

GRANTS -(RAILWAYS),2005-2006

MR. CHAIRMAN: The House shall now take up the next item.

Motion moved:

"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, 2006, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 2 and 16."

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : सभापति जी, आपको धन्यवाद। जब-जब रेल बजट पर बोलने का समय मिला, तब-तब हमेशा यह बात मन में आती रही कि कहीं न कहीं बजट बनाते समय रेलवे के पास फोरसाइट नहीं है, विजन की कमी है, भविष्य के बारे में सोचा नहीं जाता है। आज भी पाइंट्स तो वहीं हैं। काम इसी प्रकार चला और आने वाले दिनों में अगर करने के लिए धीरे-धीरे कुछ नहीं बचेगा, तो कम से कम पटना के बगीचे में बच्चों की ट्रेन चलवाकर, मंत्री जी अपने पोते-पोतियों को तो खिला ही सकते हैं। इसलिए सप्लीमेंट्री डिमांड का जब पहला पन्ना मैंने खोला, तो उसमें सबसे पहले पटना के संजय गांधी पार्क में रेल पथ के नवीनीकरण के लिए डिमांड की बात पढ़ी,। बहुत अच्छी बात है। अब उनके जीवन में इतनी फोरसाइट तो आ ही गई है।

सभापति जी, जब भी कभी मैं रेलवे पर बोलने के लिए खड़ी होती हूं और बात करती हूं, तो चाहे फिर वह रेल पथ नवीनीकरण की बात हो या रेल पथ एज ए होल बनाने की बात हो, जब भी इनके लिए पैसा रखा जाता है, तो कभी भी इस देश की अर्थव्यवस्था को ठीक करने की दृष्टि से, रेलवे अपने विकास की दृष्टि से, कभी ठीक ढंग से नहीं सोचता। वही बात मैं आज फिर कहूंगी। अगर रेलवे बजट में हम देखते हैं तो तब भी आवश्यकता से 986 करोड़ रुपए कम रखा गया था- आवश्यकता 1644 करोड़ रुपए की थी और केवल 658 करोड़ रुपए रखे गए, यानी 986 करोड़

रूप की कमी उसी समय रह गई थी। उसी समय हमने कहा था कि आप पैसा कम दे रहे हैं, इससे बात जमेगी नहीं, काम ठीक ढंग से नहीं होगा।

महोदय, रेलवे के बारे में हम ठीक ढंग से नहीं सोचते। फिर चाहे नया पथ बनाने की बात हो या गेज कनवर्जन की बात हो, इस देश की सोशयो इकनॉमिक परिस्थिति को तो देखा जाता है, लेकिन हमेशा फोरसाइट की कमी रहती है। यही बात प्रायर्टी फिक्स करने में हो रही है। मैं हमेशा बोलती रही हूँ कि प्रायर्टी फिक्स करने में कहीं न कहीं विज़न की कमी है। 1998 में एक कोशिश हुई और उस समय प्रयास किया गया कि प्रायर्टी फिक्स करने के लिए कुछ क्राइटीरिया बनाया जाए, लेकिन उसके बाद, इस दिशा में बहुत कुछ सोचा नहीं गया।

महोदय, करीब 84 प्रोजैक्ट ऐसे हैं जिन पर कुछ न कुछ खर्चा हो गया है, लेकिन वे अभी तक पूरे नहीं हुए हैं। यदि इस प्रकार कुल मिलाकर देखा जाए, तो यह बहुत बड़ा इन्वेस्टमेंट हो जाता है। इस देश का बहुत पैसा ऐसे प्रोजैक्ट पर खर्च हो जाता है, जिस प्रोजैक्ट का हम कुछ भी उपयोग नहीं कर सकते। पैसा तो खर्च हो जाता है, लेकिन पैसा खर्च होने के बाद भी वह प्रोजैक्ट पूरा नहीं होता। जब प्रोजैक्ट समय पर पूरा नहीं होता, तो कॉस्ट बहुत बढ़ जाती है और इतना होने के बाद भी हम आधे-अधूरे प्रोजैक्ट का कोई उपयोग देश के लिए नहीं कर सकते हैं।

महोदय, मैं बार-बार एक ही लाइन की ओर ध्यान दिलाती रही हूँ और वह है मक्सी-दाहोद रेलवे लाइन। वह ऐसी चींटी की गति से चल रही है कि उसकी लागत 30 गुनी बढ़ चुकी है और जितना ट्रैक पूरा हो गया है, जिसका हम उपयोग कर सकते हैं, उसका भी हम उपयोग नहीं कर पा रहे हैं। दिल्ली के लिए उसका उपयोग देवास, मक्सी, गुना, ग्वालियर, झांसी होते हुए उपयोग में लेकर नई गाड़ियां प्रारम्भ करने के लिए किया जा सकता है। इसी प्रकार देवास, मक्सी होते हुए भोपाल की तरफ नई गाड़ियां प्रारम्भ की जा सकती है, लेकिन आज भी हम उस पर विचार नहीं कर रहे हैं। ट्रैक पूरा होने पर पीतमपुर का इंडस्ट्रियल एरिया, जिसे फायदा पहुंचाने के लिए यह

ट्रैक बनाया जा रहा था और जिसे जोड़ने के लिए काफी मांग थी, वह मांग भी हम पूरी नहीं कर पा रहे हैं। उससे आगे, धार-झाबुआ जैसा आदिवासी क्षेत्र है, उसके विकास की दृष्टि से और पश्चिम की तरफ मुम्बई और उससे आगे गुजरात की तरफ एक नया रास्ता खोलने के लिए इस ट्रैक का उपयोग हो सकता था, वह उपयोग भी हम नहीं कर पा रहे हैं।

इसलिए मैंने कहा कि प्रायरीटी फिक्स करने में कहीं न कहीं विज़न की कमी रेलवे में है। उसे ठीक करना पड़ेगा, क्राइटेरिया बनाने पड़ेंगे कि कौन से प्रोजेक्ट पहले पूरे करने हैं। अभी सन् 2005 में रेल विकास निगम की स्थापना की गई थी। उस रेल विकास निगम को करीब-करीब 53 प्रोजेक् सौंपे गए हैं जिनमें से अगर मैं गलत नहीं हूं तो 32 प्रोजेक्ट ऐसे हैं जो गोल्डन कोआर्डिलेटरल को सपोर्ट करने वाले हैं और 21 प्रोजेक्ट ऐसे हैं, जो पोर्ट कनेक्टिविटी को बनाते हैं। अन्य कई प्रोजेक्ट हैं, जो रेल विकास निगम को सौंपे गए थे। उन्होंने उसमें से कई प्रोजेक्ट जोनल रेलवे को दे दिए। जोनल रेलवे को जब कंस्ट्रक्शन का काम दिया गया तो यह बात ध्यान में आई कि जोनल रेलवे की अपनी प्रायरीटीज रहती हैं और हो सकता है कि फिर उस पैसे का उपयोग वे अपने कार्य के लिए करें - फंड डायवर्शन होने की संभावना और मेटिरियल डायवर्शन होने की संभावना भी है। अगर हम स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पढ़ते हैं तो उसमें यह उल्लेख किया गया है कि कंक्रीट स्लीपर्स जोनल रेलवे ने, जो रेल विकास निगम ने बनवाए थे, उसका उन्होंने अपने लिए उपयोग किया। इसका अर्थ एक ही होता है कि रेल विकास निगम के पास मोनिटरिंग मेकेनिज़्म नहीं है और जब तक यह नहीं होगा, तब तक रेल विकास निगम ठीक ढंग से काम नहीं कर पाएगा, यह बात ध्यान में रखनी पड़ेगी।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहूंगी कि कई बार पालिसी के अंतर्गत भी बात होती है कि नये प्रोजेक्ट बनाते समय, चाहे वह गेज़ कंवर्जन का हो या रेल पथ निर्माण करने का हो, तो कार्यक्षमता और उत्पादन क्षमता बढ़ाने की दृष्टि से भी विचार होना चाहिए और वह प्रोजेक्ट

बनाते समय कुछ पालिसी वाइस जो बातें ध्यान में रखनी हैं. उन्हें ध्यान में रखते समय विकास का संतुलित भी ध्यान में रखना आवश्यक है ताकि इस देश का संतुलित विकास हो। यह भी ध्यान में रखा जाए कि हम जो काम करते हैं, उसका इन टोटेलटी उपयोग हो सकेगा या नहीं हो सकेगा। अगर कोई नया ट्रेक भी बनाते हैं, इन टोटेलटी राष्ट्र के लिए उसका उपयोग हो सकेगा या नहीं हो सकेगा। इसके लिए पालिसी में एक बात कही गई है कि मिसिंग लिंक को ध्यान में रखा जाए। यह मिसिंग लिंक जो मार्ग को जोड़ने के लिए होती है, अतिरिक्त, सप्लीमेंट्री वह बन सकती है, यह सप्लीमेंट्री साधन की दृष्टि से भी मिसिंग लिंक का अपना उपयोग है, जो मेन लाईन के कंजक्शन हैं, वे कम करने के लिए उपयोग में आ सकते हैं, हमें एक नया मार्ग मिल सकता है, लेकिन इस महत्वपूर्ण बात को भी ध्यान में नहीं रखा जा रहा है।

महोदय, मैं बहुत लम्बा भाषण नहीं करूंगी, क्योंकि यह बहुत छोटी सप्लीमेंट्री डिमांड्स रखी गई हैं, लेकिन मैं उदाहरण देकर कहना चाहूंगी कि जो गेज़ कंवर्जन की बात हो रही है, मीटर गेज़ को ब्रोडगेज़ में बदलना है। वास्तव में नार्थ और साउथ की जो सबसे शोर्टस्ट लिंक थी, यह मीटरगेज़ लाइन की लिंक थी। अगर हम दिल्ली से हैदराबाद तक की बात सोचें तो मीटर गेज़ ही एक ऐसी लाइन थी, जो इनका एक शोर्टस्ट रूट बन सकता था और बनता था। हमने गेज़ परिवर्तन की बात शुरू की और उसे हमने टुकड़े-टुकड़े में लिया, हमने छोटे-छोटे टुकड़ों में प्लानिंग की। इसकी प्लानिंग हमने इस प्रकार की, जैसे अजमेर, चित्तौड़, उदयपुर और अकोला पूर्णा, इन सैक्शंस पर हमने ध्यान दिया तथा इन सैक्शंस पर ध्यान देते समय यह इनवेस्टमेंट सार्थक होगा या नहीं होगा, यह हमने नहीं सोचा। मैं दावे के साथ कहती हूँ कि यह इनवेस्टमेंट सार्थक नहीं हो सकती। मैं मिसिंग लिंक की बात कह रही हूँ कि अभी जो महू से अकोला और महूरतलाम, मीटरगेज़ है, इसे जब तक आप परिवर्तित नहीं करेंगे, तब तक नोर्थ साउथ कोरीडोर के छोटे रूट के उपयोग में यह नहीं आयेगा, जिससे आपको चाहे दिल्ली हो, मुम्बई हो, हावड़ा हो, या

हावड़ा मुम्बई हो - इन जगहों के लिए जो नई ओपनिंग मिल सकती है, यह मिसिंग लिंक से बात कभी भी पूरी नहीं हो सकेगी। मैंने इसीलिए कहा कि कोई भी बात जो वैल प्लान्ड होनी चाहिए, वह वैल प्लान्ड नहीं हो रही है। आज भी मैं इन सप्लीमेंटरी डिमांड्स में देख रही थी कि कई छोटे-छोटे प्रोजैक्ट्स तो लिए हैं, लेकिन सम्पूर्ण मध्य प्रदेश को तो जैसे छोड़ दिया है। जैसा मैंने कहा, जब तक आप मध्य प्रदेश को लिंक नहीं करोगे, ध्यान नहीं दोगे, हिन्दुस्तान में एक कोने से दूसरे कोने तक जा ही नहीं सकते हो। इसमें कई ऐसे छोटे-छोटे विद्युतीकरण के प्रोजैक्ट्स दिये हैं, लेकिन सम्पूर्ण मध्य प्रदेश में इन्दौर-उज्जैन एक ही छोटा हिस्सा बचा है, जिसके विद्युतीकरण के लिए सालों से प्रयास चल रहे हैं, लेकिन आज तक भी हमने उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया है। इंदौर एक बहुत बड़ा शहर, जो इण्डस्ट्रियल सिटी है, उसे भी ऐसे ही छोड़े जा रहे हैं। ऐसे ही कई छोटे-बड़े प्रोजैक्ट्स, जो मध्य प्रदेश की दृष्टि से आवश्यक हैं, उन पर भी हमने ध्यान नहीं दिया।

मेरा इतना ही कहना है कि ये तो सप्लीमेंटरी डिमांड्स हैं, 2-4 छोटी-छोटी मांगें हमने रखी हैं, वहां तक बात ठीक है, वे तो मंजूर करनी ही हैं, लेकिन बार-बार एक ही बात मैं कहूंगी कि रेलवे एक प्रकार से सम्पूर्ण राष्ट्र को जोड़ने के लिए सम्पूर्ण राष्ट्र के विकास के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण साधन है और इसलिए जब भी कोई प्लानिंग हो, जब भी कोई प्रोजैक्ट बने तो इसका दूरवर्ती उपयोग क्या हो सकता है, इसके लिए राष्ट्र की दृष्टि से कैसे हम अंजाम दे सकते हैं, प्रोजैक्ट्स कैसे पूरे कर सकते हैं, एक पूरे विज्ञान के साथ अगर हम प्रोजैक्ट बनायें तो भविष्य के लिए इसका उपयोग होगा, नहीं तो हर समय हम तो भाषण देते जाएंगे, हो सकता है, मंत्री महोदय कहें कि मुझे क्या करना है, वहां पटना में बच्चों की छोटी लाइन बन जाएगी, वहीं आराम से बाकी की जिंदगी गुजारेंगे, लेकिन हमें तो आगे देश के लिए काम करना है और इसलिए थोड़ा सा इन बातों पर ध्यान दें, यही निवेदन है।

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants for Railways. Railways are the lifeline of the nation. As we know, it is not only the lifeline but also an Organisation, the only Organisation, which interconnects the country, whether it is North, South, East or West. People from all regions, communities and castes are interconnected by the Railways. It is a rarest opportunity for any one to support the Bill, through which we are going to appropriate Rs. 200,00,66,000 from the Consolidated Fund of India for the financial year 2005-06 for the betterment of Railways.

After the UPA Government came into power, we have a dynamic Minister, Shri Lalu Prasad for Railways. After his taking over this Ministry, we have seen enormous developments and achievements. I do not want to dwell upon those things because the time is very short. The improvements that have taken place is all-round. Improvements have taken place in gauge conversion, doubling of lines and in the advancement of existing facilities. These are the areas where a right direction and right leadership has been given. That is why we are today proud of the Railways and their achievements. I would like to emphasise a few points.

Those points are related to my State of Tamil Nadu, the State of Pondicherry, the State of Kerala to which our hon. Chairman belongs, to the States of West Bengal, Assam, Madhy Pradesh and in respect of almost all the States. We are proud that he has done well in the two subsequent Budgets. After this, some other projects are not able to take off due to paucity of funds.

I would, particularly, like to go over to Tamil Nadu now. One of the very important and long-felt demands of the Tamilians is this. We are proud to say that we have been demanding, for the last 45 years, the creation of a Salem Division. As you know, the 40 hon. Members of Lok Sabha from Tamil Nadu and Pondicherry as also the Members from Rajya Sabha have been demanding this. I have friends from Kerala including the hon. Chairman. Almost all of us would like to have this dream project implemented.. (*Interruptions*) Of course, it should be done without affecting Palakkad. I support that the Palakkad Division should

continue. This is our arrangement. We want that Division to continue. In the same way, we want the creation of a new Division to help and support the people of our region. I am personally thankful to our friends from Kerala as well as the hon. Ministers in this regard.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): The same status of Palakkad has to continue. Do you agree to it?

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): Yes, the same status of Palakkad should continue. We are not objecting to that. We want that Palakkad Division should continue. There is no difficulty in it. We want a new Division to be created, the Salem Division, without affecting Palakkad with the districts like Salem, Erode, Coimbatore, the Nilgiris, Namakkal, Dharmapuri, Krishnagiri and part of Vilupuram, Cuddalore, Vellore, Karur and so on included in it. This will help the State of Tamil Nadu. Leaders like Dr. Kalaignar Karunanidhi, Dr. Ramadoss, Shri Vasanth, Shri Vaiko and all the Left leaders like Shri Nallakkannu and Shri Varadharajan, Shri Kader Moideen jointly made a request to the hon. Minister after the UPA Government came into power. With 40 Members' support, this can be done. This is a long felt-dream. We want the hon. Minister to announce about it today. This will go a long way in the history. Shri Lalu and Shri Velu will go down well in the history by creating this wonderful scheme.. (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Both Lalu and Velu only will go down well in the history! . (*Interruptions*)

SHRI K.V. THANGKABALU : It is under the Chairmanship of Shri Radhakrishnan!. (*Interruptions*) All our friends from Kerala will be included...

SHRI P. KARUNAKARAN : .with the condition that Kerala needs some more things like new lines, trains etc.

SHRI K.V. THANGKABALU : I am supporting it. Karunakaran ji, while starting my speech, I said about Tamil Nadu, Kerala, Pondicherry, West Bengal as also all the States. I started with them only.

Coming to my point, the Salem-Karur project was enunciated long back.. (*Interruptions*) The Salem-Karur line is getting delayed for want of funds and because of a lot of problems. The hon. Minister, Shri Velu came personally a

number of times and discussed with the authorities concerned in sorting out this issue. I would request the hon. Minister to consider the issue and give more funds for the early implementation of the projects.

Likewise, the Salem-Cuddalore BG line is another most important factor. In the last Budget, only Rs.45 crore had been earmarked. The project is on. But to complete the project, it needs additional funds. I hope the hon. Minister will consider it in due course, - if not immediately, in the next Budget at least.

In my constituency particularly and the nearby constituency of Dr. Senthil, we want one thing to be done. A passenger train has to be re-introduced between Salem and Mettur. It should be done immediately and made to work immediately. So also is the case in respect of Salem and Attur. We need to request the hon. Minister to re-build the Vazhapadi Station which is a long felt need in the area. Apart from that, a number of hon. Members from Tamil Nadu have given a long memorandum.

In that, our leaders jointly wrote to you. All those projects need to be considered very, very effectively and speedily so that the programmes which we have given to the people, aspirations which we have given to the people and the demands of the people can be met through its implementation.

Sir, coming to the ROBs, there are about 13 ROBs which we have requested for Tamil Nadu. Out of them, 3 ROBs are coming in my constituency also. The hon. Minister had very candidly accepted my proposal last time that while building ROBs the Central Government Railway Department has to pay 50 per cent and the State Government has to give 50 per cent. But the State Governments are not coming forward. Instead of that, the Railways have to give to the State Government the cess money that can be kept with the Central Government itself for the Railway Department itself and they can construct the ROBs so that you need not go to the State asking money for that. It is not only in Tamil Nadu area but also in almost all over the country; this ROBs problem can be solved. In my constituency Mutthampati gate, Ayodhyapattinam gate, and Salem Mulluvadi gate are the three very critical areas where people have to wait

for 2 - 3 hours and there is no movement due to this passage of train. I would request the hon. Minister to consider this.

There is one more important issue, Sir. While the hon. Minister announced last time the South - South Corridor, Mumbai - Delhi Corridor, Mumbai - Kolkata Corridor, Chennai has been left out whereas it is one of the very important cities in the country. Chennai, being the gateway of South India, is totally left out. This is the long felt need of the people that Chennai - Delhi, Chennai - Mumbai, Chennai - Kolkata freight corridor is to be immediately accepted in principle and announced so that there is a facility of doubling and creating new environment for the freight movement in the country.

Sir, with regard to the broad gauge conversion, you have very emphatically decided the Unigauge facility of connecting all the places in the country. In my State of Tamil Nadu, 1,800 kilometres of metre gauge lines are still there. It is the only State where the huge volume of kilometres is unattended to. Our people are suffering a lot. I would request you to kindly turn to our side. Please attend to all these poor States like Tamil Nadu and Kerala where metre gauge lines are there. They are very farther. Delhi is far away for us. Kindly consider us very sympathetically and accept this proposal so that all the metre gauge is converted into broad gauge and thereby all our areas can be connected with more facilities.

As regards electrification project also, Sir, I would like to say that . (Interruptions) electrification project is one of the very important projects. Sir, the Congress Government - and the UPA Government - have been doing enormous service in this regard. There is an effective movement over this. We want to improve our State. In terms of electrification of projects, the all India percentage is 27 per cent. In case of Tamil Nadu, it is about 20 per cent. We do not have the broad gauge line and electrification. This imbalance should be sorted out. We need a patronage from the Railway Ministry that the electrification projects in our State are completed at the earliest.

Sir, the Dindigul - Palghat BG line via Pollachi - Coimbatore project should be immediately announced. This is a long felt need of the people and process is very, very simple now. You have to only announce it and just allocate funds immediately. The MPs from both the States of Kerala and the Tamil Nadu are demanding this. I would request the hon. Minister to announce it today and, if possible, release funds also. Likewise, Sir, the Chengalpattu - Villupuram line is also to be announced. You have to give this facility. This is also a very long felt need of the people. In addition, there is Thiruvavur - Karaikkal line which is in Pondicherry. You have to add Pondicherry. We want to add these small States. We want Pondicherry also to get the benefit of railway linkage and an additional fund should be given immediately to Thiruvavur - Karaikkal line to complete the project.

17.00 hrs

Now, I would like to say something about Karaikkal-Nagore-Nagapattinam-Velankanni. Velankanni is a very important shrine; Nagore is also a very important place not only for minorities but also for other communities. Velankanni is a place which is worshipped by the Christians. The other communities people also go there for worship. I would like to request the hon. Minister to allocate some more funds - it needs to be given some boost too - so that the remaining projects can be implemented in this year itself.

17.01 hrs.

(Shrimati Sumitra Mahajan *in the Chair*)

Now, I would like to say something about Tiruchendur-Tirunelveli. I would like to add here that this particular project is more or less in the stage of completion - 70 per cent works is over and 30 per cent work is pending. I would humbly request the hon. Minister to release some more funds immediately so that we will get the facilities without any further loss of time.

Madam, as suggested railway is one of the very important factors not only connecting the people but also connecting the minds, connecting the communities and others. It needs to be broad-based and need-based as well so that the railway system is on par with all over the country in a phased and equitable manner. The other day we, the Tamil Nadu MPs, met the hon. Railway Minister personally and our leaders gave representations to the hon. Minister. Our request has not been acceded so far to the satisfaction of our MPs. We, the 40 Members, constitute this august House and this Government. I urge upon the Government, through you, that the needs of our people and our Members should be considered favourably. I also request the hon. Railway Minister to consider about the Salem Railway Division and also other requests I made with regard to Tamil Nadu projects. In due course, I would also request him to consider the pending projects for early clearance, maybe in respect of broad gauge, electrification, doubling of lines, extra-connectivity and extension of trains in Tamil Nadu without any further loss of time. This is my humble request.

As I said, Tamil Nadu, Kerala, Pondicherry, West Bengal, Assam and almost all over India, the hon. Minister would see the aspirations of all the Members of Parliament, maybe from this side or that side. We have to provide facilities - be it Chandigarh, Punjab and Kashmir. The hon. Minister should consider this venture. By this, I support this Appropriation (Railways) No. 5 Bill, 2005.

SHRIMATI C.S. SUJATHA (MAVELIKARA): Thank you Madam Chairman. I thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion. The

development of railway system is the basic requirement for the economic development. It is a fact that our Railway system is the biggest in the world.

The country has achieved a great deal of development in this area. But, I think, there are certain lacunae in the development pattern. We failed to provide equal opportunities to all regions and States for development the railway network. Various regions and States are still being neglected and this is hampering the overall economic development of these areas. My State Kerala is an example. We have been continuously raising this issue, but adequate attention is not given by the authorities concerned.

Madam, there were reports that the work on many of the railway projects in South India are not progressing due to inadequate fund allocation. It includes many projects in the State of Kerala too. Necessary funds should immediately be released to speed up the ongoing works.

The issue of doubling of lines is not being addressed satisfactory. It is the most urgent work required for the overall development of the State. It has to be done and also electrification, computerisation, opening of Information Centres, Touch Screen facilities, increasing platform length, platform shelters, construction of ROBs etc. have to be taken up. The doubling work in Ernakulam-Kayankulam sector via Kottayam has to be expedited by providing adequate funds. Then, there is a need for additional trains, coaches and increasing the number of general compartments to help ordinary passengers.

Madam, Kerala Express is the only train from North India to Thiruvananthapuram via Kottayam. Till the presentation of last Railway Budget, it used to stop at Changannassery. Now this stop has been removed. This has caused hardship to passengers in this area. I request the Government to restore the stop for Kerala Express at Changannassery and also allow a stop for this train at Mavelikara.

Then, Shoranur is very important in the railway map of Kerala. The lines from Kozhikode, Palakkad and from Southern Kerala converge at this point. But the lack of adequate facilities and space forces many of the trains not touching this station. There was a proposal for construction of a Triangular Railway Station

at Shoranur, but the development of Shoranur still remains unattended. The situation is the same at the stations of Kayankulam and Chengannur. Kayankulam was declared as a Model Railway Station and Junction during the previous Government's time, but nothing has been done to increase the facilities and infrastructure there.

Madam, Chengannur is the major stop over point for the lakhs of pilgrims enroute the famous temple at Sabarimala. There is utter chaos during the period of pilgrimage. There are no proper facilities arranged for the pilgrims who come from all over the country. There are booths and centres put up by voluntary organisations to provide necessary assistance and help to the pilgrims in the premises of Chengannur Railway Station. Now the Railway authorities have imposed deposits and fees for setting up such stalls. The Railway authorities have stopped providing even electricity to these stalls. It is ridiculous. On the one hand, the Railway authorities keep away from their responsibilities and on the other hand, they are preventing others from extending help to these pilgrims. This station contributes enormously in the revenue earnings of the Railways.

Madam, another very important issue is related to the Railway porters. There are about 1,50,000 licensed porters all over the country. The Railways have restricted the volume of parcel carried by passengers and also in the break vans. Along with this, offloading parcel service to private contractors further shrunk the employment opportunities of these poor porters causing unprecedented hardships to them and to their families. Such anti-poor measures have to be withdrawn.

The Railways have recently revised the parking fee on the vehicles parked in the Railway vicinities. There is an increase of five times and more. This is putting enormous financial burden on the ordinary daily passengers, who mostly depend on two wheelers to reach at the respective stations. The auto-rickshaw and taxi operators are also over burdened. They are mostly self-employed and cannot afford the steep hike.

Madam, Kerala suffers from lack of railway development. There are many issues. Special attention has to be paid in this area. For the State's

comprehensive railway development, it is essential to set up a Railway Zone centred in the State. The people of the State have been time and again demanding this. I would request the Government to consider this request of the people of Kerala.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे रेलवे अनुदान की अनुपूरक मांग, 2005-2006 पर बोलने का मौका दिया, मैं इसके लिए आपका आभारी हूँ। रेलवे अनुदान की अनुपूरक मांगों में 20,000.66 लाख रूपए की डिमाण्ड की गयी है। हम इसका समर्थन करते हैं। लेकिन जैसा कि अभी आपने कहा था कि पूरे हिन्दुस्तान, पूरे राष्ट्र का विकास तभी सम्भव होगा, जब चाहे वह सप्लीमेंटरी बजट हो या मेन बजट हो, उसमें सभी राज्यों को हम सम्मिलित करें। खासकर बिहार के जो हमारे सम्मानित सदस्य हैं और बिहार की जनता बहुत ही सौभाग्यशाली है कि देश के राजनीतिक इतिहास में अधिकांश रेलमंत्री बिहार से हुए हैं। अभी जब मैं रेल सप्लीमेंटरी अनुपूरक बजट की पुस्तिका पढ़ रहा था तो उसमें सबसे पहले पटना स्थित संजय गांधी जैविक उद्यान में जो खिलौना रेलगाड़ी है, उसके पथ के पुनरुद्धार की बात रखी गयी है। मैं इसका समर्थन करता हूँ, इसका विरोध नहीं करता हूँ क्योंकि वहां भी बच्चे हैं, वे इसका लाभ उठाएंगे और हम लोग भी कभी-कभी जब अपने बच्चों को वहां ले जाएंगे तो वे भी इसका लाभ उठा सकेंगे। मैं इसका विरोध नहीं करता हूँ। यहां पर रेलमंत्री जी नहीं बैठे हैं, रेल राज्यमंत्री जी बैठे हुए हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार और खासकर रेलवे विभाग के अधिकारियों का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि हम लोग जनता से चुनकर आते हैं, चूंकि मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ और उत्तर प्रदेश भारत का हृदय प्रदेश है। अगर उत्तर प्रदेश का विकास रेलवे के माध्यम से नहीं होगा तो मेरे खयाल से पूरे देश का विकास संभव नहीं है।

सभापति महोदया, जैसा कि अभी आपने अपने भाषण में कहा था कि जब तक मध्य प्रदेश का विकास नहीं होगा, तब तक पूरे देश का विकास नहीं हो सकता है। मेरे खयाल से उत्तर प्रदेश एक महत्वपूर्ण प्रदेश है और जब तक उत्तर प्रदेश का विकास नहीं होगा, देश का विकास नहीं हो सकता है। मुख्य रेल मार्ग - मुगलसराय से नई दिल्ली - उत्तर प्रदेश से गुजरता है। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि चाहे वाटर सप्लाई की

पाइपलाइन ले जाने की बात हो, रेलवे क्रॉसिंग के नीचे से गुजर कर जाना हो, तो उसके लिए बहुत मुश्किल से परमीशन या अनापत्ति प्रमाण पत्र मिल पाता है।

इसी प्रकार से रेलवे के नीचे से अगर बिजली की केबल लाइन जानी हो, तो बहुत मुश्किल से एनओसी मिलती है, फ्लाई ओवर ब्रिज की बात ही छोड़ दें। मैं जब से चुनकर आया हूं, 1998 में और उसके बाद जब दोबारा यहां आया, तब से हमने केन्द्र सरकार और योजना से बहुत लड़कर 12 करोड़ रुपए राष्ट्रीय सम विकास योजना के लिए स्वीकृत कराए। हमारे यहां नव सृजत जनपद कौशाम्बी है। वहां पर मंझनपुर मुख्यालय है। उसके पास ही एक स्टेशन भरमारी है। वहां आधा-आधा घंटा जाम लगा रहता है। हमने 12 करोड़ रुपए से राष्ट्रीय सम विकास योजना में प्रावधान किया है, लेकिन आपके विभाग से फ्लाई ओवर के ऊपर के हिस्से की अनुमति नहीं मिल पाई है। कई बार लिखा-पढ़ी की गई। बराबर मैं इसे सदन में भी उठाता रहा हूं कि चाहे फ्लाई ओवर की बात हो, चाहे बिजली की केबल लाइन की बात हो, वाटर सप्लाई लाइन की बात हो या रास्ते की बात हो, इन कामों में बहुत अड़चन आती है। रेलवे विभाग यात्रियों की सुविधा के लिए है। इसी तरह से वाटर सप्लाई लाइन भी यात्रियों की सुविधा के लिए है, विद्युत केबल लाइन, फ्लाई ओवर और रास्तों के निर्माण की सुविधा भी यात्रियों के लिए है। मैं मांग करता हूं कि इन कार्यों के लिए तुरंत अनुमति दी जाए। अगर आपके मानकों के अनुसार काम करेंगे, तो मेरे खयाल से कोई भी विकास किसी भी क्षेत्र में नहीं हो सकेगा। इसलिए अपने मानकों में थोड़ी सी शिथिलता बरतें, जिससे जनता से जुड़ी हुई मुख्य समस्याओं को आसानी से दूर किया जा सके।

तहसील मुख्यालय की मेन सड़क है, वहां पर ज्यादातर रेलवे क्रॉसिंग्स हैं। आप गांव और कस्बों की बात छोड़ दें, लेकिन जो तहसील मुख्यालय की मेन सड़कें हैं, हमारे यहां मन्नौरी, सिरावू और खागा तीन जगह हैं, जहां पर तहसील भी है। वहां पर डिप्टी कमिश्नर आफ पुलिस का ऑफिस भी है, ब्लाक भी पड़ता है। इस कारण वहां की जनता को अपने कार्यों के लिए तहसील में

जाना पड़ता है, लेकिन वहां फ्लाई ओवर ब्रिज के न होने से आधा-आधा घंटा जाम लग जाता है, जिससे विकास अवरुद्ध होता है, लोगों के काम समय पर नहीं होते हैं और वे परेशान होते हैं। इसलिए इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

मैं अपना सौभाग्य समझता हूं कि एसीआर का ऑफिस मेरे क्षेत्र इलाहाबाद के पास, इंडियन ऑयल कार्पोरेशन, बन रहा है। वहां मुंडेरा गांव है। वह कस्बा सैंकड़ों साल पुराना बसा हुआ है। वहां से वेस्ट पानी नाले के द्वारा बहता था, लेकिन आपने जमीन का अधिग्रहण कर लिया है, अब वह पानी कहां जाए। आने वाले बरसात के मौसम में पूरा पानी गांव में ही रहेगा और उसके डूब जाने का पूरा खतरा है। इससे काफी तबाही हो सकती है। इसलिए एनसीआर का जो मेन नाला है, उससे उस गांव के नाले को जोड़ दिया जाए, क्योंकि आगे बहुत बड़ा नाला है। इससे पानी आराम से निकल जाएगा।

हम रेलवे के माध्यम से देश के विकास की बात करते हैं। लेकिन ऐसी तमाम जो परियोजनाएं हैं, जो आपके विभाग से संबंधित हैं, उन्हें शीघ्र स्वीकृति देने की कृपा करें। आप जनता के हित की बात करते हैं, तो मैं भी अपने क्षेत्र की जनता के हित की बात कर रहा हूं। इसलिए इन सारे कार्यों के लिए तत्काल एनओसी दी जाए।

हमारे यहां नया जनपद कौशाम्बी बना है। उसका मुख्य रेलवे स्टेशन भरमारी है। मैंने बराबर मांग की है कि उसे जंक्शन स्टेशन बनाया जाए। इसके साथ ही वहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था होनी चाहिए और अच्छी-अच्छी रेलगाड़ियों का ठहराव वहां होना चाहिए। कल मेरा नियम 377 के अधीन मामले में यही विषय है। मैंने वहां तीन रेलगाड़ियों मगध, कटिहार और कालका एक्सप्रेस के ठहराव की मांग की है। मैं चाहूंगा कि इसकी अनुमति दी जाए। कौशाम्बी बौद्धिस्ट और जैनियों की धर्मस्थली भी है। वहां पर जापान, इंडोनेशिया आदि देशों से बौद्धिस्ट आते हैं। कौशाम्बी में 12 वर्ष तक बुद्ध जी ने वास किया था। वहां पर जैनियों की धर्मस्थली भी है। इस कारण बड़ी तादाद में वहां विदेशी सैलानियों का आगमन होता है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि वहां इन गाड़ियों का दो-दो मिनट का स्टापेज देने की आप व्यवस्था करा दें।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : काम हो रहे हैं, लेकिन ज्यादा बोलने से नहीं होगा। आप संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री शैलेन्द्र कुमार : ठीक है, मैं संक्षेप में बोलूंगा। मेरी मांग है कि इन ट्रेनों का वहां दो-दो मिनट का ठहराव करा दें। इससे वहां के जनपद का स्वरूप बदलेगा और विदेशी सैलानियों को भी लाभ होगा। व्यावसायिक दृष्टि से पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा और यात्रियों को भी सुविधा होगी।

