100 crore to complete. Out of the total 27 new lines only one has been allotted for Kerala. Decision to divide the Palakkad division to create Mysore-

Mangalapuram division and Trivandrum to create Thirunelveli division will cut down the revenue generated from these zones. This will result in hamper Kerala's long term demand for peninsular zone. The demand for conversion of railway hospital at Trivandrum to a medical college and a bottling plant at Trivandrum were also turned down in the budget. A meager amount of rupees 25 lakh was allotted for the coach factory at Kalakkadu. Angamali –Sabarimala railway line, which would have been a big advantage to the Sabarimala pilgrimage has also neglected. Kerala was left with a single passenger train. The minister also failed to consider the demand for suburban train service in Kerala. The demand for new line between Thrissur-Kollengode is yet to be recognized.

While concluding my speech I would like to say with my strong conviction that the railway budget 2014 reflects nothing but continuity of the same pro-corporate policy of the much discredited Congress Regime, rather in more aggressive form.

***SHRI R. DHROUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR):** I would like to take this opportunity to share my views on Union Railway Budget 2014-15 in the august House. Shri Sadananda Gowda Ji has presented his railway budget to this august house on July 08th, 2014. Though he made an attempt to meet the expectations of citizens of this country but he was unable to address it successfully.

As we all are aware that currently Indian Railways is in need to stable plan of action with time bound frame work to improve the financial condition but it looks like Hon'ble Minister has not completely addressed the need of the hour.

Hon'ble minister has talked most ambitious projects like Bullet trains, new high speed trains. The matter of the fact is that there are 676 projects worth Rs.1,57,883 crores sanctioned in last 30 years but only 317 could be completed. In this situation, Hon'ble Minister should have given the highest priority towards completion of high revenue generated and people demanded projects than the new projects.

It looks like that Hon'ble Minister has not given priority to doubling of identified revenue generating lines, so that Indian Railways can improve its revenue source without investment and delay.

There is a plan to improve the e-ticket facility from 2,000 to 7,200 tickets per minute, but Hon'ble Minister has not talked about availability of IT infrastructure to implement this facility in time bound manner.

Hon'ble minister has also talked about recruitment of new 14,000 RPF personnel, but in reality there are about 3,000 positions already vacant and there is no time bound plan to fill the existing vacancies.

There is plan or thought in the entire budget speech on welfare i.e. providing modern equipments to the employees involved in the manual cleaning of Railway platforms, toilet and implementation of new technology.

* Speech was laid on the Table

I'm representing the Chamarajanagar Constituency in Karnataka and there is a wide requirement of Railway infrastructure. The new line between Chamarajanagar and Bengaluru and new train between the stations via Mysore is commercially viable one as per the Indian Railways report. Hence I urge the Hon'ble Minister of Railways to give special attention towards the demands of my constituency.

More fund to speed up the ongoing new railway line construction from Bangalore to Chamarajanagar via Kollegal, Malavalli and Kanakpura which is part of Phase I of Bengaluru to Sathyamangala project.

New direct train between Bangalore to Chamarajanagar via Mysore (which was announced/sanctioned in the previous interim Railway budget).

Construction of two new Railway Over Bridges (RoB) in collaboration with State government under 50:50 expenditure sharing at 1) Badanguppe Railway Level Corssing and 2) Chinnadagudi Hundi Railway Level Crossing.

Majority of the daily labourers, women, students and other people are depending on the train between Bangalore and Chamarajanagar. People can access the medical facilities existing in the state capital if this new train gets implemented at the earliest.

Chamarajanagar District is known for its rich forest cover and cultural diversity, which makes Chamarajanagar district best suited destination for Eco-Tourism. New direct train from Bangalore to Chamarajanagar will help to boost the Eco-Tourism activities.

These three are the highest need of people of Chamarajanagar Constituency. Hence, one again, I urge the Hon'ble Railway Minister to consider the request.

***SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR):** I express my views on the discussion on Railway Budget 2014-15 presented by Shri Sadananda Gowda, hon'ble Minister of Railways in Lok Sabha on 8 uly, 2014. It is clearly an exercise in balancing competing demands in a resource crunch organization.

The Budget lacks vision for the country as a whole. It is a cosmetic exercise, high on proposals and low on substance. After effecting an increase of 14.2 per cent in passenger fares and 65 per cent in freight tariff last month, Railway Minister had very little to do in his maiden budget. The budget shows that the Railways is in shambles. The Railways had to spend 94 paise for every rupee earned, leaving surplus of just six paise. The system cannot afford the huge doses of investment required to complete ongoing projects leave alone initiating new ones.

While bullet trains will require completely new infrastructure worth Rs. 60,000 crore for a short distance of 500 kilometres, the high-speed train can make do with upgrading the existing network to allow speeds between 160 and 200 kmph. The budget focuses clearly on passenger amenities, cleanliness, safety and security. The upgradation of the computerized reservation system is a welcome move.

At the same time, it is really shocking to note that, for the first time in history, Kerala has been totally ignored in the current Railway Budget. The lone relief given to Kerala is a passenger train from Baindur in Karnataka to Kasargode, the northern tip of Kerala. Another pittance is a survey for a new railway line from Kanjangode (in northern district of Kerala) to Panathoor in Karnataka border. The Budget has completely ignored the demands put forward by the Kerala Government and the Thiruvananthapuram and Palakkad Railway Divisions. There is a total neglect towards the proposed (i) Kanjikkode Coach Factory and (ii) the Wagon Component Factory in Cherthala.

* Speech was laid on the Table.

The newly formed Thiruvananthapuram-Chengannoor suburban project also could not find place in the Budget. The promises given for Kerala in the previous budget are remaining as pronouncements only. The cruel joke and neglect towards Kerala is at a time when the Minister has announced 58 new trains and extended the route of 11 trains in the new budget.

The projects crawling at snail's pace in Kerala at present are (i) the doubling up of lines from Ernakulam via Kottayam and Alleppey, ii) electrification of Shornur-Mangalapuram route and (iii) conversion of Palakkad-Pollachi, Kollam-Shenkottai routes to broad gauge line. Due to shortage of funds, during the last 11 years, the doubling up work in the Alleppey, Kottayam routes could be completed only for just 51 kilometres. At this juncture, the Shornur-Mangalapuram line's electrification can be expected to be completed only by 2016. Adequate fund allocation has not been done for conversion of metre-gauge to broad gauge lines from Punalur to Shenkottai. In order to increase the speed of the trains there is an urgent need for installation of modern signaling system in the State. The State's demand for development of the Kochuveli terminal and Coaching Depots at Nemom and Kottayam are hanging fire. Earlier assurances from Railways on the wagon-making unit in Alappuzha, allocation for the Angamaly-Sabari rail line to put Sabarimala, the great pilgrimage centre in South India, on the railway map were not fulfilled in the Budget. The Chennai-Bangalore-Ernakulam-Thiruvananthapuram high speed rail corridor did not figure in the Budget. The State's effort to woo the Railways to partly finance the Rs 3,330.78 crore Rapid Rail Transit System was trampled down. The State and the Railway authorities were eagerly looking towards the Union Railway Minister for materializing the Railway Medical College and OPD and Diagnostic Centre sanctioned for the State capital in 2009-10 and the Bottling Plant for making available drinking water to the commuters announced in the previous budget.

The dream project of Kerala called the Kannur airport is under construction in my parliamentary constituency, Kannur. In order to give travel facility to the

passengers there is an urgent need for construction of a railway line to the upcoming airport. This request of the Kerala Government for construction of Kannur-Mattannoor railway line is pending in the Minister of Railways for the last three years. A representation in this regard has already been given to the hon'ble Prime Minister and to the hon'ble Minister of Railways by the Chief Minister of Kerala, recently.

Permission for a survey for the proposed Kannur-Mattannoor railway line was given in the Railway Budget 2011-12. As per the survey report, an amount of Rs 237 crore is required for the 23 kilometre long railway line. Even though the report was submitted to the Railway Board, the project is yet to see the light of the day. I, therefore, urge upon the hon'ble Minister of Railways to sanction the requisite amount urgently to fulfill the dream of the people of my constituency.

I would also like to draw the kind attention of the hon'ble Minister of Railways to the following discrepancies in the Indian Railways:-

1. It would be difficult to stand in the railway platforms because of the nauseating smell emanating from the human waste on our railway tracks. The human waste not only corrodes the railway lines but also results in health hazard to the passengers. Hence, the project of bio-toilets should be implemented at the earliest.
2. The railway coaches running in the Kerala bound trains are outdated and infested with rats and cockroaches. It is true even in the case of air conditioned coaches of Kerala bound trains. Many a times the air-conditioners do not work resulting in lot of inconvenience to the passengers. There have been number of instances where the bags of the passengers have been holed up by the rodents. Many of the sliding glass of the toilets of the coaches have been missing. It results in lot of inconvenience to the passengers, especially the lady passengers to go to the toilets. Even though the job of cleaning of the toilets has been privatized, the same are not cleaned at various

stations. Pipes and taps are missing in the toilets of a number of trains. Window shutters do not close properly resulting in entry of dust, cold and hot air into the bogies. It is, therefore, requested that coaches of the Kerala bound trains should be replaced with new coaches.

3. It came to understand that warm clothes issued to the passengers are never washed/dry cleaned. It is needless to mention that it leads to spread of diseases amongst the passengers using such unclean warm clothes. Passengers are being told that the Indian Railways has dispensed with the issue of towels in the trains. This requires urgent attention and immediate action.

I, therefore, earnestly appeal to the hon'ble Minister of Railways to have a sympathetic view towards the people of Kerala in fulfilling their genuine demands. With these words, I would like to conclude my speech.

श्री धनंजय महाडीक (कोल्हापुर): सभापति महोदय, धन्यवाद कि आपने मुझे इस अवसर पर बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी के नेता आदरणीय पवार साहब का भी आभारी हूँ कि उन्होंने मुझे यहां पर बोलने का मौका दिया है।

पहले तो मैं आदरणीय रेल मंत्री जी का और आदरणीय प्रधानमंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ, उन्हें बधाई देता हूँ कि इस बजट में उन्होंने बुलेट ट्रेन इण्ट्रोड्यूस की है और कई सारी स्पीड ट्रेंस भी हमारे देश में शुरू कर रहे हैं। जब हम बाहर जाएंगे तो हम भी अपना सीना चौड़ा करके लोगों से कहेंगे कि हमारे देश में भी बुलेट ट्रेन है।

सभापति जी, इस बजट से महाराष्ट्र के लोग खुश नहीं हैं। जैसा कि महाराष्ट्र के अन्य सदस्यों ने भी कहा, खासकर साउथ महाराष्ट्र के लोग खुश नहीं हैं। जैसा कि आप जानते हैं कि इंडिया की इकॉनामी में मुंबई का बहुत इंपोर्टेंट रोल रहा है, महाराष्ट्र का इंपोर्टेंट रोल रहा है। उस हिसाब से महाराष्ट्र में जो नयी लाइंस या पुरानी लाइंस जिनका काम चल रहा था, उसके बारे में कोई भी प्रयोजन नहीं किया गया है। मैं एक उदाहरण देना चाहूंगा कि महाराष्ट्र में 225 किलोमीटर का रेल गेज का काम शुरू हुआ। वह काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इसके धीमी गति से चलने इसकी कॉस्ट बढ़ सकती है, इसलिए इसका काम तीव्र गति से होना चाहिए। आपने पहले सदन में सुना होगा कि महाराष्ट्र में कई जिलों में नयी रेलों की घोषणा की थी, लेकिन उसकी भी कोई शुरूआत या प्रयोजन यहां पर नहीं दिखा।

आप जानते हैं कि मुंबई के सभी स्टेशंस में बहुत ज्यादा भीड़ होती है। वहां पर ज्यादा एटीवी मशीन्स लगाने की जरूरत है, इसका कोई प्रयोजन इस बजट में हमें नहीं दिखा। इसकी वजह से टिकट मिलने में लोगों को सुविधा हो सकती है इसलिए ज्यादा एटीवी मशीन्स लगानी चाहिए। सभी रेलवे स्टेशंस पर एस्केलेटर्स की जरूरत है। ज्यादा भीड़ होने की वजह से फिजिकली डिसेबल्ड या असाधारण लोगों को दिक्कतें होती हैं, वहां पर उन्हें एस्केलेटर्स की जरूरत पड़ती है।

महोदय, मुंबई में बहुमंजिला पार्किंग की भी सुविधा होना जरूरी है क्योंकि सभी स्टेशन कंजस्टेड एरिया में हैं। पार्किंग में वहां बहुत असुविधा होती है। अगर वहां बहुमंजिला पार्किंग की सुविधा मंत्रालय के माध्यम से हो तो लोगों को सुविधा हो सकती है। मुंबई शहर के ट्रांसहार्बर पर डीसी लाइन को एसी लाइन में कन्वर्ट करना कई सालों से लम्बित है, उस पर भी विचार होना चाहिए। उसका कोई प्रोविजन इस बजट में नहीं दिखा।

महिलाओं की सुरक्षा के लिए महिला ट्रेन के डिब्बे में सीसीटीवी कैमरे का प्रोविजन होना चाहिए, वह प्रोविजन भी हमें इसमें देखने को नहीं मिला है। मुंबई की स्थानीय ट्रेनों में 9 डिब्बों के 12 डिब्बों में

परिवर्तन होने की घोषणा हुई थी। महोदय, मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर इन रेलों के डिब्बे बढ़ते हैं तो लोगों को बहुत सुविधा होगी।

पुणे-नासिक की 265 किलोमीटर की एक नयी रेल लाइन की घोषणा हुई थी, उसका सर्वे भी हुआ था, पर योजना आयोग ने इसे मंजूरी नहीं दी है। इसका क्या कारण है, वह हमें पता नहीं है। अगर आप फिर से इसकी शुरुआत करें तो महाराष्ट्र के लोगों को एक अच्छी योजना इससे मिल सकती है। पुणे-मिरज-कोल्हापुर डबल लाइन का प्रस्ताव मंजूरी के लिए भेजा गया था। रेल बोर्ड ने उसको भी नामंजूर किया है, वजह पता नहीं है। बहुत सारा ट्रैफिक इस रूट पर चलता है, उसे इससे सुविधा हो सकती है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उसको फिर से आप खोलें और उसे सैंक्शन करवा दें। कराड-चिपलुन नयी लाइन की घोषणा हुयी थी। महाराष्ट्र सरकार ने कराड-चिपलुन लाइन के लिए पचास टका रकम खुद इनवेस्ट करने की बात कही थी, लेकिन उस पर भी कोई विचार या प्रोजेक्शन इस बजट में नहीं दिखा, कृपा करके इस पर भी आप विचार करें। बारामती-लोनंद नयी लाइन सैंक्शन हुयी है, उसका भी काम बहुत धीमी गति से चल रहा है या पूरा नहीं हुआ है, उस पर विचार होना चाहिए। मुंबई-बेंगलुरु इंडस्ट्रियल कोरीडोर ट्रेन की जो घोषणा हुयी है, मैं विनती करूंगा कि वह कोल्हापुर से होते हुए जाए, ताकि कोल्हापुर, सतारा क्षेत्र का भी विकास इस कोरीडोर ट्रेन के माध्यम से हो।

महोदय, आखिर मैं मैं कोल्हापुर पर आता हूँ, मेरी कांस्टीच्युएंसी कोल्हापुर है। जैसा कि आप सभी जानते हैं कि कोल्हापुर में महालक्ष्मी जी का वास है। शाहू महाराज जी का जन्म स्थान कोल्हापुर है। वर्ष 2016 में कोल्हापुर स्टेशन को 125 साल पूरे हो रहे हैं। इस रेलवे स्टेशन पर बहुत सारे लिकेजेज हैं, स्लैब नीचे आए हुई है, टायलेट की सुविधा नहीं है। यहां पर सिर्फ तीन प्लेटफार्म्स हैं जिनमें से दो प्लेटफार्म्स पर शेड्स नहीं हैं। यहां पर लोगों को धूप में खड़ा होना पड़ता है। यहां पर महिलाओं के लिए टायलेट की सुविधा नहीं है। आपके माध्यम से हम मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि 125वीं वर्षगांठ पर कोल्हापुर को आप एक मॉडल रेलवे स्टेशन दें जिसमें सारी सुविधाएं हों। आप हाइटेक रेलवे स्टेशंस बनाना चाहते हैं। अगर एक हाइटेक रेलवे स्टेशन कोल्हापुर को मिल जाए तो महाराष्ट्र के लोग बहुत सुखी हो जाएंगे। हमने कोल्हापुर के लिए 4 ट्रेनों की मांग की थी। इनकी मांग पिछले 15 सालों से हो रही है - कोल्हापुर-हावड़ा, कोल्हापुर-अहमदाबाद, कोल्हापुर-कोंकण रेलवे, जो बेलगाम से गोवा जाएगी और कोल्हापुर-मुम्बई फास्ट ट्रेन, बहुत ट्रैफिक होने के कारण लोगों को टिकट नहीं मिलता है, जिसके कारण लोगों को बहुत असुविधा होती है। इन चारों ट्रेनों में से एक का भी प्रोजेक्शन बजट में नहीं है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह दरखास्त करता हूँ कि आप अपने सप्लिमेंट्री रेल बजट में इन ट्रेनों के बारे में फिर से विचार करें।

माननीय सभापति महोदय, मैंने रेल बजट को फेसबुक पर डाला जिसकी बहुत आलोचना हुई। इसे 6000 लाइक्स मिले। इस पर 1100 लोगों ने कमेंट किया। एक ने बोला कि चुनाव के पहले आप बहुत डींगे मारते थे लेकिन आप यहां एक भी रेल नहीं ला पाए, क्या हुआ, क्या बात है? एक बोलता है कि रेल नहीं ला पाए तो कम से कम उसका भोपू हॉर्न ले कर आइए। एक बोलता है कि हमारे लिए कुछ करिए। मैं आलोचना नहीं करना चाहता हूं लेकिन लोगों को हम से बहुत आशाएं हैं। हम 21वीं सदी के युवक हैं। हम से लोगों की अपेक्षाएं ज्यादा हैं।

मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा था कि भारतीय रेल राष्ट्रीय संपत्ति है। ... (व्यवधान) *It is my first speech. Kindly give me one minute more to speak.*

श्री धनंजय महाडीक : सभापति महोदय, आप जानते हैं कि आम आदमी चाहे वे लोअर लेवल के हों, मिडल क्लास के हों या हायर क्लास के हों, वे रेल से सफर करना पसंद करते हैं। उनको रेल का सफर सुरक्षित महसूस होता है, सस्ता महसूस होता है, अगर ऐसा है, रेल राष्ट्रीय संपत्ति है, तो फिर इसके रेट्स बढ़ाने की क्या जरूरत थी? आप एक सोशल काउज समझ कर रेल के बढ़े हुए रेट्स को वापस कर, आप वही रेट्स रखेंगे तो लोगों को सुविधा होगी। कोल्हापुर से बहुत सारे समान जाते हैं। वहां से चप्पल एवं अन्य समान देश के अन्य हिस्सों में जाते हैं। आपने गुड्स ट्रेन के भी रेट्स बढ़ाए हैं जिससे लोगों को कठिनाइयां हो रही हैं। मैं एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहता हूं कि दो दिन पहले हमारे निर्वाचन क्षेत्र से एक छोटी-सी बच्ची आकांक्षा का फोन आया। वह मुझे मामा बुलाती है क्योंकि उसकी मां मुझे राखी बांधती है। वह कह रही थी कि मामा मम्मी खाना अच्छा नहीं बनाती है। मैंने बोला कि क्या हुआ, तुम मम्मी को फोन दो। मैंने उसकी मम्मी से पूछा। ... (व्यवधान) मम्मी ने बताया कि वह आज-कल खाने में प्याज नहीं डालती है क्योंकि प्याज बहुत महंगा हो गया है। आप लोक सभा में गए हैं तो प्याज की दर कम करवाइए।

सभापति महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि हम से लोगों की बहुत-सारी अपेक्षाएं हैं, उम्मीदें हैं, लोग समझते हैं कि हम सुपरमैन हैं। हम एक बाण चलाएंगे तो बारिश हो जाएगी। हम एक बाण चलाएंगे तो सिमेंट की सड़कें बन जाएंगी, पर ऐसा नहीं है। मैं आपके माध्यम से इतना ही कहना चाहूंगा कि रेट्स रोल बैक करिए और कोल्हापुर के लिए कुछ नई ट्रेनों का इंतजाम करिए।

***SHRI B. SENGUTTUVAN (VELLORE)** : At the very outset, I wish to congratulate the Government on presenting the Railway Budget 2014-15 projecting Vision and Progress. It is my belief that the Budget would change the face of the Indian Railways and would take our Nation forward. The highlights of the Budget definitely are the aspirational projects, such as the introduction of the Bullet Train, Diamond Quadrilateral Railway Lines and participation of private sector. In an otherwise drab situation, these in addition to the measures announced by the Government to ensure the safety of passengers provide the railway travel with attraction.

There can be no doubt that great accolades are due to the Government for daring to be different and having the guts to eschew the frills of populism in the Budget. The Hon'ble Minister's standing firm in the face of orchestrated violence against him is also worthy of high praise.

However, I feel that my constituency has certain issues that could easily be solved by the Railways by making minor adjustments. As you may be aware, I represent the Vellore Lok Sabha Constituency which consists of such city and towns as Vellore, Gudiyattam, Ambur and Vaniyambadi. The nearest major railway junction is Katpadi. My Constituency urge the Hon'ble Minister to please look into the following issues, which, I feel that with a little attention from him could easily be resolved by the Railways:-

1. Expediting all pending works in the Gauge conversion work on Katpadi-Villupuram Sector and plying of more Express Trains bound for the southern destinations in Tamil Nadu on this route as it would decongest the Chennai-Erode line.
2. Take up the construction of overhead Railway Bridge at Ariyur Level Crossing in Vellore-Villupuram Line in Vellore Corporation in collaboration with the State Government as it would provide an

* Speech was laid on the Table.

easy route to the famed Golden Temple situated in Ariyur which receives considerable influx of pilgrims and tourists particularly over the week-ends and holidays from the neighbouring States of Karnataka and Andhra.

3. Stopping of Super-Fast Express Trains, Inter-City Express: Chennai-Coimbatore (Train No. 12679 and the Down Train 12680), Thiruvananthapuram-Chennai Express (Train No. 12695 and the Down Train 12696) and Chennai-Bangalore Inter-City Express (Train No 12609 and the Down Train 12610) at Gudiyattam. Gudiyattam is a town with a population of nearly 6 lakhs, bustling with business activities of manufacturing lungis, matches and beedis, and having contacts with businessmen in Bangalore, Trivandrum and Coimbatore. Unfortunately, the citizens of Gudiyattam has no proper rail connectivity exists for the people of Gudiyattam to proceed to Bangalore, Coimbatore and Trivandrum. The stopping of these trains at Gudiyattam would go a long way in raising the revenue for the Railways and would benefit the business communities in the cities concerned. Since Bangalore is situated off National Highway No. 46, the train services to this town is a must.
4. Gudiyattam Town is about 155 kms away from Chennai. Since it is not within the radius of 150 kms, the train travelers narrowly miss the eligibility for issue of Season Tickets. The number of train travelers is considerable; and if they are permitted to avail of the Season Ticket facility, it would benefit the railway-users in a big way.
5. It will not be out of place to mention that the citizens in and around Vellore City and Vellore District, use the Katpadi Junction to proceed to all sorts of destinations in India. Vellore is a major city which receives a steady influx of tourists, pilgrims and patients on a

regular and daily basis. It is noteworthy that VIT University, the famed educational institution, is catering to the academic needs of nearly 15000 students, is situated in Vellore. So, also the CMC Hospital to which patients from all over the country rush for treatment on a daily basis. This apart, the Golden Temple is also attracting large number of pilgrims. Whilst Katpadi Railway Station is receiving large influx of passengers, it is not adequately equipped with amenities to handle this kind of passenger influx. It remains an old drab and dingy badly requiring serious efforts at expansion, renovation and refurbishing. The Railway Station platforms have no proper shelters. They are small and without proper amenities. When you have taken up the challenge of changing the face of the Railways, it will be in keeping with the aspirations of this Government, if the Katpadi Railway Station is at once upgraded and modernized so as to render help and support to the thousands of travelers using it every day.

6. A large number of patients from the North and North-Eastern States arrive at the Katpadi Railway Station daily in order to reach the Christian Medical College Hospital at Vellore for treatment. The patient-friendly atmosphere is wholly lacking in this Railway Station. This aspect may please be looked into. A Help Desk may also be set up at the Katpadi Railway Station to help the patients and pilgrims who arrive here.

I sincerely hope that the Government under eminent leadership and the Indian Railways would fulfill these essential demands considering the fact that these demands are not only in the interests of the people of my constituency but of whole of India; and I would be deeply obliged if these essential demands are fulfilled at the earliest.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Hon. Chairperson, Sir, I rise to oppose the Budget presented by the hon. Railway Minister. Of course, the Railway Minister is a very good person. He was trained with the Rashtriya Swayamsevak Sangh; he has limited himself to that circle. As trained by the Seva Dal Congress, we have to see to all the religions of India who have fought for freedom, whether they be Hindu or Muslim or Sikh or Christian or Parsi. We also understand that India's freedom has not come through one religion. It is the blood, sweat and life sacrifice by all the religions in this country that brought freedom for us under the leadership of Mahatma Gandhi *ji*.

I would like to inform the hon. Minister about the birth place of Mahatma Gandhi. If you go back to the history of UPA Government's last ten years, you will find that every year one or two trains were given to the Porbandar, the birth place of Mahatma Gandhi. You have not at all announced even a single train for the birth place of Mahatma Gandhi. We had given, more or less, 10 to 21 trains every year, for Gujarat. You can see from the records. The UPA Government had announced railway coach factories for Gujarat and Kolar District of Karnataka under the able guidance of Sonia Gandhiji and Dinesh Trivedi, the then Railway Minister. Shri Ahmed Patel *ji*, the then Rajya Sabha Member, sat with the Railway Ministry and requested that we want one railway coach factory. The present Prime Minister, who at that time was the Chief Minister, has given in writing that, "I have no land. I am unable to give land". The Government of Karnataka has given a land. Now, it was approved. I thank the then Railway Minister Kharge sahib, Sonia Gandhi *ji* and Dr. Manmohan Singh, the then Prime Minister of India for their support. Sadananda Gowda *ji*, you were the Chief Minister of Karnataka at that time and approved that project. Shri Siddaramaiah, after become the Chief Minister of Karnataka, has given free land of 1200 acres. They laid the foundation stone and the work is going to start at Kolar. He has also given Rs. 1000 crore, which is 50 per cent of the total cost, for the construction of the railway coach factory. Similarly, we have also announced one

railway coach factory for Gujarat at the instance of Ahmed Patel ji. But nothing has happened there. How is he concerned, this you have to know?

Most importantly, I would like to inform to the august House how Congress is concerned about the people. The Integral Coach Factory was started in 1952 at Perambalur, Tamil Nadu by Pandit Jawaharlal Nehru. It is one of the most important steps in the development of Indian Railways. For us, regional balance is most important. Shri Rajiv Gandhi has started Rail Coach Factory Kapurthala, Punjab. In Indiraji's time, in 1984, the Rail Wheel Factory was started at Karnataka. When Lalu Prasad ji was the Railway Minister, we had started a Rail Coach Factory at Raibareilly. We have completed that work. Now, it produces 1000 coaches ever year. The Diesel-Loco Modernisation Works was started at Patiala when Indiraji was there. The Diesel Locomotive Works in Varanasi is one of the biggest workshops in this country started by the Congress Government.

In the present Railway Budget there is no mention of any new rail coach factory or wagons factory. We have been running the Government for the last 65 years. Can you show me any coach factory or wagon factory started by the NDA Government? This is the difference between the NDA and the UPA Governments.

The most important area that I would like to highlight in the august House is this. The public sector undertakings were started by Pandit Jawaharlal Nehru. He told that these are the modern temples of India. Where there is industrialisation, there is economic growth. He told the world: "I understand what exactly is required for the country". That is why on the one side he started generating employment and on the other side enhancing industrial growth.

Industrial growth is very important to get economic growth. Unfortunately, during the earlier NDA regime, the Public Sector Undertakings like Udaipur Lakshmi Hotel, Bangalore Ashoka Hotel – these were the public properties – had been sold. Was this the way the then NDA Government running? At that time, Shri Madan Lal Khurana ji was the Tourism Minister. I had also put a question but there was no proper answer to that. Public Undertakings and such

organizations are the monuments. They had tried to sell the Ashoka Hotel in Delhi also. At that time, we stopped it. Why I am telling all these is that the Government has to invest money in the Public Sector Undertakings, and it has to maintain them.

The hon. Railway Minister is trying all the things in the PPP model. Part (A) of that model is correct. The participation of the State Government or the funds raised from external sources at a simple interest rate can be useful for the development of the country. If you have to give these to the private people, then the earnings will go to them and then the people of the country will suffer. ...
(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA (TUMKUR): Sir, he was the former Minister of State in the Ministry of Railways. He has got valid suggestions. Please allow him some more time. ... (*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, the hon. Railway Minister is trying to put all these under PPP model. I would request the hon. Minister to be careful in handling the Indian Railways. India is a country with a vast population. He cannot sell the properties of India in the name of public private partnership. Try to get money from external sources. The State Governments are also ready to participate in these.

Sir, after the Independence of our country, 13,000 kilometres of railway line were constructed by the Congress and UPA Governments, and 6,000 kilometres of unigauge were made by the UPA Government.

Sir, there is paucity of time. I am ready to speak on this Budget for an hour. The NDA Government is trying to sell the properties of the Government to the private people. For God sake, do not sell the properties of the Government to the private people. Try your level best. Many State Governments are willing to come forward to help you.

Now, you know about the freight corridors of Delhi-Mumbai and Delhi-Kolkata. We are having collaboration with Japan in these corridors. This is one of the important areas. I think, the hon. Railway Minister would understand this.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Muniyappa ji, please conclude now because your time is over.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Sir, I would like to urge upon the Government to try to get money from external sources at a simple rate of interest, and not to sell the properties of the Government to the private people. This is my earliest request.

For completing the projects which are pending, the Railway Minister wants Rs.5 lakh crore. The hon. Minister has to find out a mechanism as to how to get money from external sources. Also the State Governments are ready to participate. This is my earnest request. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Muniyappa ji, your Party has got 19 minutes more. Out of that, you have already taken more than 10 minutes. There is a long list of Members from the Congress Party to participate in this discussion.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : Our leader, Shri Kharge ji also tried his level best to provide green toilets. He had started many important areas. I would request the hon. Railway Minister to take up these issues seriously.

We had constructed railway lines in many areas irrespective of the Regions or the States from North to South to East to West. Shri Sadananda Gowda ji, you have restricted to some of the areas only. You are not the Minister for Karnataka or Gujarat. You are the Minister of the Government of India. You are the Railway Minister for the whole of India. You should take care of all the States equally, be it West Bengal, be it Gujarat, be it North, be it South, be it the East or be it the West. This is my only request to the hon. Railway Minister.

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the debate on the Railway Budget 2014-15.

First of all, I would like to congratulate the hon. Railway Minister on presenting his maiden and realistic Budget under the able and efficient leadership of Shri Narendra Modi.

I welcome the decision of the hon. Minister for taking up the suburban rail connectivity in Bangalore City. As we are all aware, Bangalore is growing very fast. The traffic is too much in and around Bangalore. A lot of rural people are there and they want to come to Bangalore for work, business and other activities. I feel that the suburban train is the best mode of transport there. I really thank the hon. Minister for taking this up.

Sir, at present, there are 25 passenger/commuter trains taking care of one lakh people coming to Bangalore. About two years back, RITES had given a report stating that about five to six lakh people will be using this suburban train connectivity within five years, if it is connected properly to the Bangalore City. So, this should be taken up on a priority basis. RITES had also projected an investment of Rs. 9,000 crore for this project, which the then Government had also agreed to share 50 per cent of its cost.

While implementing the commuter rail network, a third line should be created between Bangalore and Whitefield, and Bangalore and Yashwantpur. Doubling should also be done from Bangalore to Hosur section.

Sir, Bangalore City Railway Station is one of the biggest railway stations in the whole of Karnataka where 136 trains pass everyday. More than 1.5 lakh passengers use the Bangalore City Railway Station. Like that, Yashwantpur Railway Station also gets 88 trains. About 80,000 passengers use it. These two stations need to be upgraded.

In the last three to four Budgets, the previous Railway Ministers kept on telling that it will be upgraded to the international standards but nothing has been

done so far. Today, both the railway stations are thickly used by a lot of people. So, we need to take care of providing all the basic amenities there. When the trains get delayed, there is no place to sit. Chairs are not there. The people have no other option but to sit on the platforms. Sufficient number of toilets are also not there. So, the number of toilets has to be increased. Like this, a lot of facilities have to be provided.

Moreover both these stations are over-utilized and fully congested. The Southern Railway is not accepting any new trains because of the capacity constraints in spite of demand for 30 new trains to Bangalore.

Sir, I am happy that the hon. Minister has announced Byappanahalli Coaching Terminal. It is a very good news for the people of Bangalore City. The Railways have already got 80 acres of land there. But the report I have received is that they are trying to make one or two platforms there, which is not sufficient. I feel that we should make minimum six platforms and six pit holes in order to keep the traffic under control. Yashwantpur and Bangalore Stations are congested. So, there is a need to make full-fledged and bigger stations. It will be very useful in the next 10-15 years.

There is a need to create a halt between Whitefield and Krishnarajapuram station. At present, seven pairs of trains are stopping there for operational reasons. About 10,000 commuters are getting down and boarding these trains without a cabin or platform facility. There is no cabin or platform. I request you to make a railway platform immediately for this. It comes in my constituency in Whitefield.

Bangalore is infamous for traffic jams. As you know, a lot of traffic is there. For this traffic reason only, we are trying to bring suburban train, metro and other things. Around Bangalore, within 30 kilometres of radius, there are about 45 level crossings. This is causing a lot of traffic problems to the people of Bangalore City. So, I would request you to take up this matter of level crossings and put RoB or RuB immediately.

There are some projects for which the work has been going on for the last 5-6 years and they have not been completed. At one end, the level crossing itself is a problem and at other end the work which is going on at a very slow progress is also creating lots of problems to the people of Bangalore City. I would request you to please take up this work also immediately.

Then, I would like to say something on parcel traffic. Today there is a total business of Rs.1 lakh crore. The share of the Railways is only Rs.800 crore. The Railways have increased the fare by 55 per cent in the last six months, resulting further loss to the parcel traffic. What I request you is that we should try and work out a better solution for this parcel system so that the Railways can make a better profit. So, instead of losing business, they should make a better profit and that profit can be put to the passenger trains so that they will also get some concession.

With these words, I would like to conclude.

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। रेल बजट पर बहस हो रही है। भारतीय रेल भारत की जीवन रेखा है। देश की तस्वीर, देश की तकदीर और सम्पूर्ण भारत में एकता की प्रतीक भारतीय रेल है। रेल को हमें बेहतर बनाना, रेल को जनोपयोगी बनाना और जन सुविधाओं के साथ जोड़ना हम सभी का फर्ज है। मैं सबसे पहले विगत एक महीने में जो रेल दुर्घटना और खास कर राजधानी ट्रेन की जो दुर्घटना हुई उस हादसे में जो जानें गईं, उसके लिए संवेदना व्यक्त करना चाहता हूँ। हमें इससे सीख लेनी चाहिए और इसे अंतिम दुर्घटना मानें, ऐसा सोच कर हमें आगे का रास्ता तय करना चाहिए। हम उन चीजों पर नहीं जाएंगे कि राजधानी ट्रेन दुर्घटनाग्रस्त हुई तो उसके लिए प्रिकॉशन लिया गया या नहीं, अगर प्रिकॉशन लिया जाता तो दुर्घटना नहीं होती, इस चर्चा को भी हम आगे नहीं ले जाना चाहते हैं। हम यही कहना चाहते हैं कि रेल जो हमारी जीवन रेखा है इसे कैसे हम आगे बढ़ाएं। रेल का किराया बढ़ाते हैं, यात्रियों पर बोझ डाल देते हैं। हम रेल का किराया कब तक बढ़ाते रहेंगे? यात्रियों पर कब तक बोझ डालते रहेंगे? हमारा देश गरीब देश है। यहां दाने-दाने के लिए लोग बिलखते हैं। महंगाई की मार है। हमें रेल किराया बढ़ाने से पहले सोचना चाहिए। आप कलेजे पर हाथ रख कर सोचिए कि इसी रेल को जब तत्कालीन रेल मंत्री लालू जी थे, उन्होंने कई करोड़ रुपए का मुनाफा बढ़ाया। उन्होंने केवल मुनाफा ही नहीं कमाया बल्कि प्रत्येक रेल बजट में एक रुपया यात्री किराया घटाया। रेल को विल पावर से, डेडिकेशन से चलाया। आज हमें आत्मनिर्भर बनना चाहिए। दो तिहाई माल जो ट्रक द्वारा रोड से जाता है।

रेल को आत्मनिर्भर बनाना है। आप लाइए। माल को आप अपने ट्रैक पर लाइए। इसके लिए लदान को बढ़ाइए, यात्री सुविधाएं बढ़ाइए। जो लदान में गड़बड़ी होती थी, उसको आदरणीय लालू जी ने रोकने का काम किया था और आज लुधियाना से मुंबई, ईस्ट और वैस्ट जो कोरीडोर है, जो हल्दिया तक जाता है, जो पोर्ट को कवर करता है, जो डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर लालू जी के उस समय में और यूपीए-वन में आया, इसको आप बेहतर बनाइएगा तभी आपका माल अलग जाएगा और यात्री की गाड़ियां अलग जाएंगी। इन चीजों को देखना पड़ेगा। सिर्फ यह कहना कि ब्राइट डे आ गया। आपका ब्राइट डे आया कि नहीं आया, यह हमें पता नहीं है लेकिन आदरणीय लालू जी के राज को गोल्डन पीरिएड कहा गया था और मैनेजेंट गुरु कहा गया था। इस बात को देश भी जानता है। इसलिए आज हमें इन चीजों को जानना चाहिए।

आप कहेंगे कि हमारा पीरिएड अभी बेहतर आ रहा है। ठीक है, आप कह रहे हैं। अच्छा लगता है लेकिन पटना से ट्रेन चली, उसे आनंद विहार रुकना चाहिए था और ट्रेन आनंद विहार स्टेशन रुकी ही नहीं,

सीधे दिल्ली आ गई। यह कैसा ब्राइट डे है? ये डार्क डे की शुरुआत के लक्षण साफ दिखाई पड़ते हैं। यह क्या हो रहा है?

गरीबों के लिए गरीब रथ चलाया गया। आप प्रो-पुअर किन चीजों को करना चाहते हैं? आप यह बताइए। आप बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। भारत जैसे गरीब देश में बुलेट ट्रेन की चर्चा करना कितना बड़ा अन्याय है? अमेरिका बुलेट ट्रेन नहीं बना रहा है। अमेरिका के पास सारे साधन हैं।... (व्यवधान) लेकिन अमेरिका बुलेट ट्रेन नहीं बना रहा है। एक बुलेट ट्रेन के बराबर आप 200 राजधानी चला सकते हैं। आप छोटी छोटी ट्रेन चलाइए। आप देश का पैसा देश में ही रहने दीजिए। बिहार में दरियापुर में चक्का का कारखाना बनाइए। महहोडा में डीजल का कारखाना, मधेपुरा में इंजन का कारखाना बनाइए और इसके साथ साथ आप पीपी... (व्यवधान) उधर से तो आवाज आएगी ही। सभापति जी, हम आपका संरक्षण चाहते हैं।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

... (Interruptions)

सभापति महोदय : पार्टी का समय टाइप करके इधर रखा गया है। मैं कुछ डिसाइड नहीं कर रहा हूं। अब आप अपनी बात समाप्त करिए।

... (व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : भागलपुर में डीआरएमओ ऑफिस नहीं खुला जबकि उसके लिए उसी समय तय किया गया था कि भागलपुर में डीआरएमओ ऑफिस होगा। हथुआ में नहीं खुला। मुंगेर में रेल गंगा पुल के लिए पैसा नहीं दिया गया। दीगा-पटना के लिए पैसा नहीं दिया गया। जमालपुर जो एशिया का प्रसिद्ध कारखाना है, उसे निर्माण कारखाना घोषित नहीं किया गया जो पहले से घोषित है और लोडिंग और अनलोडिंग के कामों पर इनको ध्यान देना चाहिए। इसके साथ साथ मैं यही कहना चाहूंगा कि बांका जहां से हम आते हैं, चक्का की एक फैक्टरी खोली जाए, सीमेंट का कारखाना खोला जाए, हावड़ा-भागलपुर जनशताबादी चलाई जाए। नयी इंटरसिटी बांका से चलाई जाए। बांका से दिल्ली और कलकत्ता के लिए खोली जाए, विक्रमशिला को बांका तक चलाया जाए, हाल्ट और कई समपार फाटक बनाए जाएं और सुल्तानगंज जो इलाका है, वहां ट्रेन का स्टॉपेज, समपार फाटक बनाया जाए तथा मॉडल स्टेशन घोषित किया जाए और राजधानी को भागलपुर होकर ले जाना है। माननीय मंत्री जी ने कहा कि हमने बहुत पैसा बिहार को दिया है, आपने एक भी नयी रेलवे लाइन के लिए पैसा नहीं दिया। सुल्तानगंज में, मुंगेर में, पिरपैती में, आपने दो दो लाख दे दिया, आप इस ढंग से ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : अब आप कंकलूड कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : जो उत्तर भारत का इलाका है चाहे बिहार हो, यू.पी. हो, उड़ीसा हो, बंगाल हो या मध्य प्रदेश हो, इसको तो आप भूल गये।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: You have to conclude in half a minute now.

... (*Interruptions*)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : इस ढंग से नहीं भूलना चाहिए। आप यात्री सुविधाएं बढ़ाइए। रेलवे में साफ-सफाई बढ़ाइए। सुरक्षा, संरक्षा बढ़ाइए। खानपान में सुधार लाइए। रिजर्वेशन को भी दुरुस्त कीजिए। युवकों को रोजगार दीजिए। इन संसाधनों के साथ हम यही कहना चाहेंगे कि पीपी में नहीं जाइए। रीयल भारत को बनाने का जो सपना हमारे पुर्खों, हमारे बापदादों ने देखा, आप उधर जाइए।

16.00hrs

भारतीय रेल देश की धमनी है, आत्मा है इसलिए इसे गरीबोन्मुखी बननी चाहिए। आदरणीय लालू जी ने गरीब रथ चलाया, आप चलाइए, टी ट्रेन चलाइए। आप चाय वाला कहते हैं तो टी ट्रेन चलाइए। भारतीय रेल हमारी जीवन रेखा है आप इसे बेहतर बनाने के लिए इच्छाशक्ति रखिए। आप सम्पूर्ण भारत की तस्वीर बनाकर कार्य को अंजाम देंगे, हमारी यही अपेक्षा रेल मंत्री जी से है।

***KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDUPI CHIKMAGALUR):** I welcome the Railway Budget 2014-15 for its focus on passenger-centric measures and emphasis on improving safety. Railways is the growth engine of India's development. Hon'ble Railway Minister has brought cheers to the people of Karnataka by announcing new trains, new surveys and upgradation of existing rail infrastructure. Overall, Karnataka got One premium train, Four express trains and Three passenger trains. The three daily passenger trains will run from Yeshwantpur to Tumkur, Byndoor in Kundapur Taluk to Kasaragod in North Kerala and Dharwad to Dandeli in North Karnataka. Of the 18 Surveys for new lines the railways will take up, Four will be across Karnataka – from Gabbur to Bellary, **Shimoga to Mangalore via Sringeri**, Talguppa to Siddapur and Gadag to Harphanhalli. The railways will also take up track doubling from Mangalore to Suratkal via Ullal in the coastal area of the State.

People of my constituency are dreaming for better railway services, but it is not fulfilled even after decades. I had requested the Hon'ble Minister for Railways to consider the following pending rail projects of my Parliamentary Constituency for inclusion in Rail Budget 2014-15:

1. Introduction of a new Intercity Express between Chikmagalur-Bangalore – (Daily)
2. Creation of Mangalore Railway Division. Mangalore should at any cost be separated from the Palghat Division, Southern Railways and included in the South Western Railway Zone.
3. Introduction of a Garib Rath between Udupi-Mumbai or Mangalore.
4. Extension of track doubling from Mangalore to Suratkal via Ullal to Karwar via Kundapur.

* Speech was laid on the Table

5. Introduce a new train 'Garib-Rath' to Mumbai from Mangalore via Udupi.

Apart from this, I have a few suggestions to improve the railway network in Karnataka in general and my Parliamentary Constituency Udupi-Chikmagalur in particular:

1. The new Kadur-Chikmagalur-Sakaleshpur (92.2 km) route was sanctioned in 1996-97. As a first phase of the work, Kadur-Chikmagalur route was selected. The Second phase from Chikmagalur to Sakaleshpura is yet to be completed. Once the Phase II work is completed between Chikmagalur-Sakaleshpura, it would provide direct connectivity to Mangalore. Kadur-Sakaleshpura railway project figured in the Railway Budget during the year 1996-97 and once again in the Interim Rail Budget 2014-15. The Survey of this project has been completed. However, land has to be acquired and the Ministry of Environment & Forests has to give environmental clearance for this important project.
2. The Bangalore-Mangalore express train should be extended till Kundapur via Udupi because Udupi-Manipal is a educational hub and also it covers lots of religious spots.
- 3 The Bangalore-Karwar train route needs to be re-routed via Arasikere. Currently, the train runs via Mysore, which is too time consuming and does not benefit the coastal areas passengers.
- 4 There is an urgent need for the upgradation of Birur, Chikmagalur, Kadur and Kundapura railway stations as well as several other stations in coastal Karnataka and Chikmagalur District.
- 5 Hubli-Ankola new broad gauge line is a dream project capable of ushering in an era of economic growth for the region and also the Vasai-Virar route to be connected to Konkan Railway via North Karnataka.
- 6 Passenger Train between Shimoga-Birur to be extended to Chikjajur.

- 7 Renovation and opening of computerized PRS Centre and stoppage of trains at Honnavar Railway Station.
- 8 Proposal for introducing a new train between Virar-Vasai to Mangalore.
- 9 Introduction of a new Passenger train between Subramanya-Mangalore-Kundapura-Madagaon-Hubli.

*SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR): Hon. Chairman Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Rail Budget 2014-15. I rise to support the Railway Budget on behalf of my party Shiromani Akali Dal.

At the outset, I want to thank Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi. I also thank Hon. Railway Minister Shri Sadanand Gowda for presenting a very good Rail Budget (2014-2015).

HON. CHAIRPERSON : Shri Sher Singh, if you start speaking, you cannot lay your speech.

16.01 hrs (Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Sir, I am speaking on the Rail Budget. This is the first time that the name of Punjab has figured in the Rail Budget. I was also an M.P. in the previous Lok Sabha. The erstwhile UPA Government had meted out a step-motherly treatment to Punjab. Time and again, we had raised our just and genuine demands but it had fallen on deaf ears. My pleas and the pleas of Smt. Harsimrat Kaur ji and our Hon. Chief Minister Sardar Badal ji were always ignored by the UPA Government. Not a single new train was started in Punjab all these years. Now, we are happy that some new trains have been started in Punjab. Better late than never. Sir, Punjab needs more trains. We hope that this Government will do justice to Punjab.

Sir, a Shatabdi train will now connect Bathinda. This train should be extended to Ferozepur. It is an important historical place. Meeting this demand will give an opportunity to the people of this region to travel by a Shatabdi train. Similarly sir, the Chandigarh – Ferozepur train should be extended to Fazilka. It shares the border with Pakistan for 150 Kms. For the people of this area, it will be a dream come true if it is done.

* English Translation of the speech originally delivered in Punjabi.

Chairman sir, doubling of several lines passing through Punjab is the need of the hour. Doubling of the line has already been done from Delhi to Abohar. This work should be extended further for 20 to 25 Kms till Bathinda, and for about 80 Kms. more till Ferozepur. It will benefit the people of Hussainiwala. We have been demanding that another trade route should be opened up with Pakistan through Hussainiwala. It will give a fillip to trade between the two nations.

Sir, green signal had been earlier provided to the Ferozepur – Amritsar train link. However, the earlier Government did not spend a penny on this project. Sir, if work is completed on a 25 Km. stretch, it will reduce the distance between the two cities by 100 Kms. It will also provide long – distance rail connectivity with Rajasthan and Gujarat.

Sir, pilgrims throng cities and places of religious and historical importance like Hazoor Sahib, Amritsar Sahib and Haridwar. Rail connectivity should be provided to these places from various places in Punjab like Ferozepur, Fazilka and Amritsar. The train to Nanded Sahib should also ply through historical, and religious places like Mansa and a spacious railway station should be constructed there.

Sir, a train for Nanded Sahib via Sarai Rohilla, Delhi does not stop at Malout and in Mansa district. Sikh devotees in large numbers travel from Punjab to Nanded Sahib. The services of this train should also be provided to the people of this area.

Sir, the fertile land of Punjab has a dense population. Due to unmanned railway crossings, a lot of precious lives are lost in the accidents. All unmanned railway crossings must be upgraded into manned railway crossings. Similarly, there are no railway crossings at many places that are densely populated. People have to travel for many Kms to find a crossing. A committee should be constituted on the issue of providing new manned railway crossings wherever needed.

Sir, Fazilka is the new district of Punjab. However, no new trains have been provided connecting Fazilka to various places. Shatabdi trains should link Fazilka to Chandigarh and Delhi. Sir, Bathinda is an important city of Punjab. It has three thermal power plants, fertilizer industry and a refinery. Doubling of railway lines connecting Bathinda to various places is the long-standing demand of the people of the area. It will give a boost to industry and development in the area.

HON. CHAIRPERSON Hon. Member, please conclude and sit down.

SHRI SHER SINGH GHUBAYA : Sir, in the end, I thank the Hon. Railway Minister Shri Gowda ji for providing several new train connections to Punjab. I do hope that other genuine demands of Punjab will also be met in the near future.

श्री अक्षय यादव (फ़िरोज़ाबाद) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। यह मेरी मेडन स्पीच है, अगर कहीं भूल होती है तो उसके लिए मैं माफी चाहता हूँ। रेल मंत्री जी द्वारा 8 जुलाई को रेल बजट सदन में पेश किया गया। इस बजट से जनता को बहुत सारी उम्मीदें थीं, मगर यह बजट जनता की उम्मीदों के बिल्कुल विपरीत रहा। बजट से पहले भाड़े बढ़ा दिये गये, जिससे जनता की जेब पर डाका सा पड़ने लगा है और जनता अपने आपको ठगा हुआ महसूस कर रही है। जनता को कुछ नहीं मिला तो क्वालिटी रेलवे की बात करने लगे। क्या माननीय मंत्री जी ने कभी जनरल डिब्बे की ओर देखा है? ऐसा लगता है कि इंसान नहीं उस डिब्बे में भूसा भरा हो। जो गरीब जनता है, उसे इस स्थिति में चलने के लिए मजबूर किया जा रहा है। अगर ट्रेन में दस डिब्बे हैं तो दस में से एक डिब्बा ऐसा होता है, जिसमें गरीब चलते हैं, बाकी नौ डिब्बे ऐसे होते हैं, जिनमें अमीर चलते हैं। गरीबों के लिए हर एक्सप्रेस गाड़ी में कम से कम चार जनरल बोगियां लगाई जानी चाहिए। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि देश की जनता आपकी तरफ देख रही है, क्या आप उन पचास करोड़ गरीबों के लिए जो 32 रुपये प्रतिदिन भी खर्च नहीं कर सकते, कुछ करेंगे? कभी-कभी हम लोगों के पास ऐसे लोग भी आ जाते हैं, जो इतने गरीब होते हैं कि उनके पास कुछ नहीं होता है। वे इलाज के लिए कहते हैं तो हम लोग चिट्ठी लिखते हैं, इलाज का इंतजाम हो जाता है, लेकिन दिल्ली आकर वे लोग इलाज नहीं करवा सकते, क्योंकि उनके पास रुपये-पैसे नहीं होते हैं। उनको इलाज करवाने के लिए दिल्ली आने-जाने हेतु क्या माननीय मंत्री जी रेल में मुफ्त सफर का इंतजाम करने की व्यवस्था करेंगे? उत्तर प्रदेश आबादी के अनुसार इस देश का सबसे बड़ा प्रदेश है। 22 करोड़ की आबादी वाला प्रदेश है। प्रदेश के आकार के हिसाब से और आबादी के हिसाब से उत्तर प्रदेश को इस बजट में कुछ नहीं मिला है। बस यह कह दिया गया कि जो नई ट्रेनें चालू होंगी, वाया कानपुर चली आएंगी, वाया बनारस जाएंगी, वाया इलाहाबाद से चली आएंगी। आबादी के अनुसार उत्तर प्रदेश से लोग रोजाना मुंबई जाते हैं, अहमदाबाद जाते हैं, देश के हर हिस्से में जाते हैं। माननीय मंत्री जी को कुछ ट्रेनें ऐसे स्टेशनों से चालू करनी चाहिए थीं, जिनसे जनता सीधे-सीधे अपने गंतव्य तक पहुंच सकें। रेलवे इस देश में रोजगार पहुंचाने का सबसे बड़ा माध्यम भी रही है। पिछले कुछ समय से हम लोग देख रहे हैं कि जो कुली होते थे, वे खत्म ही हो गए हैं क्योंकि उनको लाइसेंस ही नहीं दिए जाते हैं। क्योंकि आगे चल कर वे फोरमैन बन सकते हैं। क्या माननीय मंत्री जी कुलियों के लाइसेंस देना फिर से चालू करेंगे? जिससे वे जनता का बोझ भी उठा सकें और उनको रोजगार का माध्यम भी मिल सके।

अध्यक्ष जी, देश में 160 प्रोजेक्ट ऐसे हैं जो पिछले 30 पहले चालू किए गए हैं, लेकिन अभी तक वे पूरे नहीं हो सके हैं। इनमें से 3 ऐसे प्रोजेक्ट मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ। पहला प्रोजेक्ट है -सन् 1984 में स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने गुना से इटावा रेलवे लाइन स्वीकृत की थी, लेकिन 30 साल हो गए हैं, वह अभी तक पूरी नहीं हो सकी है। दूसरा, लगभग 15 साल पहले, एनडीए के प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने आगरा से इटावा, फतेहाबाद होते हुए रेलवे लाइन का शिलान्यास बटेश्वर में किया। वे बटेश्वर के रहने वाले थे, वहीं पर उन्होंने शिलान्यास किया था। माननीय मंत्री जी, इस पर तो आपको खास तौर से ध्यान देना चाहिए। आपने अपने भाषण में अपनी एनडीए की सरकार के काफी काम गिनाए थे, तो यह घोषणा भी उसी सरकार में की गई थी। सन् 1996 में तब के प्रधानमंत्री माननीय देवगौड़ा जी ने एक रेलवे लाइन स्वीकृत की थी। फिर सन् 2004 में माननीय राष्ट्रपति श्री ए.पी.जे. अब्दुल कलाम जी ने इटावा से मैनपुरी लाइन का शिलान्यास भी किया। उस समय तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने घोषणा की थी कि इस रेलवे लाइन का उद्घाटन भी माननीय राष्ट्रपति अब्दुल कलाम जी ही करेंगे। हम सब जानते हैं कि उस समय अगर हम किसी चीज़ पर सौ रूपये खर्च करते थे तो आज की तारीख में हम लोगों को दो सौ रूपये खर्च करने पड़ रहे हैं। जैसे-जैसे समय बीतता जाता है, वैसे-वैसे लागत बढ़ती जाती है। सरकार को ज्यादा खर्च करना पड़ता है। इसलिए नए प्रोजेक्ट चालू करने से पहले मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि पुराने प्रोजेक्ट्स को जल्द पूरा करवाएं।

माननीय अध्यक्ष जी, उत्तर-मध्य रेलवे पर फिरोज़ाबाद नगर स्थित है, जो कांच उद्योग और चूड़ी उद्योग के लिए सारी दुनिया में मशहूर है। वहां से व्यापारी सारे देश में आते-जाते हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि फिरोज़ाबाद, जो कि जिला हैडक्वार्टर भी है, उसको आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए तथा हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस, लखनऊ एवं कानपुर शताब्दी का ठहराव किया जाए।

अध्यक्ष जी, पिछले कुछ दिनों से हम लोग देख रहे हैं कि एनडीए की सरकार से जब भी कुछ कहा जाता है तो वह तुरंत कहती है कि इस स्थिति में हमें यूपीए की सरकार ले कर आई है। अध्यक्ष जी, जनता यह नहीं जानना चाहती कि पहले अण्डा आया या पहले मुर्गी आई। जनता चाहती है कि जो वायदे उससे किए गए, उनको पूरा किया जाए। उत्तर प्रदेश की सरकार ने अक्षरशः वादे पूरे कर के दिखाए हैं। ... (व्यवधान) अगर आपको ध्यान हो विधान सभा चुनाव में जो घोषणा-पत्र में कहा था ... (व्यवधान) वे सारे वादे पूरे कर के दिखाए हैं। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य बैठ जाएं। ये सारी बातें रिकार्ड में नहीं जाएंगी।

...(व्यवधान) *

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : मेडन स्पीच में कभी टोका नहीं जाता है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री रत्न लाल कटारिया जी।

...(व्यवधान)

श्री अक्षय यादव : महोदय, मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, आप एक मिनट में समाप्त कीजिए।

श्री अक्षय यादव : अगर यह सरकार जनता की सेवा, क्वालिटी रेलवे, अपने वादे पूरे करती है तो हम समझेंगे कि सरकार ने अच्छे काम किये हैं। हम समाजवादियों ने हमेशा संघर्ष किया है, अगर आप कहीं चूके तो हम अपने संघर्ष से आपको जनता की सेवा याद दिलाते रहेंगे।

* Not recorded.

***SHRI R. PARTHIPAN (THENI):**I am representing Theni Parliamentary Constituency as its newly elected member by the blessings of Honourable Chief Minister of Tamil Nadu Dr.Puratchi Thalaivi AMMA. To fulfill the long vision of Honourable Chief Minister of Tamil Nadu in bringing the backward districts progressively and the long pending demand of the people Theni District and its surrounding districts of Tamil Nadu and Kerala. I made a fervent appeal to your good self to fulfill the long pending demand of the people of Bodinayakanur, Cumbam, Theni, Periyakulam, Aandipatti, Usilampatti, Madurai (West) of Tamil Nadu and Munnaar, Thekkadi of Kerala states to implement the gauge conversion of Madurai – Bodinayakanur Rail Track path at the earliest.

Bodinayakanur is one of the oldest Municipality of Tamil Nadu commensurating from British period and centre for various agricultural produce like tea, coffee, cardamom and spices. The Madurai Bodi line was sanctioned by the Railway Board in the year 1925 after taking stock of various aspects and the need of the track to transport agriculture produces mentioned above to various parts of India and also to boost export rate at the cost of Rs.53 lakhs covering a distance of 56 miles by laying meter gauge railway track Madurai-Bodi Railway Section in July, 1926 and it is open for public use from 20th November, 1928. This facility is the essential service for the people of that area to transport their produce and apart from that the Section is very useful for the passengers and on Government point of view it is a successful revenue yielding section of Railway ministry.

The Government of India has decided to convert the meter gauge track as a broad gauge one in consonance with their policy decision and stopped the train service in this section from 2010 onwards. This is the last meter gauge in Madurai Division to take up gauge conversion at the estimated cost of Rs.218 Crores from January 2011. Though originally it was estimated as Rs.180 Crores there is no substantial allocations to this section in the ensuing Railway Budget by the

* Speech was laid on the Table

successive ministers and allocation of meager funds of Rs.10 Crores and Rs.5 Crores has inflated the cost of the project every year by 15% and due to this poor allocation, virtually there is no work done in this section for the past four years and the dreams of the people of that area stands futile without fulfilling and if the funds are allotted in the same fashion in the snail pace the project would not have been completed even after 20 years.

During the Election Campaign of 16th Lok Sabha elections our leader Honourable Chief Minister Dr. Pratchi thalaivi AMMA during her campaign in Theni Parliamentary Constituency in the presence of lakhs of gathering assembled in the meeting had declared that our Government will take all possible and appropriate steps to ensure the speedy implementation of gauge conversion which is the long pending demand of the people which was neglected by the earlier UPA Government. To fulfill the people's demand and the desire of our leader Dr. Pratchi thalaivi AMMA I am constrained to make this appeal to your good self to fulfill the long pending demand of the people of that area in the ensuing budget itself by generously allotting fund to speed up the work.

It is the promise of our Honourable Prime Minister also during the Election Campaign, priority will be given to the existing projects which are pending for fund allocation. This is one of the prestigious routes of Southern Railway and income yielding also. The Train was operated in this section successfully for the past 83 years and it was stopped to fulfill the gauge conversion policy. If this project is implemented by this time this Section might have earned the amount which would have been spent on this project by the Railway ministry by way of revenue. By stopping the train in this section people of Tamil Nadu and Kerala facing in numerable and untold agony which cannot be compensated by any means. The traders and general public are greatly affected and prejudiced due to the delay in operation of the train stopped for gauge conversion. It is very difficult to transport goods from this area speedily and due to the stoppage people of that area suffered heavy loss due to the delay in transporting and cost effectiveness

and it is a national importance to speed up the project at the earliest without any further delay.

If the project is implemented, this section can be used as a loop line for parking of trains as a yard since Madurai Station became very congested and not accommodative of any more traffic since the station is situated in an area which have no scope for expansion. This line is only viability as an alternative accommodation for easing out the increasing traffic of this section. Thus, by implementing the project expeditiously, it will be fruitful for public, traders, and Railways.

To fulfill the above long pending demand of the people of that area, I would like to bring it to your kind attention to bestow your interest and attention to this project and allocate funds to the above project generously in lump sum manner in the ensuing budget to expediate the works in a time bound manner and fulfill the dreams of the people of that area.

***श्री दिनेश कश्यप (बस्तर) :** बस्तर संभाग मुख्यालय जगदलपुर से चलने वाली 18006-18007 हावड़ा-जगदलपुर-हावड़ा समलेश्वरी एक्सप्रेस एवं 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग त्रि-साप्ताहिक एक्सप्रेस ट्रेन की वर्तमान समय सारणी बस्तरवासियों के लिए सुविधाजनक नहीं है। समलेश्वरी एक्सप्रेस डाउन ट्रेन सुबह 4.15 बजे छूटती है और अप ट्रेन 11.30 बजे जगदलपुर पहुंचती है। इस ट्रेन को जगदलपुर से 6.00 बजे के आस-पास छोड़ने एवं रात्रि 8-9 बजे के मध्य जगदलपुर पहुँच सके, इसके लिए समय सारणी में परिवर्तन किया जाना प्रस्तावित है। इसी प्रकार 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस दोपहर 12.30 बजे जगदलपुर से छूटकर दूसरे दिन सुबह 4 बजे रायपुर पहुंचती है, इसे जगदलपुर से संध्या 5 से 6 बजे के मध्य छोड़ना उचित होगा।

18006-18007 हावड़ा-जगदलपुर-हावड़ा में 2 ए.सी. कोच नहीं हैं। जनसुविधा की दृष्टि से इसमें एक कोच 2 ए.सी. तथा 18447-18448 हीराखण्ड एक्सप्रेस में अतिरिक्त 3 ए.सी. एक कोच सहित एक अतिरिक्त स्लीपर कोच लगाने की स्वीकृति प्रदान की जाये।

18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस ट्रेन के नामकरण का प्रस्ताव मेरे द्वारा तत्कालीन रेल मंत्री माननीय मुकुल रॉय जी को भेजा गया था। जिसके माध्यम से मैंने इस एक्सप्रेस ट्रेन के लिए निम्नानुसार प्रस्तावित नामों में से किसी एक नाम से इसके संचालन की स्वीकृति हेतु अनुरोध किया था।

1.	दन्तेश्वरी एक्सप्रेस	दन्तेवाड़ा में स्थित माँ दन्तेश्वरी मंदिर शक्तिपीठ आस्था का प्रमुख केन्द्र है। इसके प्रति यहां के निवासियों में अगाध श्रद्धा है।
2.	इन्द्रावती एक्सप्रेस	बस्तर क्षेत्र से गुजरने वाली इन्द्रावती नदी, बस्तर क्षेत्र के लिए जीवन दायिनी है।
3.	दण्डकारण्य एक्सप्रेस	धर्मग्रन्थों में दण्डकारण्य क्षेत्र का विशेष उल्लेख है, और बस्तर क्षेत्र ही वास्तविक दण्डकारण्य क्षेत्र है।

विशाखापट्टनम से दिल्ली जाने वाली 12807-12808 विशाखापट्टनम-हज़रत निजामुद्दीन-विशाखापट्टनम (समता एक्सप्रेस) सप्ताह में पांच दिन विशाखापट्टनम से चलती है, इस ट्रेन को कम से कम दो दिन जगदलपुर से चलाया जाये। इससे देश का सर्वाधिक नक्सल प्रभावित क्षेत्र सीधे देश की राजधानी से रेल संपर्क में आ जायेगा।

बस्तर संसदीय क्षेत्र अंतर्गत बस्तर, दन्तेवाड़ा, बीजापुर, सुकमा, कोंडागांव एवं नारायणपुर कुल छः जिले हैं, इनमें से मात्र बस्तर जिला मुख्यालय जगदलपुर एवं दन्तेवाड़ा जिला मुख्यालय तथा बैलाडीला

* Speech was laid on the table.

