

Title: Combined discussion on Statutory Resolution disapproving the Railways (Amendment) Ordinance 2008; Railways(Amendment) Bill, 2008; General Discussion on the Budget (Railways) 2008-09; Demands for Grants in respect of Budget (Railways) 2008-09; Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) 2007-08 and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) 2005-06. (Statutory Resolution Withdrawn and Government Bill Passed).

***श्री रघुराज सिंह शाक्य (इटावा) :** माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट चर्चा में निम्न बिंदु रखना चाहता हूँ।

महोदय, मा0 रेल मं0 जी ने रेलवे का जो बजट पेश किया है काफी हद तक जनता को राहत देने की कोशिश की है लेकिन इसको पूर्ण रूप से लागू किया जाये जो ट्रेनों की घोषणा की है वह जल्दी से जल्दी चलवायी जाये। महोदय, नयी रेलवे लाइन चालू करने को कहा है लेकिन जो पुरानी लाइने स्वीकृत 2001 से जैसे इटावा मैनपुरी रेलवे लाइन गुना इटावा रेलवे लाइन जिनका कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है कभी चालू हो जाता है कभी बंद हो जाता है। मैं समझता हूँ यह कार्य 50 वर्षों में पूर्ण नहीं हो सकता है। अतः निवेदन है कि दोनों लाइनों का कार्य तुरंत पूर्ण कराया जाये। महोदय, इसके समय में तेरहवीं लोक सभा तथा 1999 से मांग करता चला आ रहा हूँ लेकिन कार्यवाही नहीं हुई पुनः याद दिला रहा हूँ।

रेलवे स्टेशन बलरई के पूर्व की दिशा में रेलवे क्रासिंग को पूर्व की दिशा में या ओवर ब्रिज बनाया जाये। महोदय, रेलवे क्रासिंग पर लूप लाइन बन जाने से रेलवे क्रासिंग बीच में आ गया है जिससे माल गाड़ी या अन्य ट्रेनें घंटों खड़ी रहती हैं जबकि रेलवे क्रासिंग के उस पार ओर इस पार तीन तीन अंतर कॉलेज एवं बृहभाषीमाता का पवित्र मंदिर है जिसके लिए लाखों की संख्या में जनता दर्शन करने जाती हैं। छात्र/छात्राओं को ट्रेनों के नीचे से निकलना पड़ता है। अतः पुनः निवेदन है बलरई रेलवे फाटक पूर्व की दिशा में याओवर ब्रिज बनवा दिया जाये।

* The speech was laid on the Table.

इटावा से फाटक कोठी चांदनपुर को भी आगे बढ़ाया जाये।

इटावा रेलवे स्टेशन पर प्रकाश की व्यवस्था लाइट न होने पर जनरेटर चलवा कर किया जाये एवं रेलवे कालोनी की सड़कों को बनवायाजाये एवं लाइट की व्यवस्था की जाये।

बलरई रेलवे स्टेशन पर तीन तीन इंटर कॉलेज व वृहमणि माता की वजह से तूफान एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

इटावा रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों का ठहराव आगश के लिए बहुत कम है। आगश की ओर जाने वाली ट्रेनों का ठहराव दिया जाये।

गरीब स्थ का ठहराव इटावा स्टेशन पर दिया जाये। जिससे दिल्ली को आने वाली गरीब जनता इटावा, अरेया, मेनपुरी, आसपास की गरीब जनता यात्रा कर सके।

इटावा आगश पैसेंजर का ठहराव फफूड रेलवे स्टेशन पर किया जाये जिससे एनटीपीसी व गेल अथॉरिटी व डिवियापुर व आम जनता की परेशानियों को दूर कियाजा सके।

रेलवे स्टेशन इटावा में ओवर ब्रिज को फैंडस कालोनी साइड में पार किया जाये। क्योंकि उस पार की आबादी लाखों की संख्या में हो गयी है एवं टिकट टिकटों को भी बनवाया जाये।

जसवंतनगर बाईपास बनकर तैयार हो गया है। आगश जाने के लिए लेकिन जो रेलवे का ओवर ब्रिज है उसको कार्य अभी चालू नहीं किया गया है उसको चालू करवाया जाये।

इटावा में रेलवे फाटक फर्रुखाबाद का रेलवे ब्रिज लगभग पूर्ण होने वाला है उसको तुरंत पूर्ण करवाकर चालू करवाया जाये। महोदय, उपरोक्त मांगों को शामिल करके इन पर कार्यवाही करवाने की व्यवस्था की जाये। पुनः निवेदन है कि बलरई रेलवे क्रासिंग को पूर्व की दिशा में जो स्वीकृत किया उसको तुरंत बनवाने की व्यवस्था की जाये।

***श्री के.सी. सिंह "बाबा" (नैनीताल) :** महोदय, सर्वप्रथम रेलवे का लगातार पांचवां सर्व लोकप्रिय बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी को बधाई देता हूँ। माननीय मंत्री जी के अथक प्रयासों द्वारा आज भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति के ऐतिहासिक कार्याकृत्य के साथ भारतीय रेल ने हर वर्ष नया कीर्तिमान स्थापित कर हम सबको आश्चर्यचकित कर दिया है। समाज के हर वर्ग को कुछ न कुछ देकर सरकार की मानवीय वेहरे की झलक दिखाई है। भारतीय

रेल की कार्याकल्प होने से आज हमारा देश विश्वस्तरीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है। रेल बजट 2008-2009 का स्वागत करते हुए इस ऐतिहासिक बजट का मैं समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री महोदय ने बजट में हर श्रेणी के यात्री किराये में छूट देकर सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ कराने का कार्य किया है। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है और मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जायेगी।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को उत्तराखंड के लिए रामनगर से दिल्ली अतिरिक्त रेल गाड़ी चलाने एवं काठगोदाम से जम्मू तवी तक गरीब रथ चलाने के लिए आभार प्रकट करने के साथ धन्यवाद देना चाहता हूँ।

आशा है कि माननीय रेल मंत्री महोदय उत्तराखंड की अन्य रेल सेवा विस्तार संबंधी लंबित मांगों को भी पूर्ण करने के लिए सकारात्मक कदम उठावेंगे।

महोदय, मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि रेल बजट में सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। एक खिलाड़ी होने के नाते मुझे अत्यधिक हर्ष हो रहा है कि भारतीय रेल ने अंतर्राष्ट्रीय तथा राष्ट्रीय स्तर पर खिलाड़ियों ने वर्ष 2007-2008 में खेल-कूद के क्षेत्र में अलग-अलग चैम्पियनशिपों में पदक जीतकर महत्वपूर्ण उपलब्धि दर्ज करने के साथ हमारे देश का नाम रोशन किया है।

महोदय, टिकट काउंटर्स पर लगने वाली लंबी कतारों को समाप्त करना, मोबाइल फोन पर रेल टिकट की सुविधा, रेलवे इन्वारी कॉल सेंटर, ऑनलाइन आरक्षण उपलब्धता संबंधी सूचना पट्ट, यात्री गाड़ियों में ऑनबोर्ड सफाई की व्यवस्था, फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था, लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था, टक्कर रोधी उपकरण, आग से सुरक्षा, कुली को गैंगमैन एवं चतुर्थ वर्ग के अन्य पदों पर नौकरी की ऐतिहासिक घोषणा सराहनीय है। विद्यार्थियों के लिये मुफ्त मंथली सीजन टिकट, वरिष्ठ महिला

* The speech was laid on the Table

नागरिकों को यात्री किराये में 50 प्रतिशत रियायत, अशोक चक्र विजेताओं एवं एड्स से पीड़ित व्यक्तियों को रियायत। अनुसूचित जाति एवं जनजाति की बकाया रिक्तियों को भरने के लिए विशेष अभियान, अन्य पिछड़ी जाति के अभ्यर्थियों की नियुक्तियां, 10 नये गरीब रथ, 53 नई गाड़ियां, 16 गाड़ियों का विस्तार तथा 11 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने की घोषणा सराहनीय है।

महोदय, उत्तराखंड एक पर्यटक विशेष प्रदेश होने के साथ एक नया प्रदेश भी है, मैं चार वर्षों से लगातार उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध कर रहा हूँ। उत्तराखंड के जनमानस के कतिपय अन्य महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश रेल बजट में नहीं हो पाया है। उत्तराखंड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता है क्योंकि पर्यटक प्रदेश विश्व के देशों के लिए दर्पण का कार्य करती है। महोदय, मैं पुनः आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से उत्तराखंड प्रदेश के लिए रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध करना चाहूंगा कि मालगोदाम काशीपुर बाजपुर राष्ट्रीय राजमार्ग में ओवर ब्रिज के निर्माण एवं प्रदेश में मुख्य शहरों पर राष्ट्रीय राजमार्गों में पड़ने वाले रेलवे क्रासिंग के निर्माण की आवश्यकता है।

रानीखेत एक्सप्रेस में दिल्ली से रामनगर तक AC Ist and IInd श्रेणियों के कोचों की व्यवस्था करने की आवश्यकता है।

उत्तराखंड के प्रत्येक रेलवे स्टेशन को कम्प्यूटीकरण एवं सौन्दर्यीकरण करने की आवश्यकता है।

प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक रेलवे लाईन का विस्तारीकरण, कुमाऊँ परिक्षेत्र के अंतर्गत स्थित प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी जो कि जनपद चम्पावत में अवस्थित है यहां हजारों यात्री तीर्थ यात्रा हेतु आते हैं, किंतु समुचित परिवहन सुविधायें उपलब्ध न होने के कारण तीर्थ यात्रियों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। सड़क मार्ग के साथ-साथ यदि तीर्थ यात्रियों को रेल यात्रा की सुविधा उपलब्ध करायी जाती है तो अवश्य ही तीर्थ यात्रियों को यात्रा करने में सुविधा होगी। इसलिए यह आवश्यक है कि बरेली से काठगोदाम एवं बरेल (भैजीपुरा) वाया - पीलीभीत एवं टनकपुर रेलवे लाईन का विस्तारीकरण करते हुए खटीमा से 15 कि.मी. आगे प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक रेलवे लाईन का विस्तार का कार्य किया जाए। साथ ही वर्तमान में कुमाऊँ डिविजन में जो रेलमार्ग मीटरगेज में है इसके कारण भी रेल आवागमन में अत्यधिक कठिनाई होती है। इसलिए कुमाऊँ मंडल तक जो भी रेल लाईन है उसे उच्चिकृत करते हुए ब्रडगेज में परिवर्तित करना भी आवश्यक है।

उत्तराखंड में काशीपुर-जसपुर-घामपुर रेल लाईन का निर्माण किए जाने की अत्यधिक आवश्यकता है जिससे प्रदेश में भावर तराई बैल्ट एक कोने से दूसरे कोने तक जुड़ सकती है, टनकपुर से देहरादून सीधे सम्पर्क रेल लाईन निर्माण से उत्तराखंड के एक मैदानी छोर से दूसरे छोर को जोड़ने हेतु भविष्य में किच्छा सितारगंज खटीमा रेल मार्ग बन जाने के पश्चात् काशीपुर से नजीबाबाद हेतु नई रेल लाईन का निर्माण होने से पर्यटकों के साथ-साथ यहां के निवासियों को सुविधा प्राप्त होगी।

रामनगर से लखनऊ जाने वाली रेलगाड़ी जो मुसदाबाद पर जनता मेल से जुड़ती है, रामनगर से लखनऊ तक IIIAC कोच जोड़ने की भी आवश्यकता है। देहरादून से काठगोदाम के लिए दैनिक रेल चलाए जाने की आवश्यकता है। महुआखेड़ा गंज पर सभी रेलों को रूकने की व्यवस्था की आवश्यकता। उत्तराखंड सम्पर्क कंत्रित एक्सप्रेस हट्टानी पहुंचने से पहले हट्टी स्थान पर नहीं रूकती है जो कि वास्तव में प्रख्यात गोविन्द बल्लभपन्त कृषि विश्वविद्यालय का स्टॉपेज है तथा उत्तराखंड का एक नव निर्मित विशाल औद्योगिक स्थल भी है, यहां पर सभी रेलगाड़ियों को रूकने की व्यवस्था नितान्त आवश्यक है। ऋषिकेश से देहरादून हेतु नए रेल मार्ग का निर्माण की आवश्यकता, ऋषिकेश से देवप्रयाग/बद्रीनाथ तथा रामनगर से चौखुटिया के लिए रेल मार्ग के निर्माण की आवश्यकता, टनकपुर से प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक नई रेल लाईन के निर्माण आवश्यकता। काशीपुर रेलवे स्टेशन क्षेत्र के अंतर्गत बाजपुर रोड़ रेलवे क्रासिंग से शुगर फैक्ट्री रोड़ तक रेलवे स्टेशन क्षेत्र में नाला निर्माण की भी नितान्त आवश्यकता है, पूर्व में मैंने इस नाले का एस्टीमेट भी प्रेषित किया था, कृपया रेलवे विभाग से अनुरोध है कि इस नाले के निर्माण पर आने वाले पूर्ण व्यय को खुद भी वहन करने की आवश्यकता है।

महोदय, उत्तराखंड राज्य में वहां की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता अनेक यात्री बारहमास भारतवर्ष तथा विदेशों से आते हैं, इसलिए आपसे अनुरोध करूंगा कि जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए मेरे द्वारा तथा पूर्व में प्रदेश सरकार द्वारा

प्रेषित किये गये प्रस्तावों का वर्ष 2008-2009 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे। अंत में उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए माननीय रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करते हुए इस लोकहित के बजट का समर्थन करता हूँ।

*** प्रो. एस.पी. सिंह बघेल (जलेसर) :** महोदय, मैं रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री से अपनी लोक सभा क्षेत्र जलेसर एवं क्षेत्रीय समस्याओं के बारे में कुछ ध्यान आकर्षित करने एवं इन समस्याओं के निराकरण हेतु आश्वासन भी चाहूँगा।

महोदय, मेरी लोक सभा जलेसर को उत्तर रेल में टूंडला जंक्शन रेलवे स्टेशन है जहां पर जनहित में द्वावोधि एक्सप्रेस नयी दिल्ली गया 2397 डी एन एवं 2397 अप को रोकने की आवश्यकता है क्योंकि आम जनता अपने पुरखों के पिंडदान हेतु गया जाते हैं। अतः उनकी धार्मिक भावना को ध्यान में रखते हुये टूंडला स्टेशन पर बोधगया एक्सप्रेस को दो मिनट के लिये ठहराव देना जनहित में आवश्यक है। इसी प्रकार से टूंडला स्टेशन पर विक्रमशिला एक्सप्रेस 2367 अप एवं 2368 डाउन का ठहराव भी जनहित में आवश्यक है। महोदय, टूंडला स्टेशन को एक कस्बे का स्टेशन न माना जाये। आगरा महानगर के लोगों को दिल्ली हावडा अथवा उड़ीसा अथवा बंगाल बिहार जाने के लिये टूंडला स्टेशन ही आकर गाड़ी पकड़ना पड़ती है। अतः आगरा शहर के यात्रियों के कल्याण को ध्यान में रखते हुए टूंडला स्टेशन पर प्रत्येक गाड़ी को रोकना चाहिये।

महोदय, टूंडला आगरा एवं फिरोजाबाद जनपद जैन धर्म समाज के अनुयायियों के बाहुल्य वाता क्षेत्र है तथा जैन धर्मावलंबी शिखर जी के दर्श एवं तीर्थयात्रा हेतु शिखर जी के दर्शन करना शिखर जी जाते रहते हैं। महोदय, नीलांचल एक्सप्रेस को यदि टूंडला स्टेशन रोक दिया जाता है तो जैनधर्म में आस्था एवं विश्वास रखने वालों को सुविधा होगी। महोदय इसी प्रकार क्षेत्रीय जनता को रीवा सतना सीधी रीवा एक्सप्रेस का ठहराव भी होना टूंडला में आवश्यक है।

महोदय, मैं एक अत्यंत महत्वपूर्ण समस्या के बारे में मा0 रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि जैसा मैंने पूर्व में भी इसका जिक्र किया है कि आगरा दिल्ली झांसी, रेल मार्ग पर स्थित है टूंडला स्टेशन आगरा से मात्र 20 कि0मी0 दूरी पर है जब आगरा के लोगों को बंगाल बिहार उड़ीसा उत्तरपूर्व असामा 3000 के लिये आवागमन करना पड़ता है तो उन्हें टूंडला आकर ही गाड़ी पकड़ना पड़ती है अतः मेरा आपसे विनम्र निवेदन है कि आगरा ताजमहल, पर्यटन की दृष्टि से टूंडला में प्रत्येक गाड़ी का रूकना आवश्यक है। इसी संदर्भ में मैं आपसे कहना चाहूँगा कि दिल्ली भोपाल शताब्दी जो आगरा शहर होकर गुजरती है तो आप उसे आगरा शहर के यात्रियों की सुविधा हेतु आगरा में भोपाल शताब्दी को

* The speech was laid on the Table.