इलाहाबाद जनपद उत्तर प्रदेश का मुख्य जिला है। यह जनपद आजादी की लड़ाई का प्रमुख केन्द्र बिंदु रहा है। वहां केन्द्र और राज्य सरकारों के कई दफ्तर हैं, हाई कोर्ट भी है। इलाहाबाद संगम की वजह से धार्मिक स्थल भी है और शैक्षणिक केन्द्र भी रहा है। इलाहाबाद यनिवर्सिटी को मिनी-ऑक्सफोर्ड कहा जाता है। इलाहाबाद से लखनऊ अगर सड़क से जाएं तो तीन से साढ़े तीन घंटे का समय लगता है लेकिन अगर डबल ट्रेक वहां हो जाए तो ट्रेन से भी इतना ही समय लगेगा लेकिन अभी तो वहां पहुंचने में पांच से सात घंटे का समय लग जाता है। इसलिए तमाम यात्री रेल से यात्रा न करके बस व निजी वाहनों से यात्रा करना पसंद करते हैं। इसलिए वहां

के लिए अच्छी-अच्छी ट्रेनों की व्यवस्था हो, डबल-ट्रेन बने तो अच्छा होगा। इलाहाबाद और लखनऊ उत्तर प्रदेश के मुख्य जिले हैं। वहां पर यह सुविधा मुहैया करा दें तो अच्छा रहेगा।

ज्यादातर लोग रेल से यात्रा करते हैं। ऐसे-ऐसे स्टेशनों पर रात में गाड़ी रुकती है जहां लाइट की व्यवस्था नहीं है और लोगों को स्टेशन पर अंधेरे में उतरना पड़ता है जिससे लोगों को परेशानी होती है। किसी स्टेशन पर यात्री सोचते हैं कि अपने थर्मस में या बोतल में पानी भर लें, लेकिन उनको वहां पर पीने का पानी भी नहीं मिलता है। इसलिए स्टेशन पर बिजली और पानी की व्यवस्था आपको करनी चाहिए। माननीय मंत्री जी ने हमारी बातों को ध्यान से सुना और वे हमारी बातों पर अमल भी करेंगे, ऐसी मुझे आशा है।

सभापति महोदया : मैं आप सभी से एक विनती करना चाहूंगी कि बोलने वालों की लिस्ट बहुत लम्बी है, इसलिए बहुत थोड़े समय में अपनी बातों को रखें तो अच्छा होगा। कुछ माननीय सदस्य यदि अपना लिखित भाषण टेबल पर रखना चाहें तो रख सकते हैं, इससे हमें और सहयोग मिलेगा। आज ही इस सप्लीमेंटरी डिमांग पर डिस्कशन पूरा करना है।

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : महोदया, आज वर्ष 2005-2006 के विनियोग विधेयक पर बोलने के लिए आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। रेल ऐसा विभाग है जिसका विकास होना अत्यन्त आवश्यक है। रेल हमें कन्याकुमारी से कश्मीर और असम से लेकर दिल्ली तक जोड़ने का काम करती है। दूसरे प्रदेशों से ही नहीं बल्कि दूसरी भाषाओं के बोलने वाले लोगों से और दूसरे स्थानों से भी रेल हमें जोड़ती है। व्यापार करने वालों के लिए इससे सस्ता साधन और सुविधा दूसरी कोई नहीं है। इसलिए आज अनुपूरक मांगों के इस 2 अरब 66 हजार करोड़ रुपये के विधेयक को सर्वसम्मति से स्वीकृति दी जाए। माननीय लालू प्रसाद जी ने जब से रेल मंत्री का कार्यभार संभाला है, रेल की आय को बढ़ाने का काम किया है और जो रेलवे से जुड़े हुए गरीब लोग थे, उनकी आमदनी को बढ़ाने का काम भी किया है। रेलवे के विकास के संबंध में चाहे दोहरीकरण हो, नवीनीकरण हो या सुदृढीकरण का काम हो, माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छी भूमिका निभाई है। अभी बात हो रही थी कि संजय गांधी उद्यान में खिलौने का रेलगाड़ी बनाया गया। पहले वहां रेलगाड़ी चलती थी और बच्चे वहां एनजाँए करते थे और बच्चों के अभिभावक लोग भी वहां आते-जाते थे। लेकिन तीन-चार वर्षों में संजय गांधी उद्यान की रेल-पटरियां उखड़ गयीं और डिब्बे भी जीर्ण-क्षीण अवस्था में हो गये थे। लेकिन वहां पर बच्चों के मानसिक विकास के लिए जो कार्य किया गया, वह सराहनीय काम है।

अनुपूरक मांगों के बारे में जिन कामों के लिए पैसा मांगा गया है, जो कामों की सूची दी गयी है उनमें 58 परियाजनाओं की चर्चा है जोकि बहुत ही महत्वपूर्ण परियाजनाएं हैं। इसलिए इस मांग को स्वीकृति देनी चाहिए। मैं जहानाबाद क्षेत्र से निर्वाचित होकर आता हूँ।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेलमंत्री जी से आग्रह करूंगा कि सामान्य बातों के अलावा पटना-गया रेलवे लाइन बहुत पुरानी रेलवे लाइन है, जो कि काफी महत्वपूर्ण है और

भीड़ भरी जगहों से यह गुजरती है, वहां दोहरीकरण का कार्य शीघ्रातिशीघ्र पूरा कराने का काम करें। माननीय रेलमंत्री जी से मेरा यह निवेदन है।

दूसरी बात, पिछले बजट के समय मैंने माननीय रेलमंत्री जी के समक्ष यह मांग रखी थी कि बिहटा से अनुग्रह नारायण रोड वाया पाली और अरवल होते हुए रेलवे लाइन का निर्माण होना अत्यावश्यक है, जिससे जनता को सुविधा मिल सके। रेल की पुरानी पटरियों को बदलना आवश्यक है। इन सारे कामों के लिए धन की आवश्यकता है।

इसलिए मैं प्रस्तुत अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं और निवेदन करता हूं कि इसे सर्वसम्मति से स्वीकृत किया जाए।

*DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Our Indian Railways is the Asia's biggest Railway system with following infrastructure.

63,122 K.M. Track	1 Lakh signals
8,081 stations	40,000 level crossings
14,761 trains daily	6 lakh operational and
14 million passengers travel	maintenance staff
Daily	

Our Railways travel is the cheapest mode of transport for poorer Section of the society.

Directly it might be giving employment to few lakhs only. But indirectly it provides employment for crores of people.

People used to feel proud to travel by Railways some time back but now they are scared to travel by railway because of recent incidents.

People are questing how safe is the Railway travel with the following Data of Accidents.

Derailments 75% all accidents and 14% of Fatalities.

Level crossings 16% of all accidents and 46% all fatalities.

Collision 7% of all accidents and 38% all fatalities.

Now we have to sit and introspect ourselves whether railways are living upto the expectations of people of India.

Notwithstanding with the realities and un mindful of long term interests of this vital infrastructure in sustaining the national's economic and industrial growth. The successive railway minister's have their own railway agenda.

Budget allocations were un realistic causing the back log of projects like gauge conversion, new lines, doubling and safety measures.

There is whooping Rs. 30,000 crores require for only gauge conversion which might take 10 to 20 years to complete depending up on the availability of financial resources.

*Laid on the Table.

TRAIN ACCIDENTS:

The Train accidents over the last decade is increasing the number every year. The most attributed fact is human failure. No action is coming forth to correct this aspect. This shows the deep root of disillusionment with the political leadership and indiscipline that has settle in.

The Train accidents which occurred Velugonda of Nalgonda district of Andhra Pradesh shows how casual we are inspite of such measure mishap where hundreds of people lost their lives. And crores rupee of property loss.

Instead of we introspecting ourselves and correcting we are trying to the cover up the episode in such a manner which is a shameful act.

SAFETY MEASURES :

There are thousands of old bridges and thousands kilometers old tracks which are to be re built and replaced. But we are not sensitive to those works unless a major mishap is taking place.

On the safety aspect much concentration to be shown we should try to adopt world class safety measures for the safety of passengers and goods.

STATE OF ANDHRA PRADESH :

Coming to my own state of Andhra Pradesh gradually the budgetary allocations are getting reducing in all the departments whether it is new lines, gauge conversions, doubling and on the safety measures.

I request the Hon'ble Railway Minister to increase the allocation for the state of Andhra Pradesh.

Now I request the Hon'ble Railway Minister to

1. Take necessary steps to doubling the Secunderabad - Dronachalam Section as it is becoming the very busy route for the south bound trains.
2. Electrification of Railway track between Secunderabad and Dronachalam Section.
3. Construction of Road under Bridge (RUB) at Jedcherla Railway Station between Jedcherla and Gollapalli Railway Stations.
4. Construction of ROB's at Yenugonda level crossing gate and Gadwal level crossing gate near Gadwal Railway Station.
5. Provision of stoppage for Dharmavaram Express at Jedcherla Railway Station.
6. Stoppage of all the passenger trains which passes through Kotturu Railway station between Secunderabad and Dronachalam section.
7. Construction of new Railway line between Gadwal and Macherle for which survey had been already conducted.

With this I support the supplementary grants for Railways on behalf of TDP and on my personal behalf.

SHRIMATI V. RADHIKA SELVI (TIRUCHENDUR): Thank you, Madam Chairperson, for giving me this opportunity to speak on Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways. I also thank our beloved Leader, Dr. Kalaignar Karunanidhi, and Tamils' Jupiter, our Thalpathi Thiru M.K. Stalin, without whom I would not be here.

The Indian Railways has played a very vital role in the development of our country. Development of railways is of paramount importance for the growth of our country. Throughout the world, the Indian railways has the longest route from North to South and East to West. We have to do a lot to improve our railway system. Our hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad, and the hon. Minister of State, Thiru R. Velu, have taken a number of steps to improve the system.

I am representing the Tiruchendur constituency which is at the southern tip of India, in which the famous Kanyakumari is located. Kanyakumari is a very famous tourist spot in which the 133-foot tall Thiruvalluvar statue has been erected by our beloved Leader, Kalaignar Karunanidhi. The confluence of the Bay of Bengal, the Arabian Sea and the Indian Ocean is the fascination of Kanyakumari. The famous Vivekananda Rock Memorial is situated at about 200 metres off the shore. People from all over India and abroad visit Kanyakumari throughout the year to see these places.

The Railways plays a major role in bringing people from all over India to Kanyakumari. The railway reservation counters at Kanyakumari were working from 8 a.m. to 8 p.m. earlier. Now, the reservation counters are working only from 8 a.m. to 2 p.m., causing inconvenience to tourists and also to the people living in and around Kanyakumari. So, the earlier working hours of these reservation counters should be restored.

The Mumbai-Nagercoil Express is run only for four days a week. It runs to full capacity on all the four days but it is not run on Saturdays and Sundays. Since the train is running to full capacity for four days a week, it should be run on all seven days. Moreover, Kanyakumari being a tourist centre, this train could be extended up to Kanyakumari. By doing this, the Railways could earn more

revenue. I would request the hon. Minister to make Kanyakumari, which is the southern tip of India, as a model railway station.

To benefit the students, workers and office-goers, the Chennai to Kanyakumari doubling of BG track should be provided. These passengers are unable to report for their duties on time because there is only a single line. It is high time that Valliyur and Nazareth railway stations are computerised. There has been a long pending demand from the people of my constituency for gauge conversion between Tirunelveli and Tiruchendur.

Tiruchendur is one of the most important pilgrimage centres in Tamil Nadu. Lord Muruga's temple in Tamil Nadu is a world renowned one. Many arts and professional colleges are situated in this area and students from all over India are studying in them. So, rail transport is very important for people in this section.

Arumuganeri, which is near Tiruchendur is well known for production of salt. The salt producers find it very difficult to transport salt from Arumuganeri by train.

They have to send salt by metre gauge up to Tirunelveli and by broad gauge to other parts from Tirunelveli. They incur double loading charges because of this. To put an end to salt producers' problem, the gauge conversion is a must and needs immediate action. Moreover, 90 per cent of works in minor bridges have been completed. Except one or two, all the works in major bridges have also been completed. The Railway Department can finish gauge conversion between Tirunelveli and Tiruchendur with minimum amount and in least time. So, I would humbly request the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, to consider gauge conversion from Tirunelveli to Tiruchendur. I hope and trust that the wish of people of my constituency will come true with words of sanction by your goodself at the time of reply today since this is the immediate necessity for my Tiruchendur constituency.

Coimbatore, Nilgiri, Salem, Erode, Dharmapuri, Namakkal, Villupuram, Thiruvannamalai, Krishnagiri and Cuddalore areas are under the administrative control of Palakkad Division. The officers who are working in Tamil Nadu are

facing many hardships in respect of their administration. Even the public face difficulty with respect to their ticket reservation and confirmation of berths. We request your goodself to have an additional division in Salem.

With these words, I support the Supplementary Demands for Grant (Railways) for 2005-06 on behalf of DMK.

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत) : सभापति महोदया, रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बहस चल रही है। मैं जहां डिमांड्स का समर्थन करता हूं, वहां माननीय रेल मंत्री जो यहां बैठे हैं, उनसे निवेदन करता हूं कि एक कहावत है " दीपक के नीचे अंधेरा।" दिल्ली देश की राजधानी है और दिल्ली के आसपास जो भी एरिया है चाहे यूपी का हो, राजस्थान का हो, हरियाणा का हो, वह रेलवे की दृष्टि से बहुत उपेक्षित है। नेशनल कैपिटल रीजन जो दिल्ली का बना है, दिल्ली की बढ़ती आबादी और समस्याओं को लेकर बनाया गया था जिससे दिल्ली का दबाव घटाया जाए, आसपास के रीजन में लोगों को बसाया जाए, विकसित किया जाए। इसमें जितना एनसीआर एरिया है, उसका 40 परसेंट हरियाणा में पड़ता है। यह मेरी तीसरी टर्म है। मैं लगभग हर रेल बजट में लगातार यह कह रहा हूं कि हरियाणा रेलवे की दृष्टि से बहुत उपेक्षित है। दिल्ली के सबसे नजदीक है, तीन तरफ लगता है लेकिन हरियाणा की जनता को कोई सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। लाखों-लाख डेली पैसेजर्स, कम्प्यूटर्स दिल्ली में व्यापार, शिक्षा और मार्केटिंग के लिए आते हैं लेकिन रेल गाड़ियों का इतना बुरा हाल है कि बहुत से लोग एक्सीडेंट्स में मारे जाते हैं। लगभग 80 परसेंट रेलगाड़ियां जो दिल्ली में आती है, वे हरियाणा की धरती से गुजरती हैं। हरियाणा के यात्री सबसे ज्यादा दुखी हैं क्योंकि ज्यादातर एक्सप्रेस ट्रेन्स लम्बी दूरी से आती हैं लेकिन हरियाणा के स्टेशनों में उनका स्टॉपेज नहीं है। हरियाणा दिल्ली के नजदीक होने की वजह से सबसे ज्यादा भीड़ वहीं से आती है इसलिए बड़ी भारी समस्या है। रेलवे पर जब भी बहस होती है, मैं हर बार लगातार मांग कर रहा हूं। हरियाणा की उपेक्षा का सीधा उदाहरण आपके सामने है। दिल्ली के सब तरफ से रेल इलैक्ट्रिफाई हो गई लेकिन दिल्ली से रोहतक, बहादुरगढ़ लाइन अकेली ऐसी रेल लाइन है जिन का आज तक इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ है। पिछले 30 साल से लगातार हरियाणा को कोई नया प्रोजैक्ट नहीं मिला है।

जींद-गोहाना-सोनीपत और रोहतक-झज्जर-रिवाड़ी, केवल दो रेल लाईनें सैंक्शन हुई थीं। हमने पिछले साल के बजट में भी माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि हरियाणा को ये दो प्रोजेक्ट मिलें और इसके लिए कुछ बजट दे दें। लेकिन केवल तीन करोड़ एक प्रोजेक्ट के लिए और दो करोड़ दूसरे प्रोजेक्ट के लिए मामूली सा बजट दिया गया। सारी चीजें तैयार हो गई हैं अब लैण्ड एक्वीजीशन करके प्रोजेक्ट शुरू करना है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि हरियाणा की तरफ भी थोड़ा सा देखें क्योंकि यह आपकी फील्ड भी रही है। जब आपने राजनीति शुरू की थी तो आपके हरियाणा में बहुत चक्कर लगते थे। अभी नया बजट सेशन आने वाला है इसलिए इन दोनों रेल लाईनों के लिए बजट में प्रावधान करें ताकि आगे का काम तेजी से शुरू हो सके।

अब मेट्रो का जमाना आ गया है लेकिन इसमें भी हमारी उपेक्षा हुई। चारों तरफ मेट्रो को फैलाने और बढ़ाने के लिए स्कीमें बन रही हैं। सोनीपत बिल्कुल दिल्ली के साथ लगता है, इंडस्ट्रियल एरिया है और बहादुरगढ़ सिर्फ पन्द्रह किलोमीटर की दूरी पर है, यह दिल्ली में ही मिल गया है। मेरी आपसे मांग है कि मेट्रो इस तरफ भी आनी चाहिए।

इसके अलावा और भी बहुत छोटी-छोटी बातें हैं। डेली पैसेसन्जर्स की बहुत सी समस्याएं हैं। गाड़ियों की स्टॉपेज, टाइमिंग और रिशैड्यूल करने की समस्या है। यह बात बहुत छोटी है लेकिन समस्याएं बहुत बड़ी बन जाती हैं। इस संबंध में जितनी भी डेली पैसेंजर एसोसिएशन्स हैं, बकायदा लिखती रही हैं और हम भी मांग उठाते रहे हैं कि उनकी कोई मीटिंग बुलाकर रिएडजेस्टमेंट कर दी जाए, रिशैड्यूल कर दिया जाए इससे न तो ट्रैफिक में बाधा आएगी और लोगों की समस्या भी हल हो जाएगी। इसी तरह से कई ऐसी ट्रेन्स हैं जिनके लिए रिशैड्यूल की मांग है, कोचिस की मांग है। अगर गाड़ियों में चार डिब्बे बढ़ा दें तो मसला हल हो सकता है। गन्नौर एक कस्बा है जहां से रोज पैंतीस से चालीस हजार लोग आते हैं लेकिन वहां एक्सप्रेस

गाड़ियों का कोई स्टॉपेज नहीं है। मेरी मांग है कि ई.एम.यू. ट्रेन गन्नौर से चलाई जाए। सोनीपत बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट है, इंडस्ट्रियल एरिया है वहां से कोई गाड़ी चलाई जा सकती है, हम इसकी भी मांग करते हैं। विशेष तौर पर कोचिस बढ़ाए जाएं जिससे इस समस्या का हल हो सके।

दूसरी बात बहुत बड़ी है दिल्ली से ट्रेन डी.यू. सैक्शन पर 303 अप है उसका रिशैड्यूल डिपार्चर तीन बजे कर दें। वहां के बैंकों का समय भी बदल गया है, बैंक कर्मचारी बहुत परेशान हैं, वहां सवा तीन के बजाय तीन बजे का समय कर दिया जाए। सोनीपत से सुबह साढ़े सात बजे के बाद डेढ़ बजे तक कोई ट्रेन न आती है और न जाती है, वहां के लिए एक पैसेंजर ट्रेन की एजस्टमेंट की जाए ताकि दूसरे लोगों को भी सुविधा मिल सके।

एक अन्य बहुत बड़ी समस्या है जो बहुत दिनों से है, सोनीपत सैक्शन जो चण्डीगढ़ का सैक्शन है, वहां चार लाइन्स का काम चल रहा है लेकिन उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। अगर चार लाइन्स हो जाए तो स्टॉपेज और टाइमिंग की समस्या हल हो सकती है। जम्मू मेल, सुपर फास्ट का स्टॉपेज गन्नौर में किया जाए। इस तरह की कुछ समस्याएं हैं जो थोड़ी बहुत एजस्टमेंट करके हल कर सकते हैं।

एक और विशेष बात की ओर मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। आपने पिछले बजट में शहीदों के परिवारों को ट्रैवल करने के लिए कुछ कन्सेशन दिया था लेकिन उन्हें वह पूरा नहीं मिला। आप जानते हैं कि देश में फ्रीडम फाइटर गिनती के हैं, और वे बहुत बुजुर्ग हैं। जो लोग शहीद हो रहे हैं चाहे वह कारगिल युद्ध में हों या किसी दूसरे ऑपरेशन में हो, चाहे पैरा मिलिट्री फोर्सिस में हों, इनमें भेदभाव नहीं होना चाहिए। शहीद तो शहीद हैं जो देश के लिए सीमा पर मरते हैं और आतंकवादियों का सामना करते हैं। जो भी देश के लिए शहीद होता है चाहे वह पुलिस का है, पैरा मिलिट्री फोर्स का है या आर्मी का है, सबके परिवारों को रेल की फ्री सवारी करने की इजाजत दी जाए, यह बहुत बड़ा काम होगा।

सभापति महोदया, आमतौर पर यह देखा गया है कि रेलगाड़ियों में महिलाओं की सुरक्षा नहीं होती है। मैंने पिछले रेल बजट में भी इस विषय को उठाया था कि महिलाओं की ट्रेन में सुरक्षा नहीं हो पा रही है। उनके साथ भद्दा मज़ाक किया जा रहा है। जो पुलिस कर्मचारी वहां तैनात होते हैं, वे उनकी रखवाली नहीं करते हैं। मेरा सुझाव है कि महिलाओं की सुरक्षा के लिये एक महिला फोर्स खड़ी की जाये।

मैं दिल्ली-भटिंडा एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 4731 के रीशैडूलिंग की मांग करता हूं। इस गाड़ी की समय 2.50 बजे कर दिये जाने से हज़ारों कर्मचारियों को सुविधा होगी। इस ट्रेन के टाइम बदलने से ट्रेफिक में कोई फर्क नहीं पड़ने वाला है। आमतौर पर हम लोग मंत्री जी को पत्र लिख देते हैं या जो विषय यहां उठाया गया, उसे मंत्री महोदय के अधिकारी नार्मल रूटीन में ले लेते हैं और लिख देते हैं कि आपकी चिट्ठी आ गई है, नीचे से रिपोर्ट मंगवा रहे हैं या टाइम कम है या बजट नहीं है। मेरे कहने का मतलब यह है कि विभाग की कार्य के प्रति पॉज़िटिव सोच नहीं है। मेरा कहना है कि उनकी सोच यह होनी चाहिये कि जो प्रॉब्लम हमारे सामने आई है, उसे कैसे हल किया जाये। इस प्रकार वे केवल फॉर्म लिटी पूरी कर देते हैं और जनता चिल्लाती रहती है। मेरा सुझाव है कि प्रशासन को पॉज़िटिव सोच के साथ टाइट किया जाये ताकि जनता की समस्याओं का समाधान हो सके।

सभापति महोदय, मैं उम्मीद करता हूं कि रेल मंत्री इन समस्याओं पर गौर करेंगे और उन पर एक्शन लेंगे।

*SHRI SANTASRI CHATTERJEE (SERAMPORE): Hon'ble Railway Minister may kindly consider the following.

1. Improvement of passenger amenities in Howrah to Sealdah Station.
2. To take up development programme of Sheorahauli, Serampore, Dankuni, Janai, Uttarpara, Konagore stations on the Eastern Railway.
3. To take up further development programme in Howrah - Amta line of the South Eastern Railway so as to care to the needs of the passengers.
4. To take up construction of R.O.Bs in some areas of West Bengal in consultation with the State Government.
5. To expedite the work of sanctioned R.O.Bs.

*Laid on the Table.

*SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Hon'ble Speaker Sir, As per the direction of the chair, I am submitting my speech on the Supplementary Demands for grants for Railways for the year 2005-06. Sir, I am approaching through you to Hon'ble Minister of Railways for allotment of additional funds in the supplementary budget for expediting the ongoing Railway development project and inclusion of new projects, which have not been covered in the Railway Budget for 2005-2006.

Mr. Speaker Sir, as you are aware Orissa is located in the East Coast of India and has population of 3.68 crores and having an area of 1,56,000 KMs, the State has one of the lowest per capita Income coupled with inadequate rail infrastructure albeit having endowed with abundant minerals resources like Iron Ore, Chrome, Bauxite and Manganese etc. Against the national average of 19 Kms./1000 Sq. Kms., Orissa has a route length of 15.03 Kms. only. Neighboring states like Bihar and West Bengal have a railway route length to the extent of 30 Kms. and 42 Kms. respectively. In near future various corporate houses will invest for setting up of Mega Steel Plants, Aluminum plants and major industries and the generation of additional traffic in the State is expected to be 40 million tones by 2010. The establishment of a separate zonal railway headquarters at Bhubaneswar i.e. East Coast Railway has generated substantial revenue for Indian Railways.

Hon'ble Speaker Sir, East Coast Railways was made operational from 1st April, 2003 with Sambalpur, Khurda Road and Waltair divisions. The Jurisdiction of the Sambalpur division has been reduced affecting the viability of the division. To ensure Sambalpur division as profit centre, Ministry of Railways is requested that its territorial jurisdiction to include the (a) **Jharsuguda-Himgir**, (b) **Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu** (c) **Rourkela-Nuagaon** sections. East Coast Railways had transported 64 million tones freight in 2003-04. The operating ratio is 63% perhaps one of the lowest in Indian Railways. It is necessary that all requirements of infrastructural development for East

*Laid on the Table.

Coast Railways should be expeditiously completed. At present since Sundargarh district has also got tremendous potential for Iron Ore and other mineral based industries, Ministry of Railways may consider creation of new division with Headquarter either at Rourkela or at-Jharsuguda with Jurisdiction of Jharsuguda-Himgir, Jharsuguda-Barsuan/Kiriburu and Rourkela-Nuagaon sections

The Govt. of Orissa had presented a memorandum to the Ministry of Railways for allotment of more funds towards ongoing projects like B.G., Rail Links, Gauge Conversion, Doubling and Electrification etc during 2005-06, but this is not reflected in the Supplemented Budget also. The Ministry should complete the sanctioned projects amounting to Rs. 4825.99 crore within next 5 years and make the State of Orissa profit centre for the Ministry of Railways. I had requested the Railway Minister through you in my Railway Budget Speech to allot funds for 2005-06 in this manner.

SL No. Name of the Project for	Estimated Cost (Rs. In crores)	Actual	Proposed
		Allocation for 2004-2005 (Rs. incrores)	Allocation 2005-06 (Rs. in crores)
<u>NEW LINES :</u>			
1. Daitari-Banspani	90.60	83.00 (RVNL)	100.00
2. Lanjigarh Road-Junagarh	119.29	8.00	80.00
3. Khurda Road-Bolangir	700.00	15.38	70.00
4. Haridaspur-Paradeep	344.54	6.00	40.00
		(RVNL)	
5. Angul-Duburi-Sukinda Road	441.92	2.00	20.00
6. Talcher-Bimalagarh	727.00	5.00	10.00
<u>ELECTRIFICATION</u>			
1. Kharagpur-Nimpura- Bhubaneswar	323.48 36.00		100.00

2. Bhubaneswar-Visakhapatnam

294.00

35.00

GAUGE CONVERSION

1. Rupsa-Bangriposi	80.00	27.54	60.00
2. Naupada-Gunupur	91.30	15.00	50.00

DOUBLING

1. Nirgundi-Cuttack- Raghunathpur	123.68	15.00	
2. Rahama-Paradeep	63.47	11.90	
3. Titilagarh-Lanjigarh Road 250.00	100.05		20.00
4. Raja Athagarh-Nirgundi	71.85	1.00	
5. Raghunathpur-Gorakhnath	67.89	0.01	
6. Rahama Raj Athagarh-Baranga	178.98		15.00 (RVNL)
7. 2 nd Bridge on Birupa & Mahanadi (RVNL)	109.45		11.00
8. Khurda Rd.-Puri	48.00	10.00	
9. Cuttack-Baranga (RVNL)	127.13		20.00
10. Khurda-Baranga 3 rd Line (RVNL)	133.41		10.00
11. Sambalpur-Rengali	70.37	10.00	
12. Jharsuguda Bypass	1962	3.50	
--	-----	-----	-----
Grand Total	4825.99	366.34	
780.00			

However, regrettably I have to say through you Speaker Sir, that the same has not been given adequate attention and the aspirations of the people of Orissa has been totally ignored.

Mr. Speaker Sir, I would also like to elaborate some of the major projects in Orissa, which deserve immediate attention of the Railways:

Doubling of existing Railway Lines.

1 (a) **Doubling of Khurda Road-Puri railway line in view of importance of Puri from international Tourism point.**

Khurda road-Puri railway track is of more than 100 years old and is the only railway line connecting Shri Jagannath Dham. The track is already 100% saturated. Though phase I work of the track had begun 4 years back, yet no satisfactory progress has been made so far and there is no sanction for phase II Work. In the Railway Budget-2005-06 only Rs.10/- crore has been earmarked, which is inadequate for completion of this project. Considering Puri as a national and international tourist centre the doubling work may be undertaken expeditiously. I would request you the Hon'ble Minister to allot the requisite funds in the supplementary Budget for completion of Phase-I work and make provision of sanction for expediting the Phase-II work.

b) **Daitari-Bansapani B.G. rail links (155) Kms.** Since the Industrial scenario has been changed in the area dramatically and private parities are interested to set up Steel Plants in a big way. Ministry of Railways therefore is requested to sanction in supplementary Budget for doubling of Daitari-Bansapani B.G. Rail links in 2005-06 and also sanction electrification in view of the fact that East Coast from Bhubaneswar-Palasa has already been electrified.

C) **Talcher-Sambalpur B.G. rail links:-** This was commissioned in the year 1998 which has reduced the distance from Bhubaneswar-New Delhi by 150 Kms. The Ministry of Railways is therefore requested to sanction doubling of Talcher B.G. rail links.

It is also requested that doubling of Nirgundi - Cuttack,-Ragunathpur, Rahama - Paradeep Rail Line may be completed at the earliest. Titilagarh

- Lanjigarh Road, Raj Athagarh - Nirgundi, Raghunathpur - Gorakhnath, Rahama - Raj Athagarh - Barang, 2nd Bridge on Birupa & Mahandi, Cuttack - Barang, Khurda - Barang 3rd Line, Sambalpur - Rengali, Jharsuguda Bypass Railway lines which had in progress may be expedited for early completion. The allocation of 0.01 crore each to in Budget-2005-06 for doubling of Raghunathpur-Gorakhpur- Rahama, Rajaathagarh-Nirgundi and Rahama-Paradeep Lines is like peanut. Doubling of Nirgundi-Cuttack-Raghunathpur require Rs.15/- crore whereas in the Budget only Rs.8.97/- crore had been allotted. Mr. Speaker Sir, for the doubling of Titilagarh - Lanjigarh Road a demand of Rs.250/- crore was made by the Govt. of Orissa, whereas only Rs.10/- crore had been allotted. Mr. Speaker

Sir, for doubling of Rahama-Rajaathagarh-Baranga Line, second Bridge on Birupa and Mahanadi, Cuttack-Baranga Line and Khurda-Baranga third line in the Budget-2005-06 Rs.30.00/- crore, Rs.28.60/- crore, Rs.30/- crores and Rs. 30/- crores respectively had been allotted, which was entrusted to Rail Vikash Nigam Ltd. (RVNL). The past experience shows RVNL didn't spend more than 5% of the total allotment and the same was an eye wash on the part of Railway so far as allotment for the doubling of these projects in Orissa is concerned. Allocation of Rs.10.70/- crore for doubling of Sambalpur-Rengali Line was totally inadequate. But inspite of our request there is no provision for these projects in the Supplementary Budget too.

Electrification:

Work for Electrification is in progress from Kharagpur-Bhubaneswar. A stretch of 200 Kms between Palasa to Bhubaneswar was commissioned on 27-03-2004. Ministry of Railways was requested to allot Rs. 100/- crores against sanctioned amount in 71/- crores in 2004-05 keeping in view the progress and early completion. But it was not resulted, hence more funds should be allotted in the Supplementary Budget for expediting

this electrification project. Mr. Speaker Sir, I am requesting for sufficient fund allocation for Koraput-Rayagarh electrification project against Rs.0.1/- crore allotted in 2005-06 Railway Budget, but there is no provision in the Supplementary Budget also.

New Lines:

Khurda Road-Bolangir (289 Kms.):- The land acquisition is in progress Ministry of Railways was requested for allotment of Rs.70/- crore for 2005-06 for construction and land acquisition in 6 districts. In the Budget-2005-06 only Rs.10/- crores had been allotted, which was very small amount against the projected demand of Rs.70/-crores for 2005-06. Hence an additional amount of atleast 50 crore to be allotted in the Supplementary Budget.

Haridashpur-Paradeep (78 Kms):- The projected traffic flow for Steel Plants in Duburi-Kalinga Nagar complex is expected to rise by 2010. Ministry of Railways is requested to allot additional 20 crores in the Supplementary Budget against the allotment of 20 crores in the Railway Budget-2005-06.

Angul-Duburi -Sukinda Road (90 Kms.):- The final location survey for this project has been completed and land acquisition will commence shortly. Ministry of Railways is requested to allocate Rs.20 crores in Supplementary Budget of 2005-06 to enable land acquisition, but an allotment of Rs. 0.10/- crore only in Railway Budget 2005-06 is minuscule.

Talcher-Bimlagarh (154 Kms):- Project has been sanctioned in the year 2004-05 and land acquisition work is to be commenced. Ministry of Railways is requested allocation of Rs.10 crores for 2005-06. Against this demand of Rs.10/-crore, in the Budget only Rs.5/- crore had been allocated. I would request Hon'ble Railway Minister through you Speaker Sir, for allotment of another Rs.5/-crore in Supplementary Budget .

Lanjigarh Road-Junagarh (54 Kms.) :- All private and Govt. land between Lanjigarh-Bhawanipatna have been handed over for

construction. Earth work is in progress in all the sections. Since some private parties are setting up of Alumina/Aluminium Plants. Ministry of Railways was requested to make a provision of Rs.80 crores for 2005-06 for construction between Lanjigarh-Bhawanipatana as well as to start land acquisition work between Bhawanipatna-Junagarh. Mr. Speaker Sir, only Rs.8/- crore has been allocated in the Railway Budget which was insufficient and I would request that an amount of 50 crores to be allotted in Supplementary Budget to keep the project going.

