

>

Title: Further discussion on Demands for Grants Nos 1 to 16 in respect of the Budget (Railways) for 2007-2008.(Discussion concluded and all Demands were voted in full) .

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट वर्ष 2008-09 पर बोलने का मौका दिया। आप भली भाँति अवगत हैं, जब माननीय रेल मंत्री जी वर्ष 2008-09 के लिए रेल बजट पेश कर रहे थे, उस समय चारों तरफ से सराहना की खबरें आने लगीं, क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी ने जहाँ रेलवे की आमदनी बढ़ाने के बारे में सोचा और उसके लिए उपाय ढूँढ़े, वहीं आम जनता को सुविधा, विकलांगों को सुविधा, छात्र-छात्राओं को सुविधा देने का प्रवधान अपने बजट में किया।

12.39 hrs.

(Shri Mohan Singh *in the chair*)

महोदय, आप जानते हैं कि एक तरफ से लोग रेल मंत्री जी के भाषण पर हल्ला करते थे और दूसरी तरफ से हर राज्य में, हर जगह काफी संख्या में रेलगाड़ी चलाने का, नई रेल लाइनें बिछाने का आदेश दिया। अगर आप सभी चीजों को मिला कर देखेंगे, तो पाएंगे कि रेलवे बहुत मुनाफे में चल रही है। इसका भी एक कारण है। कुशल प्रबंधन के माध्यम से रेल मंत्री जी ने ये सभी उपाय किए हैं। हमारे बीजेपी के माननीय सदस्य अनेक बार आलोचनाएं करते रहे हैं कि रेल मंत्री जी ने सिर्फ तुभावने बजट को पेश किया है, ऐसी बात नहीं है, यह तुभावना बजट नहीं है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी आप माननीय सदस्य को बोलने दीजिए।[\[R17\]](#)

श्री गणेश प्रसाद सिंह : बीजेपी और एनडीए के साथियों ने कभी भी रेल बजट की सराहना करने का काम नहीं किया है। मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि जब उनका राजपाट था क्या उस समय रेल मुनाफे में चल रही थी? बिल्कुल नहीं। रेलवे हमेशा घाटे पर चल रही थी लेकिन आज मंत्री जी ने रेलवे को मुनाफे पर लाकर दुनिया के नक्शे पर लाने का काम किया है। सभी क्षेत्रों की अलग-अलग समस्याएं हैं। मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने बीहटा से अनुग्रहनारायण रोड तक रेल चलाने की घोषणा की थी और उसका शिलान्यास भी किया था। आगे कार्यवाई के लिए राशि का आवंटन भी किया गया। पटना से गया दोहरीकरण की जो बात थी, उसके लिए भी बजट में प्रवधान किया है। उन्होंने इस्लामपुर से गया तक लाइन बिछाने की घोषणा की है। दोहरीकरण कार्य और रेल लाइन बिछाने के कार्य की गति को तेज किया जाए।

मेरे साथी सीताराम सिंह जी के क्षेत्र की भी कुछ समस्याएं हैं। मोतिहारी, शिवहर, सीतामढ़ी में काम को तेज करने की जरूरत है। सर्वे के काम को भी पूरा करना है। आरओबी की भी समस्या है। इसे हल करने की आवश्यकता है। इन्हें शब्दों के साथ मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

सभापति महोदय : जो सदस्य अपना भाषण ले करना चाहते हैं, उनको अपना भाषण ले करने की अनुमति है। सभी को रेल बजट का समर्थन करना है, इसलिए वे अपना भाषण ले कर दें। आज सदन में भोजनावकाश नहीं होगा। जिन को भोजनावकाश में जाना है, वे अपना भाषण ले कर दें।

SHRI K. SUBBARAYAN (COIMBATORE): Sir, I am glad and thankful for this opportunity.

This Railway Budget is just a mixed bag. Let me at the outset say that the reduction in passenger fares is a welcome step. In a situation where people are suffering from all round price rise, the reduction in passenger fares provides some relief. The appointment of licensed porters as gunmen and other Group 'D' posts is a positive step. But more initiatives should be taken to fill up the vacancies of over 1.5 lakh in Railways, and initiatives should be taken to also absorb the contract workers working in various projects.

The fact is that railways are becoming a target of terrorist attacks. The high number of railway accidents and the ever increasing number of crimes against women are adequately addressed. The proposed privatisation of container trains and depots, outsourcing of railway services and privatisation of railway property in the name of Private-Public Partnership (PPP) causes a deep concern. Such drive towards privatization is obnoxious for the industry. This in general, with regard to Tamil Nadu in particular, the overall allocation will hardly enable completion of the projects in progress. The immediate and the most necessary requirements of the southern districts of Tamil Nadu are not addressed in the proposals. To explain a few, let me say that the proposed Mayiladuthurai-Tiruvarur-Karaikudi new railway line is estimated to cost Rs 404 crore. Sir, Rs 50 crore is allotted in this Budget, in addition to the last year's allocation of Rs 10 crore. This leaves a huge gap of Rs.344 crore. This shortfall raises fears about the completion of the project even before 2010.[\[r18\]](#)

The allocations made for the laying of new broad gauge lines and gauge conversion work fall too short to meet the actual estimated requirement. The already commenced projects between Villuppuram and Katpadi, Tiruchi-Nagore-Karaikal, Manamadurai-Virudunagar etc., and the proposed Nellai-Thenkasi and Madurai- Bodi gauge conversion, cannot be completed because of the insufficient budgetary support. For example, the estimated cost of gauge conversion between Villuppuram and Katpadi is Rs.276 Crore and the allocation is mere Rs.121 crore. Tiruchi-Nagore-Karaikal project, completed upto Tiruvarur has received Rs.50 crore now, in addition to last year's Rs.281crore. It still falls short of around Rs.120 crore. The Manamadurai-Virudunagar project completion requires additional allotment of Rs.84 crore more than the offered support of Rs.60 crore.

Besides, there is a deliberate exclusion of the Coimbatore region. Except a few sops such as the newly introduced 'Garib

Rafh' and the extension of the Kumbakonam- Coimbatore janashtabdi that would benefit the people of Tiruppur and Coimbatore, if 'Garib Rath' halts at the Coimbatore and Tiruppur stations, nothing encouraging is proposed.

