

## CONTENTS

**(Fourteenth Series, Vol. XXIII, Ninth Session, 2006/1928 (Saka)  
No. 10, Tuesday, December 05, 2006/ Agrahayana 14, 1928 (Saka)**

<u>SUBJECT</u>	<u>PAGE</u>
<b>REFERENCE BY SPEAKER</b>	
Re: Congratulating Ms.Koneru Humpy on winning first gold medal in Asian Games, Doha, Qatar	2
<b>ORAL ANSWERS TO QUESTIONS</b>	
*Starred Questions No. 182 to 184 and 186	4-32
<b>WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS</b>	
Starred Question Nos. 185 and 187-201	33-67
Unstarred Question Nos. 1838-2013	68-348

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

**PAPERS LAID ON THE TABLE** 349-360

**OBSERVATION BY THE SPEAKER** 361-362

Business transacted during previous week

**STANDING COMMITTEE ON PERSONNEL,  
PUBLIC GRIVANCES, LAW AND JUSTICE**

**Seventeenth Report** 362

**STATEMENT BY MINISTER**

Status of implementation of recommendations  
contained in the Fourteenth Report of the Standing  
Committee on Labour on Demands for Grants  
(2006-07) perataining to the Ministry of Textiles

Shri Shankarsinh Vaghela 363

**CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT  
PUBLIC IMPORTANCE** 373-386

Situation arising out of non-revision of royalty on  
coal and other minerals and steps taken by the  
Government in this regard

Shri Braja Kishore Tripathy 373  
376-378

Dr. Dasari Narayan Rao 373-376  
382-384

Shri Prasanna Acharya 379-380

Shri Basu Deb Acharia 381

Shri P. Chidambaram 385-386

**SUBMISSION BY MEMBER** 387-390

Re: 'Non payment of excise and customs

Duties worth Rs. 240 crores by M/s Sterlite  
Optical Technologist's Limited'

<b>MATTERS UNDER RULE 377</b>	<b>394-408</b>
(i) Need to purify fluoride contaminated water caused by oil exploration activities at Mehsana, Gujarat.	
Shri Jivabhai A. Patel	394
(ii) Need to accord Central University Status to Sampurananand Sanskrit University of Varanasi, Uttar Pradesh.	
Dr. Rajesh Mishra	395
(iii) Need to reconstruct the bridge near Palanpur Railway Station in Gujarat which was earlier demolished by the Railway Department	
Shri Harisinh Chavda	396
(iv) Need to extend GPF cum Defined Pension Scheme to the employees of Navodaya Vidyalaya.	
Shri G. Karunakara Reddy	397
(v) Need to confer Shourya Award and Amrita Devi Bishnoi Rastriya Award upon police personnel who laid down their lives in an effort to rescue and save wild life from the hands of poachers	
Shri Jaswant Singh Bishnoi	398
(vi) Need for visit by ICMR scientist to Keonjhar district of Orissa to ascertain the reasons for increase in incidents of death due to Malaria and to suggest effective measures to eradicate it	
Shri Ananta Nayak	399
(vii) Need to establish refinery for Petro products in western Rajasthan to exploit the petroleum and gas reserves of the region	

	Prof. Rasa Singh Rawat	400
(viii)	Need to declare Bharatpur, Dholpur and Dausa districts of Rajasthan as drought affected districts, and initiate necessary relief measures	
	Shri Ramswaroop Koli	401
(ix)	Need to stop illegal mining activities in Bharatpur, Rajasthan	
	Shri Ramji Lal Suman	402
(x)	Need to take steps to control spread of Malaria and Kalazar and creating sufficient medical facilities in Banka and Jamui, Bihar	
	Shri Giridhari Yadav	403
(xi)	Need for opening more numbers of Eklabya Model Residential Schools and enhance the scholarship amount and other recurring expenditure for these schools in Orissa	
	Shri B. Mahtab	404
(xi)	Need to exclude the residential area in the proposed expansion of Gandhinagar Airport	
	Shri Devidas Pingle	405
(xiii)	Need to open a Kendriya Vidyalaya at Bijnor, Uttar Pradesh	
	Shri Munshi Ram	405
(xiv)	Need to provide special relief package for revival of Tea Industry	
	Shri Joachim Baxla	406
(xv)	Need to repair the road on Gangadhar Railway crossing at Surat-Dhuliya National Highway No.6 in Gujarat	
	Dr. Tushar A. Chaudhary	407

(xvi) Need to take effective steps for providing  
adequate potable water to Delhi

Shri Sajjan Kumar

408

**UTTARANCHAL (ALTERATION OF NAME) BILL, 2006** 409-440

Motion to consider 409-440

Shri Shriprakash Jaiswal 409  
437-439

Shri Bachhi Singh Rawat 'Bachda' 410-415

Shri K.C. Singh 'Baba' 416

Shri Varkala Radhakrishnan 417-419

Shri Ramji Lal Suman 420-423

Prof. K.M. Kader Mohideen 424-425

Maj. Gen. B.C. Khanduri (Retd.) 426-430

Shri Francis Fanthome 431-432

Shri M. Appadurai 433-434

Shri Rajendra Kumar 435

Shri Braja Kishore Tripathy 436

Clauses 2 to 8 and 1 440

Motion to Pass 440

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS (RAILWAYS)-2004-2005  
AND**

**DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS  
(RAILWAYS)-2006-2007** 441-509

Motion to consider 442

Shri N.S.V. Chitthan 442-445

Dr. Satyanarayan Jatiya 446-451

Shri Ramji Lal Suman	452-454
Shri Shriniwas Dadasaheb Patil	455-456
Shri Khagen Das	457-459
Shrimati Kalpna Ramesh Narhire	460-461
Shri Y.S. Vivekananda Reddy	462
Shri Sita Ram Singh	463-465
Shri Mitrasen Yadav	466-468
Shri Raghunath Jha	469-470
Shri Chandrakant Khaire	471-475
Shri A.K.S. Vijayan	477-480
Shri Brahmananda Panda	481-484
Shri Mahesh Kanodia	485
Shri Bhuvaneshwar Prasad Mehta	486-488
Shri Prasanna Acharya	489-490
Shri Sukhdeo Paswan	491-492
Shri Anwar Hussain	493-495
Adv. Suresh Kurup	496-498
Shri Girdhari Yadav	499
Shri E.G. Sugavanam	500-501
Shri A. Krishnaswamy	502
Shrimati Paramjit Kaur Gulshan	503-505
Prof. M. Ramadass	506-509
Shri Paras Nath Yadav	510-512
Shri Furkan Ansari	513
Shri Devendra Prasad Yadav	514
Shrimati Kiran Maheshwari	515-518
Chaudhary Lal Singh	519-520
Dr. Laxminarayan Pandey	521-523
Shri Rewati Raman Singh	524-5

Prof. K.M. Kader Mohideen	526-527
Shri B. Mahtab	528-531
Dr. M. Jagannath	532-533
Shri Shailendra Kumar	534-535
Dr. Ramkrishna Kusmaria	536-537
Shri Ravichandran Sippiparai	538-540
Shri Raghuraj Singh Shakya	541
Shri Dushyant Singh	542-543
Shri Virendra Kumar	544-545
Shri Ganesh Prasad Singh	546
Shri S.K. Kharventhan	547-549
Shri Rakesh Singh	550-554
Shri Hiten Barman	555
Shri Pannian Ravindran	556-557
Prof. Rasa Singh Rawat	558-559
Shri Surendra Prakash Goyal	560-562
Shri D.K. Audikesavulu	563-564
Shri Ravi Prakash Verma	565
Shri Bhanwar Singh Dangawas	566
Dr. Arvind Sharma	567-568
Shri Abu Ayes Mondal	569
Shri K. Francis George	570-571
Shri Hansraj G. Ahir	572
Shri Pralhad Joshi	573-574
Shri Ram Kripal Yadav	575-577
Shri Lalit Mohan Suklabaidya	578-579
Shri P. Mohan	580-581
Shri Harikewal Prasad	582
Shri Tapir Gao	583-584

Shri V.K. Thummar	585-586
Shri Atma Singh Gill	587
Dr. K.S. Manoj	588-589
Shri P.S. Gadhavi	590-594
Shrimati K. Rani	595-596
Shri Manjunath Kunnur	567-598
Shri S. Mallikarjuniah	599-600
Dr. Thokchom Meinya	601
Shri Kharabela Swain	602-603
Shri Madhusudan Mistry	604-605
Shri Bhanu Pratap Singh Verma	606-608

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS -(RAILWAYS),2004-2005  
AND  
DEMAND FOR SUPPLEMENTARY GRANT**

610-626

Shri Lalu Prasad

610-622

**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**

Thirty-first Report

609

**APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 2006**

627-628

Motion to consider

627

Shri Lalu Prasad

627

Clauses 2, 3 and 1

628

Motion to Pass

628

**APPROPRIATION (RAILWAYS) NO.6 BILL, 2006**

629-630

Motion to consider

629

Shri Lalu Prasad

629

Clauses 2, 3 and 1

630

Motion to Pass

630



## **ANNEXURE-I**

Member-wise Index to Starred Questions	631
Member-wise Index to Unstarred Questions	632-634

## **ANNEXURE-II**

Ministry-wise Index to Starred Questions	635
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	636

## **OFFICERS OF LOK SABHA**

### **THE SPEAKER**

Shri Somnath Chatterjee

### **THE DEPUTY-SPEAKER**

Shri Charnjit Singh Atwal

### **PANEL OF CHAIRMEN**

Shri Giridhar Gamang  
Dr. Satyanarayan Jatiya  
Shrimati Sumitra Mahajan  
Dr. Laxminarayan Pandey  
Shri Balasaheb Vikhe Patil  
Shri Varkala Radhakrishnan  
Shri Arjun Sethi  
Shri Mohan Singh  
Shrimati Krishna Tirath

Shri Devendra Prasad Yadav

**SECRETARY-GENERAL**

Shri P.D.T. Achary

**15.47 hrs.**

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS - (RAILWAYS)- 2004-2005  
AND  
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANT - (RAILWAYS)-2006-2007**

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House shall now take up Item Nos 16 and 17 together.

Motions moved:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended the 31<sup>st</sup> day of March, 2005, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 3 to 6, 9 to 11, 14 and 16."

"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 31<sup>st</sup> day of March, 2007, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16"

SHRI N.S.V. CHITTHAN (DINDIGUL): Thank you, Deputy-Speaker, Sir. I am here to support the Demands for Excess Grants of Railways for 2004-05 submitted by the Railway Minister.

I hasten to congratulate our Railway Minister, Shri Lalu Prasad and his efficient colleagues for bringing the Railways into profit earning service. The common man is happy with the performance of the UPA Government because fares and freights are not increased nowadays on the other hand so many amenities are being extended to the passengers.

I would like to recall that in the month of October this year Shri R. Velu had met with a road accident. Fortunately, he escaped with some minor injuries. Though he is present in the House, he has not fully recovered. I wish him a speedy recovery. We do hope that he will resume his work with renewed strength and vigour.

I am very much thankful to the Railway Minister for providing a Computerized Reservation Centre for both reserved and un-reserved tickets at Tirumangalam Railway Station which falls in my part of constituency. The turnover of ticketing in that Centre is much encouraging than it was expected. This Reservation Centre is much helpful to *jawans* who reside in large numbers in and around my constituency. I would like to reiterate at this juncture a demand that I have been pressing from 1996-97 onwards to the Railway Minister.

Regarding doubling of the Railway line between Dindigul and Madurai, I would like to say that broad gauge and metre gauge lines are there. The distance between Madurai and Dindigul is 62.5 kilometres and converting the metre gauge into broad gauge will cost only Rs.96.14 crore. During 2005-06, a sum of Rs.17.1 crore has been allotted and the balance estimate of Rs.78.92 crore is pending with the Railway Board for sanction. I earnestly request our Railway Minister to allot the total requirement of Rs.78.92 crore in this ensuring Railway Budget for the year 2007-08 or much earlier. This project is pending for more than 15 years and

the completion of this scheme will facilitate the introduction of an additional ten trains between Chennai and Kanyakumari.

Doubling and electrification of Vilupuram and Dindigul line and also Madurai and Tuticorin line are estimated at a cost of Rs.2700 crore. I learnt that these estimates have been forwarded by the Southern Railway, Chennai to the Railway Board. This Scheme will be the lifeline for Tamil Nadu, if implemented. May I request our hon. Railway Minister to bestow his attention to this most needed scheme which will promote the economic status of Tamil Nadu and Railways will definitely get very good revenue if this scheme is properly implemented.

Electrification between Trichy and Madurai is a long felt need. Phase-1 should be announced at least in the ensuing Railway Budget. Gauge conversion between Madurai and Manamadurai has been completed and I thank the Railway Board for this. The conversion work between Manamadurai and Rameswaram is yet to be completed. Meanwhile, I would like to request the hon. Minister to introduce an express train between Manamadurai and Chennai *via* Madurai and Dindigul. It will facilitate the passengers.

There are three railway over-bridges under construction in Madurai City. They are situated at Ellisnagar, Sellur and Koodalnagar. The construction of these three bridges is going on for so many months. I am at a loss to understand why these projects are delayed for a very long time. It is surprising to note that the Railway portion of these three bridges alone is pending construction for a long period. Is it due to the negligence of Railway authorities or some one else? I would like to request the hon. Minister to look into this matter personally and see that their construction is completed without any further delay. The people of Madurai and surrounding areas have to take compulsorily circuitous routes which results in delay and sufferings to a great extent.

**15.53 hrs.**

(Shri Balasaheb Vikhe Patil *in the Chair*)

Sir, all the trains which are coming to Madurai should have a stoppage at Koodalnagar Railway Station. Such stoppage will reduce the passenger congestion at Madurai Station to a great extent.

There is a very good potential for the introduction of DEMU train service between Viridunagar and Madurai and Dindigaul for a minimum of five times a day for the benefit of commuters, small vendors and businessmen and other frequent travelers between these cities. If implemented, it will have very good patronage.

Podigai Express in Tamil Nadu is running between Tenkasi and Chennai twice a week. As there is enormous traffic potential and the revenue is encouraging, this train may be extended as a daily express with a stoppage at Thirumangalam. I would request the hon. Minister to introduce an additional train from Dindigul, the headquarters of my Constituency to Chennai to cater to the needs of those who live in and around Dindigul, Bodi, Palani, Thani, Cumbam, Periakulam and Natham.

As we all know, Kodaikanal is a popular hill station in Tamil Nadu. But if one wants to go to Kodaikanal, he has to get down at Kodai Road Railway Station. As there is no computerized reservation facility at Kodai Road, I would request the hon. Minister to open a Computerized Reservation Centre at Kodai Road which will facilitate the tourists to go to Kodaikanal very easily.

I want to bring to the kind notice of the hon. Minister three more schemes which need to be implemented in Tamil Nadu. Under gauge conversion, sections like Mayiladuthurai to Karaikudi via Tiruthuraipundi and Agasthiyampalli and Madurai to Bodinayakanoor may be taken up. If these two routes are taken up on priority, it will help the people in and around Trichy and Madurai districts. If Madurai and Bodinayakanoor line may be extended upto Kottayam, it will improve the relations between people of Tamil Nadu and Kerala and it will also be helpful to the business community. Under electrification, routes between Tiruchy

and Kanyakumari and Maniyachi and Tutucorin should be given priority. Doubling of lines between Villupuram and Tutucorin and Maniyachi and Kanyakumari deserve the attention of the hon. Minister.

I also want to mention some schemes which need allocation of adequate funds. They are (i) Dindigul to Pollachi, Pollachi to Palghat, Pollachi to Coimbatore, (ii) Katpadi to Villupuram, (iii) Thanjavur to Nagore, (iv) Virudhunagar to Manamadurai and (v) Quilon to Tiruchendur. All these five routes are pending with the Railway Ministry for want of funds. Tamil Nadu has been neglected for many years. Hence, I would request the hon. Minister to bestow his attention to implement these schemes as early as possible.

With these words, I conclude.

**डॉ. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन):** माननीय सभापति जी, वर्ष 2006-07 में रेलवे पर केन्द्रीय सरकार के खर्च के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगें संविधान के अनुच्छेद 115 की धारा 1 की उपधारा "क" के अधीन संसद के समक्ष अर्थात् लोक सभा में विचार एवं पारित करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत की हैं जिसकी अनुमति संविधान के प्रावधानों के तहत महामहिम राष्ट्रपति महोदय से प्राप्त कर ली गई है। रेलवे को 568 करोड़ 50 हजार रुपए चाहिए जिनमें से पूंजीगत 300 करोड़ 20 हजार, रेल निधियों के अन्तर्गत 268 करोड़ 15 हजार और संरक्षा निधि हेतु 15 हजार रुपए की जरूरत है। इस प्रकार 568 करोड़ 50 हजार का खर्च रेलवे को इस सभा द्वारा मंजूर किया जाना है। यह मंजूरी देना तो सांविधानिक आवश्यकता है। इसलिए इसे मंजूर करना ही है, किन्तु इन सारी बातों को करते हुए रेलवे की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए आम जनता के लिए



यातायात की सुविधा सुगम और सुलभ बनाने के लिए रेलवे को विशेष ध्यान देने की जरूरत है। निश्चितरूप से कुछ नई पहलें रेलवे मंत्रालय ने की हैं। गांवों के लोगों को, आम आदमियों को रेलों में सफर करने के लिए, विशेष रूप से छोटी दूरी की यात्रा करने के लिए राहत देने की जरूरत है।

महोदय, मंत्री जी ने बहुत ही कुशलता और चतुराई से पैसेंजर गाड़ियों को सुपरफास्ट बनाने का काम किया है। जब तक ये सारी बातें हो रही हैं, तब तक रेल गाड़ियों के किराए तो बढ़ ही रहे हैं। पैसेंजर ट्रेनों को एक्सप्रेस और मेल बना दिया गया है जिससे उनके किराए में वृद्धि हो गई है। पैसेंजर कब फास्ट ट्रेन और फास्ट ट्रेन कब सुपरफास्ट ट्रेन बना दी गई, किसी को पता ही नहीं चलता। आदमी प्लेटफॉर्म पर खड़ा है और कब पैसेंजर सुपरफास्ट ट्रेन बनकर गुजर गई, पता ही नहीं चलता। जनता को गांवों से शहरों तक और शहरों में भी एक से दूसरे शहर तक रेल की सेवाएं चाहिए और न केवल साफ-सुथरे कोच और बाकी की बातें भी होनी चाहिए। ये सभी सुविधाएं जो शहरों के लोगों को रेलों में दी जा रही हैं, वे गांव के लोगों को भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

### **16.00 hrs.**

आज कही पता लगता है कि कई गाड़ियों में ऐसे डिब्बे होते हैं, जिनसे उतरने के लिए, जहां छोटे-छोटे स्टेशनों पर जब गाड़ियां रुकती हैं, वहां प्लेटफार्म नीचे रह जाता है। वहां उतरने में महिलाओं और बच्चों को काफी परेशानी होती है। इसलिए ऐसी गाड़ियां, जो वहां कम समय के लिए रुकती हैं और उनमें जल्दी में उतरना और चढ़ना खतरे से खाली नहीं होता है, इसलिए वहां प्लेटफार्म की ऊंचाई

बढ़ाने के लिए पर्याप्त उपाय किये जाने चाहिए। रात में रुकने वाली रेलगाड़ियों में हम देखते हैं कि छोटे-छोटे स्टेशनों पर प्रकाश की व्यवस्था नहीं होती। अब यात्री कहां रुकेगा, कहां उतरेगा। एक स्टेशन, जहां मेन स्टेशन बना हुआ है, वह प्लेटफार्म तो प्रायः ठीक रहता है, किन्तु सामने वाला प्लेटफार्म, जिसे डाउन प्लेटफार्म कहें या अप प्लेटफार्म कहें, वह प्लेटफार्म ठीक प्रकार से होता नहीं है, असुरक्षित रहता है। इस दृष्टि से सारी बातों को करने के लिए विहित प्रकार के उपाय करने की आवश्यकता है। वैसे भी बहुत सारी बातों को करने के लिए यदि हम तुलनात्मक अध्ययन करें, तो हमें लगता है कि परिवहन तथा संचार की जो रिपोर्ट में अध्याय नौ में दी गई है, दसवीं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उसमें जो क्षेत्र बताये गये हैं, उसमें आधुनिकीकरण और तकनीकी उन्नयन द्वारा क्षमता-विस्तार, सेवा गुणवत्ता में सुधार, कुल यातायात में रेल भाड़े के हिस्से को बढ़ाने हेतु टैरिफ को युक्तिसंगत बनाना और रेल सेवाओं की सुरक्षा और निर्भरता में सुधार शामिल है। आपने कहा है कि प्रथम तीन वर्षों में माल लाने-ले जाने का लक्ष्य पूरा कर लिया है, परन्तु आधुनिकीकरण की रफ्तार के बारे में प्रश्न बने रहे हैं और टैरिफ युक्तियुक्त बनाने की प्रगति बहुत धीमी है। ऐसा मैं नहीं कह रहा हूं, आपकी रिपोर्ट कह रही है। जिसमें यह भी कहा गया है कि आपने टैरिफ को युक्तियुक्त बनाने का काम तो ठीक किया है, किन्तु इन सारी बातों को करने के लिए जो आधुनिकीकरण रेलवे का करने के मामले में हम पीछे रहे हैं।

यदि रेलों की तुलना की जाये, तो हमारा जो निकटस्थ देश है, जिसकी आबादी और जिसका भौगोलिक क्षेत्रफल का विस्तार प्रायः हम चीन से करते हैं

और चीन की तुलनात्मक स्थिति अगर हम देखें तो इस रिपोर्ट में यह कहा गया है कि 1990 के दशक के पहले वर्षों में कुल मार्ग किलोमीटर एवं मार्ग किलोमीटर/वर्ग किलोमीटर के मामले में भारतीय रेलवे बड़ी थी। 1992-2002 की अवधि में चीन की रेलवे ने मार्ग किलोमीटर में 13,797 किलोमीटर, 24 प्रतिशत रेल दोहरीकरण में 9400 किलोमीटर और मार्ग विद्युतीकरण में 8975 किलोमीटर का विस्तार किया। यह प्रगति चीन में दस वर्षों में 1992 से लेकर 2002 तक हुई। इसी अवधि में भारतीय रेलवे में केवल 682 मार्ग किलोमीटर, एक प्रतिशत, रेल दोहरीकरण 1519 किलोमीटर और मार्ग विद्युतीकरण में 5192 किलोमीटर का विस्तार हुआ। ऐसे ही दशकों का जब हम पुराना हिसाब-किताब देखते हैं तो उसमें लिखा है कि चीन की तुलना में जो रेलवे का विस्तार का काम है, आधुनिकीकरण का काम करना है और बाकी माल ढोने का काम है, उन सारी बातों में और रेलवे के विस्तार में जो धन व्यय किया गया, उस मामले में चाड़ना ही आगे रहा है। भारत में इन सारी बातों में, यदि देखा जाये माल ढुलाई के बारे में हम यही कहेंगे कि चीन ने हमसे चार गुना ज्यादा माल ढुलाई की है इस अवधि में।

इसी प्रकार से औसत यात्री टैरिफ का शुल्क 55 प्रतिशत कम है। भारत में औसत माल-भाड़ा टैरिफ चीन की तुलना में 66 प्रतिशत अधिक है। यह सब करते हुए यदि दोनों देशों की तुलना की जाये तो ऐसा लगता है कि बहुत सारी बातें हैं, जहां हमें आगे बढ़ना है और हमारे लिए नये लक्ष्य निर्धारित करने की जरूरत है। राष्ट्रीय रेल विकास योजना, जो 2002-2007 के लिए है, उसमें कुछ बातें महत्वपूर्ण हैं। उसमें तीन बातों पर ध्यान दिया गया है। जिन तीन बातों पर ध्यान दिया

गया है, उसमें स्वर्णिम चतुर्भुज तथा इसके आकर मिलने वाली विकर्ण रेल लाइनों का सुदृढीकरण, पत्तनों तक यानी पोर्ट तक जाने वाली लाइनों का सुदृढीकरण और पृष्ठ प्रदेश में बहु-प्रणाली कोरिडोर का विकास करना। चार बड़े पुलों का निर्माण करने के बारे में, जो ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील रेल एवं सड़क पुल, गंगा नदी पर मुंगेर रेल एवं सड़क पुल, पटना गंगा पुल तथा कोसी नदी पर एक पुल बनाने की बात है - यदि इन सारी बातों को भी छोड़ दिया जाये, तब भी हमारा जो दोहरीकरण का काम है, जिसे हमें करना चाहिए, उसमें अभी हमें काफी काम करना है। ऐसा लगता है कि कुल लक्ष्य हमारे पास 1911 किलोमीटर का है, उसमें से 1640 किलोमीटर इस रिपोर्ट के आने तक हो पाया है। गेज परिवर्तन हमें 522 किलोमीटर करना था और विद्युतीकरण की दृष्टि से हमें 1946 किलोमीटर का काम करना था।

दस हजार किलोमीटर की रेल लाइनों का सुदृढीकरण करना था, मालगाड़ियों की रफ्तार को सौ किलोमीटर तक बढ़ाना था, इन सारे कामों को करने के लिए जो हमारे काम की गति है, उसमें और प्रगति की आवश्यकता है। यदि हमें अपने रेलवे को आधुनिक रेल बनाना है, दुनिया के कंपटीशन में हमें रहना है, तो इन सारी बातों को हमें करना होगा। तकनीकी उन्नयन और आधुनिकीकरण के बारे में जो दसवीं पंच-वर्षीय योजना के लक्ष्य हैं, उनको प्राप्त करने की जरूरत है। तकनीकी उन्नयन और आधुनिकीकरण पर बहुत ध्यान दिया जाना चाहिए था। इन सारी बातों को करने के लिए रेलवे द्वारा 2005-10 के लिए आधुनिकीकरण का जो कार्यक्रम तैयार किया गया है, उसमें प्रौद्योगिकी उन्नयन के लिए व्यवस्था है

और क्षमता को बढ़ाने और कारीडोर आवर्त कार्य पद्धति से, गाड़ियों की रफ्तार में वृद्धि करने की योजनाएं शामिल हैं। इन योजनाओं को पूरा करने के लिए हम क्या कर रहे हैं - इन सारी बातों को कहने का यही अवसर है। आपके सामने जो लक्ष्य हैं, उन लक्ष्यों को हम बहुत धीरे-धीरे चलकर प्राप्त नहीं कर सकते। इन सारी योजनाओं हेतु, बाकी के आगे आने वाले दस वर्ष के लिए, वर्ष 2003-13 तक दस वर्ष की अवधि के लिए एक निगमित सुरक्षा योजना तैयार की गयी है। उसमें भी प्रति मिलियन ट्रेन किलोमीटर दर में कमी करना, इसके बाद रेल दुर्घटनाओं में होने वाली यात्रियों की मृत्यु रोकने के उपायों को कार्यान्वित करना, काम के वातावरण में सुधार करना, जनहित के विकास हेतु ध्यान केंद्रित करना, ऐसी दुर्घटनाओं को घटाने के लिए प्रशिक्षण, जिनके लिए मानवीय भूल या गलती को जिम्मेदार ठहराया जाता है, अनुरक्षण डिपो, कार्यस्थलों, स्टेशन नियंत्रण सहित सभी स्थलों पर सुरक्षा की संस्कृति का निर्माण करना - ये सारी बातें आदर्श के रूप में कहने के लिए नहीं हैं, बल्कि व्यवहार के लिए हैं। संरक्षा और सुरक्षा की दृष्टि से हम मेलों को कैसे चला रहे हैं, इन सारी बातों को लक्ष्य के अनुरूप प्राप्त करने के लिए हमें सारे उपाय करने की जरूरत है। जब तक हम सारे उपाय प्राप्त नहीं कर लेते, तब तक लगता है कि हमें अवश्य ही सारे क्षेत्र में काम करने की जरूरत है।

जहां तक रेलों में सुरक्षा का मामला है, हम देखते हैं कि पैसेजर्स ट्रेनों में सुरक्षा के कोई प्रबंध नहीं है। आम-आदमी को यात्रा करने में जो कठिनाई होती है, उसके बारे में मैंने कहा है, जो माल-असबाब साथ लेकर चलते हैं, जो बच्चों के

साथ में चलते हैं या जो महिलाएं साथ में जा रही हैं, मैं उनके बारे में कह रहा हूँ कि उनका रात्रि में यात्रा करना बहुत कष्टप्रद है। कुछ ऐसे सैक्शंस हैं, जहां सुरक्षा के प्रबंध अधिक बढ़ाने चाहिए। ये ऐसे क्षेत्र हैं, जहां इस प्रकार की आपराधिक घटनाएं होती हैं, माल-असबाब का नुकसान होता है, महिलाओं को नुकसान होता है, उनकी सुरक्षा करने की दृष्टि से, सुरक्षित रेल यात्रा करने के लिए पैसेजर्स ट्रेनों की उपेक्षा करने की आवश्यकता नहीं है और हमें पूरी तरह से उनके जान-माल की रक्षा करनी चाहिए। हम यह जरूर कहते हैं, कि रेलों में हमने चिकित्सा के प्रबंध किए हैं, लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में भी ठीक प्रकार के प्रबंध हों, जिसमें कि आपातकाल या इस प्रकार आकस्मिक बातें यदि हो जाएं, जिससे वहां लोगों को सहायता मिल सके। ऐसी व्यवस्थायें सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। गाड़ी का स्टापेज तीन-चार घंटे से पहले नहीं होता है। अगर ऐसी कोई आपदा आ जाए, तो उसकी पूर्ति करने के लिए उपाय करने की जरूरत है। जो उच्च स्तर के स्टाफ रखे गए हैं, वे शायद शोभा मात्र के लिए हैं, हमें उन्हें काम में लगाना है। इन लोगों का प्रत्यक्ष दिखाई पड़ने वाला काम नहीं दिखता है। कहीं कुछ घटना हो जाए, तो बड़ी मुश्किल से वे वहां आते हैं और ऐसा लगता है कि उन्हें कहीं कोई तकलीफ पहुंचा दी गयी है।

इसी प्रकार से पुलों के रख-रखाव की बात है। अभी जो पुल गिरने की दुर्घटना हुयी, वह बड़ी कष्टप्रद है। कुछ पुल वर्षों पुराने हैं। राज्य सरकारें उनको सुधारने के लिए तैयार नहीं हैं लेकिन रेलवे को कितने पुल सुधारने हैं, उसे इसका पता नहीं है। इसलिए रेलवे को पुलों को सुधार करने की विशेष जरूरत है।

नागदा में एक ऐसा पुल है, जो दिल्ली और मुंबई की मेन लाइन पर है। वह कब गिर जाएगा, पता नहीं है। उसकी सारी साइड्स खत्म हो गयी हैं, कभी भी नुकसान होने का खतरा है। उसकी रेलिंग भी ठीक नहीं हैं। इन सारी बातों पर ध्यान देने की जरूरत है। जो समपार बने हुए हैं रेलवे के और जहां बहुत ट्रैफिक है, उसमें आप राज्य सरकार के प्रस्ताव की प्रतीक्षा करते हैं कि राज्य सरकार का प्रस्ताव आएगा, फिर उसमें वह खर्च देगी, फिर तमाम बातें होंगी। इससे कुछ होने वाला नहीं है। यह इसलिए नहीं होने वाला है, क्योंकि उसकी रूचि नहीं है और रूचि नहीं है, इसलिए इससे जनता को असुविधा हो रही है। केंद्र सरकार राज्यों को सहायता करती है, और उस सहायता से वे निर्माण के काम करते हैं।

इसलिए इन सारे कामों को, समपारों के ऊपर, जो ज्यादा व्यस्त हैं, ऐसे जो राजमार्ग बने हुए हैं, कम से कम ऐसे समपारों को सरकार प्रॉयोरिटी पर ले सकती है। ऐसे मार्ग जहां आवागमन रहता है, समपार को बहुत अच्छा, बहुत बड़ी लागत से बनाना चाहिए, ऐसा नहीं है, जहां जिस प्रकार की लागत चाहिए, उस प्रकार के समपार बनाए जा सकते हैं।

गेज कन्वर्जन के बारे में भी काम चलाऊ है, लेकिन निश्चित रूप से नीमच और रतलाम के गेज कन्वर्जन में गति लाने का काम हुआ है। मुझे विश्वास है कि वह काम समय सीमा रहते पूरा हो जाएगा। किन्तु जब वह पूरा हो जाएगा तो उसके आगे अगर रतलाम सिंदौर और उज्जैन-फतेहाबाद होते हुए, रतलाम और इंदौर की रेल लाइन से जोड़ा नहीं जाएगा, तो वह आइसोलेट हो जाएगा। इसलिए

यदि उज्जैन-फतेहाबाद को भी गेज कन्वर्जन के काम में शामिल किया जाएगा तो आपकी योजना से जनता को सुविधा मिल सकेगी।

कुछ नए टर्मिनल्स खड़े करने की बात है। अभी जितने टर्मिनल्स हैं, उनमें काफी भीड़ है। आप निजामुद्दीन देख लें। वहां जितनी गाड़ियां आती हैं, उन्हें लेना बहुत मुश्किल है। इसलिए ओखला को भी टर्मिनल के रूप में बढ़ा सकते हैं, तो बढ़ाइए। वैस्टर्न रेलवे में बैरागढ़ में जाकर सारी गाड़ियां रुक जाती हैं। वहां नए टर्मिनल क्रिएट करने का काम भी कर सकते हैं, जिससे लोगों को आवागमन में सुविधा हो सकती है। इसी प्रकार खान-पान और बाकी बातें भी हैं। खान-पान में सुधार करने के लिए हर बार बोला जाता है, किन्तु करने के लिए ज्यादा गुंजाइश नहीं होती। पानी की सुविधा, प्रकाश की सुविधा, यात्री प्रतीक्षालय भी आवश्यक है। आलोट बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है। उसकी महत्ता को देखते हुए वहां हजारों तीर्थ यात्री आते हैं। इसलिए उस स्थान को बड़ा करने के लिए (व्यवधान) में एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। इन सारे कामों को करने की जरूरत है। आलोट में यात्री प्रतीक्षालय बढ़ाना और प्लेटफार्म का उन्नयन करना जरूरी है। वहां एक इंटर सिटी रुकती थी, उसे भी बंद करने की योजना है क्योंकि वहां कोई कोटा नहीं है, इसलिए यात्री नहीं बैठते। लेकिन बहुत लम्बे समय से यात्री उसका उपयोग करते रहे हैं, इसलिए यदि कोटा देंगे तो यात्री बैठेंगे। इसी प्रकार एक इंटर सिटी रतलाम से भोपाल तक चली है। परन्तु खाचरोद में उसका स्टॉपेज नहीं है। खाचरोद एक महत्वपूर्ण एसडीओ का हैडक्वार्टर है। इसके लिए लोगों की मांग है और उसे पूरा करने की जरूरत है।



कुछ गाड़ियों के समय में सुधार करने की आवश्यकता है, जिसमें एक डीलक्स गाड़ी है जो यहां दस, साढ़े दस बजे तक आती है। उसमें सुधार किया जा सकता है। हबीबगंज एक्सप्रेस लेट होते-होते काफी लेट हो जाती है। जो निर्माण के कार्य करने हैं, उनमें एक पुरानी मांग उज्जैन से आगरा, झालावाड़ रामगंज मंडी को बनाने का काम करें। निश्चित रूप से इस सारे आयोजन में आपने जो पैसा मांगा है, वह विकास के लिए है और मैं सोचता हूं कि विकास के पैसों को लगाकर हम देश और रेल को आगे बढ़ाने का काम कर सकेंगे, इतना ही मुझे कहना है।

**सभापति महोदय** : जो माननीय सदस्य आपना भाषण लिखित रूप में टेबल पर रखना चाहते हैं, वह टेबल पर रख सकते हैं। उसे नोट किया जाएगा।

**श्री रामजीलाल सुमन (फ़िरोज़ाबाद)** : सभापति जी, वर्ष 2006-2007 में रेलवे पर केन्द्र सरकार के खर्च के लिए अनुदान की पूरक मांगों पर इस सदन में चर्चा हो रही है। छः महीने पहले रेलवे बजट पेश किया गया था। सही मायने में बजट में पूरे साल का लोखा-जोखा होता है। रेलवे को एक वर्ष में क्या करना है, क्या संभावना है, जिस तरह अनुदान की पूरक मांगों को लेकर रेल मंत्री जी आए हैं, उसका सीधा मतलब है कि हमारे बजट अनुमान गलत साबित हुए।(व्यवधान)

**श्री रघुनाथ झा (बेतिया)** : बजट के अनुमान से ज्यादा खर्च हो गया।(व्यवधान)

**श्री रामजीलाल सुमन** : नई परियोजनाएं शुरू हो जाती हैं, लेकिन उससे ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि जो पुरानी परियोजनाएं संचालित थीं, उनकी समीक्षा हो और

उन समीक्षाओं के चलते एक निश्चित समय सीमा हो कि अमुक समय तक हमें ये परियोजनाएं पूरी करनी हैं, लेकिन उस तरफ हमारा कोई ध्यान नहीं है। रेल मंत्री जी ने 58,800.05 लाख करोड़ रुपये की जो अनुदान की पूरक मांगें रखीं, उसमें पूंजीगत 30 लाख करोड़ रुपये से रेल निधियों के लिए, 26,800.15 लाख करोड़ रुपये और रेल सुरक्षा निधि के लिए 0.15 लाख रुपये की व्यवस्था है। इन्होंने कहा है कि अनुदानों की मांगें इसलिए रखनी पड़ती है क्योंकि बिना पारी की कुछ परियोजनाओं को पूरा करना था। अब बिना पारी की बात मेरी समझ में नहीं आयी।

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** जो अर्जेंट परियोजनाएं देश हित में हैं। .(व्यवधान)

**श्री रामजीलाल सुमन :** यह ठीक है कि वे अर्जेंट हैं, लेकिन उससे ज्यादा आवश्यक यह है कि जैसे परसों भागलपुर में एक एकसीडेंट हुआ। आपका जो पुराना काम है, अगर आप उसे पूरा नहीं करेंगे, तो रोज एकसीडेंट होंगे। इसलिए मेरा आपसे विनम्र निवेदन है कि नयी परियोजनाएं शुरू हों, इससे सदन में किसी को एतराज नहीं है और न ही हो सकता है, लेकिन हमारा आग्रह है कि 25-30 वर्ष से जो पुरानी परियोजनाएं चल रही हैं, उन्हें आप जब तक निश्चित समय सीमा में पूरा नहीं करेंगे तब तक कुछ नहीं होगा। तमाम पुल जिनकी अवधि खत्म हो गयी है और जिनके बारे में विशेषज्ञों ने कहा है कि वे पुल काम के लायक नहीं हैं, उस तरफ आपको ध्यान देना चाहिए।

मेरी इस सदन के माध्यम से रेल मंत्री से आग्रह है कि जहां आप नयी परियोजनाएं शुरू कर रहे हैं, वहां मेहरबानी करके, जो पुरानी परियोजनाएं हैं उनको

भी एक निश्चित समय सीमा में पूरा कीजिए। इसी तरह 31 मार्च 2006 को देश में कुल निर्माणाधीन परियोजनाएं 742 थीं जिसमें से रेल मंत्रालय की परियोजनाएं 256 थीं। इन 256 परियोजनाओं में से 149 परियोजनाएं वे थीं, जो 30-32 वर्ष पुरानी हैं। इन 149 परियोजनाओं की कुल निर्माण लागत 25.175 करोड़ रुपये थी, परन्तु विलंब के कारण अब इनकी लागत 91 प्रतिशत बढ़ गयी है। लालू जी, जहां निर्माण लागत बढ़ती है, लेकिन लोग उस लाभ से वंचित रह जाते हैं। इसलिए जैसा मैंने आपसे पहले कहा था कि जब तक आप परियोजनाओं के लिए एक समय सीमा निश्चित नहीं करेंगे तब तक उसके कुछ अच्छे परिणाम निकलने वाले नहीं हैं।

वर्ष 1999 ने न्यायमूर्ति श्री एच.आर. खन्ना रेलवे की दुर्घटनाओं की जांच की। उन्होंने कहा था कि 300 पुलों की मरम्मत की बहुत आवश्यकता है। इसमें भागलपुर वाला पुल भी शामिल था। रेल मंत्रालय ने स्वयं स्वीकार किया कि 4886 पुलों की पहचान कर ली गयी है और इन पुलों की तत्काल मरम्मत की आवश्यकता है। वर्ष 2001-2002 में विशेष रेल सुरक्षा निधि के लिए 1530 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी, परन्तु 31 जनवरी 2005 तक सरकार द्वारा 1179 पुलों की मरम्मत की जा सकी जिन पर सिर्फ 610 करोड़ रुपये खर्च हुआ।

सभापति महोदय, रेलवे मंत्रालय के पास दौलत की कोई कमी नहीं है। इसके बावजूद पुलों को ठीक करने का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया था, उस लक्ष्य को पूरा करने का काम हमने नहीं किया। उस समय यह भी संकल्प व्यक्त किया गया था कि इन पुलों के निर्माण का कार्य, उनकी मरम्मत का काम पूरा

कर लिया जायेगा। मैं आपके मार्फत रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि भागलपुर में एक अत्यंत दुखद घटना हुई है। लेकिन वह पुल हो या रेल मंत्रालय से संबद्ध सब चीजें जिनकी आयु खत्म हो गयी है, उन पर अगर आप ध्यान नहीं देंगे, तो भविष्य में होने वाली घटनाओं से इंकार नहीं किया जा सकता। यह जो .(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद :** हम स्पष्ट कर देना चाहते हैं क्योंकि कोई कन्फ्यूजन नहीं रहना चाहिए। सभी रेलें मार्च महीने में सर्टीफिकेशन के बाद ही चलती हैं। भागलपुर के विषय में जो कन्फ्यूजन फैल रहा है, उसके बारे में हमारा कहना है कि यह पुल टूटा नहीं है। अगर यह पुल तोड़ा नहीं जाता, तो टूटता नहीं। वह घोर लापरवाही का नतीजा है, क्योंकि उस पुल के दो पहिये निकाल दिये गये और कोई प्रीकाशन नहीं लिया गया, इसलिए वह हादसा हुआ। लोग कन्फ्यूजन में रहते हैं। हमारा कहना है कि बिना सर्टीफिकेशन के हम गाड़ी चला ही नहीं सकते। सारा चार्ट है। हम जब जवाब देंगे तब हम इस बारे में बतायेंगे। लेकिन आपके मन से भागलपुर वाला कन्फ्यूजन निकल जाना चाहिए।

**श्री रामजीलाल सुमन :** सभापति महोदय, सरकार ने जो 26,800.15 लाख करोड़ रूपए की मांगें रेल निधि के तहत रखी हैं, इसमें 46 परियोजनाओं का उल्लेख किया गया है जिसमें प्रत्येक परियोजना पर एक लाख रूपए खर्च करने की बात है। मैंने जैसा पहले ही निवेदन किया कि पूरे देश में रेलवे के पुलों की संख्या एक लाख बीस हजार है, जिनमें 60 हजार पुल 100 साल से ज्यादा पुराने हैं, 40 हजार

पुल 60 साल से भी पुराने हैं और जर्जर पुलों की संख्या 2200 है। इन पुलों को दुरुस्त करने की आवश्यकता है। मैं एक निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे के जो ऐक्सीडेंट्स अब तक हुए हैं, उनमें जो अनुभव सामने आए हैं, अधिकांश रेल दुर्घटनाएं मानव चूक के कारण होती हैं। अभी भी जो रेलवे फाटक हैं, उनमें से 18,490 फाटक मानव-रहित हैं। मेरा आग्रह है कि इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

आगरा-इटावा रेल मार्ग की शुरुआत वर्ष 1999 में हुई थी, जिसके लिए 214 करोड़ रूपए की व्यवस्था की गयी थी, लेकिन अभी तक उसके लिए शायद 60 करोड़ रूपए ही अवमुक्त हुए हैं अर्थात आठ सालों में केवल एक-तिहाई काम हुआ है। अगर यही गति रही तो इस काम के पूरा होने में शायद 20-25 साल का समय और लगेगा। मेरा विनम्र आग्रह है कि जो परियोजनाएं पिछले 10-15 सालों से लम्बित हैं, उन पर तत्काल अमल किया जाए। मैं आज इस अवसर पर यही निवेदन करना चाहूंगा कि अच्छा काम हो, नयी परियोजनाएं शुरू हों, लेकिन एक समयसीमा में रहते हुए पुरानी परियोजनाओं की समीक्षा होती रहे क्योंकि परियोजनाओं के लम्बित रहने से उनकी लागत बढ़ जाती है और विकास का काम अवरुद्ध होता है। अगर हम इन परियोजनाओं को समयसीमा में रहते हुए पूरा करने की कोशिश करेंगे तो उससे देश और रेलवे को लाभ होगा।

\*SHRI SHRINIWAS DADASAHEB PATIL (KARAD): I hereby table my demands on Railways which needs immediate attention of the House:

1. Starting new computerized reservation centre at Islampur, Tehsil - Walwa District: Sangli (Maharashtra) on Central Railway.
2. Starting city reservation centre in Karad town in addition to the centre at Karad railway station and also in Satara city in addition to centre at Satara Railway station.
3. Starting new train from Kolhapur to Dwarka once a week.
4. A superfast train between Pune to Bangalore may be started connecting these two IT cities.
5. One 3A coach may be added to 2779/2780 Goa Express. At present there are two 2A coaches and only one 3A coach.
6. Develop Takri Railway Station at Central Railway in Pune - Miraj Section by extending the platform to full length.
7. Doubling of Pune - Miraj Kolhapur section of Central Railway.
8. To carry out survey of Karad - Chiplun new Railway line to connect Konkan region with Western Maharashtra .
9. To start loading - unloading facility at Takari Railway Station on Pune - Miraj Section of Central Railway.
10. To repair approach road at Karsad Railway station in Pune region of Central Railway
11. To repair good sheds at Karad Railway Station.
12. To cover loading-unloading platform at Karad Railway station to facilitate loading unloading in rainy season.
13. To start new train between Kolhapur - Ahmedabad by using rakes of Kolhapur Hazrat Nizamuddin Express which remain unused for three days at Kolhapur railway station.
14. Kolhapur - Bangalore Rani Cheenama Express to be run from Pune to Bangalore as a super fast express.

\* The speech was laid on the Table.

15. Stoppage of Sampark Kranti Express i.e. Yashwantpur to Hazrat Nizamuddin at Karad Railway station.
16. Pune - JammuTawi Zellum express to be started from Kolhapur to JammuTawi.

SHRI KHAGEN DAS (TRIPURA-WEST): While participating in the discussion on the Supplementary Demands for Grants for Railways for 2006-07, at the outset, I would like to say that the Indian Railways should not be interpreted or confused as a means of communication only. Indian Railways is the symbol of our national integration. This aspect has not been given due importance even after 59 years of our Independence. It is true that the functioning of the Railways in the recent past is laudable except a few painful accidents. But, unfortunately, the Railway Ministry could not come out from the narrow outlook so long to take an impartial national outlook for providing benefit of this most important mode of communication to the far-flung areas of the country like North-Eastern States resulting in a sense of deprivation amongst the people of the Region.

Here, I can cite a glaring example of discrimination. The North-East Region is most backward in communication. In the North-Eastern States, railway line is less than 1 km per 100 sq. km. which is less than half of national average. As many as seven State capitals of the North-Eastern States are yet to be connected with rail. In this connection, I would like to draw the attention of the Government to the commitment given in the National Common Minimum Programme of the UPA Government. I quote: " All North-Eastern States will be given special assistance to upgrade and expand infrastructure". The UPA Government must be sincere to its commitment.

Coming to my State Tripura, I would like to mention that the people of the State are thankful that Kumarghat-Agartala Railway Project has been given the status of 'National Project' with a deadline of completion by March 2007 and also with a deadline of completion of broad-gauging by March, 2009.

Unfortunately, despite being a National Project with clear deadlines, the project is delayed. The work needs to be expedited for timely completion of the

project. Here I would like to mention that in Lumding-Badarpur-Silchar section, the work on broad-gauging is being delayed and at present the work is totally stopped as the Assam Government is not providing security at the worksite. If the broad-gauging work in that section is delayed, then the broad-gauging work in Badarpur-Kumarghat-Agartala section will also be abnormally delayed.