Daitari-Bansapani Rail links (155 Kms): All the private, forest and Govt. land have been handed over for construction. Work is in progress from Keonjhar to Tomka (98 Kms). it was targeted that Daitary-Bansapani Rail links to be completed by Dec, 2005, because bridges of the slow progress it may not be possible.

Gauge conversion:

Rupsa-Bangiriposi (89 Kms.) conversion work is under progress Ministry of Railways was requested to allot Rs. 60 crore for 2005-06 and complete the conversion at the earliest. As against the demand for Rs.60/- crore nearly Rs.3/- crore has been allocated in the Budget 2005-06. Hence I would request for additional allotment of Rs.40 crore in Supplementary Budget to expedite the project.

Nuapara-Gunupur (90 Kms.) conversion work has commenced with land acquisition. Final location survey has been completed. Ministry of Railways was requested for an amount of Rs. 50/- crore for 2005-06. As against the demand of Rs.50/- crore only Rs.5/- had been allocated in the Railway Budget 2005-06. Hence, Mr. Speaker Sir, I would request through you to the Hon'ble Railway Minister for allotment of Rs. 20/-crores in the Supplementary Budget for expediting the project.

New Lines and Surveys.

Mr. Speaker Sir, I would also like to request to Hon'ble Minister for Railways through you for sanction of funds in the Supplementary Budget for five new B.G. Rail Links.

a. **Conversion & Extension of Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali (79 Kms.)**

A traffic survey was completed in March, 1999 for extension of the Converted Nuapada-Gunupur B.G. Rail Link to Theruvali with a favourable rate of return.

The Extension will enable import and Export of cargo via-Gopalpur Port. Although this project has been incorporated in the Budget speech of the Hon'ble Railway Minister no budgetary provision has been made in this regard.

b. **Jeypore-Malkangiri (117 Kms.):**

This broad-gauge rail link for which a survey report has been submitted to Ministry of Railways which forms a part of the most backward districts of Orissa i.e. KBK area, which has been accorded special status by Govt. of India for speedy development. This requires immediate implementation.

c. **Talcher-Gopalpur (245 Kms)**

The survey report of Talcher-Gopalpur Broad-gauge Rail Link line submitted to Ministry of Railways indicated a favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up a of Steel, Power and Aluminum Plants would require a dedicated Railway link between Talcher to Gopalpur (Special Economic Zone) for export and import of raw material and finished products. No action has been taken in the present Supplementary Budget also.

d) **Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms):**

Survey for this Broad-gauge Rail link was completed and report submitted to the Ministry of Railways. Rail infrastructure in Western Orissa is not developed adequately despite a large number of industries and heavy production of food grains. This B.G. Rail link will traverse through acutely backward areas of the State, and ensure economic development.

e) **Puri-Konark (35 Kms.)** : Puri attracts thousands of pilgrims to visit the temple of Lord Jagannath regularly. The famous Sun Temple is located at

Konark. This monument is famous throughout the world and is visited by thousand of tourists every year. Considering all these aspects a survey was completed for construction of New B.G. Rail Link between Puri-konark on the year 1997. This link will facilitate visits by the tourists and pilgrims to the last link of the golden triangle.

For Bargarh-Nuapada-Via-Padmapur (120 Kms): and Puri-Konark (35 Kms.) although Hon'ble Railway Minister has announced for further detailed survey, no funds have been allocated in the Supplementary Budget

I would also request to Hon'ble Railway Minister through you for allotment of funds in the Supplementary Budget for five surveys.

(a) **Gopalpur-Rayagada (282 Kms) :**

All Bauxite deposits are located in Rayagada and Kalahandi area. Recently, Government of Orissa has signed number of Memorandums of understanding (MOU) for setting up of Aluminium industries for production of Alumina and Aluminium. Therefore, sanction of a survey is imperative to cater to the traffic that will be generated.

(b) **Jaleswar-Digha (40 Kms):**

Digha is a popular beach resort which will be connected from Tamluk. It is necessary that a survey be sanctioned from Jaleswar to Digha a stretch of 40 Kms. so that the vast areas in Bhogarai and Jaleswar Block can be connected. Although this project has been announced, no funds have been allocated.

(c) **Jajpur Keonjhar Road-Jajpur (30 Kms.):**

Biraja Khetra at jajpur Town is a famous place of Piligrimage in India at Par with Dwaraka and Kasi. A large number of pilgrims visit this area regularly. The Ministry of Railways is requested to sanction a survey for extension of the East Coast Railway line from Jajpur-Keonjhar Road to Jajpur.

(d) **Gorumahisani To Buramara (35 Kms.)**

Work is in progress for gauge conversion of Rupsa-Bangiriposi N.G. Rail Link. However, a survey may be sanctioned for linking Gorumahisani on Tata-badampahar B.G. Rail Link to Buramara on Rupsa-Bangiriposi Rail Link.

(e) **Badampahar To Keonjhar (70 Kms.)**

A survey needs to be sanctioned between Badampahar to keonjhar which shall link the rich iron ore area with Tatanagar.

Mr. Speaker Sir, the state of Orissa is far short of number of Trains in proportion to its area and population, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for introduction of several new trains and other amenities for passengers benefit.

(a) **Super-fast Express from Puri-Jaipur:** There is no direct train service from Puri to pink city of Jaipur. Introduction of a Train Services from Puri-Jaipur, Via-Sambalpur, and Raipur will enable tourists and pilgrims from Central and Western India to come to Orissa and this service will immensely benefit people of western Orissa. Although Jaipur-Bilashpur Express Train has been extended to Bhubaneswar in the Budget Speech of Railway Minister, this train should further to be extended to Puri. Necessary provision should be made in the Supplementary Budget.

(b) **Super-fast Express from Sambalpur to Allahabad:**

There is no direct train from sambalpur to Allahabad in order to meet the growing demand of traffic from Western Orissa. Introduction of a train from Sambalpur to Allahabad Via-Ranchi and Gaya will enable the people of Western Orissa to Visit important places of pilgrimage.

(c) **Super-fast Express Train from Bhubaneswar to Kanyakumari:**

There is no direct train originating from Bhubaneswar to South India. A train from Bhubaneswar to Kanyakumari via Chennai shall go a long way in carrying pilgrims and tourists from Orissa to various places in South India.

(d) **Inter City Express between Koraput and Rourkela Via-Rayagada.**

The Raipur-Vizianagram-Koraput Kirandul B.G. rail link passes through the most backward areas of the state like Koraput, Bolangir and Sundargarh. An Inter City Express linking Rourkela with these areas of this state will give the much needed impetus for business and commerce of the area.

(e) **Express Train from Titilagarh to Puri, Via-Sambalpur:**

Presently there is no direct train from Titilagarh area to cater the needs of Western Orissa. Introduction of Express Train on this route will provide relief to the people and also ensure emotional, social integration with coastal Orissa.

(f) **Express Train from Visakhapatnam to Howrah-Titilagarh, Raipur & Bilaspur:**

The area from Visakhapatnam to Titilagarh is backward and requires additional train services to ensure increase of commerce and trading with neighboring states.

(g) **New Puri-Hyderabad Express and New Puri-Chennai Express :-**

There is no direct Train Link from pilgrim centre of Puri famous for Lord Jagannath to South India. Two direct trains from Puri-Hyderabad and Puri-Chennai will fabulously benefit pilgrims of South India and people of Puri and Orissa.

Introduction of EMU Services:

Electrification work between Khargpur - Bhubaneswar is in progress and stretch of 200 kms between Palasa to Bhubaneswar has been commissioned. Ministry of Railways is requested to introduce fast Moving

EMU Trains from Puri-Palasa and Puri-Balasore to cater to the need of passengers of Puri-Khurda Road-Bhubaneswar and Balasore.

Mr. Speaker Sir I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you for increasing in frequency of the existing trains.

Visakhapatnam-Nizamuddin Express Train may be increase to daily from 3 days in a week to cater the need of passengers traveling from Western Orissa to the capital of India. The frequency of New Delhi-Bhubaneswar Rajdhani Express may be increase from 4 days to 7 days in week. In remaining three days the Rajdhani Express may be run Via-Sambalpur, Rourkela and Ranchi. The frequency of Puri-Ahmedabad Express Via-Sambalpur and Vizianagaram may be increased to facilitate journey of large number of workers from Orissa employed in Gujrat. It is requested that the frequency of this train Via-Sambalpur may be increased to thrice a week and via-Vizianagarm to four days in a week. The frequency of Bhubaneswar-Kurla Express may be increased to three days in week. This train is immensely popular by passengers traveling from Western Orissa. Frequency of Puri - Tirupati Express which is running once in a week may be increased and converted it as a daily. Since large number of fishermen folk are visiting Puri and have business connections, the Puri-Tirupati Express may be having an additional stoppage at 'Tuni' Railway Station under South Central Railway.

Extension of Trains.

At present there is no direct train available for the people of South Orissa for linking New Delhi the capital of India. The Ministry of Railways is requested to extend the Bhubaneswar-Nizamuddin Express to Visakhapatnam with more coaches in order to cater to passengers from Palasa, Barhampur, Chhatrapur and Balugaon. The introduction of Bhubaneswar-Bangalore Express has helped in IT Education and Medical Treatment for the students and people of Orissa. The Ministry of Railways is requested to extend the Bangalore-Visakhapatnam Express to

Bhubaneswar or alternately increase the frequency of Bhubaneswar - Bangalore Express as daily.

The Ministry of Railway has introduced an Express Train from Sambalpur to Raipur this may be extended to Puri as this will facilitate a direct link between the capitals of two states. Mr. Speaker Sir, I am requesting the Hon'ble Railway Minister through you that even though the existing Hirakund Express from Nizamuddin to Bhubaneswar has been extended up to Visakhapatnam considering its long distance provision of pantry car may be made, introduction of three tier AC and the frequency should be increased from 3 days in a week to daily service.

Passenger amenities:

Ministry of Railways has requested for increase in passenger amenities for Orissa. with the creation of Ease Coast Railway and its Headquarters established in Bhubaneswar the aspiration of people of Orissa for better infrastructural developments of the stations has increased manifold. The Ministry of Railways was requested to improve passenger amenities at Puri, Titlagarh, Rayagarha, Raigarha, Koraput, Kessinga, Chatrapur, Balugaon, Jaleswar and Balangir Stations. The Ministry is also requested to further increase the network computerized reservation at Baragarh, Sakhigopal, Kuhudi, Kalupadaghat, Balugaon, Chatrapur, Hirakud, Khariar Road. Jaleswar and Sora Stations. Janakideipur Railway Station may be developed as a full-fledged Railway Station to cater for a large chunk of people.

Establishment of passenger halt at Indrayumna, Puri.

I would like to brief you on this project that for the establishment of a passenger halt at Indradyumna near Puri under Khurda Road Division, the Railways had conducted a survey and asked for certain information. Though the necessary information has been provided to the Railways and the proposal is a financially viable one, no further progress has been made. I would request the Hon'ble Railway Minister through you

Mr.Speaker Sir, that in the Supplementary Budget. This project should accord sanction.

Introduction of Pantry Car:

Some long distant trains originating from are not provided with Pantry Services, Ministry of Railways is requested for pantry car services for Bhubaneswar-Bangalore Express (8415/8416). Bhubaneswar-Kurla Express 1045/1046 and Puri-Tirupati Express (8439/8440). Necessary provision of funds in this regard may be made in the Supplementary Budget.

Coaching Terminals:

Orissa has only one coaching terminal at Bhubaneswar, which is land locked and inhibits expansion. This terminal should be expanded in order to accommodate more number of Trains.

The Coaching Terminal at Puri, which has been closed, may be revived in order to accommodate more number of trains. Proper coaching terminals may be developed Barhampur, Sambalpur and Koraput.

At length I would request through you Mr. Speaker Sir, for sanction of atleast an additional amount of Rs.425 crores in the Supplementary Budget for the ongoing projects and also accord necessary sanction for the new lines in the Supplementary Budget 2005-06. I would urge the Hon'ble Railway Minister through you Speaker Sir, for allotment of this amount in the Supplementary Budget and sanction of Rs.4825/- crores within next five years, which will go a long way in developing infrastructure for the Railways in the State of Orissa and culminate in overall economic growth of the State.

श्री चन्द्रशेखर साहु (बरहामपुर-उड़ीसा) : सभापति महोदया माननीय रेल मंत्री वर्ष 2005-06 की अनुदानों की अनुपूरक मांगे लेकर आये हैं, मैं उनके समर्थन के लिये खड़ा हुआ हूँ। मुझे आज की अनुपूरक मांगे देखकर दुख हुआ कि इनमें ईस्ट कोस्टल रेलवे का नाम नहीं दिया गया है। मैंने आज ही यह मामला नियम 377 के अधीन उठाया है कि नवापाडा-गुनपुर तक मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने के लिये पिछले बजट में केवल पांच करोड़ रुपया दिया गया था और आज यह काम बंद हो गया है।

सभापति महोदया, पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने कुछ ट्रेनों के एक्सटेंशन की घोषणा की थी लेकिन उड़ीसा में केवल दो-चार ट्रेनों को ही एक्सटेंशन मिला है, बाकी कुछ नहीं हुआ है। निज़ामुद्दीन-भुवनेश्वर हीराकुड एक्सप्रेस को विशाखापत्तनम तक एक्सटेंड करने के लिये घोषणा की गई थी, लेकिन इंपलीमेंटेशन नहीं हुआ है। इसी प्रकार चैन्नै-विशाखापत्तनम एक्सप्रेस ट्रेन को भुवनेश्वर तक एक्सटेंशन देने के लिये घोषणा हुई लेकिन उसे अमलीजामा नहीं पहनाया गया।

सभापति महोदया, उड़ीसा में बहुत से रेलवे प्रोजैक्ट बहुत सालों से चालू हैं। जैसे, रूपसा-बांगरीपोसी, नवापाडा-गुनपुर, खोरदा-बोलंगीर । इन प्रोजैक्ट्स को पूरा करने के लिये जितना धन चाहिये था, उसका एक प्रतिशत भी बजट में नहीं दिया गया है। ऐसा लगता है कि यदि 40-50 साल तक ऐसे ही भुगतान होता रहा तो प्रोजैक्ट्स कभी खत्म नहीं होंगे।

अभी मैं सुन रहा था जब उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश से कोई माननीय सदस्य बोल रहे थे। वे कह रहे थे कि उनके बिना सारे देश को जोड़ना बहुत मुश्किल है। मैं इस बात का विरोध नहीं कर रहा हूँ। लेकिन उड़ीसा एक छोटा सा राज्य है। जब मैं बच्चा था तब से मैं देख रहा हूँ कि हावड़ा से चेन्नई ब्रिटिश टाइम की एक रेल लाइन है, उस पर आज तक एक ट्रेन हावड़ा-चेन्नई मेल चल रही है। यह सबसे पुरानी ट्रेन है। मैंने उस ट्रेन में पैन्ट्री कार के बारे में कई बार चिट्ठी लिखी है। रेल

राज्य मंत्री, श्री रातवा जी मेरे क्षेत्र में गये हैं। उधर भी हम लोगों ने पैन्ट्री कार के लिए लिखकर दिया था कि यह सबसे पुरानी ट्रेन है और इसे हावड़ा से चेन्नई तक पहुंचने में दो रात का समय लगता है। लेकिन इसमें आज तक पैन्ट्री कार की व्यवस्था नहीं हो पाई है। मैंने सुना है कि कोई रैकेट चल रहा है, जो इस काम को होने नहीं दे रहा है। इसी तरह से उड़ीसा में अभी खुर्दा से पुरी रेल लाइन की डबलिंग हो रही है, उस पर आज तक काम चल रहा है, लेकिन वह पूरा नहीं हुआ है। वहां इलैक्ट्रिफिकेशन का काम चालू है, लेकिन वह भी पूरा नहीं हुआ है। भुवनेश्वर से आंध्र प्रदेश जो रेल लाइन जा रही है, उस पर भी इलैक्ट्रिफिकेशन का काम पूरा नहीं हुआ है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि जो छोटे-छोटे राज्य हैं, इन पर इस बजट में वह थोड़ा ध्यान दें। हम लोगों को बहुत आशा थी, क्योंकि हमने कई बार लिखा था कि नवापाड़ा-गुनपुर लाइन जो मीटर गेज से ब्रोड गेज में कन्वर्ट हो रही है, इस सप्लीमेंट्री बजट में उसके बारे में भी कुछ प्रावधान होगा। लेकिन हमें दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि ईस्ट कोस्ट रेलवे और उड़ीसा का नाम इस सप्लीमेंट्री रेल बजट में कहीं नहीं है। (व्यवधान) सरकार की बात नहीं है, जब एन.डी.ए. की सरकार थी और उस समय जो पैसा दिया गया था, यू.पी.ए. की सरकार उससे ज्यादा पैसा बजट में दे रही है। लेकिन हम इससे भी ज्यादा की उम्मीद कर रहे हैं। आजकल उड़ीसा में इंडस्ट्रियलाइजेशन बहुत जोरों से हो रहा है। क्योंकि अभी राज्य सरकार ने जो आयरन ओर का एम.ओ.यू. किया है, उसके बारे में आगे क्या होगा, हमें पता नहीं है। लेकिन वहां इंडस्ट्रियलाइजेशन बहुत जोरदार तरीके से हो रहा है। इसलिए उस ओर भी मंत्री जी ध्यान दें। वहां पारादीप, रूपसा, बांगरीपोसी, बोलांगिर आदि जिन रेलवे लाइनों पर काम चल रहा है, वह काम जल्दी से जल्दी पूरा होना चाहिए।

सभापति महोदया, पिछली कंसल्टेटिव कमेटी से मैं बोल रहा हूं और हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने भी अनरिजर्व्ड टिकटिंग के बारे में कहा था कि चूंकि स्टेशनों पर बहुत भीड़ बढ़ गई है, इसलिए जो मॉडल स्टेशंस हैं, जो ए-क्लास स्टेशंस हैं, वहां से यदि कोई व्यक्ति यात्रा करना

चाहता है तो वह दो-तीन दिन पहले अनरिजर्व्ड टिकट ले सकता है। यह उड़ीसा में कहीं लागू हुआ हो तो मुझे पता नहीं है, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र बरहामपुर, जो एक मॉडल स्टेशन है, जो ए-क्लास स्टेशन है, वहां यह अभी तक लागू नहीं हुआ है। कृपया मंत्री जी इस ओर भी ध्यान दें।

महोदया, मैं भाग्यशाली हूं कि आप आसन पर बैठी हैं। देश के जो बड़े-बड़े स्टेशंस जैसे मुम्बई, दिल्ली, चेन्नई और कोलकाता आदि हैं, इसके अतिरिक्त जिन्हें ए-क्लास और मॉडल स्टेशन घोषित किया है, वहां लेडिज के लिए कोई सैपरेट काउन्टर नहीं हैं। इस कारण वहां बहुत दिक्कत होती है। इस बारे में बहुत सी शिकायतें आ रही हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि वह इस ओर जरूर ध्यान दें। मैंने यह प्वाइंट इसलिए उठाया है, ताकि आप मुझे बोलने के लिए 4-5 मिनट का समय और दे दें। आज बहुत से रेलवे स्टेशनों पर पानी की समस्या है। मेरे क्षेत्र बरहामपुर के स्टेशन पर भी पानी की बहुत दिक्कत है। माननीय राठवा जी वहां गए थे। वहां लोगों ने उनको रिप्रजेंटेशन भी दिया था। जो रेलवे इंप्लाइज़ वहां रहते हैं, उनके लिए भी पीने के पानी की बहुत दिक्कत है। उनके लिए भी मंत्री जी को कुछ करना चाहिए। रोड ओवर ब्रिजेज़ के संबंध में कई माननीय सदस्यों ने कहा है लेकिन मैं उसके संबंध में फिर दोहराना चाहता हूं। रोड ओवर ब्रिजेज़ के निर्माण में रेलवे और राज्य का 50:50 का अनुपात होने से ये ब्रिज नहीं बन पाएंगे। मेरे शहर में रोड ओवर ब्रिज पिछले छः सालों से पेंडिंग है। रेलवे का पोर्शन तो हो गया है, लेकिन स्टेट गवर्नमेंट फंड नहीं दे पा रही है। इस पर गंभीरता से विचार करना पड़ेगा और फंडिंग सिस्टम को बदलकर 80:20 या कुछ और करने पर भी विचार करना पड़ेगा। लालू जी ने कहा था हमारे पास बहुत रुपया है मगर कोई राज्य इस काम के लिए उसको लेता नहीं है। राज्य कभी नहीं ले पाएंगे क्योंकि 50 प्रतिशत पैसा कोई राज्य सरकार नहीं दे पाएगी और वह काम नहीं होगा।

अधिक समय न लेते हुए मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

सभापति महोदया : मैं सभी माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगी कि अपनी बात कहते हुए समय का ध्यान रखें।

श्री ब्रह्मानन्द पंडा।

18.00 hrs.

*SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Madam Chairperson, I sincerely thank you for giving me the opportunity to speak on the supplementary Demand for Grants on Railways. As you are well aware Orissa is full of natural resources. For a very long time Orissa has been contributing coal and iron ore for the development of the nation. My previous speaker Hon. Mr. Chandra Sekhar Sahu was expressing how Orissa remain neglected by the Railways even after 57 years of independence. I want to remind the Hon. Railway Minister that in the year 2004 on 6th October, an all party delegation from Orissa had met him as well as the Prime Minister. They had submitted a memorandum which contained the details of some long-pending railway projects of which work needs to be speeded up. They had expressed grave concern over such negligence. Recently the Chairman of the Standing Committee for Railways hon. Mr. Basudev Acharya had visited Orissa. While addressing a press conference at Bhubaneswar he had expressed his anguish over the non-completion of Railway projects which had begun way back in 1992-93. This is primarily the reason why Orissa lags behind in railway connectivity. Railway connectivity is the life-line of a country's economic prosperity.

Prior to independence, had the Calcutta-Chennai and Delhi-Bombay railway lines were not laid, Orissa would have remained untouched by the Railways. Thank Goodness Orissa has got the railway connectivity either by default or by God's grace. Even then her bounty of resources remain largely unexplored and she is labelled as a backward state only because of lack of expansion of network Hon. Railway Minister has always been very vocal in this house about protecting the interests of the backward castes, SCs and STs and the

*English translation of the speech originally delivered in Oriya.

deprived sections. But by merely expressing sympathy nothing will be achieved. A realistic initiative has to be heralded and executed by the Railways. This is the operative moment to do some introspection.

Madam, India is a holy land. All the States of India must simultaneously march towards progress and prosperity Orissa should not be the one to lag behind and be at the receiving end. If she is neglected, her people will never forgive the Railway Department and the Railway Minister.

Madam, I want to highlight an architectural marvel of Orissa which is known as Konark. It is a global heritage site and its splendor is world famous. But unfortunately this picturesque place has no railway connectivity. Not only this, there are backward districts like Phulbani in Orissa, which even now remains untouched by the railways. Even after 57 years of independence, people in several districts of Orissa are yet to see what a railway line or a train looks like. No wonder the menace of Naxalism has cropped up in this peaceful State.

Madam, Orissa is the land of Lord Jagannath who is a symbol of love, harmony and humanitarianism. This beautiful land is the abode of goodwill and fraternity. Orissa and Bihar have very strong historical ties dating back to the era of King Asoka.

Madam, I represent the Biju Janata Dal (BJD) whose leader late Shri Biju Patnaik had understood the value of this holy land. It was his dream to see Orissa as a strong, self-reliant, prosperous front-ranking State of India. He visualized that. . In order to hasten up the pace of progress a good network of railways is very urgently required. But very sadly I want to state that Orissa's railway connectivity leaves much to be desired. In a country if some part remain backward and there is no uniformity in development it is not going to usher in a healthy future.

In this context Madam, I want to draw the attention of the Hon. Railway Minister to some specific cases which display the step-motherly attitude of the railways to Orissa. The Paradeep port is an important port of India, which is strategically located. But due to lack of railway connectivity this port is not playing a very prominent role as it should in the nation's economic progress. The

delay in the doubling of the railway line over river Mahanadi is another case in point. The Daitari-Banspani railway project was sanctioned by Government way back in 1992-93 whose work is not yet complete. Other such long pending projects are the Haridaspur-Paradeep Lanjigarh-Junagarh, Khurda Road-Bolaner, Angul-Duburi-Sukinda Road, Talcher-Gopalpur, Jeypur-Malkangiri etc.

सभापति महोदय : छः बज रहे हैं। अगर हाउस इजाजत दे, तो रेलवे की अनुपूरक मांगों पर चर्चा पूरी होने तक सदन की अवधि बढ़ाई जाए ?

कुछ माननीय सदस्य : जी हां।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUE): We would like to conclude it today.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): We have no objection provided you feed us.

SHRIMATI JAYAPRADA (RAMPUR): I have to raise a very important 'Zero Hour' matter.

सभापति महोदय : आज सप्लीमेंट्री डिमांड पूरी करनी हैं। डिमांड पूरी करने के बाद, यदि हाउस एग्री करेगा, तो 10 मिनट के लिए जीरो आवर लिया जाएगा। We have to conclude the discussion on Supplementary Demand today. After that if the House agrees, we will think about 'Zero Hour'. अतः जब तक रेलवे की अनुपूरक मांगों पर चर्चा पूरी नहीं हो जाती है, तब तक सदन की अवधि बढ़ाई जाती है।

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Madam, please allow me to conclude.

My learned friend has also talked about conversion and extension of Nuapada-Gunupur B.G. rail link to Theruvali, Gorumahisani to Buramara, Badampahar to Keonjhar.

With regard to introduction of pantry car, my learned friend has pointed out. Then introduction of EMU Services, introduction of new trains, Superfast Express Train from Puri-Jaipur *via* Sambalpur and Raipur, Superfast Express from Sambalput to Allahabad, Superfast Express Train from Puri to

Kanyakumari, Express Train from Titlagarh to Puri *via* Sambalpur, Inter City Express between Koraput and Rourkela *via* Rayagada, Express Train from Visakhapatnam to Howrah *via* *titilagarh, Raipur and Bilaspur.*

MADAM CHAIRMAN: Please leave some points for future discussion.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Madam, please allow me to conclude.

I want to thank you Madam and want to caution the Hon. Railway Minister that if you neglect Orissa, Lord Jagannatha will never bestow with benevolence and our country will suffer. Hence a backward State like Orissa deserves all the attention. The Supplementary Demand for Grants should think of allocating additional funds for furtherance of railway projects.

सभापति महोदय : मेरा निवेदन है कि संक्षेप में अपनी बात रखें।

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हजारीबाग) : सभापति महोदया, मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि झारखंड राज्य की रेलवे की दृष्टि से शुरू से ही उपेक्षा की जाती रही है। इसके पहले राजद की सरकार थी तब इसकी उपेक्षा की गई, कांग्रेस की सरकार थी तब भी उपेक्षा की गई, आज यूपीए की सरकार है और माननीय लालू जी रेल विभाग के मंत्री हैं, तब भी झारखंड की उपेक्षा की जा रही है। अब यह जो सप्लीमेंट्री बजट आया है, आप देखेंगे कि झारखंड में कभी भी नयी रेलवे लाइन का सर्वे नहीं किया गया और न ही किसी रेलवे लाइन को शुरू किया गया। झारखंड के तमाम सांसद माननीय रेल मंत्री जी से मिले थे और हम लोगों ने शिकायत की थी कि रेलवे के मामले में झारखंड की घोर उपेक्षा हो रही है।

महोदय, आज पूरे देश में रेलवे में सबसे ज्यादा आमदनी धनबाद और रांची डिवीजन से होती है, झारखंड से होती है और सबसे कम खर्चा झारखंड में होता है, लेकिन इसकी सबसे ज्यादा उपेक्षा की जा रही है। मैं हजारीबाग से आता हूँ और हजारीबाग उत्तरी छोटा नागपुर प्रमंडल का मुख्यालय है और इसे अभी तक रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा गया। सन् 2001 में, जब माननीय यशवंत सिन्हा जी वित्त मंत्री थे, जब पूरी प्रक्रिया शुरू भी नहीं हुई थी तो पूर्व प्रधानमंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को ले जाकर, केवल राजनैतिक लाभ के लिए 2001 में उसका शिलान्यास कर दिया गया। सन् 2003 तक वह शुरू नहीं किया गया, उसके बाद वह शुरू हुआ, लेकिन अभी तक उस पर मात्र 25 प्रतिशत काम हुआ है। जिस रफ्तार से वह काम हो रहा है, हमें लगता है कि दस वर्षों में भी हजारीबाग को रेलवे लाइन से नहीं जोड़ा जाएगा, जब कि हजारीबाग में सबसे ज्यादा कोयला, अभ्रक और खनिज पदार्थ छोटा नागपुर प्रमंडल को ले लीजिए, जिसका मुख्यालय हजारीबाग है। हम समझते हैं कि पूरे देश में सबसे ज्यादा कोयले का उत्पादन और खनिज पदार्थों का उत्पादन झारखंड, हजारीबाग और उत्तरी छोटा नागपुर प्रमंडल में होता है,

लेकिन अभी तक उसे रेलवे लाइन से जोड़ने के लिए कोई उपाय नहीं किया गया। ये बहुत धीमी गति से, चींटी की गति से चल रहा है।

महोदय, मैं कई बार माननीय रेल मंत्री जी से भी मिला, पहले जो आर.के. सिंह जी, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन थे, उनसे भी मैंने बात की। अभी यहां पर बत्रा जी बैठे हुए हैं, जो रेलवे बोर्ड के नये चेयरमैन हैं, उनसे भी बात की। मैंने कहा है कि आप एक मीटिंग करके कम से कम वहां रेलवे लाइन के काम में सुधार करवाएं और जल्दी से हजारीबाग के रेलवे लाइन को पूरा करवा दीजिए, लेकिन अभी तक कोई काम नहीं हुआ है। कोडरमा से हजारीबाग, हजारीबाग से रांची और उसी तरह से कोडरमा से गिरिडीह और हजारीबाग से टोडीचंदवा लाइन, जिसके लिए 100 करोड़ रुपया कोल इंडिया ने डिपोजिट किया, 100 करोड़ रुपए जमा किए हैं, लेकिन अभी भी उसका काम शुरू नहीं हुआ। इस तरह से हजारीबाग और झारखंड की उपेक्षा की जा रही है। रांची राजधानी सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे तीन दिन करने का फैसला लिया गया है। मैं आज ही उसी से आया हूं और तमाम झारखंड के सांसद उसी से आते हैं। हमारा यह ख्याल था कि जब झारखंड में रेलवे लाइन जाती और रांची से राजधानी चलाई जाती। रांची से राजधानी चलाने का फैसला हुआ था, यह कहा गया था कि वहां बहुत बढ़िया ट्रेन दी जाएगी, लेकिन जितना रिजेक्ट एवं रद्दी डिब्बा है, वह रांची राजधानी में जोड़ा जाता है। हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी उस तरफ ध्यान दें और स्टेट राज्य मंत्री जी भी उसे देखें। यहां पर बत्रा जी बैठे हुए हैं, मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि किस तरह से रद्दी की हालत में वह रांची राजधानी चलती है, ठीक वही हालत भुवनेश्वर राजधानी की है। हमने कई बार लिख कर दिया है कि झारखंड में कोई ऐसा साधन नहीं है, जो सियालदा राजधानी जो चलती है, आप कम से कम कोडरमा में इसका स्टोपेज कर दीजिए, वहां इसके रोकने का काम कर दीजिए, लेकिन अभी तक यह काम नहीं किया गया है। इस तरह से झारखंड की उपेक्षा न की जाए। आप देखेंगे कि आज आधा जिला से ज्यादा झारखंड रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ नहीं है।

18.09 hrs.

(Mr. Speaker in the Chair)

महोदय, झारखंड में खनिज सम्पदा है और अरबों-खरबों रुपए की आमदनी रेलवे बोर्ड, रेलवे मंत्रालय को होती है। वही रेलवे मंत्रालय झारखंड की उपेक्षा कर रहा है। माननीय अध्यक्ष जी भी आ गए हैं, इसलिए मैं कुछ बातों को कहना चाहता हूं कि जो रांची राजधानी सप्ताह में दो दिन चलाई जाती है, उसे डेली चलाया जाए ताकि वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा हो। इसके साथ ही जो भुवनेश्वर राजधानी चलती है, उसे भी डेली चलाया जाए।.(व्यवधान)

18.10 hrs.

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Re : Constitution of a committee to go into allegations of improper conduct on the part of some members

MR. SPEAKER: Shri Mehta, please take your seat. I have to make an important announcement. You may continue after that.

Hon. Members, my attention has been drawn to some serious allegations of improper conduct on the part of some hon. Members of Lok Sabha in the matter of submitting Questions for Answer by the Government. In view of the extreme gravity of the matter, I spoke to the hon. Leader of the House and the hon. Leader of the Opposition and I also discussed the matter with the Leaders of different Political Parties in Lok Sabha and all of them have unanimously agreed with the course of action I proposed to take. Accordingly, a mention was made by me in the House and I expressed concern at the same and requested the hon. Members concerned not to attend the House until further decision.

I have decided, which has been agreed to by the hon. Leaders, that all the concerned Members will be asked to submit their individual statements/explanations regarding the allegations made against them today on the TV Channel *Aaj Tak* before 10.30 a.m. on 14th December, 2005. The statements/explanations given by those Members will be placed before the Inquiry Committee consisting of the following hon. Members:

1. Shri Pawan Kumar Bansal (Chairman)
2. Prof. Vijay Kumar Malhotra
3. Md. Salim
4. Prof. Ram Gopal Yadav
5. Thiru C. Kuppusami

The Committee is requested to give its Report/s by 4 p.m. on 21st December, 2005. The Committee is authorised to follow its own procedure. The Report will be presented before the House for its consideration.

18.11 hrs.

**DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY
GRANTS (RAILWAYS), 2005-06.. Contd.**

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हज़ारीबाग) : अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री यहां पर बैठे हुए हैं, झारखण्ड से जो राजधानी एक्सप्रेस चलती है, उसे तीन दिन की बजाय डेली किया जाये। साथ ही साथ उसके डिब्बे जो इतने रद्दी हैं, उनको बदला जाये और एक अच्छी राजधानी के डिब्बे उसमें दिये जायें।

दूसरी बात, जो सम्पूर्ण क्रान्ति रांची से दिल्ली के लिए चलती है, उसका समय इतना खराब है कि रात में लोगों को उतरना पड़ता है, रात में ही वह चलती है, उसके समय को चेंज किया जाये। साथ ही साथ स्यालदाह राजधानी का ठहराव कोडरमा में किया जाये।

18.12 hrs

(Shrimati Sumitra Mahajan in the Chair)

राय स्टेशन के बारे में मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि राय एक ऐसा स्टेशन है, जो हिन्दुस्तान में मुनाफे के मामले में चौथे नम्बर पर है, लेकिन वहां कोई एक्सप्रेस गाड़ी तो छोड़ दीजिए, पैसेंजर गाड़ी भी नहीं रुकती है। वहां के लोग लगातार आन्दोलन कर रहे हैं। वहां रेलवे स्टेशन को और रेलवे ट्रैक को 4-4, 5-5 दिन बाधित किया जाता है, लेकिन बोर्ड ने उस पर कोई फैसला नहीं लिया है। अभी तक कई बार मैंने लिखकर दिया है, इसलिए मैं राय स्टेशन पर, जितनी भी उस रास्ते पर पैसेंजर गाड़ियां और एक्सप्रेस गाड़ियां जाती हैं, उनका ठहराव चाहता हूं।

इसी तरह से रांची रोड से गोमिया होते हुए जो ट्रेन चैन गोमिया तक जाती है, वहां दिगवार में पैसेंजर ट्रेन का ठहराव किया जाये। धनबाद और झारखण्ड से हजारों लोग सूरत और गुजरात जाते हैं, लेकिन इस बीच में आने-जाने की कोई ट्रेन नहीं है। लाखों की संख्या में लोग

काम की खोज में, नौकरी करने के लिए इधर-उधर जाते हैं। धनबाद से लेकर गुजरात में सूरत तक एक नई ट्रेन चलाई जाये।

मैं अन्त में कहना चाहता हूँ कि जैसे तो रेल मंत्री जी को मैं बधाई देना चाहता हूँ कि इन्होंने रेलवे को, जो बजट में आया था, आठ हजार करोड़ रुपये का मुनाफा कराया है, लेकिन खान-पान की इतनी बदतर स्थिति है और जो बैडरोल दिये जाते हैं, वे इतने गन्दे दिये जाते हैं कि लगता है, कभी साफ ही नहीं होते। इस सम्बन्ध में कई बार मैंने लिखकर दिया भी है, लेकिन लगता है कि उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। रेलवे को आप मुनाफे में लायें, लेकिन साथ ही साथ उसमें खान-पान और उसके बैडरोल का इस तरह से जो दुरुपयोग हो रहा है, उसमें सुधार किया जाये।

इसके साथ ही मैं अपनी बात कहना समाप्त करता हूँ।

*SHRI P. MOHAN (MADURAI): Madam Chairperson, I thank you for giving me this opportunity to speak in the discussion on Supplementary Demands for Grants for Railways. I would like to point out that Southern Railway has been left out in this Demands for Grants. At this juncture, I would like to wholeheartedly thank the MPs from Kerala who have unanimously endorsed our request from all the Members hailing from Tamil Nadu including our Hon. Minister of State for Railways Shri R. Velu to declare Salem as the head quarters of a newly carved out Salem Division.

Recently Railways have announced the launch of Freight Corridor to boost export and goods traffic. This corridor with the aid from Japan excludes not only Chennai but the entire southern region. When the other three Metropolitan cities are covered, it is unfortunate that Chennai the traditional port city is left out. Hence I urge upon you to include Chennai in this mega project. Tiruchirappalli and Madurai are major business centers in Tamil Nadu. There is an ever-increasing demand for running more trains from these centers to other parts of the country. The present single line section between Chengalpattu - Villupuram - Tiruchirappalli - Madurai is not able to cater to the ever-increasing demand for more trains. Though Dindigul - Madurai doubling has been sanctioned, there is no progress in the work. There is an urgent need for an electrified double line from Chennai to Madurai so that not only more trains can be introduced; the running time between these cities will also be reduced. Another reason given for non-introduction of more trains in Chennai - Madurai sector is non-availability of coaches. More coaches should be allotted for Southern Railway. Many major stations do not have platforms of sufficient length and sufficient height, which puts passengers to a lot of inconvenience. The budget hotel promised at Madurai is

___*English translation of the speech originally delivered in Tamil.

not making any headway. Madurai - Rameswaram gauge conversion should be completed at the earliest. Progress of ROB works, in general, is very poor. There should be some drive to expedite these works. The quality of catering and bedrolls continues to be poor.

I would like to highlight the need to go for a new railway station at Bharathipuram in the Nagercoil and Aloor section in the Trivandrum Division for which a proposal is under consideration. An evening train may be originated from Nagercoil to Coimbatore. Financial sanction with necessary approval may be given to develop and give a facelift to Kanyakumari station as proposed by Trivandrum Division. The pending road over bridge projects in Madurai city like Madurai Ellis Nagar, Koodal Nagar and Sellur may be taken up with needed fund allocation at the earliest. There is also a public demand to operate a Current Ticket Booking Counter and Enquiry office at the western entry of Madurai Junction. Madurai - Villupuram passenger Train timings may be rescheduled as it is run at unearthly hours. It may kindly be run as a day train that may benefit common passengers who prefer ordinary fares. The timings of Sampark Kranthi Express train that is run between Nizamuddin and Madurai may also be rescheduled. There is also a need to provide South Indian Cooks in the pantry car of Sampark Kranthi Express Train. Both Lалуji and Veluji are present here and I hope they will look into it. Before I could conclude, I would like to make a request to construct a road over bridge on both the sides of Tirupparamkundram Station in Madurai. Our Minister of State for Railways Shri R. Velu bears the name of Lord Muruga. Thirupparamkundram is one of the six shrines of Lord Muruga and a famous pilgrim Centre and I hope Shri Velu will look into this request.

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : आपने मुझे रेल बजट की सप्लीमेंटरी मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपके माध्यम से कुछ महत्वपूर्ण बातें रेल मंत्री जी तक पहुंचाना चाहता हूँ। मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूँ कि पिछले दिनों में रेल मंत्रालय की परफार्मेंस वाकई में बहुत अच्छा रहा है और अब आशाएं जगने लगी हैं। चूंकि भूमण्डलीकरण का युग चल रहा है और हिन्दुस्तान के निगमों के सामने बहुत सी चुनौतियां हैं, रेलवे भी प्रोफिटेरियन निगम के रूप में सामने आएगा और अपनी परफार्मेंस को इंप्रूव करेगा। हम माननीय मंत्री जी को शुभकामनाएं देना चाहते हैं और आगे के लिए आशा व्यक्त करते हैं कि इसी रफ्तार से उनकी परफार्मेंस बढ़ती रहेगी।

मैंने पहले भी कई बार रेल बजट में एक बात मेंशन की थी, उसे फिर दोहराना चाहता हूँ कि पूरी दुनिया बदल रही है, पूरी धरती व्यापारिक रूप से लगभग एक हो चुकी है, आवश्यकता महसूस की जा रही है कि यूरोप से लेकर साउथ-ईस्ट एशिया तक एक लैंड कॉरिडोर रेलवे के माध्यम से बनाने का प्रयास किया जाए। हमने इस बात को रेल बजट में पहले भी कहा था। इस बात का आकलन भी किया गया है कि पूरी धरती पर जो कारोबार होता है, अगर उसका 5 प्रतिशत भी इससे मिलेगा तो यह मेगा प्रोजेक्ट बहुत कामयाब रहेगा। इस बारे में आप थोड़ा सा गौर करें।

आपने रेलवेज की परफार्मेंस बढ़ाई है उसके बावजूद एक बात कहना चाहता हूँ कि बुकिंग ऑफिस में अभी कुछ भ्रष्टाचार है। मेरे संसदीय क्षेत्र लखीमपुर में एनईआर के रेलवे स्टेशन पर व्यापारी, जो माल का लदान करते हैं, उन्होंने मुझे लिखित शिकायत की है, जिसे मैंने विभाग को भी लिखकर भेजा है, कि पार्सल बुक करने में अलग से पैसा लिया जाता है और जब वे पार्सल को रिसीव करने आते हैं, तो वहां भी पैसा लिया जाता है। वहां रोज अंदाजन 8,000-9,000 रुपये का ट्रंजैक्शन इल्लीगली होता है, जबकि वह पैसा मूलतः विभाग को मिलना चाहिए। जिन ट्रेनों में

लदान होता है, जिनमें अनुमति है, उनमें लदान करते हैं, लेकिन जिन ट्रेनों में अनुमति नहीं है, उनमें पैसा लेकर आधा-आधा घंटा ट्रेन रोककर लदान करते हैं। मुझे लगता है कि यह प्रशासनिक मामला है। मेरे द्वारा चिट्ठी लिखे जाने के बावजूद भी, अधिकारियों के संज्ञान में लाए जाने के बावजूद भी उस पर कोई प्रभावी कदम नहीं उठाया गया, बल्कि चिट्ठियों को दिखा-दिखाकर उल्टा सांसदों का मजाक उड़ाया जाता है। यह विभाग के अंदर के कर्मचारियों का कार्यक्रम है। मैं आपकी जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं।

एक मामला और आया था कि पॉलिसी मैटर पर जो केटरिंग कार्पोरेशन बनाया गया है, उससे विभाग की आमदनी बढ़ी है, इसमें कोई दो राय नहीं है, लेकिन उसमें तय किया गया था और मैंने पॉलिसी डाक्यूमेंट देखा था कि एससी, एसटी के कान्ट्रैक्ट्स के लिए कहा गया था कि वे यथावत चलते रहेंगे। मुझे अधिकारियों ने अवगत करवाया है कि नई पॉलिसी के अंतर्गत एससी, एसटी के जितने भी कान्ट्रैक्ट्स हैं, उन्हें भी लिया जा रहा है। मुझे लगता है कि इसमें कहीं न कहीं विरोधाभास है। इसे देखना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में कुछ समस्याएं हैं जिनसे मैं आपको अवगत कराना चाहता हूं और आशा करता हूं कि अगर आपका अनुग्रह हो जाएगा तो हमारे तराई क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों का जीवन स्तर उठेगा और उनको बहुत मदद मिलेगी।

लखनऊ-सीतापुर-लखीमपुर-पीलीभीत-बरेली एनईआर लाइन नैरोगेज है जिसे ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करने के लिए हम लम्बे समय से मांग करते आ रहे हैं। मैंने नियम 377 के अंतर्गत भी इस मामले को पिछली बार उठाया था। इस लाइन पर पड़ने वाले सब माननीय सांसदों ने भी इससे अपने आपको सम्बद्ध किया था। आपसे अनुरोध है कि इसे ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करने का प्रयास करें। मुझे अवगत करवाया गया था कि पिछली बार इसका अद्यतन सर्वे करवाया गया

था। यह बहुत ही स्ट्रैटजिक लिंक है जो भारत-नेपाल सीमा के पैरलल चलता है। आपसे अनुरोध है कि इसे ब्रॉडगेज में करवाने की शीघ्रता करें।

एक सर्वे शाहजहांपुर से गोला गोकर्णनाथ के लिए हुआ था जो आज तक पड़ा हुआ है। हमारा अनुरोध है कि इस सर्वे को शाहजहांपुर से गोला गोकर्णनाथ होते हुए तिकुनियां तक, जो भारत-नेपाल सीमा पर महत्वपूर्ण व्यापारिक कस्बा है, करवाने की मेहरबानी करें।

तिकुनियां-बेलरायां-दुधवा-पलिया एनईआर लाइन दुधवा नेशनल पार्क के बीच से गुजरती है। बीच में वहां कई घटनाएं घटी हैं। वहां बहुत बड़ी तादाद में दुर्घटनाएं हुईं जिनमें हाथी, शेर और कीमती जानवर मारे गए। इस विषय में वहां जन-आन्दोलन हुआ और लोगों में मायूसी है। इस रेलवे लाइन को बाहर से, जो रेल का रूट है, तिकुनियां-बेलरायां-सिंगाही-निधासन-मझगंट और पलिया, इसका दूसरा रूट प्लान किया जाए, इसकी बहुत डिमांड उठी है। हम आग्रह करते हैं कि नया रूट बनाने का कष्ट करें।(व्यवधान)

सभापति महोदया : अब कनक्लूड कीजिए।

श्री रवि प्रकाश वर्मा : मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं।(व्यवधान)

सभापति महोदया : कुछ आगे के लिए भी रख दें।

...(व्यवधान)

श्री रवि प्रकाश वर्मा : मैं सिर्फ प्वाइंट्स बता रहा हूं।

हमारे हाइवेज़ का अपग्रेडेशन हो रहा है। उस पर तीन रेलवे क्रॉसिंग पड़ती हैं - एक, गोला गोकर्णनाथ के पास वनभल्लिया दूसरी, फरधान और तीसरी राजापुर - अगर आप उन पर आरओबी बनवाने के लिए आदेश कर देंगे तो ट्रैफिक की स्पीड इप्रूव हो सकेगी और दुर्घटनाओं में भी कमी आएगी। इस नाते आपसे आशा करते हैं कि लखीमपुर नगर के बीच से जो रेल लाइन

पड़ती है जिससे करीब आठ घंटे ट्रैफिक बाधित रहता है। उस नगर में भी एक आरओबी की जरूरत है। आपसे आशा करते हैं कि उसे जल्दी करवाएंगे।

पलिया रेलवे स्टेशन पर दुधवा नेशनल पार्क का होस्ट टाउन है। हम वहां कम्प्यूटराइज़्ड रिजर्वेशन सेंटर चाहते हैं। उसे खोलने की आप मेहरबानी करें। वहां से जो गोकुल एक्सप्रेस जाती है, उसका स्टापेज भीरा स्टेशन पर करने की हम प्रार्थना करते हैं। सेंचुरी एक्सप्रेस का खीरी स्टेशन पर हॉल्ट देने की हम प्रार्थना करते हैं। रजागंज स्टेशन है, वहां शाम छः बजे के बाद कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं रुकती जबकि वह एक कस्बे के रूप में उभर रहा है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि वहां किसी एक ट्रेन का हॉल्ट करने की आप मेहरबानी कीजिए। इसके साथ-साथ इसी स्टेशन के प्लेटफार्म को थोड़ा ऊंचा करना जरूरी है क्योंकि जब महिलाएं और बच्चे ट्रेन में चढ़ते हैं तो उनको बड़ी दिक्कत होती है।

इसी के साथ लखीमपुर नगर में रेलवे लाइन के किनारे, चूंकि इसे शहर के बीच से पार करना होता है, इसलिए दोनों तरफ दीवारें बना दी गयी हैं, जहां पहले कच्ची नाली थी, उसके रास्ते को बंद कर दिया गया है। इस कारण संबंधित मोहल्लों में जल भराव की समस्या पैदा हो गयी है। हम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि उस कच्ची नाली को जो रेलवे की टेरिटरी में है, उसे आप पक्की नाली में कन्वर्ट करा दें तो उस हिस्से का पानी शहर से बाहर चला जायेगा।

अंत में मैं कहना चाहूंगा कि आपने हमारी बातों को बहुत धैर्य से सुना है। हम आशा करते हैं कि आप इन बातों पर गौर करेंगे।

***श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) :** महोदय, बहुआयामी, बहुभाषीय हिन्दुस्तान को एक डोर में जोड़ने वाली रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करते हुए मैं अपने क्षेत्र व मंडल की कतिपय समस्याओं की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश का अकबरपुर स्टेशन नवसृजित जनपद अंबेडकर नगर का मुख्यावल है। यह बुनकर बाहुल्य इलाका है तथा पावरलूम हथकरघा कारोबार का प्रमुख केन्द्र है जहां देश के कोने-कोने से व्यवसायी कपड़ा व सूत की खरीद-फ़रोहत हेतु आते हैं। कारोबार के महत्वपूर्ण स्टेशन पर किसी भी दूरस्थ फास्ट ट्रेन का ठहराव न होने से यात्रियों को आवागमन में घोर असुविधाएं होती हैं। इनको समाप्त करने हेतु मैं मांग करता हूं कि कैफियत एक्सप्रेस 4026 अप और डाउन का ठहराव इस स्टेशन पर कराया जाए। चूंकि अकबरपुर रेलवे स्टेशन बहुत पुराना है और जर्जर स्थिति में है, अतः इस स्टेशन पर 25 बोगी लंबे प्लेटफार्म का विस्तार किया जाए। इसके अलावा छायादार शेड का निर्माण तथा वातानुकूलित प्रतीक्षालय का निर्माण भी कराया जाए।

मालीपुर बहुत पुराना कस्बाई स्टेशन है जिसके प्लेटफार्म मीटर गेज के मानक के बने हैं। यहां एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने हेतु ओवरब्रिज न होने से कई बार दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। इसके निस्तारण हेतु मालीपुर स्टेशन के प्लेटफार्म ऊंचे किये जाने, तथा उस पर ओवरब्रिज बनाते हुए छायादार शेड का निर्माण कराने की भी मैं पुरज़ोर मांग करता हूं।

करोड़ों रुपये की लागत से धर्मनगरी अयोध्या में सरयू नदी पर बने रेलवे पुल के शिलान्यास के अवसर पर तत्कालीन प्रधान मंत्री ने देश-विदेश से आने वाले पर्यटकों को पूर्वोत्तर रेलवे मुख्यालय गोरखपुर से सीधा रेलवे ट्रैक बनाकर जोड़ने की घोषणा की थी, परंतु सीधा जोड़ने के बजाय मनिकापुर जंक्शन से होते हुए संपर्क कराया गया। इससे सैकड़ों किलोमीटर घुमावदार

रूट होने से इलाहाबाद, गोरखपुर वाया अयोध्या हेतु रूट का रेलवे द्वारा विकास नहीं हो पा रहा है।

मान्यवर, गोरखपुर नेपाल से आने वाले विदेशी पर्यटकों का विशेष केन्द्र है। मगहर विश्व प्रसिद्ध सूफी संत कबीर साहब की निर्वाण स्थली है जहां हजारों पर्यटक आते हैं जिन्हें इलाहाबाद भी जाना होता है। अतएव अयोध्या की सरयू नदी पर पुल होकर कटरा, विक्रमजोत, कलवारी, घनघटा से मगहर होते हुए लगभग 70 किलोमीटर लंबा नया ट्रैक बनाते हुए यात्रियों के लिए सीधे रूट का निर्माण कराया जाए।

इसके साथ ही मैं रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

* Laid on the Table.

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर) : सभापति महोदया, आपने मुझे अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपकी बहुत आभारी हूँ। (व्यवधान)

सभापति महोदया : आप अपनी सीट पर नहीं हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती किरण माहेश्वरी : मैं अपनी सीट पर नहीं हूँ। मैं यहां से बोलने के लिए आपकी अनुमति चाहती हूँ।

सभापति महोदया : ठीक है।

श्रीमती किरण माहेश्वरी : सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ क्योंकि पूर्व में जो रेलवे बजट पेश हुआ था, उस समय हमने कुछ डिमांड्स रेल मंत्री जी के सामने रखी थीं। रेल मंत्री जी ने उस समय हमें आश्वस्त किया था कि वे हमारे सारे काम कर देंगे। उस समय रेल मंत्री जी ने कहा था कि मारवाड़ और मेवाड़ के बीच में मवाली

नारवाड़ जंक्शन ट्रेन का वे आमान परिवर्तन करेंगे। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि बजट में आपने इसे सर्वे के लिए रखा लेकिन उसके बाद कुछ काम नहीं हुआ। आज यह स्थिति है कि मवाली मारवाड़ जंक्शन, जिसका आमान परिवर्तन होना है, उसके सर्वे का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। मेरा आपसे अनुरोध है कि बजट में आप इसके लिए प्रावधान रखें ताकि इसका आमान परिवर्तन हो। उसके लिए आपको जो भी कठोर कदम उठाने हैं, उन्हें आप उठाएं। यह आमान परिवर्तन बहुत ज्यादा आवश्यक है, ऐसा मेरा मानना है। जब हम कश्मीर की बात करते हैं, यहां उधमपुर के सांसद आपकी बगल में बैठे हुए हैं, कश्मीर में नयी रेल लाइन के लिए आपने 200 करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं, हमारा कहना है कि राजस्थान का कश्मीर उदयपुर है। उदयपुर एक ऐसा पर्यटक स्थल है जो महाराणा प्रताप की वीर भूमि है, मीरा की भक्ति की भूमि है। उस भूमि को देखने के लिए न केवल देश बल्कि विदेश से भी लोग आते हैं। ऐसे महापुरुषों की जीवनी से जुड़े हुए स्थान को देखने के लिए लोग वहां जाना चाहते हैं लेकिन वहां जाने के लिए रेल का कोई साधन नहीं है। उन सारे स्थलों का रेल से न जुड़े होने से हमें बहुत अभाव महसूस होता है। राजस्थान की बहुत उपेक्षा की गयी है। यह उपेक्षा रेल बजट में भी की गयी थी और आज जो सप्लीमेंट्री बजट (रेल) का रखा गया है, उसमें भी राजस्थान का कहीं नाम नहीं लिया गया है और न ही कुछ चीज ही दी गयी है। मैं आपका ध्यान मवाली-मारवाड़ जंक्शन के इन दो-तीन विषयों की तरफ आकर्षित करना चाहती हूं जिससे लगता है कि वहां आमान परिवर्तन होना चाहिए क्योंकि मवाली उदयपुर से जुड़ा हुआ है। मवाली तक रेल लाइन ब्रॉडगेज भी है। उदयपुर एक छावनी है। अगर सिक्योरिटी प्वाइंट ऑफ व्यू से देखा जाये तो राजस्थान का एक हिस्सा जोधपुर पाकिस्तान से जुड़ा हुआ है। जोधपुर में भी छावनी है। (व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN : Shri Athawale, this is not the way of doing things. आप अपनी सीट पर नहीं हैं। कृपया करके आप अपना आसन ग्रहण कीजिए और इन्हें बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

MADAM CHAIRMAN : Do not worry about it. वे अपना प्वाइंट रखेंगी।

...(व्यवधान)

श्रीमती किरण माहेश्वरी : जोधपुर और उदयपुर दोनों में छावनी हैं। इसलिए दोनों छावनियों का आपस में जुड़ना सिक्क्योरिटी प्वाइंट ऑफ व्यू से बहुत जरूरी है। इसलिए मवाली से मारवाड़ जंक्शन को जोधपुर तक जोड़ना बहुत जरूरी है। इसके साथ-साथ यह लाइन ब्रॉडगेज भी होनी चाहिए। जोधपुर में हम लोगों का हाई कोर्ट है। वहां जाने के लिए पूरा दक्षिणी राजस्थान डुंगरपुर, बांसवाड़ा, उदयपुर, राजसमंद आदि जिलों के लिए कोई स्टेशन नहीं है। वे वहां बाय रोड ही जा सकते हैं। इसलिए मेरा कहना है कि वहां ट्रेन की सुविधा होना अति आवश्यक है। मेरा आपसे निवेदन है कि इसे जल्दी से जल्दी लिया जाये क्योंकि कांकरोली में मार्बल की मंडी है। नाथद्वारा ऐसा पर्यटन स्थल है जहां लोग श्रीनाथ भगवान के दर्शन के लिए जाते हैं। नाथद्वारा में रेल लाइन ब्रॉडगेज नहीं है। कांकरोली में मार्बल की मंडी है लेकिन वहां भी लाइन ब्रॉडगेज नहीं है। अगर वहां आप रेल लाइन को ब्रॉडगेज करते हैं तो इससे रेलवे को रेवन्यू भी मिलेगा, जिससे पूरे एरिया को डेवलप करने के लिए बहुत बेनीफिट होगा। इससे देश की इकॉनोमी को भी इसके कारण बढ़ावा मिलेगा। रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी की मैम्बर होने के नाते भी मैंने बार-बार इस इश्यू को उठाया है लेकिन मेरा यह दुर्भाग्य रहा है कि यह कभी भी इससे जुड़ा नहीं है और न ही इसके अंदर कभी कोई प्रावधान रखा गया है। हमारे रेल मंत्री जी यहां बैठे हुए हैं और बहुत जागरूक मंत्री हैं, इसलिए मैं चाहती हूँ कि ऐसी योजना जिससे उस क्षेत्र की गरीब जनता को बहुत लाभ मिलना है, जो आदिवासी जनता है, उस जनता को लाभ देने के लिए इस प्रोजेक्ट को लेना बहुत आवश्यक है और इसे कृपा करके जोड़ें।

उदयपुर से अहमदाबाद आमान परिवर्तन के सर्वे का काम भी लगभग पूरा होने को आया है लेकिन बहुत लम्बे समय से मांग होने के बाद भी उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन के बारे में आप बार-बार विचार करते हैं कि इसे लेंगे लेकिन शायद बजट नहीं है, अगली बार लेंगे, ऐसा करके पोस्टपॉड करते जा रहे हैं। पिछली बार हम लोग व्यक्तिगत रूप से राजस्थान के सारे सांसद मिले थे। लेकिन इस सबके बावजूद भी उदयपुर-अहमदाबाद जो ब्रॉड गेज है, इसके काम में गति आनी चाहिए, ऐसी में उम्मीद करती हूं कि सप्लीमेंट्री बजट के अंदर अगर इसमें कुछ प्रावधान रखें या फिर आने वाले बजट में रखें तथा साथ ही मैं यह कहना चाहूंगी कि जब आप भाषण दें तो मैं आपसे उम्मीद करती हूं कि आप निश्चित रूप से इसके लिए कुछ-न-कुछ प्रावधान रखेंगे जिससे कि उदयपुर-अहमदाबाद भी आमान परिवर्तन के बजट के अंदर हो जाए तो हम लोग थोड़ा आश्वस्त हो सकें।

यही नहीं, जो नीमच और रतलाम आमान-परिवर्तन का कार्य चल रहा है, वह कार्य भी बहुत धीमी गति से चल रहा है। नीमच और रतलाम अगर यह ब्रॉड गेज जुड़ जाता है तो उदयपुर से चित्तौड़ होकर हम लोग रतलाम पहुंच सकते हैं और रतलाम से आगे पूरा ही जुड़ सकता है, देश के हर कोने से हम लोग रतलाम से जुड़ सकते हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि नीमच-रतलाम आमान-परिवर्तन का काम तो चल रहा है लेकिन बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसलिए इस गति को बढ़ाने की जरूरत है।

यही चित्तौड़ और अजमेर का आमान परिवर्तन है, मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद भी देना चाहूंगी कि उदयपुर-चित्तौड़ आमान परिवर्तन होने से एक ब्रॉड गेज ट्रेन हमें उदयपुर से लेकर दिल्ली तक मिली है। लेकिन यह उदयपुर से दिल्ली बाँया कोटा होकर जाती है। जो इसका सबसे छोटा रूट है, वह बाँया अजमेर और जयपुर होकर है लेकिन यह तब तक संभव नहीं होगा जब तक चित्तौड़ और अजमेर का आमान परिवर्तन का काम शीघ्र से शीघ्र न किया

जाए और यह काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। बार-बार स्टेटमेंट्स आते हैं कि हम 2006 तक इसे पूरा कर देंगे, लेकिन जब प्रैक्टिकली फील्ड में जाकर देखते हैं तो लगता नहीं है कि यह काम इतनी जल्दी होगा। इसलिए सबमें यही है कि जब तक आप बजट एलोकेशन नहीं करेंगे, पूरा बजट जब तक आप नहीं रखेंगे, तब तक यह काम बहुत जल्दी से नहीं होगा। इसलिए चाहते हैं कि इस काम को जल्दी से जल्दी आप करें तो अच्छा होगा।

एक और बात की तरफ मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी। जिस ट्रेन को आपने शुरू किया है, वह मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन जिसके समय में परिवर्तन करने की आवश्यकता है। उसके समय के परिवर्तन करने के संदर्भ में आपने आश्वस्त भी किया था कि उसके समय में परिवर्तन होगा। लेकिन आज तक उसके समय में परिवर्तन नहीं हो पाया है। वह ट्रेन वहां से रात को नौ बजकर पचास मिनट पर उदयपुर से चलती है और सुबह यहां पर 10.30 बजे जो इसका शैड्यूल्ड समय है, पहुंचनी चाहिए लेकिन रोजाना आधा घंटा, एक घंटा और डेढ़ घंटा लेट हो जाने से पूरा दिन उन लोगों का बर्बाद होता है जो वहां पर आते हैं। इसलिए बहुत जरूरी है कि इस ट्रेन का समय थोड़ा जल्दी किया जाए। यही नहीं, इस ट्रेन को थोड़ा और आगे तक बढ़ाया जाए। देहरादून तक अगर आगे इस ट्रेन को ले लेते हैं तो यह उदयपुर से देहरादून तक जुड़ जाएगी। दोनों ही पर्यटक स्थल हैं और हरिद्वार, जो कि एक दर्शनास्थल है, वहां तक भी लोग जा सकते हैं। इसलिए इस ट्रेन को थोड़ा आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। इसके बारे में मेरी आपसे निवेदन है कि दक्षिणी राजस्थान रेल के मामले में बहुत ही उपेक्षित है, इसलिए मैं पुनः आपसे यही निवेदन करती हूं कि इस पर जल्दी से जल्दी कार्यवाही करें और दक्षिणी राजस्थान को रेल की दृष्टि से मजबूत करें और ब्रॉड गेज को हम लोग यहां पर लाएंगे तभी हम लोग यह सपना देख रहे हैं कि हम लोग सभी जगह ब्रॉड गेज लाने की जो बात कह रहे हैं, वह तभी अच्छा होगा जब ट्राईबल बैल्ट को आप रेल के साथ जल्दी से जल्दी जोड़ने के लिए प्रयास करेंगे।

डॉ. करण सिंह यादव (अलवर) : सभापति महोदया, सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने भारतीय रेल को विश्व की पहले नम्बर की रेल बनाने का सपना लिया और लालू जी के नेतृत्व में, रेल विभाग ने गत वर्ष में अच्छी आमदनी की तथा देश में पहली बार एक सांकेतिक कटौती के रूप में रेल यात्री टिकटों का भाड़ा बढ़ाने की बात तो दूर रही, सांकेतिक एक रुपया कम करके देश में एक संदेश दिया कि कुशल प्रबन्धन से, कुशल नेतृत्व से ऑप्टिकल यूटीलाइजेशन ऑफ एग्जिस्टिंग फैसिलिटी से भी किसी विभाग को आगे बढ़ाया जा सकता है। उसका जो नमूना माननीय मंत्री जी ने पेश किया है, उसके लिए समूचा देश उनकी तरफ देख रहा है और इस उम्मीद से देख रहा है कि आने वाले दिनों में आपका यह सपना कि भारत की रेल विश्व में पहले स्थान पर हो, अवश्य साकार होगा। आज आप रेल की सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स लेकर आए हैं, जिसकी शुरुआत संजय गांधी बायोलॉजिकल पार्क में ट्रेन एवं ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामुला लाइन, जो कि एक सेंसिटिव एरिया है और देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण है, के लिए वित्तीय प्रावधान आपने मांगे हैं। मैं मुझसे पूर्व वक्ता, जो राजस्थान से आती हैं, को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने बहुत अच्छी मांगें रखी हैं, लेकिन शायद सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स के उस चैप्टर को नहीं पढ़ पाई जिसमें राजस्थान के लिए कई योजनाओं के लिए बजट आवंटन की मांग की गयी है। जैसलमेर से राय का बाग पैलेस की जो सम्पूर्ण लाइन है, उसके नवीनीकरण के लिए सप्लीमेंटरी डिमाण्ड्स में प्रावधान किए गए हैं। पीपलवा से जयपुर के बीच डबल-स्टेक कंटेनर्स ट्रेन चालू करने का इसमें प्रावधान है। इसी तरह बारारुतिया लूप लाइन की बात की गयी है और सवाई माधोपुर में प्लेटफार्म संख्या 5 व 6 की लम्बाई बढ़ाने के लिए प्रावधान इसमें किया गया है। जो कुछ किया गया है उसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि जो काम बाकी रह गये हैं, उनके लिए अपने जो मांगें रखीं उनका पूरा समर्थन करता हूँ। माननीय सदस्या ने यह जो कहा कि राजस्थान के लिए कुछ नहीं किया गया

हैं, उसके बारे में सत्तारूढ़ पार्टी का सदस्य होने के नाते मैं आपको ध्यान दिलाना चाहूंगा कि इसे आप पूरा पढ़ नहीं पाई हैं।

श्रीमती किरण माहेश्वरी : लेकिन दक्षिणी राजस्थान के लिए इसमें कुछ नहीं किया गया है।

डॉ. करण सिंह यादव : मैं एक राजस्थानी होने के नाते आपकी सभी मांगों का समर्थन करता हूँ। मैं यहां पर अधिक बातें न करते हुए अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगें आपके सामने रखना चाहूंगा। जयपुर और दिल्ली के बीच में दिन के समय कोई ट्रेन नहीं है और खासतौर पर कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। जो भी गाड़ियां हैं, वे रात के समय चलने वाली द्रुतगामी या रिजर्व ट्रेन्स हैं। इसलिए आम आदमी को आने-जाने में बहुत असुविधा होती है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आने वाले रेल बजट में दिल्ली-जयपुर के बीच सुबह और शाम, दोनों समय में एक फास्ट पैसेंजर चलाई जाए। जब तक यह नहीं होता है, तब तक देहरादून-दिल्ली गाड़ी संख्या 4041 व 4042, जो देहरादून से दिल्ली में सात बजे आकर खड़ी हो जाती है, अगर उसे जयपुर तक एक्सटेंड कर दिया जाए तो शाम को वापस देहरादून जाने के लिए यह गाड़ी दिल्ली लौट आएगी। इस तरह गाड़ी का ऑप्टिमल युटिलाइजेशन हो जाएगा और खास तौर पर हरिद्वार जाने वाले राजस्थान के यात्रियों को इससे काफी सुविधा मिलेगी। इसके लिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा।

मेरा क्षेत्र अलवर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है और हजारों की तादाद में लोग वहां से मजदूरी के लिए दिल्ली की तरफ आते हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि आप अलवर-दिल्ली के बीच में एक डीएमयू चलाए जाने के बारे में विचार करें। मैं बहुत लम्बे अर्से से निवेदन करता रहा हूँ कि राजस्थान में अलवर जिले में भिवाड़ी एक ऐसा औद्योगिक क्षेत्र है, जहां पर हजारों की तादाद में फैक्टरीज हैं, जहां पर इनलैण्ड कंटेनर डिपो है और निजी क्षेत्र की बहुत बड़ी-बड़ी योजनाएं वहां आ रही हैं। आज से दो साल पहले वहां एक सर्वे कराया गया था। यह मात्र 25 किलोमीटर लम्बी लाइन है जिसके द्वारा रेवाड़ी और भिवाड़ी के जुड़ने राजस्थान के विकास में

और खास तौर पर मेरे लोकसभा क्षेत्र के विकास में बहुत बड़ा योगदान मिलेगा। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसका सर्वे पुनः कराएं, हो सकता है कि अब यह प्रोजेक्ट इकोनोमिकली वायबल प्रोजेक्शन साबित हो। अधिक समय न लेते हुए मैं एक-दो बातें और कहना चाहूंगा। मेरे यहां से आश्रम एक्सप्रेस गुजरती है। माननीय रेलमंत्री जी जब बांदीकुई पधारे थे, तो राजगढ़ और खैरतल के स्टेशन पर हजारों की तादाद में जनसमूह ने स्वागत किया था और स्कूली बच्चे लाइन बनाकर खड़े थे। मंत्री महोदय ने द्रवित होकर कहा था कि इन स्टेशनों पर आश्रम एक्सप्रेस का ठहराव किया जाएगा। शायद रेल मंत्रालय के उच्चाधिकारी इसके लिए मना करते हैं, लेकिन चूंकि आप गरीब और आम आदमी के रखवाले हैं, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें। हमारे यहां खैरथल स्टेशन है, वहां पर कम्प्युटराइज्ड आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। अलवर एक बड़ा शहर है। उसकी आबादी लगभग तीन लाख है और उसके आसपास करीब दस लाख की आबादी रहती है। इसलिए आरक्षण की सुविधा पूरी नहीं पड़ती। यदि हो सके तो इसमें निजी क्षेत्र को भी साथ में लिया जाना चाहिए। मैंने पिछले दिनों अखबार में पढ़ा था कि आप देश के सात-आठ हजार स्टेशनों पर यह कदम उठाने जा रहे हैं, जिससे बेरोजगार लोगों को रोजगार मिल सके। इसलिए अलवर में या तो रेलवे का आरक्षण केन्द्र खोलना चाहिए या फिर निजी क्षेत्र के सहयोग से रेलवे आरक्षण केन्द्र खोलना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी द्वारा पेश की गई अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं और आपने जो बोलने का समय दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

***श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा) :** महोदय, मैं रेलवे बजट की मांगों के बारे में समर्थन देने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेलवे इस देश की धरोहर है और इस देश के आवागमन में इसका बहुत बड़ा हिस्सा है। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि अभी भी कितने इलाके ऐसे हैं जो रेलवे के नेटवर्क में नहीं आए हैं या यातायात में पिछड़े हैं या अभी तक उनमें कोई आधुनिकीकरण नहीं हुआ है। जैसे कि आदिवासी इलाके हैं। मेरे क्षेत्र साबरकंठा में अभी तक फाटक नः 81/ए, पर आरओबी नहीं बनना शुरू हुआ है, हालांकि टेंडर इन्वाइट कर लिए गए हैं।

साबरकंठा में मोडासा-शामलाजी बड़ी लाइन डालने का सर्वे हुआ है, लेकिन इसके लिए कोई बजट प्रावधान नहीं हुआ है। अतः मेरी मांग है कि बजट में प्रावधान किया जाए।

अहमदाबाद-हिम्मत नगर-उदयपुर मीटर गेज लाइन को ब्रोड गेज में बदला जाए। हिंमन नगर-खेडब्रहमा मीटर गेज रेलवे लाइन को अंबाजी आबू रोड तक लंबा किया जाए और इसका सर्वे किया जाए।

महेसाणा, तारंगा को अंबाजी तक आगे बढ़ाया जाए और लाइन डाली जाए। अहमदाबाद-आबू रोड के बीच नई पैसेंजर या फास्ट ट्रेन शुरू की जाए।

अहमदाबाद-हिम्मत नगर-मोडासा रेलवे लाइन पर रेलवे स्टेशनों की हालत अच्छी नहीं है, इसलिए इन रेलवे स्टेशनों की फीजिकल कंडीशन में सुधार लाया जाए।

अहमदाबाद-नई दिल्ली राजधानी ट्रेन को अहमदाबाद में सेटेलाइट स्टेशन साबरमती पर रुकवा दिया जाए। इससे अहमदाबाद में उतरने वालों को सहूलियत होगी। लोग साबरमती स्टेशन से राजधानी ट्रेन में बैठ सकेंगे। अभी राजधानी ट्रेन साबरमती स्टेशन पर नहीं रुकती है।

मैं आशा करता हूँ कि इन मुद्दों पर रेल मंत्री जरूर ध्यान देंगे।

* Laid on the Table.