परियोजना क्षेत्र अंतर्गत बचेली में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध है। जनभावनाओं एवं आवश्यकता के आधार पर जिला मुख्यालय कोंडागांव तथा बैलाडीला परियोजना क्षेत्र अंतर्गत किरन्दुल में प्राथमिकता के आधार पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाना प्रस्तावित है। संसदीय क्षेत्र अंतर्गत जिला मुख्यालय सुकमा, बीजापुर एवं नारायणपुर में भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोले जाने का कार्य आगामी कार्ययोजना में शामिल किया जाये।

विशाखापट्टनम-किरन्दुल रेल मार्ग बस्तर जिले में जगदलपुर से 14 कि.मी. दूर केशलूर में राष्ट्रीय राजमार्ग-30 एवं दन्तेवाड़ा जिला मुख्यालय के समीप आवराभाटा में राज्य मार्ग को पार करके गुजरता है। यह दोनों अत्यंत आवश्यक है। इसलिए उक्त दोनों स्थानों पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है। आगामी कार्य योजना में इसे शामिल कर उक्त दोनों स्थानों पर ओवर ब्रिज निर्माण कराया जाये।

18006-18007 समलेश्वरी एक्सप्रेस, 18447-18448 हीराखण्ड एक्सप्रेस एवं 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस सुविधा के बाद जगदलपुर रेलवे स्टेशन उन्नयन की अत्यंत आवश्यकता है। यहां प्लेटफॉर्म विस्तार, शेड निर्माण, अतिरिक्त यात्री प्रतीक्षालय सह वी.आई.पी. लाउंज, ओवर ब्रिज, पेयजल, स्वास्थ्य सुविधा तथा जी.आर.पी. थाना सहित अन्य आवश्यक कार्य कराये जाने की दिशा में त्वरित कार्यवाही की जाये।

छत्तीसगढ़ की आर्थिक रेल लाइन का दर्जा प्राप्त बहुप्रतीक्षित दिल्ली-राजहरा-जगदलपुर रेल लाइन का निर्माण कार्य दोनों छोर से शुरू किया जाये। वर्तमान में दुर्ग जिले के राजहरा से कांकेर के रावघाट तक 95 कि.मी. हिस्से में रेल लाइन का कार्य शुरू होने की जानकारी मिली है। दो चरणों में बनने वाली इस परियोजना के लिए 11 दिसम्बर, 2007 को रेलवे, सेल, एन.एम.डी.सी. एवं राज्य शासन के मध्य करार हुआ था। इसके अनुसार दिसम्बर, 2012 तक प्रथम चरण में उपरोक्त 95 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण कार्य पूर्ण होना चाहिए था, लेकिन ऐसा हुआ नहीं। प्रथम चरण का निर्माण पिछड़ने से द्वितीय चरण में रावघाट से जगदलपुर तक 135 कि.मी. रेल लाइन पर कोई कार्य आगे नहीं बढ़ रहा है। जगदलपुर से कोंडागांव तक 70 कि.मी. क्षेत्र में कोई नक्सली बाधा भी नहीं है, अतएव दोनों छोर से कार्य प्रारंभ किया जाना चाहिए। जगदलपुर से कोंडागांव तक आसानी से रेल लाइन बिछाई जा सकती है। मेरी अपेक्षा है कि इस ओर प्राथमिकता के आधार पर तत्परता से कार्यवाही प्रारंभ की जाये।

***श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) :** पिछले लोक सभा का जो चुनाव हुआ, उसमें बहुत ही उम्मीदों के साथ देश की जनता ने भारतीय जनता पार्टी को जनादेश दिया है। क्योंकि पिछले समय में जो सरकार थी, उसमें बहुत सारी समस्याएं थी और वह सरकार अपनी नीति और नेतृत्व के कारण असफल साबित हो रही थी, जिसके कारण देश के लोगों में हताशा और निराशा थी। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब से सरकार बनी है, देश में निराशा का वातावरण समाप्त हुआ है और लोगों में सरकार के प्रति विश्वास और आशाएँ बढ़ी हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने उन्हीं आशाओं को पूरा करने वाला बजट सदन में पेश किया है। मैं उसी रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वास्तव में जो भारतीय जनता पार्टी का दर्शन है " एक भारत-श्रेष्ठ भारत " उसका दर्शन भारतीय रेल में होता है। हमारा देश जिसमें बहुत सारी भाषाएँ, रहन-सहन और खान-पान है, लेकिन भारतीय रेल सबको एक करती है। इसलिए एक तरह से भारतीय रेल हमारे देश की संस्कृति का दर्शन कराने का सशक्त माध्यम है। कहा भी जाता है कि अगर असली भारत देखना है तो भारतीय रेल में देखना चाहिए। माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल की महत्ता को समझा है और रेलवे की सेहत सुधारने का सिग्नल अपने बजट के माध्यम से दिया है। पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने और नयी परियोजनाओं को शुरू करने के लिए माननीय सदानंद गौड़ा जी ने रेलवे की आर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए कई उपाएँ सुझाए। जहाँ उन्होंने 58 नयी ट्रेनें दी हैं, बुलेट ट्रेन दी हैं, वही देश के माननीय अटली जी ने देश को स्वर्णिम चतुर्भुज के द्वारा सड़कों से जोड़ा था, वहीं माननीय रेल मंत्री जी ने हीरक चतुर्भुज के द्वारा रेल के माध्यम से पूरे देश की यात्रा को सुगम करने का प्रयास किया है। रेल के द्वारा जहाँ फल व सब्जियों की आपूर्ति, दूध व नमक की ढुलाई, अन्य आवश्यक वस्तुओं की प्राथमिकता से ढुलाई के द्वारा रेल के सहारे मोदी सरकार महंगाई को भी रोकने में प्रमुख भूमिका निभायेगी। ये बजट उम्मीदों का सफर है, जिसमें महिलाओं की सुरक्षा, बुजुर्गों का सम्मान, अच्छा भोजन, सुव्यवस्था, रेलवे कर्मचारियों के लिए विद्यालय, अस्पताल आदि की सुविधाएँ देने के साथ-साथ रेलवे बोर्ड पर भी नकेल डालने की हिम्मत दिखाई। अधूरी रेल परियोजनाओं से खिन्न मोदी सरकार ने पहले ही रेल बजट में रेलवे बोर्ड को विभाजित करने, प्रबंधन व निगरानी समूह बनाने, कार्यप्रणाली में पारदर्शिता लाने तथा परियोजना की जानकारी ऑनलाइन उपलब्ध कराने का फैसला लिया है। ये रेल बजट देश को विकास की ऊँचाईयों पर ले जाना वाला आम बजट है, जिसमें रेल के कायाकल्प की कोशिश की गयी है। सुधार के स्तर पर मोदी सरकार ने रेल बजट को बहुआयामी और यू.पी.ए. सरकार की गलतियों को ठीक कराने वाला बनाया

* Speech was laid on the table.

है। देश की रेल चले और देश भी गति से चले, इसलिए यह बजट अति महत्वपूर्ण और देश के विकास में दूरगामी असर डालने वाला साबित होगा।

भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की माननीय मोदी जी के नेतृत्व की सरकार पिछली सरकार की कमियों को आधार बनाकर राजनीति नहीं करना चाहती, बल्कि हम चाहते हैं कि भारतीय रेल जो हमारे देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण है, वह अपना आधारभूत ढांचा खड़ा करे। आर्थिक रूप से मजबूत और देश के विकास में अपना योगदान करे। इसलिए भले ही लोक लुभावन न हो, लेकिन यह एक सार्थक बजट है, जो पिछली सरकारों से आये हुए रेल बजटों से बिल्कुल अलग है। इससे पहले की सरकारों ने चुनाव को आधार बनाकर ऐसे बजट प्रस्तुत किए, जिनमें घोषित कई योजनाएं पूरी नहीं हुईं। वहीं उक्त सरकारों के रेल बजट के कारण और उनकी रेल की नीतियों के कारण भारतीय रेल जर्जर अवस्था में पहुँच गयी। अभी कांग्रेस के सदस्य और इस देश के पूर्व रेल राज्य मंत्री जो इस बजट के विरोध में अपना भाषण कर रहे थे, उनको मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि उन्होंने 2 फरवरी, 2013 को मेरे संसदीय क्षेत्र लखीमपुर खीरी, उत्तर प्रदेश में आमामान परिवर्तन का शिलान्यास बहुत जोर-शोर से किया था और बताया था कि 262.76 कि.मी. मीटर गेज रेल लाईन को 2016 तक 927 करोड़ रुपये खर्च करके पूरा कर लिया जायेगा, जिससे लखीमपुर-खीरी बड़े शहरो से जुड़ेगा, व्यवसाय में बढ़ोतरी, नये उद्योग लगेंगे तथा दुधवा नेशनल पार्क में पर्यटक बढ़ेंगे। लेकिन मैं माननीय चौ. साहब को बताना चाहता हूँ कि आपके द्वारा शिलान्यास की गयी योजना आज तक पूरी नहीं हुई और माननीय रेल मंत्री जी, जो कि देश के पूरे रेल सिस्टम को सुधारने की कोशिश कर रहे हैं, और जिन्होंने बहुत ही दूर दृष्टि से दूरगामी परिणाम देने वाला बजट प्रस्तुत किया है। मैं उनका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूँ कि लखीमपुर-खीरी, उत्तर प्रदेश में नेपाल का सीमावर्ती क्षेत्र है, जो प्राकृतिक सम्पदा से भरपूर है, परंतु बेहद पिछड़ा है, वहां अभी बहुत सारे ऐसे लोग हैं, जिन्होंने रेल पर कदम नहीं रखा। मैं चाहता हूँ कि जो चुनावी शिलान्यास पिछली कांग्रेस की सरकार ने मा. अधीर रंजन चौधरी के द्वारा आमामान परिवर्तन के लिए कराया था, वह ब्रॉड गेज का कार्य पूर्ण कराकर लखीमपुर में कराने का कार्य करें। हमारे क्षेत्र में बहुत सारी ऐसी रेलवे क्रॉसिंग हैं, जहां पर रेलवे बैरियर नहीं है। मानवरहित रेलवे क्रॉसिंग के कारण आये दिन बहुत सारी दुर्घटनाएं होती हैं। उन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए ऐसी सभी क्रॉसिंग पर रेलवे बैरियर लगाये जाये। चूँकि मेरा संसदीय क्षेत्र बाढ़ से प्रभावित क्षेत्र है, जहां पर प्रति वर्ष बरसात के मौसम में मैलानी से तिकुनिया रेलवे ट्रैक बहने की संभावनाएं बनी रहती है तथा रेल यातायात दो से तीन महीने बंद रहता है तथा मेरी गुजारिश है कि नये रेल मार्ग का पलिया निघासन होते हुए बिछिया तक नयी रेल लाईन बिछाने का काम किया जाए।

रेलवे के क्षेत्र में हमारे संसदीय क्षेत्र में बहुत सारी रेलवे लाईन भी आती है, जिनकी मरम्मत प्रदेश सरकार नहीं कराती। अतः अनुरोध है कि उक्त सड़कों की मरम्मत कराने का काम करें। इसके साथ-साथ दुधवा नेशनल पार्क के लिए एक नयी ट्रेन लखनऊ से व एक नयी ट्रेन बरेली जंक्शन से प्रारंभ कराने की कृपा करें तथा सीतापुर व नई दिल्ली के बीच में शताब्दी ट्रेन की भी आवश्यकता है। सेंचुरी ट्रेन जो लखनऊ से बलिया तक जाती है, उसको बढ़ाकर तिकुनिया तक करने का कष्ट करें और गोण्डा-मैलानी प्रखण्ड में चलने वाली सभी ट्रेनों का ठहराव खैरेतिया व मझरा स्टेशन पर भी करने की कृपा करें।

माननीय मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की सरकार ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, स्वागतयोग्य है तथा देश के लोगों की आशाओं और आकांक्षाओं पर खरा उतरने वाला है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ और इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री रत्न लाल कटारिया (अम्बाला) : महोदय, मैं भारत माता के लाल, जननायक नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एनडीए सरकार के द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जिस प्रकार का जॉब ऑरिएन्टिड एवं ग्रोथ ऑरिएन्टिड विजन बजट में दिया गया है, यह भारत को उन्नति की ओर ले जायेगा। माननीय मंत्री जी ने बुलेट ट्रेन से लेकर फास्ट ट्रेन तक हर विषय को बजट में कवर किया है और हमें पूरी आशा है कि यह बजट देश के लिए प्रगतिशील साबित होगा।

महोदय, मैं आदरणीय मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र अम्बाला की ओर दिलाना चाहूंगा। पिछले 10 वर्षों में जितना शोषण मेरे लोक सभा क्षेत्र का हुआ है, शायद भारत में ऐसा कभी नहीं हुआ। मैडम सोनिया जी भी दो बार मेरे लोक सभा क्षेत्र अम्बाला गयीं और उन्होंने वहां बहुत सब्जबाग दिखाये, लेकिन वहां की जनता को उसके हाल के ऊपर ही तड़फता छोड़ दिया गया। यमुना नगर से चंडीगढ़ तक की रेलवे लाइन के बारे में हर बार बहुत बड़े-बड़े होर्डिंग लगाये जाते थे। जब भी मैडम सोनिया जी जाती थीं तो कहा जाता था कि वे आयी हैं, वे आयी हैं, मैडम सोनिया जी आयी हैं, नई रोशनी लायी हैं, यमुना नगर से चंडीगढ़ तक की रेलवे लाइन बनवायी है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया शान्ति बनाये रखें। आप बोलिए।

...(व्यवधान)

श्री रत्न लाल कटारिया : महोदय, चुनाव आते-आते यह पोजिशन आयी कि अम्बाला से जो केन्द्रीय मंत्री थीं, वही चुनाव से पहले परिस्थितियों को देखते हुए पलायन कर गयीं।...(व्यवधान) आज हमारे क्षेत्र अम्बाला का जो रेलवे स्टेशन है, डीआरएम ऑफिस है, वहां से कई राज्यों के लिए रेलगाड़ियां चलती हैं।...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : एनडीए ने क्या किया?...(व्यवधान)

श्री रत्न लाल कटारिया : एनडीए ने उसमें बहुत कुछ किया है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बोलिए। माननीय सदस्य, आप अपनी बात कहिए।

...(व्यवधान)

श्री रत्न लाल कटारिया : एनडीए सरकार ने बहुत कुछ किया है।...(व्यवधान) एनडीए सरकार के समय में ही मैं अटल जी की डाइनेमिक लीडरशिप में उस समय के रेल मंत्री जी को चंडीगढ़ ले गया था और पंचकुला, जो हमारे क्षेत्र की, हरियाणा की अघोषित राजधानी कहा जाता है, उस क्षेत्र में भी रेलवे का पंचकुला को स्टेशन बनाने की बात हुई थी।...(व्यवधान) आदरणीय मंत्री जी से मैं निवेदन करूंगा कि उस क्षेत्र को भी डेवलप किया जाये। मैं देख रहा हूँ कि जहां से हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री जी वाराणसी को रेप्रिजेन्ट करते हैं, वहां पर गंगा है, जो हमारे देश की सबसे पवित्र मां कही जाती है। वहीं पर संत गुरु

रविदास जी महाराज का भी जन्म हुआ था। ... (व्यवधान) मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूँगा कि दुनिया में रहने वाले संत गुरु रविदास समाज के 45 देशों से लोग करोड़ों की संख्या में और हमारे देश के लोग जालंधर से वाराणसी आते हैं। मैं मांग करूँगा कि संत गुरु रविदास जी महाराज के नाम पर एक स्पेशल ट्रेन वाराणसी से जालंधर के लिए चलाई जाए। मैं यह भी रिक्वेस्ट करूँगा कि बजट में इस बात का प्रावधान किया गया है कि 100 स्टेशनों को ग्लोबल स्तर का बनाया जाएगा। चूँकि अंबाला कई स्टेट्स को कवर करता है, इसलिए मेरी मांग है कि अंबाला रेलवे स्टेशन को भी वह दर्जा दिया जाए। जगाधरी में रेलवे की एक बहुत बड़ी वर्कशॉप है। वहाँ पर आज भी कोई 600-700 एकड़ ज़मीन वर्षों से खाली पड़ी है। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूँगा कि वहाँ कोच फैक्ट्री लगाने का प्रावधान किया जाए। इसके साथ-साथ जो पिंजौर है, एच.एम.टी. के साथ भी वहाँ 700-800 एकड़ ज़मीन 40-50 वर्षों से खाली पड़ी है। वहाँ पर सरकार को ज़मीन लेने की भी कोई नौबत नहीं आएगी, इसलिए वहाँ पर भी रेल कोच फैक्ट्री के लिए प्रावधान किया जाना चाहिए। अंबाला में पहले यह रेल कोच फैक्ट्री आई थी, लेकिन फिर राजनीतिक कारणों से वह कहीं और चली गई। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह रिक्वेस्ट करना चाहूँगा कि मेरे क्षेत्र के अंदर जो ओवर-ब्रिज बनने हैं, अंडर-ब्रिज बनने हैं और जो रेल की लाइन् है, यमुनानगर से पटियाला वाया कुरुक्षेत्र, यमुनानगर से देहरादून वाया पौंटा साहिब, इन नई रेल लाइनों का भी निरीक्षण किया जाए, मैं आदरणीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ।

अंत में मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर) :** मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूँ । मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ साथ ही बिहार राज्य के मधुबनी जिला में रेल संबंधी कुछ समस्याओं की चर्चा भी करता हूँ । महोदय,

1. सकरी से निर्मली बड़ी लाइन आमान परिवर्तन का कार्य कई वर्षों से चल रहा है ।
2. झंझारपुर जंक्शन से लौकहां आमान परिवर्तन का कार्य भी धीमी गति से चल रहा है ।
3. जयनगर से मुम्बई एक सुपरफास्ट ट्रेन की बड़ी जरूरत है ।
4. गरीब रथ और स्वतंत्रता सेनानी ट्रेन को जयनगर तक प्रतिदिन करने का आग्रह करता हूँ।
5. सीतामढ़ी से जयनगर, लौकहां होते हुए निर्मली तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता, चूंकि इस रेल लाइन का शिलान्यास पूर्व रेलमंत्री जी कर चुके हैं, इस रेल लाइन का सर्वे भी हो चुका है ।

अतः आग्रह है कि सकरी झंझारपुर से निर्मली और झंझारपुर से लौकहां आमान परिवर्तन के साथ-साथ उपरोक्त सभी मांगों की पूर्ति शीघ्रातिशीघ्र करने का आग्रह करता हूँ ।

*SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): I congratulate Hon'ble Minister Shri Sadananda Gowda for his maiden Railway Budget speech and thank him for giving special focus to the railway lines in the North Eastern Region. I welcome the initiative of the Hon'ble Minister to give priority to completion of existing projects, safety and cleanliness.

I would like to make three points regarding Railway Budget. Firstly, Sevoke-Rangpo is a very important project as it will put Sikkim on the Railway map of India for the first time in the history. The project report was prepared and approved in 2008. This project itself is an engineering challenge with about 70% of the route being built in tunnels. The work is delayed owing to various factors like environmental clearances though a target of December 2015 had been set for the completion of this project. Once this project is complete, the line is supposed to be extended for another 40 km till Gangtok. Currently, the only connectivity Sikkim has with the rest of the country is NH 31A, and people of Sikkim suffer due to this infrastructure deficit. On behalf of the people of Sikkim, I request the Government to expedite the process of clearances and pave way for railway connectivity to the people of Sikkim at the earliest.

The second point I would like to make is regarding the budget allocation. Only Rs. 50 crores have been allocated to this project, which would be grossly insufficient considering the project cost is Rs. 3,375 crores. I request the Hon'ble minister to kindly look into this.

The last point I would like to make is with regard to Mountain Railway. Various countries have made leaps and bounds progress in this area while we are still at the 1947 stage. Where the British left it we are still there. Our neighbor China has created world-class infrastructure, both road and rail, in Tibet. Some of the principles while they made their Beijing-Lhasa railway route can be applied to the railway projects in Himalayan regions and especially Sikkim. Protection of ecological environment has to be an essential concern in the design of the railway

* Speech was laid on the Table

lines in these regions. Adverse impact on ecological environment has to be kept minimal. Train coaches should have bio-toilets, waste water deposit tanks and proper waste management facilities.

I request the Hon'ble minister to look into setting up a separate division for Mountain Railway to cater to the needs of Himalayan region.

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Hon. Chairperson, Sir, I would like to express my sincere thanks to you for having allowed me to speak for some time. Every political party has got its own views about the present Railway Budget.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. House to paragraph No.19 of the Railway Budget wherein it is said that during the last 10 years, 99 new railway projects worth Rs. 60,000 crores were sanctioned out of which only one project is completed till date. What is the source of raising the resources? I am not supporting or opposing it.

I was also sitting there for a few months. I must accept what we have done to raise the resources in our Interim Budget. I would like to draw the attention of the House to the fact that it was only a coalition Government at that time. In 1996-97, we were forced to take certain decisions. I do not want to go into the details of the resources position when we had taken the office.

I was heading the UF Government. We have not increased the fare for all passengers who were travelling in second class or ordinary class. We have not increased the charges but we were forced to take a decision on certain vulnerable sections of the society who were travelling in sleeper class mails. Similarly, there was no increase in the existing fares up to 200 kilometres in the case of sleeper class mail or express or ordinary trains. We did not want those passengers to pay more. For the longer journey, the fare was raised by 5 per cent for distances more than 200 kilometres in respect of those classes.

The Indian economy was growing at a fast rate. If the Railways had to keep ahead of the demand for transportation, rail infrastructure had to be developed in advance and at a high rate. This required large investment in railways' development work for which it was necessary to raise extra resources. As we had no other alternative, we have to decide to most unwillingly raise the fares of the higher classes at that time. Therefore, fares of A/c first class, A/c II-tier sleeper, A/c III-tier sleeper, A/c chair cars and first class in mails and express were increased by ten per cent in those days, twenty years ago about fair revision.

I do not know whether it was decided during the tenure of the hon. Prime Minister of the day or of the former Prime Minister Dr. Manmohan Singh. Our former Railway Minister Shri Kharge is sitting here. Whether he has made the proposal or that proposal has been given effect by you is not an issue for us. The travelling public wants more facilities.

From Hassan to Mysore, the person travelling in the bus is going to pay Rs. 80. From Hassan to Mysore, by train, it is Rs. 30. Whatever you may say, the people who prefer to go by train are the masters. When I entered this House in 1991, the late Narasimha Rao was the Prime Minister and Shri Jaffer Sharief was the Railway Minister. At that time, the railway line from Mysore to Hassan was scrapped because it was not workable, it was not going to get the revenue return. They had scrapped it. It was only accidentally that I became PM and I took a decision to proceed with that. Today, there is 18 trains are running in that line. I wrote a letter to the hon. Railway Minister to introduce one more train but he has not done it. I do not blame him. While introducing a train, all types of old bogeys are attached and due to short circuit several bogeys get burnt and people die in railway compartments.

Each political party has its own views about fair hike but having run the coalition Government, during UF Government we were forced to take some decisions. I would like to tell you that in the North-Eastern States there was not a single railway line after Guwahati. Let me honestly speak. We have taken several decisions to introduce new railway lines. Somebody was telling here that nobody was bothered about Ambala. You go through that Budget. For electrification from Pathankot to Ambala, we had taken that decision. We had also introduced new train facilities in holy places like Amritsar and Ajmer. We had not neglected any State on the basis of political support or the lack of it.

The issue today is the overall development. How could anybody go to North Eastern States, unless you provide infrastructure like the Railways? Who will go there for industrial development? Unless you develop it, nobody would go there and you cannot expect the returns. At that time we had changed the ratio with regard to the Revenue returns.

Let me speak honestly. The question of finding the resource is not very simple. During 1991, Dr. Manmohan Singh as the Finance Minister introduced the FDI. I do not want to debate on these issues; I would take some time, to deal with it during the discussion on the General Budget.

Now, you have the PPP model or the FDI route – I welcome them; and I have no hesitation to say so. But at the same time, in several areas so far as inviting FDI is concerned, a little more care must be taken. I must suggest to you something. I have got some bitter experience. What happened to Enron? Our Maharashtra friends from Shiv Sena are here. The Chief Executive was committed to life sentence in the United States. I do not want to unnecessarily drag many issues.

One railway line is pending for the last 20 years, for which we laid the foundation stone – Hassan to Bangalore, which connects Mangalore, the major port, and also the Chennai major port. I met Dr. Manmohan Singh and Mr. Vajpayee, but nothing happened. At least, you have taken some decision to provide a sum of Rs. 165 crore. Our friend Mr. Kharge is here. During the last one year, he did his best. I want to congratulate him. I made a request to him at the Rail Bhawan. I am not bothered about my stature as the former Prime Minister; I am an ordinary Member of this House.

I am not going to waste the valuable time of this House. If you want, I will sit; I do not want to disobey the Chair.

During the UF Government we have sanctioned 14 railway lines. I am not going to compare other States. If we have done any discrepancy on the basis of political considerations, one is free to attack me – I am here in this House. We have not done any such thing.

For 17 years we have been demanding to connect two major ports of Chennai and Mangalore. I approached the NDA Government also. There were several Railway Ministers during NDA or UPA Governments – Mr. Muniyappa is also here – but I was not able to get any result. Mr. Kharge, during the last one year, has done something.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sorry for the interruption. The former Prime Minister is raising one issue and I want to assure him that the Hassan-Mangalore railway line will be completed by March 2016.

SHRI H.D. DEVEGOWDA : I was about to say that. Please hear me. I wanted to congratulate you; I was about to say that. The present Prime Minister's *mantra* is development. How could development take place? Let us frankly discuss this issue.

The UPA Chairperson is also sitting here. They were supporting us at that time, when we had taken the decision to increase the railway fare, because we had no resources and we were forced to take a decision.

Today, you have said that even one line has not been completed in 30 years. What does it mean? All of us, irrespective of the political party, are demanding for further development in railways. Everyone, irrespective of any political party, is demanding this. You are not bothered about safety; you are not bothered about RoBs; there are so many such issues.

Recently, the Prime Minister has flagged off Udampur-Katra train. When was it sanctioned? You may go through the Railway Budget of 1996-97. You have still not completed the line up to Srinagar to Udampur.

I am not going to discuss the other issues. How many State capitals of the Northeastern region have been connected by rail? We have sanctioned for this

region in 1996-97 Budget to provide Rail connectivity to State Capital in NE states.

There are a number of issues. Ours is a vast country and we have to think in terms of development. We should not be under the impression that the UPA Government has not done anything. I can give some of my own experiences. No need to go on criticising the UPA Government or the previous Vajpayee ji's Government. Today, people want development. We want to create more jobs, more facilities. It is not an ordinary thing and that is why I welcome FDI in railways. General Budget is going to come and I will try to express my own experience on some of the other issues.

*साध्वी निरंजन ज्योति (फतेहपुर) : सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी माननीय डी.वी. सदानंद गौडा जी का आभार व्यक्त करती हूँ कि उन्होंने पूरे देश में 9 बुलेट ट्रेन चलाने की घोषणा की, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

जनहित में मेरी निम्नलिखित माँगे हैं, कृपया उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उन्हें इस बजट में शामिल किया जाए:

1. इलाहाबाद से फतेहपुर-कानपुर होते हुए मुम्बई के लिए प्रतिदिन जाने और आने के लिए ट्रेन चलायी जाए।
2. कानपुर से इलाहाबाद जाने एवं आने के लिए दोनों समय इण्टरसिटी चलायी जाए।
3. शटल गाड़ी कानपुर से इलाहाबाद आने एवं जाने के लिए चलायी जाए।
4. उँचाहार-रायबरेली से फतेहपुर-बाँदा होते हुए चित्रकूट तक नई रेल लाइन का निर्माण कराया जाए।
5. इटावा से औरैया, भोगनीपुर, घाटमपुर, जहानाबाद होते हुए बिन्दकी को नई रेल लाइन से जोड़ा जाए।
6. कानपुर से बाँदा रेल लाइन को थोड़ा मोड़कर दुर्गा देवी मन्दिर से जिला मुख्यालय हमीरपुर रेलवे स्टेशन बनाकर रेल लाइन से जोड़ा जाए।
7. कानपुर से बाँदा तक शटल दोपहर में चलायी जाए।
8. उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति को निजामुद्दीन से मानिकपुर तक प्रतिदिन किया जाए।
9. झॉसी-इलाहाबाद रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए।
10. कानपुर-बाँदा रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए।
11. हावड़ा-नई दिल्ली रेल लाइन पर पड़ने वाले सभी रेलवे फाटकों पर उपरिपुल का निर्माण कराया जाए।

रेलवे को घाटे से उबारने के लिए बिना टिकट यात्रियों को यात्रा करने से रोका जाए। उसके लिए मेट्रो की भाँति सभी प्लेटफॉर्मों पर मशीन लगाकर प्रवेश एवं निकास की व्यवस्था टोकन के माध्यम से सुनिश्चित करायी जाए।

* Speech was laid on the table.

***श्री बाबूलाल चौधरी (फतेहपुर सीकरी) :** मेरे लोक सभा क्षेत्र फतेहपुर सीकरी (19) में माननीय श्री अटल जी का ग्राम बटेश्वर है और बटेश्वर श्री अटल जी की जन्मस्थली है। मैं बटेश्वर को नमन करता हूँ तथा प्रणाम करता हूँ। माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के प्रधानमंत्री काल में 1999-2000 में आगरा से इटावा नई बड़ी रेल लाईन की शुरुआत कराई थी। इसकी पिक बुक संख्या 1999-2000 है तथा इस कार्य का नाम आगरा से इटावा नई बड़ी रेल लाईन का निर्माण रखा गया। इस परियोजना की लम्बाई 112 कि.मी. है। इसके स्टेशनों की संख्या 11 (ग्यारह) है तथा परियोजना में 76 ग्राम जिला आगरा के तथा 16 ग्राम जिला इटावा के आते हैं। कुल 92 ग्राम आते हैं। इस परियोजना की लागत 214.00 करोड़ रुपये दिनांक 24.10.2002 के रेलवे बोर्ड से स्वीकृत है। इस परियोजना का प्रथम संशोधित एस्टीमेट लागत 227.42 करोड़ रुपये दिनांक 4.2.2011 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया।

इसके बाद भी परियोजना पूरी नहीं हुई तो दोबारा संशोधित प्राक्कलन लागत (एस्टीमेट) 427.21 करोड़ रुपये का दिनांक 20.6.2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया। मगर इसके बाद भी अभी तक परियोजना अधूरी है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है, क्योंकि आज करीब 15 साल पूर्ण होने पर भी यह परियोजना लंबित है।

माननीय अटल जी की सरकार जाने के बाद यू.पी.ए. की सरकारें आने पर काम पर ध्यान नहीं दिया गया और उत्तर प्रदेश में भी विरोधी सरकारें रहने के कारण कार्य नहीं हो पाया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि अविलम्ब इस परियोजना को पूर्ण कराया जाये, जिससे आम जनता को इस परियोजना का लाभ मिल सके, क्योंकि करीब 15 साल से यह अपूर्ण है।

बटेश्वर एक ऐतिहासिक पर्यटन स्थल भी है। यहां पर 101 शिवलिंग श्रृंखला के रूप में यमुना नदी के किनारे बसे हुए हैं और यमुना जी पूर्व दिशा से पश्चिम में बहती है। यह एक अद्भुत संयोग है।

श्री अटल जी का बटेश्वर ग्राम होने के बाद और एक ऐतिहासिक स्थल होने के बावजूद भी रेलवे विभाग ने बटेश्वर पर स्टेशन नहीं बनवाया है। मेरा विनम्र अनुरोध है कि बटेश्वर को स्टेशन बनवाते हुए स्टेशन का नाम बटेश्वर अटल स्टेशन रखा जाये या अटल बटेश्वर रखा जाये, जिससे अटल जी हमेशा स्मृति में बने रहें।

फतेहपुर सीकरी लोक सभा में एक विश्व विख्यात पर्यटन स्थल है, जिसका नाम फतेहपुर सीकरी है। देश-विदेशों में इसका नाम और पहचान है। फतेहपुर सीकरी देखने के लिए हज़ारों लोग रोज़ाना आते हैं, जिससे भारत सरकार को लाखों रुपये का राजस्व भी मिलता है। फतेहपुर सीकरी स्टेशन को उच्च श्रेणी का

* Speech was laid on the table.

स्टेशन बनवाया जाये तथा पर्यटकों के ठहरने के लिए एक वातानुकूलित वेटिंग हॉल बनवाया जाये, जिससे लोग रात होने पर रुक सकें।

आगरा-फतेहपुर सीकरी रेलवे मार्ग को डबल लेन लाईन करवाया जाये, जिससे गाड़ियों का आवागमन सरल हो सके।

फतेहपुर सीकरी स्टेशन पर सभी सुपरफास्ट गाड़ी अमीनाबाद एक्सप्रेस 2948, जे.आर.एस., 2395, पटना से अजमेर 2315, पटना-उदयपुर, अनन्या एक्सप्रेस, पटना से भावनगर (अजीमाबाद एक्सप्रेस), 2948 (द्वारिका एक्सप्रेस) बनारस-ओरवा, द्वारिका-गुवाहाटी, पटना से अहमदाबाद (पारसनाथ एक्सप्रेस) 2942 का ठहराव कराया जाये, जिससे पर्यटकों को आने-जाने में परेशानी न हो सके।

आगरा-फतेहपुर सीकरी के लिए शटल गाड़ियाँ चलाई जायें।

आगरा से रूनुकता स्टेशन फतेहपुर सीकरी लोक सभा में आता है। आगरा सिटी स्टेशन आगरा शहर के बीचो-बीच में स्थित है और मालगाड़ी ज्यादातर इसी स्टेशन पर माल उतारती है। बीच शहर में होने के कारण हर समय ट्रकों के आने-जाने से जाम लगा रहता है।

मेरा अनुरोध है कि रूनुकता स्टेशन पर माल गोदाम बनवाया जाये, जो आगरा शहर से करीब 25 कि.मी. दूर है, जिससे व्यापारियों को माल ले जाने में कोई परेशानी नहीं होगी। आगरा शहर को जाम से निजात मिलेगी।

आगरा के स्टेशन पर कर्नाटक राजधानी, त्रिवेन्द्रम राजधानी, बेंगलौर राजधानी तथा सम्पर्क क्रांति राजधानी सुपरफास्ट गाड़ियों का ठहराव किया जाये, जिससे पर्यटकों को आने-जाने में परेशानी न हो सके, क्योंकि आगरा एक ऐतिहासिक पर्यटन स्थल है। यहां पर ताजमहल, लालकिला, फतेहपुर सीकरी आदि दर्शनीय स्थल हैं।

ईदगाह स्टेशन पर रेलवे की बहुत जमीन पड़ी हुई है, उसका विकास किया जाये।

टून्डला स्टेशन पर शताब्दी-लखनऊ को स्थायी तौर पर ठहराव कराया जाये। अभी शताब्दी- लखनऊ का ठहराव टेम्पेरी है, दो महीने के लिए।

आगरा-अछरेरा मार्ग को डबल ट्रेक बनवाया जाये तथा अछरेरा स्टेशन पर आगरा-अहमदाबाद गाड़ी का ठहराव किया जाये।

SHRI K.N. RAMACHANDRAN (SRIPERUMBUDUR): Hon. Chairperson, I would first of all like to thank the Chief Minister of Tamil Nadu, hon. Puratchi Thalaivi for giving me the golden chance to contest from Sriperumbudur Constituency on behalf of our Party and also to thank the people of my constituency who have elected me.

While I compliment the hon. Minister of Railways for his maiden Budget, I would like to take this opportunity to present my maiden speech on the Railway Budget on this auspicious day.

Coming to the Budget, the hon. Minister has mentioned that in the year 2013-14 it had an Operating Ratio of about 94 per cent which means that it spent 94 paise out of every rupee that it earned leaving only six paise per rupee as surplus. This situation was there for the last many years. That is why our Chief Minister, hon. Amma said that there was mis-management by the UPA Government over the past decade in this crucial sector and that the finances of the Railways were in extremely poor shape.

The Railways Vision-2020 document envisages the elimination of all the un-manned level crossings. As on April 2014 there are 11560 unmanned level crossings in its network. Hence, I appreciate the hon. Railway Minister's intention to remove all the unmanned level crossing by allocating more money for this purpose.

Safety of the passengers is mandatory and it must be given top priority. Lakhs of people have their confidence and faith in the Railways. There had been several instances of theft, robbery, etc. in the moving trains, especially, in the nights. There is a need to post sufficient RPF personnel on the trains during nights so that such instances do not recur. Induction of 4000 women constables to enhance on-board safety is also a step in the right direction.

Coming to infrastructure development, the 'Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network will be a game changer and will prove to be the backbone of our country's rail network. Introduction of high speed bullet train is also a

welcome initiative which was highly appreciated by the Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma. Here, I would like to request the Minister of Railways that the bullet train should be brought to Chennai in the next phase because Chennai followed Mumbai when the railway services were first introduced in the country. It was after 1857.

Secondly, there is a holistic approach to achieve greater urban transport integration with the railways. In this connection, I would like to say that there is a long-pending request from the Chief Minister of Tamil Nadu, Amma, to integrate urban transportation in Chennai. We hope that the hon. Minister would soon take a decision to handover the MRTS network in Chennai to the Chennai Metro Rail Corporation.

It will be glory to our Railways when it is facilitated with small clinics with doctors and staff in major railway stations to help the passengers who fall ill during their journey.

Let me now come to some of the demands from the people of my constituency, Sriperumbudur as it is my duty to discharge the service to redress their grievances through this hon. House. Sriperumbudur is a pilgrimage centre, which is the birthplace of Saint Ramanuja, who is one of the founders of Tirupati and Srirangam temples. Lakhs of people come to Sriperumbudur to have His darshan. Sriperumbudur is the major hub for industries wherein more than ten lakh floating population stay. Hence, I would request the hon. Railway Minister to sanction a new railway line project from Tambaram to Sriperumbudur, connecting Bengaluru.

Tirusulam railway station is an important station, which is in my constituency. It is just opposite to the Chennai airport. The mail and passenger trains do not stop at this railway station. Those people who come from South and want to catch a flight to different destinations have to get down at Tambaram and travel more than 10 kms. to reach the airport. Please arrange to stop all trains at Tirusulam railway station.

I would request the hon. Minister to introduce a new express train in the name of our beloved hon. Amma, as Amma Express from Chennai to Delhi. This is not only my opinion but also the opinion of all the people of Tamil Nadu. While I welcome the introduction of several new trains and extension of a few trains, I would request the hon. Minister to pay attention and allocate adequate sums of money to complete the on-going gauge conversion, electrification and other projects immediately for the benefit of the people of Tamil Nadu.

With these words, I support the Railway Budget presented by our hon. Railway Minister because it provides a vision for the future. I thank the Chairman for having given me time to speak on the Railway Budget.

***SHRI KRUPAL BALAJI TUMANE (RAMTEK):** I wish to put on record a request to the Hon'ble Minister of Railway for his consideration:

In my Constituency (Ramtek-Maharashtra) one passenger train from Ramtek to Nagpur is being operated. A large number of servicemen & businessmen are travelling by this train to go to Butibori M.I.D.C. area; for this they have to change two trains from Ramtek to Nagpur, and again from Nagpur to Butibori; this is very inconvenient for them, So it is requested that the Ramtek-Nagpur passenger train itself be extended to Butibori to avoid interchange to the next train at Nagpur.

Three years prior, UPA Government had announced to start Nagpur-Delhi Duronto Exp. But still this demand has not been fulfilled. Because of this, passengers are facing great difficulties. Hence I request to look in to the matter personally so as to give relief to the passengers here.

* Speech was laid on the table.

मेरे संसदीय क्षेत्र के नागभीड़ से नागपुर तक नेरोगेज रेल लाईन है, इस रेल लाईन को ब्रॉडगेज करने का मंजूर किया गया है। नागभीड़-नागपुर ब्रॉडगेज की घोषणा यू.पी.ए. शासन में की गई थी, परंतु आर्थिक प्रावधानों के कारण यह काम प्रलंबित है। नागभीड़-नागपुर ब्रॉडगेज यह मेरे संसदीय क्षेत्र के कई छोटे गांवों के विकास के लिए संजीवनी साबित हो सकती है। यह रेलवे लाईन चंद्रपुर एवं गोंदिया को जोड़ने का काम करती है। इस जगह तीसरी लाईन की हमेशा माँग होती आ रही है। इस लाईन के ब्रॉडगेज हो जाने पर गोंदिया-चंद्रपुर समेत अन्य स्थानों के लिए पर्यायी मार्ग मिल जायेगा। इसलिए नागभीड़-नागपुर नेरोगेज लाईन पर दो ब्रॉडगेज लाईन जल्द से जल्द शुरू करने की आवश्यकता है, जिससे नागरिकों को बड़े पैमाने पर इसका लाभ हो सकेगा।

इसलिए आपसे विनती है कि नागभीड़-नागपुर नेरोगेज लाईन को ब्रॉडगेज लाईन करने हेतु जल्द से जल्द आवश्यक आर्थिक प्रावधान कर तुरंत काम शुरू करें।

SHRI E. AHAMED (MALAPPURAM): Mr. Chairman, Sir, I rise to register my protest as well as my agony on the Railway Budget that my friend had presented in this House. I feel that this is the first time after the Independence of the country that such a raw deal has been given to the State of Kerala in the Railway Budget. The State has been completely wiped out from the railway map, surprisingly when the present Railway Minister has personal links to northern parts of Kerala. In spite of this fact, he has completely forgotten that area.

I do not want to take much of the valuable time to repeat what other hon. Members had already elaborately mentioned here. The Indian Railways operate in 65,436 route kms.; it runs 2,038 trains daily carrying 23 million passengers and 2.77 million tonnes freight; it connects 7,172 stations with the help of 13 lakh employees.

A look at the growth in both passenger and freight traffic *vis-a-vis* input shows that the railway network is under tremendous pressure. That cannot be avoided. But just I would like to say that the hon. Minister has focussed attention on the commercial viability of the projects. I do not agree with him. Of course, it must be given focus but, at the same time, we cannot forget the fact that this is the social obligation on the railways. Since 1875 onwards, we have been paying attention to the social obligations of the people. Social obligation can only be fulfilled through the railways. It is a very important, cardinal responsibility of the Railways which the Railways will never be able to forget.

Since Independence, both passenger and freight traffic has increased by 15 times. At the same time, the wagon capacity has increased by three times; passenger coaches by three-and-a-half times; route kilometres increased from 100 to 122 times and the traction efforts of locos increased by nearly four times only. The railway tracks are under severe pressure resulting in frequent accidents. Accidents are taking place in the Railways. I also had experienced it. I know how the Minister of Railways is under some pressure when accidents take place. I was also a Minister for 19 months in the Ministry of Railway as a junior Minister.

All these call for modernisation and expansion of capacity. But this requires finances. From where have the finances to come? That is the most important problem. The Railway's share in transport sector is almost stagnant since the Sixth Five Year Plan. It has slightly increased since the Tenth Five Year Plan. The Railway's share in the total Plan has shown a declining trend of six per cent. It was six per cent in the Sixth Plan and it has come down to 5.5 per cent in the Twelfth Five Year Plan. This is the reality. I do not want to blame the hon. Minister only but we must have to decide what way we will be able to rebuild our railway network here. This is most important thing.

Today, we are very much behind China in terms of railway development. In terms of railway development, China is far ahead of us. India began it in 1853 while China started to develop its railways in 1876. Mr. Chairman, Sir, I do not know how to say it. Today, India has 65,436 route kilometres of railway line while China has around one lakh route kilometres of track. Chinese passenger trains run at a speed of 350 kilometres per hour while India has got less than 150 kilometres speed per hour. Their freight train has a speed of 120 kilometres per hour while ours has only 26 kilometres per hour. Now, we are speaking of high speed trains/ bullet trains. All these things are very good. We want to do it. We are always pressing for such facilities. But where is the track to run these trains? That is the most important thing. Unless and until we make the track fit for our trains to run, how do we achieve the result?

The recent trial of semi-super speed train which covered New Delhi and Agra in about 99 minutes had to stop 18 passenger and freight trains. For 99 minutes, we had to stop all these trains. This is our situation. We cannot run away from the reality. We must understand the procedure. Then only we have to do it. Everybody wants everything. It is not possible for any Government to do it today. At the very same time, we have to sit together, think and see how we are able to do it.

Building financial resources against the backdrop of aging track, rolling stock and cracking infrastructure calls for modernisation of railways. It is very important. I am very happy that you have also thought of it. But, at the very same time, I am very much unhappy that you have done discrimination against some areas.

The Rakesh Mohan Committee Report, the Sam Pitroda Committee Report and the Anil Kakhodkar Committee have gone into the whole gamut of the operations of Railways operations and have given very valuable recommendations. Sir, 40 per cent of railways network which carry 80 per cent of traffic badly needs modernization on top priority basis. ... (*Interruptions*) There is a pressing need to increase productivity in Railways so as to reduce the cost of operations. Hon. Gowda *ji* also has mentioned about it. Unfortunately this is not the position. We have to pay attention to it. Moreover, a large number of projects are pending resulting in cost escalation. Then, there is a resource crunch. Money needs to be used judiciously. We need to prioritise railway projects and ensure their timely completion. When Konkan railway project and Delhi Metro project can be completed before schedule, why not other projects? We have to think about ourselves. We need teams headed by technocrats like E. Sreedharan. I am informing this to the hon. Minister.

Today, the share of Railways in terms of freight in the transport sector has declined considerably - from 86 per cent in 1950-51 to around 30 per cent at present. ... (*Interruptions*) That is the situation. How are we going to change this situation? ... (*Interruptions*)

Mr. Chairman, we both know each other in this House. You also were sitting here; many a time you had asked the Chair; and we have been supporting your request. So, Sir, you just do the same. ... (*Interruptions*)

If you compare the achievement of 2012-13, you would find that the target for 2014-15 have been reduced under all heads, especially 'electrification', track renewal' 'new lines', 'gauge conversion' and 'acquisition of locos and coaches'.

Anyhow, these are my suggestions. I don't want to make much of the time. Hon. Members may be happy to listen to my speech, but you would not allow me to speak further. I don't want to go ahead and lose a great friend of mine like you, when you are in the Chair. ... (*Interruptions*)

Now, I come to my State, Kerala, which is not in the railway map. There is nothing for Kerala. It is the reality. It is disappointing. While Maharashtra has got 13 new trains; Karnataka - eight; Tamil Nadu – six. I am happy for them. But Kerala has got only one passenger train - that too covering a distance of about 40 kms.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य अपनी बात समाप्त करें।

... (व्यवधान)

SHRI E. AHAMED : No 'Jan Sadharan', no premium, no express trains and no extension of trains. ... (*Interruptions*) I would take only two minutes.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य अब अपनी बात समाप्त करें। समय का अभाव है। अभी 80 माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

... (व्यवधान)

SHRI E. AHAMED : We have a train – Rajya Rani Express running between Nilambur Road and Thiruvananthapuram... ... (*Interruptions*)

*श्री केशव प्रसाद मौर्य (फूलपुर): मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इलाहाबाद जनपद की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूँ, जहाँ रेलवे के क्षेत्र में बहुत सारे कार्य यू.पी.ए. की गलत नीतियों के कारण रूके पड़े हैं। जिसके कारण आज़ादी के 67 साल बाद भी इलाहाबाद से लखनऊ रेलवे मार्ग के चौड़ीकरण का कार्य लंबित पड़ा है। मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र फूलपुर, प्रयाग जंक्शन, मऊ, आइमा, रामबाग, झूँसी सहित दर्जनों रेलवे क्रॉसिंग की जगह ओवर ब्रिज बनाने का कार्य अधूरे पड़े रहने के कारण बीमारों को आये दिन जान तक गंवानी पड़ती है, परंतु वर्षों पुरानी ये मांगें पूरी नहीं की गईं।

मैं माननीय मंत्री जी से निम्नलिखित मांगें करना चाहता हूँ-

इलाहाबाद से मुम्बई के लिए आने व जाने वाली दूरंतो एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए।

इलाहाबाद से लखनऊ के लिए चेयरकार स्पेशल चलायी जाए।

जम्मूतवी एक्सप्रेस को कानपुर से चलाने की जगह इलाहाबाद से चलाया जाए।

कुम्भ एवं माघ मेला की भीड़ को देखते हुए झूँसी, दारागंज, प्रयागघाट, रामबाग, नैनी, छिंक्की, सूबेदारगंज, प्रयाग और फाफामऊ रेलवे स्टेशनों का उच्च स्तर पर विकास किया जाए और विशेष गाड़ियों का परिचालन विशेष अवसरों पर किया जाये।

दिल्ली-कानपुर शताब्दी एक्सप्रेस का विस्तार इलाहाबाद तक कर दिया जाये।

इलाहाबाद में बेरोज़गारों को रोज़गार देने हेतु रेलकोच फैक्ट्री एवं इलाहाबाद में रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना की जाए।

कुंभ, अर्द्धकुंभ विश्व के सबसे बड़े धार्मिक मेले को ध्यान में रखते हुए इलाहाबाद जंक्शन, प्रयाग जंक्शन, रामबाग जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाया जाए।

इलाहाबाद, उ.प्र. का सबसे अधिक आबादी वाला जिला है, इसलिए इलाहाबाद में मेट्रो रेल की व्यवस्था की जाए।

मऊ आईमा से फूलपुर को जोड़ने हेतु रेलवे लाइन बिछायी जानी चाहिए।

इलाहाबाद से बैंगलोर एवं इलाहाबाद से अहमदाबाद के लिए भी एक ट्रेन दी जाए।

इलाहाबाद से बड़ोदरा के लिए एक नई दूरंतो ट्रेन चलायी जाए।

तीर्थयात्री एक्सप्रेस ट्रेन को रामेश्वरम से काशी तक के बजाय तीर्थराज प्रयाग (इलाहाबाद) तक के लिए चलाया जाए।

* Speech was laid on the table.

मुझे पूर्ण विश्वास है कि मा. मंत्री जी तीर्थराज प्रयाग के गौरव, गरिमा एवं धार्मिक महत्त्व को ध्यान में रखते हुए ट्रेनों के विस्तार, चलाने तथा रेल कोच फैक्ट्री व रेलवे विश्वविद्यालय खोलने के साथ रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण व कुंभ मेला क्षेत्र के आस-पास के रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने के लिए रेल बजट 2014-15 में शामिल करेंगे।

***DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN):** Hon Railway Minister has provided a balanced Budget for the railways raising hopes for better rail travel in the times ahead.

I am a medical professional and hence I can vouch for the slightly bitter pill that Railway Minister has given to the Nation. However, I am assured that the Nation will be grateful to him for not presenting a mirage of rosy picture for citizens of this Nation and has taken a straight bat.

Although railways earn huge revenues from Mumbai and its peripheral areas, the returns to the region are totally opposite. The projects meant for regional development do not arrive and are delayed beyond perception.

Firstly, I would like to share KALYAN-NAGAR MALSHEJ Railway project as an example of Government apathy. MALSHEJ HILL area has been one of the best natural beauties from Maharashtra and has a huge tourist potential. At the same time, the difficult terrain here has been a death trap for travellers by road with sharp turns and hills. It was around 40 years ago that an alternative was thought of in terms of KALYAN-NAGAR via MALSHEJ Railway route. The project was the brainchild of a visionary engineer Mr. B. Sudhirchandra from Junnar presented in 1974 with an estimated cost of just Rs. 108 crores. Now the cost has escalated many times.

In May 1997, the then Railway Minister Shri Ram Vilas Paswan announced survey for KALYAN-NAGAR Railway route. But the work could not start due to paucity of funds. Finally after another 9 years the project was certified as feasible and included in the PINK BOOK of the railways. The year was 2006.

* Speech was laid on the Table.

Another 7 years were lost before the project was given a go ahead with a provision in the Railway Budget for 2013-14. However nothing has moved on this project front. This project will join all the four regions of Maharashtra States namely Vidarbha, Marathwada, Western Maharashtra and Konkan providing an impetus to industrial development of the region. Many industrialists would like to seek a base at Konkan or Marathwada. With the agricultural and other produce reaching the urban areas of Mumbai and others faster we may be able to bring down the prices as well.

I would like to reiterate that this project needs to be undertaken on PRIORITY as the aspirations of the people of the area are closely related to the project.

The second point I would like to make before the House is regarding upgradation of KALYAN Railway station as a TERMINUS on the Central Railway. KALYAN is a junction on the Central Railway and the question of KALYAN TERMINUS has been discussed for many years now. With the facilities available and that can be developed, KALYAN can be one of the best locations for a TERMINUS with excellent connectivity for South, North and East bound trains. KALYAN TERMINUS will be necessity of the growth of population in the area. KALYAN also has significant importance as an important junction for suburban traffic towards Karjat and Kasara.

Salient features for KALYAN are: Station has 7 platforms; .2.5 lakh commuters daily from KALYAN; 150 Long Distance Trains passing through KALYAN every day in all four directions EAST, WEST, NORTH AND SOUTH; 1000 local trains pass through this station; 14 Ticket windows and 18 AVTMs: The daily revenue earned here is to the extent of Rs. 30 Lakhs.

Taking in to consideration all these factors KALYAN has all essential elements to be considered for development as a TERMINUS. KALYAN has long been neglected in terms of commuter facilities or conveniences although it contributes a major share of revenue to the Railways. This may please be granted.

My last point is regarding KALYAN VASHI LOCAL ROUTE: Maximum people from my constituency 24 KALYAN use railways for daily commute to work, education or business. The residents also have to travel to Vashi, Panvel Region for their daily work and the number of such passengers is also on the increase. The geographical terrain between Kalyan and Vashi is such that the travel by road is both totally inconvenient and time consuming. There is no direct access between these two important locations and hence commuters have no convenient option than to go for Railways. The routes Kalyan to Thane and Thane to Vashi already exist and it would only be necessary to provide facilities at Thane to divert the train to Vashi and beyond. I may place on record that around 1 lakh passengers travel on this route daily. At present the commuters have to change the local at Thane station and then board another train for Vashi and beyond. With the frequency of Vashi bound trains insufficient the daily commuters have to suffer delays.

Considering these factors it is essential that the Railways introduce KALYAN-VASHI ROUTE for the convenience of passengers. This has been a long pending demand of the commuters and needs to be resolved on PRIORITY.

We need PANVEL-DIVA-CST LOCAL SERVICES to be started connecting semi-urban areas to the main circuit with a better frequency of trains. You are aware that around 10 lakh people hailing from KOKAN region are residing in Diva-Kalyan-karjat-Kasara belt. In order to facilitate their travel to native place for functions and festivals, I would also request Hon Railway Minister to initiate new KOKAN bound trains from KALYAN.

श्री बदरुद्दीन अजमल (धुबरी): माननीय सभापति जी, मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रगुजार हूँ और धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया।... (व्यवधान) मैं माननीय मंत्री जी गौड़ा साहब का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा।... (व्यवधान) आप जिस तरीके से मुस्कुराते हैं, तुम सदा इसी तरह मुस्कुराते रहो। आपका बजट भी गरीबों के लिए ऐसा हो जिससे गरीब भी मुस्कुराते रहें क्योंकि इस मुल्क के सारे गरीब लोगों को इस रेल बजट की खुशी भी मिलने वाली है और अगर दुख है तो वह भी मिलने वाला है।... (व्यवधान) आप बड़े अच्छे-अच्छे प्रोजैक्ट लाए हैं। मैं उनकी तारीफ करता हूँ। ... (व्यवधान) लोगों को बड़ी उम्मीदें हैं। आप इतनी जल्दी में बड़ी अच्छी-अच्छी चीजें लाए हैं।... (व्यवधान) आपकी पूरी तारीफ के बाद एक चीज से मुझे सबसे ज्यादा तकलीफ हुई कि आपने बजट से पहले 14 प्रतिशत किराए बढ़ा दिए जबकि मोदी जी का वायदा था कि यह गरीबों की सरकार है और गरीबों के लिए सरकार है। इस मामले में आपसे जितना मुमकिन हो, उतना आप कुछ न कुछ कंसीडर करेंगे, ताकि गरीबों का बोझ भी कुछ हल्का हो।

महोदय, मोदी जी हमेशा कहते हैं और फाइनेंस मिनिस्टर ने भी कहा कि बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ। बेटी पढ़ाओ के मामले में हम आपका साथ देते हैं। इसके साथ-साथ सब चाहते हैं कि बेटी बचना भी चाहिए। लेकिन मुल्क के इस कोने से उस कोने तक हमारी बच्चियां जो रेलवे में लाखों मील तक सफर करती हैं, उनकी सेफ्टी और सिक्योरिटी के लिए भी आप कोई मेजरमेंट ऐसा रखिए ताकि कम से कम उनकी इज्जत, आबरू की हिफाजत हो और वह एजुकेशन हासिल कर सकें।

दूसरा, उन बच्चियों को जो लाखों मील इधर से उधर जाती हैं, उनमें से ज्यादातर गरीब फैमिलीज से आती हैं। जो बच्चियां गरीबी रेखा के नीचे से आती हैं, वे जब मुल्क के इस कोने से उस कोने में जाती हैं, तो क्या आप उनके लिए स्पेशल कंसीडरेशन कर सकते हैं? मैं समझता हूँ कि महिलाएं, जितनी मेरी बहनें हैं, इस मामले में मुझे सपोर्ट करेंगी कि उन बच्चियों को कुछ न कुछ कन्सैशन मिलना चाहिए।

आपने हमारे नार्थ ईस्ट के लिए बड़ी अच्छी-अच्छी चीजें दीं, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। लेकिन आपने खुद कहा कि बहुत से प्रोजैक्ट्स जो 30 साल से लंबित पड़े हैं। the result is that less than 50 per cent of the projects are completed till now. The hon. Railway Minister himself has accepted this fact in his Budget Speech that in the last 30 years 679 projects were sanctioned, but only 317 have been completed while 352 projects remain incomplete. इसके ऊपर आप ध्यान देंगे। सपने बहुत अच्छे आते हैं, हम लोग खुश भी हो जाते हैं और आप लोगों की तारीफ भी करते हैं, लेकिन यदि इम्प्लीमेंटेशन न हो, तो यह हमारे लिए बहुत बड़ा मसला है। मेरा कहना है कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगे।

महोदय, मैं असम से आता हूँ और असम के कुछ प्रोजेक्ट्स जो इतने सालों से रुके हुए हैं, उसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि आप नार्थ ईस्ट के गरीबों पर ध्यान दें। मणिपुर से सिल्वर एक ऐसा रेलवे कनेक्शन है, जो सुनने में आ रहा है कि वह शुरू होने वाला है। वहाँ लोगों के पास कोई दूसरा विकल्प नहीं है। इसी तरह से **completion of Assam sector of BG line between Bongaigaon and Jogighopa is very important.**

आपने अहमदाबाद और लखनऊ को स्पेशल सैक्टर, इंटरनेशनल स्टैंडर्ड में ले जाना चाहते हैं। मैं गुवाहटी के बारे में आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि गुवाहटी के बारे में भी आप जरूर सोचें और इसे इसमें शामिल करें। इसी तरह से **Re-opening of rail connection between Fakiragram and Dhubri which is my area, introduction of new train from Jogighopa to Megadar, conversion of metre gauge to broad gauge starting from Bongaigaon to rest of Assam and from Rangia to North Lakhimpur are important.** हमारे सिल्वर में ब्राडगेज की जो लाइन है, वह 16-17 साल पहले से शुरू हुई है। आप उसकी इंकवायरी कीजिए कि वह काम क्यों नहीं पूरा होता। इसे सिल्वर तक जाना चाहिए। सिल्वर से करीमगंज, बदरपुर आदि ये सब इसमें शामिल होने चाहिए, यह हमारी पार्टी की डिमांड है।

नये मंत्री और आपके हंसमुख चेहरे से हमें बड़ी उम्मीदें हैं। आप जिदगी में सदा मुस्कुराते रहो। हम भी मुस्कुरायेंगे जब आपका ऐलान होगा। उसमें हमारी दो-चार चीजें जरूर आयेंगी, जिससे हम भी मुस्कुरायेंगे, यही हमें उम्मीद है।

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Hon. Chairman, Sir, I am very much obliged to you for affording me an opportunity to speak in this discussion on the Railway Budget.

First of all, I should congratulate the hon. Railway Minister Shri D.V. Sadananda Gowda and our hon. Prime Minister Narendra Modiji for giving us an unparalleled visionary Railway Budget for the year 2014-15. After going through this budget, one can reach to the irresistible conclusion that it is a revolutionary budget for the development of the country. Now, we have to see that, in fact, the central point of the whole budget revolves around the financial health of the Railways.

17.00 hrs

If we go behind last 30 years, we see that out of one rupee, we spent 94 paise for running the Railways and we have only 6 paise surplus left with us. If we see the passenger losses, it was only 10 paise per kilometre in 2000-2001. During the year 2012-2013, that has reached to 23 paise. Now, looking into the Budgetary provisions, if we want to complete the ongoing projects or the projects which have been sanctioned during last 30 years, then we need Rs. 5 lakh crore to complete these projects. This means that in a period of 10 years, we are in a position to complete these projects. Then it comes to Rs. 50,000 crore per year for ongoing projects. I am not talking about the future projects. On the future projects, I will speak later on. For this a provision has been made by our hon. Railway Minister.

If we see for the last 30 years, 676 projects were sanctioned and at that relevant time, those projects were worth Rs. 1,57,000 crore. Now, out of those projects, only 317 projects could be completed. Still, for the last 30 years, 359 projects remain incomplete and they are in the process of completion. For these projects, at least we need Rs. 1,82,000 crore.

For the last 10 years, 99 new line projects worth Rs. 60,000 crore were sanctioned. I fail to understand that only one project could be completed and four

projects are as old as of 30 years. This shows how our predecessors have proceeded in running the Railways.

Much has been talked about social obligation and commercial viability. It is because, the whole thing revolves around social obligation and commercial viability of the project. So far as the social obligation is concerned, for 2013-2014, the Railways have spent Rs. 20,000 crore for social obligation. So far as the fare revision is concerned, I extend my thanks to the former Railway Minister that a decision has been taken by him to hike the fare for the passengers and freight. This being a good decision, our hon. Railway Minister implemented the decision taken by the former Railway Minister in the previous Government.

So far as the vision part is concerned, I can say that the present Budget is, in fact, striking a balance between the social obligation and the commercial viability. It is because, we cannot see only one part of the coin. We have to see and we have to strike a balance between social obligation and commercial viability. It is just like a railway line. If we can run the rail on two railway lines, one is social obligation and another is commercial viability, then every time if we talk about social liability, then we should not forget the commercial viability. Otherwise, we cannot run a train. This is the sorry state of affairs that for the last 30 years we could not strike the requisite balance. Not only for the last 30 years, but for the last 60 years, not only we but even the world has seen the sorry state of affairs of our Railways as to what type of Railways we are having.

I can say that with a view to achieving the international standards and development of the country, high priority has been given by our Railway Minister for safety in the Railways, capacity augmentation in train operations, and improving amenities and services for passengers. So far as the speed of trains is concerned, a provision has been made for bullet trains. That will cost to the exchequer about Rs. 60,000 crore. The track has already been identified long back, that is Mumbai-Ahmedabad. The provisions have been made for high speed trains, having a speed of 160 to 200 kilometres, Diamond Quadrilateral

Network of High Speed Rail, freight corridor, new lines, Doubling, 3rd & 4th line and Gauge Conversion Projects, list of new trains and extension of existing trains. Jansadharan Trains, Premium Trains, AC Express Trains and so many other trains have been provided. A provision has been made for these new trains.

The second part is about the availability of services. That is also pivotal for running of the Railways and making it of an international standard.

For the first time 40 per cent increase has been made in the Budgetary provisions for the purpose of passenger amenities, station management, catering, cleanliness, safety and security, rail tourism, revamping of reservation system, skill development, innovations incubation centre, coal connectivity, port connectivity and connectivity to remote areas. About 29 railway projects for Andhra Pradesh and Telangana have been sanctioned at an estimated cost of Rs.20,680 crore. There is a proposal for improvement in urban transport. There is a plan for energy conversation.

In case of solar energy – how innovative it is – all rooftop spaces of railway stations and other railway buildings are being utilised for the solar energy. This is the first time that this vision is seen in the present Budget. That is why I have stated from the very beginning that this is an unparalleled and visionary Budget for the development of our country.

Now, I come to the generation of finances. Every hon. Member is asking for some facilities to be provided but nobody has suggested from where we can generate resources. I must congratulate the hon. Railway Minister for providing three sectors for this purpose. That is only for the infrastructure. The first is, leveraging Railway PSU resources; the second is, the private investment in rail Infrastructure through domestic and foreign direct investment; and the third is, the public-private partnership for future projects. All this resource mobilization is for the future projects and gathering more reserves for coal connectivity.

Sir, I am coming from Pali District of Rajasthan. It is a very backward desert district. So far as the connectivity through rail is concerned – although I

have submitted a detailed representation to the hon. Railway Minister and he also promised me that he would look into the matter – but I would also like to submit before this august House some of the problems that we are facing. At least 20 lakh people from districts like Pali, Jalore, Sirohi, Jodhpur, Nagore, Churu, Barmer and Rajsamand have already migrated to southern parts of the country. They are well connected with Rajasthan. If they want reservation, at least, they require two months time to get the reservation. They are in the waiting list every time. They are facing tremendous hardships. Therefore, I am requesting the hon. Railway Minister to kindly make available trains from weekly to daily basis.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अपनी बात समाप्त कीजिए, दूसरे सदस्य को बोलने दें।

SHRI P.P. CHAUDHARY: So far as Bilara and Bar-Jodhpur track is concerned, only a small amount of work is remaining, which is required to be completed. The project has already been sanctioned. The Railway Board has already accepted the survey way back in 2009. A sum of Rs.204 crore has already been earmarked for completion of this project. If this Bilara and Bar railway line is completed, it will connect Jaipur and Delhi directly and shorten the route.

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, बैठ जाइए।

श्री राजीव सातव ।

SHRI P.P. CHAUDHARY : So far as the crossing part is concerned, many over-bridges have been sanctioned. One more high speed train has been sanctioned for survey from Delhi via Jaipur, Ajmer to Jodhpur for which needed action is required.

***DR. K. GOPAL (NAGAPATTINAM):** I am happy to make my maiden speech on Railway Budget on behalf of my party All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam. My constituency is the one of the backward constituencies in the country which lack the accessibility of the railway service and even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the Central Government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that after nearly 15 years, this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to my Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

At this moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august House. Hon'ble Minister has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs. 60,000 crore were sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country.

The conversion project between Thiruvarur to Karaikudi was already announced but the work are being done on snail pace on the pretext of inadequate fund allocation. Further, the conversion work must have been started from Thiruvarur itself, but instead, it has started from Karaikudi. Therefore, I request

* Speech was laid on the Table.

Hon'ble Minister to look into this and initiate necessary action for early completion of this conversion project. Likewise the line between Thiruthurai poondi to Agasthiyampalli (Vedaranyam) should be expedited. This line has 20 small bridges and culverts.

My constituency is one of the well known holy places in the country attracting a number of tourists every year and thousands of people undertake pilgrimage to Valankanni, Nagore. All of them are preferring only railway service for their journey. While thanking hon'ble minister for announcing special festival trains for Valankanni, I also would like to request him to extend Valnkanni-Vascodagma weekly once train as daily service, this will help the passengers who are going to Salem and Bengaluru from my constituency. Likewise, the Karaikal-Mumbai Lokmanya Thilak weekly once train should also be extended to as daily service to help passengers to get frequent accessibility to Chennai, Renigunda, Mantralayam, Seeradi and Pune.

Hon'ble Minister has announced a number of Railway Over Bridges and Under Bridges. Especially subways in line of level crossings No: 17 at Mayiladuthurai and Karaikudi line, Mayiulduthurai Thanjavur road bridge in line of level crossing Nos. 303 and 216 are important. I thank the Hon'ble Minister for the same. However, I would like to urge here the importance of level crossing No. 48 near Akkaraipettai between Nagapattinam to Nagore line. This line has already been sanctioned by the central government and even the state government has completed its work in this regard. Fishes and other kinds of perishable commodities are being transported through this line to other parts of the state. Therefore, I request the government to start the construction of the Railway over bridge in this point also at the earliest, I hope that a separate new train service will be announced at the earliest from Tiruvarur to Chennai.

I appreciate the Minister that this budget had placed considerable emphasis on improving the experience of the rail travelers by improving cleanliness,

security, catering, toilet and other facilities at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment and also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are traveling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway is concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

***SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):** I support the Railway Budget 2014-15, presented by the Hon'ble Minister of Railways on the 8th July 2014.

The Chief Minister of Tamil Nadu, Hon'ble Amma had already commended the Hon'be Prime Minister and the Railway Minister for their transparency and placing the true status of affairs of the Railway before the nation. This Budget is providing a vision for the future, with the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, High Speed Bullet Trains and the others.

The Hon'ble Minister said that the populist projects and bad management by the previous Govt. have brought the Railways to the point of financial crunch in the Railways. We expect the new Railway Minister to immediately correct the situation and explore alternative sources of mobilization of resources and not just depend on frequent fare hikes.

A cursory look at the Railway Budget shows that his main focus was on completing the on-going projects rather than sanctioning more projects. It seems that more the projects, slower the implementation and completion. He has shown his intention to complete the on-going projects rather than to announce more projects. It is well understood.

Railways is now the largest freight carrier in India, with 31% of total freight moved in India. The vision of the Hon'ble Minister to make the Indian Railways the largest freight carrier in the world, is laudable.

It is appreciable that the Railway Ministry is trying to attract FDI in railway projects and also PPP models, to complete the projects, keeping in mind the dearth of funds for the Railways.

* Speech was laid on the Table.

Safety of rail passengers is more important and the Railways should install Anti-Collision Devices (ACD) in the entire railway network. The Hon'ble Minister also should think in terms of introducing the Train Protection Warning System to eliminate accidents due to human error. Proper maintenance of bridges is also necessary because it was reported that about one-third of more than one lakh bridges in the network is nearly hundred years old.

While I appreciate the Railway Budget, I would like to place before the House, a few grievances and demands of the people of Tamil Nadu.