The State Government of Tripura is providing dedicated security to the on-going project from Manu to Agartala. The Chairman of the Standing Committee on Railways has visited Lumding-Badarpur section a few days ago where he has seen that the work is stopped as the security is not being provided by the State Government of Assam. The Chairman of the Standing Committee on Railways has written a letter to the State Government of Assam for providing adequate security so that the broad-gauging work is completed on time.

The Chairman of the Standing Committee on Railways has also visited the on-going project site in Tripura and he is satisfied with the deployment of adequate security forces. The N.F. Railway Authority is also satisfied with the security provided by the State Government of Tripura for the project.

I would request the Railway Minister to take up the matter of deployment of adequate security at Lumding-Badarpur-Silchar section with the State Government of Assam for timely completion of the broad-gauging work.

I would also like to draw the attention of the Government that there has been a longstanding demand of the State Government as well as the people of the State of Tripura for extension of railway line from Agartala to Subroom. This project is extremely important not only for the State of Tripura but also for the entire North-East Region.

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI KHAGEN DAS : Please allow me five minutes more.

MR. CHAIRMAN: There are 40 Members in the list. Kindly conclude in a minute or two.



SHRI KHAGEN DAS : Once Subroom is connected, it would be easier to connect the North-East Region with the Chittagong Port as the distance of Chittagong port from Subroom is less than 75 kilometres through the existing Bangladesh railway network. It would provide Tripura and other North-Eastern States the much needed access to the Chittagong port. With this link in position, Tripura can be the gateway for trade and commerce to a host of South East Asian countries.

As per the 'Look East Policy' of the Government of India, once this line is linked to Bangladesh Railway System, there will be tremendous generation of traffic, both up-stream and down-stream. I would request the Union Government to take up the matter with the Bangladesh Government for linking of this railway line with the Bangladesh Railway System.

It may also be mentioned that the Standing Committee on Railways in its Sixth Report (2004-05) had recommended, and I quote:

"The expansion of rail network in the North-East Region is imperative for socio-economic development apart from strategic relevance."

I would, therefore, strongly demand that the material modification of the National Project should be approved so that the railway line is extended up to Subroom as a part of the National Project, and a token provision be made in this Supplementary Railway Budget.

With these words, I support the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2006-07 and also the Demands for Excess Grants (Railways) for 2004-05.

**\*श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे (उस्मानाबाद) :** महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र में लातूर, उस्मानाबाद मीरज नयी बड़ी रेलवे लाइन का काम चालू है। यह काम बहुत दिनों से कम बजट के कारण पूरा नहीं हो रहा है। बजट में भी इस लाइन को सिर्फ 44 करोड़ रूपए की मंजूरी की गई थी। हमारी मांग है कि ज्यादा से ज्यादा इसको

बजट देकर यह काम जल्दी पूरा करने की व्यवस्था करनी चाहिए। सन् 2006-07 के बजट में महाराष्ट्र के मराठवाड़ा विभाग को सर्फ 90 करोड़ रूपयों की मंजूरी की गयी है। सन् 2005-06 में 121.44 करोड़ की मंजूरी की गयी थी। इस साल महाराष्ट्र राज्य रेलवे को ज्यादा महसूल देने वाला राज्य है। मुंबई में ज्यादातर लोग ट्रेन से जाना पसंद करते हैं और महाराष्ट्र के हर गांव के आदमी को रेलवे से आना-जाना पड़ता है और इसलिए महाराष्ट्र के लिए ज्यादा बजट मंजूर करना चाहिए था, लेकिन रेल मंत्री जी ने सिर्फ बिहार और पटना को सामने रखकर बजट तैयार किया था।

महाराष्ट्र के अहमदनगर, बीड और परही, ये जो नयी रेल लाइनें हैं, उन्हें सर्फ 10 करोड़ रूपयों की मंजूरी दी गयी है। अकोल-पूर्णा लाइन को सिर्फ 26 करोड़ की मंजूरी की गयी है। मंत्री जी को यह ध्यान देना चाहिए कि जो राज्य रेलवे को ज्यादा बजट देता है, उस पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए, परंतु महाराष्ट्र को इस बजट में कुछ नहीं मिला।

ये बजट कार्य की दृष्टि से बहुत ही कम कर दिया गया है। इस तरह हर साल बजट दिया गया, तो मराठवाड़ा की रेलवे लाइन पूरी होने में बहुत साल लगेंगे। मेरे क्षेत्र की करमाला तहसील में वार्शीबे में एक रेलवे लाइन जाती है। वहां पर एक गेट लगाने की मांग है, लेकिन वह मांग भी पिछले बजट में पूरी नहीं हुयी।

महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र उस्मानाबाद में रेलवे टिकट का बुकिंग काउंटर है, जिसमें सुबह 4 घंटे और शाम को 4 घंटे टिकट की बुकिंग होती है। दिन में यह

टिकट काउंटर बंद हो जाता है। मैंने इससे संबंधित पत्र भी मंत्री जी को लिखा था, परंतु इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुयी। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगी कि यह टिकट काउंटर पूरे 12 घंटे खुलने का आदेश संबंधित विभाग को दें, जिससे क्षेत्र के लोगों की परेशानी खत्म हो सके।

महोदय, मेरा निवेदन हे कि नांदेड़-निलंगा वाड़ी नूतन मार्ग का सर्वे करायें और साथ ही साथ उस्मानाबाद-तुलजापुर-सोलापुर में नयी रेलवे लाइन का पूर्व में सर्वे किया गया था, परंतु इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुयी, जबकि सोलापुर उस्मानाबाद रेलवे लाइन से इसकी दूरी 60 किलोमीटर है और

\* The speech was laid on the Table.

तुलजापुर भवानी मंदिर में हजारों लोग दर्शन हेतु आते हैं। रेलवे लाइन नहीं होने के कारण उन्हें अनेक परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः यहां नयी रेलवे लाइन बनाने हेतु भी विचार किया जाए।

महोदय, मेरा निवेदन है और मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की भी विशेष मांग भी है और लातूर-मिरज रेलवे लाइन का कार्य प्रगति पर है। इस लाइन में वार्शी में रेलवे स्टेशन बनाने पर विचार किया गया है, लेकिन वास्तविक स्टेशन जहां बन रहा है, वह जगह क्षेत्र के निवासियों के अनुकूल नहीं है और यह स्टेशन मुख्य स्थान से काफी दूरी पर बन रहा है, जिससे संबंधित पत्र भी मैं माननीय मंत्री जी को दे चुकी हूं और मैं मंत्री जी से निवेदन करती हूं कि इस स्टेशन को, लोगों की मांग को देखते हुए, वास्तविक स्थान पर स्थापित किया जाए।

में मंत्री जी से आशा करती हूँ कि मेरे द्वारा की गयी मांगों को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी इन मांगों को पूरा करेंगे।

\*SHRI Y.S. VIVEKANANDA REDDY (CUDDAPAH): Sir, endorsing the Demands for Grants for Railway Ministry, I would like to request the Hon'ble Railway Minister through you sir to consider the following.

1. Track doubling of Gooty Ranigunta in Guntakal Division of South Central Railway may be completed on war footing as this important work is slowing down. Rail Nigam is undertaking this project which may be hastened for total completion.
2. Nandyal-Yerraguntla New line is going at a very slow pace because of meager grant allocation. Ample funds be kindly provided for early completion.
3. R.O.B. at Muddanur in Kadapa District in Guntakal Division of South Central Railway may be sanctioned as AP State Govt. has proposed to sanction 50% grant.
4. Stopping of Hyderabad-Chennai Express (via) Kadapa at Yerraguntla is been a strong demand. Please order.
5. Stopping Madhurai-Shirdi Express at Kadapa our District Headquarters.
6. Watering station - Kondapuram R.S. is to be considered as stopping station for all those trains which stop for watering.

\*The speech was laid on the Table.

**श्री सीताराम सिंह (शिवहर):** महोदय, रेल मंत्रालय की वर्ष 2004-2005 की अतिरिक्त अनुदानों की मांग और वर्ष 2006-2007 के लिए पूरक अनुदानों की मांगों का मैं समर्थन करता हूँ। रेल मंत्री माननीय लालू जी को मैं बधाई और धन्यवाद देता हूँ कि जब से इन्होंने कार्यभार संभाला है, एक संकल्प और दृढ़ता के साथ

रेल मंत्रालय का काम सुधरना और बढ़ना शुरू हुआ है। मैं महसूस करता हूं और देश भी महसूस करता है कि रेल मंत्री ने अपने कुशल नेतृत्व से रेल मंत्रालय में वैचारिक क्रांति लाने का कार्य किया है। स्टेट्समैन पेपर में छपी हुई कुछ पंक्तियां मैं उद्धृत करना चाहता हूं। "Lalu is great. If Mr. Prasad's performance continued, he would be ranked next to Rafi Ahmed Kidwai and Lal Bahadur Shastri."

**श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़) :**शास्त्री जी ने रेल दुर्घटना होने पर इस्तीफा दे दिया था।

**श्री सीताराम सिंह :** दूसरा उदाहरण मैं फाइनेंशियल एक्सप्रेस के एक सर्वे के हवाले से देना चाहता हूं। यह पढ़ने की चीज है। उनके काम और उनके मंत्रालय के बारे में जो रेखांकित किया गया है वह साफ दिखाता है कि रेल मंत्रालय के काम के बारे में माननीय लालू जी को सबसे अधिक मार्क्स दिये गये हैं। इंडियन एक्सप्रेस और फाइनेंशियल एक्सप्रेस की बात मैं कर रहा हूं। जो काम हो रहा है उसे अपने-अपने नजरिये से सभी लोग देखते हैं। मैं दूसरे माननीय सदस्यों को सुन रहा था और जो परिवर्तन की सोच है वह यह है कि आम नागरिक को कितनी सुविधा रेल की दी जा सके। आप चाहे जिस रूप में इस चीज की चर्चा कीजिए, इस देश में पहली बार आम आदमी को एसी कोच में सुविधा देने का काम माननीय लालू जी ने किया है। सहरसा से उद्घाटन करके इसे चालू किया गया है और दूसरे प्रोग्राम पटना से हम चालू करने जा रहे हैं। दूसरे माननीय सदस्यों को भी मैं सुन रहा था कि दृष्टिकोण में सामंजस्य नहीं है लेकिन जो हम अखबारों में पढ़ रहे हैं और अपनी नजर से देख रहे हैं कि देश का कोई हिस्सा ऐसा नहीं है जहां रेल मंत्रालय

में अच्छा काम नहीं हुआ है। मैं समझता हूं कि जिस मंशा और दृढ़ता के साथ रेल मंत्रालय ने अपना काम शुरू किया है उससे पक्ष और विपक्ष के सभी सदस्य समझ रहे हैं कि आज लालू जी ने जो काम शुरू किया है वह पूरे देश और पूरे अवाम के लिए है। हम देखते हैं कि विपक्ष के माननीय सदस्य भी अपने अच्छे सुझाव उसमें देते हैं।

मैं कह सकता हूं कि लालू प्रसाद जी ने जिस मंशा से काम शुरू किया, उस पर किसी ने कहा है कि अपना तो काम है कि जलाते चलो चिराग, रास्ते में चाहे दोस्त या दुश्मन का घर मिले इसी निष्ठा के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने काम शुरू किया। इस बीच मैं जो काम हुए हैं, अगर मैं उनकी चर्चा करूं तो मेरी मांगें रह जाएंगी। मैं उनकी चर्चा किए बिना रह भी नहीं सकता हूं। उन्होंने स्पष्ट तौर पर काम किया है। उन्होंने मोतिहारी को बापूधाम देने की घोषणा की, जो देश की पुकार है। वहां से गुजरात के लिए ट्रेन शुरू की। उसके लिए जो शैड बनाना था, उसे पूरा नहीं बनाया है, जहां मूर्ति लगी है। कृपया उस शैड को पूरा किया जाए। वह जिला मुख्यालय का स्टेशन है। वहां रिटायरिंग रूम बेहतर नहीं है, आप उसे बनवाएं।

मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किया और मोतीहारी-सीतामढ़ी रेल लाइन दी। आप वहां काम शुरू कराने जा रहे हैं, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। हमारी पुरानी मांगें लंबित हैं। उनकी तरफ भी दृष्टि दी जाए। चकिया-मधुबन

फेनहारा, पिपराही होते हुए नेपाल बॉर्डर के निकट जो बरगनिया है, उसे रेल लाइन से जोड़ने की प्रक्रिया को स्वीकृति देकर काम शुरू कराया जाए। लाइनों के दोहरीकरण और बड़ी लाइन बनाने के लिए दरभंगा, नरकटियागंज में काम बहुत धीमा है। उसमें थोड़ी तेजी लाई जाए। इससे नेपाल जाने की सुविधा बहुत से लोगों को होगी। हाजीपुर से सुगौली तक रेल लाइन पहले से स्वीकृत है। यह काम अभी शुरू नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि इसे शुरू कराया जाए। पटना-गया रेल लाइन का दोहरीकरण शुरू हुआ था, लेकिन करीब सात किलोमीटर अभी बाकी है। इसके पूरा करने से बहुत बड़ी संख्या में वहां रहने वाले लोगों की समस्या का निदान होगा। बिहटा से अनुग्रहा नारायण रोड है। वहां नई लाइन के लिए पुरानी मांग है, जिसे पूरा करना अति आवश्यक है।

आप तमाम स्टेशनों का आधुनिकीकरण के साथ कम्प्यूटराइजेशन कर रहे हैं। हमारे इलाके में कुछ स्टेशन हैं, जिनमें कम्प्यूटर की सुविधा देना आवश्यक है। उसमें सुगौली और नरकटियागंज जंक्शन है, जहां अभी तक यह सुविधा नहीं हो सकी है। इसी प्रकार से कई और रेल मार्गों में, जहां बड़े स्टेशन हैं, वहां तकनीकी तरीके से ट्रेनों को जोड़ने का काम किया गया है। आपने कहा है कि तकनीकी विकास करेंगे और इसकी शुरुआत इनफॉर्मेशन टेक्नॉलोजी के हिसाब से की है।

**सभापति महोदय :** रेल मंत्री अच्छा काम कर रहे हैं तो किसी प्रकार की कोई शिकायत नहीं होनी चाहिए।

**श्री सीताराम सिंह** : जिस विभाग के मंत्री ने इतना काम किया कि कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया और लाभ पहुंचाया, हमें उसकी तारीफ करनी होगी। उन्होंने रेल लाइन्स को कम समय में बेहतर तरीके से बनाया।

जो काम बाकी हैं, वे समय रहते पूरे हों।(व्यवधान) लेकिन हमारे कई पिछड़े इलाके हैं।(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech. मित्रसेन यादव जी, अब आपका नाम है।

**श्री सीता राम यादव (सीतामढ़ी)**: अंत में मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं। मुझे बहुत कुछ बोलना था लेकिन समय कम है।

अंत में मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को लाख बार धन्यवाद देता हूं।

**सभापति महोदय** : दस मिनट हो गए हैं। मित्रसेन यादव जी, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Shri Mitrasen Yadav.

*(Interruptions) .\**

MR. CHAIRMAN: Shri Mitrasen Yadav, kindly start your speech.

*. (Interruptions)*

**सभापति महोदय**: मेरी सभी सदस्यों से विनती है कि समय का खयाल रखें।

\* Not recorded



**श्री मित्रसेन यादव (फैजाबाद):** मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। हमारे देश में रेल मंत्रालय सबसे बड़ा विभाग है। यहां अनुपूरक बजट रखा गया है। जब सम्पूर्ण बजट पेश किया जाता है, उस समय इस बात का पूरा आकलन कर लिया जाता है कि रेल विभाग के लिए साल भर में कितनी राशि की आवश्यकता है। अनुपूरक बजट तब मांगा जाता है, जब विशेष परिस्थितियां पैदा होती हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने अनुपूरक बजट मांगा है, चाहे वह कम हो या ज्यादा, लेकिन अगर और बढ़ाकर भी मांगा होता, तब भी हमें देना ही था, इस सदन में इसे स्वीकार करना ही था क्योंकि कुछ वैधानिक और संवैधानिक परिस्थितियां ऐसी हैं। मुझे इसमें सबसे बड़ी बात यह कहनी है कि विगत पन्द्रह वर्षों से लगातार बिहार के ही माननीय सदस्य रेल मंत्रालय संभाल रहे हैं, फिर भी बिहार के लोगों की भूख मिटी नहीं है, फिर पूरे देश के लोग कितने भूखे होंगे, रेल की सुविधाओं की पूरे देश में कितनी कमी होगी, इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं। बीस वर्षों से बिहार के लोग रेल मंत्रालय संभाल रहे हैं और तब भी हमारे सदस्यों को सुविधाओं का अभाव है। वे तारीफ के बाद भी अभाव दिखाते हैं। अगर दूसरे लोग आलोचना करते हैं तो इसमें कोई असंगत बात नहीं है।(व्यवधान)

माननीय लालू जी, कलाकार हैं, अच्छे खिलाड़ी हैं, हमारे सदन के वरिष्ठ नेताओं में से हैं और रेल मंत्रालय के योग्य मंत्री हैं। मैं उनसे इतना निवेदन करता हूँ कि आप भारत के रेल मंत्रालय और भारतीय रेल सुविधाओं का दूसरे देशों से कम्पेरिजन कर लीजिए और हिंदुस्तान की आबादी को देखिए कि रेल सुविधाओं

की लोगों को कितनी आवश्यकता है और इस लिहाज से रेल मंत्रालय का विकास कीजिए। आप जनता को सुविधाएं उपलब्ध कराने की कोशिश कीजिए। कुछ दिनों से देखा गया है कि जहां के मंत्री होते हैं, वे अपने प्रदेश, सूबे या क्षेत्र का ज्यादा खयाल करते हैं या वहां किसी प्रकार का पक्षपात होता है, यह नहीं होना चाहिए। बिहार से जितनी रेलें चलती हैं, उत्तर प्रदेश के कुछ हिस्सों को छोड़कर, एक किनारे से निकल जाती हैं। वे गोरखपुर, बाराबंकी होकर दिल्ली चली जाती हैं या देश के दूसरे हिस्सों में चली जाती हैं और उनकी बनारस से जौनपुर, फैजाबाद, अयोध्या हो कर बाराबंकी से लखनऊ जाने के लिए उपेक्षा की जाती है। मैं निवेदन करता हूं कि घाघरा नदी पर एक अरब रुपए की लागत से पुल बनाया गया है लेकिन आज तक उस पर अयोध्या में एक भी गाड़ी नहीं चलाई गई है। माननीय रेल मंत्री, बिहार से जितनी गाड़ियां चलती हैं उनमें से एक, दो या चार गाड़ियां गोरखपुर से अयोध्या, बाराबंकी के लिए भेजें तो कोई असुविधा नहीं होगी बल्कि फैजाबाद कमिश्नरी और अयोध्या को काफी मदद मिलेगी। इससे देश के लोग, जो अयोध्या में रामजन्म भूमि को अपना तीर्थस्थल मानते हैं, उनको भी आने-जाने में सुविधा होगी।

मेरा निवेदन है कि बाराबंकी से फैजाबाद मुश्किल से सौ किलोमीटर दूर है, इस लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण कर दिया जाए और फैजाबाद से इलाहाबाद, चित्रकूट होते हुए त्रिवेन्द्रम को जोड़ने की जो जरूरत है, यदि रेल विभाग इसे पूरा कर दे तो देश का बहुत बड़ा हिस्सा उत्तर से दक्षिण तक जुड़ जायेगा और उत्तर प्रदेश सहित उत्तर भारत की अनेक चीजें, जैसे लकड़ी का

सामान और दूसरी औद्योगिक वस्तुं दक्षिण भारत में पहुंच जायेंगी और दक्षिण भारत की कई चीजें हमारे उत्तर भारत में पहुंच जायेंगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि जहां फैजाबाद, जौनपुर, बनारस और लखनऊ के बीच को उपेक्षित करके, गोरखपुर से या लखनऊ से सुलतानपुर, प्रतापगढ़ होकर, माननीय सोनिया गांधी और उनके क्षेत्रों को अनगिनत गाड़ियां भेजी जाती हैं, हालांकि उन गाड़ियों में घाटा भी हो रहा है, लेकिन वे फैजाबाद, जौनपुर और बनारस होकर नहीं भेजी जाती हैं। मेरा कहना है कि यह दोहरा मापदंड नहीं अपनाया जाना चाहिए और इसमें संशोधन किया जाना चाहिए।

तीसरी बात में कहना चाहता हूं कि हमारी कई सड़कें विस्तारित हो रही हैं, चाहे वह नेशनल हाइवे हो या प्रान्तीय हाइवे हो, इन सड़कों पर जहां-जहां और जितने भी ओवरब्रिजेज बनाने की जरूरत है, उन्हें बनाने में बहुत विलम्ब किया जा रहा है। इसके कारण बड़ी-बड़ी दुर्घटनाएं हो रही हैं। आज ओवरब्रिजेज बनाने का जो मापदंड है, जिस मापदंड पर ये बनाये जाने चाहिए, वह चार गुना बढ़ गया है, लेकिन इसके बावजूद वे अभी तक नहीं बन पाये हैं। फैजाबाद में एक भी ओवरब्रिज नहीं है। अयोध्या से लेकर फैजाबाद के बीच रेलवे लाइन पर जितने फाटक है, वे फैजाबाद में गाड़ी पहुंचने पर अयोध्या तक बंद हो जाते हैं। इस कारण आधा शहर इधर रहता है और आधा शहर उधर रहता है, परिणामस्वरूप कोई अस्पताल नहीं पहुंच पाता है, कोई कचहरी नहीं पहुंच पाता है, बच्चे इम्तिहान नहीं दे पाते हैं, मरीज सड़कों पर ही मर जाते हैं। लेकिन अभी तक एक भी ओवरब्रिज इन्होंने नहीं बनाया है। 15 साल से ओवरब्रिज का प्रस्ताव है। बड़ी

मुश्किल से 120 समपार पास हुए हैं, उनका बजट भी इन्होंने पास किया है, लेकिन अभी तक उन्हें शुरू नहीं किया गया है। इसलिए हमारी गुजारिश है कि चाहे पंजाब हो, बिहार हो, भटिंडा हो या कहीं और हो, आप दस-दस ओवरब्रिजेज बना रहे हैं, लेकिन अयोध्या, फैजाबाद में एक ओवरब्रिज बनाने तथा गाड़ी चलाने के प्रति आपका उपेक्षित दृष्टिकोण है। मेरा निवेदन है कि अयोध्या, फैजाबाद उत्तर प्रदेश और देश के माने हुए धार्मिक स्थल हैं। इनके बारे में आपको सोचना चाहिए और वहां भी रेल सुविधाएं देनी चाहिए। रेलों की सुविधाएं जितनी भी आम जनता को दी जा सकें, दी जानी चाहिए, खास करके द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को ये सुविधाएं दी जानी चाहिए। जो सार्वजनिक सुविधाएं होंगी, वे सामान्य सुविधाएं होंगी। ये उन लोगों की सुविधाएं होंगी, जो हमारे देश के आम नागरिक हैं - चाहे वह संडास का मामला हो, बिजली का मामला हो, सीटों का मामला हो या कोचेज का मामला हो। हमारा देश गरीबों का देश है, किसानों का देश है, कमाने वालों का देश है, हमारे देश में 75 प्रतिशत लोग सामान्य जनता है, उनके लिए आपको रेलों की ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देनी चाहिए।

**सभापति महोदय :** अब आप समाप्त कीजिए।

**श्री मित्रसैन यादव :** इसलिए जहां हम आपकी तारीफ करेंगे, माननीय मंत्री जी यदि आप इस बजट को बढ़ाकर भी लाते, यह जितना भी होता, हम उसकी तारीफ करते। हम आपको समर्थन देते हुए चाहेंगे कि जहां आपके रेल विभाग की तारीफ होनी चाहिए, वह तारीफ की जानी चाहिए। लेकिन इसके साथ ही मैं कहना चाहता

हूं कि चाहे वह एजुकेशन हो, इरिगेशन हो या कोई दूसरा विभाग हो, कोई भी विभाग सम्पूर्ण नहीं है। आपको सबके बारे में एक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए।

**सभापति महोदय :** खैरे जी, आप बोलिये। यादव जी, अब आपकी कोई बात रिकार्ड पर नहीं जायेगी।

**\*श्री रघुनाथ झा (बेतिया):** महोदय, मैं आज सदन में वर्ष 2006-2007 के लिए माननीय रेलमंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

माननीय रेलमंत्री जी ने जब से इस विभाग का प्रभार संभाला है, तब से आज तक बिना पैसेंजर एवं माल भाड़ा बढ़ाए, रेलवे द्वारा 10,000 करोड़ रूपए से अधिक का मुनाफा कमाने हेतु मैं रेलमंत्री जी को बधाई देता हूँ।

महोदय, मैं आज इस विषय पर हो रही चर्चा में निम्नलिखित सुझाव देता हूँ और आशा रखता हूँ कि माननीय मंत्री जी इस पर प्राथमिकता के आधार पर पूरा करवाने के लिए कार्यवाही करेंगे।

1. मेरा पहला सुझाव यह है कि मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेललाइन बिछाने एवं पुलों का निर्माण मार्च, 2008 तक अवश्य पूरा किया जाए।
2. जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी रक्सौल होते हुए नरकटियागंज बड़ी लाइन का कार्य भी पूर्व घोषणा के अनुसार मार्च, 2008 तक पूरा कराया जाए।
3. मुजफ्फरपुर से गोरखपुर तक रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए।
4. रेल ओवरब्रिज(ROB) मुजफ्फरपुर, मोतिहारी, सुगौली, रक्सौल, बेतिया एवं नरकटियागंज में शीघ्र निर्मित किए जाएं।
5. मोतिहारी से चिरैया, ढाका, पताहीं, सुगिया करसी, शिवहर से सीतामढ़ी रेल लाइन को स्वीकृति देने के लिए रेलमंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं। इसका शिलान्यास अगले वर्ष में शिवहर में करने के लिए समय तय किया जाए।
6. मोतिहारी स्टेशन का नामकरण बापूधाम करने, राष्ट्रपिता की आदमकद मूर्ति लगाने का कार्य किया गया उसके लिए लाखों बधाईयां। साथ ही

- उनकी जन्मभूमि पोरबन्दर से कर्मभूमि मोतिहारी स्टेशन तक नयी रेलगाड़ी जो सप्ताह में एक दिन चलायी जा रही है, उसे सप्ताह में दो दिन किया जाए।
7. हाजीपुर से सुगौली रेलवे स्टेशन तक स्वीकृत रेल लाइन को पूरा किया जाए।
  8. एक नयी ट्रेन मुजफ्फरपुर मोतिहारी से नई दिल्ली तक चलाई जाए।
  9. सप्तक्रान्ति एक्सप्रेस में एसी-फर्स्ट, एसी-सेकण्ड एवं एसी-थर्ड के एक-एक कोच जोड़े जाएं एवं इसे 12 बजे के बदल 11 बजे मुजफ्फरपुर से नयी दिल्ली के लिए खोला जाए।

\* The speech was laid on the Table.

10. पटना राजधानी को प्रतिदिन पटना से दिल्ली एवं दिल्ली से पटना चलाया जाए।
11. गोहाटी राजधानी को सप्ताह में कम से कम एक दिन मुजफ्फरपुर, मोतिहारी, गोरखपुर, लखनऊ होते हुई नई दिल्ली के लिए चलाया जाए।

**श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री, श्री लालू यादव जी, श्री राठवा जी और वेलु जी का ध्यान महाराष्ट्र राज्य की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। इस बारे में मैं महाराष्ट्र के प्रतिनिधियों की ओर से कहूंगा, जिनकी बहुत दिनों से रेलों के बारे में बहुत सी डिमांड्स हैं। महोदय आप भी महाराष्ट्र के हैं, इसलिए मैं आपके एरिया के बारे में भी कहूंगा।

मुम्बई और महाराष्ट्र से केन्द्र सरकार को 44 प्रतिशत रेवेन्यू आता है, लेकिन वर्ष 2006-2007 के रेल बजट में मुम्बई के लिए कुछ नहीं मिला। महाराष्ट्र के लिए भी कुछ नहीं मिला। लेकिन मैं यहां मराठवाड़ा के बारे में कहूंगा।

**सभापति महोदय :** सप्लीमेंट्री में दिया है कि नहीं दिया है।

**श्री चंद्रकांत खैरे :** महोदय, उस पर मैं आगे बोलने वाला हूं। 2006-07 की बात कर रहा हूं। लगभग 56,800 लाख की आपने जो डिमांड की है। जो सारा जटिया जी ने भाषण दिया, उसे मैं दोहराना नहीं चाहता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमारे यहां मुम्बई में कुछ काम नहीं हुआ। अभी आपको काफी काम यहां करना है। दूसरी डिमांड उत्तर महाराष्ट्र की है। उत्तर महाराष्ट्र और पश्चिम महाराष्ट्र मराठवाड़ा को जोड़ने वाला जो भाग है, अभी सांसद परांजपे जी और शायद आप भी थे और उसके बाद श्री आन्नदराव पाटिल ने कहा कि कल्याण मलरोज घाट-जुन्नर में से नारायण गांव-अहमदनगर यानी मलरोज घाट के बीच में से अहमद नगर तक अहमद नगर माजल गांव और नांदेड़ तक करना है। यह माजल गांव और नांदेड़ तक उसमें कवर हो सकता है और परांजपे जी और आपने भी कहा है।

MR. CHAIRMAN: It is budgeted but it is not taken up.

. (Interruptions)

**श्री चंद्रकांत खैरे :** अभी होने वाला नहीं है। रठवा जी हंस रहे हैं, मैंने उनसे कहा कि आपने जो अभी किताब में दिया है। वह किताब में महाराष्ट्र के वेस्टर्न रेलवे, सेन्ट्रल रेलवे और साउथ सेन्ट्रल रेलवे के बारे में कुछ नहीं मांगा है। फिर भी



56,800 लाख रुपये की डिमांड को हम सपोर्ट करते हैं, जैसा कि दूसरे माननीय सांसद ने कहा कि अगर आप ज्यादा भी मांगते तो भी सारा हाउस उसे मंजूर करता क्योंकि रेलवे जनता की जरूरत है। इसलिए मैं कहूंगा कि जैसा मैंने कहा कि कल्याण से लेकर नांदेड़ तक जाने वाला जो रास्ता है, उसके लिए सांसदों ने लालू जी के पास जापन दिया था कि 900 करोड़ रुपये और उससे भी ज्यादा लगाने वाले बीओटी सिस्टम में आप करिए। उसके माध्यम से 2007-08 के बजट में आप इसे लाइए और मंजूर कराइए ताकि मुम्बई से कल्याण से नानंदेड़ तक लोग जा सकते हैं।

**सभापति महोदय :** जल्दी-जल्दी बोलिए। समय हो रहा है।

*.(व्यवधान)*

MR. CHAIRMAN: Come to the point. Otherwise, your time will lapse.

*.(Interruptions)*

**श्री चंद्रकांत खैरे :** आप महाराष्ट्र के हैं। इस कारण आपको ज्यादा समय देना चाहिए। मैं आपकी भी डिमांड रखने वाला हूँ।

**सभापति महोदय:** नहीं, ऐसे नहीं होता है।

**श्री चंद्रकांत खैरे :** हमारे मराठवाड़ा के जो पांच प्रोजेक्ट हैं, लालू जी बड़े अभिमान के साथ कहते हैं कि 15,000, 20,000 करोड़ की हमने बचत की है। मैं उनका और अभिनंदन करूंगा मैं रेलवे मंत्री लालू जी, वेलु जी का, रठवा जी और रेलवे बोर्ड का अभिनंदन करूंगा कि आपने बचत की है लेकिन हमारे मराठवाड़ा के लिए 673 करोड़ लगते हैं। उसमें से अगर हमें पैसे दे दिये तो हमारा पार्ट प्रोजेक्ट

जो कई वर्षों से पेंडिंग है, शायद हिन्दुस्तान को आजादी मिलने के बाद से नयी रेलवे नहीं बनी थी। एनडीए सरकार के आने के बाद, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के समय से चालू हुआ। इसके पहले कोई पूछता नहीं था। मैंने 13वीं लोक सभा में काफी हंगामा किया था तब जाकर धीरे-धीरे पैसे मिलने चालू हो गये और उसमें से जो आज पार्ट प्रोजेक्ट है, वह मुश्किल से पूरा हो रहा है, उसमें से नयी रेलवे चालू होने वाली है और जो दिसम्बर तक होने वाली थी। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इसे जल्दी करिए। सिकन्दराबाद-मुथखेठ-जनकमपेठ-बोधन यह जो मार्ग है, इसके लिए 50 करोड़ चाहिए। अगर यह 50 करोड़ मिल गये तो यह रेलवे मार्ग भी पूरा हो जाता है। जैसा मैंने कहा कि 673 करोड़ रुपये लालू जी ने अगर हमें दे दिये तो मराठवाड़ा का भाग्य खुल जाएगा। लालू जी का हम स्वागत करेंगे। मराठवाड़ा के लिए लालू जी ने बड़ा योगदान किया है, जैसे मधु दंडवते जी ने किया था, वैसे ही लालू जी ने यह काम किया है, ऐसा हम कहेंगे क्योंकि वह भी एक विचार के थे। उसी प्रकार अकोला-पूर्णा रेलमार्ग के लिये 151 करोड़ रुपये की मांग हमारी बहन श्रीमती भावना गवली ने की थी और रेल मंत्री जी ने वायदा किया था कि 151 करोड़ रुपये देंगे। हमने सोचा कि सप्लीमेंटरी डिमांड में यह राशि आ जायेगी, लेकिन इस राशि को नहीं रखा गया है। लोकसभा में रखे पिछले बजट में कहा गया था, लेकिन उस पर गौर नहीं किया गया है। मेरा आग्रह है कि हमारी मांग पर विचार किया जाये।

सभापति जी, पश्चिम महाराष्ट्र क्षेत्र में मीरज-लातूर रेलमार्ग के लिये 43 करोड़ रुपये लगाने वाले थे, लेकिन वह राशि भी नहीं दी गई है। मेरा आपसे

निवेदन है कि महाराष्ट्र में आपकी सरकार है, उनसे कहिये कि प्रस्ताव बनाकर केन्द्र सरकार को दें, ताकि राशि उपलब्ध हो सके।

सभापति जी, इसी प्रकार अहमदनगर-बीड़-परली-बैजनाथ रेल मार्ग के लिये राज्य सरकार द्वारा लैंड एक्विज़िशन नहीं हुई है। जब हम रेलवे बोर्ड के पास जाते हैं तो हमें कहा जाता है जब तक राज्य सरकार लैंड नहीं देगी, कुछ नहीं किया जा सकता। आज के समय में उस योजना पर 428 करोड़ रुपये लगने वाले हैं, लेकिन यह काम बहुत समय से पेंडिंग है। कई बार मंत्रियों ने शिलान्यास किये हैं, लेकिन उसका कार्य शुरु नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इस कार्य के लिये 673 करोड़ रुपये दिये जाये। अभी तक रेलवे ने 15-20 हजार करोड़ रुपये की बचत की है। अगर आने वाले 2007-08 के बजट में आप इस राशि का प्रावधान करेंगे तो सारा महाराष्ट्र रेल मंत्री जी को धन्यवाद देगा।

सभापति जी, महाराष्ट्र के लोगों की बहुत दिनों से यह मांग है कि आंध्र प्रदेश में लोग तिरुपति जाते हैं और वहां से शिरडी के लिये भी आते हैं, लेकिन सीधी गाड़ी नहीं होने से यात्रियों को दिक्कत हो रही है। मैंने यह मांग पिछले कई लोकसभा के कार्यकालों में उठायी है, लेकिन तब से कुछ नहीं हुआ। माननीय सभापति जी, आपने एक काम किया था कि पुणताबा-शिरडी लाईन चालू करा दी है। हम ने रोटगांव-पुणताबा को जोड़ने के लिये निवेदन किया और कहा था कि 673 करोड़ रुपये की डिमांड आई है, आप 725 करोड़ रुपये आने वाले बजट में दें। इससे मराठवाड़ा का भाग्य जाग जायेगा और आपको लोग धन्यवाद देंगे।

**सभापति महोदय** : मंत्री जी मान रहे हैं कि उसका सर्वे शुरु किया है।

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति जी, अगर तिरुपति-रोटेगांव-पुणताबा-शिरडी मार्ग पूरा हो जायेगा तो हम लोग सीधे तिरुपति से बैठकर शिरडी उतर जायेंगे।

MR. CHAIRMAN : Please conclude within a minute or two. Kindly cooperate with the Chair.

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति जी, जैसा मंत्री जी ने कहा था कि तिरुपति के लिये गाड़ी देंगे, वह तो मिल गई है लेकिन हफ्ते में एक बार चलती है, जो मद्रुरै तक जाती है। यह गाड़ी प्राफिट में जा रही है। इसके फेरे बढ़ाये जायें, रोज किया जाये।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI R. VELU): We have already started one train from Madurai and another from Tirupati, to Shirdi.

MR. CHAIRMAN: He is on a different point. He wants a new route. It is a shorter route; that is what he is suggesting. A survey is going on for that.

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति जी, तिरुपति-पुटम्बा-शिरडी मार्ग की बहुत सालों से मांग चल रही है, शेष मार्ग का सर्वे कराया जाये। इस योजना पर 35 करोड़ रुपये लगने वाले हैं।

**सभापति महोदय** : इस मार्ग का सर्वे हो चुका है। Please go ahead and conclude it soon. You have already taken more than nine minutes.

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति जी, इस प्रकार कई नयी रेल लाइनें पेंडिंग हैं। हमारे यहां स्वतंत्रता संग्राम सैनिकों ने डिमांड की है। हमारे गोविन्दभाई श्रौफ और काबरा जी ने मांग की थी। आप मराठवाड़ा के सोलपुर जलगांव मार्ग का सर्वे कराइये। ऐसे कई मार्ग हैं, जिनकी 50 सालों से डिमांड होती रही है। सोलपुर-तुलजापुर-उसमानाबाद-बीड-गेवरई-पैठन-संभाजीनगर-औरंगाबाद-सिल्लोड -अजन्ता-

जलगांव मार्ग का आप सर्वे करायें। इसे 2008-09 के रेल बजट में कराया जा सकता है - चाहे तो इसे BOT में करायें। इसके अलावा अजंता-एलोरा मार्ग है。(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Kindly conclude now; please cooperate with the Chair.

**श्री चंद्रकांत खैरे :** हम पिछले कई सालों से भाषण करते रहे हैं कि हमारी 50 साल पुरानी डिमांड है, लेकिन होता कुछ नहीं है। इसे कराने का प्रयास किया जाये। इसी तरह पूर्णा-पटना तक रेलगाड़ी चलाने के लिये रेल मंत्री जी ने कहा था कि वह पूर्णा आयेंगे लेकिन वह कार्य अभी तक नहीं हुआ है। उसके बाद नान्देड़-नागपुर के लिये भी रेल चालू नहीं की गई है। इसी तरह मनमाड-बंगलौर रेलगाड़ी चलाये जाने की डिमांड थी, उसे भी पूरा नहीं किया गया है।

**17.00 hrs.**

नांदेड़ से बंगलौर के लिए जो गाड़ी निकलती है, उसको मनमाड तक करिये। इससे रेलवे को लाभ होगा। हमारा संभाजी नगर औरंगाबाद का जो स्टेशन है, वह एक टूरिस्ट प्लेस है। वहां के लिए पांच करोड़ रुपये नीतीश जी ने सैंक्शन किये थे। मैं लालू जी से मिला और उन्होंने भी कहा कि करेंगे लेकिन वह मॉडर्न स्टेशन नहीं बना। मैंने प्रश्न किया था और वेलू जी ने उत्तर भी दिया था लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। इसके लिए बजट में प्रावधान कीजिए। मैंने सोचा था कि सप्लीमेंट्री बजट में कुछ प्रावधान करेंगे लेकिन नहीं किया। आने वाले बजट में आप जरूर कीजिए ऐसी विनती मैं आपसे करता हूं। मुकुंदबाड़ी और करमार स्टेशन को भी डैवलप करना चाहिए। करमार स्टेशन का डैवलपमेंट इसलिए करना चाहिए

क्योंकि वहां एक इंडस्ट्रियल एरिया और एस.ई.ज़ेड बन रहा है। ...(व्यवधान)...  
यहां जो इंडस्ट्रियल बेल्ट है, उसमें माल ढुलाई में लालू जी ने सहूलियत दी है।  
मेरे क्षेत्र की जो रेलवे गुड़ज़ हैं, उनको 50 लाख रुपये देने से मैं समझूंगा कि  
ज्यादा पैसे मिल सकते हैं और राजस्व भी बढ़ सकता है। ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN : Kindly cooperate now.

. (Interruptions)

**श्री चंद्रकांत खैरे** : अंत में मैं एक बात कहूंगा। लालू जी यहां नहीं हैं। मराठवाड़ा  
का जो नांदेड़ डिवीज़न है, मुदखेड़ और धर्मावाड़ को छोड़कर उसको सीधा सैन्ट्रल  
रेलवे से जोड़िए। यह 50 वर्षों पुरानी डिमांड है। यह हमारी भावनाओं का विषय है।  
...(व्यवधान)... हम हैदराबाद , सिकंदराबाद में करेंगे। ...(व्यवधान)...

मुझे एक मिनट और दीजिए।

**सभापति महोदय** : आपने बहुत समय ले लिया है।

...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: You have taken more than six minutes. Please conclude now,  
otherwise it will not go on record.

...(व्यवधान)...

**श्री चंद्रकांत खैरे** : सभापति जी, यह आपके भी क्षेत्र की बात है। ...(व्यवधान)...

**सभापति महोदय** : आपका मेरा कुछ नहीं होता। आप तभी बैठेंगे जब दूसरे सदस्य  
बोलना शुरू करेंगे।

...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN : Nothing will be recorded now.

**श्री चंद्रकांत खैरे :** उसको मुम्बई के लिए सैन्ट्रल रेलवे में जोड़िये। हमारी समस्या अभी भी चल रही है। *(Interruptions)* .\*

\* Not recorded

MR. CHAIRMAN: Shri Vijayan, kindly start your speech.

. *(Interruptions)*

**सभापति महोदय :** इनका समय था, ये बाहर चले गए थे। आप शुरू कर दें। खैरे जी, आपके जो सुझाव हैं, वे लिखकर दे दीजिए। You know all the three Ministers. Kindly give it in writing. Please cooperate.

. *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Except Shri Vijayan's speech, nothing will go on record now.

*(Interruptions)* .\*

\* Not recorded

\*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM) : Sir, I thank the Chair for giving me an opportunity to participate in this discussion on Supplementary Demands for Grants and Excess Demands for Grants for Railways.

With several on going projects and schemes to modernise the railways and with steps towards improving the safety standards, augmenting number of train services, streamlining and gearing up freight movement and increasing the revenue earnings of railways, Hon'ble Minister for Railway Shri Lalu Prasad and Shri Velu are doing a commendable job and let me congratulate them on behalf of our Dravida Munnetra Kazhagam.

At this juncture, I would like to impress upon you that better performing and higher income generating regional railways must be apportioned with more of funds. For instance, Southern Railway especially in Tamil Nadu has got several pending schemes for the past 15 years. When you announced that gauge

conversion would be taken up in a big way all over the country, it must be ensured that States that have more of meter gauge lines get priority.

Today's 'Hindu' daily comes out with a news item as though Tamil Nadu has got a better deal or even more in gauge conversion during the 9<sup>th</sup> Five Year Plan period. But the reality is to the contrary. Considering the fact that there are more number of metre gauge railway lines in Tamil Nadu, the schedule for the gauge conversion work is not satisfactory.

I do not know whether such view is spread either due to the oversight of that daily or due to the over enthusiasm of the publicity wing of the Railways. During the 9<sup>th</sup> Plan period, of the 509 km. of gauge conversion only 266 km. of lines were converted as broad gauge lines. During the 9<sup>th</sup> Plan period, the total length of railway lines taken for gauge conversion was 2100 kms. Whereas in Tamil Nadu only 266 kms of railway line went through the process. It is not really satisfying when we find that only 266 kms of lines have been

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

converted in a span of 15 years. You find broad gauge lines in the northern part of Tamil Nadu next to Chennai Central and a good old line running up to Tirucharrapalli otherwise major portion of the railway line laid during the British time were all meter gauge. Gauge conversion at a national level was taken up in a big way from 1992-93. Even before that there was a demand from Tamil Nadu to go for converting Tiruchi Karur and Karur - Dindigul sections into broad gauge lines. This long felt demand was translated into action only after the national level gauge conversion scheme was in full swing. Even then we have to state that the gauge conversion work in Tamil Nadu is not keeping pace with the aspirations of the people and it goes on a slow pace still. If there is any State where people have been put to greater inconvenience due to discontinuance of rail service or delay in gauge conversion or slow progress of gauge conversion work resulting in stoppage of services, it is only Tamil Nadu. Rail passengers have been put to great



inconvenience which affected even the operational efficiency of Southern Railway. Madurai - Tirunelveli section was closed for a long time before the gauge conversion could be completed. Tuticorin - Maniatchi section was also finding itself without service for a long time due to delayed execution of gauge conversion. Manamadurai - Rameswaram gauge conversion met with the same fate. Thiruvarur - Tanjore section has been closed and continues to remain closed for the past four years now, Mayiladurai - Thiruvarur section is not in operation still.

I welcome the announcement that Thiruvarur - Nagore section gauge conversion work will be completed by this financial year. I would like to point out that very same announcement was made in 2005-06 also. When you are completing Thiruvarur - Nagore section, you may kindly include Nagapattinam - Velankanni railway line project for which the Church Authorities have already paid Rs.2 crores to the Railways. In order to accomplish this project Our Lady of Health Church Authorities are prepared to pay even more. I urge upon the Railway Minister to expedite this work. Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalaingar Karunanidhi has also emphasized the need to complete this particular railway line link project to give a face lift to pilgrim centres there both at Velankanni and at Nagore. When these two renowned pilgrimage centres are linked with the main stream section after gauge conversion, then it will link many cities and towns in the country so that people may throng to these holy places. There is also a doubt lurking in our minds that somebody had conspired sometime in between to delay this particular project to ensure that these two holy places belong to the minorities do not get a face lift and prominence. This Tiruchi - Nagore gauge conversion project was announced as early as in 1992 by the then Railway Minister Shri Jafar Sharif, but this project is yet to see the light of the day even after 14 years. Our Chief Minister has written to both Shri Lalu Prasad and Shri Velu emphasizing the need to complete this gauge conversion project. Tiruchendur - Tirunelveli section remains closed for many years now. I urge upon

the railways to complete this project also at the earliest, because it is one of the famous Hindu shrines dedicated to Tiruchendur Murugan. I would like to record my appreciation for the efforts that are being taken by our Minister of State Shri Velu connecting Chennai Central station with the Chennai Egmore station. I would like to urge upon the Railway Authorities to complete this project as early as possible. Thiruthuraiipoondi - Agasthiampalli section in my constituency is well known to our Minister of State for Railways Shri Velu. I need not remind him about that railway section. That area is an important historical place for the reason that Vedaranyam Salt Satyagrah took place there when Gandhiji led the Dandi March. Hence, I urge upon the Railway Minister to take up this project also. Egmore Railway Station in Chennai has got an escalator through the efforts of our Minister Shri Velu. Such facility may be provided in Salem, Coimbatore, Madurai, Tiruchi, Erode and some other stations. Kanyakumari is a place that attracts tourists from several parts of the country throughout the year. The Railway Station there must get a face lift with added amenities. We fail to understand the reason for the enormous delay in completing gauge conversion work in Tamil Nadu when two dynamic Ministers both Shri Laluji and Shri Velu, the Social Justice champions are there at the helm of affairs in the Railways. I request them to take immediate steps to operationalise Thanjavur - Thiruvarur section of the Railways. It ought to have been completed by March last as per your announcement. But it is still non-operational for the past 4 months citing some technical reasons. I urge upon you to operationalise it immediately. Our districts in Tamil Nadu have got metre gauge railway lines laid during the British regime. I for one who would feel that the gauge conversion in Thanjavur region can be completed only by Shri Laluj and Shri Velu. I would like to impress upon them to complete it and commence train service as early as possible.