रोकते हैं इसी प्रकार दिल्ली लखनऊ शताब्दी जो टूंडला होकर गुजरती है उसको आगरा फिरोजाबाद हाथरस मथुरा और एटा जिलों के यात्रियों एवं नागरिकों को ध्यान में रखते हुये टूंडला स्टेशन पर लखनऊ शताब्दी को रोकना इसलिए भी आवश्यक है क्योंकि लखनऊ 3000 की राजधानी है तथा सभी सरकारी कार्यालयों का मुख्यालय लखनऊ में है। विधान सभा लखनऊ में है उच्च न्यायालय की खंडपीठ लखनऊ में है तथा पर्यटकों को ध्यान में रखते हुए आगरा के आने वाले पर्यटकों का एक बड़ा हिस्सा लखनऊ जाता है। अतः रेलमंत्री जी शताब्दी का टूंडला स्टेशन पर ठहराव आवश्यक है।

महोदय, टूंडला स्टेशन का पूछताछ केन्द्र स्टेशन से बाहर है अतः प्लेटफार्म पर रूके हुए यात्रियों की अपनी अपनी गाड़ी की यथास्थिति को रखने के लिए बार बार प्लेटफार्मों एवं स्टेशन के बाहर बने हुए पूछताछ घर आना पड़ता है। अतः टूंडला स्टेशन पर किसी प्लेटफार्म पर ही पूछताछ केन्द्र बनना चाहिये महोदय प्लेटफार्म नं0 एक टूंडला स्टेशन पर यात्रियों के लिये कोई शेड नहीं है अतः गर्मी एवं बरसात में उन्हें खुले आसमान के नीचे बैठना पड़ता है। अतः रेल मंत्री जी टूंडला स्टेशन के प्लेटफार्म नं0 एक पर एक यात्री शेड बनाने का कष्ट करें।

महोदय, आगरा केन्द्र स्टेशन पर सभी सम्पर्क कृति रेलों व पर्यटन की दृष्टि से रूकना आवश्यक है तथा सभी गाड़ियों में आगरा से कोटा बढाने की भी आवश्यकता है। महोदय, आगरा फोर्ट स्टेशन की स्थिति बहुत खराब है कृपया आगरा फोर्ट स्टेशन का जीर्णोद्धार कराने का कष्ट करें।

महोदय, मेरी लोक सभा जलेसर में बरहन जंक्शन एवं जलेसर रोड रेलवे स्टेशन है यात्रियों की सुविधा हेतु बरहन जंक्शन पर मुंशी एक्सप्रेस एवं कटिहार, महानंदा एक्सप्रेस का ठहराव होना बहुत जरूरी है तथा जलेसर रोड स्टेशन जो हाथरसा एवं एटा तथा आगरा जनपद का एक महत्वपूर्ण केन्द्रीय स्थल है वहां पर गोमती एक्सप्रेस तथा हाथरस जंक्शन स्टेशन पर गोमती एक्सप्रेस की रोकना आवश्यक है।

महोदय, इसी प्रकार आगरा इटावा रेल लाइन का शिलान्यास पूर्व प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा किया गया था। कृपया उक्त रेल लाइन के निर्माण हेतु पर्याप्त

धन के आबंटन की आवश्यकता है तथा इटावा मैनपुरी रेल लाइन को एटा तक बढ़ाने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं आपका ध्यान एक बहुत छोटे रेल लाइन के टुकड़े की ओर आकर्षित करना चाहूंगा अगर आप 25 कि०मी० का टुकड़ा रेल लाइन का बना दें तो लाखों लाख जनता को फायदा होगा। महोदय, मैं एटा से कासगंज के बीच 25 कि०मी० के रेल लाइन की बात कर रहा हूँ। बरहन से एटा तथा रेल लाइन है उधर कासगंज के रेल लाइन है यदि एटा से कासगंज के बीच 25 कि०मी० रेल लाइन बनादी जाये तो एटा की महान जनता बरेली लखीमपुर आगरा कानपुर लखनऊ पीलीभीत गोंडा से जुड़ जायेगी।

कृपया एटा से कासगंज तक 25 कि०मी० रेल लाइन बनाने का कष्ट करें।

महोदय, मैं रेल मंत्री का ध्यान एक अत्यंत ज्वलनशील समस्या के बारे में ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। महोदय, सिकन्दराऊ एवं कासगंज के बीच एक एम.ई.आर का अगसौली रेलवे स्टेशन है मेरी जानकारी में आया है कि उक्त अगसौली स्टेशन को समाप्त कर हॉल्ट किया जा रहा है तथा इसको सुनकर वहां की क्षेत्रीय जनता गत माह आंदोलित रही है लगभग 20 दिनों तक हजारों की संख्या में क्षेत्रीय जनता वहां धरना एवं प्रदर्शन अगसौली स्टेशन को बनाये रखने की मांग को लेकर कइती रही। मैं स्वयं तथा मेरी पत्नी मधु बघेल जो सिकन्दराऊ विधान सभा क्षेत्र से विगत चुनावों में स०पा० की प्रत्याशी रही थी मौके पर गये तथा जनता की समस्या सुनी महोदय अगसौली स्टेशन हाथरस जनपद का केन्द्र बिंदु ही एक यात्रियों के हिसाब से जंक्शन है। एक रोड कचौरा जाता है तथा दूसरा वाजिदपुर को जाता है एक मार्ग सिकन्दराऊ तो दूसरा कासगंज को जाता है तथा लगभग 100 गांवों का आवागमन अगसौली स्टेशन से होता है तथा अंग्रेजों के जमाने का 100 वर्ष से भी पुराना स्टेशन है इस इलाके में गुलाब की खेती होती है किसानों को व्यापार हेतु बरेली तथा दिल्ली का बाजार करना पडता है तथा क्षेत्रीय छात्र एवं छात्राओं को उत्तम शिक्षा हेतु कासगंज हाथरस जाना पडता है। यदि स्टेशन की जगह हॉल्ट रहेगा तो गाड़ियों की संख्या भी कम हो जायेगी तथा वहां का विकास भी रूक जायेगा तथा यदि सवारी अकेली उतरेगी तो उसके साथ तूटपाट भी हो सकती है। महोदय, इस बात को लेकर क्षेत्रीय जनता में इतना आक्रोश है कि लगभग 15 दिन तक बूढ़े, जवान बच्चे एवं महिलायें वहां धरना देती रही हैं। आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि धरने पर बैठी एक महिला को वहीं धरना स्थल पर गर्भवती महिला को प्रसव हुआ तथा बच्चा हो गया। यह इस बात का प्रतीक है कि कितना भावनात्मक रूप से क्षेत्रीय जनता इस स्टेशन से जुडी है। उक्त संदर्भ में मुझे दो बार धरना पर जाना पड़ा। उनका नेतृत्व करना पड़ तथा एक प्रतिनिधि मंडल को लेकर एन ई आर के महाप्रबंधक से मिलने गोरखपुर जाना पड़ा, महाप्रबंधक ने यद्यपि आश्चर्य किया है कि स्टेशन रखेंगे किंतु मेरा आपसे निवेदन है कि आपके द्वारा भी अगसौली स्टेशन को हॉल्ट के स्थान पर स्टेशन का ही दर्जा रखा ताये तथा साथ ही वहां अन्य सुविधायें जैसे पीने के पानी सभी रेल योक्तों तथा यात्री प्रतीक्षालय तथा यात्री शेड प्लेटफार्म ऊंचा करना तथा लोडिंग अनलोडिंग की भी समुचित व्यवस्था की जाये। अगसौली स्टेशन का सौंदर्यीकरण भी किया जाये तथा सिकन्दराऊ स्टेशन का सौंदर्यीकरण यात्री प्रतीक्षालय अच्छी किसम का कंप्यूटरीकरण आरक्षण सभी गाड़ियों में सिकन्दराऊ में आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाये।

महोदय, मैं अपनी उक्त मांगों को पूरा करने का रेल मंत्री जी से आश्वासन चाहूंगा तथा आपने मुझे क्षेत्रीय रेल संबंधी समस्याओं को उठाने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

***श्री जसवंत सिंह बिश्नोई (जोधपुर) :** महोदय जी मेरे लोकसभा क्षेत्र जोधपुर के पीपाड़ रोड से बिलाडा तक आसाम परिवहन का कार्य करीब-करीब पूर्ण हो गया है लेकिन अभीतक बिलाडा-बर रेलवे लाईन का सर्वे पूर्ण होने के बाद भी इस वर्ष के बजट में कोई कार्य शुरू करने हेतु प्रावधान नहीं किया गया महोदय बर बिलाडा रेलवे लाईन अति महत्व लाईन है इससे अजमेर एवं दक्षिण भारत में जाने वाली ट्रेनों का मात्र सीधा हो जायेगा तथा सामरिक दृष्टि से भी यह अति महत्व पूर्ण मार्ग है।

महोदय जी मेरे लोकसभा क्षेत्र जोधपुर के फत्तौरी शहर से पोकरण बालोतरा काण्डला मार्ग का सर्वे हुआ था यह रेल मार्ग सामरिक दृष्टि से भी अति महत्वपूर्ण रेल मार्ग है इस वर्ष के बजट में इस रेल मार्ग के निर्माण की कोई व्यवस्था नहीं की है।

महोदय जी नागौर से फत्तौरी नये रेल मार्ग का काफी वर्ष पहले सर्वे हो चुका है। लेकिन इस नये रेल मार्ग हेतु बजट में सारी का कोई प्रावधान है सीमावर्ती क्षेत्र में यह रेल मार्ग अति महत्व पूर्ण मार्ग है।

महोदय जी मेरे लोकसभा क्षेत्र जोधपुर से चैन्नई, सिकन्दराबाद, तिरुवन्तपुरम, बंगलौर, हैदराबाद, पूना, मुम्बई आदि शहरों के बीच चलने वाली ट्रेने ज्यादातर सप्ताह में एक अथवा दो फेरे कर रही है। अपरोक्त शहरों में जानी वाली ट्रेनों के फेरे बढ़ाने की आवश्यकता है।

* The speech was laid on the Table

***श्री श्रीपाद येसो नाईक (पणजी) :** महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया। आशा थी कि देश भर के लोगों की मांगें सुनकर सबको कुछ न कुछ सेवाएँ दे देंगे। जब बजट पेश हुआ तब पता चला कि यह बजट पूरे देश के लिए नहीं बल्कि बिहार और कहीं राज्यों के लिए ही है। आज दिन ब दिन जनसंख्या बढ़ रही है। विकास अपने जगह है और समस्याएँ भी अपनी जगह हैं। मुंबई, दिल्ली, कलकत्ता जैसे बड़े शहरों की दशा बहुत खराब है। यहाँ ज्यादा सेवाएँ तथा ज्यादा ट्रेनों की व्यवस्था करना उचित होगा।

महोदय, गोवा राज्य एक अच्छा वर्ल्ड टूरिस्ट स्पॉट माना जाता है। दुनिया से लाखों सैलानी गोवा में आते और वहाँ से अन्य राज्यों में जाते हैं। आंध्र में तिरुपति हो। केरला में वालाकिनी चर्च हो। महाराष्ट्र कर्नाटक के रमणीय स्थल देखने जाते हो। रेल यातायात ही उनके लिए अच्छा साधन रहता है। इसलिए मेरी मांगें आपके सामने रखता हूँ।

महोदय, गोवा से बहुत बड़ी संख्या में लोग तिरुपति श्री वेंकटेश के दर्शन हेतु जाते हैं। हरिप्रिया एक्सप्रेस जो गोवा से तिरुपति जाती थी वह बंद करवा दी गयी है। यह अब कोल्हापुर, महाराष्ट्र से तिरुपति जाती है। मेरी प्रार्थना है कि पहले जैसे दो स्लीपर कोच और एक थ्री टीयर कोच को गोवा निजामुद्दीन एक्सप्रेस को जोड़कर जो दिल्ली जाती है उसे हरिप्रिया एक्सप्रेस जो कोल्हापुर से तिरुपति जाती है, उसे लोंडा जंक्शन में जोड़ दिया जाये ताकि लोगों को तिरुपति जाने की सुविधा मिले।

महोदय, गोवा में आने वाले सैलानी दिल्ली, मुंबई आदि स्टेशनों से आते हैं। पणजी गोवा की राजधानी है। यह करमली स्टेशन से 9 कि०मी० दूरी पर है। लेकिन ज्यादा रेलगाड़ियाँ करमली स्टेशन पर रुकती नहीं हैं। उन्हें मडगांव स्टेशन पर उतारा जाता है जो 32 कि०मी० दूर है। मेरी मांग है कि सभी गाड़ियाँ करमली स्टेशन पर रुकवा दी जायें ताकि लोगों को 23 कि०मी० का लंबा सफर न करना पड़े।

महोदय, चार साल पहले कोकण रेलवे ने स्काई रेल का एक पायलट प्रोजेक्ट मडगांव गोवा में शुरू किया था। उसका टेस्टिंग भी किया गया था। फंडिंग के कारण यह अच्छा प्रोजेक्ट वैसे ही पड़ा हुआ है। मेरी मांग है कि रेल मंत्रालय उसे पैसा देकर शुरू करवाने की कोशिश करे।

महोदय, गोवा एक देश का छोटा सा सुंदर राज्य है। बहुत अच्छे रमणीय स्थल यहाँ मौजूद हैं। उसमें दुग्धसागर, वॉटर फॉल भी है। हजारों लोग यहाँ यह नैसर्गिक स्थल देखने जाते हैं। लेकिन यहाँ जो वास्को

* The speech was laid on the Table.

डी गामा रेलवे स्टेशन से जो रेलगाड़ी जाती थी वह अभी बंद करवा दी गयी है। स्कूलों के विद्यार्थी और बाकी लोग यहाँ नहीं जा पा रहे हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वास्को डी गामा रेलवे स्टेशन से दुग्धसागर तक तुंत रेलगाड़ी चलाया जाये।

महोदय, गोवा जैसे छोटे प्रदेशों के लोगों ने कोकण रेलवे जैसे प्रोजेक्ट को अपनी जमीन देकर अपना योगदान दिया है। लेकिन अफसोस की बात है कि उनको अभी तक रोजगार उपलब्ध नहीं कराया गया। रोजगार के अवसर देने में कोकण रेल हो या साउथ सेंट्रल रेल हो गोवा के लैंड लूसर या अन्य युवकों के साथ अन्याय कर रही है। मेरी मांग है कि गोवा में पैदा होने वाले रोजगार या नौकरियों में प्राथमिकता गोवा के युवकों को देने की कृपा करे।

*SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR): The Hon'ble Railway Minister has tried to portray to the nation that his current railway budget has been directed to the aam admi. But Sir what has done for the haduti region of Rajasthan. Sir, in this region of Rajasthan the district of Jhalawan & Baras is located. Sir, the proposed train line from Ramganj madni to Bhopal has reached its momentum speed. The allocation for this for the proposed train line is only 30 crore while the estimated cost of the proposed train line is 750 crore plus. In the previous Rail Budget, we were allocated only 30 crore. But Sir, due to inflation of diesel rates, the project has been escalated.

Sir the entire country is facing severe power crises. On the Kalsindh river in Jhalawan district, the Power Ministry ahs proposed a Mega Power Project. To aide the growth of the power project we need to have railway link to Jhalawan to push the Kali Siindh electricity power project. I urge the Railway Ministry to enhance allocation for the Ramganmandi Bhopal train line.

Sir, the Union Government has planned to set up a train line from Ramganjmandi to Ujjain via Jhalwar. The survey work is being done. I urge the Union Government to give further sanction to the survey work for the proposed project which is Ramganjmandi to Ujjain via Jhalawar.

Sir, during consultation with the railway personal at the Kota we the MPs of Region have requested the railway to assist the people from the region by providing them Jaipur-Shamgarh train (193) to be extended to Nagda. Along with it a Kota Nagda train will also assist the commonman of the region.

Sir, we need to computerize the Bhawanimandi and Choumela train station it will assist the aam admi the people of Jhalwar district.

Sir we have requested the railway ministry to give us few stoppage of train such Jaipur-Bardra Jaipur (2979-2980) stoppage at Bhawanimandi & Choumela

* The speech was laid on the Table.

Jaipur-Pune (9087-9028) at Bhwani Mandi Station. Jaipur-Puri (8474-8475) stoppage at Bhawanimandi Station. Jaipur-Indore (2974) stoppage at Bhawanimandi & Choumela Station respectfully. Sir, we need to link the state of Gujarat to Rajasthan by stopping Ahmedabad-Jammu Tavi at Bhawani Mandi Station.