The budgetary support for the Coimbatore- Dindigul gauge conversion project of 224.88 kms stretch is very disheartening. The allotment of Rs.1 crore in the year 2006, Rs.30 crore in 2007 and the announcement of a very meagre support of Rs.65 crore in this Budget will no doubt, render the project incomplete. The project cost is estimated at Rs. 613.61 crore and the allocation in comparison is just a peanut.

Having made these observations, I would like to place the following proposals to be considered for inclusion.

The work of doubling of track between Coimbatore North junction and Irugur may be expedited with sufficient financial support.

Circular track around the city of Coimbatore and shuttle train services between Coimbatore and Tiruppur and commuter services in the Pollachi- Palakkad- Mettupalayam line should be introduced to address the growing traffic congestion.

Tiruppur is identified in the world map as the 'dollar city' with its fast growing hosiery and garment exports. A new railway link between Tiruppur and Karur through Kangeyam and Vellakoil will provide a short distance route between Tiruppur and Thoothukudi port. This will help in facilitating a free commercial freight and an effective commuter facility.

A Railway Over Bridge replacing the level crossing of Eachanari on the NH209 and a ROB at Avarampalayam Railway level crossing may be considered.

New trains for Coimbatore and Tiruppur have become an increasing necessity due to the enormous growth attracting employment from various districts of the State. Frequent or hourly train services between Coimbatore-Erode, Coimbatore-Mettupalayam, Coimbatore- Palakkad, Podanur-Pollachi should be introduced.

New passenger train services connecting Coimbatore with Cuddalore, Nagapattinam, Tiruvarur, Pudukkottai, Sivagangai and Ramanathapuram, passenger services to Tirupathi and Tiruvananthapuram from Coimbatore, exclusive night train from Coimbatore to Bangalore may be considered immediately. [R19][R20] Coimbatore Junction, Coimbatore North Junction, Peelamedu station, Singanallur station and Podanur junction may be brought under the Master Plan development strategy. A state of the art infrastructure facility should be provided at all the important railway junctions in the State particularly in Coimbatore station with extension of platforms, special ticket counters, additional waiting rooms, more subways and refreshment rooms.

In conclusion, I submit that the basic principle of the Indian Railways to connect the nook and corner of the country, to ensure nationwide rail connectivity, still remains a distant dream even after 60 years of freedom. The guiding factor to make the Indian Railways the vital contributor of the overall socio-economic growth is still missing. The Budget largely reflects the philosophy of privatization and liberalization.

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करिए। बचा हुआ भाषण ले कर दीजिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : माननीय सदस्य इस बात का ध्यान रखें कि ढाई बजे माननीय मंत्री जी को जवाब देना है और ढाई बजे से पहले मेरे पास लम्बी सूची है। इसलिए आधा भाषण करिए और आधा ले कर दीजिए।

***श्री गणेश सिंह (सतना) :** अध्यक्ष महोदय, रेलवे की अनुदान मांगों पर मैं अपना वक्तव्य दे रहा हूँ। रेलवे मंत्रालय द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए जो अनुदानों की मांगों पर जो प्रस्ताव सदन में प्रस्तुत किया है मैं उसका विरोध करता हूँ। क्योंकि रेलवे ने देश के अंदर समान विकास नहीं किया है। लगातार रेलवे के असमान विकास की शिकायत मा0 सांसद सदन में करते रहे हैं परन्तु रेल मंत्री जी ने पक्षपातपूर्ण कार्यवाही अभी तक करते आ रहे हैं। देश में जिन क्षेत्रों से रेलवे को अधिक आय होती है उसकी भी उपेक्षा हो रही है। रेल मंत्री जी ने पिछले 49 वर्षों में जबलपुर मध्य रेलवे के सतना, मैहार, कटनी, जैतवारा, मदनगांवा, मानिकपुर वित्कूट कर्वा उचेहरा, वगहाड, रीवा, अमदरा, मुकेही, खुटहा आदि रेलवे स्टेशनों की भयंकर उपेक्षा की है जबकि सतना, तुर्की मैहर, मुकेही, से प्रतिवर्ष अकेले माल ढुलाई में 7000 करोड़ रुपये की आय रेलवे को इन स्टेशनों से प्राप्त होती है, वित्कूट, मैहार, सतना, स्टेशनों से वर्ष में करोड़ों यात्री रेलवे से यात्रा करते आ रहे हैं वित्कूट जहां भगवान राम 11 वर्ष तक तपस्या की थी, इसी तरह मेहार में मो शारदा की शक्तिपीठ है इसके अलावा संगीत सम्राट बाबा अलाउद्दीन की साधना स्थली है। यहां वर्ष भर में करोड़ों यात्री आते जाते हैं।

सतना जिले में लाइम स्टोन की पत्थरता है। अतः कई बड़े सीमेंट उद्योग पहले से यहां स्थापित हैं। देश एक तिहाई सीमेंट कोटे इसी क्षेत्र से होता है लेकिन रेलवे का विकास इस क्षेत्र में न के बराबर है। सतना से होकर बिहार पश्चिम बंगाल आसाम उत्तर प्रदेश की तरफ से आने वाली गाड़ियां इसी मार्ग से बम्बई की ओर जाती हैं। सतना स्टेशन से वी आई पी कोटे की विभिन्न यात्री गाड़ियों में व्यवस्था थी लेकिन उसे भी बंद कर दिया गया है। अतः मैं मांग करता हूँ कि सतना रेलवे स्टेशन में खड़ी होने वाली सभी गाड़ियों में अप एंड डाउन दिशा की चलने वाली सी गाड़ियों में वीआईपी कोटा सभी श्रेणियों में पुनः व्यवस्था की जाये। सतना से बम्बई की ओर जाने के लिए नई गाड़ी चलाई जाये।

जबलपुर से निजामुद्दीन की ओर चलने वाली महाकौशल एक्सप्रेस एवं रीवा से नई दिल्ली चलने वाली गाडी का समय परिवर्तन कर सुबह 9 बजे तक दिल्ली पहुंचने हेतु लगातार मैंने मांग की है, परन्तु दुर्भाग्य है कि आज तक रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया ये दोनों गाड़ियां अनिश्चितकालीन विलम्ब से चलती हैं। 700 किलोमीटर की दूरी 20 घंटे में भी पूरी नहीं होती।

पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने राजकोट एक्सप्रेस को सतना तक बढ़ाने की घोषणा की थी परन्तु आज तक वह ट्रेन सतना तक नहीं पहुंचाई गई। कटनी से इलाहाबाद, रीवा से मानिकपुर तक के मार्ग

* Speech was laid on the Table.

