>

Title: General discussion on the Interim Budget (railways) 2009-201; Demands for Grants in respect of Interim Budget (railways) for 2009-2010; Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (railways) for 2008-09 and Demands for Excess Grants in respect of Budget (railways) for 2006-07.

MR. SPEAKER: Item Nos. 13 to 16 to be taken together.

...(*Interruptions*)

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY): Sir, before the Minister gives reply please permit me to speak for a minute...(*Interruptions*)

श्री राजेश वर्मा (सीतापुर) : माननीय अध्यक्ष जी, हम लोगों ने एडजर्नमेंट मोशन दिया है। ...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: This Bill has been passed by the Rajya Sabha. As and when, if at all, the Bill comes up for discussion you will get an opportunity to speak. I do not know why you are disturbing the proceedings now. You are taking an amazing attitude on this!

...(*Interruptions*)

श्री राजेश वर्मा : महोदय, यह राज्य सभा से पास हुआ है, इसे हम मान रहे हैं, लेकिन यह जो बिल लाया गया है...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Let us hear the Minister on this. Let us hear him. The Government wants to respond.

...(*Interruptions*)

श्री राजेश वर्मा : अध्यक्ष जी, बहुजन समाज पार्टी इसका प्रबल विरोध करती है। बहुजन समाज पार्टी इसके विरोध में सदन से वाकआउट करती है।

12.04Â½ hrs.

(Shri Rajesh Verma and some other hon. Members

then left the House)

MR. SPEAKER: I do not know what you are doing!

...(*Interruptions*)[R2]

MR. SPEAKER: Mr. Athawale, if you behave like this, I will ask you to go out.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: I would not tolerate this. You will have to leave the House.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: You will have to leave the House.

...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF OVERSEAS INDIAN AFFAIRS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI VAYALAR RAVI): Sir, some of the provisions which are proposed were discussed yesterday by the Leader of the House with eight to ten important Scheduled Caste and Scheduled Tribe Members and also the important leaders of the House. The following amendments have been suggested by the leaders....(*Interruptions*) The amendment is that clause 1(3) will come into effect immediately...(*Interruptions*) As regards clause 3(1), this will be specified as: Scheduled Castes – 15 per cent and Scheduled Tribes – 7.5 per cent...(*Interruptions*)

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Sir, it has not been supplied to us. How is he making this statement?

MR. SPEAKER: He is just announcing it because there is disturbance in the House. Do not disturb him. You please go ahead

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Everybody is intolerant here. Nobody tolerates the views of others.

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Do not record it.

(Interruptions) * â€¦*

* Not recorded

SHRI VAYALAR RAVI: Clause 4(1) [i] [ii] [iii] [iv], Clauses 4(2) 4(3) and the Schedule will also be removed. As regards, Clause 9(1), the word 'desirable' will be removed...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदय: ठीक है, अब खुश हो जाओ।

...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Now, Shri Lalu Prasad to give his reply.

...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD) : Let me reply...(*Interruptions*)

MR. SPEAKER: He is replying to a very important debate on the Railways which you have discussed for so many hours. Please cooperate.

*SHRI RAYAPATI SAMBASIVA RAO (GUNTUR):

Sir, I have requested for at least one railway line between Guntur and Tenali for doubling and electrification. It would cost a sum or Rs. 70 to Rs. 80 crores. Unfortunately, the Railway Minister has not provided this amount for the people of Andhra Pradesh. I would request the hon. Minister to provide this amount for the doubling and electrification of Guntur and Tenali railway line. This would pave the way for running the Circular Train connecting three most important stations namely Guntur-Tenali-Vijayawada.

Another important issue is doubling and electrification of Guntur and K.C. Canal. The interesting thing about this line is that the work of doubling and electrification has been completed a year back but Railway Safety Inspection has not been conducted since then. Hence, I would humbly request the hon. Minister to inaugurate the doubling and electrification of Guntur and K.C. Canal line immediately.

I would like to elaborate on this. Guntur-Krishna Canal doubling work was sanctioned in the year 2006-07 and executed at a cost of more than Rs. 100 crores. The double line between Guntur and Mangalagiri (20.28 Km.) was opened for passenger traffic on 28-12-07. Mangalagiri-Krishna Canal portion of the work was completed and application was sent to CRS for inspection in April 2008. At that time, Shri R.P. Agrawal was CRS and befor the inspection was fixed, he was

*Speech was laid on the Table

transferred. Then, additional charge was given to CRS, Bangalore. The Construction Organisation has been trying to get the section inspected by CRS and so far the inspection, has not been carried out. The proposal sent by CAO/CN has been returned twice by CRS and last time the railway was asked to give the details in the Performa adopted by Southern Railway. Accordingly, the details have been filled and sent to CRS on 14-2-2009.

The Guntur-Vijayawada section is a busy corridor catering to Goods Suburban and long distance traffic. Everyday, about 46 trains ply in the section. In the entire stretch of 33 Kms. of track between GNT-BZA, a double line is available for 27 Kms. and single line is available for a small stretch of 6 Kms. between MAG & KCC which has become a bottleneck for the smooth flow of rail traffic.

The railways which has invested more than Rs. 100 crores in the doubling of the section, has not benefited from investment due to non-opening of the small stretch of double line between MAG-KCC even though the works were completed nearly a year back.

I would request the hon. Railway Minister, Shri Lalu ji to kindly consider the above issues raised by me.

ओ।श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर)ः रेल बजट ने मध्यप्रदेश को घोर निराशा ही दी है मैं विशेष कर बीना कटनी के बीच पड़ने वाले स्थानों की बात करना चाहता हूं वर्षों से सागर दमोह क्षेत्र् के नागरिकों द्वारा दक्षिणी राज्यों की ओर इस ट्रेक से जानेवाली रेलगाड़ी की मांग की जा रही है सागर से भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस की मांग भी बार-बार की जा रही है इसी तरह आशा थी कि बीना भोपाल के बीच डीएमयू शटल चलायी जायेगी सागर से 12 बजे दोपहर के बाद तथा बीना से सागर की तरफ 11.30 बजे दोपहर के बाद शाम तक कोई गाड़ी नहीं है। इन रेल आवश्यकताओं को इस रेल बजट में पूरी तरह उपेक्षित किया गया है। बीना में रिफायनरी का कार्य तीव्र् गति से चल रहा है तथा पावर प्लांट भी लगने वाला है। बीना जंक्शन पर भोपाल-दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस का ठहराव रिफाइनरी होने के कारण किया जाना था। इस अति महत्वपूर्ण मांग को भी अनदेखा कर दिया गया। मैं विशेष रूप से उल्लेख करना चाहता हूं कि बीना स्टेशन के पास 3 अक्टूबर, 2008 को अतिक्रमण हटाने की कार्यवाही के दौरान जिस बर्बरतापूर्वक मेरे ऊपर प्र्णघातक लाठीचार्ज किया गया वह अपने-आप में काफी निंदनीय है क्योंकि महोदय लाठीचार्ज भीड़ पर होता है एक व्यक्ति के ऊपर वह भी निहत्थे पर नहीं। दूसरे लाठीचार्ज में पैरों पर हल्का प्र्हार किया जाता है यहाँ तो पूरा प्र्हार सिर पर किया गया तथा मरणासन्न हालत में मुझे छोड़कर रेलवे सशस्त्र् पुलिस बल चला गया। जीआरपी के लाग उठाकर अस्पताल ले गये कहा गया कि जानते नहीं थे क्या जनता के ऊपर इस तरह बर्बरतापूर्वक लाठी चलाने का अधिकार रेलवे सशस्त्र् पुलिस बल को दे दिये गये हैं। महोदय, सामान्य व्यक्ति के ऊपर भी ऐसा निर्ममतापूर्वक लाठीचार्ज नहीं होना चाहिए। मैं अतिक्र्मण हटाने का विरोधी बिल्कुल नहीं था मैंने तो स्वयं पिछले रेल बजट में बीना स्टेशन के पास रेलवे की लगभग 400 एकड़ भूमि पर अनाधिकृत कब्जा करके लोगों द्वारा जिस भूमि पर कृषि की जा रही है अथवा ठेके पर भूमि दी जा रही है ऐसी सारी भूमि को मुक्त कराने की बात कही थी वह अतिक्र्मण आज तक नहीं हटाया गया रेलवे प्र्शासन मात्र् कुछ वर्ग भूमि पर बैठे 10-20 दुकानदारों को त्यौहार के समय हटाने में प्र्तिष्ठा का प्र्श्न बनाकर अड़ गया। मैंने मात्र् यही तो जीएम तथा डीआरएम, भोपाल से कहा था कि दशहरे के बाद यह अतिक्र्मण हटा लेना मात्र् इतना कहने पर इतनी बड़ी घटना वहां रेलवे सशस्त्र् पुलिस बल द्वारा की गयी।