In Chennai, Stanley Korukkappettai road over bridge project which ought to have been completed by last March as announced in the Budget in 2005-06 is pending still. I request the Minister to look into it. There was also a function with

the participation of senior railway officials to inaugurate it. The previous Government in Tamil Nadu failed to extend cooperation to complete this road over bridge project. That also contributed to the delay. But today we have a responsive Government in Tamil Nadu. Hence, I urge upon the railways to complete it seeking the cooperation of the State Government. Our leader Dr. Kalaignar and our dynamic Minister Thalpathy Stalin are there to extend all possible help and cooperation in this regard. I want the railways to seize this opportunity.

Creation of Salem Division remains as an announcement. Salem must be its head quarters and divisional office must start functioning there soon. We do not know the reason why it is delayed. Of course, it has been mentioned in your proposal. But still I would like to urge upon the Ministers Shri Lalu and Shri Velu to speed up things and commence the functioning of Salem Division. Extending my support to the Supplementary Demands for Grants for Railways, let me conclude.

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Sir, I extend my thanks for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demands for Excess Grants (Railways) and Supplementary Demands for Grants (Railways). .  
*(Interruptions)*

As you are aware, Orissa is a State which is full of vast natural resources like iron ore, coal, etc., we are exporting them to different parts of our country and also abroad. Orissa has its unique importance from economic, social, cultural and spiritual points of view. As you know, we feel proud of our Jagannath Temple which is, for centuries together, preaching themes of brotherhood, peace, love and fraternity and it has become a real link of national and social integrity. The hon. Railway Minister, being from our neighbouring State, is well aware that Orissa is dominated by Scheduled Castes, Scheduled Tribes and people living below poverty line who constitute 47.13 per cent. So, Orissa needs special attention of our Railway Minister from economic and tourism points of view.

Sir, you will be happy to know that we have got an excellent sea beach and the beautiful Chilika Lake which is unique in the world with vast natural resources. A great leader of my State Biju Patnaik has become a national and international hero by rescuing the supremo of Indonesia from the clutches of Dutch soldiers. Our Party, Biju Janata Dal, has been named after him. Sir, to secure speedy development of backward areas of Orissa, our Government has requested for higher allocation of funds for the Railway projects.

**17.14 hrs.**

(Shri Devendra Prasad Yadav *in the Chair*)

But no such allocation has been made to the expectation of the people of Orissa.

Sir, I would like to highlight before this august House that a request has always been made for expeditious completion of on-going projects to keep pace with the development of the State. For reasons best known to the Railway Ministry, the on-going projects are still going on for more than a decade. In this regard, the Chairman of the Standing Committee of Railways and a senior Member of this House, Shri Basudeb Acharia, has also expressed his concern in different newspapers saying that, from the economic point of view, Orissa has its unique importance and its on-going projects should be given priority for their early completion.

In this regard, it is found that no special attention has been given by the Ministry of Railways though it is lying for more than a decade.

I would like to highlight before this august House that very slow progress of different on-going projects has created impediment in the economic progress of the State of Orissa. The hon. Minister of Railways is aware of these on-going projects. They are: Daitari-Banspani, Lanjigarh Road -Junagarh, Khurda Road-Bolangir, Haridaspur-Paradeep, Angul-Sukhinda, Rupsa-Bangriposi and Naupada-Gunupur.

As far as second bridge on Mahanadi and Birupa is concerned, it has its importance in view of the port connectivity. That has also not been given priority and as a result, the progress is now at stake. On a number of occasions in this

regard also, All-Party Members have met the hon. Prime Minister and the hon. Minister of Railways and submitted a Memorandum with regard to completion of on-going projects and other new railway lines. But I find that the Memorandum which was submitted to the hon. Prime Minister and to the hon. Minister of Railways has been kept in the cold storage and no attention has been given to such a Memorandum though the Memorandum was submitted under the leadership of the hon. Speaker of the Assembly, Leader of the Opposition and all Party members have also joined when that Memorandum was submitted to the hon. Prime Minister and to the Minister of Railways.

I would, therefore, like to highlight that Orissa has its own importance and an industrial revolution has already been started under the leadership of our hon. popular Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, and many memorandum of understandings have been signed with different steel plants including POSCO, where Rs. 52,000 crore of vast foreign investment is going to be invested in the State of Orissa which includes Mittal Steel and SR Steel etc. . *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

. *(Interruptions)*

SHRI BRAHMANANDA PANDA : So, from all these points of view, my humble submission to you Mr. Chairman, Sir is that I may be given a few more minutes to conclude my speech. . *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN : There are a number of hon. Members who want to speak. So how can I allow you more time?

. *(Interruptions)*

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Now, I come to doubling of lines. They are as follows: Lanjigarh-Titlagarh, Rajathgarh-Barang, Khurda Road-Puri, Sambalpur-Rengali, Jharsugada-Rengali, Cuttack-Barang, Khurda Road-Barang, Talcher-Bimlagarh. So, I humbly submit before the hon. Minister that there should be adequate allocation of funds and these projects should be targeted by

which dates these projects can be completed. In this regard, the hon. Minister should assure the House. . (*Interruptions*)

Sir, now I come to other projects. The other projects like, Daitari-Banspani, Lanjigarh Road-Junagarh, Khurda Road-Bolangir, Haridaspur-Paradeep, Angul-Sukinda Road, Talcher-Bimlagarh, Rupsa-Bangriposi, Naupada-Gunupur and second bridge on Mahanadi, need immediate attention of the hon. Minister of Railways and on a top priority basis these projects should be completed.

Now, I would like to mention about Puri.

Sir, as you know, Puri itself is a most important place from the spiritual point of view. The construction of the new line should be completed..  
(Interruptions)

MR. CHAIRMAN Now, Shri Bhuvaneshwar Prasad Metha to speak. Shri Brahmananda Panda, please take your seat. You have already taken ten minutes.

SHRI BRAHMANANDA PANDA : Sir, I have only one line to complete my speech. For the doubling of Kurdah Road-Puri line, sanction has already been made. So, I would request that sufficient allocation of funds may kindly be made for its early completion since from the spiritual point of view, it has its unique importance. I hope and trust the hon. Railway Minister will never neglect Orissa because the respected hon. Minister is a neighbour of my area.

With these words, I thank you very much for giving me the time to speak.

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record except Shri Bhuvaneshwar Prasad Mehta's speech.

(Interruptions) .\*

\* Not recorded

**\*श्री महेश कनोडीया (पाटन):** मान्यवर, मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र के पाटन - मैहसाणा ब्रॉडगेज लाइन की ओर दिलाना चाहता हूं। विरमगाम - भिलडी प्रोजेक्ट जो विरमगाम से मैहसाणा तक पूरा हो गया है, लेकिन मेरा क्षेत्र मैहसाणा से पाटन अधूरा पड़ा है। मैंने कई बार व्यक्तिगत रूप से मिलकर और संसद प्रश्न काल तथा शून्यकाल और नियम 377 के तहत भी आपका ध्यान इस परियोजना की ओर दिलाया है और आपने वचन दिया था कि आपका काम हो जाएगा, लेकिन यह आज तक नहीं हुआ है।

अतः आपसे अनुरोध है कि आने वाले बजट में अपने इस वचन को जरूर पूरा करने की कृपा करें।

\* The speech was laid on the Table.

**श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हज़ारीबाग) :** सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा, जिन्होंने रेल विभाग को घाटे से उबारा और उसे लगभग बीस हजार करोड़ रूपए का मुनाफा हुआ है।

**श्री लालू प्रसाद :** महोदय, आप टाइम निर्धारित कर दीजिए कि कितने बजे तक चलेगा, क्योंकि रात होने पर डिनर की भी व्यवस्था करनी पड़ेगी। आप इसके बारे में बताइए।

**सभापति महोदय :** अभी टोटल 35 सदस्य शेष हैं, मैं कहना चाहता हूं कि जो माननीय सदस्य रिटेन स्पीच ले करना चाहते हैं, हम उन्हें ले करना अलाउ करते हैं कि वे ले कर दें। वह प्रोसीडिंग्स का पार्ट माना जाएगा। आप कृपया पांच मिनट से ज्यादा समय न लें।

**श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता :** सभापति महोदय, जैसा कि मैंने कहा कि रेलवे मंत्रालय मुनाफे में आ गया है। मैं कहना चाहता हूं कि दूसरे तरफ वहां मजदूरों की संख्या कम हो रही है। जो रेलवे कैंटीन में काम करते थे, वे प्राइवेट के नाम पर हटाये जा रहे हैं, यह निजी क्षेत्र को दिया जा रहा है। मैं समझता हूं कि रेलवे मंत्री को इस बात पर ध्यान देना चाहिए। वे गरीब लोग हैं और उन लोगों को नहीं हटाना चाहिए। रेलवे को मुनाफा तो हुआ, लेकिन इसके रख-रखाव, रेलवे



के ब्रिज जहां टूटे, वहां उसके मरम्मत और सुरक्षा के उपायों को दुरुस्त करना चाहिए। रेलवे में प्रत्येक दिन मजदूरों की संख्या कम हो रही है, इस काम को रोकना चाहिए। यह ठीक है कि जब से रेल मंत्री लालू प्रसाद जी बने हैं, रेलवे का भाड़ा नहीं बढ़ा है। लेकिन जो दर्जनों ट्रेनें जो एक्सप्रेस थीं, जिनको सुपरफास्ट करने से इन्डायरेक्ट रूप में काफी भाड़ा बढ़ा है, जिससे गरीबों पर बोझ बढ़ा है। जो ब्रेक जर्नी जारी थी, उसे हटाने की वजह से लोगों को काफी दिक्कत हो रही है। ब्रेक जर्नी को जारी रखना चाहिए।

महोदय, मैं झारखंड के बारे में कहना चाहता हूं। झारखंड एक ऐसा राज्य है, जो रेलवे बोर्ड को सबसे ज्यादा मुनाफा देता है, लेकिन चाहे वह यूपीए की सरकार हो, एनडीए की सरकार हो, या पहले की जो सरकारें रही हैं, झारखंड में रेल के मामले में ध्यान नहीं दिया। आज से पांच साल पहले लगभग आठ रेलवे लाइनें शुरू हुयी हैं, लेकिन अभी तक एक भी पूरी नहीं हुयी हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपने भी ढाई साल में एक भी नयी रेलवे लाइन की शुरुआत झारखंड में नहीं की है, जबकि झारखंड सबसे ज्यादा आमदनी देता है। हमारी जो कांस्टीच्युंसी हजारी बाग है, जहां चुनाव प्रमंडल का मुख्यालय भी है। कोडरमा से रांची वाया हजारीबाग और कोडरमा से गिरीडीह लाइन पांच वर्ष पहले शुरू हुआ, लेकिन अभी तक उसका एक चौथाई काम भी पूरा नहीं हुआ। इस संबंध में मैंने माननीय रेलवे मंत्री से, चेयरमैन से, मॅबर आफ इंजीनियरिंग से कई बार मुलाकात किया, इन्होंने मुझे बात करने के लिए भेजा कि मैं बात कर लूं। मैंने कई बार कोशिश किया कि वहां चेयरमैन जाकर एक मीटिंग करें। यहां

की जो रेलवे लाइन है और जो हजारी बाग को रेलवे लाइन से जोड़ने की बात है, इस पर एक मीटिंग करके, इसके निर्माण कार्य में तेजी लाएं। अगर इसी रफ्तार से यह चलता रहा, तो दस-पन्द्रह साल में भी जो काम सन् 2007 में पूरा होना था, यह सन् 2015 तक भी पूरा नहीं होगा। जहां तक हजारी बाग से टोरीचन्दवा लाइन की बात है, जिसके लिए कोल इंडिया ने आज से दो साल पहले एक सौ करोड़ रूपए जमा किए हैं, अभी तक वह काम शुरू होने की बात छोड़िये, अभी लैंड एक्जुजीशन का काम शुरू हुआ है। इसी तरह से बरकाकाना से खलारी से बीच में राय स्टेशन से एक्सप्रेस पैसेंजर चलाने की मांग बराबर होती रही है। वहां राय स्टेशन है, जहां से हिंदुस्तान में सबसे ज्यादा तीसरे नंबर पर रेलवे बोर्ड को आमदनी होती है, लेकिन वहां बराबर एक्सप्रेस व पैसेंजर ट्रेन की मांग होती रही, लेकिन अभी तक इसे नहीं किया गया है। रांची रोड और गोमिया के बीच दिगबार जहां पर हजारों लोगों का आना जाना है, बराबर वहां स्टेशन की मांग की गयी, लेकिन आज तक वह नहीं हुआ।

जहां तक धनबाद से गौमिया पैसेंजर डी.एम.यू. ट्रेन चलाने की बात है, वहां कोयलरी और दूसरी के थर्मल पावर स्टेशन हैं, हजारों, लाखों लोगों का आना-जाना है। लेकिन आज तक वह पैसेंजर ट्रेन नहीं चलाई गई जिसके लिए लगातार आन्दोलन चलाया जा रहा है।

रांची राजधानी और भुवनेश्वर राजधानी - मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं, इनके जो पदाधिकारी बैठे हुए हैं, उनसे कहना चाहता हूं कि अगर सबसे गन्दी हालत किसी की है तो वह रांची राजधानी और भुवनेश्वर राजधानी की है। रांची

राजधानी झारखंड से तीन दिन चलती है और भुवनेश्वर राजधानी दो दिन चलती है। उसकी हालत देखकर लगता है कि सारे रिजैक्टेड डिब्बे जोड़कर रांची राजधानी बना दी गई। उसमें खान-पान की स्थिति काफी खराब है। मैंने कई बार चेयरमैन साहब से भी शिकायत की लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। इसी तरह कोडरमा जिले के स्टेशन के बगल में तिलैया जो पास करता है, वहां ओवर ब्रिज न होने की वजह से काफी परेशानी होती है। माननीय मंत्री जी सैंकड़ों बार वहां से आए और गए होंगे। गुमटी में ओवर ब्रिज न होने की वजह से लोगों को काफी कठिनाई होती है और हर साल सैंकड़ों लोगों की दुर्घटना हो जाती है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि वहां रेलवे ब्रिज का निर्माण किया जाए।

कोडरमा, हजारीबाग रोड, परसावाद में उच्च श्रेणी के लोगों के ठहरने का स्थान नहीं है, आम लोगों के ठहरने के लिए भी स्थान नहीं है। .(व्यवधान) मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उस पर ध्यान दें।

मैंने कई बार मंत्री जी से रिक्वेस्ट की है कि वे झारखंड पर भी ध्यान दें। झारखंड के साथ रेलवे मंत्रालय सौतेला व्यवहार नहीं करे। झारखंड को नई रेलवे लाइन से जोड़ने, झारखंड में जो आठ रेलवे लाइनों का काम शुरू हुआ है, उन लाइनों को समय पर पूरा करने के लिए रेलवे मंत्रालय ध्यान दे। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

\*SHRI PRASANNA ACHARYA (SAMBALPUR): Sir, The Hon'ble Railway Minister has placed before the House: this Supplementary Demands for Grants for approval of the House. I have no intention to support this Supplementary Demand, particularly, at a time when due to the utter failure of the Railways and criminal negligence on the part of the Minister, hundreds of people are dying everyday due to rail accidents here and there. The Minister is known for his habit of talking high and doing less. He is boasting everyday that he has made the Railways the profit making organization within two- and a- half years of his tenure. But he must not forget that all the initiatives taken by the erstwhile N.D.A. Govt. to make a lot in the Railways started paying and the Present Railway Minister is harvesting the fruits only. If he claims himself to be the ablest Minister then let him Vow to minimize accidents and stop killing people like rats and goats.

The Railways have numerous incomplete schemes which are pending since decades. Many projects are on-going since years and there is no sign of its completion due to meager allotment of funds. I would, particularly, refer to some of the on-going

---

\* The speech was laid on the Table.

projects in my own State Orissa which the Railways have been traditionally neglecting. To mention a few, Daitary- Banspani rail line (155 kms.), Haridaspur-Paradeep rail line (82kms.), Langigarh-Junagarh (56 kms.), Khordha Road-Bolangir (289 Kms.), Angul-Duburi-Sukinda Road (90 kms.), Talchar-Bimlagarh (154 kms.) and Nawapara-Gunupur, etc. I would request the Minister to allocate sufficient funds for speedy completion of these projects. A new line has been proposed from Bargarh to Nowapara in Orissa via Padampur for which survey work has already finished and the report is positive. I would request the Minister to sanction this project and allocate funds to start the work in the next year's budget because both Nowapara and Bargarh are the two most under developed districts not only of Orissa but of the whole country. I would also request the Minister for electrification of Daitary-Banspani, Haridaspur Paradeep, Talchar- Sambalpur-Jharsuguda rail line.

New trains should be introduced from Sambalpur to Allahabad, Puri to Kanyakumari, Titlagarh to Puri via Sambalpur. The Bhubaneswar-Sambalpur Inter State Express should be extended either up to Bargarh or up to Bolangir as per the convenience of the Railways.

The East Coast Railway Zone presently consist of only three divisions whereas some important places of Orissa like Jharsuguda, Rourkela, etc. are not coming under East Coast Railways which is creating administrative and otherwise problems. I would, therefore, suggest that a separate division be formed taking Jharsuguda, Rourkela etc. into it having its headquarter either at Jharsuguda or at Rourkela to function under the East Coast Railways.

I do not know why the Railway Ministry has degraded the status of the project office of the Rail India Technical Economic Services (RITES) situated at Bhubaneswar merging its functioning with the Traffic Division of Gurgaon in New Delhi. It was set up in 1982 which has been executing several major construction works. It is known that the management has asked its Bhubaneswar office to transfer all the construction projects and the projects in the pipe line to its Calcutta office. Now the Bhubaneswar office has started turning down new business proposals. I do not understand the logic behind all these. Is it not another proof of the step motherly

attitude of the Railways towards my own State Orissa?

Let the Railways and the Railway Minister shun their paraochial attitude. Let the approach of the Railway authorities be national and broad like its broad network. With this, Sir, I conclude.

**श्री सुकदेव पासवान (अररिया) :** सभापति महोदय, मैं अनुदानों की पूरक मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि अनुपूरक मांगों में एक से लेकर 46 तक जितनी स्कीम हैं, उनमें अररिया-गसगलिया को भी सम्मिलित किया गया है।

कुछ दिन पूर्व भागलपुर में जो घटना घटी है, वह बहुत ही हृदयविदारक है। उसमें 35 लोगों की मृत्यु हो गई। उसमें एक आईएएस अफसर भी था, जिसकी पूरे परिवार के साथ मृत्यु हो गई। मैं चाहता हूँ कि जिन लोगों की उसमें मृत्यु हुई है, रेल मंत्रालय उनके परिवार वालों को कम से कम पांच-पांच लाख रुपये मुआवजा दे ताकि वे अपने परिवार का भरण-पोषण कर सकें।(व्यवधान)

**श्री रघुनाथ झा :** वह तो पहले ही बता दिया गया है।(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** उस बारे में माननीय रेल मंत्री जी का जवाब हो चुका है। आप डिमांड्स पर बोलिए।

**श्री सुकदेव पासवान :** सभापति महोदय, कुछ दिन पूर्व मानसी-सहरसा रेल खंड का उद्घाटन किया गया और वहां से ट्रेन भी चलती है। लेकिन दूसरे खंड में जो सहरसा-सुपौल-फारविसगंज को लेना था, उसके लिए अभी तक एक नया पैसा नहीं दिया गया है जिसके चलते उसका काम प्रारंभ नहीं हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री

जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि सहरसा-सुपौल-फारविसगंज के खंड के लिए पैसा देने का कार्य करें।

पूर्व के रेल बजट में मधेपुरा से शंकरपुर, त्रिवेणीगंज, जटिया, चुन्नी मिरदौरा नरपतगंज, वथनाहा - जोगबनी का सर्वेक्षण हो चुका है। लेकिन अनुपूरक मांगों में उसे सम्मनिलित नहीं किया गया है।

सुपौल, पिपरा, त्रिवेणीगंज, जटिया, मरगामा, रानीगंज, अररिया का सर्वेक्षण भी कई साल पूर्व हो चुका है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उसे भी स्वीकृत करने का काम करें।

दरभंगा, निमली, सरायगढ़, प्रतापगंज, नरपतगंज, फारविसगंज 22 किलोमीटर का महा रेल सेतु का कार्य लगभग शुरू हुआ है। उसका काम जिस गति से होना चाहिए उस गति से नहीं हो रहा है।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि कटिहार जोगबनी रेल खंड का सारा काम हो चुका है, ब्राडगेज का कार्य हो गया, गिटी हो गई, सिर्फ मेगा ब्लॉक होना बाकी है। अगर मेगा ब्लॉक हो जाता है और रेल पटरी दे दी जाती है तो निश्चित रूप से जल्द से जल्द कार्य हो जाए।

हम माननीय रेल मंत्री से विशेष आग्रह करना चाहेंगे कि वर्ष 2007-08 का जो रेल बजट होगा, उसमें निश्चित रूप से इसे लिया जाये। इस तरह कटिहार-राधिकापुर वाड में प्रारम्भ हुआ था। वह कार्य पूरा हो गया है और उस पर ट्रेन भी चलती है।

अंत में, मैं मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि पूर्णिया-कटिहार-अररिया इलाके की यह बहुत चिरपरिचित मांग है क्योंकि उसके बगल में नेपाल देश है। वहां से हजारों पर्यटक हिन्दुस्तान में आते हैं। अगर मात्र 100 किलोमीटर ब्राडगेज बनता है तो उस इलाके के भाग्य का उदय होगा। इससे अररिया और सुपौल आदि पिछड़े इलाके का बहुत उदय होने वाला है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहते हैं कि कटिहार-जोगबनी को अगले रेल बजट में सम्मिलित किया जाये। अगर 2007-2008 के बजट में किसी कारणवश सम्मिलित नहीं हो पाता तो उस प्रमंडल की आम जनता आन्दोलन के लिए बाध्य हो जायेगी। जो कुछ होगा तो इसकी जिम्मेदारी रेल मंत्री पर होगी।

SHRI ANWAR HUSSAIN (DHUBRI): Thank you Sir. I fully appreciate the steps taken by Shri Lalu Prasad ji and the reformative attitude he has undertaken in the Indian Railways. (*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI): Sir, may I make an appeal to you? The hon. Members who wish to lay their speeches may be asked to lay the same.

**सभापति महोदय :** जो माननीय सदस्य अपनी स्पीच सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख दें।

SHRI ANWAR HUSSAIN : But I am constrained to point out some of the points which are detrimental to the interest of North-East.

Sir, when the President of India expresses concern for the historical neglect and regional imbalance, none should defend it. I must draw the attention of the Railway Department regarding its snail's pace in execution of plans and projects and construction of works. It reflects the antipath attitude towards North-East.



Sir, to bring at par North-East with other parts of India, the Government of India has decided to allocate ten per cent of its budget allocation for the North-Eastern region. The UPA Government has been doing it. The Railway Department, having been getting this money, is diverting this money. On the paper they say that they are giving more than ten per cent of money to the North-Eastern region, but practically this money is not utilized for the North-Eastern States. They always confuse, misunderstand and misguide people because the money is spent on the North-Eastern Frontier Railways. These two terms, North-Eastern Frontier Railway and North-Eastern States, are not the same.

I can say and show the records that not even six per cent of money out of the ten per cent goes to North-Eastern States because you know some parts of other States are with North-Eastern Frontier Railway and barring Assam, the money goes there. So, I would request the Railway Ministry to see that the fund which is allocated only to the North-Eastern States is fully utilized in the interest of North-Eastern States.

Sir, at this juncture, I have a suggestion that as the North Eastern States have been getting 10 per cent money, so a Zone should be created there. The North East Frontier Railway should be divided and the other part should go to the other place, and with purely North Eastern States a new Zone should be created.

From February 2005 to September 2006, in 11 categories, appointments were made for 170 appointees. These appointments were like Technical Grade-III WS, Technical Grade-III CMW etc. There were total 11 categories. It is very strange that from Assam, out of 170 persons, 47 persons got appointments. One person got appointment from Manipur. From the whole North-Eastern Region, only 48 persons got appointments. Most of the appointments, 55 appointments went to Bihar, 46 appointments went to West Bengal and 12 went to UP. This is the state of affairs. You know that Assam is burning with insurgency problem. Due to under-development and lack of appointment avenues, insurgency has grown up. At this juncture, when we are talking about to hold talks with insurgent

units, during the last one and a half years, the Railway Department has done such a dangerous work. I would like to appeal that the Standing Committee on Railways when recommends that appointments should be made on Division basis, and when Government accepts it, then how this thing can happen?

When the Standing Committee visited Guwahati, the Railway Department assured that the Dhubri-Fakiragram Railway Line will be completed by March, 2007. Now they are saying that it will be completed by March, 2008. The district which has 20 lakh people, it does not have even an inch of effective railway line. The Railway Department's attitude is like that. I would like to request the hon. Railway Minister to look into the matter. I invited the Railway Minister one year ago to come to Dhubri. How can he come as there is no railway line? He has not come. So, I would request that the line should be completed immediately.

Another great problem is this. There is Bogibeel Mega Project, a mega bridge over river Brahmaputra. The Prime Minister has declared the Bogibeel Mega Project to be a national project. During the last one year, it is not done. The Railway is also not working. So, I would request that Bogibeel Mega Project should be completed immediately.

New Maynaguri-Jogighopa line is a new line which is to be completed by March 2009. I would like to know from the Ministry that it was New Maynaguri-Jogighopa line, but they are constructing the line from New Maynaguri to Abhayapuri and not to Jogighhopa.

How could this happen? In the papers, you will find that it is Jogighopa but they are taking the line to Abhayapuri without giving any notice or taking any opinion from the people. However, I would request that it should be completed immediately.

With these words, I fully support the Demands for Excess Grants (Railways) for 2004-05 and also the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2006-07.

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Mr. Chairman, Sir, kindly see Item No. 18 - Discussion Under Rule 193. The Opposition Members have not participated in the discussion yesterday. So, it would not be possible to take it up today. We should be allowed to take part in the discussion. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : It will be taken up next time. There are 35 more speakers in the debate on the Demands for Excess Grants (Railways) and the Supplementary Demand for Grant (Railways). So, it will not be possible to take up the discussion under Rule 193 today.

Now, Adv. Suresh Kurp.

ADV. SURESH KURUP (KOTTAYAM): Sir, I rise to support the Demands for Excess Grants for Railways. I congratulate the Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav ji for making huge profits for the Indian Railways and the whole country congratulates him for this extraordinary feat.

Sir, since the Railways are flushed with funds, I would request that all the pending projects of Kerala should be completed without delay. Kerala is one State which invested money in the Konkan Railway Corporation. So, our idea was this. When the Konkan Railway is completed, its benefit should automatically come to Kerala. If the benefit should come to Kerala, the whole railway line from Mangalore to Trivandrum should be doubled but I am sorry to say that the work is going in a very tardy way.

The doubling work of the line from Shoranur to Mangalore is yet to be completed and also the electrification work has not yet started. It has been the longstanding demand of the people of Keerala that the railway line from Ernakulam to Kayamkulam *via* Alleppey and *via* Kottayam should be doubled immediately. In the last three, four years, funds had been earmarked for this project, especially for the railway line from Ernakulam to Kayamkulam *via* Kottayam. But in so many places, the work has not yet started. The provision for the railway line from Ernakulam to Mulanthuruthi was included four years back in the Railway Budget, and there the work is slowly moving. So, this work should be completed in a time-bound manner. So, the whole line from Mangalore to Trivandram, up to Ernakulam and then from Ernakulam to Kayamkulam, both ways *via* Alleppey and *via* Kottayam should be doubled immediately, and sufficient funds should be earmarked for it in the coming Railway Budget.

Sir, I understand that the Kerala Government has submitted a proposal that the Railway Ministry should sanction for setting up the Railway Development Corporation in Kerala.

It may be on the lines of what has been done in Maharashtra and Andhra Pradesh. So, I would like to know what is the opinion of the hon. Railway Minister regarding this.

While the Railways are making huge profits, there are certain areas which are neglected by the Ministry of Railways. One is regarding the pathetic conditions of porters. Nobody is taking up their cause. These porters have been there ever since the Indian Railways started, and they are the poorest of the poor in this country. Now, the whole parcel service is entrusted to the private parties and these porters are thrown out of their jobs. Therefore, the hon. Railway Minister should clarify as to what he is going to do for these porters. Almost one lakh porters are there in all over India. Similarly, the railway canteens are also entrusted to the Railway Catering Corporations, and I understand that these Catering Corporations are going to entrust this canteen work to the private parties. What is the price they are going to charge for the food items? Have the Railways instructed them that such and such a price should be the charge on food items? But I understand that there is no such instruction from the Railway Ministry, and they are going to charge at their will. That means, these poor passengers, middle-class passengers who are the bulk passengers in the Indian Railways may not be in a position to avail the facilities of these new canteen services.

MR. CHAIRMAN : Now, please conclude.

ADV. SURESH KURUP : Within a few minutes, I am concluding, Sir.

Another very important point is regarding gauge conversion of Palghat-Pollachi line. The hon. Minister very well knows about it. He is also very much interested in this line. Though the project has been approved, I am sorry to say that the work has not yet started there. So, I would request that the work should start on this project immediately.

Then, Sir, survey for a new line from Kollankodu to Trichur, is already completed. It is only 46 kilometre line. If this new line comes up, it would

connect Guruvayur, Palani, Madurai and Rameshvaram. The major pilgrim centres in the South will also be connected. The tourists place like Nelliampadi, Parambikulam, Kodaiakanal would also be connected. So, it would become a pilgrim line as well as a tourist line. So, this line should also be considered by the hon. Railway Minister.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now. There are other speakers also to participate. We have to accommodate them also.

ADV. SURESH KURUP : Sir, kindly allow me just one minute.

Sir, it has been the longstanding demand of the people of Kerala that a railway coach factory should come up in Kerala. So, I would request the hon. Railway Minister to consider this demand.

Then, there is another longstanding demand for the Telicherry-Mysore railway line. Right from the British days, the survey has also been completed. But it is still pending. So, I would request the hon. Railway Minister to see that this demand is also met.

Sir, I had so many other things to speak but due to paucity of time, I am concluding my speech.

**\*श्री गिरिधारी यादव (बांका) :** सभापति महोदय, मैं अनुपूरक बजट का समर्थन करता हूँ। साथ ही साथ माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेलवे के लिए मुनाफा कमाया है, वह रेलवे के इतिहास की अविस्मरणीय घटना है। मेरी इच्छा है कि रेलवे और भी ज्यादा तरक्की माननीय लालू जी के नेतृत्व में करे। मैं अपने लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

1. बांका-भागलपुर डी.एम.यू. ट्रेन चलाना।
2. शीघ्र सुलतानगंज-देवघर नयी रेलवे का कार्य पूरा करना।

3. बांका-राजेन्द्र नगर इंटरसिटी को दानापुर से चालू करना।
4. बांका-राजेन्द्र नगर इंटरसिटी में ए.सी. थर्ड बोगी लगाना।
5. मंदारहिल-दुमका-रामपुरतार रेलवे लाइन का कार्य शीघ्र पूरा करना।

\* The speech was laid on the Table.

\*SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI): Sir, at the outset, I would like to thank the Chair for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2006-07. I also thank the UPA Government, Hon'ble Lalu Ji & Velu Ji for presenting the people oriented budgets during the last three years thereby sparing the common man from any hike in railway fares/freight rates.

Sir, I have some specific points which I would like place before you for your kind immediate consideration and favourable action:-

- (i) Laying of a new BG railway line between Jolarpettai and Hosur *Via* Tirupathur, Baragur, Krishnagiri and Sulagiri. This is a long pending demand. Survey for the work has been completed long back but so far the work has not yet started. Adequate funds should be allocated for the above project;
- (ii) Hosur is fast becoming an IT major. An Information Technology Park is going to be set up at Hosur shortly. With the result, huge railway traffic is expected at Hosur in the near future. Hence, Hosur railway station should be renovated and modernized. More train services should be operated between Hosur and Bangalore particularly this line should be electrified shortly to facilitate faster movement of traffic.
- (iii) In Tamil Nadu, the Chief Minister, Dr. Kalaignar Karunanidhi has introduced special bus for the benefit of physically challenged

persons. Likewise, the Railways should also consider and introduce special coaches in all the trains exclusively for the benefit of physically handicapped persons;

- (iii) Extension of timings of Railway Reservation Counter at Jolarpettai Junction in the evening hours also, i.e. from 1400 to 2000 hrs.;
- (iv)
- (v) \*The speech was laid on the Table.
- (v) Allocation of adequate funds for the infrastructure - office, staff, etc. to start the work full-fledged for the newly created Salem Division.
- (vi) Stoppage of Blue Mountain Train at Jolarpettai;
- (vii) Time bound completion of all pending/ongoing railway projects in Tamilnadu and allocation of adequate funds for the same;
- (viii) Early linking of Chennai Egmore and Central railway stations;
- (ix) Accidents are frequently occurring in unmanned level crossings. In the recent past, number of such accidents have occurred. Railways should take steps to convert all unmanned level crossing into manned level crossing where there is significant number of vehicle movement.
- (x) As there are frequent complaints of serving of unhygienic foods in Railways are pouring in - adequate steps should be taken for serving quality and hygienic foods in Railways.
- (xi) To increase the number of coaches in trains which are running in full and usually packed. Introduction of 'Garib Rath' trains in many sections particularly for Tamil Nadu and construction of Budget Hotels at Hosur/Jolarpettai.

\*SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): I lay my speech on following points:



1. Survey conducted for Railway New Line for Sripenbundur and Ennour Port.
2. Doubling from Tirunvalore to Arakkonam and Atthimpet to Elavoor.
3. ROB at Minjur and Gummudipoordi.
4. Extension Foot over Path at Minjun and Gummudipoordi
5. To avoid traffic congestion. Kindly make Thirunvellore and Gummudippordi as sub-urban Halt for Express Trains

\* The speech was laid on the Table.

\*SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (BHATINDA): Sir, I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister towards some important points. Although some steps have been taken to improve the condition of Railways, yet, a lot more needs to be done. Hundreds of people are still being killed at the numerous unmanned railway crossings across the country. Men, women, children, farmers and students daily lose their lives in accidents at these unmanned railway crossings. When the Railway Minister had presented the annual budget, he had assured us that steps would be taken to minimize this colossal loss of lives. However, no concrete steps have been taken in this regard. Announcements had been made that facilities of a 'Model' railway station will be provided to many stations. My constituency Bathinda too would have benefited due to this announcement. However, the Bathinda railway station has not yet been provided with any such facility.

The condition of railway platforms is grim. Cleanliness is a casualty. The catering service in the trains leaves much to be desired. Sub-standard eatables are being provided in the trains in unhygienic conditions. The complaints of passengers fall on deaf ears.

The Railway Ministry has done nothing to ease the problems of disabled, ill or aged passengers. That is why the Indian Railway is not considered people-friendly.

It was announced in the Railway Budget that 500 new railway over-bridges will be constructed. However, the progress of construction of these ROBs is tardy. For instance, Mansa, a district headquarter, falls in my constituency. The proposal to construct an ROB at Mansa was accepted several years ago. It was a long-standing demand of the people of the area who had to face traffic-snarls and

\* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

hardships in the absence of an ROB. The gravity of the situation can be gauged from the fact that over 140 people have died here due to accidents. However, the ROB is yet to see the light of the day. It speaks volumes of the inefficiency of the Railways.

At the time of presentation of the budget, the Hon'ble Minister had announced that 55 new roads will be laid. However, a lion's share of 15 roads were sanctioned only for Bihar. Despite repeated requests, the demand for a Ferozepur-Bathinda-Jakhar-Delhi Shatabdi Express has not yet been fulfilled. I have written several letters to the Hon'ble Railway Minister and have forcefully raised this long-standing demand of the people in this august House several times but all my requests and demands have fallen on deaf ears.

In 1999, a train linking the five 'Takhts' or religions places of Sikhs had been announced. However, the approval has remained on paper and the train is still a distant dream.

Sir, Chandigarh-Jammu rail link has been another long-standing demand of the people. It will facilitate the travel of the pilgrims of the area to the Vaishno Devi Shrine. There is an urgent need for Bathinda-Jammu rail link via Rantra Mandi, Barnala, Dhuri and Jalandhar city. Malerkotla is also located on this route. It houses the Shrine of Sufi Saint Pir Baba Hyder Sheikh. Thousands of devotees make a bee-line to this revered shrine. Ludhiana is a metropolis with large

markets and world-class health-facilities. Jalandhar is known for its sports goods. It houses an Army Cantonment and is also known for its educational institutions. The Railways will earn a huge profit if trains ply on this route regularly. But, I am sorry to say that the Railway Ministry is not taking any interest in this matter.

Sir, before India became independent in 1947, a proposal for a rail-link between Qadian, Hargobindpur and Beas in Tarn Taran district had been approved. However, even 60 years after independence, the area is still without a rail-link and this project is, lying in the cold-storage.

A few days ago, a lot of people died when an over-bridge collapsed on a railway coach at Bhagalpur. In Punjab too, a bridge on river Sutlej connects Gidderwindi and Makhu in district Ferozepur. This is a hundred year old bridge. It is closed to the traffic at six in the evening and is opened to the traffic only at seven in the morning. Often, critically ill patients die on the spot as the bridge remains closed to traffic at night. This is the only bridge of its kind in India. It caters to train as well as road-traffic. The bridge itself is narrow and only one-way traffic is allowed to ply at one time, whereas the traffic from the other side has to wait for hours for its turn to use the bridge. I have raised this matter time and again in this august House but to no avail.

Sir, the much acclaimed 'freight-corridor' has been approved only upto Ludhiana. It should be extended to Amritsar. The Ferozepur-Ganganagar Inter-City Express is in a very bad condition. It has been brought to the notice of the Hon'ble Railway Minister, both orally and in writing. The train needs a face-lift. Two more AC coaches should be added to the train to cope with the huge rush of passengers. However, inspite of repeated requests, nothing has been done in this regard. An AC coach should also be added to the Ferozepur-Mumbai Janata Express. Separate coaches should be made available for women. Police-women should be deputed in trains. On the lines of the Patna-Pune train for the students, trains should be announced for the students of Punjab, too.

Sir, the backlog of recruitment of Scheduled castes in the Railways should be filled at the earliest. The recruitment-drives should be conducted at the district level as the poor and the unemployed do not have means to travel to other states for this purpose.

Sir, I voice the aspirations of the lakhs of people of Punjab. I earnestly appeal to the Hon'ble Railway Minister to fulfill these demands at the earliest.

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY): Thank you Mr. Chairman, Sir. On behalf of Pattali Makkal Katchi and its founder President, I rise to support the Supplementary Grants for Rs. 568 crore to be incurred for 46 works and also to give the approval for excess of expenditure of Rs. 2,150 crore under voted portion and Rs. 1.99 crore under charged appropriation. While giving this approval, this House should also record its sense of appreciation to the Ministry of Railways headed by hon. Shri Lalu Prasad Yadavji, hon. Shri R. Veluji and other members of his team for the splendid performance that they are showing in the areas of development of railways.

We should appreciate the hon. Minister of Railways for making Railways as a profitable organization. The erstwhile losing proposition or a losing organization has now been converted into a profitable organization and this has been done in the face of not increasing the fares for the common man and in the face of rising costs of various materials in railways. This shows the high complexity of economic knowledge that our hon. Ministers have in bringing about profit in the midst of these adverse conditions. We should also highlight the fact that the Railways today, thanks to their initiatives, are able to provide a lot of amenities to the people and make railway journey more comfortable. Therefore, they deserve our appreciation and naturally so. The survey conducted by CNN-IBN has rated Shri Lalu Prasad Yadav as a high profile Minister and we congratulate him for this assessment of the CNN-IBN. I hope that his continued stewardship will take Railways to its glorious success.

Having said that, I have to give some more suggestions to our hon. Ministers. I should thank our hon. Minister of State for Railways Shri Velu who has been taking painstaking efforts in modernizing Railways especially in the southern part, especially in Tamil Nadu. In the last Budget they have announced the formation of Salem Division and the entire people of Tamil Nadu are grateful to the hon. Minister of Railways. But, unfortunately, the preliminary work could not be carried on in the initial stages because we had an adverse Government or a hostile Government. But today we have a very friendly Government, headed by Muttamvil Dr. Kalaignar who is willing to provide all the infrastructure facilities. You should make use of the good offices of Dr. Kalaignar by initiating immediate work in starting the Salem Division.

Coming to my Union Territory of Puducherry you know that it is one of the erstwhile French colonies which is now making very rapid progress economically and socially. But, unfortunately, this territory has not been adequately connected by Railways which I have represented to you several times. Today the *per capita* income of the Union Territory of Puducherry is one of the highest. Educationally and in terms of tourism and in terms of various migration factors and all that we have a dynamic and robust city of Puducherry. But this Puducherry city is not connected. One of the important and peculiar characteristics of the Union Territory is that it is lying in four scatter regions - Puducherry on the one side; we have Karaikkal 162 kilometres away from there, Mahe in Kerala which is again 800 kilometres away from Puducherry and again Yanam at 890 kilometres away near East Godavari district of Andhra Pradesh. Therefore, you do not have this kind of a peculiar physically located, four scattered areas as the Union Territory of Puducherry has. You should pay special attention keeping in view the peculiar circumstances.

You should, first of all, give railway connectivity to the people of these four regions. You must connect Puducherry to Mahe. I am thankful to you that you have recently approved an indirect proposal whereby the Puducherry people can

go to Mahe in the Coimbatore Express which has been extended up to Mangalore. I want you to expedite the work of initiating the work on that. We also require a service from Puducherry to Bangalore via Katpadi. Bangalore is becoming a big I.T. city and Puducherry has also become an I.T. city. These two should be connected in terms of employment, in terms of migration of scientists from one place to another.

There is a train from Kakinada to Chennai. Our people from Yanam are coming from the Kakinada Express and that stops at Chennai. I would request you to find out the ways and means of extending that train from Chennai to Puducherry so that the Puducherry people and Yanam people can be connected.

**18.00 hrs.**

Sir, you know that Karaikal is another part of Union Territory of Puducherry. It is a tourist centre where we have Lord Shani's temple. Your Minister says that Shani is his own God and he worships Shani in his own room. He said that he would visit Karaikal also. He should visit Karaikal and his visit must coincide with the development of railway in that place of Lord Shani. .

*(Interruptions)*

SHRI RAGHUNATH JHA : Please invite me also. . *(Interruptions)*

PROF. M. RAMADASS : Please you also come. Or, you talk to the Minister and get a railway project there. Then, you can also come with him.

As far as Karaikal is concerned, the Government of Puducherry is willing to give 50 per cent of whatever cost would be incurred. There are two portions. One is there from Nagore to Karaikal and the other is from Karaikal to Mayiladuturai, connecting Tirunellar. As far as Tirunellar-Mayiladuturai area is concerned, lines are already available and there is no need to acquire land. The trustees of the temple are willing to give Rs. 10 crore as donation to the Railways for this purpose. For Karaikal-Nagore project, the Government of Puducherry is willing to give 50 per cent of the cost as their share. Therefore, it should be done.

Then, a survey for Cuddalore-Puducherry-Tindivanam-Chennai section must be completed immediately.

**सभापति महोदय** : छः बज गए हैं। मैं हाऊस का समय एक घंटा बढ़ाने के बारे में सदस्यों की सेंस लेना चाहता हूँ।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI B.K. HANDIQUE): Hon. Minister was to reply today. So, the time of the House may be extended till his reply is completed.

**सभापति महोदय :** हाऊस सहमत है कि माननीय रेल मंत्री जी के रिप्लाई तक हाऊस का समय एक्सटेंड कर दिया जाए।

**कुछ माननीय सदस्य:** जी हां।

**श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा):** माननीय सभापति महोदय, आज डिस्कशन हो जाए, रिप्लाई कल हो जाएगा।

**सभापति महोदय:** माननीय मंत्री जी आज रिप्लाई देना चाहते हैं। इससे माननीय सदस्य भी सहमत हैं।

PROF. M. RAMADASS : Sir, I would like to draw the attention of the Railway Minister to this aspect. He must connect Puducherry to Chennai. You know that we have been thinking of a third project, like Deccan Queen Express connecting Puducherry and Chennai so that the employed people can go to Chennai and come back. In that respect, Puducherry can work as a satellite town for Chennai. If you connect it, it will be a two and a half hours journey. So, you kindly pay personal attention to this aspect.

Under the scheme of connecting all the capital cities, Puducherry being a capital city, hon. Minister may give a direct train from Delhi to Puducherry. He can route it *via* Mahe also. Finally, I would request you that you must try to pay special attention to Puducherry because it is a Union Territory. I would appeal to you to earmark at least 0.5 per cent of total Railway Budget for the development of Union Territory of Puducherry. We are clamouring for statehood.

Today, in my absence, Shri Varkala Radhakrishnan has said that Puducherry should be given to Tamil Nadu and Mahe should be given to Kerala. It



is an absurd suggestion. That should not be taken up. We are moving towards statehood and railway development should help us to achieve it.

**\*श्री पारसनाथ यादव (जौनपुर) :** माननीय मंत्री जी द्वारा रेल की अनुपूरक बजट के संबंध में मैं अपने क्षेत्र की जनता द्वारा बार-बार उठायी जा रही मांगें माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं। मुझे आशा ही नहीं, बल्कि पूर्ण विश्वास है कि इन मांगों पर सहानुभूति पूर्वक विचार करते हुए इनका शीघ्र समाधान करायेंगे।

विगत 20 वर्षों से जोनपुर से मुम्बई तक वाया इलाहाबाद फास्ट रेलगाड़ी चलाने की मांग जनता द्वारा की जा रही है। समय-समय पर जनता के प्रतिनिधियों द्वारा सदन एवं सभाओं के माध्यम से गाड़ी चलाने की मांग चली आ रही है। मेरे द्वारा भी पिछली 12वीं लोक सभा में सदन के माध्यम से गाड़ी चलाने की मांग की गयी थी। 80 प्रतिशत जनपद एवं आसपास की जनता अपनी रोजी रोटी के लिए मुम्बई आती-जाती है। यात्रा लम्बी होने के कारण यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। सीधी यात्रा के लिए वाराणसी अथवा इलाहाबाद से गाड़ी मिलती है। आते-जाते यात्री नशीली गोलियों के शिकार होकर लूट जाया करते हैं। अतः जनहित में जनपद जौनपुर (उ.प्र.) से मुम्बई तक एक फास्ट रेलगाड़ी इलाहाबाद होकर चलाने का कष्ट करें।

लखनऊ, सुल्तानपुर होकर के वाराणसी से पटना-कोलकाता जाने वाली लाइन पर लखनऊ-वाराणसी के मध्य विद्युतीकरण के अभाव में गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं। साथ ही साथ समय अधिक लगता है और जनता को परेशानी

होती है। जो गाड़ियां सुपरफास्ट हैं, वे सभी लखनऊ वाया जौनपुर होकर गुजरती हैं। लखनऊ से वाराणसी के मध्य पड़ने वाले स्टेशनों पर गाड़ियों का ठहराव समय बचाने के कारण नहीं होता, जिस कारण जनता को परेशानी होती है। जौनपुर के निवासियों का अधिक समय एवं पैसा लगता है। विद्युत से न चलने वाली गाड़ियां अक्सर लेट हो जाती हैं। यदि लखनऊ से वाराणसी तक लाइन का विद्युतीकरण करा दिया जाये तो ट्रेनों का आवागमन समय से हो सकेगा। उक्त मार्ग के दोहरीकरण का कार्य चल रहा है। दोहरीकरण के साथ ही यदि विद्युतीकरण का कार्य भी हो जाये, तो जनता को बहुत ही लाभ होगा।

अतः सदन के माध्यम से मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि लखनऊ-वाराणसी लाइन का विद्युतीकरण कराने हेतु आदेश देने की कृपा करें। जौनपुर से वाराणसी, लखनऊ, सुल्तानपुर होते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरता है। जिस पर भारी मात्रा में वाहनों का आवागमन रहता है। जौनपुर में जगदीशपुर रेलवे क्रासिंग पर

\* The speech was laid on the Table.