का अभी तक दोहरीकरण अधूरा है तथा इन मार्गों का विद्युतीकरण भी नहीं हो पाया। तत्काल किया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन कटनी रेलवे स्टेशन तथा मैहर रेलवे स्टेशनों सहित इस क्षेत्र के सभी स्टेशनों में भयंकर गंदगी रहती है तथा पेयजल का भी गंभीर संकट है जिसका आज तक स्थायी हल नहीं निकाला गया। मैहर तथा वित्कूट के बीच शटल गाड़ी चलाई जाये। रेवावल एक्सप्रेस भोपाल से रीवा में सभी श्रेणियों के डिब्बे बढ़ाये जाये। साथ ही रेवावल को हबीबगंज तक चलाया जाये।

ललितपुर से सिंगरौली रेल लाइन का कार्य जल्द ही पूरा किया जाये। सतना से रीवा मिर्जापुर रेल लाइन का भी तत्काल कार्य पूरा करवाया जाये। सतना रेलवे स्टेशन में चौथा प्लेटफार्म बनाकर उसका विकास रेलवे कालोनी की तरफ किया जाये। सतना जिले में सीमेंट का बड़ा उत्पादन होता है अतः सीमेंट स्लीपर बनाने का कारखाना लगाया जाये। महाकौशल एक्सप्रेस से सतना से दिल्ली के बीच चलाया जाये।

महोदय, मैंने लगातार हर रेलवे बजट में मध्य प्रदेश तथा अपने निर्वाचन क्षेत्र के रेलवे संबंधी समस्याओं का उल्लेख किया है परन्तु दुर्भाग्य है कि रेल मंत्रालय ने हमारी किसी भी मांग को पूरा नहीं किया। कृपया हमारे पुराने वक्तव्यों को भी ध्यान में लेते हुए सभी मांगों को पूरा किया जाये। मैंने लगातार रेल मंत्रालय का ध्यान रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा, खानपान व्यवस्था में व्यापक गड़बड़ी एवं वेडरोल आदि में व्यापक पैमाने में हो रही गड़बड़ी को सुधारने की बात कहता रहा हूँ। सतना से इलाहाबाद तथा मानिकपुर से महासी तक का तो रेलवे ट्रैक है वह असुरक्षित है लगातार यात्रियों के साथ मारपीट, लूट, डकैती, जहरखुरानी की शिकायतें होती रहती हैं जिसके लिए कोई ठोस कारगर उपाय करने की आवश्यकता है। मैंने लोकसभा में पिछले सत्र में उक्त मामले को उठाया था तब मध्य प्रदेश एवं उत्तर प्रदेश की रेलवे पुलिस ने एक आपरेशन किया था जिसमें सतना रेलवे पुलिस ने ट्रेन में लूट एवं डकैती करने वाले गिरोह को पकड़ा है मेरी रेलवे मंत्रालय से मांग है कि सतना रेलवे पुलिस बल को सम्मानित करे।

रेल मंत्री जी बड़ी संख्या में नये यात्री डिब्बों को बनाने का दावा कर रहे हैं लेकिन महाकौशल एक्सप्रेस तथा रीवा दिल्ली एक्सप्रेस सारनाथ एक्सप्रेस, रीवा भोपाल एक्सप्रेस, हावड़ा मुम्बई मेल एक्सप्रेस, जनता एक्सप्रेस, काशी एक्सप्रेस, कामयनी एक्सप्रेस जैसी कई यात्री गाड़ियों में आउट डेटेड सवारी डिब्बे अत्यंत जर्जर हालत के लगाये गये हैं जिससे कभी भी कोई दुर्घटना हो सकती है।

अतः इन सभी गाड़ियों में नये डिब्बे सभी श्रेणियों में लगाये जायें तथा कर्वा स्टेशन से अपग्रेड किया जाये।

सतना रेलवे स्टेशन के मुख्य प्रवेश द्वार को चौड़ीकरण करते हुए पार्किंग एरिया बढ़ाया जाये तथा सतना रेलवे स्टेशन के पास एक ग्रीन पार्क बनाया जाये।

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़) : सभापति महोदय, मैं आपकी अनुमति से जो एप्रोप्रिएशन बिल नं. 3 माननीय मंत्री जी लाए हैं, बजट के साथ-साथ उस पर भी बोलने की अनुमति चाहूंगा। यह मंत्री जी जो एप्रोप्रिएशन बिल नं. 3 लाए हैं, अच्छा होता कि अगर एप्रोप्रिएशन बिल नं 1 में ही सारी बातों का समावेश हो जाता। बिल नं. 1, बिल नं 2 और बिल नं. 3, इस तरह से बार-बार एप्रोप्रिएशन बिल लाने से एक तो संसद का समय खराब होता है और इसके साथ-साथ जो रेलवे के प्रोजेक्ट्स आपके चल रहे हैं, उनमें विलम्ब होता है और स्वाभाविक है कि जो विलम्ब होता है, उससे उनकी कीमत भी बढ़ती है। इसलिए अच्छा होता कि एक बिल में इन सारी बातों का समावेश हो जाता। यहां तक चर्चा हो रही है कि रेलवे बजट अलग से क्यों पेश किया जाए? रेलवे बजट जनरल बजट के साथ क्यों नहीं पेश किया जाए? आपकी अनुमति से मैं इकोनॉमिक टाइम्स में 21 मार्च, 2008 का जो एक लेख छपा है, उसमें से कुछ पंक्तियां पढ़ना चाहूंगा। इस लेख में यह लिखा है:-

"Today many other Departments of the Government are comparable to the Indian Railways and deserve equal importance for the revenue contributions. In fact, it is time to re-examine the historical supremacy of Indian Railways and discontinue the ritual of a separate Railway Budget before the Union Budget every year."