Sir, I want to thank Lajuji as he has announced the electrification of Kota-Baran-Bine Line. I hope it is not a election announcement and the work is done at quick pace.

Sir, the railway need to ensure that Stations are kept clean and hygiene and station is maintained. At present moment there is no sanitation which can been seen at the station.

Sir, we need to ensure the safety of passenger of region. We hope that railways has taken measures for ensuring safety at railway crossings and its tracks from any mishaps.

Sir, in the district of Dholpur the Bhopal-Delhi Shatabadi does not stop while the train is stopping at Mathura, Agra and Jhansi in Uttar Pradesh. In Madhya Pradesh the train makes a halt at Murena Gwalior and Bhopal. The train passes through the State of Rajasthan. We need to be given our right and Bhopal-Shatabdi must be stopped at Dholpur Junction in the district of Dholpur.

I urge the Railway Minister to take steps which assist the common man from the region. By providing the train stoppages new train line, computerization of stations and safety of the passenger.

I only hope to considers to my demand at the earliest.

Thanking you Sir, for giving the time to me to put my view across.

***श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (वाशिम):** मैं आप के माध्यम से मंत्री जी से यह रेल बजट के अवसर पर मेरे क्षेत्र के बारे में कुछ मांगों के माध्यम से बिनती करती हूँ कि वाशिम-बडनेरा यह नयी रेल लाइन के लिये सर्वे को मंजूरी दी गयी है, लेकिन मेरी मांग है कि यह लाइन बढ़ा कर इसे शिदखेडराजा से होते हुए जालना तक बढ़ाया जाये और इसे सर्वे के लिए लिया जाये। दूरी नयी रेल लाइन जो मूलीजापूर अचलपूर जाती है उसे ब्रॉड गेज के लिये हाथ में लिया जाये और 2006-2007 में वर्धा-यवजमास-नांदेड यह नया रूट सर्वे के लिये गया और राज्य सरकार उसके लिए 40 प्रतिशत पैसा देने के लिये तैयार है उसे शुरू करने के लिए रेलवे मंत्रालय से पैसा उपलब्ध किया जाये और सर मेरे क्षेत्र में जो पूर्ण-अकोला यह ब्रॉडगेज का काम चल रहा है, उसके काम की ववालटी अच्छी नहीं होने के कारण भविष्य में रेल यात्रियों को ओर रेल मंत्रालय को हानी हो सकती है उदाररहण के लिये मैं आपके ध्यान में लाना चाहती हूँ की जो काम वाशिम में शुरू है उसके कुछ स्टेशनों के काम का दर्जा ठीक नहीं है। उदा. जऊरूका रेलवे स्टेशन में अच्छी ववालटी का काम नहीं हुआ है और बडुअ से ऐसे पुल हैं जिनकी दरकारत हमारे पास लोगों ने भी दी है उसका भी काम अच्छा नहीं है अध्यक्ष जी आपके माध्यम से मैं मांग करती हूँ की ऐसे कामों की जांच की जाये।

सर अनेको जगहों पर RUB/ROB हो ऐसी वहाँ से जाने वाले गावों में रहने वाले लोगों की मांग है जैसा की देवला के पास से RUB हो ऐसी वहा से कार्सींग पर आने वाले कशीबन 10 गाँव की मांग है लेकिन जो आफिसर उस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं और इस कारण लोगों में असंतोष बढ़ रहा है, लोग आंदोलन करने जा रहे हैं। सर इस ध्यान में रखकर और लोगों की मांग देखकर निर्णय लेने की आवश्यकता है। सर यह जो पूर्ण-अकोला ब्रॉडगेज बन रहा है वह हिंगोली से भी जाता है और इस जिले के लोग भी इस काम से परेशान है उस किसानों की जमीन इस ब्रॉडगेज में जाने के कारण वह भूमिहीन हो रहे हैं और उन्हें मुआवजा भी कम मिल रहा है उनकी मांग है कि वह बढ़ाया जाये और उनके परिवार के एक बच्चे को नौकरी में भी लिया जाये। और यह मांग भी उनकी यही है। सर यह रेल बजट में मंत्री जी ने भाड़ा ना बढ़ाये का फैसला किया है, लेकिन सर जो लोग रेलवे से प्रवावस करते हैं उन्हें उससे कोई भी राहत नहीं मिलती है जैसा अगर अकोला स्टेशन से कोई बैठता है और वह शेतवार तक जाता है तो उसकी टिकट

पर 10 रु का ज्यादा भाड़ा उसे देना पड़ता है और अकोला से सीधा मुम्बई जाना पड़ता है उसे भी 10रु का चार्ज लगता है उसे देखते हुई दोनों स्टेशनों का अंतर ध्यान में रखकर ही चार्ज लगना चाहिए या लेकिन

* The speech was laid on the Table

यह भिन्नता नजर आती है इस कारण छोटी दूरी की यात्रा करने वाल इससे परेशान है। इसलिये मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से बिनती है की इस सरचार्ज को हटाया जाये और लोगों को राहत मिले ।

***श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरुच):** माननीय रेल मंत्री जी ने इस बार का जो बजट पेश किया है इससे देश के कई सांसदों ने विरोध जताया है। इस बजट में गुजरात के साथ भी भारी अन्याय किया गया है। बजट में 2 से 5 प्रतिशत की किराये में कमी की गई है परन्तु जनरल बोर्गो में यात्रा करने वाले जो अत्यंत गरीब लोग हैं उसमें कोई रियायत नहीं दी है। बजट में विकास नाम की कोई चीज नजर नहीं आती है और रेलवे का ढांचा कमजोर होता दिखाई दे रहा है।

रेल बजट के माध्यम से हम बहुत पिछड़े क्षेत्र का आर्थिक विकास करते हैं जिससे देश का संतुलित विकास हो सके और गरीब एवं किसानों, लेबर को उनके क्षेत्र तक रेल समय पर पहुंचाकर कम किराये का परिवहन सहित उपलब्ध कराते हैं, परन्तु खेद के साथ सदन को सूचित करना पड़ रहा है कि इस रेल बजट में गुजरात राज्य के साथ भारी अन्याय किया है। रेल बजट में जो आवश्यक एवं बुनियादी रेल सुविधाएं दी जाती थी वह नहीं दी। पश्चिम रेलवे का अधिकांश भाग गुजरात में है, परन्तु गुजरात को आज तक पश्चिम रेलवे जोन से वंचित रखा गया है। रेल बजट में नई रेलवे लाईन बिछाने का कार्य आमाम परिवर्तन का कार्य एवं जहां पर अभी तक रेलवे लाईन नहीं है इस बजट में उल्लेख नहीं है।

मेरे क्षेत्र भरुच एवं गुजरात के पिछड़े क्षेत्रों में मीटर गेज को ब्रॉड गेज में बदलने की मांग पिछले 5 साल से हो रही है। जैसे कि 1. भरुच समनी जब्बोसर, 2. राजपीपला से अंकलेश्वर, 3. अंकलेश्वर से नेत्रंग नंदपड़ी लाईन को चालू करना, 4. कोसंबा-उमरपाडा मीटर गेज लाईन है उनको ब्रॉड गेज में बदलने की मांग। मेरा अधिकांश क्षेत्र आदिवासी बहुल्य है और दहेज, अंकलेश्वर, पानोली, झगडीया बड़े-बड़े उद्योग, केमीकल जोन आये हुए हैं। उसमें आस-पास के मजदूर लोगों को आने-जाने में बहुत मुश्किलें झेलनी पड़ रही हैं। राजपीपला, अंकलेश्वर, भरुच, नेत्रंग, कोसंबा, उमरपाडा, भरुच-दहेज, भरुच-जंबोसर वाया समनी लाईनों को मीटर गेज से बदल कर ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाना है तो आदिवासी क्षेत्र ओ.बी.सी. क्षेत्र वाले पिछड़े क्षेत्र को बहुत लाभ मिल सकता है।

मेरे क्षेत्र भरुच अंकलेश्वर में बड़े-बड़े उद्योग कारखानों में बिहार और पश्चिम उत्तर प्रदेश के लोग यहां पर मजदूरी करने आते हैं। राजस्थान से भी कई लोग अपने बिजनेस के लिए आते हैं। मुम्बई से आने वाली सभी गाड़ियों भरुच और अंकलेश्वर रेल के लिए भी हम बार-बार मांग कर रहे हैं। यू.पी. बिहार के लोगों ने माननीय रेल

मंती जी को लिखित में भी दिया है परन्तु एक-दो गाड़ियों के अलावा कोई भी गाड़ी का स्टॉपेज नहीं मिला है। अतः मेरी मांग है कि जितनी भी गाड़ियां अंकलेश्वर-भरूच रेलवे स्टेशन से गुजरती हैं वो सभी गाड़ियां रूकें।

* The speech was laid on the Table.

अंत में गुजरात के सभी छोटे-बड़े बंदरों के साथ रेलवे लाईन का कनेक्शन दिया जावे। भरूच-दहेज रेलवे गेज रूपांतरण के कार्य के लिए आर.पी.एन.एल. गुजरात मेटाईम्स बोर्ड, दहेज सेजली अदाणी पोर्ट ली, जी.एन.एफ.सी. के बीच शेयर होल्डर एग्रीमेंट हुआ है। इनका अमलीकरण समय पर होना चाहिए।

सभी सांसदों के मत क्षेत्र में आने वाले ओवर ब्रिज, अंडर ब्रिज, मॉडल रेलवे स्टेशन की जो मांगें हैं, वो स्वीकार की जाए और गुजरात के साथ न्याय किया जाये, यही मेरी रेल मंती से मांग है।

श्री मुंशी राम (बिजनौर) : रेल बजट वर्ष 2008-09 का समर्थन करते हुए श्रेष्ठ के साथ मा0 रेल मंती जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। आपने इस विभाग को 25 हजार करोड़ रूपए के मुनाफे में बिना किसी रेल भाड़ा बढ़ाए पहुँचा दिया। भारत सरकार रेल की सुविधा देश की जनता को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने के लिए बनायी गयी है न कि सरकार का व्यवसाय है। जो मुनाफा रेल विभाग द्वारा कमाया जा रहा है वह यात्रियों की सुविधा पर खर्च होना चाहिए। आपके द्वारा 10 गरीब रथ, 53 नई गाड़ियाँ, 16 गाड़ियों का विस्तार, 11 गाड़ियों के फेयों में वृद्धि, 500 कि०मी० दोहरीकरण का कार्य पूर्ण और 1000 कि०मी० दोहरीकरण के लक्ष्य पूर्ण करने का कार्य किया है।

इसके पश्चात् भी देश के पूर्व से उत्तर को जोड़ने वाली मुख्य रेल लाइन हावड़ा-जम्मू तवी पर उत्तर-भारत के उत्तराखण्ड एवं प0उ0पू0 पर आपने कोई ध्यान नहीं दिया है। किसी भी दृष्टि से इस क्षेत्र की अनदेखी आपके द्वारा की गयी है। विद्युतीकरण सहारनपुर से लखनऊ के मध्य जो कार्य वर्ष 2004-05 में पूरा किया जाना था, वह आज तक भी पूरा नहीं किया गया। साथ-साथ मुरादाबाद-गाजियाबाद मौजम्मापुर-गजौला, लखनऊ-देहरादून, मुरादाबाद-काठगोदाम आदि लाइनों पर विद्युतीकरण का कार्य सहारनपुर-लखनऊ के साथ-साथ पूरा किया जाना जरूरी है जिससे इस क्षेत्र में डीजल इंजन की आवश्यकता ही न पड़े। उस ओर भविष्य में कोई योजना आपके द्वारा नहीं बनाई गई है जोकि रेल विभाग को लाभकारी की ओर ले जाने के लिए भी एक आवश्यक कदम है। वर्ष 2007-08 के दौरान 155 कि0मी0 नई लाइनों का निर्माण पूरा करने के साथ 350 कि0मी0 नई लाइन का निर्माण करने का लक्ष्य आपके द्वारा रखा गया है।

इसके पश्चात् भी उत्तराखण्ड के गढ़वाल क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ने वाला रेल मार्ग छोटा किया जा सके। बिजनौर-हरितनापुर-मेरठ रेलमार्ग जिसमें आपके विभाग द्वारा सर्वे भी किया जा चुका है, केवल 30.6 कि0मी0 नई रेल लाइन बनने के पश्चात् 40 कि0मी0 के लगभग उत्तराखंड कोटद्वार को जोड़ने में कम हो सकता है। आपके द्वारा इस नई रेल लाइन पर जिसमें लगभग 100 करोड़ रुपए का मात्र खर्च होता, कोई ध्यान नहीं दिया गया जिसे प्राथमिकता पर किए जाने की आवश्यकता है। उत्तरी भारत के प0उ0पू0 व उत्तराखंड के कोटद्वार गढ़वाल क्षेत्र को देश भाग चेन्नई, हैदराबाद, मुंबई आदि से रेल द्वारा सीधा जोड़ने का कार्य भी आपने अपने पिछले पांच बजटों में नहीं किया है। प्रत्येक रेल बजट में मेरे द्वारा मांग किए जाने के पश्चात् भी आपने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है।

* The speech was laid on the Table

अर्थात् कोटद्वार, बिजनौर, मुरादाबाद को सीधा रेल से चेन्नई, हैदराबाद, मुंबई से जोड़ा जाये क्योंकि लाखों लोग इस क्षेत्र के चेन्नई, हैदराबाद, मुंबई में कार्य करते हैं जिन्हें पहले सड़क मार्ग से दिल्ली जाना पड़ता है फिर दिल्ली के पश्चात् चेन्नई, हैदराबाद, मुंबई जाना पड़ता है अर्थात् इस क्षेत्र से अतिशीघ्र आवश्यक रूप से जोड़े जाने की आवश्यकता है।

रोड के माध्यम से मोटर वाहनों की बढ़त को मदेनजर रखते हुए रेलवे के प्रत्येक क्रासिंगों पर प्लाईओवर ब्रिज का बनाया जाना आवश्यकता के अनुसार आवश्यक हो गया है। इस पर भी प्राथमिकता से कार्य कराये जाने की आवश्यकता है। आपके पिछले चार बजटों में इस प्रकार की कितनी योजनाएं कितने प्रतिशत पूर्ण हो चुकी हैं यह देखा जाना आवश्यक हो गया है।

छोटे रेलवे स्टेशनों पर फर्जी टिकटों की बिक्री रोकने के लिए कम्प्यूटरीकृत रेल टिकट जारी कराया जाना प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर आवश्यक है जिसे कराया जाये।

रेलवे आरक्षण की सुविधा छोटे प्रत्येक स्टेशनों पर कराई जाये जिससे आरक्षण करने किसी भी यात्री को 10 कि.मी. भी न चलना पड़े, इसे आवश्यक रूप से कराये जाने की आवश्यकता है।

मेरे अपने गृह नगर नगीना में जो कि हैन्डीक्याप्ट का महत्वपूर्ण क्षेत्र है, में एक भी आवश्यक ट्रेन नहीं है, दिन के समय में दो ट्रेनों के ठहराव की मांग में पूर्व से करता आ रहा हूँ। अमृतसर-सहरसा जनसेवा एक्सप्रेस (5209-5210), अमृतसर-दरभंगा जननायक एक्सप्रेस (5211-5212) का नगीना में ठहराव किये जाने की आशा के साथ-साथ नजीबाबाद (जं0) जो कि सहारनपुर-मुरादाबाद के मध्य लगभग 100 कि.मी. की दूरी पर है, इस क्षेत्र में कोई भी सुपरफास्ट ट्रेन का ठहराव अन्य किसी स्टेशन पर नहीं है पिछले 10 वर्षों से अधिक रूकती आ रही सुपरफास्ट ट्रेन उपासना हावड़ा-देहरादून (2327-2328), अकाल तख्त स्यालदह-अमृतसर (2317-2318) का ठहराव जो इसी माह बन्द किया गया है, बहाल किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी आप भारत के रेल के मंत्री हैं। आपको पूरे भारत को समानता से रेल सुविधा पूरे देश की जनता को दी जाने की ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता पर ध्यान देने की जरूरत है। आपके रेल बजट से ऐसा न लगे कि आप बिहार के रेल मंत्री हैं।

अपनी उपरोक्त मांगों को गम्भीरता से लिए जाने की आशा से आपके रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*SHRI ADHIR CHOWDHURY (BERHAMPURE, WEST BENGAL): Indian Railways is one of the greatest public sector undertaking in the world carrying a long chequered history with it.

It has been amply proved by Railway that anyone who performs sincerely with an objective sooner or later he will be succeeded.