महोदय, जो घटना मेरे साथ घटी उसके कारण मैं आज भी पूरी तरह स्वस्थ नहीं हो पाया हूं उसका प्र्भाव मेरे शरीर पर आज भी बना हुआ है किन्तु दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि दोषी अधिकारियों एवं रेलवे पुलिस बल के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं हुई तथा वह कहते हैं कि हमारा क्या कर लिया। महोदय प्र्श्न सिर्फ एक सांसद का नहीं बल्कि सर्वोच्च सदन के सम्मान का भी है। अगर अफसरशाही इतनी निरंकुश हो जायेगी तो कोई भी जनप्र्तिनिधि अपने कर्त्तव्यों का पालन कैसे कर पायेगा अतः इस घटना को पूरे सदन को गंभीरता से लेना चाहिए तथा दोषी अधिकारियों और कर्मचारियों के विरुद्ध सख्त कदम उठाये जाने चाहिये ताकि भविष्य में इस तरह की घटनाओं की पुनरावृत्ति न हो।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र् की प्र्मुख रेल समस्याओं एवं आवश्यकताओं के संदर्भ में भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं जिनका शीघ्र् निराकरण करने की दिशा में रेल बजट के उत्तर में उल्लेख किया जाना चाहिए।

गणेशगंज स्टेशन पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज था पुनः उत्कल एक्सप्रेस का गणेशगंज पर स्टापेज होना चाहिए।

जरूबाखेड़ा स्टेशन पर क्षिप्र्ा एक्सप्रेस, कामायनी एक्सप्रेस तथा गोड़वाना एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए।

खुरई रेलवे स्टेशन पर खुरई से बड़ी संख्या में छात्र्-छात्र्ाएँ पढ़ने के लिये कोटा जाते हैं तथा व्यापारियों का भी बड़ी संख्या में आना-जाना होता है। अतः खुरई स्टेशन पर जबलपुर कोटा एक्सप्रेस का पूर्व की भाँति स्टापेज होना चाहिए।

नरयावली स्टेशन पर बीना इटारसी एक्सप्रेस का स्टापेज।

जबलपुर कोटा एक्सप्रेस को मकरोनिया एवं जरूवाखेड़ा स्टेशन पर स्टापेज दिया जाना चाहिए।

पश्चिम मध्य रेल के रीवा से चेन्नई/बंगलौर/ितरूवनंतपुरम के लिए वाया रीवा सतना कटनी बीना भोपाल मार्ग से नई रेल चलाई जाये।

इंदौर हावड़ा क्षिप्र्ा एक्सप्रेस हमेशा फुल जाने वाली रेल है इसको सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिए।

दमोह कोटा शटल को फास्ट पैसेंजर बनाते हुए इसमें बोगियों की संख्या बढ़ाई जाये, शयनयान लगाए जाए तथा इसे चित्तौड़गढ़ होते हुए उदयपुर तक बढ़ाया जाये। इससे मध्य प्रदेश के मध्यवर्गीय पर्यटकों व व्यापारियों को राजस्थान यात्रा की सुविधा मिल सकेगी, बीना कोटा एक्सप्रेस को जयपुर तक बढ़ाया जाये।

जयपुर से कोटा गुना-बीना-सागर-कटनी-बिलासपुर रेलमार्ग से हावड़ा एवं विशाखापट्नम जाने के लिए नई गाड़ी चलाई जाये।

9306-9305 क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं चंबल एक्सप्रेस ट्रेनों को मानिकपुर स्टेशन से लिंक करके हावड़ा तक चलाया जाये ऐसा करने से इंदौर भोपाल सागर दमोह से हावड़ा के लिए दैनिक ट्रेन मिल जाएगी।

निजामुद्दीन से विशाखापट्टनम चलने वाली स्वर्ण ज्यंती एक्सप्रेस का मार्ग बदलकर निजामुद्दीन बीना-सागर-कटनी-बिलासपुर-रायपुर विशाखापट्नम किया जाये।

जबलपुर से गंगानगर (राजस्थान) के लिए साप्ताहिक ट्रेन चलाई जावे।

कानपुर-खैरार-बांदा-मानिकपुर-सतना-कटनी-दमोह-सागर-बीना के लिए बुन्देलखंड पैसेंजर गाड़ी चलाई जाये।

भोपाल बिलासपुर का कटनी पहुंचने का समय चित्रकुट एक्सप्रेस से सामांजस्य कराया जाये जिससे लखनऊ की तरफ से आने जाने के लिए कटनी से कनेक्शन मिल सकेगा।

छतरपुर सागर करेली छिंदवाड़ा नागपुर रेल लाइन को स्वीकृति दी जाये।

सागर स्टेशन के रिटायरिंग रूम में सफाई व्यवस्था ठीक एवं साफ सुथरे बिस्तरों की भी सुविधा होनी चाहिए।

सागर रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म क्रमांक 2 पर जीआरपी की व्यवस्था अति आवश्यक है इस प्लेटफार्म पर अक्सर असामाजिक तत्वों का जमाव रहता है।

सागर आर्मी का प्रमुख केन्द्र है अतः सैनिकों के आरक्षण हेतु अलग से खिड़की होनी चाहिए।

सागर से बीना-कटनी लाइन पर माल गाड़ियों का बड़ी संख्या में आना जाना होता है तथा स्टाफ यहां बदलता है अतः अक्सर माल गाड़ियां खड़ी रहती हैं। अतः अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण 2 नं. के पीछे करना चाहिए।

सागर स्टेशन पर मरीजों की सुविधा हेतु व्हील चेयर उतारने के लिए बीना स्टेशन की तरह रेम्प बनाया जाना चाहिए।

गणेशगंज, मकरोनिया, ईशुरवारा, नरयावली, जरूआखेड़ा, डांगीडहर स्टेशनों पर धूप बारिश से बचाव हेतु दोनों तरफ शेड निर्माण होना चाहिए।

रतौना स्टेशन का विस्तार होना चाहिए तथा नई रेल लाइनें अप लाइन, डाउन लाइन डाली जानी चाहिए।

हीराकुंड एक्सप्रेस को सप्ताह के तीन दिनों के स्थान पर सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिए।

खुरई स्टेशन के प्लेटफार्म क्रमांक 2 पर शेड की लम्बाई बढ़ानी चाहिए।

मकरोनिया उपनगरीय स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए।

मकरोनिया स्टेशन के पास कानपुर भोपाल राष्ट्रीय राजमार्ग पर अक्सर गेट बंद रहता है अतः ओवर ब्रिज का शीघ्र निर्माण किया जाना चाहिए ।

सागर रेलवे स्टेशन पर स्थित पोस्ट आफिस से तिलकगंज की ओर पैदल पुल बनाया जाये। जिससे आम जनता एक ओर से दूसरी तरफ सड़क तक जा सके।