इस तरह की बातें आज कही जा रही हैं और इसका कारण यह है,...(व्यवधान)

सभापति महोदय : ऐसा लेख लिखने वाले सब विद्वान ही नहीं होते हैं।

...(व्यवधान)

श्री लक्ष्मण सिंह : सर, मैं भी विद्वान नहीं हूँ। यह विचार इसलिए उठ रहा है कि कहीं न कहीं रेलवे लाभ तो कमा रहा है, मैं इसकी प्रशंसा करता हूँ लेकिन कहीं न कहीं एक वातावरण और ऐसा विचार देश में बन रहा है कि इस रेलवे विभाग की आड़ में राजनीति भी हो रही है। यह रेलवे बजट ही नहीं है, यह रेलवे रीजनल बजट भी बनता जा रहा है, ऐसा लोग कह रहे हैं। मैं बिहार के खिलाफ नहीं हूँ। मैं बिहार का मानजा हूँ लेकिन जब हम रेल बजट बनाते हैं तो हमें सारे देश को ध्यान में रखकर बनाना चाहिए और राष्ट्रहित के साथ साथ यह प्रयास करना चाहिए कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर हम और आगे कहां पहुंच सकते हैं।

महोदय, यह हम रेलवे बजट 60 वर्षों से अलग पेश करते आ रहे हैं। लेकिन आज 60 वर्षों के बाद भी अगर हम नयी रेलवे लेंथ कितनी बढ़ाई है, इसका आकलन करें तो एक दिन में आधा कि.मी. रेलवे लाइन बनाने में हम सक्षम हुए हैं। इसलिए सब बातों पर विचार करने की आवश्यकता है।

डेडीकेटेड फ्रैट कौरीडोर जो योजना है, उसमें टारगेट वर्ष 2011 और 2012 तक 40000 करोड़ रुपया आप ज्वाइंट वेंचर के माध्यम से, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के माध्यम से एकत्रित करेंगे। बहुत अच्छी बात है। [r21]माननीय मंत्री जी ने खुद वक्तव्य दिया है कि हमारे पास इतना पैसा है और हम ईस्ट कौरीडोर बनायेंगे, इस काम के लिये हमें कहीं से धन लाने की जरूरत नहीं है और रेलवे के धन से काम पूरा करेंगे। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि अगर आपने डीएफसी के साथ नेशनल हाईवे का निर्माण नहीं कराया जो जितने आपके प्रोजेक्ट्स हैं - डीएफसी एक महत्वाकांक्षी योजना है - लोगों को आप बहुत रोजगार उपलब्ध करा सकते हैं - वह वायेबल नहीं होगा। क्या रेल मंत्री जी ने नेशनल हाईवेज के मिनिस्टर श्री बालू जू से बातचीत की है? यदि की है, तो बतायें और अगर नहीं तो वयो नहीं की है? गर माननीय रेल मंत्री जी अपने राज्य में देखेंगे तो पायेंगे कि डीएफसी के साथ नेशनल हाईवे का निर्माण कार्य केवल 13 किलोमीटर ही हुआ है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कितने दिन में?

श्री लक्ष्मण सिंह : ऐसा एक पूर्ण नेशनल हाईवेज के बारे में था जो दुर्भाग्य से नहीं आया था लेकिन उसके उत्तर में बताया गया था कि बिहार में केवल 13 किलोमीटर मार्ग बन पाया है। इसलिये इन बातों पर ध्यान देना आवश्यक है।

सभापति जी, हम रेल सुरक्षा की बात करते हैं और इसके लिये रेल अप्रोप्रिएशन बिल के जरिये पैसा मांगा है। मैं इसका विरोध नहीं करता हूँ। रेल सुरक्षा से बढ़कर और महत्वपूर्ण बात क्या हो सकती है लेकिन क्या आपने इस बात पर ध्यान दिया कि रेल कर्मचारियों पर कितना पैसा खर्च किया जा रहा है? अगर आप आंकड़ें देखें तो मालूम होगा कि 1980-81 में रेल एवसीडेंट्स 1013 हुये जो घटते-घटते वर्ष 2006-07 में 195 पर आये। यह अच्छी बात है लेकिन इन 195 एवसीडेंट्स में से 164 एवसीडेंट्स मानवीय गतती से हुये हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है। इसलिये रेल पर्सनल की ट्रेनिंग पर ज्यादा खर्च करना चाहिये। अगर संभव हो तो हमारे कर्मचारियों और अधिकारियों को विदेश में ट्रेनिंग पर भेजने के लिये पैसा खर्च किया जाये।

सभापति जी, रेल मंत्रालय ने 10वीं पंचवर्षीय योजना में स्पेशल शेपटी फंड बनाया है जिसमें कुल राशि 17 हजार करोड़ रुपये आयी है। इस राशि में से 45 प्रतिशत राशि रिन्व्युअल ऑफ ट्रैक्स के लिये रखी गई है, मुझे पता नहीं इसमें राशि खर्च हुई है या नहीं? लेकिन मार्च, 2008 तक जो काम चल रहे हैं, वे सारे के सारे कार्य पूरे करने होंगे लेकिन आज अप्रैल माह आ गया है और सरकार सदन में आकर पैसा मांग रही है। इसलिये मुझे शक है कि आपकी योजनायें अधूरी हैं और पूरी नहीं हो पा रही हैं। मैं चाहूंगा कि

रेल मंत्री सदन को जानकारी दें। अगर आप 10वीं पंचवर्षीय योजना में नई रेल लाइन बिछाने के आंकड़े देखेंगे तो मालूम होगा कि हमारा टारगेट 1310 किलोमीटर का था लेकिन यह आज तक 920 किलोमीटर ही बन सका है। सरकार इस कार्य में विलम्ब का कारण भूमि अधिग्रहण की समस्या बताती है कि समय पर भूमि न मिलने के कारण कार्य अधूरा है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि जब सदन ने भूमि अधिग्रहण का अधिकार रेल मंत्रालय को दिया है तो फिर यह देरी क्यों और रेल मंत्रालय राज्य सरकारों पर निर्भर रहता है? ऐसी बहुत सारी राज्य सरकारें हैं जहां वे कई कारणों से भूमि अधिग्रहण नहीं कर पाती हैं। उदाहरणस्वरूप, मेरे अपने राज्य मध्य प्रदेश में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रामगंज मंडी-भोपाल रेल लाइन स्वीकृत हुई है।[s22]

13.00 hrs.