ट्रेनों के जल्दी--जल्दी गुजरने के कारण वाहनों की लम्बी कतारें लग जाती हैं। जिस कारण प्रतिदिन जौनपुर की जनता जाम में फंसकर रह जाती है। परिणामस्वरूप नौकरीपेशा, व्यापारी वर्ग, छात्र एवं आम जनता को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। प्रति वर्ष करोड़ों लीटर डीजल एवं पेट्रोल बर्बाद हो जाता है। अनेक बार आकस्मिक दुर्घटनाएं भी होती जाती हैं। इस परेशानी के कारण यहां की जनता लंबे समय से जौनपुर में जगदीशपुर रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज की मांग कर रही है। अतः जनता की परेशानियों को देखते हुए जौनपुर में जगदीशपुर रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराने की कृपा करें।

स्वतंत्रता से पूर्व सन् 1925 में ब्रिटिश शासन के दौरान जौनपुर कचहरी के नाम से जौनपुर में रेलवे स्टेशन की स्थापना की गयी थी जिसे विगत कुछ वर्ष पूर्व तोड़ दिया गया तथा 21 जुलाई, 2006 से वहां एकमात्र रुकने वाली पैसेन्जर गाड़ी का ठहराव भी समाप्त कर दिया गया। जौनपुर कचहरी रेलवे स्टेशन कलेक्ट्रेट कार्यालय, न्यायालय, दीवानी न्यायालय एवं बैंक इत्यादि जौनपुर कचहरी स्टेशन के पास ही हैं। जौनपुर जिला होने के कारण अन्य जिलों एवं दूरदराज के स्थानों से प्रतिदिन लाखों व्यक्ति अपनी दिनचर्या एवं जीविका के लिए यहां आते हैं। उक्त स्टेशन के टूटने से जनता को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। जिस कारण अधिवक्ता, वादकारी, छात्र, अध्यापक एवं कर्मचारी वर्ग आंदोलन करने पर उतारू हैं। जनता में व्यापक रोष को देखते हुए तथा जौनपुर कचहरी रेलवे स्टेशन की उपयोगिता को दृष्टिगत रखते हुए जनहित में पैसेन्जर ट्रेनों का

ठहराव, टिकट वितरण एवं अन्य मूलभूत सुविधाओं को बहाल किया जाना आवश्यक है। अतः जनता की व्यापक मांग को देखते हुए जौनपुर कचहरी स्टेशन को बहाल किया जाए तथा उस पर रुकने वाली गाड़ियों का ठहराव किया जाए।

आजादी के पूर्व सन् 1920 में ब्रिटिश शासन काल के दौरान जौनपुर से इलाहाबाद के लिये जफराबाद रेलवे स्टेशन से होकर जनता के आवागमन के लिए पैसेन्जर रेलगाड़ी चलाई गयी है। एक पैसेन्जर गाड़ी प्रातः जौनपुर से चलकर इलाहाबाद जाती है तथा उसी प्रकार इलाहाबाद से जौनपुर के लिए एक पैसेन्जर गाड़ी प्रातः चलती है। पैसेन्जर गाड़ी हेतु बनी हुई रेल ट्रेक धीरे-धीरे चलने वाली गाड़ी के लिए है। तीन वर्ष पूर्व जनता की मांग पर एक एक्सप्रेस गाड़ी गोदान एक्सप्रेस गोरखपुर-जौनपुर इलाहाबाद से मुम्बई तक चलायी गयी है। रेल की ट्रेक कमजोर होने के कारण जफराबाद रेलवे स्टेशन से जधई रेलवे स्टेशन तक दूरी 60 किलोमीटर गाड़ी धीरे-धीरे चलाई जा रही रेल लाइन का सुदृढीकरण नहीं किया गया है। जिस कारण दुर्घटना की आशंका हमेशा बनी हुई है। किसी दिन बड़ा हादसा हो सकता है। अतः जनहित में जौनपुर से इलाहाबाद रेल लाइन को जफराबाद रेलवे स्टेशन से जधई रेलवे स्टेशन तक सुदृढीकरण कराने का कष्ट करें।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र जौनपुर में अनेक स्थानों पर फाटक न होने से अक्सर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मैंने पूर्व में भी कई बार सदन में यह मुद्दा उठाया है। मैं पुनः माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाते हुए उनसे मांग करता हूं

कि जौनपुर में जितने भी ऐसे स्थान हैं जहां पर फाटकों की व्यवस्था नहीं है, उन्हें चिन्हित कर फाटकों की व्यवस्था करायी जाए।

जौनपुर रेलवे स्टेशन पर जम्मूतवी एक्सप्रेस एवं इन्दौर एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। जौनपुर-जफराबाद रेलवे स्टेशन से जधई रेलवे स्टेशन तक पुरानी रेल लाइन पर पड़ने वाले जितने भी पुल एवं पुलिया हैं, उन सभी का जीर्णोद्धार कराया जाना बहुत जरूरी है। साथ ही उसका सुदृढीकरण कराकर तेज गाड़ियों के चलने लायक ट्रैक बनाया जाए।

रेल लाइन पर जो जनता के आवागमन के लिए दोनों तरफ पक्के मार्ग हैं, उन पर फाटक की व्यवस्था की जाए क्योंकि वहां पर फाटक के अभाव में आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र जौनपुर में दो रेलवे स्टेशनों जौनपुर सिटी एवं जौनपुर (भंडारी) नाम से बनाए गए हैं। जो शहर के मध्य में पड़ते हैं। बनारस से सीधे लखनऊ सुल्तानपुर होकर चलने वाली तेज गाड़ियों का ठहराव जौनपुर सिटी स्टेशन पर किया जाये। जौनपुर सिटी स्टेशन पर एक उच्च श्रेणी का प्रतीक्षालय बनाया जाए।

अंत में, मेरा सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि जनहित में उपरोक्त सभी मांगों पर विचार कर अनुपूरक मांगों में शामिल कर अविलंब उक्त समस्याओं का समाधान कराने की कृपा करें।

**\*श्री फुरकान अंसारी (गोड्डा):** महोदय, मैं अनुपूरक रेल बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आपने रेलवे को घाटे से उबारकर लगभग 15 हजार करोड़ रुपये के लाभ में पहुंचाया है। वास्तव में केवल

देश में ही नहीं, बल्कि विश्व में इसकी प्रशंसा हो रही है। मैं आपका ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र के अलावा पूर्व रेलवे की ओर आकृष्ट करते हुए कुछ बातें कहना चाहता हूँ।

वर्ष 2006-2007 में आपने झारखंड अंतर्गत हसडीहा से गोड्डा में नई रेल के लिए सर्वेक्षण का निर्णय लिया है। सर्वेक्षण का काम समाप्त हो चुका है। कृपया आने वाले बजट में नई रेल लाइन स्वीकृत कर गोड्डा जिला मुख्यालय को जोड़ने का कष्ट करें।

पटना से रांची तक एक सुपरफास्ट ट्रेन वाया जसीडीह, मधुपुर धनबाद शीघ्र चलाई जाए। पूर्व रेलवे के अंतर्गत चितरंजन से झाड़ा तक मुम्बई जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं हैं। फलस्वरूप देवघर, दुमका, बांका, गोड्डा, जामतड़ा, पाकुड़ के यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अतः एक ट्रेन आसनसोल से मुम्बई वाया जसीडीह पटना चलाने की कृपा करें।

पूर्व रेलवे के अंतर्गत मधुपुर, जसीडीह, चितरंजन, गिरीडीह का आधुनिकीकरण शीघ्र किया जाए।

गिरीडीह से आसनसोल तक एक ई.एम.यू. ट्रेन चलाई जाए।

आसनसोल डिविजन बराबर झारखंड में पड़ने वाले क्षेत्र में विकास की अनदेखी होती रही है। यह एक गंभीर मामला है। कृपया इसे भी आप देखें।

वनांचल एक्सप्रेस जो साहेबगंज से रांची तक चलती है, इसके समय में यात्रियों की सुविधा के मुताबिक सुधार होना चाहिए।

काशी वैद्यनाथधाम एक्सप्रेस को बढ़ाकर वैद्यनाथधाम से दिल्ली वाया काशी बनारस किया जाए।

इन्हीं सुझावों के साथ मैं फिर से आपको बधाई देता हूँ और आशा करता हूँ कि आप हमारी मांगों पर विचार करके जरूर निर्णय लेंगे। इसके साथ ही मैं सभापति महोदय को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

\*The speech was laid on the Table.

**\*श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर):** आज अनुदानों की अतिरिक्त मांगों पर सदन में चर्चा हो रही है, समर्थन के साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र जो भारत-नेपाल सीमावर्ती क्षेत्र में अवस्थित है, सबसे महत्वपूर्ण रेलवे लाइन जो झंझारपुर से लौकहा नेपाल सीमा को छूती है छोटी रेल लाइन है उसे बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु रक्षा मंत्रालय में राशि उपलब्ध कराने हेतु आग्रह किया जा चुका है। उसी तरह सकटी रेलवे स्टेशन से निर्मली तक छोटी रेलवे लाइन है इसके लिये भी छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने के आशय का प्रस्ताव यानि राशि उपलब्ध कराने के उद्देश्य से रक्षा मंत्रालय से आग्रह किया गया था। उक्त दोनों छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करना न केवल इस भारत-नेपाल क्षेत्र को विकास के राष्ट्रीय की मुख्यधारा में जोड़ने का कार्य होगा बल्कि सामरिक दृष्टि से भी भारत-नेपाल के यात्रियों को सहूलियत देकर भारत-नेपाल मैत्री को भी बढ़ावा मिलेगा।

अतः मैं माननीय रेलवे मंत्री जी से मांग करता हूँ कि उक्त दोनों छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में वित्तीय वर्ष 2006-2007 में स्वीकृति देकर शीघ्र कार्यान्वित कराने का कार्य किया जाए।

\*The speech was laid on the Table.



**श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर):** माननीय सभापति जी, हम रेलवे के संबंध में केंद्र सरकार के खर्च के लिए अनुदान की अनुपूरक मांगों पर चर्चा कर रहे हैं और मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। हमें याद करना होगा जब फरवरी में रेल बजट पेश किया गया था, उसमें बहुत घोषणाएं की गई थीं और उन्हें इस तरीके से लिया गया था कि वे एक वर्ष में इन सब घोषणाओं को पूरा करेंगे और देश की जनता को सुंदर सपना दिखाया गया था। चूंकि हम जनप्रतिनिधि हैं, इसलिए जनता के प्रति हमारी जवाबदेही है। चाहे हम सांसद के रूप में हों, हम अपने संसदीय क्षेत्र के विकास के लिए जवाबदेह हैं। इसी तरीके से रेल मंत्री जी ने पूरे देश में जो रेल सेवाओं को सुधारने की दृष्टि से जो एक सपना बजट के माध्यम से दिखाया था, उसके लिए वह भी उतने ही जवाबदेह हैं। मैं उनका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ कि कई घोषणाओं में उन्होंने कहा था कि हम 26 नई रेलगाड़ियां शुरू करेंगे। उन 26 नई रेलों में से 16 रेलों के बारे में चर्चा हुई थी कि वे बिहार में शुरू होनी हैं। वे गाड़ियां शुरू हुई होंगी, मैं उन पर कोई टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहती हूँ, लेकिन मैं उन्हें ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि आपने कहा था कि अजमेर से उदयपुर एक नई रेलगाड़ी शुरू होगी। आमान परिवर्तन का काम चित्तौड़-अजमेर का हो रहा है, लेकिन वह काम अभी पूरा नहीं हुआ है। यह काम दिसम्बर में पूरा होना था, लेकिन ऐसा लगता है कि मार्च, 2007 तक वह काम पूरा होगा। तब तक वह नई रेलगाड़ी शुरू नहीं हो सकती। इसलिए यह कहना कि हमने नई रेलगाड़ियां चलाई, बेकार है। नई

रेलगाड़ियां अभी शुरु नहीं हो पाई हैं, क्योंकि आमान परिवर्तन का काम ही पूरा नहीं हुआ है।

सभापति महोदय, सदन में दोनों रेल राज्य मंत्री उपस्थित हैं। लालू जी भी सदन में मौजूद थे, लेकिन अभी वह चले गये हैं। लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय लालू जी तक यह बात पहुंचाना चाहूंगी कि जो आमान परिवर्तन का काम चित्तौड़, अजमेर का चल रहा है, उसे तीव्र गति से पूरा किया जाए। इसी तरीके से नीमच, रतलाम लाइन का जो ब्रॉड गेज का काम है, वह मार्च तक पूरा होना है। मैं चाहूंगी कि वह काम भी शीघ्र पूरा हो। यहीं भिलड़ी और समदरी के बीच जो ब्रॉड गेज का काम चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। उस काम को तीव्र गति से पूरा करने की ओर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। आमान परिवर्तन के बारे में जब पिछले बजट में कहा गया था तो रेल मंत्री जी ने यहीं आश्वस्त किया था। उदयपुर, अहमदाबाद के आमान परिवर्तन की हमारी मांग लम्बे समय से चली आ रही है। माननीय रेल राज्य मंत्री नारायण भाई सदन में बैठे हैं। चूंकि वह गुजरात से हैं, मैं सोचती हूं कि वह भी मेरी बात को समर्थन देंगे कि जो अहमदाबाद से उदयपुर का ब्रॉड गेज का काम, वाया हिम्मतनगर, डूंगरपुर है, वह आमान परिवर्तन के सर्वे का काम, जैसा बजट में कहा गया था कि शुरू हो चुका है, लेकिन आज दस महीने पूरे होने के बाद भी हमें मालूम नहीं है कि उसकी क्या स्थिति है। बजट में कहा गया था कि आमान परिवर्तन के सर्वे का काम पूरा हो चुका है। इस बारे में जब भी पत्र लिखे गये तो

उनके जवाब में कहा गया कि आपका पत्र प्राप्त हुआ, काम प्रगति की ओर है।

.(व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहती हूँ कि यह बहुत महत्वपूर्ण बात है, लेकिन सदन में जिस तरीके से बातचीत हो रही है, उससे परेशानी होती है। मैं कहना चाहती हूँ कि उदयपुर, अहमदाबाद को ब्रॉड गेज करना इसलिए आवश्यक है, क्योंकि उदयपुर एक पर्यटक स्थल के रूप में हमारे राजस्थान का कश्मीर ही नहीं है, बल्कि पूरे देश भर के लोग और विदेशी पर्यटक भी यहां आना पसंद करते हैं और यह विश्व के मानचित्र पर एक प्रसिद्ध पर्यटक स्थल के रूप में विख्यात है। इसलिए उदयपुर को ट्रंसपोर्ट से जोड़ने के लिए यदि हवाई जहाज के माध्यम से देखें तो एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट उदयपुर में बनने जा रहे हैं। यदि बाईं रोड कनेक्टिविटी की दृष्टि से देखें तो बाईं रोड स्वर्ण चतुर्भुज योजना के तहत उदयपुर से दो नेशनल हाईवेज निकल रहे हैं। लेकिन रेलवे की दृष्टि से उदयपुर बहुत ही उपेक्षित रहा है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से कहना है कि उदयपुर, अहमदाबाद अगर ब्रॉड गेज के माध्यम से जोड़ा जाता है तो इससे उदयपुर सम्पूर्ण दक्षिण भारत से जुड़ जायेगा, मुम्बई से जुड़ जायेगा तथा इंडस्ट्रीज भी वहां आयेंगी, पर्यटक भी वहां आयेंगे। उदयपुर, अहमदाबाद ब्रॉड गेज बहुत ही आवश्यक है। इसलिए मैं बार-बार कहना चाहूंगी कि उदयपुर, अहमदाबाद ब्रॉड गेज के काम को गति देने की दृष्टि से आप विचार करके इस बारे में कोई ठोस निर्णय लें।

इसी तरीके से मावली, मारवाड़ जंक्शन भी उतना ही महत्वपूर्ण है। पिछली बार लालू जी ने अपनी बजट स्पीच में कहा था कि हम मावली, मारवाड़ जंक्शन पर विचार कर रहे हैं और इसके सर्वे का काम शुरू करेंगे। लेकिन मुझे यह कहते हुए बड़ा खेद हो रहा है कि मावली, मारवाड़ जंक्शन का कोई काम अभी तक शुरू नहीं हो पाया है। मावली से मारवाड़ जाते हुए चार तीर्थस्थल आते हैं, नाथद्वारा आता है, उसके बाद काकरोली के द्वारकाधीश का मंदिर है, चार भुजाजी मंदिर है और यह भीम का क्षेत्र होते हुए जब यह मारवाड़ जंक्शन से जुड़ेगी तो वहां मार्बल की बहुत बड़ा इंडस्ट्री है, उन्हें इसका सारा लाभ मिलेगा। इसके साथ-साथ रेलवे को उसमें काफी मुनाफा मिलेगा। फ्रेट की दृष्टि से भी जरूरी है कि मावली- मेवाड़ जंक्शन का काम शुरू हो। इसके लिए आमान परिवर्तन का काम और उसके सर्वे का काम शुरू किया जाए ताकि आने वाले बजट में इसकी स्वीकृति दिलवाइ जा सके। जहां तक एक्सटेंशन ऑफ ट्रेन्स के बारे में जो बात है, मेवाड़ एक्सप्रेस आपने शुरू की, उसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहता हूं। हमारे कहने से उसका समय भी आपने बदल दिया, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं। लेकिन यह मेवाड़ एक्सप्रेस उदयपुर से निजामुद्दीन तक ही केवल आती है, इसे निजामुद्दीन से बढ़ाकर हरिद्वार तक कर दिया जाए। यह मैंने पिछली बार भी निवेदन किया था। मैं मीटिंग्स के अंदर भी कहती आई हूं क्योंकि मैं कंसल्टेटिव कमेटी की मैम्बर हूं और उस मीटिंग में भी मैंने कहा, लेकिन इस बारे में कोई पत्र का जवाब भी नहीं आ रहा है कि यह उदयपुर से हरिद्वार तक आप कब तक बढ़ाएंगे। इसके बोर में हमें जवाब मिले तो ठीक होगा। नयी ट्रेन्स शुरू करने

के संबंध में भी आपका ध्यान में आकर्षित करना चाहूंगी कि उदयपुर से मुम्बई तक एक गाड़ी शुरू की जाए जो वाया कोटा होकर जा सकती है। अभी फिलहाल अजमेर का काम चल रहा है। यह मार्ग वाया कोटा या नीमच रतलाम जुड़ जाएगा तो वाया रतलाम हम मुम्बई के लिए ट्रेन शुरू कर सकते हैं। ऐसे ही एक नयी शताब्दी ट्रेन शुरू की जाए जो उदयपुर से जयपुर, जो राजस्थान की राजधानी है, वहां तक चले और उदयपुर से जयपुर मात्र साढ़े तीन सौ या चार सौ कि.मी. है। वह चार सौ कि.मी. की दूरी हेतु एक शताब्दी ट्रेन सुबह जाए, उदयपुर से जयपुर पहुंचे और जयपुर से शाम को उदयपुर वापस आए। इस तरीके की एक शताब्दी ट्रेन उदयपुर से जयपुर शुरू की जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी।

अभी आरओबीज के संबंध में कंसल्टेटिव कमेटी की लास्ट मीटिंग हुई थी जिसमें मैंने कहा था कि 16 आरओबीज जिनके लिए राजस्थान सरकार केन्द्र सरकार के पास पैसा भेज चुकी है, 16 आरओबीज, राजस्थान में बनने हैं, उनके लिए पहले ही पचास प्रतिशत पैसा जो राजस्थान सरकार को देना है, वह पैसा दे चुके हैं, उसके बावजूद, अभी केन्द्र सरकार का मैंने आपका सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रान्ट्स के अंदर पढ़ा है, इसमें मात्र 4 आरओबीज हैं जिनके लिए उन्होंने पैसा स्वीकृत किया है जबकि 16 आरओबीज का पैसा राजस्थान सरकार ने केन्द्र सरकार में जमा किया है, उसके लिए आज तक स्वीकृति जारी नहीं हुई है। मैं निवेदन करना चाहूंगी कि इसे भी आप करें।

**सभापति महोदय :** अब आप समाप्त करिए। श्री लाल सिंह भी आप बोलिए।

**श्रीमती किरण माहेश्वरी:** महोदय, यह बात हम बार-बार सुन रहे हैं कि रेलवे में मुनाफा हुआ है, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं और निवेदन करते हैं कि यह आरओबीज का काम भी आप कृपया करवाएं लेकिन इसके अंदर भी इस बात का विचार करना होगा कि जहां हमारे सैल्फ मैन्युफैक्चरिंग एसोशिएशंस हैं, .(व्यवधान)

**चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) :** सर, ये दो स्टेशन कौन सुनेगा?

**सभापति महोदय:** आप शुरु करिए। लाल सिंह जी, अगर आप नहीं बोलेंगे तो हम आगे बढ़ जाएंगे। मैं दूसरा नाम पुकार दूंगा।

.(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except Chaudhary Lal Singh.

*(Interruptions) . \**

**सभापति महोदय:** मैडम, अब आप बैठ जाइए। आपकी कोई बात रिकार्ड में नहीं जा रही है। लाल सिंह जी, आप बोलिए। आप अपना भाषण जारी रखिए।

\* Not recorded.

**चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) :** सभापति जी, मैं आपकी इजाजत से रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रान्ट्स पर बोलने जा रहा हूँ और मैं कहूँगा कि सबसे पहले मैं अपने माननीय मंत्री श्री वेलु साहब, रठवा साहब तथा इनकी टीम को मुबारक दूँगा कि जो काम पूरे हिन्दुस्तान में इस बार हुआ, यह एक रिकार्ड है। ऐसा नहीं है कि हम किसी की बड़ाई करना चाहते हैं। हम कहेंगे कि अगर कहीं अच्छा काम होता है और अगर हम उसे अच्छा नहीं कहेंगे तो वह हतोत्साहित होगा। इसलिए रेलवे ऐसा विभाग है जिसने हिन्दुस्तान की गरीब जनता का पूरा ख्याल रखा है क्योंकि ये जमीन से निकले मंत्री हैं, इन्होंने बहुत कृपा की कि रेलों का किराया जो आम जनता के ऊपर हर वर्ष बहुत अधिक बढ़ता था, वह बढ़ना अब कम से कम बिल्कुल रुक गया है। अगर विकास और सुधार की बात देखें तो हमारे स्टेट में बहुत कुछ हुआ है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि ऊधमपुर रेलवे स्टेशन बनाया गया और डी.एम.यू. चलाई गई। पिछली सरकार के समय में यह रेल नहीं चल पायी थी। मैं समझता था कि उस इलाके के साथ बेइन्साफी हुई लेकिन इस सरकार ने वह कर दिया है। इसके साथ उस इलाके के लोगों के लिये कुछ वायदे किये गये थे, जिन्हें मैं याद दिलाना चाहता हूँ।

सभापति जी, ऊधमपुर में एक रेल स्लीपर्स फैक्टरी बनाये जाने का आम लोगों के सामने वायदा किया गया था लेकिन उसे अभी अमली रूप नहीं दिया गया है। अगर कमिटमेंट पूरा नहीं किया जाता तो अच्छा मैसेज नहीं जायेगा। इस पर ध्यान दिया जाये। ऊधमपुर जम्मू कश्मीर स्टेट का आखिरी स्टेशन है। आप अच्छी तरह जानते हैं कि जो आखिरी स्टेशन होता है, वहां तक सारी ट्रेनें जानी

चाहिये। जब पठानकोट आखिरी स्टेशन था तो इस स्टेशन तक सारी ट्रेनें जाती थी। जब बाद में जम्मू आखिरी स्टेशन बना तो सारी ट्रेनें वहां तक जाने लगीं। इसी प्रकार ऊधमपुर आखिरी स्टेशन है, वहां तक सारी ट्रेनें जानी चाहिये। जब वैष्णोदेवी-कटरा आखिरी स्टेशन बनेगा तो वहां तक सारी ट्रेनें जानी चाहिये। हमारे यहां 70 हजार यात्री ट्रेनों से आते हैं, इसलिये मेरा निवेदन है कि ट्रेनें ऊधमपुर तक बढ़ायी जाये। यह कहा गया था कि इसके लिये इंस्ट्रक्शन्स चली जायेंगीं और यह बात पूरी की जायेगी। मुझे खुशी है कि यह काम हो जायेगा, इसलिये मैं इसे रिकॉर्ड पर लाना चाहता था।

सभापति जी, 1926 में फिरोज़पुर स्टेशन के लिये डी.आर.एम. ऑफिस बना था। उस समय ट्रेनें पठानकोट तक चला करती थीं और वह दूरी कम थी लेकिन आज यह दूरियां 10 गुना से ज्यादा बढ़ गई हैं। अब रेल विभाग बारामूला तक रेल लाइन बना रहा है और ऊधमपुर तक ट्रेनें चला रहा है तो एक डी.आर.एम. ऑफिस जम्मू में बनना चाहिये। ट्रेनों की स्मूथ रनिंग के लिये वहां डी.आर.एम. ऑफिस होना जरूरी है। क्योंकि ऊधमपुर एक आइसोलेटिड प्लेस है जो वहां कंस्ट्रक्शन वर्क चल रहा है, हमारे स्टेट के एम्पलाइज़ बाहर काम करते हैं, इसके अलावा बहुत सारे डिपार्टमेंट्स हैं, हमारे पी.एम. साहब ने जम्मू कश्मीर स्टेट में एम्पलायमेंट देने के लिये बहुत सारी योजनायें दी हैं, इसलिये रेलवे की तरफ से एक डी.आर.एम. ऑफिस जम्मू में बनना चाहिये।

सभापति जी, जम्मू से कठुआ तक रेल रूट का सर्वे होना चाहिये। यह जरूरी है। कठुआ-बसौली-बनी-भदरवाह-किश्तवाड़ की मेजारिटी लोगों को इग्नोर



किया जा रहा है। इस रेलमार्ग के बनने से हमारे एरिया के लोगों को काफी फायदा होगा। रेल मंत्रालय एक्सटेंशन कर रहा है। मेरी रिक्वेस्ट है कि आप इस ओर ध्यान दें।

सभापति जी, आप देखेंगे कि हमारा सारा एरिया पहाड़ी है जहां ब्लाइंड कर्म्स हैं। वहां जितने रेल क्रॉसिंग हैं, उन पर ओवरब्रिज नहीं हैं। इस कमी के कारण काफी लोगों और पशुओं की जानें चली जाती हैं। हमारे यहां लखनपुर-जगदीशपुर-गरोट-जंगलोट-लुगेट-बरवाल-बुदी-मालाद्रोटी-जसोटा-मीरपुर-ठाकुरपुर-खतरे-दयालचक स्टेशन हैं।

मेरी रिक्वेस्ट यह भी है कि एक सीधी ट्रेन हरिद्वार के लिये और चलनी चाहिये क्योंकि सिर्फ एक ही ट्रेन जाती है। इससे त्यौहारों में हमारे यहां बड़ा रश रहता है। वह ट्रेन ओवरक्राउडेड है। हरिद्वार की तरफ एक ट्रेन चलती है। ...(व्यवधान)... एक शताब्दी ट्रेन हमारे यहां अभी तक नहीं चली। इसलिए जम्मू के लिए एक शताब्दी ट्रेन चलाई जाए। जो राजधानी एक्सप्रेस हफ्ते में एक बार चलती है, इसको कंटीन्यू कर दें ताकि यह लगातार चलती रहे और उधमपुर तक जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि रेलों में बैडिंग, फूड और बाथरूम्स की सफाई पर एक बार छापा मारें, जैसा वे करते रहते हैं। इसके अलावा जम्मू, कठुआ और उधमपुर के स्टेशन्स को अपग्रेड करें। अंत में मैं कहना चाहूंगा कि जो स्लीपर फैक्ट्री की बात थी, उसको ज़रूर चलाएं।

इतना कहकर मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

**\*डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर):** महोदय, हम आज रेलवे के पूरक बजट पर चर्चा कर रहे हैं। यह रेलवे के सामान्य बजट में जिन बिन्दुओं पर चर्चा की जाती है, उन सभी का समावेश इसमें नहीं है। कतिपय अनुदान मांगों के संबंध में जो रेलवे के कुछ कार्यों से संबंधित है, उनके संबंध में पूरक बजट प्रस्तुत किया गया है। अतः मैं उन अनुदान मांगों के संबंध में ही संक्षेप में अपने विचार प्रस्तुत करना चाहूंगा।

जिस तेजी से विभिन्न क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी का विकास हो रहा है, उसको परिलक्षित करते हुए रेलवे के कार्यक्रम में तेजी से बदलाव की जो अपेक्षा है, वह आज भी वांछित है। जनता को अधिकाधिक सुविधाएं मिलें और रेलवे सामाजिक दायित्व को पूरा कर सके, इस दृष्टि से बहुत कुछ करना बाकी है। रेलवे को अधिक कार्यक्षम और जनोपयोगी बनाने की दृष्टि से जो प्राथमिकताएं तय की गयी हैं, उनको समयावधि में पूरा करने के लिए किए जा रहे प्रयत्न काफी महत्वपूर्ण हैं और इस दृष्टि से हम देखें तो जो यूनियोज (समान गेज) की कल्पना की गयी थी और उसे जो मूर्त रूप दिया जाना चाहिए था, उसमें यद्यपि गति आई है, किन्तु बहुत कुछ किया जाना अपेक्षित है। मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेरे क्षेत्र में उक्त दृष्टि से पश्चिम रेलवे के रतलाम नीमच खंड के आमान परिवर्तन के कार्य को जो मार्च, 2007 तक पूरा होकर यात्री गाड़ियां चलने लगेंगी,

उसका कार्य तेजी से चल रहा है और मुझे उम्मीद है कि यात्री गाड़ियों के पूर्व माल गाड़ियों का आवागमन आगामी जनवरी, 2007 के अंत तक या फरवरी में शुरू हो जाएगा। इसी क्रम में चित्तौड़-अजमेर खंड का आमान परिवर्तन भी सम्पन्न किया जाना है, मैं आशा करता हूँ कि इस खण्ड का कार्य भी समयावधि में पूरा होगा ताकि रतलाम-अजमेर खण्ड यात्री सुविधाओं की दृष्टि से पूरी तरह से सक्षम हो सके। इस संदर्भ में मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि इस कार्य को यदि रतलाम से इंदौर व आगे खण्डवा तक पूरा किया जाता है तो न केवल मध्य प्रदेश व राजस्थान सीधे महाराष्ट्र व दक्षिण भारत से जुड़ेंगे अपितु इन क्षेत्रों का संबंध मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल महाराष्ट्र की राजधानी मुंबई, गुजरात की राजधानी अहमदाबाद व दिल्ली से सीधा संबंध हो सकेगा। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री महोदय इस हेतु निश्चयात्मक कदम उठाएंगे।

अनुदान मांग संख्या 4 के संदर्भ में कहना कहना चाहूंगा कि रेल पथ कि मरम्मत की भी अत्यंत आवश्यकता है। कई रेल पुलियाएं जिनकी संख्या हजारों में है, मरम्मत के योग्य हैं, उनको तीव्र गति से युद्ध स्तर पर ठीक किया जाए ताकि दुर्घटनाओं को रोका जा सके। जैसे कि हाल ही में भागलपुर में

\* \*The speech was laid on the Table.

दुर्घटना हुई है, वह भी समयावधि में पुल के मरम्मत न होने के कारण हुई है। इसी प्रकार अन्य पुलों के बारे में प्राथमिकताएं तय करके उनको ठीक किया जाना, जनता के जान-माल तथा सुरक्षा की दृष्टि से अत्यंत आवश्यक है।

मांग संख्या 6 के संदर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि वांछित संख्या में इंजनों का निर्माण नहीं हो रहा है उसके निर्माण में तीव्र गति लाई जाए ताकि इंजनों की मांग पूरी होकर पुराने इंजनों को हटाया जा सके। इसी प्रकार से सवारी बोगी निर्माण एवं मरम्मत की भी अत्यधिक आवश्यकता है। हमारे सवारी डिब्बा निर्माण फैक्टरियां उनके पास जो साधन व सुविधाएं हैं, उनकी कार्यक्षमता बढ़ाई जाए। रेल बजट पर चर्चा के समय मैंने मांग की थी कि उज्जैन-रामगंज मंडी के बीच नयी रेलवे लाइन सर्वे का कार्य कराकर उस कार्य को आगे बढ़ाया जाना था, किन्तु उसके बारे में स्थिति निराशाजनक है। मैंने इसी प्रकार से नीमच और बड़ी सादड़ी के बीच रेल लिंक स्थापित करने की बात कही थी, कृपया उसे भी देखें।

मैंने नीमच-रतलाम रेल खण्ड के आमान परिवर्तन की बात कही है। इस संदर्भ में एक और निवेदन करना चाहूं कि रेलवे के राजस्व के लिए माल का लदान और उस दृष्टि से माल गाड़ियों का आवागमन व विभिन्न स्टेशनों पर व्यापारियों उद्योगपतियों या विभिन्न उद्यमियों व आम जनता के लिए माल के लदान व भेजने की सुविधा आवश्यक है। उक्त खण्ड पर मंदसौर एक मध्यवर्ती स्टेशन है जो जिलास्थान है। राजस्थान से तीन ओरसे जुड़ा हुआ है और इस स्टेशन से राजस्थान या मध्य प्रदेश में उत्पादित सीमेंट हो, तेल हो या अन्य कृषि उत्पाद हों, उनका भारी लदान होता है और साथ ही मध्यवर्ती स्थान होने कि कारण सीमेंट, रासायनिक खाद, खाद्य तेलों और अन्य वस्तुओं का भारी मात्रा में आयाता भी होता है। सोयाबीन, गेहूं, लहसुन, धनिया ऐसे उत्पाद हैं जिनको देश के विभिन्न भागों में यहां से भेजा जाता है तथा आयात भी होता है। इस दृष्टि

से इस स्टेशन पर फुल रैक प्वाइंट होना आवश्यक है। इस हेतु मंदसौर के चैम्बर ऑफ कामर्स एवं अन्य संस्थाओं की ओर से रेलवे विभाग को ज्ञापन आदि भी दिए गए हैं।

इसी संदर्भ में यात्री हितों की दृष्टि से एक और निवेदन करना चाहूंगा कि जो आम जनता के लिए भी अत्यधिक महत्वपूर्ण है, वह है रेलवे के समपारों के संबंध में। आमान परिवर्तन के कारण संभवतः कई समपार बंद होंगे तथा कई का स्थान बदला जाएगा। जनता को जो वर्तमान में सुविधाएं उपलब्ध हैं, वह यथावत बनी रहें और जहां तक संभव हो, समपारों को चालू रखा जाए अन्यथा एंसा विकल्प दिया जाए जो जनता व यात्रियों के लिए सुविधाजनक हो। स्टेशनों पर व स्टेशनों के निकट ओवरब्रिजेज व उसी दृष्टि से समपारों का निर्माण आवश्यक है। आमान परिवर्तन के साथ ही प्लेटफार्मों की उंचाई बढ़ाई जा रही है तथा विस्तारित भी किया जा रहा है। किन्तु इसका निर्माण कार्य ठीक नहीं है। अतः निर्माण कार्य ठीक किया जाए। साथ ही प्लेटफार्मों पर यात्री सुविधाओं की दृष्टि से खानपान की सुविधा, जल सुविधा व बैठने की समुचित व प्लेटफार्म शेड भी लगाए जाएं। अतः मैं अपने क्षेत्र की दो-तीन उन मांगों के संबंध में जो पहले भी मैंने की हैं, निवेदन करूंगा।

कोटा-रतलाम के मध्य एक अतिरिक्त यात्री गाड़ी चलायी जाए क्योंकि इसखण्ड पर यात्रियों का भारी आवागमन है तथा वर्तमान में चल रही गाड़ियों में आरक्षित शयनयानों की संख्या बढ़ी, किन्तु सामान्य कोच नहीं बढ़े हैं, अतः सामान्य कोचेज बढ़ाए जाएं।

मैंने पूर्व में इंटरसिटी के गरोठ में स्टापेज तथ जम्मूतवी का शामगढ़ में स्टापेज दिए जाने कि बारे में निवेदन किया था, उसके बारे में पुनः अनुरोध करूंगा। आमान परिवर्तन के बाद जो कठिनाई क्षेत्र की जनता जो अनुभव कर रही है, वह जावरा स्टेशन के निकट समपार, मंदसौर में मिडइंडिया के पास समपार, पिपलिया मंडी व नीमच में स्टेशन के पास समपारों की समुचित व्यवस्था को लेकर है, कृपया इस संबंध में आप देखें। यदि समुचित समाधान नहीं हुआ तो भारी असुविधा होगी।

अंत में मैं आपका ध्यान परामर्शदात्री समितियों की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। मंडलस्तरीय रेल उपभोक्ता परामर्शदात्री समिति तथा जोन स्तरीय रेल उपभोक्ता परामर्शदात्री समिति की बैठकें नियमित हों ताकि हम सामान्य कठिनाई व जनसुविधाओं को लेकर के अपने विचार वहां रख सकें और वहीं पर उनका निराकरण भी हो सके। रेलवे की सुरक्षा को और मजबूत किया जाए तथा रेल कर्मचारियों कि हितों की ओर भी अधिकाधिक ध्यान दें।

मैंने संक्षेप में कुछ बिन्दुओं पर आपका ध्यान आकर्षित किया है, मुझे आशा है कि आप इस पर सकारात्मक कदम उठाएंगे।

**श्री रेवती रमन सिंह (इलाहाबाद):** सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ क्योंकि बड़े इंतज़ार के बाद मुझे बोलने का मौका मिला।

माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री लालू प्रसाद जी की प्रशंसा इसलिए करता हूँ और इनके साथ साथ इनके दोनों राज्य मंत्रियों - श्री वेलू और

श्री रठवा जी तथा रेलवे बोर्ड की भी प्रशंसा इसलिए करता हूं कि भारत में पहली बार आज़ादी के बाद जो रेल घाटे में चल रही थी, उसको इन्होंने 20 हजार करोड़ रुपये के मुनाफे में ला दिया। यह बहुत बड़ा कीर्तिमान है। यह इसलिए भी कीर्तिमान है कि दुनिया में भारत की रेल दूसरे नंबर की रेल है। आज दुनिया में जहां भी रेलों पर चर्चा होती है, वहां लालू जी का नाम इसलिए आता है क्योंकि लोगों को ताज्जुब है कि जो घाटे में चलने वाली रेल थी, वह फायदे में कैसे पहुंची। इसके साथ-साथ मैं लालू जी से कुछ बातें कहना चाहूंगा। इन्होंने इतना बड़ा काम किया है जिसके लिए वे प्रशंसा के पात्र हैं। हम यूरोप या अमेरिका से भारतीय रेल की तुलना नहीं करना चाहते लेकिन चीन और कोरिया की तरफ में माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। चीन और कोरिया में बुलेट ट्रेन चलने लगी है। हमारे यहां वर्षों पहले राजधानी एक्सप्रेस की गति जो 130 किलोमीटर प्रति घंटा थी, आज भी वह उसी गति से चल रही है। आपने एक रेल चलाई है यहां से आगरा के लिए, जिसकी रफ्तार 150 किलोमीटर प्रति घंटा है, लेकिन दुनिया कहां जा रही है और हम कहां हैं? मैं आपसे आग्रह करूंगा कि कम से कम एक ट्रेन देश में ऐसी चलाइए जो कि बुलेट ट्रेन के मुताबिक चले। इससे आपका नाम स्वर्णिम अक्षरों में लिखा जाएगा। उसके लिए मैं सुझाव देता हूं कि इलाहाबाद में अर्द्धकुंभ का मेला लगने वाला है। आपने वायदा भी किया है। वहां करोड़ों लोग आएंगे। इतना बड़ा मेला दुनिया में कहीं नहीं लगता है। मैं चाहूंगा कि एक शताब्दी ट्रेन इलाहाबाद के लिए इस अर्द्धकुंभ मेले से पहले चलाने का काम करें जिससे लोग आपको याद करें। मैंने आपको आमंत्रित भी किया है कि गंगा

पूजन भी आप करें और छः वट का दर्शन भी करें। इलाहाबाद एक प्रकार से हमारे देश की धार्मिक राजधानी है। अगर यहां से आप लखनऊ-बनारस-इलाहाबाद को डबल लाइन कर दें तो आपके ग्रांड ट्रंक रूट की कई ट्रेन्स में रश कम हो जाएगा। एक डबल लाइन लखनऊ से इलाहाबाद और बनारस से इलाहाबाद करा दें। डबल लाइन के अभाव में 200 किलोमीटर लखनऊ से बनारस जाने में साढ़े चार-पांच घंटे लगते हैं। आपका कार्यकाल अभी दो साल का और है। मैं आशा करता हूं कि इसमें यह कार्य हो जाना चाहिए। इसी प्रकार ग्वालियर से इटावा होते हुए मैनपुरी की रेलवे लाइन आपने स्वीकार की है। उस पर काम बहुत धीरे चल रहा है।

**18.25 hrs.**

(Mr. Deputy-Speaker in the Chair)

मान्यवर, मैं चाहूंगा कि आप जहां आरओबी बनाते हैं, मैंने इलाहाबाद में रामबाग में कहा था। देश इक्कीसवीं सदी में जा रहा है। आपके एक माननीय सदस्य ने कह दिया कि यह रेल लाइन बन सकती है, आरओबी बन सकता है, आपके जनरल मैनेजर ने भी कहा कि यहां आरओबी बन सकता है, मैं चाहूंगा कि आप रठवा साहब या वेलु साहब को भेज दें और हमें भी खबर करवा दें। पीडब्ल्यूडी, ब्रिज कार्पोरेशन और नार्थ-ईस्टर्न रेलवे के जनरल मैनेजर ने कहा है कि वहां रेलवे ओवर ब्रिज बन सकता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आप इस काम को करवा दें, क्योंकि आधा शहर बंटा हुआ है और जब वह बंद हो जाता है तो आधे घंटे के लिए जाम लग जाता है। उत्तर प्रदेश सरकार ने 14 करोड़ रुपए के



लिए रेलवे बोर्ड को पहले ही लिख कर भेज दिया है कि ये पैसे उत्तर प्रदेश सरकार देगी। इसलिए इसमें कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए।

मान्यवर, आपके रेलवे के इंजीनियर कहते हैं कि उसमें रिक्शा नहीं चढ़ेगा, मैं उनसे कहना चाहता हूं कि जो रेलवे ओवर ब्रिज है, उस पर रिक्शा या साइकिल चलता है, उस पर मोटर-गाड़ियां चलती हैं, उसमें मोटर-गाड़ी एवं स्कूटर चलेगा। वेलु साहब, रठवा साहब, माननीय रेल मंत्री जी, आप स्वयं एक दिन प्रोग्राम बना कर वहां आ जाएं और उसे बनवाने का काम करें। मैं उम्मीद करूंगा कि आप एक शताब्दी ट्रेन अर्द्ध कुम्भ मेले के पहले चलवा कर उसी शताब्दी ट्रेन से इलाहाबाद आएंगे।

\*PROF. K.M. KADER MOHIDEEN (VELLORE): Sir, the Railway Ministry deserves everyone's appreciation and admiration for the tremendous work done in the sphere of Railway Administration, modernization and continuation of up to dating process in production.

The Railway, being the largest in the world have opened up vast avenues for employment, improvement and development. Millions of people draw satisfaction and contentment from the services extended by the Railways for passengers as well as commercial community.

It is very much appreciable to know that the Railway Ministry is taking very many measures for expediting the work of gauge conversion. It opens the avenues for private partnership; it encourages State Governments to come forward to fund the Railway projects and it is reported that the Railway strive to generate new sources of investment in the Railway Projects and Schemes. It is indeed a novel idea that has downed upon the Railway Ministry.

If this modern trend of modernization with efficient administration continues, the Country will certainly reach the pinnacle of glory and greatness in the field of Railway Transportation.

In Tamil Nadu good old railway lines are now taken for gauge conversion. I would like to request the Hon'ble Ministry to speed up the work of completion of gauge conversion.

In order to avoid accidents in the Railway crossings, the work of guarding the crossings and regulating the traffic may be entrusted to the Panchayats of those areas concerned just like the protection of road way trees has been given to the Panchayats.

In my Vellore Constituency, the Railway Ministry has come forward to lay the Railway linking Arni and others towns and villages from Tindivanam

\*\*The speech was laid on the Table.

with Ranipet. It is indeed a very great boon for the agriculturalist and traders in this region. The people of Arni and the neighboring towns and villages express their deep sense of gratitude for the Railway Ministry.

The people of Gudiyattam in my Vellore Constituency demand for a very long period that their railway stations should be developed into a modern railway station and some of fast train should be allowed to have stops in the station. It is a big industrial town and I request the Railway Ministry to concede the demand of the people of Gudiyattam.

The Railway line that links Kotpadi with Villupuram needs doubling in order to help the vast passenger community from that region. Vellore, the tourist Centre and medical centre for people of very vast areas and Thiruvammalai, the neighboring town which is the pilgrim centre - these two towns see vast throng of people from very many places. Doubling Railway line of Katpadi-Villupuram will be of immense help for the lakhs of travelers.

The Railway Ministry with its able and efficient administration will certainly be one of the prides of this great Country.

\*SHRI B. MAHTAB (CUTTACK) : Sir, I give thanks you for allowing me to participate on the discussion on Supplementary Demands for Grant on Railways 2006-07 today

At the outset I should mention that the Revenue earning traffic on Railways has increased by 10.8 per cent to 55.8 per cent million tones in September as compared to 5.6 per cent growth in the corresponding month of the previous year. Traffic has been growing at a healthy pace since the beginning of the fiscal is a good sign. This is mirrored in the 9.9 per cent rise in revenue earning tariff to 344.6 million tones during April-September 2006. Tariff of cement on railways rose by a steep 31.9 per cent. Coal tariff on railways has increased by 6.8 per cent. But tariff of raw material to steel plants grew by a meager 2.9 per cent while that of foodgrains and iron ore for export declined by 6.2 per cent and 11.8 per cent respectively. This point should be taken note of and this has happened should be enquired and corrective steps be taken at the earliest.

Although revenue earning tariff on railways is growing at a healthy pace, railways needs to increase production of coaches, diesel and electric locomotives. The container policy which has been liberalized for participation of private sector, is investing about Rs.2 thousand crore for manufacture of wagons and terminals. I would like to know the results. What is the outcome?

The Tenth Plan identified certain thrust areas in the railway sector. There are, capacity expansion through modernization and technological upgradation, improvement in the quality of services, rationalization of tariff in order to improve the share of rail freight in the total traffic and to improve the safety and reliability of rail services. While the Railways have been able to achieve the targets for freight movement in the first of three years, there are questions about the pace at which the modernization programme is proceeding. The progress regarding tariff

\*The speech was laid on the Table.

rationalization has been very limited. We should remember that the Tenth Plan had targeted a relative low growth rate of 5 per cent in freight. The average annual growth rate of freight in the first three years of the Tenth Plan is likely to be 6.8 per cent. This is commendable. This is a necessity to continue to maintain this growth rate in future.

The rate of growth of passenger tariff is only earned 2.02 per cent, against 4.93 per cent in case of passenger kms. I would expect that the Railways will be able to achieve its targets for passenger traffic of Tenth Plan.

Now, I would like to deal on the financial performance. One is aware that the approved outlay for the Railways in the Tenth Plan is Rs.60 thousand six hundred cores. Of this, gross budgetary support (GBS) accounts for Rs.27,600 or which is 46 per cent. There has been a trend of increasing reliance on GBS and a declining contribution of IEBR since the 9<sup>th</sup> Plan. This appears to have continued in the Tenth Plan. The Railways, have been provided near about 70 per cent of total Tenth Plan GBS in the first three years of the Plan period and the contribution of IEBR is only 55% of total Tenth Plan IEBR. Therefore, the requirement of funds during the remaining two years of the Tenth Plan has been estimated at Rs.39,765 crore. Since the current level of GBS of about Rs.7231 crore can be raised only marginally because of fiscal constraints, mobilization of additional resources through various other measures is unavoidable.