स्टेशन यार्ड अर्थात ट्रेनों के खड़े होने वाली पटरी का सीमेंटीकरण किया जाये जिससे मलमूत्र सफाई में सुविधा हो सके।

टेलीफोन बूथों पर फैक्स एवं इंटरनेट मशीने लगाई जाये।

यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए एसबीआई का एटीएम लगाया जावे।

छतरपुर-सागर-करेली-छिंदवाड़ा-नागपुर रेल लाइन को स्वीकृति दी जाये।

बीना तथा सागर में छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का कामर्शियल हाल्ट होना चाहिए तथा सागर से आरक्षण कोटा निर्धारित होना चाहिए।

बीना जंक्शन पर गाड़ियों की संख्या अत्यधिक है तथा कई बार गाड़ियाँ प्लेटफार्म खाली नहीं होने से आउटर पर रोक दी जाती है अतः अतिरिक्त प्लेटफार्म बनाया जाना चाहिए।

बीना से गुना लाइन पर आनंदपुर प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। गोवा तथा अन्य गाड़ियों का वर्ष में दो बार 15-15 दिन के मेले के समय स्टापेज किये जाते हैं। अतः गोवा एक्सप्रेस, पुष्पक एक्सप्रेस तथा नांदेड़ सचखंड एक्सप्रेस का बीना में स्टापेज होना चाहिए।

बीना में बीना बजरिया शमशान घाटा झांसी गेट के पास स्थित है इस कारण इसका जीर्णोद्धार नही हो पा रहा है। यहाँ एक रेलवे कालोनी भी है। अतः इसके जीर्णोद्धार की व्यवस्था होनी चाहिए।

करौंदा स्टेशन पर पठानकोट का पूर्व में स्टापेज था ग्रामीणों की सुविधा हेतु पुनः करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए।

मंडीबामोरा स्टेशन बीना तथा कुरवाई क्षेत्र के पचासों गांव का प्रमुख केन्द्र है जहां से यात्री गाड़ी पकड़कर भोपाल एवं दिल्ली की ओर यात्रा करते हैं। अतः मंडीबामोरा स्टेशन पर क्षिप्रा एक्सप्रेस एवं झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिए।

गौड़वाना एक्सप्रेस राजस्व की दृष्टि से काफी आय अर्जित करने वाली गाड़ी है जो कभी खाली नहीं रहती, इसे जबलपुर से पूरी गाड़ी के रूप में चलाया जाना चाहिए।

मरीजों की सुविधा हेतु अच्छी व्हील चेयर बीना-खुरई सागर स्टेशन पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

बीना नगर के झांसी फाटक एवं सागर फाटक पर रेलवे ओवरब्रिज शीघ्र बनाया जाना चाहिए।

*SHRI ABDULLAKUTTY (CANNANORE):

I congratulate the Hon'ble Railway Minister for having kept up his past record in presenting a people friendly Railway Budget this time too.

Although cash surplus for this time has been projected to be lower, the Hon'ble Minister has kept up his word to the common man by effecting a marginal token reduction in passenger fares.

Having said this, I have also a few suggestions to make for improvement in certain areas, mostly relating to my region in Kerala.

It is heartening to note that the Railways have formed a land development and estate management cell to administer and manage surplus railway land by utilizing these for developmental and commercial purposes. I observe from the recent report of the Comptroller & Auditor General of India that this land management cell is still manned by officials not trained in estate management. Moreover these officials are not solely looking after estate management but are also doing other work as well. It is also observed that the incident of public encroachment on railway land is on the increase and the eviction cases are not handled properly by railway officials. I request that the land management cells be strengthened with more trained manpower.

In Kannur-my constituency-more than 40 acres of surplus railway land is there near Kannur Railway station. This was finally admitted that around 52 acres of land, only forty acres are left for development.

This additional vacant land of the railways at Kannur station is presently used for dumping garbage and not kept properly. This land - twenty acres on each side of the station can be developed and used for parking lot for the public. There was such a proposal to develop this vacant and barren area but due to the tussle between the Railway Zonal and Divisional offices which work on bureaucratic ways, no progress has been made for identifying the exact extent of vacant land

*Speech was laid on the Table.

around Kannur Railway Station. It is surprising that out of this forty acres of vacant and encroached land, the railway officials have declared only around 8 acres for development. I request that stringent measures for assessment of railway land be taken and strict vigil be kept on zonal/divisional railway officials who are bent upon working against public interest on the pretext of following age-old rules and regulations of the railways which have become anti-people.

There has been a long pending demand from the local people for building a ROB in Kannur between Kannur and Tellicherry at Thazhechoval Nadal and despite the readiness of Kannur Municipality, the railway officials have put technical hurdles in this proposal. Likewise the proposal for doubling of the track between Kannur and Baliapatam-around 5 kms –is still far from completion. Although the civil and permanent way work has been completed the trail run has not taken place just because the Railway Safety Inspector of the division has no time to conduct safety survey of the track. I request that such officials be given deadline by the railways to conduct and complete safety trial runs within a stipulated time.

There has been a long pending demand from the people of my region to link Kannur with Kettiyur where the

Mahadeva Temple is considered as the Kashi of the South. When this important link is developed the areas like Mattanur and hilly tracts of Mananthavady will be linked to the main line. There has been a steady and large flow of pilgrims to Kottiyur Mahadeva Temple throughout the year and this line when commissioned will be proven a commercially viable project.

Like the Thrissur-Guruvayour link which is serving the pilgrims for the last many years, there is also a need to develop this Kannur-Kottiyour railway link thereby providing better communication and movement benefits for the people of hill tract of Mattanur and Manatavady. I strongly demand that a token provision be made in this budget for taking up the preliminary survey on this important project.

I would also request that the frequency of the mail/express trains from Kannur towards Mangalore be improved. For instance, after the departure of Malabar Mail to Mangalore around 9.30 am there are no other fast trains for six hours in a stretch.

There is also a long pending demand from the people of North Malabar for a Shatabdi train from Kozhikode to Madgaon and vice versa, as this will provide easy access to large number of tourists visiting Kerala and Goa on both directions. From my assessment of the volume traffic on this sector mainly tourists-travelling between Goa and Kerala- it would generate good revenue for the railways if such a Shatabdi train is introduced between Kazhikode and Madgaon. Instead of going for Bullet trains, we should concentrate on projects like this which benefit travelers in large numbers.

I would also request that the frequency of the existing Kannur-Yeshwantpur Express be increased from the present 3 day weekly to daily as there is a regular volume of travelers on this route daily.

The newly announced projects should have even handed to benefit the entire nation but it seems that almost all 45 new projects announced in this budget are cornered by the states to which the ministers belong.

With these suggestions and observations, I commend the budget for approval.