कंपनरेशन का पैसा रेलवे ने दे दिया है। लेकिन राज्य सरकार की तरफ से उसमें थोड़ा विलंब हुआ क्योंकि पटवारियों ने हड़ताल कर दी। राज्य सरकार के पास सीमित संसाधन होते हैं और पिछड़े राज्यों के पास तो और सीमित संसाधन होते हैं। इसलिए उसमें विलंब हो रहा है। क्यों नहीं आप वहां जाकर भूमि अधिग्रहण करते हैं, क्यों नहीं आप कंपनरेशन का पैसा वहाँ बांटते हैं और क्यों नहीं आप जल्दी से जल्दी उस रेल लाइन को शुरू करते हैं?

सभापति महोदय : यह अधिकार उनको दस दिन पहले मिला है।

श्री लक्ष्मण सिंह : तो उसका उपयोग करें।

सभापति महोदय : अब करेंगे।

श्री लक्ष्मण सिंह : उसका उपयोग करें और इतने वर्षों से जो विलंब हो रहा है और उस रेलवे लाइन की कॉस्ट बढ़ती जा रही है, उसको पूरा करने का प्रयास करें।

सभापति महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री लक्ष्मण सिंह : सभापति जी, मैं केवल दो मिनट और दूँगा।

महोदय, रेलवे ट्रैक्स के डबलिंग का जो टारगेट है, दसवीं पंचवर्षीय योजना में 1575 किलोमीटर का लक्ष्य था लेकिन आपकी उपलब्धि क्या है - 1299 किलोमीटर। वहाँ भी आपका टारगेट अचीव नहीं हो पाया है। उसका क्या कारण है? तारीफ़ के पुल तो बांधे जा रहे हैं लेकिन ये जो तुटियां हैं, इन पर भी ध्यान देना आवश्यक है। फिर आपने अपने बजट में और आपने अपने एप्रोप्रिएशन बिल में इसका कहीं उल्लेख नहीं किया है। टैक्नोलॉजी अपग्रेडेशन का उल्लेख आपने किया है कि वह करेंगे, लेकिन उस टैक्नोलॉजी अपग्रेडेशन के माध्यम से आप रेलवे में एनर्जी एफिशियेन्सी और फ्यूल एफिशियेन्सी लाने के लिए क्या प्रयास कर रहे हैं? आपके बजट भाषण में भी इसका कोई उल्लेख नहीं है। मैं आशा करता हूँ कि जब आप उत्तर देंगे तो इस संबंध में देश को बतायेंगे कि आप फ्यूल एफिशियेन्सी और एनर्जी एफिशियेन्सी रेलवेज में लाने के लिए क्या प्रयास करने जा रहे हैं।

चूँकि आपने समाप्त करने के लिए कहा है, इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करते हुए अंत में इतना कहना चाहूँगा कि जो तुटियां अन्य माननीय सदस्यों ने रेलवे के संबंध में बताई हैं, उन पर भी ध्यान दें। लालू जी को मना करने का साहस इस सरकार में तो नहीं है, इसलिए मैं इन तुटियों को बताते हुए इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन करता हूँ।

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू) : सर, सबसे पहले मैं मर्दे-मुजाहिद जनाब रेलवे मिनिस्टर लालू प्रसाद यादव को बधाई देता हूँ। पिछले साढ़े चार वर्षों में रेलवे में वे जो सुधार लाए और मजमुई तौर पर पूरे देश में जो इंकलाबी डैवलपमेंट की गतिविधियां रेलवे के अंदर चल रही हैं, हर क्षेत्र में, हर राज्य में, उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। डिमांड्स फॉर

ग्रुंत्स 2008-09 के लिए ये जो बिल लाए हैं, इसके समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

यह दुरुस्त बात है कि जहां हर बजट में इन्होंने रेलवे भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं की, वहीं बहुत सारी रियायतें और सहुलियतें देश के बहुत सारे वर्गों को दीं। लक्ष्मण सिंह जी चले गए। मैं बताना चाहता हूँ कि जब हम नए सांसद थे और शुरू शुरू में आए तो तालू जी जब संसद में आते थे, तो विरोधी पक्ष के लोग उनकी बात नहीं सुनते थे। यहां रेलवे में इन्होंने बहुत बड़ा सुधार और तब्दीली की। मैं समझता हूँ कि अपोज़ीशन के भाइयों की सभाओं में भी ये बहुत बड़ी तब्दीली लाए। आज उनके पास कोई बात कहने के लिए नहीं रह गई है। इसी से हमारी यूपीए सरकार की उपलब्धि और उसके अच्छे कारनामों का पता चलता है जिसकी शुरुआत तालू जी के महकमे से हुई। हर तबके के लोगों का उन्होंने ध्यान रखा। जैसे पढ़ाई के लिए हमारे बच्चे बाहर जाते थे, और गरीब माँ-बाप उनके पढ़ाने का खर्चा और उनके आने जाने का खर्चा भी नहीं दे पाते थे, इन्होंने उस वर्ग के लोगों को भी रियायत दे दी। पिछले दिनों ये जम्मू में थे। इन्होंने एक दासतां सुनाई कि वे मुंबई में थे। इनको वहां एक बूढ़ा कुली मिला जो रोए जा रहा था। उसके सिर पर बाल नहीं थे, गर्दन नीचे चली गई थी। जब इन्होंने उससे पूछा कि क्या बात है तो उसने कहा कि मैंने मेहनत करके, रेलवे स्टेशन पर कुली का काम करके अपनी बेटियों को पढ़ाया दिखाया है। [b23] मैं जब उनके रिश्ते के लिए कहीं बात करता हूँ, वे अच्छी पढ़ी-लिखी हैं और उनका रिश्ता भी अच्छा मिलता है लेकिन जब यह बात बीच में आती है कि आपका बाप क्या काम करता है, उन्हें जब पता चलता है कि इनका बाप स्टेशन पर कुली का काम करता है तो रिश्ता टूट जाता है। मैं समझता हूँ कि यह एक ज़मीनी सतह की बात है। हमारे देश में हजारों-लाखों की तादाद में कुली होंगे। मैं पिछले दिनों जम्मू-काश्मीर में देख रहा था, जब ये तशरीफ ले गए। वे किस तरह वहां नाच रहे थे, मैं समझता हूँ कि वे इन्हें किस नज़र से आने वाले दिनों में देखेंगे, यह एक बहुत बड़ी बात है। बात छोटी है, लेकिन इन्होंने एक बहुत बड़ा ऐसा काम कर लिया कि उनके मनो को जीता, जो हरेक का भार होते हैं।