The first one is regarding construction of new “ **two-lane underpasses**” in **three sections of Railway** lines, viz. **Chennai-Trichy, Trichy-Karur and Trichy-Dindigul.**

Chennai-Trichy Section (Srirangam Town): In this section, most of the people in Srirangam Town use the Singaperumal Koil Road-Govt. Boys Higher Sec. School Road (LC No. 244) in Ward No. 3, which falls under the Trichy Corporation, to go from one side to the other. So, the people have to cross the Railway track. It would be of great help to the people of Srirangam, if an underpass is constructed at this place.

Trichy-Karur Section (Andanallur Union): In this section, there is a need to construct underpasses at the following eight places: Mutharasanallur (LC Gate No. 77); Jeeyapuram(LC Gate No. 73); Kodyalam (LC Gate No.67); Perugamani (LC Gate No. 64); Kamanayakanpalayam (LC Gate Non. 63); Pettavaithalai (Parrys Sugar Factory- LC Gate No. 62); Pettavaithalai (Gandhipuram - LC Gate No. 61) and Pettavaithalai (Devasthanam – LC Gate No. 60)

Trichy-Dindigul Section (Manikandam and Manapparai Union): In this section, there is a need to construct underpasses at the following ten places : Aruvakudi (LC Gate No. 258); Poongudi (LC Gate No. 259); Pagabyr (LC Gate No. 263); Sannasipatti (LC Gate No. 264); Inamkulathur (LC Gate No. 265); Alampattipudur (LC Gate No. 266); Mettuppatti (LC Gate No. 268); Kannudaiyanpatti (LC Gate No.274); Poosaripatti (LC Gate No. 277); Samudram (LC Gate No. 272).

I request you to kindly consider them favourably and take necessary action to alleviate the grievances of the people of Srirangam, the Assembly Constituency of the Chief Minister of Tamil Nadu, which is a part of my parliamentary constituency.

I also submit the following projects in the State of Tamil Nadu, for the hon'ble Minister's consideration and subsequent inclusion in this year's Railway Budget.

Setting up of a Coach Factory at Golden Rock, Trichy: The Golden Rock Workshop and staff quarters area has about 988.28 acres of land, a major portion of which is lying vacant. I request that this vacant land may be utilized for the purpose of setting up a new Integral Coach Factory at Golden Rock.

The Hon'ble Minister of Railways made an announcement in the Railway Budget, for 2012-13 for a new survey to find out the feasibility of having a railway line between Thanjavur and Pudukkottai via. Gandarvakkottai. It appears that there is no concrete action taken on this project thereafter. I request that the necessary survey may be carried out immediately.

Allotment of more funds for Villupuram-Dindigul Doubling Project: Sufficient funds need to be allotted for the early completion of this project. I request the Hon'ble Railway Minister to allot more funds in this year's Budget.

Introduction of new Train Services: I request the Hon'ble Railway Minister to introduce new train services in the following sectors, viz. Tiruchirappalli-Benagaluru-Tiruchirappalli; Pudukkottai- Tiruchirappalli-Chennai (Day Express); Tiruchirappalli-Chennai- Tiruchirappalli (Duranto Type Express); Tiruchirappalli-Madurai-Tiruchirappalli-Nagercoil-Kanyakumari Express; Tiruchirappalli-Tirupati (Day Express).

Stoppage of Express Trains: Train No. 22627/22628 Intercity Express runs between Tiruchirappalli and Tirunelveli, via. Manaparai. This train was introduced on 14.07.2012. Since Manaparai is a large municipal area and people in large numbers want to go Trichy and Dindigul on a daily basis. So, it is requested that this train may be stopped at Manaparai for a minute or so, at Manaparai.

Since Srirangam is a very famous pilgrimage center, all the trains passing through Srirangam may be allowed to be stopped at Srirangam. Train No. 16107/16108 Manglore Express and other Express trains in the Trichy-Karur section may be stopped at Jeeyapuram and Pettavathalai Stations. Stoppage of all Express Trains at Thirisoolam Railway Station, opposite to Chennai Airport. Train No. 12605/12606 Pallavan Express passes through Keeranur, which is mid-way between Trichy and Pudukkottai. Keeranur is a Town Panchayat, consisting of many businessmen and agriculturists, who use train service as the sole mode of transport. Hence, I request that this train may be stopped at Keeranur Railway Station.

Upgradation of Railway Stations: Even though Srirangam and Pudukkottai Railways Stations were announced as Adharsh Railway Stations, no action has been taken to upgrade these two stations. I request that they may be kindly upgraded with sufficient funds in this Railway Budget.

Road Over Bridge (ROBs): In Trichy City near Maris Theatre, there is an ROB (No. 17), which is already existing, but it is in a very dilapidated condition, posing a great danger to the lives of the public. This may kindly be dismantled and a new ROB may be constructed immediately. In Pudukottai Town between Rasavayal and Thiruvappur, a ROB may be constructed.

I would like to further state that these are very important demands of the people of my State and my Constituency and hence, request you to kindly consider them and include them in this year's Railway Budget.

***SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI):** I am so grateful to Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchchiththalaivi Amma for making me a Member of Parliament of Tiruvannamalai constituency. I support the initiative of Union Government which will lead to growth of railways and economic development through rail connectivity. This is a prudent rail budget paving way for revival of railways. Bullet trains, Diamond quadrilateral network project, safety of women passengers, e-ticketing are some of the initiatives which are well appreciated. I also wish to make some submission or demands pertaining to my Tiruvannamalai constituency.

Tiruvannamalai is a pilgrim centre. People from all parts of the country visit the ashrams and Karthigal deepam in Tiruvannamalai for meditation and religious pursuit. After broad gauge conversion, train service between Tiruvannamalai and Chennai was stopped. I urge for restoration of this train service and ask for extension up to Vellore and Villupuram.

I urge for stoppage of Puducherry-Howrah weekly express train at Tiruvannamalai. At present this train has a stoppage only at Villupuram which is 65 kilometres away from Tiruvannamalai. Being a district headquarters, Tiruvannamalai should have adequate rail connectivity. I request for a new train service from Tiruvannamalai to Jolarpettai Junction via Chengam.

It is a long pending demand that a railway hospital should be set up in Jolarpettai. I urge the Railway Minister to look into this favourably.

Chalukya Express (Train No. 11006) which is operated thrice a week between Puducherry and Bengaluru should be made functional on daily basis. A large number of passengers from Tiruvannamalai and its suburbs travel up to Bengaluru for work. This service if made daily will benefit the rail commuters as also earning revenue to railways.

* Speech was laid on the Table.

I also request Union Railway Minister to increase the frequency of passenger train services between Villupuram and Katpadi, especially during day time.

After gauge conversion, Parcel Office services are not restored in Tiruvannamalai, Tirukkovilur and Vellore Railway Stations. I request that parcel offices should function at all the three railway stations through which railways can also generate revenue.

Moreover, reservation facilities that are available in the morning hours should be made available in the evening hours also. This may benefit the people of my constituency. Last but not the least, I request the Railway Minister to announce Tiruvannamalai as a model railway station by enhancing the facilities available at this station. As it was announced in the rail budget that special trains will be operated to Rameswaram and Velankanni during festive seasons, it should be extended for Tiruvannamalai every year and the announcement of model railway station may help the rail commuters in getting enhanced facilities besides earning revenue to railways.

I fully support the Budget. I hope that Hon'ble Railway Minister would fulfill the expectations of the people of my Tiruvannamalai constituency. I thank Dr. Puratchchiththalaivi Amma for this opportunity.

*श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर): मैं सरकार का ध्यान मेवाड़-उदयपुर संसदीय क्षेत्र, राजस्थान की ओर दिलाना चाहता हूं। उदयपुर सिटी देश में ही नहीं एशिया महाद्वीप में पर्यटन एवं ऐतिहासिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है। अतः नीचे लिखे मुख्य बिन्दु पर ध्यान कर, संशोधित बजट में प्रावधान करायें।

उदयपुर से अहमदाबाद ब्रॉडगेज लाइन का काम धीमी गति से चल रहा है। कृपया आमान-परिवर्तन लाईन के लिए बजट उपलब्ध करायें, ताकि हमारे लोग जो अहमदाबाद, गुजरात व मुम्बई, महाराष्ट्र से आना-जाना करते हैं, के लिए सुविधा हो जाये।

उदयपुर सिटी स्टेशन पर नया प्लेटफॉर्म का निर्माण करायें, कार्यरत केरिज स्टाफ को सिटी से 8 कि.मी. दूर उमरडा स्टेशन शिफ्ट किया जाये।

जम्मूतवी से अजमेर चलने वाली ट्रेन पूजा एक्सप्रेस को उदयपुर सिटी तक बढ़ाया जाये एवं मेवाड़ एक्सप्रेस उदयपुर से निजामुद्दीन तक को हरिद्वार तक बढ़ाया जाये। इससे रेलवे को अतिरिक्त खर्चा नहीं होगा और राजस्व में वृद्धि होगी।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI CHINTAMAN NAVASHA WANGA (PALGHAR):** I thank for giving me an opportunity of laying a written speech on Railway Budget 2014-2015. I want to congratulate Hon'ble Railway Minister and the Government of India for presenting futuristic and growth oriented budget. It is a budget for the common people, an effort to create modern Railways contributing towards developed India.

I am representing Palghar Lok Sabha constituency in Thane district of Maharashtra. My constituency is just adjacent to Mumbai city and between Mumbai to Gujarat State. Western Railway is going through my constituency. Vasai-Diva Railway line which is connecting Western Railway and Eastern Railway is in my constituency. Dahanu road, Bolsar, Palghar, Saphula, Virar, Nalasopara and Vasai stations are big, crowded and rapidly developing stations in my constituency. I am very happy that the Hon'ble Minister has announced cleanliness of the trains and stations. The Hon'ble Minister not only announced but he proposed substantially increased budget allocation for cleanliness in the current year which is 40% increase over the previous year. I also congratulate Hon'ble Minister for introduction on experimental basis RO drinking water units in stations and in trains. I also congratulate the Hon'ble Minister for Railways for reservation system or E-Ticketing system, booking through mobile phone and through post office. In my constituency all Railways Stations are not having sufficient drinking water supply, platform shelter and toilets. I am happy that Hon'ble Minister proposes to provide these facilities in the current year.

I thank for the proposal to give a boost to rail movement of fruits and vegetables in partnership with the Central Rail Side Warehousing Corporation by providing requisite facilities of temperature controlled storages at 10 locations especially two are in my Thane district at Bhiwandi Road and Kalamboli.

I am happy that first speed Bullet Train between Mumbai-Ahmedabad is proposed to restart shortly. Many fast and speedy trains are proposed to start

* Speech was laid on the Table

shortly. Many new trains have been introduced but unfortunately my constituency is totally neglected in this Railway Budget. Vasai-Madgaon new train is demanded by Passengers and Pravasi Sangathan.

Mumbai Suburban Railway is also necessary on Vasai-Diva Railway line. More suburban trains up to Dahanu Road are also demanded by me and passengers and pravasi sangathan. The survey between Dahanu road to Nasik city is already completed. I requested Railway Minister repeatedly but no provision is made to construct this railway line. I once again request the Hon'ble Minister to start above mentioned trains immediately and necessary provision be made to construct new Railway line between Dahanu Road and Nasik City.

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, आठ जुलाई को महाराष्ट्र के बगल वाले प्रदेश के और अभी रेल मंत्री के रूप में काम करने वाले गौड़ा जी का बजट था। मैं महाराष्ट्र से आता हूँ, तो बड़ी उम्मीदें लगाकर गौड़ा जी की तरफ देख रहे थे कि गौड़ा जी महाराष्ट्र के लिए बहुत अच्छा पैकेज देंगे और क्यों नहीं देंगे? 48 में से 42 सांसद सत्तापक्ष के साथ महाराष्ट्र ने भेजे। जब यह बजट आया, तब एक बड़ी निराशा महाराष्ट्र में छा गयी। यह बात मैं कांग्रेस सांसद होने के नाते नहीं कह रहा हूँ, महाराष्ट्र के दूसरे दिन के जो पेपर है, सामना से लेकर लोकमत से लेकर महाराष्ट्र टाइम्स से लेकर लोकसत्ता आदि सभी पेपर्स की कटिंग्स मेरे पास हैं। इन पेपर्स की गाइड लाइन है कि महाराष्ट्र को साइड लाइन में रखा गया है। हमारे वरिष्ठ सांसद खैरे जी ने अपना भाषण दिया। मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेलवे के बजट भाषण में कहा था कि महाराष्ट्र की कई बातों का ध्यान नहीं रखा गया। मैं खैरे जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने अपनी नाराजगी व्यक्त की थी। कई सांसदों ने प्रेस में स्टेटमेंट्स दिए। बीजेपी के सांसद सदन में मौजूद हैं। महाराष्ट्र के 48 सांसदों में से 42 सांसद बीजेपी के हैं। उनके हृदय में भी कहीं न कहीं दुख होगा, उस दुख को मैं सदन में बयान कर रहा हूँ। आपने साढ़े 14 प्रतिशत किराया बढ़ाया। जिस प्रकार से माल किराये में 6.5 प्रतिशत वृद्धि की है और रेल मंत्री जी अपने भाषण में कहेंगे कि मुम्बई के सबर्बन रेलवेज़ का किराया कम किया। क्या मंत्री जी आपने रेल का किराया कम किया है?

जनता में आक्रोश है, जिस प्रकार से मुम्बई की जनता ने आपका साथ दिया, उनके मन में आक्रोश था। उसके बाद आपने किराया कम करने की बात कही लेकिन क्या किराया कम करने से साठ साल का आदमी दिन भर खड़ा रहा और उसके बाद उसे पास मिला। सत्तर साल की वृद्ध महिला दिन भर पास के लिए खड़ी रही, क्या उसकी परेशानी कम हुई। एक-दो साल के बच्चे को साथ ले कर एक माँ पास के लिए खड़ी रही, क्योंकि जिस प्रकार से रेल के किराये में वृद्धि हुई उस वृद्धि के कारण उसके घर का बजट बिगड़ गया। क्या उसका कसूर इतना ही था कि उसने अच्छे दिन के लिए वोट किया था। उसे आपसे, सरकार से बहुत उम्मीद थी और उस उम्मीद पर यह सरकार कायम नहीं रही।

हम आपसे ज्यादा कुछ नहीं मांग रहे हैं। इस देश में रेल को सबसे ज्यादा रेवेन्यू अगर प्राप्त होता है तो वह महाराष्ट्र से प्राप्त होता है। चालीस प्रतिशत के आस-पास का रेवेन्यू महाराष्ट्र से आता है। अगर चालीस प्रतिशत रेवेन्यू महाराष्ट्र से आता है तो चालीस प्रतिशत का एलोकेशन महाराष्ट्र के लिए क्यों नहीं किया गया? मैं अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मांग नहीं कर रहा हूँ। मेरा मंत्री जी निवेदन है कि जैसा रेवेन्यू

महाराष्ट्र देता है, वैसा एलोकेशन आपकी तरफ से होना चाहिए। महाराष्ट्र इस देश की आर्थिक राजधानी रही है। महाराष्ट्र के सभी सांसदों ने मांग रखी। मुख्यमंत्री जी ने भी अपनी मांग रखी। हमने कहा था कि वर्धा-नांदेड़ प्रोजेक्ट के लिए हम स्टेट का एलोकेशन देने के लिए तैयार हैं। हमारे नेता श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था, जैसा खैरे जी ने अपने भाषण में कहा कि अहमद नगर, बीड़, परली रेलवे रूट होने का उनका सपना था। उसके लिए स्टेट गवर्नमेंट पैसे देने के लिए तैयार है, लेकिन अफसोस की बात है कि इनमें से किसी भी प्रोजेक्ट को आपने अपने बजट में शामिल नहीं किया। अमरावती में रेल वैगन फैक्टरी की बात है। आपने सैंक्शन किया है, लेकिन आगे कुछ नहीं हुआ है। अगले साल नासिक में अर्धकुंभ मेला होने जा रहा है। क्या कुंभ मेले के लिए भी रेलवे के बजट से कुछ नहीं मिलेगा। पूरे देश से लोग आएंगे, क्या नासिक के लिए कोई सुविधा नहीं मिलेगी। यवतमाल में आपके सांसद हैं, बुलडाना में आपके सांसद हैं, उनके यहां रेलवे नेटवर्क नहीं है। मुम्बई और हिंगोली की ट्रेन की हमने बात कही है। हर रोज एक ट्रेन अगर वहां शुरू हो जाए, तो बहुत मेहरबानी होगी। पूरना-खंडवा लाइन की बात है, किनवट-माहूर, माहूर-पूसत सर्वे की बात हमने कही है। आपने टूरिस्ट सर्किट की बात कही। मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने टूरिस्ट सर्किट की बात कही है। महाराष्ट्र में औंधा नागनाथ है, पर्ली वैजनाथ है, गिरीनेश्वर है, भीमाशंकर है, इन ज्योतिर्लिंगों के लिए क्या टूरिस्ट सर्किट की घोषणा सरकार करेगी। माहूर है, वनी है, कई शक्तिपीठ है, क्या इनके लिए सरकार द्वारा कोई मदद होगी तो हम उनका भी आभार व्यक्त करना चाहेंगे। खैरे जी ने नांदेड़ के आफिस की बात कही है, यह बहुत सालों से लम्बित मांग है और इसके लिए शिव सेना और सभी साथी एक साथ हैं।

इस बजट में विवेकानंद जी की दर्शनी के लिए आपने ट्रेन चलाने की बात कही, इसके लिए हम आपका अभिनंदन करते हैं। लेकिन हम महाराष्ट्र के लोगों को तब खुशी होती कि छत्रपति शिवाजी महाराज की दर्शनी के लिए भी एक ट्रेन इसमें चालू होती और मेरे शिव सेना के साथी मेरे साथ इसलिए खड़े रहेंगे क्योंकि छत्रपति शिवाजी महाराज की दर्शनी के लिए एक विशेष ट्रेन का भी आप ऐलान करेंगे।

3 जून को इस देश की एक बहुत बड़ी हानि हुई। महाराष्ट्र के सपूत गोपीनाथ मुंडे जी हम सब के बीच में नहीं रहे। उनके जाने से महाराष्ट्र, मराठवाड़े का नुकसान हुआ। अगर आज गोपीनाथ मुंडे जी होते तो इस बजट को देखकर महाराष्ट्र के साथ जो अन्याय हुआ है, उसे देखकर क्या वह खुश होते? वह इससे खुश नहीं होते। अगर यह सरकार उनको श्रद्धासुमन अर्पित करना चाहती है तो जो रेल यूनिवर्सिटी आप स्थापित करने जा रहे हैं, उस रेल यूनिवर्सिटी को गोपीनाथ मुंडे जी का नाम दीजिए और उसे हिंगोली में स्थापित कीजिए। इतना ही निवेदन मैं आपके माध्यम से करना चाहता हूँ।

***SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT):** Hon'ble Railway Minister has presented a very good Railway Budget and I pay my thanks for the same. It has future broad vision converting our Indian Railways to international standards with latest techniques and making our Indian Railways good in world.

The Railway Minister has given importance to the safety measures, cleanliness and amenities and much stress has been given to completion of pending and on-going projects instead of taking new projects to consideration and at the same time, Minister has given priority for providing high speed and Bullet trains.

As regards my constituency the ongoing project of Bagalkot-Kudichi, (142 kms) the budgetary provision is very meager. The said project was sanctioned in the 2010-11. My humble request to the Hon'ble Minister is that there is some problem regarding alignment of the line in some portion and the decision should be taken at the earliest and adequate amount should be provided in Supplementary Budget.

My special constituency demands are, Almatti-Koppal new line survey work has been completed and this line will be lifeline between Hampi and Badami, Ihole, Pattadakal which are the world heritage centres. Therefore, I request the Hon'ble Minister to sanction Alamatti-Koppal new line.

Already Bagalkot and Badami Railway Stations have been declared as a Adarsh Station but due to the shortage of funds works have not been taken up. Hence I request the Hon'ble Minister to provide sufficient funds in the Budget for completion of the said works.

Since Bagalkot district is having much sugarcane industries and limestone, Dolomite, iron ore and granite industries and horticulture produce like Palmo granite grapes, lime etc. are transported to other places and the goods handling amenities and facilities are insufficient to handle the present situation, hence it is

* Speech was laid on the Table.

requested to provide adequate goods handling facilities like tracks, godowns, roads, shelters etc. there.

I request the Hon'ble Minister to provide basic amenities to the Railway Stations which are situated at Hole Alur, Guledgud and Mallapur, and the present Kadlimatti Railway station is situated 2 kms away from the Kadlimatti village and due to bad elements intrusion, the passengers are harassed and huge damage is done to railway property – therefore the present Railway Station should be shifted to near Kadlimatti village.

Hubli-Solapur passenger train and Hubli-Mumbai Express trains may please be provided.

***प्रो. चितामणि मालवीय (उज्जैन) :** रेल बजट का देश को बहुत इंतजार रहता है, लेकिन इस बजट के पूर्व के रेल बजट को देखते हैं तो ध्यान में आता है कि अधिकांश बजट किसी एक क्षेत्र पर केन्द्रित होता था, सामान्यतः रेल मंत्री के क्षेत्र पर। किंतु यह रेल बजट किसी क्षेत्र विशेष का न होकर पूरे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। इस हेतु माननीय रेल मंत्री व रेल राज्यमंत्री को बधाई देता हूँ।

इससे पूर्व के बजट सामान्यतः लोक-लुभावन होते थे, लेकिन शुगर पेशेन्ट को मिठाई खिलाने जैसे नुकसानदेह होते थे। इससे रेलवे की प्रगति थम-सी गई थी। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर हम पिछड़ रहे थे।

जैसे पहले यात्री भाड़ा न बढ़ाकर माल भाड़ा बढ़ाया जाता था, जिससे सामान महंगा होता था। महंगाई बढ़ती थी और वह अप्रत्यक्ष रूप से जनता की जेब से निकाली जाती थी।

यू.पी.ए. सरकार में रेलवे में होने वाले भ्रष्टाचार पर कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है। यह बजट भारतीय रेल को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के समकक्ष ले जाने की ओर पहला कदम है। भारतीय रेल अंग्रेजों द्वारा स्थापित रेल व्यवस्था से निकल कर नया रूप ले रही है।

दुर्घटना न हो, इस हेतु अंतर्राष्ट्रीय मानकों को अपनाने के लिए रिसर्च सेंटर की स्थापना आपके बजट की दूरदृष्टि बताता है। रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना, ऑफिस ऑन व्हील्स, रेलवे स्टेशनों की सफाई के लिए 40 प्रतिशत बजट बढ़ाना, ई-टिकट जो अभी प्रति मिनट 2000 बन पाती है, उसकी क्षमता बढ़ाकर 7200 मिनट करना, भारतीय रेल को दो वर्षों में कागज रहित बनाने का लक्ष्य रेलवे की पोर्ट से कनेक्टिविटी आदि प्रयासों से भारतीय रेल नये स्वरूप में दिखाई देगी।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेल के आधुनिकीकरण के नये प्रयास के लिए बधाई देता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय संस्कृति और धार्मिक पर्यटन को ध्यान में रखते हुए तीर्थ सर्किटों की पहचान की है और इन सर्किटों पर विशेष पैकेज गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव किया है, जिनसे यह चैन्नई-बेंगलूर, अयोध्या-वाराणसी-हरिद्वार तीर्थ स्थलों को कवर करेगी। यह स्तुत्य प्रयास है, किंतु इसमें उज्जैन छूट गया है। उज्जैन मध्य भारत का महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है। बाबा महाकाल की नगरी और श्री कृष्ण की शिक्षा स्थली है, जहां लाखों लोग प्रतिवर्ष आते हैं। इस पिलग्रिम सर्किट स्थल में उज्जैन को भी जोड़ने की कृपा करें।

साथ ही उज्जैन में वर्ष 2016 में सिंहस्थ महाकुंभ का आयोजन होना है, जिसमें लगभग 5 करोड़ श्रद्धालु आयेंगे। रेल बजट में सिंहस्थ का ध्यान नहीं रखा गया है। निवेदन है कि सिंहस्थ की दृष्टि से भी रेलवे की कुछ योजना हो।

* Speech was laid on the table.

उज्जैन से इन्दौर के बीच फतेहाबाद होकर मीटरगेज लाईन थी, जिसे फतेहाबाद से इन्दौर तो आमान परिवर्तन कर दिया है, किंतु उज्जैन से फतेहाबाद जो मात्र 18 कि.मी. है, को छोड़ दिया है। यदि ये 18 कि.मी. आमान परिवर्तन हो जाये तो उज्जैन-इन्दौर-देवास के मध्य एक सर्कल ट्रेन चलाई जा सकेगी। मुझे लगता है कि इन्दौर की सांसद होने के नाते इसमें आप भी मेरी मदद करेंगी। मैं मा. मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि उज्जैन-फतेहाबाद आमान परिवर्तन करने की कृपा करें तथा इन्दौर-रतलाम डबलडेकर ट्रेन को रतलाम-भोपाल करने की कृपा करें।

इन्दौर-गोधरा रेल लाईन का उद्घाटन 2004 में तत्कालीन प्रधानमंत्री जी ने किया था। ये आज तक शुरू नहीं हो पाया है, यह कार्य भी शीघ्र शुरू होना चाहिए।

***श्री चंदूलाल साहू (महासमन्द) :** माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किया गया बजट देश को विकास की ओर ले जाना वाला बजट है। रेल विकास का एक माध्यम है, किंतु रेल बजट तैयार करने के लिए रेल मंत्री को बहुत कम वक्त मिला, फिर भी कम वक्त में रेल मंत्री जी ने रेल को इस दुष्क्र से निकालने की कोशिश की है, जिसमें वह एक दशक के लंबे समय से फंसी हुई है। इस बजट के माध्यम से भारतीय रेल ने एक नये सफर पर ले जाने का ऐसा दस्तावेज पेश किया है, जिस पर भरोसा किया जा सकता है। रेलवे में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए जो कदम उठाये गये हैं, वे समय की मांग है। यात्री सुरक्षा एवं सुविधाओं में वृद्धि तथा साफ-सफाई का प्रावधान भी स्वागतयोग्य है।

मैं इस रेल बजट का स्वागत करते हुए अपने क्षेत्र की लंबित एवं महत्वपूर्ण मांग की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए इसे पूर्ण किये जाने की मांग करता हूँ-

रायपुर से धमतरी एवं रायपुर से राजिम छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए तथा राजिम से आगे बढ़ाकर गरियाबंद, मैनपुर, देवभोग से धरमगढ़ (उड़ीसा) एवं धमतरी से आगे बढ़ाकर बालोद तक नई रेल लाइन हेतु सर्वे किया जाये।

महासमंद में महासमंद रेलवे क्रॉसिंग तथा नदी मोड़ में रेलवे क्रॉसिंग पर नवीन पुल का निर्माण कराया जाये।

महासमंद से पिथोरा, बसना, सराईपाली से सम्बलपुर (उड़ीसा) तक नई रेल लाइन बिछायी जाये।

बागबहरा रेलवे स्टेशन में निम्न ट्रेनों को स्टॉपेज दिया जाये:- (1)सूरत-पुरी एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 22828 एवं 22827, (2)जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 18212 एवं 18211, (3)पुरी-गांधीधाम एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 12994 एवं 12993, (4)पुरी-लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 12146 एवं 12145, (5) पुरी-शिर्डी एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 18407 एवं 18408, (6)पुरी-अजमेर एक्सप्रेस - अप एवं डाउन 18421 एवं 28422.

महासमंद रेलवे स्टेशन एवं बागबहरा रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाये।

महासमंद, बागबहरा रेलवे स्टेशन को सम्बलपुर रेलवे मण्डल से रायपुर रेलवे मण्डल में शामिल किया जाये।

* Speech was laid on the table

***डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) :** माननीय प्रधानमंत्री एवं माननीय रेल मंत्री जी को संतुलित रेल बजट प्रस्तुत करने हेतु हार्दिक बधाई देता हूँ। यह बजट भारतीय रेल को नई दिशा प्रदान करने वाला है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में भारतीय रेल की तस्वीर का पूरा ब्यौरा देश के समक्ष रखा है। वर्षों से रेलवे के सामने जो चुनौती रही है, उसका सामना करने का खाका बजट में दिया गया है। रेल मंत्री जी ने स्पष्ट किया है कि उन्हें विरासत में कैसी रेल मिली है और उसकी माली हालत क्या है। साथ ही उसे फिर से पटरी पर लाने और आम आदमी के लिए सुविधाओं का विस्तार करने के साथ-साथ सुरक्षा सुनिश्चित करने का खाका भी रखा है। रेल बजट में सुरक्षा, योजनाओं का समय पर निष्पादन, यात्री सुविधाओं, वित्तीय अनुशासन, संसाधन जुटाने, सूचना तकनीकी का प्रयोग और पारदर्शिता व बेहतर कार्यप्रणाली पर पूरा जोर दिया गया है। रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल को भारतीय अर्थव्यवस्था की आत्मा कहा है। वास्तव में तमाम बाधाओं के बाद भी यह पूरे देश को जोड़ती है तथा आस्ट्रेलिया जितनी आबादी के बराबर रोज़ाना यात्रियों को ढोती है। यह रेल बजट भारतीय रेल के कायाकल्प का शंखनाद है।

बुलेट ट्रेन से लेकर तीर्थयात्रा संबंधी बदले हुए रंग-रूप और भक्तिभाव के माहौल वाली रेलें, स्वर्ण चतुर्भुज सड़क परियोजना की तर्ज पर हीकर चतुर्भुज रेलवे परियोजना का अध्ययन रेलवे के अलग विश्वविद्यालय आदि सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने पर्यटन के लिए देवी सर्किट, ज्योर्तिलिंग सर्किट, जैन सर्किट, ईसाई सर्किट, बौद्ध सर्किट, सूफी सर्किट, सिख सर्किट, मुसलिम सर्किट की पहचान की है। इससे पर्यटन को भी काफी लाभ मिलेगा। रेल के दफ्तरों को पाँच सालों में कागज रहित बनाने की बड़ी घोषणा की है। हाई स्पीड ट्रेन, बुलेट ट्रेन, बेहतर खान-पान स्वच्छता, रेलों में वाई-फाई की सुविधा, महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए रेलवे पुलिस बल में महिलाओं की भर्ती, इत्यादि स्वागतयोग्य है। रेल बजट में रेलवे की मूलभूत सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा गया है।

मेरा संसदीय क्षेत्र कोरबा औद्योगिक तथा अधिसूचित क्षेत्र है तथा छत्तीसगढ़ राज्य में इसे ऊर्जाधानी के नाम से जाना जाता है। इस क्षेत्र में सबसे अधिक कोल खाने हैं तथा यहाँ लदान से रेलवे को करीब 500 करोड़ की आय होती है। पीट लाइन भी कोरबा में बनी हुई है। कोरबा क्षेत्र के लिए यात्री सुविधाओं, नई रेलगाड़ियों से संबंधित किसी भी प्रकार की घोषणा न होने से क्षेत्रवासी व्यथित है। अतः मैं कोरबा क्षेत्र से संबंधित कुछ मांगें रखता हूँ, जो जनकल्याण के लिए आवश्यक है।

ट्रेन संख्या 08795 कोरबा-रायपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस, जिसे कुछ समय के चुनावी लाभ के लिए चलाया गया था, परंतु क्षेत्र की जनता को उक्त ट्रेन से काफी लाभ हो रहा था, इसे

* Speech was laid on the table.

पुनः प्रारंभ किया जाए। साथ ही क्षेत्र की जीवनदायिनी हसदेव नदी के नाम पर इसका नाम " हसदेव एक्सप्रेस " रखा जाये। इस ट्रेन से चार संसदीय क्षेत्रों, कोरबा, जांजगीर-चम्पा, बिलासपुर एवं रायपुर को लाभ होता था। अतः इस ट्रेन का पुनः प्रारंभ होना आवश्यक है।

ट्रेन संख्या 18237-18238 छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, कोरबा से रायपुर तक पैसेंजर के रूप में चलती है, तथा अमृतसर से वापसी के समय इसे बिलासपुर में ही रोक दिया जाता है। इस ट्रेन को कोरबा से ही अमृतसर तक एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाये।

ट्रेन संख्या 18239 शिवनाथ एक्सप्रेस, कोरबा से नागपुर, को नागपुर से वापसी में बिलासपुर में रोक दिया जाता है, इसे कोरबा तक चलाया जाये। यह जनकल्याणकारी होगा तथा रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी।

ट्रेन संख्या 12252-12251, कोरबा से बंगलुरु (यशवंतपुर) के बीच चलती है। यह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन है। इसका फेरा बढ़ाया जाये।

ट्रेन संख्या 12409-12410, रायगढ़ से हजरत निजामुद्दीन तक चलने वाली गोंडवाना एक्सप्रेस का परिचालन कोरबा से किया जाये। इससे कोरबा वासियों को अत्यधिक लाभ होगा।

ट्रेन संख्या 11265-11266, जबलपुर-अंबिकापुर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन है, इसे प्रतिदिन किया जाये।

ट्रेन संख्या 18517-18518, लिंक एक्सप्रेस जो कोरबा से विशाखापट्टनम तक चलती है, इसका परिचालन दिन में दो बार किया जाये।

इन्हीं मांगों के साथ, मैं रेलमंत्री जी को उनके विकासकारी बजट हेतु बधाई देता हूँ तथा उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI)** : We are sending letters on various issues to the Railway Ministry. Following are the issues sent by us to the Railway Ministry:-

Pune-Daund Electrification – Though the work is in progress and scheduled date of completion is 2015, pace of the actual work does not seem to be matching the schedule. Pune being 7th major metropolitan city in the country and Daund emerging fast as a neighbouring city, this project has great importance in overall growth of Maharashtra (we regularly follow up with this issue).

Having heard the representative member of Indian Railway Caterer's Association of small unit licensees and vendors who have brought to my notice that though the Catering Policy 2010 and its pursuant circulars were issued by the Railway Ministry to safeguard the livelihood of thousands of small unit licensees and their employees who have been serving the passengers and the Railways since decades. Unfortunately, one of its clause 19, sub-clause 19.2 in respect of ceiling limits of units is going against the existing small unit licensees who are within the ceiling limits since their allotments till date as per the Railway Board's circulars issued from time to time. The implementation of the above mentioned clause would result in destabilizing their set up, indirectly evicting them from business which would definitely affect the livelihood of large numbers of families associated with these units for generations. The Catering Policy 2010 should be implemented with prospective effect and to the licensees who would be given allotments under this policy. In major unit contracts, one train is counted as one unit wherein the number of pantry cars/rakes are 4-5 for long distance trains, whereas in the case of small units even attached facilities/auxiliary units such as kiosks, trolleys, khomchas, etc. are considered as one unit each and at the same time, by allowing a major unit contractor to hold maximum of 10% of similar

* Speech was laid on the Table.

category of major units over Indian Railway seems to benefit the major unit contractors.

Nasik is the 3rd most developing city in Maharashtra after Mumbai and Pune. It is a central place between Mumbai and Pune, at a distance of around 200 kms. Today Mumbai-Pune and Mumbai-Nasik have been connected by air, railway and express road. Nasik-Pune is connected by road and can be reached within 6 hrs. Railway Ministry has also started a train between Nasik-Pune and because of its odd route the train takes around 6 to 7 hours. One of the NGZOs 'Rail Parishad' has recommended a solution for a speedy travel between Nasik-Pune by rail.

Various demands related to the Railway Stations are as follows:-

- Halt for 12581/82 - Pune-Bhuvaneshwar
- Half for 12750/49 - LT Terminals-Vishakhapatnam
- Halt for 01463/64 -Pune-Secundarabad

One day return ticket for Daund-Pune-Daund Journey

To start a train to Pune at 10.00 am everyday.

To start an intercity at 5:30 am on regular basis from Baramati to Mumbai.

Sahajpur, a village on Pune-Daund rail track is an important village which have many small and big factories. Also, there are many small villages in the vicinity of Sahajpur. Hence there is a strong demand from the villagers as well as from the workers that a railway station be built up at Sahajpur which would enable this large population to travel to either Daund or Pune.

Long pending demand of having survey of Pune-Saswad-Jejuri Morgaon-Baramati road having this route would connect all these important towns on this road. Morgaon is one of the important pilgrim centres in Maharashtra and lots of people visit this place from different parts of the state, so having a rail facility on this route would be beneficial. So, please consider the long pending request of having a survey on the above route considering the public need.

Since our childhood, we see one women coach in all the passenger trains. With changing time, number of women passengers has increased considerably. I request Hon. Minister to consider increasing number of women coaches in passenger trains.

Mhalshej Railway is one of the long pending demands of people from Maharashtra.

Konkan Railway is an ambitious project of Railway. Panvel is emerging as gateway for the Konkan region. But, connectivity of Panvel to Mumbai, Pune and other major cities by direct long distance trains is rare. Thus, we need to relook at routes to connect Konkan to major cities in Maharashtra.

Vardha-Yavatmal-Pusad-Nanded line-Manmad-Indur via Malegaon, Wadsa-Desaiganj-Armori Gadchiroli, Solapur-Beed-Jalana-Buldhana, Solapur-Aurangabad-Jalgaon, Karad-Chiplun, Kolhapur-Kankawali, Kolhapur-Vaibhavvad, these lines need special attention by railway.

Pune and the surrounding areas is one of the fastest urbanizing areas in our country. More and more people are commuting daily from neighbouring cities to Pune for their work. There is urgent need for declaration of Pune-Lonawala-Daund-Jejuri as a 'Suburban Zone'.

There is increasing demand from people to introduce new Shuttle Service between Pune-Jejuri/Nira.

With completion of Phaltan-Lonand Section, a circular train service should be started on Pune-Daund-Baramati-Phaltan-Lonand-Pune route.

Survey of Hadaipsar-Jejuri New line is complete. I urge the Ministry to sanction the project and start the work as soon as possible.

Pune, Daund and Baramati railway stations need basic amenities. Daund station need a new platform, New Foot Over Bridge because of its height and construction is dividing Daund city instead of connecting it. Thus, we need ramps at this bridge and opening of the old bridge till this work is done.

Jejuri is a major pilgrimage in Maharashtra where billion of common people have faith. According to the reports, there are more than 50 lakh people who visit the place every year. The temple has 10 festivals in a year where nearly 5 to 7 lakh people visit the place in a day. These are all common people. Considering this, high number of pilgrims and commuters, railway facilities at Jejuri are minimal. Though Jejuri is close to busy railway line, very few trains have halt at Jejuri. Jejuri station cannot bear the load of commuters and it need major development work. I urge the Hon Railway Minister and Railway Board to consider Jejuri for special development project as a pilgrimage.

Double track with electrification is needed for Daund-Manmad section.

Mumbai-Pune is the busiest rail route and Pune-Lonawala local service is also used by the passengers. The route between Pune and Lonawala needs third track to manage the load of passengers.

Mumbai is major metropolitan of the country. Indian Railway started from Mumbai to Thane 150 years ago. Mumbai sub-urban passengers constitute approximately 40% of total passengers in the entire country. Unlike other passengers, people from Mumbai have to travel daily by railway for their work. Hon. Minister just mentioned few EMUs and A/C conversion. These provisions were under consideration anyway since last three budgets. Mumbai suburban needs special attention of railway.

- a. Considering high number of passengers of Mumbai suburban railway alone we need to declare Mumbai as a separate zone.
- b. MUTP projects are ambitious projects of Mumbai. Railway is struggling to complete MUTP-I and II. Hon. Minister did not mention any timeline for completion of these projects.
- c. Elevated corridor, fifth and sixth line between Kurla and CST, Kalyan-Kasara third corridor, Panvel-Karjat doubling.
- d. Hon. Minister mentioned about coined operated automatic ticket machines. I would like to mention that CVM and ATVMs installed in

Mumbai are being used by millions of passengers but these are not maintained properly.

- e. Railway should consider increasing local trains from Thane and Kalyan for Karjat-Kasara as well as from Andheri-Boriwali to Virar, as we cannot add more trains between Thane and CST.

SHRI SUVENDU ADHIKARI (TAMLUK): Respected Chairman, Sir, I am very much thankful to you for giving me this opportunity to speak in this august House in the debate on the Railway Budget.

Sir, I am a second time Member. My senior colleague and ex-Railway Minister, Shri Dinesh Trivedi had very nicely spoken on the Railway Budget earlier during the day. He had exposed the anti-people Railway Budget presented by the NDA Government.

Sir, I am standing here on behalf of the All India Trinamool Congress to strongly oppose the Railway Budget 2014-15. This Budget is completely anti-people. It is an aimless and baseless attempt by the Union Railway Minister.

This Budget has not reflected the budgetary project allocations and other distributions for the already sanctioned projects by the then hon. Railway Minister and our supremo Ms. Mamata Banerjee for West Bengal, Kerala, Assam and other important States of India. It is well-known that our leader, Ms. Mamata Banerjee was the Indian Railway Minister the second time from 2009 to 2011. During her glorious regime, she did not put any burden on common people by enhancing price of railway tickets and freights in the name of tackling odds and challenges of the India Railways. She had always fulfilled her social obligations to the common people of our country. During her regime, a great railway project 'IZZAT Scheme' was introduced at a monthly fare of only Rs. 25 for 100 kilometer journey for the social benefit of those who live below poverty line as per the recommendations of hon. MPs.

Sir, it is a matter of pleasure that a few days ago, the hon. Prime Minister inaugurated Jammu-Katra Railway line, which was also announced and sanctioned by the then Railway Minister and our supremo, the hon. Chief Minister of West Bengal, Ms. Mamata Banerjee.

I would like to highlight multiple numbers of examples that would obviously show deprivation of West Bengal in this Rail Budget.

स्वतंत्रता के बाद इस तरह का भेदभाव किसी सरकार ने बंगाल के साथ नहीं किया है। बंगाल से स्वामी विवेकानंद आए। वहीं नेताजी सुभाषचंद्र बोस पैदा हुए। बंगाल से कवि गुरु रवीन्द्र टैगोर ने इंटरनेशनली मार्गदर्शन किया। लेकिन कोई काम बंगाल के लिए इस तरह नहीं हुआ।

Now, I would like to give some specific examples. The first example is of Kolkata Metro Extension Project. They are: Howrah Maidan to Salt Lake Sector V; BBD Bag to Joka; Noapara to Barasat; New Garia to Netaji Subhas Chandra Bose International Airport. The project was declared in 2009-10. It was sanctioned by the Railway Board and the Planning Commission. The cost of the project was Rs. 11,257 crore. The budgetary allocation in 2014-15 is only Rs. 538 crore. The balance required to complete the work is Rs. 10,719 crore.

Second example is wagon industry in Haldia. This was announced in 2011-12. It needs Rs.36.36 crore. You have allotted only Rs.24.80 crore. It still needs Rs.11.56 crore. Then comes the new coach factory at Kanchrapara-Halisahar Railway Complex. It was sanctioned in 2009-10. An amount of Rs.739.38 crore is needed to complete this project but you have allotted only Rs.39 lakh. Then, there is Adra Coach Factory. There is factory for manufacturing electric and diesel engine components at Dankuni.

Dakshineswar-Dum Dum-Barrackpore Metro extension comes in the constituency of Prof. Saugata Roy. He is sitting here. The project cost is Rs.1997.10 crore. The allotted amount in this Budget is only Rs.20 crore. It needs Rs.1977.10 crore. Then there is axel manufacturing factory at New Jalpaiguri. Then, there is Railway Research Centre at Kharagpur. Then money is needed for land acquisition for the Dedicated Freight Corridor Project (Howrah to Amritsar) which was announced in 2009-10. The project cost is Rs.656 crore. The allotted amount is Rs.286 crore. Rs.370 crore is needed for land acquisition.

Double line project from Baruipur to Magrahat, new line project from Bongaon to Bagdha, new line project from Dankuni to Furfura Sharif, new line project from Digha to Jaleswar up to Puri, new line project from Nandakumar to Balaiponda, Moyna, from Ramnagar to Egra and from Kanthi to Egra, new line

project from Panskura to Haldia and from Rajgoda to Tamluk, new line project from Amta to Bagnan, new line project from Nandigram to Hijli Pirbaba *via* Jhellingham—all these 34 projects आपने सब प्रोजेक्ट को बर्बाद करने के लिए जो काम करने थे, एनडीए सरकार में रेल मंत्री के नाते काम किया। बंगाल के लोगों के साथ इस तरह का भेदभाव पहले कभी नहीं हुआ।

In the light of the above, I would like to make some demands on the hon. Union Railway Minister, on behalf of our Party, All India Trinamool Congress, through you, Sir. My first demand is, please rollback the price hike in ticket fare and freight for the greater interest of the common people keeping in view that 50 per cent of the people in our country are still living below the poverty line.

My second demand is that the proposal to inject FDI in the railway sector must be withdrawn for the economic and social interest of our country.

My third demand is that we are not begging for any new projects in West Bengal but our demand is very simple that the projects already sanctioned by the Railway Ministry in the Union Railway Budgets for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 must be completed within the stipulated time period and requisite allocation for the projects must be made by the Union Railway Minister. When the hon. Minister is going to reply tomorrow, we expect his humble consent in this regard. We hope the hon. Union Railway Minister must honour अच्छे दिन शुरू होने का नारा दिया है। इसे आप पूरा कीजिए यह हमारी मांग है।

Now, in this context, I would like to quote Gurudev Rabindra Nath Tagore:

***“JAARE TUMI NICHE PHALO SHE TOMARE BANDHIBE JE
NEECHE PASHCHAATE REKHECHHO JAARE SHE TOMARE
PASHCHATE TANICHHE”***

“Beneath he will tie you
Whom you have nethered
Behind he draws you
Whom you have trailed.”

Before I conclude my speech, I again reiterate our strong opposition to this anti-people Railway Budget for the year 2014-15.

***श्री विद्युत वरण महतो (जमशेदपुर):** सर्वप्रथम मैं रेलमंत्री जी को भारतीय लोकतंत्र के मंदिर में अपना पहला रेल बजट 2014-15 प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ। यह रेल बजट भविष्य में देश की प्रगति को गति देने वाला सिद्ध होगा और जैसा कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी ने कहा है कि " यह बजट आम आदमी के लिए है, क्योंकि इससे देश के विकास पर ध्यान केंद्रित करते हुए बेहतर सेवा, गति और सुरक्षा पर जोर दिया गया है। बजट को देखने से ऐसा आभास होता है कि हमारी सरकार रेलवे के जरिये भारत को कहाँ ले जानी चाहती है।" मैं यहां पर मंत्रीजी द्वारा ऐतिहासिक रेल बजट 2014-15 पर दिये गये भाषण के कुछ अंश उद्धृत करना चाहता हूँ। आपने कहा है कि " हालाँकि हम प्रतिदिन 23 मिलियन यात्रियों को ढोते हैं, लेकिन अभी भी देश की काफी जनता ऐसी है, जिन्होंने अभी तक रेलगाड़ी में पैर तक नहीं रखा है।" इसी अधूरे सपने को ध्यान में रखते हुए मंत्रीजी ने जो नयी रेल लाइन के सर्वेक्षण के तहत झारखंड एवं पश्चिम बंगाल के सीमावर्ती इलाकों के लिए चांडिल-पटमदा वाया बांदोवान से झाड़ग्राम तक रेल का प्रावधान किया है, इस क्रांतिकारी एवं अभूतपूर्व कदम के लिए मैं स्वयं अपने व समस्त क्षेत्रवासियों की तरफ से माननीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय रेल मंत्री जी का तहेदिल से हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ।

मंत्री जी ने नई एक्सप्रेस गाड़ियों के तहत टाटानगर से वैय्यपनहली (बैंगलुरु) एक्सप्रेस के लिए जो साप्ताहिक ट्रेन शुरू करने की घोषणा की है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इसके अलावा जमशेदपुर शहर के लिए जुगसलाई ओवर ब्रिज और चाकुलिया ओवर ब्रिज के अनुमोदन के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं यहां फिर मंत्रीजी द्वारा उपरोक्त भाषण में से कुछ अंश उद्धृत करना चाहता हूँ- " हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल सभी क्षेत्रों, वर्गों एवं मज़हबों से परे है और इसमें एक लघु भारत सफर करता है।

इसी संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्यों के साथ झारखंड ही एक ऐसा राज्य है, जहां आज भी रेल सुविधाओं का घोर अभाव है। जमशेदपुर, झारखंड राज्य की औद्योगिक राजधानी होने के कारण यह भी एक मिनी भारत के रूप में जाना जाता है। यहां पूरे देश के हर प्रांत के भिन्न-भिन्न धर्मों के लोग रोज़गार की तलाश में आते हैं और यहीं के होकर रह जाते हैं। इसी को ध्यान में रखते हुए मैंने आपके सामने झारखंड एवं विशेष रूप से जमशेदपुर के लोगों की वर्षों पुरानी लंबित मांगों को पूरा करने का

* Speech was laid on the table.

अनुरोध किया था, जो कि अधूरी हैं। इसके लिये मैं पुनः माननीय रेल मंत्रीजी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का घाटशिला में स्टॉपेज:- पुरुषोत्तम एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2801/ 2802, जो कि नई दिल्ली से चलकर टाटानगर होते हुए पुरी जाती है, उक्त ट्रेन में टाटानगर रेलवे स्टेशन एवं खड़गपुर जंक्शन के बीच लगभग 135 किलोमीटर की दूरी होने के बावजूद इन दो स्टेशनों के बीच कोई स्टॉपेज नहीं है। यात्रियों द्वारा घाटशिला में एक्सप्रेस के स्टॉपेज हेतु लंबे समय से मांग की जा रही है। मैं आपका ध्यान इस बात की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूँ कि अगर टाटानगर से भागलपुर एवं टाटानगर से जयपुर के मध्य सीधी रेल सेवा से जोड़ने की कृपा करेंगे तो मैं तथा क्षेत्र की जनता आपकी सदैव आभारी रहेगी।

जलियावाला एक्सप्रेस संख्या 18203/18204, जो कि अमृतसर जंक्शन से टाटानगर की 1750 किलोमीटर की लंबी दूरी 33 घंटे में तय करती है तथा इस ट्रेन में पैन्ट्रीकार की कोई व्यवस्था नहीं होने के कारण यात्रियों को रात्रि में असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। अतः इसमें पैन्ट्रीकार की व्यवस्था अविलंब करने का कष्ट करें। उक्त ट्रेन सप्ताह में केवल दो दिन ही चलती है। यात्रियों की मांग को ध्यान में रखते हुए इसे सप्ताह में कम-से-कम पांच दिन प्राथमिकता के आधार पर चलाने का कष्ट करें।

अंततोगत्वा झारखंड की राजधानी रांची को दिल्ली से जोड़ने वाली सुपरफास्ट ट्रेनों का घोर अभाव है। अतः समस्त झारखंडवासियों की ओर से निवेदन है कि रांची से खुलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का परिचालन प्रतिदिन किया जाये एवं जनता की पुरानी मांगों को देखते हुए टाटा-छपरा दरभंगा के लिए भी नयी ट्रेन चलायी जाये।

इसके साथ ही, मैं माननीय रेलमंत्री जी से आग्रह करूंगा कि टाटा हल्दीकुपुर-डुमुरिया होते हुए बारिपादा (ओडिशा) के लिए भी नयी रेल लाइनों का निर्माण किया जाये। इसके साथ ही, बडामारा (चाकूलिया) से बहरागोडा होते हुए बारिपादा (ओडिशा) के लिये नयी स्वीकृत रेल लाइनों का सर्वे भी हो चुका है। उसका जल्द-से-जल्द निर्माण कार्य आरंभ किया जाये, ताकि जनता को इसका लाभ शीघ्र मिल सके।

यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि आज़ादी के 67 वर्ष बीत जाने के बाद भी उक्त क्षेत्र में रेल सुविधाओं का घोर अभाव है। यह क्षेत्र झारखंड में स्थित है तथा ओडिशा एवं पश्चिम बंगाल के सीमावर्ती

क्षेत्र में आता है। यह क्षेत्र पूरी तरह से नक्सल प्रभावित एवं उग्रवाद से ग्रस्त है। इस क्षेत्र में उपरोक्त सुविधाएं प्रदान करने से जनता के बीच नई सरकार के बारे में नया संदेश जायेगा, जिससे ग्रामीण युवाओं को रोज़गार एवं क्षेत्र में शांति व्यवस्था बनाये रखने में सहायता मिलेगी।

नई सरकार से जनता को ढेर सारी अपेक्षाएं, आकांक्षाएं एवं उम्मीदे हैं। हमें आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि हम माननीय प्रधानमंत्री जी के सक्षम, ऊर्जावान एवं कुशल नेतृत्व एवं आपके सहयोग एवं मार्गदर्शन से एक सशक्त, सक्षम, विकसित एवं स्वर्णिम भारत का निर्माण कर पायेंगे।

श्री गजानन कीर्तिकर (मुम्बई उत्तर पश्चिम): माननीय सभापति, मैं आपका बहुत शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। यहां मुंबई शहर के छः सांसद हैं। मुम्बई महानगरी है। भारत की आर्थिक राजधानी है। महाराष्ट्र की राजधानी है। दुनिया की मशहूर नगरी है। मुम्बई शहर में उपनगरी रेल सेवा चलती है, इसमें करीब 60-70 लाख यात्री दिन में यात्रा करते हैं। मुम्बई नगर से हम एनडीए के छः खासदार चुनकर आए हैं। जिनमें तीन बीजेपी के साथी सुश्री पूनम महाजन, श्री किरीट सोमैया, गोपाल शेट्टी, शिवसेना से स्वयं मैं, श्री अरविंद सावंत और श्री राहुल शेवाले हैं। मुम्बई शहर में 50 से 60 फीसदी रेलवे यात्री हमारे मतदाता हैं। जब रेल के सीजनल भाड़े में बढ़ोतरी हुई तो मुम्बई के हम छः सांसदों के लिए ऐसी कठिन परिस्थिति पैदा हो गई कि हमारे वहां के सारे मतदाता आक्रोशित हो गये और हम लोग रातों-रात सारे सांसद दिल्ली में आये और माननीय रेल मंत्री, श्री सदानंद गौड़ा जी से बात करने के बाद उन्होंने किराये में बढ़ोतरी रोक दी, इसके लिए मैं सारे मुम्बई के रेल यात्रा करने वाले यात्रियों की तरफ से उनका आभार प्रकट करता हूँ।

महोदय, रेल बजट सदन में हर वर्ष पेश किया जाता है। इत्तेफाक से हम सभी लोग जो रेल में यात्रा करने वाले हैं, उनमें मैं भी लगभग चालीस वर्षों से रेल का सफर करने वाला शिवसेना पक्ष का एक कार्यकर्ता हूँ और आज यहां मैं एक खासदार के रूप में आया हूँ। ट्रेन में यात्रा करने वाले ज्यादातर लोग मध्यमवर्गीय परिवारों के लोग और गरीब जनता रहती है और वे लोग किराये में बढ़ोतरी बर्दाश्त नहीं कर पाते हैं। इसलिए हम लोगों ने भाड़े में कटौती करने की मांग की और उस मांग को मानने के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

सभापति महोदय, 2014 तक माडर्न रेल स्थानक बनाये गये। मेरी रेल मंत्री जी से दरखास्त है कि इस मॉडल में जो मुम्बई शहर में बड़े पैमाने पर रेलों में यात्री चलते हैं, वहां अंधेरी ओर बोरीवली जो दो स्टेशंस हैं, माडर्न मॉडल स्टेशनों में इन्हें भी आपको सम्मिलित करना चाहिए। आपसे मेरी मांग है कि इन दोनों स्टेशनों को माडल स्टेशनों में शामिल करें। मैं सुझाव देते हुए सदन में अपनी बात रखूंगा, मैं कोई लम्बी स्पीच नहीं दूंगा।

महोदय, मुम्बई शहर की उपनगरीय ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट के लिए वर्ल्ड बैंक ने पैसा देने का प्रावधान किया था। मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट -2 जो प्रकल्प है, इस प्रकल्प के माध्यम से मुम्बई उपनगरीय रेल की पटरी बढ़ाने का काम उसकी परियोजना में था। हमारे यहां वैस्टर्न रेलवे में एक बांद्रा रेलवे स्टेशन है, वहां से लेकर बोरीवली तक छठी रेल लाइन बिछाने का काम एमयूटीपी-2 के माध्यम से 2006 में आरंभ हुआ था, लेकिन उसके लिए अभी तक पैसा नहीं मिला है। अभी रेल बजट में यह प्रावधान किया गया है

कि वहां जो एलोकेशन लिखा गया है कि यह एलोकेशन एमयूटीपी-2 के लिए है। कुल मिलाकर 1118 करोड़ रुपये अभी इस एमयूटीपी-2 के माध्यम से आना बाकी है। मैं रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से दर्खास्त करूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें। आप यह कैसे बर्दाश्त करते हैं कि जो एमयूटीपी-2 प्रोजेक्ट एक्सपैटेड है, उसके लिए पैसा नहीं मिलता है। यह रेल पटरी 2006 में बांद्रा से बोरीवली तक शुरू की गई, ताकि गाड़ी का मूवमेंट फास्ट हो, लेकिन 2006 से 2014 तक आठ सालों से यह काम रुका पड़ा है। अब हमारी सरकार आ गई है, हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी एमयूटीपी-2 का पैसा लेकर यह काम जल्दी पूरा कराये, यह मेरी आपसे मांग है।

महोदय, जोगेश्वरी और गोरेगांव रेल स्थानक के बीच ओशिवरा रेल स्थानक का काम 2006 से चालू है। यह हमें शोभा नहीं देता कि यहां के रेल के क्षेत्रीय अधिकारी, चाहे वहां के डीआरएम हों, जीएम हो, वे काम क्यों नहीं करते। सन् 2000 से ले कर अभी तक एक रेलवे स्टेशन अधूरा है, वहां रेल पटरी डाली गई, प्लेटफार्म बनाया गया, शेड डाले गए, बाकी सब बिल्डिंग्स बांधी गई, लेकिन यह काम पूरा क्यों नहीं होता है? उसमें क्या तकलीफ है? क्यों यह कोऑर्डिनेशन नहीं होता है? उसके लिए क्षेत्रीय रेल अधिकारी ध्यान नहीं देते हैं। इस पर ध्यान देना चाहिए।

सभापति महोदय, मुझे एक-दो सुझाव देने हैं। मुंबई की रेल जो हर स्टेशन पर ठहरती है, ठहरने के बाद एक-दो सैकंड में चढ़ना और उतरना होता है। उसमें कई एक्सिडेंट्स होते हैं। हर बार एक्सिडेंट होते हैं। रेलवे के जो प्लैटफार्म बढ़ाने हैं, उसके लिए पैसे का प्रावधान किया है। जब भी हम रेल के स्थानिक अधिकारी से बात करते हैं तो कहते हैं कि हम थ्री फेज़ में करेंगे क्योंकि पैसा नहीं है। मुझे लगता है कि रेल मंत्री जी आप लोन ले लीजिए और जितना पैसा चाहिए उसकी मांग करनी चाहिए।

सभापति महोदय, जहां तक पीने के पानी का प्रश्न है वैस्टर्न रेलवे के लिए दस लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। दक्षिण रेलवे के लिए 3 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। यह भेदभाव क्यों है? ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री गजानन कीर्तिकर : सर, मेरा मेडन स्पीच है, पहली बार बोल रहा हूँ। मुझे बोलने दीजिए। सभापति महोदय, वहां जल शुद्धीकरण यंत्र है। प्लैटफार्म में वॉटर सप्लाई स्कीम है। उसके लिए दक्षिण रेलवे के लिए 3 करोड़ रुपये दिए गए हैं। लेकिन वैस्टर्न रेलवे के लिए, यानि उपनगरीय रेल के लिए पानी की सुविधा के लिए पैसा कम क्यों दिया गया है? राजस्थान, अहमदाबाद, गुजरात एवं उत्तर भारत से आने वाली एक्सप्रेस ट्रेनों का अंधेरी स्थानक में ठहराव होना चाहिए। उधर प्रतीक्षागृह होने चाहिए। उसके सिवाय मुंबई शहर में,

उपनगर रेलवे में, सेंट्रल और वैस्टर्न में जो एफओबी हैं, वे कमज़ोर हो गए हैं। उनका ऑडिट करना चाहिए। इनको मज़बूत करना चाहिए। उनकी कैपेसिटी अच्छी होनी चाहिए क्योंकि यात्रियों की संख्या बढ़ने लगी है। उसके लिए स्पेशल ध्यान देना चाहिए। वहां के क्षेत्रीय रेल अधिकारी के माध्यम से उसका ऑडिट करा के उसके लिए पैसे का प्रावधान करना चाहिए।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री गजानन कीर्तिकर : सभापति महोदय, मैं अंतिम बिंदु कहना चाहता हूँ। अंबेडकर हॉस्पिटल, मुंबई में 40 नर्सों 10 वर्षों से काम कर रही हैं। दस वर्ष तक उनकी सर्विस यूटिलाइज़ की जाती हैं। लेकिन उनको परमानेंसी नहीं मिलती है। उनको परमानेंट क्यों नहीं किया जाता है? उनके ऊपर ये हैंगिंग सोर्ड क्यों है? उनको भी रिक्रूटमेंट की प्रक्रिया के माध्यम से परमानेंट किया जाए।

***SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR):** I am happy to make my maiden speech on Railway Budget on behalf of my party All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam. My constituency Thanjavur is the one of the Delta area for Agriculture in the country which lack the accessibility of the railway service and even deprived of the benefifits of railway projects as well as other welfare schemes of the central government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that after nearly 15 years, this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to Thanjavur Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma

At this moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august House. Hon'ble Minister has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs.60,000 crore were sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country.

* Speech was laid on the Table

Herewith, I am submitting the below mentioned demands of my Thanjavur Lok Sabha Constituency for your kind perusal and immediate favourable action:-

1. Expedition and early completion of Thanjavur-Pattukottai BG railway line.
2. Opening of a PRS Counter at Thiruvaiyaru, Orathanadu and Budalur
3. Early expedition of Thanjavur-Ariyalur BG line
4. Early expedition of Thanjavur-Trichy Double line formation
5. Early expedition of Trichy-Kaaikal Electric line formation.
6. Restoration of stoppage to Train Nos. 16615/16616 (Chenmozhi Express) at Budalur and also to Train No. 16187/16188 (ERS Karaikal Express) at Budalur and Nidamangalam;
7. Restoration of stoppage to Train Nos.16105/16106 (Tiruchendur Chennai Express) and also to Train Nos. 16101/16102 (Rameshwaram Chennai Express) at Papanasam.
8. Requirement of new train – Thanjavur-Chennai Superfast Day Express (to facilitate the regular passengers particularly traders and businessman).
9. Requirement of new train between capital of Delhi to Thanjavur, Delta of Tamil Nadu.
10. Requirement some minor changes – newly introduced train – Mannargudi-Jodhpur Express – may start from Tiruchchirappalli (TPJ). (instead of Mannargudi) via Thanjavur

11. Train No. (12663/12664) Trichy-Howrah Express train starting from Trichy may be extended to Velankannai.
12. Train No.(22627/22628) Nellai-Trichy Intercity superfast express may be extended to Thanjavur.
13. Train No. (16184/16183) Uzhavan Express detained at Thanjavur Junction every day from morning to evening daily may be operated as superfast train between Thanjavur to Salem via Namakkal.

Kindly include the above mentioned proposals in the forthcoming Railway Budget 2014-15. Awaiting your early favourable action.

I appreciate the Minister that this budget had placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveler by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facilities at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment and also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are travelling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway is concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

श्री राम कुमार शर्मा (सीतामढ़ी) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं अपनी पार्टी राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से रेल बजट पर बोल रहा हूँ।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए रेल बजट पेश किया गया है। यह बजट वास्तविक स्थिति को दर्शाते हुए, रेल को आधुनिकीकरण की ओर ले जाने वाला बजट है। इस बजट में यात्रियों की सुविधा के लिए काफी ध्यान दिया गया है। सुरक्षा, खान-पान से लेकर साफ-सफाई पर विशेष ध्यान दिया गया है। इस बजट में, रेल में, जो कूड़ेदान स्थल के रूप में परिणत होता जा रहा था, साफ-सफाई के मद में 40 प्रतिशत की वृद्धि कर माननीय रेल मंत्री महोदय ने सराहनीय कदम उठाया है। यात्री की सुविधाओं को ध्यान में रख कर कई प्रकार की सुविधाओं के साथ चिन्हित स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा प्रदान करने का भी प्रावधान किया गया है। इस बजट में 5 जनसाधारण एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का प्रावधान किया गया है, जिसमें से चार ट्रेन बिहार से चलेंगी। इसके लिए मैं अपनी ओर से तथा संपूर्ण बिहारवासियों की ओर से माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

साथ ही साथ मैं एक आग्रह करना चाहता हूँ कि दरभंगा जनसाधारण एक्सप्रेस का दरभंगा से विस्तार कर सीतामढ़ी माँ जानकी की जन्मस्थली सीतामढ़ी से खोलने का प्रावधान किया जाये ताकि सीतामढ़ी, शिवहर के साथ-साथ नेपाल के लोगों को भी सुविधा मिल सके। इस बजट में तीर्थयात्रियों के लिए भी रामेश्वरम से एक पर्यटक ट्रेन खोलने का प्रावधान किया गया है, इसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही साथ मैं आग्रह करता हूँ कि यह ट्रेन रामेश्वरम से चलकर श्री राम की जन्मस्थली अयोध्या जायेगी तो माँ सीता की जन्मस्थली सीतामढ़ी को भी इसमें जोड़ दिया जाये।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि ट्रेन संख्या 12565 दरभंगा-बिहार सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस, जो दरभंगा से समस्तीपुर होते हुए मुजफ्फरपुर तक गुजरती है, इसको सीतामढ़ी से खोलने का प्रयास किया जाये। इसे समस्तीपुर से खोलकर दरभंगा वाया सीतामढ़ी होते हुए मुजफ्फरपुर से खोला जाये ताकि सीतामढ़ी एवं दरभंगा के पश्चिमी भाग के साथ-साथ नेपाल के लोगों को भी काफी लाभ मिल सके। 11062 पवन एक्सप्रेस ट्रेन जो मुजफ्फरपुर से चलती है, काफी घंटों तक मुजफ्फरपुर में खड़ी रहती है, इसे भी सीतामढ़ी से चलाने का प्रावधान किया जाए। 12557 सप्तक्रांति एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से नई दिल्ली तक चलती है, इसे भी सीतामढ़ी से चलाया जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इंटरसिटी एक्सप्रेस दरभंगा से चलाकर सीतामढ़ी, मुजफ्फरपुर, छपरा होते हुए बनारस तक चलाया जाए, इस ट्रेन से कई जिलावासियों को और नेपालवासियों को काफी सुविधा प्रदान होगी।

माननीय रेल मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि पूर्ववर्ती सरकार में शुरू की गयी और बाद में लावारिस जैसी छोड़ दी गयी कई योजनाओं में राशि का प्रावधान किया गया है, इसे माननीय रेल मंत्री का मैं सराहनीय कदम मानता हूँ और आश्चर्य व्यक्त करता हूँ कि रेल फैक्ट्री कारखाना खोलने के लिए पूर्ववर्ती रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2009-10 में बिहार के डालमिया नगर में शुरू की गयी योजना पर रेल मंत्री जी का कोई ध्यान नहीं गया है। इस योजना के लिए सैकड़ों एकड़ जमीन का अधिग्रहण किया जा चुका है। इसके साथ ही इसके देख-रेख के लिए भी प्रत्येक वर्ष करोड़ों की राशि खर्च की जाती है। आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उक्त योजना के कार्यान्वयन हेतु भी राशि का प्रावधान कर इसे प्रारंभ करने का प्रयास किया जाए।

माननीय रेल मंत्री महोदय को मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि भारत एक कृषि प्रधान देश है। आपने सुदूर किसानों के फल और सब्जी उत्पादन की दुलाई के लिए भी समुचित व्यवस्था की है। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि किसानों के प्रति सम्मान तब होगा, जब देश के प्रत्येक राज्य से दस-दस चिन्हित किसानों को सम्मानित करते हुए उनके लिए रेल पास निर्गत किया जाए और 15 दिन साल में उनको दूसरे राज्य में जाकर देखने का प्रावधान किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का अपनी ओर से और अपनी पार्टी राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से समर्थन करता हूँ।

***SHRI R.K. BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI):** I am happy to start my maiden speech on Railway Budget on behalf of my party All India Dravida Munnetra Kazhagam. My constituency Mayilladuthurai the one of the adjoining Cauvery Delta based Agriculture constituency which lack the accessibility of the railway service and even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the central government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that after nearly 15 years, this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to Mayilladuthurai Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma

At this moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august House. Hon'ble Minister has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs.60,000 crore were sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country.