ओ।श्री अशोक प्रधान (खुर्जा)ः माननीय रेल मंत्री जी ने इस वर्ष भी हर वर्ष की भांति भारी भरकम घोषणाएं की हैं जो आम जनता को सुनहरे सपनों में उलझा कर रखने के लिए काफी है। रेल मंत्री जी ने भारतीय रेलवे को हजारों करोड़ का मुनाफा देने वाली संस्था के तौर पर प्रचारित करने की कोशिश की है जैसा कि वह अपने हर बजट में करते आए हैं। महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार भी घोषणाओं का अम्बार लगा दिया है जिसमें बुलेट-ट्रेन चलाने की भी चर्चा है। लेकिन शायद पिछले रेल बजट की तरह इस बार भी इन घोषणाओं को वास्तविकता के धरातल पर उतरने में वर्षों लग जाएंगे।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र खुर्जा का ही उदाहरण देना चाहूंगा जहां पिछले रेल बजट में कई किलोमीटर रेल लाईन बिछाने की घोषणा की गयी थी लेकिन उन पर अभी तक कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। रेल मंत्री महोदय पश्चिमी उत्तर प्रदेश से खासे नाराज जान पड़ते हैं शायद इसीलिए उन्होंने अपने पूरे बजट में इस क्षेत्र के लिए एक भी बड़ी घोषणा नहीं की है। पिछले कई वर्षों से मैं माननीय रेल मंत्री जी व उनके सहयोगी मंत्रियों का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराता रहा हूं लेकिन फिर भी मेरे क्षेत्र की उपेक्षा मंत्री जी के पहले रेल बजट से लेकर इस आखिरी रेल बजट तक लगातार होती रही हैं।

मान्यवर, बुलंदशहर जनपद उत्तर प्रदेश का सबसे पुराना जनपद है, इस जनपद को पूरे देश में कई महत्वपूर्ण उत्पादनों के लिए जाना जाता है, जैसे यह जनपद कपास के लिए पूरे भारत में मशहूर रहा है। गेहूं उत्पादन में भी यह जनपद पूरे देश में अब्बल रहा है और आज भी बुलंदशहर जनपद ही पूरे देश में दुग्ध उत्पादन में अग्रणी है।

मान्यवर, देश को आजाद हुए 62 वर्षों के बावजूद भी इस जनपद को आज तक रेल की मेन लाइन से नहीं जोड़ा गया, जबकि यहां के यात्री अपने गन्तव्य तक पहुंचने के लिए गाजियाबाद, हापुड़ व अलीगढ़ जाकर यात्रा करते हैं।

मान्यवर, मेरा अपासे अनुरोध है कि, जनपद बुलंदशहर की जनता की अबतक हुई उपेक्षा की पीड़ा को समझतें हुए आप जनपद बुलंदशहर को भारतीय रेल सेवा की मेन लाइन से जोड़ने की कृपा करेंगे।

मान्यवर, आप जनपद बुलंदशहर के साथ जुड़े हुए चोलाचौकी स्टेशन को बुलंदशहर जक्शन का नाम देकर उसपर प्रमुख गाड़ियों का ठहराव व वहां का आरक्षण कोटा निर्धारित करके बुलंदशहर जनपद स्टेशन को एक आधुनिक स्टेशन बनाने की कृपा करेंगे तो निश्चित रूप से बुलंदशहर जनपद व आस-पास के क्षेत्र के सम्मानित निवासियों को उसका बहुत बड़ा लाभ मिलेगा और मैं व क्षेत्र की समस्त जनता आपके सदैव आभारी रहेंगे।

मान्यवर मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि, आप जैसे जनप्रिय रेल-मंत्री इस मांग को निश्चित रूप से पूरा करेंगे।

महोदय इसके अलावा ग्राम-ताजपुर में एक रेलवे हाल्ट बनवाए जाने की अति आवश्यकता है इस स्थान पर रेलगाड़ियों का ठहराव हो जाने से इस क्षेत्र के ग्रामीण निवासियों को अपने गंतव्य तक पहुंचने में सहुलियत होगी। क्योंकि जनपद-बुलंदशहर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के नजदीक होने की वजह से यहां के ग्रामीण निवासियों का दिल्ली व अन्य स्थानों पर आना जाना बना रहता है व स्थानीय किसानों व दुग्ध उत्पादकों को दिल्ली व अन्य स्थानों की मंडियों तक अपने उत्पादों को पहुंचाने में भी सहुलियत होगी, व इस क्षेत्र के निवासी जो कि सरकारी व गैर सरकारी संस्थाओं में कार्यरत हैं व दैनिक यात्रियों व छात्रों को अपने गन्तव्य तक पहुंचने में विशेष सहुलियत होगी।

महोदय, खुर्जा एक ऐसा महत्वपूर्ण रेलवे जक्शन है जहां से प्रतिदिन लगभग दो लाख यात्री आवागमन करते हैं लेकिन कभी भी इस स्टेशन के आधुनिकीकरण की कोई चर्चा नहीं की गई। इसके अलावा खुर्जा स्टेशन पर नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस रेलगाड़ी के न रूकने की वजह से देश की रक्षा में लगे जवानों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है। गौर तलब है कि सेना में कार्यरत अधिकतर जवान बुलंदशहर जिले में रहने वाले हैं, मैं इस जनपद की माटी को नमन करते हुए अपने भाषण में यह भी कहना चाहूंगा कि, सबसे ज्यादा देश की सुरक्षा व सम्मान की लड़ाई लड़ते हुए इसी जनपद के सम्मानित जवानों ने अपनी शहीदी दी है। मैं उन शहीदों को अपनी श्रृद्धांजलि देता हूं, मैं चाहूंगा कि पूर्वोत्तर राज्यों को जाने वाली सभी मेल-एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को खुर्जा जंक्शन पर रोकने का प्रावधान किया जाए जिससे देश की सुरक्षा में तैनात इस क्षेत्र के जवानों को आने जाने में सुविधा हो। महोदय, खुर्जा की उपेक्षा का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि रेल मंत्रालय द्वारा जारी समयावली यानी ट्रेन्स एट ए ग्लांस में इस स्टेशन का जिक्र भी नहीं है।

महोदय, इसके अलावा मेरे संसदीय क्षेत्र में पड़ने वाले सभी रेलवे स्टेशनों की हालत आज भी काफी खस्ता हैं इनके विकास के लिए कभी भी ध्यान नहीं दिया गया ये प्रमुख रेलवे स्टेशन है दादरी जहां पर कंटेनर डिपो भी है आज भी खस्ता हाल है इसके अलावा चोला, दनकौर स्टेशन व फतेहपुर मकरन्दपुर (हाल्ट) है जिनपर प्रमुख रेगाड़ियां नहीं रूकती हैं। दनकौर स्टेशन (श्याम नगर मंडी) व चोला रेलवे स्टेशन पर रेलवे-फ्लाई ओवर बनाए जाने की आवश्यकता है।

महोदय, जो अभी देश में सबसे ज्यादा तीव्र गति से चलने वाली बुलेट ट्रेन चलाए जाने की चर्चा हुई है जिसमें मुम्बई से अहमदाबाद, दिल्ली से पटना आदि स्थानों को जोड़े जाने का प्रावधान है परन्तु उत्तर प्रदेश जो कि हमारे देश सबसे बड़ा प्रदेश है जिसकी राजधानी लखनऊ को राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से बुलेट ट्रेन से जोड़े जाने का माननीय रेल मंत्री जी के भाषण में कहीं जिक्र तक नहीं है और इससे उत्तर प्रदेश की जनता में बहुत रोष है, मेरी माननीय मंत्री जी से मांग है कि लखनऊ से दिल्ली तक भी बुलेट ट्रेन प्रथम चरण में चलावी जाएं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करूंगा कि दादरी फ्लाईओवर जिसकी मांग मैं वर्षो से करता रहा हूं, वह कार्य प्रारम्भ तो हो गया है पर फ्लाईओवर के निर्माण कार्य की गति अति धीमी है।

मैं व मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करेंगी यदि वह उपरोक्त मांगों को पूरा करें।

महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आप ने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

***डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) :** महोदय, देश में यात्रियों के यातायात और माल परिवहन की दृष्टि से रेलों की सर्वाधिक उपादेयता है। इसका सामाजिक दायित्व भी है। विगत् वर्षो में जिस प्रकार से रेलों के कार्यकरण का विस्तार हुआ है, उस विस्तार की दृष्टि से रेलों के सुसंचालन पर भी प्रभाव पड़ना स्वाभाविक था। कई नये जोन बने हैं, नये डिवीजन बने हैं और उस दृष्टि से रेलवे मंत्रालय पर और रेलवे बोर्ड पर अत्यधिक कार्यभार है। जहां तक रेलवे बोर्ड का संबंध है सक्षमता पूर्वक अपना दायित्व का निर्वाह कर रहा है। किंतु, उसे और सक्षम बनाने की दृष्टि से ताकि रेलों का सुसंचालन निश्चित किया जा सके, यात्री सुविधाएं हों, माल का परिवहन व्यवस्थित हो, इस दृष्टि से रेलवे बोर्ड में यद्यपि कार्य का विभाजन है कि उसे और नये पदों के सृजन के साथ पुनर्विभाजित कर पुनर्गठन आवश्यक है। विगत् वर्षो में यद्यपि कहा जा रहा है कि रेलवे लाभप्रद स्थिति में है किंतु इस लाभ का समुचित उपयोग किया जाता तो नई रेलवे लाइनें, दोहरीकरण और विद्युतीकरण के कार्य में गति आती। लेकिन सब अत्यत धीमी गति से सम्पन्न हो रहा है। माल परिवहन की द.िष्ट से वर्तमान में माल डिब्बों की क्षमता में वृद्धि करते हुए जिस प्रकार से लाभ अर्जित किया जा रहा है वह कुल मिलाकर डिब्बों की प्रचलन क्षमता को कम करने वाला सिद्ध होगा और शीघ्र ही खराब हो जायेंगे। यात्री सुविधाओं की बात तो जरूर की जाती है लेकिन स्वच्छता की यदि हम बात करें तो उसका सर्वथा अभाव देखा जाता है, खान-पान की सुविधा नहीं है, स्टेशनों पर बैठने की

व्यवस्था नहीं है, बरसात में और गर्मी में खुले आसमान के नीचे यात्रियों को खड़े होना पड़ता है। इस सब पर ध्यान देने की नितांत आवश्यकता है। केवल रेलों के नाम बदल देने से यात्री सुविधाएं नहीं बढ़ जाती हैं। पिछले दिनों कई सामान्य गाड़ियों को या फास्ट गाड़ियों को सुपरफास्ट गाड़ी बना दिया गया है किंतु उनकी गति वही है हर स्टेशन पर वे रूकती हैं, यात्रियों को समय की बचत नहीं लेकिन यात्रियों पर किराये का बोझ अवश्य बढ़ा है। रेल मंत्री इसे लाभ होना बता रहे हैं। यात्री की जेब पर बोझ बढ़ा है।

इसी प्रकार तत्काल आरक्षण सुविधा द्वारा जो सामान्य व्यक्तियों को आरक्षण की सुविधा मिल सकती थी उसमें कटौती कर, कुछ व्यक्तियों को सुविधा प्रदान कर लाभ कमाया जा रहा है इससे जो यात्री पूर्व में लाभान्वित होते थे वे वंचित हो गये और उन्हें अनारक्षित या कई बार खड़े खड़े यात्रा करने को बाध्य होना पड़ता है। प्लेटफार्म शुल्क तक बढ़ा दिया गया है। खान-पान की सुविधाओं की मैं चर्चा कर रहा था इनका या तो अभाव है या उसका स्तर दिनोंदिन गिरता जा रहा है। यहां तक कि शताब्दी गाड़ियों में भी स्तर की गिरावट देखी गई है।

---

* Speech was laid on the Table.

रेलवे का अपना लक्ष्य है। समान गेज। इस दृष्टि से जो कार्य किया जाना चाहिए था वह अत्यंत धीमी गति से सम्पन्न हो रहा है। कई मीटर गेज लाइनों को बदलने की बात कही गई है, किंतु वे नहीं बदली जा सकी। उदाहरण स्वरूप में कहना चाहूंगा कि रतलाम-खण्डवा-आकोला खण्ड पर मीटर गेज लाइन के अमान परिवर्तन की स्वीकृति के बाद भी परिवर्तन का कार्य जिस तेजी से सम्पन्न होना चाहिए था वह नहीं हो रहा है और आज यात्री इसके कारण जो खण्डवा से चलकर रतलाम पहुंचते हैं जिन्हें अजमेर आदि स्थानों की यात्रा करनी होती हैं, वे आगे के कनेक्शन के लिए लंबी प्रतीक्षा को बाध्य होते हैं। अतः गेज परिवर्तन शीघ्र किया जाये। जिन लाइनों का अमान परिवर्तन हुआ लेकिन यदि वहां दोहरीकरण नहीं होता तो उनका जितना लाभ मिलना चाहिए वह नहीं मिलेगा। रतलाम-अजमेर के बीच की लाइन ब्राड गेज में बदली गयी यदि इसका दोहरीकरण शीघ्र होता है जो अत्यंत आवश्यक है उसका लाभ मुंबई से दिल्ली के लिए या दिल्ली से दक्षिण भारत के लिए जोड़ने वाली एक अतिरिक्त लाइन के रूप में होगा। अजमेर-रतलाम के बीच दोहरीकरण की आवश्यकता है। रेलवे इसे अपने हाथ में शीघ्र ले। वर्तमान में नीमच चित्तौड़ के बीच ब्राडगेज है परन्तु वहां पर एक ओर मीटर गेज लाइन साथ साथ चल रही है जो आज निरूपयोगी हो गई है यदि वहां पर केवल पटरियां बदल दी जायें तो ब्राडगेज में एक ओर लाइन मिल सकती है। नीमच-चित्तौड़ के बीच यातायात में सुगमता होगी।

रेलवे अधिकारियों और कर्मचारियों की आवासीय और चिकित्सा की दृष्टि से कतिपय स्थानों पर नये आवास और चिकित्सालयों के विस्तार की आवश्यकता है। इन स्थानों में रतलाम-नीमच, अजमेर और इंदौर आदि प्रमुख हैं। रेलों में दावा किया जा रहा है दुर्घटनाएं कम हई हैं, किंतु हाल ही में जो तथ्य सामने आये हैं उससे सिद्ध होता है कि रेलों में दुर्घटनाएं बढ़ी हैं1 उसके दो प्रमुख कारण हैं - एक तो वर्षो पुरानी पुल-पुलियाएं और कहीं-कहीं हमारे ट्रेक की खराबी। पुल-पुलियाओं का नवीनीकरण व ट्रैक को ठीक किया जाना आवश्यक है ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

उपर्युक्त कतिपय बिन्दुओं के बाद मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कतिपय समस्याओं की आरे ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं-

पश्चिम रेलवे के रतलाम-अजमेर खण्ड पर मंदसौर स्टेशन के निकट यातायात की दृष्टि से एक ओवर ब्रिज बनाया जाना आवश्यक है। ठीक इसी तरह से जावरा में स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनाये जाने की आवश्यकता है। मंदसौर जावरा-नीमच आदि स्थानों पर यद्यपि दो या तीन प्लेटफार्म हैं किंतु केवल एक ही प्लेटफार्म पर शेड की व्यवस्था है वह भी समुचित नहीं है जबकि दूसरे प्लेटफार्मो पर इस सुविधा का सर्वथा अभाव है और यात्रियों को परेशानी होती है। अतः यहां पर शेड की व्यवस्था एवं विस्तार किया जाये। मैंने पूर्व में भी यह मांग की थी कि यात्री सुविधाओं कापूरा ध्यान रखा जाये जिनमें प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाना, शेड की व्यवस्था किया जाना, पेयजल तथा खानपान की सुविधा उपलबध कराना है। यह शीघ्र हो।

अब मैं कतिपय ट्रेनों के ठहराव व घोषित नई गाड़ियों के परिचालन के बारे में कहना चाहूंगा-