By virtue of a slew of innovations in view of prevailing transport scenario, the Indian Rail really has got a legendary dimension.

It is mind-boggling to note that before paying dividend it has held a cash surplus of 25000 crore.

The Performance of Railways is always determined by the operating Ratio it incurs where it has made an excellent job by maintaining it to the tune of 76.3%. This is first instance since independence when return on capital invested in railways will reach an historic level at 21%.

Infrastructure always plays a significant if not pivotal role in the growth of economy. We are proud of our Railway which is simultaneously playing the dual role of commercial viability and social commitment. Passengers and freight traffic are like the Siamese twin of this trade whereby Rail matters the most.

The passenger services will be governed by two words comfort and convenience, for freight business, the emphasis is on commitment and connectivity.

I must appreciate the ministry for its long-term infrastructure development plan.

It is easy to conceive that it is an imperative need to augment capacity in view of the fact that 75% of Railways goods traffic moves on about 20,000 km of Railways high density network, coal and iron ore routes and port connectivity, railway lines which is either saturated or on the verge of saturation.

An investment of about Rs. 75000 C is proposed in the span of 7 years to augment the capacity of these routes.

* Not recorded

Railways is moving ahead to make massive investments for the expansion of the network including modernization and upgradation of the technology and for providing world class facilities to the customers in the coming years and planned to invest 2,50,000 lac crore on P.P.P model in the next five years.

Indian Railways is an example of success. It has rekindled the hope and aspiration of other dying P.S.U. It has now become a subject of intense interest in the corporate world. The history of its turn-around is now being emulated by various organizations.

Without even deflating an ounce of body the health of Rail is maintained and growing into robust.

It is following the dictum "Driving down unit cost, reducing tariffs and increasing market share to achieve record profits. The focus is on increasing yield/ train rather than increasing tariff/ passenger/ ton.

I prefer to submit a few most necessary proposals in the occasion of Rail Budget discussion for kind consideration.

In inviting a reference to the subject mentioned above I have to state that two Railway Lines, one from Sealdah to Lalgola in the Sealdah-Lalgola Section, Sealdah Division of Eastern Railway and the other from Howrah to Farakka via Bandel, Katwa, Azimgunj (the part of which from Katwa to Azimgunj is the BAK Loop Line) in Howrah Division of Eastern Railway run through this district. The total length of the rail lines stretching through this district are 75 KM from Rejinagar to Lalgola in the first section and 100 + KM from Salar to Farakka in the other. Thus the position of this district in the railway map is nothing more that a microscopic dot.

Now, in the advent of influx of population and changes in life in every sphere -social, economic, educational, cultural, inter alia, the demand of life has proliferated in different ways, and accordingly the railway communication, which is second to none as the means of communication, has become part and parcel of human life. But it is strange as well as unfortunate that even in the days of scientific and technological development this district has been languishing in the sphere of development in this sector and this been creating immense problems, which are to be done away with. The following schemes are to be taken up with earnestness and implementation.

First, the introduction of new Railway Line from Salar to Sainthia via Kandi is a long-standing demand of the people of three districts, Murshidabad, Birbhum and Bardhaman. Proposals for introduction of this rail line were submitted in different times and this has been lying pending for the last three decades.

In this context it is mentionable that this line will run through Bharatpur II and I Blocks of Kandi Subdivision of Murshidabad

district touching the outskirts of three Gram Panchayats of Bardhaman district and the Mayureswar II of Rampurhat and Sainthia-Ahamadpur Blocks of Birbhum District and nearly fifty lakhs of people of this vast region will be benefitted if this railway line is introduced. These people will get the benefit of availing themselves of the opportunity of railway services and as the major percentage of the people living in this area belong to agriculture and this will develop the trade and commerce and facilitate marketing of their products.

In view of the importance and exigency of the issue an immediate step should be taken for implementation of the scheme.

Secondly, the narrow-gauge Katwa - Ahamadpur line was in operation since the days of pre-independence and once it ran its boom stage. Now this line has become almost defunct and consequently a large number of people have to bear with immense inconveniences for this.

Now there is no proper means of communication for the people of the area through which this line runs and the people of the locality left no stones unturned for its renovation, development and conversion into broad gauge.

Accordingly this line should be renovated and converted into BROAD GAUGE to fulfill the long-felt demand of the people.

Thirdly, the proposal for construction of two FLY OVERS at Berhampore in the Sealdah-Lalgola Section was submitted previously. Now Berhampore, a Railway station in the Sealdah-Lalgola Section has become a heavily populated town with nearly 2,00,000 people and every day thousands of people come over to this town for different reasons by rail and road, the major portion by rail. The railway track runs through the heart of the town and crosses NH 34, which also stretches through this Town at two strategic points, one at Chuanpur (Railway gate no.-131 of Sealdah- Lalgola section) and the other at Panchanantala (Railway gate no.132 of Sealdah- Lalgola section) and round the clock thousands of people, innumerable buses, trucks and other vehicles ply crossing this railway tracks. Different roads from different directions meet these crossings. At the time of arrival of trains (up and down) these level crossings are closed for movement and this creates stagnation of movement for long. In the peak hours the office goers, students, general public etc. have to bear with lots of inconveniences for stagnations. This creates a colossal fiasco and in many occasions accidents including loss of human life and property took place.

Accordingly this problem requires immediate solution and this can be done only by construction of FLYOVERS on these two junctions.

Fourthly, the Katwa-Azimgunj line in BAK Loop is a single line without electrification, Consequently running of trains on time are put into jeopardy for crossing of trains. This consumes lots of time and delays running of trains.

This creates lots of problems to the commuters in various ways and also causes problems in respect of proper running of train. This situation has been prevailing since inception and requires improvement to cope with the demand of the people.

In view of this it is suggested that this line should be converted into DOUBLE LINE WITH ELECTRIFICATION as it is done in other parts of the country

Again in this context it is stated that the entire Kandi Subdivision is ravaged by flood every year and it is a regular feature. Now the prevailing railway bridges in the above line causes stagnation of flood water and the capacity of the release of flood is quite inadequate. This creates a hellish condition during flood.

Now the bridges between Chowrigachha to Tenya should be reconstructed to save the people of the locality from the grip of flood every year.

Fifthly, Satellite Reservation System should be given effect in this district.

- (a) Beldanga Rly Station should be brought under this systems,
- (b) Second shift of reservation from 14 hrs to 20 hrs should be introduced at Berhampore,
- (c) Spot reservation system at Sealdah in the second shift at 3103 UP Bhagirathi Express should be introduced,
- (d) Computerized reservation centers should be opened at Kandi.

Sixthly, few new trains should be introduced to cater to the need and necessity of the passenger :

- (a) Daily service of Hazarduari Express should be introduced with its timing of departure at 5 PM at Murshidabad in down direction,

(b) New trains are to be introduced from Howrah to Maldah at day time as thousands of people suffers for inadequacy of trains in this section.

Seventhly, the high rising platforms at platform Nos 1 & 2 of Rejinagar, Sargachhi, Bhagwangola Stations in Sealdah-Lalgola should be constructed with OVER BRIDGES in these Stations.

Eighthly, the platforms of Krishnapur Station of Sealdah-Lalgola Section should be extended.

Ninthly, proper steps should be taken and arrangement should be made for the following stations to make these MODEL STATIONS :-

(i) Berhampore,

(ii) Murshidabad, and

(iii) Beldanga stations in Sealdah-Lalgola Section.

Both Berhampore and Murshidabad are important stations with historical legacy and tradition and thousands of tourists come over these places in season and out of season. Beldanga is important form commercial point of view apart from other things.

(iv) Salar,

(v) Khagrahat in BAK Loop Line.

Both these two station are important freight earning stations.

Lastly, Murshidabad is arsenic affected zone and the curse of arsenic has been ravaging the district of Murshidabad and it has left a great impact upon social life adversely. Accordingly, arsenic free tube wells should be sunk in different stations after conducting a proper survey on this regard.

In consideration of the facts stated above I have, lastly, to appraise you that all the proposals as referred to herein above are long-felt demands of the people of the locality and they have plausible grounds to emphasize upon implementation of their proposals as these are some sort of fundamental rights to them.

In view of the facts stated above I have to request you to apply your mind to these facts and to do the needful for the implementation of these schemes within some time-bound limit to alleviate the difficulties confronted by the people and to fulfill their grievances.

***श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर):** वर्ष 2007 के बजट में रेल मंत्री जी ने कहा था कि 5 मुख्य मीटर गेज रेल पथों को 11वीं योजना में बड़ी लाईन में बदला जायेगा इनमें उदयपुर, अहमदाबाद और रतलाम खंडवा मार्ग भी सम्मिलित थे। विगत वर्ष में इन मार्गों के आगम परिवर्तन के लिए कोई वित्तीय आवंटन नहीं किया गया। इस वर्ष पुनः अपने बजट भाषण में इन मार्गों पर आगम परिवर्तन की घोषणा की गई है। 11वीं योजना में आगम परिवर्तन पूरा करने के लिए इन योजनाओं के लिए पर्याप्त वित्त पोषण आवश्यक है पर ऐसा कोई प्रयास बजट में दिखता नहीं है।

उदयपुर अहमदाबाद आमान परिवर्तन के लिए कम से कम 100 करोड़ रुपए वर्ष 2008-09 में आवंटित किए जाये तभी 11वीं योजना की मार्च 2012 में समाप्ति तक यह कार्य घोषणा के अनुरूप पूरा हो सकेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान 8 व 9 जनवरी, 2008 को उनकी नाथद्वारा व उदयपुर यात्रा की ओर आकृष्ट करना चाहूंगी। तब उन्होंने मावली नाथद्वारा रेल मार्ग का आमान परिवर्तन इसी वर्ष प्रारंभ करवाने की घोषणा की थी। संभवतः बजट की व्यवस्थता में यह घोषणा वे स्मरण नहीं रख सके। नाथद्वारा लाखों वैष्णव भक्तों का प्रमुख तीर्थ स्थल है। यह यादववंशी कृष्ण का मुख्य धाम है। मैं मावली नाथद्वारा आमान परिवर्तन का कार्य इसी वित्तीय वर्ष से प्रारंभ करवाने का अनुरोध करती हूँ।

बड़ी सादड़ी मावली आमान परिवर्तन का सर्वेक्षण भी वित्तीय वर्ष 2008-09 में पूरा हो, इसे सुनिश्चित किया जाये।

मावली मारवाड़ जं. के आमान परिवर्तन को रक्षा मंत्रालय के सहयोग से शीघ्र स्वीकृत करवायें।

राणा प्रताप नगर स्टेशन की आदर्श स्टेशन के रूप में विकास की घोषणा को भी शीघ्र पूरा किया जाये।

उदयपुर, अजमेर बांद्रा गाड़ी को 4 दिन उदयपुर और 3 दिन अजमेर से चलाने के प्रस्ताव को स्वीकृत किया जाए।

उदयपुर, अजमेर इंटरसिटी को जयपुर तक, पूजा एक्सप्रेस को उदयपुर तक बढ़ाया जाए।

अजमेर, उदयपुर के मध्य आमान परिवर्तन से पूर्व 2 जोड़ी सवारी गाड़ी चलती थी, उन्हें पुनः प्रारंभ किया जाये।

उदयपुर दिल्ली चेतक एक्सप्रेस पूर्व में सातों ही दिन चलती थी। बजट में आमान परिवर्तन के बाद इसे केवल सप्ताह में 3 दिन ही चलाने की घोषणा की गई है। यह गाड़ी पूर्व की तरह सातों ही दिन चलाई जाये।

*The speech was laid on the Table

रेल में विकास युग का प्रारंभ

15 अगस्त, 2002 को तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल जी ने 15,000 करोड़ रुपयों की रेल विकास योजना की घोषणा की थी। इसी वर्ष रेल विकास निगम की भी स्थापना की गई थी। स्वर्ण चतुर्भुज के विकास का भी कार्य राजग सरकार ने ही प्रारंभ किया था। माल परिवहन क्षमता के विकास और रेल की अधोसंरचना के विकास का सूत्रपात भी राजग सरकार ने ही किया था। आज रेल में जो लाभ दिखाई दे रहा है, यह सब माल एवं यात्री परिवहन को बढ़ाने की राजग सरकार की दूरदर्शितापूर्ण नीतियों का ही परिणाम है। रेल को माल परिवहन में 1 करोड़ टन की सीमान्त वृद्धि पर लगभग 800 करोड़ का माल भाड़ा मिलता है जबकि परिवालन लागत में 150 करोड़ रुपयों की ही सीमान्त वृद्धि होती है। रेल में लाभ का यह एक सीधा सा गणित है। कोई जादू टोना इसमें नहीं है।

आमान परिवर्तन की उपेक्षा

वर्ष 2007 के बजट भाषण में रेल मंत्री जी ने कहा था कि कुल रेल तंत्र का 20औं भाग मीटर गेज रेलपथों का है किंतु इनसे मात्र 1औं राजस्व मिलता है। 11वीं योजना में इनमें से अधिकांश मार्गों को बड़ी लाईन में बदल दिया जायेगा। यह वर्ष 11वीं योजना का दूसरा वर्ष है किंतु घोषणा के अनुरूप बजट में किसी ऐसी योजना का समावेश नहीं है। वर्ष 2007-08 में आमान परिवर्तन के लिए बजट प्रावधान 2404 करोड़ रुपयों का था। इस वर्ष यह 2489 करोड़ रुपया रखा गया है। मूल्य वृद्धि को देखते हुए यह प्रावधान विगत वर्ष से भी कम है।

ई-टिकटों पर सेवा प्रभार

ई-टिकट देने पर रेल विभाग का व्यय टिकट सिडकी पर टिकट देने की तुलना में बहुत कम होता है। अतः इन टिकटों पर अतिरिक्त शुल्क लेने का कोई औचित्य नहीं है। इसे समाप्त किया जाए।

यात्री एवं मालभाड़ा दरें

यह एक बड़ा झूठ है कि पिछले 4 वर्षों में यात्री एवं माल भाड़ा नहीं बढ़ाया गया। नवम्बर, 2004 में कई बड़ी परिवहन वाली वस्तुओं जैसे सीमेंट, लौह अयस्क आदि पर 4 से 8औं तक मालभाड़ा बढ़ाया गया। वस्तुओं की वर्गीकरण श्रेणियों में परिवर्तन करके भी भाड़ा बढ़ाया गया है। इसी प्रकार अधिकांश साधारण एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट गाड़ियों के रूप में वर्गीकृत करके यात्रियों से अधिक किराया लिया जा रहा है। तत्काल श्रेणी के सभी टिकटों पर गाड़ी के प्रारंभिक स्टेशन से अंतिम गन्तव्य स्टेशन तक का किराया यात्रियों से वसूल किया जा रहा है यह किराये में अप्रत्यक्ष वृद्धि है।

यात्री किरायों में कमी सांकेतिक मात्र

यात्री किरायों में की गई कमी केवल सांकेतिक मात्र है इससे यात्रियों को कोई विशेष लाभ नहीं हो रहा है। यह केवल लोकप्रियता और प्रचार के लिए किया

गया कार्य है। रेल विभाग पूरे देश में एकल गेज तंत्र, छोटे स्टेशनों पर यात्री सुविधा बढ़ाने, रेल डिब्बों की उपलब्धता बढ़ाने और सड़क ऊपरी पुलों के निर्माण पर ध्यान केन्द्रित करता, तो यात्रियों का अधिक भला होता।

रेल संरक्षा

बजट भाषण में रेल संरक्षा पर बड़ी लोक लुभावन बातें कही गई हैं, पर वित्तीय प्रावधान कुछ और ही कहानी कहते हैं। वर्ष 2007-08 के बजट में रेल संरक्षा कार्यों पर 6600 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया गया था। इस वर्ष के बजट में यह प्रावधान केवल 6400 करोड़ रूपयों का किया गया है।

समर्पित माल गलियारा

रेल मंत्री जी ने वर्ष 2007 के बजट भाषण में कहा था कि पूर्व और पश्चिम समर्पित माल गलियारों पर कार्य वर्ष 2007-08 में ही प्रारंभ हो जाएगा। इनकी अनुमानित लागत 30 हजार करोड़ रूपए बतायी गयी थी। यह परियोजना 11वीं योजना में पूर्ण कर ली जाएगी। यह योजना का दूसरा वर्ष है। इस बार अपने बजट भाषण में रेल मंत्री जी फिर घोषणा कर रहे हैं कि यह कार्य वर्ष 2008-09 में प्रारंभ कर दिया जाएगा किंतु इस भारी भ्रूकम योजना के लिए कोई भी वित्तीय प्रावधान नहीं किया गया है न ही इस महती योजना के लिए वित्त पोषण की कोई रूपरेखा ही देश के सामने रखी गई है।