I am enclosing herewith representations received from Thanjavur District Rail Users Association, 16, Sagoji Pandithar Street, Melakavery, Kumbakonam-612002 and All Traders Association, Kumbakonam as well as the President of

* Speech was laid on the Table

Tharangambadi Town Panchayat, Mayiladuthurai constituency, Tamil Nadu for your kind consideration and necessary action.

These are long pending demands of the public of my constituency. I would like to brief below those demands once again hereunder:

1. The train No. 16779 and 16780 Tirupathi Rameshwaram Express had once halting at Kumbakonam, but the same was stopped from 1.7.2014 which has caused tremendous hardship to the town of Kumbakonam which is a fast developing town and also should run on daily basis. Being renowned holy town, it has increasing level of floating population. Hence early action need for the retention of stopping at Kumbakonam.
2. The conversion of broad gauge has been completed between the line Vilupuram to Tiruchirappalli (via Mayiladuthurai, Kumbakonam, Thanjavur etc.) However, it is requested that all passenger and express trains which were running on this line before conversion has to be reinstated on this line.
3. The railway BG line project between Mayiladuthurai to Tharangambadi should be expedited since the updated survey report has already been submitted to Railway Board on 11.5.2011.
4. Rameshwaram-Varanasi Express (No.14259/14260) may be operated on daily basis.
5. Routing of 16857/16858 Puducherry-Mangalore express via Kumbakonam main line.
6. The survey for new railway line between Kumbakonam to Virudhachalam was completed. Hence it is requested that the same should be completed with necessary allocation of funds.

7. The doubling between Ponnmalai-Thanjavur.
8. Survey between Kumbakonam-Needmangalam
9. Survey between Thanjavur-Kumbakonam
10. Survey has been completed between Kumbakonam to Viruthachalam and adequate funds need to be allocated for early completion of this project.
11. Weekly trains of Train No. 15629 Chennai Central to Tirupur, Train No. 12515 – Chennai Egmore – Guwahati should be extended upto Kumbakonam. Likewise, train between Kolapur to Bangalore city should be extended upto Thanjavur via Salem, Virudhachalam, Cuddalore, Kumbakonam.
12. Operation of Train Nos.16615/16616 Coimbatore-Mannargudi Express as Coimbatore-Mannargudi/Chidambaram link Express
13. Extension of 16589/16590 Kolhapur Shahu Maharaja Terminal – Bangalore city daily express upto Kumbakonam via Salem, Virudhachalam, Cuddalore Port Junction Mayiladurai.
14. Extension of Train Nos.15629/15630 Chennai Egmore-Guwahati Express and Train No. 15929/15930 Chennai Egmore-Dibrugarh Express upto Kumbakonam.
15. Passenger Train between (i) Thanjavur to Cuddalore, (ii) Tiruchirappali to Mumbai CST via Kumbakonam, Chidambaram (iii) Tiruchirappali to Jodhpur via Kumbakonam (iv) Tiruchirappali to Hawrah via Kumbakonam main line (v) Madurai to New Delhi Samparkranti

Express via Kumbakonam main line (vi) Puducherry to Mangalore via Kumbakonam main line. (v) Madurai-Kacheguda (No.17615/17616) weekly express via mainline.

16. Adequate funds may be allotted to the Ponmalai-Thanjavur doubling project for its early completion as traffic in this 55 km section is highly saturated.

17. Tiruchirappalli-Thanjavur doubling project may be extended upto Kumbakonam.

18. Basic amenities facility at Kumbakonam Railway Station should be upgraded.

I request you to kindly consider the above demands urged by the people of my constituency for a long time and take necessary action to include in the Railway Budget.

I appreciate the Minister that this budget had placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveller by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facilities at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment and also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are travelling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway is concerned because of the fact

that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

* SHRI MOHANBHAI KALYANJIBHAI KUNDARIYA (RAJKOT): I beg to participate Rail Budget Year 2014-15 and here I am giving a written speech on Budget debate.

1. Presently Ahmedabad - Surendranagar is double track but from Surendranagar to Rajkot Rail track must be double because of 140% traffic load heavy on this track i.e. Surendranagar to Rajkot.
2. Botad-Jasdan-Gondal line accepted to be completed in 2012 given by earlier Central Government of India, it should be taken urgently.
3. From Rajkot to Port-Blair via Dhorgi, Paneli Track is ready but not a single train is running on that track. Though the track is ready since 20 years. So, I request to run a train on this track.
4. Presently all passenger trains are having 10 coaches it should be increased upto 15 coaches due to heavy traffic and those train having 15 coaches should be increased up to 20 coaches due to heavy traffic on these passenger trains.

I have been submitted lot of problem of rail in Gujrat should to be consider as early as possible.

* Speech was laid on the Table

***SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA):** The first Railway budget of the new NDA government under the leadership of our hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi ji has taken various bold steps for expansion and modernization of the 161 year old Indian Railways.

I congratulate the hon' ble Railway Minister Shri D.V. Sadananda Gowda ji for presenting an "encouraging" and a "visionary" railway budget for the country. I hope it would help to take the Indian Railways to a great height. Hon'ble Minister for Railways has given a good railway budget which made people of all over the country and also the people of Karnataka to be happy.

As far as reforms in the Indian Railways are concerned, after independence various governments constituted several committees for reforms in the railways but the recommendations of those committees have not seen the light of the day. However, now the BJP government has taken courageous steps for the modernization of railways.

The Government proposes to run bullet train and Rs.100 crores was set aside as an initial cost towards this project. High speed railway corridor was proposed. The 12th Plan set a target of Rs.1 lakh crore to be generated through PPP. The railway budget has given positive indication for investment through FDI and PPP etc.,

I would like to congratulate the hon'ble Railways minister for fulfilling many demands of people of Karnataka including the people of Coastal Karnataka. I am happy that a daily train between Bangalore and Mangalore has been introduced. In this regard, I would like to request the hon'ble minister to ensure that the new daily train should run via Arasikere, so that it would cut the travel time and save the precious time of train passengers.

As far as existing night train between Bangalore and Mangalore is concerned ,it is very difficult for this single train to meet the huge rush on this route. Therefore one more train must be introduced in this railway line.

* Speech was laid on the Table

As far as Mangalore –Shravanabelagola new train is concerned, even though it was announced in an earlier budget, the new train has not yet started operation. Therefore necessary steps should be taken to operate the train at the earliest.

As far as new Passenger train between Byndur and Kasargod is concerned it is this railway line which would connect important pilgrimages Kollur, Udupi and educational hub Manipal. Everyday thousands of commuter use the train, necessary instruction should be given to authorities to chalk out a suitable time table to help the commuters.

There is a need to direct the authorities concerned to look into the timetable and chalk out it to regular commuters on trains namely, Mangalore Central Demu Passenger rail, Mangalore- Madgaon intercity train.

I wish to draw the kind attention of hon'ble minister towards a few long pending demands of people of coastal Karnataka. They are:

- To create separate railway division for Mangalore.
- Provide world class facilities at Mangalore Railway station.
- To convert the existing tri- weekly train between Yeshwantpur and Karwar Express into a daily train.
- To introduce a new train between Mangalore and Vasco-da-Gama.
- To doubling the railway line between Mangalore and Mumbai.
- Converting the existing passenger train as DEMU train between Mangalore to Subramanya road.
- Extension of Bhatkal-Thokur DEMU train upto Subramanya Road of SWR.
- Extension of Madgaon –Mangalore Intercity train upto Subramanya Road.

- The Mangalore-Hyderabad train route should be via Mangalore Central-Hassan-Arasikere-Chikkajajur-Gunthakal-Kachiguda
- Specially designed coaches for differently-abled persons to be provided in each Mail/Express trains.
- The construction of additional two platforms at Mangalore Central, it is essential as present capacity is saturated and causing delays in train operations.
- Doubling of railway line between Mangalore and Thokur. The track doubling works of Mangalore –Thokur stretch of 21km of Mangalore – Mumbai section is progressing at snail's pace owing to meager allocation of funds. Sufficient funds should be allocated for this project.
- Providing passenger lifts and elevator at Mangalore Central railway station to help the senior citizens to move from one platform to another.

Apart from this in an earlier budget New Railway lines between "Karkala-Belthangadi-Ujire-Dharamsthal –Nettana", "Byndoor-Nettana", "Mysore- Madikeri- Mangalore" were announced but no survey is done on these railway lines. I request the Hon'ble minister to take steps to conduct survey on these railway lines.

I would like to suggest that all necessary measures must immediately be taken to restructure the railway stations with making provision for safe drinking water, platform shelters, escalators facilities, adequate number of waiting halls and toilets at the railway stations.

***DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY):** A lot of hue and cry was made about Trinamool Congress protest in Lok Sabha on Railway Budget. When you know that West Bengal has been neglected, how can a party, which has been voted to take care of the welfare of the people both in Assembly Elections and 2014 Lok Sabha elections, not protest? Our leader, Kumari Mamata Banerjee, the Chief Minister of West Bengal has rightly said that protest is our party's democratic right, that too when the Parliament is in Session.

Even before this Railway Budget, rail fare was hiked. We from the Trinamool Congress demand review and roll back of fare hike brought about before the Rail Budget. This hike has been unprecedented and never witnessed in the past. Poor, downtrodden and disadvantaged population would feel the pinch. Those who live hand to mouth shell out around Rs.100 or more to travel to their native place – be it in West Bengal or Bihar or Tamil Nadu. Is this the PM's 'achchhe din' mean? If it is, then only God would save the poor!

Another fanciful announcement in the Rail Budget is bullet trains. Where is the infrastructure for bullet trains? If a train has to run about 200 km. per hour, there is a need of solid track. Are our tracks solid? Have they not well past their life or prime? There is a need to lay new track for bullet tracks as we can see in Japan? What about ensuring work culture in Railways? But the Rail Minister has skipped this vital aspect and left it to imagination.

About the review of fare hike demand, the Rail Ministry stated that it would review if oil prices come down in the near future. Is it not amount to fooling gullible common man? 23 million passengers use railway network every day. Most of them hail from poor and humble background whose only transport is rail. Has the oil prices ever come down? If at all oil prices came down, it did so very rarely.

About bringing in FDI in railways, even rail unions opposed the step. Taking all important decision like bringing in FDI in railways, defence and

* Speech was laid on the Table.

insurance sector shows the brute attitude of the Government which has got majority of its own in the House. This is not how parliamentary democracy function. There is a need to take along every one.

If the Government thinks that FDI would be the solution in railways financial problems, I don't think it is the correct perception to depend on. Focus is laid on Public Private Partnership (PPP) mode for modernization. I shudder to think as to how this focus on PPP would bring about modernization. If at all this dream comes true, at whose cost? Would the hon. Minister respond to this?

It looks from the Railway Budget which the Minister has read out, there seems to be no major mention of any projects or trains for West Bengal. Our leader, Kumari Mamata Banerjee has rightly asked – Are we beggars? We want our legitimate rights. We have the right to seek and demand as to what is genuinely needed for the benefit and welfare of the people of West Bengal. Central Government has a solemn duty and responsibility to listen to us and respond positively. It cannot sweep our demands under the carpet. To quote West Bengal Chief Minister, “Today my heart is burning.” Who would address our anguish and agony of utter neglect? Are we not part of India? Have the people of West Bengal committed sin by voting for Trinamool Congress in the just concluded Lok Sabha elections of 2014?

On one issue, I am happy and that is about continuing with the ongoing projects in West Bengal. I hope these ongoing projects are completed in time with adequate allocations of funds. I am also happy about 4000 women RPF Constables to be recruited. I hope the Ministry go as per the announcement. And there is a need for more women RPF Constables considering the huge women passengers using Railway network. I hope the hon. Minister would look into my request, which is being made on behalf of 50% of our women population and women MPs of Lok Sabha.

It seems no party outside the NDA is happy with the Rail Budget. It looks it is swaying away from the socialist path. The poor and common are the main users of railway network. If the fares are hiked, how would they bear the brunt?

Railway Minister is aiming to revive the railways. But the ways or the paths it has chalked out are faulty. Passenger safety is paramount. What specific and concrete efforts are underway to ensure this? Would the hon. Minister elaborate on this very important issue concerning every one of us who travel in trains?

I could see 29 rail projects in Andhra Pradesh and Telangana with Rs.20,680 crore. We are happy about these States. But what about West Bengal? Would the answer delineate the projects and benefits announced for West Bengal? Likewise, Varanasi and Gurajat and Karnataka have benefited immensely, for obvious reasons. But why not treat every State equally? Is it not the duty of the Railway Minister and Centre to treat every State equally? Are they not mandated to do so?

There has been a clamour for development of railway network. Many measures are announced. But where is the money? It looks like a wishful thinking. There is a thinking with the Railway Minister and Railway Board that our fares are still low. What about our people. Are they rich? Is India a developed country?

There is a need to revamp the railway reservation system to make it more user friendly and plug the loopholes. Rail tourism should be given a fillip. There is a need to attend to cleanliness in trains and in stations. This is a Herculean task. This needs a lot of efforts. So far every Minister failed in this count. I wish him good luck.

***डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) :** महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। मैं सबसे पहले आदरणीय रेल मंत्री जी का बहुत ही बैलेंस और फारवर्ड लुकिंग बजट प्रस्तुत करने के लिए अभिनंदन करता हूँ। सबसे पहले ऐज एमपी फ्रॉम माई कांस्टीच्युएंसी। अभी रेलवे बजट में माननीय मंत्री जी ने कहा है कि नयी लाइन बिछाने के बजाय अगर लाइनों का डबलीकरण किया जाए, उनका विद्युतीकरण किया जाए तो यह रेलवे सिस्टम की हेल्थ के लिए बहुत अच्छा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि शाहदरा और सहारनपुर रेलवे लाइन जो वर्ष 1907 में शुरू हुयी, वर्ष 1907 से लेकर आज तक, वर्ष 1970 में ब्रॉड गेज लाइन बनने के बाद भी आज तक केवल मात्र एक सिंगल लाइन ही रही है। अगर किसी को चलता फिरता नरक का अनुभव करना हो तो इस रेलवे लाइन में सफर करना चाहिए। दुर्भाग्य से क्षमता से तीन से चार गुना लोग रेलवे डिब्बों में, छतों पर, उनके फोटो मेरे पास हैं, अगर माननीय मंत्री जी देखना चाहें तो मैं उन्हें फोटो दिखा सकता हूँ, दुर्भाग्य से शौचालयों में खड़े होकर रोजाना लोग यात्रा करते हैं। इससे बड़ी दुर्भाग्य की बात दूसरी कुछ नहीं हो सकती। माननीय रेल मंत्री की बुलेट ट्रेन की बात तो रेलवे में क्रांति की शुरुआत है और स्वागत योग्य है। लेकिन हम बुलेट ट्रेन नहीं मांग रहे हैं, एक्सप्रेस और फास्ट ट्रेन मांगते हैं। हम महिलाओं के लिए प्रतीक्षालय मांगते हैं, उनके लिए अलग से बोगी और कंपार्टमेंट मांगते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि हमारा क्षेत्र दिल्ली से 15 किलोमीटर दूर से शुरू होता है लेकिन यहाँ से विकास 1500 किलोमीटर दूर है क्योंकि पिछले कई दशकों से इस क्षेत्र की तरफ किसी ने कभी ध्यान नहीं दिया। लगभग हर महीने कई हज़ार लोग रेलवे स्टेशनों पर धरना देते हैं, मोर्चा निकालते हैं लेकिन रेलवे मंत्रालय ने पिछले दस वर्षों में कभी इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि सौ स्मार्ट सिटीज़ बनाए जाएँ। बागपत यहाँ से 35 किलोमीटर दूर है, बड़ौत 50 किलोमीटर दूर है। अगर उनको बनाया जाए तो वहाँ से जो हज़ारों लाखों लोग वहाँ की हालत को देखकर दिल्ली में आकर बसे हैं, दिल्ली में करोड़ों-अरबों रुपये उनको पानी देने के लिए, उनके सीवर का प्रबंध करने के लिए, बिजली आदि सुविधाएँ देने के लिए केन्द्र सरकार ने खर्च किए हैं, दिल्ली सरकार ने खर्च किए हैं, वह बच सकते हैं अगर इन सिटीज़ को विकसित किया जाए और बागपत और बड़ौत को मेट्रो से जोड़ा जाए। इसी तरह से मोदीनगर और गाज़ियाबाद को मेट्रो ट्रेन सिस्टम से जोड़ा जाए तो दिल्ली को डीकंजैस्ट करने में बहुत मदद होगी।

* Speech was laid on the Table.

इसके साथ-साथ मैं आपसे यह निवेदन करूँगा कि यह क्षेत्र दिल्ली से इतना नज़दीक है कि वहाँ के किसानों का भी इससे फायदा होगा क्योंकि वहाँ सब्जियाँ पैदा होती हैं, फल पैदा होते हैं और दूध का उत्पादन होता है। अगर वहाँ रैफ्रिजरेटेड मालगाड़ी चालू की जाए तो उससे दिल्ली को सस्ता और ताज़ा सब्जी, फल तथा दूध मिल सकते हैं।

महोदय, इसके साथ-साथ पूर्व पुलिस कमिश्नर होने के नाते मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान सिक्क्योरिटी के कुछ आस्पेक्ट्स की तरफ दिलाना चाहता हूँ। सदन के सभी मैम्बर्स ट्रेन से सफर करते हैं। आप मुझे पाँच मिनट बोलने का मौका दीजिए क्योंकि यह सबके हित का विषय है कि सिक्क्योरिटी के हिसाब से क्या क्या होना चाहिए। अभी माननीय सदस्य श्री कीर्तिकर जी मुम्बई की बात कर रहे थे। आज सीसीटीवी लगाए गए हैं। इंटीग्रेटेड सिक्क्योरिटी स्कीम के अंदर लगभग 2000 सीसीटीवी मुम्बई में लगाए गए हैं लेकिन किसी से भी चेहरा नहीं पहचान सकते। यदि कोई आतंकवादी घटना होती है, कोई बम ब्लास्ट होता है, अभी दो बड़ी घटनाएँ हुई थीं जिनकी पूरे देश में बड़ी चर्चा हुई थी। एक प्रीति राठी नाम की लड़की पर किसी ने एसिड फेंक दिया। लेकिन हमारा सीसीटीवी का सिस्टम ऐसा है कि उससे किसी का चेहरा नहीं पहचाना जा सकता। वहाँ कंटीन्यूटी ऑफ सिगनल्स नहीं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन ज़रूर करूँगा कि उसकी क्वालिटी बिलो एवरेज और इतनी खराब क्यों है, इस पर इनक्वायरी कराई जाए और उसका क्वालिटी अपग्रेडेशन कराया जाए। दूसरा मैं यह भी निवेदन करना चाहूँगा कि यदि हम सिर्फ दिल्ली या मुम्बई जैसे स्टेशनों पर सीसीटीवी लगाएँगे तो उससे सिक्क्योरिटी फुलप्रूफ होने वाली नहीं है। छोटे-छोटे स्टेशनों पर कोई आतंकवादी तत्व यदि बैठकर चलता है और कोई सामान लेकर चलता है, अगर वहाँ पर सीसीटीवी या एक्स-रे बैगेज नहीं है तो उसके बिना सिक्क्योरिटी स्तर ज्यादा बढ़ने वाली नहीं है। मेरा यह निवेदन है कि सीसीटीवी की व्यवस्था में उसकी क्वालिटी बहुत अच्छी होनी चाहिए। जब सीसीटीवी लगाए जाएँ तो पुलिस एजेन्सीज़ को साथ लेकर ऐसे एंगल से लगाए जाएँ कि जो कोई भी यात्री ट्रेन में चढ़ता है या उतरता है, उसका चेहरा साफ दिखाई देना चाहिए। आजकल जो सिस्टम लग रहा है कि उसमें चेहरे पहचानना बड़ा ही कठिन है, लोग किधर से या कहाँ चले जाते हैं, उनकी तस्वीर नहीं मिलती है।

उसके साथ साथ सिक्क्योरिटी के हिसाब से मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय जी से यह भी निवेदन करूँगा कि आर.पी.एफ. जो सैन्ट्रल गवर्नमेंट की फोर्स है और गवर्नमेंट रेलवे पुलिस स्टेट गवर्नमेंट की फोर्स है। पूरे हिन्दुस्तान में आर.पी.एफ. एकमात्र ऐसी फोर्स है जिसके अंदर यूनिफनबाज़ी अलाऊ की गई है और उसके कारण अनुशासन कम हो गया है। आर.पी.एफ. के काफी लोग ठीक काम नहीं करते, मैं उस पर ज्यादा बात नहीं करना चाहता हूँ। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि आर.पी.एफ.ने बिना एम.एच.ए. (गृह

मंत्रालय) को इनफॉर्म किए, बिना डी.एंड पी.टी. (D.P.&T.) को बताए हाई कोर्ट में जाकर यह बात कही है कि हमारे यहाँ कोई आई.पी.एस. अफसर नहीं होना चाहिए। वे जानते हैं कि आई.पी.एस अफसर आएँगे तो वहाँ एफिशियेन्सी लेकर आएँगे, आई.पी.एस.के अफसर रहेंगे तो स्टेट पुलिस के साथ उनका कोआर्डिनेशन अच्छा रहेगा। इस प्रकार से वे लोग हाई कोर्ट में भी सफल हुए। बाद में बड़ी मुश्किल से एस.एल.पी. (S.L.P.) फाईल हुई अभी केस चल रहा है। मैं आपसे निवेदन करूँगा कि सीनियर लैवल पर आई.पी.एस. अधिकारी लाए जाएँ ताकि राज्यों से कोआर्डिनेशन अच्छा हो। एक बात और है कि आर.पी.एफ. एक्ट में 2004 में एक अमेंडमेंट हुआ जिसके बाद कुछ पावर्स जो पहले स्टेट पुलिस को थीं, वे आर.पी.एफ. को भी दे दी गईं। अब न आर.पी.एफ. ठीक से काम करता है, न जी.आर.पी. काम करती है। इसलिए यह स्पैसिफाइ करना जरूरी है कि जी.आर.पी. की ड्यूटी क्या है और आर.पी.एफ. की ड्यूटी क्या है।

जब से वर्ष 2004 में आरपीएफ एक्ट में अमेंडमेंट हुआ है, तब से जीआरपी को रेलवे मंत्रालय की तरफ से रिसोर्सिज़ नहीं दिए जा रहे हैं, यह केवल महाराष्ट्र की बात नहीं है। सभी राज्यों में ऐसी ही स्थिति है। उनको मैन पावर का पचास परसेंट खर्च रेलवे मिनिस्ट्री देती है और उसके लिए मेरा निवेदन है कि चूंकि लॉ एंड ऑर्डर का सवाल है, महिलाओं की सिक्योरिटी का सवाल है। सीआरपी को भी रेलवे मिनिस्ट्री की तरफ से पर्याप्त रिसोर्सिज़ दिए जाने चाहिए, ऐसा मेरा आपसे निवेदन है।

मैं पुनः एक निवेदन और करना चाहूँगा कि हमारे यहां लोहे का काम करने वाले कारीगर बहुत संख्या में हैं। अगर रेलवे मंत्रालय की तरफ से वहां एक कल-कारखाना लगाया जाए तो वहां के लोगों को रोज़गार मिलेगा। वहां लोगों के पास रोज़गार नहीं है, इसलिए वहां के कुछ लोग अपराध में जाते हैं। हमारे यहां कहावत बन गई है - जवान के हाथ में कट्टा और किसान के हाथ में भट्टा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा कि हमारे क्षेत्र में कोई कल-कारखाना लगाया जाए, इससे हमारे क्षेत्र का बहुत भला होगा।

प्रो. अमर्त्य सेन नोबल लॉरेट्स हुए, हमें उन पर गर्व है। उन्होंने कहा था कि कुछ लोग होपलेसली डेप्राइड होते हैं, परस्सिस्टेंटली डेप्राइड होते हैं। हमारे क्षेत्र के लोगों को पिछले सात दशकों से होपलेसली डेप्राइड रखा गया है। इसलिए वहां क्राइम इतना ज्यादा है, सिक्योरिटी नहीं है। वहां की रेलवे लाइन सौ वर्ष से भी पुरानी हो गई है, लेकिन वहां डबलिंग नहीं हुई है, विद्युतीकरण नहीं हुआ है। इसलिए मेरा निवेदन है कि हमारे यहां की लाइनों का डबलीकरण, विद्युतीकरण किया जाए और इस क्षेत्र में फास्ट ट्रेन चलायी जाएं। इसी के साथ मेट्रो से हमारे टाउन को जोड़ा जाए।

***श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) :** भारतीय जनता ने जो स्पष्ट जनादेश दिया है, उसका आदर करते हुये माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी ने रेल को रील लाईफ से रियल लाईफ में बदलने का साहस दिखाया है। मुझे अचरज लग रहा है कि ऐसा बजट पूर्ववर्ती रेलमंत्री क्यों नहीं पेश कर सके? उन्होंने अपने बजटीय भाषण की शुरुआत में ही कौटिल्य के अर्थशास्त्र के श्लोक- " जनता की खुशियों में ही शासन की खुशी निहित होती है ", कहकर शुरु किया। सरकार की मंशा है कि सार्वजनिक क्षेत्र के निकायों का डिसइन्वेस्टमेंट हो और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश के मार्फत रेल का यथासंभव निजीकरण यानि की प्रति पैसेंजर / कि.मी. 23 पैसे के वर्तमान घाटे को कम करके यात्री किराये को एक स्वस्थ अर्थव्यवस्था की एक जरूरी मानकों के करीब लाया जाया। रेल मंत्री जी ने पूर्ववर्ती सरकार को यह भी जानकारी दी कि तालियाँ बजवाने के लिए यू.पी.ए. सरकार ने पिछले दस सालों के शासनकाल में साठ हजार करोड़ लागत की कई रेल लाईन परियोजनाओं को मंजूरी दी, लेकिन उनमें से एक भी पूरी नहीं हुयी। 2014-15 का जो रेल बजट पेश हुआ है, वह मौजूदा हालात में बेहतर बजट माना जा सकता है। इस रेल बजट में संरक्षा से लेकर तेज रफ्तार और पारदर्शिता के प्रति उत्साह दिखता है। वहीं रेल को आधुनिक बनाने की दृष्टि भी है। रेल मंत्री जी ने हाई स्पीड ट्रेन चलाना प्राथमिकता बताई है। बजट में वित्तीय अनुशासन पर खास जोर दिया और चालू परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर धन देते हुए पूरा करने का ऐलान किया है। रेल मंत्री जी ने अपने पहले ही बजट में महाराष्ट्र का भरपूर ध्यान रखा है, जो नई रेल गाड़ियाँ चलाने की घोषणा हुयी हैं, उनमें से 18 गाड़ियों का महाराष्ट्र से संबंध है। उनमें से 14 रेलगाड़ियाँ मुंबई/पुणे/नागपुर से शुरु होंगी और चार ऐसी जिनको महाराष्ट्र से गुजरने का लाभ मिलेगा। जिन 9 खंडों के लिए 100 करोड़ रुपये रखे गये हैं, उनमें 4 महाराष्ट्र में है। विश्वस्तरीय स्टेशन, एस्केलेटर व अन्य आधुनिक सुविधाओं के बढ़ने से महाराष्ट्र के यात्रियों को स्वाभाविक रूप से लाभ होगा। मेरे अहमदनगर संसदीय क्षेत्र में निम्न पर विचार किया जाए:

- (1) दौंड-मनमाड रेल लाईन का दोहरीकरण का सर्वे
 - (2) कल्याण-नगर-माठशेज प्रस्तावित लाईन का सर्वे
 - (3) सन् 1922 से प्रलंबित रहा प्रस्तावित रेल लाईन बेलापुर-नेवासा-शेवगांव-बीड-परली लाईन का सर्वे
 - (4) गुंटकल श्रीगोंदा रोड वाया दौंड केज पाटोदा जामखेड़ प्रस्तावित लाईन का सर्वे
- यह चार महत्वपूर्ण सर्वे अहमदनगर से जुड़े हैं तथा

पुणे-केडगांव-काष्टी-नगर, इस महत्वपूर्ण लाईन के सर्वेक्षण रिपोर्ट को मंजूरी प्रदान करके कार्यारंभ के लिए रुपये 10 लाख का प्रावधान किया गया है।

हमारे लोकनेता स्वर्गीय श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था कि " अहमदनगर-बीड-परली " रेल लाईन का कार्य शीघ्र गति से हो जाए। उन्हीं के सपनों का आदर करते हुए प्रस्तावित रेल लाईन के लिए 20 करोड़ रुपये की धनराशि आबंटित की गयी है और मुझे आशा है कि आवश्यकता पड़ने पर इससे ज्यादा धनराशि भी आबंटित की जायेगी।

इस बजट की सबसे बड़ी खासियत है कि डाकघरों में रेल टिकट बुकिंग हो जायेगी। 4000 महिला तथा 13000 पुरुष कांस्टेबल की भर्ती करके रेल यात्रा सुरक्षित करने पर भी ध्यान दिया गया है। एन.जी.ओ. द्वारा साफ-सफाई का ऐलान करके, एन.जी.ओ. द्वारा रोजगार बढ़ाने के अवसर प्राप्त होंगे। तीर्थ स्थानों को जोड़ने के लिए नयी ट्रेनों का ऐलान किया है, इसमें शिर्डी जैसा अंतर्राष्ट्रीय तीर्थ स्थान का समावेश किया जाए तो शिर्डी आने वाले श्रद्धालुओं को राहत मिलेगी। इसी के साथ, मैं अपनी कुछ माँगें सरकार के सामने रख रहा हूँ। उस पर रेलमंत्री जरूर विचार करके जनहित में फैसले लेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

आगामी नासिक कुंभ मेला को ध्यान में रखते हुए शनि-शिंणगापुर में एक रेल बुकिंग कारुण्टर तुरंत खोला जाये।

अहमदनगर मिलिट्री का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहाँ प्लेटफॉर्म नंबर 2 पर सुविधा का पूर्ण अभाव है। वहाँ बुकिंग कारुण्टर, पार्किंग आवागमन के लिए द्वार, रिटायरिंग रूम तथा प्लेटफॉर्म पर शेड लगवाना आवश्यक है, यह कार्य भी शीघ्र गति से होना आवश्यक है।

अहमदनगर स्टेशन का महत्व ध्यान में रखते हुए दौंड-मनमाड लाईन से गुजरने वाली सभी ट्रेनों को ठहराव दिया जाये।

आगामी कुंभ मेला (नासिक) की भीड़ को ध्यान में रखते हुए प्रायोगिक तौर पर सोलापुर- नगर-मनमाड-नासिक ऐसी नयी ट्रेन चलायी जाये।

(1) काटेन्हापुर-गोंदिया महाराष्ट्र एक्सप्रेस में ए.सी. कोच का प्रावधान नहीं। इस ट्रेन में ए.सी.

(2 टायर1 और 3 टायर-2) कोच लगाये जाये।

(2)शिर्डी-मुंबई फास्ट पैसेंजर, दौंड से सिर्फ सात कोच से चलायी जाती है। शिर्डी के श्रद्धालुओं की भीड़ को देखते हुए यह ट्रेन 22 कोच से चलायी जाये।

(3)नगर और पुणे के बीच आवागमन को देखते हुए नगर-पुणे शटल सेवा तुरंत शुरू करें।

(4)दौंड-मनमाड लाईन पर श्रीगोंदा तहसील में, चार नगर तहसील में 2 और राहुरी तहसील में 3 जगह आर.ओ.बी. की नितांत आवश्यकता है। उनमें से दो बेलवंडी और अकोलनेर के लिए बजटीय आबंटन किया गया। शेष आर.ओ.बी. के लिए तुरंत धनराशि आबंटित करें।

यह रेल बजट बहुत ही विकासात्मक है, हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जिसकी सराहना करते हुए कहा था कि, पहली बार सही मायने में इंडियन रेल अब भारतीय रेल बनने जा रही है। इसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है और इसमें विजन रफ्तार भी है। इसी का सम्मान करके मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण (दिंडोरी) :** रेल मंत्री ने संसद में रेल बजट 2014-15 पेश किया, उसके समर्थन के लिए मैं खड़ा हूँ। वर्तमान रेल मंत्री से पहले बहुत सारे रेल मंत्री हुए, लेकिन एक ने भी जमीन से जुड़ा हुआ बजट पेश नहीं किया था। उन्होंने कई सारी लोक-लुभावन घोषणाएं की, लेकिन रेल बोर्ड द्वारा आवंटित धनराशि सुचारु रूप से खर्च करने में ध्यान नहीं दिया और बोर्ड द्वारा आवंटित धनराशि अपने-अपने क्षेत्र में ले जाने के लिए होड़ लगी थी। इसका असर बाकी क्षेत्र के रेल विकास कार्य पर हुआ। लेकिन रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा जी ने वर्ष 2014-15 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए रेल बजट में सुधार की दिशा में उठाए गए अनेक कदम, लोक-लुभावन उपायों से दूरी बनायी, यात्री सुविधाओं में वृद्धि, अधिक सुरक्षा उपाय, परियोजनाओं की समय से समाप्ति और वित्तीय अनुशासन बढ़ाने जैसे मुद्दों पर खास ध्यान दिया है।

रेल प्रणाली के समक्ष मुख्य चुनौतियां- आंतरिक क्षेत्रों का बड़ा भू-भाग रेल कनेक्टिविटी की प्रतीक्षा कर रहा है।

महाराष्ट्र के मध्य रेल का आने वाला प्रस्तावित रेल मार्ग मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले और नासिक रोड-पुणे रेल मार्ग पिछले रेल बजट में 13.03.2013 को मंजूर किया गया था, लेकिन पिछले बजट में धनराशि का प्रबंध न होने के कारण नया रेल मार्ग शुरू नहीं हो सका। नासिक रोड-सूरत, नासिक रोड-डहानू, इन नए रेल मार्गों के सर्वे की भी मंजूरी मिले।

संसाधन संवर्धन में रेल मंत्री ने बहुत ही सराहनीय काम किया है। सेंट्रल रेल साईट वेयरहाउसिंग कारपोरेशन के साथ भागीदारी करके 10 स्थानों पर फल और सब्जियों के रेल संचालन को प्रोत्साहित किया है, जैसे कि मेरे क्षेत्र दिंडोरी में अंगूर और प्याज का हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा उत्पादन होता है और सब्जियों की भी ज्यादा पैदावार होती है। किसान उत्पादकों के लिए हॉर्टिकल्चर ट्रेन शुरू करके दिंडोरी क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा।

रेल बजट की मुख्य विशेषताओं में स्वच्छता और खान-पान सहित यात्री सुविधाएँ, सेवाएँ और स्टेशन प्रबंधन पर जोर दिया गया। मेरे जिले नासिक में आने वाले सिंहस्थ कुम्भ मेले में 3 लाख साधु और लगभग 1 करोड़ यात्री आने वाले हैं। इसलिए नासिक रोड स्टेशन और मनमाड स्टेशन को पूरी तरह से आधुनिक बनाया जाए और कुम्भ मेले की बढ़ती जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए सेंट्रल रेल के ओढा स्टॉप (जिला नासिक) को नया टर्मिनल बनाया जाए।

* Speech was laid on the table.

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। नासिक में त्र्यंबकेश्वर, 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है, जिसे ज्योतिर्लिंग सर्किट में जोड़ने से ज्यादा से ज्यादा भाविक त्र्यंबकेश्वर का दर्शन कर सकेंगे। नासिक की भूमि, जो प्रभु रामचंद्र के चरणों से पावन हुई है, उसको भी पर्यटन स्थलों में जोड़ने की जरूरत है।

संसाधन संवर्धन में निजी पार्टियों द्वारा पार्सल रेक्स की खरीद को सरल बनाने के लिए जो योजना शुरू हो रही है, उससे मेरे क्षेत्र के प्याज उत्पादक किसानों को बड़ी राहत मिलेगी। रेलवे प्रबंधन को और भी कुशल बनाने के लिए अभिनव और इन्क्यूबेशन केंद्रों की स्थापना के अलावा तकनीकी और गैर-तकनीकी विषयों में प्रशिक्षण के लिए रेल विश्वविद्यालय की जो स्थापना होने वाली है, उसकी एक ब्रांच मनमाड शहर में स्थापित हो।

संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए उपरी व निचली सड़क पुलों के लिए जो प्रावधान किया है, उसमें नासिक-औरंगाबाद राजमार्ग-30 पर स्थित कोटमगाँव (तहसील येवला), येवला-नांदगाँव राजमार्ग-25 पर स्थित वडगाँव चौकी नांदगाँव (तहसील नांदगाव) के मध्य में स्थित है तथा यहां से मालेगांव-औरंगाबाद राजमार्ग-16 होकर गुजरता है तथा भगूर (तहसील नासिक) इन रेलवे क्रॉसिंग की जगह पर फ्लाईओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में आने वाले नांदगांव, वडगाँव चौकी, कोटमगाँव, भगूर में रेलवे क्रॉसिंग फ्लाईओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। नगरसूल (तहसील येवला, जिला नासिक) में रेलवे क्रॉसिंग गेट के अभाव में दुर्घटना होती रहती है, इसलिए त्वरित रेलवे क्रॉसिंग गेट, सिग्नल और सिक्युरिटी गार्ड का प्रबंध किया जाये।

2015 के नासिक के कुम्भ मेले में आने वाले यात्रियों की संख्या को देखते हुए और उत्तर महाराष्ट्र से उत्तर भारत आने वाले यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से ट्रेन क्र. 22109/22110- एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निजामुद्दीन एक्सप्रेस तथा ट्रेन क्र. 12171/12172- एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। ट्रेन क्र. 22109/22110 - एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निजामुद्दीन एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस का दर्जा मिले। ट्रेन क्र. 12172 - एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को एक पैंट्री कार लगवाने की जरूरत है ताकि यात्रियों को गर्म खाना ट्रेन के सफर में मिल सके। इसके साथ ही एक नयी ट्रेन का ऐलान हो, जो खास नांदगाँव से नासिक आने वाले तथा नासिक से मुंबई जाने वाले कॉलेज के छात्र और ऑफिसों में काम करने वाले लोग (खासकर महिलाओं के लिए), कारखानों में काम करने वाले मजदूरों तथा किसानों के लिए हो, जो नांदगांव से मुंबई सी.एस.टी. सुबह और मुंबई सी.एस.टी. से नांदगांव शाम को रोज़ाना चले।

मनमाड-नासिक-कसारा एवं कसारा-नासिक-मनमाड लोकल ट्रेनें चलाई जाए। इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRI V. ELUMALAI (ARANI):** I wholeheartedly thank the Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu and Leader of the AIADMK AMMA for the great privilege she has showered on me to participate in the General Discussion on the first budget of the 16th Lok Sabha. I also thank the people of my Arani Constituency for the confidence they have reposed on the Party Leader and the Party through which I could lay speech in this temple of democracy.

My great mentor and Leader AMMA has said that this Budget is a 'very responsible document' with fiscal prudence at the heart of it and is 'forward-looking which will lead to economic revival'.

Several proposals including the setting up of an Expenditure Management Commission, more importance to women and children have to be welcomed.

The proposal to permit manufacturing entities set up with FDI to sell their products through retail, including e-commerce platforms, should not extend to permitting FDI in retail.

My Leader Amma's suggestions for modifying the MGNREG Scheme to make works more productive by focusing on creation of assets and linking them to agricultural operations have been accepted and I thank the Hon'ble Finance Minister for the same.

The plan to set up a textile mega cluster in the State is a welcome measure. Along with that, I request the Hon'ble Finance Minister to set up a Silk Park in the Arani town in my constituency which is long pending.

I also request that the budgetary plan for river links be expeditiously executed as it will resolve many of the inter-state water disputes. I am born to agricultural parents and I know the sufferings of the farmers. Our country is facing a peculiar situation. On the one hand lakhs of agriculturists suffer for want of water for their agricultural land due to drought and on the other hand several lakhs of agriculturists suffer due to floods. Linking rivers expeditiously will

* Speech was laid on the Table.

definitely alter the situation and help all the agriculturists in the country to produce throughout the year.

The Railway Budget which was presented on 8th is not only 'futuristic and growth oriented' as pointed out by the Hon'ble Prime Minister but also underscored, placing commercial viability above social obligations as pointed out by a senior Cabinet Minister. I would like to caution the Hon'ble Minister not to sacrifice the social obligations as India is not a rich country and the common man should not be allowed to suffer at the cost of commercial viability.

The first Bullet Train from Ahmedabad to Mumbai at the cost of Rs.60,000 crores is a welcome measure. On this occasion, I bring to the notice of the Hon'ble Minister, though allotment of mere Rs.10 crores each for the ongoing Tinidivanum-Girage-Thiruannamalai 70 kms. is very meager, at this rate it will take atleast 25 years to finish this important lines. As on date, just Rs.500 crores is required for these two projects. I, therefore, request the Hon'ble Minister to allot Rs.500 crores of rupees to finish in this year itself.

Kerosene is a poor man's fuel for cooking. As stated by the Chief Minister, AMMA, on 11th July, in continuation to her last meeting with the Prime Minister, the State has received an 'unfair and cruel reductions in allocation of kerosene. While Tamil Nadu's requirement as per entitlement of ration card holders in the state is 65,140 Kl, the present monthly allocation of kerosene for the state stand at 29,056 Kl, which only covers 45 per cent of its requirement. This unfair and cruel reductions to the extent of more than 55 per cent against the actual requirement is severely penalizing the poor and deprived people, particularly in rural areas. The Capricious cuts imposed by the previous government and its continuance would also have an environmental impact since the poor have to rely on firewood. I also request the Prime Minister's urgent and decisive intervention to undo the injustice done to the State and to allot the State's due share of monthly requirement of over 65,000 kl.

Last but not the least, Gingee Town and the surrounding areas were ruled by one King from North-Desing Raja and built a Fort and palaces on the top of the mountain. He ruled the entire place for a certain period. This place is a symbol of secularism. This place now maintained by the Archeological Department is on the National highway between Puducherry to Krishnagiri.

On the said National Highway, there are two mountains and on which two palaces have been built called-Rani Palace and Raja Palace. He had one Lieutenant called Mohammed Khan. He had immense faith in him and the Mohammed Khan was his Commandar. When the invasion of Arcot Nawab took place, Mohammed Khan gave his life for his friend Desing Raja in the battle. This place is a symbol of secularism where Hindus, Muslims, Jains and other communities are living peacefully.

To declare this place as a tourism centre, a request has been made several times and if it is developed as a tourism centre, it will be like another Mahabalipuram. Therefore, I request the Hon'ble Minister for Tourism, to visit the place and after the visit definitely Gingee Town will be declared as a tourist centre which could attract more tourists .

*SHRI DEVUSINH CHAUHAN (KHEDA): In my constituency there is a passenger train running from Nadiad to Kapadwanj to Modasa. It should be extended up to Delhi via Tito's. The work has been completed but only 27 km. is remaining. If it is completed, there would be a parallel rail line from Nadiad to Delhi. The heavy traffic of passenger as well as goods should be transferred on this track.

* Speech was laid on the Table.

श्री धर्म वीर गांधी (पटियाला) : सभापति जी, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, मैं इस बजट की चर्चा में कुछ विशेष बातों का जिक्र करना चाहूँगा। कुछ बातें बहुत अच्छी कही गयी हैं, जैसे आम जन की सुरक्षा की बात है, महिलाओं की सुरक्षा की बात है, टायलेट्स की बात है और सबसे बड़ी बात जो अनमैन्ड क्रॉसिंग्स हैं, जिनसे हजारों लोग मरते हैं, उनको मैनेज करने की बात है। वाई-फाई देने की बात है। इसके साथ ही मुझे कुछ आशंकाएं हैं कि बजट में पीपीपी और एफडीआई का जिक्र किया गया है। मुझे यह शंका है कि आने वाले समय में आंशिक रूप में या पूर्ण रूप में रेलवे का निजीकरण न हो जाए। मैं यह नहीं चाहता हूँ कि यह होगा, लेकिन ऐसी मेरी आशंका है। क्योंकि रेलवे जनता के पैसे से बनी है। इसमें मेरे पिता जी की बचतें लगी हैं, मेरी बचतें लगी हैं, मेरे बच्चों की बचतें लगी हैं। यह राष्ट्रीय संपदा है और इस संपदा का किसी भी स्तर पर सरकार को मैन्डेट नहीं है कि वह आने वाले समय में इसका आंशिक रूप में या पूर्ण रूप से निजीकरण किया जाए।

दूसरी बात, जहां तक बुलेट ट्रेन की बात है, यह बहुत अच्छी बात लगती है, 21वीं सदी की बात लगती है। मेरा यहां यह कहना है कि जब तक देश के 90-95 परसेंट लोगों को विश्व स्तरीय सुविधाएं, जैसी कि पश्चिमी देशों में उपलब्ध हैं, वह मुहैया नहीं करवाते हैं, तब तक बुलेट ट्रेन की बात करना 90-95 परसेंट जनता के साथ मज़ाक है। हमारी प्राथमिकता देश के 95 परसेंट लोगों को विश्व स्तरीय सुविधाएं देने में लगनी चाहिए, उसके बाद बुलेट ट्रेन की बात की जानी चाहिए। *When you reach 98, then you can talk of 100. Now, you are sitting at 10 and you talk of 100, that is not acceptable.* आप देखें, लोग रेल के डिब्बों में पशुओं की तरह पड़े हैं, बाथरूम में पड़े हैं, सीढ़ियों से लटक रहे हैं, छतों पर चढ़े हुए हैं। रेलवे में लोगों का जैसा हाल है, जिस तरह से 98 परसेंट लोग सफ़र करते हैं, वह बहुत ही दयनीय स्थिति में करते हैं। उनकी दशा सुधारे बगैर बुलेट ट्रेन की बात करना, देश के गरीब लोगों के साथ, आम आदमी के साथ, आम यात्रियों के साथ एक मज़ाक मात्र है।

तीसरा, जो 14 परसेंट भाड़ा बढ़ा है, आप लोग कहते हैं कि भाड़ा बढ़ाना पड़ा है। लेकिन भाड़ा बढ़ाने के पीछे करप्शन का कितना रोल रहा है, अकुशलता का कितना रोल रहा है, मिसमैनेजमेंट का कितना रोल रहा है, इसका बजट में कोई जिक्र नहीं किया गया है। इसमें इंगित करना चाहिए था कि इसमें करप्शन का इतना रोल है और भविष्य में करप्शन न हो इसके लिए रेलवे क्या इंतज़ाम करने जा रही है?

सर, मेरी आखिरी विनती है कि रेल बजट में जो भौगोलिक डिस्ट्रीब्यूशन है, उसमें बहुत गलत हुआ है। पंजाब में एक मालवा रिजन है। इसमें दस जिले पड़ते हैं। उसके लिए बहुत कम ट्रेन दी गयी है जबकि दूसरे इलाके में बहुत ज्यादा ट्रेनें दी गयी हैं। मालवा के दस जिलों में सिर्फ़ तीस किलो मीटर का एरिया कवर न होने के कारण राजपुरा से चंडीगढ़ तक कोई रेल लाइन नहीं है। यह सिर्फ़ तीस किलो मीटर का एरिया है। अगर वहां रेल लाइन बन जाती है तो मालवा के दस जिले अपनी राजधानी से जुड़ जाएंगे। इस रूट पर जो प्राइवेट ट्रांसपोर्ट हैं, उनका कब्जा है, उनका वर्चस्व है। इसलिए यह रूट नहीं बन रहा।

मेरी रेल मंत्री से विनती है कि इस रूट का अभी सर्वेक्षण कराया जाए और जल्दी-से-जल्दी इस तीस किलो मीटर रूट को बनाया जाए, इसमें रेल लाइन डाली जाए ताकि मालवा के दस जिले अपनी राजधानी से जुड़ पाएं। यह मेरी विनती है।

इसके अलावा हमारे पटियाला के लिए, नाभा के लिए, धुरी के लिए, समाना के लिए एक भी रेल का प्रावधान नहीं किया गया है। अपने मंत्री जी की तरफ से यक्रीन दिलाया गया था कि जो रेल भटिण्डा के लिए है, वह भाया पटियाला जाएगी। मुझे पूरा यक्रीन है कि मंत्री जी अपने भरोसे पर पूरा उतरेंगे और हमें यह सुविधा देंगे।

इन बातों के साथ मैं इस रेल बजट के बारे में कहता हूं कि इसमें कुछ बातें अच्छी हैं और इसमें कुछ आशंकाएं भी हैं।

SHRI THOTA NARASIMHAM (KAKINADA): Hon. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget 2014-15. On behalf of Telugu Desam Party I extend congratulations and thanks to Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi for giving a new dimension for effective and good governance; and to hon. Railway Minister Sadananda Gowdaji for extending this good governance to the Railways. We all have seen a very progressive looking Railway Budget proposed by the hon. Railway Minister, I once again congratulate him.

In the past we have seen that online medium is the best way to provide citizen-centric services. My leader hon. Chief Minister of Andhra Pradesh Shri N. Chandrababu Naidugaru has always emphasized on extending online services, and its effectiveness was proved in Hyderabad.

I congratulate the hon. Railway Minister on extending online ticketing services and enhancing the capacity of e-ticketing from 2,000 tickets to 7,200 tickets per minute, which allows 1,20,000 simultaneous users at any point in time. This would be a major relief for the common man who used to face a lot of difficulties in booking tickets. I hope that the next generation ticket reservation system would have great impact on the whole process of ticketing.

I congratulate the hon. Minister on introducing online booking facility of railway retiring rooms and introducing pre-cooked meals of reputed brands. We should appreciate the Minister for increasing the budget allocation for cleanliness in the current year which is a 40 per cent increase over the previous year and outsourcing cleaning activities at 50 major stations to professional agencies.

The Railway Minister announced a Railway University and took steps for women passengers. In this regard they are going to recruit nearly 4,000 lady constables. Proposals for introducing RO drinking water units at stations and in trains, elimination of unmanned level crossings and strengthening security in

trains and at the stations are welcome steps and I felicitate the hon. Minister for taking these initiatives.

Hon. Chairman, Sir, I wish to bring to the attention of the House certain pending projects in Andhra Pradesh and request the hon. Railway Minister to expedite all the pending projects and complete these projects on time.

I also request the hon. Railway Minister for the early completion of Nandyala-Yerraguntla railway line which connects Kadapa on Chennai-Mumbai line with Guntur-Guntakal line passing through important places like Proddutur, Jammalamaduru, Banganapalli, which are having potential for establishment of cement plants. Out of a total length of 126 kilometres, 100 kilometres line is already completed and the balance 25 kilometres are to be completed.

Similarly, in Nadikudi-Srikalahasthi project which was sanctioned in the year 2011-12, the Andhra Pradesh Government has already agreed to provide free land and share 50 per cent of the project cost. The total length of the project is 308.70 kilometres. I request the hon. Minister to sanction and ensure early completion of this project with the original alignment.

Hon. Chairman, Sir, in my own constituency, Kakinada, there is a long pending demand for construction of the Kakinada-Pithapuram broad gauge line which is approximately 21.50 kilometres long. Kakinada being a port city is the commercial hub of business activities and industries like fertiliser, natural gas, petroleum, information technology, etc. This project is one of the main demands of the people of my constituency and has been pending for long. In the year 2011, the then hon. Railway Minister has agreed to take up construction of this project subject to land being given free of cost. As all the conditions placed by the Railway Board like free land and proportionate cost sharing which the Government of Andhra Pradesh had agreed, I request the personal intervention of the hon. Railway Minister for early commencement of the construction of this railway line.

I also request the hon. Minister for regularisation of Kakinada-Bhavnagar Train Nos. 17204 and 17203 with pantry car facility, introduction of new regular train services from Kakinada to Jodhpur *via* Bikaner, and stoppage of Visakhapatnam-Mumbai Train Nos. 18519 and 18520 at Samalkota Junction.

Sir, through you, I wish to bring forward a very important issue to the notice of the Government which needs urgent attention. At present, South-Central Railways is catering to the railway needs of a major portion of Andhra Pradesh and certain parts of Maharashtra and a minor portion of Karnataka. The South-Central Railways is having six railway divisions, namely, Secunderabad, Hyderabad, Nanded, Vijayawada, Guntur and Tuntakal. The Visakhapatnam or Waltair divisions is under the East Coast Railways, with headquarters at Bhubaneswar and all the districts of north Andhra are under Visakhapatnam division.

In the residuary Andhra Pradesh State, four divisions, namely Visakhapatnam, Vijayawada, Guntur and Guntakal are located. In the State Reorganisation Bill, the Government of India had given a commitment to examine the establishment of a new zone for the residuary Andhra Pradesh and a committee had to be formed and decision had to be taken within six months from the appointed date. It is learnt from the railway authorities that a committee has been formed but it is yet to submit its recommendations. It is learnt that the committee has not conducted even one sitting so far and not consulted State Government officers and not visited any of the divisions to give their recommendations so as to bring the whole of Andhra Pradesh State under one zone.

I know, this is the first Budget of the new Government and the hon. Minister had very few days for these Herculean tasks. He has done a commendable job but I would again request him to monitor the on-going projects in Andhra Pradesh which have been delayed in the past.

***SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI):** I would like to express my sincere thanks and gratitude to our Tamilnadu permanent Chief Minister, Revolutionary Leader 'Puratchi Thalaivi Amma and my constituency people to elect me as a Member of Parliament from Krishnagiri.

Hon'ble Railway Minister presented his maiden Railway Budget on 8 July, 2014 for the year 2014-15. Our Hon'ble Chief Minister has also welcomed and appreciated this railway budget because, in this budget, the Railway Minister has announced various new schemes and new trains across India.

He has introduced 58 new trains including 05 Jan Sadharan trains and 05 premium trains.

He has introduced 5 new trains for Tamilnadu State i.e. West Bengal-Chennai Exp.; Jaipur-Madurai premium express; Ahmedabad-Chennai express twice a week; Chennai-Hyderabad high speed train and Melmaruvathur and Veilankanni special pilgrimage trains during festivals seasons etc. It will really help the people to visit these religious places during festivals. I appreciate the Hon'ble Minister for his new initiatives.

The Railway Minister has allocated Rs.5116 crores for the 23 railway projects in North East states which are underway.

Hon'ble Minister has taken note of the lapses of the safety of passengers particularly women passengers in trains and at stations, across India. To ensure the safety of the women passengers, he has announced that around 17,000 RPF

* Speech was laid on the Table.

constables to be recruited and 4000 women constables and post them in all women's coaches. It is welcomed by the women passengers.

The Railway Minister has also announced that Diamond quadrilateral would be launched for high-speed trains which promises high-speed rail connectivity between the four metros for which Rs.100 crore are allocated for taking the project forward. It is really to ease the passengers' traffic and improve the rail service in all metros.

Further, the Railway Minister also announced 09 high speed trains from Delhi-Agra, Delhi-Chandigarh, Delhi-Kanpur, Nagpur-Bilaspur, Mysore-Bengaluru-Chennai, Mumbai-Goa, Mumbai-Ahmedabad, Chennai-Hyderabad and Nagpur-Secunderabad. This will be helpful to reduce train journey hours and passengers time also.

The Hon'ble Minister has unveiled several innovative measures in the IT sector to increase the efficiency in functioning of the Indian Railways i.e. Internet including Wi-Fi services and workstation facilities to be introduced on select trains and select stations; ticketing to be modernized to issue 7,200 tickets per minute, CCTV to be installed to railway stations to monitor cleanliness at stations, Geographic Information Systems (GIS) mapping and digitisations of railways done. I appreciate the Ministers initiatives and innovative ideas behind this.

Hon'ble Minister has announced to set up a 'Cold Storage Godown' near Chennai to preserve Vegetables and fruits which is really a boost and encouragement to the vegetables and fruits growers. Really, it will be helpful to the vegetable and fruit growers to improve them economically.

The Hon'ble Minister has allocated Rs.1785 crores for construction of road over bridges/underpasses, elimination of unmanned level crossings etc.

The Railway Minister has allowed FDI and PPP to help make ends meet and fund infrastructure projects.

Even though the Railway Budget has many merits and advantages, I felt that some more new projects and new trains should have been introduced for

Tamilnadu. My Krishnagiri parliamentary constituency has been totally ignored by the Railway Ministers.

My Krishnagiri constituency is a backward area. The very long pending demand of laying of new rail route from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri is pending for the last 17 years in Railway Board even though they have taken various surveys and reports on the above project. This project has been totally neglected by the Railway Minister in his budget. If the project is implemented, myself and my constituency people will be very happy.

Further no new trains has been introduced to Krishnagiri or Hosur or Jolarpettai which really disappointed my constituency people.

Hence, I request the Hon'ble Railway Minister to consider to implement these pending projects and introduce some more trains to Jalarpettai-Hosur via Krishnagiri this year itself.

Further at present, the railways carry a huge baggage of pending projects worth Rs.5.2 lakh crore and majority of the long pending projects have negative Rate of Returns (RORs).

I would like to ask the Hon'ble Railway Minister whether any time target has been fixed to complete all these long pending projects and what is the source of money to meet the cost of the projects.

The Hon'ble Minister must give immediate top priority to improve the food served in the trains. The food served in the Railway coaches, even in Rajdhani Express are not hygienic. Quality-wise, quantity-wise and taste-wise it should be improved. The rates of food items served in trains are very costly selling over-rated, but it is not worth for it. Immediate action needs to be taken to improve the quality and reduce the rates of the food items.

I appeal the Hon'ble Minister, do not increase railway fare in future to increase the financial positions of railway departments, as it directly affects the common people because the common people are using train and there is price rise of essential commodities in the country.

18.00 hrs

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Thank you, Mr. Chairman, Sir.

I rise to oppose the Budget presented by the hon. Railway Minister not only for objecting the Budget presented by the Government but in view of the fact that there is nothing new in the Budget.

A majority of the projects which have been announced by this Budget, like outsourcing of cleaning, housekeeping programme, bio-toilets and other passenger amenities are an extension of previous Budgets. I do admit, there is a new project of a bullet train at a cost of about Rs. 60,000 crore.

I do not know whether the Members would admit that this project of Bullet Train worth Rs.60,000 crore would help the poor passengers of India in a bigger way. I do not think so. Apart from this, there is no other new scheme in this Budget.

A huge thrust is given to the PPP and FDI. We are not opposing PPP, we are for private participation and we are not opposing FDI. The Indian Railways think that PPP is the only solution; but we do not admit it. We are not in a position to admit that privatization is the only solution. It is not good; it will not help us in the future. So, there should be a Lakshman *rekha* to decide how long we can go for privatization and how long we can go for FDI. That is what we intend to speak.

माननीय सभापति : आप एक मिनट रुकिए।

माननीय सदस्यगण अभी मेरे पास साठ सदस्यों से ज्यादा की सूची है। यदि सभा की सहमति हो तो सदन की कार्यवाही आठ बजे तक के लिए बढ़ा दी जाए।

कुछ माननीय सदस्य : जी, बढ़ा दीजिए।

माननीय सभापति : सदन की कार्यवाही आठ बजे तक के लिए बढ़ा दी गयी है।

अब आप बोलें।

SHRI K.C. VENUGOPAL : I am appreciating hon. Railway Minister's view on priority, especially for doubling and tripling. It is the need of the hour and we do

admit it. But in practice and in reality, how much amount he has allotted for this purpose?

As far as our State, Kerala is concerned, the Interim Budget provided Rs.180 crore for doubling. But this Minister in his Budget provided only Rs.1025 crore for doubling. How can he say that he is giving priority for doubling projects? He has already reduced the amount for doubling projects, which has been given by the last Government. So, he cannot say that he is giving priority to doubling and tripling projects. So, we urge you to allot more funds for this purpose, for the State of Kerala and also for the rest of the country.

Similar is the situation with regard to safety. There is no new proposal for RoB that has been accepted by the Minister, as far as Kerala is concerned. We have already given 13 proposals for RoB to the Government of India. None of them has been accepted. This is very unfortunate.

Being a Member from Kerala, I expected a lot from the hon. Minister of Railways, who is a son-in-law of Kerala! His wife is from Kasaragod, Kerala. I think, he knew Malayalam also; he can speak Malayalam. But he has done a lot of injustice to Kerala. That is my feeling. He is a soft man and personally a good man. But he has totally neglected three crore people of our State. This is our feeling. We need a reply from the hon. Railway Minister.

Railway Minister has announced 58 trains. But he has given only 'half-a-train' to Kerala!

We expected a lot from him, being a soft person and Malayalam-speaking person. But what happened is that we are totally disappointed; the entire people of Kerala are disappointed. He has announced 58 new trains, but he has announced only one train for us, Kasaragod-Baindore, which is also 'one-by-four' train, we can say! He has announced survey for 18 new lines, but there is only one to Kerala. He has announced 10 doubling projects, but there is nothing for Kerala. He has already ignored Palakkad Coach Factory; he has already ignored Alleppey Wagon Factory.

18.04 hrs

(Shri Pralhad Joshi *in the Chair*)

You will appreciate that the hon. Chief Minister has met the officers of the Railway Ministry. The Kerala Government has already made a survey of suburban railway projects from Thiruvananthapuram-Chengannur and Thiruvananthapuram -Kayankulam-Haripadu. He has already got the report of the suburban railway train project.

He has given Bullet Train project to Gujarat; it is all right. We, the poor people of Kerala, ask for suburban train from Thiruvananthapuram -Haripadu and Thiruvananthapuram -Chengannur. Already survey has been completed; he has got the report also. At least he should consider the suburban railway project for Kerala. The Kerala Government has already informed you that it is ready to share the cost. So, we need that suburban railway corridor.

The hon. Minister has stated that he is going to create a new Division. We are not opposed to the creation of a new Division but if you are going to divide the Palakkad Division, the rest of the things will be in a bad shape. For the last so many years we have been asking for a new zone for Kerala as that will help in the development of rail network of Kerala in near future.... (*Interruptions*) I am going to conclude, Sir.

There is a huge rush from Thiruvananthapuram to Bengaluru. I think you are aware of the fact that more than 700 buses are going from Thiruvananthapuram to Bengaluru. We are asking for a specific train from Thiruvananthapuram to Bengaluru to help these passengers.

Rajdhani Express is plying thrice a week. Why can we not have it daily because it is also going to Udupi, Mangalore and Konkan?

For the last 10 years the Indian Railways has not hiked the fare much. After your coming to power, within a short span you have increased the railway fare. You have your own justification. You have said that you have guts which we did not have. It is not a matter of guts. We did not want to disturb the people.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now. In another one minute you will have to conclude.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Yes, I am concluding, Sir. You can earn Rs.8000 crore by raising the fares but that earning has not been reflected in your Budget speech as there is no new good project, no new passenger amenities. Nowadays, Southern Railway, Thiruvananthapuram and Palakkad Divisions are lacking the passenger amenities fund.

The Minister has stated that he is going to change the entire thing but no change has been seen in this Budget. This is only the extension of the last Railway Budget. We wanted justice to all the States. We want the Railway Minister to avoid discrimination of States. We expect a good reply from the hon. Minister.

*श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) : मैं लोक सभा में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करती हूँ। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली भारत सरकार ने रेलवे की स्थिति सुधारने के लिए एक बहुआयामी व प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया जो देश की जनता की आकांक्षाओं व उम्मीदों पर खरा उतरेगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र, उ.प्र. राज्य में मिश्रिख जो एक पिछड़ा क्षेत्र है, पिछली सरकारों ने जनता के हितों पर ध्यान नहीं दिया जिसके कारण रेल से संबंधित बहुत सारे काम मेरे क्षेत्र के विकास के लिए आवश्यक हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निम्नलिखित कार्य कराने हेतु अनुरोध करती हूँ-

. बालामऊ व संडीला में रेलवे लाईन पर ओवर ब्रिज।

. सीतापुर से नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।

सीतापुर से लखनऊ डेमू ट्रेन चलाई जाए।

ट्रेनों का ठहराव निम्नलिखित स्टेशनों पर करने का कष्ट करें- संडीला, मल्लौवा, बालामऊ।

मिश्रिख से बिल्लौहर नयी रेलवे लाईन बनायी जाए।

मैं पुनः रेल मंत्री जी व प्रधानमंत्री को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देती हूँ व बजट का समर्थन करती हूँ।

* Speech was laid on the table.

***श्रीमती रेखा वर्मा (धौरहरा) :**मैं लोक सभा में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करती हूँ। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली भारत सरकार ने रेलवे की स्थिति सुधारने के लिए एक बहुआयामी व प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया जो देश की जनता की आकांक्षाओं व उम्मीदों पर खरा उतरेगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र, उ.प्र. राज्य में धौरहरा जो एक पिछड़ा क्षेत्र है, पिछली सरकारों ने जनता के हितों पर ध्यान नहीं दिया जिसके कारण रेल से संबंधित बहुत सारे काम मेरे क्षेत्र के विकास के लिए आवश्यक हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निम्नलिखित कार्य कराने हेतु अनुरोध करती हूँ-

- . धौरहरा में रेलवे क्रॉसिंग पर बैरियर नहीं है, बैरियर लगाये जाये।
 - सीतापुर से नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।
 - सीतापुर से लखनऊ डेमू ट्रेन चलाई जाए।
 - . शाहजहांपुर से सीतापुर डेमू ट्रेन चलाई जाए
 - मैंगलगंज में खाद उतारने का प्वाइंट निर्धारित करेंगे।
 - ट्रेनों का ठहराव निम्नलिखित स्टेशनों पर करने का कष्ट करें- जे.बी.गंज, ऊचौलिया, जहानीखेड़ा।
 - . लखीमपुर से धौरहरा से बिछिया नयी रेलवे लाईन।
- मैं पुनः रेल मंत्री जी व प्रधानमंत्री को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देती हूँ व बजट का समर्थन करती हूँ।

* Speech was laid on the table.

***श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) :** श्री नरेन्द्रभाई मोदी के नेतृत्व वाली सरकार में पहला बजट जो माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी के द्वारा पेश किया गया है, वह सराहनीय है। पिछले 10 वर्षों में ऐसा बजट नहीं पेश किया गया है, जो विकास पर आधारित हो तथा जनता के लिए सुख-सुविधाओं से परिपूर्ण हो।

ढासा-जैतलसर के आमाम परिवर्तन के वर्षों से लंबित कार्य को प्रारंभ करने के लिए धन्यवाद देता हूँ तथा मेरी मांग है कि ढासा-जैतलसर के अमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र शुरू किया जाये।

ट्रेन नम्बर 12946 महुआ-सूरत एक्सप्रेस जो बड़ोदरा-अहमदाबाद-लीमड़ी-सावरकुंडला-राजुला जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों से होकर गुजरती है, जिनमें सूरत, अहमदाबाद, वडोदरा जैसे बड़े व्यापारिक एवं व्यवसायिक केन्द्र आते हैं, जहां से बड़ी संख्या में लोग व्यापार के लिए आवागमन करते हैं, प्रतिदिन हज़ारों व्यापारी अहमदाबाद, सूरत, राजकोट, भावनगर जैसे शहर में अपनी रोजी रोटी के लिए डेली अप-डाउन करते हैं। अभी मुख्य रूप से एक ही ट्रेन महुआ-सूरत तक चलती है और वह भी सप्ताह में एक दिन चलती है, जिसके कारण यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इसे प्रतिदिन के आधार पर चलाया जाये और सूरत के बजाय मुंबई तक चलाया जाये।

मैं आपके संज्ञान में यह भी लाना चाहता हूँ कि खिजड़िया-अमरेली-विसावदर-जूनागढ़ का 133.61 कि.मी. का अमान परिवर्तन तथा 14.9 कि.मी. की नई लाईन बिछाने के कार्य का प्राईमरी सर्वे के लिए पूर्व केन्द्र सरकार में ध्यान से भेजा गया था, मगर किन्ही तकनीकी खामियों के कारण इस सर्वे को मंजूरी नहीं मिल पाई थी तथा वर्तमान में सर्वे का कार्य अत्यंत ही धीमी गति से चल रहा है।

मेरा अनुरोध है कि संबंधित जोनल अधिकारियों को सर्वे के कार्य में तेजी लाने के लिए निर्देश दिए जाये तथा यह समय पर शीघ्र पूरा हो सके तथा जनता को इसका लाभ जल्द से जल्द प्राप्त हो सके।

पूर्व यू.पी.ए. की सरकार की ओर से 359 रेलवे परियोजनाएं लम्बित थीं, जो भारतीय जनता पार्टी को विरासत में मिली है और हमारे लिए बहुत कड़ा लक्ष्य छोड़ा है। इन लम्बित रेलवे परियोजनाओं को हमारी सरकार एक चैलेंज के रूप में देख रही है तथा कमर कस मर इन लम्बित रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने तथा सुख-सुविधाओं से परिपूर्ण योजनाओं पर कार्य करने को तत्पर है, पूर्व सरकार के द्वारा लोक-लुभावन ऐलानों के कारण रेल परियोजनाओं और सुविधाओं से जनता वंचित रह गई और रेलवे की दुर्गति हुई है।

* Speech was laid on the table.