रेलवे के अधिकारियों द्वारा अजमेर-रतलाम खंड पर अजमेर-रतलाम के बीच तथा नीमच-रतलाम के बीच नई यात्री गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई है। रेल मंत्री ने भी गत् वर्ष के रेल बजअ के समय इस प्रकार के संकेत दिये थे किंतु वे आज तक नहीं चली हैं। मैं चाहूंगा कि अजमेर- इंदौर के बीच वाया रतलाम, नागदा उज्जैन यात्री गाड़ी प्रतिदिन चलाई जाये। इसी क्रम में उदयपुर-भोपाल के बीच अथवा अजमेर-भोपाल के बीच नई यात्री गाड़ी चलायी जाये। वर्तमान में बांद्रा-अजमेर गाड़ी चल रही है उसका जावरा में ठहराव के लिए मैंने कई बार निवेदन किया है उसका ठहराव तथा रतलाम-अजमेर फास्ट पैसेंजर का ठहराव जावरा में दिया जाये। कतिपय अन्य स्टेशनों पर यथा ढलौदा-ढोढर-पिपलिया मण्डी आदि पर सामान्य यात्री गाड़ियों का ठहराव भी नहीं है। वहां इनका ठहराव दिया जाये।

अमान परिवर्तन के बाद जो सुविधाएं इस खंड के यात्रियों को मिलनी चाहिए थी वह नहीं मिल रही हैं। इस दृष्टि से कुछ गाड़ियों के और चलाये जाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है ताकि यात्रियों की कठिनाई दूर हो सके। इस खंड के तथा नागदा-कोटा खंड के यात्रियों द्वारा इन्दौर-निजामुद्दीन इंटरसिटी का गरोठ स्टेशन पर (पश्चिम मध्य रेलवे) का ठहराव दिये जाने के बारे में इस क्षेत्र के लोग निरंतर मांग कर रहे हैं। इसी प्रकार जम्मू-तवी मुंबई सुपरफास्ट का शामगढ में ठहराव, (प. मध्य रेलवे) जोधपुर-इंदौर का सुवासरा (प. मध्य रेलवे) में ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है। जैसा कि मैंने पूर्व में कहा है मंदसौर जावरा स्टेशनों पर प्लेटफार्म दो पर उपर्युक्त शेड नहीं है, जावरा में फुट ओवर ब्रिज नहीं है उनके निर्माण की महति आवश्यकता है उसको शीघ्र सम्पन्न कराया जाये।

रेलवे द्वारा जहां मुनाफे कमाये जाने की बात कही जा रही है अपने सामाजिक दायित्व को निभाते हुए यात्री सुविधाओं को और अच्छा बनाने की दृष्टि से कई कदम उठाये जाने आवश्यक है। जिनमें स्टेशनों पर उपलब्ध सुविधाओं का विस्तार, प्लेटफार्मों पर बैठने की सुविधाएं, शेड्स आदि , यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए नई गाड़ियां चलाया जाना, अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतिकरण, पुराने ट्रैक व पुलियाओं का आधुनिकीकरण इन पर ध्यान दिया जाना जनहित की दृष्टि से अत्यंत आवश्यक है।

मैंने संक्षेप में कुछ बातें रखी हैं। अन्य बातें यथासमय अवगत करवाउंगा अथवा अपने पत्रों द्वारा लिखकर प्रेषित करूंगा।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): अध्यक्ष महदोय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों का आभार व्यक्त करना चाहता हूं, जिन्होंने कल रात को साढ़ दस बजे

तक सदन में बैठकर रेलवे के आगामी वर्ष 2009-2010 के लिए अंतरिम रेल बजट, चालू वर्ष 2008-2009 की पूरक मांगों तथा वर्ष 2006-2007 की अनुदानों की अतिरिक्त मांगों के लिए हुई चर्चा में भाग लिया। चालू वर्ष के लिए 10,860 करोड़ रुपए की पूरक मांगें मुख्यतः छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के लिए, पूंजी के तहत परियोजनाओं के निर्माण कार्य को आगे बढ़ाने तथा नई सेवाओं के अंतर्गत चार नए कार्यों के अनुमोदन के लिए ली जा रही हैं। अनुदान की अतिरिक्त मांगें लोक लेखा समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2006-2007 से सम्बन्धित अधिक खर्च विनियमित करने के लिए प्रस्तुत की गई हैं।

कुछ माननीय सदस्यों ने जानना चाहा है कि जब रेलवे सालाना 20,000 करोड़ रुपए से 25,000 करोड़ रुपए कमा रही है, तो फिर उसे बजटीय सहायता की जरूरत क्यों पड़ती है। मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूं कि जहां रेलवे द्वारा वर्ष 2004 में 13,000 करोड़ रुपए का निवेश किया गया था, वहीं अब 2009 में रेलवे 37,000 करोड़ रुपए का निवेश करने जा रही है। इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि जहां पहले निवेश का 53 प्रतिशत हिस्सा बजटीय सहायता के माध्यम प्राप्त होता था, वहीं अब 29 प्रतिशत हिस्सा बजटीय सहायता से प्राप्त होगा। इस प्रकार अब रेलवे का निवेश 2004 की तुलना में न केवल तीन गुना हो गया है, बल्कि इसकी बजटीय सहायता पर निर्भरता भी 53 प्रतिशत से घटकर मात्र 29 प्रतिशत रह गई है। जो रेलवे पहले गतायु एवं जर्जर हो चुकी संपत्तियों को बदलने के लिए डीआरएफ में सालाना 3,000 करोड़ रुपए का निवेश नहीं कर पाती थी, वहीं रेलवे अब सालाना 7,000 करोड़ रुपए का प्रावधान कर रही है। पहले रेलवे को जर्जर सम्पत्तियों को बदलने के लिए भी सरकार के सामने हाथ फैलाने पड़ते थे, एनडीए शासन में, वहीं 2009 में 20,000 करोड़ रुपए का निवेश आंतरिक संसाधनों के माध्यम से कर रही है। अब रेलवे द्वारा बजटीय सहायता का उपयोग प्रमुख रूप से पिछड़े एवं दूर-दराज इलाकों में नई रेल लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन की योजनाओं में किया जाता है।...(व्यवधान) महोदय, कुछ माननीय सदस्यों ने आशंका व्यक्त की है कि हायर एक्सल लोड की वजह से रेल की पटरियों और लोडिंग स्टाक को क्षति पहुंच रही है।[R3]

[r4] मैं सदन को एक बार पुनः आश्वस्त करना चाहूंगा कि रेल संरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथिकता है। महोदय, मालगाड़ियों का एक्सल लोड बढ़ाने का निर्णय लेने के समय सभी जरूरी एहतियाती कदम उठाये गये हैं। एक तरफ मालगाड़ियों में ओवरलोडिंग रोकने के लिए जगह-जगह धर्मकांटे लगाये गये हैं वहीं दूसरी ओर पटरियों एवं पुलों को मजबूत किया गया है। इस संबंध में मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त कर ली गयी है। भारतीय रेल 1970 के दशक से ही के के लाइन पर 23 टन एक्सल लोड की गाड़ियां चला रही है। पिछले तीन वर्षों में प्राप्त हुई फीडबैक पर विचार-विमर्श करने के लिए गत वर्ष रेल पथ इंजीनियर्स की एक सेमिनार हुई जिसमें देश-विदेश के ख्याति प्राप्त विशेषज्ञों ने भाग लिया। इस सेमिनार में यह आम राय बनी कि रेलवे द्वारा लिया गया निर्णय सामयिक एवं सही है।