बजट भाषण में घोषणाएं बहुत की गई हैं पर उनकी क्रियान्विति के प्रयास बहुत कम हैं। राजग सरकार द्वारा विकसित आधार पर रेल की सकल आय में हुई वृद्धि के लिए वृथा श्रेय लेने का और जनता को भ्रमित करने का प्रयास है, रेल मंत्री जी का बजट भाषण इसमें राजग और भाजपा शासित राज्यों के साथ अन्याय की सीमा तक भेदभाव किया गया है।

* **श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका)**: मान्यवर, रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने 2008-09 के लिए रेल विधेयक पेश किया है। रेल बजट जिस दिन पास किया उस दिन तो देश की आम जनता और मीडिया के लोगों को समझने में थोड़ी देर लगी। पहले इस बजट की वाह-वाह हुई लेकिन किस तरह से रेल बजट में आम जनता को लुभाने का प्रयत्न किया गया है, वह जब समझ में आया तब मीडिया वाले भी बजट की पोल खोलने में लग गये। आम जनता का उत्साह कम होने लगा जैसे कि इस बजट में बड़ी-बड़ी लुभावनी बातें कहीं गयी हैं, लेकिन यात्रियों की जेब में से बहुत सारे पैसे निकाल लिये हैं। फिर वह तत्काल रिजर्वेशन के नाम पर हो, गरीब रथ के नाम पर हो, मेल को फास्ट ट्रेन में परिवर्तित करने के नाम पर हो या थर्ड एसी के अंदर जो बर्थ जितनी थी उसमें अतिरिक्त बर्थ जोड़ कर यात्रियों की सुख सुविधा को खत्म करने का काम है। रिजर्वेशन के लिए पहले 60 दिन होते थे उसे 90 दिन कर के आम जनता की जेब से 90 दिन पहले पैसे रेलवे के पास आ जायेंगे और लौटाने के लिए भी 90 दिन की अवधि रखी गई है। इस तरह इन्डायरेक्टली यात्रियों के पैसे 6-6 महीने तक रेल मंत्रालय अपने पास रख कर उसका मनचाहा उपयोग कर सकता है। कंसेशन देने की घोषणा की गई है लेकिन उसमें भी पूरे साल नहीं केवल कुछ महीनों के लिए कंसेशन दिया जायेगा। नयी-नयी गाड़ियों की घोषणा की गई है। नयी-नयी गाड़ियाँ जब आमान परिवर्तन हो जायेगा तब चलेंगी। इस तरह "दिन को चाँद दिखाए" की बात कही गयी है। इसके पहले के बजट में आमान परिवर्तन के लिए बहुत सारी रेलवे लाइनों को बताया था उसमें से मेरे चुनाव क्षेत्र धन्धुका में बोटद से अहमदाबाद तक मीटरगेज को रोडगेज करने के लिए स्वीकृति दी थी लेकिन इस बजट के अंदर कोई भी धनराशि उसके लिए आवंटित नहीं की गई। इस तरह मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र के मतदाताओं के साथ मजाक किया गया है। भावनगर से डायरेक्ट दिल्ली एवं मुंबई के लिए ट्रेनों मांगी गई थी लेकिन उसे भी स्वीकार नहीं किया गया। उस पर वीरमगांव से महसाणा बरसों की मांग के बाद मीटरगेज से ब्रॉडगेज बनाई लेकिन आज सिर्फ आने-जाने के लिए 2 लोकल ट्रेन चल रही हैं। यहां दोपहर के वक्त एक अतिरिक्त ट्रेन महसाणा से वीरमगांव दौड़ाने की आवश्यकता है ताकि सुबह से घर से निकले हुए लोग अपना काम पूरा कर दोपहर का अपने घर आराम से वापिस आ सकें। इसी तरह अहमदाबाद लोकल चल रही है लेकिन उसमें यात्रियों की इतनी भीड़ रहती है कि छोटे बच्चे और महिलायें व बुजुर्ग लोगों का डिब्बे में घुसना मुश्किल हो जाता है। पैर तक रखने की जगह नहीं रहती। इसलिए हर रोज के लिए अप डाऊन करने वाले यात्री तो दुखी होते हैं लेकिन उनके साथ-साथ किसान, व्यापारी एवं पढ़ाई लिखाई के लिए दूर-दराज जाने वाले बालक-बालिकाओं को भी परेशानी होती है।

* The speech was laid on the Table

इसलिए मेरी मांग है कि लोकल गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाये जायें। इसके साथ ही साथ में हमेशा कहता आया हूँ कि भावनगर से दिल्ली और मुंबई जाने वाली गाड़ियों में अहमदाबाद से जाने वाली गाड़ियों में रिजर्वेशन कोटा बढ़ाना चाहिए। खास कर के बोटद धन्धुका, धौलका, बावला, साणंद, वीरमगांव, कटोसर इत्यादि रेलवे स्टेशनों से दिल्ली ओर मुंबई जाने के लिए जो कोटा है वह बहुत कम है, उसे बढ़ाने के लिए मेरा अनुरोध है।

अहमदाबाद से बोटद के लिए ब्रॉडगेज की जो सहमति मिली है उसके अंतर्गत आने वाले छोटे नावों को बड़ा बनाने के लिए प्लान में जोड़ा जाये जैसे कि बावला का छोटा नावा, धौलका स्टेशन के बाद क्रासिंग है, वहां अंडरब्रिज या ओवरब्रिज बनाया जाये। धन्धुका रामपुर फाटक पर अंडरब्रिज या ओवरब्रिज बनाया जाये। रामपुर में भी ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनाया जाये। भावनगर डिवीजन और अहमदाबाद डिवीजन में आने वाले फाटक पर गेटकीपर की नियुक्ति की जाये। इसी तरह अहमदाबाद से महसाणा की ओर जाने वाले और सूरत तक जाने वाली गाड़ियों की फ्रीक्वेंसी बढ़ायी जाये। स्कूल या कालेज वोकेशन के समय में जरूरतमंद विद्यार्थियों को ट्रेनों के अंदर लोकहिताय सामान बेचने की छूट दी जाये।

पश्चिम रेलवे में जिन कर्मचारियों की मृत्यु हुई है उनके परिवारजनों को अनुकंपा के आधार पर नौकरी दी जाये।

अहमदाबाद, बड़ौदा, सूरत, कलोल, महसाणा इत्यादि स्टेशनों पर आइसक्रीम और वायु की ट्राली और छोटे-मोटे जो स्टॉल दिये गये हैं उनकी लाइसेंस फी में जो अनगिनत बढ़ोतरी की है उसे कम किया जाये और इन छोटे हाकर्स को न्याय दिया जाये।

अंत में मेरा अनुरोध है और माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि पश्चिम रेलवे सबसे ज्यादा मुनाफा देने वाला सेंटर है। गाड़ियों में सबसे अधिक भीड़भाड़ वाली स्थिति रहती है और बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या भी बहुत कम है तो यह डिवीजन जिस तरह से मुनाफा दे रहा है उसको ध्यान में रख कर अधिक से अधिक गाड़ियाँ अहमदाबाद रेलवे स्टेशन से चलायें। अहमदाबाद को देश के पवित्र स्थानों से सीधा जोड़ना जैसे कि अमृतसर, हरिद्वार, इलाहाबाद, रामेश्वर, गोहाटी, तिरुपति, जगन्नाथपुरी और एक सीधी ट्रेन अहमदाबाद से कन्याकुमारी तक देने के लिए मेरा अनुरोध है ताकि गुजरात के लोग कश्मीर से कन्याकुमारी तक और जगन्नाथपुरी तक आसानी से यात्रा कर सकें और आप जानते हैं कि सारे देश और विदेश में प्रस करने में गुजरात और गुजरात के लोग नंबर वन हैं और आज गुजरात राज्य की सरकार भी और उसके मुख्यमंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी भी नंबर वन हैं इसलिए सारे देश के लोग भी गुजरात का विकास और प्रगति देखने के लिए आसानी से आ सकें।

मैं आशा रखता हूँ कि आप मेरी मांग को स्वीकार करने और गुजरात के साथ बरसों से हो रहा अन्याय आप दूर करें।

***SHRI D.K.ADIKESAVULU(CHITTOOR):** In this Railway Budget, no funds were allocated by Shri Lalu Prasad Yadav to the projects for which service were conducted. The details of such projects are :

In 2004 a survey was conducted to lay a railway line of 255.4 km. between Cuddapah and Bangalore. The estimated cost was Rs.1000.23 crores. No funds were allocated in this Budget.

In 2004, a survey was conducted to lay new railway line of 55 kms. between Jaggaiah Peta and Vishnupuram, for which the estimated cost was Rs.155 crores.

In 2004, a survey was conducted to lay a railway line of 87.45 kms. Between Ongole and Dhonakonda which was found to be a profitable corridor. Shri lalu Prasad Yadav did not gave his green signal to the project.

A survey was conducted in 2004 to lay a railway line of 308.7 kms between Nadikudi and Srikalahasti, for which the estimated cost was Rs.935.02 crores. The survey was submitted to the Railway Board on 19th September, 2007, but there is no mention of this project in the new railway budget.

A survey was conducted in 2004 to lay a railway line between Bhadrachalam Road and Kovvur of 150.9 kms. Stretch. To lay a railway line of 188 kms. between Jadcherla and Nandiyal, a survey was conducted in 2005. Both these surveys were not approved.

* English translation of the speech originally laid on the Table in Telugu

A survey is to lay a railway line of 190 kms. between Manuguru and Ramagundum was conducted in 2005. The survey report for Bitragunta – Dhonakonda railway Line is with the Railway Board. A survey was conducted in 2006, to lay a railway line between Kambham and Proddutur of 110 Kms. length. These surveys were totally ignored.

A survey is in progress to lay new lines between Kondapalli – Kothagudem, Thadikalapudi – Koyagudem collieries, Gadwal – Macherla and Gudur- Duggarajapatnam. A survey was conducted to lay third line between Markapuram Road and Srisailam. Sri Lalu Prasad Yadav ignored these surveys as well.

NEWLY INTRODUCED TRAINS

Sri Lalu Prasad Yadav has ignored a demand to provide additional trains between Hyderabad – Vishakapatnam and Hyderabad – Tirupati.

For Jagityal – Nizamabad railway line, the estimated cost was Rs.300/- crores, but only Rs.15/- crores were allocated.

For Mahbub Nagar – Munirabad railway line, the estimated cost was Rs.497 crores, whereas only Rs.50/- crores were allocated.

For Gulbarga – Bidar railway line Rs.40/- crores were allocated and for Raichur – Gadwal line Rs.25 crores were allocated.

There is no mention of other railway lines in the Budget.

INADEQUATE FUNDS FOR DOUBLING WORKS

In the State of Andhra Pradesh, though there is a urgent need to take up doubling works, the allocations made are inadequate. Rs. 800/- crores were required to complete doubling works in A.P. But only Rs.71.03 crores were allocated.

To double the railway line of 15.6 kms. between Kakinada and Samarlakota, an estimate of Rs.97.61 crores was prepared. Till date, only Rs.10/- crores were spent. In this Budget Rs. 65/- crores were allocated.

For doubling railway line of 115 kms. between Hospet and Guntakal, an estimate of Rs.268 crores was prepared. Till date only Rs.5/- crores were spent and no fresh allocations were made in this Budget.

For doubling railway line between Raichur and Guntakal, an estimate of Rs.145/- crores was prepared. Till date only Rs.50/- crores were spent and no fresh allocations were made in this Budget.

For Guntur – Krishna Canal railway line only Rs.5/- crores were allocated.

For doubling railway line between Guntur and Tenali an estimate of Rs.121/- crores was prepared in 2004. This proposal is yet to get green signal.

For gauge conversion between Guntur – Guntakal and Kalluru – Dharmavaram of 470 kms. length, an expenditure of Rs.573/- crores was estimated, but only Rs.20/- crores were allocated in this Budget.

~~BOSS~~

GUNTAKAL DIVISION

~~BO~~

1.ESWANTHAPUR - HOWRAH TRAIN NO: 2863

HOWRAH - ESWANTHAPUR ~~NR~~ 2864

2.MADURAI -MANMA ~~NR~~ 6733

MANMAD- MADURAI ~~NR~~ 6734

3.ESWANTHAPUR - TATA ~~NR~~ 2890

TATA -ESWANTHAPUR ~~NR~~ 2889

Chittoor is the District Head - Quarters locating all District Offices and two Members of Parliament (Lok Sabha & Rajya Sabha), M L A, Chittoor and the Deputy Speaker of APLA, Hyderabad are residing in Chittoor. In addition to this Chittoor Railway Station is situated at the fag end of Andhra Pradesh connecting both Karnatak and Tamilnadu States. Sri Kanipakam Vara Sidhi Vinayaka Swamy temple is situated at a distance of 11 KMs from Chittoor Railway station and world famous Sri Lord Venkateswara Swamy temple, Tirumaia (Tirupati) is also situated at a distance of 70 KMs. Recently Golden Temple was constructed at Tirumalakodi, Vellore, North Arcot District, Tamilnadu which is situated at a distance of 40 KMs from Chittoor Railway Station.

Hence, there is dire necessity of stoppage of the above Express Trains at Chittoor Railway Station for the convenient of the public not only to Chittoor but also to the public of Tamilnadu and Karnataka .

Construction of Gadwal – Macherla – New line to be taken up.

Construction of ROB at L.C No. 47, Secunderabad and Dronachalam Section at Jadcherla Railway Station may be sanctioned.*

â€¡ This part of the speech was laid on the Table in English _____

*SHRI RANEN BARMAN (BALURGHAT): With your due respect I want to lay the following details in respect of Railway Budget:

i. **Balurghat to Hilly - New Line.** Hilly is International gateway for

Bangladesh, so the new line will definitely give a good revenue generation to the Indian Railways and it will also give relief to the local people.

ii. **Buniadpur to Kaliyaganj - New Line.** Now people from Kaliyaganj are

travelling to Kolkata by a very long route, which also takes a long time. If this route is approved then the

people of Kaliyaganj will travel at least 40 kms. less and will also *save* their time for travelling to Kolkata.

iii. Eklakhi to Balurghat - Doubling of line, signaling on all Stations and upgradation of the Stations.

iv. Balurghat to Gauhati - a new Train.

* The speech was laid on the Table.

*SHRI J.M. AARON RASHID (PERIYAKULAM): The Honourable Railway minister Shri Lalu Prasad ji has created a sort of a record in the history of railways. He has presented 5th Consecutive Railway budget without increasing the railway Passengers Fare . Indian railway is earning Substantial Profits. Hence, I congratulate the honourable ministers Shri Lalu Prasadji and R. Veluji and Rathwa Ji for their great achievement. Shri Laluji has achieved several other landmarks. He has successfully banned smoking in the railway stations and in the Railway Ministry premises.

His kind attention towards passengers who are physically challenged is highly commendable. He has provided a number of facilities for the physically challenged passengers. But at the same time I would like to make a small request to the Hon'ble Minister that the concession which is being provided to the physically challenged persons is only in ordinary trains and ordinary classes. When you are extending so many facilities then why don't you wholeheartedly make the concession available to them in all trains like Rajdhani, Shatabdi etc, in all classes.

The Railway minister also ensured that the present budget is women-friendly budget. The railway fare concession for Senior Women Citizens has been raised from 30 to 50% and girls and young women will be eligible for free seasonal passes on suburban trains until their graduation. Monthly free tickets have been extended only upto Class XII. Therefore I would earnestly request you to make it upto Graduation for both boys and girls, so that there should not be any discrimination in the field of education. And while extending concessions to senior citizens, he has given 50 % concession on travel to women only. But I hope his realistic wisdom and down to earth approach will make him set right the imbalance. Let the people of this country remember you not only as a record creator but also as a great HUMANIST. I hope the hon'ble minister will make a positive announcement in this regard while replying to the railway budget discussion.

* The speech was laid on the Table.

The railways move of reducing the fares, announcing various other concessions is a welcome step. A 7% cut in AC-I, 4% cut in AC-II class 5% in Second Class fares and etc. is discriminatory. But I would like to make a humble submission to the hon'ble minister to make this reduced fares in reverse order. So, it would be a great benefit for the common man as most of them prefer to travel in Second Class. It would not be difficult for the Hon'ble Minister as he has great ability to feel the pulse of the common Man. Even after discounting Mr. Laluji's promises and claims, one cannot refute the fact that the

railways, over the years, have been improving their] performance. A lot of amenities were unthinkable even 2 decades ago. Both Mr. Lalu Prasadji, Mr. R. Veluji and Rathwaji, have certainly given the organisation an additional meaning and sense of commitment. Operationally the Indian Railways is one of the top performing organisations in the country.