आज 1 रूपया कमाने के लिए रेलवे को 96 पैसा खर्च करना पड़ रहा है, इस बजट में पी.पी.पी. के माध्यम से रेलवे का रेवन्यू बढ़ाने की योजना बनाई है। वह रेल विकास में क्रांति ला सकती है, जिससे आम जनता को अधिक से अधिक सुख-सुविधाएँ दी जा सकेंगी। खास तौर पर यात्रियों को गैर-सरकारी संगठनों द्वारा सुविधाएँ मुहैया कराने के प्रस्ताव प्रशंसनीय हैं, परंतु इसमें आवश्यक होगा कि इन संगठनों पर लगातार नज़र रखी जाये, ताकि वे दिये गये कार्य का निष्पादन ठीक ढंग से हो सके।

रेल मंत्रालय में हाई स्पीड नेटवर्क की जरूरत के विषय को उठाया गया है, वह विकास की ओर बढ़ता कदम है। यह भी सत्य है कि डबल, ट्रिपल ट्रैक बनाने के लिए पैसों की आवश्यकता होगी। साथ ही साथ, इन्फ्रास्ट्रक्चर की ओर ध्यान देने की बात की गई, वह बहुत आवश्यक है। इस बजट में रेलवे विश्वविद्यालय की योजना का विचार सराहनीय है। हमारे देश में श्रद्धालुओं का आवागमन अधिक रहता है, जो देश के अनेक धार्मिक स्थलों पर अपनी श्रद्धा व्यक्त करने हेतु यात्रा करते हैं। उनके लिए धार्मिक स्थलों का आकलन करके रेलवे से संबंधित सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा गया है। इससे श्रद्धालुओं को काफी लाभ होगा। विशेष तौर पर मुम्बई-अहमदाबाद रूट पर बुलेट ट्रेन प्रारंभ करने का विचार अभिनन्दन का पात्र है, क्योंकि अहमदाबाद-मुम्बई रूट पर ट्रैफिक की समस्या का समाधान हो सकेगा।

श्री विजय कुमार हाँसदाक (राजमहल) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।
...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: You will have to conclude your speech within five minutes.

श्री विजय कुमार हाँसदाक : महोदय, यह मेरा मेडेन स्पीच है। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : मैं क्या कर सकता हूँ? अभी कई माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

विजय कुमार हॉसदाक (राजमहल) : महोदय, मैं आपको अपनी पार्टी जे.एम.एम. और अपने झारखंड की ओर से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। रेलवे बजट में बोला गया कि 23 मिलियन लोग रेलवे को यूज करते हैं लेकिन हम यह कह सकते हैं कि हमारे क्षेत्र में ऐसे भी लोग हैं जो रेलवे को यूज नहीं कर पाए हैं।

महोदय, इस बजट में बुलेट ट्रेन का प्रावधान किया गया है। मैं आपके माध्यम से पूछना चाहता हूँ कि इस बुलेट ट्रेन को कौन लोग, कितने लोग और किस क्लास के लोग इस्तेमाल करने वाले हैं? रेलवे बजट में जिस तरह से प्राइस हाइक की गई है, मुझे लगता नहीं है कि इससे आम इंसानों को कोई फायदा होने वाला है। जिस तरह से एक व्यक्ति को अप्वाइंट करने के लिए ऑर्डरनेंस लाया गया और वहां पर पावर और एकता दिखाई गई, तेलंगाना बिल के लिए भी पावर और एकता दिखाई गई, मुझे लगता है कि आपको यह ताकत फेयर रिडक्शन में दिखाना चाहिए था जिससे कि आम लोगों को बेनिफिट होता। मैं एक जुट भारत और उन्नत भारत में विश्वास रखता हूँ लेकिन इस उन्नत भारत में, इस रेलवे बजट में, मुझे झारखंड उन्नत करते हुए कहीं नहीं दिख रहा है। हमारे झारखंड राज्य का धनबाद डिविजन का स्थान रेवेन्यू कलैक्शन के हिसाब से पूरे देश में दूसरा है। हमारे लोक सभा क्षेत्र में दो डिवीजन पड़ते हैं - मालदा और हावड़ा। हमारे स्टेशन से मालगाड़ियों द्वारा बहुत ज्यादा रिवेन्यू कलैक्शन होता है क्योंकि वहां से कोयला, पत्थर और चाइना क्ले मालगाड़ियों द्वारा ले जाया जाता है।... (व्यवधान) मैं यह नहीं कहना चाहता कि किसी भी क्षेत्र में ट्रेन देने के लिए रिवेन्यू कलैक्शन कोई मापदंड होना चाहिए क्योंकि हमारे राज्य से जितना रिवेन्यू कलैक्शन होता है शायद दूसरे राज्यों से नहीं होता होगा। झारखंड से बीजेपी के 12 सदस्य हैं। वे रेलवे मंत्री महोदय और प्रधान मंत्री जी से भी मिले हैं और रेलवे के विषय में अपनी बातें रखी हैं। इसके बावजूद ऐसे राज्य की इतनी अवहेलना जो इतना ज्यादा रिवेन्यू कलैक्शन दे रहा है।

रेलवे कनेक्टिविटी एक बहुत बड़ा माध्यम है जिससे किसी भी क्षेत्र की बढ़ोतरी और उन्नति को दर्शाया जा सकता है। लेकिन इस बजट में सिर्फ दो ट्रेन - एक पैसेंजर और एक वीकली एक्सप्रेस ट्रेन दी गई है। हमारी राजधानी रांची से जो राजधानी ट्रेन चलती है, वह भी अभी तक डेली बेसिस पर नहीं चल रही है। हम झारखंड को भारतवर्ष में किस तरह मानकर चलेंगे। मुझे लगता है कि कहीं न कहीं बहुत ज्यादा अवहेलना हो रही है। जिस तरह झारखंड अलग करने के लिए एक आंदोलन किया गया था, हमें रेलवे से कुछ लेने के लिए एक बार फिर से आंदोलन की जरूरत है। मैं सभापति महोदय की तरफ से रेल मंत्री जी से दरखास्त करूंगा कि इतनी ज्यादा अवहेलना न की जाए। हमारे राज्य के बारे में भी सोचा जाए। हमारे राज्य के सभी सदस्यगणों से भी अनुरोध है कि वे भी इस बारे में जोर डालें।

एक विशेष आवेदन इसलिए रखूंगा कि हमारा राजमहल लोक सभा क्षेत्र बंगाल और बिहार से भी सटा हुआ है। तारापीट एक बहुत बड़ा सिद्ध स्थल है। अगर रामपुर हाट से पाकुर साहिब गंज होते हुए राजधानी ट्रेन की शुरूआत की जाए तो कहीं न कहीं बंगाल, झारखंड, बिहार के लिए बहुत बड़ा उपहार होगा। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा।

***श्री हरिनारायण राजभर (घोसी) :** रेल बजट में निम्नलिखित मांगों को सम्मिलित कराने की कृपा करें :

मैं सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग मण्डल वाराणसी व गोरखपुर आदि रेल परिवहन के क्षेत्र में अत्यंत अविकसित है। पूर्वी उत्तर प्रदेश से हज़ारों-हज़ारों लोग रोज़गार के लिए देश के विभिन्न शहरों में प्रतिदिन प्रस्थान करते हैं। किंतु ट्रेनों के अभाव व एकल रेल लाइन व विद्युतीकरण न होने के कारण यात्रा में काफी विलम्ब व असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। मैं पूर्वांचल के रेल विकास के कार्यों के लिए एवं जनता के आग्रह पर अपनी तरफ से निम्नलिखित प्रस्ताव रखता हूँ, जिस पर सरकार से त्वरित कार्यवाही की अपेक्षा करता हूँ :

मऊ जंक्शन पर टर्मिनल स्वीकृति के पश्चात् माननीय रेल राज्यमंत्री जी द्वारा शिलान्यास किया गया है एवं टेण्डर की प्रक्रिया पूर्ण हो चुकी है, किंतु अब तक निर्माण कार्य शुरू नहीं हो सका है, जिसे शीघ्र ही शुरू करने की आवश्यकता है।

इन्दारा जंक्शन से दोहरीघाट मीटरगेज (छोटी लाईन) को परिवर्तन कर ब्रॉडगेज (बड़ी लाइन) करने की आवश्यकता है।

दोहरीघाट से सहजनवा रेल लाईन के निर्माण हेतु सन् 1992 में सर्वे हुआ था, जिसकी न्यूनतम लागत 66.95 करोड़ का आकलन किया गया था, किंतु वित्तीय स्वीकृति नहीं प्राप्त हो सकी। यह पूर्वांचल की एक महत्वपूर्ण रेल परियोजना है, जिसके पूर्ण न होने से प्रमुख बौद्ध स्थलों, सारनाथ, कुशीनगर एवं कपिलवस्तु को आपस में जोड़ने से क्षेत्र के विकास के साथ अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

पूर्वी उत्तर प्रदेश की अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना बरहज बाज़ार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट नई रेल लाइन के लिए, जिसका सर्वे कार्य सन् 2005 में पूरा हो चुका है, जिसकी न्यूनतम लागत 781.78 करोड़ रुपये मात्र है, किंतु अब तक इसे वित्तीय स्वीकृति प्राप्त नहीं हो सकी है। इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना के निर्माण से जहां असम, पश्चिम बंगाल, बिहार, दिल्ली आदि प्रदेशों को जोड़ने वाली यह परियोजना मात्र 194 कि.मी. की है, जिसके बनने से दिल्ली जाने की दूरी सबसे कम हो जाएगी और रेलवे के अन्य मार्गों पर भी दबाव कम हो जायेगा।

भटनी-वाराणसी-छपरा-बिहार-इलाहाबाद खण्ड को दोहरीकरण के साथ विद्युतीकरण कार्य की अति आवश्यकता है, जो रेलवे के विकास में पूर्वांचल के लिए अत्यधिक सहायक होगा।

भटनी-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी एवं बलिया-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी के लिए एक-एक सुपरफास्ट ओवर नाइट गाड़ी दी जाएं। इन गाड़ियों का परिचालन इस प्रकार से प्लान किया जाए कि

* Speech was laid on th Table.

आरम्भ स्थान से सायं पाँच बजे यात्रा आरम्भ कर गन्तव्य स्थान पर सुबह नौ बजे तक पहुँच जाये व इन गाड़ियों में 24 कोच लगाये जाये, जिसमें एक प्रथम वातानुकूलित शयनयान व दो द्वितीय वातानुकूलित शयनयान व तीन तृतीय वातानुकूलित शयनयान अवश्य लगाये जाये।

भटनी-वाराणसी व बलिया-वाराणसी वाया मऊ के मध्य दैनिक उपनगरीय गाड़ी दी जाये, जो गाड़ियां भटनी व बलिया से सुबह 6.00 बजे चलकर वाराणसी 9.00 सुबह पहुँचे एवं वाराणसी से सायं 6.00 बजे चलकर 9.00 बजे सायं गंतव्य स्थान तक पहुँच जाये, जिससे दैनिक यात्रियों को सुविधा मिल सके।

सीतामढ़ी-नई दिल्ली गाड़ी संख्या 14005/14006 लिच्छवी एक्सप्रेस वाया भटनी जंक्शन, मऊ-वाराणसी का परिचालन बेहद खराब है एवं यह एक मात्र ट्रेन है, जिसमें भटनी, मऊ, वाराणसी तक के यात्री नई दिल्ली की यात्रा करने के लिए बाध्य है, किंतु उक्त गाड़ी प्रतिदिन लगभग 4 से 8 घण्टे की देशी से चलती है और जाड़े के समय में तीन महीने तक इस गाड़ी का परिचालन बंद कर दिया जाता है। इस गाड़ी का परिचालन निर्धारित समय से कराया जाए एवं प्रथम वातानुकूलित कोच लगाया जाये। क्योंकि सलेमपुर व घोसी सांसद के सत्रावधि के दौरान दिल्ली आने-जाने के लिए प्रतिदिन की केवल एक मात्र ट्रेन है, जिसमें प्रथम वातानुकूलित कोच न होने से सुरक्षा का अभाव प्रतीत होता है।

मऊ जंक्शन रोक प्वाइंट जहां गरीबों के लिए खाद्यान्न एवं किसानों के लिए खाद-बीज उतरता है, वहाँ टिन शेड न होने से बारिश के कारण हज़ारों कुन्तल खाद्यान्न व अन्य सामग्री भी भीग कर खराब हो जाती है, जिसकी सुरक्षा हेतु रोक प्वाइंट पर टिन शेड का निर्माण होना अति आवश्यक है।

शिवगंगा 12559/12560 जो वाराणसी से नई दिल्ली को जाती है, का मार्ग विस्तार कर भटनी जंक्शन वाया मऊ करने की कृपा करें।

कैफियात 12225/12226 एक्सप्रेस, जो आजमगढ़ से नई दिल्ली तक जाती है, काफी समय तक आजमगढ़ में खड़ी रहती है। जिसका मार्ग विस्तार कर मऊ जंक्शन तक किया जाये।

सरकार द्वारा मेमू ट्रेन कारखाना निर्माण की योजना है, जिसके लिए उपयुक्त व पर्याप्त स्थान जनपद मऊ के इन्दारा जंक्शन के पास है। यदि सरकार द्वारा इस स्थान पर रेल कारखाना का निर्माण कराया जाता है तो पूर्वांचल के विकास एवं बेराज़गारों के पलायन को रोकने में एक महत्वपूर्ण कदम होगा।

राप्तीगंगा एक्सप्रेस गाड़ी सं. 15005/15006 देहरादून-गोरखपुर को मऊ तक विस्तार कर प्रतिदिन चलाया जाये। उक्त गाड़ी गोरखपुर में लगभग 16 घण्टे खड़ी रहती है, यदि मऊ तक विस्तार किया जाता है तो न केवल रेलवे राजस्व की वृद्धि होगी, बल्कि देवरिया-गाजीपुर-बलिया-मऊ-आजमगढ़ के यात्रियों के लिए भी सुविधाजनक होगी।

नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ राजधानी वाया वाराणसी, बलिया, छपरा सप्ताह में दो दिन चलती है। जिसका परिचालन प्रतिदिन करते हुए सप्ताह में तीन दिन वाया वाराणसी, मऊ, भटनी, छपरा किया जाए।

मऊ में लाँड्री की व्यवस्था का निर्माण कार्य भी अधूरा पड़ा हुआ है। यहाँ इस व्यवस्था को भी चालू कराने के लिए कार्रवाई की जाए।

रेलवे फाटक बाल निकेतन के सामने जीरो-वी फाटक पर अंडर ब्रिज बनाने के लिएमहाप्रबंधक गोरखपुर श्री के.के. अटल जी द्वारा पूर्व राज्यमंत्री अधीर रंजन के आदेश पर सर्वे कराकर प्रोजेक्ट को मूर्त रूप दिया गया था, लेकिन आज तक निर्माण कार्य के लिए धन आवंटन नहीं हुआ। इससे यहाँ बुनकर बाहुल्य नगरी में आम यात्रियों व कारोबारियों की दिनचर्या प्रभावित होती है। प्रतिदिन रेलवे फाटक से 45 से अधिक सवारी, एक्सप्रेस और मालगाड़ियों का संचालन होने के चलते बंद करना पड़ता है। हालांकि यहाँ पर डबल लाईन बिछाई गई है। मऊ इंजीनियरिंग विभाग की ओर से अंडर ब्रिज का प्रोजेक्ट बनाया गया है। प्रोजेक्ट पर धन स्वीकृत कर कार्रवाई सुनिश्चित करना जरूरी है।

डी.एम.यू. ट्रेन का संचालन सुचारू रूप से नहीं हो पा रहा है। इसके चलते इंदारा से दोहरीघाट छोटी लाइन पर आवागमन काफी हद तक प्रभावित हो रहा है।

मऊ जंक्शन पर इलेक्ट्रॉनिक मशीनें खराब पड़ी हुई है, मसलन घड़ी, ट्रेन के आवागमन कीसूचना डिस्पले बोर्ड, इलेक्ट्रॉनिक पी.एन.आर. चेक करने की मशीन और यहाँ लगा सुरक्षा यंत्र मेटल डिटेक्टर द्वारा खराब हो चुका है।

मऊ जंक्शन पर आमदनी के मद्देनज़र सामान्य टिकट खिड़की की व्यवस्था को संचालित करने के लिए पाँच बुकिंग खिड़कियों को चालू कराया जाए। विकलांग, स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, वरिष्ठ पत्रकार, वरिष्ठ नागरिक और महिलाओं के लिए सिंगल खिड़की का संचालन तत्काल प्रभाव से कराया जाये। बुकिंग खिड़कियों की कमी से बे-टिकट यात्रियों में इजाफा हो रहा है, इससे राजस्व की क्षति हो रही है।

मऊ जंक्शन के प्लेटफॉर्म नम्बर 2 पर डोरमेट्री व शौचालय बंद पड़े हुए हैं। प्लेटफॉर्म नम्बर चार पर शेड का अभाव भी है। पेयजल व्यवस्था का भी संकट गहराता जा रहा है।

पिछले 6 साल से कैंटीन वेंडरिंग बंद पड़ी हुई है, इसके चलते रेल मंत्रालय को करोड़ों रुपये की क्षति प्रतिवर्ष उठानी पड़ रही है। साथ ही यात्रियों को दूध-पानी और भोजन से लेकर विभिन्न प्रकार के खाद्य पदार्थों से वंचित होना पड़ रहा है। जनहित में कैंटीन व वेंडरिंग व्यवस्था को मजबूत किया जाए।

प्लेटफॉर्म पर अवैध वेंडरिंग के चलते यात्री प्रदूषित खाद्य सामग्री खरीदने को विवश हो रहे हैं। जबकि मऊ, दुल्लहपुर, सादात, जखनियाँ और औड़िहार के अलावा इंदारा, बेल्थरा रोड, देवरिया आदि स्टेशनों पर अवैध वेंडरों की ट्रेनों में भरमार चल रही है। आर.पी.एफ और जी.आर.पी. इन पर अंकुश लगाने

में विफल साबित हो रहे हैं। नतीजा है कि जहरखुरानी की घटनाओं में इजाफा हो रहा है। यात्री असमय ही मौत के गाल में समा जा रहा है।

. पूछताछ केन्द्र पर इलेक्ट्रॉनिक मशीन को दुरुस्त किया जाए। साथ ही कक्ष में एक विभागीय कर्मचारी की सूचना देने के लिए तैनाती की जाए। स्टेशन के मुख्य द्वार पर टी.टी.ई. चैकिंग दस्ते की तैनाती सुनिश्चित की जाए।

इंदारा जंक्शन, मुहम्मदाबाद गोहना स्टेशन, इंदारा और पिपरीडीह स्टेशनों पर भी यात्री सुविधाओं का अभाव है। पेयजल के मद्देनज़र हैण्डपम्पों की भी किल्लत है।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केंद्र से रेलवे विभाग को अच्छी खासी आमदनी होने के बावजूद यात्रियों को आरक्षण टिकट लेने के लिए घण्टों लाइन लगानी पड़ती है। समस्या से निज़ात दिलाने के लिए पी.आर.एस. में कम्प्यूटरों की संख्या बढ़ाई जाये।

पूर्वोत्तर रेलवे के जंक्शन एवं स्टेशनों पर साफ-सफाई की व्यवस्था राम भरोसे ही चल रही है। हाल्टों की दशा में सुधार करना अत्यंत आवश्यक है।

. गोरखपुर जंक्शन से बैंगलोर के यशवंतपुर के लिए चलने वाली ट्रेन को मरु के साड़ी कारोबार के मद्देनज़र मरु जंक्शन से चलाया जाए, क्योंकि गोरखपुर में 48 घण्टे तक ट्रेन खड़ी रहती है। इसके संचालन से रेलवे विभाग को साड़ी कारोबार से अच्छी खासी आमदनी होगी।

. गाड़ी संख्या 15017/15018 गोरखपुर-लोकमान्य टर्मिनल लम्बी दूरी की ट्रेन है, जिसमें रसोइयान न होने से आये दिन यात्री जहरखुरानी के शिकार हो जाते हैं, जिसमें यात्रियों की सुविधा के लिए तथा जहरखुरानी से बचने के लिए रसोइयान लगाने की अति आवश्यकता है।

अतः आपसे अनुरोध है कि जनहित व रेल राजस्व हित के उल्लिखित प्रस्तावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेल बजट में स्वीकृति एवं क्रियान्वयन हेतु त्वरित कार्यवाही करने की कृपा करें, ताकि वर्तमान लोक सभा के कार्यकाल में इन परियोजनाओं को पूरा किया जा सके, जिससे पूर्वांचल के अति पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके।

***श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) :** सभापति महोदय, सरकार द्वारा वर्ष 2014-15 का प्रथम लोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी के कुशल मार्गदर्शन से भारतीय रेलवे विश्वस्तरीय सेवा देने के लिए अग्रसर है। बजट में सरकार की सोच आम आदमी के साथ दिख रही है। मैं रेल बजट 2014-15 का स्वागत करते हुए इस लोकप्रिय, जनप्रिय, विकासप्रिय रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यह व्यवहार और कार्यान्वयन योग्य बजट है। यह लोगों की आकांक्षाओं के अनुरूप है। बजट में लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए समुचित प्रावधान भी किया गया है। रेल बजट देश के सर्वांगीण विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूँगा, क्योंकि उन्होंने इस रेल बजट में सभी वर्गों के लोगों को आरामदेह यात्रा सुलभ कराने का ध्यान रखा। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मुझे विश्वास है कि आने वाले कुछ वर्षों में भारतीय रेल विश्व में अपनी एक अलग पहचान बनाकर खड़ी हो जायेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान छपरा और बिहार की कुछ परियोजनाओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ। सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि गुवाहटी राजधानी एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई। यह तो जांच का विषय है कि क्यों और कैसे हुई? वैसे जांच चल भी रही है। मैं मंत्री जी को बधाई इसलिए देना चाहता हूँ कि दुर्घटना होने के कुछ ही घंटों बाद माननीय रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री जी अपने पूरे दल-बल के साथ घटना स्थल पर पहुंचे और घटना में ग्रसित लोगों का दुख और हाल पूछने का काम किया। हमें लगता है कि इतना ध्यान रखने वाले रेल मंत्री कम ही हुए होंगे। पूर्व में बिहार के बहुत सारे रेल मंत्री हुए हैं, लेकिन बिहार में आज भी ऐसी दर्जनों रेल परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं, जिनकी वजह से बिहार के आम लोगों को रेल यात्रा करने में, रेल सुविधाएं प्राप्त करने में काफी कठिनाई हो रही है।

महोदय, मैं पूर्व के रेल मंत्रियों पर कोई आक्षेप नहीं करना चाहता हूँ लेकिन अगर वे थोड़ा सा भी ध्यान रखते, तो बिहार की तमाम रेल परियोजनाएं पूर्ण हो जातीं। रेल परियोजनाओं के लंबे समय से बंद रहने, पूरी नहीं होने के कारण उनका बजट भी काफी बढ़ गया है। हमें लगता है कि आने वाले दिनों में वर्तमान सरकार को उन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए काफी रेल बजट बढ़ाना पड़ेगा।

महोदय, छपरा में रेल चक्का फैक्टरी बनकर तैयार है। उस फैक्टरी से चक्का का निर्माण कार्य शुरू भी हुआ है, लेकिन मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उसे द्रुतगति देने का काम आपके द्वारा किया जाये। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि छपरा में रेल इंजन बनाने की फैक्टरी की भी घोषणा हुई थी, लेकिन

* Speech was laid on the Table.

वह सिर्फ घोषणा ही बन कर रह गयी है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि उस रेल इंजन फैक्टरी को भी कार्यरूप देने का काम किया जाये।

छपरा जंक्शन से दाउदपुर-एकमा होते हुए सिवान जंक्शन के मध्य में पड़ने वाली सभी जंक्शनों का जीर्णोद्धार किया जाये, उसका उन्नयन किया जाये, यह मैं आपसे निवेदन करता हूँ। छपरा एक ऐसी जगह है जहां राजेन्द्र बाबू लोक नायक जयप्रकाश नारायण जी जैसे महारत्न पैदा हुए हैं। उस जगह पर रेल की दृष्टि से आज जो सुविधाएं होनी चाहिए, उससे वहां के लोग वंचित हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि जगदम कालेज और राजेन्द्र सरोवर के बीच ओवरब्रिज बनाया जाये। एनएच-101 (ढाला नम्बर 51) रेल खंड छपरा गोरखपुर एवं छपरा वाराणसी पर भी ओवरब्रिज बनाया जाये, क्योंकि वहां यातायात काफी रहता है। वहां ओवरब्रिज न होने की वजह से लोगों को काफी कठिनाई होती है।

महोदय, दाउदपुर-एकमा के बीच ग्राम माने एवं लक्ष्मीपुर के नजदीक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाये। महाराजगंज से मसरक तक बन रही रेल लाइन का पहले ही शुभारंभ हो चुका है, लेकिन उसका कार्य बंद हो चला है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उस कार्य को चालू कराया जाये, क्योंकि उसमें रेल मंत्रालय का काफी पैसा लगा हुआ है इसलिए उस काम को द्रुतगति से पूरा कराया जाये जिससे वहां के लोगों को उसका लाभ मिल सके।

महोदय, पहलेजा-दिग्घा के बीच, मैं सिर्फ याद दिलाना चाहता हूँ कि माननीय पूर्व प्रधान मंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने गांधी मैदान में एक विशाल सभा में उस रेल परियोजना का कार्य आरंभ कराने का काम किया था, लेकिन बीच में जो रेल मंत्री आये, उन्होंने उस काम को पूरा कराने में इसलिए दिलचस्पी नहीं ली क्योंकि माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के द्वारा उस कार्य को प्रारंभ किया गया था। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उस रेल परियोजना को पूर्ण कराने की दिशा में आप शीघ्र काम करें।

महोदय, छपरा और थावे के बीच में ब्राडगेज का काम शुरू कराया गया है। उस काम और उस परियोजना को भी पूरा कराने का काम किया जाये। छपरा से जलालपुर-बनियापुर-भगवानपुर-बसंतपुर-मदारपुर और महमूदपुर होते हुए नेपाल तक जोड़ने के लिए एक नयी रेल परियोजना का प्रारंभ किया जाये।

महोदय, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि रिविलगंज रेलवे स्टेशन का नामकरण लोकनायक जयप्रकाश नारायण के नाम पर किया जाए एवं छपरा जंक्शन का नामकरण श्री राजेन्द्र प्रसाद जी के नाम पर किया जाए। गोरखपुर से सोनपुर तक विद्युत से रेलचालन हेतु कार्य लगभग पूर्ण हो चुका है, इस कार्य को प्रारंभ कराया जाए। महोदय, छपरा रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म संख्या में बढ़ोतरी की जाए एवं उसका विस्तार किया जाए। गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को छपरा-बलिया होते हुए प्रतिदिन चलायी जाए तथा छपरा

और सिवान से कांवाड़िया एक्सप्रेस चलायी जाए, चूंकि अभी वहाँ कांवाड़ियों की तादाद बहुत रहती है, इसलिए वहाँ पर अभी प्रतिदिन स्पेशल ट्रेन चलायी जाए।

महोदय, मैं सभी सांसदों के लिए कहना चाहता हूँ कि जब माननीय सांसद की तरफ से बर्थ आरक्षण हेतु पत्र भेजे जाते हैं, तो चाहे वे जी.एम. हों, सी.सी.एम. हों, डी.सी.एम. हों या डी.आर.एम. हों, तो वे आनाकानी न करते हुए, उन्हें प्राथमिकता दें तथा आरक्षण सुनिश्चित कराने का काम हो। मैं छपरा के संबंध में माननीय मंत्री जी से एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूँगा। छपरा से आरक्षण कराने के लिए सोनपुर या हाजीपुर लोगों को 60-70 किलोमीटर जाना पड़ता है। छपरा में ही कोई ऐसी काउंटर की व्यवस्था की जाए, जहां पर लोग आरक्षण कराने के लिए आवेदन करें या माननीय सांसदों का वहां पर आवेदन जाए, तो वहां से उन्हें आरक्षण की सुविधा मिल सके। महोदय, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया, मैं अपनी बात समाप्त करते हुए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

SHRI S.R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL): Hon. Chairman Sir, our hon. leader, Amma and the Chief Minister of Tamil Nadu thanks our hon. Prime Minister for the Railway Budget, 2014-15 bringing out the real status of the cash starved Indian Railways due to bad governance and management of the previous UPA Government.

I am grateful to our honourable leader, Amma and Chief Minister of Tamil Nadu for having reposed faith on me and entrusting the responsibility of developing my constituency, Central Chennai.

Mr. Chairman, Sir, I would request the hon. Railway Minister, through you, to provide the following facilities for the overall development of Chennai and Tamil Nadu.

A large number of migrated population of Tamil Nadu including very high level officers are living in Delhi. In order to facilitate their travel to the extreme South, I request you to provide Rajdhani train from New Delhi to Kanyakumari. The growing demand of the people of Tamil Nadu to visit Ajmer necessitates the Railways to run a train from Trichy to Jodhpur *via* Chennai.

The summer and winter special trains running with full capacity which were withdrawn due to the non-cooperation of the Southern Railway should be restored. For the convenience of the passengers from sub-urban railway station to Chennai Central Railway Station, a foot over bridge or an escalator may be provided in order to help the people cross the road.

In order to avoid long queues at railway stations, an Additional Automatic Ticket Vending Machines (ATVM) should be provided at sub-urban and Chennai Central Railway Stations.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister through your goodself to the plight of around 10,000 people living in Thondaiyarpet village land Survey Nos. 1277/4, 1277/7 and 1277/30 which belong to the Railways. These people are living in this area for the past 30 years without any basic facility. Our leader, honourable Amma would like to help the people living

there to lead a happy life by providing basic facilities for them. It is possible only if the abovesaid land is transferred to the Government of Tamil Nadu by the hon. Railway Minister.

I once again thank you, Sir, for allowing me to putforth the requests before this august House for the development of my constituency and Tamil Nadu as a whole.

*श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : मैं सर्वप्रथम रेलमंत्री जी को बहुत बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने विगत तीन वर्षों में पहली बार झारखंड राज्य को कुछ नयी परियोजनाएं रेलवे लाइन के रूप में, आर. ओ.बी. के रूप में एवं नयी ट्रेन के रूप में दी हैं। यह रेलवे बजट हकीकत पर आधारित है। इसमें लोक-लुभावन वायदे नहीं किए गए हैं, परंतु वर्षों से लंबित योजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया गया है।

रेलवे की आज जो वर्तमान स्थिति है, उसके लिए दो नीतियां जिम्मेदार प्रतीत होती हैं। रेलवे आज की तिथि में न तो पूर्णतया वाणिज्यिक उद्यम है और न ही सामाजिक सेवा दायित्व निर्वहन का जरिया।

वस्तुतः इस नीति से कोई भी लोकतंत्रिक देश बच नहीं सकता है, क्योंकि वह एक कल्याणकारी राज्य होता है। अतः ऐसी परिस्थिति में ऑपरेटिंग रेशो को घटाना आवश्यक है।

आज रेलवे अर्जित किए प्रत्येक रूपये में से 94 पैसा परिचालन पर ही खर्च कर देता है, सिर्फ 6 पैसा सरप्लस के रूप में बचता है। ये पैसा अत्यंत कम होने के साथ निरंतर कम होता जा रहा है। इसे बजट की भाषा में बात करें तो अनिवार्यतः किए जाने वाले लाभांश और लीज प्रभारों के भुगतान के बाद वर्ष 2007-08 में यह सरप्लस 11,754 करोड़ रूपए था, जबकि मौजूदा वित्तीय वर्ष में 602 करोड़ रूपये हाने का अनुमान है।

मात्र चालू परियोजनाओं के लिए 5 लाख करोड़ अर्थात् प्रतिवर्ष लगभग 50,000/- करोड़ रूपए अपेक्षित है।

इस तरह कितनी राशि उपलब्ध है और कितनी की आवश्यकता है, में भारी अंतर रह जाता है।

यद्यपि इस अंतर को कम करने के लिए अथवा खत्म करने के लिए जो टैरिफ नीति अपनायी गयी, उसमें युक्तिसंगत दृष्टिगत (रेशनल एप्रोच) की कमी रही। एक ओर यात्री किरायों की लागत से कम रखा गया, वहीं दूसरी ओर मालभाड़ा दरों को समय-समय पर न केवल बढ़ाया गया, बल्कि पैसेंजर सेक्टर में होने वाली हानि की प्रतिपूर्ति के दृष्टिकोण से बढ़ाया गया। नतीजा हुआ कि पैसेंजर सेक्टर की हानि प्रति पैसेंजर कि.मी. 10 पैसे (2000-2011) से बढ़कर 23 पैसे हो गयी (2012-13)। नतीजा यह हुआ कि माल यातायात निरंतर कम होता गया। माल यातायात में कमी राजस्व की हानि जैसा है। पूर्व में परियोजनाओं को पूरा करने पर जोर देने के बजाय उन्हें स्वीकृत करने पर ध्यान दिया गया। 30 वर्षों में कुल 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गयी, परंतु इनमें से कुल 317 परियोजनाओं को ही पूरा किया जा सका। शेष 359 परियोजनाओं को पूरा किया जाना बाकी है, जिसके लिए 1,82,000 करोड़ रूपए की आवश्यकता है। आप इस बात का स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं कि इन योजनाओं को पूरा करने में और कितने वर्ष लगेंगे और

* Speech was laid on the Table.

इनके लिए राशि कहां से आयेगी। अतः इस प्रकार की अंधाधुंध योजनाओं की घोषणा करने से क्या लाभ। अतः माननीय रेलमंत्री जी ने अनावश्यक, अदूरदर्शी एवं अव्यवहारिक योजनाओं की घोषणा नहीं करके रेलवे प्रशासन को बहुत बड़ी राहत दी है और जनता को भी रेलवे की वस्तुस्थिति से परिचय कराने का कार्य किया है।

अब मैं झारखंड राज्य में रेल की स्थिति और खासकर पलामू संसदीय क्षेत्र में रेल की स्थिति की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। विगत तीन वर्षों में झारखंड राज्य को रेलवे ने न तो कोई नयी रेलगाड़ी दी है और न ही गाड़ियों का फेरा बढ़ाया है। इतना ही नहीं न कोई रेलवे लाइन दी है और न ही रेलवे ओवर ब्रिज। ऐसा लगता है रेलवे के लिए झारखंड का कोई मायने नहीं है। झारखंड राज्य के धनबाद और चक्रधरपुर दो ऐसे डिवीजन हैं, जो पूरे रेलवे सिस्टम में सबसे अधिक राजस्व देने वाले हैं। झारखंड राज्य से खनिज खासकर, कोयला दूसरे राज्यों को जाता है, जिससे दूसरे राज्यों में स्थित थर्मल पावर प्रोजेक्ट चलते हैं। थोड़ी देर के लिए यदि कोयले की आपूर्ति बंद कर दी जाये तो बदरपुर जैसे थर्मल पावर स्टेशन की क्या गति होगी और उससे नॉर्दन पावर ग्रिड की क्या स्थिति होगी, सहज अंदाजा लगाया जा सकता है। फिर ऐसी परिस्थिति में झारखंड राज्य को गत चार वर्षों से न कोई नई रेलगाड़ी दी जा रही है और न ही उनका फेरा बढ़ाया जा रहा है, ऐसा क्यों?

मैंने माननीय रेलमंत्री से मुलाकात कर उनसे निवेदन किया था कि गरीब रथ का परिचालन प्रतिदिन कर दिया जाये तथा राजधानी एक्सप्रेस को दिल्ली से शुक्रवार एवं रांची से रविवार को वाया डाल्टेनगंज चलाने का आदेश पारित कर दिया जाये। इस दिशा में क्या कार्यवाही हुई है अथवा संभावित है, माननीय रेलमंत्री जी प्रकाश डालने की कृपा करें।

जहां तक मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रश्न है, डाल्टेनगंज-बरवाडीह-चिरमिरी रेल लाइन स्वीकृत करने की कृपा की जाए। उल्लेखनीय है कि इस रेल लाइन का सर्वे हो चुका है, भूमि अधिग्रहण हो चुका है। यहां तक कि कुछ स्टेशन भी बनाये जा चुके हैं। ऐसी परिस्थिति में इस योजना को स्वीकृत करने में किसी प्रकार की दिक्कत नहीं होनी चाहिए।

बी.डी.आर. (बरवाडीह-डेहरीऑन सोन), बरवाडीह पहुंचने के बाद दिनभर खड़ी रहती है। करीब 10 बजे बरवाडीह पहुंच जाती है। शाम को 5 बजे खुलती है। डेहरीऑन सोन 9 बजे पहुंच जाती है। सुबह 5.10 मिनट पर खुलती है। ऐसी परिस्थिति में इस गाड़ी का फेरा आसानी से बढ़ाया जा सकता है। मुझे आशा ही नहीं वरन् पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेलमंत्री जी इस ओर ध्यान देने की कृपा करेंगे और पलामू संसदीय क्षेत्र की जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने का कष्ट करेंगे।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-2015 के इस लोकप्रिय रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और इसकी सराहना करता हूँ। इसमें अनेक प्रकार की सुविधाएँ देने की सरकार ने घोषणा की है, जो सराहनीय हैं। मैं इधर-उधर की बात न करके, सीधे अपनी मांग पर आता हूँ।

महोदय, मैं झारखण्ड से आता हूँ और झारखण्ड एक पिछड़ा राज्य है, जहाँ अधिकतर गरीब लोग बसते हैं। रेलवे बजट के पहले हम लोग रेल मंत्री से मिले थे, हम लोगों ने अपनी मांग उनके सामने रखी थी, लेकिन दुर्भाग्य से कहीं भी झारखण्ड को कुछ नहीं मिल पाया। हमारी बहुत छोटी-छोटी मांगें थीं। झारखण्ड एक ऐसा राज्य है जहाँ कोयला है, अभ्रक है, सीसीएल है, बीसीएल है, एसईसीएल है, वहाँ हर चीज है, मगर झारखण्ड को रेलवे से जो मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाया। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा। हम लोगों ने मांग की थी कि राँची राजधानी, जो अभी सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाए क्योंकि यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा है। राँची से टोरी वाया लोहरदगा लाइन, जो दिल्ली मेन लाइन को जोड़ती है, उस पर कई वर्षों से धीमी गति से काम चल रहा है। जब माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री थे, उनके समय में शुरूआत हुई, लेकिन इतनी धीमी गति से काम हो रहा है कि वह अभी तक पूरा नहीं हुआ। उस लाइन के बन जाने से राँची से दिल्ली के बीच चार-पांच घण्टे समय की बचत होगी। राँची से कोडरमा वाया हजारीबाग रेलवे लाइन पर भी धीमी गति से काम चल रहा है, अगर उसका शीघ्र निर्माण कराया जाए, तो उससे भी काफी समय की बचत होगी। राँची और जसवंतपुर ट्रेन, जो सप्ताह में दो दिन चलती है, जनहित में उसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाए। हमारी पाँचवीं मांग थी कि राँची से हरिद्वार वाया लखनऊ एक ट्रेन जनहित में चलाई जाए क्योंकि झारखण्ड से हजारों लोग हरिद्वार की यात्रा करते हैं, जिसमें उनको काफी परेशानी होती है। टाटा से राँची वाया चांदिल नई ट्रेन जनहित में चलाई जाए, यह राजधानी को जोड़ती है। 22845-46 हटिया-पूर्वा एक्सप्रेस में खान-पान की व्यवस्था नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। इसकी दूरी लगभग 2000 किलोमीटर है, कई यात्री इससे ग्यारह-बारह बजे उतरते हैं, तो उनको खाना नहीं मिल पाता है। यह बहुत ही व्यवहारिक मांग है। इसी तरह लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस, जो मुंबई तक जाती है, जिसकी दूरी 2000 किलोमीटर से भी अधिक है, इसमें भी खान-पान की व्यवस्था नहीं है। हैदराबाद-दरभंगा एक्सप्रेस में भी खान-पान की व्यवस्था नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी होती है। ये तीन ट्रेन्स लम्बी दूरी की हैं, यह बहुत छोटी सी मांग थी कि इनमें खान-पान की व्यवस्था कराई जाए, लेकिन यह काम नहीं हो पाया है।

महोदय, रांची जिला अंतर्गत खेलारी एक बहुत कोलफील्ड एरिया है, कोई भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है, जबकि अरबों रुपये की रायल्टी उस क्षेत्र से मिलती है। इसलिए हमने मांग की है कि स्वर्ण जयन्ती हटिया नई दिल्ली ट्रेन का कम से कम दो मिनट का ठहराव खेलारी में हो। गरीब रथ, जो रांची से दिल्ली आती है, उसका भी दो मिनट का ठहराव वहां हो। हावड़ा और भोपाल ट्रेन का ठहराव खेलारी में हो। साथ ही, नामकोन स्टेशन, जिसकी अभी चारों तरफ से बाउण्ड्री वाल कर दी गयी है, उसकी वजह से हजारों विद्यार्थियों को इधर से उधर से जाना पड़ता है और उनको दो-तीन किलोमीटर घूमकर जाना पड़ता है, इसलिए हमारी एक छोटी सी मांग है कि वहां पर एक ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाए।

मैं फिर से आग्रह करूंगा कि झारखण्ड, जो इतना ज्यादा रायल्टी देता है, रायल्टी भी बढ़ाई जाए और वहां पर ये सुविधाएं प्रदान की जाएं। यही हमारी मांग है। यही कहते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***SHRI SHIVKUMAR UDASI(HAVERI)** : I heartily congratulate the Hon'ble Railway Minister, Shri D.V. Sadananga Gowdaji, Minister of State Shri Manoj Sinhaji for presenting a people-friendly budget without much burden on the passengers. Hon'ble Railway Minister has brought cheers to the people of my Constituency and those in other parts of Karnataka by announcing new trains, new surveys and upgradation of existing rail infrastructure. Overall, Karnataka got one premium train, four express trains and three passenger trains. In this budget, Hon'ble Railway Minister has tried to fulfill the hopes of the people of all sections of the society. Decision to launch golden quadrilateral of high speed trains; introduction of Wi-fi services at all A class stations; office-on-wheels; introduction of special milk tanker trains are really good initiatives proposed by the Minister. I would say the Hon'ble Minister has done commendable job within a short period.

I respectfully extend my heartfelt thanks and appreciate the concerns of Hon'ble Railway Minister for announcing Survey of Gadag-Harapanahalli new rail line. This is very good news for the public of my Parliamentary Constituency. The people of my Constituency have expressed their happiness for fulfilling the long-standing demand by announcing the Survey of Gadag-Harapanahalli new rail line. This new rail route would mark a golden beginning in the railway map of the State.

Apart from this, I have a few suggestions to improve the railway network in my Parliamentary Constituency, Haveri. Gadag District is one of the backward districts in Karnataka. People of my constituency are dreaming for better railway services, but it is not fulfilled even after decades. I urge the Hon'ble Minister to give due consideration to the following pending railway projects in the Supplementary Rail Budget, concerning my Parliamentary Constituency.

Inclusion of Haveri-Gadag new rail line.

Inclusion of Survey of Shimoga-Shikaripura-Hanagal;-Tadas-Hubli.

* Speech was laid on the Table.

One minute stoppage of Hubli-Bangalore Intercity Express (Train No. 12725/12726; Rani Chennamma Express (Train No. 16589/16590) trains at Byadagi and Yelvagi Stations.

Railway connectivity between Hubli and Bangalore via Haveri is limited; a new daily passenger train should be introduced.

Gadag-Bijapur Passenger Train: There is lot of time gap between the two trains, traveling from Gadag to Bijapur (i.e., first train at morning 6 AM and the next at 2.30 PM, in the afternoon). Passengers commuting between these two cities are demanding additional passenger trains in between these two timings. They also demanded that the officials introduce additional train between Bijapur-Gadag to help passengers catch the trains going to Bangalore, Mumbai and Pune. This demand is in the interests of the people and that the officials should consider this request seriously.

To improve passenger amenities and upgradation/modernization of infrastructures facilities at Gadag, Haveri, Ranebennur, Byadagi, Yalavagi, Devaragudda Stations. (All these stations are in my Parliamentary Constituency).

Expansion of Goodshed at Byadagi Station: Byadagi is known to be a world renowned market for chilly. To facilitate traders to directly supply chilly to major cities, if the existing Goodshed is expanded it would be of greater help to the traders of this town.

Provision of trains stoppage at Halligudi station: Earlier trains were stopping at this station. After Gauge conversion, passengers of this station are demanding restoration of stoppage of trains for their convenience and cost saving.

Enhancement in the Reservation Quota from Gadag, Haveri Ranebennur and Byadagi, for trains running via these stations. I sincerely urge you to get the quota increased for the trains for the above Stations in my Parliamentary

Constituency and earmark at least 10 per cent quota for the above stations, so that the people of this section will be benefited.

To provide an alternative entry to the Gadag Betageri railway station to help commuters reaching the station by connecting through a Foot Overbridge to JT College Road. It would not only benefit commuters coming from JT College Road side but also ease traffic congestion near the railway station. Betageri (Kurattipete) to JT College Road connecting to 3rd Platform.

At present, there is no Government Railway Police (GRP) outpost at Haveri Railway Station. The enhance safety of railway commuters in the wake of increased traffic at Haveri railway station, the GRP should create an outpost at Haveri railway station.

Railway Station at Haveri 2nd platform length should be increased.

Railway Station at Byadagi there is no line between 1st and 2nd platform.

Ladies Boogie should be increased in all passenger train from Hubli to Bangalore to Hubli.

Provision of Sampark Kranti train stop at Haveri Station (Weekly Twice, Trains No. 12629 & 12630) and at Ranebennur Station.

Platform facility at “KALASUR” village near Haveri station, as there is already stoppage for all passenger trains.

Kindly consider the above requests from my parliamentary constituency.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Mr. Chairman, Sir, I stand before the august House with anguish and sorrow on seeing my State of Kerala almost totally neglected in the recently announced Railway Budget.

Sir, I take this opportunity to put on record my Party's protest against the hike in the railway fare and freight especially just a couple of days before the commencement of the Budget Session which had made the august House a mere onlooker.

As you know, Kerala is the southernmost State in the country which has lakhs and lakhs of people, especially employees and labours, working outside the State, in different parts of the country. Also, you will find that crores of tourists, especially the pilgrim tourists, are coming and visiting Sabarimala throughout the year. All the employees who are working outside the State and the tourists who are coming to Kerala use the mode of transport especially the railways. We find that in spite of this, no new trains were announced. The Railways get a good amount of revenue from the State of Kerala because maximum number of people use the mode of transport railway. But the Central Government has not done anything with regard to the projects and new trains.

Out of the 58 new trains which have been declared in the Budget, not even a single train – except the one passenger train – has been allotted to Kerala. The one that has been given is only a connecting train in the border of Karnataka and Kerala. Generally speaking, we have not got any new train at all for the State of Kerala in the recent Budget.

We know that the financial position of the Railways is very bleak. We also know that announcing a new project will be difficult. But our suggestion is that there are a lot of ongoing projects for which financial assistance should be given. When we really analyse the Budget, we can find that even the total money provided in the Interim Budget, especially for doubling and other projects, has either been deleted or 50 per cent has been reduced.

Coming to most of the projects of the State of Kerala, my colleagues have referred to them. The most important priority of Kerala is doubling, electrification. This is the most important ongoing project which has to be completed immediately to reduce congestion and smooth running of the railways. In my constituency alone, the Kuruppanthara to Chingavanam stretch is there. The town of Kottayam connects North and the South. That is the only route to Kottayam railway station and down south from Kollam to Thiruvananthapuram. The doubling work has not been completed. It is a small stretch which connects the railway station of Kottayam which is just about 24 kilometres only. This is from Kuruppanthara to Chingavanam. The approximate estimated doubling cost is about Rs.300 crore. A sum of Rs.90 crore alone is for acquisition of land. In fact, only Rs.10 crore has been given for this stretch. It is only a peanut. With this, they cannot complete even two kilometres of doubling at all. Unless and until it is completed, we will not have a smooth running of the railways from North to South. So, my request to the hon. Railway Minister, through you, Sir, is that sufficient fund must be allocated. I have met him personally also months before regarding doubling work at least. Acquisition of land has been pending. Five years back, land has been earmarked. It has been processed.... (*Interruptions*) The Railways has taken possession of the land and it has put the stakeholders into difficulty. First of all, at least, we have to pay the money.

A sum of Rs.90 crore may be provided for land acquisition towards the first phase. Developmental activities can be started next year. I would request the hon. Minister to take this up.

Secondly, during the years 2010-11 and 2011-12, Coaching Terminals have been declared in the Budget in Kottayam and Nemam. Recently also a Coaching Terminal has been declared for Karnataka but nothing has been mentioned about the Coaching Terminal in Kottayam. It should be provided and developmental activities should take place on a war footing and completed within a time frame.

Lastly, our colleague, Shri Venugopal has mentioned about approximately 700 luxury coaches starting from Kerala – Thiruvananthapuram, Kochi, Ernakulam - to Bengaluru, Mangalore, Chennai. Here, my suggestion to you is that the Ministry should introduce trains with A/C Chair Cars with Double Decker coaches so that passengers can sit overnight for 10 to 15 hours. People would not mind because when they go by bus, they pay exorbitant rates. If we have Double Deckers with 20 compartments, we can accommodate 4,000 passengers. Railways would receive lot of revenues on this count. Kindly look into the matter and see that some new trains, innovative trains are introduced with the result mode of transportation would improve in Kerala.

Hon. Members were talking about RoBs. None of the RoBs was taken care of. Sir, 13 have been recommended by the State but the Railways have not taken even one of it. If you take the RoBs into account across the country, more crossings are there in Kerala when compared to other States. Many service roads are there; many accidents take place. Please do give priority to RoBs of Kerala. In the end, we hope that when you reply to the debate, you would respond with allocation for money for doubling, and announcement of some new trains, especially overnight trains with A/C Chair Cars to Bengaluru, Mysore and Chennai.

कुँवर भारतेन्द्र सिंह (बिजनौर): सभापति जी, मैं रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी के बजट के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मान्यवर मंत्री जी ने बताया कि लगभग ढाई करोड़ जनता अपना सफर प्रतिदिन रेल से करती है। जहाँ एक ओर रेलवे बहुत बड़ा सामाजिक काम करता है वहीं दूसरी ओर रक्षा संगठन की रीढ़ बनकर राष्ट्र की सुरक्षा में भी महत्वपूर्ण योगदान देता है। रेलवे कल्याणकारी संगठन के रूप में काम करता है लेकिन दूसरी ओर इस संगठन को अपनी आमदनी अर्जित करना बहुत भी आवश्यक है। गांव में कहावत है कि “खाली पेट न होए भजन गोपाला, ये रखी तेरी कंठी माला।” जब तक पैसा न हो तब तक हमारा काम कैसे चले, यह प्रश्न भी खड़ा होता है। निश्चित रूप से पिछले दस सालों से रेलवे बड़ी बदहाली की स्थिति में था। चालू परियोजना के लिए पांच लाख करोड़ रुपये अर्थात् अगले दस वर्ष तक प्रतिवर्ष 50 हजार करोड़ रुपये अपेक्षित हैं। पिछले तीस वर्षों की 676 पारित योजनाओं में केवल 359 योजनाएं पूरी हुईं। बाकी पर लगे हुए धन का जनता के लिए सदुपयोग नहीं हुआ। राष्ट्र का मूल्यवान पैसा व्यर्थ लम्बित योजनाओं में फंसा रहा। पिछले 10 वर्ष से 60 हजार करोड़ रुपये मूल्य की 99 लाइनें बनाने की घोषणा हुई, किन्तु केवल एक ही लाइन बन पाई। इस बजट में सभी नयी योजनाओं की समय-सीमा तय की गयी है और नयी खोखली घोषणाएं कर वाही-वाही से माननीय रेल मंत्री जी ने किनारा किया है।

इस बजट में डिजाइनों का मानकीकरण कर ऑन लाइन किया जाएगा ताकि स्वीकृत परियोजना को पूर्ण करने की शक्ति का विकेंद्रीकरण हो सके। इस बजट में माननीय मंत्री जी ने किराया तो बढ़ाया है लेकिन किसान और यात्रियों की मौलिक सुविधाओं की भी विशेष चिंता की है।

मान्यवर, हर वर्ष 44,000 करोड़ रुपये की फल और सब्जियां सड़ जाती हैं। एग्री-फ्रेट-ट्रेन चलाकर और उसमें दूध के लिए स्पेशल मिल्क टैंकर चलाकर फल, सब्जियां और चारे को ताजा और सुरक्षित रखने के लिए प्राइवेट पार्टीज को दिया गया है ताकि वे पार्सल वैन्स भी चला सकें। साथ ही इसके बढ़िया संचालन करने के लिए प्राइवेट टर्मिनल्स भी लगाए गये हैं। इससे कोल्ड स्टोरेज लाइन्स से दूध को जोड़ सकें। इससे किसान को कृषि का उत्पाद और दूध का अच्छा दाम मिलेगा तथा उपभोक्ता को ताजा व सस्ता फल, सब्जी और दूध मिलेगा। मान्यवर, आप जानते हैं कि किसान अपने गांव में सुबह चार बजे अपनी गाय को दुह कर 20 या 22 रुपए प्रति किलो के हिसाब से दूध बेचता है, लेकिन जब तक वह दूध दिल्ली के उपभोक्ता तक पहुंचता है, तब उसकी कीमत 45 रुपए किलो हो जाती है। यह बहुत बड़ा अंतर है, जिसे पाटने का प्रयास किया गया है ताकि किसान को उसका वाजिब दाम मिल सके और दूसरी तरफ उपभोक्ता को अच्छा, स्वच्छ व शुद्ध दूध मिल सके। चार हजार महिला सुरक्षा बल कर्मियों को भर्ती किया गया है। 17 हजार पुरुष बल कर्मियों को भर्ती किया गया है। इस रेल बजट में सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया

गया है। ज्ञात होता है कि इस बजट में गरीब के दर्द की अनुभूति है। हम सभी जानते हैं कि हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने अपने बचपन के काफी दिन अपने पिता की सहायता करते हुए गुजारे हैं। वह दर्द इस बजट में नज़र आता है। रेलवे स्टेशन की चाहर दीवारी, सीसीटीवी, आटोमैटिक डोर क्लोज़र और टूटी पटरियों की जानकारी के लिए अल्ट्रासोनिक सिस्टम लगाया जाएगा। गरीब जनता के लिए स्टेशनों पर आरओ का स्वच्छ जल उपलब्ध कराया जाएगा। रेलवे स्टेशन की लाइनों से गंदगी उठाने की व्यवस्था की जाएगी। शौचालयों की स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया जाएगा। पचास बड़े रेलवे स्टेशनों में सफाई के काम को आउट सोर्स किया जाएगा और सफाई बजट के एलोकेशन में 40 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इस बजट को पढ़ कर लगता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने भी स्वयं लम्बा समय रेल यात्रा में गुजारा है। आम यात्री की समस्याओं को प्राथमिकता दी गई है। उनकी समस्याओं को समझा है और अनुभव किया है। ऐसा लगता है कि बेहतर क्वालिटी, मैकेनिकल लाउंडरी, नेक्स्ट जेनरेशन टिकट रिजर्वेशन के लिए हर मिनट 7200 टिकट बुक होंगे। कम्प्यूटराइज्ड पार्सल मैनेजमेंट, ब्रांडेड कम्पनी से क्रेडिटिंग की सुविधा ताकि अच्छा और स्वच्छ खाना यात्रियों को मिल सके। रेलवे स्टेशनों पर फूड कोर्ट, बुजुर्गों के लिए बैटरी से चलने वाली गाड़ियां और स्टेशनों पर एक्सक्लेटर लगाए जाएंगे। जहां एक ओर हाई स्पीड ट्रेन, बुलेट ट्रेन की मांग देश में रही है, उसे भी बजट में रखा गया है। इसके द्वारा सफर को दोगुनी गति से तय किया जाएगा। यह महत्वकांक्षी क़दम भी इस बजट में उठाया गया है।

हमारे देश में पर्यटन और देश का दर्शन अधिक नागरिक तीर्थ यात्रा के रूप में करते हैं। इस भावना को समझते हुए, देश की आत्मा को समझते हुए अनेकों तीर्थ सर्किट जोड़े गए हैं। देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, जैन सर्किट, क्रिश्चियन सर्किट, मुस्लिम सर्किट, सिख सर्किट, बौध सर्किट इससे रेल यात्रा को यात्रियों के मनपसंद बनाया गया है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश की जनता ने प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की जीत में ऐतिहासिक योगदान दिया है। 80 सांसदों में से 70 सांसद उत्तर प्रदेश की जनता ने भारतीय जनता पार्टी की सरकार के चुन कर भेजे हैं और पश्चिम उत्तर प्रदेश से, जहां का मैं रहने वाला हूं पूरे के पूरे सांसद भारतीय जनता पार्टी के हैं, परंतु पश्चिमी उत्तर प्रदेश इस रेल बजट से बिलकुल ही अछूता रह गया है। मैं चाहता हूं कि लोकसभा बिजनौर और निकटवर्ती क्षेत्र मतलब पश्चिम उत्तर प्रदेश की तात्कालिक सुधार की आवश्यकताओं पर विशेष ध्यान दिया जाए। दिल्ली सहारनपुर की दूरी केवल 170 किलोमीटर है, लेकिन इसे तय करने में पांच घंटे लग जाते हैं इसकी दो घंटे की यात्रा होनी चाहिए। सिंगल लाइन के कारण ट्रेन को वहां पहुंचने में पांच घंटे लग जाते हैं। यह डबल लाइन होना चाहिए। दिल्ली देहरादून ट्रेन रूड़की हरिद्वार हो कर जाती है, जिसके कारण सहारनपुर, जिसकी दूरी केवल 40 किलोमीटर है, लेकिन दो घंटे लगते हैं। सहारनपुर से मिर्जापुर,

विकासपुर, देहरादून की लाइन का निर्माण अति आवश्यक है। सहारनपुर से बरेली पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। लकड़ी के काम के लिए प्रसिद्ध नगीना से जनसेवा एक्सप्रेस 5209 और 5210 तथा हरिद्वार इलाहबाद एक्सप्रेस 4315 और 4316 पर रोकने की व्यवस्था की जाए। मान्यवर, कोटद्वार दिल्ली एक्सप्रेस को यदि नजीबाबाद से यदि छह बजे सुबह प्रस्थान किया जाए और रात को सात बजे दिल्ली से प्रस्थान किया जाए तो पश्चिम उत्तर प्रदेश के व्यापारी हैं, उनका बहुत लाभ होगा। बिजनौर हस्तीनापुर मेरठ रेल लाइन का निर्माण अति आवश्यक है, इस लाइन के निर्माण से महाभारत के तीर्थस्थान जुड़ेंगे तथा पूरी जनता लाभांविता होगी। पश्चिम उत्तर प्रदेश के नागरिक उन्नत कृषि भूमि के स्वाभिमानी किसान हैं। जितनी जल्दी उन्होंने अपने भोले हृदय से एकतरफा चुनाव परिणाम इस सरकार के पक्ष में दिया है, उतनी ही आशाएं उस क्षेत्र के मतदाताओं की हैं, जहां एक ओर चुनाव परिणाम सराहनीय हैं, दूसरी ओर यह जनता के विश्वास पर खरा उतरने की चुनौती भी है। मुझे आशा है, माननीय मंत्री जी इस भावना को ध्यान में रखते हुए, मेरे सुझावों को शीघ्र ही क्रियान्वित करवाने का कष्ट करेंगे।

*SHRI P.R.SENTHILNATHAN (SIVAGANGA) : This is my maiden speech. First and foremost I thank Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. *Puratchiththalaivi* Amma for making me a Member of Parliament. AIADMK has become the third largest party of 16th Lok Sabha. As many as 37 MPs out of 39 from Tamil Nadu belong to AIADMK. This is a spectacular achievement of Hon. Dr.*Puratchiththalaivi* Amma. Indian Railways is a symbol of unity as it connects the people of this country besides various diverse factors like distance, caste, creed, language and religion. I also congratulate the Hon. Railway Minister for having presented a commendable Rail Budget. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. *Puratchiththalaivi* Amma has welcomed the Rail Budget of NDA Government.

A couplet of Tirukkural says, “A righteous king who renders justice and nurtures his people will be hailed as almighty”. I hail Dr.*Puratchiththalaivi* Amma for ruling the State of Tamil Nadu in a righteous way.

It was announced in the Railway Budget that special trains would be operated to Melmauvathur and Vailankanni during festive seasons. Srirangam is the heart of Tamil Nadu surrounded by a plenty of Shiva and Vishnu temples. Dr.*Puratchiththalaivi* Amma has inaugurated a pilgrim hostel in Srirangam. Indian Railways should take a lead from this initiative and build pilgrim hostels in all the important pilgrim centres throughout the country.

I also wish to bring to the kind consideration of Hon. Railway Minister some demands pertaining to Railways. Karaikkudi – Pattukkottai – Tiruvarur broad gauge project has been kept pending for the last 3 years. This project was started before 5 years and the work is still pending. I urge that the work pertaining to this 148 kilometer long rail project should be expedited.

* English translation of the speech originally laid on the Table in Tamil.

'Silambu Express' is operated twice a week between Manamadurai and Chennai *via* Tiruchi and Karaikkudi. This train should be operated on daily basis. It could help railways to generate additional revenue. This is a long pending demand of the people of my constituency. I also request that additional platforms and over-bridges should be constructed at Karaikkudi railway station. There should be train service between Tiruvannamalai and Tirupati. A new daily tourist service should be introduced from Rameswaram to Tirupati *via* Karaikkudi, Tiruchy and Tiruvannamalai. I request that the frequency of Puducherry-Kanniyakumari Express train and Coimbatore – Rameswaram Express train should be increased. There is also a demand for operating more trains from Rameswaram to different places. Rameswaram should be provided rail connectivity with many places of north India. This demand may kindly be looked into. Moreover, a new express train should run between Rameswaram and Mysore *via* Tiruchy, Erode and Bengaluru.

Madurai – Karaikkudi Broad gauge railway line project has been kept pending since 2008. Expenditure statement was finalized in 2011. But the 2012 order for conducting extensive survey remains inconclusive and unimplemented. Chettinadu is a traditional place known for heritage tour. Pilgrim centres around Chettinadu like Piranmalai, Kunrakkudi, Pillaiyarpatti, Thirukkoshtiyur, Ariyakkudi are also known culturally, literally and spiritually. There should be more rail routes in this area. Karaikkudi is a hub for educational and industrial activities. Industrialist forum had already written a letter to Hon'ble Railway Minister in this regard. I request for new rail routes between Karaikkudi and Madurai *via* Tiruppaththur and Melur. Another new route from Karaikkudi to Dindugul *via* Tiruppathur Singampunari, Kottampatti and Natham is also the need of the hour. A new rail route between Pudukkottai and Kanniyakumari connecting Alangudi, Aranthangi, East Coast Road, Thondi, Ramanathapuram, Tiruchchendur, Tuticorin should be set up soon. Survey was completed in 2008 and Expenditure assessment was conducted in 2011. Even after that this project

has been shelved since 2012 in the name of survey. There should be a double railway line between Chennai and Rameswaram. In the interest of tourists belonging to different parts of the country who visit the southern tip of our country, this double rail line should be made operational.

There is also a long pending demand that new train service should be introduced between New Delhi and Rameswaram. Bhubanenwar Express and Varanasi Express which are operated weekly should be made to run a daily basis. I urge the Hon. Railway Minister to fulfill the demands.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले कहना चाहूंगा कि इस देश की 124 करोड़ जनता ने और खास तौर पर आम आदमी ने, बेरोजगार नौजवान, छात्र गरीब और किसान ने जिस झूठ को सत्य मानकर इस देश की भारतीय जनता पार्टी पर विश्वास करके अपने विश्वास और उम्मीद को इनके सहारे छोड़ा, एक महीने और कुछ दिनों के अंदर सबसे बड़ा दुश्मन यदि इस बड़ी ताकत का कोई हुआ तो आप सबसे बड़े दुश्मन बन बैठे। भागवादी, भगवानवादी और भोगवादी के फेर में इस देश की जनता भारतीय संस्कृति की गंगा जमुना से लेकर, कश्मीर से कन्याकुमारी तक फंस गई। समाजवाद, साम्यवाद और सौहार्द का यदि प्रतीक है तो वह रेल है। यह रेल दुनिया को अपनी ओर आकर्षित करती है। भारतीय लोकतंत्र की मूल छाप यदि रेल है तो वह रेल...(व्यवधान) इस देश की 124 करोड़ जनता की पहचान है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि बिहार ने तो आपको बहुत कुछ दिया। आप देश के दुश्मन तो बने ही लेकिन बिहार की जनता के आप सबसे बड़े दुश्मन क्यों बन गये? 7000 करोड़ प्रोजेक्ट्स जो रेलवे के हैं, वे बिहार में अधर में पड़े हैं। दुर्भाग्य यह है कि माननीय गौड़ा साहब, आपको इस बात का पता है कि नहीं है कि दुनिया के सबसे बड़े विश्व के इतिहास में यदि लोक तंत्र की सबसे बड़ी धरती और जननी यदि कहीं है तो वह वैशाली है। वह आपको याद नहीं आया। रामायण की कथा और गाथा पर भगवान और भागवादी की बदौलत जीने वाले आपको सीतामढ़ी सीता की जननी की जन्मभूमि याद नहीं आई।

विश्व के इतिहास में नालंदा जो दुनिया का सबसे बड़ा मूल केन्द्र है, राजगीर जो बुद्ध और महावीर की तपोभूमि है, आपको वह विश्वविद्यालय, नालंदा और राजगीर याद नहीं आया। आप जब बोधगया, दुनिया नहीं विश्व के इतिहास में बुद्ध की धरती बोधगया को जब आप भूल सकते हैं, शेरशाह की धरती सासाराम को जब आप भूल सकते हैं, बाबू वीर कुंवर सिंह की धरती को जोड़ने वाली लाइन को जब आप भूल सकते हैं और मैं एक बात और कहना चाहूंगा...(व्यवधान) बिहार के बारे में बता दूं कि जहां तीन हिस्सा जमीन बाढ़ और तूफान से भरी रहती है, कोसी के इतिहास में कोसी जो मेरा इलाका है, मैं फिर बता देना चाहता हूं, हर साल उस इलाके की स्थिति दरभंगा, सीतामढ़ी से लेकर, मोतीहारी से लेकर जयनगर, निर्मली, सहरसा, पूर्णिया, मधेपुरा, कटिहार, भागलपुर का जो यह इलाका है, जहां बाढ़ से पूरी तरह से लोग प्रभावित होते हैं और उस इलाके के बारे में मैं बहुत ज्यादा नहीं कहना चाहूंगा। मैं आपसे रेल की परियोजना के बारे में कहना चाहूंगा। मैं विषयान्तर नहीं जाऊंगा।

माननीय सभापति : पांच मिनट हो गए हैं। आप आधे मिनट में कन्कलूड कीजिए, नहीं तो मैं अगले मੈबर को बुला रहा हूँ।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : महोदय, मैं नंबर एक करके बोलूंगा। मैं गिना देता हूँ। आपने बिहार को मात्र चार ट्रेन दी। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : मैं क्या करूँ टाइम नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : मैं दो से तीन मिनट में कन्कलूड कर दूंगा। आप घड़ी देख लीजिए।...(व्यवधान) सहरसा से लेकर पूर्णिया मुरलीगंज की रेलवे लाइन है, आप देख लीजिए कि मात्र 25 करोड़ रुपया दिया। कुरसेला से बिहारीगंज के लिए 10 लाख रुपया दिया जबकि बिहारीगंज सिंघेश्वर स्थान जो शिव की सबसे बड़ी नगरी है, होते हुए भीमनगर जाना था। आपने बिहारीगंज से चौसा होते हुए भीपुर दिया। सुपौल से अररिया को 10 लाख रुपया मात्र दिया। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने निर्मली रेलवे पुल का शिलान्यास किया था।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : पांच मिनट हो गए हैं।

श्री राजेश रंजन : महोदय, मैं तीन मिनट में कन्कलूड कर दूंगा।

माननीय सभापति : क्या करें आपकी पार्टी का कुछ भी टाइम नहीं है। आपकी स्पेशल रिक्वेस्ट पर बोलने का मौका दिया।

श्री गणेश सिंह।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूँ।...(व्यवधान) मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूँ।...(व्यवधान) मैं इसे सन्मिशन के लिए रख दूंगा।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : एक बार आपने भाषण चालू कर दिया तो सन्मिशन नहीं कर सकते हैं।

श्री राजेश रंजन : मैं भाषण नहीं दूंगा। रेल की परियोजनाओं की सूची मैं टेबल पर ले कर दूंगा।

HON. CHAIRPERSON: You cannot do that. सिर्फ गणेश सिंह जी की बात रिकॉर्ड में जाएगी।

...(व्यवधान)*

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, either you can speak or lay your speech.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: That is the decision of the Speaker. It is not my decision.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please maintain the order.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You can give it to the hon. Minister.