महोदय, रेल संरक्षा, उत्पादकता एवं लाभप्रदता एक दूसरे के पूरक हैं। संरक्षा में सुधार लाकर ही रेलवे की उत्पादकता एवं मुनाफा कमाने की क्षता में सुधार लाया जा सकता है। महोदय, हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि एक रेल दुर्घटना होने से यातायात कई घंटों और कभी-कभी तो कई दिनों तक बाधित हो जाता है। इसीलिए अब रेल संरक्षा कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था की जा रही है। कुछ माननीय सदस्यों ने एनडीए सरकार द्वारा रेल संरक्षा को सुदृढ़ करने के लिए किये गये प्रयासों की ओर सदन का ध्यान आकृष्ट करने की कोशिश की है। इस संबंध में मैं सम्मानित सदन को बताना चाहूंगा कि जहां पहले रेलवे को गतायु संपत्तियों को बदलने के लिए विशेष रेल संरक्षा निधि के माध्यम से बजटीय सहायता पर निर्भर रहना पड़ता था वहीं अब रेलवे अपने आंतरिक संसाधनों से पुरानी संपत्तियों को बदलने के लिए डीआरएफ में 7 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान कर रही है। यही कारण है कि वर्ष 2001 में जहां परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या 473 थी वहीं गत वर्ष यह संख्या घटकर मात्र 195 रह गई। गिरावट का यह क्रम इस वर्ष भी जारी है।

इसी प्रकार यात्रियों एवं गाड़ियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हमने राष्ट्रव्यापी भर्ती अभियान के माध्यम से सिपाहियों, उपनिरीक्षकों और सहायक कर्मचारियों की रिक्तियों को भरा है। रेल सुरक्षा बल में 22 हजार अतिरिक्त पदों और रेल सुरक्षा विशेष बल में बटालियनों के सृजन के प्रस्ताव विचाराधीन हैं। हमने मुम्बई, चेन्नै, दिल्ली और कोलकाता के चार महानगरों के सभी स्टेशनों और 140 अन्य संवेदनशील स्टेशनों की सुरक्षा के लिए एक एकीकृत सुरक्षा प्रणाली स्वीकृत की है। इसमें आईपी आधारित सीसीटीवी प्रणाली, एक्सेस कंट्रोल, व्यक्ति एवं सामान जांच प्रणाली, विस्फोटक जांच एवं डिस्पोजल प्रणाली शामिल हैं। सुरक्षा उपकरणों एवं वाहनों की खरीद के लिए अतिरिक्त राशि स्वीकृत की गई है। रेल सुरक्षा बल के लिए तीन हजार एके-47 राइफलें उपलब्ध कराने के लिए गृह मंत्रालय से संपर्क किया गया है। रेल संपत्ति के बेहतर संरक्षण एवं सुरक्षा में बल के कानूनी पहलू को सुदृढ़ बनाने की दृष्टि से संसद में रेल संपत्ति अधिनियम में एक संशोधन प्रस्तुत किया गया है।

महोदय, कुछ माननीय सदस्यों ने यह आरोप लगाया है कि रेलवे तत्काल योजना एवं सुपरफास्ट चार्ज के माध्यम से पिछले दरवाजे से यात्री किराया बढ़ा रही है। मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ सदन को पुनः सूचित करना चाहता हूं कि बजट में न तो फ्रंट डोर से और न ही बैक डोर से यात्री किराया बढ़ाया गया है। इस संबंध में मैं स्पष्ट करना चाहूंगा कि तत्काल चार्ज, सुपर फास्ट चार्ज और डेवलपमेंट चार्ज की दरों में न तो हाल ही में कोई परिवर्तन किया गया है और न ही प्रस्तावित है। वस्तुतः मैंने वर्ष 2007-2008 में द्वितीय श्रेणी के सुपर फास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी की थी।

महोदय, तत्काल योजना के अंतर्गत टिकट खरीदने की सुविधा आज से नहीं बल्कि वर्ष 1997 से ही है। यह योजना उन यात्रियों की सुविधा के लिए बनाई गई है जिन्हें आपातकालीन परिस्थितियों में यात्रा करनी पड़ती है। [r5] आरक्षण न मिल पाने की वजह से ऐसे यात्रियों को बिचौलियों एवं दलालों के पास जाना पड़ता है। इस तरह की अनियमितता को रोकने के लिए ही तत्काल योजना शुरू की गयी थी। इससे रेल और यात्री दोनों को फायदा हुआ है। हमने पिछले पांच वर्षों में हर श्रेणी के किरायों में कमी कर 90 हजार करोड़ रूपए का कैश सरप्लस कमाया है। इसलिए ऐसे लोगों को सहजता से विश्वास नहीं होता जो किराए में वृद्धि करके ही रेलवे के कायाकल्प हो सकने की बात करते थे। हमने यात्रियों पर बढ़े हुए किराए का बोझ डालकर नहीं अपितु अपनी उत्पादकता में सुधार कर मुनाफा कमाया है और इसीलिए देश-विदेश में रेल और रेलकर्मियों का सम्मान बढ़ा है।

महोदय, जैसा कि मैंने पहले भी सम्मानित सदन को सूचित किया था कि पूर्वी डेडिकेटिड फ्रेट कारीडोर को निर्माण कार्य शुरू हो चुका है और इस माह पश्चिमी कारीडोर का निर्माण कार्य भी शुरू हो जाएगा। हमने पिछले पांच सालों में जो घोषणाएं की हैं, उन सभी को समयबद्ध तरीके से लागू करने की कोशिश की है। मुंबई उपनगरीय सेवा पर दिनों-दिन बढ़ते यात्री यातायात को देखते हुए हमने वर्ष 2007-08 का बजट पेश करते हुए 150 नई सेवाएं शुरू करने की घोषणा की थी जो कि शुरू हो चुकी हैं। इसके अतिरिक्त पिछले वर्ष का बजट पेश करते हुए मैंने 300 नई ईएमयू सेवाएं शुरू करने की घोषणा की थी। इसमें से 165 सेवाएं शुरू की जा चुकी हैं और शेष को अप्रैल, 2009 के अंत तक शुरू कर दिया जाएगा। मुंबई शहरी परिवहन परियोजना फेज-1 वर्ष 2009-10 के दौरान पूरी होने की आशा है। गत वर्ष के बजट में हमने 5300 करोड़ रूपए की लागत से फेज-2 शुरू करने की घोषणा की थी। परियोजना के क्रियान्वयन के लिए मुंबई रेल विकास निगम ने एक योजना तैयार की है।

मैं सदन को यह सूचित करना चाहूंगा कि प्रांतिक-सिवरी और आनंदपुर साहिब-गढ़शंकर नई लाइनों के सर्वे कार्य पूरे हो गए हैं और इनकी स्वीकृति हेतु आगे की

कार्रवाई की जा रही है। कई सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्र में नई रेल लाईन के निर्माण, आमान परिवर्तन इत्यादि के लिए आग्रह किया है। घोघरडीहा-घोघेपुर, कोशीकलां-नंदगांव-बरसाना-गोवर्धन, बिलासपुर-कुल्लू-मनाली-लेह, ईडापल्ली-गुरूवायूर, कंजनगढ़-पानाथुर नई लाईन, पठानकोट-जोगिन्दरनगर आमान परिवर्तन और तिरूवनन्तपुरम-कन्याकुमारी दोहरीकरण के सर्वे चल रहे हैं जिन्हें पूर्ण कर उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी। आरा-छपरा, नांदेड़-देगलूर-बिदर, चुरू-नौहर वाया तारानगर बेतिया-तुरकोलिया, बेतिया-थावे वाया गोपालगंज एवं मनिहारी-साहिबगंज नई लाइन का सर्वे कराने का प्रस्ताव है।