Apart from the achievements Indian Railways need to pay attention towards the crucial requirement of on time service. Many a times trains just refuse to leave and once they leave they refuse to reach the destination. Apart from the Shatabdis and Rajdhani there is literally no train worth talking about, in terms of speed and punctuality, so I hope the Hon'ble ministers Shri Lalaji and Shri Veluji, are looking into the matter and take necessary action to improve the on time service.

Another point I would like to mention is that the Hon'ble Railway Minister Lalu Prasad Ji introduced the much talked train for the common man GARIB RATH in his last budget. Though it was claimed that the RATH would give the lower strata of our society, high comfort at throw away prices the AAM AADMI TRAIN, has been a big disappointment. Late arrivals and departures has become a norm rather than an exception for this common man train. To add on that the bogies are extremely congested making it difficult for the thinnest of men to sit comfortably. The much hyped AC seems to work only at will.

I would like to draw kind attention of Hon'ble Railway Ministers about the condition of second class unreserved compartments. Sir travelling in these compartments is really a hell. Its condition is very worst as against the capacity of 108 seats one can find over 250 people travelling in many popular trains. Hence I earnestly request both the Hon'ble Railway Ministers to increase no. of ordinary coaches in all the male express passenger and fast passenger trains before introducing new GARIB RATH COACHES. With these words I once again wish to congratulate both the Hon'ble Railway Ministers Shri Lalu Prasad Ji, Shri R Velu Ji and Rathwa Ji as they deserve credit for adding a new shining chapter to the History of Indian Railways and I conclude my speech.

*SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK): Sir, I table the following issues to draw the attention to Hon'ble Minister of Indian Railways for immediate redressal.

- Extension of dedicated freight corridor from Dankuni to Halida Port
- Construction of 2nd line from Rajagada to Haldia departmentally Kolkata Port Trust is not willing to participate in this project.
- New halt station on Panskura Haldia Line at Krishna Nagar.
- Leave crossing on Panskura Haldia Line to be manned.
- R.O.B. on Panskura Haldia line at Ranichak
- Fort Bridge at Bhagpur Station on Panskura Howrah Line
- New line from Digha to Jaleswar of Orissa
- New line from Mechada to Rajagada station

- New line from Nandakumar on Tamluk Digha line to Haldia station for circular rail
- Stoppage of Gitanjali Express, Coromondal and Falaknuma at Mechada Station.

* The speech was laid on the Table.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों का आभार प्रकट करना चाहता हूँ, जिन्होंने रेलवे के आगामी वर्ष 2008-2009 के लिए पेश रेल बजट पर, वर्ष 2008-2009 के लिए लेखानुदानों की मांगों पर, वर्ष 2007-2008 के लिए अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर और वर्ष 2005-2006 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगों पर तथा रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2008 पर हुई चर्चा में भाग लिया। [R3] मैं सभी माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि आपकी तरफ से जो भी सुझाव आये हैं उन पर गंभीरता से विचार करके, यथोचित कार्रवाई की जाएगी। चालू वर्ष के लिए 2370 करोड़ रुपये की पूरक मांग, ईंधन, लागत तथा विभिन्न व्ययों में अधिक खर्च, रेलवे के अधिक विनियोग, लाभांश के भुगतान तथा चालू राष्ट्रीय परियोजना के लिए मिली अतिरिक्त राशि के लिए की जा रही है। अनुदान की अतिरिक्त मांगें वर्ष 2005-2006 से संबंधित अधिक खर्च को विनियमित करने के लिए प्रस्तुत की गयी हैं।

महोदय, मैं अपनी सफाई देने से पहले, सभी माननीय सदस्यों, चाहे वे किसी भी दल के हों, मेरे जहन में कोई दल या कोई बात नहीं, हम पूरे भारत के रेल कार्यालयों के मंत्री हैं और ज्यादा से ज्यादा लोगों को हम एमोडेट करते हैं, जहां वे जनहित के सवाल को लाते हैं। अधिकांश माननीय सदस्यों ने, इस ऐतिहासिक बजट की, जिसका देश और दुनिया में डंका पीटा जा रहा है, जिससे भारत की प्रशंसा हो रही है, भूरे-भूरे प्रशंसा की है और इस बजट से भारत का नाम दुनिया में उंचा हुआ है।

आज आरएसएस और संघ परिवार के प्रमुख पत्र आर्गेनाइजर ने भी यथार्थ को स्वीकार किया है और मैं उसके संपादक को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने यथार्थ को स्वीकार करके भारतीय रेल का जो कार्याकल्प हुआ है, उसकी उन्होंने प्रशंसा की है। लेकिन उनके दल के ही कुछ माननीय सदस्य कोना-कानी करके, कहीं-कहीं आलोचना करते हैं और हमारे लिए उनकी आलोचना स्वभाविक भी है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बहुत से माननीय सदस्यों ने कहीं रेल के ठहराव के लिए, कहीं स्टेशनों के हॉल्ट के लिए छोटे-मोटे सुझाव दिये हैं। यह बजट का विषय तो नहीं है लेकिन मैं सभी लोगों को आमंत्रित करता हूँ कि आप रेल मंत्रालय में हमसे मिलें और जहां भी जन-उपयोगी बातें होंगी, उन पर हम निश्चित रूप से विचार-विमर्श करेंगे।

मैं मानता हूँ कि चुनाव का वर्ष है और सभी लोगों को साल भर बाद चुनाव में जाना है, निश्चित समय पर चुनाव होगा, इसलिए लोग पूछते हैं कि आपने लोक सभा में सवाल उठाए या नहीं उठाए? आपने सवाल उठाकर अच्छा किया ..(व्यवधान) आप लोगों से यह कह सकते हैं कि हमने सारी मांगें रखी, लेकिन कुछ हुआ या नहीं हुआ तो हम क्या कर सकते हैं?

उपाध्यक्ष महोदय : इनका काम तो आपने किया है।

श्री लालू प्रसाद : हमने तो सब लोगों का काम किया है। महोदय, एनडीए सरकार के दौरान रेलवे की वित्तीय स्थिति क्या थी, यह किसी से छिपा हुआ नहीं है। मैं शिकायत नहीं करता और न ही मैं शिकायत करने का आदी हूँ। हमारे मित्र माननीय ललन सिंह जी यहां नहीं हैं, माननीय नीतीश जी के साथ-साथ वे हमेशा रहते थे। महोदय, जब एनडीए की सरकार थी तब डा. राकेश मोहन कमेटी बनी थी। डा. राकेश मोहन कमेटी देश के महान अर्थशास्त्री, जिनको कई टर्म दिये गये थे कि भारतीय रेल जो कीचड़ में फंसा है, उसे कीचड़ से बाहर कैसे निकाला जाए और उस कमेटी ने ही वर्ष 2001 में, एनडीए के शासनकाल में, रिपोर्ट दी थी कि भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति ऋण के जाल में फंस चुकी है। [R4] यदि जल्दी ही स्थिति में सुधार नहीं लाया गया तो भारत सरकार को रेलवे की 61 हजार करोड़ रुपयों की

देनदारी वहन करनी पड़ेगी। वर्ष 2001-02 में रेलवे 2823 करोड़ रुपए के डिविडेंड से चूक गई थी। माननीय सदस्य ललन जी डिविडेंड की बात कह रहे थे, अभी सदन में वे मौजूद नहीं हैं, वस्तुस्थिति यह है कि 2473 करोड़ रुपए बकाया डिविडेंड का भुगतान पिछले चार सालों में हमारे द्वारा किया गया है। डॉ. राकेश मोहन कमेटी और हमारे छोटे भाई बिहार के मुख्य मंत्री नीतिश कुमार जी ने एक स्टेटस पेपर सभित किया था, उसमें उन्होंने सत्ताई को स्वीकार किया, जो यथार्थ है और किसी से छुपा नहीं है, आपकी अनुमति से पढ़ना चाहता हूँ -

"Until 1998-99, the Railway has been generating net surplus but owing to the implementation of the recommendations of the Fifth Pay Commission, the Railway finances have deteriorated very sharply. As a result, the IR had to defer payment of dividend partly during the years 2000-01 and 2001-02. The operating ratio has also worsened."

यह स्टेटस पेपर है। भारतीय रेल के बारे में डॉ. राकेश मोहन कमेटी ने साफ-साफ कहा था कि हर साल भाड़ा बढ़ाना पड़ेगा और सरचार्ज लगाना पड़ेगा। भारत सरकार के सामने हाथ फैलाती रेल, जिस रेल के लिए बोलते थे कि लालू का मैजिक है, जिसे हमारे साथी कहते हैं कि जगलरी है और एकाउंट का खेल है, वे रिजर्व बैंक में जा कर वैसीफाई कर सकते हैं।

महोदय, ऋण जाल संकट और तत्काल सेवा की बात हमारे सामने लोग आ कर कहते हैं। तत्काल सेवा मेरे काल से नहीं, बल्कि बहुत काल से तत्काल सेवा या सरचार्ज का भी जो मामला है, वया-वया हुआ, मैं किसी खास व्यक्ति का नाम नहीं लूंगा, क्योंकि सभी लोग हमारे लिए आदरणीय हैं, जो रेल मंत्री रहे हैं, वे हमारे पूजनीय हैं और कुछ हमारे बीच में भी नहीं हैं, इनके बारे में कुछ नहीं कहूंगा। भारतीय रेल की व्यवस्था में हमने कोई छेड़छाड़ नहीं की है और आप सभी लोगों का सहयोग मिला है और आपको विश्वास में ले कर जो एग्जिस्टिंग लाइन हमारी भारतीय रेल की है, यह बिलकुल सैचुरेटिड हो चुकी है, ह्यूज कंजेशन है, 11000 स्वेदेशी गाड़ियां हम लोग चलाते हैं, 14000 डायरेक्ट एम्टाई हैं, जिन्हें जॉब मिली है। 7500 रेलवे स्टेशन हैं तथा अभी और रेलवे स्टेशन बन रहे हैं, लेकिन वही रेल, वही कर्मचारी, वही पदाधिकारी और भारतीय रेल का एक-एक अधिकारी और पदाधिकारी डरे हुए थे कि हमारी कब छटनी होगी। रेल तो सरकारी विभाग है, मैं जानता हूँ कि दुनिया में चाहे एनसीआर हो, हार्वड हो या अहमदाबाद हो हमारे बच्चे और बच्चियों को यही पढ़ाया जाता है कि जब कोई कारपोरेट या विभाग घाटे में जाए, तो मैं पावर को कम करो, उनकी छटनी करो तथा प्राइवेट हाथों में देने की बात कहो। यही बात एनडीए के शासन में डॉ. राकेश मोहन कमेटी ने कही थी और हर साल भाड़ा बढ़ाने की अनुशंसा की थी और हमसे पहले के लोग भाड़ा बढ़ाते गए। इसका भी चार्ट है, सिर्फ वित्तीय हालत ही नहीं, एनडीए के शासनकाल में दुर्घटनाएं हुईं, जनमानस की क्षति हुई, लोग बूतर हुए, बड़े-बड़े एवसीडेंट्स हुए, इससे संबंधित पूरी सूची मेरे पास है। [R5]

एक तरफ वित्तीय हालत दूसरी तरफ रेल में चढ़ने से डरना, मेजर एवसीडेंट होना, निजी हाथों में जाने का पूरा डर था। 10 परसेंट पोस्टें कम की गईं, उस समय आदरणीय अटल जी प्रधान मंत्री थे। उन्होंने हर विभाग को लिखा था कि 10 परसेंट पोस्टें कम की जाएं। भारत 110 करोड़ की आबादी वाला देश है। छटनी करने के बाद लोग कहां जाएंगे? ऐसे 10 परसेंट लोग कहां जाएंगे? जब हम आए तो मैंने इन सब चीजों को देखा। मैं मोटी-मोटी बातें बता देता हूँ। जहां फीगर्स की जरूरत है, मैं उन्हें अपने लिखित भाषण में बताऊंगा। हमारे यहां मैं पावर घटती गई। रेलवे में 14 लाख लोगों को जॉब मिलती है और इनडायरेक्टली करोड़ों लोगों को फायदा होता है। रेलवे लाइफ लाइन है। यहां 11 हजार गाड़ियां चलती हैं जो डेढ़ करोड़ पैसैजर्स को लेकर जाती हैं। मैं किसी के ऊपर कोई आरोप नहीं लगाना चाहता हूँ। आखिर आमदनी कहां जा रही थी? हम आसमान से आमदनी लेकर नहीं आए थे। मैंने 69 हजार करोड़ रुपए के बारे में अपने तीनों-चारों बजटों में बताया है। इस साल का 25 हजार करोड़ रुपए है। सारा खर्चा करके, पेंशन की राशि देकर डिविडेंड का भुगतान करके 69 हजार करोड़ रुपए की सरप्लस अर्निंग हुई। हमने इतनी राशि बजट में खर्च की दिखायी है। भारत सरकार को 17 हजार करोड़ रुपए देने पड़े। डिब्बे बदलने थे, इंजन, लाइन्स ठीक करनी थी जिसके लिए पैसे नहीं थे। वह पैसा कहां जा रहा था? मैं आपके माध्यम से सदन और भारत की जनता को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि भारतीय रेल जो कोर सैक्टर है, उसे किसी हालत में भी निजी हाथों में जाने नहीं देंगे। यह सोने की चिड़िया है। जब हमने भाड़ा कम किया तो कहा गया कि व्यापारियों को कॉन्फिडेंस में लेना पड़ेगा। अगर ट्रेड नहीं बढ़ेगा तो पैसैजर्स का खून निकालने से काम चलने वाला नहीं है। देश की जनता और खास तौर पर गरीबों को क्या चाहिए? समय पर गाड़ी चलाना आवश्यक है। हां, कभी-कभी विलम्ब होता है जिसे मैं स्वीकार करता हूँ। चूंकि सैचुरेटिड लाइन्स हैं, इन्हीं लाइन्स पर हम रेल बदलते रहते हैं, उसे ठीक करते रहते हैं, कॉंजेशन लगे हुए हैं। कहीं सिग्नल अप हो जाता है और पांच-पांच मिनट में गाड़ी को निकालना पड़ता है। इसी पांच मिनट को एवॉइड करने के लिए और नई गाड़ी इनसर्ट करने के लिए हम कदम उठा रहे हैं। 60 परसेंट माल जो रोड़ से जा रहा है, हम उसे रेल के माध्यम से लाना चाहते हैं। इसलिए लाल किले के प्राचीर से देश के प्रधान मंत्री जी ने ऐलान किया था कि रोटी आसमान से नहीं आएगी, रोटी बिजली से आएगी, रेल से आएगी, हाई-वे से आएगी।

महोदय, इन्होंने स्वर्णिम चतुर्भुज योजना शुरू की। इनफ्रास्ट्रक्चर से सभी काम होंगे। दुनिया में तीसरे नम्बर पर आने वाली भारतीय रेल के बारे में हमने स्वीकार किया है कि इसे पहले नम्बर की रेल बनाएंगे। उस दिशा में हम आप सभी के सहयोग से इस काम को आगे बढ़ा रहे हैं और हम एक नम्बर की ऊंचाइयों को छूने जा रहे हैं। हमने कोई छेड़छाड़ नहीं की। इतना लदान पहले भी होता था। 50 टन लादा गया और चार्ज किया 15 टन। इसलिए हम रोड़ पर गए थे। हमारे सारे अधिकारी और कर्मचारी फैमिली मेंबर्स की तरह हैं। हमने तमाम लोगों का सम्मान किया। हमने सही जगह पर सही आदमी को प्रतिष्ठित किया और कोई छेड़छाड़ नहीं की। जो भी प्रस्ताव आते हैं, मैं उन पर केवल सिग्नेचर करता हूँ। मैं अपनी तरफ से किसी बात को नहीं जोड़ता हूँ। देश भर की तमाम गुड्स ट्रेन को डाइवर्ट किया। कोलकाता में डाइवर्ट किया। हमने गाड़ी को दिखवाया और पूछा कि गाड़ी के पास रिस्टिड कहां है? रसीद में भारी फर्क पाया गया और तत्काल सेवा में माफिया गिरोह के कारण पैसैजर्स ब्लैक लेते थे, गाड़ी समय से लोगों को नहीं मिलती थी क्योंकि संगठित गिरोह पहले से रेलवे लाइन पर बैठकर सारी टिकट कटा लेते थे इसलिए हमने ई टिकटिंग, पोस्ट ऑफिस, बैंकों से लेकर खेत और खलिहान में इसे सुलभ किया है ताकि हर आदमी टिकट ले ले। अब कुछ लोग बोलते हैं - लालू प्रसाद जादूगर। देहात में तरह-तरह की कहानियां चरितार्थ हैं जिन्हें लोग समझ नहीं पाएंगे इसलिए मैं इसे दोहराना नहीं चाहता हूँ। लेकिन आलोचना करने वाले कहते हैं कि क्या लालू यादव जादूगर? जादू की कहानी है और मैं गीत जानता हूँ - जादूगर सईया छोड़ मोरी बईया, हो गई आधी रात अब घर जाने दो। मैं कहता हूँ हम जाने वाले नहीं हैं, हम आने वाले हैं और हम भारतीय रेल को ऊंचाई पर पहुंचाने का काम कर रहे हैं। ...(व्यवधान) नागिन फिल्म में हेमा मालिनी ने गीत गाया था।