* Not recorded.

***श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर):** मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर विचार रखने का अवसर दिया। मैं, माननीय रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका स्वागत एवं समर्थन करता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र छोटा उदयपुर जो आदिवासी क्षेत्र है, के लिए मांग करता हूँ कि प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो डेम्प ट्रेन चल रही है, उसे दिन में चार बार चलाना जरूरी है। आज प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो ट्रेन चल रही हैं, उन चार ट्रेनों में से तीन ट्रेनों में शौचालय की कोई सुविधा नहीं है, जिसकी वजह से बच्चे, महिलाएँ और सीनियर सिटीजन और बीमार लोगों को भारी परेशानी भुगतनी पड़ती है। मैं मांग करता हूँ कि सभी ट्रेनों में शौचालयों की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

प्रतापनगर से छोटा उदयपुर के बीच बड़े रेलवे स्टेशन पर पैसेंजर्स को टिकट लेने के लिए जो सुविधा है, वह बहुत ही कम है। इसके लिए टिकट काउंटर ज्यादा समय तक खुला रहे और मुसाफिरों को सुविधा रहे, उसके लिए दूसरी टिकट काउंटर भी खुलवाई जाये, ताकि बड़ौदा से छोटा उदयपुर के बीच जो पैसेंजर आते-जाते रहते हैं, उनको जो भारी परेशानी भुगतनी पड़ती है, उस परेशानी से दूर रहे। और दूसरी बात बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच पार्सल की भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। आज बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच धीरे-धीरे उद्योग काफी स्थापित हो रहे हैं और उद्योगों को रेलवे के मालवाहक डिब्बों की काफी मांग है। अतः मालवाहक डिब्बे मुहैया करवाये जाये।

छोटा उदयपुर से धार तक नयी रेल लाइन का बहुत धीमी गति से काम चल रहा है। छोटा उदयपुर से अलीराजपुर का बजट करीब 175 करोड़ है, जो इस बार रेलमंत्री जी ने सिर्फ 35 करोड़ ही दिया है, वह बहुत ही कम है। मैं मांग करता हूँ कि नई रेल लाइन को ज्यादा-से-ज्यादा बजट देने की जरूरत है। यह लाइन वनवासी क्षेत्र से गुजर रही है, जिसकी वजह से रेल मार्ग शुरू होने से आदिवासी क्षेत्र का विकास होगा। प्रतापनगर, छोटा उदयपुर, अलीराजपुर और धार तक लाइन को पूर्ण करना और जल्दी पूर्ण करना बहुत जरूरी है।

आज छोटा उदयपुर, प्रतापनगर तक रेल लाइन चल रही है और छोटा उदयपुर से मुंबई तक कोई ट्रेन नहीं चल रही है। मुंबई तक की ट्रेन की सुविधा दी जाये और साथ-साथ छोटा उदयपुर से अहमदाबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि दोनों तरफ से उक्त रूट पर ट्रेन चलायी जाये।

मेरे क्षेत्र से प्रतापनगर से जम्बूसर तक की दूरी करीब 49 कि.मी. है और जम्बूसर से समन 24 कि.मी. है, जो नैरोगेज है। उन्हें गेज परिवर्तन करके ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। जिसकी

* Speech was laid on the table.

वजह से मध्य गुजरात के पैसेंजर और आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए ये लाइन ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन करने से समनी से भरुच और दहेज और वहां से भावनगर तक आने-जाने के लिए बहुत छोटा रास्ता बन जाता है और भावनगर से जलमार्ग के लिए फेरीबोट भी चलने वाली है, तो मध्य गुजरात से भावनगर जाना बहुत सुविधाजनक रहेगा। मैं मांग करता हूं कि जो मेरा क्षेत्र डभोई से समलाया नैरोगेज है, उसको भी ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन शुरू होने से डभोई से दिल्ली तक की सीधी लाइन पैसेंजरों को मिल जायेगी। और ये लाइन बनने से वाघोडीया-मंजूसर-समलाया जी.आई.डी.सी. को जोड़ने वाली लाइन मिल जायेगी। ये लाइन जोड़ने से पैसेंजर और मालवाहक डिब्बे जुड़ने से रेलवे को भी फायदा होगा और पैसेंजरों को भी फायदा होगा।

चाणोद और नर्मदा नदी का बहुत बड़ा धार्मिक महत्व है। धार्मिक दृष्टि से बहुत सारे श्रद्धालुओं का आना-जाना रहता है और मातृ-पितृ का तर्पण होता है। यहाँ पूजा के लिए देश ही नहीं, बल्कि विदेश से भी चाणोद आते-जाते रहते हैं। पहले डभोई से चाणोद तक रेल लाइन चलती थी, अब बंद हो गयी है। मैं चाणोद तक की ये पुरानी रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने की मांग करता हूं। क्योंकि चाणोद श्रद्धालुओं के लिए पूजा-पाठ व इसके अलावा आजादी के समय में तात्या टोपे और पेशवा और ऐसे बहुत सारे महानुभाव महापुरुषों ने इस चाणोद में आश्रय लिया था। इसलिए चाणोद ऐतिहासिक स्थल भी है। इसी को ध्यान में रखते हुए डभोई रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने का प्रावधान किया जाये।

मेरे चुनाव क्षेत्र में केवडीया कॉलोनी, जहां सरदार सरोवर बांध बना है, जो गुजरात के लिए बहुत महत्व का बांध है। यह गुजरात के लिए जीवनरेखा की तरह है। वहां विश्व की सबसे बड़ी प्रतिमा लौह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल की प्रतिमा बनने जा रही है। केन्द्र सरकार ने इस प्रतिमा के लिए बजट का भी प्रावधान किया है और आने वाले दिनों में यह बहुत बड़ा टूरिस्ट के लिए महत्व का स्थान बनने जा रहा है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि आने वाले दिनों का ध्यान में रखते हुए अभी जो ट्रेन राजपीपला तक चल रही हैं, उनको केवडीया तक चलाने के लिए राजपीपला से केवडीया तक नयी रेल लाइन बिछाने का प्रावधान किया जाये और उसके बाद केवडीया से तनखला और तनखला से छूछापूरा रेल को नैरोगेज से परिवर्तन करके ब्रॉडगेज किया जाये।

मेरे क्षेत्र में चांपानेर जो पुराना नैरोगेज रेलवे स्टेशन था, आज चांपानेर वर्ल्ड हेरिटेज में शामिल हुआ है। चांपानेर से जुड़ा हुआ पावागढ़, जो महाकाली का तीर्थस्थान है, लाखों श्रद्धालु देवीदर्शन और वर्ल्ड हेरिटेज चांपानेर को देखने और समझने के लिए आते हैं। मेरी मांग है कि पुरानी नैरोगेज लाइन पर हालोल से शिवराजपुर, चांपानेर, पानीमाइन्स तक गेज परिवर्तन करके लोगों को और श्रद्धालुओं को आने-जाने की सुविधा देकर ये ब्रॉडगेज लाइन तुरंत परिवर्तन करने के लिए बजट में सम्मिलित किया जाये।

***श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद) :** माननीय नरेन्द्रभाई मोदी जी की अगुवाई में माननीय रेल मंत्री जी ने जो इस साल का रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, वह रेलवे के विकास में तेजी और रेलवे यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखने वाला है। मैं इस रेलवे बजट के लिए सरकार का आभार व्यक्त करता हूँ। रेलवे के विकास में विदेशी एवं निजी क्षेत्र से पैसा एकत्र करके लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया है। यह रेलवे बजट में इतने पैसे का प्रावधान करने का प्रयास किया है जो एक तरह से जनरल बजट के बराबर हो जाता है।

देश में लम्बी यात्रा वाली 5 नई जन साधारण रेल सेवा चलाई हैं। इससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों को लम्बी यात्रा करने में सुविधा होगी। जिन शहरों में रेलवे की भारी मांग थी, वहां पर 5 प्रीमियम रेल सेवाएं एवं 6 ए.सी. एक्सप्रेस रेल सेवाएं चलाई हैं जो महत्वपूर्ण शहरों के लिए हैं, इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। जिन क्षेत्रों में रेलवे की काफी भीड़-भाड़ रहती है, वहां पर सरकार ने 27 नई एक्सप्रेस रेल सेवाएं शुरू करने की घोषणा की है, इससे भीड़-भाड़ वाली रेल सेवाओं में यात्रा करने में आसानी एवं अत्यंत सुविधा होगी।

जहां पर सड़क यातायात के साधन कम हैं या व्यस्त हैं, वहां पर सरकार ने 8 पैसेंजर रेल सेवाएं, 2 मेमू रेल सेवाएं एवं 5 डेमू रेल सेवाएं चलाई हैं। इससे स्थानीय लोगों को कार्यालय आने-जाने, विद्यार्थियों को स्कूल आने-जाने एवं स्थानीय व्यापारियों को रेलवे यात्रा करने में काफी लाभ पहुंचेगा। इस बजट में 11 ट्रेनों का विस्तार किया गया है, इससे यात्रियों को अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचने में जो दिक्कत आ रही है, वह दूर होगी एवं इससे रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

नई जगहों पर नई रेल लाईन बनाने हेतु 18 नये सर्वेक्षण किये जाने का ऐलान इस रेलवे बजट में है। इससे नई जगहों पर रेल सुविधा मिलने के अवसर वंचित लोगों को मिलेंगे। इसके लिए इस रेलवे बजट में रेलवे दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण, तीसरी रेलवे लाईन बनाने एवं मीटर रेलवे लाईनों को ब्रॉडगेज रेलवे बनाने जैसे कार्य को किये जाने का प्रावधान है। इससे देश की रेलवे सेवाओं को आधुनिक बनाने के अवसर मिलेंगे। इससे आने वाले दस सालों में रेलवे की तस्वीर तरक्की वाली बनेगी। तरक्की वाली रेल सेवाओं से निःसंदेह रेलवे यात्रियों की यात्रा को सुविधाजनक एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेलवे बजट की मुख्य विशेषता है।

इस रेलवे बजट में माननीय प्रधानमंत्री जी के मन में देश के विकास एवं लोगों को अधिक से अधिक सुविधा दिये जाने वाले कार्यों को देखा जा सकता है और रेल मंत्री जी ने देश के रेलवे हालात को

* Speech was laid on the table.

सुधारने के लिए जो कदम उठाये हैं और रेलवे की जो सही स्थिति पेश की है, उसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं।

यह बजट पूरे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। पूर्व के रेलवे बजट राजनैतिक आधार पर होते थे। देश में रेलवे के पास जो संसाधन है, उनका समुचित उपयोग और रेलवे के विस्तार के लिए अलग से धन की व्यवस्था करने के लिए विदेशी एवं निजी क्षेत्र को आकर्षित करने के लिए कइ कदम उठाये हैं, जिससे देश की जीवन रेख माने जाने वाली भारतीय रेलवे को सुधारने का काम माननीय रेल मंत्री जी ने किया है। माननीय रेल मंत्री जी ने जो कदम इस रेलवे बजट द्वारा उठाये हैं, उससे देश के अर्थतंत्र को गति एवं रेलवे विस्तार करने में सहायता मिलेगी एवं सीमेंट, खाद, कोयला, इस्पात इत्यादि रेलवे द्वारा ढोने के कार्य में तेजी लाने एवं इसको गन्तव्य स्थान पर पहुंचाने में अब कम समय लगेगा। मुझे पूरा विश्वास है कि आने वाले 10 वर्षों में भारतीय रेलवे दुनिया की श्रेष्ठ रेलवे होगी। इस बजट में रेलवे को पहाड़ों, जम्मू-कश्मीर के क्षेत्रों में पहुंचाने का कार्य सोचा गया है, इस तरह से देश में पहली बार भारतीय रेलवे जनता तक पहुंची है।

मैं गुजरात के दाहोद जिले का सांसद हूँ और यहां पर रहने वाले लोगों की समस्याओं से सरकार को अवगत कराना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के परेल इलाके में एक इंजन कारखाना है और इस कारखाने के पास स्टाफ की कमी है, जिससे इसके उत्पादन पर असर पड़ रहा है, जबकि दूसरी ओर इस कारखाने का उन्नयन किया जा सकता है, क्योंकि इस कारखाने के पास 1600 एकड़ जमीन है एवं 750 एकड़ जमीन का प्रयोग नहीं किया जा रहा है और जिस जगह पर यह कारखाना है, उसके पास कई जनजाति वर्ग रहते हैं, जिनके पास कोई काम नहीं है। उनको समुचित प्रशिक्षण देकर इस कारखाने में इन जनजातियों को रोजगार दिया जा सकता है। यह कारखाना देश के मध्य में स्थित है, जहां से इंजन को आसानी से भेजा जा सकता है। मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहूंगा कि सरकार ने इस रेल बजट द्वारा इस कारखाने का उत्पादन 56 इंजन से बढ़ाकर 108 कर दिया है एवं माल डिब्बों का उत्पादन 250 से बढ़ाकर 450 कर दिया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में 25 साल पूर्व दाहोद से इंदौर तक नई रेलवे लाइन जोड़ने का कार्य शुरू हुआ था, जो आज तक पूरा नहीं हुआ है, जबकि यह रेलवे लाइन अत्यंत पिछड़े क्षेत्रों में है और इन क्षेत्रों में आदिवासी बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं। इस रेलवे मार्ग के बनने से उत्तर एवं दक्षिण के बीच रेल यात्रा एवं माल को लाने-भेजने में कम समय लगेगा। इस परियोजना को अभी तक इस कारण पूरा नहीं किया जा सका है, क्योंकि रेलवे बजट में इसके लिए पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं कराया जाता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि जहां-जहां पर जनजातियां निवास करती हैं वहां पर रेल सेवा को पहुंचाना चाहिए, जिससे इन

जनजातियों को राष्ट्रीय विचारधारा के अंतर्गत लाया जा सके और उनका विकास किया जा सके। सरकार का धन्यवाद कर रहा हूँ कि सरकार ने इस परियोजना की धनराशि 250 करोड़ इस वर्ष उपलब्ध कराई है, जो पिछले साल 70 करोड़ थी।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के अंतर्गत लीमखेड़ा शहर है, जो इस जिले का मुख्यालय है। इस क्षेत्र एवं आस-पास की जनता के लिए लीमखेड़ा में शान्ति एक्सप्रेस, गुजरात सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना जनहित में है। इस पर गहनता से विचार किया जाये। लीमखेड़ा में प्रतिदिन 3 हजार रेलवे यात्री आते-जाते हैं, परंतु इस स्टेशन पर यात्रियों के लिए पेयजल उपलब्ध नहीं है और बैठने के लिए स्टैंड की कमी है। स्टेशन पर गंदगी व्याप्त रहती है। इस रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म बहुत छोटा है, जिससे यात्रियों को रेलों में चढ़ने एवं उतरने में काफी कठिनाई होती है। इसलिए प्लेटफॉर्म की लम्बाई को समुचित स्तर तक बढ़ाया जाये। रेलवे आधुनिकता की तरफ बढ़ रहा है, इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन विन्डो खोली जाये। पैदल पुल सीधा बाहर की तरह होना, जो कि 2 ट्रेक के अंदर है, पुल को थोड़ा लम्बा कर बढ़ा दिया जाए तो यात्रियों को ट्रेक पार न करना पड़े और सीधे पैदल पुल से बाहर को जाया जा सके। लीमखेड़ा रेलवे कॉलोनी जाने हेतु अगर हनुमान मंदिर की तरफ से भूमिगत पार पथ बनाया जाये तो लीमखेड़ा बाज़ार की तरफ से आने-जाने वालों को 1 नम्बर प्लेटफार्म स्टैंड पर भी आपातकाल में एम्बुलेंस या अन्य छोटे वाहन से ले जाया सकता है। इस रेलवे स्टेशन पर चाय नाश्ता के लिए एक रिफ्रेशमेंट स्टॉल की व्यवस्था की जाये।

मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री गणेश सिंह (सतना) : माननीय सभापति, नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार का पहला रेल बजट है, मैं इसका स्वागत करता हूँ। देश में रेलवे की नाजुक हालत है। पूर्ववर्ती सरकार ने रेलवे की लगातार उपेक्षा की है। देश के इतने बड़े भूभाग पर रेलवे का नेटवर्क है। पूर्ववर्ती सरकार ने अगर सही ढंग से रेलवे को चलाया होता तो यह आज दुनिया में एक नंबर की रेल व्यवस्था हो जाती। इस रेल बजट के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने कोशिश की है और आने वाले समय में देश की रेलवे व्यवस्था, सुरक्षा और संरक्षा को पूरी तरह उच्च स्तर की बनाने में कामयाब होंगे। रेलवे के नेटवर्क के बारे में सबको जानकारी है और पूर्व वक्ताओं ने बहुत बातें कही हैं, मैं उस विषय पर नहीं जाऊंगा लेकिन कुछ बातों पर जरूर ध्यान दिलाऊंगा।

आज हम रेलवे की खराब हालत देख रहे हैं इसके लिए पूर्ववर्ती सरकार जिम्मेदार है। इसी सदन में लगातार हमने रेलवे को ठीक दिशा में ले जाने के लिए महत्वपूर्ण सुझाव रखे थे लेकिन उन सुझावों पर कभी अमल नहीं हुआ इसीलिए रेलवे की अव्यवस्था ऐसी बीमारी के रूप में बन गई कि जैसे कैंसर हो गया। माननीय रेल मंत्री जी ने कैंसर का इलाज शुरू किया है, थैरेपी शुरू हो गई है। मंत्री जी निश्चित तौर रेलवे को स्वस्थ करने में कामयाब होंगे। उन्होंने जिस तरह से रेलवे की तमाम व्यवस्थाओं को ठीक करने का प्रावधान इस बजट में किया है, चाहे वह रेलवे की सुरक्षा का मामला हो, चाहे यात्रियों की सुविधा का मामला हो, चाहे स्टेशनों के रख-रखाव का मामला हो, चाहे स्पीड ट्रेन के चलाने का विषय हो, चाहे बुलेट ट्रेन चलाने का विषय हो, चाहे हीरक चतुर्भुज योजना चलाने का विषय हो, इन तमाम सारे विषयों का उन्होंने उल्लेख किया है और किस तरह से करेंगे, यह भी उन्होंने कहा है।

हम इंफ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में एफडीआई लायेंगे। हमें पांच लाख करोड़ रुपये ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए चाहिए, पचास हजार करोड़ रुपये हमें हर वर्ष चाहिए। लेकिन रेलवे को कहां से पैसा मिलेगा, कैसे हम योजनाओं को पूरा करेंगे। इसलिए उन्होंने कहा कि एफडीआई लाकर हम इंफ्रास्ट्रक्चर को ठीक करेंगे। हम नई रेल लाइने बनायेंगे, पुराने ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स को ठीक करेंगे। इसी तरह से यात्रियों की सुविधा कैसे बढ़ें, खान-पान के मामले में मैं अभी देख रहा था, वाकई बजट में बहुत क्रांतिकारी कदम उठाने की कोशिश हुई है। पीपीपी मॉडल में हम स्टेशनों की साफ-सफाई करायेंगे, उनमें यात्रियों की सुविधाएं और कैसे बढ़ाई जाएं, खान-पान की व्यवस्था को हम कैसे प्रामाणिकता के साथ देने का काम करें, कैसे चलती हुई ट्रेनों में हम ब्रांडेड भोजन दे सकें और फिर उनका ऑडिट भी हो। आम तौर पर योजना तो बन जाती है, लेकिन वह योजना ठीक ढंग से चल रही है या नहीं चल रही है, यात्रियों को उसका लाभ मिल रहा है कि नहीं मिल रहा है। इसके लिए सरकार ने थर्ड पार्टी ऑडिट की व्यवस्था की है और ऐसी

एजेन्सियां तय की हैं कि वे अपनी रिपोर्ट देंगी, वे यात्रियों का फीड-बैक भी लेने का काम करेंगी। निश्चित तौर पर इससे व्यवस्था में सुधार होगा, इसका मुझे पूरा विश्वास है।

महोदय, आज रेलवे के पास बहुत सारी कमर्शियल लैंड है, मुझे लगता है कि उस कमर्शियल लैंड का भी उपयोग करना चाहिए और कहीं न कहीं पीपीपी मॉडल में जो स्थानीय पूंजी निवेशक हैं, उन्हें देकर रेलवे को अपनी आय बढ़ाने की कोशिश अवश्य करनी पड़ेगी। मैं माननीय मंत्री जी से भी कहूंगा कि बहुत सारे रेलवे स्टेशनों को उन्होंने सिलैक्ट किया है, जिन रेलवे स्टेशनों में जो स्थानीय संस्थाएं हैं, स्वयं सेवी संस्थाएं हैं, चैरिटेबल ट्रस्ट हैं, उन स्टेशनों को ऐसी संस्थाओं को देकर सुविधाएं बढ़ाने की कोशिश की है। यह वाकई में स्वागत योग्य कदम हैं। मैं उनके इस फैसले का स्वागत करता हूँ और देश के लोगों से कहूंगा कि वे आगे आएँ और इन सुविधाओं में निश्चित तौर पर अपनी भागीदारी निश्चित करें। हमारे देश की रेल का नेटवर्क दुनिया में वाकई अद्भुत नेटवर्क है। लेकिन सचार्इ यह है कि हम उसे प्रामाणिकता की नजर से नहीं देख पा रहे हैं। जब हम स्टेशनों में जाते हैं तो वहां गंदगी का माहौल होता है। जब हम यात्री गाड़ियों में चलते हैं तो छीना-झपटी होती है, अवैध वेंडरों द्वारा हमें भोजन दिया जाता है, जिसके चलते यात्रियों को बहुत निराशा होती है। लेकिन आज इन सारी चीजों को रोकने की जरूरत है। कहने के लिए बहुत छोटी बात है, लेकिन यह इतनी महत्वपूर्ण है कि जो हमारी रेलवे की प्रतिष्ठा है, उसे चार चांद लगाने में कामयाब हो सकती है और उसी तरफ हमारे रेल मंत्री जी का जो इशारा है, उसके लिए निश्चित तौर पर मैं उनका बहुत धन्यवाद करता हूँ।

इसके अलावा जो बड़े निर्णय लिये गये हैं, जैसे बुलेट ट्रेन चलाने का निर्णय है, 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से स्पीड ट्रेन चलाने का निर्णय लिया गया है। यह निर्णय हमारे जैसे देश में, जहां रेलवे का इतना पुराना नेटवर्क हो, इंफ्रास्ट्रक्चर ठीक से न हो और उसके बावजूद भी यह निर्णय लिया गया है, यह कोई आसान बात नहीं है। लेकिन ऐसी हिम्मत का काम कौन कर सकता है, यह हौसला किसमें है, ऐसा हौसला नरेन्द्र मोदी जी में हो सकता है, यह हौसला सदानंद गौड़ा जी में हो सकता है, हमारे सिन्हा जी में हो सकता है। इन लोगों ने इस बात का निर्णय लिया कि हम इस कठोर निर्णय को पूरा करके दिखायेंगे। जब सच्चे मन से पूरी तरह से कोशिश की जाती है तो निश्चित तौर पर वे हौसले और सपने पूरे होते हैं और इन सबमें ये लोग निश्चित तौर पर कामयाब होंगे।

अब मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ, चूंकि समय कम है। मैं मध्य प्रदेश के पश्चिम-मध्य रेलवे से आता हूँ। मेरा रेलवे स्टेशन इलाहाबाद से जबलपुर के बीचों-बीच स्थित है, यह दो सौ किलोमीटर की दूरी है। यह बहुत बिजी ट्रैक है, यहां 120 से ज्यादा अप-डाउन ट्रेनें चलती हैं। हमारे यहां लगभग तीन लाख लीटर डीजल इंजिनों में डाला जाता है। लगभग 25 हजार

यात्री चलते हैं। हमारे यहां लगभग तीन करोड़ रुपये से ज्यादा महीने में हम यात्रियों का पैसा रेलवे को देते हैं। इसी तरह से दस रैक्स हर रोज सीमेंट का लदान करते हैं और इतना सब कुछ देने के बावजूद भी वाकई में उस रेल लाइन की स्थिति ठीक नहीं है। मैंने आपसे निवेदन किया था कि जो स्टेशन हमारे लोक सभा क्षेत्र में है, जो जिस श्रेणी का है, उसे उस श्रेणी की सुविधा देने का काम करें।

19.00hrs

लेकिन वह आज तक नहीं हुआ है। पूर्ववर्ती सरकार ने दो स्टेशनों, मैहर और सतना को मॉडल स्टेशन घोषित किया था, लेकिन ईमानदारी की बात है कि वे मॉडल स्टेशन कागज़ में रह गए, पूरे नहीं हुए। लेकिन मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे रेल मंत्री जी उसको पूरा करेंगे। उन्होंने कहा है कि हम विश्वस्तरीय रेलवे बनाने के लिए कोशिश कर रहे हैं और कुछ स्टेशनों का उन्होंने चयन भी किया है। सच्चाई तो यह है, मुझे कहना तो नहीं चाहिए, लेकिन पूर्ववर्ती सरकारों ने जिस तरह से वायदा किया था, आज हमारे देश की राजधानी, दिल्ली का रेलवे स्टेशन भी मॉडल स्टेशन नहीं कहा जा सकता है, उसको भी विश्वस्तरीय नहीं कहा जा सकता है। मैं मुद्दे पर आते हुए, अपने क्षेत्र के बारे में बात करूंगा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन किया था कि हमारे यहां एक ट्रेन, राजकोट चलती है, जो ग्रीष्मकाल की है, सप्ताह में तीन दिन चलती थी। मेरे निवेदन पर आपने बहुत बड़ी अनुकंपा की और उसको वहां पर सप्ताह में एक दिन रैग्युलर चलाने की बात कही है। उन तीन दिनों में, ग्रीष्मकाल में जो आमदनी रेलवे को हुई है, अगर उसको आप देखेंगे तो आप स्वयं कह देंगे कि हमें उसको रोज़ चलाना चाहिए। मैं चाहूंगा कि उसके फेरे बढ़ा दें, दिन बढ़ा दें। सप्ताह में एक दिन आपने घोषणा की है तो उसको कम से कम तीन दिन कर दें। मेरा आपसे निवेदन है। इसी तरह से मेरे सतना रेलवे स्टेशन में टर्मिनल और अनुरक्षण की सुविधा नहीं है। जो भी ट्रेनें मेरे यहां आती हैं, वे 50 किलोमीटर रीवा जाती हैं, ताकि वहां टर्मिनल और अनुरक्षण के लिए उनको व्यवस्था मिल जाए। मेरे पास जगह है। हम चाहते हैं कि हमारे रेलवे स्टेशन में, जहां पर अभी माल लदान होता है, उसको दूसरी साईड हम आपको देते हैं। वहां पर माल लदान कर दीजिए, चूंकि शहर के बीचों बीच स्टेशन है। शहर से थोड़ा हटकर हम देते हैं। जगह में कोई दिक्कत नहीं है। उस जगह पर वाशिंग पिट बना दिया जाए। अनुरक्षण टर्मिनल सुविधा बना दी जाए। इसी तरह से हमारे यहां बहुत बड़ा व्यापार होता है। बंद डिब्बों में माल आता जाता है। लेकिन हमारे यहां वह व्यवस्था नहीं है। ड्राई पोर्टयार्ड की जो सुविधा होती है, मैं चाहता हूँ कि वह हमारे यहां पर हो जाए। इसी तरह से मैं चाहूंगा कि ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन, जो बुंदेलखण्ड की और विन्ध्य क्षेत्र की जीवन-रेखा है, यह बहुत वर्षों से बन रही है, लेकिन अधूरी पड़ी है। खजूराहों तक बनी है, खजूराहो से पन्ना नहीं बनी, पन्ना से सतना नहीं बनी, रीवा से सीधी नहीं बनी, सीधी से सिंगरौली नहीं बनी। उसमें अभी आपने 80 करोड़ रुपये दिए हैं। उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता

हूँ। लेकिन मुझे लगता है कि उसमें दो-तीन जगह काम करना जरूरी है। इसीलिए सतना से पन्ना और सीधी से रीवा की तरफ और सीधी से सिंगरौली की तरफ अगर रेल लाइन बनाई जाए तो अच्छा होगा, तभी समय पर पूरी होगी। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे यहां कुछ गाड़ियां, जिनका हमारे यहां पर टैक्नीकल स्टॉपेज तो है, लेकिन कमर्शियल स्टॉपेज नहीं है। रेलवे को इससे बड़ा नुकसान हो रहा है। अगर आप कमर्शियल स्टॉपेज कर देंगे, इलाहबाद से जो ट्रेन मुंबई की तरफ चलती है, 200 किलोमीटर में मेरा स्टेशन है, वहां पर डीजल तो लेती है, वहां पर स्टाप भी लेती है, लेकिन वहां पर कमर्शियल में यात्री नहीं लेती है। यात्रियों का स्टॉपेज देने में क्या दिक्कत है। आलरेडी आपका स्टॉपेज है। कमर्शियल स्टॉपेज दे दीजिए। रेलवे को आमदनी शुरू हो जाएगी। दिल्ली आने के लिए हमारे लिए एक ही गाड़ी है, जो रीवा से आनंद विहार तक आती है। आनंद विहार की स्थिति इतनी खराब है कि जब यहां से जाते हैं तो दो घंटे पहले जाना पड़ता है, पहुंच जाएं तो बड़ी मेहरबानी, ट्रेन मिल जाए तो मिल जाए, कई बार छूट भी जाती है। आज ही मैं आया हूँ तो दो घंटे लेट पहुंचा हूँ। मेरा निवेदन है कि उसको दिल्ली तक कर दिया जाए। कहना तो मुझे बहुत कुछ था, चूंकि समय की इजाजत नहीं है, इसलिए शेष बातें मैं रेल मंत्री जी को लिखित में दे दूंगा। मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ और पूरे विश्वास के साथ कहता हूँ कि यह रेल बजट रेलवे के सुधार का मुख्य आधार बनेगा, नींव का पत्थर बनेगा। मैं रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देता हूँ।

***श्री ओम बिरला (कोटा) :** मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने ऐसा यथार्थवादी बजट पेश किया, जो भारतीय रेल के विकास की गाथा में नींव के पत्थर के रूप में जाना जायेगा। मैं सौभाग्यशाली हूँ कि इस बजट में घोषित 5 नई प्रीमियम गाड़ियों में से 2 गाड़ियों का ठहराव मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा के स्टेशन पर होगा तथा कोटा और जयपुर की रेल लाईन को डबल करने की घोषणा भी आपके द्वारा रेल बजट भाषण में की गई।

तथापि राजस्थान और मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा की कुछ महत्वपूर्ण मांगों में आपके ध्यान में डालना चाहता हूँ, जो विकास के लिये अति आवश्यक है।

राजस्थान देश का सबसे बड़ा क्षेत्रफल वाला प्रदेश है तथा यहां देश का सबसे बड़ा मरूस्थल "थार" विद्यमान है। ऐसी स्थिति में यहां पश्चिमी राजस्थान में रेल सेवाओं की महती आवश्यकता है।

इस संदर्भ में बीकानेर, जैसलमेर, जोधपुर को दिल्ली व जयपुर से नियमित रेल सेवा प्रदान किया जाना आवश्यक है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा में कोटा रेलवे स्टेशन, दिल्ली-मुम्बई रेलमार्ग का एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पर प्रतिवर्ष दो लाख से अधिक छात्र देश के कोने-कोने से आई.आई.टी. व मेडिकल प्रवेश परीक्षाओं की तैयारी के लिए आते हैं, इनमें से अधिकतर छात्र-छात्राओं व उनके परिजनों का यातायात का लगभग एकमात्र साधन रेलमार्ग ही है।

गत शासन में कोटा रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाए जाने की घोषणा की गई थी, किंतु वर्ल्ड क्लास स्टेशन से संबंधित विभिन्न कार्य किये जाने थे। इनमें से अधिकांश कार्य अब तक पूरे नहीं हो पाए हैं, जिसके कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।

कोटा मण्डल में डकनिया रेलवे स्टेशन कोटा शहर के मध्य में स्थित है। यदि इसका समुचित विकास हो जाए तथा कुछ ट्रेनों का ठहराव उक्त स्टेशन पर कर दिया जाए तो यात्रियों को अत्यंत लाभ मिलेगा, कोटा मंडल में डकनिया रेलवे स्टेशन शहर के बीचो-बीच में स्थित है, शहर के तमाम कोचिंग सेंटर, विश्वविद्यालय, औद्योगिक इकाईयाँ व प्रमुख व्यापार केंद्र जैसे अनाज मंडी, ऑटोमोबाइल जोन सहित शहर की समस्त नई कॉलोनियों का विकास भी इसी स्टेशन के इर्द-गिर्द हुआ है। उक्त स्टेशन का विस्तार शहर के विकास के लिए अत्यंत आवश्यक है। इस संदर्भ में उक्त स्टेशन पर लूप लाईन और नये भवन का निर्माण किये जाने की मांग लंबे समय से लंबित है।

* Speech was laid on the Table.

इसी प्रकार, कोटा रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म की लम्बाई 24 कोचों की क्षमता के बराबर किए जाने का प्रस्ताव अभी विचाराधीन है, जिसकी भी महती आवश्यकता है। झालावाड़ व जोधपुर के लिए प्रस्ताव झालावाड़ व जोधपुर के बीच डेली सुपरफास्ट ट्रेन की महती आवश्यकता है, जिस पर ध्यान देना आवश्यक है। इसके अतिरिक्त निम्न रेल सेवाओं की मांग लम्बे समय की जा रही है, जिन्हें पूरा किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

डकनिया स्टेशन से उदयपुर

कोटा-जयपुर जनशताब्दी

बूंदी से जयपुर के बीच सीधी ट्रेन

कोटा जम्मूतवी को नियमित किया जाना

भोपाल व जमशेदपुर हेतु नई ट्रेन

कोटा निजामुद्दीन जनशताब्दी को बढ़ाकर चंडीगढ़ तक किया जाना

कोटा से नागपुर हेतु नियमित गाड़ी

कोटा से मथुरा, कोटा से गुना, कोटा से नागदा/रतलाम तक मेमू ट्रेन

मेरे लोक सभा क्षेत्र में प्रस्तावित डाड देवी, डकनिया रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है, जिसके कारण यातायात प्रभावित हो रहा है। इसी प्रकार बूंदी जिले के गामछ व लबान क्रॉसिंग पर ऑवर ब्रिज बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है। इसी प्रकार कोटा जंक्शन रेलवे स्टेशन पर मेमू (मल्टीपल इलेक्ट्रिक मेकेनिकल यूनिट) कार शेड स्थापित किया जाना बहुत जरूरी है तथा कोटा से चंदेरिया जिला चित्तौड़ व सवाई माधोपुर से जयपुर रेलवे लाईन विद्युतीकृत करना आवश्यक है।

कोटा में मण्डाना के निकट राजस्थान का एक महत्वपूर्ण कन्टेनर डिपो, शुष्क बन्दरगाह संचालित हो रहा है, जिसका विकास किया जाए तो समूचे राजस्थान, मध्यप्रदेश व अन्य सीमावर्ती राज्यों को भी इसका लाभ मिलेगा।

मेरा पुरजोर निवेदन है कि उक्त मांगों को यदि इस बजट में सम्मिलित कर लिया जाए तो कोटा सहित राजस्थान में रेल सेवाओं का और अच्छा विस्तार हो सकेगा व जनता की बहुत प्रतीक्षित मांगें पूरी हो जाएंगी।

***श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर):** मैं माननीय रेल मंत्री का हृदय से आभारी हूँ कि उन्होंने राजस्थान को मिली चार नई रेलगाड़ियों में से दो नई रेलगाड़ियां गुलाबी नगरी जयपुर को प्रदान की है। इससे राजस्थान आने-जाने वाले यात्रियों और पर्यटकों को और अधिक सुविधाएं मिल सकेंगी। जयपुर-कोटा रेल लाईन के दोहरीकरण की मांग को पूरा करने से राजस्थान से गुजरने वाली कई अन्य रेलगाड़ियों का आवागमन और सुगम होगा और इसके साथ ही इन दोनों शैक्षणिक नगरों में आने-जाने वाले यात्रियों को भी इसका लाभ मिलेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने जयपुर से मद्रुरै प्रीमियम एक्सप्रेस और मुम्बई-बांद्रा टर्मिनस-जयपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागदा, कोटा नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा की है। इस रेल बजट में राजस्थान की राजधानी जयपुर जिसे पिकसिटी भी कहते हैं को मिली वरियता का मैं स्वागत करता हूँ।

मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि जयपुर से दिल्ली आने के लिए गांधीनगर पहला रेलवे स्टेशन है और जयपुर से मुम्बई जाने-आने के लिए दुर्गापुरा पहला रेलवे स्टेशन है। यह दोनों रेलवे स्टेशन जयपुर सिटी एरिया के अंदर आते हैं। मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि इन दोनों रेलवे स्टेशनों पर सभी सुपरफास्ट गाड़ियों जैसे राजधानी, दुरंतो, एक्सप्रेस आदि-आदि इन स्टेशनों से गुजरती है। अगर इन 22 रेलगाड़ियों का ठहराव गांधीनगर और दुर्गापुरा स्टेशनों पर 12 रेलगाड़ियों का ठहराव भी कर दिया जाए तो आसपास के क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिलेगा और उनको जयपुर जंक्शन तक जाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। इससे उन लोगों का यात्रा के समय की बचत और आर्थिक बचत होगी और जयपुर जंक्शन की ओर जाने वाली सड़क पर भारी भीड़ से निजात मिलेगी। इन स्टेशनों पर सेकेंड एंटी, पार्किंग, सबवे और दूसरी सुविधाएं प्रदान की जाए।

मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि धानक्या रेलवे स्टेशन जयपुर जो पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का जन्म स्थान है, का नाम बदलकर पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के नाम पर रखा जाए। राजस्थान सरकार इस स्थान पर पंडित दीनदयाल उपाध्याय मैमोरियल सेंटर बनाने पर विचार कर रही है क्योंकि 2015-16 में पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का जन्म शताब्दी वर्ष के रूप में मनाया जाएगा। इन सभी कार्य को पूरा करने के लिए एक ईएमयू/डीएमयू वर्कशॉप जयपुर के नजदीक स्थापित करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस ओर भी ध्यान दें।

मेरी माननीय मंत्री महोदय से एक और प्रार्थना है कि दिल्ली-जयपुर-आगरा जो गोल्डन ट्राइंगल है इस रूट पर हाई स्पीड ट्रेन चलाई जाए ताकि यात्रा के समय में बचत हो । जयपुर से सवाई माधोपुर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने की कृपा करें ।

गैटोर रेलवे स्टेशन जयपुर महानगर का महत्वपूर्ण उपनगरीय रेलवे स्टेशन है । जगतपुरा क्षेत्र की परिधि में लगभग 175 आवासीय कालोनियां हैं तथा महत्वपूर्ण शिक्षण संस्थान है जिसमें हजारों विद्यार्थी अध्ययनरत हैं । अतः गैटोर जगतपुरा रेलवे स्टेशन, जयपुर पर जनहित को ध्यान में रखते हुए निम्न रेलगाड़ियों का ठहराव गैटोर रेलवे स्टेशन पर आवश्यक हो गया है :

1. 4311/4312 - आला हजरत एक्सप्रेस
2. 2966/2965 - उदयपुर-ग्वालियर एक्सप्रेस
3. 4060/4059 - जैसलमेर/बाड़मेर दिल्ली इंटरसिटी एक्सप्रेस
4. 4864/4863 - मरूधर एक्सप्रेस
5. 1204/12403 - जयपुर इलाहाबाद
6. 12413/12414 - जम्मू-अजमेर एक्सप्रेस (खातीपुरा स्टेशन पर ठहराव)

मेरी माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि उक्त रेलगाड़ियों का ठहराव गैटोर जगतपुरा रेलवे स्टेशन जयपुर पर कराने की कृपा करें, ताकि जगतपुरा क्षेत्र की समस्त आम जनता को लाभ प्राप्त हो सक

पुनः मैं रेलवे बजट 2014-15 का पुरजोर स्वागत करता हूं और आपको, सभापति महोदय, धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे मेरे विचार रखने का मौका दिया ।

***SHRI P. KURUNAKARAN (KASARGOD):** Railway is the biggest public undertaking of our country. There are about 13 lakh workers and employees engaged in the Railways . So the success of the Rail should also be with the cooperation of these work force. So, first of all I would like to congratulate our Railway workers for their valuable service that they have made in the Indian Railway.

This Budget focused on FDI. Railway Minister has made his mind open that he is writing to the Cabinet to get the permission of the Government to introduce FDI in Railways. This is really the continuation of the last UPA Govt. This Government take decisions to introduce private participation in almost all the sectors.

Before presenting the Railway Budget in the House, Railway Minister has raised the passenger tariff by 14.6% and parcel charge at 5%. It is a burden imposed on the people just before presenting the budget in the House. So I strongly oppose the new taxes imposed on Railway which would directly raise the prices of essential goods in our country.

Railways has ignored and rejected the demands of state of Kerala and also the demands of MPs from Kerala. Out of 58 trains announced, no train is introduced in the State. Out of 28 new services only one is included in the State i.e. Kanhangad-Panathoor-Kanniyoor. I appreciate this decision.

The major issue of the State is the separate zone. We have been demanding this for a long time. The another important issue is the Palakkad Coach Factory which was included in the Budget in the year 2008-09. There is only nominal amount of 25 lakhs in this budget. There is no mention about Cherathala Wagon Factory which was also agreed in 2008-09.

I would like to reiterate the demand which we have already submitted before the Railway Minister.

* Speech was laid on the Table.

- (i) Adequate amount should be allotted for doubling work from Cochin to Kottayam both Alleppey and Kayakulam line.
- (ii) The adequate amount should be allotted for coach factory and wagon factory.
- (iii) The frequency of Rajdhani Express and Sampark Kranti Express from Nizamuddin to Trivandrum should be increased.
- (iv) Since large number of Keralities are working in various parts of the country, there should be adequate transport facilities. So new train should be introduced to Bangalore and Mumbai from north and south parts of Kerala.

Since traffic is very high in Trivandrum-Mangalore route, there should be an Express train in Trivandrum and Mangalore.

The earlier Govt. has agreed to introduce Memu service in the State. It has not materialised. So new Memo service should be introduced on both sides.

There was a proposal of Tourist train from Kanyakumari to Goa. This should also be included.

Since large number of people from northern part are engaged in various jobs in the State of Kerala, new train should be started from Cochin to Calcutta.

The proposed Bendyor Kasargod Passenger train should be extended to Guruvayur which is a pilgrimage center.

Earlier Calicut passenger train was proposed to extend to Mangalore, it was not implemented. This also should be included.

Kottayam-Kayakulam passenger train should be extended to Alleppey. Considering the huge passenger traffic a new passenger train should be included from Cochin to Alleppey.

Large number of ROBs are under construction and the work of many of them have not yet started. Govt. should take steps to complete these ROBs within a time limit.

The Govt. has to allot more funds for improving infrastructural facilities in Railway stations such as drinking water, upgradation of platform, shelters, building of ticket counter, etc. Since passengers in Kerala are keen to take tickets and travel, they have to be provided sufficient facilities.

Safety has become the most important issue. Now-a-days especially women and children are facing attacks during their travel. We have reports of rape attacks which end in suicide. So adequate police forces should be deployed.

The employees and the workers of Railway have to work within no time limit. That is true in the case of Station Master and Ticket Checking Inspector. The porters of Railway are really the symbol of Railway system in our country. But they have no protection at all. So their grievances have also to be sorted out.

Before concluding I once again request the Hon'ble Railway Minister to show justice to the State of Kerala.

श्री संतोष कुमार (पूर्णिमा) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-15 के रेल बजट पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। महोदय, मैं इस सदन में पहली बार चुन कर आया हूँ। इस नाते मैं आपसे और पूरे सदन से अपेक्षा करता हूँ कि मुझे आप सभी का मार्गदर्शन जरूर मिलेगा।

महोदय, यह सर्वविदित है कि भारतीय रेल देश की जीवन रेखा, विकास की रीढ़ एवं आवागम का एक बहुत ही सशक्त एवं सुविधापूर्ण साधन है।

महोदय, मैं बिहार राज्य से आता हूँ। बिहार अति पिछड़ा राज्य है। माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा रेल बजट सदन में पेश करने के पूर्व यह जो रेल किराये में बढ़ोत्तरी की गयी है, वह अनुचित ही नहीं अपितु गरीब जनता के साथ घोर अन्याय है।

महोदय, बहुत बड़ी संख्या में बेरोजगार, दिहाड़ी मजदूरी करने वाले आदमी और गरीब जनता जो जनरल और स्लीपर क्लास में सफर करते हैं, उसके किराये में बढ़ोत्तरी करने के बजाए सरकार को उच्च श्रेणी के किराये में बढ़ोत्तरी करनी चाहिए थी।

महोदय, मैं आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि जिस व्यक्ति स्लीपर में दो महीने पहले टिकट लिया, उस समय पटना से दिल्ली का भाड़ा 475 रूपए था और यूपीए की सरकार थी, वही आदमी आज उसी टिकट पर सफर कर रहा है, उससे जबरन ट्रेन में टीटीई द्वारा रूपया वसूला जा रहा है। जब यात्री द्वारा टीटीई से पूछा जाता है कि किस बात के लिए रूपए ले रहे हो, तो टीटीई बोलता है कि एनडीए सरकार ने किराया 14.2 प्रतिशत बढ़ा दिया है। वही राशि वसूली जा रही है।

महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि जो व्यक्ति पहले टिकट लिया है, उसमें उसका क्या दोष है? मैं मांग करता हूँ कि ऐसी व्यवस्था की जाए कि आगे से जब भी रेल किराया बढ़े, जिस दिन से वह बढ़ा हुआ किराया लागू हो, उसी दिन से नये टिकट पर बढ़ा हुआ किराया लिया जाए, न कि जो व्यक्ति दो महीने पहले टिकट ले चुका हो, उससे बढ़ा हुआ किराया वसूला जाए। ऐसा करना रेल यात्रियों के साथ अन्याय है।

महोदय, तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल के दौरान रेलवे सुरक्षा कार्य योजना के लिए 1700 करोड़ रूपए का सुरक्षा फंड बनाया गया था। ट्रेनों में टक्कर रोधी यंत्र लगाने की योजना बनी थी, जो आए दिन होने वाली रेल दुर्घटनाओं की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। इसका कार्यान्वयन अभी तक नहीं हो पाया है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2014-15 के लिए जो रेल बजट पेश किया है, उसमें नये सर्वे कराने की घोषणा की गयी है, किंतु पूर्व की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा कहां से आएगा और वे कब पूरी होंगी, इसकी चर्चा बजट में नहीं है।

महोदय, मंत्री जी ने हाई स्पीड बुलेट ट्रेन चलाने की बात कही है। अच्छा होता कि रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को दुरुस्त किया जाता। ट्रेनों में यात्रियों की सुविधा, रेलवे की सुविधा, उसकी साफ-सफाई और इसके परिचालन पर ध्यान दिया जाता।

महोदय, मैं बिहार की पूर्णिया संसदीय सीट से आता हूं। माननीय रेल मंत्री जी से अत्यंत पिछड़े राज्य के लिए निम्न मांगों को पूरा कराने की मांग रखता हूं।

1. सहरसा से वाया बनमनखी, पूर्णिया जंक्शन तक आमान परिवर्तन का कार्य 2008-09 में शुरू किया गया था, किंतु इतने सालों के बाद भी यह काम पूरा नहीं हो पाया है। मेरी मांग है कि इसे चालू वित्त वर्ष में पूरा कराया जाए।
2. जोगबनी से कोलकाता जाने वाली साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।
3. बिहार के पूर्णिया जंक्शन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने की घोषणा की जाए। इस स्टेशन पर निर्मित ऊपरगामी पुल बहुत ही उपयोगी है। यह पुल पूर्णिया लाइन बाजार को बिहार के एक बड़े कारोबारी स्थल गुलाबबाग को जोड़ता है, जो काफी जर्जर हो गया है। इसके पुनःनिर्माण पर तत्काल ध्यान दिया जाये। इसी क्रम में मेरा एक और अनुरोध है कि जलालगढ़ में एक ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।
4. कटिहार-पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस को जोगबनी पटना तक चलाने की मांग करता हूं।
5. सीमांचल सुपर एक्सप्रेस जो जोगबनी से दिल्ली तक आती है, जनहित में उसका जलालगढ़ में ठहराव जरूरी है। इसी ट्रेन में एसी-टू टायर का एक डिब्बा लगाने की मांग करता हूं।
6. मधेपुरा में रेल पहिया कारखाना तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने शुरू किया था किन्तु यह परियोजना अभी अधर में है। इसे जल्द से जल्द पूरा कराने की मांग करता हूं।

कुरसेला से वाया धनबाद - बिहारीगंज नई रेल लाईन बिछाने के लिए सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है किन्तु इस बजट में माननीय मंत्री जी ने इसके लिए कोई घोषणा नहीं की है। मेरी मांग है कि इस लाईन पर जल्द से जल्द काम शुरू कराया जाए। बख्तियारपुर से राजगीर रेलखंड का दोहरीकरण, बिहार शरीफ से अस्थावाँ जाने वाले एन.एच. ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी के आपके जो प्रपोज़ल हैं, मंत्री जी के पास दे दीजिए। Thank you very much.

***श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) :** मैं मंत्री महोदय को अपनी दूरदर्शितापूर्ण नेतृत्व क्षमता से भारतीय रेल को नये आयामों की ओर अग्रसर करने के विश्वास व्यक्त करने के साथ-साथ चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र की रेलवे सुविधाओं में निम्न सुझाव सादर प्रस्तुत करता हूँ-

गाड़ी नं. 12413-14 (पूजा एक्सप्रेस, जम्मू-अजमेर-जम्मूतवी) जो वैष्णो देवी तीर्थ को जाने के लिए एक मात्र साधन है, का चित्तौड़गढ़ जंक्शन तक लिंक वृद्धि की जाये। जिससे मेवाड़ क्षेत्र के निवासियों के लिए सुगम साधन उपलब्ध हो सके।

गाड़ी नं. 19609-19610 (अजमेर-हरिद्वार) को चित्तौड़गढ़, उदयपुर तक बढ़ाया जाये।

नये बजट में घोषित ट्रेन जयपुर से बान्द्रा वाया कोटा, नागदा, रतलाम होते हुए बान्द्रा जाने की घोषणा की गई है। इस गाड़ी को वाया अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़ वाया रतलाम होते हुए बान्द्रा की जाए।

रिजर्वेशन (आरक्षण) काउन्टर कार्यालय रविवार को 08.00 से 14.00 तक होता है, उसे एक विण्डो 14.00 से 20.00 तक किया जाए। अभी उ.प. रेलवे ने यह टाइम सारे रेलवे स्टेशनों पर कर दिया है। अतः पश्चिम रेलवे में किया जाए।

प्लेटफॉर्म नं. 2,3,4,5 पर जाने के लिए एस्केलेटर (अप-डाउन) की सख्त जरूरत है। ब्लड प्रेशर, विकलांग, बड़े बुजुर्गों, महिलाओं एवं शुगर मरीज को प्लेटफॉर्म नं. 2,3,4,5 पर यात्रियों को चढ़ने में असुविधा होती है। पुल की ऊँचाई बहुत ज्यादा है, जबकि डी.आर.एम.,जी. एम. अधिकारियों ने भी इस पुल पर प्रश्न चिन्ह लगाया था। अतः एस्केलेटर को उपरोक्त चारों प्लेटफॉर्मों से जोड़ा जाये।

वी.आई.पी. कोटा चित्तौड़गढ़ में अधिकांश गाड़ियों में नहीं है। अतः सभी गाड़ियों में वी.आई.पी.कोटा जारी किया जाये।

प्लेटफॉर्म नं. 2,3 पर शौचालय नहीं होने से यात्रियों को परेशानी उठानी पड़ती है तथा प्लेटफॉर्म नं.1 पर दोनों ओर शौचालय बनाये जाये।

प्लेटफॉर्म नं. 2,3,4,5 पर टिन शेड बढ़ाये, ताकि यात्रियों को धूप, बारिश व सर्दी से राहतमिल सके।

रेलवे की टिकट खिड़की को सांवरियाजी, रामदेवरा मेले के समय तीनों विण्डो को 24 घंटे खोल जाये तथा कर्मचारी बढ़ाये जाये। इन मेलों के वक्त लम्बी-लम्बी लाईनें लगती हैं और यात्रियों की गाड़ी छूट जाती है। इस वजह से उनको बहुत सी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

* Speech was laid on the Table.

चित्तौड़गढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है, जो मीराबाई की नगरी है। अतः मीराबाई का स्टेच्यू, किले का बड़ा चित्र लगाया जाये तथा महाराणा प्रताप की बड़ी मूर्ति लगायी जाये चित्तौड़गढ़ एक ऐतिहासिक, मीरा की कर्मभूमि एवं महाराणा प्रताप की रणभूमि होने एवं चित्तौड़गढ़ शहर में मार्बल फ़ैक्ट्रियां होने से चित्तौड़गढ़ में देश-विदेश के पर्यटक हज़ारों की तादाद में आते हैं। आने वाले पर्यटकों को चित्तौड़ नगरी का इतिहास याद आएँ और मीटरगेज इंजन मॉडल के रूप में लगाया जाये।

रेलवे स्टेशन परिसर चारों ओर से खुला, जिसमें चारों ओर से आवारा पशु आ जाते हैं। अतः चारों ओर बाउण्ड्री दीवाल बनाई जाए।

रिटायरिंग रूम को बड़ा किया जाये एवं उसमें ए.सी. एवं नॉन ए.सी. रूम बढ़ाये जायें तथा उन्हें प्रथम माले पर बनाया जाए, ताकि गाड़ियों की आवाजाही एवं उद्घोषणा से उनके विश्राम में बाधा न आए।

स्टेशन पर डोरमेटरी की व्यवस्था की जाये, ताकि यात्रियों को कम रेट में सुविधा मिल सके। जब ए-ग्रेड श्रेणी के बड़े स्टेशनों पर यह सुविधा उपलब्ध है और चित्तौड़गढ़ भी ए-ग्रेड श्रेणी का स्टेशन है।

चित्तौड़गढ़ स्टेशन ऐतिहासिक पर्यटन स्थल है, इसकी सुन्दरता एवं स्वच्छता की विशेष व्यवस्था कर यह दर्शनीय स्टेशन बन सकें, जबकि स्टेशन पिछले छः वर्ष से मॉडल श्रेणी में है एवं चित्तौड़गढ़ एरिया रतलाम मण्डल में इन्कम में प्रथम नम्बर पर आता है।

गाड़ी नं. 09722 उदयपुर से जयपुर को वाया चित्तौड़गढ़ किया जाये, ताकि यात्रियों को चित्तौड़गढ़ चन्देरिया नहीं जाना पड़े एवं इससे राजस्व में बढ़ोतरी होगी। वर्तमान में यह गाड़ी उदयपुर से जयपुर वाया चन्देरिया होकर जाती है। चन्देरिया की फाटक अधिकांश बंद रहने से यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए बहुत सारे यात्री इस गाड़ी से यात्रा नहीं पाते हैं। उक्त गाड़ी को स्थायी करवाया जाये।

इन्टरसिटी गाड़ी नं. 12991 एवं 12992 को दिल्ली तक बढ़ाया जाये। जैसे पूर्व में इसी समय पर पिक सिटी एक्सप्रेस चलती थी। उसी तरह इस गाड़ी को चलाया जाये, ताकि जयपुर से आगे जाने वाले लोगों को लाभ मिल सके। दिल्ली की ओर जाने हेतु एक सप्ताहिक गाड़ी को छोड़कर कोई भी गाड़ी जयपुर होकर दिल्ली नहीं जाती है। अतः इस गाड़ी नं. 12991-12992 का विस्तार कर वाया अलवर होकर दिल्ली तक चलायी जाये।

चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर टिन शेड एवं पानी की सुविधा नहीं है। अतः यह सुविधा उपलब्ध कराई जाये। ताकि यात्रियों को गाड़ी के इंतजार में सुविधा मिल सके एवं खान-पान की सुविधा भी दी जाये।

उदयपुर से लोकल ट्रेन छः बजे वाया चित्तौड़गढ़ होकर चले तथा यह गाड़ी 08 बजे चित्तौड़गढ़ पहुंचे एवं 8.30 पर चित्तौड़गढ़ से रवाना हो तथा बस्सी होते हुए कोटा प्रस्थान करें तथा 12 से 1 बजे कोटा

पहुंचे, ताकि कोटा से अमृतसर गाड़ियों का कनेक्शन हो सके। इससे यात्रियों को अनेक लाभ मिलेंगे तथा इसी गाड़ी को शाम को पुनः उदयपुर के लिए चलाया जाए।

अजमेर से सुबह 9 बजे एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये, जो चित्तौड़गढ़ 12 पहुंचे तथा 12.30 बजे चित्तौड़गढ़ से रवाना सायं 5.00 बजे रतलाम पहुंचे एवं वापस सायं 05.30 बजे रतलाम से चलकर 09.30 बजे चित्तौड़गढ़ होते हुए अजमेर रात को 1 बजे पहुंचे।

रतलाम के लिए सुबह 10.30 बजे गाड़ी के बाद दिन में कोई गाड़ी नहीं है पुनः सायं 05.00 बजे है तथा 6 घंटे के अंतराल में रतलाम के लिए कोई गाड़ी नहीं।

कोटा के लिए रात को 11.30 बजे गाड़ी है तथा दिन में 01.45 बजे गाड़ी है। इस दौरान 14 घंटे में कोई गाड़ी कोटा के लिए प्रस्थान नहीं करती है।

गाड़ी नं. 19327 एवं 19328 को उदयपुर से हटाकर अजमेर की जाये, क्योंकि रात को इन गाड़ियों में न आने एवं न जाने में सवारी नहीं मिलती है, जिसमें राजस्व को नुकसान हो रहा है। इनका समय सही नहीं होने से यात्री इसमें यात्रा नहीं कर पाते हैं। इनमें 20 से 30 यात्री भी यात्रा नहीं कर पाते हैं। अतः इस गाड़ी का रूट परिवर्तन करते हुए अजमेर तक बढ़ाया जाये, जिनका समय रात को 10 बजे हो, और अजमेर के लिए प्रस्थान करें।

डेमू गाड़ी, जो वर्तमान में रतलाम से भीलवाड़ा चलती है, इस गाड़ी का समय परिवर्तनकर रूट को बदलकर उदयपुर किया जाये, ताकि यात्रियों को फायदा हो सके तथा मावली से मारवाड़ जाने वाली सुबह 6 बजे की गाड़ी भी मिल सके। जिसका आम आदमी को लाभ मिलेगा एवं राजस्व बढ़ोतरी भी होगी। वर्तमान में साप्ताहिक जयपुर से यशवंतपुर (बेंगलोर) वाया चित्तौड़गढ़ से चल रही है। इस गाड़ी को प्रतिदिन किया जाये।

गाड़ी सं. 29019 एवं 29020 जो वर्तमान में मन्दसौर से मेरठ के बीच चलती है, इसमें एक रोक बढ़ाकर इस गाड़ी को हरिद्वार-देहरादून तक किया जाये, ताकि यात्रियों को गाड़ी बदलने (डिब्बा चेंज) में परेशानी होती है, उससे यात्रियों को निज़ात मिल सके।

गाड़ी नं. 12964-12963 मेवाड़ को जो वर्तमान में उदयपुर से निजामुद्दीन है, इस गाड़ी को उदयपुर से अमृतसर तक विस्तार किया जाये।

डेमू गाड़ी जो कि रतलाम नीमच के बीच में चलती है। यह गाड़ी नीमच में करीब दो घंटे रूकी रहती है, इसे चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये।

गाड़ी सं. 19654-19653 जो वर्तमान में रतलाम से जोधपुर चलती है। इस गाड़ी का अजमेर से नम्बर चेंज होकर 54802-54801 बनता है। इससे उबल टिकट बनता है। इससे रेलवे को राजस्व हानि हो

रही है। अतः इस गाड़ी का एक ही नम्बर किया जाये, जिससे राजस्व की हानि होने से बचायी जा सके। कई बार डबल टिकट में अजमेर-जोधपुर के बीच अजमेर में बर्थ नम्बर भी बदल जाता है। जिससे यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता है।

गाड़ी नं. 19330-19329 का समय परिवर्तन कर एक रोक बढ़ायी जाये, ताकि इन्दौर से गाड़ी रात 10 बजे खाना होकर सुबह 5 बजे चित्तौड़गढ़ तथा 7 बजे उदयपुर पहुंच सके। वर्तमान में गाड़ी सं. 19329 इन्दौर से उदयपुर सुबह 8 बजे चलती है तथा चित्तौड़गढ़ में सायं 4.30 बजे पहुंचती है। इसी तरह एक गाड़ी सुबह 08 बजे उदयपुर से चलकर 04.30 बजे तक इन्दौर पहुंचे। इस रोक के बढ़ने से इन्दौर-उदयपुर बढ़ाने से, वर्तमान में जो गाड़ी चल रही है तथा नई गाड़ी 19330-19329 है, इसी तरह गाड़ी संख्या 19331-19332 को संचालित किया जाये।

गाड़ी सं. 12719-12720, जो वर्तमान में अजमेर-हैदराबाद चल रही है, इसको साप्ताहिक से बदलकर प्रतिदिन किया जाये। गाड़ी नं. 12413-12414 का चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये। गाड़ी नं. 19038/19040 कोटा-पटना को चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ डबल लाईन का कार्य प्रारंभ किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ को विद्युतीकरण किया जाये, ताकि दोनों कार्य होने से गाड़ियों की संख्या बढ़ेगी तो यात्री भार भी बढ़ेगा।

चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पर जब से मीटर गेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तन हुआ था, उस वक्त चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 3 एवं 4 के बीच में दो पटरी लाईनें थी। उन्हें बिना किसी वजह से बिना इंजन चले इन पटरियों को उखाड़ दिया गया। जबकि इस कार्य के लिए करोड़ों रुपये खर्च हुए तथा लाखों रुपये खर्च कर उन्हें उखाड़ दिया गया। आपके नॉलेज में डाला जा रहा है। श्रीमान से निवेदन है कि जो दो लाईन पटरियां उखाड़ी गई हैं, उन्हें वापस बिछाया जाए ताकि गाड़ी खड़ी हो सके। वर्तमान में एक-दो गाड़ियां 19328-19327 तथा डेमो रतलाम चित्तौड़गढ़ चलती थी। इन दोनों गाड़ियों को इसी वजह से आगे बढ़ाया गया, क्योंकि यहां गाड़ी खड़ी करने की जगह नहीं है।

राजस्थान का मध्यप्रदेश से ज्यादा लगाव है, पहले जब मीटरगेज थी तब 24 घंटे में करीब पांच-सात गाड़ी जाती थी, परंतु अब डेढ़ गाड़ी ही है। जबकि राजस्थान का मध्यप्रदेश क्षेत्र में यात्री भार सबसे अधिक रहता है। जब भी इस ओर गाड़ियां बनायी गईं, वह सफल रही हैं।

चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पश्चिम रेलवे रतलाम मण्डल में आता है। अभी तक पश्चिम रेलवे मण्डल द्वारा चित्तौड़गढ़ से एक भी गाड़ी नहीं चलायी है, जो भी गाड़ियां चल रही हैं, दूसरे मण्डलों की ओर से चल

रही है। अतः रतलाम मण्डल द्वारा चित्तौड़गढ़ को प्राथमिकता नहीं दी जाती है, जबकि रतलाम मण्डल में इन्कम के क्षेत्र में चित्तौड़गढ़ का पहला स्थान है।

अजमेर-हैदराबाद ट्रेन जो वर्तमान में चलती है, उसका रूट अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़, रतलाम, भोपाल, ईटारसी, खंडवा, आकोला, नांदेड़, हैदराबाद है। जबकि रूट अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़, रतलाम, भोपाल, नागपुर, हैदराबाद होना चाहिए। इससे कम से कम 400 से 500 कि.मी. कम चलना पड़ेगा व समय भी कम लगेगा।

जयपुर-नागपुर का वर्तमान में रूट जयपुर, अजमेर, चित्तौड़गढ़, कोटा, नागदा, भोपाल, नागपुर है। किंतु रूट जयपुर, अजमेर, चित्तौड़गढ़ रतलाम, भोपाल, नागपुर होना चाहिए। इससे समय की बचत होगी व कम दूरी तय करनी होगी।

पूर्व में चित्तौड़गढ़ स्टेशन पर नीमच, इंदौर स्टेशन की भांति स्टेशन परिसर में पुराना रेल इंजन लगाने की योजना थी, उसे पुनः प्रदान किया जाये।

उदयपुर से चैन्नई गाड़ी चलायी जाये, जिसका रूट वाया चित्तौड़गढ़ हो। चित्तौड़गढ़ का दक्षिण भारत से जुड़ाव हो जायेगा। क्योंकि चित्तौड़गढ़ मार्बल मण्डी एवं ऐतिहासिक किला तथा सीमेंट हब है। इसलिए यात्रियों का भार बराबर बना रहता है। इससे व्यापारियों को इसका लाभ मिल सकेगा।

उदयपुर से जम्मू नई गाड़ी चलायी जाये, जो पंजाब के व्यास एवं लुधियाना, अमृतसर, पठानकोट, चक्की बैंक होते हुए जम्मू पहुंचे।