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदया, मैं आपके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, जिन्होंने डेढ़ साल के कार्यकाल में अपनी कार्यकुशलता से सब लोगों का सहयोग लेकर आमतौर पर घाटे में चलने वाली रेलवे को लाभ में पहुंचा दिया। यह उन्होंने ऐतिहासिक काम किया है कि रेलवे को मुनाफे में तब्दील कर दिया। वर्षों से रेलवे घाटे में चलती थी और सरकार के ऊपर निर्भर करती थी। मगर रेल मंत्री जी ने अपने कार्यकुशलता से उसकी क्षमता बढ़ाई और वह भी बिना कोई भाड़ा बढ़ाए। उन्होंने इस काम में सभी लोगों का सहयोग लेने की कोशिश की है। हर वर्ग के हर तबके को ऊपर उठाने की कोशिश की है। उनके लिए कई योजनाओं को उन्होंने लागू किया, जिसकी वजह से कई बेरोजगारों को रोजगार मिल सका है। इसकी चर्चा सदन में भी हुई है, जिसे मैं दोहराना नहीं चाहता हूँ।

प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों ने कई बातों का जिक्र किया। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि अगर वे रेल मंत्री जी के कार्यों की प्रशंसा भी करते, तो समझ में आता कि वे जो सकारात्मक सहयोग की बात करते हैं, वह दिखाई देता, लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया। मंत्री जी ने अपनी कार्यक्षमता के बल पर रेलवे को दस हजार करोड़ रुपए का मुनाफा कमाने का काम किया है। जहां प्रधान मंत्री जी रेल मंत्री जी के कार्यों की प्रशंसा करते हैं, वहीं इन लोगों को तकलीफ होती है। कई लोगों का कलेजा फटने लगता है और वे शिकायत करते हैं। एनडीए के लोग खासकर बीजेपी और जनता दल (यू.) के लोग केवल रेल मंत्री जी की आलोचना करने में ही विश्वास करते हैं। अगर वे सकारात्मक सहयोग की बात करते हैं, तो उनके अच्छे कामों की प्रशंसा भी उन्हें करनी चाहिए, केवल आलोचना से ही काम नहीं चलेगा।

रेल मंत्री जी ने सब लोगों का सहयोग लेकर दिनों-दिन रेलवे को आगे बढ़ाने का काम किया है। वह चाहते हैं कि भारतीय रेल दुनिया की नम्बर एक रेल हो। उसके लिए वह बिना

भेदभाव के प्रयास करते रहेंगे। इससे पूरे देश के पैमाने पर रेल विकसित होगी। हर गांव तक रेल पहुंचने का जो सपना लोगों ने देखा है, मंत्री जी उनका सपना पूरा करने का काम करेंगे।

कई माननीय सदस्यों ने कहा कि आप केवल बिहार की तरफ ही देखने का काम करते हैं। कई माननीय सदस्यों ने कहा कि अधिकांश रेल मंत्री बिहार से ही हुए हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बिहार की काफी उपेक्षा हुई है। रेल मंत्री जी यहां जो अनुपूरक अनुदानों की मांगें लेकर आए हैं, उसमें 58 योजनाओं में से सिर्फ दो-तीन योजनाएं ही बिहार की हैं, जिनके लिए संसद से पैसा मांगा जा रहा है। इस तरह से देखा जाए तो बिहार के साथ शायद ठीक ढंग से व्यवहार नहीं किया गया है। कई माननीय सदस्यों का कहना है कि बिहार का रेल बजट है, बिहार के लिए सब कुछ कर रहे हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि बिहार अब भी उपेक्षित है। उसका काफी समय से शोषण होता रहा है। उसका हक और अधिकार उसे नहीं मिला है। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र पटना की तरफ आकर्षित करूंगा।

माननीय मंत्री जी, आपने पूरे बिहार में 34 आरओबी सैंक्शन्ड किये हैं। पट्टा संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत 8 ओवरब्रिज सैंक्शन्ड हुए हैं। वहां पर चार आरओबी में काम प्रारम्भ हो गया है और शेष चार बचे हुए हैं। बिहिटा से औरंगाबाद की ओर जो रोड जाती है वह बहुत ही कंजैस्टेड रहती है। वहां भी आपने ओवरब्रिज बनाने के लिए शिलान्यास किया है, वहां बहुत भीड़ रहती है और ट्रैफिक का जाम लगा रहता है। लेकिन वहां पर काम प्रारम्भ नहीं हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जिस तरह से आपने चार आरओबी पर काम प्रारम्भ करवाया है वैसे ही शेष बचे हुए चार आरओबी पर भी काम शीघ्र शुरू करवाएं।

माननीय मंत्री जी, मेरे क्षेत्र के अंतर्गत बिहिटा रोड आती है। बिहिटा से एक रेल अनुग्रहनारायण रोड तक जाएं, वहां नयी रेल लाइन बिछाने का आपने वायदा किया था। वहां पर लाखों की संख्या में आबादी बसी हुई है। वहां रेल से लाखों लोगों को फायदा होगा। आपने वहां के

सर्वे के लिए भी कहा था लेकिन सर्वे के लिए आपने कोई प्रावधान नहीं रखा है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि यथाशीघ्र वहां सर्वे का काम प्रारम्भ हो, ताकि रेल लाइन बिछाने की पहली प्रक्रिया शुरू हो सके।

सदीसोपुर स्टेशन बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है और वहां पर 40 साल से लोगों की मांग थी कि वहां पर कोई गाड़ी रुके। आपने जनता एक्सप्रेस को वहां रुकवाने का काम कराया है। मेरा निवेदन है कि सदीसोपुर स्टेशन पर कुर्ला एक्सप्रेस भी रुकवाई जाए तो अच्छा रहेगा। सदीसोपुर स्टेशन को अपग्रेड करवाया जाए जिससे वहां के लोगों की मांग पूरी हो सके। नूरा स्टेशन पर जनता-एक्सप्रेस भी रुके, इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करूंगा। हमारे यहां दानापुर में एक डीआरएम कार्यालय है जहां के स्टॉफ क्वार्टर्स की अवस्था बहुत जीर्ण-क्षीण है। वहां क्वार्टर्स के दरवाजे टूटे हुए हैं, छत से मकान में पानी रिसता रहता है। माननीय मंत्री जी उनकी ओर भी ध्यान दें, ऐसी मेरी विनती है।

हमारे संसदीय क्षेत्र में परसा और कुनकुन के बीच में इतवारपुर गांव है। वहां पर एक्सीडेंट्स होते रहते हैं, वहां लोग कटकर मर जाते हैं। वहां एक क्रॉसिंग बनाया जाए, ऐसी मेरी विनती है। माननीय मंत्री जी को पूर्व में मैंने एक पत्र लिखा था। उस पत्र के आलोक में माननीय मंत्री जी कार्रवाई करवाएंगे, ऐसी मुझे आशा है। हमारे संसदीय क्षेत्र के अलावा बिहार में जो उपेक्षित जनता रह रही है उसकी ओर भी आप यथा-आवश्यक ध्यान देंगे। विपक्ष की तरफ के लोग कहते हैं कि बिहार को सब कुछ मिल रहा है। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि आप इस भावना से हटिये और देश के पैमाने पर जहां कहीं भी आवश्यक है वहां काम करवाइये। चाहे मध्य प्रदेश हो, उत्तर प्रदेश हो, कर्नाटक हो, तमिलनाडु हो या देश के दूसरे प्रदेश हों, जहां-जहां भी आवश्यकता है, आप उस आवश्यकता के अनुकूल उन प्रदेशों के कार्यों के लिए राशि दीजिए। आज आप घाटे में नहीं चल रहे हैं, आप फायदे में चल रहे हैं, इसलिए सब को फायदा दीजिए। जब तक

सबका सहयोग नहीं होगा, देश की पूरी जनता का सहयोग नहीं होगा, तब तक अकेला व्यक्ति कुछ नहीं कर सकता है। रेल कर्मचारियों के सहयोग से जनता के कार्यों पूरा कीजिए और जनता के साथ सहयोग को और बढ़ाइये। देश के जो आम लोग हैं, जिनसे आपका सीधा जुड़ाव है, जो यह सोचकर बैठे हैं कि लालू प्रसाद यादव जी के मंत्रित्व काल में हमें रेल अवश्य मिलेगी, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि आप उन सभी के सपनों को साकार करिए और भारतीय रेल को विश्व की नंबर एक रेल बनाइए। यह हमारी शुभकामना और आशा है। प्रतिपक्ष के साथियों से मैं निवेदन करूंगा कि मंत्री जी के अच्छे कामों की आप प्रशंसा कीजिए, सिर्फ शिकायतें करने से काम नहीं बनता। आपके नेता बिहार में जाकर गरज-गरज कर बोल रहे थे, उनको जरा समझकर काम करना चाहिए।

सभापति महोदया : राम कृपाल जी, माननीय मंत्री जी उत्तर देने में सक्षम हैं।

श्री राम कृपाल यादव : इन चंद निवेदनों के साथ मैं आप के प्रति आभार प्रकट करता हूं और विश्वास करता हूं कि माननीय मंत्री जी, हम सभी लोगों की जो सही मांगे हैं, जनता के लिए मांगे हैं, उन्हें पूरा करेंगे।

SHRI T.K. HAMZA (MANJERI): Thank you Madam Chairperson. I will be very brief.

There is an important temple, Guruvayur, in my district, Malappuram of Kerala. We have requested for a railway line from Tanur to Guruvayur. It is called Tanur-Guruvayur railway line. We have been waiting for that for the last 20 years. Everything is over. Survey is over; and it is approved. Line is clear. Only fund has to be provided and the work has to be started in the Tanur-Guruvayur railway line. We have been waiting for that for the last 20 years but it has not started. I would request the hon. Minister to provide fund and start the work.

Another thing is that in Malabar area, there are four ROBs from Calicut to Kasaragod. The work is going on very, very slowly. I enquired the reason behind the slow progress and came to know that for want of funds, the work is not progressing speedily. So, sufficient fund may be provided and the ROBs may kindly be completed. There are only four ROBs. Work is going on but it is going on very slowly. Umpteen number of trains are going on in that line from Manglapuram to Calicut. In that sector, there are four ROBs. So, fund may be provided for that also, and the work may be speeded up.

And the last point I would like to make is that Tirur is an important railway station. It is the only railway station at the centre of Malappuram district. All the people are depending upon the Tirur railway station. Some long distance trains may kindly be given stop over there. All the trains are going on in that line. We are not getting the benefit of them. Therefore, I would request the hon. Minister to kindly consider stoppage of some more long distance trains at Tirur railway station.

I would again request you to kindly start the Tanur-Guruvayur railway line and construct the ROBs as early as possible.

MADAM CHAIRMAN : Thank you very much.

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा) : माननीय सभापति महोदया, अनुपूरक मांगों के संबंध में बोलते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि चाहे मुख्य बजट रहा हो या ये अनुपूरक मांगें रही हों, मध्य प्रदेश की अनदेखी की गई है। एक माननीय सदस्य आपके भाषण का हवाला देते हुए कह रहे थे कि आपने कैसे यह कह दिया कि बिना मध्य प्रदेश होते हुए उत्तर से दक्षिण को जोड़ा जा सकता है। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ और सभी जानते हैं कि बिना मध्य प्रदेश हुए दक्षिण नहीं जाया जा सकता है। अगर आप दिल्ली से जाएंगे, तो मध्य प्रदेश रास्ते में अवश्य पड़ेगा और अगर मध्य प्रदेश की उपेक्षा होगी, तो मामला गड़बड़ हो जाएगा। रीवा की उपेक्षा कुछ ज्यादा हुई है। मैं माननीय रेलमंत्री जी से सन् 1974 से परिचित हूँ और मैं उनकी प्रशंसा भी करना चाहता हूँ, पर "को न कुसंगति, पाई न साई"। उनमें कोई दोष नहीं है। वे कुसंगति में फंसे हुए हैं। मैं अनुपूरक मांगों को देख रहा था, उसमें 57 नंबर पर सतना से रीवा के लिए 49 किलोमीटर की रेलवे लाइन है। उन्होंने उसके लिए एक हजार करोड़ रुपए की पूरक मांग प्रस्तुत की है। उन्होंने पिछले बजट में घोषणा की थी कि रीवा-मिर्जापुर रेल लाइन का सर्वे कराएंगे। उन्होंने न मेन बजट में कुछ किया और न ही इसमें कुछ किया। मैं उनकी प्रशंसा करना चाहता हूँ लेकिन जब हम उनके पास जाएं तो वह कोरे आश्वासन न दें। राम कृपाल जी, मेरा आपसे निवेदन है कि आप बिहार के चुनावों से बाहर निकलिए। उसमें किस ने क्या कहा, उससे अनुपूरक मांगों का कोई संबंध नहीं है।

मैं रेल मंत्री जी के सम्मुख अपने क्षेत्र की कुछ मांगें रखना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश में गुना में खाद का कारखाना है। रीवा में साइडिंग की कोई व्यवस्था नहीं है। वह खाद रीवा, सीधी और शहडोल के लोगों को नहीं मिलती है। अगर रीवा में साइडिंग की व्यवस्था कर दी जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसमें बहुत खर्चा नहीं आएगा। आप किसानों की बात करते हैं। इससे किसानों का भला होगा। रीवा, सतना और सीधी बहुत पिछड़ा इलाका है। यहां से लोग मुम्बई जाते हैं। उन्हें

सतना रेलवे स्टेशन में आरक्षण नहीं मिलता है। सतना, रीवा, सीधी के लोगों के लिए महानगरीय एक्सप्रेस में या मुम्बई-हावड़ा एक्सप्रेस में एक स्पेशल कोच लगायी जाए जो रीवा, सतना और सीधी के लोगों के लिए हो। मैंने कई बार यह मांग की है। माननीय मंत्री जी ने आश्वस्त किया कि रीवा से जबलपुर के बीच एक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलायी जाएगी। जबलपुर में मध्य प्रदेश का हाई कोर्ट है। रीवा से सुबह लोग जाएं, दिन भर काम करें और रात को रीवा लौट कर आ सकें। इससे उनको फायदा होगा लेकिन माननीय मंत्री जी हमें आश्वासन ही देते हैं। मैं इनके पास जब भी जाता हूं, ऐसा लगता है कि मुझ से ज्यादा भाग्यशाली आदमी कोई नहीं है। वह बहुत प्यार से मिलते हैं लेकिन काम नहीं करते हैं। रीवा इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जाए। रीवा से दिल्ली गाड़ी चलती है। वह .रीवा से 12 बजे रात को चलती है और तीन बजे यहां पहुंचती है। यह सुपर एक्सप्रेस गाड़ी है। अगर उसका समय ठीक कर दिया जाए और ऐसी व्यवस्था कर दी जाए कि आठ बजे तक गाड़ी आ जाए तो अच्छा होगा। रीवा समय पर गाड़ी पहुंच जानी चाहिए। इससे रेल मंत्रालय को रेवेन्यू का भी फायदा होगा। वह गाड़ी एक बार बंद हो रही थी। मैंने रेल मंत्री जी से निवेदन किया। उन्होंने हमारे निवेदन पर उस गाड़ी को चला दिया। अगर उस गाड़ी का टाइम परिवर्तन नहीं किया गया तो वह गाड़ी घाटे में चलेगी और हमें बार-बार रेल मंत्री से कहना पड़ेगा कि वह गाड़ी चलायी जाए। उसमें फर्स्ट एसी लगता था लेकिन वह बंद कर दिया गया। महाकौशल एक्सप्रेस में फर्स्ट एसी लगता था, वह बंद कर दिया गया। मैं उनको बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे आग्रह पर रीवांचल एक्सप्रेस में हाफ फर्स्ट एसी लगाया है। टाइम टेबल में लिखा है कि एक गाड़ी रीवा-चिरमिरी-बिलासपुर चलती है। वह सुबह सतना जाएगी। वहां से आने के बाद शाम को जाएगी। एक भी दिन रीवा से सतना वह गाड़ी जाती नहीं है। वह रीवा में खड़ी रहती है। जब वह गाड़ी खड़ी ही रहती है तो आपने टाइम टेबल में यह व्यवस्था क्यों की है कि वह सुबह रीवा से जाएगी, सतना पहुंचेगी, सतना से रीवा आएगी, फिर

जाएगी। आपके अधिकारी मालूम नहीं आपकी बात सुन रहे हैं या नहीं? .(व्यवधान) मेरा कहना है कि वह मान रहे हैं या नहीं क्योंकि टाइम टेबल में लिखा है कि रीवा से सतना जाएगी लेकिन जा नहीं रही है।

आपने खानपान नीति 2005 बनायी है। इसमें ए-बी-सी कैटेगिरी के जो स्टेशन हैं उसमें स्वर्ण कैटेगिरी और आरक्षित कैटेगिरी रखी हैं। पिछड़ों और अल्पसंख्यकों को पढ़ाई और नौकरियों में सुविधा मिलनी चाहिए। यह बात मेरी समझ में आती है लेकिन क्या व्यापार, रोजी-रोटी कमाने में उनके लाइसेंस का नवीनीकरण हो जाएगा? 24 शताब्दी और राजधानी ऐसी गाड़ियां चलती हैं,

19.00 hrs

इसमें दस शताब्दी गाड़ियों, राजधानी गाड़ियों का लाइसेंस एक ही व्यक्ति को, एक ही कंपनी को दे दिया गया, एक करोड़ इक्यावन लाख रुपए में दे दिया गया। जबकि रेल विभाग का कहना है कि सालाना आमदनी सोलह करोड़ हो सकती है। जब छोटे लोग दुकान चलाते थे तो सामान्य आदमी भी चाय-पानी पी लेता था लेकिन आजकल निजामुद्दीन स्टेशन पर जाएं तो सामान इतना महंगा मिलता है। एक दिन मैं वहां बैठ गया तो तीन-चार सौ रुपए चाय नाश्ते में लग गए। हमारा कहना है अगर आप गरीबों का दर्द नहीं समझेंगे तो मैं और किससे उम्मीद करूं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं और आशा करता हूं कि वे केवल आश्वासन ही नहीं देंगे बल्कि हमारी मांगों पर ध्यान देंगे ताकि हम क्षेत्र में जवाब दे पाएं। वे प्यार से जो बात करते हैं उससे काम नहीं चलेगा। लोग कहते हैं कि रेल मंत्री जी तो आपके पुराने दोस्त हैं इसलिए आपको कुछ मिलना चाहिए लेकिन कुछ नहीं मिल रहा है।

मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी ने जो ग्रान्ट्स पेश की हैं उनकी ताईद के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सिर्फ दो-तीन सुझाव देना चाहूंगा क्योंकि इनकी हमें जरूरत है। मैं पहले माननीय मंत्री जी को इस बात की मुबारकबाद देना चाहूंगा कि इन्होंने उधमपुर आकर ट्रेन चलवाई। इसके लिए ये बधाई के पात्र हैं। पहले यह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलती थी हमारे रिक्वेस्ट करने के बाद अब यह छः दिन चलती है। मेरे कहने का मकसद है कि वैष्णो माता के श्रद्धालु पूरे हिन्दुस्तान और देश विदेश से यहां आते हैं और आप देखेंगे कि पूरी ट्रेन ऊपर से नीचे तक पूरी भरी होती है। मेरा सन्निधन है कि वहां के लिए एक-दो ट्रेनें और चलाई जाएं। इसके अलावा जो और ट्रेनें वहां आती हैं उन्हें भी उधमपुर तक आगे चलाया जाए ताकि जो श्रद्धालु वैष्णो माता के दर्शन के लिए आते हैं, उनको तकलीफ न हो और वे आराम से वहां पहुंच जाएं।

इसके साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि वर्ष 1926 में फिरोजपुर कैंट में डी.आर.एम का ऑफिस अंग्रेजों के जमाने में बना था। उसी ऑफिस के साथ जम्मू-कश्मीर, हिमाचल जुड़ा हुआ है। पंजाब में भी दो-तीन और ऑफिस खुल गए हैं। वर्ष 1970 से लेकर आज तक वह ट्रेन, जो जम्मू-कश्मीर में चल रही है, उसे उधमपुर से आगे पूरे कश्मीर तक ले कर जा रहे हैं। वह ट्रेन बनिहाल और बारामूला तक जा रही है और इसका काम तेजी से चल रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि एक छोटे से काम के लिए फिरोजपुर जाना पड़ता है जिसका कोई मतलब नहीं है। वहां आपको कल भी बनाना है और आज भी बनाना है, वहां बनाना तो ही पड़ेगा, अगर ऐसा होगा तो यह बहुत बड़ी उपलब्धि होगी क्योंकि एक हजार किलोमीटर के बाद कोई डी.आर.एम. ऑफिस जाएगा तो यह बात जंचती नहीं है। मेरा निवेदन है कि यह दफ्तर खोला जाए क्योंकि डिवीजन बनने से हमारे काम की स्पीड बढ़ेगी। वहां कान्ट्रेक्टर्स भी हैं और आम जनता भी है, अगर किसी

छोटे मुलाजिम को भी लगना हो तो उसे वहां जाना पड़ता है। इस तरह से जम्मू-कश्मीर के लोगों को इससे वंचित रहना पड़ता है।

जम्मू-कश्मीर राज्य में शताब्दी गाड़ी नहीं चलती, पठानकोट तक आती है। मैंने पहले भी निवेदन किया था कि पठानकोट जम्मू-कश्मीर से लगने वाला पहला डिस्ट्रिक्ट है जो 18 किलोमीटर है। अगर आप 18 किलोमीटर तक रात में कठुआ पर ट्रेन नहीं रोकते हैं और वह जम्मू चली जाती है तो क्या फायदा। इसलिये लोगों को थोड़ी दूरी के लिये फायदा मिलना चाहिये।

सभापति महोदया, मेरी एक सल्लिमशन यह है कि जम्मू में एक रेलवे अस्पताल है जिसकी बहुत हू दुर्दशा है। यहां लोगों की काफी आमदरख्त है, उसे देखा जाये। रेलवे मुलाजिमो के बच्चों के पढ़ने के लिये एक स्कूल भी वहीं है जिसकी हालत बहुत ही जर्जर है। स्कूल के 800 बच्चे हैं जिनके लिये केवल दो-तीन कमरे हैं, दो टीन के शैड्स हैं। मेरी रिक्वेस्ट है कि रेलवे इस ओर ध्यान दे ताकि मुलाजिमों के बच्चे ठीक से पढ़ सकें।

सभापति महोदया, जम्मू क्षेत्र में रेल एकसीडेंट के हादसे ज्यादा होते हैं क्योंकि जितनी सड़कें हैं, वे पहाड़ी इलाके में जाती हैं, ऐरिया में टर्न ज्यादा हैं, रेलगाड़ी दिखाई नहीं देती, इसलिये क्रॉसिंग के न होने से ज्यादा हादसे होते हैं। ऐसे स्थान हैं - लखनपुर, जगतपुर, जंगलोट, लोगेट, चनरोड़िया, चनखत्रियां, गगवाल, दयालाचक और बरवाल। इनमें लखनपुर और जगतपुर की पापुलेशन 40 हजार के लगभग है जहां कोई सड़क नहीं। लोग पैदल जाते हैं। रेल हादसे से बचने के लिये इन जगहों पर रेलवे क्रॉसिंग की बहुत जरूरत है। मैं जब जम्मू से एम.एल.ए. था तो फरोज़पुर कैंट पर्सनली गया था और इसके लिये क्रॉसिंग की मांग की थी। उस समय जगतपुर - लखनपुर में रेल क्रॉसिंग के बनाने के लिये खर्चा 40 लाख रुपया बताया गया था। इसमें भी 20 लाख रुपया स्टेट गवर्नमेंट और 20 लाख रुपया रेलवे ने देना है। मेरे ख्याल से यह काम पांच लाख रुपये का भी नहीं है। स्टेट गवर्नमेंट का कोई इंटरैस्ट इसमें नहीं लगता है। चूंकि रेलवे का काम है, इसलिये मेरी रिक्वेस्ट है कि लोगों की सुविधा के लिये यह क्रॉसिंग बनाया जाये।

सभापति महोदया, अमावस्या के दिन देश के दूसरे कोनों से श्रद्धालुओं के लिये हरिद्वार तक ट्रेनें चलायी जाती हैं लेकिन हमारे इलाके से कोई ट्रेन नहीं चलाई जाती है। मेरी रिक्वेस्ट है कि यात्रियों की सुविधा के लिये जम्मू से भी हरिद्वार के लिये स्पेशल ट्रेनें चलाई जायें। मैं उम्मीद करता हूं कि आने वाले समय में मुझे दुबारा इन मसलों को उठाने की जरूरत नहीं पड़ेगी। ये

समस्यायें सॉल्ट आउट हो जायें, लोगों को फायदा हो सके, इसी रिक्वेस्ट के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

19.09 hrs

(Shri Pawan Kumar Bansal *in the Chair*)

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY): Respected Chairman, Sir, let me, at the outset, congratulate the hon. Railway Minister for the splendid work that he and his colleagues are doing in the Ministry of Railways to spread the network of railways throughout the length and breadth of the country.

The hon. Minister has come before this House for a Supplementary Grant of Rs. 200,00.66 lakh. Out of this, 99 per cent will go for capital works, and the remaining amount will go for the Railway Funds, and the Railway Safety Fund.

It is also worth noting that the hon. Minister will be spending this Supplementary Grant on 58 schemes. The breakup of these schemes -- that are given in the Supplementary Budget -- shows that the Northern Railway will get the lion's share of the total amount that is going to be spent in it, and the Southern Region will get not even a raw deal. Therefore, I would like to request the hon. Minister to spread the outlay equally on the basis of development and backwardness of various States. I am saying this because Railways are considered to be the nerves of development.

Today, Tamil Nadu and Pondicherry are on the roadmap of higher and higher trajectory of growth. But this growth requires the infrastructure of Railways, and in the absence of Railways, a number of developmental projects are shelved, and the acceleration in the development of the State itself is at stake. If we take the example of Tamil Nadu and Pondicherry, we find that we have accepted the principle of uni-gauge according to which all the areas must be, by now, converted into broad-gauge. But, unfortunately, we find that only 45 per cent of the total length of Railways in Tamil Nadu is broad-gauge, and 55 per cent is yet to be broadened.

As far as electrification in Tamil Nadu is concerned, it lags behind when compared to other States in India. While the national average of electrification is 27 per cent, the degree of electrification in Tamil Nadu ranges between 20 per cent and 25 per cent. Therefore, the work of electrification in Tamil Nadu, in general, must be speeded up.

I also endorse the views of all the MPs of Tamil Nadu that there should be a separate Railway Division for Salem because it satisfies all the parameters required for setting up a division. There is also the issue of proximity, administrative units, accessibility, etc. There will be accessibility not only for the people, but also for the staff working there. If we take into account all these angles as also the operational convenience of the Division, we find that there is 100 per cent justification for the creation of a new Division. Therefore, we expect that the hon. Minister for Railways would make the people of Tamil Nadu cheerful and happier today. A new spurt of development will take place in Tamil Nadu by the announcement -- that is to be made by the Hon. Minister -- that a separate Division, keeping Palghat Division as such, for Salem being announced today. The whole of Tamil Nadu is awaiting this happy announcement from the hon. Minister.

Sir, in addition, I would like to mention that . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Prof. M. Ramadass, I am sorry for interrupting you, but please be very brief while making your points now.

PROF. M. RAMADASS : Sir, I have not even taken two minutes.

MR. CHAIRMAN : I am aware of the fact that you have already taken five minutes.

PROF. M. RAMADASS : Sir, it is totally unfair. I am the leader of a party.

MR. CHAIRMAN : Prof. Ramadass, please appreciate my point. I am not asking you to sit down. Please briefly make your points, and bear with me. Let me make this point very clear. We have over 40 names with us, and only 19 hon. Members have spoken till now. We have to accommodate everybody, and we will have to ration the time available with us. Therefore, kindly be brief with your points.

PROF. M. RAMADASS : I am really surprised and baffled by this kind of a mandate.

MR. CHAIRMAN : Well, I am sorry if you feel so, but that is what we will have to do now.

PROF. M. RAMADASS : The Hon. Minister must also take into account the Chengalput-Vilupuram railway line doubling work. The Dindigul *via* Pollachi-Palghat rail line also must be taken up as also Vandavasi line.

We require additional funds for Thiruvavur line from Thiruvavur to Nagore, and Nagore to Karaikal, which is part of the Pondicherry Parliamentary Constituency. This work also must be taken up.

In terms of connecting the headquarters to districts, Dharamapuri should be connected to Chennai, and the work must be taken up. Katpadi-Vellore line must also be taken up as also Vandavasi line.

I will take one minute to explain the problems of the Union Territory of Pondicherry which I represent. The Union Territory of Pondicherry is in a peculiar situation. It is largely scattered in four regions. Pondicherry is the headquarters. We have Karaikal 162 kilometres away from there. Mahe is 890 kilometres away in Kerala. Yanam is 800 kilometres away from Pondicherry. As a matter of principle, all these scattered places must be connected with the headquarters of the Union Territory of Pondicherry. Unfortunately, even after 58 years of Independence these three-four places lie scattered without any railway link. I appeal to the hon. Minister to take this fact into consideration.

Electrification of line between Villupuram and Pondicherry is nearing completion. Our heartfelt thanks to the hon. Minister for that. At the same time,

there are other areas of interest like Chennai-Pondicherry train *via* Dindivanam, which must be looked into. Chennai is the capital city of Tamil Nadu and Pondicherry is the headquarters of the Union Territory of Pondicherry. There is no express train running even today between these two places. I appeal to the hon. Minister to take all this into account.

I only wish that the Railway Budget is equitably spread. We know the principle of equity and efficiency. It is not only efficiency that matters but equity is equally important. An amount Rs.20,000 lakh is being spent. The whole amount is being spent on the Northern Railway and not even a paltry sum is shown in the Supplementary Grants against the Southern Region. It is quite unfair. We should take the development scenario that is emerging in the Union Territory of Pondicherry and Tamil Nadu. While congratulating the hon. Minister for all the splendid work that is done, I only request him to pay equal attention, if not more, to the Union Territory of Pondicherry and Tamil Nadu.

MR. CHAIRMAN : Let me please tell you that the time allotted to the parties is otherwise over. So, please be brief in your submission.