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री श्रीप्रकाश जायसवाल): इसे वैजयंती माला ने गाया था।

श्री लालू प्रसाद : जी हां, इसे वैजयंती माला ने गाया था। आप देखिए हम गलत थे, हमने कहा कि हेमा मालिनी जी ने गाया है और जायसवाल जी ने यह गाना देखा है और उन्होंने बता दिया कि वैजयंती माला जी ने गाया है। हमने रेल में खर्च के रेश्यो को घटाया है। जब हम रेल मंत्री बने तब 69000 करोड़...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मिनिस्टर साहब की स्पीच के अलावा कुछ रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

â€¦(व्यवधान)

श्री तालू प्रसाद: हम नहीं बोलते लेकिन बाहर से बच्चे आते हैं, हॉरवर्ड और बंगला देश से, चारों तरफ से लोग आते हैं तो पूछते हैं कि आपने क्या मैजिक किया है? अब यह इतिहास बन गया है, यह आमदनी विद्यमान थी, मौजूद थी। अब रेलगाड़ी आ रही है, लोकल ट्रेन, पैसेंजर ट्रेन, जन शताब्दी या एक्सप्रेस देखो तो पता चलेगा कि अर्निंग होर्स हमारी गाड़ी है, उस ट्रेन को हम लूप लाइन में डाल देते हैं, अभी भी लूप लाइन में डालते हैं। लोग बोलते हैं कि आप बार-बार बोलते हो कि डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर का क्या हुआ? डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर की यही सोच है और यही हमारा संकल्प है कि एग्जिस्टिंग लाइन, जो सैचुरेटेड हो गई है जबकि हम फास्ट गाड़ी चलाना चाहते हैं, तेज चलाना चाहते हैं इसके लिए थर्ड लाइन जो फर्स्ट स्टेज में है वह है लुधियाना से हावड़ा कवरज और हल्दिया को मिलाकर जो सारे पोर्ट्स कोलकाता में हैं, इसका प्रधानमंत्री जी ने शिलान्यास किया तब मैं वहां मौजूद था। वेस्टर्न कोरीडोर में दिल्ली से मुम्बई फर्स्ट फेस में है और मुम्बई से चैन्नई सैकिण्ड फेस में है, फिर चैन्नई से हावड़ा है, इसके बाद नॉर्थ में फिजिबिलिटी देखेंगे। हमने इसमें विलंब नहीं किया है, टेंडर हो चुका है और मई में वेस्टर्न कोरीडोर की प्रक्रिया का निर्वहन करना है। जब जापान के प्रधानमंत्री यहां आए थे और हमारे माननीय प्रधानमंत्री वहां गए थे, तब आपको याद होगा कि जापान के प्रधानमंत्री जी ने आश्चर्य किया था कि भारतीय रेल में इन्वेस्ट करेंगे, कोरीडोर में इन्वेस्ट करेंगे और तोएस्ट रेट पर पैसा लगाएंगे। प्रधानमंत्री जी बदल गए लेकिन हम बैठे नहीं रह सकते। इसलिए जायका नो जायका, पैसे की कमी नहीं है। कल जो भारतीय रेल मार्किट से बाहर हो गई थी लेकिन आज हर आदमी भारतीय रेल में इन्वेस्ट करना चाहता है। हमने साफ तय कर लिया है कि जायका, नो जायका, हम इसकी परवाह नहीं करते, मिलेगा तो मिलेगा और अगर नहीं मिलेगा तो हमारे पास पैसा है। इस पैसे से हम सारा काम तेज कर रहे हैं और कोरीडोर का काम बहुत जल्दी शुरू करने जा रहे हैं, इसका टेंडर हो चुका है। टेंडर हो गया है, जब टेंडर हो गया तो ये सब अवार्ड होने वाला है। हम जेठमलानी जी को धन्यवाद देते हैं क्योंकि उन्होंने कहा था - बेटा, कोई और काम करो या न करो लेकिन लैट्रीन, पेशाब और पखाना, जो नीचे गिरता है इसे ठीक कर दोगे तो इतिहास में तुम्हारा नाम रहेगा। [r6]

हम उसी समय से भिड़े हुए हैं, हम उसी के तोड़ में लगे हुए थे और इसके लिए हमने बजट में पांच सौ करोड़ रुपये का प्रोविजन किया है। इसके लिए कानपुर के जो हमारे वैज्ञानिक हैं, उन सबसे मिलकर अगले तीन साल में पूरे भारतीय रेल से जो लैटरिन फाल होती है और पेशाब गिरता है, इसका नामो-निशान नहीं रहेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, एन.डी.ए. के शासन में स्टेशन पर जाइये, मविख्यां भिन-भिन करती रहती थीं। हम वह भी ठीक करने जा रहे हैं। इसमें डेडिकेटेड फ्रेट कारीडोर से क्या होगा, हम प्रोजेक्ट प्रेशर को शिफ्ट कर देंगे, गुड्स ट्रेन हम वहां डबल लाइन पर शिफ्ट कर देंगे। हमारी एविजस्टिंग लाइन्स के बारे में अभी हाल ही में देश और प्रदेश के इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट के टैविनशियन्स की मीटिंग हुई थी। जो लोग कुछ रिजल्ट नहीं दे पाये हैं, वे कुछ लोग हम पर आरोप लगाते हैं कि दूसरा कोई रेल मंत्री आयेगा तो अपने बाल नौवेगा। वह बाल नहीं नौवेगा, बल्कि ये जो पूरी हमारी एविजस्टिंग लाइन्स हैं, जिन पर हम खर्चा करते हैं, पुलों को बदलते हैं, लाइनों को बदलते हैं। अभी वैज्ञानिकों ने साफ-साफ राय दी है, अभी विज्ञान भवन में लदान की पूरी कैपेसिटी के बारे में मीटिंग हुई थी। अभी हमारी गुड्स ट्रेन एक घंटे में पचास किलोमीटर जाती है तो व्यापारी लोग सोचते हैं कि हमारा सामान समय पर नहीं जा रहा है। लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि हमारी गुड्स ट्रेन 70 किलोमीटर की स्पीड पर जा सकती है। इसलिए उस दिशा में डेडिकेटेड फ्रेट का रास्ता और कुहासे को हमने साफ कर दिया है और टेंडर करके इस काम को हम आगे बढ़ा रहे हैं। भारत सरकार और फाइनेन्स मिनिस्टर के सामने हम मोहताज नहीं हैं। कल के बजट और आज के बजट में हमने राशि बढ़ाई है। ताकि हमारी प्रोजेक्ट्स और चर्चें। हम सिर्फ नेशनल प्रोजेक्ट में उनसे पैसा लेने के लिए जाते हैं। भारतीय रेल कमाई का क्षेत्र है। 69 करोड़ आज हमारा ऐस्टीमेट है। हमने मोटा-मोटा टारगेट किया हुआ है कि जब हम मंत्रालय छोड़ेंगे तो हम उम्मीद करते हैं कि हम एक लाख करोड़ रुपया सरप्लस छोड़कर यहां से कार्यकाल पूरा होने के बाद विदा होंगे। ... (व्यवधान) और वापस आरेंगे तो कहां जाएंगे, ये सब हम आपको नहीं बताएंगे। आप लोग वहीं रहेंगे और हम लोग इधर रहेंगे। ... (व्यवधान) इसलिए भारतीय रेल में अन्य लोग बोलते हैं... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : साइसेन्स प्लीज।

श्री तालू प्रसाद : महोदय, जो लोग महिला रिजर्वेशन की बात करते हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि एन.डी.ए. के शासन में महिलाओं का रिजर्वेशन नहीं हुआ, ये लोग उसे नहीं कर सके। लेकिन जब हमारी सरकार बनी और अब इलैवशन का टाइम आ रहा है तो फिर इन्हें महिला संगठनों की याद आ रही है, अब कहते हैं कि महिलाओं का रिजर्वेशन करो। भारतीय रेल में महिलाओं के लिए, जो हमारी बेटियां हैं, नारियां हैं, जो कल के भारत का भविष्य हैं, भारत का बच्चा साक्षर रहे, इसलिए महिला शिक्षा पर हमें ज्यादा ध्यान देना है और हमारी सरकार इस ओर ध्यान दे भी रही है। ग्रेजुएट तक जाने वाली जो हमारे देश की बेटी है, जो बेटी ग्रेजुएशन की डिग्री लेने वाली है, उनका एक्सपोजर ठीक से नहीं हो पाता था। यूनिवर्सिटीज ठीक नहीं मिल पाती थीं, प्रोफेसर नहीं मिल पाते थे, गार्जियन्स गरीब हैं। गांवों में रहने वाले छोटे-मोटे शहरों से बड़े शहरों के कालेज और यूनिवर्सिटीज में जाने वालों के लिए हमने ऐलान किया है और ऐलान करने के बाद हम सारे इलाकों के कालेजों को चिक्की लिखने जा रहे हैं कि जो-जो बेटियां पढ़ने के लिए जाना चाहती हैं, रेलवे उन्हें ग्रेजुएशन का फ्री पास बनाकर दे दे। इसके अलावा जो 12वीं कक्षा के बच्चे हैं, उन्हें भी सुविधा दे। सीनियर सिटीजन्स, जो महिलाएं हैं, उन्हें तीस परसेंट छूट मिलती थी, उसे बढ़ाकर हमने पचास प्रतिशत किया है। सीनियर सिटीजन्स के बारे में अगले समय में हम देखेंगे कि इनकी भी बढ़ौतरी हो, इस पर भी हमारा ध्यान है। सारी वलास में हमने पांच प्रतिशत किया है और यह पीक टाइम का किया है, नॉन-पीक टाइम का नहीं है। ये लोग बोलते हैं कि जब नये डिब्बे बनेंगे तब तालू यादव इसे लागू करेंगे [b7]।

14.00 hrs.

हम नया डिब्बा बनाने जा रहे हैं। मैं आपको बताऊंगा कि 5 प्रतिशत इस वित्तीय वर्ष में पहले जो घटाया सो घटाया, 5 प्रतिशत अगर सहरसा से, दिल्ली से, पटना से जनसाधारण डिब्बे में गरीब यात्रा करता है और देश भर में- लुधियाना में या दिल्ली में या मुम्बई या सूरत में जाता है तो जन साधारण का किराया अगर 248 रुपया है तो 5 प्रतिशत घटा देने से उसका भाड़ा कम से कम एक यात्री का किराया 12 या 13 रुपया घट गया तो उस पैसे से वह नाश्ता कर लेगा, खाना खा लेगा।

यह गरीब रथ अंतिम नहीं है। गरीब रथ का आपको मैंने कहा था कि भविष्य में भारतीय रेल फुली एयरकंडीशंड ही चलायी जाएगी। लोगों को पैसे की कमी नहीं है, जहां आज निम्न मिडिल क्लास लोग और ज्यादा से ज्यादा गरीब लोग जहां 1500 रुपये में एयरकंडीशंड में जाते थे, वे आज 500 रुपये में जा रहे हैं, इसलिए मांग बढ़ी है। लेकिन हमारे पास कारखाने कम हैं। हमारे पास कपूरथला है और चैन्नई है। इसलिए हमने कहा कि जल्दी-जल्दी बनाते जाओ और हम रेल को देश की राजधानी टू राजधानी इसे जोड़ रहे हैं और हम फिर नीचे भी इसे ले जाएंगे ताकि लोगों को हम सुविधा दे सकें। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बाहर के लोग पूछते हैं कि यह मेनटेन रहेगा कि नहीं यानी आप रेल मंत्री नहीं रहिएगा तो क्या यह मेनटेन रहेगा? महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमने नियम और

कायदे में इसको बनाया है और भारतीय रेल का हम अभी हमारा सब खर्चा इत्यादि काटकर हमने आपको बताया कि 23,000 करोड़ कैश सरप्लस हमारे हाथ में हैं, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बजट प्रस्तुत करते समय मैंने सम्मानित सदन को सूचित किया था कि हमारी उपलब्धि खुली किताब की तरह है, आप जाकर देख लीजिए, जो भी पैसा आता है, जो भी रिसीट आता है, सीधे बैंक में जमा होता है और सिर्फ बैंक में ही नहीं, वह रिजर्व बैंक में चला जाता है, इसलिए जो लोग बोलते हैं कि लालू यादव की जगलरी है, कुछ लोग बोलते हैं कि लालू का आंकड़े का खेल है, यह मायाजाल है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि यह सही जाल है, जो लोग गलत थे, उनको सही तरफ हम लाए, जाल में उनको फंसाया और हमारी भारतीय रेल आगे बढ़ रही है। ...(व्यवधान)

महोदय, मैं इस सम्मानित सदन को सूचित करना चाहूँगा कि वर्ष 2001 में लाखों कर्मचारियों की छंटनी का पूरा अंदेशा था लेकिन हमने इसे नहीं माना। उस समय मंत्री जी मान गये और प्रधान मंत्री जी को चिढ़ी लिख दी। हमने नहीं माना और सारी बहाली हमारी गाड़ी है और बैंक-लॉग हम पूरा कर रहे हैं। शैड्यूल्ड कार्ट, शैड्यूल्ड ट्राइब्स, ओबीसी, जनरल वलास, उर्दूभाषी- जो अल्पसंख्यक समाज है, उर्दू जिस राज्य में मान्यता प्राप्त भाषा है, हम हर जगह अल्पसंख्यक समाज को उनका प्रतिनिधित्व ठीक से हो, इसके लिए हमने उनके लिए सब जगह बनायी है ताकि लोग यह देखें कि उनके हितों की उपेक्षा नहीं हो ताकि सब वर्गों को, सब तबके को और समाज के हर तबके को-चाहे फॉरवर्ड हो, बैकवर्ड हो, गरीब हो, अल्पसंख्यक समाज हो, व्यापारी हो या मजदूर हो या कुली भाई हो, सभी ने भारतीय रेल की भूरि-भूरि प्रशंसा की है और जब आरएसएस का मुख्य पत्र-सम्पादकीय आ गया तो उसके बाद आपके पास कोई उपाय नहीं रहा।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद): आप आरएसएस को ज्वाइन कर लीजिए।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : देखिए, उसमें भी कुछ अच्छे लोग हैं।...(व्यवधान) अब आप समझिए कि आपका क्या होने वाला [r8] है।

उपाध्यक्ष महोदय, सुरक्षा तथा संरक्षा के लिये हमारी प्राथमिकता है। जैसा मैंने अपने भाषण में कहा था कि चारों तरफ इतिवपमैट्स लगाये हैं और इस काम के लिये हमारी प्राथमिकता है। इसमें हम इन चीजों को देख रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल 1970 के दशक से ही के.के. लाईन पर 23 टन एक्सल लोड की गाड़ियां चला रही है। पिछले 3 वर्षों में प्राप्त हुई फीडबैक पर विचार-विमर्श करने के लिये हाल ही में रेल पथ इंजीनियर्स का एक सैमिनार हुआ था। इसके पहले वैज्ञानिकों ने गलत कहा था लेकिन हमारे इंजीनियर्स ने ठीक कहा है कि रेलवे द्वारा लिया गया निर्णय सामयिक और सही है।

उपाध्यक्ष जी, हमारे मित्र लल्लन जी न जाने कहां चले गये हैं, शायद टिकट बांटने गये होंगे। यह कहा गया था कि एन.डी.ए. सरकार ने 17 हजार करोड़ रुपये की लागत से विशेष रेल संरक्षा फंड बनाया था। पुरानी परिसम्पत्तियों को बदलने के लिये डी.आर.एफ. के प्रावधान में लगभग तीन गुना वृद्धि की गई है लेकिन अब नहीं है। हम 8500 करोड़ रुपया खर्च कर रहे हैं। यह कहा गया कि *

यहां रहे हैं लेकिन उनकी लाचारी, विफलता का हम जिक्र नहीं कर रहे हैं। वे हमारी बात सुन रहे होंगे और उन्हें तकलीफ लगती होगी कि उनकी छाती पर गदा लग रही है। इस ठेस को कहां छुपाया जा सकता है? असल में, हम खुद इस बात को बोलते थे कि $\hat{r} \in \mathbb{R}^n$ * को लोहा सूट नहीं करता है और जो भी हम लोगों की उपलब्धि होती है, उसके लिये कहते हैं $\hat{r} \in \mathbb{R}^n$ * करते थे।

उपाध्यक्ष महोदय, नबीनगर ताप विद्युत स्टेशन एम.ओ.यू. एन.टी.पी.सी. के साथ रेलवे ने किया है। चुनाव का समय था। निर्मली पर श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शिलान्यास करा दिया।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is not present in the House. वह हाउस में प्रजेंट नहीं हैं, इसलिये उनका नाम डिलीट कर दें।

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष जी, मैंने मोटी मोटी बातें बताई हैं।

उपाध्यक्ष जी, पश्चिम बंगाल के माननीय सदस्यों की मांग पर झारखम-पुरुलिया नई रेल लाईन तथा जीरत-कटवा दोहरीकरण का सर्वे अद्यतन कर अग्रिम कार्यवाही की जायेगी। दुर्गापुर क्षेत्र की बढ़ती हुई मांग को देखते हुये दामोदर-मोहीशिला दोहरीकरण का सर्वे किया जायेगा। प्रांतीय से सिउड़ी नई लाईन एवं बर्नपुर-आसनसोल दोहरीकरण की स्वीकृति के लिये कार्यवाही की जायेगी। पश्चिम बंगाल सरकार से सलाह-मशविरा करके कोलकाता क्षेत्र में कोचिंग तथा फ्रेट टर्मिनल विकास की एक समेकित योजना तैयार करने के लिये कंसलटेंट की नियुक्ति की जायेगी। पंडाबेश्वर से सेंथिया जंक्शन तथा खाना जंक्शन से रामपुर हाट रेलवे लाईन के विद्युतीकरण के लिये फिजीविलिटी सर्वे कराया जायेगा।...(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Adhir Chowdhury, please take your seat.