महोदय, इन्होंने छोटी लाईनों को बड़ी लाईन करने का काम किया, जिन इलाकों में अभी रेलवे लाईन का नाम नहीं है, जहां से मांगें आ रही थीं, उन्हें भी इन्होंने उसमें डाला है। डेवेलपमेंट गतिविधियां भी चल रही हैं और काम भी चल रहे हैं तथा हमारे किराए भी नहीं बढ़ रहे हैं। बहुत सी रियायतें और सहुलियतें दी जा रही हैं, मैं समझता हूँ कि यह बहुत बड़ा काम किया जा रहा है और यह तारीख में लिखा जाएगा। 60 वर्षों से आज तक बहुत सारे रेल बजट पेश हुए, लेकिन क्या कश्मीरई तरीका अपनाया कि इन्होंने देश के हर वर्ग के लोगों का मन जीता है, इसलिए मैं इन्हें बहुत ज्यादा बधाई देता हूँ कि इन्होंने ये सारे काम किए हैं।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की मजमुई तौर पर पूरी रियायत और खास कर जम्मू, पूंछ पार्लियामेंटी हटके की दो-तीन बातें कहना चाहता हूँ। मैं इनका धन्यवाद करता हूँ कि इन्होंने हमारी गुज़ारिश पर जम्मू, रजौरी, पूंछ वाया अखनूर रेलवे लाइन के सर्वे के लिए प्रोविजन रखा, इसके लिए मैं कहूंगा कि उसके ज़मीनी सर्वे का काम जल्दी शुरू होना चाहिए। उसकी इम्पोर्टेंस है, क्योंकि जम्मू, रजौरी, पूंछ, पूंछ रावला कोर्ट रोड, जहां से पाकिस्तान के लोग यहां आते हैं और हमारे यहां के लोग पाकिस्तान जाते हैं। पाकिस्तान से हमारे यहां जम्मू-काश्मीर और देश के बाकी हिस्सों में लोग एक-दूसरे को मिलने के लिए वहां से आते हैं। जब ये रेलवे लाइन तैयार हो जाएगी तो मैं समझता हूँ कि ज्यादा तादाद में लोग आएंगे, क्योंकि लोगों को बहुत सारी सहुलियतें मिलेंगी। इसी तरह हमारा सारा एरिया, जो लाईन ऑफ कंट्रोल है, हमारे बहुत सारे डिवीजन आर्मी के वहां पर हैं। पिछली मिलिटैरी के दौरान बहुत सारे आईडी से नुकसान हुए, आर्मी की जो बहुत सारी बसें एवं ट्रवस थे, वे उड़ गए। इसलिए मैं समझता हूँ कि रेलवे लाईन बन जाने से हमारे पूरे भारतवर्ष से जो फौजी सरहदों पर सर्ვის करते हैं, हमारे मुल्क की रक्षा करते हैं, उन्हें आने-जाने का साधन मिलेगा। अभी जैसे मुगलरोड पूंछ से बना रहे हैं, काश्मीर के साथ जोड़ रहे हैं, जब वह शॉर्टस्ट रोड हो जाएगा, जब यह बन जाएगा तो अभी जो काश्मीर से काजीकुंड बरामूला रोड रेलवे लाइन शुरू करने जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि एक शॉर्ट ट्रैक वहां से भी बनेगा और यह भी एक अच्छी लाइन, हमारे रेलवे के लिए इकोनॉमिकली भी अच्छी साबित होगी।

महोदय, हमारा डिवीजन फिरोजपुर है। हमने बहुत दफा यह भी कहा, शायद यह अंडर कंसीडरेशन होगा, फिरोजपुर डिवीजन, फिरोजपुर और जम्मू का डिस्टेंस और जम्मू से बरामूला का डिस्टेंस, जो सैंकड़ों मील हो गया, मैं समझता हूँ कि जम्मू के अंदर एक डिवीजन का बनाना बहुत लाज़िमी हो गया है। इससे रेलवे डिपार्टमेंट के मुताज़िमा का भी फायदा होगा और हमारे लोगों को भी फायदा होगा, क्योंकि फिरोजपुर एक साइड पर पड़ता है, इस कारण से हमें इनसे तालमेल करने में दिक्कत आती है। लाखों की तादाद में शूद्रालू वैष्णों देवी जाते हैं। मैं इनका मशकूर हूँ कि इन्होंने जम्मू से काठगोदाम तक एक गरीब रथ चलाई है। उसका उद्घाटन इन्होंने किया। हमें लोगों की यह मांग आई है, क्योंकि जम्मू टूरिज़म के लिहाज़ से भी ठीक है, इसलिए नैनीताल, देहरादून और हरिद्वार को भी उस लाइन से जोड़ा जाए। मैं समझता हूँ कि यह अभी तो मुमकिन नहीं होगा, लेकिन हमारी इन मांगों को रजिस्टर करें। [s24]

सभापति महोदय, आने वाले वर्ष में एक और गरीब रथ चलाया जाए, जो जम्मू से हरिद्वार, नैनीताल-देहरादून जाए। यह गरीबरथ हमारे क्षेत्र के लिए धार्मिक और पर्यटन की वजह से बहुत फायदा देगा। मेरी सिर्फ ये तीन-चार डिमांड्स हैं। आखिर में, मैं फिर श्री लालू प्रसाद जी और उनके विभाग के तमाम कर्मचारियों को जिन्होंने पिछले साढ़े चार वर्षों में, ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : अभी साढ़े चार वर्ष नहीं हुए हैं। चार वर्ष में एक माह कम है।