महोदय, केरल में अर्नाकुलम-कयानकुलम वाया कोट्टायम के दोहरीकरण का कार्य प्राथमिकता के आधार पर पूर्ण किया जाएगा। साथ ही कोलम-पुन्नलूर के आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र ही पूरा कर लिया जाएगा तथा पुन्नलू-सेनकोटाई के कार्य में तेजी लाई जाएगी। मुजफ्फरपुर-जनकपुर नई लाइन जो जाले से गुजरेगी, का उरई से सिंघवारा, तक विस्तार किए जाने की कार्रवाई की जाएगी। लमडिंग-सिलचर-कुकारघाट-जिरीबाम के आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। लमडिंग-सिलचर के बीच कार्य आतंकवादी गतिविधियों के कारण पैरामिलिटरी फोर्स नहीं रहने के कारण बार-बार बाधित हुआ है। हम सरकार से आग्रह कर रहे हैं कि पैरामिलिटरी फोर्स दे, ताकि हम काम को तेजी से पूरा करें। कार्य को पूर्ण करने में विलंब हुआ है। गृह मंत्रालय तथा असम राज्य सरकार ने इस परियोजना पर सुरक्षा प्रदान करने की कार्यवाही की है। कार्य की प्रगति बढ़ाकर इस राष्ट्रीय परियोजना को जल्द से जल्द पूरा किया जाएगा। नेपाल और भारत को रेलमार्ग से जोड़ने के प्रयासों के तहत जयनगर-बर्डीबास और जोबनी-बिराटनगर की डीटेल्ड प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार की जा रही है।

महोदय, अंतरिम बजट पेश करते समय मैंने माननीय सदस्यों से कहा था कि रेलवे बजट में उनके क्षेत्र से संबंधित जो भी कमी रह गई है, उस पर मैं विचार करूंगा। लोकसभा के विपक्ष के नेता श्री लालकृष्ण आडवानी जी ने इच्छा जाहिर की है कि गांधीनगर और दिल्ली के बीच गरीब रथ चलाई जाए। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि आमान परिवर्तन के बाद गाड़ी संख्या 9105/9106 अहमदाबाद हरिद्वार मेल को वाया गांधीनगर चलाया जा चुका है। मैंने अपने अंतरिम बजट प्रस्ताव में भी गरीब रथ ट्रेन संख्या 2993/2994 मुम्बई-जयपुर गरीब रथ एक्सप्रेस जो कि गांधीनगर से गुजरती है, को दिल्ली तक विस्तारित करने का निर्णय लिया है।[I6][r7]केरल के माननीय सांसद तथा माननीय संसदीय प्रभारी कार्य मंत्री श्री व्यालार रवि जी ने एक ज्ञापन दिया है जिसमें केरल के लिए कुछ नई ट्रेन तथा कुछ ट्रेन के फेरों में वृद्धि की मांग की है। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि मैंने केरल के लिए दो लंबी दूरी की ट्रेन चलाने किया है, एक मुंबई को तिरुवनंतपुरम से और दूसरी बिलासपुर से तिरुवनंतपुरम को जोड़ेगी। इसके अलावा पिछले बजट में एक गरीब रथ को कोचीवेली एवं बंगलौर के बीच चलाने की घोषणा की थी और यह इसी महीने में चलेगी। इसके अतिरिक्त केरल को दिल्ली से जोड़ने के लिए 25 जनवरी, 2009 को अमृतसर-दिल्ली-कोचीवेली एक्सप्रेस चलाई है तथा इसी महीने दूसरी ट्रेन कोचीवेली-दिल्ली-देहरादून चलाई जाएगी। ये दोनों गाड़ी उसी रास्ते से चलेगी जिस पर केरल सम्पर्क क्रान्ति चलती है। इससे केरल के लोगों की मांगें काफी हद तक पूरी हो जाएंगी। फिर भी केरल के माननीय सांसदों द्वारा दी गई मांगों पर सार्थक कार्रवाई की जाएगी। महोदय, केरल के पालाघाट में नई रेल कोच फैक्ट्री के निर्माण की स्वीकृति हेतु अग्रेतर कार्रवाई की जा रही है। इसी प्रकार केरल सरकार के सार्वजनिक उपक्रम स्टील इंडस्ट्रीज केरल लिमिटेड, एलेप्पी के साथ संयुक्त उपक्रम बनाने के लिए एमओयू पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं और जरूरी अग्रेतर कार्रवाई की जाएगी।

माननीय सांसद, श्री केसरी देव जी ने विशाखापत्तनम से दिल्ली, निजामुद्दीन तक चलने वाली समता एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि की मांग की है। माननीय सांसद, श्री विनोद खन्ना जी ने धौलाधार एक्सप्रेस के फेरों में वृद्धि की मांग की है। माननीय ग्रामीण विकास राज्य मंत्री, श्रीमती सूर्यकांता पाटिल ने मराठवाड़ा के अकोला से मुंबई के बीच नई ट्रेन चलाने की मांग की है, उसे चलाएंगे। नेल्लोर से चैन्नई डेमू तथा तिरुतनी से चैन्नई के बीच मेमू ट्रेन चलाने की मांग की गई है। मैं माननीय सदन को सूचित करना चाहता हूं कि हमने पिछले बजट में जो नई ट्रेन तथ अन्य ट्रेन सेवाओं की घोषणा की थी उसे पूरा करने के लिए भी हमारे पास कोच धीरे-धीरे उपलब्ध हो पा रहे हैं। साधनों की उपलब्धता होते ही आवश्यकतानुसार मैं आप लोगों की मांग को भी पूरा करने का प्रयत्न करूंगा।

महोदय, कोसी नदी के रास्ता बदल लेने से प्रभावित उत्तर पूर्वी बिहार में यातायात की व्यवस्था बेहतर करने की दृष्टि से जोगबनी से दिल्ली के बीच गरीब रथ, सहरसा एवं जोगबनी से पटना के लिए एक्सप्रेस ट्रेन तथा सहारसा से रोसड़ा होते हुए समस्तीपुर तक फास्ट पैसेंजर ट्रेन सेवाएं दी जाएंगी। सहरसा से मधेपुरा के बीच आमान परिवर्तन का कार्य जल्द ही पूरा होने वाला है। उसके बाद सहरसा से चलने वाली इन ट्रेनों का विस्तार मधेपुरा तक किया जाएगा। माननीय सदस्य बसुदेव आचार्य जी ने सियालदाह से सिलिगुड़ी के बीच वाया नवजोतपुरी साप्ताहिक जनशताब्दी चलाने की मांग की है, उसे भी चलाएंगे।

माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को संज्ञान में लिया गया है। मैं सभी माननीय सदस्यों को उनके बहुमूल्य सुझावों और रेल बजट पर दिए गए समर्थन के लिए धन्यवाद करना चाहूंगा। अब मैं सदन से रेलवे की आगामी वर्ष 2009-10 के लिए लेखानुदान, चालू वर्ष 2008-09 की अनुदान की पूरक मांगों तथा वर्ष 2006-07 की अतिरिक्त मांगों और इनसे संबंधित विनियोग विधेयकों को पारित करने का आग्रह करता हूं।

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY : Sir, we are not satisfied with the reply of the hon. Minister. We are walking out in protest.

(At this stage, Shri Braja Kishore Tripathy and some other

hon. Members left the House.)

अध्यक्ष महोदय : आपने व्यालार रवि जी को दे दिया, आडवाणी जी को दे दिया, लेकिन स्पीकर को नहीं दिया इसलिए आपका बजट पास नहीं होगा!

â€¦(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Mr. Minister, you have not announced my project.

श्री लालू प्रसाद : हमने शुरू में ही पढ़ा है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपने शुरू में ही पढ़ा है। नहीं तो, आपका बजट फंस जाएगा।

â€¦(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मैंने शुरू में ही पढ़ दिया है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रान्तिक से शिवडी दिया है।

श्री लालू प्रसाद : दिया है।

अध्यक्ष महोदय : तब तो ठीक हो जायेगा।

â€¦(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I shall now put all the Demands for Grants on Account (Railways) for 2009-2010 to the vote of the House.

The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2010, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

MR. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2008-09 to the vote of the House.

The question is:

> "That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2009, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1, 3 to 13, 15 and 16."

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2006-07 to the vote of the House.

The question is:

> "That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2007, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1, 10, 15 and 16."