अजमेर से बेंगलोर गाड़ी वाया चित्तौड़गढ़ चलायी जाये, ताकि लोगों को साउथ साईड का जुड़ाव हो सकेगा।

उदयपुर से जोधपुर एक इंटरसिटी चलायी जाये। यह गाड़ी 4 बजे उदयपुर से खाना की जाये, वाया चित्तौड़गढ़ सुबह 6 बजे पहुंचे और जोधपुर 12 बजे तक पहुंचायी जाये ताकि जोधपुर में हाईकोर्ट होने की वजह से यात्रियों को इसका लाभ मिल पायेगा। इसका लाभ भीलवाड़ा, ब्यावर, पाली, अजमेर को मिलेगा एवं राजस्व लाभ मिलेगा।

उदयपुर से वाया चित्तौड़गढ़, रतलाम होते हुए एर्णाकुलम (केरल), कोचिन के लिए गाड़ी चलायी जायें।

उदयपुर से चैन्नई वाया चित्तौड़गढ़, भोपाल, नागपुर, इरोड होते हुए गाड़ी चलायी जाये।

जितने भी मानवरहित फाटक है, उन पर फाटक लगे या अण्डर पास की व्यवस्था हो। आर.ओ.बी. हो, जिससे दुर्घटनाएं होने की संभावना खत्म हो सके। राजगढ़, पुठोली, घोसुण्डा, रण्डियारी, पारी (कपासन)

एवं चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र के समस्त यू.एम. क्रॉसिंग को तुरंत अण्डर पास में बदला जाए।। फतहनगर, कपासन, मावली में मानवरहित फाटक को तुरंत अण्डर पास में बदला जाये।

कुम्भानगर रेलवे फाटक के ऊपर ओवर ब्रिज के निर्माण होने से फाटक को थोड़ा आगे कोर्ट एवं एस.बी.बी.जे. के बीच वाली गली को फाटक के रूप में स्थान परिवर्तन करें, ताकि हेमालों को, पैदल राह चलने वालों को, साईकिल वालों को तथा आम आदमी को सुविधा मिल सके। कुम्भानगर फाटक को चालू रखा जाए।

चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर एवं बस्ती में जाने के लिए बीच में फाटक पड़ती है, जोकि अधिकांश बंद रहती है। अतः एक ओवर ब्रिज या अण्डर पास बनाया जाये ताकि आम आदमियों को सुविधा मिल सके।

चित्तौड़गढ़ में यात्री गाड़ियों का मेन्टीनेंस के लिए कैंरिज बनाया जाये।

उदयपुर से अहमदाबाद जो मीटरगेज से हटाकर ब्रॉडगेज का कार्य (आमान परिवर्तन) चल रहा है, यह कार्य इतनी धीमी गति से चल रहा है, इसकी वजह यह रही कि जितना पैसा सरकार द्वारा भेजा जा रहा था उतना पैसा कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ता वगैरह में पूरा हो जाता है। इसलिए इस आमान परिवर्तन को युद्ध स्तर पर चालू किया जाये और उदयपुर से अहमदाबाद को बजट में इसका विशेष तौर पर पैसा रिलीज करे, ताकि काम अतिशीघ्र पूरा हो सके।

मावली से नीमच जो बजट सर्वे के लिए घोषणा की गई थी, वह भी अभी तक पूरी नहीं हुई। अतः इस ओर विशेष तौर से ध्यान आकर्षित करें।

नीमच से बांसवाड़ा वाया प्रतापगढ़ नई लाईन का सर्वे किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ का डबल लाईन का कार्य आरंभ किया जाये। जबकि जानकारी के अनुसार, सूत्रों द्वारा यह कार्य 2007 में पूरा हो जाना चाहिए था, किंतु चित्तौड़गढ़-नीमच मात्र 56 कि.मी. खण्ड पर मीटरगेज को तुरंत बड़ी लाईन में बदला जाए।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़, कोटा से चित्तौड़गढ़ विद्युतीकरण किया जाए। जानकार सूत्रों के अनुसार विद्युतीकरण का कार्य 2012 में पूर्ण हो जाना चाहिए था, जो अभी पूर्ण नहीं हुआ है। जबकि चित्तौड़गढ़ पश्चिम रेलवे रतलाम मण्डल में आता है। अभी तक पश्चिम रेलवे मण्डल द्वारा माल गाड़ियों के अलावा एक भी गाड़ी नहीं चलाई गई। जो भी गाड़ियां चल रही है वह सिर्फ अन्य मण्डलों द्वारा चलायी जा रही है। जबकि इन्कम के मामले में रतलाम मण्डल में चित्तौड़गढ़ का पहला स्थान है। उसके बावजूद चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन के साथ सौतेला व्यवहार किया जाता है।

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Jagdambika Pal.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2014-15 के समर्थन में मुझे बोलने की अनुमति दी है। मैं बहुत सूक्ष्म में अपनी बात कहना चाहता हूँ।

अधिष्ठाता महोदय, यह तो निर्विवाद है कि अगर देश के लिए, आम आदमी के लिए 'सबका साथ सबका विकास' की बात करें तो रेल देश की लाइफलाइन है। इस संबंध में सभी पक्ष के लोगों ने इस बात पर सहमति व्यक्त की है, इसकी महत्ता के बारे में इसको रेखांकित किया है कि रेल की आवश्यकता, रेल की उपादेयता, रेल की उपयोगिता जनता के लिए क्या है। मैं समझता हूँ कि इस पर सभी सहमत हैं।

मैं केवल एक बात कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने जिस बात पर फोकस किया है, जिसके लिए मैं उनको बधाई दूँगा, वह यह है कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में सबसे ज्यादा फोकस यात्रियों सुविधाओं पर किया है और जो उस पर 12000 गाड़ियाँ प्रतिदिन चलती हैं लगभग 3 करोड़ यात्रियों को लेकर, जिनका घर रेल होता है, उनकी सुरक्षा की बात की है। यह बात ऐसी नहीं है कि माननीय मंत्री जी ने पहली बार कही हो। मैं भी कई वर्षों से सदन में रहा हूँ। जिस भी रेल मंत्री ने बजट प्रस्तुत किया है, सभी ने इस बात को अपने बजट में फोकस किया था कि हम रेल के यात्रियों की सुविधा बढ़ाएँगे, सुरक्षा बढ़ाएँगे, हम अपने स्टेशन्स को साफ-सुथरा रखेंगे। यहाँ तक कि यही सदन इस बात का गवाह है, हमारे साथी बैठे हैं। हम लोगों को बड़ी आशा बँधी थी कि हिन्दुस्तान में भी कम से कम कुछ स्टेशन्स वर्ल्ड क्लास लैवल के होंगे। कुछ नहीं तो देश की राजधानी दिल्ली का होगा, मुम्बई का होगा, चेन्नई का होगा, कोलकाता का होगा जहाँ से मंत्री जी बजट प्रस्तुत किया करते थे, या भोपाल और जयपुर का होगा। लेकिन हम समझते हैं कि यह सदन गवाह है और देश की जनता इस बात की गवाह है कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन की बात तो की जाती थी कि हम विश्व स्तरीय स्टेशन बनाएँगे, विश्व स्तरीय सुविधाएँ देंगे, लेकिन शायद एक स्टेशन भी ऐसा नहीं है। अभी भाई गणेश जी स्वयं कह रहे थे कि यदि हम दिल्ली स्टेशन की सुविधाओं और सुरक्षा को देखें तो शायद आपको लगेगा कि अगर यह देश की राजधानी के स्टेशन की तस्वीर है तो सुदूर कन्याकुमारी से कश्मीर तक के किसी छोटे स्टेशन पर उसकी परिकल्पना करना भी मुश्किल है। मैं तो केवल एक बात कहना चाहता हूँ कि मैं केवल इसलिए समर्थन नहीं कर रहा हूँ कि सुविधाओं और सुरक्षा की बात मंत्री जी ने कही है, बल्कि मैं इसलिए समर्थन कर रहा हूँ कि मैंने बजट का आउट-ले देखा है। इसमें अगर इन्होंने बजट में यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा की बात की है तो

आपको याद होगा कि पैसेंजर एमैनिटीज़ में जो यात्रियों की सुविधाओं के लिए बजट का एलोकेशन था, वह 857 करोड़ 73 लाख रुपये था, और इस बार के बजट में माननीय मंत्री जी ने जो यात्रियों की सुविधाओं के लिए रखा है, वह 1038 करोड़ रखा है, यह बजट का प्लान आउटले है। सुरक्षा के लिए पिछली बार रेल यात्रियों की सुरक्षा या रेल की सुरक्षा के लिए 3051 करोड़ 59 लाख रुपये रखा था और इस बार जो 2014-15 का बजट का आउटले है, वह 3546 करोड़ 25 लाख रुपये है जबकि बजट के कितने कंस्ट्रेंट्स हैं, रिसोर्सिज़ के कितने कंस्ट्रेंट्स हैं, कितने नए वायदे किए गए हैं जो पहली बार होगा। 500 मैगावाट बिजली हम जनरेट करने जा रहे हैं, यह भी शायद हिन्दुस्तान की तारीख में रेलवे के लिए मील का पत्थर साबित होगा। इसी तरीके से बुलेट ट्रेन की बात है या बहुत सी चीज़ें हैं जिनका उल्लेख मैं नहीं कर सकता हूँ। उसके लिए भी संसाधन लाने होंगे। लेकिन इसके बावजूद भी 494 करोड़ 66 लाख रुपये इन्होंने सुरक्षा पर बढ़ाए हैं, 200 करोड़ रुपये के करीब इन्होंने यात्रियों की सुविधाओं पर बढ़ाए हैं। अगर आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. को जोड़ लें क्योंकि वह भी सुरक्षा से जुड़ा हुआ है, क्योंकि आप आये दिन सुनते हैं कि रेलवे लाइन क्रॉस करते हुए बिहार में कभी एक साथ कितने लोग मेले में गए थे जो दुर्घटना के शिकार हो गए। इस पर इसी सदन में हमने दुख प्रकट किया था। यही सदन में हम लोगों ने दुख प्रकट किया था कि कई दर्जन यात्री रेलवे क्रॉसिंग पर मर गए। यदि आरओबी होता तो शायद वह यात्री जो हमारे देश के जिम्मेदार नागरिक थे, उनकी मौत नहीं होती। इसी तरह से रेलवे अंडर ब्रिज की बात है, उनको भी जोड़ लिया जाए तो 1758 करोड़ रुपये हैं।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : जगदम्बिका पाल जी, प्लीज़ कनक्लूड कीजिए, टाइम नहीं है।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैंने अभी शुरू किया है।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आपको बोलते हुए 6 मिनट हो चुके हैं।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं अपनी बात अभी समाप्त कर दूंगा।

ढाई हजार करोड़ रुपये किए गए हैं, 5400 मानव रहित क्रॉसिंग को खत्म कर रहे हैं। मैं दूसरी बात कहना चाहता हूँ, खरगे साहब नहीं हैं, अधीर जी भी नहीं हैं, शायद दूसरे साथी उनको कनवे कर देंगे, उन्होंने रेल बजट को इनीशिएट किया था और वह इस बजट की आलोचना कर रहे हैं कि यह भाजपा-एनडीए का बजट है और इस बजट में वेस्ट बंगाल की उपेक्षा हुई है। वह वेस्ट बंगाल से पिछली बार एमओएस रेलवे थे और खरगे साहब रेल मंत्री थे। मैं केवल एक आंकड़ा यहां प्रस्तुत करना चाहता हूँ कि पिछले साल रेलवे बजट में वेस्ट बंगाल के लिए वर्ष 2013-14 और 2014-15 में कुल-मिला कर 2369 करोड़ रुपये इन्होंने वेस्ट बंगाल के ऑन गोइंग प्रोजेक्ट के लिए दिया था। मैं मंत्री जी को बधाई देना

चाहता हूँ कि उन्होंने इस बार वेस्ट बंगाल को अकेले 3787 करोड़ रुपये दिया है, जबकि आप आलोचना कर रहे हैं कि हमने इस बार बजट में 1417 करोड़ रुपये वेस्ट बंगाल के ऑन गोइंग प्रोजेक्ट...(व्यवधान) मान्यवर, अभी हमने अपने क्षेत्र की कोई बात नहीं कही है।

माननीय सभापति : आप अपने क्षेत्र की बात कहिए, क्योंकि टाइम कन्सट्रेंट बहुत है। It is not decided by me. It is decided by the hon. Speaker. There is a long list of speakers.

श्री जगदम्बिका पाल : मान्यवर, हमें दो मिनट ही हुए हैं। अगर हम कोई बात दोहरा रहे हों तो आप हमें रोक दें, हम बैठ जाएंगे।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : हम क्या कर सकते हैं, there is a constraint.

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं दो मिनट में कनक्लूड कर दूंगा।

महोदय, उत्तर प्रदेश को शिकायत करनी चाहिए कि उत्तर प्रदेश को पिछली बार 2728 करोड़ रुपये मिले थे। मैं माननीय मंत्री मनोज जी से भी कहना चाहूंगा, वह उत्तर प्रदेश से आते हैं, इस बार आपने 2037 करोड़ रुपये ही दिए हैं। उत्तर प्रदेश को कम दिया है। मैं चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के प्लान आउटले को बढ़ाए। मैं कहना चाहता हूँ कि कम से कम सर्वे के लिए, दहन मिश्रा जी श्रावस्ती से आते हैं, बहराइच से हमारी बहन आती है, बलराम से हमारे एक माननीय सांसद आते हैं, मैं डुमरियागंज से आता हूँ, खलीलाबाद से सर त्रिपाठी आते हैं, हम लोग बहुत दिनों से इन पांच जिलों को जोड़ने वाली रेल लाइन की मांग कर रहे हैं। जब माननीय मंत्री जी अपना रिप्लायी देंगे, मांग तो मेरी है, लेकिन यह उत्तर प्रदेश के पांच जनपदों के पांच सांसदों के उद्देश्य को पूरा करेगी और नेपाल की सीमा से निकलेगी। दूसरी बात, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी की स्पीच आप माननीय मंत्री जी को दे दीजिए। धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं कनक्लूड कर रहा हूँ।

महोदय, बड़नी से गोंडा लाइन के कनवर्जन के काम के लिए सौ करोड़ रुपये दिए हैं। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ, क्योंकि इनकी प्राथमिकता ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट हैं। लेकिन उनको समयबद्ध ढंग से पूरा करें, ताकि यह न कहना पड़े कि 5 लाख 60 हजार करोड़ रुपये की परियोजनाओं की घोषणाएं हो गई हैं, लेकिन सरकार के पास संसाधन नहीं हैं, बजटरी सपोर्ट नहीं है। त्रिवेदी जी नहीं हैं, हमने इस बार बजटरी सपोर्ट भी 16 परसेंट बढ़ाया है, उन्हें इस बात का एहसास करना चाहिए। समय का अभाव है, हमारी गोरखपुर से बड़नी डेमो चल रही है, वह ब्रेकडाउन हो गयी है। हम चाहते हैं कि एक नयी डेमो मिल जाए। आपने एक करोड़ रुपये गौतम बुद्ध की जन्मस्थली, पिपरहव से सिद्धार्थ नगर, बस्ती होते

हुए अयोध्या गाड़ी जाएगी, दिए हैं। आपने कम से कम वित्तीय स्वीकृति दे दी है, इसके लिए मैं सरकार का और माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ और वहाँ की जनता की तरफ से आभार व्यक्त करता हूँ कि कम से कम उस काम को आपने एक वित्तीय स्वीकृति दे कर के प्रारम्भ करने की बात कही है। मुझे उम्मीद है कि जिस तरह से आपकी प्राथमिकता ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स के लिए है, आप गौतम बुद्ध की जन्म स्थली से भगवान राम की जन्म स्थली को रेल लाइन से जोड़ने का काम करेंगे।

*श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर) : माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में कार्य करने के लिए टोंक-सवाई माधोपुर की जनता ने मुझे 16वीं लोक सभा के लिए चुन कर सदन में भेजा है। मैं अपने दिल से सीधे क्षेत्र की जनता का धन्यवाद करता हूँ कि देश की जनता ने माननीय मोदी जी को वोट देकर देश को एक मजबूत नेतृत्व का समर्थन दिया है। मैं देश की 125 करोड़ जनता को धन्यवाद करना चाहूंगा। 16वीं लोक सभा का 2014-15 रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी ने पेश किया है, करीब छः हफ्ते के अंदर रेल मंत्री जी ने बहुत कुछ नए बजट में करने की कोशिश की है, क्योंकि हमारे देश में रेल रीढ़ बनकर महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है, क्योंकि रेल देश में कोने-कोने तक सवारी एवं समान दुलाई का कार्य करती है, जिससे इस देश की अर्थव्यवस्था में सहयोग मिलता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि जयपुर से कोटा वाया सवाई माधोपुर लाईन का दोहरीकरण करना और बहुत लम्बे समय से लंबित सवाई माधोपुर से जयपुर तक रेल विद्युतीकरण की मांग को मंजूर किया, लेकिन साथ-साथ यह मांग करता हूँ कि सवाई माधोपुर रेलवे स्टेशन पर फूड कोर्ट भी स्थापित किया जाये, क्योंकि यहां पर देशी एवं विदेशी पर्यटक हज़ारों की संख्या में रणथम्भौर देखने के लिए रोज़ाना आते हैं, क्योंकि यह एक प्राचीन पर्यटक स्थल है। इसकी अपनी एक अलग ही पहचान है। इससे देश एवं प्रदेश को बहुत राजस्व आ सकता है।

मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने देश में बुलेट ट्रेन चलाने की योजना का बजट में जिक्र किया है। मैं यह मांग करता हूँ कि दिल्ली से जयपुर होती हुई सवाई माधोपुर तक बुलेट ट्रेन चलाने पर विचार किया जाए।

माननीय रेल मंत्री जी सवाई माधोपुर में प्रकाश टॉकिज से वन विभाग कार्यालय तक अंडर पास बनना बहुत जरूरी है, क्योंकि आधा-आधा क्षेत्र रोड के दोनों तरफ पड़ता है। यदि कोई दुर्घटना हो जाती है तो लोगों को करीब दो से तीन किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ता है। इस मांग को लोगों की जन भावनाओं के प्रति देखते हुए तुरंत पूरी करें और मंजूर करके कार्य शुरू करायें। दूसरा जिला सवाई माधोपुर में खेरदां रेलवे फाटक खुलवाने की अनुमति दी जाये और ब्रह्मपुरी कॉलोनी के चारो तरफ रेलवे विभाग द्वारा लोहे के एंगल की फेंसिंग कर रखी है, जिसमें से सिर्फ मोटरसाईकिल ही निकलती है। अगर कॉलोनी में कोई आपात स्थिति उत्पन्न होती है तो वहां एम्बुलेंस व फायर बिग्रेड की गाड़ी नहीं पहुंच सकती। इसलिए जनता की परेशानियों को देखते हुए उनको हटाने के आदेश दें, जिससे कि सवाई माधोपुर की जनता आपकी आभारी रहेगी।

* Speech was laid on the table.

मंत्री जी से निवेदन है कि इंदौर से जयपुर चलने वाली सुपर फास्ट ट्रेन को प्रतिदिन चलाने एवं जबलपुर से अजमेर के मध्य चलने वाली दमोदया एक्सप्रेस का इसरदा रेलवे स्टेशन पर ठहराव को स्वीकृति प्रदान करें।

पिछली सरकार ने देवली टोंक सकेतपुरा रेलवे लाईन का एक सर्वे कराया था। यह सर्वे आपके बजट की किताब (अनुदान मांग) में सिर्फ 62 किलोमीटर दर्शाया हुआ है, लेकिन यह करीब 150 किलोमीटर की दूरी बनती है। लेकिन पिछली सरकार ने सिर्फ सर्वे होने पर ही घोषणा कर दी कि टोंक को रेल से जोड़ दिया गया है। मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूँ कि रेल बजट के आते ही मेरे संसदीय क्षेत्र टोंक में लोगों ने शोर मचाया। मैंने बड़ी मुश्किल से शांति स्थापित करायी। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप मेरे क्षेत्र में देवली टोंक सकेतपुरा की रेल लाईन का कार्य जल्द से जल्द मंजूर करके इसे शुरू कराएं।

मेरी मांग है कि करीब सत्रह वर्ष पहले दौसा से गंगापुर सिटी रेलवे लाईन का कार्य शुरू हुआ था, उसम समय उसका बजट 208 करोड़ रुपये था, जो अब बढ़कर 410 करोड़ हो गया है। इसका यह कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस कार्य को गति देकर जल्द से जल्द पूरा कराया जाए और इसके साथ-साथ यह भी बताना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी में रेलवे विभाग की करीब 200 एकड़ जमीन है। आज से करीब 20 साल पहले यहां पर 126 स्टीम इंजन संचालित किये जाते थे, जिसमें करीब 8000 कर्मचारी कार्य करते थे और लगभग 1000 से 1500 स्टाफ क्वार्टर बने हुए हैं। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि पिछली सरकार ने रेल वर्कशॉप भीलवाड़ा में मंजूर किया था, लेकिन नई भूमि अधिग्रहण योजना में जमीन एक्वायर करना संभव नहीं है, इसलिए इस रेल वर्कशॉप को गंगापुर में दिया जाए या और कोई नई स्कीम दी जाए ताकि रेलवे विभाग की इस भूमि एवं बिल्डिंग का सदुपयोग हो सके। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि हजरत निजामुद्दीन-उदयपुर मेवाड़ एक्सप्रेस का गंगापुर सिटी स्टेशन पर अस्थाई ठहराव को स्थाई ठहराव परिवर्तित करने की स्वीकृति प्रदान करें।

मंत्री जी टोंक जिले की ग्राम पंचायत आमी में गेट नम्बर 141 पर अन्दर पास बनाने की कृपा करें।

टोंक जिले के निवाई में वनस्थली विद्यापीठ देश का विख्यात विश्वविद्यालय है, जिसमें देश के कोने-कोने से आकर लगभग 12000 छात्राएं पढ़ रही हैं। टोंक जिले में वनस्थली-निवाई स्टेशन एक मात्र स्टेशन है। मैं चाहता हूँ कि यहां से गुजरने वाली सुपरफास्ट एवं एक्सप्रेस इत्यादि ट्रेनों का ठहराव की स्वीकृति प्रदान करें। जिनकी सूची निम्नलिखित है:-

- | | | |
|----|------------------------|--------------------------|
| 1. | 12956 जयपुर से मुम्बई | 2.12955 मुम्बई से जयपुर |
| 3. | 12980 जयपुर से बांद्रा | 4.12979 बांद्रा से जयपुर |
| 5. | 12974 जयपुर से इंदौर | 6.12973 इंदौर से जयपुर |

7. 12968 जयपुर से चैन्नई 8.12967 चैन्नई से जयपुर
9. 12969 जयपुर से कोयम्बटूर 10.12970 कोयम्बटूर से जयपुर
11. 12977 जयपुर से एर्णाकुलम 12.12978 एर्णाकुलम से जयपुर
13. 12976 जयपुर से बेंगलोर 14.12975 बेंगलोर से जयपुर

टोंक जिले में वनस्थली-निवाई रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज का शिलान्यास करीब दस वर्ष पहले हुआ था, लेकिन अभी तक उसका निर्माण नहीं हो पाया है, जिसके कारण यात्रियों को काफी असुविधा व जोखिम का सामना करना पड़ रहा है, कृपया इसका निर्माण भी करायें।

***श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) :** मैं सदन में प्रस्तुत 2014-15 के रेल बजट का समर्थन में विचार व्यक्त कर रहा हूँ। मैं अपनी बात हमारे प्रेरणा स्रोत जनप्रिय नेता आदरणीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के प्रेरणा वाक्य से प्रारंभ कर रहा हूँ।

व्यक्ति से बड़ा दल,

दल से बड़ा देश।

इस भावना के साथ कार्य करने वाला कोई भी व्यक्ति हो, तो वह जो करेगा वह राष्ट्र के हित में ही होगा। भारतीय रेल की दुर्दशा का मूल कारण है, उसके संसाधनों एवं लोकहित की सुविधाओं का निजी व्यक्तिगत प्रतिष्ठा बढ़ाने एवं ताकत दिखाने के लिए जब-जब दुरुपयोग किया गया तो इस प्रवृत्ति ने देश एवं रेल दोनों को नुकसान पहुँचाने का आपराधिक कार्य किया है। दुर्भाग्य से इन उदाहरणों ने ताकत की राजनीति को प्रश्रय दिया तथा एक परोपकारी सोच को कमजोर करने का कार्य किया।

मैंने अनेक सहयोगियों के भाषण सदन में सुने हैं, जिसमें कांग्रेस की ओर से बोलने वालों ने जब बसंत जी का नाम उद्धृत किया तो वे भूल गये कि भ्रष्टाचार, भाई-भतीजावाद तथा क्षेत्रवाद की मनःस्थिति ने भारतीय रेल का भारी नुकसान किया है। मैं अपने राजनैतिक जीवन के चौथे लोक सभा क्षेत्र दमोह का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ, जो मध्य प्रदेश के पिछड़े बुन्देलखण्ड का हिस्सा है। यदि भारत के रेल मानचित्र को देखेंगे तो बड़ा भारी खाली हिस्सा मध्य प्रदेश में दिखेगा, जो बुन्देलखण्ड का ही है। जब मैं बालाघाट से सांसद तथा तब एन.डी.ए. की सरकार थी और श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तब रेल बजट पर बोलते हुए मैंने दो बातें कहीं थी:-

1. यदि उत्तर से दक्षिण की दूरी कम करना हो तो जिस प्रकार अटल जी ने सड़कों को स्वर्णिम चतुर्भुज बनाया है, वैसे ही रेल का चतुर्भुज बनाकर उत्तर से दक्षिण की 100 कि.मी. से अधिक की दूरी कम की जा सकती है। मैं मा. मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार के रेल मंत्री श्री सदानंद जी को तथा अपनी पार्टी भारतीय जनता पार्टी को धन्यवाद दूँगा कि उन्होंने ही रेल चतुर्भुज पर कार्य प्रारंभ किया है। पहले पार्टी ने घोषणा-पत्र में उसे स्थान दिया और अब सरकार ने रेल बजट में इसे शामिल कर लिया। मुझे विश्वास है कि जब भी यह उत्तर से दक्षिण का मार्ग तय होगा तो वह इसी रिक्त स्थान को भरने का कार्य करेगा, चाहे वह झांसी से रामटेक पहुँचे या कोई अन्य मार्ग हो। वह इस रिक्तता को भरेगा जो मेरे बुन्देलखण्ड की पुरानी माँग की पूर्ति करेगा।

* Speech was laid on the table.

2. दूसरा, मैंने एन.डी.ए. के मुखिया मा. अटल जी को धन्यवाद दिया था, जिन्होंने रेल सुरक्षा के लिए रेल विभाग को पहली बार राशि प्रदान की थी। उसके पहले की सरकारें सदैव रेल मंत्रालय से धन लेती रही हैं। धन देने का काम नहीं किया तो कांग्रेस सहित पार्टियों को इसका उत्तर देना होगा। विशेषकर श्री द्विवेदी जी को तृणमूल की ओर से बोलते हुए सरकार से सहयोग की अपेक्षा कर रहे थे: काश! उन्होंने यह जान लिया होता। दूसरे, उन्होंने विजन-2020 की बात सुश्री ममता जी के नाम के साथ उद्धृत की है। वह यह कहते समय अर्धसत्य को सत्य प्रतिपादित कर रहे थे, क्योंकि जब ममता जी ने विजन-2020 रखा था तो वह एन.डी.ए. की सरकार के मंत्री का विजन था। यदि ये श्रेय ममता जी को दिया जा रहा है तो फिर एन.डी.ए. एवं उसके नेता मा. अटल जी का नाम लेने में कंजूसी उचित नहीं है।

माननीय सुश्री ममता जी रेल मंत्री थी, एन.डी.ए. की सरकार थी। मैं बालाघाट का सांसद था। बजट प्रस्तुत हुआ तो पता चला कि गोंदिया बालाघाट आमान परिवर्तन परियोजना फ्रीज कर दी गई है। योजना बंद कर दी गई। वह योजना अत्यंत महत्वाकांक्षी, उपयोगी एवं दुर्गम व सघन आदिवासी क्षेत्रों को जोड़ने वाली, दो राज्यों को मिलने वाली परियोजना थी। मा. श्री आडवाणी जी आज भी सदन में मौजूद हैं। उनके हस्तक्षेप के बाद यह योजना डी-फ्रिज हुई और धन अभाव के कारण स्वयं अटल जी ने पहले चरण का धन मुहैया करा कर उस योजना का कार्य प्रारंभ करवाया। साथ ही, तभी सरकार ने परियोजनाओं की पूर्णता की समय-सीमा 10 वर्ष अधिकतम तय की थी।

वह योजना तीन खण्डों में पूर्ण होनी थी, गोंदिया से बालाघाट पूर्ण हो गया है। बालाघाट से नैनपुर जं. और नैनपुर जं. से जबलपुर जं. कार्य रूका है।

पहला खण्ड धन की उपलब्धता के कारण पूर्ण हो गया, यहाँ तक कि बालाघाट-कटंगी भी पूर्ण हो गया, लेकिन दो खण्ड आज भी अधूरे हैं। भारत सरकार के वन पर्यावरण मंत्रालय एवं रेल मंत्रालय के बीच तालमेल न होने के कारण इस राष्ट्रीय परियोजना की लागत आज तीन गुना से ज्यादा कर दी गई। क्या ऐसी गंभीर अनदेखी करने वाले नेताओं (जनप्रतिनिधियों) तथा अधिकारियों के विरुद्ध श्वेतपत्र जारी करके जिम्मेवारी सुनिश्चित नहीं करनी चाहिए? मैं मानता हूँ कि यह राष्ट्र को क्षति पहुँचाने वाले लोग हैं, उनके कृत्यों का पर्दाफाश करने का कोई तंत्र विकसित होना चाहिए, ताकि गैर-जिम्मेवारी का कार्य करने वाले बे-नकाब हो सके। यह परियोजना अवरोधों से मुक्त होकर शीघ्र पूर्ण हो, ऐसा निवेदन है।

ललितपुर-सिंगरौली रेलमार्ग श्री पासवान जी के समय सुश्री उमाजी के प्रयासों से प्रारंभ हुआ था, लेकिन वह भी पन्ना टाईगर रिजर्व के मामूली से क्षेत्र के कारण रूका है। उसे घुमाकर भी रेल मार्ग बनाया जाये तो बमुश्किल 20 कि.मी. रेल मार्ग की लम्बाई बढ़ेगी, लेकिन यह बुन्देलखण्ड एवं बघेलखण्ड को जोड़ने वाला तथा सिंगरौली, जो तीन राज्यों की सीमाओं पर बसा है। (उत्तर प्रदेश, मध्यप्रदेश, छत्तीसगढ़)

और जो आज मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा बिजली उत्पादक जिला है, उसका ललितपुर से जुड़ने का अर्थ है दिल्ली से जुड़ना। यहाँ जो पावर प्रोजेक्ट है, वे हैं: एन.टी.पी.सी., रिलायंस, एस्सार, जे.पी. पावर के अलावा भी 4 और निर्माणाधीन है।

सिंगरौली, मध्य प्रदेश की ऊर्जा राजधानी है। फिर भी, वह देश की राजधानी एवं मध्य प्रदेश की राजधानी दोनों से सीधे संपर्क में नहीं है। सिंगरौली से भोपाल जाने वालों को पहले सिंगरौली से जबलपुर या कटनी फिर वहाँ से भोपाल जाना पड़ता है। रेल मार्ग है, पर सिंगरौली-भोपाल कोई ट्रेन नहीं है।

रेल मंत्री ने कुछ नई रेलगाड़ियों की घोषणा की है जैसे:-अहमदाबाद - दरभंगा (जनसाधारण एक्सप्रेस) वाया सूरत; अहमदाबाद - पटना (साप्ताहिक) वाया वाराणसी ; राजकोट - रीवा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

उपरलिखित तीनों गाड़ियाँ भोपाल - कटनी वाया सागर - दमोह जायेंगी तो दूरी भी कम होगी।

नागपुर - रीवा वाया सतना, यह गाड़ी मेडिकल सुविधा से वंचित सागर - दमोह, छतरपुर - कटनी जिले के लोगों को नागपुर से जोड़ सकती है। अतः तत्संबंध में मार्ग सुनिश्चित करते समय इस मार्ग पर रेलगाड़ियाँ चलाने का निवेदन है।

अनेक स्थानीय स्थानों पर (स्टॉपेज) के लिए मैंने सुझाव दिये हैं, उन पर भी विचार हो ऐसा आग्रह है।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) :** मैं बिहार से आता हूँ, जो कि अति पिछड़ा राज्य है। केन्द्र में सरकार बनने से पूर्व चुनाव के दौरान एन.डी.ए. के नेताओं द्वारा घूम-घूमकर राज्य के लोगों को खूब सब्ज-बाग दिखाये गये थे। जब केन्द्र में इनकी सरकार बनी, तो लोगों की उम्मीद जगी कि अब अच्छे दिन आयेंगे। मगर जो अच्छे दिनों की कल्पना लोगों ने की थी, रेल का किराया बढ़ाकर, उसे पूरा कर दिया गया।

रेल बजट से पहले बड़ी चालाकी से रेल किराये में की गई बढ़ोतरी अनुचित ही नहीं, अपितु गरीब जनता के साथ घोर अन्याय और विश्वासघात है।

बेरोज़गार, दिहाड़ी मजदूरी करने वाला आदमी, रेहड़ी-पटरी, रिक्शा आदि चलाने वाला गरीब आदमी, जो जनरल बोगी में सफर करता है, स्लीपर क्लास में सफर करता है। उसके किराये में बढ़ोतरी करने के बजाय, सरकार को उच्च श्रेणी के किराये में बढ़ोतरी करनी चाहिए थी।

अचानक किराया बढ़ा दिया गया। जिसने दो महीने पहले से ही टिकट लिया था। यहाँ नाम लेना जरूरी हो गया है। हमारे संसदीय क्षेत्र के विनय पासवान सहित 15,16 अन्य लोग इलाज कराने आये थे। उनसे बढ़ हुए किराये के रूप में एक्स्ट्रा चार्ज किया गया।

मान लीजिये, किसी गरीब यात्री के पास इतने पैसे नहीं हैं तो क्या उसे ट्रेन से उतार दिया जायेगा? इसलिए, जो पहले से ही टिकट लिया है, उससे इस प्रकार की वसूली नहीं करनी चाहिए। बल्कि उसी दिन के आरक्षित टिकट पर मान्य होना चाहिए।

तत्कालीन रेलमंत्री श्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल के दौरान रेलवे सेफ्टी कार्ययोजना के लिए 17 हजार करोड़ रुपये का सेफ्टी फंड बना था। ट्रेनों में टक्कर-रोधी यंत्र लगाने की योजना बनी थी। जो कि आये दिन होने वाली रेल दुर्घटना की दृष्टि से अति महत्वपूर्ण है। नये सर्वे का ऐलान तो कर दिया गया, लेकिन पहले की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा कहाँ से आयेगा, इसकी चर्चा बजट में नहीं है।

हाई-स्पीड बुलेट ट्रेन चलाने की बात की जा रही है। अच्छा होता, रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को दुरुस्त किया जाता। सुविधा, रेलवे की सुरक्षा व सही समय पर ट्रेनों को चलाये जाने की बात की जाती।

भारत की रेल देश की जीवन रेखा और विकास की रीढ़ है। आवागमन का एक बहुत ही बड़ा साधन है। मगर ट्रेनें 10-10 एवं 15-15 घंटे की देरी से चलती हैं। किसी को अपना मरीज दिखाने जाना है। हमारे बेरोज़गार नौजवानों को नौकरी के लिए परीक्षा देने जाना है। किसी को समय पर अपनी ड्यूटी पर जाना है। वह कैसे सही समय पहुँचेगा।

* Speech was laid on the table.

देश की गरीब जनता, मजदूर, असहाय वर्ग रेल द्वारा ही सैकड़ों मील की यात्रा और सफर करके अपना और अपने परिवार का पेट भरने के लिए दूर-दूर के प्रांतों में जाया करते हैं। कभी-कभी तो पूरी रात खड़े होकर जनरल कोचों में एक ही जगह सिकुड़ हुए बैठकर, लटक कर यात्रा करने पर मजबूर हो रहे हैं।

बुलेट ट्रेन की बात तो ठीक है, मगर यदि ट्रेनों के सही समय पर परिचालन करने, रेल पटरियों के दोहरीकरण और विस्तारीकरण की बात की जाती, तो अच्छा होता।

हमारी कुछ माँगे हैं :

1. बख्तियारपुर से राजगीर रेल खण्ड का दोहरीकरण।
2. बिहारशरीफ से अस्थावाँ जाने वाले एन.एच.-82 पर बिहारशरीफ रेलवे स्टेशन के पास ओवर ब्रिज का निर्माण।
3. पर्यटकों, विद्यार्थियों एवं क्षेत्रवासियों की भारी भीड़ को दृष्टिगत रखते हुए राजगीर रेलवे स्टेशन के निकट ओवर ब्रिज का निर्माण।
4. फतुआ से इस्लामपुर तक सभी हॉटलों पर रोशनी, छतरी और पीने के पानी की व्यवस्था।
5. इस्लामपुर से पटना चलने वाली डी.एम.यू. ट्रेन मात्र एक ही चलती है, इसे अप-डाउन फेरा बढ़ाया जाये और एक रैक अलग से देने का प्रावधान किया जाये।
6. पर्यटक-स्थल राजगीर (नालंदा) में पर्यटकों/यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए पटना से राजगीर डी.एम.यू. लोकल ट्रेनें चलाई जायें।
7. नालंदा जिला मुख्यालय बिहारशरीफ में तत्कालीन रेलमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने टिकट आरक्षण की सुविधा क्षेत्रवासियों को दी थी। वर्तमान समय में पर्यटकों, विद्यार्थियों और यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए विस्तारित किया जाये। वहाँ टिकट आरक्षण का एक ही काउन्टर है, उसे बढ़ाया जाये।
8. कोसी, पटना व मुंगेर पुल वर्षों से लंबित है। इसके अलावा राज्य में कई परियोजनायें लंबित है, उन्हें पूरा करवाया जाये।

***श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। देश में रेल से प्रवास करने वालों की ज्यादातर संख्या है। इसको ध्यान में रखते हुए रेल प्रवास करने वाले प्रवासियों का ध्यान और सुविधा के बारे में रेल विभाग ने ज्यादा ध्यान देने की जरूरत समझी है। हर साल ज्यादा से ज्यादा रेल गाड़ियों को बढ़ाने की घोषणा होती है, जबकि रेलवे को यात्रियों की सुविधा पर ध्यान देने की जरूरत है। देश में कई ऐसे रेलवे स्टेशन हैं, जहां सुविधा की कमी है। शौचालय बहुत गंदे होते हैं, उनकी सफाई एवं रख-रखाव ठीक से नहीं किया जाता है। इन सब पर भी ध्यान देने की जरूरत है। रात को प्रवास करते हुए सुरक्षा की कमी होती है। हाल ही में देश में रेल में हो रही दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है, जबकि रेल से यात्रा कर रहे यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी भी भारत सरकार की है।

मुंबई में रेलवे विभाग ज्यादा मुनाफे में है, जबकि इस बजट में मुंबई के लोकल फुट ओवर ब्रिज एवं अंडर पास ब्रिज, महिला सुरक्षा पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। देश में मुंबई के बराबर महाराष्ट्र में पूरा शहर सबसे ज्यादा ग्रोथ करने वाला शहर माना जाता है। मुझे इस बात का दुख है कि पूना शहर में रेल सुविधा या पुणे रेलवे स्टेशन में सुधार, पुणे-मुंबई नया ट्रैक बनाने के बारे में इस बजट में कोई बात नहीं कही गई है। पूना में हिंजवडी में आई.टी. सेंटर है और पिम्परी चिंचवड, चाकण, राजनगाव, मावल में इंडस्ट्रियल जोन की संख्या बहुत है, और इस बजट में पूना के लिए कुछ भी नहीं दिया गया है। पूना शहर से पिम्परी चिंचवड को जोड़ने वाली मेट्रो ट्रेन के बारे में इस बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है, जबकि पिछली सरकार ने मेट्रो ट्रेन चलाने की घोषणा की थी।

माननीय मंत्री जी ने 2014-15 का रेल बजट पेश किया, उसमें कई रेलमार्ग का आमान परिवर्तन, नई रेलगाड़ियाँ चलाने, बुलेट ट्रेन चलाने की बात कहीं गई है।

मैं महाराष्ट्र के मावल संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। यह एक नया लोक सभा क्षेत्र है, जिसमें शहरी एवं ग्रामीण दोनों क्षेत्र आते हैं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में भी रेलवे की बहुत सी मांगें हैं। मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी इन पर विचार करेंगे और शीघ्र ही इन मांगों को पूरा करेंगे।

माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे मेरी मांगों पर विचार करे एवं अपनी सहमति प्रदान करें।

मेरी मांगें इस प्रकार हैं : पूना-पिम्परी चिंचवड से लोनावाला के बीच मेट्रो ट्रेन चलाई जाए; हिंजवडी आई.टी. पार्क से पूना तक नई मेट्रो ट्रेन बनायी जाये।

देश के विभिन्न क्षेत्रों से नौजवान पूना शहर में रोजगार हेतु आते हैं और रेल मंत्री जी इस बजट में पूना की उपेक्षा की गयी है। मैं बताना चाहता हूँ कि पूना शहर से भारत सरकार को अच्छी आमदनी मिलती है, लेकिन सरकार का ध्यान पूना शहर के ऊपर नहीं है।

मैं इस बजट में कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ :

- पूना से मुंबई जाने वाली ट्रेन में बढ़ोतरी किए जाने की जरूरत है।
- पूना से लोनावाला जाने वाली लोकल ट्रेन के ट्रेक में दुरुस्तीकरण करने की भी जरूरत है।
- कर्जत से पनवेल लोकल ट्रेक बढ़ाकर ज्यादा लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
- ट्रेन नं. 1617 अप एवं 1618 डाउन को कर्जत से बढ़ाकर पनवेल कर दिया जाये।
- वास्को डी गामा से पनवेल, बसाई, विरार, उदयपुर के बीच 24 डिब्बों वाली नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
- सी.एस.टी. से पनवेल के बीच 12 डिब्बे वाली नई ई.एम.यू. चलाई जाये।
- 30 मिनट के अंतराल पर 12 कोच वाली ई.एम.यू. पनवेल वाया वडाला वाया वोरीबली हर्बर लाइन के बीच दोनों तरफ से चलाई जाये।
- 20 कोच वाली ई.एम.यू. पनवेल वाया तुरमे थाणा हर्बर लाइन के बीच हर 30 मिनट के अंतराल पर चलाई जाये।
- 20 कोच वाली ई.एम.यू. पनवेल वाया दिवा वाया बसाई वाया विरार वाया दहाणू के बीच हर 60 मिनट के अंतराल पर चलाई जाये।
-

मैं इसके साथ ही माननीय मंत्री जी से कुछ और माँगे भी करता हूँ। देहरादून एक्सप्रेस 2287 अप 2288 डाउन, अमृतसर एक्सप्रेस 2483 अप 2484 डाउन, छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस 2653 अप 2654 डाउन, गोवा संपर्क क्रांति 2449 अप 2450 डाउन का भी कॉमर्शियल रूकाव किया जाये।

नई रेलगाड़ी पूना वाया कोकन रत्नागिरी, चिपलून, करजत, पनवेल होते हुए चलाई जाये, जिससे स्थानीय जनता को इसका लाभ मिल सके एवं भारतीय रेलवे को भी अच्छा लाभ प्राप्त हो सकेगा।

नई रेलगाड़ी वास्कोडिगामा से वसाई, विरार, उदयपुर से होते हुए पनवेल तक चलाई जाये।

रोज़ाना 3 से 4 लाख लोग पुणे से मुंबई, कोंकण के अलग-अलग स्टेशनों से यात्रा करते हैं। मेरी मांग है कि रत्नागिरी, चिपलून, करजत व पनवेल के बीच नई रेलगाड़ियाँ चलाई जाये, जिसमें पूना-रत्नागिरी एक्सप्रेस, पूना-रनवात वाडी फास्ट पैसेंजर, पूना मडगावं जनशताब्दी एक्सप्रेस, पूना सावत वाडी सिंधुदुर्ग एक्सप्रेस एवं पूना रत्नागिरी फास्ट पैसेंजर एक्सप्रेस जैसी गाड़ियों का परिचालन किया जाये।

इसके अतिरिक्त मैंने मंत्री जी को पत्र व्यवहार के द्वारा भी कई माँगे रखी हैं, मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उन मांगों पर भी अपनी सहमति प्रदान करेंगे।

पूना स्टेशन से लोनावाला तक जितने भी स्टेशन है, उनमें अत्यधिक आधुनिक शौचालय एवं शुद्ध पेयजल की व्यवस्था की जाये तथा इन स्टेशनों पर टिकटघर, रेलवे प्लेटफॉर्म पर पंखे की व्यवस्था एवं पैसेंजर विश्रामगृह की व्यवस्था की जाये। ट्रेन को गंदगीमुक्त करने की जरूरत है एवं सभी प्लेटफॉर्म और रेलवे स्टेशन को साफ सुथरा रखने पर जोर दिए जाने की जरूरत है।

रेलवे को सबसे अधिक आमदनी देने वाला राज्य महाराष्ट्र है, लेकिन इस बजट में महाराष्ट्र राज्य को सिर्फ निराशा हाथ लगी है और महाराष्ट्र में ऐसे कई जिले हैं, जहां रेल में सुधार करने की आवश्यकता है।

पूना स्टेशन लोनावाला स्टेशन के बीच चलने वाली सभी लोकल गाड़ियों के डिब्बों की संख्या अधिक की जाए तथा हर लोकल ट्रेन में 2 डिब्बे महिला यात्रियों के लिए रखे जाये तथा इन डिब्बों में महिला सुरक्षा कर्मचारी की भी नियुक्ति की जाये।

SHRI C.N. JAYADEVAN (THRISSUR): Sir, the Railway Budget, in total, is a cruel injustice towards Kerala. I do not want to repeat all the points that my colleagues from Kerala have already mentioned about the injustice to Kerala, but all Kerala friends are approaching the Minister and telling him that they expect some changes in the future speech of the hon. Minister. In the last so many years, Kerala was neglected and we expected something new from the new Government whether it is NDA or BJP.

You have unified the Kerala people in one thing whether we are from UDF or LDF. All the Keralites are now calling for development of Railways in Kerala. Thank you for unifying the Kerala people with such a Budget that you have proposed in the Lok Sabha.

Many projects were declared in the last Budget also like a coach factory in Palakkad; wagon factory in Alleppey; electrification and automatic signaling system; and line doubling, but nothing was fulfilled. This Budget also has said nothing about Kerala regarding electrification, automatic signaling system, line doubling, etc. I would like to give only one example about a town in my constituency, namely, Guruvayur. Many of you know, and I expect that the hon. Minister will soon visit the Guruvayur Temple. Last month, our beloved Minister, Shri Prakash Javadekar was there in the Guruvayur Temple, and last year, Mr. Modi was there in the Guruvayur Temple. The Guruvayur Temple is the most important pilgrim centre of South India. Hence, lakhs of people are coming there, especially, during some seasons.

In Guruvayur, there is a Railway Station. It has a railway gate, which is closed 23 times, that is, it is closed 13 times for trains to pass and 10 times for shunting purposes as there is no other place except that Railway line. The Guruvayur-Thirunavaya Railway line survey is over, but no steps have been taken for further development of the Guruvayur-Thirunavaya Railway line. I do not wish to give many examples about Kerala as most of our colleagues have already mentioned them here.

I would like to mention something about the outlook of the Government. I represent the CPI. It is a single-Member Party now, but you will remember Shri Indrajit Gupta, and our Speaker was also referring to Shri Bhupesh Gupta and Shri Gurudas Dasgupta. As regards the outlook of the Government, it seems that privatization is the only way out. I do not agree to this, and we cannot agree to this. We are not against FDI or private participation, but I do not agree to the thinking that this is the only way to save the Railways, which is the biggest public sector in India where about 40 lakh employees are employed. I think that we have to agree to measures like FDI and privatization in certain sectors to a certain extent, but not in such a huge sector like the Railways. The biggest public sector in India is ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Mr. Jayadevan, please conclude now.

SHRI C.N. JAYADEVAN : Yes, Sir. I require only one more minute to speak, and I will not speak too much. The biggest public sector in India is employing 40 lakh workers in different sections. What will be the after-effect for other public sectors in India if such an industry also goes to a private sector?

Sir, I would end my speech after this one sentence. All our colleagues from Kerala have said that Gowda Ji is the 'son-in-law' of Kerala. I do not know whether it is a fact. The Minister is looking at us with a smiling face. We know that he knows Malayalam. I thought of speaking in Malayalam, but I did not do so thinking that other Members might not understand it and that it would create some problems.

*श्री जनार्दन मिश्र (रीवा) : मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र रीवा से आता हूँ, वहाँ अर्थात् रीवा से राजकोट हेतु नई रेलगाड़ी चलाने की जो घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की है, उसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही, उनसे मेरा आग्रह है कि रीवा से मुम्बई को रेलवे सुविधा से जोड़ने हेतु " गरीब रथ " नामक रेलगाड़ी जो जबलपुर से मुम्बई जाती है, को रीवा तक बढ़ाया जाए व रीवा से नागपुर के लिए एक और रेलगाड़ी यदि चला दी जाती है तो रीवा व आस-पास के जिले के लोगों को यातायात की भारी सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

मैं सदन का ध्यान 1956 के राज्य पुनर्गठन आयोग की उस रिपोर्ट की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ, जिसे मध्य प्रदेश के पुनर्गठन के समय उद्घृत किया गया था तथा जिसमें यह उल्लिखित है कि मध्य प्रदेश में विलीनीकृत तत्कालीन विन्ध्य प्रदेश में पूर्व से पश्चिम की ओर एक रेल लाइन ललितपुर से सिंगरोली वाया रीवा निर्मित की जाए। बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि उक्त 541 कि.मी. लम्बी रेल लाइन का निर्माण आज 60 वर्षों के बाद भी 100 कि.मी. तक हो पाया है। इसे राष्ट्रीय योजना के दायरे में लाकर शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए।

साथ ही रीवा से मिर्जापुर वाया मऊगंज नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए, जिससे वाराणसी से मुम्बई का रास्ता काफी कम हो जायेगा तथा रीवा जिले का सर्वांगीण विकास संभव हो सकेगा।

रेल मंत्री महोदय ने रेलवे बोर्ड का उल्लेख अपने भाषण में किया है। मेरा मानना है कि रेल विभाग के होते हुए रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है। अतः रेलवे बोर्ड को भंग किया जाना रेल हित में आवश्यक है।

*SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): I am newly elected Member representing Rajamundry, Andhra Pradesh for the first time.

Although 58 new Trains introduced from different parts of the country, no sufficient trains have been introduced for the residual State of Andhra Pradesh. I believe that the proposals sent by the Government of Andhra Pradesh regarding clearance of pending projects, sanctioning adequate funds for ongoing projects, gauge conversion, creation of a new Railway Zone at Waltair, in Andhra Pradesh have not been addressed .

I would urge upon the Hon'ble Minister for Railways to allocate adequate funds for all the ongoing projects pertaining to both States of A.P. and Telanagana which are pending for more than two/three decades.

I am also happy to note that the Hon'ble Minister has assured in the August House that all 29 pending projects pertaining to the State Governments of A.P. and Telangana will be completed at a cost of Rs. 20,680 crores. He has also announced in the House that a Special Monitoring Committee will be constituted for this purpose. I would request the Minister to constitute the Committee immediately by releasing Rs. 20,680 crores in this fiscal year only.

Further, Hon'ble Minister of Railways was kind enough for introduction of A.P. Express from Vijayawada to New Delhi. I would urge upon the Minister, instead of Vijayawada, the train should be introduced/started from Visakhapatnam to New Delhi via Rajahmundry, Eluru, Vijayawada as there have been a genuine demand from all sections of the society including service personnel of army/navy and bureaucrats and other businessmen who usually travel on this routine. I would also urge upon the Minister to introduce a Duranto Express or a Rajadhani Express from Visakhapatnam to New Delhi via Rajahmundry, Eluru, Vijayawada, Nagpur etc. In fact, all State Capitals have a connectivity of Rajdhani Expresses to New Delhi except the State of Andhra Pradesh. I hope that the Minister will accept my

* Speech was laid on the Table.

request for introduction of Rajdhani Express and a Duranto Express from Vishakhapatnam to New Delhi via Rajahmundry, Eluru and Vijayawada.

Apart from it, I would like to bring to the kind notice of the Hon'ble Minister there is need for the modernization of Rajahmundry Railway Station, for which sufficient funds are required. The historical city of Rajahmundry is situated on the bank of the mighty Godavari river and is a famous political/educational/business hub. Pushkaram falls after every 12 years whereas the Mahapuskharams (Mahakumbamela) falls after every 142 years and the ensuing Mahakumba Mela falls next year i.e., July, 2015. As Rajahmundry will be main center of attraction during the Pushkarams, lakhs of passengers from all over the country are likely to arrive at Rajahmundry station by trains to have a dip and seek obeisance of Matha Godavari and visit in and around temples of the Godavari river.

At present, Rajahmundry Railway Station has only 3 platforms with limited width and only one foot over bridge. The existing facilities are found to be grossly inadequate to deal with the expected huge rush of passengers thronging Rajahmundry Station.

As I said earlier, modernization of Rajahmundry Railway Station is the need of the Hour and the existing facilities do not suffice to meet the unprecedented rush from the pilgrims during the Mahakumbamela. There is a dire need to expand the Railway facilities at Rajahmundry and upgrade the infrastructure here like additional platforms booking counters, new entry/exit points, spacious circulation area/parking, toilets, waiting halls and proper passenger guidance systems etc., to enhance the capacities. I would request the Minister to accord adequate financial support for construction of additional platforms, extension of lengthy platforms, construction of ROBs, construction of food-courts, sanitary conditions, construction of number of toilets, shelters etc., in order to meet the expected rush from the pilgrimages. I would also request the Minister to introduce a number of special trains from Rajahmundry to different

parts of the country and vice-versa. I would also like to request the Minister that the necessary facilities may also be extended to nearby Railway Station of Rajahmundry Rail Stations viz., Godavari, Kovvuru and Nidavolu Rail Stations as these are attached to the River Godavari and pilgrims also alight from these stations to take dip on the River Godavari.

Coming to the important issue that there is road-cum-rail bridge on the river Godavari. However, it is the one of the oldest bridges in the country which needs adequate financial support from the Central Government to carry out necessary repair works as some of the pillars are apparently showing cracks. Of-late, I have met the General Manager and other officials of the South Central Railway about this issue. During my interaction with the GM, South Central Railway he has assured me that AGM of South Central Railway is likely to visit this bridge on 09.07.2015 to oversee the bridge. I understand that this prestigious bridge involves two Ministries both Railways and Road Transport and Highways. I would request the Hon'ble Minister of Railways to his intervention with the Hon'ble Minister of Road Transport and Highways to sort out the problem and accord required funds for carrying out necessary repair works for road cum river bridge.

I am also happy to note that Indians Railways have proposed to introduce a Bullet Train on Ahmedabad-Mumbai corridor. I commend the Railway Minister for Introduction of Bullet Train for this sector. I would urge upon the Minister to introduce a Bullet Train from Visakhapatnam to Secunderabad and one more train from Visakhapatnam to New Delhi via Rajahmundry, Eluru and Vijaiwada atleast in the next year's budget which will cater to the needs of the people. Once it is introduced, it would reduce the time and would be great boon to commuters of this route. I wish to know from the Railway Minister whether any feasibility survey has been conducted prior to introduction of such trains. I myself associate with my colleagues who have spoken on the discussion of the Railway Budget that safety and security should be given utmost priority.

Before concluding my speech, I would request the Central Government/Minister of Railways to accept the proposals sent by the Government of Andhra Pradesh and the Government of Telanagana regarding creation of new Railway Zone at Waltair and accord adequate financial grant for all pending projects pertaining to State Government of A.P. and Telanagana States in letter and spirit.

The Railway Budget can not be a vision document for the New Government as it is just one month old. Still the Government tried to focus on mainly the important pending projects of the old government. Still lot of focus was made on keeping in view the image and potential of Indian Railways.

The Budget mainly focused on – speed of the trains, which is the easy way to catch the eyes and attention of international market to attract the FDI's. BJP Government is capable of capturing the FDI's attention which is not only a cheap source of funding but also the fastest way for growth. (the disadvantages of FDI's should be taken care of)

Good incentives are given but still lot is required to make railways highly profitable as Cargo is the main source of profitable revenue to the Indian railways, as the passenger maintenance is very high and the government cannot load the cost on public directly.

Just like any other courier service, the common public should be able to hand over the good required to be transported from the house itself. Let pick up points should be introduced. A scooter which is to be sent from Hyderabad to Rajahmundry needs packing separately and booking separately...instead the boy should come home pack and deliver at the place required. This can be outsourced. This is one of the best revenue source for Indian Railways.

The Indian Railways is having lakhs of land bank, which is not being utilized commercially. Instead of charging demurrages for late lifting of food grains and other goods, the railways should construct godowns and warehouses so

that storage will not be a problem, the rate of storage should be subsidized to food grains and perishable items like vegetables.

There is lakhs of acres of land beside and in between the railway tracks which runs to lakhs of kilometers. Research should be made to ascertain as to how to use the land effectively and profitably.

The network of the railway schools and hospitals is very high, the infrastructure should be developed and increased so that they can invite general public, instead of just railway staff so that they become not just self-sufficient but become profitable too.

As regards railway safety, we should avoid unnecessary people on platforms – scheme should be designed to control and not to hurt public. Let us restrict unauthorized entry to railway station – this too is very difficult but not impossible. Movement in the train - in reserved bogies should be restricted, no unauthorized movement from bogie to bogie should be permitted, and should be considered as an offence.

The rule of no disturbance after 10.30 pm is there even now but not followed fines should be imposed to restrict this disturbance.

Public facilities should be improved on a regular basis, rather than only during budget.