श्री मदन लाल शर्मा : सभापति महोदय, चार वर्षों में इन्होंने और इनके विभाग ने अनथक मेहनत कर के, रेलवे का नाम ऊंचा किया और देश में रहने वाले लोगों को रियायतें और सहुलियतें दीं। श्री लालू प्रसाद जी की लीडरशिप में रेलवे ने यह बहुत बड़ा कारनामा किया है। धन्यवाद।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे के सप्टीमेंटी बजट पर बोलने के लिए समय दिया, आपका धन्यवाद। मैं सबसे पहले रेलवे के 60 साल में विकास पुरुष के रूप में अपना नाम दर्ज कराने वाले रेलवे के सम्मानित और काबिल मंत्री जी को साधुवाद देता हूँ। जिस समय इन्होंने रेलवे को संभाला, उस समय रेलवे मृतप्रायः दशा में पड़ चुकी थी, उसे केवल जिन्दा ही नहीं किया, बल्कि जो काबिले तारीफ हिकमत की और जिस प्रकार से बखूबी लौड़ाया है, इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी को पुनः साधुवाद देता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने चार साल के कार्यकाल में कोई रेल भाड़ा नहीं बढ़ाया और बिना भाड़ा बढ़ाए, तमाम अतिरिक्त सुविधाएं गरीबों, छात्रों, विकलांगों और बुजुर्गों को दी हैं। इन्होंने रेलवे को एक नई स्फूर्ति और शक्ति दी है।

महोदय, रेल मंत्री जी का जब रेल बजट पर भाषण हो रहा था, तब भी मैंने उन्हें अपने क्षेत्र की एक बहुत अहम समस्या से अवगत कराया था। हमारे यहां अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर एक 83-ए, रेलवे फाटक है। उस पर जिस दिन से ओवरब्रिज बना है, उस दिन से ओवरब्रिज के नीचे का रेलवे फाटक 83-ए बन्द कर दिया गया है। ओवरब्रिज पर कोई पैदल-पथ नहीं बना है। आजमगढ़ से बहराइच का जो स्टेट हाइवे बना हुआ है उस पर जब हैवी लोडेड ट्रक और लारियां चलती हैं और जब वे ओवरब्रिज से गुजरती हैं, तो वहां पैदल पथ नहीं होने के कारण पैदल चलने वालों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। बच्चों का स्कूल छूटता है, लोगों को बैंक जाना है, कचहरी जाना है, तमाम जगहों पर जाने के लिए 83ए फाटक बन्द होने के कारण लोगों को ओवरब्रिज के ऊपर से ही भीड़ भरी सड़क से गुजरना पड़ता है। उसे बने हुए अभी चार महीने हुए हैं और चार महीनों में चार लोगों की मौत हो चुकी है।

महोदय, हम मंत्री जी के ऑफिस में गए। उस समय रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री आर. वेतु जी उपस्थित थे। हमने उनसे मुलाकात कर के उन्हें अवगत कराया था कि इस प्रकार से आए दिन दुर्घटनाएं हो रही हैं और यदि इसी प्रकार से यह चलता रहा, तो किसी दिन कोई भीषण दुर्घटना हो जाएगी। अतः फाटक 83ए को पैदल जाने हेतु खोल दिया जाए। जब स्कूल छूटता है, तो हजारों की संख्या में बच्चे पैदल चलते हैं। किसी दिन कोई लारी यदि उतरते समय दुर्घटनाग्रस्त हो गई, तो सैकड़ों बच्चों की जान चली जाएगी, क्योंकि अभी तक चार पैदल चलने वाले लोगों की मौत उस ब्रिज पर हो चुकी है। इसलिए हमने निवेदन किया था कि 83ए फाटक को खोल दिया जाए। यदि नहीं खोला जा सकता है, तो उसी के बगल से अंडरग्राउंड सब-वे बना दिया जाए। कोई एक रास्ता ऐसा बना दिया जाए ताकि पैदल चलने वाले लोगों को ओवरब्रिज से न गुजरना पड़े, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मुझे आशंका है कि कहीं कोई भीषण और अत्यन्त दर्दनाक दुर्घटना न घट जाए। अतः मैं माननीय मंत्री जी से दुबारा निवेदन करना चाहता हूँ कि उस ओवरब्रिज के नीचे जो 83ए फाटक है, उसे तत्काल खोला जाए या उसके बगल से अंडरग्राउंड सब-वे बनाया जाए, ताकि वहां पैदल चलने वाले लोगों की जान बचाई जा सके।

महोदय, मैंने पिछली मर्तबा भी माननीय मंत्री जी से कहा था कि हमारे यहां से सिद्धार्थ नगर, संत कबीर नगर और अम्बेडकर नगर के लोगों को इलाहाबाद जाने के लिए, जहां हाइकोर्ट है, धर्मनगरीय संगम है, जहां हर साल लाखों लोग जाते हैं। वहां जाने के लिए कोई सीधा रूट नहीं है। वहां जाने के लिए उन्हें गोरखपुर और बनारस होकर 400 और 500 किलोमीटर की जर्नी कर के जाना पड़ता है। अगर लखनऊ से होकर जाते हैं, तो 500-600 किलोमीटर का सफर करना पड़ता है। अकबरपुर से टांडा तक पहले रेल का संचालन होता रहा है। खलीलाबाद से टांडा को सीधा जोड़ दिया जाए, जो मात्र 40-45 किलोमीटर का सीधा रूट है।[\[25\]](#) पिछली बार हमने कहा था कि सुल्तानपुर से अकबरपुर जोड़ने का 40 किलोमीटर का रास्ता है, कुल मिलाकर 85 किलोमीटर का यदि सीधा रास्ता बना दिया जाए तो सिद्धार्थ नगर, संत कबीर नगर, अम्बेडकर नगर और सुल्तानपुर के लोगों को इलाहाबाद संगम नगरी, उच्च न्यायालय और दक्षिण भारत जाने के लिए लाखों लोगों को अतिरिक्त सुविधा हो जाएगी। इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ेगी। हम जानते हैं कि इस सरकार के कार्यकाल का शेष समय बहुत कम है, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से विनम्रपूर्वक यह निवेदन करना चाहूंगा कि कम-से-कम उसका आकलन ही मंगवा लें और ऐसी व्यवस्था कर दें जिससे वहां के लोगों को सुविधा मिल सके। संत कबीर नगर की धरती मगध, गौतम बुद्ध की धरती सिद्धार्थ नगर और तोहिया की धरती अम्बेडकर नगर के लोगों को सुविधा मिल सके। अकबरपुर से कैफ़ियत एक्सप्रेस जो कि दिल्ली को जोड़ती है, इसका संचालन पुरानी दिल्ली से होता है। इसके अलावा एक अन्य ट्रेन का संचालन भी पुरानी दिल्ली से होता है। किसी भी ट्रेन का संचालन उस रूट पर नई दिल्ली से नहीं होता है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि वे कैफ़ियत एक्सप्रेस को पुरानी दिल्ली की बजाय नई दिल्ली से चलाने का आदेश दें। अकबरपुर रेलवे स्टेशन पर बुकिंग विंडो कम है। इसके कारण वहां सुबह आठ बजे से रात आठ बजे तक लम्बी लाइन लगी रहती है। वहां यात्रियों के लिए छाया की व्यवस्था नहीं है। वहां स्वीकृत कर्मचारियों की संख्या से कम कर्मचारी हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि वहां कर्मचारियों की नियुक्ति करने के साथ-साथ अतिरिक्त बुकिंग विंडो की व्यवस्था की जाए।