***श्री राकेश सिंह (जबलपुर) :** माननीय सभापति महोदय, वर्ष 2005-2006 के अनुदानों की अनुपूरक मांगों (रेल) पर मैं अपने लोक सभा क्षेत्र जबलपुर-कटनी से संबंधित महत्वपूर्ण प्रस्ताव प्रस्तुत कर रहा हूं। आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री इन्हें स्वीकृति प्रदान करेंगे, यह अपेक्षा है।

रेल और रेलमार्गों के विकास का देश के विकास में महत्वपूर्ण योगदान है। लेकिन यह किसी एक प्रदेश या क्षेत्र तक सीमित नहीं हो सकता, किसी एक प्रदेश या क्षेत्र में रेल से संबंधित विकास को पूरे देश का विकास नहीं माना जा सकता। इसके लिए बिना किसी भेदभाव के सभी प्रदेशों में महत्वपूर्ण योजनाओं को पूर्ण करना होगा। किन्तु अत्यंत खेद के साथ यहां कहना पड़ता है कि वर्तमान में यू.पी.ए. सरकार का रेल मंत्रालय इस मामले में भेदभाव कर रहा है, इसका प्रमाण मध्य प्रदेश में जबलपुर से गोंदिया के बीच गेज परिवर्तन का कार्य है।

महोदय, पूर्वी मध्यप्रदेश अपेक्षाकृत रूप से पिछड़ा हुआ और विकास की प्रतीक्षा में हैं। आजादी के बाद से यह क्षेत्र लगातार उपेक्षित रहा है। एन.डी.ए. सरकार के शासनकाल में तत्कालीन प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी ने इसे समझते हुए जबलपुर जो कि महाकौशल क्षेत्र का सबसे प्रमुख शहर है, से गोंदिया के बीच गेज परिवर्तन के कार्य को स्वीकृति प्रदान की थी। इस गेज परिवर्तन से न सिर्फ उत्तर से दक्षिण के बीच 274 कि.मी. की दूरी कम हो रही है, बल्कि पूरे महाकौशल व पूर्वी मध्यप्रदेश के विकास की गति भी तीव्र होगी और इसीलिए एन.डी.ए. सरकार ने इस कार्य के लिए 110 करोड़ रुपये की राशि का भी आबंटन कर दिया था। इस कार्य में गोंदिया से बालाघाट के बीच का लगभग 80 प्रतिशत कार्य एन.डी.ए. सरकार के कार्यकाल में ही पूरा हो गया था, शेष कार्य को पूरा करने हेतु वर्तमान यू.पी.ए. सरकार से लगातार आग्रह के पश्चात भी मात्र प्रथम बार में 38 करोड़ रुपये तथा इसके बाद और भी कम राशि मात्र 25 करोड़ रुपये स्वीकृत किये गये। वह भी गोंदिया से बालाघाट के बीच बचे हुए कार्य को पूर्ण

करने के लिए किये गये। जबलपुर से बालाघाट के बीच जो कि इस परियोजना का प्रमुख व महत्वपूर्ण हिस्सा है, के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया। यदि इसी गति से इस परियोजना में काम हुआ तो 500 करोड़ रुपये से अधिक की इस परियोजना को पूर्ण होने में दस वर्षों से भी अधिक का समय लगेगा तथा तब तक परियोजना की लागत भी बहुत बढ़ जायेगी।

* Laid on the Table.

महोदय, जबलपुर लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत कटनी जिले में मार्बल का अत्यंत विशाल भंडार मिला है। बालाघाट में मैंगनीज तथा बॉक्साइट का पर्याप्त भंडार है, इनके परिवहन के लिए भी गेज परिवर्तन पूर्ण होने पर अपेक्षाकृत कम खर्चीला मार्ग बनेगा, साथ ही क्षेत्र का विकास भी होगा।

महोदय, लगातार सदन में इस विषय को बार-बार उठाने तथा रेल मंत्रालय को सभी तथ्यों से अवगत कराने के बाद भी अभी तक गेज परिवर्तन के इस कार्य हेतु एकमुश्त पर्याप्त राशि प्रदान नहीं की गई है। इस संबंध में एक और महत्वपूर्ण तथ्य की ओर मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि इस गेज परिवर्तन के कार्य हेतु दक्षिण-पूर्व मध्य रेल को एजेन्सी बनाया गया है, जिसका मुख्यालय बिलासपुर (छत्तीसगढ़) में है। गेज परिवर्तन के कार्य में प्राथमिक और महत्वपूर्ण कार्य भूमि अधिग्रहण का होता है। जबलपुर से बालाघाट के बीच का शेष कार्य मध्यप्रदेश में ही होना है तथा जबलपुर में ही पश्चिम-मध्य रेल जोन का मुख्यालय भी है। निश्चित रूप से यदि पश्चिम मध्य रेल को यह कार्य सौंपा जाए तो इस कार्य को पूर्ण करने में आसानी होगी। किन्तु इस विषय की ओर लगातार ध्यान आकृष्ट करने के बाद भी मात्र एजेन्सी परिवर्तन के इस कार्य के लिए भी रेल मंत्रालय की कोई पहल दिखाई नहीं देती। जो यह साबित करता है कि केन्द्र की यू.पी.ए. सरकार मध्य प्रदेश के साथ विकास के मामले में भेदभाव तथा द्वेषपूर्ण रवैया अपना रही है, जो उचित नहीं है। अतः अब गेज परिवर्तन के इस कार्य के लिए एकमुश्त बड़ी राशि का आबंटन होना चाहिए।

सभापति महोदय, इसके अलावा अत्यंत महत्वपूर्ण और आवश्यक मार्गों पर नई ट्रेन शुरू करने हेतु लगातार प्रस्ताव मेरे द्वारा दिये गये हैं। माता वैष्णो देवी के दर्शन हेतु जबलपुर से जम्मू तक सीधी ट्रेन की मांग बहुत लम्बे समय से की जा रही है। अभी-अभी इस हेतु प्रतीक स्वरूप श्रद्धालुओं द्वारा पूरी एक ट्रेन आरक्षित कर जबलपुर से जम्मू तक की यात्रा पूर्ण की है। जो

यह साबित करता है कि इस ट्रेन की मांग बहुत ज्यादा है। जो न सिर्फ जबलपुर बल्कि सम्पूर्ण महाकौशल के लोगों को लाभ पहुंचायेगी। यदि नई ट्रेन चलाने में मंत्रालय किसी तरह की कठिनाई महसूस करता है तो महाकौशल या गोंडवाना एक्सप्रेस को ही जम्मू तक या किसी नजदीकी स्टेशन तक आगे बढ़ाकर ले जाया जा सकता है।

जबलपुर से मुम्बई तथा पूना के बीच एक नई सीधी ट्रेन की आवश्यकता है। जो मुम्बई स्थित पश्चिम रेल तथा मध्य रेल के मुख्यालय तथा जबलपुर स्थित पश्चिम मध्य रेल के मुख्यालय को जोड़ेगी। जबलपुर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कटनी जिले में मार्बल का उद्योग तेजी से विकसित हो रहा है। यहां से पूरे देश में मार्बल भेजा जा रहा है। लेकिन राजस्थान स्थित मार्बल व्यवसाय को इस क्षेत्र से जोड़ने हेतु जबलपुर कोटा ट्रेन को पुष्कर वाया जयपुर तक बढ़ाया जाए, ताकि जबलपुर कटनी संसदीय क्षेत्र स्थित मार्बल खदानों को बाजार उपलब्ध करने में आसानी होगी।

जबलपुर में रक्षा संस्थानों का बड़ा तंत्र है, जिसमें पांच औद्योगिक इकाइयों के साथ केन्टोनमेंट बोर्ड भी है। अतः जबलपुर से बंगलौर, हैदराबाद तथा तिरुअनंतपुरम के बीच सीधी तथा फास्ट ट्रेन चलनी चाहिए।

जबलपुर में मदनमहल स्टेशन को हबीबगंज स्टेशन भोपाल की तर्ज पर विकसित किया जाए, जिसके लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध है। कछपुरा स्टेशन को मालगाड़ियों के साथ-साथ यात्री गाड़ियों के स्टेशन के रूप में भी विकसित किया जाए, जिससे जबलपुर के विकास को संतुलन प्राप्त होगा।

महोदय, कटनी स्थित खिरहनी फाटक पर ओवर ब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है। यहां 24 घंटों में से 18 घंटे रेल फाटक बंद रहता है। अतः ओवरब्रिज का निर्माण शीघ्रतापूर्वक किया जाए। मैं विशेष रूप से कहना चाहता हूं कि कटनी देश का प्रमुख रेल जंक्शन है, जहां

लगभग सभी रेल गाड़ियां रुकती हैं। इसी जिले में चूना पत्थर के साथ ही अभी मार्बल की खदानें भी प्रारम्भ हुई हैं। इसी जिले में करौंदी में हमारे देश का भौगोलिक केन्द्र भी है, जिसके विकास के लिए स्व.डा. राममनोहर लोहिया जी भी चिंतित थे। इतने महत्वपूर्ण कटनी जिले के स्टेशन की हालत अत्यंत खराब है। इस स्टेशन का नवीनीकरण तथा सौंदर्यीकरण होना चाहिए, ताकि देश के प्रमुख रेल जंक्शन में से एक कटनी को इसके अनुरूप बनाया जा सके।

जबलपुर से दमोह के बीच रेल लाइन के कार्य को शीघ्र प्रारम्भ किया जाना चाहिए, ताकि वर्तमान में इस मार्ग पर या इससे आगे जाने हेतु जो 100 कि.मी. अधिक दूरी तय करनी होती है, उसे कम किया जा सके।

आज पूरे देश में सभी महत्वपूर्ण रेल मार्गों पर विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हो चुका है, जबकि इटारसी से कटनी के बीच में विद्युतीकरण के अभाव में अभी भी डीजल इंजन का उपयोग हो रहा है, जो खर्चीला भी है और बार-बार इंजन बदलने के कारण समय भी बर्बाद होता है। अतः इटारसी से कटनी के बीच विद्युतीकरण के कार्य को शीघ्र पूर्ण करना चाहिए, जो रेल विभाग के लिए भी आर्थिक रूप से लाभकारी होगी और फास्ट ट्रेनों का समय भी बचेगा।

सभापति महोदय, इन सभी महत्वपूर्ण प्रस्तावों को मैं इस विश्वास के साथ आपके समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूं कि माननीय रेल मंत्री जी राजनैतिक भेदभाव को समाप्त कर विकास को प्राथमिकता देते हुए इन प्रस्तावों को बजट में शामिल करेंगे।

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): Sir, I wanted to bring some important aspects of railway development on the western coast to the attention of the House. There was a hope that the western coast would get the benefit of economic development through Konkan Railway. If that benefit is to come to Kerala, the doubling work of Mangalore-Shoranur line should be completed as soon as possible. It is moving at a very slow pace now. Electrification of that line also must be taken up.

My friend Hamza just now talked about the important of Taranur-Guruvayoor line which has been sanctioned for a long time. The work is not moving forward. That has to be taken up. Also, Guruvayoor should be connected to Edapally. The completion of Konkan Railway will bring the benefit to the area. .
(Interruptions) I hope you know the geography there.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU):
Acquisition of land is the problem.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : We will acquire the land provided you give the green signal. We will see that land is acquired and the work is done. Netravati bridge on that line should be completed. These are some of the important items of work related to development of Konkan Railway to ensure that full benefits flow to Kerala.

Regarding Trivandrum, there is a second terminal at Veli. I do not blame the Minister for that, it only started. It has to be given all the modern facilities that are necessary for a second terminal. This work has to be given priority. In a letter the Minister has promised that the Railways would take up the Petta road overbridge work in Trivandrum. That work should be taken up on a priority basis.

There is a Janshatabdi Express that runs between Trivandrum and Ernakulam. The whole run of that train takes place in three and a half hours and then the train waits there till afternoon before it returns doing another three and a half hours return journey. I would request the hon. Minister to extend the train a little further in order to utilise that time. That train should either be extended to Trivandrum-Guruvayoor to Shoranur so that it can be of greater to the people.

I understand from your statements that the electrification of Ernakulam to Trivandrum *via* Alleppey and *via* Kottayam is near completion. When the electrification work is completed, we should get electrical multiple unit to run in Kerala, which would immensely benefit the commuters, and the problem of traffic of Kerala would be solved in a big way. When the work is completed, kindly make arrangements so that one unit each from Trivandrum to Ernakulam *via* Alleppey and from Trivandrum to Ernakulam *via* Kottayam is put. One more unit from Ernakulam to Palghat would take care of the problems that the commuters are facing in Kerala.

At present, Mavelly Express is running for three days between Trivandrum and Mangalore. It is time that it should be made a daily train because the train gets a lot of passengers to travel.

I do not want to take much of the time. My own constituency, Trichur, has a small problem. I do not know as to how it will be taken care of. There is a demand for construction of a foot over-bridge. The suggestion is pending with the Railway Board for the last so many years. Please ensure that it is cleared so that we get a railway foot over-bridge. Land is available and facilities are there. If a second entry to the station is permitted, the same would very much benefit the people of the area.

Lastly, there is a need of one railway over-bridge in Chimbissery. A very unfortunate accident took place, and the work has been stopped for more than one year. Now, the work has started. I understand that because of lack of permission from the Railway Ministry, a span across rail line has to be constructed over the railway line. That work is not being done. Same is the case with many ROBs in Kerala. Because of lack of permission from the Railways, without having one span, which is across the railway line, the bridge is not completed. Kindly look into the matter and give permission to the contracting authority, that is, the Kerala Government's own contracting organisation. They say that if permission is granted, in no time, work can be done. I would kindly request that this should be looked into so that permission is speedily given so

that a number of ROBs in Kerala are completed. This would give credit to you also. I hope you would kindly do that. Thank you, Sir, for giving time.

सभापति महोदय : श्री तूफानी सरोज। आपकी पार्टी का निर्धारित समय पूरा हो चुका है, इसलिए थोड़ा संक्षेप में बोलें।

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2005-06 की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान देश को राजनीतिक दिशा देने वाले देश के सबसे बड़े प्रदेश उत्तर प्रदेश की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। इस मांग पत्र को अध्ययन करने से लगता है कि उत्तर प्रदेश की उपेक्षा की गई है और इस प्रदेश की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। मैं सैदपुर संसदीय क्षेत्र से चुनकर आता हूँ। उत्तर रेलवे पर त्रिलोचन महादेव जौनपुर के पास एक मानव रहित क्रॉसिंग है और लोगों की बहुत अर्से से मांग है कि वह मानवयुक्त क्रॉसिंग किया जाए। स्थानीय शासन के माध्यम से कई बार माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकृष्ट करने का प्रयास किया है। चालीस वर्ष पुरानी इस क्रॉसिंग पर आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं और दर्जनों लोग दुर्घटना के शिकार हो चुके हैं।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि काफी अर्से से वहां की जनता मांग कर रही है कि उस मानव-रहित रेलवे क्रॉसिंग को मानव-युक्त बनाया जाए। इसी के साथ-साथ मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ कि उत्तर रेलवे में औड़ीहार रेलवे जंक्शन, गाजीपुर जिले में पड़ता है। उस क्षेत्र के लोगों की बहुत दिनों से मांग है कि उक्त रेलवे जंक्शन पर कंप्यूट्रीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र स्थापित किया जाए। मेरी मांग है कि इन दोनों कार्यों को तत्काल किया जाए।

*SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): Mr. Chairman Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Railway Supplementary Demands for the year 2005-2006.

The heavy traffic between Tumkur and Bangalore has created a lot of problems for the passengers. The roads are highly congested and the number of vehicles on the roads between these two cities is increasing day by day. Accidents are taking place almost every week. The trains running between these two cities are also jam packed that is why I am demanding the Centre to complete the ongoing gauge conversion at the earliest. In fact, it is Shri Jaffer Sharief, the then Railway Minister, who laid the foundation stone of this gauge conversion project. Gauge conversion work has been completed up to Dabaspet. But unfortunately 50% of the entire gauge conversion is pending for the last one decade. Surprisingly the amount allocated for this work has been diverted for completing other railway lines. Now, it is high time for the Hon. Railway Minister to take up this pending work and complete it before the end of the year 2006.

One train leaves Bangalore at 5.30 PM and after that up to 9 PM there is no train for Tumkur. More than 200 persons particularly Government employees, students, businessmen and workers employed in private companies are completely dependent upon trains. Hence, there is an urgent need to introduce one more train between these two cities at 7 PM.

The people of Tumkur district especially those who are living in Shettyhally are urging the Government of India to construct one road over bridge to connect both the sides of Shettyhally. This town is developing very fast on both the sides. Small industrial units are coming up and business centres are also being set up. The number of schools is increasing along with the number of shops.

___*English translation of the speech originally delivered in Kannada.

There is heavy traffic and construction of road-over-bridge would enable the people of both the sides of town move easily. This would also avoid traffic jam and wastage of time. The people of this town are very much agitated about the inordinate delay in the construction of this over-bridge at Shettyhalli. The public here went on strike several times in the past, processions were held on several occasions and several memorandums have been submitted to Railway Ministry. But strangely, till now this work has not commenced despite the fact that funds have been released both by the Centre and the State. This work has been allotted to a department. Unfortunately, this work has been put in the cold storage. I request the Hon. Railway Minister, to start the work of this over-bridge before the situation in Shettyhally goes out of control.

The Railway Ministry should give importance to cleanliness and availability of drinking water in all the railway stations in Karnataka State. At present drinking water facility and seats in the railway stations are not at all satisfactory.

The trains running between Bangalore and Tumkur are over-crowded. There is an urgent need to increase the number of compartments (bogies) in these trains. At least three additional bogies should be attached to these trains.

The railway route between Sampige and Nittur is more than 15 kilometers. Ramapura is in the middle of these two places. The people of these places are demanding for the construction of a railway station here, in Ramapura. I hope the Centre will take up this matter seriously and the construction work of this railway station will begin without any further delay.

A new railway line between Maddur and Davanagere via Kestur, Huliurdurga, Kunigal, Hebbur, Nagavalli, Honnudike cross, Gulur, Tumkur, Sira, Hiriyur, Chitradurga is a dream of the people of our state. Now at present we have a very long and circuitous railway line connecting the above-mentioned place. It is not only time consuming but also very expensive. That is why I am pleading with the Centre for the past ten years to take up this very important and urgent work. This line provides an excellent railway connectivity in the entire state of Karnataka and also with the major and important towns of the neighbouring States. My friends and colleagues Shri Siddeshwara from

Davanagere and Shri Hanumanthappa from Chitradurga have raised this issue in this august House several times and they have also written to the Hon. Minister for completing this very important line in Karnataka.

I once again request the Hon. Shri Laluji, Shri Veluji and Shri Muniyappa ji to make this dream of the people of Karnataka a reality by starting the work of this railway line immediately.

I thank you and with these words I conclude my speech.

श्री वी.के. ठुम्मर (अमरेली) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी जो वर्ष 2005-06 की अनुपूरक मांगे लेकर सदन में आए हैं, उसका समर्थन करने के लिए मैं सदन में खड़ा हुआ हूँ। रेलवे का काम दो साल से जोरों से चल रहा है। इसे इतनी जोरों से चलाने के लिए मैं रेल मंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ और इसके साथ अपने सुझाव भी रख रहा हूँ। आज डेवलपमेंट में सबसे आगे गुजरात स्टेट बढ रहा है। पोर्ट कनेक्टिविटी में भी गुजरात स्टेट आज सबसे प्रथम नम्बर पर आ गया है। कांडला जैसे बड़ा पोर्ट है, वैसे ही मेरे क्षेत्र अमरेली में भी पिपावाव एक बड़ा पोर्ट बन गया है। विदेशों के साथ भी कनेक्टिविटी बढ़ी है, पोर्ट टू पोर्ट कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए भी रेलवे काम कर रही है, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को अभिनंदन देना चाहूंगा।

महोदय, रेलवे मंत्री जो अनुपूरक मांगे लेकर आए हैं, इसके पेज नम्बर 21 में पालनपुर से पिपावाव डबल ट्रेक कनेक्टिविटी गाड़ियों के लिए पैसा मांगा गया है। मैं उसके लिए समर्थन दे रहा हूँ और इतना भी कहूंगा कि ब्रॉडगेज के लिए जो आज रेल मंत्रालय काम कर रहा है, उसमें और भी आगे काम करे। सब लोगों की उम्मीद सरकार के ऊपर लगी है, इसलिए रेल मंत्री जी इसे और भी सफल बनाएं, यह मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ। मेरे क्षेत्र में पिपावाव से जो ट्रेन शुरू करने के लिए मुझ से वायदा किया था, मैंने रेल मंत्री जी को बताया था, गुजरात से रेल राज्य मंत्री, श्री एन.जे. राठवा भी रेल मंत्रालय देख रहे हैं, पिपावाव से राजुला और महुआ से धौला तक की ट्रेन शुरू करने के लिए रेल मंत्रालय अभी काम नहीं कर रहा था, लेकिन अब यह ट्रेन शुरू हो गई है। माननीय रेल मंत्री जी ने महुआ से पिपावाव, पिपावाव से राजुला होकर गोला तक जो ट्रेन दी है, उस ट्रेन के साथ ब्रॉडगेज जुड़ गई है, इसमें बांद्रा के साथ दो कोच ऐसे लगाए जाएं, - एक स्लीपर और सैंकिंड टू टायरे एसी और थ्री टायर एसी, तो अमरेली की जनता भी आसानी से यात्रा कर सकती है। आज हमारा सूरत डायमंड नगरी बन गया है और यह सौराष्ट्र से जुड़ा हुआ है।

महोदय, बहुत से लोग बसों में ट्रेवल करते हैं और अकस्मात एक्सीडेंट के शिकार होते रहते हैं। वहां रेलवे का एक ट्रेक है। इसमें बांद्रा के साथ एक कोच जोड़ने के लिए आगे काम चल रहा है। इसे जल्दी से स्ट्रेंथन किया जाए, इसकी मैं मांग कर रहा हूं। अहमदाबाद से बोटाद तक, महाराजा गायकवाड़ और अंग्रेजों के टाइम से यह ट्रेन चल रही थी। जो मीटरगेज़ है। उसे ब्रॉडगेज़ में कंवर्ट करने के लिए मेरे प्रश्न नं. 2368 के जवाब में भी मंत्री जी ने कहा है कि अहमदाबाद से बोटाद तक गेज़ कंवर्जन के लिए स्वीकृत किया गया है। ढासा से जेतलतर तक इसे स्वीकृत किया गया है। मुझे पिछली बार भी यही जवाब मिला था कि ब्रॉजगेज़ का काम स्वीकार किया गया है, यह जल्दी से शुरू हो और आगे के बजट में लिया जाए। यह अंग्रेजों के टाइम में चलती हुई ट्रेन थी, उसे शुरू किया जाए, हम यही मांग कर रहे हैं।

महोदय, मैंने नियम 377 के जरिए भी बहुत सी मांगें की हैं। आज राजधानी एक्सप्रेस, जो अहमदाबाद से चलती है, यह पांच नम्बर के प्लेटफार्म से चलती है, एक नम्बर का प्लेटफार्म खाली रहता है। मैंने पहले भी कहा था कि उसे एक नम्बर प्लेटफार्म से दिल्ली के लिए चलाया जाए। जब यह राजधानी चलती है तो कभी-कभी ऐसा भी होता है कि लोग छूट जाते हैं, इसलिए राजधानी ही एक ऐसी ट्रेन है, जो टाइम पर लोगों को दिल्ली पहुंचाती है। लोगों को लगता है कि राजधानी में ट्रेवल करके अपने गंतव्य स्थान पर जल्दी पहुंच सकते हैं। आज इतने एयरक्राफ्ट आ गये हैं, इतनी एयरलाइंस आई हैं कि रेलवे से भी सस्ती दर पर यहां पर पहुंचा रही हैं, इसलिए राजधानी एक्सप्रेस को थोड़ा अच्छा बनाने के लिए भी मैं मांग करता हूं।

मुझे एक ही सुझाव देना है। वैस्टर्न रेलवे जोनल कमेटी का मुझे भी मैम्बर नोमिनेट किया गया है, लेकिन दो साल से उसकी कभी मीटिंग नहीं हुई। इसमें कुछ ऐसा मामला बनाना चाहिए, दो साल अब खत्म होने वाले हैं, मुझे आइडेंटिटीकार्ड भी दिया गया है, लेकिन जब मीटिंग ही नहीं होगी तो हम क्या सुझाव देंगे। अब हमें पार्लियामेंट में ही सुझाव देना पड़ता है। इसकी

जगह पर वैस्टर्न रेलवे जोनल कमेटी (जैड.आर.यू.सी.सी.) के नाम पर सब बनाई गई हैं, उसकी तीन महीने में मीटिंग होनी चाहिए। आज लालू जी जैसा अच्छा मंत्री हमें मिला है, हमारे श्री नारनभाई रठवा जैसे मंत्री भी यहां काम कर रहे हैं, तब मैं इतना ही कहूंगा कि जोनल रेलवे कमेटी की मीटिंग जल्दी हो, ताकि छोटे-छोटे जो काम हैं, जैसे हमारे रेलवे क्रॉसिंग का काम है, इसके लिए हमें यहां आना पड़ता है, इसके लिए प्रश्न देना पड़ता है, प्रश्न के लिए बड़ी मुश्किल भी रहती है, उसमें हमारा नम्बर भी नहीं आता, वह प्रायरटी पर भी नहीं आता है, इसलिए हमें बजट पर बोलना पड़ता है, इसलिए जोनल कमेटी का काम तेज किया जाये। उसे पावर दी गई है, लेकिन जोनल कमेटी का काम नहीं हो रहा है, इसमें काम करने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वीरमगाम से मेहसाणा का जो ट्रैक नया बनाया है, उस पर भी ट्रेन शुरू करने के लिए माननीय मंत्री जी ने कहा है कि हम जल्दी से जल्दी करें, लेकिन यह ट्रेन चलाकर हमारे सौराष्ट्र को दिल्ली के साथ जोड़ना बहुत जरूरी हो गया है और इसे जोड़ने के लिए वीरमगाम-मेहसाणा एक ही ट्रैक है। वीरमगाम तक अब ब्राडगेज लाइन हो गई है तो वीरमगाम से मेहसाणा और अहमदाबाद से आने वाली ट्रेनों में हमें भी कोटा दिया जाये, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से सदन के माध्यम से कह रहा हूं।

आप रेलवे में अच्छा काम कर रहे हैं तो गुजरात के लिए श्री नारनभाई रठवा को भी अधिकार दिया जाये। लालू जी, मैं ठीक बोल रहा हूं, इसलिए थोड़ा पैसा भी ज्यादा दिया जाये। गुजरात अब डैवलप्ड स्टेट हो गया है और कैसे काम कर रहा है, वह भी आपको पता है। रेलवे को सबसे ज्यादा आमदनी गुजरात से आपको मिल रही है, तो पोर्ट कनैक्टिविटी के लिए भी काम किया जाये। इस उम्मीद के साथ मैं रेलवे की सप्लीमेंटरी डिमांड्स को जोरदार समर्थन दे रहा हूं। आगे और ज्यादा काम करें, इसके लिए मैं आपका अभिनन्दन भी करता हूं।

सभापति महोदय : श्री आलोक कुमार मेहता जी, आपकी पार्टी का समय वैसे तो पूरा हो गया है, इस कारण बिल्कुल दो मिनट में बोलें।

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इस देश के अब तक के सबसे सफल रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी को कोटिशः धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूं। डेढ़ वर्ष में इन्होंने जो इस देश की रेलवे को नया रूप दिया और घाटे में चलती हुई रेल को दस हजार करोड़ रुपये लाभ में पहुंचाने के साथ-साथ विभिन्न कल्याणकारी योजनाएं खादी, कुल्हड़ का इण्ट्रोडक्शन किया, जिसकी वजह से देश में बड़े पैमाने पर ग्रामीण रोजगार का सृजन हुआ और गांवों में रहने वाले हुनरमंद लोगों के हाथों को फिर से रोजगार मिला। कुलियों के लिए कल्याणकारी कार्यों से लेकर, दुग्ध उत्पादक किसानों के लिए स्टाल बनाये गये, सब्जी उत्पादक किसानों के लिए रैफ्रीजरेटिड वैन लगाये गये और इस माध्यम से आपने रेलवे का नक्शा बदलने का काम किया।

हम इन अनुपूरक रेल बजट के माध्यम से आपसे चन्द बिन्दु, जो हमारे लोक सभा क्षेत्र से जुड़े हुए हैं, उनको आपके सामने रखना चाहेंगे। हमारे पांच बिन्दु हैं, जिनमें से तीन की घोषणा आपने कर दी है। समस्तीपुर से दिल्ली के लिए लिच्छवी एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की घोषणा आपने कर दी है। हमारी मांग है कि इसे कार्य रूप दिया जाये। दूसरी एक महत्वपूर्ण घोषणा आपने की थी कि समस्तीपुर रेलवे वर्कशॉप को, जो 1909 से आज तक मालगाड़ी के डिब्बे बनाने के कारखाने के रूप में काम कर रही है, लेकिन उसे कारखाने का दर्जा नहीं मिला। द्वितीय विश्व युद्ध में टैंक ढोने के लिए डिब्बे यहां बनाये जाते थे। उसके बारे में जानकारी आपको थी। आपने घोषणा की थी कि इसका विस्तारीकरण और उन्नयन किया जायेगा। इस घोषणा को कार्य रूप देने का हम आपसे आग्रह करते हैं।

पौराणिक महत्व के विद्यापतिनगर का नाम बदलकर विद्यापतिधाम किया जाये, इसकी घोषणा भी आपने एक मीटिंग में की थी। इन तीनों घोषणाओं को कार्य रूप में परिणत करने का मैं आपसे अनुरोध करता हूं। इनके अलावा हमारे दो और बिन्दु हैं। दलसिंह सराय

स्टेशन का उन्नयन, विस्तारीकरण, हमारे स्टेशन के पास 32 नम्बर गुमटी पर रोड ओवरब्रिज बनाये जाने की चिर लम्बित मांग है। आपसे आग्रह है कि इसे पूरा करने का काम करेंगे। मैंने समस्तीपुर स्टेशन पर डीएमयू टर्मिनल बनाने की बात पहले भी रखी थी। डीएमयू दरभंगा-समस्तीपुर-बछवारा-पटोरी होते हुए हाजीपुर तक जाने की व्यवस्था हो। हम आपसे विनती करते हैं कि इन मांगों को आप वहां की जनता के हक में पूरा करने का काम करेंगे।

फ्रैंट इक्वलाइजेशन पालिसी बहुत महत्वपूर्ण थी। इसे पूरे देश ने स्वीकार किया था। पुराने झारखंड से रेलवे के माध्यम से मिनिरल्स पूरे देश में जाते थे। दिल्ली जिस तरह से देश की राजधानी है, उसी तरह से मुंबई देश की कमर्शियल राजधानी है। वहां के उद्योग यहां के मिनिरल्स से चलते हैं। भारतीय जनता पार्टी के कुछ नेताओं ने जो संकीर्णतापूर्ण बयान दिया था, उससे प्रभावित हो कर वहां जाने वाले देश के विभिन्न भागों के लेबर क्लास लोगों को तंग किया जा रहा है। छह तारीख को नासिक के पास रेल में बलात्कार की घटना घटी। उस घटना में जीआरपी का जवान भी संलिप्त था। वहां के कर्मचारी भी साथ में थे। अक्सर वे गैर-जिम्मेदार नहीं होते हैं, लेकिन उन पर इस तरह की भावनाओं का प्रभाव हो जाता है, जैसा कि हमारे भारतीय जनता पार्टी के नेताओं ने व्यक्त की थी। मेरी मांग है कि उस घटना की पूरी जांच करवाई जानी चाहिए। मुझे विश्वास है कि मंत्री जी उस घटना की पूरी जांच करवाएंगे और दोषियों को सजा दिलाने का काम करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ यह जो फ्रैंट इक्वलाइजेशन पालिसी है, जो कि राष्ट्र की सोलिडेरिटी के लिए बनायी गई है। वह बहुत महत्वपूर्ण है। आपने रेल को पूरे देश में बढ़ाने का काम किया है, इसके लिए हम आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं।

सभापति महोदय : इससे पहले कि मैं अगले सदस्य को बोलने के लिए आमंत्रित करूँ, मैं यह बताना चाहूँगा कि जो सदस्य अपना भाषण लिखित रूप में सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : महोदय, मैं रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल मंत्री हमारे लालू हैं, पूरक मांगों पर मैं ज्यादा क्या बोलूं। जब नीतीश जी रेल मंत्री थे, सुश्री ममता जी रेल मंत्री थीं, तब नीतीश ने रेल को वीक किया था, मगर डेढ़ साल में श्री लालू जी ने रेल को ठीक किया है। श्री नीतीश जी ने रेल को फेल किया था, मगर श्री लालू जी ने रेल को पास किया है। यदि देश का सही विकास करना है तो रेल का विकास बहुत जरूरी है। मैं मांग करता हूं कि मेरे लोकसभा क्षेत्र पंढरपुर में लातूर-मैरज का जो ब्राड गेज का काम चल रहा है, उसके लिए आपने पिछले साल 50 करोड़ रुपए दिए थे। अगले साल के लिए मैं सौ करोड़ रुपयों की मांग करता हूं और आने वाले दो-तीन साल के अंदर इस काम को हमें पूरा करना है। पंढरपुर से लेकर मुंबई तक चंद्रभागा एक्सप्रेस हफ्ते में दो बार ही चलती है। वह बहुत अच्छी चल रही है। मेरी मांग है कि इसे पूरे वीक चलाया जाए। हमारे क्षेत्र में फोडूआड़ी में एक वर्कशाप है। वहां भी ब्राड गेज परिवर्तित करने का काम चल रहा है।

मैट्रो रेल में प्रति किलोमीटर तीन सौ करोड़ रुपए का खर्चा आता है, लेकिन स्काई मैट्रो में प्रति किलोमीटर पचास करोड़ रुपए का खर्चा आता है। हमारे कोंकण के श्री गंगाराम जी ने मडगांव में इसके ऊपर एक्सपेरिमेंट किया है। हमारी यह मांग है कि मुंबई, दिल्ली, कोलकाता और पटना में स्काई मैट्रो के बारे में विचार किया जाए। कोंकण रेलवे को जोड़ने का प्रयत्न किया गया। कोंकण रेलवे ने बहुत अच्छा काम किया है, इसलिए उसे सैपरेट रखने की आवश्यकता है। कोंकण रेलवे ने जो एक्सपैरीमेंट किए, उन्हें और रेलवेज में भी करने की आवश्यकता है। मुम्बई में लोकल ट्रेनों की संख्या बढ़ाने की जरूरत है क्योंकि काफी लोग उनसे आते-जाते हैं।

हमारी आखिरी मांग है कि बाबा साहेब अम्बेडकर का महापरिनिर्वाण दिवस समारोह मुम्बई में होता है। साल में 14 अक्टूबर को लोग नागपुर जाते हैं। इस सरकार के आने के बाद मुम्बई, नागपुर और शोलापुर में काफी लोगों को रोकने का प्रबंध किया गया था। हमारा

सुझाव है कि जब लोग ऐसे कार्य के लिए जाते हैं, तब उन्हें टिकट की आवश्यकता नहीं है। इससे रेल का ज्यादा नुकसान होता है क्योंकि अगर ऐसे लोगों के रोकने का प्रयत्न करेंगे तो अगली बार लोग रेल से यात्रा नहीं करेंगे। इसीलिए ऐसे इमोशनल ईशू पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

मैं रेल की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। आप आगे बढ़िए, हम आपके साथ हैं, बिहार में थोड़ा कुछ हुआ भी होगा, लेकिन अब फास्ट गति से चलने का प्रयत्न करें, हम आपके साथ हैं। जय भीम, जय भारत।