श्री राजवीर सिंह (एटा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं पहली बार इस सदन में जीत कर आया हूँ। मुझे पूरा विश्वास है कि पूरे सदन का प्यार और स्नेह मुझे मिलेगा।

मैं माननीय मोदी जी का आभारी हूँ, जिनके नेतृत्व में यह सरकार बनी है और उसने एक ऐसा बजट प्रस्तुत किया है, जैसा आम आदमी ने सोचा था, ठीक उसी तरह से यह बजट प्रस्तुत किया है। मैं माननीय जेटली जी को बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने 2014-15 का बजट बड़ी उम्मीद, उत्साह और जो लोगों की अपेक्षा थी, उसके अनुरूप प्रस्तुत किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस बजट में आम जनता को राहत देने का काम किया है। कोई सा भी बिन्दु हो, उस पर पूर्ण रूप से पूरे टेलीविज़न, पूरे अखबार इस बात से रंगे पड़े हैं कि इससे अच्छा बजट इससे पहले कभी आया नहीं है।

जितनी भी योजनाएं अब तक इस सदन में आती रहीं, जिनकी घोषणाएं होती रहीं, वे कभी पूरी नहीं हुईं। केवल तालियां बजाने के कारण इस बजट में थोथी घोषणाएं होती रहीं, जिसका खामियाज़ा आज यह पूरा देश उठा रहा है। हम जानते हैं कि आज देश की स्थिति अच्छी नहीं है, लेकिन अच्छी स्थिति बनाने के लिए हमारे माननीय मोदी जी के बजट में, माननीय रेल मंत्री जी के बजट में उन्होंने अच्छे दिन आने वाले हैं, इसका बहुत अच्छी तरह से एहसास कराने का काम किया है। पिछली सरकारों में अच्छी योजनाएं नहीं होती थीं, पैसा नहीं होता था। पैसा है तो योजना नहीं है और योजना है तो पैसा नहीं है, इसलिए विकास को जन्म नहीं मिल पाया। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। एक मच्छर और एक मक्खी में प्यार हो गया और उनकी लव मैरिज हो गई। मैरिज होने के 5-6 साल बाद वे किसी फंक्शन में गये, वहां लोगों ने पूछा कि आपके कितने बच्चे हैं, आपकी शादी को 4-5 साल हो गये। उन्होंने कहा कि बच्चा नहीं है। लोगों ने कहा कि पांच साल हो गये, बच्चा क्यों नहीं है। मच्छर बोला कि भाई, मेरे साथ एक विडम्बना है कि दिन में मैं नहीं रहता हूँ और रात में ये नहीं रहती है तो बच्चे का जन्म कहां से हो जायेगा। ठीक इसी तरह से पिछली सरकार में यही हुआ कि अगर योजना थी तो पैसा नहीं था और पैसा था तो अच्छी योजना नहीं थी, इसलिए विकास को जन्म नहीं मिल पाया।

मैं माननीय मंत्री जी से एक अनुरोध करना चाहता हूँ। मैं एटा से चुनकर आता हूँ। ... (व्यवधान) सभापति जी, मैं पांच मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा। मैं अपनी बात रखना चाहता हूँ। पिछले बजट में पेज 17 पर नम्बर पांच पर अलीगढ़ से एटा की नई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। मेरी मांग है, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरी लोक सभा में दो जिले आते हैं, एटा और कासगंज। आजादी के बाद से

आज तक भी ये दोनों जिले रेलवे लाइन से नहीं जुड़े हैं। दोनों जिले के लोगों को रेल में पैर रखने का अवसर नहीं मिला है। मुझे पूरी उम्मीद है कि एटा और कासगंज को रेलवे लाइन से जोड़ा जाएगा और जो सर्वे पहले एटा से अलीगढ़ हो चुका है, उस पर निश्चित रूप से मंत्री जी विचार करेंगे। मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ।

माननीय सभापति जी, एक बार फिर आपका बहुत धन्यवाद कि मैं पहली बार पहली सरकार में पहला सदस्य और पहले सदन में बोलने का मौका दिया। इन्हीं शब्दों से आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : महोदय, आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। यह जो रेल बजट आया है, इस रेल बजट के माध्यम से माननीय नरेन्द्र मोदी जी और माननीय सदानन्द गौड़ा जी ने जो भविष्य का विजन रेल बजट के माध्यम से रखा है, सारे देश की जनता में एक विश्वास का भाव जाग्रत हुआ है। एक बहुत महत्वपूर्ण बात माननीय सदानन्द गौड़ा जी ने अपने बजट में कही कि उन्होंने नयी परियोजनाओं को प्रारम्भ करने के बजाय जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उन पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने पर बल दिया है। यह अपने आपमें एक बहुत महत्वपूर्ण बात है। इसलिए मैं बाकी सारी बातें न कहते हुए अपने क्षेत्र से सम्बन्धित बात ही कहना चाहता हूँ।

गणेश सिंह जी ने भी ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन उल्लेख किया था। ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन झांसी, टीकमगढ़, खुजराहो, सतना, रीवा, सीधी संसदीय क्षेत्रों को सम्पर्क करते हुए यह रेलवे लाइन जानी है, लेकिन वर्षों हो गये और यह रेलवे लाइन अधूरी पड़ी है। टीकमगढ़ तक रेलवे लाइन बिछाने का काम पूरा हो चुका है और झांसी से टीकमगढ़ तक ट्रेन भी चलने लगी है। टीकमगढ़ के आगे छतरपुर तक रेलवे लाइन बिछायी जा चुकी है, उस पर इंजन का ट्रायल भी हो चुका है और उसमें मात्र सीआरएफ का इंस्पेक्शन कराकर और टीकमगढ़ से छतरपुर तक ट्रेन को आगे बढ़ाना है।

हमारे क्षेत्र में खुजराहो और ओरछा दो महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र हैं। यहां पर अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर पर्यटक आते हैं। अभी एक खुजराहो-उदयपुर एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। यह दो पर्यटन केन्द्रों को जोड़ने के लिए बनायी गयी है, लेकिन ओरछा में इसका स्टॉपेज नहीं है। मैं यह मांग करना चाहता हूँ कि ओरछा में इसका स्टॉपेज होना चाहिए। टीकमगढ़ इलाके में एक निवाड़ी स्टेशन पड़ता है। यहां पर सिर्फ एक ट्रेन बुन्देलखण्ड एक्सप्रेस का स्टॉपेज है। उस एक एक्सप्रेस ट्रेन के अलावा बाकी ट्रेनें वहां नहीं रूकती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि निवाड़ी एक बड़ा स्थान है। वहां पर कालेज है, तहसील है, कृषि मंडी प्रांगण है और जिले का एकमात्र स्टेशन है, इसलिए वहां पर सारी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टॉपेज वहां होना चाहिए।

छतरपुर जिले में एक स्थान डुमरा है। वहां पर चरण पादुका एक स्थान है, जिसको बुन्देलखंड का जलियांवालाबाग कहा जाता है। अंग्रेजों के समय वहां पर बड़ी मात्रा में देश के क्रांतिकारी एकत्रित हुए थे और अंग्रेजों ने वहां पर गोलियां चलायी थीं। बड़ी संख्या में वहां लोग शहीद हुए थे। उस स्थान के नजदीक डुमरा स्टेशन पर लगभग 25-30 गांव हैं, जो गद्दीमलहरा, महाराजपुर, चंदला क्षेत्र में आते हैं, जहां पहले गाड़ियां रूकती थीं, लेकिन अब नहीं रूकती हैं। ऐसे शहीद स्थल पर लोगों को आने-जाने के लिए डुमरा स्टेशन पर सभी गाड़ियों का स्टॉपेज किया जाना चाहिए।

टीकमगढ़ से भोपाल के लिए एकमात्र पैसेंजर चल रही है। एक इंटरसिटी एक्सप्रेस टीकमगढ़ से भोपाल के लिए चलायी जानी चाहिए। झांसी-टीकमगढ़ पैसेंजर जो अभी केवल एक टाइम आती है, इसका एक और फेरा शाम के समय चालू करना चाहिए। बीना-भोपाल पैसेंजर बीना में खड़ी रहती है। उसको बीना से टीकमगढ़ तक बढ़ाया जाएगा, तो प्रदेश की राजधानी तक जाने के लिए सीधा संपर्क जुड़ जाएगा। नौगांव बिजावर, हमारे जिले में वह स्थान है, जहां पर रेलवे आरक्षण की व्यवस्था नहीं है, इन स्थानों पर कंप्यूटरीकृत रेल आरक्षण केंद्र प्रारंभ करना चाहिए।

निवाड़ी-हरपालपुर-ओरछा सिंगल लाइन है, सिंगल प्लेटफार्म है। यहां पर प्लेटफार्म नंबर दो बनाने के साथ ही साथ शेड की लंबाई बढ़ायी जानी चाहिए। तीनों ही स्थानों पर जो रेलवे क्रॉसिंग हैं, रेलवे क्रॉसिंग पर लंबे समय तक गाड़ियों, बसों, ट्रकों का आवागमन अवरूद्ध रहता है, इसलिए वहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

खजुराहो-छतरपुर-सागर रेल मार्ग के संबंध में माननीय मंत्री जी ने बताया कि सर्वेक्षण का काम पूरा हो गया है। अपना उत्तर देते समय और इस बजट में राशि का प्रावधान माननीय मंत्री जी करेंगे, ताकि खजुराहो से भोपाल तक के लिए रेलवे लाइन का कार्य प्रारंभ हो सके। टेहरका स्टेशन पर किसी गाड़ी का स्टापेज नहीं है। यह बड़ा स्टेशन है, लेकिन पैसेंजर के अलावा कोई ट्रेन वहां नहीं रुकती है। वहां पर भी यह काम प्रारंभ कराया जाना चाहिए। छतरपुर में एनटीपीसी का काम प्रारंभ हो गया है, इसलिए बुंदेलखंड के विकास को आगे बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय के द्वारा वहां पर कोई सवारी डिब्बा या मालगाड़ी के डिब्बे की फैक्ट्री लगायी जाएगी तो यहां के नौजवानों को रोजगार के अवसर बड़ी मात्रा में उपलब्ध हो सकेंगे।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से दो बिंदुओं की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि हम सभी सांसद यहां पर हैं और कई बार इस तरह की घटनायें हम सांसदों के क्षेत्र में होती हैं। कभी गंभीर अवस्था में कोई बर्न पेशेन्ट होता है उसे दिल्ली के सफदरजंग अस्पताल लाने के लिए हम लोगों से अनुरोध किया जाता है कि इसे दिल्ली ले जाने के लिए रेल में जगह दिला दीजिए। जिस तरह से सभी ट्रेनों में महिलाओं के लिए आधे डब्बे का आरक्षण किया जाता है, उसी तरह से बर्न पेशेन्ट्स को एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए आधा एसी डब्बा बनाया जाना चाहिए, ताकि बर्न पेशेन्ट्स इसके माध्यम से एक जगह से दूसरी जगह जा सकें।

झांसी-महोबा-माणिकपुर सिंगल लाइन है। इस सिंगल रेलवे लाइन का दोहरीकरण करने के लिए लंबे समय से मांग हो रही है। इसका दोहरीकरण किया जाना चाहिए।

अंत में यह कहना चाहता हूँ कि हम सभी बालश्रम पर विशेष जोर देते हैं लेकिन हमें सभी ट्रेनों में बच्चे अपनी शर्ट उतार कर डिब्बे साफ करते हुए और प्लेटफार्म पर सफाई करते हुए नजर आते हैं। ऐसे बालश्रम को प्रतिबंधित करने के लिए रेल विभाग के द्वारा सख्ती के साथ प्रतिकात्मक कदम उठाए जाने चाहिए। आपने मुझे अपनी बात सदन में रखने का अवसर प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी को ऐसा विकासवादी रेल बजट लाने के लिए उनका अभार व्यक्त करते हुए, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

***श्री शैलेश कुमार (भागलपुर):** मैं रेलवे बजट 2014-15 के अनुदानों की माँगों पर चर्चा में अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर रखने की अनुमति माँगता हूँ। मैं बिहार राज्य के पूर्वी भाग के अति पिछड़ा क्षेत्र भागलपुर का प्रतिनिधित्व करता हूँ। रेलवे बजट में भागलपुर क्षेत्र के लिये कोई नई योजना का प्रावधान नहीं किया गया है। वर्ष 2009-10 के पूरक बजट में तत्कालीन रेल मंत्री जी के द्वारा भागलपुर को नया रेल मण्डल बनाने की घोषणा की गई थी। उसके उपरान्त भागलपुर में एक ओ0एस0डी0 की भी नियुक्ति की गई थी लेकिन उसके पश्चात् 15वीं लोक सभा में यूपीए-2 के सरकार के कार्यकाल में यह व्यवस्था समाप्त कर दी गई। उसके बाद से अभी तक भागलपुर को रेल मण्डल बनाने की कोई कोशिश नहीं की गई। भागलपुर सिल्क नगरी के रूप में जाना जाता है। यहाँ कोने-कोने से व्यापारी वर्ग का आना जाना लगा रहता है। लेकिन राजधानी शताब्दी जैसी गाड़ियों का इस रेल मार्ग से होकर नहीं गुजरने के चलते व्यापारियों सहित आम नागरिकों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री महोदय से माँग है कि भागलपुर से दिल्ली तथा हावड़ा के लिये राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिये कदम उठाने का कार्य करें। रेल मण्डल का कार्यालय स्थापित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करते हुए रेलवे बोर्ड को निदेश देने का कार्य करे ताकि भागलपुर में रेलवे परिचालन की गंभीर समस्या को दूर किया जा सके। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मानवरहित क्रॉसिंग (रेलवे समपार) को संख्या बहुत ज्यादा है। उन स्थानों पर सर्वेक्षण कराकर आवश्यकतानुसार रेल समपार के स्थान पर सड़क उपरिपुल (आर ओ बी) का निर्माण कराने की व्यवस्था करें। भागलपुर में कृषि के क्षेत्र में लीची, आम, केला आदि का बड़े पैमाने पर उत्पादन किया जाता है लेकिन वातानुकूलित वैगन की उपलब्धता नहीं होने के चलते किसानों को अपने उत्पाद बाहर भेजने में कठिनाई होती है और इनका सामान स्थानीय बाजारों में सस्ते मूल्य पर बेचना पड़ता है साथ ही फसलों की बर्बादी भी होती है। अतः रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि भागलपुर से अन्य महानगरों को जाने वाली ट्रेनों में अलग से एक वातानुकूलित वैगन लगाने की व्यवस्था करने का प्रावधान करें जिससे स्थानीय किसानों को उनके उत्पादों का लाभ मिल सकें।

भागलपुर स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन के सभी आधारभूत सुविधायें उपलब्ध कराये जायें।

आरक्षण के लिये मुख्यालय के प्रत्येक गाड़ियां का निर्धारित कोटा भागलपुर में देने की व्यवस्था अभी तक नहीं है सभी कार्य मालदा रेल मण्डल से किया जाता है। अतः मेरी माँग है कि भागलपुर से चलने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षण कोटा भागलपुर स्टेशन पर उपलब्ध करायी जाये।

डॉ. भोला सिंह (बेगूसराय) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन दिल की गइराइयों से करता हूं। भारतीय रेल भारत की अखंडता और अस्मिता की स्पंदित आत्मा है। भारतीय रेल बहुलवादी भाषाओं को, लघु भारत को अपनी गोद में बिठाए, सांस्कृतिक आत्माओं को स्पर्श करते हुए, तमाम तीर्थ स्थानों को पारलौकिक दुनिया से संबंध जोड़ते हुए, भारतीय रेल दुनिया में एक सर्वाधिक प्रतिष्ठित निकाय है। मैं रेल मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस देश में जितने भी रेल मंत्री हुए हैं, उनमें से कुछ को छोड़ कर, वे अपने क्षेत्र के रेल मंत्री हुए या अपने राज्य के रेल मंत्री हुए। बिना आधारभूत संरचना के उन्होंने योजनाओं के इतने बच्चे पैदा किए हैं कि आज उन बच्चों का कोई मां-बाप नहीं है। उनके नाम से स्थान-स्थान पर शिलाखंड है। मैं देखता हूं कि एक पशु वहां पर आता है और वह रोज टांग उठा कर वहां पर पेशाब करता है और जनता ठगा-सा महसूस करती है।

महोदय, मैं इस रेल मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि इन्होंने रेल के इतिहास की शव परीक्षा की है। इन्होंने वर्तमान का परीक्षण किया है। इन्होंने रेल बजट में भविष्य के संकेत दिए हैं और बहुत दिनों के बाद एक ऐसा रेल मंत्री बने हैं, जिनके शरीर में भारत की सांस्कृतिक आत्मा स्पंदित हो रही है, मैं इन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, मेरी आदत नहीं है कि मैं आपसे बार-बार कहूं कि हमें समय दिया जाए। आपके द्वारा दिए गए समय में, मैं तीन-चार बातों की ओर अपने युवा रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। मैं बिहार के बेगूसराय जिला से चुन कर आया हूं। वर्ष 1959 में, स्व. पंडित जवाहर लाल नेहरू जी ने बाबू जगजीवन राम जी और बिहार केशरी ने दिनकर के ग्राम सिमरिया में भारत के प्रथम राष्ट्रपति के नाम से एक सिमरिया गंगा पुल उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए बनाया गया था। चार वर्षों से वह पुल मरा पड़ा है। हजारों बसें, ट्रक, ट्रेलर और मैं कह सकता हूं कि लाखों रुपये की रोज लूट हो रही है। उद्योग बंद हैं, आवागमन ठप्प है और मैं कह सकता हूं कि इस रेलवे मंत्रालय का कोई मां-बाप है या नहीं, कोई देखने वाला है या नहीं, कोई सुनने वाला है या नहीं, उसकी आंख है या नहीं, कान है या नहीं। उसकी वेदना कहां चली जाती है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि अगर इस देश के रेल मंत्री को थोड़ी भी हया है, थोड़ी भी शर्म है तो जो परिस्थिति पैदा हुई है उत्तर और दक्षिण बिहार को जोड़ने वाले प्रथम राष्ट्रपति के नाम से, उस पुल को जिसे दिनकर ने कहा था --

हटो व्योम के मेघपंथ से स्वर्ग लूटने हम आते हैं
दूध दूध ओ वत्स दूध खोजने हम जाते हैं।

आज वह मृत पड़ा है। मैं आग्रह करता हूँ, आपके कान में दे रहा हूँ, आपके सामने रख रहा हूँ। यह मेरे जज्बात नहीं हैं, बिहार के लोगों का जो दंश हुआ है, वह लहलुहान चेहरा मैं आपके सामने उपस्थित कर रहा हूँ। क्या हुआ है हमारे साथ? बरौनी जंक्शन एशिया का सबसे बड़ा प्लेटफार्म है। हजारों आवासीय भवन, 2500 एकड़ जमीन, दुनिया का सबसे बड़ा यार्ड मृत पड़ा है, बेकार पड़ा है और उसी के बगल में हाजीपुर में रेलवे जोन बना दिया गया है। लाखों-करोड़ रुपये खर्च हुए जबकि आवासीय भवन है, जमीन है, उसकी कोई आवश्यकता नहीं है।...(व्यवधान) मैं जानता हूँ, आपकी घंटी मुझे सुनाई पड़ रही है। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, लेकिन अगर आपकी इजाजत हो तो दो मिनट का समय चाहता हूँ। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया एक मिनट में कनक्लूड कीजिए।

...(व्यवधान)

डॉ. भोला सिंह : मैं 75 वर्ष का आदमी हूँ और बहुत पुराना राजनीति का घिसा-पिटा चेहरा हूँ। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि बेगूसराय औद्योगिक क्षेत्र है। वहां फर्टिलाइजर है, रिफाइनरी है और एक भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है, राजधानी भी नहीं है। कोई गाड़ी नहीं रुकती। स्टेशन जर्जर है। हम नहीं कहते कि आप वहां दस मिनट गाड़ी रोक दीजिए, दूसरी एक्सप्रेस गाड़ियों को रोकिए, लेकिन हम इतना जरूर कहना चाहते हैं कि आपने छोटे-छोटे स्टेशनों को जो एक्सप्रेस गाड़ियों से ठहराने का नवाजा है, अगर बेगूसराय औद्योगिक क्षेत्र में गाड़ियां नहीं रुकती हैं तो लोग उंगली उठाते हैं। कहते हैं किसी काम का नहीं है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ ...(व्यवधान) मैं कनक्लूड ही कर रहा हूँ। मैं कनक्लूड करते हुए माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ। आसन की इजाजत नहीं है पर मैं कहना चाहता हूँ —

मस्जिदों में मांगी हमने यह दुआ
कि दिल जिसे चाहता है वह मुझको मिले।
जो मेरा फर्ज था मैंने पूरा किया
अब खुदा भूल जाएं तो मैं क्या करूं।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने चुनाव के बाद पूरे देश और मेरे लोक सभा क्षेत्र में जो ठहराव रद्द किए गए थे, उन्हें पुनः बहाल किया है। इसके लिए मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में तीन जिले आते हैं - झांसी जनपद जालौन और कानपुर देहात। यह क्षेत्र हमारा उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन के अंतर्गत आता है।

महोदय, वर्ष 1977 में जब पहली बार भारतीय जनता पार्टी की सरकार बनी थी, तब उस सरकार ने कोंच से लेकर जालौन-ओरैया-फफूंद तक एक लाइन डालने का काम प्रारंभ किया था। उसमें सर्वे करवाकर मिट्टी का कार्य कोंच से लेकर जालौन तक हुआ था, लेकिन किन्हीं कारणों से वह स्टे हो गया। आज उसका सर्वे पूर्ण हो गया है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वह सर्वे रिपोर्ट रेलवे बोर्ड तक पहुंच गयी है, इसलिए आप नयी लाइन डालने के लिए पैसा स्वीकृत करने का कष्ट करें। इसके साथ-साथ कोंच-जालौन-उरई नयी रेल लाइन, जो 48 किलोमीटर की है, उसका भी सर्वे करा दिया गया है।

माननीय सभापति महोदय, भिंड से उरई-महोबा नयी रेलवे लाइन की सर्वे रिपोर्ट 29.3.2012 को भेजी जा चुकी है। हमारा बुंदेलखंड क्षेत्र एक पिछड़ा क्षेत्र है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जिन रेलवे लाइन्स के सर्वे हुए हैं, उनके लिए वे पैसा देने का कष्ट करें और नयी रेलवे लाइन बनवायें, जिससे इस क्षेत्र का चहुंमुखी विकास हो सके।

माननीय सभापति महोदय, हमारे एट और कोंच के बीच एक शटल चलती है। वह शटल सुबह 6 बजकर 40 मिनट पर चलकर करीब साढ़े तीन बजे तक एट स्टेशन पर खड़ी रहती है। अगर उस शटल को एट से 8 बजे चलाकर कोंच भेजा जाये, तो वहा जाने वाली सवारियां कोंच तक पहुंच सकें फिर 9 बजे वापस एट से वह शटल चलायी जाये, तो निश्चित ही हमारे रेल विभाग को फायदा होगा क्योंकि जो पैसेंजर्स हैं, वे करीब छः बजे से चलकर करीब चार-पांच घंटे तक एट स्टेशन पर बैठी रहती हैं। अगर यह फेरा बढ़ा दिया जाये, तो उससे उन गरीब लोगों को काफी सुविधा होगी। वहां जो पैसेंजर्स सफर करते हैं, उन्हें चार घंटे पहले जाना पड़ता है, उन्हें इसका लाभ होगा।

माननीय सभापति महोदय, हमारे यहां 200 किलोमीटर के ट्रैक पर कोई भी सीधी गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि दिल्ली से चलने वाली श्रम शक्ति जो रात 11 बजे 50 मिनट पर नयी दिल्ली से चलती है और कानपुर जाकर खड़ी हो जाती है। वह करीब 17 घंटे

तक कानपुर में खड़ी रहती है। अगर उस गाड़ी को झांसी तक बढ़ा दिया जाये, तो 200 किलोमीटर के सफर के बीच पड़ने वाले सैंकड़ों गांव के लोग दिल्ली से सीधे जुड़ जायेंगे।

सभापति महोदय, पिछली सरकार में स्वतंत्रता संग्राम सेनानी एक गाड़ी झांसी से कोलकाता के लिए चलाई गयी थी। वह सप्ताह में एक बार चलती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि उस गाड़ी को सप्ताह में प्रतिदिन चलाया जाये। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति भानू प्रताप जी, आप अपनी बात 30 सैंकंड में समाप्त कीजिए।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि कोंच से ऐटा जंक्शन पर राप्ती सागर एक्सप्रेस अप और डाउन, लोक मान्य तिलक अप और डाउन और पुष्कर एक्सप्रेस को एट स्टेशन पर रोका जाये जिससे एट क्षेत्र से आने वाली सवारियां उसमें बैठकर सफर कर सकें।

माननीय सभापति महोदय, झांसी से लखनऊ के लिए एक इंटरसिटी चलती है। वह सुबह 6 बजकर 10 मिनट पर चलकर 12 बजे लखनऊ पहुंच जाती है। इंटरसिटी एक्सप्रेस में एक चेयर कार और बढ़ाया जाए क्योंकि बहुत सवारियाँ वहाँ से चलती हैं। उसमें निश्चित रूप से एक चेयर कार लगायी जाए। लखनऊ से भी सुबह छः बजे एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए ताकि लोग उसमें यात्रा कर सकें।

माननीय सभापति अपनी बाकी स्पीच कृपया मंत्री जी को दे दीजिए। समय का बहुत अभाव है।

Shri M.K. Raghavan.

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Thank you, Chairman, Sir. I strongly oppose the Railway Budget not because of politics but due to the fact that Kerala has not been recognised as a State of India as far as the Railway Budget is concerned. I would say that the Budget is confined to just four States namely Karnataka, Gujarat, UP and Maharashtra.

Kerala is a neighbouring State of Karnataka and the hon. Minister is a frequent visitor to Kerala and is well associated with the State. We had a vision that the Minister would be bountiful to the State, but the facts are to the contrary. This is perhaps one of the negative budgets ever gifted to Kerala by any Government at the Centre. There are no new trains, lines, production units or other railway developments announced for the State. The Railways is earning revenue to the tune of more than Rs.2,700 crores per year from Kerala. Unfortunately, none of the on-going projects has been given adequate budgetary provisions nor new trains or extensions or increase of frequency of existing weekly, bi-weekly trains has been suggested.

Sir, Kozhikode railway station is in my parliamentary constituency. This station has been included in the list for World Class Stations. The Railway Board has appointed KITCO as a consultant to prepare the master plan. I would request the hon. Minister to direct the Chairman of the Railway Board to convene a meeting for its speedy implementation.

A large number of students and employees from Malabar region of Kerala are daily commuting to Bengaluru and Mysore. A demand for a train between Kozhikode and Bengaluru has been on the rise but unfortunately the Railway Minister has not considered this demand. The same is the case with Mangalore-Thiruvananthapuram. There is a need to have a super fast train between Mangalore and Thiruvananthapuram to meet the ever increasing rush from the northern part of Kerala to the State capital.

The hon. Minister has announced in his Budget speech a special pilgrim circuit by connecting famous temple circuits. The hon. Minister has also

announced a daily Byndoor-Kasargode passenger train. Similarly, Guruvayur is famous for Sri Krishna temple which is frequently visited by the pilgrims from Karnataka and Malabar regions of Kerala. I would, therefore, request the hon. Minister to extend the proposed Byndoor-Kasargode passenger train to Guruvayur.

The Minister has further indicated in para 3 of his speech that the Indian Railways recognizes the need for religious tourism and indicated religious circuits but unfortunately, Kerala again has not been touched. Guruvayur Temple is the second most revenue earning temple in the country next only to Tirupathi. Similarly, Sabarimala is visited by nearly two crores pilgrims every year. So, I would request that both these temples should be included in the list of religious circuits. Guruvayur temple is frequently visited by thousands of devotees from my region. The passenger train No. 56664 terminates at Trichur. My request to the hon. Minister is to extend this train up to Guruvayur temple.

In addition, the following two trains; Maru Sagar Express to Thiruvananthapuram and No. 56663 Calicut Kannur Pass, should not only be extended to Mangalore but they should ply daily.... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You will have to conclude within half-a-minute. I am giving you half-a-minute to conclude.

SHRI M.K. RAGHAVAN : In addition, the frequency of Rajdhani Express, Samparkranti Express and Shalimar Express should be increased to daily.

The other point is with regard to doubling and electrification. As you know, the doubling and electrification of the Shornur-Mangalore line is in a snail's pace.

So I would request the hon. Minister to please allot sufficient funds.

Kozhikode has some of the oldest and inhuman staff quarters which need immediate demolition and rebuilding. I would request the hon. Minister to allot sufficient funds for that purpose.

I take this opportunity to prevail upon the hon. Minister to consider these points for inclusion in the budget during his reply to the discussion.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : धन्यवाद सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-15 के रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपने मुझे इसके लिए समय दिया, मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, भारतीय रेल आजाद भारत का एक प्रतीक है, भारत की जीवनरेखा है और इस भारतीय रेल पर हम गर्व भी करते हैं क्योंकि यह देश को जोड़ने का काम करती है। दस वर्ष तक यूपीए सरकार रही, जिसमें इस विभाग द्वारा जोड़ने का नहीं, तोड़ने का काम किया गया और इसको राज्यवार करके इसकी सारी व्यवस्था को खड़ा करने का काम किया गया। मंत्रालय स्तर पर लगभग 14 लाख रेल कर्मचारियों के मनोबल को तोड़ने का काम किया गया। ऐसी परिस्थिति में हमारे रेल मंत्री जी और हमारे देश के प्रधान मंत्री भाई नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह अपने आप में पूरे हिन्दुस्तान का बजट है, किसी राज्य या किसी जिले का बजट नहीं है। मैं इसके लिए मंत्री महोदय को बधाई देते हैं। बजट में कोई ऐसी चीज नहीं लाई गयी है, जिसका शिलालेख लगा कर फिर पांच साल बाद देखा जाए कि उसमें धन की व्यवस्था नहीं है और वह योजना वैसे ही पड़ी रही। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि वर्ष 1996-97, 1998-99 और जब हम लोगों ने प्रयास करके पारसनाथ से मधुबन का सर्वे कराने का फण्ड एलोकेशन करवाया, तो पूर्व की सरकार ने उसको इसलिए ठण्डे बस्ते में डाला क्योंकि उस टाइम में श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में सरकार चल रही थी और वर्ष 2004 के बाद से अभी तक वह योजना ठण्डे बस्ते में पड़ी है। मधुबन, जो वर्ल्ड फेमस है, जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है, लेकिन राजनीतिक षडयंत्र के तहत उसको इग्नोर करने का काम किया गया। जहां तक सवाल है कि माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा पर-कैपिटा स्टाफ बेनिफिट फण्ड 500 रुपये से बढ़ाकर 800 रुपये किया गया है, यह स्वागतयोग्य है। आज जिस राज्य से मैं आता हूँ, वह झारखण्ड देश में सबसे ज्यादा राजस्व देने में मामले में दूसरे स्थान पर है। हमारे क्षेत्र में तीन डिवीजन्स लगती हैं - आद्रा डिवीजन, आसनसोल डिवीजन और धनबाद डिवीजन। ये तीनों डिवीजन्स मिलकर पूरे रेल के राजस्व का 40 प्रतिशत हिस्सा देती हैं। जहां पर दामोदर वैली कारपोरेशन, कोल इंडिया, बोकारो स्टील और भारत कोकिंग कोल लिमिटेड आदि के सारे कर्मचारी वहां कार्यरत हैं, लेकिन समय-समय पर हम लोगों ने काफी कुछ पूर्व सरकार के पास आग्रह किए थे। वर्तमान मंत्री महोदय के सामने अपने आवेदन के साथ हमने अपने क्षेत्र के विषय रखने का काम किया है।

20.00 hrs

सभापति महोदय, हमें आशा ही नहीं, पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय उसे जरूर देखेंगे। गिरिडीह-कोडरमा रेल लाइन शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय में हुआ था। आज भी वहां काम अधूरा पड़ा है। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि अविलम्ब वहां बचे काम को पूरा कराया जाए

और पूर्व के डिजाइन के तहत ही कराया जाए। वहां पर जमीन का मुआवजा दिया जा चुका है। चूंकि हमारे यहां तीन-तीन डिवीजन पड़ती हैं इसलिए कुछ ट्रेन्स का ठहराव करने के बारे में मैं पहले भी निवेदन कर चुका हूं और आज फिर करना चाहूंगा। ट्रेन संख्या 19607-19608 कोलकाता से अजमेर वीकली चलती है।

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : अभी तो मुझे एक ही मिनट हुआ है।

माननीय सभापति: बोलने वालों की बहुत लम्बी लिस्ट है।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : आप घड़ी देख लें, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

माननीय सभापति: आप थोड़ी देर में अपनी बात समाप्त कर दें, फिर जीरो ऑवर लिया जाएगा।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : ठीक है।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, it is 8 o'clock now. If the House agrees, then after the conclusion of the speech of Shri Ravindra Kumar Pandey we will take up the Zero Hour. This discussion on the Railway Budget can continue tomorrow.

SEVERAL HON. MEMBERS: Sir, yes.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : चन्द्रपुरा जंक्शन पर बेरमो स्टेशन है, वहां पर हटिया जयनगर एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। इसी तरह जन शताब्दी एक्सप्रेस जो रांची-पटना तक है, उसका भी ठहराव वहां किया जाए। इसी तरह रांची-हावड़ा इंटरसिटी एक्सप्रेस, धनबाद-भुवनेश्वर गरीब स्थ और टाटा नगर-अमृतसर जलियावाला बाग एक्सप्रेस के ठहराव का भी मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं। नेताजी सुभाष चन्द्र बोस जंक्शन, गोमो ग्रेनकोड का प्रमुख स्टेशन है। वहां पर हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस और सियालदह-अजमेर एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए, क्योंकि पारसनाथ जैनियों का प्रमुख तीर्थस्थल है। वहां पर हावड़ा-गांधीधाम गर्वा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। इसी तरह गोमिया स्टेशन पर कोलकाता-अजमेर-अहमदाबाद एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। फुलारीटाड स्टेशन पर हटिया-गोरखपुर मौर्य एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

20.02 hrs

(Shri Hukum Singh *in the chair*)

तेलो रेलवे स्टेशन पर रांची-पटना सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

मेरा निवेदन होगा मंत्री जी से कि जो आद्रा डिवीजन के अंतर्गत ठहराव की मांग मैं आपसे कर रहा हूं, उसे आप जरूर पूरा करें और निचितपुर हाल्ट पर रांची-बैधनाथधाम एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। छत्तीसगढ़ की हमारे यहां धनबाद कोयलांचल और बेरमा कोयलांचल में एक बड़ी आबादी निवास करती है,

वे वहां मजदूरी करते हैं। उनकी मांग है कि दरभंगा-सिकन्दराबाद एवम् माल्दाटाउन-सूरत एक्सप्रेस का ठहराव पूर्व मध्य रेलवे के चंद्रपुरा जंक्शन पर किया जाए, जिससे उन्हें छत्तीसगढ़ जाने-आने में सुविधा हो सके। छत्तीसगढ़ी समाज की यह भी मांग है कि इन ट्रेस का ठहराव छत्तीसगढ़ के रायगढ़, चांपा और राजनान्दगांव में भी दिया जाए, जिससे उन्हें आने-जाने में सुविधा हो।

इसके अलावा मैं यह भी मांग करना चाहता हूं कि गोमो-बरकाकाना पैसेंजर ट्रेन का विस्तार आसनसोल तक ईएमयू में परिवर्तित कर दिया जाए। यह प्रातः सात बजे से सायं छः बजे तक लगभग 11 घंटे एक गोमोह जंक्शन पर खड़ी रहती है। गोमोह से आसनसोल की दूरी 90 किलोमीटर है, जो रेलवे के मानक के अनुसार आने-जाने में सिर्फ पांच घंटे लगेंगे। हटिया-पुणे एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। एलटीसी सुपरफास्ट एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। जसीडीह-कोलकाता फास्ट पैसेंजर का विस्तार गिरिडीह तक किया जाए। यह ट्रेन जसीडीह में 12 घंटे खड़ी रहती है, जबकि जसीडीह से गिरिडीह की दूरी एक घंटे में तय हो जाती है।

माननीय सभापति : कृपया अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : गिरिडीह से रांची तक नई ट्रेन नहीं होने की स्थिति में एक स्लीपर एवम् दो सामान्य कोच गिरिडीह से रांची के लिए और मधुपुर से पाटलीपुत्र अथवा किसी ट्रेन से जोड़ा जाए। हमारे क्षेत्र में गोमो-बरकाकाना रेलखंड पर बोकारो थर्मल एवम् गोमिया स्टेशन के बीच स्वांग में हाल्ट किया जाए। हावड़ा-जबलपुर एक्सप्रेस में पेंट्रीकार की व्यवस्था की जाए और हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस का फेरा बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाए।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस विषय पर विशेष ध्यान रखेंगे। आपने जो समय दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला) :** इस साल का रेल बजट बहुत सराहनीय रहा है। पिछले 10 साल में जो रेल का विकास रोका गया था उसे नई दिशा इस रेल बजट ने दी है। इसके लिए माननीय रेलमंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

55 साल पहले सिकंदराबाद, नांदेड़, अकोला, खंडवा, इंदौर, रतलाम, अजमेर, जयपुर यह 1469 किमी. की मीटर गेज लाईन थी। उत्तर, दक्षिण और पश्चिम के राज्य आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, राजस्थान आदि राज्य की यह महत्वपूर्ण रेल लाईन थी। 10 साल पहले सिकंदराबाद, अकोला (साऊथ-सेंट्रल रेलवे) और जयपुर-रतलाम (पश्चिम रेलवे) इसका 8 साल पहले मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन हुआ। इस तरह 1469 किमी. में से 805 किमी. ब्रॉड गेज में परिवर्तन हुआ है। इस महत्वपूर्ण रेल लाइन के लिए 17 जनवरी, 2008 को कैबिनेट कमेटी ऑन इकोनॉमी अफेयर्स (सीसीईए) ने कहा है कि रतलाम-अकोला 454 किमी. रेल लाइन का गेज परिवर्तन होने से उत्तर दक्षिण एक दूरी कम करने वाली पर्यायी रेलमार्ग उपलब्ध होगा जिसके कारण सिकंदराबाद, बंगलुरु, चेन्नई जैसे बड़े महानगर और जयपुर, अजमेर, रतलाम, इंदौर, अकोला जैसे महत्वपूर्ण शहर जोड़े जाएंगे।

इस मार्ग को गेज में परिवर्तित करने पर खाद्य सामग्री, तेल, सीमेंट आदि को पीतमपुर स्पेशल इकोनॉमी जोन जोकि महु के नजदीक है इसे दक्षिणी राज्यों से जोड़ देगा तथा मिलेट्री सामान तथा सैनिकों का आवागमन सुगम होगा।

1421.25 करोड़ की इस महत्वपूर्ण योजना को पांच साल में पूरा करने पर पुरजोर सिफारिश सीसीईए ने की थी। सीसीईए की सिफारिश से ही 2008-09 के रेल बजट में इसे मंजूरी मिली लेकिन पिछले छह सालों में रतलाम, इंदौर, खंडवा (पश्चिम रेलवे) का यह काम 60 प्रतिशत पूरा हुआ लेकिन अकोला से खंडवा (एससीआर) इस सेक्शन के गेज परिवर्तन की शुरुआत भी नहीं हुई है। इसके लिए पिछले छह साल से रेलमंत्री जी से रेल अधिकारियों से कई बार चर्चा हुई। पत्र भी लिखे गए।

इस सदन में भी इस विषय पर चर्चा हुई, प्रश्न उठाए गए। इस योजना को आगे बढ़ाने के लिए आपने भी बहुत प्रयास किया है। यह रेलवे का एक महत्वपूर्ण राष्ट्रीय प्रकल्प है। आपके संसदीय क्षेत्र इंदौर से यह गुजरता है। आपके माध्यम से मैं रेलमंत्री जी से यह निवेदन करता हूँ कि अकोला, खंडवा के गेज परिवर्तन का काम जल्दी शुरू किया जाए। अकोला, खंडवा, इंदौर, रतलाम इस काम को एक तय सीमा के अंदर पूरा किया जाए। यह काम जब तक पूरा नहीं होता तब तक दक्षिण-उत्तर का महत्वपूर्ण रेलमार्ग अधूरा रहेगा।

* Speech was laid on the Table.

50 साल पहले जो रेल सुविधा इस मीटर गेज मार्ग द्वारा मिलती थी उस सुविधा से इस देश का बड़ा क्षेत्र वंचित है । इसके कारण देश का और भारतीय रेल का भी नुकसान हो रहा है । वैसे तो हम हर क्षेत्र में विकास का दावा करते हैं लेकिन 20-25 साल पहले सिकंदराबाद से जयपुर तक जो रेल सुविधा हमें मिलती थी लेकिन आज हम उससे वंचित है । यह अन्याय है । इसे दूर करने के लिए इस योजना के ऊपर पर्याप्त राशि आप आवंटित करेंगे, ऐसा हमारा विश्वास है ।

*SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL) : I thank Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Dr. *Puratchithalaivi* Amma and the voters of constituency for making me the Member of Parliament representing Namakkal constituency in Lok Sabha.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu has welcomed the Rail Budget of 2014-15 for various reasons including enhancement of passenger amenities and providing passenger security. Besides current scenario in Railways, its fiscal deficit, improving the fiscal management thereby looking for new avenues and new rail routes have a mention in the current Rail Budget. Hon'ble Chief Minister Dr. Amma has also made a mention of the Hon. Minister of Railways expression of true state of affairs that prevail in railways.

Hon. Chief Minister Dr. Amma has mentioned that there should not be any additional burden on the common people. Dr. Amma has requested Hon'ble Prime Minister and Hon'ble Railway Minister to look into this matter. This shows how concerned Dr. Amma is towards safeguarding the interests of the people. Dr. Amma has also appreciated the confidence expressed by Hon. Railway Minister in reviving and modernizing the freight carrying capacity of Railways.

The announcement for strengthening the Railway Protection Force provides a relief in ensuring the safety of passengers. Out of the 17,000 personnel to be recruited for this purpose, 4,000 will be women. I welcome this proposal. I come from a State where All-Women Police Stations- first of this kind in the country- became operational through the foresighted initiative of Hon'ble Chief Minister Dr. *Puratchithalaivi* Amma. I also urge the Hon'ble Railway Minister to explain as to what happened to the announcements made in earlier budgets with regard to fixing security gadgets in all rail coaches. It is learnt from budget estimates that the total income of Railways would increase by Rs.20,000 crore approximately. Also there is a mention that the expected expenditure might also rise by around Rs.22,000 crore. In this context there are announcements in the budget for High

* English translation of the speech originally laid on the Table in Tamil.

Speed Bullet Train Service between Mumbai and Ahmedabad and Diamond Quadrilateral rail network connecting metro cities.

I understand that Government would generate revenue through Foreign Direct Investment and private sector participation. I, having hope on your hope, request to allocate funds liberally and immediately without delay so that the pending projects pertaining to Tamil Nadu could be completed soon. While increasing computer assisted reservation facilities I want to stress that, keeping in view the common people who have no internet connectivity, Railways should come forward to open many number of Computerized Reservation Centres. These centres should also be opened in such places where there is no rail connectivity so that common people could plan their travel well in advance.

For Tamil Nadu five new trains have been announced in the Rail Budget. But some newspapers have quoted these train services are only extension of the prevailing rail services. I urge that Railways should come forward to operate new trains and to earn revenue out of them. Two premium trains between Chennai – Bengaluru and Chennai – Hyderabad have been introduced in the current budget. I request that superfast trains should be operated in Chennai– Coimbatore, Chennai -Madurai, Tiruchy – Rameswaram, Tiruchy – Kannayakumari and Kanniyakumari – Coimbatore routes. Work relating to electrification, doubling of railway lines and up-gradation of track should be undertaken in all these rail routes.

I also urge the Hon. Railway Minister to look into the several requests pertaining to my constituency.

Palani Express (No16001) is a super fast train which runs daily. There should be stoppage of this train in Mohanur.

Rasipuram, Namakkal and Mohanur railways stations are in my constituency where there is no Computerized Railway Reservation Centre. I urge that Reservation Centres should be opened in all these places.

Emergency Quota should be allocated in all trains to VIPs travelling in this route.

Adequate latrine facilities are not available in Rasipuram, Namakkal and Mohanur railway stations.

West Coast Express (No16628) and Intercity Express (No12678) both superfast trains should have stoppage at Sangagiri Railway station.

Doubling of railway line and electrification work should be started Salem-Karur railway line. At present only diesel engine operated trains ply in this route.

There is no train service from 9.40 am and 3.30pm between Salem and Chennai. A new train service should be introduced from Namakkal to Chennai via Salem, Jolarpettao, Katpadi and Arakkonam.

A new rail route should be created between Namakkal and Tiruchy.

I urge the Hon'ble Railway Minister to fulfill the pertinent demands pertaining to the State of Tamil Nadu.

HON. CHAIRPERSON : We may now take up 'Zero Hour'. Dr. A. Sampath.

DR. A. SAMPATH (ATTINGAL): Mr. Chairman Sir, I would like to invite the attention of this House through you that a very serious international situation has developed in Gaza in Palestine.

It has been stated by various media that more than 116 common people including women and children have already been killed by the Israeli forces attack. The attack was through air forces and they have already started naval attack. Any time, there may be a land attack also. It may reach a situation of a full-fledged war. Now, the Government of Israel has asked more than one lakh people to evacuate themselves from northern Gaza. It is a very serious concern and if this develops into a full-fledged war, may I remind the Government of India through you, Sir, that the future of millions of Indians working in the Middle Eastern nations will be in peril.

This month is the holy Ramzan month. But at the same time, for the last seven days, Israel has been continuously attacking and killing people. The latest information that we have received today evening is that there were already more than 1200 casualties.

So, I would like to request to the Government of India through you, Mr. Chairman Sir, that our Government should take the lead and we have to try our best to ensure a ceasefire in Gaza. We cannot, in any way, tolerate the attack conducted by the Israeli forces upon the Palestine people. If there is a war, of course, we can understand but it is not a full-fledged war now. It is an attack on the common people. More than 77 per cent of the people who have died and the casualties are the common people.

So, I am begging your Minister that this concerns the life and the future of the Indians also. I hope that the whole House may join with me in conveying our concerns to the Government of India. Many of the Cabinet Ministers are here

now. It is our prime duty to condemn the killings. We are a non-aligned nation and we have to ensure a ceasefire. Israel will not concede to whatever the UN may say. Israel may not oblige to whatever UN may ask. We have to condemn the brutal killings by the Israeli forces. This House has to condemn the brutal killing of the Israeli forces. We cannot tolerate the poor people being killed by whatever means and methods.

HON. CHAIRPERSON : Shri N.K. Premachandran is allowed to associate with the issue raised by Dr. Sampath.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Sir, the hon. Minister is here. I request him to react because, in the morning also, Shri E. Ahamed raised this issue and now, the hon. Member is also raising the same issue. We all are so concerned about the matter. I request the Government to come forward and make a statement so that at least a message will go to those people who are residing there and they will get some consolation that there are people in India who are concerned about their lives and property.

So, I request the hon. Minister for Parliamentary Affairs to say something on this issue or make a statement tomorrow at least about this issue.

HON. CHAIRPERSON: Dr. A. Sampath, your concern has been conveyed to the hon. Minister. Now, Dr. Venugopal may speak.

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to raise a matter of urgent public importance.

I wish to impress upon the need to interlink peninsular rivers on war footing. The Government of Tamil Nadu has been repeatedly impressing upon the Centre the need to implement interlinking of the rivers Mahanadhi-Godavari-Krishna-Pennar-Palar-Cauvery and then on to Gundar as also the diversion of waters of the west-flowing rivers of Pamba and Achankovil to Vaippar in Tamil Nadu under the Peninsular Rivers Development Component. ... (*Interruptions*)
The Government has to decide.

HON. CHAIRPERSON : I will go through the proceedings. If there is anything objectionable, I will remove it. I am assuring you that if something is objectionable, I will remove it.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I am assuring you that I will go through the proceedings. If anything is objectionable, I will omit it.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : Mr. Chairman, Sir, the Government has to decide it. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, take your seat now.

... (*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Mr. Chairman, Sir, this is a matter which is pending for adjudication in the court. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: That is why I have taken the stand that if anything is objectionable, and if there is anything which should not come on record, it will not remain on record. I am telling you.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : Mr. Chairman, Sir, Tamil Nadu is part of India. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Venugopal, if there is anything pending in the court, you should not raise that matter.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : On 27th February, 2012, the Supreme Court directed the Government of India to constitute a Special Committee for the implementation of interlinking of rivers. However, after the formation of the Committee in May 2013, no further step has been taken to implement interlinking of rivers project. Tamil Nadu being a water deficient State, I appeal to the Centre to immediately activate the Special Committee for interlinking of rivers. For overcoming the water scarcity for irrigation and drinking purposes, Tamil Nadu had sought Central

Government's assistance for implementation of Athikadavu-Avinashi Flood Canal Scheme at an estimated cost of Rs. 1,862 crore. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Venugopal, please conclude now.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : Pennaiyar-Palar Link Scheme and Pennaiyar-Nedungal Anicut-Palar Link at an estimated cost of Rs. 500 crore has also been proposed to the Centre. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Venugopal, please conclude now.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : These projects may be expedited so that the fund is allocated as early as possible. The proposal to divert the flood waters of Cauvery to drought-prone areas by linking the rivers Cauvery-Vaigai-Gundar at a cost of Rs. 5,166 crore that was returned by the previous Government may be approved expeditiously.

I urge upon the Government to expedite these schemes pertaining to Tamil Nadu at the earliest.

*SHRI NABA KUMAR SARANIA (KOKRAJHAR) : Hon. Chairman Sir, on 11th of July seven persons were abducted by armed militants in Baska district of BTAD in Assam and four of them were killed later. Over the past twenty years such incidents of mindless killings of innocent people have been continuing unabated in entire BTAD area. I, therefore, urge upon the Central Government and the Union Home Ministry to intervene for immediate resolution of this issue. I also request the Central Government to provide all necessary assistance to the State Government to contain violence and also to send a Parliamentary group for fact finding to the trouble-torn areas. I hope that the Government will make all out effort to put an end to the violence that have been continuing for the past twenty years in Kokrajhar. I have been elected by the people of my constituency with a

* English translation of the Speech originally delivered in Assamese.

huge margin and I therefore request the Government of India through this august House to take appropriate steps to ensure safety and security of the people.

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर) : माननीय सभापति जी, मैं अपने प्रांत पंजाब के जिला संगरूर के बोपर गांव में 15 मई 2014 से जमीन विवाद को लेकर जो मसला है, उसके बारे में यहां बताना चाहता हूं। गांव की उच्च जाति के लोगों ने 110 दलित परिवारों से सोशल बॉयकॉट किया हुआ है और इसके चलते वहां बड़ी गंभीर स्थिति बनी हुई है। वहां उनके साथ रोटी-पानी बंद किया हुआ है। दुकानों से उनको राशन लेने नहीं दिया जा रहा है। उनको खेतों में काम करने नहीं दिया जा रहा है।... (व्यवधान)

श्री भगवंत मान (संगरूर): मैं बताना चाहता हूं कि वह मसला हल हो गया है।... (व्यवधान)

श्री संतोख सिंह चौधरी : नहीं हल हुआ है। आप बैठिए। कोई मसला हल नहीं हुआ है।

माननीय सभापति : आप इनको बोलने दीजिए। आप बैठिए। इनके लिए मसला अभी हल नहीं हुआ है। आपके लिए हो गया है। इनको आप बोलने दीजिए।

... (व्यवधान)

श्री संतोख सिंह चौधरी : वहां गुरु रविदास टैम्पल है। उसके पुजारी को पीटकर भगा दिया गया है और वहां ताला लगा हुआ है तथा बड़ी गंभीर स्थिति है। पहले भी 2009 में गुरु रविदास के नाम पर ऐसे दंगे हुए थे और पंजाब में तो बहुत भारी जान-माल का नुकसान हुआ था। यह बड़ी गंभीर स्थिति है और इसके साथ साथ संगरूर के गांव बरतकलां, मतोई, नमोद और खंकोर गांव में जो जमीनें अनुसूचित जाति के लोगों के लिए रक्षित हैं, उन पर उनको काबिज़ होने नहीं दिया जा रहा है। जेलों में 40-50 लोग जिनमें औरतें और आदमी हैं, वे पड़े हुए हैं। जो प्रान्तीय पंजाब सरकार है, वह बिल्कुल इस तरफ ध्यान नहीं दे रही है। मैं भारत सरकार के माननीय गृह मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे इस मामले में इंटरवीन करें वना यह स्थिति पंजाब में बहुत गंभीर बन जाएगी।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Sir, I would request the Government to introduce a Scheme to conserve the River Pampa in Kerala. The Government is planning to introduce an Integrated Ganga Conservation Mission called 'Namami Gange'. I appreciate this initiative, and also request the Government to introduce a similar Mission for the River Pampa. Because Pampa resembles Holy River Ganga in many respects. Pampa is one of the major sources

of water to districts in Central Kerala, and it also feeds, Kuttanad – the rice-bowl of the State.

The uniqueness of Pampa is its socio-cultural-religious and ecological significance. Due to its proximity to the Holy Shrine Sabarimala, River Pampa is known as 'Dakshin Ganga'. River Pampa Watershed covers the Periyar Tiger Reserve and Achenkovil Forest Divisions in the Western Ghats. About 40 lakhs people depend on this river for various needs. Despite these factors, River Pampa is shrinking in size due to pollution. As a result, the Biodiversity and the Hydrological terrain of Pampa Basin are facing a major threat.

Therefore, I humbly request the Government to launch a special programme to protect River Pampa.

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Sir, in Karnataka, thousands of farmers grow lakhs of tones of sugarcane every year. That is one of the major crops for the farmers in Karnataka. Unfortunately, from the last few months, farmers are in deep distress. जो फार्मर्स सबको मिठाई खिलाते हैं, they are in very deep distress. This is because of the very casual and careless attitude of the State Government. They were demanding Rs.2500 per tonne. An agitation was going on in front of the *Vidhan Saudha*, the Secretariat of the State Government. The Government did not care them. Even they did not bother to talk to them. Ultimately, one farmer committed suicide in front of the *Vidhan Saudha*, the Secretariat of the State Government.

This has happened when the Assembly Session was going on. After that, the State Chief Minister announced in the Assembly that Rs.2,500 would be fixed as MSP and Rs.150 would be the bonus from the side of the State Government. This is an addition from the State Government. But so far not a single factory or mill owner is ready to pay that much amount. Whatever amount is due according to the mill owners also, the same is not being paid to the farmers with the result farmers are on the streets. So far the Government has not acted. Mill owners have gone to the court and the Government is not trying to vacate the stay which is

granted by the court. This is happening. I am raising this issue to bring this on record the fact that most of the State Cabinet Ministers are owning the sugar mills in Karnataka. That is why, they are not bothered to take care of farmers who grow sugarcane. This is happening in Karnataka. That is why, I urge upon the Central Government to issue specific directions to the State Government to take care of the farmers and make payment to farmers immediately. Otherwise, farmers would come to the streets. There will be problem like some farmers may attempt to commit suicide which would create lot of problems. That is not good. Hence, I once again urge upon the Central Government to intervene in the matter and give directions to the State Government.

HON. CHAIRPERSON : Shri P.P. Chaudhary is allowed to associate with the issue raised by Shri Pralhad Joshi.

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल: माननीय सभापति, आपने मुझे जीरो आवर में बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

माननीय सभापति : इससे पहले आप बोलना शुरू करें मैं आपको एक बात कहना चाहता हूँ। यही विषय श्री अश्वनी कुमार चौबे जी का भी है। आप भी इससे सहमत होंगे कि यह विषय लॉ एंड आर्डर से संबंधित है। लॉ एंड आर्डर राज्य सरकार का विषय है। आप संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल : माननीय सभापति जी, बिहार में अपराध की घटनाएं काफी बढ़ गई हैं और पुनः जंगलराज लौटता दिख रहा है। ऐसी स्थिति बन गई है कि आए दिन लूट, हत्या और डकैती की घटनाएं हो रही हैं। राज्य में लोग भय के वातावरण में जी रहे हैं क्योंकि भयावह स्थिति कायम हो गई है। राही से व्यापारी तक कोई भी अपने को सुरक्षित महसूस नहीं कर रहा है। हर स्तर पर अपराधियों का बोलबाला है। मैं एक उदाहरण दे रहा हूँ, 12.07.2014 को सिवान जिले के महाराजगंज में एक युवा व्यवसायी अपने व्यावसायिक प्रतिष्ठान पर बैठा था। अपराधियों ने उसे प्रतिष्ठान से उठाकर कहीं ले जाकर उसकी हत्या कर दी। इससे ज्यादा कुछ और खराब नहीं हो सकता है। इससे मात्र एक हफ्ते पहले सिवान से इसी तरह से एक युवा व्यवसायी को उठाकर ले गए और गोली मारकर हत्या कर दी। वहां काफी भयावह स्थिति बन गई है। इस तरह से हर कोई अपने को असुरक्षित महसूस कर रहा है। मेरी मांग है कि व्यवसायी चंदन कुमार के हत्यारों को शीघ्र गिरफ्तार किया जाए तथा कठोर कार्रवाई की जाए। मैं विशेषकर गृह मंत्रालय से निवेदन कर रहा हूँ कि चंदन कुमार के हत्यारों के ऊपर और इस तरह के अपराध करने

वालों के ऊपर कठोर कार्रवाई की जाए। भारत सरकार राज्य सरकार को निर्देश दे कि ऐसे अपराधियों पर काबू पाए और कानून व्यवस्था स्थापित करे। यही मेरा आग्रह है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : माननीय सभापति, गौतम बुद्ध का बिहार, शांति का बिहार रहा है। इस गौतम बुद्ध के मंदिर में पिछले दिनों विस्फोट हुआ। यहां की सरकार भेदभाव अपनाकर जंगलराज की पुनरावृत्ति कर रही है। 15 साल तक हम बिहार को बचाने के लिए सड़कों पर उतरे। आज हमें दुख हो रहा है। मैं आपके सामने घटनाएं रखना चाहता हूं। अगर आप सुनेंगे तो आपको भी लगेगा कि बिहार कलंकित हो चुका है। बिहार के सासाराम में दिनांक 09.07.2014 को पुलिस गोली कांड में दो निर्दोष लोगों की हत्या हुई और दर्जनों लोग बुरी तरह घायल हो गए। घायल हो जाने की घटना से जिले में कफरू जैसी स्थिति उत्पन्न हो गई है। बिहार सरकार एवं पुलिस प्रशासन घटना को नियंत्रण करने में पूरी तरह असफल रही है। सरकार एवं प्रशासन की निगाह में जनता की जान की कीमत नहीं रही। उक्त घटना की उच्च स्तरीय न्यायिक जांच भी बैठाना उनके लिए मुनासिब नहीं है।

बिहार में राजद, कांग्रेस समर्थित जद(यू) की सरकार में विधि-व्यवस्था चरमरा गई है। आए दिन राज्य में हत्या, अपहरण, फिरौती, बलात्कार, महिला उत्पीड़न, रंगदारी, डकैती एवं लूटपाट की घटनाएं आम बात हो गई हैं। यहां तक कि बिहार सरकार के एक वरिष्ठ मंत्री के अपने नाती का विगत नौ दिनों तक अपहरण कर रखा गया तथा फिरौती की बड़ी रकम लेकर उसे छोड़ा गया, जो शर्मनाक है। लोगों में राजद के 15 सालों के जंगल राज की वापसी का भय व्याप्त हो गया है। सीवन में जेल के अंदर से हत्या की राजनीति हो रही है।

विगत कुछ दिनों पूर्व एक लोमहर्षक घटना बिहार में बांका जिला के सलमपुर गांव में एक 16-17 वर्षीय इंटर की छात्रा के घर के कमरे में उसी गांव के एक मनचले अपराधी ने घुसकर उसके साथ बलात्कार किया और उसके बाद लड़की के शरीर पर केरोसिन तेल छींट कर जिंदा आग लगाकर जलाने का प्रयास किया। परिवार के सदस्यों ने

माननीय सभापति : अश्विनी जी, अब आप समाप्त करें, अभी कई माननीय सदस्यों को बोलना है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : महोदय, मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूं। परिवार के सदस्यों ने लड़की की चीत्कार एवं चिल्लाहट पर उक्त अपराधी को भागते हुए पकड़ने का प्रयास किया, किन्तु वह भाग निकला। लड़की आज भी बोकारो के अस्पताल में जीवन और मौत के साथ संघर्षरत है। वह 80 प्रतिशत से ज्यादा जल चुकी है। यह हृदयविदारक और घृणित कार्य पुनः दामिनी जैसी घटना की पुनरावृत्ति है।

माननीय सभापति : जीरो ऑवर में यह विषय रखने की बात थी और वैसे भी यह मैटर यहां आना नहीं चाहिए था।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : यह अति संवेदनशील मुद्दा है। उस लड़की की प्राण रक्षा हो, इसके लिए हम सबों को ईश्वर से प्रार्थना करनी चाहिए। बिहार सरकार एवं जिला प्रशासन ने उसकी चिकित्सा व्यवस्था नहीं कराई है। वह निर्धन परिवार से आती है, अतएव उसकी मुफ्त चिकित्सा व्यवस्था होनी चाहिए। इस घटना से बिहार के लोग अपने आपको शर्मसार महसूस कर रहे हैं।

माननीय सभापति : आपको चेयर के साथ सहयोग करना चाहिए।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : इतना ही नहीं हद तो तब हो गई जब सत्ताधारी से जुड़े कुछ लोग उक्त अपराधी को बचाने का कुत्सित प्रयास कर रहे हैं, जो कानून का खुल्लम-खुल्ला उल्लंघन है। ऐसे अपराधियों को कठोर सजा दी जानी चाहिए, जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति का कोई दुस्साहस न कर सके।

माननीय सभापति : मजबूर होकर मुझे कहना पड़ेगा कि अब बहुत हो गया है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : अतः केन्द्र सरकार अविलम्ब हस्तक्षेप कर बिहार में गिरती विधि व्यवस्था को पुनर्स्थापित करने तथा वहां की जनता को भयमुक्त बनाने की दिशा में कारगर कदम उठाने का आग्रह करता हूं।

माननीय सभापति : चौबे जी, आपकी बात पूरी हो गई, अब आप लम्बा भाषण मत दीजिए।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : आज बिहार जल रहा है, बिहार को बचाइये, अगर बिहार बचेगा तो देश बचेगा, अगर बर्बाद होगा तो देश भी नहीं बचेगा, मैं यही आग्रह करता हूं।

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHICODE): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to raise a matter of urgent public importance today.

The hon. Health Minister has taken a very judicious and realistic decision to establish AIIMS like institutions in all States and announced it in this House last week. I am thankful to the hon. Health Minister for including Kerala as one of them. However, during the Budget presentation, the hon. Finance Minister did not give any indication of setting up this in Kerala while he had mentioned about other States and so it is contrary to the statement of the hon. Health Minister. I hope there will not be a disadvantageous decision from the Centre for Kerala.

Within Kerala, the northern part of Kerala, generally known as the Malabar Region, with its headquarters at Kozhikode, is immensely backward while compared to the other two regions of Thiruvananthapuram and Kochi and lacks advanced and specialised healthcare facilities. The healthcare facility in the Malabar Region is very inadequate and for any specialized treatment the patients are required to visit Thiruvananthapuram. So, the proposed AIIMS for Kerala should be established at Kozhikode, which is the erstwhile Capital of the Malabar Region. The city adequately meets all the primary necessities like airport, rail and road connectivity, uninterrupted water and electricity supply, apart from the required land which is readily available in the possession of the State Government.

Therefore, efforts should be made to establish this proposed AIIMS like institute at Kozhikode.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Mr. Chairman, Sir, I would like to raise an issue regarding deportation of Indian nationals from Iraq. At this juncture, I would like to appreciate and congratulate the Government of India, especially the hon. Minister of External Affairs, Shrimati Sushma Swaraj, and also Shri Oommen Chandy, hon. Chief Minister of Kerala for the astute diplomacy exercised for the safe return of 46 Indian nurses and construction workers to India. The Government of India in cooperation with the State Government – along with the Chief Minister as well as the Minister of External Affairs – has done a

wonderful work in the safe return of the refugees, that is, 46 Indian nurses as well as our 76 construction workers to India.

Even after this also media reports came; today also it is being reported in the media that so many refugees are still there in Iraq. Also in the disturbed region of Kurdistan and other parts of Iraq, so many Indian nationals are still there and they are not even able to contact the Indian Embassy there because there is lack of infrastructure and communication facility. Still the difficulty is there and refugees and hostages are there. It is being reported in the Press that from the Alleppey district also 39 families are still there as refugees. Also the Embassy of India in Baghdad, Iraq is doing a very wonderful work and they are giving all assistance not only to the refugees but also to all the Indian nationals. Communication facility through telephone is there; everything is there. I would like to place on record that the Ambassador especially is doing a very good job and is doing his best for the Indian nationals there.

As per our information, the remaining people intend to come back to India. As per the telephone calls which we received from our nationals who are residing there, they all intend to come back because of the internal civil war. Too much disturbance is still going on. So they want to come back.

My submission to the Government, through you, Sir, is to have some special flights to Baghdad and to some other destinations in Iraq so that maximum deportation of Indian nationals will be possible. It is because, transportation facility is still lacking there. It is a big difficulty there. So, my first submission is that special flights should be arranged. Secondly, those who have come back, they should be rehabilitated. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Kindly conclude now. The matter has come on record.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am just concluding. The Government of India should have a concrete plan so that they should be rehabilitated in India also. These are my two submissions.

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I would like to associate with Shri Premachandran. It is a very serious issue.... (*Interruptions*)

DR. A. SAMPATH (ATTINGAL): Sir, I would also like to associate.... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You can send your slips. He has already spoken. I think, this practice should be adhered to.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I know it is an important issue but there is a certain procedure laid down for it. Let us not violate the procedure, please. I am requesting you now.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I know the matter is very important. You also know that the Government of India has done their maximum for it and they are doing it. Since you know everything, now let us give opportunity to others also.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The message has gone home. He has spoken at length. Now, let us give opportunity to others also. Thank you very much.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You have given your reasons. Shri Naranbhai.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Government is there. They are listening to it. They listen every word. They are already on the job. They have done their maximum. They are doing it now. Take your seat, please. Let him speak.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Kodikunnil Suresh and Dr. A. Sampath are allowed to associate themselves with the issue raised by Shri N.K. Premachandran.

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूँ कि मुझे सैंकेंड टर्म में आज ज़ीरो ऑवर में बोलने का अवसर दिया है। हमारे गुजरात के सपूत और देश के प्रधानमंत्री नरेंद्र भाई मोदी जी का भी बहुत-बहुत आभारी हूँ। साथ ही हमारे वित्त मंत्री अरुण जेटली जी का और हमारे रेल मंत्री जी, यहां बैठे सदानन्द गौड़ा जी का मैं अभिनंदन और आभार व्यक्त करता हूँ। अबकी बार मोदी सरकार ने जो जनरल और रेल बजट पेश किया है, उसने देश की जनता के हित में बहुत ही बढ़िया बजट पेश किया है, इसलिए इस सरकार को भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

माननीय सभापति : आप धन्यवाद प्रस्ताव ला रहे हैं क्या? आप अपने विषय पर बोलिए।

श्री नारणभाई काछड़िया : इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र का प्रश्न रेलवे मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। मेरा क्षेत्र अहमदाबाद से 280 किलोमीटर पर गुजरात में अमरेली है। वहां पर रेलवे की जो प्रॉब्लम है, मैं पिछली सरकार में वर्ष 2009 से 2014 तक बार-बार हाउस में यह प्रश्न उठाता रहा हूँ, लेकिन आज तक मुझे अपने प्रश्न का कोई समाधान नहीं मिला है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र अमरेली में अंग्रेजों के समय में जो मीटर गेज रेलवे लाइन बिछायी गयी थी, वहां अभी तक ब्रॉड गेज का कोई काम शुरू नहीं हुआ है। लेकिन वर्ष 2009-10 और वर्ष 2012-13 में वहां की दोनों लाइनों के ब्रॉड गेज में परिवर्तन की मंजूरी का काम हो गया, लेकिन पिछली सरकार द्वारा बजट में आबंटन नहीं करने के कारण वह काम अभी भी अधूरा पड़ा है। मेरे क्षेत्र का यह एक बहुत बड़ा मसला है। मेरे यहां रेलवे लाइन के ब्रॉड गेज में परिवर्तन का काम हो जाए, ताकि वहां की जनता को भी इसका फायदा मिले। आज 67 साल की आजादी के बाद भी मेरा क्षेत्र रेलवे के विस्तार से वंचित है।

अंत में, मैं कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में अभी महुआ से सूरत तक की वीकली ट्रेन चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाए। मैं इस संबंध में बार-बार मंत्री जी को भी मिला हूँ। इसे महुआ से मुंबई तक बढ़ाया जाए। मेरे क्षेत्र से अहमदाबाद, बड़ौदा, सूरत और मुंबई तक प्रतिदिन 200 से ज्यादा प्राइवेट लग्जरी बसें चलती हैं। नयी रेलवे के हिसाब से उस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए तो वहां की जनता को इसका फायदा मिलेगा।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूँ।

DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR): Hon. Chairman, Sir, thank you for giving me an opportunity to raise an issue of urgent public importance in this august House. The Paradip Port is one of the major sea ports of the country. It is situated in my Parliamentary Constituency Jagatsinghpur, Odisha. Since its

inception, it has attracted various companies to establish industrial set ups. Though, over a period of time, industrialisation as a process, has improved the level of economic prosperity in this region, simultaneously, it is also creating problems like pollution – air, water and soil – leading to severe health hazards. The pollutants extracted from fertilizer industries, Indian Oil Corporation and Essar Steel are very harmful and make the local inhabitants suffering from serious diseases. On many occasions in the past, employees working in those industries have faced accidents and have lost their lives due to lack of immediate life saving medical care in the locality. Though, Paradip Port is a major port and is a place of many world-class industries, having workers from all parts of the country, hospitals existing in this port are not well equipped with modern technology and infrastructure.

So, keeping in view the importance and the requirement, it is necessary to set up a super speciality hospital in Paradip Port, Odisha by which the patients requiring emergency treatment could save their lives.

SHRI K.N. RAMACHANDRAN (SRIPERUMBUDUR): Thank you, Chairman Sir. On 28th June, a really sad tragedy took place in my Constituency that is Moulivakkam when an eleven storey building was collapsed. A very heavy rain slashed Chennai, killing 61 constructions workers belonging to Tamil Nadu and Andhra Pradesh and injuring 27 others.

The hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Amma, has taken timely decision and saved 27 human lives. The State Government clarified that the building complied with the norms of construction and the building was as per the terms and conditions of the CMDA. Moreover, our Chief Minister of Tamil Nadu, Amma had constituted an SIT probe into this matter. The Tamil Nadu Chief Minister, Amma distributed Rs.7 lakh each to the families of these 14 construction workers, amounting to Rs.98 lakh from the Chief Minister's Relief Fund as compensation. Amma also gave Rs.50,000 each to 27 injured persons, totalling to the tune of Rs.13.5 lakh.

This building collapse has brought to light the plight of the migrant workers. In search of livelihood, people from other States go and work, wherever they get employment. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI K.N. RAMACHANDRAN: Please allow me some more time.

The migrant workers, who are unorganized and unskilled labour, are the backbone of not only the construction activity but also other infrastructural projects.

Hence, I would urge upon the Union Government to set up a Special Fund for the construction workers or some sort of a Special Insurance for them so that in case of any emergency, they would depend on this Fund.

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Hon. Chairperson, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity.

Sir, I would like to bring to the notice of this House, through your good Office, that the Cachar Paper Mill, a unit of Hindustan Paper Corporation, is located in the southern part of Assam, in the neighbouring district, Hailakandi, and my district being Cachar. The only source of coal to run this heavy industry is from Meghalaya. On the 19th of May, 2014, the National Green Tribunal has banned all the coal mining in Meghalaya because it has been alleged that it has been conducted in an unscientific manner. Now, the situation is such that if this coal supply is not resumed from Meghalaya to this industry, this industry may be closed down by the end of this month.

I would request to the Union Government and also to the hon. Minister of Heavy Industries to take a special initiative so that coal may be lifted from Meghalaya, from the stock that is already lying there as permitted by the Tribunal.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति जी, झारखंड राज्य में राज्य निर्माण के पश्चात् 2002 से 2007 के बीच में और 2002 में बीपीएल सर्वे हुआ। बीपीएल सर्वे की रिपोर्ट 2003 में केन्द्र सरकार को सौंपी गई, परन्तु केन्द्र द्वारा इस पर तुरन्त कार्रवाई नहीं करते हुए इसे राज्य सरकार को वापस कर दिया गया। 2010-11 में झारखंड सरकार द्वारा पुनः बीपीएल सर्वे कराया गया, परन्तु इसे भी पूर्व की केन्द्र सरकार द्वारा माना नहीं गया। इसके बाद राज्य सरकार द्वारा इसे अतिरिक्त बीपीएल सूची का दर्जा दिया गया। उक्त बीपीएल सूची के लाभकों को सिर्फ चावल मिल रहा है। इसके अतिरिक्त इंदिरा आवास आदि अन्य सरकारी लाभ अतिरिक्त बीपीएल धारकों को नहीं मिल रहे हैं। इसके साथ-साथ एपीएल परिवार के जो सदस्य हैं, उनको भारत सरकार द्वारा दिये जा रहे लाभ समुचित मात्रा में प्राप्त नहीं हो पा रहे हैं। हमारा आग्रह होगा कि वर्तमान में सार्वजनिक वितरण प्रणाली व्यवस्था को दुरुस्त करते हुए नई स्थायी बीपीएल सूची जारी की जाए तथा नई बीपीएल सूची में एपीएल परिवार को राशन कार्ड उपलब्ध कराए जाएँ। प्रत्येक पाँच वर्ष पर बीपीएल सर्वे कराया जाए। 2007 से 2014 के बीच में अभी तक झारखंड में स्थायी रूप से बीपीएल सूची जारी नहीं की गई है। उससे वहाँ के मज़दूर पलायन कर रहे हैं, उग्रवादी घटनाएँ घट रही हैं और झारखंड आज सुखाड़ की परिस्थिति में पहुँचा हुआ है।

सभापति महोदय, मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि अविलम्ब इस पर कार्रवाई करते हुए वहाँ के लोगों को राहत दी जाए। आपने जो समय दिया उसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI VINCENT H. PALA (SHILLONG): Sir, the National Green Tribunal has banned all the coal mining in Meghalaya, as has been mentioned by my colleague. Lakhs and lakhs of people have been left without work. In 1986, the Government of India had assured to the hon. Members that the Government would not disturb these small miners in Meghalaya.

Since the Central Government had said that they will not disturb the local miners, I would request them to come forward with a legislation immediately so that these people survive. Many of the parents have sold their children because they could not survive. The truck owners, truck drivers, industrialists have stopped their work.

I would, therefore, request the Central Government to take up this matter immediately.

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): अधिष्ठाता महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

मान्यवर, मेरे संज्ञान में एक महत्वपूर्ण विषय आया है जो कि रेलवे से संबंधित है। वर्तमान में रेलवे द्वारा बड़ी मात्रा में जो माल ढुलाई के लिए भेजा जा रहा है, वह एजेंटों के माध्यम से भेजा जा रहा है। जनपद शाहजहाँपुर में रोजा में फोरवेज लॉजिस्टिक ट्रांसपोर्ट एजेंसी के नाम से काम किया जा रहा है। यह व्यवस्था मात्र दो-ढाई वर्ष पूर्व कथित स्वार्थ पूर्ति के लिए चन्द लोगों ने साठ-गांठ कर देश में लागू करवाई थी। इसके अंतर्गत देश में चार एजेंट कार्य कर रहे हैं। इस व्यवस्था के लागू होने के बाद से अरबों रुपये का चूना रेल मंत्रालय को लगा है। इस तथ्य की पुष्टि गत वित्तीय वर्ष के तुलनात्मक अध्ययन से की जा सकती है। यह एजेंट बिना कोई कार्य किए, जो माल स्वतः आ जाता है, उसे अपने माध्यम से भेज देते हैं और 30 प्रतिशत कमीशन ले लेते हैं। व्यापारी कुछ न कहें और मुँह बंद रखें इसलिए उसे भी प्राप्त कमीशन में से कुछ हिस्सा दे देते हैं। उदाहरण के लिए यदि किन्हीं व्यापारियों ने मिलकर एक रैक लोड की और उसका किराया 75 लाख रुपये बनता है तो उस पर रेलवे विभाग एजेंट को लगभग 25 लाख रुपये फ्री का दे देता है और व्यापारियों को लगभग 4 लाख रुपया मिल जाता है। इस धन का कुछ लोगों के बीच बंदरबांट हो जाता है, इसलिए सभी चुप हैं। इससे रेलवे विभाग को क्षति हो रही है।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपका विषय आ गया है, कृपया आप समाप्त कीजिए।

श्रीमती कृष्णा राज : मान्यवर, मेरा अनुरोध है कि एजेंटों की इस व्यवस्था को समाप्त किया जाए और पूर्व में जो व्यवस्था चल रही थी, उसको पुनर्जीवित करने का कार्य करें ताकि भारतीय रेलवे को अरबों रुपये का जो चूना लग रहा है, उसको बचाया जा सके। यही हमारा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है।

MR. CHAIRPERSON : The House stands adjourned to meet again tomorrow, the 15th July, 2014 at 11 a.m.

20.47 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Tuesday, July 15, 2014/Ashadha 24, 1936 (Saka).