You have one Rail Vikas Yojna. You also have one Rail Vilas Nigam Ltd as a special purpose vehicle. There is a need to reinforce the financially viable projects through RVNL. For Orissa, Haridaspur Paradeep rail line is one such project. So also, Paradeep rail line is one such project. So also, Railways should take active interest to construct new rail line to connect Dhamra Port from Bhadrak by floating a new SPV. It is a size on the part of the Railways to target

commodities that are to be carried but it. As far as I understand cement, clinker, fly ash, coal, limestone, dolomite and minerals like iron-ore for the traffic. Adequate attention be given for development of rail traffic in East-Coast Railway Zone which has been providing more revenue to the Railway kitty.

I would like to draw the attention of the House and Railway Minister regarding doubling of rail line. In 2006-07, a target was fixed for doubling 435 km. In this Sambalpur-Sarala-Jharsanguda bye-pans in Orissa was identified which would add to the line capacity on certain congested routes. Though doubling of the entire Talcher-Nergudi-Cuttack-Paradeep line been completed, the second bridge near river Mahanadi costing around Rs.122 crore is under construction. The doubling of Cuttack-Barang section which has been sanctioned at cost of Rs.178 crore 98 lakhs is in progress. These two works are being executed by Rail Vikas Nigam Ltd. should be expedited. Cuttack-Barang doubling is partly being funded through the Asian Development Bank funds. Funds are not a problem today. But why the work is not progressing?

I would like to draw the attention of the Minister regarding the problems of the railway commuters are facing, especially in East-Coast Railway in Khurdha-Road Division. Because of congestion near Cuttack and as priority is being given to freight traffic, railway passengers are facing a lot of problems. Trains are running late and amenities are not of standard. Specially the Passenger trains that ply in Khurdha Road Division, such as Kharagpur-Phurdhar Road, Palasa-Paradeep Puri-Cuttack (UP/Down) do not ply as per the time schedule. Khurdha Road Kharagpur Fast Passenger should ply through Cuttack station. Sambalpur-Puri and Sambalpur-Bhubaneswar Inter-city, Amritsar-Vizakhapatnam Express Trains should ply through Cuttack instead of bye-passing Cuttack. Tapaswini Express which plies from Puri to Haldia should leave Puri at 6.15 pm instead of 8.45 pm so that it can reach Haldia by 9.30 AM the next day. Vasco-Howrah train is yet to commence. Similarly Bangalore-Bhubaneswar via Vishakhapatnam Prashanti Express is yet to fructify. Dhuli Express should leave at 1.50 pm from

Bhubaneswar. There is no need to detain the Dhenkanal-Puri Passneger train at Khurdha Road unnecessarily so that it can reach Puri by 11.30 am. Today, passengers are flocking towards railways as it is cheap in comparison to bus rate. But Railway should look after the interest of short distance travelers too. Railways is not only for long distance passengers. There is a need to allow train No.8413-8414 Bhubaneswar-Samlapur-Bhubaneswar express pass through Cuttack station.

Orissa is now in the process of industrialization. More investment is required. Therefore virgin areas are to be explored. The survey report of Talcher-Gopalpur Broad gauge rail link line submitted to the Ministry has indicated favourable rate of return. The recent thrust of industrialization with setting up of steel, power and aluminum plants would require a dedicated railway line between Tacher to Gopalpur which is declared as Special Economic Zone for export and import of raw material and finished products.

Before I conclude my speech, I would like to state that this year a Orissa received a handsome amount. I would be happy if the budgeted amount is spent during the stipulated time period. I would also remind the Minister that the Chairman of Parliamentary Standing Committee on Railways has made a demand for allotment of Rs.1600 cores for completion of the ongoing projects in the State of Orissa. Therefore, this years budgetary allocation was a right step in that direction but implementation is the core issue. The money should be spent. I would urge upon the Government to spend the money in the stipulated time.

Wish there words, I conclude.

DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I would like to congratulate the hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, his team of Shri Velu, Shri Rathwa and the Railway Board for taking the Railways into profits and also for caring the common man by starting air-conditioned train, namely, *Garib Rath* for them. The common man might not have dreamt of traveling in air-conditioned coaches. But at the same time, I am also unhappy that in the

Supplementary Demands for Grants no allocations were made to the State of Andhra Pradesh. In the South Central Railway, there are so many works which need more funds. The funds allocated in the regular Budget were not sufficient for the Railways' on-going projects whether it is doubling, gauge conversion work, etc. It needs to be looked into and more allocations to be made to the South Central Railway.

Coming to the new lines, the Railway Minister was kind enough to give many new lines throughout the country. One railway line between Raichur and Macherla which connects both the States of Karnataka and Andhra Pradesh covers nearly 380 kilometres. The two projects of Gadwal and Raichur and Macherla-Nalgonda have been sanctioned. The main part which goes through my Constituency and most of the backward areas and the areas in Telengana between Gadwal and Macherla have not been sanctioned. Earlier, when I raised this matter under Rule 377, the then Railway Minister in a written reply stated that this middle part between Gadwal and Macherla or Nalgonda where the junction is going to be, will be taken be subsequently. But in the previous Budget, it has not been given any preference. My request to the hon. Minister is to think of the line between Gadwal and Macherla.

Coming to the RoBs and RuBs, my long pending demand and request is for one RoB or RuB at Jadcherla Railway Station. The gate which is located very much in the yard of Jadcherla Railway Station connects both old town and the new town. Recently, because of the closure of the Gate, a person who was suffering from heart attack could not be taken to the hospital because Railway Gate became the hurdle in that. Ultimately, the person died on the spot near the Railway Gate. People were agitating and they were destroying the Railway property. But we went there and pacified them with the assurance that we would request the hon. Shri Lalu Prasad to see that one RoB or RuB is sanctioned for Jadcherla Railway Station.

Likewise, coming to the ROBs, I have been requesting for it at Yenugonda level crossing gate which is located between Jadcherla and Mahboob Nagar. It is a busy route and every time when the train passes through it, there is a long queue of vehicle there. There is also a request for an ROB at Gadwal Railway Station and at Devarakadra Railway Crossing Gate. Nowadays, many of the South-bound trains are passing through Secunderabad and South Guntakal. This route requires doubling. I would request the hon. Railway Minister to think of doubling this route.

I also request the stoppage of Dharmavaram Express at Jadcherla Railway Station in both the directions. It is a commercial station where a lot of business go on. It is situated in the heart of the District. People are reaching Puttaparthi to have the darshan of Sai Baba. So, my request is stoppage of Dharmavaram Express which is a long pending demand. Likewise, I am requesting all the passenger trains for a halt at Timmapur and HBL stations. It is an industrial area and an Assembly segment also. Nearly 350 industrial units have come up there and labourers travel between Secunderabad, Hyderabad and Shad Nagar. Because of their poor financial conditions and less wages, it is difficult for them to stay in that area and thus they have to travel from Hyderabad to Shad Nagar to Kottur. My request is to see that all the trains who go through Secunderabad upto Dronachalam halt at Timmapur and HBL stations.

The hon. Minister has promised starting of four superfast trains. My request is for a superfast train between Hyderabad and Mumbai.



**\*श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल):** महोदय, वर्ष 2004-05 के अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (रेल) के लिए अपने सुझाव देना चाहूंगा। भारतीय रेल विश्व का 5वां स्थान रखने वाला रेल है। माननीय लालू जी प्रथम स्थान पर लाने का प्रयास कर रहे हैं। रेल राजस्व में 13-14 प्रतिशत बढ़ोत्तरी (कमाई) हुई है। 20 हजार करोड़ का रिकार्ड मुनाफा हुआ है। यह कमाई मात्रा समय में कटौती से हुई है। 245 सवारी गाड़ियों की रफ्तार में बढ़ोत्तरी की जा रही है। 30 सवारी गाड़ियों को सुपर फास्ट दर्जा दिया जा रहा है। 208 सवारी गाड़ियों को सुपर फास्ट की श्रेणी में लाया जा रहा है। रेलवे स्टेशनों पर 1500 ए.टी.एम. मशीनें स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के लगाए गए हैं। 5000 ए.टी.एम. मशीनें लगाने का प्रावधान है। खाद्य, सीमेंट व आम उपभोक्ता के इस्तेमाल में लाई जाने वाली चीजों के माल ढुलाई किरायों में बढ़ोत्तरी हो रही है। 11वीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए तीन लाख करोड़ रुपए में निवेश की घोषणा की है। गरीब रथ चलाने के लिए मंत्री जी को बधाई। 4200 ए.सी. बोगियों का परिचालन है। रेलवे के फालतू खाली पड़ी जमीनों पर (एग्री मार्केट) व गोदाम प्राइवेट लोगों को किराए, लीज़ पर दी जाए। बिहार के (पटना) में रेलवे कर्मचारियों के लिए अति विशेषज्ञता वाले अस्तपाल की योजना है। 560 प्लेट फार्मों को लम्बा किया जाएगा। मेरे क्षेत्र जनपद कौशाम्बी इलाहाबाद व फतेहपुर, उत्तर प्रदेश, मनौरी, भरवारी, सिराथू, सुबेदारगंज, रवागा स्टेशनों के प्लेटफार्मों का विस्तार किया जाए, जिससे 23-24 बोगी डिब्बों वाली ट्रेनों का ठहराव हो सके। देश भर में 16 स्टेशनों को विश्वस्तर का स्टेशन बनाने का प्रावधान है, जिसमें मुंबई, चेन्नई, दिल्ली, कोककत्ता,

बंगलौर, सैकिंड फेस में उत्तर प्रदेश को लिया गया है, जबकि यह देश का सबसे बड़ा प्रदेश है। यहां लखनऊ, इलाहाबाद स्टेशनों को विश्वस्तर के स्टेशन बनाने में प्रथम स्तर पर लिया जाए। आई.आर.सी.टी.सी. द्वारा सौ प्रमुख स्टेशनों पर 50 से सौ कमरों वाला होटल बनेगा, जो मरवारी जनपद कौशाम्बी, उ.प्र. में आवश्यक है। पूर्वोत्तर रेलवे वाराणसी, लखनऊ बजट होटल बनाने का प्रावधान है, जिसमें इलाहाबाद, कौशाम्बी, जनपद उ.प्र. को शामिल करें। दो सौ फ्रुट प्लाज़ा होटल खोलने का प्रावधान है, कौशाम्बी उ.प्र. के स्टेशन मरवारी में खोला जाए। मेरे क्षेत्र में एन.सी.आर. का कार्यालय बन रहा है। मुंडेरा गांव का पानी बंद कर दिया गया है, इससे पूरा गांव डूब जाएगा। पानी निकासी की व्यवस्था एन.सी.आर. सीवर-नाले से कराने की व्यवस्था की जाए। इलाहाबाद, उ.प्र. में सुबेदारगंज प्रभाग, फाफामऊ, नैनी स्टेशनों का विस्तार करें, जिससे शहर इलाहाबाद में दबाव कम हो सके। जनपद कौशाम्बी में मरवारी व सिराथू स्टेशनों को जंक्शन स्टेशन बनाएं, ताकि वहां अच्छी-अच्छी ट्रेनों का ठहराव भी किया जा सके।

\*The speech was laid on the Table.

हमारे संसदीय क्षेत्र में मरवारी स्टेशन पर क्रासिंग है, जो जी.टी. रोड से जनपद मुख्यालय को जोड़ता है, वहां पर रेलवे आरोही (पुल) रोही समपार पर बनाने हेतु राष्ट्रीय सम विकास योजना से चार करोड़ रुपए मिले हैं। प्रदेश सरकार 6.5 लाख (साढ़े छः करोड़) दे रही है। उक्त पुल के निर्माण में एनओसी की व्यवस्था कराके बनाने की अनुमति प्रदान कराएं। बौद्ध सर्कट में (पैलेस ऑन व्हील लग्जरी ट्रेन) हावड़ा से इलाहाबाद, वाया गया व वाराणसी चलाने का है, उक्त ट्रेन को जनपद कौशाम्बी तक चलवाने की व्यवस्था करें, क्योंकि कौशाम्बी में भी भगवान बुद्ध ने 12 वर्ष वास किया था।

**\*डॉ. रामकृष्ण कुसमरिया (खजुराहो) :** महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों पर बहस में आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूं।

मान्यवर, श्री लालू जी की बहुत प्रशंसा हो रही है, मुझे भी प्रसन्नता है कि रेल को घाटे से उबार कर पटरी पर लाए हैं। ऐसा प्रचारित हो रहा है, किंतु भीतर जब झांक कर देखते हैं तो पता चलता है कि रेल यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया, किंतु अधिकांश ट्रेन सुपरफास्ट बनाने से यात्रियों को सुपरफास्ट का किराया देना पड़ता है, जोकि आम यात्रियों के साथ ज्यादाती है। इस बारे में पुनर्विचार करें। पिछड़े इलाके जहां जनता आवागमन से वंचित है, बुंदेलखंड के पिछड़े इलाके में रेल सुविधाएं बढ़ाने की आवश्यकता है और इससे जब रेलवे की आमदनी में इजाफा हुआ है तो ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन पर आबंटन बढ़ाने की आवश्यकता है।

ललितपुर से मुवडी एवं मुवड़ी से खुजराहो प्रखंड पर लगभग 200 करोड़ की राशि की आवश्यकता है।

इसी तरह से महोदय महोवा से खुजराहो को शीघ्र पूरा कराने की आवश्यकता है। इसे भी पूरा करने के विषय में अनुपूरक मांगों में जिक्र नहीं किया है।

मान्यवर यदि शीघ्र ही महोवा-खुजराहो तक का काम पूर्ण होता है तो बुंदेलखंड में पर्यटन में इजाफा होगा। देशी-विदेशी पर्यटकों का आवागमन आसानी से होने लगेगा।

मान्यवर, मैंने आपसे झांसी से बांदा तक एक नई पैसेंजर ट्रेन चलाने जनता की डिमांड पर एवं आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मांग की है क्योंकि 10 बजे सुबह से लेकर 6 बजे शाम तक कोई भी आवागमन की सुविधा आम जनता को नहीं है। अतः एक पैसेंजर गाड़ी चलाने के आदेश जारी करें। उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रांति को रोजाना चलाने के आदेश जारी करें। बुंदेलखंड एक्सप्रेस (सुपरफास्ट) को निवाड़ी एवं टहरका स्टेशनों पर स्टापेज बहाल करें। यह सुविधा पूर्व में उपलब्ध थी। अतः इसे तत्काल निवाड़ी एवं टहरका स्टेशनों पर बुंदेलखंड सुपरफास्ट को ठहराव देने के आदेश करें।

मान्यवर, गरीब रथ चलाए गए हैं, प्रसन्नता की बात है। बुंदेलखंड में गरीब पिछड़े इलाके में भी झांसी से मालिकपुर तक गरीब रथ चला दें। मैंने अनेक बार हरपालपुर स्टेशन को सुविधायुक्त बनाने की मांग की है। आपने आश्वासन भी दिया है। किंतु मान्यवर वहां पर दूसरे प्लेटफार्म पर जाने को ओवरब्रिज नहीं है।

पीने के पानी की सुविधा नहीं है। दोनों प्लेटफार्मों के ऊपर छायावहन नहीं है।  
यात्री प्रतीक्षालय की

\*The speech was laid on the Table.

भी सुविधा नहीं है। इस तरह निवाड़ी ओरछा एवं टिहरका स्टेशन पर इन सारी सुविधाओं का अभाव है। ओरछा तो पर्यटन स्थल एवं धार्मिक नगरी है। अतः ओरछा को समस्त सुविधाओं से सुसज्जित करने की आवश्यकता है।

मान्यवर, इसी तरह भोपाल एक्सप्रेस को ललितपुर ठहराव देने की गुजारिश की है। मुझे विश्वास है कि इस बार इसे स्वीकृति प्रदान करेंगे।

अतः मैं मैं झासी-मनिकपुर एवं मनिकपुर-इलाहबाद तक दोहरी रेल लाइन एवं विद्युतीकरण करने की पुरजोर मांग करता हूँ।

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are more than 25 hon. Members to speak. Those hon. Members who want to lay their speeches may do so on the table of the House and they will form part of the proceedings of the House.

Shri Ravichandran may speak now.

\*SHRI RAVICHANDRAN SIPPAPARAI (SIVAKASI): I thank the chair for giving me an opportunity to speak on behalf of Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam participating in the discussion on Supplementary Demands for Grant for Railways 2006-07. Our Indian Railways is the second largest network in the world. Our Railways is the biggest employer with about 15 lakhs of employees on its roll. Recently IIM, Ahmedabad has applauded the efficient management of the Indian Railways. I appreciate the functioning of the Railways under the stewardship of Shri Lalu. But I would like to point out that Tamil Nadu has not got its due. As pointed out by Anna our founder leader of the Dravidian movement we find south is declining while north alone is coming up, the ground reality remains to be so. There are many schemes that remain merely on the paper in Tamil Nadu. The railway line between Chingleput and Tuticorin links the central Tamil Nadu. That long section needs to be laid as a double track considering the increasing rail

movement and that too by the time when gauge conversion is to be completed. There is also a long pending demand to go for electrification of this route entirely. As per your announcement now only Chingleput-Villupuram and Madurai-Dindigul sections shall be taken up for gauge conversion. At this rate I am afraid it may take 7 to 8 years to complete this. Tuticorin port is fast emerging as an important port in the region. Our rain fed southern districts are faced with depleted irrigation facilities. Unless and otherwise some industrial growth is brought about prosperity there could be a pipe dream for the people of those districts. In order to give a boost to industrial growth there, Chingleput- Tuticorin double line as an electrified one is necessary. This is an urgent need. The 67 kms long Virudhunagar-Manamadurai section provides an alternative route enabling the people of the southern districts to go to Tiruchirappalli. This year an allocation of Rs. 97 crores has been made to take up gauge conversion in that section.

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

But so far the works have not been taken up. Considering the aspects like conservation of Energy and alternative route this project may kindly be speeded up. The project that was taken up through the efforts of our leader Vaiko is the Virudhunagar to Kollam gauge conversion works. But it goes on at a snail's pace. Till 2003 the gauge conversion was completed up to Rajapalayam. Rajapalayam to Tenkasi section went through gauge conversion in 2004. But unfortunately the 8 kms stretch of Tenkasi-Shencottah is yet to be completed. It has been put on hold for the past three and half years. Because of this rail passengers from Tenkasi, Rajapalayam, Sivakasi are denied of direct and daily train service to Chennai. Even after 2 years of its introduction the Pothigai Express has not been made a daily express train. The people of the towns and of the surrounding areas are greatly worried and annoyed by the indifference of the Railways. We have been requesting for a long time to introduce a night passenger train to Coimbatore from Tuticorin via Erode and Tiruppur. But the demands of the public are yet to be

attended to. Through the efforts of our Minister of State for Railways Shri R.Velu, new lines between Thiruvannamalai and Tindivanam and Nagari and Tindivanam are to be laid. I welcome this. A line between Madurai and Tuticorin via Aruppukkottai is necessary as Tuticorin is emerging as a bigger port. The 32 kms Rajapalayam-Sankarankoil section had two railway stations when it was a metre gauge section. But after its being converted in to a Broad gauge section there is no railway station in between. A new railway station may be set up at the 608<sup>th</sup> kms stone on that railway route. Similarly a temporary halt may be provided at the place where the Virudhunagar Collector's Office is situated in order to benefit the railway passengers who throng there. It has been stated 43,000 hectares of land remains surplus. Rajapalayam-Malaiadipatti road needs to have a subway that may need a mere 2 cents of railway land to benefit the public going from Rajapalayam. Railways accepted the public demand but now they are backing out. That may kindly be considered positively by the Hon'ble Minister of Railways at the Pothigai Express Train inauguration function. On receiving a memorandum in this regard, an announcement was made by the Railway Minister. Funds have not been earmarked and the work has not been taken up as yet. Basic amenities must be provided at Thiruthangal and Sattur railway stations.

When our dynamic Ministers of Railways are functioning efficiently, I do not understand how Tamil Nadu has been sidelined both in gauge conversion and electrification. Urging upon you that these announcements must not remain on paper but must be translated in to action, I would like to emphasize on behalf of Marumalarchi Dravida Munnetra Kazhagam that pending projects must be speeded up.

**\*श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) :** महोदय, मैं रेलवे अनुदान की अतिरिक्त मांगों में अपने क्षेत्र की कुछ मांगों को सम्मिलित करना चाहता हूँ।



ग्वालियर वाया इटावा मैनपुरी रेलवे लाइन को शीघ्र बनावाया जाए, जिसके कार्य की गति बहुत धीमी है।

इटावा रेलवे स्टेशन के पास रेलवे कालोनी व मनोरंजन सदन की सड़कों की बहुत खराब हालत है, उनको ठीक कराया जाए।

इटावा रेलवे स्टेशन पर एमयू पैसेंजर ट्रेन का ठहराव इटावा की बजाय फपूंद रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

इटावा मैनपुरी फाटक अंडरब्रिज बन जाने से ऊपर की क्रासिंग बंद कर दी है। पुल में तकनीकी कमी होने की वजह से पानी भर जाता है। जनता को परेशानी होती है। ऊपर क्रासिंग को केवल पैदल जनता व साइकिल निकालने के लिए चालू रखा जाए।

इटावा, जसवंतनगर, फपूंद रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण किया जाय।

\*The speech was laid on the Table.

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): Mr. Deputy Speaker, Sir thank you very much for giving me this opportunity. I would like to speak on a very important topic which is concerning Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways.

Sir, Railways are the backbone to our country's economy which connect people, people from the rural areas to regional hubs and which connects *aam admi* from villages to towns.

We have a very promising hon. Minister, Shri Lalu Prasad who has a concern for the people. I come from the southern eastern part of Rajasthan. In Jhalawar, which is my parliamentary constituency, there is a proposed

Ramganjmandi-Bhopal train line. The said project is about to cost Rs. 720 crore. It is the second route. If the Mumbai route gets jammed due to floods and due to train accident, this will be the second alternative route from Mumbai to Delhi.

So, I urge the Ministry of Railways through you, Sir that the Ramganjmandi-Bhopal train line work is done in a quick manner. I would go further to ask for further stoppages of train to my area.

Now, I come to extension of certain trains. One of them is the Jaipur-Kota train running from Jaipur to Kota. If it can be extended from Jaipur to Nagda, it will facilitate common man, the *aam admi*. So, train service from Kota to Nagda through a passenger MEMU train should be provided. I would urge upon the hon. Minister, though you, Sir, to put up this in the next Financial Year.

Every Station has a computerized reservation system. I would urge upon the Minister to provide it in Bhawani Mandi which is a part of my Parliamentary constituency. If I could get a computerized reservation system for the people, for the common man, the *aam admi*, I would be grateful.

Sir, numerous trains are passing through my area because it connects the heartline of Mumbai, the financial capital to the capital city of ours. Each train passes through my constituency. So, I would urge upon the hon. Minister to provide stoppage of Avadh-Dehradun Express at Chowmela and also provide two extra reservation of berths there. I would also request the hon. Minister to provide a stoppage of the Golden Temple Express at Chowmela.

There is another route going through my Parliamentary Constituency. We have two districts. They are Bara and Atnu. Trains that are coming *via* Gwalior, Guna come to Bara. There is the Salpura station. If we can get stoppage of trains for the common man to move goods from point 'A' to point 'B', it will be helpful to the passengers. You are having electrification there.

We do have ROBs. We have proposed some of them. We thank the hon. Minister for that. We have other issues like providing more funds for signals and telecommunication management, traffic management which should be looked at.

They can be provided in order to curb accidents from taking place. We need to provide safety to passengers.

The new concept is bio-fuel. We have to look at bio-fuel. We have to extract fuel from the Jatropha plant. We can produce bio-fuels which can reduce the cost of fuel and dependency on HSD can be minimized.

At the end, I would say that our Railway staff are working very hard. We have to lay stress on strengthening them. We need to provide them with proper pension, provident fund and medical facilities. We have to provide the medical facilities to the passengers traveling in the trains. We need the help of patrons. People who are traveling in trains should get better way-side amenities. Therefore, I would urge upon the hon. Minister to provide reservation facility in my Parliamentary Constituency and take care of all the points that I have made.

With this, I conclude.

**\*श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) :** महोदय, मैं रेलवे की सप्लीमेंटरी डिमांड्स पर अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

बीना रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां से यात्री ट्रेन बदलकर जबलपुर और भोपाल के लिये जाते हैं। यह लम्बे समय से गोवा एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस के ठहराव की मांग की जाती रही है। इसलिये इन ट्रेनों का ठहराव बीना जंक्शन पर किया जाये।

मंडी बामोरा स्टेशन पर झेलम एक्सप्रेस के स्टापेज के लिये लम्बे समय से मांग की जा रही है। इसलिये मंडी बामोरा में झेलम एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

बीना से कोटा लाईन अभी सिंगल लाइन है जिससे गाड़ियों के आवागमन में काफी कठिनाई होती है। इस लाइन का दोहरीकरण किया जाये।

सागर से बीना की तरफ दोपहर में 12 बजे के बाद शाम को 19.00 बजे शटल ट्रेन के बीच में तथा इसी तरह बीना से सागर की तरफ भी भोपाल-बिलासपुर ट्रेन के 11.30 बजे के बाद कोई ट्रेन नहीं है। शाम के 6.30 बजे बीना-दमोह ट्रेन तक दोनों ओर से दोपहर में 3-4 बजे के आसपास कोई ट्रेन उपलब्ध करायी जाये।

सागर से भोपाल जाने ते सुबह 6 बजे इंटरसिटी एक्सप्रेस तथा शाम को यही ट्रेन 6 बजे वापिस आने पर इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जाये।

सागर से भोपाल की ओर जाने वाली इटारसी एक्सप्रेस के सुबह के समय 4 बजे में संशोधन करके सुबह 5 बजे या 5.30 बजे चलायी जाये। सुबह 4 बजे चलने से रेलवे के राजस्व में हानि हो रही है तथा यात्रियों को लाभ भी नहीं मिल रहा है। इसलिये समय में संशोधन किया जाये.

विशाखापत्तनम-अमृतसर (हीराकुड एक्सप्रेस) का समय बदला गया है। उसे सागर से पूर्व समयानुसार सुबह 7 बजे चलाया जाये।

सागर स्टेशन पर कामायनी एक्सप्रेस में आरक्षण का कोटा पूर्व के समान सागर से प्रारम्भ किया जाये। सागर एवं खुरई स्टेशनों के प्लेटफार्म क्रमांक 2 पर शेड की लम्बाई बढ़ायी जाये तथा बैठने की कुर्सियां की संख्या बढ़ायी जाये तथा फर्श पर कोटा स्टोन लगाया जाना चाहिये। खुरई स्टेशन पर कम्प्यूटराज्ड टिकट विंडो शीघ्र प्रारम्भ करना चाहिये तथा अभी केवल एक खिड़की से टिकट मिलते हैं।

दोनों तरफ की गाड़ियों साथ आने से यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिये टिकट खिडकी एक और आरम्भ करना चाहिये।

\*The speech was laid on the Table.

बीना में झांसी फाटक पर अक्सर गेट बंद होने के कारण लोगो को काफी असुविधा होती है, मरीज भी दम तोड़ देते हैं। इसलिये यहां पर शीघ्र ही ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिये।

गनेशगंज स्टेशन पर पूर्व में उत्कल एक्सप्रेस का स्टापेज था उसे फिर से करवाया जाये।

सागर स्टेशन के 2 नं. प्लेटफार्म के पास टिकट एवं आरक्षण खिडकी के पास प्रकाश एवं सुरक्षा व्यवस्था को बढ़या जाना चाहिये।

जरूवाखेड़ा स्टेशन पर कामायनी एक्सप्रेस एवं क्षिप्रा एक्सप्रेस का स्टापेज होना चाहिये.

**\*श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद)** महोदय, मैं रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलना चाहता था परन्तु समयाभाव के कारण संभव नहीं है। अतः आपके माध्यम से जनहित में निम्नांकित मांगों को रखना चाहता हूँ

1. पटना-गया रेल दोहरीकरण की योजना को शीघ्रताशीघ्र पूरा कराने की दिशा में कार्रवाई की जाए।

2. जहानाबाद स्टेशन के पश्चिम टेनी बिगहा तक सम्पर्क पक्का पथ का निर्माण कराया जाए।

3. तारेगना स्टेशन की परती जमीन में रेलवे अस्पताल की स्थापना की जाए। साथ ही तारेगना स्टेशन

के पूर्व में मलिकाना तक पक्का सम्पर्क पथ का निर्माण कराया जाए।

4. बिहटा से अनुग्रह नारायण रोड तक वाया विक्रम पाली अरवल नई रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति प्रदान की जाए।

5. जहानाबाद अरवल पथ में जहानाबाद अरवल मोड से पश्चिम रेलवे लाइन के ऊपर पुल का निर्माण कराया जाए।

\*The speech was laid on the Table.

\*SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI) : Hon'ble Deputy Speaker, Sir, at the outset, I would like to thank the Chair for giving me an opportunity to speak during this discussion on supplementary demands and excess demands for the Ministry of Railways. I would like to congratulate the Minister of Railways for having converted this largest network to be a profitable one now after its loss making trend in the previous years. Demand for Erode - Palani railway line is there for a very long time. It was even expected by the railways and an announcement to this effect was made some two years back. Erode, Palani, Chennimalai, Kangeyam, Dharapuram were all to be linked with a new railway line at a cost of 115 crores of rupees for which survey work had been completed. But the fund allocation is still pending. Hence, I urge upon the Railway Minister to take up this project at the earliest. The presently available electrified double track between Chennai and Villupuram as pointed out by my esteemed colleague Mr. Ravichandran should be extended upto Tuticorin to give a boost to industrial growth in Central Tamil Nadu and Southern districts of Tamil Nadu. We must also take into consideration the fact that Tuticorin port is emerging as the biggest port in the region. This railway line would link two major ports of India. Southern Railway has sent a proposal for 2700 crores of rupees and it is pending with the Railway Board here. I urge upon our dynamic Minister to look into it and see that the funds are released for the on-going project. Since Southern Railway is a profit making arm of the Railways, you cannot easily say that funds are not available. Even if you want to raise funds from the open market, the people of the Southern region are willing to invest money in railway projects if they go for raising funds. Hence, I urge upon the Railway Minister to take up doubling up and electrification of Chennai - Tuticorin section this year itself. This year the electrification is expected to be completed upto Tiruchi. This may kindly be extended up to Madurai this year itself.

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





Coimbatore is the Manchester of South India and it is an emerging IT town. At Ondiputhur in Coimbatore on the Tiruchi road a road over bridge is waiting for a long time to be completed. The works pertaining to the approach roads on both sides have been completed, but the railways' work to erect the road over bridge on the railway line is pending for a long time. It is small piece of work. The reason cited for its non-completion is that the contractor has gone away. I want to ask of you as to why such contracts are given to irresponsible contractors? When such contracts are offered, care must be taken to hand over work to responsible people who will take care to finish the work in a responsible manner. Railways must also ensure that the materials needed for the completion of work must be given to the contractors in time. Mayiladuthurai - Karaikudi, Pattukottai - Aranthangi, Thiruthurai - Poondi sections still remain as meter gauge sections. The gauge conversion work is pending for a very long time now. Survey works have been completed there. Similarly, the railway line that links Madurai with Bodi is yet to go for gauge conversion. With the completion of these pending projects, Tamil Nadu could get cent per cent broad gauge lines cover. This needs to be completed because most of these railway lines have been laid by the Britishers. Only then we can have uniform broad gauge network all over the country. Hon'ble Prime Minister Dr. Manmohan Singh had spelt out the need to boost our economy with exclusive Freight Corridors. Eastern Corridor and Western Corridor linking Mumbai and Kolkata are on the anvil, but Chennai and South are yet to get one. Since Tuticorin port is emerging as a major port in the region, we may go in for a Southern Corridor at least up to Chennai to begin with. A new line Chennai, Kanchipuram via Sriperumbudur may be evolved considering the rapid industrial growth in that region. The Rajiv Gandhi Memorial is also situated there. Oddanchathiram town in my constituency is a very big market for vegetables and agriculturists around the area are sending their agro-produces to several parts of India. As of now most of them rely on road transport paying heavily to lorry transporters. If enhanced freight services by the railways are provided with

refrigeration facilities, it would help the vegetable growers, the consumers as well as the Railways. I urge upon the railways to set up a computerised railway reservation centre in Oddanchathiram. 70 per cent of our population rely on agriculture. Hence, I urge upon you to take upon yourself to provide rail transport facility to move agricultural produce like vegetables and grains from one place to another which will help avoiding price rise. This will be of help to small farmers and agriculturists to move agricultural produce from one place to another by railway trains. Free rail passes for this specific purpose may be extended. I request you to consider this. With this, I conclude.

**\*श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** माननीय महोदय, वर्ष 2006-2007 के लिए रेल की अनुदान की अनुपूरक मांगों पर आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

माननीय महोदय, रेल आम आदमी से जुड़ा हुआ विषय है। रेलवे के विकास व रेल सुविधाओं में बढ़ोत्तरी का मतलब होता है, आम आदमी को राहत, क्योंकि देश का आर्थिक, औद्योगिक व कृषि सम्बन्धित विकास बहुत हद तक भारतीय रेल के विकास पर निर्भर है। लेकिन भारतीय रेल का विकास आवश्यकता, पिछड़ेपन और लाभ के आधार पर होना चाहिए, न कि राजनैतिक आधार पर। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के साथ हो रहे राजनैतिक भेदभाव को समाप्त करते हुए विकास की आवश्यकता, क्षेत्र का पिछड़ापन और योजनाओं की पूर्णता से प्रदेश व रेलवे दोनों के लाभ को दृष्टिगत रखते हुए मेरी मांगों को पूर्ण करने का कष्ट करें।

महोदय, पूर्वी मध्य प्रदेश की सर्वाधिक महत्वपूर्ण महाकौशल अंचल में स्थित जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन परियोजना की बात करता हूं। महोदय, एन.डी.ए. शासनकाल में 2002 में इस परियोजना का काम प्रारम्भ हुआ था। 285 किलोमीटर लम्बी तथा 511.86 करोड़ रुपये की इस अत्यन्त महत्वपूर्ण परियोजना हेतु पूर्व प्रधानमंत्री माननीय अटल जी की सरकार ने 2003-2004 में 109.32 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की थी, इसके पश्चात केन्द्र में यू.पी.ए. की सरकार बनी। माननीय लालू जी रेल मंत्री बने और 2004-2005 में लालू जी ने इस परियोजना को 38.06 करोड़ रुपये की राशि प्रदान की तथा 2005-2006 में 25 करोड़ की राशि इस परियोजना हेतु दी।

महोदय, पिछले वर्षों में लालू जी ने इस महत्वपूर्ण परियोजना हेतु इतनी कम राशि स्वीकृत की है कि इस गति से आने वाले 10 वर्षों में भी यह परियोजना पूर्ण नहीं हो सकती। महोदय, लालू जी को देश के पिछड़े और उपेक्षित क्षेत्रों की ओर ध्यान देना चाहिए। ऐसे ही क्षेत्रों में से एक प्रमुख क्षेत्र है, जबलपुर कटनी सहित महाकौशल क्षेत्र, जिसकी आजादी के बाद से लगातार उपेक्षा हुई है। परिणामस्वरूप मध्य प्रदेश का किसी समय सबसे प्रमुख शहर माना जाने वाला यह शहर व क्षेत्र आज अपने विकास की प्रतीक्षा में है और जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का यह कार्य इस क्षेत्र के विकास के दरवाजे खोल सकता है।

\*The speech was laid on the Table.

महोदय जी, गेज परिवर्तन के इस कार्य की पूर्णता के पश्चात पूर्व से दक्षिण की दूरी 274 किलोमीटर कम हो जाएगी, जिसका मतलब यह होगा कि बिहार और पटना, जिसकी चिन्ता माननीय लालू जी को हमेशा रहती है, से चाहे हैदराबाद जाना हो, चेन्नई जाना हो या बेंगलोर और तिरुअनंतपुरम जाना हो, बिहारवासियों और इस मार्ग पर यात्रा करने वालों को 274 किलोमीटर की दूरी कम तय करनी होगी, जिससे न सिर्फ 5 से 6 घण्टे की यात्रा कम होगी, बल्कि किराया भी कम लगेगा।

जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का कार्य जब भी पूर्ण होगा, न सिर्फ इस पूरे क्षेत्र का औद्योगिक विकास होगा, बल्कि खनिजों की प्रचुरता वाले इस क्षेत्र में खनिज उत्खनन को भी बढ़ावा मिलेगा।

इस क्षेत्र में मैंगनीज, कॉपर, कोयला आदि खनिजों के साथ-साथ फास्फेट प्राडक्ट्स भी बहुत अधिक मात्रा में निकल रहा है। गेज परिवर्तन हो जाने से इनके परिवहन में आसानी होगी। रेलवे का भी माल लदान काफी बढ़ेगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि विश्वप्रसिद्ध कान्हा नेशनल पार्क, जहां पूरे देश में सर्वाधिक बाघ हैं, इसी मार्ग के निकट है, पेंच नेशनल पार्क व बांधवगढ़ नेशनल पार्क को भी इस परियोजना की पूर्णता से देशी व विदेशी पर्यटकों के आवागमन हेतु नया और बेहतर मार्ग उपलब्ध होगा। साथ ही इस परियोजना की पूर्णता से रेलवे को प्रत्यक्ष रूप से लगभग 300 करोड़ रुपये की सालाना आय होगी, साथ में भारतीय रेल के विकास के लिए आवश्यक वैगन टर्न डाउन भी अच्छा हो सकेगा। अभी देश में एक वैगन

24 घण्टे में अनुमानित 250 किलोमीटर की दूरी तय करता है और पूरे देश में वैगन टर्न डाउन एवरेज 5 से 6 दिन का है, जो इस मार्ग पर 274 किलोमीटर दूरी कम होने से एक दिन कम होकर 4 से 5 दिन होगा और रेलवे को लाभ की दृष्टि से यह अत्यन्त महत्वपूर्ण बात होगी। प्रतिवर्ष इस मार्ग पर वैगन टर्न डाउन कम होने से करोड़ों रुपये की बचत होगी।

महोदय, एक अत्यन्त महत्वपूर्ण तथ्य की ओर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि गोंदिया से बल्लारशाह गेज परिवर्तन का कार्य 1999 में पूर्ण हो चुका है, जो 253 किलोमीटर लम्बा है, जिस पर रेलवे का 400 करोड़ रुपया खर्च हुआ है, लेकिन इतना धन खर्च होने के बाद भी इस पूर्ण हो चुके मार्ग का सही उपयोग नहीं हो पा रहा है। सन् 2002 में रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट में भी इस पर आपत्ति उठाई गई है कि इस मार्ग का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं हो पा रहा है और इसका सबसे बड़ा कारण है, जबलपुर से गोंदिया के बीच का गेज परिवर्तन कार्य का न हो पाना।

जब तक जबलपुर गोंदिया गेज परिवर्तन का कार्य पूर्ण नहीं होगा, तब तक गोंदिया से बल्लारशाह मार्ग, जिसका गेज परिवर्तन का कार्य हो चुका है, का सही उपयोग नहीं हो सकता।

महोदय, दसवीं पंचवर्षीय योजना के दूसरे प्रमुख उद्देश्य गाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के लिए भी इस कार्य की पूर्णता आवश्यक है, क्योंकि इटारसी बल्लाहशाह मार्ग अत्यन्त व्यस्त मार्ग है। इस मार्ग का यूटीलाइजेशन अभी 160 प्रतिशत है, जो अत्यधिक है और गाड़ियों की स्पीड को भी कम करता है और

वैगन टर्न डाउन में लगने वाला समय भी बढ़ जाता है। जबलपुर गोंदिया ब्राडगेज कार्य पूर्ण होने से इटारसी बल्लारशाह मार्ग पर दबाव कम हो जाएगा और इस मार्ग पर नई रेलगाड़ियां चलाई जा सकेंगी। महोदय, रेलवे को लाभ की दृष्टि से इससे अधिक लाभदायक गेज परिवर्तन उपरान्त मिलने वाला मार्ग पूरे देश में और कोई नहीं हो सकता और भविष्य की दृष्टि से इतने अधिक लाभदायक कार्य की पूर्णता हेतु मात्र 57 करोड़ रुपये वर्ष में आबंटित किये गये हैं, जो बहुत कम हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इसे और बढ़ाएंगे।

इस कार्य की गति धीमी होने का एक सबसे महत्वपूर्ण कारण है, अभी इसकी कार्यपालन एजेंसी दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे है, जिसका मुख्यालय छत्तीसगढ़ बिलासपुर है। गेज परिवर्तन के कार्य में भूमि अधिग्रहण सहित अनेक कार्य ऐसे होते हैं जो प्रदेश के साथ समन्वय व चर्चा उपरांत ही होते हैं। ऐसे में अन्य प्रदेशों में स्थित एजेंसी को जिम्मेदारी देना निश्चित रूप से कार्य की गति को कम करेगा, वह भी तब जब जबलपुर में ही पश्चिम मध्य रेल का मुख्यालय है। यदि इसे कार्यपालन एजेंसी बनाया जाए तो कार्य की गति तीव्र होगी।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने हमें जबलपुर से जम्मू तक सीधी गाड़ी देकर न सिर्फ जबलपुर कटनी, बल्कि संपूर्ण महाकौशल की जनता की प्रमुख मांग को पूरा किया है। 8 फरवरी, 2006 को जबलपुर में जो विशाल आंदोलन हुआ था, उसमें ब्राडगेज के कार्य की पूर्णता के साथ-साथ जबलपुर से जम्मू तक सीधी ट्रेन की मांग भी शामिल थी और इन मांगों के समर्थन में भारतीय जनता पार्टी के साथ साथ जबलपुर शहर की जनता भी हजारों

की संख्या में, जिनमें बड़ी संख्या में महिलाएं भी शामिल थीं, सड़कों पर उतर आए थे। लेकिन अभी यह ट्रेन सप्ताह में एक दिन चलती है। इसे बढ़ाकर सप्ताह में चार दिन चलाया जाए।

महोदय, जबलपुर सहित आसपास के क्षेत्र में लगभग 1 लाख से अधिक सिख निवास करते हैं। अमृतसर स्थित स्वर्ण मंदिर पूरे देश के सिखों व गैर सिखों की आस्था का केन्द्र है, किन्तु जबलपुर से अमृतसर के लिए अभी कोई सीधी ट्रेन उपलब्ध नहीं है। अतः इस मार्ग पर नई ट्रेन चलाई जाए या जबलपुर से दिल्ली के बीच चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस को ही बढ़ाकर अमृतसर तक चलाया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी सहित केन्द्र सरकार का ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना चाहता हूं कि जबलपुर सहित इस पूरे महाकौशल क्षेत्र की महत्वपूर्ण एवं प्रमुख आवश्यकता है, जबलपुर से मुंबई व पूना के लिए सीधी ट्रेन तथा जबलपुर से बंगलौर के लिए सीधी ट्रेन दी जाए। महोदय, रेल बजट पर सदन में अपने पहले भाषण में मैंने 13 जुलाई 2004 से लेकर अभी तक सभी चर्चाओं में व जबलपुर मंडल परिक्षेत्र में हुई पहली बैठक दिनांक 1 जुलाई 2004 से अभी तक सभी बैठकों में विशेष रूप से इस विषय को लगातार उठाया है। मुझे प्रसन्नता है कि इसके महत्व को समझते हुए जबलपुर मंडल ने जबलपुर से मुंबई व जबलपुर से बंगलौर हेतु ट्रेन चलाने के प्रस्ताव को रेल मंत्रालय को भेज दिया है। जबलपुर से मुंबई पूना सीधी ट्रेन देश की औद्योगिक व आर्थिक राजधानी मुंबई से जबलपुर कटनी को जोड़ सकेगी।

महोदय, जबलपुर में ट्रिपल आई टी की स्थापना हो चुकी है। अतः बंगलौर से जबलपुर को जोड़ने से हैदराबाद या चेन्नई होकर सीधी ट्रेन से क्षेत्र के विकास का मार्ग प्रशस्त होगा।

जबलपुर शहर के क्षेत्रीय विस्तार को दृष्टिगत रखते हुए कटनी जबलपुर नरसिंहपुर तक लोकल ट्रेन (डीएमयू) की बड़ी आवश्यकता है जिसके भेड़ाघाट, रांझी व खमरिया में ठहराव सहित इस ट्रेन की मांग भी 2004 से अभी तक लगातार कर रहा हूं। महोदय, यह प्रस्ताव भी रेलवे बोर्ड को जबलपुर पश्चिम मध्य रेल ने भेज दिया है। इसे स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट करें।

इटारसी जबलपुर कटनी के बीच रेल मार्ग के विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत करने का कष्ट माननीय मंत्री जी करें।

माननीय महोदय जी, जबलपुर से दमोह की दूरी लगभग 110 किलोमीटर है लेकिन इस मार्ग पर रेल मार्ग उपलब्ध न होने से इस दूरी को तय करने में कटनी से होकर दमोह तक का मार्ग समस्त रेलगाड़ियों को तय करना होता है जो लगभग 210 किलोमीटर है। अतः जबलपुर से दमोह के बीच रेल मार्ग उपलब्ध होने से इस मार्ग की सभी रेलगाड़ियों को 100 किलोमीटर की दूरी कम तय करनी होगी। इसके सर्वे का कार्य भी पूर्ण हो चुका है। इस कार्य को स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट मंत्री जी करें।

जबलपुर से मंडला होकर बिलासपुर तक रेल मार्ग इस संपूर्ण क्षेत्र व क्षेत्रीय आदिवासियों के विकास से जुड़ा है जिसका सर्वेक्षण कार्य भी हो चुका है। अतः इस हेतु बजट में प्रावधान किया जाए।



जबलपुर से प्रारंभ होने वाली गाड़ियों के रख-रखाव व बोगियों की मरम्मत के लिए जबलपुर में ही कारखाने स्थापित हों। पश्चिम मध्य रेल का ज़ोन मुख्यालय जबलपुर में ही है। अतः कामर्शियल, इंजीनियरिंग व एस.एन.टी. विभाग से संबंधित स्टेशनरी आदि की छपाई हेतु जबलपुर में कारखाना स्थापित किया जाए।

कटनी स्थित खिरहनी फाटक पर ओवरब्रिज निर्माण के कार्य को शीघ्र प्रारंभ किया जाए। महोदय, कटनी देश का एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। अतः इसके नवीनीकरण व आधुनिकीकरण हेतु कार्य प्रारंभ कर इसे अत्याधुनिक स्टेशन का स्वरूप प्रदान करने का कष्ट मंत्री जी करें।

संगमरमर की चट्टानों हेतु विश्वप्रसिद्ध पर्यटक स्थल भेड़ाघाट पर पर्यटकों की सुविधा की दृष्टि से स्टेशन का सौंदर्यीकरण कर इसे सर्वसुविधायुक्त स्टेशन बनाने हेतु मंत्री जी बजट में शामिल करें।

जबलपुर शहर की आबादी के दबाव को मुख्य स्टेशन पर कम करने शहर के दूसरे छोर पर स्थित कछपुरा स्टेशन को सर्वसुविधायुक्त यात्री अनुकूल स्टेशन के रूप में तथा मदन महल स्टेशन को हबीबगंज भोपाल स्टेशन की तर्ज पर विकसित करने का बजट में प्रावधान करने का कष्ट करें।

महोदय, जैन धर्मावलंबियों की भावनाओं के अनुसार तीर्थस्थल कुंडलपुर को दमोह से जोड़ने वाली रेल लाइन बिछाने का कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी मेरी इन मांगों पर गंभीरतापूर्वक विचार कर इन्हें पूर्णता प्रदान करने हेतु आवश्यक कार्रवाई करेंगे।

महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

SHRI HITEN BARMAN (COOCH BEHAR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, in my constituency Cooch Behar, for gauge conversion of the railway line from Alipurduar to Bamanhat, fund was allotted, but the target date for completion of the work is over, but the work is not yet complete. So, I urge upon the hon. Railway Minister, through you, that this gauge conversion work should be completed immediately and more fund should be allotted for the same.