श्रीमती नीता पटैरिया (सिवनी) : सभापति जी, अनुपूरक बजट में माननीय मंत्री जी ने मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा की है। मैं अपनी बात यहीं से शुरू करते हुए कहना चाहती हूं कि जब से यूपीए सरकार आई है, तब से रेल विभाग ने दो क्षेत्रों में बड़े रिकार्ड बनाए हैं - रेल एक्सीडेंट और जब महिलाएं रेल में यात्रा करती हैं, तो उन पर अत्याचार और बलात्कार की घटनाएं बढ़ी हैं। हर माह रेल एक्सीडेंट्स की एक लम्बी श्रृंखला है जिनमें हजारों परिवार प्रभावित होते हैं। ये एक्सीडेंट्स ज्यादातर मानवीय भूलों के कारण होते हैं। ऐसी मानवीय भूलों को सुधारने के लिए मंत्री जी से निवेदन है कि सुरक्षा के उपाय किए जाएं और उनके लिए बजट में प्रावधान किया जाए जिससे मानवीय भूलों के कारण दिन-प्रतिदिन जो रेल दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं, उनमें कमी आए, वे समाप्त हों, हजारों लोग जो अपंग होते हैं या जिनकी मृत्यु हो जाती है, वे उनसे मुक्त हो सकें। लोग यह सोचकर रेल यात्रा कर सकें कि वह सुरक्षित है। महिलाओं पर अत्याचार और बलात्कार की घटनाएं प्रतिदिन बढ़ती जा रही हैं, यहां तक कि इन अपराधों में कई बार रेल कर्मचारी भी शामिल होते हैं। महिलाएं अकेले यात्रा करने से डरने लगी हैं। वे सुरक्षित ढंग से यात्रा कर सकें, इसके लिए उनकी सुरक्षा के उपाय की व्यवस्था अलग से की जाए जिससे वे असुरक्षा की भावना में न घिरें और दुर्घटनाओं से बचकर यात्रा कर सकें।

मध्य प्रदेश का सिवनी क्षेत्र मेरा संसदीय क्षेत्र है। वह आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। वहां मोगलीलैंड पेच नेशनल पार्क भी है जो विकास की दौड़ में काफी पीछे है। कहा जाता है कि किसी क्षेत्र के विकास के लिए विकास की अवधारणा तभी जन्म लेती है, जब वहां आवागमन के साधन प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हों, तब ही वहां बाहरी उद्योगपति निवेश करने की सोचते हैं। जब वहां उद्योग-धंधे लगेंगे, तब चरम गति से विकास होगा। लेकिन सिवनी में आज भी छोटी रेल लाइन है, आवागमन हेतु रेलवे की सुविधाएं नहीं हैं जिनके कारण क्षेत्र का विकास अवरुद्ध है। रेल मंत्रालय द्वारा नई रेल लाइनों के लिए लगभग 228 सर्वे करने के बाद भी अभी तक कोई परियोजना शुरू नहीं की गई है, जबकि कई परियोजनाएं इतनी कम लागत की हैं जिन्हें आसानी से प्रारंभ किया जा सकता है। सर्वे रिपोर्ट में मध्य प्रदेश के कुछ रेल लाइनों के सर्वे भी शामिल हैं जैसे मेरे क्षेत्र के खवासा, सिवनी और धूमा के रास्ते रामटेक से गोटेगांव जिसकी लम्बाई मात्र 275 किलोमीटर है। उस पर 528 करोड़ रुपये की लागत आयेगी। इसकी मांग क्षेत्रीय जनता द्वारा लम्बे समय से की जा रही है। इस परियोजना हेतु क्षेत्र में आन्दोलन एवं धरने समय-समय होते रहे हैं। लेकिन इस परियोजना को सर्वे में शामिल नहीं किया गया, इस हेतु वहां की जनता में असंतोष व्याप्त है। आपके द्वारा वर्तमान बजट में प्राथमिकता के आधार पर गोटेगांव रामटेक रेलवे लाइन को स्वीकृति दी जाये जिससे क्षेत्र का चहुंमुखी विकास हो सके एवं बेरोजगारी दूर करने में भी सहायता मिले।

गोंदिया जबलपुर रेल लाइन का ब्रॉडगेज का कार्य चल रहा है। वह धीमी गति से चल रहा है। उसमें बजट का अभाव महसूस हो रहा है। इस कार्य को भी प्रगति दी जाये। सिवनी जहां पर छोटी रेल लाइन है छिन्दवाड़ा से सिवनी मात्र 65 किलोमीटर की दूरी है। (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप केवल अपने प्वाइंट्स कह दीजिए क्योंकि अभी आपकी पार्टी से पांच सदस्य और बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्रीमती नीता पटैरिया : नैनपुर से सिवनी जिसकी दूरी मात्र 76 किलोमीटर है, यदि इन दोनों, नैनपुर से सिवनी और सिवनी से छिन्दवाड़ा तक जोड़ दिया जाये, तो सिवनी सिवनी बड़ी लाइन से जुड़ जायेगा और विकास का कार्य शुरू हो जायेगा। हमारा लोकसभा क्षेत्र जबलपुर जिले में भी आता है। वहां पर जबलपुर से मुम्बई प्रतिदिन लगभग दो हजार यात्री यात्रा कर रहे हैं। अतः जबलपुर से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाई जाये। जबलपुर से चलने वाली गोंडबाग एक्सप्रेस को पूरी रैक से जबलपुर से चलाया जाये। गाड़ी नम्बर 1469/1470 जबलपुर से कोटा के लिए ट्रेन चलती है, उसे जयपुर तक बढ़ाया जाये। हमारे यहां जबलपुर से अमृतसर एवं जम्मू तवी तक एक नई ट्रेन चलाई जाये ताकि स्वर्ण मंदिर एवं बैष्णो देवी के दर्शन हेतु श्रद्धालुओं को सुविधा हो सके। हमारे यहां तीसरा जिला नरसिंह पुर लगता है जहां पर गोटेगांव रेलवे स्टेशन है, गोटेगांव में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाये। साथ ही गाड़ी नम्बर 2159/2160, 2061/2062 का ठहराव श्रीधाम रेलवे स्टेशन पर किया जाये। मध्य प्रदेश में इटारसी से कटनी तक रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाये। साथ ही गाड़ी नम्बर 1271/1272 विन्ध्याचल एक्सप्रेस जो बीना से इटारसी चलती है, यह अधिकतर स्टेशनों पर रुकती है परन्तु इसका किराया मेल एवं एक्सप्रेस के बराबर लिया जा रहा है जिससे यात्रियों को आर्थिक नुकसान हो रहा है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि इसका किराया कम किया जाये।

अंत में मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि हमारे लोक सभा क्षेत्र सिवनी को बजट में शामिल करें जिससे सिवनी बड़ी लाइन से जुड़ सके और क्षेत्र का विकास हो सके।

*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM): Sir, let me thank the Chair for laying my speech. I wish to participate in this discussion on Supplementary Demands for Grants for the Ministry of Railways. I am pained to point out that Southern Railway has again been ignored in this Demands for Grants also. As early as in 1993, it was announced that the gauge conversion project pertaining to Tiruchi-Thanjavur-Thiruvarur-Nagapattinam-Velankanni-Nagore and also Nagore-Karaikkal section in my constituency. Due to our repeated efforts in taking up this matter in this august house, the shelved project of laying broad gauge line Thanjavur-Thiruvarur-Nagore section was taken up again. During the term of 13th Lok Sabha an announcement in this regard was made and even fund allocation was made. But still the work is pending. When Shri Lalu and Shri Velu, who was a Deputy collector in our district are now at the helm of affairs in the Railway Ministry, I do expect that our long pending demands will be attended to. In the targets fixed for the year 2004-05 in the Railway Budget this was mentioned. We were also hoping that the project would be completed by December 2004. Based on the announcement by the General Manager, Southern Railway we even expected that the project would be completed by January 2005. But there is no hope even now and it is not to be completed even by January 2006. Under rule 377, I had brought to the notice of this august House this sorry state of affairs. Though Velankanni Basillica Church has come forward to hand over to the Railways Rs. 2 crore to defray the expenses to lay Broad gauge Railway line between Nagapattinam and Velankanni, no steps have been taken.

Rail car service was in operation between Thiruthuraipoondi and Agasthiampalli, a place known for the famous Salt Sathyagraha. The diesel rail car service must be resumed. Common salt is moved from Vedaranyam to several places in the country. Hence the broad gauge conversion of the existing metre

___*English translation of the speech originally delivered in Tamil and also laid on the Table.

gauge must be taken up expeditiously. Computerized Railway Reservation centre must be established in Thiruthuraipoondi. I urge upon the Railways to allocate funds immediately facilitating gauge conversion between Thiruvarur - Nagapattinam. Since it is a secular pilgrim centre where pilgrims throng to visit all the three worship places that belong to three different major religions, Railways must link it with railway lines.

Similarly there is a need to lay broad gauge Railway line connecting Villupuram with Cuddalore via Chidambaram, Mayiladuthurai, Thiruvarur, and Muthupet. I request the Hon Minister to allocate funds to commence this project. This was the main line between Chennai and Rameshwaram. Now that meter gauge section is left almost abandoned. I urge upon the UPA Government to go for gauge conversions in this section. Our leader Dr. Kalaignar reiterated the plea made by the Hon. MPs of Tamil Nadu in a meeting he had convened. With a request to take up this long felt need of the people of Tamil Nadu, let me conclude.

SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI): Sir, while supporting the Supplementary Demands for Grants as presented by the Ministry of Railways, I am sorry to express my utter disappointment over the antipathetic attitude as reflected in the Supplementary Demands for Grants for the North-Eastern region, especially for Assam.

I was really pleased when I got a communication about one and half years ago that a Consultative Committee of the NF Railway has been constituted and that I have been made a Member of that Committee. But I am really sorry to say that during the last one and half years not a single meeting has been convened by the Ministry of Railways. I would, therefore, urge upon the Minister of Railways to hold a meeting in order to discuss the problems of Assam and other parts of North-Eastern region.

Another disappointing matter is that, in the last Railway Budget the hon. Minister of Railways had declared that a factory for manufacturing the cement blocks would be established in the North-Eastern region. But during the whole year, the Ministry has taken no step till date. So, I would request the Minister to take necessary steps in this regard.

Sir, through different Media, you might have come to know that the Bogibeel Mega Project is a matter of disappointment for the people of Assam. They have been agitating for months together and the news reports are coming in the newspapers. We demanded that this Mega Project should be declared as National Project. I do not like to go into the details. But, I once again urge upon the Government to declare Bogibeel Mega Project as a national Project.

Sir, the new Moinaguri and Jogighopa railway line was taken up in the year 1998. During the last seven years, you will be astonished to know that only five per cent work has been done so far. If you go by arithmetical calculation, you will find that it will take more than a century to complete the work. So, I request that the Railway Ministry's attitude towards North-Eastern Region in Assam should be changed immediately. They should take a positive step and try to complete the railway line as early as possible and a target date should be fixed. I urge upon the Government to finish it within the year 2008.

Sir, in this railway line, there is a bridge, namely, Golakganj Bridge. The people of that area has been demanding since the day of calling tender that there should be a footpath on both the sides of the railway line. I would request the Railway Ministry to think about the matter.

Sir, from the strategic point of view, Dhubri-Fakiragram railway line is very important. It has been remaining disrupted since the year 2002. This Government has already crossed 1-? years. So, the conversion of metre gauge to broad gauge should be completed as early as possible. You will be astonished to know that Dhubri is the district headquarters within my Constituency. This district has 18 lakhs of people whereas not even a single inch of railway line is running there. This matter should be taken up very seriously. .
(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI ANWAR HUSSAIN : Sir, I am concluding. Actually, there are many points.

MR. CHAIRMAN: Then, you just refer to them very briefly.

SHRI ANWAR HUSSAIN : There is a huge rush of patients from Assam and the whole North-Eastern Region to Chennai. I urge upon the Government to introduce a new Express Train from Guwahati to Chennai as early as possible.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Sir, I rise to express my views on the Supplementary Demands for Grants. First of all, I welcome the proposal for the provisions in Item Nos.35 and 48 for removal of infringement for running of Double Stack Container Trains on Palanpur-Pipavav-Delhi route.

20.00 hrs.

Similarly, I would like to request the hon. Minister to make provision for the Palampur Gandhidham route. All the North-Indian traffic is from Mundra to Kandla Ports as container traffic is increasing day by day at Kandla and Mundra Ports.

A similar provision also requires to be made between Bhildi and Jodhpur route which will facilitate transportation of container traffic from North India, Punjab, Jammu and Kashmir to Kandla and Mundra Ports.

I would also like to submit that the gauge conversion work on the Palampur-Samkhiyali route, which is in progress, requires to be expedited as this whole route will be very much important for all the Northern States like Haryana, Punjab, Jammu and Kashmir, Bihar and Uttar Pradesh. When this route is completed, much pressure would come on to Samkhiyali-Gandhidham track which is a most over-utilised track. On that portion, if doubling of the line is not made, then, what will happen? One route comes from Ahmedabad to Samkhiyali. Another route will come from Palampur to Samkhiyali. So, between Samkhiyali and Gandhidhama, doubling of the track is a must. Nowadays, it is over-utilised. The capacity of the track is to handle 30 trains. But, at the moment, 36 to 40 trains are running on this route. So, more trains would be coming. Therefore, doubling of the line between Samkhiyali and Gandhidham is required.

Under the Port Connectivity Projects, the following Ports of Gujarat may be linked or connected with the BG line. The first Port is Bedi, the distance of which is 15 kilometres. The amount required is Rs.26 crore. The second Port is the Porbander Port, the distance of which is five kilometres and the amount required is Rs.16 crore. The third Port is the Hazira Port (Magdala) which is of 37 kilometres distance and the amount required is Rs.99 crore. The fourth Port is

the Bharuch-Dahej Port which is of 64 kilometres distance and the amount required is Rs.137 crore.

Now, I would like to take this opportunity to request the hon. Railway Minister to re-introduce our old train, which was the Inter-City Express Train, between Bhuj-Gandhidham to Vadodra, which was discontinued. So, my only request to the hon. Minister is that this train may kindly be re-introduced.

Secondly, I would like to request the hon. Minister to increase the frequency of the Ala Hazarat Express between Bhuj and Bareilly. At the moment, it runs for five days. Its frequency may kindly be increased by making it a daily service. This train may, for two or three days in a week, kindly be diverted to Hardwar so that the passengers from Bhuj can go to Hardwar directly. Now, it goes to Bareilly. If it can be diverted for two or three days in a week to Hardwar, that will be very much useful. Previously, in the Howrah-Ahmedabad Express Train, there were bogies which were joined for Kutch. Now, as a policy matter, all bogies were discontinued. So, my only request to the hon. Minister is that the Howrah-Ahmedabad train may kindly be extended to Bhuj for at least two or three days in a week.

Similarly, one additional Express Train is very much necessary between Mumbai and Bhuj. At the moment, there are two trains which are running, which are overcrowded. After the earthquake in Kutch, instead of migration, the population of Kutch has increased to 25 per cent and many industries have come up. For the whole of North India, Ports in the Kutch are becoming very much important. So, when traffic is increasing day by day in all these Ports, one additional Express Train may kindly be introduced.

With these words, I thank you very much for giving me this opportunity to speak.

श्री हरिसिंह चावड़ा (बनासकांठा) : माननीय सभापति जी, सबसे पहले मैं हमारे शक्तिशाली और डायनमिक मंत्री श्री लालू प्रसाद जी को और उनकी टीम को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने

एक क्रान्तिकारी कदम उठाकर भारत की रेल को एक अच्छा मोड़ दिया है। इससे पूरे देश में एक अच्छी भावना का निर्माण हुआ है। आपकी ओर से जो भी कदम पिछले बजट में उठाए गए, उनसे हम लोग बहुत खुश हैं। जो गांधी जी का रास्ता था - खादी और ग्रामोद्योग का - मंत्री जी ने उस रास्ते को अपनाकर हजारों लोगों को रोजगार प्रदान किया है। उसके लिए हम मानते हैं कि खादी और ग्रामोद्योग के लोगों को काफी खुशी हुई है, जिसके लिए हम रेल मंत्री जी को बधाई देते हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र बनासकांठा की कुछ समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। यह क्षेत्र उत्तरी गुजरात का एक भाग है। वहां से कोई रेलगाड़ी मुम्बई नहीं जाती है। जबकि हमारे यहां से काफी बड़ी संख्या में लोग सूरत और मुम्बई हीरे आदि का व्यवसाय करने और मजदूरी करने जाते हैं। बनासकांठा का नाम वहां की बनास नदी के नाम पर पड़ा है। इसलिए मेरी मांग है कि वहां से मुम्बई के लिए बनास एक्सप्रेस या पालनपुर एक्सप्रेस के नाम से एक रेलगाड़ी चलाई जाए, इससे हमारे क्षेत्र के हजारों लोगों को सुविधा हो जाएगी।

पालनपुर से अहमदाबाद के लिए डैमू चलती है, लेकिन उसमें काफी भीड़ होती है। इसलिए यह डैमू ट्रेन की संख्या बढ़ाई जाए। पालनपुर किसी समय नवाब साहब के रूल में था। उस वक्त बड़ा अच्छा माहौल था। लेकिन अभी तक वहां के स्टेशन की कोई तरक्की नहीं हुई है। मैं विनती करता हूं कि उस स्टेशन को माडल स्टेशन का दर्जा दिया जाए और उसका विस्तार किया जाए, क्योंकि वहां से कच्छ के लिए भी ट्रेन जाती है और वह एक जंक्शन है। वहां से स्टेट हाइवे भी जाता है, लेकिन उस गांधीधाम से कांडला रोड पर काफी भीड़ रहती है। इसलिए वहां तत्काल ओवरब्रिज बनाया जाए।

मेरी रेल मंत्री जी से एक और विनती है कि राजधानी एक्सप्रेस जो सप्ताह में छः दिन चलती है, उसे सातों दिन चलाया जाए। अहमदाबाद-दिल्ली की रेल लाइन सिंगल है। इसलिए उसको शीघ्र ही डबल लाइन में तब्दील किया जाए। गांधीधाम-पालनपुर गेज कंवर्शन का काम

धीमी गति से चल रहा है। उसे शीघ्र ही पूरा किया जाए। पालनपुर रेल लाइन के दोनों ओर आबादी है, लेकिन वहां एक ही फुटब्रिज है। मेरी रेल मंत्री जी से विनती है कि दूसरे फुटब्रिज की अनुमति शीघ्र ही दी जाए।

पालनपुर स्टेशन पर टिकटों का कोटा काफी कम है। इसलिए वहां से हर रेलगाड़ी का कोटा बढ़ाया जाए, क्योंकि कच्छ से भी लोग वहां आते हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री लालू प्रसाद जी को धन्यवाद देता हूं और उनके द्वारा पेश की गई अनुपूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो) : सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का मौका दिया। मैं रेल मंत्री जी से निवदेन करना चाहता हूँ कि जोन के सांसदों के साथ जी.एम. की बैठक हो जाए, तो वहां की क्षेत्रीय समस्या ठीक हो सकती है। मैं आपको इस संदर्भ में निवदेन करना चाहता हूँ कि बुंदेलखंड एक्सप्रेस के 14 ठहराव बंद कर दिए गए हैं। लेकिन उस जोन के सांसदों के साथ इस बारे में कोई बैठक नहीं बुलाई गई और न ही कोई चर्चा की गई। परिणाम यह हुआ कि जब वह ट्रेन एक्सप्रेस बनाई गई, तो उसके अनुरूप उसकी व्यवस्था नहीं की गई।

20.09 hrs. (Mr. Deputy Speaker in the chair)

जिसकी वजह से दतिया में एक्सीडेंट हो गया और वहां पर 27-28 लोग मारे गए तथा अनेक घायल हुए। राज्य सरकार की तरफ से उन्हें जो सहायता दी जानी थी, उसे देने के लिए मैं भी वहां पर गया था। लेकिन केन्द्र से या रेलवे से जो मदद मृतकों के आश्रितों को या घायलों को मिलनी चाहिए थी, वह अभी तक नहीं मिली है। मेरा निवेदन है कि उन्हें जल्द ही यह सहायता दी जाए। मैं कुछ ऐसे प्रस्ताव आपके सामने रखना चाहता हूँ जिन पर खर्चा नहीं होगा। केवल आप व्यवस्था ठीक कर देंगे तो उस इलाके में काफी राहत हो जाएगी। तुलसी एक्सप्रेस को रोजाना कर देंगे तो बुंदेलखंड का भला हो जाएगा। टीकमगढ़ और छत्तीसपुर के लोगों की मांग है कि भोपाल एक्सप्रेस का स्टॉपेज वहां पांच मिनट के लिए दे दिया जाए तो लोगों को आने-जाने की सुविधा हो जाएगी। इसी तरह से जो 14 स्टॉपेज बुंदेलखंड के बंद किये गये हैं, उन्हें बहाल किया जाए। बुंदेलखंड में ओरछा-खजुराहो वहां के तीर्थस्थल हैं। बड़े-बड़े लोग तो हवाई-जहाज से चले चाहते हैं लेकिन आम लोग जो वहां दर्शन के लिए जाना चाहते हैं, जिनकी रुचि तीर्थ करने में है, उनको वहां जाने में बहुत परेशानी होती है। इन स्टॉपेज को आप बहाल करेंगे तो कृपा होगी।

ताज एक्सप्रेस ग्वालियर तक आती है। इसको अगर झांसी तक बढ़ा दिया जाए तो ओरछा और खजुराहो तीर्थस्थल को बढ़ावा मिलेगा और राजस्व में भी वृद्धि होगी तथा इसमें सरकार का

खर्चा भी नहीं होगा। जबलपुर-कोटा गाड़ी जयपुर होते हुए पुष्कर तक बढ़ाई जाए तो अजमेर शरीफ और पुष्कर दोनों तीर्थस्थलों को बढ़ावा मिलेगा।

ललितपुर-सिंगरोली रेल मार्ग की स्वीकृति हुई है लेकिन वहां काम धीमी गति से चल रहा है। इसके लिए बजट में इजाफा किया जाए ताकि पिछड़े हुए बुंदेलखंड और विंध्य क्षेत्र को एक अच्छा साधन मिल जाएगा। इसी तरह से खजुराहो-महौवा रेल लाइन का काम चल रहा है जिसमें तेजी लाने की आवश्यकता है। इससे खजुराहो के पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

दमौह हमारा पिछला संसदीय क्षेत्र था। यहां पर आदर्श रेलवे स्टेशन की स्वीकृति हुई थी लेकिन पिछले दो साल से वहां पर काम नहीं हुआ है। वहां पर काम कराएंगे तो ठीक होगा। मैं इतना ही कहना चाहता हूं।

श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) : वर्ष 2005-2006 की अनुपूरक मांगों पर बोलने के लिए आपने जो समय दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने 2 अरब 66 हजार करोड़ रुपये का बजट और 10 हजार करोड़ लाभ का बजट पेश किया है। माननीय रेल मंत्री जी ने कुल्हड़ से लेकर खादी तक को रेल मंत्रालय में लाकर गरीबों के लिए जो काम किया है, उसके लिए धन्यवाद। मेरे क्षेत्र में बलवई स्टेशन पड़ता है। वहां पर दो-तीन इंटर-कॉलेज और एक ब्रह्माणी माता का मंदिर है। लेकिन बलवई रेलवे स्टेशन पर लूप-लाइन बन जाने की वजह से क्रॉसिंग बीच में आ गया है। वहां पर माल गाड़ी दो-दो, चार-चार घंटे के लिए खड़ी रहती है। स्कूल के बच्चे गाड़ी के नीचे से निकलकर स्कूल जाते हैं। ब्रह्माणी माता के मंदिर जाने के लिए भी लोगों को गाड़ी के नीचे से निकलकर जाना पड़ता है। इस बारे में मैंने माननीय मंत्री जी से भी निवेदन किया था और नियम 377 के अधीन भी कई बार निवेदन किया है कि क्रॉसिंग को पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाए। हमने पुल भी इधर-उधर से मिलवा दिये हैं। क्रॉसिंग को बढ़ा दिया जाए तो इस समस्या का समाधान हो सकता है और स्कूल के बच्चों और मंदिर जाने वालों को भी इस समस्या का सामना करना नहीं पड़ेगा। वहां लूप लाइन में चांदपुर कोठी फाटक है। यह फाटक बिल्कुल गांवों के बीच में आ गया है। हमने सड़क को दोनों तरफ से मिलाने का काम किया है। उस फाटक को भी अगर पूर्व की दिशा में बढ़ा दिया जाए, तो अच्छा रहेगा। गांव में जो फाटक है, उसका कोई उद्देश्य नहीं है और यह इटावा के लिए बाड़-पास का भी काम करता है। हमने दोनों क्रॉसिंग्स को पूर्व की दिशा में बढ़ाने की मांग की है।

इटावा रेलवे स्टेशन के उत्तर की तरफ रेलवे का मनोरंजन सदन है और वहां रेलवे स्टाफ तथा अधिकारियों के क्वार्टर बने हुए हैं। वहां पर सड़कों की बहुत खराब स्थिति है। उनमें गड्ढे हो गए हैं। गड्ढों की वजह से वहां पानी भरा रहता है। क्योंकि यह राज्य सरकार के अंडर में नहीं आता, यह रेलवे की जमीन है, इसलिए माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उन सड़कों को

अच्छा बनाया जाए, क्योंकि उस रेलवे कालोनी से आम पब्लिक भी निकलती है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मनोरंजन सदन के आसपास सौंदर्यीकरण कराया जाए। तमाम रेलवे स्टेशनों में टायलेट्स में बहुत गंदगी रहती है, अगर वहां से लोग निकलते हैं, तो बदबू आती रहती है। इस संबंध में मैं निवेदन करूंगा कि माननीय मंत्री जी अधिकारियों को निर्देश दें, जिससे टायलेट्स की सफाई बनी रहे और बीमारी की समस्या न उत्पन्न हो।

जसवंत नगर फपूंद रेलवे स्टेशन के सौंदर्यीकरण की व्यवस्था के लिए हमने पहले भी सदन में मांग की थी। वहां स्ट्रीट लाइट्स खराब हैं, उनको सुधारा जाए। हमारे इटावा में एक ईएमयू एक्सप्रेस रूकती है। हमने कई बार मांग की है कि फपूंद रेलवे स्टेशन में इसको स्टे किया जाए। फपूंद रेलवे स्टेशन से जब उसको चालू किया जाएगा, तो इटावा रास्ते में पड़ेगा। यदि यह ट्रेन यहां रूकती है, तब फपूंद के आसपास जो व्यापारी वर्ग रहता है, वहां एनटीपीसी का उपक्रम है, गेल का उपक्रम है, वहां से बहुत से यात्री यात्रा करते हैं, अगर इटावा में जो पैसेंजर रूकती है, उसे फपूंद से चलाया जाए, तो तमाम पैसेंजर्स को लाभ मिलेगा।

*SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Respected Deputy Speaker, Sir, I stand here today to discuss on the Supplementary Demands for Grant of Railway for 2005-2006. At the outset I may state that Railways are responding to the challenge and are making all out efforts to sustain the existing traffic as well as to attract new traffic, bag in bulk and non-bulk segments. Use of information technology in freight traffic is also needed and is being given due attention.

I would draw the attention of the Government through you Sir, to a Task Force on integrated Transport Policy which was set up in 2001 under the Chairmanship of Shri K.C. Pant, the then Deputy Chairman, Planning Commission. This Task Force had suggested to regain its share in Freight through qualitative capacity augmentation aided by corrective pricing policies and organisational change. It had also suggested to focus on technology upgradation and modernisation. It impressed upon the Railways to augment capacity on the saturated high-density routes and replace over aged assets, thereby facilitating reduction in asset failure and improve productivity and enhance safety of rail operations.

The Rakesh Mohan Committee also has studied the railway sector in order to estimate the financing requirements of an expansion and upgradation programme. It also suggested to identify sources of funding of estimated investment over 15 years period. The root cause of financial problem confronting the Indian Railways is found in lack of adequate productivity increases that are commensurate with real wages overtime. The Railways has to modernise and expand its capacity to serve the emerging needs of the growing economy. Indian Railways has to adopt a economy. Indian Railways has to adopt a strategic perspective to achieve high growth in both the passenger and freight segments.

*Laid on the Table

I am constraint to note that most of the projects taken up in Orissa by the Railways are progressing in snail's pace. Some of the ongoing projects in Orissa

have been identified as part of National Rail Vikas Yojana for strengthening Quadrilateral and Diagonals and Port Connectivity routes. But execution of these projects in Orissa, especially under East Coast Railways and South Eastern Railways are not to our satisfaction. These projects should be expedited, especially the doubling of Talcher to Paradeep rail line and completion of construction of second bridge over river Mahanadi is essential. Similarly, the second rail bridge over river Kathjodi and river Kuakhai is necessary for which budgetary provisions been made but no work has started. Government of Orissa had submitted a memorandum to the Railway Minister and subsequently the House Committee of Orissa Legislative Assembly had also met the authorities of the Railway Ministry and have appraised the anxiety of the people of Orissa. It was a all party delegation.

There is a need for higher allocation of funds to the tune of Rs. 780 crore, for the ongoing projects in the State of Orissa. I would like to deal with some project in detail.

The Broad gauge rail line link project of Daitari- Bansapani traversing a length of 155 Km which was sanctioned in the year 1992-93 needs utmost attention. Land for the project has already been handed over to the East Coast Railway. The section between Bansapani-Keonjhar of 58 km has been commissioned since August 2004. Formation and earth work has been completed from Keonjhar to Tomka of 98 kms. Presently, bridge works are in progress. I would like to mention here that initially the Ministry of Railways had planned to Commission the rail link by December 2005 and later postponed it to March 2007. In view of the construction and commissioning of steel plants in Dubri area, I would request the Railway Minister to expedite commissioning of Daitari-Bausapani rail link as early as possible.

There is a necessity to sanction and take up Surveys for doubling of the lines namely

- a) Daitari - Bansapani - Jakhapur BG Rail Link;
- b) Haridaspur-Paradeep BG Rail Link;
- c) Angul-Dubri-Sukinda Road BG Rail Link; and

d) Talcher -Sambalpur BG Rail link.

Once the surveys are completed these projects may be taken up departmentally or through special purpose vehicle or SPV mechanism through Rail Vikas Nigam Limited. Timely action on this front will reduce the gestation period in creating requisite infrastructure to support the rapid industrialisation process taking place in the state, even at the present single line stage the land acquisition part may be planned for eventual doubling in order to save time.

The third point is, already RITES Limited has submitted a draft report, which provides for a MGR system with around 29 km length and development of station yards at Baghupal, Sukinda Road and Jakhapura for 118 km track at an estimated cost of Rs. 325 crore in two phases.

I would urge upon the Minister to participate in the SPV (JCDL) and also take a view regarding construction, maintenance and operations of the MGR system.

The conversion of Nuapada-Gunupur narrow gauge rail link project was sanctioned in the year 1997-98 and Rs. 30.65 crore has been already spent. Land acquisition and construction are in progress. It is learnt that RVNL has started a bank ability study for extension of this rail link of Theruvali to enable the Alumina industries in Rayagada and Koraput districts have connectivity with the Gopalpur port. Orissa government has already assured assistance in participation of industries in the Special Purpose Vehicle for construction of this extension. I urge again to take up these projects in full earnest.

Lastly, I draw the attention of the minister through you Sir, towards the expansion of century old Cuttack Railway Station. Though budgetary provision has been made for last two years, very little work has been done to have a second opening of Cuttack Rail Station.

Railway is facing competition today. All investment must be done judiciously. Orissa has become the happening State of the Country where more than Rs. 150,000 crore of investment is going to take place within another 10 years of time. Railway should upgrade the load factor of all new lines

accordingly about which I had mentioned in this House a week earlier. At the same time, I would again urge upon the Minister to expedite the completion of all ongoing projects at the earliest.

With these words, I conclude.

SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): Thank you Sir, for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways). I would make a few points concerning my parliamentary constituency, in particular, and my State Tamil Nadu, in general. I rise to support these Grants.

I understand that Railways being the lifeline of the nation, has a big role in catering to the needs of the whole country. We could not find a sizeable improvement in the Railway network in Tamil Nadu. The Ministry has an important task, which, I hope, they would try to fulfil with all out efforts by taking into consideration the genuine demands of the State of Tamil Nadu.

Sir, a delegation of 40-Members of Parliament from the State of Tamil Nadu has met Shri Lalu Prasad and have requested to forming a new Salem Division. I hope, Shri Lalu Prasad will definitely consider this demand.

The Railways is one of the most important lifelines in the country for the poor people. It is an important vehicle for the poor and downtrodden. My constituency, Periyakulam and Theni district, where I come from, is an industrial and agricultural district. Here we produce agricultural items like sugarcane, spices like cardamom, pepper, cotton, and other important items. If Salem Division is formed, it will cater to the needs of the business community in the Tamil Nadu region.

Sir, Delhi to Chennai Rajdhani is plying only two times a week. But Rajdhani from Mumbai-Delhi, Kolkata-Delhi, Hyderabad-Delhi and Bangalore-Delhi are plying daily. I do not know why the Railway Department has neglected the State of Tamil Nadu. I would request the hon. Minister to take this into consideration and consider plying a daily Rajdhani from Delhi-Chennai.

I would request the hon. Minister for the construction of a new railway line from Dindugal to Ayyapan Temple *via* Vattalagundu, Theni, Bodi, Kambam, and Gudalur. From Gudalur to Ayyappa temple, a tunnel can be constructed for three kilometres in the hills. If this tunnel is provided by the Ministry of Railways, it would be the shortest route for the lakhs and lakhs of devotees who come to the Ayyappa temple. Even the Railway Department charges Rs. 100 extra from a passenger. They were ready to pay because they have to go around 150

kilometres to the uphill. At the time of going to the uphill, they have to face severe consequences because of the wild elephants, wild bisons and all other animals that are attacking them. Last year, two devotees were killed.

Sir, if you want me to lay my speech, I will lay the rest of my speech on the Table of the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You can lay the rest of the speech on the Table of the House. It will form part of the proceeding.

The rest of the speech will be laid on the Table of the House.

. (*Interruptions*)

*SHRI J.M. AARON RASHID : If this railway tunnel is constructed, Government would be doing a great service to the people in the area and the Government, if there is any dearth of funds, can collect a toll fee from the pilgrims so that the entire cost of the tunnel could be recovered within a year. This railway tunnel from Gudalur to Ayyappan Temple will lead straight to the foothills of the Ayyappan temple. This will save 150 kms. for the pilgrims. Even from pilgrims toll can be travel via tunnel every year lakhs and lakhs people are traveling government will get the tunnel investment in one year even put foreign operators are ready for it.

Another point which I wish to state here that there is a Kuzhandai Velappan temple in Kodaikanal. If this tunnel is constructed, Kodaikanal would also attract huge tourists and the Government can earn more revenue.