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष जी, विश्व प्रसिद्ध मंदिर की नगरी नाथद्वारा को मावली से बड़ी लाईन द्वारा जोड़ा जायेगा।...(व्यवधान) पूर्व प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी ने श्रीपेरम्बदूर में अंतिम सांस ली थी अतः अवाडी-श्रीपेरम्बदूर वाया तिरुमाडीसई, थण्डालम् इरुकाटुकोई नई रेल लाईन निर्माण के सर्वे को अद्यतन कर स्वीकृति प्राप्त करने के लिए आगे कार्यवाही की जाने का मैं ऐलान करता हूँ।...(व्यवधान)

श्रीमती किरण माहेश्वरी (उदयपुर): उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूँ।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, अभी नहीं, बाद में पूछें।

श्री लालू प्रसाद: आप बता दें, मैं सुनने के लिये तैयार हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : बाद में।

श्री लालू प्रसाद : उपाध्यक्ष जी, इसी प्रकार हिसार-सिरसा वाया अगरोहा नई लाईन निर्माण के लिये भी आगे की कार्यवाही की जायेगी। गजरौला से मैनपुरी वाया सम्भल, बदायूँ, एटा नई रेल लाईन तथा पठानकोट-जोगिन्दर नगर आमान परिवर्तन का सर्वे कर स्वीकृति प्राप्त करने के लिये आगे कार्यवाही की जायेगी।

उपाध्यक्ष जी, कई माननीय सदस्यों ने आमान परिवर्तन होने एवं नई रेल लाईन निर्माण होने पर नई ट्रेन सेवाएँ प्रस्तावित करने के बारे में आशंका व्यक्त की है। [s9] लोग कहते हैं कि दस साल लग जायेंगे आमान परिवर्तन के बाद नई गाड़ियाँ चलाने में, जिसमें फुलवरिया आदि स्थानों की बात भी लोगों ने कही है। ऐसा नहीं है। बराबर यही होता है कि जहाँ 99 प्रतिशत काम हो गया, इसी मार्च में अप्रैल-मई में जो काम खत्म हो जाना है, उस पर नई गाड़ी हमें देनी है। वह गाड़ी उसी पर चलेगी। इसलिए 2008-09 में जितना ऐलान किया है आमान परिवर्तन के बाद, ये सारी गाड़ियाँ इसी वित्तीय वर्ष में चलाकर हम आपकी शंका को दूर करेंगे।

कई माननीय सांसदों ने अतिरिक्त सेवा की मांग की है। 2008-09 में कोलकाता उपनगरीय रेल सेवा में 9 डिब्बों की गाड़ी की जगह 12 डिब्बों वाली ईएमयू गाड़ियाँ कुछ व्यस्त मार्गों पर शुरू कर दी जाएँगी। माननीय सदस्यों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित नई सेवाओं को सम्मिलित किया जा रहा है। आगरा से अचनेश शटल सेवा, कानपुर से जम्मू-तवी तक नई ट्रेन देने जा रहे हैं। लोग वहाँ जाकर माता वैष्णो देवी के दर्शन करें और जो लोग भी इसमें जाएँ, अपना मन साफ करके आएँ। बापूधाम मोतिहारी से दिल्ली (आनन्द विहार) तक जो साप्ताहिक गरीब रथ चलता है, इसको आगे बढ़ा रहे हैं। छावड़ा से पुरी तक गरीब रथ सप्ताह में दो दिन करेंगे। छपरा-गोरखपुर इंटर सिटी की पहले ही घोषणा की थी। वह सप्ताह में छः दिन चलेगी। वह व्यस्त मार्ग है। धनबाद-पटना इंटरसिटी सेवा सप्ताह में छः दिन। कोलकाता टर्मिनल हल्दीबाड़ी वाया न्यू जलपाईगुड़ी 2503-2504 सियालदाह न्यू जलपाईगुड़ी सुपरफास्ट एक्सप्रेस की जगह चलेगी। भागलपुर से यशवंतपुर के बीच एक्सप्रेस गाड़ी साप्ताहिक। मैं निम्नलिखित गाड़ियों के फेरे में वृद्धि की घोषणा करता हूँ।

बापूधाम मोतिहारी से पोखरंडर एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन। आदर्श नगर आज़ादपुर मंडी से सहरसा तक ट्रेन सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन चलेगी। इससे सब्जी बेचने वाले लोग और पूर्वांचल जाने वाले लोगों को सुविधा होगी। राजेन्द्र नगर से जम्मू तवी एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन के स्थान पर दो दिन।

महोदय, भारत-बंगलादेश के बीच एक ऐतिहासिक काम होने जा रहा है। पड़ोसियों से हम दोस्ती करते हैं। महोदय, भारत और बंगलादेश के बीच आपसी संबंध मज़बूत करने के लिए कोलकाता से ढाका के बीच मैत्री एक्सप्रेस शुरू की जाएगी। यह सेवा बंगाली नव वर्ष, पहली बैसाख के दिन, अर्थात् 14 अप्रैल, 2008 से शुरू करने का निर्णय लिया गया है। इससे दोनों देशों के बीच आना-जाना बढ़ेगा और दोनों देशों के परंपरागत संबंध और प्रगाढ़ होंगे। कोलकाता मुर्शिदाबाद के बीच प्रस्तावित हजारद्वारी एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन के बजाय चार दिन चलाई जाएगी।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : लालू जी, इसको सात दिन कर दीजिए।

श्री लालू प्रसाद : चलिए, सात दिन चलाएंगे। ...**(व्यवधान)** आप बराबर पीछे रहते हैं। उन्होंने सात दिन करवा लिया। यह गाड़ी सात दिन चलाई जाएगी। अफसर लोग इसमें सुधार कर लीजिएगा। इसके अतिरिक्त तीर्थ यात्रियों की मांग पर वैद्यनाथ धाम और वाराणसी के बीच में एक स्पेशल ट्रेन आवश्यकतानुसार चलाई जाएगी। पुणे से अहमदाबाद के बीच चलने वाली अहिंसा एक्सप्रेस का विस्तार वीरावल से (सोमनाथ) तक किया जाएगा जहाँ से आडवाणी जी ने यात्रा शुरू की थी। ...**(व्यवधान)** कटिहार के निखिल चौधरी जी नहीं हैं। वे कल कह रहे थे कि हम सुनेंगे। कटिहार टाटा में पहले टाटा लिंक एक्सप्रेस चलती थी। वह समाप्त हो गई थी, उसको पुनः शुरू किया जाएगा। छाटे बाजार एक्सप्रेस में आवश्यकतानुसार अतिरिक्त डिब्बे जोड़े जाएंगे। कोसी नदी पर निर्मली में बन रहे पुल पर 40 में से 24 वेल के निर्माण का काम तेजी से चल रहा है। वहाँ युद्ध स्तर पर काम चल रहा है। सदस्यों ने दीघाघाट और मुंगेर के निकट गंगा नदी पर निर्माणाधीन रेल सह सड़क पुल के निर्माण में हो रहे विलंब की बात भी उठाई है। वस्तुस्थिति यह है कि बार बार अनुरोध करने पर भी बिहार सरकार द्वारा इन पुलों के लिए अभी तक अधिग्रहण की पूरी ज़मीन उपलब्ध नहीं कराई गई थी। [h10]

इसके अतिरिक्त मड़ौरा में डीजल लोको फैक्ट्री, मधेपुरा में इलेक्ट्रिक लोको फैक्ट्री, रायबरेली में रेल कोच फैक्ट्री तथा नयी लाइन एवं दोहरीकरण के अनेक कार्य भू-अर्जन में हो रहे विलम्ब के कारण बाधित हो रहे थे। इसी आलोक में हमने रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 पेश किया है ताकि महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जा सके। रेल को सब जगह हम नामित कर चुके हैं, जल्दी से सीधे लैंड लेकर राज्य सरकारों से कहेंगे कि जहाँ-जहाँ भी होगा, उनका रेट नहीं बढ़े।

महोदय, पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर के विषय में हमारी एक महत्वाकांक्षी योजना है। जैसा मैंने बजट प्रस्तुत करते हुए सदन को सूचित किया था कि लुधियाना से कोलकाता के निकट दानकूनी तक तथा दिल्ली से जेएनपीटी तक कोरीडोर निर्माण के लिए सरकार की स्वीकृति प्राप्त हो चुकी है। प्रारम्भिक सर्वे का कार्य भी पूरा कर लिया गया है। ...**(व्यवधान)**

श्री सुखदेव सिंह ढींङसा (संगरूर) : अमृतसर के लिए हमने कहा था। ...**(व्यवधान)**

श्री लालू प्रसाद : आपने जो कहा था, उसे ऑलरेडी प्रक्रिया के अंदर हम ले चुके हैं। आपने जो कहा है उसे हमने ध्यान में रखा हुआ है। ...**(व्यवधान)** हम उस कार्य को पीछे तक ले जाना चाहते हैं। ...**(व्यवधान)** जमीन का सब काम हो गया है।

महोदय, मैंने माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों को अपने संज्ञान में ले लिया है। कल के बाद हम आप सब लोगों को इनवाइट करते हैं। कहां रेल का ठहराव जरूरी है, कहां आपको हाट बनाना है, कहां आपका छोटा-मोटा मिसिंग लिंक है, उसे देख लिया जाएगा। अभी आदरणीय देवेगौड़ा जी ने इस तरफ ध्यान आकर्षित किया है कि मंगलूर-हसन के बीच में मिसिंग लिंक 40 किलोमीटर रह गया है, उसे हम दिखावा कर, उस पर कार्यवाही करेंगे। आपकी हमने हमेशा रिस्पैक्ट की है और आगे भी करेंगे। ...**(व्यवधान)**

श्री बसुदेव आचार्य : कोलकाता मेट्रो रेलकर्मियों के बारे में विचार किया जाए। ...**(व्यवधान)**

श्री लालू प्रसाद : मेट्रो रेल की रिपोर्ट आ गई है, उसे हम देख रहे हैं।...(व्यवधान) उस पर भी हम विचार करेंगे।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: केवल लालू जी की बात रिकार्ड में जाएगी।

...(व्यवधान) *

श्री लालू प्रसाद : आप एक-एक करके बोलिए।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक : अहमदाबाद को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की बात की थी।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : अहमदाबाद विश्वस्तरीय जंक्शन बनेगा, इसकी भी मैं घोषणा करता हूँ।...(व्यवधान) सब कुली हमारी फौज है, हम सब कुली भाईयों को सलाम करते हैं और उनका प्रमोशन करना है ताकि वे बढ़िया से काम कर सकें।...(व्यवधान)

* Not recorded

14.18 hrs.

(Mr. Speaker in the Chair)

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Let him finish. If you have anything to say, I will consider.

...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदय : लालू जी का भाषण खत्म होने के बाद आप अपनी बात कहना।

श्री लालू प्रसाद : मुझे सभी माननीय सदस्यों का समर्थन मिला है, इसके लिए मैं सभी माननीय सदस्यों का धन्यवाद करना चाहूंगा। अब मैं सदन से रेलवे के आगामी वर्ष 2008-09 के लिए लेखानुदान, चालू वर्ष 2007-08 के अनुदान की पूरक मांगों के साथ, वर्ष 2005-06 के लिए अतिरिक्त मांग, इनसे संबंधित विनियोग विधेयक को पारित करने का आग्रह करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, मैं श्री प्रबोध पाण्डा सहित चार माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि वे रेलवे संशोधन अध्यादेश को निरनुमोदन करने के संबंध में लाए गए अपने संकल्प को वापस ले लें और मैं सम्माननीय सदन से यह भी अनुरोध करूंगा कि रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 को पारित किया जाए। इसमें बहुत सारी ऐसी बातें हैं, जो बजट की बातें नहीं रहती हैं, यह रूटीन वर्क है।...(व्यवधान)

श्री इलियास आजमी (शाहाबाद) : आजमगढ़ स्टेशन के लिए आपने क्या किया है?...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आजमगढ़ स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाएगा। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, अब इन मांगों को पारित करिए।...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: This is not the way. Let us see.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: No, there cannot be a fresh debate on this.

...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदय: कृपा करके आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Now, Shri H.D. Devegowda. A few hon. Members who could not participate—

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Shri Devegowda.

...(Interruptions)

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Sir, he has already promised. ...(Interruptions)

MR. SPEAKER: You are satisfied. That is good.

...(Interruptions)[SS11]

अध्यक्ष महोदय : जो-जो माननीय सदस्य डिस-सैटिस्फाइड हैं, वे नोट लिख कर भिजवा दें। हम उन्हें मंत्री जी को भेज देंगे।

â€!(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2008-2009 to the vote of the House.

...(Interruptions)

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGHLY): Sir, the hon. Minister has assured to ...(Interruptions)

MR. SPEAKER: I cannot hear anything.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Nothing will go on record.

(Interruptions)* â€!

अध्यक्ष महोदय : स्तिप लिखकर भेज दीजिए।

â€!(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2008-2009 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2009, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

* Not recorded

MR. SPEAKER: Nothing else will be recorded.

(Interruptions)* ...(Not recorded)

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि गांधी नगर बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। इसलिए वहाँ से एक गरीब स्थ रेलगाड़ी चलाई जाए। ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य का सम्मान करते हुए मैं सदन में घोषणा करता हूँ कि गांधीनगर से गरीब स्थ रेलगाड़ी चलाएंगे। ...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: This is without my sanction. However, I allow it.

...(Interruptions)

* Not recorded

MR. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2007-2008 to the vote of the House.

The question is:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2008, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 10, 12, 14, 15 and 16."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2005-2006 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended the 31st day of March, 2006, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 4, 6, 10, and 16."

The Motion was adopted.

MR. SPEAKER: Shri Prabodh Panda, I believe that you are going to withdraw the Motion.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Sir, this is a very important legislation. This sort of legislation has not yet been discussed in the Standing Committee or in the Consultative Committee. This legislation has been clubbed with other matters. Several other Members who participated in this debate did not even touch upon this point. But this is a very important legislation with regard to land acquisition. The National Policy with regard to Land Acquisition has been introduced in this House itself.

MR. SPEAKER: Therefore, subject to protest you withdraw.

SHRI PRABODH PANDA: Sir, please let me say. Therefore, I request the hon. Minister to do something for the interest of the bargadars in regard to land acquisition. Nothing is said about the bargadars. They should get at least 50 per cent of the compensation, and nothing is said about the rehabilitation. This should be incorporated in this legislation itself.

Sir, with this protest and considering the gravity of this legislation, I beg to withdraw this Statutory Resolution.

MR. SPEAKER: Is it the pleasure of the House that the Statutory Resolution moved by Shri Prabodh Panda be withdrawn?

The Resolution was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER: Thank you. I am sure that your point is noted.[\[r12\]](#)

MR. SPEAKER: The House will now take up Item No. 22.

The question is:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill. The question is:

"That clauses 2 to 4 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

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

SHRI LALU PRASAD: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.