Secondly, on 20<sup>th</sup> November, 2006 at 1820 hours a bomb blast occurred at Belakoba Railway Station in Haldibari-New Jalpaiguri Train. In this incident, seven people died and 71 were badly injured. I would request the hon. Railway Minister to give compensation of minimum Rs. One lakh to the family of those people who died and give job security to one person from the affected family. I would also request the hon. Minister to give Rs. 50,000 to those who are injured.

Sir, after this incident, vegetable growers of Haldibari area have been greatly restricted to transport their vegetables in this train to Siliguri and other markets. So, a critical situation has arisen in this area for vegetable growers. So, I urge upon the Railway Minister to attach a vegetable vander coach to this train immediately for the betterment of vegetable growers.

With these few words, I support the Supplementary Demands for Grants of the Railways for 2006-07.

\*SHRI PANNIAN RAVINDRAN (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I congratulate the Hon'ble Railway Ministers Shri Lalu Prasad Yadav Ji and Shri Velu Ji. Railway has indeed achieved considerable progress in recent times. There should be no partisan attitude on the issue of development.

Kerala has a high density of population. Thousands of passengers commute by trains daily. A large number of our people work in Delhi, Mumbai, Goa, Bangalore, Chennai, Kolkata and Chandigarh but these places are not adequately connected with our State by trains.

The doubling of the railway lines wherever they have been sanctioned should be completed in time. Also the process of electrification is on slow pace. EMU trains should run wherever they are feasible. Passenger trains should be converted into EMUs. An exclusive EMU station should be constructed at Thiruvananthapuram.

The works of railway over-bridges are progressing slowly. They should be completed in time. The Veli station near Thiruvananthapuram should be made a mega station. The passengers should get more facilities. There should be a coach repairing unit at Nemam near Thiruvananthapuram.

Rajdhani express should run on a daily basis. A separate railway track for the goods train should be constructed on the Shornur - Ernakulam line, since the existing line is already congested. In several trains there are no non-AC first class coaches. They should be made available wherever necessary. The season ticket passengers should be allowed to travel in reserved compartments during day time as and when these compartments are partially occupied.

Two trains should be started from Ernakulam and Thiruvananthapuram to Bangalore and Goa respectively to meet the requirement of the tourist passengers.

\* English translation of the speech originally delivered in Malyalam.

There are no 'Garib Rath's' in Kerala so far. One from Thiruvananthapuram to Ernakulam and another from Ernakulam to Kozhikode should be considered. The security of passengers who travel on long routes should be ensured. There should be special trains to meet the heavy flow of passengers during festival seasons. The

welfare of the railway porters should be immediately looked into. On long distance routes pantry cars should be made mandatory. Good food should be ensured.

Kerala needs separate railway zone in which Palghat, Konkan divisions should be covered. Maintenance of trains should be taken care of. There was a complaint that even Rajdhani trains are found to be rat infested. Such shortcomings should be avoided.

The survey for Telacherry - Mysore railway line should be immediately undertaken. There is a heavy flow of pilgrims to the Sabirimala shrine; therefore, the railway line to Sabirimala should be undertaken without delay.

We the MPs of Kerala have drawn out a plan enumerating our demands. We have submitted the same to the Minister. Please consider it. We hope that all the pending projects for Kerala will be undertaken and completed during the tenure of the UPA Government. I request for the same.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर ): मान्यवर, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुदान की अनुपूरक मांगों का पूरा समर्थन करता हूं। मैं मंत्री महोदय का बहुत आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत किशनगढ़, जो एशिया की सबसे बड़ी मार्बल मंडी है, वहां आपने आरओबी राजस्थान सरकार की भागीदारी से बनाने के लिए स्वीकार कर लिया है। इसके लिए हम आपके आभारी हैं। इसके साथ-साथ उत्तर पश्चिम रेलवे में भी आपने बहुत कृपा की है आपने आबू रोड, दौसा और फाइबर बीकानेर - कोलाइत आदि ये तीन काम और भी किये हैं, इसके लिए हम राजस्थान की ओर से आपके प्रति हार्दिक आभार व्यक्त करते हैं।

मान्यवर, हमारी एक चिरपरीक्षित मांग रही है जिसे मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा। इतनी प्रार्थना मैं भगवान से करता, तो शायद ईश्वर भी मेरी प्रार्थना स्वीकार कर लेता। अजमेर जिले में ब्यावर एक शहर है। इसे राठवा जी जानते हैं। वह एक लाख से ऊपर की आबादी का शहर है। वहां व्यापार की बहुत बड़ी मंडी है। रेलवे के लिए सीमेंट का लदान वहीं से होता है। वहां दो-दो सीमेंट फैक्टरियां हैं। इस कारण काफी इनकम होती है। उसके पास मिलिट्री एरिया है। हर घर से वहां दो-चार जवान फौज में हैं। हजारों सैनिक वहां से आते जाते हैं। दिल्ली अहमदाबाद आश्रम एक्सप्रेस, सुपरफास्ट का स्टापेज अगर आप ब्याबर नगर में एक मिनट का दे दें, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। हम आपके अत्यंत आभारी रहेंगे। यह हमारी बहुत चिरपरीक्षित मांग है। मैं 20 साल से एमपी हूं लेकिन यह कहते-कहते मेरी जुबान घिस गयी है।

मुझे आशा है कि आप मेरी प्रार्थना पर सहानुभूति पूर्वक विचार करके इसे स्वीकार करेंगे। इसके अतिरिक्त अजमेर - पुष्कर ब्रॉडगेज निर्माण कार्य है। पुष्कर के बारे में आप जानते हैं कि वह तीर्थस्थल है। आपने तीर्थराज को रेलवे से जोड़ना भी स्वीकार कर लिया है लेकिन काम बहुत मंद गति से चल रहा है। केवल धूल डालने का काम हुआ

है। .(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद :** हम वह काम कछुआ गति से न करके खरगोश गति से कर देंगे।

**प्रो. रासा सिंह रावत :** अजमेर - पुष्कर रेलवे लाईन का निर्माण कार्य भी जल्दी हो जाये, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। इससे तीर्थ स्थान जुड़ जायेगा। इसके लिए आप पुण्य के भागी होंगे। .(व्यवधान) अजमेर, चित्तौड़ मीटर गेज का काम ब्रॉडगेज में बदलने के लिए चल रहा है। हम चाहते हैं कि जल्दी से जल्दी यह काम पूरा हो जाये।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहूंगा कि अजमेर डीआरएम आफिस की बिल्डिंग, जो अंग्रेजों के समय की बनी हुई है, 150 साल पुरानी हेरिटेज बिल्डिंग है। अगर उसे हेरिटेज मानकर उस पर विशेष ध्यान दिया जाए तो अच्छा होगा। अजमेर में रेलवे के दो कारखाने हैं जो अजमेर के लिए रीढ़ की हड्डी के समान हैं। चूंकि अब मीटरगेज बन्द हो रही है, इसलिए अगर उनको ब्रॉडगेज का कुछ

अधिक काम दिलवा दें तो वे कारखाने चलते रहेंगे, हजारों श्रमिक काम करेंगे और आपकी जयजयकार होगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल (हापुड़):** महोदय, मुझे इसी स्थान से बोलने की अनुमति दी जाए।

**उपाध्यक्ष महोदय :** ठीक है, बोलिए। मैं तो आपकी हर बात मान लेता हूँ, लेकिन कभी-कभी आप भी हमारी बात सुन लिया कीजिए।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** महोदय, मैं सामने वाले अपने साथियों को समझाता रहता हूँ। आज मुझे यह देखकर खुशी हो रही है कि वे लालू जी की प्रशंसा कर रहे हैं, अन्यथा हमेशा आलोचना ही करते रहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आभार व्यक्त करता हूँ, रेल मंत्रालय का और माननीय लालू जी का अभिनंदन करता हूँ। मैं अनुपूर्क बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। जब हम मैगजीन पढ़ते हैं, अखबार पढ़ते हैं तो यह देखकर हम अपने आपको गौरवान्वित महसूस करते हैं कि लालू जी की विदेशों में भी मांग है और वे उनकी खोज कर रहे हैं। पहली बार भारतवर्ष के इतिहास में अपने सहयोगियों श्री राठवा जी एवं श्री वेलू जी के साथ मिलकर और अधिकारियों के सहयोग से, अपने टीम वर्क के माध्यम से उन्होंने इस तरह से दुनिया में ऐतिहासिक नाम पैदा किया है। इसके लिए मैं लालू जी को और उनकी टीम को बधाई देता हूँ।(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया अपनी डिमाण्ड पर बोलिए।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल** : महोदय, डिमाण्ड के लिए तो लोग प्रशंसा कर रहे हैं, मैं तो असली बात कह रहा हूँ। जिस तरह अचानक दुर्घटनावश पुल गिरने की घटना हुई, वह पुल स्वतः नहीं गिरा था, उसे एक राजनीतिक रूप देने का काम किया गया। मुझे वहां के लोगों से, वहां रहने वाले मेरे रिश्तेदारों से यह जानकारी मिली कि उस घटनास्थल पर जाने के लिए कोई रास्ता नहीं था और वहां तक कार से पहुंचने में भी छः-सात घण्टे तक का समय लगता है। लालू जी ऐसे मंत्री हैं जो स्वयं घटनास्थल तक गए और उस ओर बेंच पर बैठे पासवान जी जो मांग कर रहे थे, उससे पहले ही लालू जी स्वतः दुख व्यक्त करने के लिए उन लोगों तक पहुंचे और संवेदना व्यक्त करते हुए, नौकरी देने, मुआवजा देने और दूसरी सुविधाएं देने की घोषणा की। जहां तक मेरी मांग का प्रश्न है, लालू जी से वह मिल गया है जिसके बारे में अभी हमारे साथी कह रहे थे कि पिछले 20 सालों में कहते-कहते जुबान घिस गयी लेकिन काम नहीं हुआ। इन 20 वर्षों में नीतिश जी का भी समय शामिल होगा। मैं माननीय सदस्य को बधाई देना चाहता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ कि कम से कम उस बेंच पर बैठकर उन्होंने धन्यवाद देने का काम किया।

महोदय, मैं गाजियाबाद-हापुड़ लोकसभा क्षेत्र से आता हूँ। हमारे यहां सात-आठ आरओबी मंजूर हुए हैं, जिन पर काम भी चल रहा है। विभिन्न गाड़ियों का ठहराव हुआ है। यह डिमाण्ड और सप्लाई की बात तो जब तक आदमी जिन्दा रहेगा, तब तक चलती रहेगी। यह विकास की एक स्वाभाविक प्रक्रिया है। मैं माननीय लालू जी से अनुरोध करूंगा कि आपने रेल बजट पर बोलते हुए एक बार



कहा था कि आम के आम और गुठलियों के दाम - जो बड़ी गाड़ियां चलती हैं, जैसे शताब्दी गाड़ियां, अगर उनमें टीवी लगा दिए जाएं तो स्वतः ही एडवर्टीजमेंट एजेंसियां पैसा देंगी, लोगों का मनोरंजन होगा, टाइम पास करना आसान होगा और रेलवे को भी आमदनी होगी। उपाध्यक्ष जी, आपने भी इसका समर्थन किया था। यह मेरा मुकद्दर है कि उस दिन भी आप ही बैठे थे और आप ही सुन रहे थे।(व्यवधान)

**उपाध्यक्ष महोदय :** कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल :** वह टीवी केबल के माध्यम से चलेंगे।

**19.00 hrs.**

महोदय, मेरा दूसरा अनुरोध यह है कि गाजियाबाद के मोदीनगर में एक हनुमानपुरी नामक स्थान है।

ारों वर्कर्स वहां इधर से उधर जाते हैं। इसलिए हमारी मांग है कि आप वहां छोटा सा सात-आठ फीट का अंडरपास बना दें, जिससे रिक्शा और गरीब आदमी आ जा सकें। सिम्भावली में करीब आठ हजार बच्चे पढ़ते हैं। वहां पर फुटओवर ब्रिज मंजूर हो गया है। उसके बारे में मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि उसे बाहर से बाहर निकाल दें। अभी इस ब्रिज के न होने से पचासों बच्चे रेल लाइन पर कट चुके हैं। अगर आप यह फुटओवर ब्रिज का प्रावधान कर देंगे तो निश्चित रूप से हजारों बच्चों की जिंदगी बच जाएगी, जो वहां नियमित पढ़ते हैं।

पिलखुवा से अली हजरत एक्सप्रेस गुजरती है। हम लोग दोहरी बात कहते हैं। एक तरफ तो हम कहते हैं कि हमारे स्टेशंस पर हर गाड़ी दो-दो मिनट रुके,

अगर ऐसा हो जाए तो हर ट्रेन कई-कई घंटे लेट हो जाएगी और फिर हम कहेंगे कि ट्रेन लेट क्यों होती है। लेकिन मैं फिर भी आपसे मांग करूंगा कि पिलखुवा में उक्त ट्रेन का दो मिनट का ठहराव किया जाए।

साहिबाबाद एनसीआर में आता है और दिल्ली के पास है। उसकी दस लाख की आबादी है। वहां पर एक छोटा सा अंडरपास बना दिया जाए, तो लोगों को काफी सहूलियत हो जाएगी। साहिबाबाद इंडस्ट्रियल एरिया भी है और वहां पर पूर्वांचल के भी काफी लोग रहते हैं, उन पर भी आपकी कृपा दृष्टि हो जाएगी। मैं भी इस क्षेत्र से लालू जी की कृपा से जीतकर आया हूँ। चुनावों के वक्त आप मेरे इलाके में भाषण करने आए थे। अगर आप न आते तो मैं शायद नहीं जीत पाता।

**श्री लालू प्रसाद** : बगल में किसकी सभा हो रही थी?

**श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल** : बगल में अटल जी की सभा थी। उसमें तीन हजार की भीड़ थी और आपकी सभा में 30,000 से ज्यादा लोग थे। वह उस समय प्रधान मंत्री थे और आप नेता थे। रिवाड़ी से मेरठ के बीच शटल चलती है। उसमें ज्यादातर दूधिए होते हैं और अधिकतर लोग ट्रेन की छत पर बैठकर सफर करते हैं। हमारी आपसे मांग है कि उस ट्रेन में और डिब्बे लगाए जाएं। मेरठ से गाजियाबाद-मुरादाबाद रेल लाइन को डबल करा दिया जाए और इसका विद्युतीकरण भी करा दिया जाए, तो वहां के लोगों को काफी आसानी होगी।

अभी तो मैं सिर्फ इतनी ही बात कहना चाहूंगा। बाकी बातें मैं आगामी रेल बजट पर चर्चा के समय कहूंगा। मुझे रेल मंत्री लालू जी से उम्मीद है कि जो ये मेरी छोटी-छोटी मांगें हैं, वह अवश्य इन्हें पूरा करेंगे।

SHRI D.K. AUDIKESAVULU (CHITTOOR): Sir, my constituency, Chittoor is a district headquarters. Now, the Railways have started a new line. The electrification work is pending for a long time and it has to be completed immediately. Chittoor is a business centre, and people are exporting a lot of jaggery and mangoes from here. Previously, there was a goods-shed and facilities were there. At present, there is no facility. I would request the hon. Railway Minister to extend Venkatadri Express, which is going to the holy town of Tirupati, to Katpadi. All the trains coming from Karnataka, Tamil Nadu and Kerala are passing through Chittoor. The Venkatadri Express, which is going to Tirupati, is terminating at Chittoor. That is why, I would request the hon. Railway Minister, through you, Sir, that this Venkatadri Express should be extended up to Katpadi station. Similarly, Padmavati Express can be brought to Chittoor station so that there will be more convenience to the people. Also Kanyakumari-Mumbai Jayanti Janata Express should be stopped at Chittoor station and Kuppam.

Many southern trains are going to Tirupati. There are four railway gates - Murkampattu, Kalavagunta, Puthalapattu and Tirupati. An overbridge is essential at all these railway gates.

Our hon. Minister of State, Shri Velu ji is coming from Arakkonam, which is next to my constituency. He knows the difficulties of the people of my constituency. I have written several letters to him. I would request the hon. Railway Minister to extend this Venkatadri Express up to Katpadi station so that it can be stationed there and starts in the evening.

Similarly, the Padmavati Express can also be stationed at Chittoor. At the same time, they may think of doubling the line. The Railways can think of the second line also so that there would be a lot of savings to the Railways.

Sir, I have got copies of the letters and representations, which I would hand over to the hon. Railways Minister. I would request him to kindly expedite the matter.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Ravi Parakash Verma. Kindly conclude your speech within one minute.

SHRI RAM KRIPAL YADAV (PATNA): Sir, kindly allow me also to speak. I would not take much time.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Your party had said that only one Member would speak on it, and Mr. Sita Ram Singh has already spoken. Anyway, I would try to accommodate you also, but you will have to wait for sometime.

**श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी):** उपाध्यक्ष जी, रेलवे की वर्ष 2006-2007 की अतिरिक्त मांगों पर सदन में चर्चा हो रही है, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। माननीय लालू जी ने हमेशा ही एक मुनाफे का बजट दिया है, इसके लिए हमें आपका अभिनंदन करना चाहिए। आपने रेलवे को एक नये युग की तरफ बढ़ा दिया है। जिस रेलवे में 50 वर्षों से घाटा होता रहा था उसे नयी प्रेरणा देकर के आपने इसे पुनर्जिवित किया है। पूर्वोत्तर रेलवे का जो बरेली, पीलीभीत, लखीमपुर, सीतापुर, लखनऊ प्रखंड है, उसको ब्रॉडगेज करने की मांग बहुत दिनों से उठाई जा रही है। इन पांच जिलों की आबादी को देश की मुख्यधारा में मिलने का मौका मिलेगा। इसके लिए 416 करोड़ रुपये का एस्टीमेट बताया गया है। लेकिन यह रूट बिहार से दिल्ली के मध्य में फ्रेट-कैरियर का एक आल्टरनेटिव रूट बन सकता है। इस पर आप विचार करने की कृपा करेंगे।

दूसरा मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि फरुखाबाद-मजहापुर-करनाल तक का सर्वे जो अपडेट किया गया था उसको भारत-नेपाल सीमा, तिकुनिया तक कराने की कृपा करेंगे। दुधवा नेशनल पार्क में कई बार जानवर कट चुके हैं तो पलिया से मजगई, निगासन, सिंगाई तक एक आल्टरनेटिव रूट बनाएंगे। हमारे जनपद में तीन मुख्य समपार हैं। एक कुनठिया में, दूसरा फरदान में और एक लखीमपुर के पास राजापुर में है, उन पर आरओबी बनाने की कृपा करेंगे।

**श्री भँवर सिंह डांगावास (नागौर):** माननीय रेल मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि पुष्कर से मेढ़ता तक, वेलू जी पहले भी हां भरी थी, अब भी गर्दन हिला रहे हैं।

मेरी प्रार्थना है कि पुष्कर से मेढ़ता तक रेल लाइन बना दीजिए। .(व्यवधान)  
औरंगज़ैब के जमाने से, मुसलमानों की तीर्थयात्रा के लिए जहां पर मस्जिद है और  
मीणा का मंदिर है, चारभुजा का मंदिर है। जिस आदमी को अजमेर जाना हो तो  
वाया मारवाड़ जंक्शन व फुहेरा से जाना पड़ता है। इसलिए पुष्कर से मेढ़ता सिटी  
तक लाइन बना दें। मैं यह प्रार्थना आपसे 20 बार कर चुका हूँ।

**श्री लालू प्रसाद :** क्या वहां लाइन बिछी हुई है?

**श्री भँवर सिंह डांगावास :** लाइन नयी बिछानी है। वहां पर सर्वेक्षण कई बार हो  
चुका है। मैंने आपको कई बार लिखकर भी दिया है।

**डॉ. अरविन्द शर्मा (करनाल):** माननीय रेल मंत्री जी ने तीन बजट पेश किये हैं  
और तीनों ही बजट गरीबों और मिडिल-क्लॉस के बजट थे। मैं माननीय मंत्री जी  
से आपके जरिये एक बात कहना चाहता हूँ कि तीनों बार मैंने दो-तीन बातें उठाई  
हैं और इतना मजबूत रेल मंत्री जो एक बार इशारा कर दे तो काम फट से हो  
जाए लेकिन तीन बार मैं यह छोटी-छोटी बातें उठा चुका हूँ। मंत्री जी ने ट्रेनों की  
स्पीड बढ़ा दी है और सारी बातें इतनी अच्छी रखी हैं।

महोदय, हमने पहले की जो पुरानी ट्रेनें चला रखी हैं, उन्हें भी देखना  
चाहिए। उनके जो छोटे-छोटे ठहराव हैं, जैसे शान-ए-पंजाब के रास्ते में करनाल  
एक ऐतिहासिक स्थान है। करनाल हमारे सिखों की नगरी है। जब से ट्रेन चली है,  
तभी से मुख्य डिमांड है कि शाने पंजाब का एक मिनट का स्टोपेज करनाल में  
होना चाहिए। हमारे लाखों यात्री गोल्डन टैम्पल जाने के लिए, व्यास जाने के लिए

जाते हैं। मैंने बार-बार मंत्री जी को लिखा है और मैं यह भी चाहता हूँ कि मंत्री जी ऐसा विभाग तैयार करें जो एमपीज द्वारा उठाई गई मांगों का ध्यान रखें और तुरंत उन बातों को माना जाए। मंत्री जी सुधार के लिए कुछ करना भी चाहते हैं, लेकिन शायद अधिकारी ऐसे हैं, जिनके कारण काम पूरा नहीं हो पाता है।

हिमालय-क्वीन ट्रेन के रास्ते में मेरे संसदीय क्षेत्र पानीपत में समालका एक छोटा सा स्थान है। उसमें डेली पैसेंजर्स की पुरानी डिमांड है कि एक स्टोपेज होना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि शान-ए-पंजाब, करनाल और हिमालय-क्वीन का समालका में स्टोपेज जरूर होना चाहिए। गरीब रथ वाया करनाल पानीपत से अमृतसर या जम्मू-तवी जाए, इस बात की भी व्यवस्था हो, तो मैं मंत्री जी का बहुत आभारी रहूंगा।

महोदय, जो कच्चे फाटक हैं, उनमें दिन-प्रतिदिन दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। अगर इन फाटकों को पक्का कराएंगे तो गरीब बेरोजगार नौजवानों को काम मिलेगा और दुर्घटनाएं भी कम होंगी। ऐसी छोटी-छोटी 20-20 सालों से डिमांड हैं। जहां गरीब आदमी, मजदूर, खेतिहर मजदूर जहां से निकलता है, वहां बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। मैंने कई बार लिख कर भी दिया है कि इन कच्चे फाटकों को पक्का किया जाए। शाहपुर हमारे पानीपत क्षेत्र में है, इस फाटक को पक्का किया जाए। पानीपत में आजादपुर और संजय कालोनी है, मेरा खयाल है कि छह महीने में 3-4 लोग यहां कट कर मर जाते हैं। सर्वे भी हुआ है, अधिकारी भी जाते हैं। पांच साल में एक एमपी यही काम करता रहे, अधिकारियों को जा-जा कर बताए, उनके चक्कर काटता रहे और अधिकारी सर्वे भी करें, लेकिन वह ठंडे बस्ते में

स्कीम चली जाए। लोगों ने पैसा भी जमा करा दिए हैं, इस तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान दें, तो यह काम जरूर पूरा होगा।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि स्पोर्ट्स कोटे के बारे में कहना चाहूंगा। हरियाणा और पंजाब में कुश्ती और कब्ड्डी महत्वपूर्ण खेल हैं। इन खेलों का रेलवे में कोटा होता था, जो अब नहीं रहा। स्पोर्ट्स खिलाड़ियों के लिए दोबारा चालू किया जाए और भी दूसरे खेल हैं जैसे जूडो, निशानेबाजी, तीरंदाजी के खिलाड़ियों को भी इसमें शामिल किया जाए।

एक पानीपत से हरिद्वार लाइन का सर्वे हो गया है। पानीपत से हरिद्वार वाया दिवाना, बापोली कराना, श्यामली, सहारनपुर रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। मैं माननीय मंत्री जी को कहूंगा कि आने वाले बजट में जरूर-जरूर इस रेलवे लाइन को रखें। मैं फिर से माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि मुझे शान-ए-पंजाब और हिमालय क्वीन का स्टापेज जरूर चाहिए।

\*SHRI ABU AYES MONDAL (KATWA): I rise to support the supplementary demand for grants of 2006-07 and excess grants for 2004-05.

While supporting these I urge upon the Hon'ble Railway Minister to approve the almost century old. Bandel-Katway Single Railway Line into Double Railway line in West Bengal.

Better to mention here that out of 105 kms long Railway of 1914 only 22 kms have been approved but not yet completed. No body known when it will be completed.

I demand the approved part soon be completed and the remaining 83 kms. be approved without delay



\* The speech was laid on the Table

SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): Sir, I rise to support the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways. Also, I take this opportunity to congratulate the hon. Minister, *Laluji*, the Minister of State for Railways and all the officials and employees of the Railways for having achieved a very rare feat considering the fact that this is one of the largest rail networks that we operate in the world.

I would mention only one or two facts specifically related to Kerala. Along with the ongoing doubling and electrification work, which has to be completed on a war-footing, there is one project which has been long pending.

It has been mentioned here, is the Angamali-Sabari Railway, the Angamali Azhutha Railway. This railway passes through the mid-land of Kerala. Kerala traditionally has been serviced by the Railways only in the coastal belt. The mid-land and the high ranges of Kerala, which form the main agricultural cash crops and spices growing area, along with the main tourist centres, are yet untouched by the Railways. This railway passes through the mid-land. Instead of terminating it at Azhutha, it has to be connected with the Trivandrum line which will make it year-round operational and more profitable for the Railways. I would request the hon. Minister to take up this particular work on a war footing with utmost urgency.

Along with that, there have been other demands from the State. One particular thing is the Kochi International Airport railway station. The Kochi International Airport is one of the best international airports in the country. The railway line passes nearby the airport. The State has demanded for a railway station there. The Airports Authority has offered land free of cost to the Railways. But the Railways have not taken up this particular project. I would request the hon. Minister to consider this favourably.

Another thing is tourism. Since the country is progressing in this particular area of tourism industry, the Railways should come more into this sector. Like the Palace on Wheels in Rajasthan, a new train has to be started connecting all the tourist destinations in Kerala, Karnataka, Andhra Pradesh and Tamil Nadu in the southern belt. I would request the hon. Minister to please consider this particular aspect. Along with this, setting up a new wagon factory in Kerala is very important. No productive unit of the Railways has been set up in Kerala so far. Proximity to the Kochi port and also the technical manpower which is available in Kerala will help this particular project. We can export railway wagons to developing countries from Kochi. It can be developed as a hub for wagon manufacturing.

Along with this, the Kochuvili railway terminal is an extension of the Trivandrum railway terminal, nothing has been done much there to service the long-distance trains which come to Kerala and reaching the Capital city. More funds have to be invested there. We need to have more platforms, more pit lines, station building, waiting halls, retiring rooms etc. I would request the hon. Minister to kindly consider this also.

Along with that, several ROBs are pending in Kerala for want of performance from the Railways. These are joint ventures. Many of these ROBs, railway overbridges are pending for want of the Railways fulfilling its part. I would request the hon. Minister to consider all these aspects.

Due to paucity of time. I conclude now though there are many points.

**\*श्री हंसराज जी. अहीर (चन्द्रपुर):** माननीय महोदय, रेल की अतिरिक्त मांगों का समर्थन करने के साथ-साथ मैं कुछ मांग करते हुए, कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में चन्द्रपुर व गढ़चिरोली जिलों में रेलवे सुविधा की अनेक समस्याएं हैं। जिला गढ़चिरोली में रेलवे की सुविधाएं ही नहीं हैं। चन्द्रपुर जिले में चन्द्रपुर शहर से मुख्य रेल लाइन गुजरती है। इस 4 लाख की आबादी वाले शहर में कुछ सुपरफास्ट गाड़ियां रुकती नहीं हैं। तामिलनाडु, ए.पी., केरल एक्सप्रेस, राजधानी व कुछ सुपरफास्ट गाड़ियां नहीं रुकती हैं, जिन्हें चन्द्रपुर स्टेशन पर ठहराव देने की जरूरत है। वैसे ही वरोरा व भांदक शहरों को भी कुछ गाड़ियों का स्टॉपेज देने की अत्यन्त आवश्यकता है। मैं वरोरा शहर, राजूरा-हैदराबाद रोड पर (एस.सी.आर.) तथा चन्द्रपुर बाबूपेठ पर ओवर ब्रिज (आर.ओ.बी.) बनवाने की मांग करता हूँ।

महोदय, चांदाफोर्ट (एस.ई.सी.आर.) स्टेशन से होकर हैदराबाद-हावड़ा तथा हावड़ा-चेन्नई गाड़ी चलाने तथा इस स्टेशन से गुजरने वाली विलासपुर-चेन्नई (साप्ताहिक) गाड़ी का ठहराव देने की कृपा करें। संगणकीय आरक्षण प्रणाली, वरोरा, भांदक व माणिकपुर (राजूरा) स्टेशनों पर दी जाए तथा चान्दाफोर्ट स्टेशन पर भी संगणकीय आरक्षण दिया जाए।

गढ़चिरोली जिले हेतु वडसा से गढ़चिरोली रेल लाइन का सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया गया है। उसके अनुसार 78 करोड़ रुपए का प्रावधान आगामी बजट में अवश्य करें। गढ़चिरोली आदिवासी बहुल व नक्सली गतिविधियों से प्रभावित दुर्गम पहाड़ी जिला है, जो रेल सुविधाओं से वंचित है।

कागजनगर या बल्लारशाह से मुम्बई को सीधी नई रेलगाड़ी तथा बल्लारशाह से नागपुर-शटल ट्रेन चलाई जाए। नागपुर से हैदराबाद तीसरी लाइन बिछाने की अत्यन्त आवश्यकता है क्योंकि इस मार्ग पर यातायात बढ़ता जा रहा है।

महोदय, अनेक रोगियों को रेल प्रवास में रियायत दी जाती है, लेकिन जानलेवा और गम्भीर बीमारी सिकलसेल के रोगियों को रेल प्रवास में रियायत दी जाए। इस रोग से पीड़ित व्यक्तियों को भी इसमें शामिल करें।

\*The speech was laid on the Table

SHRI PRAHLAD JOSHI (DHARWAD NORTH): Thank you, Sir. For the last three years we are consistently insisting on the demands of Karnataka in particular. Many of the demands are still pending. As far as so many gauge conversion works are concerned, we have demanded specially between Bagalkot and Gadag and every time the reply was given that the State Government has not paid its share under the scheme. But now the State Government has paid the entire amount. It has paid excess. But still that Bagalkot-Bijapur work is pending for want of the sleepers. It is a ten-year old issue. The sleepers have to be arranged and the gauge conversion has to be attended to immediately.

Another issue is the South Western Railway's workshop in Hubli is a century-old workshop. The modernization work has to be taken up now. For the past so many years this demand is pending. Now it has been brought to my notice and I have learnt that the South Western Railway has sent modernisation proposal to the Railway Board which the Railway Board and the hon. Minister have to expedite. It has to be taken up earlier. It is a century-old workshop. This workshop has got many awards. This railway workshop has to be upgraded.

Another major issue is the Hubli-Ankola line. I have mentioned it in my every speech while taking part in the discussion on the Railway Budget. The Ministry of Environment has rejected this line. Now they are reconsidering it. But, unfortunately, whatever attention was to be paid by the Railway Department and the user agency, the South Western Railway, the adequate attention has not been paid.

I urge upon the Central Government to look into this Hubli-Ankola line, which is a very important line. I do not want to narrate the importance of this line once again because I have already narrated so many things about the importance of this line. That is why, I once again urge upon the Government to expedite Hubli-Ankola line work.

My another point is about construction of a goods shed at Hubli. They have allotted Rs. 9 crore. This sum is not enough. So, it is required that more allocation should be done.

I had demanded one more night train, super fast train between Bangalore and Hubli. Now, a special train is arranged. It has to be regularised at least from April, which was promised last year.

It was the claim of the Railways that the tariffs were not hiked, but because of change in classification, at least the tariff of fertiliser rakes has gone up. That aspect has also to be looked into.

Alnawar is one of the important towns in Hubli-Dharwad district. This is the second biggest city. There was stoppage of Haripriya Express at Alnawar, which has been cancelled now. That is also to be looked into. That has to be reconsidered. People are agitating.

South-Western Railway has been opened in 2002 at Hubli. But so far, all the offices have not been brought to Hubli, which is the headquarters. We speak about congestion in Bangalore, but we do not bring all the offices to Hubli. Your officers do not want to come to Hubli, leaving Bangalore. All officers, all HoDs have to come to Hubli and sit there. That instruction has to go from the Railway Ministry.

Regarding Railway Recruitment Board, I would demand that it should also be brought to Hubli. With these demands, I conclude.

**श्री राम कृपाल यादव (पटना):** उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्रालय का सप्लीमेंटरी बजट आया है और मैं इसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आपको सिर्फ तीन मिनट का समय मिलेगा।

**श्री राम कृपाल यादव:** अभी तक तो मैं बोला भी नहीं हूँ। हम लंबा भाषण नहीं देंगे। हम केवल डिमांड्स पढ़ देंगे, आप हमें इतना मौका तो देंगे। हमारे ऊपर आपकी कृपा रहती है, इसलिए आप हमें मौका दीजिए।

**उपाध्यक्ष महोदय :** ठीक है, देखेंगे।

**श्री राम कृपाल यादव :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ जिन्होंने दो राज्य मंत्रियों, अधिकारियों और कर्मचारियों के सहयोग से और अपने प्रयास से यह बता दिया कि जे रेल डिपार्टमेंट जनता से जुड़ा हुआ है, जिसे पूर्ववर्ती सरकार ने घाटे में कर दिया था और प्राइवेटाइजेशन की ओर ले जाने का काम कर दिया था, उसे माननीय मंत्री जी ने बचा लिया और मुनाफे में ले लिया। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने कुशल नेतृत्व में बिहार सहित सारे देश का काम करते हुए नंबर वन रेल मंत्री के रूप में ही नहीं विभाग का नेतृत्व करने वाले नंबर एक मंत्री के रूप में साबित किया है। माननीय मंत्री जी ने बिहार में और हमारे संसदीय क्षेत्र में अनेक कार्य कराए हैं। लेकिन कुछ कार्य हैं जो अनिवार्य हैं, इसलिए हम उनका ध्यान निवेदनपूर्वक आकृष्ट करना चाहते हैं। हम माननीय मंत्री जी को एक और धन्यवाद ज्ञापित करते हैं कि उन्होंने गरीब रथ की सहरसा से पंजाब तक शुरुआत की है। इस काम से बहुत लोगों की मदद हो रही है। मंत्री जी ने घोषणा की है कि इसी 10 तारीख को हमारे संसदीय क्षेत्र पटना से दिल्ली तक नए गरीब रथ का शुभारंभ होगा। इससे बहुत कम कीमत में बहुत लोगों का लाभ होगा। आम गरीब सपना देखता था कि क्या हम कभी एसी बोगी में जा पाएंगे या नहीं, सो पाएंगे या नहीं? उनके सपनों को साकार करने का

काम रेल मंत्री जी ने किया है, उन्होंने ऐतिहासिक काम किया है। उनका यह काम स्वर्ण अक्षरों में लिखा जाएगा। माननीय रेल मंत्री जी ने गरीब के सपनों का साकार करने का काम किया है इसलिए हम उनके प्रति आभार व्यक्त करना चाहते हैं।

इसके साथ हम निवेदनपूर्वक यह कहना चाहते हैं कि आप दस तारीख को गरीब रथ शुरू करने जा रहे हैं, वह सप्ताह में तीन दिन है जो नाकाफी है। हम आपसे निवेदन करेंगे इसे पूरे सप्ताह चलाने का आदेश देंगे तो बहुत कृपा होगी। इसकी बहुत लोगों की तरफ से डिमांड है और यह आशा के अनुकूल काम कर पाएगा और आप उस लाइन में जितनी गाड़ियां देंगे वे सब भरी रहेंगी।

एक डिमांड बहुत पुरानी है, इस डिमांड के पूरा हो जाने से न सिर्फ हमारे संसदीय क्षेत्र बिहटा के लोगों को लाभ होगा बल्कि चार माननीय सांसदों के क्षेत्र की जनता भी लाभ उठाएगी।

बिहटा से लेकर औरंगाबाद के इलाके में जो अनुरानारायण रोड स्टेशन है, वहां तक रेलवे लाइन नहीं है। यदि वहां इसकी व्यवस्था हो जाए तो उससे वहां की लाखों जनता लाभान्वित होगी। प्रथम सत्र में ही इसके बारे में माननीय मंत्री जी ने आदेश दिया था और सदन में 14 जुलाई को आश्वासन भी दिया था। लेकिन इसका सर्वे अभी तक नहीं हो पाया है। वहां यदि यह काम हो जाए तो बहुत अच्छा होगा।

पटना सहित बिहटा तक रेलवे ओवरब्रिज बनाने का निर्णय लिया गया था। लेकिन उस काम में कुछ बाधा पड़ गई है, जिसकी वजह से ओवरब्रिज नहीं बन



पा रहा है और लोगों को बहुत परेशानी हो रही है। मेरा निवेदन है कि उस बाधा को दूर करके वहां रेल ओवरब्रिज बनाने का काम शीघ्र किया जाए। वहां काम प्रारम्भ हो गया था, उसमें पैसा भी लगा है। कृपा करके उसे जल्दी पूरा किया जाए।

पटना से गया रेल खंड है, लेकिन वहां दोहरी लाइन नहीं है। मात्र परसा और पुनपुन तक दोहरी लाइन है। उसे आगे बढ़ाने के लिए यदि 60 किलोमीटर दोहरी लाइन बिछा दी जाए तो बड़े पैमाने पर उस इलाके के लोगों की समस्या का निदान हो जायेगा। इसके अलावा हम माननीय मंत्री जी का ध्यान जमालपुर रेल कारखाने की तरफ आकर्षित करना चाहते हैं। यह एशिया का बहुत प्रसिद्ध कारखाना है। आपके माध्यम से इस कारखाने में निर्माण कार्य हुआ है। आपने उसके लिए करोड़ों रुपया दिया है और मजदूरों को सेवा करने का अवसर दिया है। मैं समझता हूं कि यह बहुत महत्वपूर्ण कार्य आपने किया है। पूर्वांचल और देश का यह सबसे प्रमुख कारखाना है। लेकिन वहां निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ है। आपने स्वयं तीन बार वहां का दौरा किया है और लोगों को आश्वासन दिया है कि हम इसका निर्माण कार्य करायेंगे। मेरा निवेदन है कि इस कारखाने का निर्माण कार्य कराया जाए।

**उपाध्यक्ष महोदय :** बाकी स्पीच आप ले कर दे, मिनिस्टर साहब आपके घर के हैं।

**श्री राम कृपाल यादव :** सर, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। जयनगर से लदनिया, लोकहा से लौकही, निर्मली नई रेल लाइन बिछाई जाए।

भारत-नेपाल सीमावर्ती क्षेत्र में रहने वाले लोगों को इससे काफी सुविधा होगी। मेरा निवेदन है कि आप उस पर तवज्जो देंगे और निश्चित तौर पर उस काम को करेंगे। मेरे संसदीय क्षेत्र में फुलवारी, बांका, बंकाघाट स्टेशन, परसा, पटना साहिब बहुत ख्याति प्राप्त स्टेशन है। गुलजारबाग, दीदारगंज हाल्ट पालीहाल इन तमाम स्टेशनों की स्थिति ठीक नहीं है। मेरा निवेदन है कि इनका सौन्दर्यीकरण किया जाए। इसका निर्णय आपने लिया है। इसके अलावा सदीसोपुर स्टेशन का अपग्रेडेशन नहीं हुआ। यह अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ है। यदि वहां अपग्रेडेशन हो जायेगा तो उससे जनता को बहुत लाभ होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप निश्चित तौर पर इन पर ध्यान दें।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप लिखित में दे दें।

**श्री राम कृपाल यादव :** बरियारपुर से खड़गपुर, लक्ष्मीपुर से मननपुर, किऊल तक सर्वे हो चुका है। नई रेल लाइन के लिए यदि कुछ राशि आबंटित हो जाए तो बड़ी कृपा होगी।

**उपाध्यक्ष महोदय :** आप रिटन में दे दें।

**श्री राम कृपाल यादव :** इसके अलावा जो लिखी हुई डिमांड्स हैं, उन्हें मैं इस विश्वास के साथ ले कर देता हूं कि आप इन पर अवश्य ध्यान देंगे। इनके अतिरिक्त दो महत्वपूर्ण कार्य आपके माध्यम से किये जाने हैं। आपने आश्वासन दिया है, आप अपने उन आश्वासनों को पूरा करेंगे। कम से कम जो बिहटा से लेकर अनुरानारायणपुर स्टेशन रोड है, वहां नई रेल लाइन बिछाने का आदेश देंगे तो बड़ी कृपा होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, आपके आदेशानुसार शेष स्पीच में सदन के पटल पर रख देता हूं, ताकि यह प्रोसिडिंग्स में आ जाए। पुनः मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए इस विश्वास के साथ मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं कि जो आपका सपना है कि भारतीय रेल नम्बर वन पर आयेगी, उस ओर आप अग्रसर हैं और आगे आने वाले दिनों में आप और भी आगे बढ़ेंगे।

\* कुल्हड़िया स्टेशन में जनसाधारण एक्सप्रेस रुकवाने की मांग करता हूं। बक्सर से आरा मार्ग में ग्राम महतवनीया में हाल्ट का निर्माण जनहित में किया जाए। चार राजधानी एक्सप्रेस डेहरी आन सोन से मार्ग से गुजरती हैं। उनमें से एक झारखंड राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव कराया जाए। सुलतानगंज, असरगंज, तारापुर, संग्रामपुर, कटौरिया, देवघर तक नई रेलवे लाइन का सर्वे आपके आदेश से हो चुका है। कृपया उसके आगे निर्माण हेतु स्वीकृति देने की कृपा करें। परसा और पटना जंक्शन के बीच एतबारपुर रेल क्रॉसिंग है, वहां फाटक की व्यवस्था की जाए। जमालुद्दीन चक जो दानापुर के पास है, वहां जमीन ले ली गई थी, रेल द्वारा और वहां आश्वासन भी दिया गया था परन्तु फुट ओवरब्रिज नहीं बना है। लेकिन वहां फुट ओवरब्रिज न होने की वजह से लोगों की बहुत कठिनाई होती है। यह रेलवे का पुराना आश्वासन है, फुट ओवर ब्रिज बनाने की बात कही गई थी, लेकिन अभी तक पूरा नहीं हुआ है। कृपया इसे शीघ्र किया जाए।

जमालपुर कारखाने को हाजीपुर जोन में मिला दिया जाए। जहानाबाद स्टेशन के पश्चिम एवं टेहनी बिगहा तक सम्पर्क पथ का निर्माण कराया जाए। तारेगना में हास्पिटल का निर्माण कार्य कराया जाए। \*

\*...\* This part of the speech was laid on the Table

MR. DEPUTY-SPEAKER: Next speaker is Shri Lalit Mohan Suklabaidya. Please try to conclude your speech within three minutes.

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I stand to support the Supplementary Demand for Grant for Railways.

I find that additional demand is sought for North East in two cases, namely, for construction of a new Railway line from Dimapur to Kohima, and the other is for construction of a new Railway line from Ajra to Barnihat. One of the lines is in Nagaland and the other is in Meghalaya. Both these States will get new infrastructure for Railway transportation. This will help the industrial development and growth of this region, which will help the nation also.

I would like to make a sincere appeal to the hon. Minister. The hon. Railway Minister -- while replying to the debate on the last Railway Budget -- earmarked an amount of Rs. 1 crore for conversion of the Dhaleswar to Bhairabi Railway line, which is in my constituency, in response to my discussion for taking up of the work this year, I hoped that this time an additional sum would be allocated for this but that was not done. I would request that a sum may kindly be earmarked for conversion of Dhaleswar to Bhairabi metre gauge also into a broad gauge line. If it is not possible to do that now, an adequate sum should be earmarked for its full-fledged conversion in the next Railway Budget.

During the last two years, at least five times I raised the issue of railway service in the North-Eastern States especially service in Barak Valley, Mizoram, Manipur and Tripura. Railway service is frequently disrupted due to land slides at a particular point between Bandarkhali and Damchara. During the last three years, an amount of about Rs.5 crore was spent on clearance of debris at this point. With this sum they could have got a permanent solution to the problem and this problem of frequent disruption of rail service could have been avoided.

The broad gauge line from Badarpur to Lumding is to be completed within another four years. However, if the work on Barak bridge is not completed, no broad gauge train can go to Mizoram, Tripura, Barak Valley or any other State.

One pillar of the Barak Valley bridge collapsed about four years back and it took two lives. Reconstruction of that pillar has not yet started. That work is abandoned. Even if it is resumed now, it will take another five years to complete it. So, we do not know when work on the bridge would be completed, when this broad gauge line would be started, and when we would get the benefit of this line to develop our region is a big question.

In reply to a submission I made in Matters Under Rule 377, the hon. Minister of Railways wrote to me referring to an ideal railway system in Barak Valley. But the reality does not match with that. It was stated by him that trains move at a speed of 70 kilometres from Badarpur to Silchar, and at a speed of 65 kilometres between Badarpur and Karimganj. The distance between these places is only 50 kilometres. If what the Minister says is true and trains really run at this speed on that line, it should take not more than one hour and thirty minutes to travel between Karimganj and Silchar. In practice we find that the train takes more than two hours and thirty minutes to travel between Karimganj and Silchar. Therefore, I request the hon. Minister of Railways to improve our railway system.

It has also been said that we have all the railway amenities like railway counters, waiting rooms, platforms, water taps, latrines and all these things. But it has not been mentioned whether these are working and are in usable condition. I would request the hon. Minister to kindly provide us railway amenities on par with the other parts of the country.

Our Railway system which is going to be one of the best railway systems in the world, under the leadership of our Railway Minister, and which is now competing with even the airlines, cannot compete even with the road transport in our region. So, I would request the hon. Minister to improve the railway system of Barak Valley, Mizoram, Tripura and Manipur.

\*SHRI P. MOHAN (MADURAI) : Sir, I would like to record my appreciation and congratulate our Ministers of Railways both Shri Lalu Prasad and Shri R. Velu on behalf of the people of Tamil Nadu. Ever though Chennai is the headquarters of Southern Railways, Tamil Nadu did not get a better deal. But the situation has changed now even after Shri Lalu and Shri R. Velu took over. Of course, things in Southern Railways started moving towards Tamil Nadu also after Mr. Moorthy took over as Minister of Railways during the previous regime. Several projects have seen the light of the day. Several new projects are being taken up.

I thank the Minister for Railways for announcing in the Budget the carving of Salem Division. A new train linking Madurai - Tiruppathi - Manmad has been introduced last month as announced in the last Budget. I thank you for that too.

Now, let me bring to your notice certain pending schemes and unattended requests for your consideration. In order to speed up industrial growth in Tamil Nadu, these proposals and demands must be attended to. Chennai - Villupuram double line is already there. There is a genuine demand and need to extend this electrified double line up to Kanyakumari and Tuticorin. I urge upon you to include this in the Railway Budget for the year 2007-08. Announcement about electrification between Villupuram and Tiruchi came as a welcome move. This may be extended up to Kanyakumari and Tuticorin. As a first step, within this financial year, you may kindly extend it up to Madurai. Let there be doubling the line and electrification up to Madurai.

The freight corridor between Mumbai and Delhi, Kolkata and Delhi must be expanded. Chennai in the South must also be linked and hence I urge upon you to expand it. With the construction of 9<sup>th</sup> Berth, the Tuticorin major port is expanding further to become a bigger port in the region. Hence, you may kindly

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

provide a corridor from there at least up to Chennai to begin with. Sethusamudram project is taking shape now, as it evolves, it will provide more of fleets anchoring in our Tuticorin port. Nanguneri SEZ and IT park are also in the making. Hence, I urge upon the Railways to consider taking up Southern Freight Corridor linking these places. The on-going doubling of railway line between Madurai and Dindigul may be speeded up while adding impetus to the three pending railway over bridges in Madurai city.