* ...* This part of the speech Laid on the Table

Finally, I would like to state that Bodi is a world's largest cardamom producing and auctioning likely. Spices like cardamom, pepper are grown. There are a lot of tea plantations in Theni district. There is a sprawling BIS Tata tea estate covering 2,00,000 acres. In Theni district, there are a lot of cotton growers and textile mills too. Theni is next only to Coimbatore as a textile hub in South India. There is no facility of booking cargo in Bodi. Hence, a long-standing and genuine demand of the area is to open a Cargo Booking Centre by the Railways.

This would benefit lakhs of small growers. At present, they have to go either to Coimbatore or Madurai for booking of their the products for exporting. They are paying sales tax, octroi, etc. which is an additional burden on them. Added to this burden, there is harassment by police and revenue officials of our state. They could not bear such burden no longer. They have been pleading for the opening of a Permanent Cargo Booking Centre in Bodi.

If country has to prosper, 1000 small farmers have to be happy, not ten rich business. So, their interest should be protected. Sir, Since you are champion of minorities first in the railways I will request you to take necessary action for protecting that interests in the Railways.

Sir, I conclude my speech with the hope that the hon. Minister of Railways would give topmost priority to the problems mentioned by me in my speech as they are long-pending issues concerning the genuine demands of the people of my constituency and implement the same it as early as possible. *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Hansraj G. Ahir. Be very brief and take only two minutes.

श्री हंसराज जी.अहीर (चन्द्रपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत अनुदानों की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ। इस पूरक बजट में महाराष्ट्र का कहीं उल्लेख नहीं है। मैं महाराष्ट्र के चन्द्रपुर क्षेत्र से आता हूँ। चन्द्रपुर आदिवासी बहुल क्षेत्र है जिस में जिला गडचिरोली आता है लेकिन वहां रेलवे की सुविधा नहीं है। मैंने अनेक बार सदन में इस विषय को रखा और उठाया है। वडसा से गडचिरोली रेल लाइन बिछाने के लिए एक सर्वे भी हो चुका है। करीब 50 किलोमीटर लाइन बिछाने के लिए 77 करोड़ रुपए की जरूरत है। मैं इस राशि का प्रावधान करने की विनती करता हूँ। सूरजागढ़ क्षेत्र भी उसी में है। यहां आयरन ओर होता है। यह आदिवासी और दुर्गम क्षेत्र है तथा वहां नक्सलाइट मूवमेंट जम कर चलती है। आप यहां रेल लाइन बिछाने के लिए बजट में प्रावधान करें।

चांदाफोर्ट साउथ ईस्टर्न मध्य रेलवे का स्टेशन है। जहां से यशवंतपुर-बिलासपुर गाड़ी चलती है। मैं इस गाड़ी को बिलासपुर के आगे हावड़ा तक चलाने के लिए मांग करता हूँ। इस मार्ग पर जो नैरोगेज लाइन थी, उसे ब्रॉडगेज किया गया है। काफी पैसा खर्च करने के बाद एक या दो गाड़ियां चलती हैं। वहां से और गाड़ियां चलाने की मांग करता हूँ। जबलपुर से नैनपुर ब्रॉडगेज लाइन पर काम चल रहा है। उस काम को जल्दी किया जाए। इससे उत्तर भारत को दक्षिण भारत से बहुत नजदीक से जोड़ा जा सकता है। इससे ढाई सौ किलोमीटर का अन्तर कम होगा। बेंगलोर, हैदराबाद से बनारस लाइन पर गाड़ी चलायी जाए। मेरे यहां जो चन्द्रपुर स्टेशन है, वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र का जिला केन्द्र है। इस स्टेशन को मॉडल स्टेशन की मान्यता मिली है लेकिन बजट में प्रावधान न होने के कारण काम नहीं हो रहा है। इसके लिए बजट में और प्रावधान किया जाए जिससे राशि उपलब्ध हो सके। मैंने चन्द्रपुर स्टेशन से नागपुर के लिए शटल ट्रेन चलाने के लिए कई बार मांग की। आप इसके बारे में सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। भाग्यनगरी गाड़ी हैदराबाद से चलती है। वह कागजनगर आती है। इसे थोड़ा आगे बढ़ा कर बल्लारशाह तक चलाने के लिए मैं

मांग करता हूं। बल्लासा से वर्धा-बल्लासा पैसेंजर गाड़ी चलती है उसे गडचांदूर तक चलाएं। चन्द्रपुर स्टेशन से घुग्घूस के लिए जो गाड़ी चलती थी, वह पिछले कुछ दिनों से बंद हो गई है। मैं इसे पुनः चलाने की मांग करता हूं। चांदाफोर्ट, राजूरा, वरोड़ा और बांदक स्टेशनों पर आरक्षण केन्द्र खोला जाए।

चन्द्रपुर एक बड़ा और औद्योगिक शहर है। वहां चार लाख से ज्यादा की आबादी है। उस स्टेशन पर 29 गाड़ियां रुकती हैं लेकिन आंध्रप्रदेश, तमिलनाडू, जोधपुर और केरल वाया राजधानी गाड़ियां रुकती नहीं हैं। मैं इन सभी गाड़ियों का स्टॉपेज देने के लिए विनती करता हूं।

इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हूं।

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): Mr. Deputy-Speaker, Sir, while I must appreciate the hon. Minister, his team, the Members of the entire Railway Board and the employees for the new impetus that has been imparted to the working of the Railways, there are only one or two points that I would like to make.

One point is that it was a long pending demand of the people of the region that Chandigarh should be connected to Ludhiana. I am happy that the work is going on at an accelerated rate now after many years. But there is one very important point about it, that is, that the track is not being electrified. At present, Delhi-Chandigarh route is electrified. The route from Ludhiana onwards up to Amritsar, etc., is electrified. So, this would be a missing link. Unless this is electrified, I do not think the starting of the train on this route from Chandigarh to Ludhiana would serve the desired objective.

Secondly, I must thank the Minister for starting this year the Kerala Sampark Express between Chandigarh and Thiruvananthapuram. It is a weekly train. I would urge the Minister to make it at least a bi-weekly one. At the same time, the Railways should provide more coaches for III tier AC because that is the need. On the way, there must be some more stoppages provided to that train because what really happens presently is that it is a through train and that may not be very viable for the Railways. If there are two or three stoppages at important places, the train would become more viable and it can certainly be made a bi-weekly train.

Chandigarh, as we all know and Sir, as you know, in particular, is the capital of both Punjab and Haryana. It is the headquarters of the Union Territory and it is an important place. It is fast emerging as the IT centre also and is proudly on the tourist map of the country now. But the railway station here is still that 50 years old building. The building must change. It must also reflect the new mood of the city which is surging forward on the path of development.

With these words only, I would like to thank the hon. Minister once again. But these are very important points. Rest I would reserve for the main Budget next year or I would write to him in between. But these are the important things

because, maybe, in the next few days only that train may be flagged off from Chandigarh to Ludhiana side up to some place, Morinda on the way. It must be electrified immediately and that process should start.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think that the hon. Minister will certainly pay attention to your request.

Now, I would request Shri Virchandra Paswan to speak. Please be brief.

श्री आठ वीरचन्द्र पासवान (नवादा) : मैं अपनी बात दो मिनट में समाप्त करूंगा। माननीय मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में रेलवे का जो विकास हुआ है और रेलवे के हर क्षेत्र में, हर विभाग में गुणवत्ता के कार्य में जो सुधार लाया गया है। उनकी दूरदर्शिता से इस देश में रेलवे ने मुनाफा कमाने का काम किया है, इस देश की संचित निधि में वृद्धि करने का काम किया है इसके लिए रेल मंत्रालय के तमाम अधिकारी, जिन्होंने माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में काम किया है, वे धन्यवाद के पात्र हैं। इनकी कुशलता और गुणवत्ता के लिए पूरा देश धन्यवाद दे रहा है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की ओर से और अपनी ओर से धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने कुशल नेतृत्व का परिचय दिया है। इसके साथ ही मैं कुछ बातें, जो मेरे संसदीय क्षेत्र और बिहार में मेरे गृह क्षेत्र से जुड़ी हुई हैं, उन्हें रखकर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैंने कई बार इस सदन में माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया है कि मेरे संसदीय क्षेत्र नवादा में गुरपा क्षेत्र, जो एक पौराणिक और ऐतिहासिक जगह है। जहां पर लोगों की मांग है कि गया-धनबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन का दो मिनट के लिये ठहराव दिया जाये। लोग धनबाद आते-जाते हैं। जब मैंने इसके संबंध में लिखा तो कहा गया कि लोग गया आकर धनबाद के लिये ट्रेन बदलें। यह व्यावहारिक रूप से उचित नहीं है। इसलिये मैं आग्रह करूंगा कि गुरपा में इस गाड़ी का दो मिनट के लिये ठहराव दिया जाये।

मेरे गृह क्षेत्र में हाजीपुर दिग्घी-एवं एकारा के लिये रेल ओवर ब्रिज की बात माननीय रेल मंत्री जी जानते हैं। रेलवे बोर्ड के चेयरमैन भी उस क्षेत्र में रह चुके हैं। ट्रैफिक काफी जाम रहने के कारण रेल ओवर ब्रिज की जरूरत लगती है। कई वर्षों से यह जानकारी दी जा रही है कि वहां .यह आर.ओ.बी. बनने जा रहा है लेकिन पता नहीं चल रहा है कि क्या होगा। मेरा निवेदन है कि हाजीपुर, दिग्घी एवं एकारा में रेल ओवर ब्रिज जल्द बनाया जाये।

उपाध्यक्ष जी, हाजीपुर एक ऐतिहासिक स्थान है जहां की आबादी काफी घनी है। यह पूरे उत्तर बिहार के जिले वैशाली, समस्तीपुर वगैरा को जोड़ता है। यहां बाजार समिति है जहां के लिये लोग पूरे देश के विभिन्न राज्यों से आते हैं। लोग टिकट लेते हैं। मैंने आग्रह किया था कि बाजार समिति के प्रांगण में रेलवे स्टेशन के अतिरिक्त एक कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्र स्थापित किया जाये ताकि ताकि लोगों को काफी सहूलियत हो। आशा है माननीय रेल मंत्री जी वहां जल्द से जल्द एक कम्प्यूट्रीकृत रेल आरक्षण केन्द्र की स्थापना के लिये आदेश देंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think you belong to the same party.

. (Interruptions)

श्री बीरचन्द पासवान : उपाध्यक्ष जी, रेलवे हिन्दुस्तान की लाइफलाइन है, सामान्य लोगों का सहारा है। एक्सप्रेस रेलगाड़ी में जनरल एवं स्लीपर क्लास के डिब्बे ज्यादा होते हैं। जो गाड़ियां द्रुतगति से चलती हैं, उनके जनरल एवं स्लीपर डिब्बों की खिड़कियां खुली होने से धूल-मिट्टी ज्यादा आती है। इस कारण गरीब लोगों के लंगर पर कुप्रभाव पड़ता है और वे बीमार हो जाते हैं। मेरा आग्रह है कि यदि इन जनरल एवं स्लीपर डिब्बों को ए.सी. कर दिया जाये, चाहे इसमें खर्चा थोड़ा बढ़ जाये लेकिन आम जनता की सुविधा के लिये मैं माननीय रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, you please sit down.

श्री बीर चन्द पासवान : उपाध्यक्ष जी, पिछली बार जब वर्ष 2004-05 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया था तो उस में कियूल-नवादा रेल लाइन के दोहरीकरण का प्रावधान किया गया था लेकिन उस कार्य में आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। चूंकि मगध एक महत्वपूर्ण इलाका है जहां से लोग मुम्बई, कोलकाता और दिल्ली जाते हैं, इसलिये रेल मार्ग की महत्ता को देखते हुये 123 किलोमीटर का यह रेलमार्ग डबल करने की कृपा की जाय.(व्यवधान)

MR.DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. This is the discussion on Supplementary Demands for Grants (Railways) and not the discussion on the main Budget.

. (*Interruptions*)

श्री बीर चन्द पासवान : उपाध्यक्ष जी, अंत मे मेरा आग्रह है कि *

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. This is not to be recorded.

(*Interruptions*)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. He is not to be recorded.

(*Interruptions*)*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Haribhau Rathod. You would be very brief; conclude within two minutes.

*Not Recorded

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : उपाध्यक्ष जी, वर्ष 2005-06 की रेल संबंधी अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा हो रही है जिसमें महाराष्ट्र के लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है। पिछले दिनों महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री के साथ हमारी एक मीटिंग हुई थी जिसमें इस बात की चर्चा की गई कि गत 150 वर्षों में ब्रिटिश शासन के समय रेलवे संबंधी जो कार्य हुआ, उसके बाद कुछ नहीं हुआ है। वही पुरानी रेल लाइनें हैं जो अंग्रेजों ने बनवाई थी लेकिन आजादी के बाद एक भी नई लाइन महाराष्ट्र में नहीं डाली गई है। हां, श्री मधु दंडवते के समय कोंकण रेलवे का काम शुरू हुआ था, इसके अलावा और कुछ नहीं हुआ है। मैंने पिछली बार नागपुर-वर्धा-नान्देड़ रेलमार्ग बनाये जाने की मांग की थी। शायद आपको याद ही होगा कि वर्ष 2008 में नान्देड़ में गुरु गोविन्द सिंह की 300वीं जयन्ती मनाई जा रही है। इसकी वहां जोरशोर से तैयारी चल रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि वह वर्ष 2008 तक वर्धा-नांदेड़ रेल लाइन का काम पूरा करवा दें। वर्धा महात्मा गांधी का जिला है। उनका वहां बसेरा था। श्री विनोबा भावे का क्षेत्र भी वही है। इसके बाद पोरगढ़ बीच में आता है, जो संत सेवा भाया का एक बहुत बड़ा तीर्थस्थान है। वहां वर्ष 2008 में गुरु गोविंद सिंह जी का 300वां वर्ष मनाया जा रहा है। यदि मंत्री जी प्रयास करें और उनकी इच्छाशक्ति हुई तो यह काम अवश्य पूरा होगा। वहां इसके लिए बहुत जोरशोर से तैयारी चल रही है। उसके लिए आप भी तैयार रहिये।

उपाध्यक्ष महोदय, इसके अलावा यवतमाल में शकुन्तला नाम की एक छोटी सी प्राइवेट रेल लाइन है। ऑफिशियली उसका नाम शकुन्तला नहीं है। लोगों ने प्यार से उसका नाम शकुन्तला रख दिया है। यह लाइन ब्रिटिशकाल में बनाई गई थी। हमने सुना है कि इस छोटी लाइन को ब्रॉड गेज करने की बजाय वहां से हटाने के बारे में मंत्रालय में कुछ विचार चल रहा है, इस लाइन को बंद करने की बात चल रही है। प्रथम तो यवतमाल जिले में रेलवे की सुविधा नहीं है और छोटी सी लाइन मुर्तजापुर से यवतमाल तक है, जिसे हम ब्रॉड गेज करने की मांग बार-बार

कर रहे हैं, लेकिन इसे ब्रोड गेज करने की बजाय हटाने की कोशिश हो रही है। हमारी रेल मंत्री जी से मांग है कि कोई भी रेल लाइन, चाहे प्राइवेट हो या सरकारी हो, वह ज्यों की त्यों बनी रहे। हम इसे ब्रोड गेज करने की आपसे मांग करते हैं।

हमने धामनगांव में दो-तीन गाडियों का स्टाप मांगा था, जिसमें हावड़ा, आजाद हिंद एक्सप्रेस और अहमदाबाद, चेन्नई नवजीवन एक्सप्रेस प्रमुख हैं, लेकिन यह काम अभी तक नहीं हुआ है। धामनगांव में ओवरब्रिज की बहुत आवश्यकता है। कृपया इस ओर भी मंत्री जी ध्यान दें। दूसरा ब्रिज नागपुर-वर्धा के पास बुट्टीबोरी में बनाने की आवश्यकता है। यह एक बहुत बड़ी इंडस्ट्रियल एस्टेट बन रही है। यहां हमने एक ओवरब्रिज की मांग की थी। अभी बसई में एक बहुत बड़ा आंदोलन हुआ, वहां रेलें रोक दी गईं। सरकार ने उनकी मांग पूरी करने के लिए क्या किया। बार-बार हम मुम्बई की बात करते हैं, जहां से इतना अधिक रेवेन्यू आता है। मुम्बई के उस क्षेत्र में रेलवे की सुविधा नहीं दी जा रही है। बजट में भी इसका कोई प्रावधान नहीं है। अपनी मांग को पूरा कराने के लिए पेसैन्जर आंदोलन करने के लिए सड़कों पर निकल पड़े हैं। हमने मंत्री जी को पत्र लिखा था और बात भी की थी, लेकिन इसके लिए क्या हो रहा है। मुथखेड़, आदिलाबाद और वणी के लिए इन्होंने जो काम किया है, वहां दो-तीन स्टेशन बनने हैं। मैं माननीय मंत्री जी को आमंत्रित करूंगा कि वह जल्दी से जल्दी वहां आकर इनका उद्घाटन करें, यह छोटा सा काम बाकी है। यह काम उनके कार्यकाल में पूरा हो जाए तो बहुत अच्छा होगा।

अंत में एक बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा कि जो रेलवे का स्टाफ है, जिसे हम और आगे ले जाने की बात करते हैं, जो रेलों को चलाने वाले चालक हैं, रनिंग स्टाफ है, उन्हें जो वर्षों से अलाउन्स मिल रहा था, उसमें कटौती पर विचार हो रहा है। वर्ष 2002 में एक रनिंग-स्टाफ अलाउन्स कमेटी बनाई गई थी, जिसमें कटौती करने का सुझाव दिया है। इसके कारण सारा स्टाफ चिंतित है। जो लोग रेलों को चलाते हैं, जिनके हाथों में हजारों-लाखों लोगों की जान

की रक्षा की पूरा जिम्मेदारी होती है, उन चालकों का अलाउंस बढ़ाने की बजाय घटाने का सुझाव दिया जा रहा है। मेरा निवेदन है कि आप इस बारे में जरूर कुछ कीजिए।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : ऐसा नहीं कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : ऐसा नहीं करेंगे, वह अपने रिप्लाइ में बतायेंगे।

श्री हरिभाऊ राठौड़ : अभी हुआ नहीं है, लेकिन कमेटी ने इसकी रिकमेंडेशन की है। यदि आप ऐसा नहीं कर रहे हैं तो यह बहुत अच्छी बात है। यह मैसेज पूरे देश में जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : गुरु गोविंद सिंह जी का जो 300 वां साल आ रहा है, उसके लिए इन्होंने जो रिक्वेस्ट की है, उसे मैं भी सपोर्ट करता हूं।

श्रीमती रुबाब सईदा (बहराइच) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपका शुक्रिया अदा करना चाहूंगी कि आपने आज मुझे इस सदन में बोलने का अवसर दिया। यह मेरा बोलने का पहला अवसर है, फिर भी मैं कोई लम्बी-चौड़ी बात नहीं कहूंगी। मैं कोई लम्बा-चौड़ा भाषण देकर सदन का समय नष्ट नहीं करूंगी। मैं अपने क्षेत्र की एक सबसे बड़ी समस्या की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगी। इससे पहले भी एक अवसर पर मैंने माननीय मंत्री जी से खुद मिलकर इस बात पर विचार-विमर्श किया था और उन्होंने मुझे इस बात का यकीन दिलाया था। मैं आज भी यकीन रखती हूँ कि वे मेरे क्षेत्र की समस्या का समाधान करने में समय रहते कदम उठाएंगे। मेरे क्षेत्र की समस्या यह है कि आज़ादी के इतने वर्ष बीत जाने पर भी, आधी सदी से ज्यादा गुज़र जाने पर भी मेरे क्षेत्र में तरक्की की रोशनी केवल इसलिए नहीं आ पा रही है कि वहां अभी तक बड़ी लाइन नहीं बिछाई जा सकी है। अभी तक वहां मीटर गेज की ही रेलों से काम चल रहा है जबकि भारत के कोने-कोने में रेल लाइनें बिछ जाने से तरक्की की रोशनी फैल रही है। आज हमारा क्षेत्र केवल इसलिए पिछड़ा हुआ है कि वहां रेलों का कोई साधन नहीं है। यह क्षेत्र श्रावस्ती के नाम से पर्यटन स्थल के रूप में भी उभर रहा है। बहराइच के नाम से लोग अब अनभिज्ञ नहीं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से दख्खास्त करूंगी कि जो कार्य मंजूर हो चुका था और इसका सर्वे भी किया जा चुका है और थोड़ा सा पैसा भी मंजूर हुआ था जो बहुत छोटी सी राशि थी, लेकिन इस कार्य के रुक जाने से वहां की जनता में बड़ी मायूसी है। मैं जनता की उस मायूसी को माननीय मंत्री जी के कार्यकाल में ही आशा में बदला हुआ देखना चाहती हूँ और चाहती हूँ कि वह दिन जल्दी आए जब हम पूर्वी उत्तर प्रदेश की तरक्की के लिए इस कदम को उठाएं। बहराइच की तरक्की के इतिहास में यह पहला कदम होगा यदि आप इस कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा करवा देंगे। हम सब आपके बड़े आभारी होंगे। आज मैं फिर आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मौके तो कई बार मिले थे, लेकिन समय के अभाव में बात रह जाती

थी। मैं मंत्री जी को इस बात की मुबारकबाद देती हूँ कि उन्होंने अपने कार्यकाल में रेलवे को तरक्की की ओर बढ़ाया। एक बार फिर मैं आपका शुक्रिया अदा करती हूँ।

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके ज़रिये माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिवीज़न में रुपसा से बारीपदा नैरोगेज से ब्राडगेज लाइन बन गई है। बजट के मुताबिक अभी वहां एक डीएमयू ट्रेन चलनी है। मैंने अधिकारियों से इस संबंध में बात की थी। उन्होंने कहा कि मंत्री जी जाकर उसका उद्घाटन करेंगे। मैं आपके ज़रिये माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगी कि 10-15 दिनों में वे इसकी तारीख निर्धारित करके जल्दी से जल्दी इसका उद्घाटन करने के लिए वहां आएँ और इस ट्रेन को चलवाएँ।

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं माननीय सदस्यों का आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने रेल के चालू वर्ष 2005-06 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर हुई चर्चा में भाग लिया और अपने महत्वपूर्ण विचारों और सुझावों से मुझे और सदन को अवगत कराया।

मैं सदन को आश्वस्त करना चाहूँगा कि माननीय सदस्यों की ओर से जो भी सुझाव आए हैं, उन पर गंभीरतापूर्वक विचार करके यथोचित सकारात्मक कार्रवाई निश्चित रूप से की जाएगी। वर्तमान वित्त वर्ष के लिए पेश की गई अनुदानों की अनुपूरक मांगें उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला परियोजना के लिए लाभांश मुक्त बजटीय सहायता के रूप में केन्द्र सरकार द्वारा दिये गये 200 करोड़ रुपये एवं बिना बारी के कतिपय थ्रू-पुट संवर्धन निर्माण कार्यों को आरंभ करने के लिए सदन की मंजूरी के लिए प्रस्तुत की गई हैं।

चालू वर्ष में अब तक का जो कार्य निष्पादन किया गया है, अभी तक हमने न केवल पूरे वर्ष की निर्धारित अतिरिक्त आमदनी तथा लक्ष्य को प्राप्त कर लिया है, अपितु कई व्यवसायी क्षेत्रों में 120 प्रतिशत से अधिक की उपलब्धि भी प्राप्त कर ली है। हमने वर्ष 2005-06 के लिए 33 मिलियन टन अतिरिक्त माल लदान करने का लक्ष्य रखा था जबकि अभी तक हमने 37 मिलियन टन से भी अधिक अर्थात् लक्ष्य के विरुद्ध 112 प्रतिशत लदान कर लिया है। बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने वर्ष 2005-06 के लिए 635 मिलियन टन माल लदान करने का लक्ष्य रखा था। मुझे सदन को सूचित करते हुए हर्ष है कि हम इस वर्ष 660 मिलियन टन से भी अधिक माल लदान कर एक साल में 58 मिलियन टन से अधिक अतिरिक्त माल लदान करने का नया कीर्तिमान स्थापित करेंगे। इसी प्रकार हमें माल लदान से प्राप्त आय में कुल 2702 करोड़ रुपये की वार्षिक वृद्धि अर्जित करनी थी जबकि अब तक हम 3378 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय अर्जित कर चुके हैं, जो पूरे वर्ष के लक्ष्य से 125 प्रतिशत अधिक है। महोदय, मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि हम इस वर्ष अपने अनेक व्यवसाय क्षेत्रों में लक्ष्य से अधिक सफलता

हासिल करेंगे और विशेषकर माल व्यवसाय में हम लक्ष्य के विरुद्ध लगभग 200 प्रतिशत तक की अतिरिक्त आय हासिल करेंगे। हम इस वर्ष सात हजार करोड़ रुपये से अधिक की लाभांश पूर्व आमदनी अर्जित करने का नया इतिहास रचने के लिए कृतसंकल्प हैं।

महोदय, हमने डीजल के दामों में भारी वृद्धि एवं वेतन इत्यादि खर्चों में वृद्धि के कारण पड़े लगभग दो हजार करोड़ रुपए के अतिरिक्त बोझ को मात्र यात्री एवं माल भाड़ा बढ़ाकर पूरा नहीं किया। अभिजात्य वर्ग की यह मान्यता रही है कि भारतीय रेल में घाटा यात्री व्यवसाय में हो रहे घाटे के फलस्वरूप हो रहा है और इस घाटे को यात्री भाड़ा बढ़ाकर ही पूरा किया जा सकता है। महोदय, वस्तुस्थिति यह है कि माल व्यवसाय के स्वास्थ्य एवं भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति का आपस में चोली दामन का साथ है। भारतीय रेल सन् 2000 में घाटे की रेल इसलिए बनी चूंकि माल व्यवसाय का स्वास्थ्य खराब हो गया था और माल लदान की वृद्धि दर गिरकर मात्र 2-3 प्रतिशत रह गई थी। अब जबकि हमने पिछले दो वर्षों में वृद्धि दर को बढ़ाकर 8 से 10 प्रतिशत कर दिया है तो हम लगभग 60 अरब टन किलोमीटर का अतिरिक्त माल लदान कर पांच हजार करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व कमाने की ओर तेजी से अग्रसर हो रहे हैं।

माल व्यवसाय में हमें सड़क परिवहन से कड़ी प्रतियोगिता मिल रही है। हमने आंख मीचकर भाड़ा बढ़ाने की नीति का परित्याग कर दिया है और अपनी माल भाड़ा नीति को सड़क परिवहन द्वारा दी जा रही चुनौती के अनुरूप ढाला है। ट्रक भाड़े की तुलना में हमारा माल भाड़ा आज भी काफी कम है। अतः हमने आयरन ओर जैसी वस्तुओं, जिसमें भारतीय रेल डोर-टू-डोर डिलीवरी करती है, के भाड़े को बढ़ाकर युक्तिकरण किया है। दूसरी ओर सीमेंट जैसी वस्तुओं के अनेक जगहों पर लदान-उतराई होने से ग्राहकों के ऊपर पड़ने वाली कुल लागत रेल भाड़ा कम होने के बावजूद भी कम दूरी के सड़क भाड़े से अधिक हो जाती है और हम बाजार में प्रतियोगी नहीं हो पाते हैं। अतः हमने ऐसी वस्तुओं पर खाली लौटती गाड़ियों में 20 प्रतिशत और सभी

गाड़ियों में 10 प्रतिशत तक की छूटी दी है। इसके अलावा ग्राहकों की माल लदान एवं उतराई की लागत को कम करने के दृष्टिकोण से हमने मिनी रेक, टू-प्वाइंट रेक जैसी योजनाएं शुरू की हैं। इन नीतियों की बदौलत हम इस प्रकार के यातायात को रेलवे की ओर आकर्षित करने में सफल हुए हैं और इस वर्ष आयरन एवं स्टील, कोयला, पीओएल इत्यादि वस्तुओं के लदान में हमारी मार्केट हिस्सेदारी बढ़ी है।

हमने यात्री व्यवसाय में भी "यात्री भाड़ा बढ़ाओ" जैसे सरल उपाय नहीं किए अपितु इस व्यवसाय में हो रहे घाटे के कारणों का पैना विश्लेषण किया और यह पाया कि इस घाटे का बड़ा हिस्सा अनेक यात्री गाड़ियों के खाली चलने तथा कैटरिंग एवं पार्सल मर्दों में होता है। यात्री गाड़ियों की ओक्यूपेंसी को बढ़ाने के लिए हमने पैसेंजर प्रोफाइल मैनेजमेंट सिस्टम को सुदृढ़ किया, बिना टिकट यात्रा पर प्रभावी नियंत्रण लगाया और अधिक संख्या में टिकट काउंटर खोले हैं। हमने निश्चय किया है कि हम कैटरिंग एवं पार्सल व्यवसाय में होने वाले एक हजार दो सौ करोड़ रुपए से अधिक के घाटे को इस वर्ष 50 प्रतिशत कम करेंगे और अगले वर्ष के अंत तक इसे समाप्त कर देंगे। मुझे सदन को यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इस वर्ष इन दोनों ही मर्दों से प्राप्त होने वाली आय में अभूतपूर्व वृद्धि होने की संभावना है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक संरक्षा की बात है, मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहूंगा कि रेल परिचालन में संरक्षा को उच्च से उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। विभिन्न संरक्षा उपायों के अनवरत प्रयासों के फलस्वरूप परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या में बराबर कमी आ रही है। परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2000-01 में 473 से घटकर 2001-02 में 415, 2002-03 में 351, 2003-04 में 325 और 2004-05 में और कम होकर 234 रह गई है। प्रति मिलियन ट्रेन किलोमीटर पर परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या कम होकर 2004-05 में 0.31 रह गई है, जो कि पिछले कई वर्षों में रेलवे द्वारा ढोए जाने वाले यातायात में भारी वृद्धि होने के बावजूद सबसे कम है। दुर्घटनाओं की संख्या में बराबर कमी आने की प्रवृत्ति को बनाए रखने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं। इन प्रयासों में सुरक्षित संरक्षा प्रणाली अपनाना, परिसंपत्तियों के रखरखाव को और उम्दा बनाना, राज्य सरकारों से संभावित खतरे की सामयिक चेतावनी के लिए बेहतर तालमेल रखने जैसे उपाय शामिल हैं।

महोदय, जैसाकि मैंने पहले भी सदन को अवगत कराया था कि हमने कैपिटल फंड को पुनः ऑपरेट करने का निर्णय लिया है। रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने भी इस विषय पर विचार किया है और जल्द ही उनकी स्वीकृति मिलने की आशा है। रेलवे चालू वर्ष में ही कैपिटल फंड के माध्यम से लगभग 700 करोड़ रुपए का परिव्यय एवं खर्च कर अनेक थ्रु-पुट संवर्धन कार्यों को गति दे पाएगी।

महोदय, बजट भाषण में की गई घोषणाओं के कार्यान्वयन पर कड़ी नजर रखी जा रही है एवं अनेक घोषणाओं को अमलीजामा पहनाया जा चुका है। मैं माननीय सदस्यों द्वारा उनके निर्वाचन क्षेत्रों तथा राज्यों में चल रही चालू परियोजनाओं के जल्दी से जल्दी पूरा न होने के संबंध में व्यक्त की गई चिंता से सहमत हूं। हम सभी लंबित योजनाओं को बजटीय सहायता, बजटेतर

पहल एवं आंतरिक संसाधनों से पूरा करने का हर संभव प्रयास कर रहे हैं और हमने इन्हें समयबद्ध तरीके से पूर्ण करने के लिए प्राथमिकता क्रम भी निर्धारित किया है।

महोदय, असम राज्य में ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबिल एवं बिहार राज्य में गंगा नदी पर पटना एवं मुंगेर में सड़क-सह-रेल पुल एवं कोसी नदी पर कोसी पुल निर्माण की परियोजनाओं को राष्ट्रीय परियोजनाएं घोषित कर पर्याप्त राशि उपलब्ध कराने के लिए मैंने माननीय प्रधान मंत्री जी से विशेष अनुरोध किया है। हम इन सभी पुलों को अगले 4-5 सालों में पूरा कर वहां की जनता की सेवा में समर्पित करने के लिए प्रतिबद्ध हैं। बिहार सहित सभी राज्यों में बन रहे रेल ओवर ब्रिज के कार्यों को भी तेजी से पूरा किया जाएगा। बिहार राज्य में प्रतिवर्ष बाढ़ से रेल लाइनों, पुलों एवं अन्य प्रकार की अवसंरचा की भारी क्षति होती है। अतः हम बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में निर्माणाधीन नई लाइन, आमामान परिवर्तन एवं पुल निर्माण का कार्य इस प्रकार से नियोजित एवं क्रियान्वित कर रहे हैं ताकि भीषण बाढ़ आने पर भी रेलमार्ग क्षतिग्रस्त न हो। हमारा यह पूरा प्रयास रहेगा कि इन सभी कार्यों के लिए धन की कमी न होने पाए।

महोदय, तमिलनाडु एवं पांडिचेरी के सभी दलों के माननीय सांसदों ने मुझसे मिलकर सेलम मंडल बनाने की पुरानी मांग को पूरा करने का अनुरोध किया है। मुझे सदन को यह सूचना देते हुए हर्ष हो रहा है कि हमने तमिलनाडु की जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए सेलम में रेलवे का एक नया मंडल बनाने की मांग सैद्धान्तिक रूप से स्वीकार कर ली है। तत्काल सेलम में हम एक विशेष कार्य पदाधिकारी का पद स्थापन कर रहे हैं और नए मंडल के गठन की सभी औपचारिकताएं शीघ्र पूरी करने का प्रयास किया जाएगा। जनप्रतिनिधियों की मांग पर विल्लुपुरम--तिरुचिरापल्ली के विद्युतीकरण कार्य को भी रेल मंत्रालय ने सैद्धान्तिक रूप से स्वीकृति दे दी है और इसे योजना आयोग की मंजूरी के लिए भेज दिया गया है। डिंडीगुल-पोलाची-

पालघाट एवं पोलाची-कोयम्बटूर के आमान परिवर्तन के कार्य स्वीकृत करने की मांग पर भी विचार किया जा रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को अपने संज्ञान में लिया है और इन सभी मुद्दों के बारे में उन्हें पत्र लिखकर मैं वस्तुस्थिति से एवं की जाने वाली कार्रवाई से शीघ्र अवगत करा दूंगा। माननीय सदस्यों द्वारा रेलवे को दिए गए व्यापक समर्थन के लिए मैं उनको एक बार पुनः धन्यवाद देता हूं और सदन से अनुरोध करता हूं कि रेलवे की वर्ष 2005-06 के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों तथा इनसे संबंधित विनियोग विधेयक को अपनी स्वीकृति दे।

SHRI K.V. THANGKABALU (SALEM): On behalf of the people of Tamil Nadu, thank you very much.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2005-2006 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, 2006, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos.2 and 16."

The motion was adopted.