Emphasising again the need to lay double line between Chennai and Kanyakumari, Chennai and Tuticorin, let me conclude. At this juncture, I would like to impress upon you the need to go in for electrification also along with this doubling up work. With this I conclude.

**श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी को मुबारकबाद और बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने घाटे के रेल बजट को मुनाफे में बदल दिया। इससे देश के दबे, कुचले और गरीब लोगों में आशा का संचार हुआ है।

उपाध्यक्ष जी, मैं अपने संसदीय क्षेत्र में रेल संबंधी कुछ समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। छपरा से सीवान होते हुये गोरखपुर तक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाये जाने के लिये मैंने कई बार चिट्ठी लिखी है। लोग वहां जनान्दोलन कर रहे हैं। मेरा आग्रह है कि छपरा से गोरखपुर तक एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाये।

बाबा राघवदास की नगरी बरहज मेरे लोक सभा क्षेत्र में है। वहां गोरखपुर, छपरा और वाराणसी तक रेलगाड़ी चलाये जाने की मांग बराबर उठती रही है।



बलिया और देवरिया के अधिकतर दबे, कुचले और गरीब लोग रहते हैं। दुर्ग-गोरखपुर रेलगाड़ी का वहां ठहराव के लिये बराबर बात उठती रहती है। इसके अलावा सलेमपुर-बिलथरा रोड पर इस ट्रेन का स्टापेज दिया जाये। मेरे लोकसभा क्षेत्र में नूनपार रेलवे स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव होता था जिसे बंद कर दिया गया है। उसका ठहराव फिर से चालू किया जाये। इसके अलावा क्रीडापुर में यह स्टापेज फिर से चालू किया जाये। मेरे क्षेत्र के लोगों की चिढ़ी मिलती है कि रेल मंत्री जी हमारे पुराने साथी हैं और अच्छा संबंध है, फिर गाड़ी का ठहराव क्यों नहीं मिल रहा है। मैंने उनसे कहा कि आपकी बात को मैंने रेल मंत्री जी तक पहुंचा दिया है और कहा जाता है कि काम हो जायेगा लेकिन आज तक इस ट्रेन का स्टापेज नहीं दिया गया है। मेरा रेल मंत्री जी निवेदन है कि जिस तरह सारे देश में पिछड़ापन दूर करने के लिये उनका साया है, उसी तरह मेरे क्षेत्र के लिये भी काम करने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष जी, सलेमपुर के दक्षिण ढाले पर ओवरब्रिज नहीं होने के कारण देवरिया से बिहार और असम तक जो गाड़ी जाती हैं, एक बार नहीं, दो बार जांच हुई है। आपकी रिपोर्ट भी आई लेकिन ओवर ब्रिज नहीं बना। उत्तर प्रदेश की सरकार ओवर ब्रिज बनाने के लिए धनराशि दे रही है। माननीय रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि हमारे हमारे इन सुझावों पर ध्यान दें। इसके अलावा रेलवे नौकरियों में अनुकंपा के आधार पर लोगों की लंबी सूची बनी हुई है मगर नियुक्ति नहीं हो रही है, उस पर भी ध्यान दें। इसके अलावा रेलों में खान-पान में जो गड़बड़ी हो रही है,

इस पर भी विचार करके सुधार करने का काम करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व):** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आज रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांडज़ पर जिन माननीय सदस्यों ने भाग लिया है, मैं उन सबसे इसलिए अलग हूँ कि हमारे अरुणाचल प्रदेश में रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए कृपया अपनी बात कहने के लिए आप मुझे दो-तीन मिनट अतिरिक्त समय दें। भले ही वहां रेलवे नहीं है, लेकिन इस सदन में तो ज़रूर आप मुझे समय देंगे।

महोदय, मैं हमेशा रेलवे बजट पर भाग लेते हुए लालू जी, वेलू जी और रठवा जी से यही डिमांड रखता आया हूँ कि हिन्दुस्तान में अरुणाचल प्रदेश है जो आज तक रेलवे से नहीं जुड़ा है। उस प्रदेश को भी आप रेलवे से जोड़ दीजिए। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए जो सप्लीमेंट्री डिमांडज़ फॉर ग्रांट्स में दो स्कीम्स और प्रोजेक्ट्स दिये गये हैं, इनमें पूर्वोत्तर राज्यों के एम.पीज़ के फोरम ने डिमांड की थी जिसका ज़ापन हमने लालू जी और प्रधान मंत्री जी को दिया था कि बोगीबील ब्रिज को नेशनल प्रोजेक्ट में लिया जाए। वह इन डिमांडज़ में नहीं है। लालू जी को पूर्वोत्तर राज्यों के लिए भी सोचना पड़ेगा और अगले बजट में या उससे पहले बोगीबील ब्रिज को नेशनल प्रोजेक्ट्स में लाना होगा। लालू जी ने मुझे 2003-04 में एक पत्र लिखा था जब वे नए रेल मंत्री बने थे कि रुड़ियां से मुरकॉंगसलेक तक ब्राडगेज किया जाएगा, लेकिन इन मांगों में उसका भी कोई ज़िक्र नहीं है। मैं समझता हूँ कि इसको मुख्य बजट में आप लाएंगे। अरुणाचल प्रदेश को रेलवे से जोड़ने के लिए हमेशा मेरी मांग रही है। आप देखें कि चाइना में बीजिंग से ल्हासा तक रेलवे आ गई और अब ल्हासा से काठमांडू तक लाने का प्रस्ताव है। हमारे यहां 25-30 किलोमीटर या 70 किलोमीटर के अंदर ही आप अरुणाचल को रेलवे से

जोड़ सकते हैं। हमारे पूर्व एक सदस्य ने कहा कि हर कैपिटल को रेलवे से जोड़ा जाना चाहिए। हारमटी से ईटानगर 25 किलोमीटर की दूरी है। इससे रेलवे आज तक नहीं जुड़ी है। मुरकोंगसलेक से डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर पासीघाट में आपने सर्वे की बात बजट में रखी थी। मैंने सोचा था कि इस सप्लीमेंट्री बजट में आप लाएंगे लेकिन वह आप नहीं लाए हैं। रुपाई से परशुराम कुंड के संबंध में रेल मंत्रालय से मुझे पत्र दिया गया कि यह इकोनॉमिकली वायेबल नहीं है। अरुणाचल प्रदेश में रेलवे लाइन जोड़ना इकोनॉमिकली वायेबल न होने की दृष्टि से देखा जाए तो हमारे देश का बहुत नुकसान है। 1962 की लड़ाई हम इसलिए हारे क्योंकि हमें वहां टैंक्स और आर्म्स एंड एम्प्लूनिशन ले जाने की सुविधा नहीं थी। रुपाई से परशुराम कुंड ऐसी जगह है जहां वालोंग में हिन्दुस्तान के सारे सिपाहियों को चाइना ने मारा। इस जगह की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं इसलिए कह रहा हूं कि अरुणाचल प्रदेश को रेलवे से जोड़ा जाना यदि इकोनॉमिकली वायेबिलिटी की दृष्टि से देखा जाएगा तो हम लोगों का नुकसान होगा, देश का नुकसान होगा और हमारे सैनिकों का भी नुकसान होगा। इसलिए अरुणाचल प्रदेश को रेलवे से जोड़ा जाना अरुणाचल वासियों के लिए ही नहीं, बल्कि पूरे देश के हित में है।

आज अरुणाचल में आर्थिक विकास नहीं है क्योंकि वह रेलवे से नहीं जुड़ी है। इसलिए कमोडिटीस में जितने भाव बढ़ते हैं, रेलवे मंत्रालय की समझ में आ जाएगा कि वहां के लोग कितनी कठिनाई एवं तकलीफ में जी रहे हैं। भारत सरकार, यूपीए की एक लूक ईस्ट पालिसी थी कि पूर्वोत्तर राज्यों की तरफ ध्यान दिया जाए और साउथ ईस्ट एशिया कंट्रीस को रेलवे से जोड़ा जाए, लेकिन इसमें

एक शब्द भी नहीं जुड़ा है। इसलिए मेरी मांग है कि लूक ईस्ट पालिसी, जो यूपीए के एजेंडे में है, उसके आधार पर इस पालिसी को एक्सटेंड किया जाए।

महोदय, मैं बार-बार लालू जी, रठवा जी और वेलु जी के सामने हमेशा खड़ा रहूंगा, आप जब तक अरुणाचल को रेलवे से नहीं जोड़ेंगे। मैं इन सप्लीमेंट्री डिमांड्स का किन शब्दों में सपोर्ट करूँ और किन शब्दों से विरोध करूँ, क्योंकि मैं ऐसे प्रदेश से आया हूँ, जिसे आपने रेलवे से जोड़ा नहीं है। मैं आपसे विनती करता हूँ कि अगर आप हमारे प्रदेश को रेलवे से जोड़ेंगे तो भले ही मेरी पार्टी विरोध करे, लेकिन मैं जरूर समर्थन करूंगा।

**श्री वी.के. ठुम्मर (अमरेली):** माननीय उपाध्यक्ष जी, रेलवे की 2004-05 की अतिरिक्त मांगों और 2006-07 की अनुपूरक मांगों का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। रेलवे मंत्रालय ने इसमें जो काम किया है, उससे हिन्दुस्तान का नक्शा बदलता जा रहा है। गेज कंवर्जन के काम में, गरीब लोगों के लिए रेलवे चलाने के काम में और अच्छी-अच्छी, फास्ट ट्रेन चलाने के काम में इस रेलवे मंत्रालय ने जादू कर दिया है। इसके लिए मैं लालू जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने बहुत अच्छा काम किया है। आप और भी अच्छा काम करें और रेलवे को और ज्यादा सुदृढ़ बनाएं, यह भी मैं विनती करूंगा।

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं गुजरात प्रदेश से जुड़ा हुआ मेम्बर हूँ। मेरे एरिया में लालू जी ने एक ट्रेन शुरू भी की है, जो पहले नहीं चलती थी। ढांसा से जेतलसर तक ब्रोड गेज कंवर्जन के लिए सर्वे का काम दे रखा है। मैं चाहूंगा कि

पिपावाव से जो नयी रेलवे शुरू की है, वह भावनगर तक जाती है, मैं जिस एरिया से जुड़ा हुआ हूं, वहां डायमंड का बहुत कारोबार होता है। सूरत से जुड़ा हुआ मेरा एरिया है, वहां से हमारा कारोबार भी बहुत चलता है। खेती-बाड़ी से जुड़ा हुआ मेरा एरिया है। मैं चाहूंगा कि महुआ से भावनगर की जो ट्रेन शुरू हुई है, यह धोला तक जाती है। धोला से भावनगर और भावनगर से दूसरी ट्रेन चलती है, जो बांद्रा, मुंबई तक जाती है, उसे कनेक्ट करती हैं। मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जो ट्रेन कनेक्शन करती है, उसमें हमें तीन बोगी ऐसी दी जाएं, जो पिपावाव, महुआ से ट्रेन जुड़ी है, उसे ढोला से कनेक्शन किया जाए। पहले जो पिपावाव ट्रेक बना था, उसमें पैसेंजर ट्रेन चलाने के लिए कुछ नहीं था, इसे पहली बार ही शुरू किया गया है। इसलिए रेलवे को बड़ी दिक्कतें आ रही हैं, मैं यह समझ रहा हूं। फिर भी लालू जी जैसे एक बहुत होशियार मिनिस्टर यहां हैं और इस बार हमारे गुजरात को भी रेलवे का मंत्रालय मिला है। मैं लालू जी से कहूंगा कि र"ठवा जी को गुजरात के लिए स्पेशल अधिकार दिया जाए। गुजरात में जो रेलवे के लिए बहुत अन्याय हुआ था, आप अब वहां न्याय कर रहे हैं तो हमारे लिए भी कुछ काम किया जाए। अभी जैसे एक एमपी बोल रहे थे, वैसा ही मेरा भी एरिया है। मेरे वहां भी रेलवे कम चलती है। जेतलसर से ढांसा सर्वे का काम, ब्रोड गेज़ कंवर्जन का जो काम दिया गया है, वह सर्वे खत्म होने को है, पूरा होने को है। वह सर्वे पूरा हो जाए। मैं प्रार्थना करूंगा कि इस बजट में जेतलसर से ढांसा का ब्रोडगेज़ कंवर्जन के लिए बजट में कुछ प्रावधान किया जाए। ढोला से भावनगर के अलावा बांद्रा, महुआ से एक नयी ट्रेन, जो डायमंड नगरी है, भावनगर से शुरू

करने का प्रावधान रेलवे ने किया है, उसे महुआ से शुरू किया जाए। वह अहमदाबाद, सूरत होकर वलसाड़ रखी जाए तो मेरे यहां डायमंड के कारोबार को बढ़ावा मिलेगा। हमारे यहां नई ट्रेक शुरू हुई है, पिपावाव डबल डैकर कंटेनर का काम शुरू किया है, लेकिन ढांसा का एक ब्रिज तोड़ दिया गया।

महोदय, ढांसा का ब्रिज तोड़ दिया गया है। उस ब्रिज के न होने के कारण राजकोट से भावनगर जाने में बहुत दिक्कतें आ रही हैं। वहां बाईपास बनाया गया है, लेकिन वह रेलवे ने नहीं बनाया बल्कि वैसे ही खेतों में से वाहन जाते हैं जिसके कारण भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मेरे अमरैली जिले में फर्टीलाइजर के लदान और उतरान के लिए कोई रैक पाइंट नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में कहीं भी, चाहे धूलिया में, चाहे रजोल में एक फर्टीलाइजर रैक पाइंट देने की कृपा करें।

महोदय, रेल मंत्री जी ने लिलिया से राजुला तक गरीब-रथ नाम से रेल यात्रा प्रारंभ की है, यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन दिल्ली से मुम्बई कोई इस प्रकार की सुविधा नहीं है। जितनी भी ट्रेनें चलती हैं, वे अमृतसर से या अन्य स्थानों से आती हैं जो दिल्ली होते हुए मुम्बई जाती हैं। मेरी मांग है कि दिल्ली से भी मुम्बई के लिए इस प्रकार की सेवा प्रारम्भ की जाए ताकि गरीबों को लाभ मिल सके।

महोदय, मैं रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी द्वारा सदन में प्रस्तुत रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं और रेलों में इन्होंने बहुत सुधार

किए हैं उन्हें और ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए ताकि आम लोगों को उसका लाभ मिल सके।

**श्री आत्मा सिंह गिल (सिरसा):** उपाध्यक्ष महोदय, मुझे रेलवे की अनुपूरक अनुदान की मांगों पर बोलने के लिए समय देने पर मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ। मुझे आज ढाई साल के अंदर पहली बार मौका मिला है। सबसे पहले मैं रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी को रेलों में सुधार करने के लिए बधाई देना चाहता हूँ। लालू जी ने जितने काम अपने रेल मंत्रित्व के समय में किए हैं, उतने काम अभी तक कोई रेल मंत्री नहीं कर सका। इसलिए सबसे अक्वल नंबर पर लालू जी हैं।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र सिरसा के लिए कुछ मांग करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 10 पर एक आर.ओ.बी. की बहुत जरूरत है, जो कि मंजूर हो चुकी है। वह शीघ्रतिशीघ्र बनवाने की कृपा करें क्योंकि यह एक बहुत महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग है जिस पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक होता है। इसके कारण घंटों तक जाम लगा रहता है। जाम लगे होने के कारण अनेक बार वहां एक्सीडेंट्स भी हो जाते हैं। यह राजमार्ग अबोहर मंडी से फाजिल्का होते हुए पाकिस्तान बॉर्डर तक जाता है। वह कपास की मंडी है। इसी रूट पर जिन्सों की भी बहुत महत्वपूर्ण मंडियां हैं। इस कारण इस रूट पर बहुत लम्बा जाम लगा रहता है। जाम लगे होने के कारण किसानों को बहुत दिक्कतें आती हैं।

**19.53 hrs.**

(Shri Varkala Radhakrishnan in the Chair)



सभापति महोदय, मेरी दूसरी मांग है कि सिरसा में फॉडर फॉर्म बहुत पुराना है। उसका विस्तार नहीं हुआ है। बढ़ते हुए रेलवे ट्रैफिक को देखते हुए इसका विस्तार बहुत जरूरी है। तीसरी बात यह है कि खाद्यान्न को ठीक प्रकार से ढोने की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए इस ओर भी ध्यान देने की जरूरत है। मेरी चौथी मांग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में ज्यादातर रेलवे फाटक अनमैन्ड हैं, जहां हमेशा एक्सीडेंट होने की संभावना बनी रहती है। इसलिए उन्हें मैन्ड रेलवे फाटकों में तब्दील करना जरूरी है। इसी के साथ मैं लालू जी आपका स्वागत करता हूं और अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं। मेरी मांग है कि जो बातें कही हैं उनको जल्दी से जल्दी मेरे संसदीय क्षेत्र में शुरू किया जाए। यदि हो सके तो जनवरी में इन कामों की शुरुआत कर दी जाए।

MR. CHAIRMAN : There are eight more Members to speak. I would request the hon. Members to confine their speeches to only two or three minutes so that everyone will get a chance to speak and the Minister will have to reply to the debate by today itself.

Dr. Manoj, please be brief.

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Sir, I thank you for allowing me to take part in the discussion on Demands for Grants on Railways. I would congratulate the hon. Railway Minister for making the Indian Railways a profitable one and for payment of dividends. At the same time, I would like to emphasise that this should not be done by adding burden on the shoulders of the poor passengers, the poor porters and catering workers.

Sir, many trains are converted into super fast trains without adding any benefits to the passengers. My colleague, Shri Suresh Kurup, has already pointed out about the sad plight of the poor porters and workers. These porters and catering workers are evaded by giving those services to the private players. This should be reconsidered.

Sir, Alappuzha is emerging as a tourist destination in the country. It is famous for its backwater tourism, house boats, lakes and silver sandy beaches. The Railways can contribute much for its tourism development and they can earn more also.

The doubling of railway line from Ernakulam to Kayamkulam via Alappuzha is essential. Now, the utilization of this line is more than 120 per cent. Recently, Southern Railway's General Manager has made a public statement that the doubling work via Alappuzha would be taken up only after the completion of the doubling work via Kottayam. This was a block to the people of Alappuzha. It was a highly condemnable statement on the part of the General Manager, Southern Railway.

Sir, the doubling of the Ernakulam-Kayamkulam railway line via Alleppey should be taken simultaneously along with the doubling work via Kottayam. Even

though Alappuzha is a major station and several trains start from here, there is no stabling line facility at Alappuzha. This should be included in the next year's Railway Budget.

The platform in various stations in Allappuzha district, viz., Thumpolly, Kalavoor, Thiruvizha, Vayalar, Aroor, Punnapra, Karuvatta are short and low lying. Even for a nine bogie train it is not sufficient. Since ladies compartments are at the end, ladies are the worst sufferers. So, sufficient funds may be allotted for the elevation and elongation and roofing of the platforms in those stations.

Sir, Alappuzha-Kayamkulam is one with maximum number of unmanned level crossings and a number of accidents have occurred several times. So, I request the hon. Minister that these unmanned level crossings should be manned at the earliest.

Sir, recently the railway time table has been changed. The timings of many passenger trains have become inconvenient to the daily commuters. So, when the railway authorities change the time table, they should consider the convenience of the daily commuters also.

Sir, there is one more point. Thuravoor railway station in Alappuzha district is emerging as an important railway station along the Alappuzha-Kayamkulam route. It is also a very busy station and also a crossing station. There is no foot over bridge there. So, I would request that this should be considered with utmost priority.

Sir, there are only nine or eleven bogies in the passenger trains plying between Kayamkulam and Ernakulam. During the busy hours, viz., during morning and evening hours, all the trains are densely packed. There are several incidents of accidents also. So, would I request the hon. Minister to increase or more bogies should be added to these passenger trains.

Sir, with these few demands, I support the Supplementary and Excess Demands for Grants of the Railways.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Mr. Chairman, Sir thank you very much. I rise to express my views on the Supplementary Demands for Grants of the Ministry of Railways. . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Shri Gadhavi, you can lay down your written speech here.

SHRI P.S. GADHAVI : Sir, I will lay down. I have to speak only a few points because the hon. Minister of Railways is here. . (*Interruptions*)

Sir, during the last Budget, we have supported the Railway Budget. The hon. Minister of Railways announced certain new trains. But I am sorry to inform that those trains have not yet started. In my constituency one train was announced by the hon. Minister, which is Bareilly to Bhuj three days a week via Palanpur. But this has not been started.

Secondly, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that in my constituency, particularly in Rajasthan, there is salt being produced in large quantities. Now, these salt producers are put to heavy loss due to the increase in freight charges. In a year, six or seven times the railway authorities have increased the goods freight which is very detrimental to the salt producers. They have come to standstill. A large number of labourers are working there. They are fearing to have a retrenchment. I can quote all the circulars. One circular is for the withdrawal of freight concession. The second circular is for change of classification from 1900.

**20.00 hrs.**

There is another circular for additional surcharge for 2-point destination. So, on the one hand, the hon. Railway Minister has done very good work in not increasing the passenger fares. But, at the same time, the freight rates in respect of goods train have been increased. That will adversely affect the common man.

Now, I would like to bring to the hon. Minister's notice that there are large properties of the Railways which lie unattended. For example, in my constituency, there is the old Bhuj Railway Station covering an area of about 100 acres of land. The market value of the property is more than Rs.100 crore. They are not keeping a watch over the property. If they had taken care of these properties, then, there would have been no need for coming with this Supplementary Demand.

I would like to say certain things about my constituency. There is the demand for the restoration of the Inter-City Train which was there between Bhuj and Vadodara. It has been discontinued for the reasons best known to the Railways. So, I demand that this Inter-City Train should be re-started from Bhuj to Vadodara via Gandhidam, Maliya, Haload, Viramgam and Ahmedabad.

There is no direct train between Bhuj and Patna. A large number of Bihari people are settled in my constituency. There are more than 40,000 people. It is a demand of those people to have a direct train from Bhuj to Patna. There is a demand for one additional train from Bhuj to Mumbai. Now, there are only two trains. About four to five lakh Kutch people are settled in Mumbai. So, it is their demand that there should be one additional train from Bhuj to Mumbai. As goods traffic between Kandla Port and Mundra Port is increasing day by day, there is a demand for doubling of the railway track. If we do not do it now, then, in the future, there will be so much of congestion. So, my demand to the hon. Railway Minister is that there should be the doubling of the railway line between Ahmedabad and Mundra. There should be electrification. If we plan from now itself, then, we can meet the future demand. Otherwise, a day would come when there will be congestion.

My last point is this that there should be a direct train.

MR. CHAIRMAN Please conclude. You can lay it on the Table. After all, it is very late.

SHRI P.S. GADHAVI : All Right, Sir, I lay it.

MR. CHAIRMAN: Thank you. Now, I call Shrimati K. Rani to speak. Rani ji, it is late. So, please take a few minutes.

\*SHRI P.S. GADHAVI : I may kindly be allowed to submit my written submission on the Supplementary Demand for Grant (Railway) for 2006-2007.

1 We, Members of Parliament passed main Railway Budget and in that Hon'ble Railway Minister announced certain New Trains, but I am sorry to say that in spite of more than 10 months' period passed, the train between Bareilly and Bhuj via Palanpur three days a week, has not yet started and flimsy reasons are given viz Northern Railway has not received necessary NOC from Western Railway and constraints of Railway Compartments, etc.

2 Sir, we understand that when Hon'ble Railway Minister announces in Railway Budget of introduction of new trains, the same announcement is supposed to be made after all procedural formalities for starting of new trains were completed.

3 Hon'ble Railway Minister deserves our compliments for not raising passenger's fare, but at the same time during the period of only last one year, Railway has increased goods freight which is unbearable and that has also affected the common man.

4 I would like to quote only one instance, i.e. for unbearable hike in Railway freight in transportation of Salt. Railway has increased freight for salt seven times since 1.1.2006 to 1.11.2006 by issuing circular Nos.

Date	Rate Circular No	Applicable Date	Difference in % age	Definition
26.12.05	CIR NO.75	1.1.2006	6%	Withdrawal of Freight Concession (N.F)
06.01.06	CIR NO.03	15.1.2006	10%	Change of Classification from 90 to 100
28.3.06	CIR No.25	1.4.2006	5%	Additional surcharge for 2-point Dest.
29.3.06	CIR NO.26	1.4.2006	5%	Busy Season Surcharae
24.5.06	CIR No.45	1.6.2006	6%	Change of Classification from 100 to 110
21.6.06	CIR NO.59	1.7.2006	3.25%	Rate Table Revised
5.10.06	CIR NO.81	1.11.2006	6%	Busy Season Surchaqe

\* ..\* This part of the speech was laid on the Table

Thus, increase in this Railway freight is Approx.49.31 %.

On one hand Hon'ble Railway Minister claims that he has not increased Railway fares for passengers, but unbearable increase in goods freight which has ultimately adversely affected the common man.

5. I would like to submit that if Railway properly manages its valuable property plug the leakages, and complete the important gauge conversion works in time, it need not to have come to Parliament for Supplementary Demands for Grants. For this I would like to give few instances.

6 Sir, in my Constituency Le Kutch District (Gujarat) Railway has got very valuable land of old Bhuj Railway Station, say about 100 acres, which remains unguarded, open for encroachment. The market value of this land can be said to be approximately Rupees One Hundred Crores, but Railway is neither making any use of this land, nor protecting it and not putting the same land for its commercial use or selling the same.

7 Secondly, if Railway completes the work of gauge conversion on Bhiladi-Samdari Section, Railway can get huge goods traffic of whole J&K, Western Punjab and Western Rajasthan as by this completion, gauge conversion distance to major port Kandla and fast developing Mundra Port can be reduced more than 100 Kms.

Sir, here I would like to submit for some important demands of my constituency which are narrated in brief as under, which I hope, Hon'ble Railway Minister will certainly consider very positively:

1 It is our long standing demand for Inter-city Train between Bhuj-Vadodara via Gandhidham, Maliya, Halvad, Viramgam, Ahmedabad.

2 Direct train from Bhuj to Patna as large number of labourers and business persons from Bihar and North India are settled in Kandla Port and Mundra Port Complex.

3 One additional train between Bhuj and Mumbai, as normally every year Western Railway run about 175 extra trains on this route.

4 As the goods traffic on Kandla and Mundra Port is increasing enormously, so planning for doubling of Railway Track between Ahmedabad and Gandhidham and electrification over this track requires to be made as immediately as possible so as to meet with the requirement of future demand.

5 It is our long standing demand that Kutch district should have direct railway facilities viz:

- a) Bhuj to Hyderabad
- b) Bhuj to Chennai
- c) Bhuj to Puri
- d) Bhuj to Howrah

Alternatively, extension of long distance trains which are coming to Ahmedabad be extended upto Bhuj as large number of people from my constituency are settled in almost all parts of country and similarly people from various States in my constituency.

My compliments to Hon'ble Railway Minister and all employees of Indian Railway for doing good job. I support the Supplementary Demands for Grants. \*

SHRIMATI K. RANI (RASIPURAM): Sir, I cannot speak in just two minutes. Kindly allow me to speak for five minutes.

Sir, at the outset, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Supplementary Demand for Grant relating to the Railway Ministry. I stand here to support the Railway Ministry's Supplementary Budget presented in this House by the hon. Railway Minister. I would like to emphasise a few more lines. First and the most important one is the Salem-Karur Broad Gauge line which is pending for a long time without any solution in sight. It is a small line covering only 80 kms. But this is unduly delayed due to some other factors. The main factor is that the Railway Ministry acquired the land from the villagers. It has not given the money for the land owners because of some problems. They are demanding the right compensation. The Ministry of Railways is now trying to give the land back to the villagers after many years. This is against all norms of judicial facts. As per the



law also, once the Government takes possession of any land and the Government alters the physical feature of the land, it cannot return the land to the land owners. So, Sir, kindly consider the poor condition of the land owners and the villagers. The hon. Minister has to take steps quickly for completing it by way of settling it soon. I would request that this matter may kindly be settled by giving the right compensation to the land downers.

Now, I come to the other point relating to Namakkal which is coming under my constituency. It has a Computerized Railway Reservation Counter. It has only one reservation counter to cater to the needs of all sorts of people. It is catering not only to the reservation needs but also to providing enquiry details etc. This causes long delays for the passengers who have to stand in long queues for a long time. In order to avoid the inconvenience to the passengers, if the POET, the Passenger-Operated Enquiry Terminal is connected to one or two computers, that would help the passengers. That would solve most of the problems of the passengers and reduce the inconvenience caused to them. I would, therefore, request the hon. Minister personally to look into the matter.

Though Namakkal is a district headquarters having the Computerized Reservation Counter, yet for releasing the tickets on EQ, the Railway officers ask us to go to Salem which is far away from Namakkal. It is 45 kilometres far away from Namakkal.

This gives a lot of hardship to the people residing in and around Namakkal. So, I would request the hon. Railway Minister to extend this facility to Namakkal also.

Sir, our hon. Railway Minister Luluji is announcing novel schemes to improve the Railways. I would request the Minister to appoint girls as rail hostesses in Super Fast Train coaches.

I would request the hon. Minister to provide escalator facility at Salem Railway Station which will facilitate faster movement of all passengers in general and it will help in easy movement of elderly people and children in particular.

Sir, we have been demanding an overbridge at Deviakurichi in my constituency, for a long time, which is a dire necessity. So, I would request the hon. Railway Minister to sanction the overbridge and include it in this Supplementary Budget itself.

Then, Athur is another important town in my constituency which has a large population. So, I would request the hon. Minister to sanction an overbridge at Athur also.

With these few words, I support the Supplementary Demands for Grants of the Railways for 2006-07.

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demands for Grants of the Railways. I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to one ROB construction at Haveri Railway Station. During the last Parliament Session also, I spoke on this matter and the hon. Minister is well aware of that. In addition to that, I have given a number of petitions and the public also have given a number of petitions on this matter.

Then, one RUB was constructed at Haveri Railway Station in 1996 during gauge conversion work, but technically it is not feasible to use that and lakhs of people of Haveri town are cursing the Government for this. I have received a letter from the Ministry stating that it is not possible for the Central Government to construct this ROB and it should be constructed from the funds of the State Government. So, I would request the hon. Railway Minister to consider constructing this ROB on cost sharing basis. With regard to the construction of this ROB, I am prepared to give any amount of money from my MPLAD Fund. Therefore, I would request the Railway Minister to consider this demand.

Then, there are two ROB's, one at 311 kms. and another at 328 kms. on NH-4 and they are constructing these two ROB's on cost sharing basis in collaboration with the National Highways Authority of India which has taken up this work as

part of the Golden Quadrilateral Project. So, I would request the Government that approval for construction of these two ROBs at revised rates should be given immediately. This is a long pending demand of the public of that area. If these ROBs are not constructed, it will result in escalation of rate and will give untold misery to the general public. Therefore, I would request that these ROBs should be constructed immediately.

As far as Bangalore Metro is concerned, I would like to say that this should be taken up at the earliest. Bangalore is a very important city of our country and lakhs of people live there. Now, the authorities are going to foreign countries to study the metro systems there before constructing Bangalore Metro. Instead of touring foreign countries, they should come and see Delhi Metro which is one of the best metros in the world. We are having 'Suvarna Karnataka' celebrations in our State now. So, to coincide with 'Suvarna Karnataka' celebrations, the Railway Minister should see that Bangalore Metro work should be taken up and completed as soon as possible.

Sir, I do not want to take much time. I would earnestly request the hon. Railway Minister to consider my requests and do the needful.

\*SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR) : Mr. Chairman Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2006-2007.

Arasikere-Tumkur line is single line. This has to be made a double line and I am pressing for this during last one decade. The density on this has increased tremendously and hence the doubling work of this important route should be taken up immediately. And it should be completed expeditiously as this demand is pending for the last on decade.

Special train which is running between Bangalore and Tumkur has limited number of bogies. There is heavy rush in the compartments, particularly during peak hours. Most of the Government employees working in Bangalore depend

upon this train. There are a large number educational institution in Tumkur. Hence the increased number of passengers find it very difficult to find place in the compartments. Therefore, I request the Hon'ble Railway Ministry to provide at least four more bogies to this special train.

Tumkur is a very important business centre. Entire city is overcrowded. Good shed is located in the city and that is causing several problems to the people. I appeal to the Hon'ble Minister of Railways to shift this good shed to the neighbouring Kyata Sandra. I hope the Hon'ble Minister will do the needful in this regard at the earliest.

The people of my constituency Tumkur are demanding a new railway line between Maddur and Davanagere via Hulyurudurga, Kestur, Kunigal, Nagavalli, Gulur, Tumkur, Shira, Hiriur, Chitradurga. My colleague Shri Hanumathappa has already put his demand in this regard. Mr. Siddeshwara is also pleading the centre for construction of this new railway line between Maddur and Davanagere.

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

The Railway Station of Tumkur is very old and it lacks basic facilities. Passengers are facing too many problems. Waiting room is there only for name sake. Toilets are not maintained properly. Drinking water facility is also very bad. This old railway station should be modernized as early as possible. The Railway Canteen is also in a bad shape. I request the Hon'ble Minister to provide sufficient funds from the Supplementary Budget for this modernization of the Tumkur Railway Station.

All the trains particularly the shuttle trains should stop at Karadi as it is a very important centre of my constituency and the people of that area are demanding this for a long time. The trains which run between Sampige and Nittur should be given a stop at Ramapura. Here also many commuters are depending upon railway journey. It is a place where variety of vegetables, fruits, flowers are grown. Apart from this many other commodities have to be transported. Hence Ramapura should get a stop, other wise the residents of this place have to walk ten to fifteen kilometers to catch trains and buses. I hope and trust that the Railway Ministry will take note of these points and help the people of Tumkur by providing better railway facilities. Sir, I thank you once again and with these words I conclude my speech.

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Sir, I rise to join the discussion on Demands for Excess Grants (Railways) for the year 2004-05 and the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2006-07.

Sir, I support the passing of these demands. The first demand relates to the expenditure already incurred during 2004-05 in excess of the amount granted by Parliament. It is presented for regularization only under article 115(1) (b) of the Constitution of India. The total demand is of Rs.2,150 crore only. Taking into consideration the very commendable job done by the hon. Railway Minister in the last two years, the Parliament should pass it unanimously. I support it.

The second demand relates to the requirement of the Ministry to complete the ongoing projects and to further continue other new projects under article 115(1)(a) of the Constitution of India. These demands are justified and the amount is negligible so the Parliament should agree to these proposals and pass them. These are constitutional obligations which are to be fulfilled by the Parliament. I place on record my praise for the hon. Railway Minister for the good job done by his Ministry and his team of officers.

Sir, my State Manipur has no rail line till now. Now, Manipur will have a rail line by 2010. Thanks to the hon. Prime Minister, hon. UPA Chairperson and the hon. Railway Minister, Laluji, for laying the foundation stone of the first ever rail head at Jiribam for the Jiribam-Tupul (Imphal) Rail Line in 2004. This is a national project and is targeted to be completed by 2010. I would request the hon. Railway Minister to give his personal supervision for the timely completion of this project within the stipulated time, that is, by 2010.

Finally, I once again support the passing of these demands.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): Sir, eighty per cent of the rail accidents take place at the Railway level crossings. There are so many proposals for the construction of rail over-bridges pending with the Railways. The Ministry of Railways all the time say that 50 per cent of the total cost should be borne by the State Government; the land should be provided by the State Government for the construction of the approach road. But as you know, no State Government is capable of just providing this 50 per cent of the total cost. So, in most of the cases the rail over-bridges are lying unfinished.

The Railway Minister and the Railway Ministry claim that they are making a very hefty profit. The Railway Ministry is flushed with profit of Rs. 10 crore or Rs. 15 crore or Rs. 20 crore. The hon. Railway Minister is here. I would like to appeal him that he should establish a Rail Over-bridge Fund of Rs. 1,000 crore from the profit of the Railways so that without asking for assistance from any

State Government, all the rail over bridges - though they are pending with the Ministry of Railways - could be constructed by the Railways itself. Only the State Government should provide the land required for the approach roads.

My second point is this. Is it true that the Ministry of Railways is going to have another rail coach factory at Raebareli? Why Raebareli? What is so specific about it? We are already having two rail coach factories one at Perambur and another at Kapurthala. Do we actually require a third rail coach factory at Raebareli? I would like to know from the hon. Minister whether we have to become a VIP to get a rail project of such a magnitude. I very strongly protest the parochial attitude of the Railway Ministry of just having the rail project only in the constituencies of the Railway Minister himself and UPA Chairperson. First, he had the wheel and axle plant, and now the UPA Chairperson is going to have the rail coach factory in her constituency.

My last point is this. There is a great demand from the hon. Railway Minister himself that because of him only, the Railways have earned such a hefty profit. So, I would request him that he should have a debate on this. He should convince this country and ourselves - and he should listen to us - as to who is responsible for this profit whether he or the Railway Minister who was there before him.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): Mr. Chairman, Sir, I have got just three suggestions to make. I would like to tell about my constituency.

महोदय, मैं आपका शुक्रिया अदा करते हुए केवल तीन-चार बातें कहना चाहता हूँ। मैं इन अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूँ।

मेरा संसदीय क्षेत्र राजस्थान और मध्य प्रदेश से लगा हुआ है और काफी समय से हमेशा मेरा यह सुझाव और मांग रही है कि वहां 15 किलोमीटर लम्बी मोड़ासा से शामलाजी रेलवे लाइन है। मैं इसके लिए मंत्री जी से मिला था और उन्होंने मुझे इसके बारे में आश्वासन भी दिया है कि इसके बारे में कुछ करेंगे। मेरी इस अवसर पर यह मांग है कि इसे मंजूर किया जाए जिससे पूरा एक नया रेल रूट मुंबई, बड़ौदा, मोड़ासा, शामलाजी और उदयपुर होता हुआ दिल्ली की तरफ जाए। मेरी दूसरी मांग यह है कि अहमदाबाद, हिम्मतनगर होते हुए उदयपुर जाने वाली लाइन बहुत असें से पड़ी हुई है। अगर इस मीटरगेज लाइन को ब्रॉडगेज में कन्वर्ट किया जाए तो राजस्थान और मध्य प्रदेश से, उदयपुर-चित्तौड़ और मंदसौर तक की गाड़ियां आ सकेंगी और उनमें ज्यादा से ज्यादा लोग सफर कर सकते हैं एवं ज्यादा गुड्स का भी आवागमन हो सकता है। मेरा तीसरा सुझाव फ्रेट कॉरीडोर के बारे में है। मैं मंत्री जी का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि मुंबई से दिल्ली तक जाने वाला यह कॉरीडोर गुजरात से होकर गुजरेगा। मेरी मांग है और जैसा माननीय गढ़वी जी ने भी बताया है कि सामथियाणी और मेहसाणा के बीच में रेलवे लाइन है और सामथियाणी से पालनपुर तक रेलवे लाइन है, इसे हिम्मतनगर के साथ जोड़ा जाए जिससे इस ब्रॉडगेज लाइन से होते हुए काण्डला



पोर्ट आदि पोर्टस से जो माल उतरता है और जो माल राजस्थान एवं मध्य प्रदेश से आता है, वह सीधा इस इलाके तक पहुंच सके, अन्यथा अभी उसे पालनपुर तक ले जाना पड़ेगा। वह माल पालनपुर से अहमदाबाद और वहां से होते हुए रतलाम तक जाएगा। यह जो छोटी सी रेल लाइन है, अगर वह नयी डाल दी जाए तो उससे पूरे क्षेत्र का समतल विकास होगा, रेलवे को भी आय होगी, रेलवे की फ्यूल कॉस्ट्स और दूसरी ऑपरेशनल कॉस्ट्स भी घटेंगी और मुनाफा भी होगा।

राजधानी एक्सप्रेस 2957 चलती है, उसे साबरमती स्टेशन पर, जो अहमदाबाद के करीब छोटा सा स्टेशन है, जैसे दिल्ली में दिल्ली कैंट है, वहां रोका जाए। इसी तरह से आश्रम एक्सप्रेस दिल्ली और

अहमदाबाद के बीच चलती है। वह ट्रेन काफी गंदी रहती है। उसे प्रशासनिक हिसाब से देखा जाए। यहां पर दोनों रेल राज्य मंत्री भी मौजूद हैं। मैं कहना चाहता हूं कि उस रेलगाड़ी में और कोचेज बढ़ाए जाएं और उसे साफ-सुथरी रखा जाए। इससे उस ट्रेन में जो लोग सफर करते हैं, उन्हें सुविधा होगी। इससे आपका भी नाम होगा और रेल मंत्रालय का भी नाम होगा।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और रेलवे की अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूं।

**श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन):** सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का समय दिया। मैं अपने

क्षेत्र की एक ऐसी घटना के बारे में बताना चाहता हूं, जिससे बहुत बड़ी दुर्घटना घट सकती थी। उत्तर मध्य रेलवे में झांसी डिवीजन में एक इंटरसिटी एक्सप्रेस झांसी से कानपुर और फिर कानपुर से झांसी जाती है। दिनांक 10 नवम्बर, 2006 को रात्रि के साढ़े आठ बजे आटा से उरई के लिए वह ट्रेन जा रही थी। वहां चमारी नाले के पुल के पास या तो आतंकवादियों ने या अन्य लोगों ने रेल लाइन के बीच में गर्डर वैल्ड करके लगा दिए। लेकिन उस ट्रेन के ड्राइवर ने उसे देख लिया और गाड़ी को रोक दिया। रुकते-रुकते भी वह ट्रेन उस गर्डर से जा लगी और उस गर्डर के तीन टुकड़े हो गए, लेकिन ट्रेन पार हो गई। यह मैं आपके संज्ञान में इसलिए लाना चाहता हूं कि अभी कुछ समय पहले उरई स्टेशन से दो बोरे विस्फोटक बरामद हुआ था। ऐसी घटनाएं उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में हो रही हैं।

मैं सुझाव के तौर पर एक बात कहना चाहूंगा। रेलवे में जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, ज्यादातर वे रात को दो बजे से सुबह पांच बजे के बीच होती हैं। उसका मुख्य कारण यह है कि हमारे स्टेशन मास्टर और पॉसमैन की रात 12 बजे से सुबह आठ बजे तक ड्यूटी होती है और वह भी पूरे सप्ताह लगातार ड्यूटी देते हैं। इस कारण उन्हें दिन में सोने का समय नहीं मिल पाता है। मेरा सुझाव है कि इन्हें अगर आप रात की ड्यूटी देते हैं तो सप्ताह की ड्यूटी न करके दो-दो दिन की ड्यूटी पर लगाया जाए। इस कारण उन्हें दो दिन सोने का भी समय मिल जाएगा और वे अपनी ड्यूटी अच्छी तरह कर पाएंगे।

मैं रेल मंत्री जी से एक मांग करना चाहता हूं। दिल्ली से पटना और हावड़ा के लिए रेलगाड़ियां जाती हैं। उनमें से एक या दो ट्रेंस दिल्ली से झांसी और

कानपुर निकाल दी जाएं और वापस दिल्ली लाया जाए, तो वहां के लोगों को काफी सुविधा होगी।

\* महोदय, उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन में कानपुर लखनऊ से जो भी गाड़ी झांसी जाती है, उसे झांसी आउटर पर लाकर खड़ा कर दिया जाता है, जिससे जो पैसेंजर झांसी से बांदा एवं झांसी से दिल्ली की ओर यात्रा करते हैं, वे आउटर पर खड़े रहते हैं और जिस गाड़ी में यात्रियों का आरक्षण होता है, वह गाड़ी उनके सामने से निकल जाती है। इसलिए कोई भी गाड़ी आउटर सिग्नल पर न रोकी जाए, जिससे यात्रियों को परेशानी न हो।

\*.\* This part of the speech was laid on the Table.

छपरा-ग्वालियर मेल ग्वालियर से सही समय पर चलती है। लेकिन जब उसे वापस छपरा आना होता है तो वह लखनऊ से लेकर झांसी के बीच दो से पांच घंटे तक लेट हो जाती है। इसके समय को ठीक कराने का कष्ट मंत्री जी करें, जिससे यात्रियों को सही समय पर यात्रा करने के लिए छपरा मेल मिल सके। उरई स्टेशन के पास एक रोड है, इस पर रेलवे का फाटक है, यहां से चित्रकूट, बांदा, हमीरपुर, सतना, इलाहाबाद की ओर वाहन जाते हैं। ट्रेन आने पर फाटक बंद कर दिया जाता है, इससे यात्रियों को काफी परेशानी होती है। अतः मेरी मांग है कि इस रोड पर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में एट से कोंच एक शटल चलाई जाती है। यदि कोंच स्टेशन को मेन लाइन (झांसी-कानपुर) पर ले लिया जाए, क्योंकि पिरौना स्टेशन

जो झांसी कानपुर मेन लाइन पर है, पिरौना से होते हुए कोंच स्टेशन को जोड़ते हुए यदि एट जंक्शन को जोड़ दिया जाए तो निश्चित ही रेलवे को लाभ होगा। इसमें खर्च भी कोई ज्यादा नहीं होगा।

कानपुर से उरई होते हुए झांसी तक सिंगल रेल लाइन है। इसकी लम्बाई लगभग 200 कि.मी. है। इसका दोहरीकरण कर दिया जाए तथा इस लाइन को विद्युतीकरण कर दिया जाए, तो हमारी जो गाड़ियां लेट होती हैं, वे नहीं होंगी। क्योंकि लखनऊ से मुम्बई की ओर यह मुख्य रेल मार्ग है, जिस पर 6 से 7 घंटे लगते हैं।

झांसी कानपुर रेलवे लाइन पर कालपी स्टेशन है। स्टेशन के दूसरी तरफ तहसील एसडीएम कोर्ट एवं अन्य आफिस हैं। वहां कई फैक्ट्रीज भी लगी हुई हैं। पुल के नीचे से गुजरने के लिए ट्रक वगैरह निकल नहीं सकते, क्योंकि इसी रास्ते से करीब 100 गांवों के लोग निकलते हैं। यदि रेलवे पुल के नीचे का रास्ता दो फीट नीचा कर दिया जाए, तो उन गांव वालों को भी लाभ होगा और सरकारी वाहन भी निकल सकेंगे।

मेरे क्षेत्र में कोंच स्टेशन है। उसमें कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था कर दी जाए, तो निश्चित रूप से रेलवे की आय में बढ़ोत्तरी होगी, क्योंकि करीब दो माह पूर्व इस ओर कुछ कार्य किया गया था, फिर क्या कारण था कि कार्य को रोक दिया गया इसलिए शीघ्र ही कोंच स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाए।

झांसी से कानपुर एक पूजा इंटरसिटी चल रही है। इसमें एक ए.सी. चेयर कार डिब्बा लगाया जाए, तो निश्चित ही इस गाड़ी की आय में वृद्धि होगी तथा इस ट्रेन को इलाहाबाद तक बढ़ाया जाए।

कानपुर से मुम्बई के लिए एक उद्योग नगरी एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। यह उद्यमियों के लिए चलाई गई है। इसे उरई स्टेशन पर भी रोका जाए, जिससे उरई के उद्योगपित मुम्बई की ओर यात्रा कर सकें, जनपद जालौन के यात्री भी इस गाड़ी में यात्रा कर सकेंगे।

एट जंक्शन पर पुष्पक एक्सप्रेस एवं राप्ती सागर एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाए तो निश्चित रूप से रेलवे विभाग को लाभ होगा।

मान्यवर, देखने में आया है कि जो रेलगाड़ियां चल रही हैं, उनमें रिजर्व डिब्बे ज्यादा होने की वजह से गरीब यात्रियों को परेशानी हो रही है। गरीब यात्रियों के मसीहा रेल मंत्री जी इस बात को समझते हैं इसलिए मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि रेलगाड़ियों में जनरल डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए, जिससे गरीब लोग जनरल डिब्बे में बैठकर यात्रा कर सकें, क्योंकि गरीब लोग गाड़ी आने पर इधर-उधर भागते रहते हैं। इसलिए उन्हें बैठने की तो क्या, खड़े होने की भी जगह नहीं मिल पाती। अतः मेरी आपसे मांग है कि जनरल डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए। \*

**20.23 hrs.**

**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE  
Thirty-first Report**

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI): I beg to present the Thirty-first Report of the Business Advisory Committee.

**20.24 hrs.**

**DEMANDS FOR EXCESS GRANTS - (RAILWAYS), 2004-05  
AND  
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS - (RAILWAYS), 2006-07**

**रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद):** महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ। सदन के सभी दलों के करीब 49 माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में हिस्सा लिया और संक्षेप में अपनी बातों को रेलवे के संदर्भ में तथा अपने क्षेत्र के संदर्भ में व्यक्त करते हुए अमूल्य सुझाव दिए। सभी पक्ष के लोगों ने भारतीय रेल परिवार की उपलब्धियों पर भी प्रकाश डाला और बधाइयां दीं। मैं सभी उपस्थित माननीय सदस्यों को रेल परिवार की तरफ से धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ। आप लोगों ने जो अमूल्य सुझाव दिए हैं, उसके साथ-साथ जिज्ञासाएं भी जाहिर की हैं कि बहुत सारे अच्छे काम अभी तक अधूरे पड़े हैं। इसके अलावा आपने कुछ त्रुटियों की तरफ भी इशारा किया है, उन्हें मैं ग्रहण करता हूँ।

इसे मैं ग्रहण करता हूँ और सभी सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि रेल परिवार और यूपीए सरकार की जो नीति है कि बिना भेद-भाव किये, चाहे राज्य का सवाल हो, चाहे माननीय संसद सदस्यों का सवाल हो, हम किसी के

साथ भेद-भाव नहीं करना चाहते और न ही हमारा ऐसा कोई इरादा है और न ही हमने ऐसा कुछ किया ही है। महोदय, ऑन-गोइंग-प्रोजेक्ट्स के लिए मैं खुद कहता हूँ कि पॉलिटिकल कंसिडरेशन को आधार मानकर लिए गये। इस देश में जो इतना बड़ा रेल का नेटवर्क है, करीब 25 हजार करोड़ रुपये का हमारा ऑन-गोइंग-प्रोजेक्ट्स बहुत दिनों से पेंडिंग चला आ रहा है। ज्यों-ज्यों वर्ष बीतते हैं त्यों-त्यों उसमें कभी लोहे के दाम बढ़ जाते हैं, कभी सीमेंट के दाम बढ़ जाते हैं और कभी ठेकेदार भाग जाते हैं और इसमें बहुत पैसा भी हम लोगों ने लगा दिया है। बहस चलती है कि जिस प्रोजेक्ट से रिटर्न नहीं आती है उस प्रोजेक्ट को बंद कर दिया जाए, लेकिन मेरा ऐसा कोई इरादा नहीं है। हमारी कोशिश है कि जिन प्रोजेक्ट्स की स्वीकृति हुई है और जिन पर निवेश हुआ है उनको हम थोड़ा-थोड़ा पैसा देते हैं। मैंने कोई फार्मूला नहीं बनाया है, फार्मूला पहले से बना हुआ है। जो अविकसित राज्य हैं, नार्थ-ईस्ट है, उड़ीसा राज्य रहा है, बिहार है, बंगाल है, उत्तर प्रदेश है, केरल है, असम और नार्थ-ईस्ट के स्टेट्स हैं, तो हमारी सरकार की प्राथमिकता है कि हम अपने उन भाइयों को, जो नार्थ-ईस्ट के हैं मुख्यधारा में लाना चाहते हैं। दो प्रोजेक्ट्स आपके विचारार्थ, आपकी स्वीकृति के लिए लाए हैं। बाँगीबील की जो बात चल रही है, लमडिंग से लेकर, बंदरचुर तक पुल है, इस पर भी बहस जारी है, इसको भी हम देख रहे हैं। ये दो नेशनल प्रोजेक्ट्स हैं। नार्थ-ईस्ट की योजना, उन राज्यों को मुख्यधारा से जोड़ने के लिए, मैं पढ़कर मैं सुना दूंगा। मार्च के महीने में जब विस्तार से बजट पेश किया जाएगा तो हम बिल्कुल दूध का दूध और पानी का पानी कर देंगे। अभी जो लोग बोलते हैं कि भारतीय रेल में क्या

जादू हुआ है तो अभी छोटा-मोटा जादू हुआ है लेकिन अभी टोना बाकी है, इसको हम मार्च में रेल की सही कहानी देश के सामने लाएंगे।

**श्री खारबेल स्वाई (बालासोर):** हम चाहते हैं कि आप करें और हम आपसे बहस करें।

**श्री लालू प्रसाद :** रेलवे में आप अधिकारी थे, अब माननीय सांसद हैं, हम आपके अनुभव का लाभ लेते रहेंगे। भारतीय रेल का कायाकल्प होना जो देश में शुरू हुआ है तो इसके लिए मैं अपनी पीठ नहीं थपथपाता हूं, हम यह नहीं कहते हैं कि हमने अकेले किया है, हमारा रेल परिवार इसके लिए बधाई का पात्र है। जो लोग चिंतित रहते थे कि हमारी नौकरी रहेगी या नहीं रहेगी या बहुराष्ट्रीय कंपनियों के हाथों में रेल चली जाएगी और डिविडेंट भी हम लोग नहीं दे पाते थे और हालत बद से बदतर थी। एक्सीडेंट्स का सिलसिला था। चाहे पंजाब में मुकरिया की घटना हो, हमारी प्राथमिकता संरक्षा है और संरक्षा के मामले में नादानी की वजह से, लापरवाही की वजह से, एक ही सिंगल लाइन में, दो स्टेशन मास्टर्स ने गाड़ी को चला दिया था। इसमें लोग मारे गये थे, मैं वहां गया था और हमने उसी समय आपराधिक मामला दर्ज करवाया और लोगों को जेल भेजने का काम किया। हम अपनी उपलब्धियों के बावजूद कलंकित हो जाते हैं और लोग शंकित हो जाते हैं क्योंकि यह जो हमारा भागलपुर में उल्टा पुल था जिस ओवर-ब्रिज को रावड़ी देवी की सरकार ने उस पुल को छोड़कर एक पुल बनवाया था। अंग्रेजों के जमाने का पुल था।



ये अंग्रेजों के जमाने के पुल थे। इस पुल में कोई कमी नहीं थी। यह पुल हमारे इंजीनियरिंग प्रभाग के नीचे के पदाधिकारी और ठेकदारों की अदूरदर्शिता और लापरवाही तथा ग्रास नेग्लिजेंस की वजह से, दो-दो पाया को गिरा कर छोड़ देने की वजह से गिरा, जबकि पूरी सेफ्टी से काम करना चाहिए था। गार्डर भी नहीं लगाए गए, इस गलती को भी हमने स्वीकार किया, यह ग्रास नेग्लिजेंस है। हमारे रेलवे के जो संबंधित लोग हैं, उन पर आपराधिक मामला दर्ज किया गया है। जिन्होंने गलती की है, उन्हें हम बख्शने वाले नहीं हैं और जो अच्छा काम करने वाले लोग हैं, उनकी हम सराहना करते हैं। हमने जनरल मैनेजर को एक-एक अरब रुपए की पावर का विकेंद्रीकरण किया है, क्योंकि अधिकारी लोग मुख्यालय के चक्कर लगाते रहते थे। हमने किसी के काम में कोई दखल नहीं किया। हमें सिर्फ रिजल्ट चाहिए। हमारे देश के माननीय प्रधानमंत्री जी ने लालकिले की प्राचीर से कहा था कि भारतीय रेल का दुनिया में तीसरा स्थान है, इसे पहले दर्जे पर हमें पहुंचाना है। रेलवे संरक्षा हमारी पहली प्राथमिकता है। हमारे यहां अमरीका के लोग आए। उन्होंने हमारे अधिकारियों से बात की और कहा कि इतना बड़ा मनेजमेंट भारतीय रेल का है और मुनाफा भी बढ़ा है, यह काम आप कैसे कर लेते हैं, जबकि उनके देश में कोई निर्णय लेने में 10-15 साल का समय लगता है। हमारे देश की, हमारे रेल परिवार की दुनिया भर में सराहना हो रही है, इससे हम लोग काफी प्रोत्साहित हैं। इसलिए मैंने अभी आपके सामने कहा कि यह जादू हुआ है और अभी टोना होना बाकी है, जो जल्दी ही आपके सामने आएगा।

अभी हमारे केरल के एक बंधु ने केरलवासी लोगों की मुश्किल की बात कही। वहां की अपनी समस्या है। मैं इससे सहमत हूं और वहां लैंड प्रोब्लम रहती है, इस बारे में हम विचार कर रहे हैं कि कैसे वहां विकास करना है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए दो नई रेलवे लाइनों की परियोजना को स्वीकृति हाल ही में दी गई है। मैं रेल भवन में बैठ कर अकेला कुछ नहीं करता हूं। नेशनल प्रोजेक्ट्स के मामले में एक्सपेंडिड रेलवे बोर्ड का एक प्रोसेसिंग है, वहां तय होता है। बाद में प्लानिंग कमीशन में जाता है। प्लानिंग कमीशन इसकी जांच करता है। कभी-कभी प्रोजेक्ट रिजेक्ट भी हो जाते हैं, फिर जनहित में हमें बहुत सी बातों पर लड़ना पड़ता है। फिर वह केबिनेट कमेटी में जाता है, वहां बहस होती है कि पैसे कहां से आएंगे और कैसे खर्च होंगे। मैं प्रधानमंत्री जी और प्रणब बाबू को धन्यवाद देता हूं क्योंकि इन्होंने काफी जोर लगाया और 1050 करोड़ रुपए की लागत वाली पूर्वोत्तर की दो बड़ी लाइन की परियोजना को स्वीकृति मिली है। मेघालय में पहली बार अजरा से बर्निहाट तक नई बड़ी लाइन बिछाई जाएगी। दूसरी लाइन नागालैंड में दीमापुर से कोहिमा तक बिछाई जाएगी। इन दोनों योजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना के रूप में क्रियान्वित किया जाएगा। ये नई परियोजनाएं हैं। पुरानी परियोजनाओं के बारे में कहना चाहता हूं कि ऐसा नहीं है कि अरुणाचल को हमने छोड़ दिया है, अरुणाचल तक हम पहुंचे हैं। वहां का प्रोजेक्ट सैंक्शन है। उस प्रोजेक्ट के लिए मुख्यमंत्री जी आए थे। उन्होंने सुझाव दिया कि एलाइनमेंट को चेंज कर दीजिए। उस काम को हम आगे बढ़ा रहे हैं। मैंने माननीय सदस्य को भी अवगत किया है और मैं स्वयं पूर्वोत्तर राज्यों में विजिट करूंगा।

इसके अलावा जो रिमोट एरिया बाढ़ से प्रभावित हैं, जहां रेल के अलावा दूसरा कोई साधन जाने के लिए नहीं है।

**20.35 hrs.**

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

इसके अलावा पूरक मांगों में 235 करोड़ की लागत से छितौनी से तमकुही रोड तक, छितौनी बिहार के पश्चिमी कोने पर है और उत्तर प्रदेश को जोड़ता है। 300 करोड़ रुपए की लागत से अररिया जो अंतिम छोर है, को गलगलिया से जोड़ने वाली लाइन और ऑल्टरनेटिव रूट है, वहां अभी सिंगल लाइन बंगलादेश सीमा के समीप होकर जाती है। इस प्रकार ऑल्टरनेटिव रूट मिल जाएगा। 456 करोड़ रुपए की लागत से तिंडिवनम से नागारी नई लाइन की योजना ली है। 211 करोड़ रुपए की लागत से मोतिहारी से सीतामढ़ी जो फलड़ इफैक्टिड इलाका है, इसे सप्लीमेंटरी डिमांड्स में रखा है। 125 करोड़ रुपए की लागत से तिंडिवनम से तिरुवन्नामलै को भी लिया है। 205 करोड़ रुपए की लागत से दरभंगा से कुशेश्वरस्थान नई लाइन का निर्माण कार्य शामिल है। इसके अलावा 247 करोड़ रुपए की लागत पर चेंगलपट्टू से विल्लूपुरम के दोहरीकरण का काम लिया है। 115 करोड़ रुपए की लागत पर राजपीपला से अंकलेश्वर एवं 170 करोड़ रुपए की लागत से आलुआबाड़ी रोड से सिलिगुड़ी तक आमान परिवर्तन के कार्य भी शामिल हैं। यह सप्लीमेंटरी बजट के लिए हैं। यह अंतिम नहीं है। जिन इलाकों का हमने संसद में ऐलान किया था और माननीय सदस्यों को कहा था कि हम उनका सर्वेक्षण कराएंगे, उनमें वैस्ट बंगाल, बिहार है और रिमोट एरियाज हैं जहां अभी तक लोगों ने रेल लाइन नहीं देखी है। वहां रेल को आगे बढ़ाना है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम आपके क्षेत्र में भी इसका सर्वे करा रहे हैं।

**उपाध्यक्ष महोदय:** जाजों से आनन्दपुर साहिब की बात भी है। गुरु गोविन्द सिंह के प्रकाश उत्सव के 300 साल पूरे हो रहे हैं।

**श्री लालू प्रसाद:** हम इसे कर रहे हैं और करके छोड़ेंगे।

**उपाध्यक्ष महोदय:** पटना का स्टेशन भी करना है।

**श्री लालू प्रसाद:** काम करके छोड़ेंगे।

हमारे एक मित्र बोल रहे थे कि रायबरेली क्यों? रायबरेली उत्तर प्रदेश में है और बहुत बड़ा प्रदेश है। रायबरेली की लेटेस्ट कोच फैक्ट्री और दूसरी जगहों की कोच फैक्ट्रियों में अधिकतम कैपेसिटी में इन्हें बनाने का काम करेंगे। हमारे कई साथियों ने कहा कि हम कैपेसिटी से अधिक अगला डिब्बा नहीं बना सकते हैं। मैं पांच साल मंत्री रहूंगा। पांच साल के बाद कौन मंत्री रहेगा कौन नहीं रहेगा, मैं नहीं जानता लेकिन भारतीय रेल का विजन साफ होना चाहिए।

डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर लुधियाना से मुम्बई के लिए है। वहकोलकाता के सारे पोर्ट्स को कवर करते हुए कोलकाता जाएगा। दिल्ली से मुम्बई भी जाएगा। नैक्स्ट स्टेज में मुम्बई से चेन्नई, चेन्नई से हावड़ा और फिर अदर एरियाज में करेंगे। हमें कितनी लोको, रेल और कोच की जरूरत पड़ेगी? वैस्टर्न लाइन पर जो रेल लाइन सैचुरेटिड हो चुकी है, उसके बारे में माननीय सांसदों और आम लोगों की मांग है कि कई नई रेलगाड़ियां दी जाएं। इससे हम प्रेशर को कम करेंगे। हम अपने पैरों पर खड़े हो सकें इसलिए हमें लोको की जरूरत है और ह्यूज पैमाने में कोच की जरूरत है। केवल रायबरेली और मढ़ौरा में ही नहीं. दूसरी जगह भी कोच

फैक्ट्रियां भविष्य में खोलेंगे जिससे हमें किसी के ऊपर निर्भर न रहना पड़े। हम अगले पांच साल में अपने खर्चे पर, अपनी कमाई से अपने पैरों में खड़े होना चाहते हैं। हमारे प्रधान मंत्री जापान जा रहे हैं। उन्होंने कमिट किया था कि लोअस्ट रेट पर देंगे और अगर प्राइवेट इनवैस्टर इसमें आना चाहते हैं तो भी रेल के मालिक हम होंगे। हम पीस मील में काम देंगे। रेलवे की पहले जो दुर्गति हुई है, मैं इसका वर्णन यहां नहीं कर सकता हूं और किसी के ऊपर दोषारोपण भी नहीं करना चाहता हूं।

क्यों भारत का पैसा विदेश में जाए? हम क्यों नहीं अपने पैरों पर खड़े हों। देश में बेकारी, गरीबी, लाचारी, बेबसी, बेरोजगारी है, हमारा स्किल खत्म हो रहा है, इसलिए हमें देश को स्ट्रैन्थन करना है। हमने मोकामा के अलावा बाड़ में हैवी इंजीनियरिंग में ओपन वैगन के कारखाने में, जहां बड़ का पेड़ जमा हुआ था, वहां अपने हिस्से को राइट ऑफ किया और दोनों कारखानों को चालू किया, कलकोता में भी चालू किया। हमें जितनी आवश्यकता है, हम इसे भविष्य में बढ़ाएंगे। लोगों को किसी व्यक्ति के लिए नहीं बोलना चाहिए। सोनिया गांधी जी को एक कोच फैक्ट्री के लिए आंका नहीं जा सकता है। सोनिया गांधी जी ने देश का सर्वोत्तम स्थान को छोड़ा है जिससे दुनिया भर में उनका कद और बढ़ा है। अटली जी ने लखनऊ में तो न जाने क्या-क्या कह दिया, क्या-क्या खड़ा कर दिया, लेकिन वहां कोई आउटपुट नहीं है। हम रेल प्रशासन और रेल के एलान को जमीन पर उतार कर देश की रिक्वायरमेंट को पूरा करेंगे।

महोदय, हमने कहा था कि प्रोजेक्ट के रूप में फुली एयरकन्डीशन चार गरीब रथ चलाएंगे। दूसरे गरीब रथ की घोषणा पूरी होने जा रही है, यह दस तारीख को पाटलीपुत्र से दिल्ली तक आएगा। इसके रास्ते में और भी ठहराव देंगे, अभी तो खास जगहों पर हमने ठहराव किया है। हम और दो गाड़ियां चलवा रहे हैं, दिल्ली से चैन्नई रास्ता खुलेगा फिर दिल्ली से सीधा मुम्बई का रास्ता खुलेगा। एक गरीब आदमी के लिए टिकट के रेट कहीं 475 रुपए हैं तो कहीं 576 रुपए हैं, यह तो तीन किलो मुर्गे के रेट के बराबर है। हमें मीडिया से डरना नहीं है, हम डर जाते हैं और मीडिया के लोग डराने लगते हैं और अपना प्रचार करने लगते हैं। अभी बिहार में कुछ इलैक्ट्रॉनिक मीडिया के लोग टी.वी. में ले जाकर दिखा रहे थे कि टनल में पानी रिस रहा है, इधर से ईंट खिसक गई है, वे तरह-तरह की बातें कह रहे थे। इसे प्रोसीडिंग्स का अंग बना लिया जाएगा, मैं आपको बताना चाहता हूं और इसलिए मैं चुनकर बोल रहा हूं कि वर्ष 2001 में रेल संरक्षण निधि के माध्यम से 2370 पुलों का पुनर्स्थापन एवं पुनर्निर्माण करने निर्णय लिया गया था मार्च, 2006 तक 1920 पुलों का पुनर्स्थापन / पुनर्निर्माण का कार्य पूरा हो गया है। वर्ष 2006-07 के अंत तक 280 पुलों के निर्माण कार्य तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है, शेष बचे पुलों का कार्य वर्ष 2007-08 तक पूरा होने की संभावना है। हमारे इंजीनियर अपने सैगमेंट में मार्च से पहले सब पुलों की रिपोर्ट लेते हैं, अगर वे कहीं डिफेक्ट देखते हैं तो सजैस्ट करते हैं कि इसे तुरंत ठीक करने की जरूरत है, जहां सही होता है उसे सही का पक्का सर्टीफिकेट देता है, इसके बाद हम उस काम को करते हैं। नदियों पर पुराने ब्रिज या लकड़ी के स्लीपर को स्टील के

स्लीपर से बदल रहे हैं और बदला भी है। इस तरह से हम बिना भाड़ा बढ़ाए हुए मुनाफा लाए, इसके आगे हम आपको बताएंगे कि मुनाफे में और कितनी वृद्धि हुई है। हम प्रोजेक्ट्स की फिगर्स नहीं लाए हैं क्योंकि यह सप्लीमेंटरी बजट है। हमने रेल का कितना दोहरणीकरण किया, कितना सुधार किया, कितने पुल बनाए, हमारी क्या योजनाएं हैं, कहां इलैक्ट्रीफिकेशन का काम किया है, फ्यूल का दाम बढ़ने पर भाड़े में एक पैसे की बढ़ोत्तरी नहीं की है।

**श्री पी.एस.गढ़वी (कच्छ):** नमक की ढुलाई पर 49 परसेंट बढ़ाया है।

**श्री लालू प्रसाद :** नमक की ढुलाई बंद की हुई थी इसे हम लगवा रहे हैं और ढुलाई नहीं बढ़ाएंगे।

नमक को, असल में देश में बहुत सी जगहों से बाहर भी भेज देते हैं, दूसरे देशों में भेज देते हैं। उसका भी हमें ध्यान है। नमक को महंगा नहीं किया जायेगा और अगर जरूरत पड़ेगी, तो उसे हम देखेंगे। आप इसके लिए आश्वस्त रहें। बिना नमक के आदमी बच नहीं सकता। बापू जी की कुर्बानी का इतिहास बना हुआ है।

महोदय, पैरिशेबल गुड्स, जैसे संतरा और आलू है, सारा सड़ गया, उसे भी हम विस्तार से देखेंगे। फार्म हाउस के बारे में मैंने इसी सदन में कहा है कि हम उन पर काम कर रहे हैं। यदि किसानों की आमदनी नहीं बढ़ेगी, किसानों की जेब गर्म नहीं होगी, तब तक कुछ नहीं होगा। बर्फ के लिए व्यापारी लोग ज्यादा जोर लगाते हैं, जब उनके सामान में जंग लगेगी तो उसे कौन खरीदेगा।(व्यवधान) हम लोग भी कभी-कभी करते हैं, लेकिन बिना आपके काम नहीं चलता है। उसमें हमारे साढ़े सात हजार स्टेशंस हैं। किसान अपने खेतों में महंगी खाद डालकर आलू,

प्याज, टमाटर, गोभी, संतरा, मखाना, बैंगन, कद्दू, कदीमा, पपीता, भिंडी और करेला आदि पैदा करता है। इन्हें किसान महंगे रेट पर मजदूर लगाकर तैयार करता है। आकाश का पानी, ठंड, गर्मी इन सारी चीजों के बीच किसान काम करता है और जब आलू, पौटैटो की फसल खेतों में बम्पर होती है, तब बड़े-बड़े व्यापारियों को मालूम हो जाता है कि इस बार फसल अच्छी है, तो वह अपने घर के पुराने और बाजार से कुछ नये आलू खरीदकर हर छोटे-बड़े बाजार में चिल्लाकर पुकारता है - आलू एक रुपया किलो, आलू एक रुपया किलो। अगर उससे पूछें कि आलू आपने एक रुपया किलो क्यों किया, तो बोलेंगे कि विदेश से आलू बहुत पहुंच गया है। अगर ठंडाघर में चला जायेगा तो उसी आलू को दस रुपये किलो बोलेगा। जब पूछेंगे कि आलू महंगा क्यों हो गया, तो कहेगा कि बंगलादेश चला गया, जबकि वह बंगलादेश नहीं जाता है, कोल्ड स्टोरेज में पड़ा रहता है। लेकिन देश के किसान को बहुत नीचा भाव देते हैं।

इसके अलावा पोठिया मछली है, छोटी मछली है और झींगा मछली भी है। यदि बिहार से नहीं जाए, तो बंगाल में बड़ा भारी क्राइसेज हो जायेगा। आंध्र प्रदेश में नहीं जाए, तो क्राइसेज हो जाता है, लेकिन इसका कोई मार्केट नहीं है, डिस्ट्रीब्यूशन सेंटर नहीं है। इसके अतिरिक्त जूता और चप्पल हैं, जिसे हम पैरों के नीचे रखते हैं। लेकिन ये सब कहां बिक रहे हैं। जूता-चप्पल एयरकंडीशंड शोरूम में बिकते हैं, जो पैरों के नीचे रहते हैं। लेकिन जो अन्नपूर्णा है, फल और सब्जियां हैं, वे फुटपाथ पर फंसे हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जब तक किसानों की इकोनोमी ठीक नहीं होगी, लाख कोई माथा पटक ले, टेक्नोलोजी पर बहस कर ले



या कोई और बहस कर ले, भारत आगे बढ़ने वाला नहीं है। इसलिए हम किसान की इकोनोमी को आगे बढ़ाने के लिए हर स्टेशन पर जमीन लीज पर देने जा रहे हैं। हम उन्हें लम्बी लीज पर जमीनें देंगे। वहां उनके आउटलैट्स होंगे, जहां किसान अपने सामान को बेच सकेगा। कंटेनर सर्विस, फ्रीज, डिफ्रीज देकर उसके माल की पैकेजिंग होगी। इस तरह से वह प्रिजर्व भी हो जायेगा और दुनिया भर में हमारा सामान एक्सपोर्ट होगा। इससे हमारी इकोनोमी बढ़ेगी - यह है हमारी सोच। यह रेलवे सभी की रेल है, इस दिशा में हम कार्रवाई कर रहे हैं।

माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि कुछ तेज ट्रेनें चलानी चाहिए। आप लोग भी बुलट ट्रेन की चर्चा करते हैं कि चीन ने ऐसा कर दिया और यहां हम बहुत पीछे रह गये हैं। जो हमारे भारत की अपनी परिस्थिति है, उस भारत की परिस्थिति पर भी हमें सोचना चाहिए। क्रीम्स ऑफ सोसाइटी, पहली पंक्ति के लोग जो देश के लिए दिशानिर्देश करते हैं, जो देश के लिए कानून बनाते हैं, विदेश से हम तुलना जरूर कर देते हैं लेकिन अपनी भारतीय रेल की हालत आप देख लीजिए। बिल्कुल ओपन है। खेत और खलिहान, नगर और शहर को क्रॉस करके ट्रेन जाती है। There is no fencing, no dedicated line, no fund. उसका फंड नहीं है कि हम उसको डिजाइन करें। राजधानी का डिजाइन किया हुआ है, 130 कि.मी. उसे चलना है लेकिन जगह-जगह पर सेचुरेटेड लाइन है और रेलवे में मरम्मत का काम होता रहता है और बहुत जगह हम कॉशन लगाये रहते हैं जहां स्पीड को रोका जाता है और ड्राइवर के पास चार्ट रहता है जिससे उसे मालूम हो जाता है कि अब इतने पोल पर गाड़ी को रोकना है। हमें पीस मील में, जो बड़े-बड़े

शहर हैं, जैसे मद्रास, मुम्बई और भी जो बड़े शहर हैं, उनके लिए हम अलग से सोच रहे हैं, उन तक हम आगे इसके लिए हम बहुत गंभीरता से सोच रहे हैं और इस पर काफी पैसा लगेगा। वहां पर सारे जानवर इकट्ठे रहते हैं और सब लोग वहीं पर पूरा कचरा फेंक रहे हैं। घर की लाइनें रेलवे लाइन पर जाकर खुल रही हैं। किरण माहेश्वरी जी इस समय यहां उपस्थित नहीं हैं। राजस्थान की चर्चा किरण जी कर रहीं थीं, इनके रूट पर आप जाइए तो आप जानेंगे कि हमने उनके क्षेत्र में कितना काम किया है और जयपुर में राजस्थान में हमने कितनी गाड़ियां चलाई हैं और कितना काम हम करने जा रहे हैं। बिल्कुल वहां का उल्टा-पुल्टा रूट है। बिल्कुल इंद्रधनुष बना हुआ है। सारा काम हो रहा है। .(व्यवधान)

**श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र):** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने जो इतनी बचत की है, जो इतना रेलवे को मुनाफा हुआ है, मैं मराठवाड़ा की ओर से आपको धन्यवाद दूंगा लेकिन मराठवाड़ा के लिए आप कुछ न कुछ प्रावधान करिए। मराठवाड़ा के लोग आपका बहुत धन्यवाद करेंगे और लालू जी जिन्दाबाद बोलेंगे।

**श्री लालू प्रसाद :** आपने इशारा किया है। मेरे मंत्री लोगों ने भी बताया है कि अगली बार 800 करोड़ मराठवाड़ा के लिए दे दीजिएगा। यह तो अभी कम ही का बजट है। बाद में उस समय हम लोग फिर बात कर लेंगे। अभी तो वहां से संतरा को हटाना है।(व्यवधान) इसमें सब भाषण लिखा हुआ है। इसको टेबल कर देते हैं। इसे पास कर दीजिए। आप सभी को हम धन्यवाद देते हैं। सभी माननीय सदस्यों का नाम लिखा हुआ है जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया। आप इतने सिंसेयर हैं

और इतना समय आपने दिया है। निश्चित रूप से आपने जो छोटी-छोटी भी मांग रखी है, जैसे गाड़ी को यहां रोक दो, उन सबको लिस्ट में हम रखकर आपको ज्यादा प्रायोरिटी हम देंगे। बाकी तो बहुत लोग बोले हैं और चले गये हैं।

**श्री पी.एस.गढ़वी** : आपका एनाउंसमेंट इम्प्लीमेंट होना चाहिए।.(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद** : हां, इम्प्लीमेंट होगा। रेलवे विभाग ऐसा है कि अगला बजट आते-आते जो एनाउंसमेंट रहता है, उसको इम्प्लीमेंट करके हिसाब देना पड़ता है।

**श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन)**: महोदय, हमने यह सुझाव दिया था कि रात में जो स्टेशन मास्टर वगैरह हैं, जो रात में बारह बजे से आठ बजे तक ड्यूटी करते हैं, वे एक सप्ताह तक लगातार ड्यूटी करते हैं। उनका कहना यह है कि एक सप्ताह तक ड्यूटी करते-करते वे बीच में हम लोग सो नहीं पाते हैं। इसलिए यदि तीन-तीन दिन की ड्यूटी कर दी जाए तो उससे कम से कम उन्हें सोने का समय मिल जाएगा और वे सही ड्यूटी कर सकेंगे।.(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद :** महोदय, एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात है जो हमारे सभी माननीय सदस्यों के विषय में है और हमने स्पीकर साहब से भी आग्रह किया है कि प्रथम श्रेणी के दो या तीन पास आपको यात्रा करने के लिए एलाउड हैं, जो दो पास हैं, उसमें को-ट्रैवलर का प्रावधान रहना चाहिए। अगर पत्नी हो या उनके नजदीक का कोई घर का आदमी हो, पत्नी नहीं हो तो कोई पुरुष भी जा सकता है, जो भी आपका एनटाइटलमेंट है, इसमें बहुत जगह हमारे टी.टी.जे ने जगह-जगह लोगों को इंसल्ट किया है या छोटे घर के बच्चे हैं जिनको भी आप रिकॉगनाइज करते हैं, तो हमने स्पीकर साहब से आग्रह किया है और गोमांग साहब की कमेटी में भी जो हैं, उनको भी हमने कहा कि आप रिपोर्ट दे दीजिए। जैसे ही रिपोर्ट आ जाती है, माननीय सदस्यों की एनटाइटलमेंट के मुताबिक जो सुविधा है, वह मिलनी चाहिये। क्योंकि अनावश्यक रूप से लोगों को डिफेम किया जाता है जब कोई उसका भाई या बेटी उनके साथ बैठकर जा रही होती है। इसलिये उनका भी एनटाइटलमेंट होना चाहिये। जैसे ही यह हो जाता है, हम उसे इंप्लीमेंट करेंगे।

उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्यों ने जो अपने रचनात्मक सुझाव दिये हैं, मैं उन सब को अपने सिर पर लेता हूँ और जिन्होंने आलोचना की है, उन्हें भी अपने हृदय में रख लेता हूँ और रखना भी चाहिये।

**श्री खारबेल स्वाई :** उपाध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी का जवाब काफी टाइम से सुन रहा हूँ। मेरा एक ही सवाल है कि क्या वह 1000 करोड़ रुपये का आर.ओ.बी. फंड बनाने का काम करेंगे?

**श्री लालू प्रसाद:** उपाध्यक्ष जी, मेरा उत्तर है कि इसे भारत सरकार पर नहीं डालना चाहिये। इसे आप अपने राज्य से करायें। नेशनल हाइवे से स्टेट गवर्नमेंट को जो सैस पूल से पैसा मिलता है, उस पैसे से हम लोग इसे बनाते हैं। इसके लिये कई राज्य सरकारों को हमारी सरकार ने लिखा है कि अगर तत्काल आपके पास पैसा नहीं है, तो लेटर ऑन पेमेंट हो जायेगी लेकिन हम यहां के पैसे से डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के तहत विकास और स्टेशनों का आधुनिकीकरण, प्लेटफार्मों का काम तथा उनकी साफ-सफाई का काम कर रहे हैं। वह पैसा अलग रखा हुआ नहीं है। हम पैसे को खज़ाने में रख देते हैं। इसके अलावा यह भी उन्हें कहा है कि यदि आप पहले कमिटमेंट कर देते हैं तो बाद में हम पेमेंट कर देंगे या एडजस्ट कर देंगे। जहां तक जी.आर. पी. रेलवे पुलिस की बात है, उन्हें पेमेंट वहां की राज्य सरकार करती है। मेरी माननीय सदस्य से रिक्वेस्ट है कि वह अपने राज्य के मुख्यमंत्री को पत्र लिखें और उन्हें सजेस्ट करें।

उपाध्यक्ष जी, मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखता हूँ और मेरी रिक्वेस्ट है कि रेलवे की सप्लीमेंटरी डिमांड्स पारित की जाये।

1. \* महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों का आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने रेलवे की चालू वर्ष 2006-07 के लिए अनुदान की पूरक मांगों एवं वर्ष 2004-05 के दौरान खर्च के लिए अनुदान की अतिरिक्त मांगों पर हुई चर्चा में भाग लिया। अनुदान की अतिरिक्त मांगें वर्ष 2004-05 से संबंधित हैं। लोक लेखा समिति ने इनकी संवीक्षा के पश्चात् अपनी 31वीं रिपोर्ट में इनके नियमन की सिफारिश की है। वर्तमान वित्त वर्ष के लिए 568 करोड़ रु. की अनुदान की पूरक मांगें मुख्यतः ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के वित्तपोषण के लिए लाभांश मुक्त बजटीय सहायता के रूप में केंद्र सरकार द्वारा 300 करोड़ रुपये की अंशदान दिये जाने के कारण तथा वर्ष के दौरान बिना बारी के कतिपय कार्यों को सदन की मंजूरी के लिए प्रस्तुत की गई है।

2. महोदय, देश के सुदूर स्थानों में रहने वाले अपने नागरिकों को रेल से जोड़ना यूपीए सरकार की उच्च प्राथमिकता है। अतः इस अनुदान बजट में हमने 8 नई लाइनें प्रस्तावित की हैं। हमारे देश का पूर्वोत्तर भाग दुर्गम क्षेत्र है जहां पर अनेक पहाड़ी इलाकों में सड़क के द्वारा भी पहुंचना मुश्किल है। मुझे सदन को जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि हमने एक हजार पचास करोड़ रु० की लागत पर पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए दो नई बड़ी लाइन परियोजनाओं को स्वीकृति दी है। मेघालय में पहली बार अजरा से बर्नीहाट तक नई बड़ी लाइन बिछाई जाएगी।

दूसरी लाईन नागालैंड में दीमापुर से कोहिमा तक बिछाई जाएगी। इन दोनों योजनाओं को राष्ट्रीय परियोजना के रूप में क्रियान्वित किया जाएगा।

3. इसके अलावा इस पूरक मांग में 235 करोड़ ₹ की लागत पर छितौनी से तमकुही रोड, 300 करोड़ ₹ की लागत पर अररिया से गलगलिया ( ठाकुरगंज) , 456 करोड़ ₹ की लागत पर तिंडिवनम से नागारी, 211 करोड़ ₹ की लागत से मोतिहारी से सीतामढ़ी, 125 करोड़ रुपये की लागत से तिंडिवनम से तिरुवन्नामलै तथा 205 करोड़ रुपये की लागत से दरभंगा से कुशेश्वरस्थान नई लाईन निर्माण कार्य शामिल है। इसके अलावा 247 करोड़ रुपये की लागत पर चेंगलपट्टू से तिरुवन्नामलै का दोहरीकरण तथा 115 करोड़ रुपये की लागत पर राजपीपला से अंकलेश्वर एवं 170 करोड़ रुपये की लागत से आलुआबाडी रोड से सिलिगुड़ी तक आमान परिवर्तन के कार्य भी शामिल है।

4. इन पूरक मांगों में भारतीय रेलवे वित्त निगम की पूंजी में वृद्धि, रायबरेली में नई रेल कोच फैक्ट्री, मढ़ौरा में नई डीजल रेल इंजन फैक्ट्री निर्माण से संबंधित प्रस्ताव भी शामिल है। महोदय, रायबरेली में लगाई

\*.\* This part of the speech was laid on the Table

जाने वाली नई कोच फैक्ट्री में सलाना एक हजार आधुनिक एवं आरामदेह कोच का निर्माण किया जाएगा। इसी प्रकार नई डीजल इंजन फैक्ट्री में ज्यादा हार्स पावर के 150 इंजन का निर्माण प्रतिवर्ष किया जाएगा। इन दोनों फैक्ट्रियों का निर्माण कार्य वरीयतः संयुक्त उपक्रम के तहत यथाशीघ्र प्रारंभ किया जाएगा जिससे कि ट्रैफिक की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकेगा।

5. महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा पूर्वी एवं पश्चिमी डेडीकेट फ्रेट कॉरिडोर का शिलान्यास किया जा चुका है। इस ऐतिहासिक परियोजना को लागू करने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कापॉरिशन ऑफ इंडिया लि० की स्थापना की गई है। इसकी अंश पूंजी के लिए जरूरी प्रावधान से संबंधित पूरक मांगे भी माननीय सदन की मंजूरी हेतु प्रस्तुत की गई हैं।

6. अपने पड़ोसी देशों से बेहतर संबंध रखना भारत सरकार की विदेश नीति की आधारशिला रही है। हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री पड़ोसी देशों के साथ संबंध सुधारने के लिए बराबर प्रयासरत हैं। इस दिशा में भारत-पाक सीमा से आने वाले यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान करने हेतु अटारी रेलवे स्टेशन के उन्नयन का कार्य भी पूरक मार्गों में सम्मिलित किया गया है।

7. सड़क यातायात में आई वृद्धि को देखते हुए रेल तथा सड़क यात्रियों की संरक्षा हेतु हमने 14 लेवल क्रॉसिंग के स्थान पर आरओबी अथवा आरयूबी परियोजना का प्रस्ताव किया है। यात्रियों तथा रेलगाड़ी की संरक्षा तथा सुरक्षा हमारी उच्चतम प्राथमिकता है। रेलवे विशेष संरक्षा निधि से लिए गये अधिकांश कार्यों को यथाशीघ्र पूरा कर लिया जाएगा। लगभग 15 हजार पाँच सौ किलोमीटर



के रेल पथ नवीकरण कार्यों में से 14 हजार किलोमीटर से अधिक के कार्य पूरे हो चुके हैं और लगभग 1 हजार किलोमीटर के कार्य वर्ष के अंत तक पूरे हो जायेंगे। सिगनलिंग के अंतर्गत 982 स्टेशनों पर गतायु परिसंपत्तियों का बदलाव हो गया है, 3,670 स्थलों पर रेलपथ परिपथन का काम पूरा हो गया है और 663 स्टेशनों पर पुनर्वासन के कार्य पूरे हो गए हैं।

8. महोदय, रेलवे में पुराने पुलों के रख रखव एवं नियमित निरीक्षण की स्थापित प्रक्रिया है। प्रत्येक वर्ष उपयुक्त स्तर पर इन पुलों का भौतिक निरीक्षण किया जाता है और निरीक्षण के दौरान कराकर उचित निर्णय लिया जाता है। यदि निरीक्षण के दौरान यह पाया जाता है कि कोई पुल रेल परिवहन के लिए आपाती अथवा असुरक्षित हो गया है तो अविलंब ऐसे पुलों का पुनर्स्थापन करने अथवा नया पुल बनाने की कार्रवाही की जाती है। रेल संरक्षा निधि के माध्यम से 2370 पुलों का पुनर्स्थापन एवं पुनर्निर्माण करने का कार्य लिया था। मार्च, 2006 तक 1920 पुलों का पुनर्स्थापन एवं पुनर्निर्माण का कार्य पूरा हो गया है और 280 पुलों पर कार्य 2006-07 के अंत तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। शेष बचे हुये पुल का कार्य 2007-08 तक पूरे होने की संभावना है। पुलों का पुनर्निर्माण उसकी भौतिक स्थिति पर किया जाता है न कि उसकी उम्र पर। ऐसे पुल जिन पर गाड़ियां चलती हैं उन पर सतत् निगरानी रखी जाती है और ये ट्रैफिक के दृष्टिकोण से सुरक्षित हैं। सभी महाप्रबंधकों को निर्देश दिये गये हैं कि वे निर्धारित प्रक्रिया एवं सावधानियां बरतते हुए ही इस तरह के कार्यों का निष्पादन करें। हम इस प्रकार की दुर्घटनाओं में कमी लाने की हर संभव कोशिश कर रहे हैं जिसके

फलस्वरूप परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या 2001 में 473 से कम होकर 2005-06 में 234 रह गई थीं। चालू वर्ष के प्रथम आठ महीनों में परिणामी दुर्घटनायें पिछले वर्ष की इसी अवधि की 169 की तुलना में कम होकर 144 रह गई हैं।

9. महोदय, पिछले कुछ महीनों में मुंबई उपनगरीय ट्रेन सेवा में एवं गुवाहाटी स्टेशन के निकट आतंकवादी घटनायें हुई हैं। रेलवे आवश्यकतानुसार अत्याधुनिक सुरक्षा उपकरणों जैसे हैंड हेल्ड तथा डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, सीसीटीवी, बॉम्ब डिस्पोजल, किटस और एक्सरे स्कैनर्स लगा रही है। जहां कहीं भी आवश्यक है डॉग स्कवॉड का भी प्रयोग किया जा रहा है। हम निगरानी तथा सुरक्षा बलों की संख्या बढ़ाकर सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने की हर संभव कोशिश कर रहे हैं। युआईसी के तत्वाधान में भारतीय रेल ने 29 एवं 30 नवंबर को आतंकवाद पर एक अंतर्राष्ट्रीय सेमिनार का आयोजन किया जिसमें अनेक देशों के विशेषज्ञों ने भाग लिया तथा रेलवे स्टेशनों एवं गाड़ियों की सुरक्षा को दुरुस्त करने के लिए अनेक सुझाव दिये जिस पर हम विचार कर रहे हैं।

10. महोदय, साल के प्रथम आठ महीनों में रेलवे के व्यापार ओर आय में बजट अनुमानों से कहीं अधिक वृद्धि दर्ज की गई है। अप्रैल से 20 नवंबर 2006 तक की अवधि में हमारी प्रारंभिक कुल ट्रेफिक आय में लगभग साढ़े पंद्रह प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। लगभग हर श्रेणी के किरायों में की गई कमी के बावजूद हमारी यात्री आय में बयालीस प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण यह है कि इन आठ महीनों में रेलवे के गैर उपनगरीय यात्रियों की संख्या में लगभग 10 प्रतिशत की ऐतिहासिक वृद्धि दर्ज की गई है। मुझे आशा ही

नहीं पूर्ण विश्वास है कि हम रेलवे के वित्तीय कायाकल्प का यह क्रम आने वाले समय में भी इसी प्रकार जारी रखेंगे।

11. महोदय, कई सदस्यों ने अपने संसदीय क्षेत्र तथा राज्यों के संबंध में कुछ मांगों को हमारे सामने रखा है। मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहूंगा कि उनकी ओर से जो भी सुझाव आए हैं उन पर गौरवपूर्वक विचार करके यथोचित कार्रवाई की जाएगी। मैं पत्र लिखकर उन्हें 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 हूँ और सदन से अनुरोध करता हूँ कि वह रेलवे की वर्ष 2004-05 के लिए प्रस्तुत अनुदान की अतिरिक्त मांगों, वर्ष 2006-07 के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों तथा इनसे संबंधित विनियोग विधेयकों को अपनी स्वीकृति दे। \*

**उपाध्यक्ष महोदय :** इससे पहले कि डिमांड पास हों, मैं एक बात कहना चाहता हूँ।

**श्री राम कृपाल यादव (पटना) :** उपाध्यक्ष जी, मैं एक निवेदन करना चाहता था कि जो बिहटा-औरंगाबाद रेल लाइन और पटना साहिब रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण की बात है.(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद:** उपाध्यक्ष जी, मैं यादव जी को बताना चाहता हूँ कि बिहटा-औरंगाबाद रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य कराने के लिये पहले प्लानिंग कमीशन के पास बहस के लिये जाता है,. उसके बाद सीसीए में जाता है। मैं कह सकता हूँ कि यह इलाका पिछड़ा हुआ है, अविकसित है। इसका विकास करने के लिये रेल

लाइन बननी चाहिये। जब तक परिस्थिति पूरी तरह तैयार नहीं जाती, यह कहना उचित नहीं जान पड़ता है। यह रिमोट एरिया है और काफी दूर है।

**उपाध्यक्ष महोदय :** मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि गुरु गोविन्द सिंह जी के 300 वें देहावसान अवसर पर उन्होंने एलान किया था कि अमृतसर-आनन्दपुर साहिब-वाया जैजो रेल लिंक दिया जायेगा। पटना साहिब-आनन्दपुर साहिब को लिंक करने की बात के लिये भी मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। इस लाइन का सर्वे हो रहा है, उसके लिये एक बार फिर से उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ। श्री राम कृपाल यादव ने पटना साहिब रेलवे स्टेशन को, जो बहुत पुराना है, उसे जल्द मॉडर्नाइज किये जाने की रिक्वेस्ट की है। मैं भी इस मामले की पुरजोर ताईद करता हूँ।

**श्री लालू प्रसाद:** मैं इसे देख लूंगा कि यह मामला आया है या नहीं। अगर नहीं आया होगा तो आप समझ लीजिये कि इसे ले लिया गया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2004-2005 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2005, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 3 to 6, 9 to 11, 14 and 16."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demand for Supplementary Grant (Railways) for 2006-2007 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 31<sup>st</sup> day of March, 2007, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No.16."

*The motion was adopted.*

**21.00 hrs.**

**APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 5 BILL, 2006\***

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House shall now take up Item No. 17A of the Supplementary List of Business.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31<sup>st</sup> day of March, 2005 in excess of the amounts granted for those services and for that year.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31<sup>st</sup> day of March, 2005 in excess of the amounts granted for those services and for that year.

*The motion was adopted.*

SHRI LALU PRASAD: Sir, I introduce\*\* the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House shall now take up Item No.17B of the Supplementary List of Business.

The Minister may now move that the Bill be taken into consideration.

\* Published in the Gazette of India, Extraordinary , Part-II, Section -2, dated 5.12.2006.

\*\* Introduced with the recommendation of the President.

SHRI LALU PRASAD: I beg to move:

"That the Bill to provide for authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2005 in excess of the amounts granted for those services and for that year, be taken into consideration."

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Bill to provide for authorization of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 2005 in excess of the amounts granted for those services and for that year, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 and 3 were added to the Bill.*

*The Schedule was added to the Bill.*

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

SHRI LALU PRASAD: I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

**21.05 hrs.**

## APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 6 BILL, 2006 \*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the House will take up Item Nos. 17C and 17D together.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI LALU PRASAD): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2006-07 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The questions is:

"That leave be granted to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2006-07 for the purposes of Railways."

*The motion was adopted.*

SHRI LALU PRASAD: I introduce\*\* the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be taken into consideration.

SHRI LALU PRASAD: I beg to move:

"That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2006-07 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

\* Published in the Gazette of India, Extraordinary , Part-II, Section -2, dated 5.12.2006.

\*\* Introduced with the recommendation of the President.



MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2006-07 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 and 3 were added to the Bill.*

*The Schedule was added to the Bill.*

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

SHRI LALU PRASAD: I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House stands adjourned to meet again on 6<sup>th</sup> December, 2006 at 11.00 a.m.

**21.08 hrs.**

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock  
on Wednesday, December 6, 2006/Agrahayana 15, 1928 (Saka).*