दूसरी बात, प्लेटफार्म नम्बर दो और तीन 25 बोगी का प्लेटफार्म नहीं है। वहां छाया की कोई व्यवस्था नहीं है और न ही प्लेटफार्म नम्बर एक से दो और तीन तक जाने के लिए ओवरब्रिज बना हुआ है। इससे ट्रेन आने के समय दुर्घटना होने की आशंका हो जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि प्लेटफार्म नम्बर दो और तीन को 25 बोगी के लायक लम्बा और ऊंचा प्लेटफार्म बना दिया जाए क्योंकि ट्रेन से नौजवान तो उतर जाते हैं, लेकिन बुजुर्ग उतरते समय गिर पड़ते हैं। इसके अलावा वहां एसी रिटायरिंग रूम की कोई व्यवस्था नहीं है। अम्बेडकर नगर जो कि अकबरपुर जिला मुख्यालय है। यह बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है। वहां एनटीसी और गणना मिले हैं, जहां अधिकारी, कर्मचारी और व्यापारी लोग आते रहते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि वहां कम से कम एक एसी रिटायरिंग रूम की व्यवस्था की जाए। आपने हमें बोलने के लिए समय दिया इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद तथा माननीय रेलवे मंत्री जी को उनके करिश्माई और कबिलेतारिफ़ हिकमत, जो कि उन्होंने रेलवे को आगे बढ़ाने के लिए की है, उसके लिए साधुवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI PRASANNA ACHARYA (SAMBALPUR): I am not going to deliberate upon any major policy decision of the Railways, but I would just like to put forth two or three important points relating to Railways. A new problem has arisen of late. As you know, in the country, since last six or seven years, from the time of the NDA Government under the Prime Minister's Gram Sadak Yojana, hundreds and thousands of kilometers of roads are being constructed in the country. Even the inner part of the country is being connected to other areas by this PMGSY, that is, Prime Minister's Gram Sadak Yojana. What I have observed is that in some places, the Railways have come as a constraint in the construction under the Prime Minister's Gram Sadak Yojana. [\[MSOffice26\]](#)

I would like to cite one or two points for the information of the hon. Railway Minister. When a road construction work is going on and if it happens to cross a railway line, the Railways is coming and stopping the work on the plea that they are not in a position to construct any new manned or unmanned level crossing check gate. For that reason particularly in my own constituency more than one road construction work has been stopped by the Railways forcefully. Even the Railway authorities are threatening the officials of the Department of Rural Development of arrest and other legal action if they go on with the construction of the road. I understand that as a matter of principle the Railways has decided to man all the unmanned level crossing check gates. That is a most welcome step. But is it a fact that simultaneously the Railways has also decided not to go in for any unmanned check gate notwithstanding the fact that the road work has been stopped? The Railways is an organ of the Government of India and likewise the Rural Development Ministry is also a part of the Government of India. If two Ministries of the Government of India are clashing on this point, then certainly it is going to hamper the development work. So, I would urge upon the Railway Ministry and also the Rural Development Ministry to sit together and sort out this problem.

I would like to cite one particular instance which happened in my constituency. In the East Coast Railway, at railway km. 1613/10 & 11 on the Sambalpur-Titlagarh Section of the Sambalpur Railway Division one road construction work being undertaken under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana has been forcefully stopped by the Railway Ministry on the plea that the road cannot cross the railway line. I would like to inform the House that more than 50 villages are there on the other side of the railway line and they are disconnected from the district headquarter and from other important points of the district. This is a very important point and I am sure such problems might have arisen in other parts of the country also, but it is the duty of the Railway Ministry to sort out this problem.

Sir, I would like to point out one more thing. Wherever there is a sign board put up by the Railways as in the case of railway stations, the sign board is in English, Hindi and the concerned regional language. It is a welcome thing. Sign boards have to be

there in regional languages, but the Railways have no right to insult the regional languages. In many places in my State Orissa where the Railways have displayed sign boards written in Oriya, I have seen that it is written in such a distorted manner that it is a sheer insult to the language and this has to be stopped. If they write Nowrangpur as 'Nawa Ranga Pur' and if they write Bargarh as 'Bada Gada' in my language, there is nothing more insulting than this. I would like to draw the attention of the hon. Minister towards this matter. This has been raised in this House on many occasions, but nothing has been done so far. Either you stop writing in regional languages or you stop insulting regional languages. The correct wording should be there on the sign board because it is touching the sentiments of the local people. It is not a small thing. It is a question of sentiment and emotion of the people of that area. Therefore, this mistake has to be rectified.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : गांधी जी ने कहा है कि बुरी चीज मत देखो।

श्री प्रमन्न आचार्य : रेलवे की बुरी चीज पर आंख कैसे बंद कर सकते हैं, लेकिन उसको सही कर सकते हैं।

Sir, I would like to point out another thing and I am sure the Railway Minister would not mind this. He is a leader of national stature, no doubt. But while formulating the Railway Budget I am afraid he is taking a parochial attitude because when we are talking of the under-developed States and when we are talking of States or places where most of the population belongs to the Scheduled Castes or Scheduled Tribes or other deprived sections of the society, is it not the duty of the Railways to give more attention to that area? In my State, one proposal for construction of a new railway line from Bargarh to Nawapara via Badampur in KBK area is pending since 1977. The whole country knows that the KBK area is one of the most backward areas of this country. This railway line will not only link the KBK area, but it will also facilitate transport of coal and iron ore from Orissa to Central India at a much lesser cost.[\[R27\]](#)

[\[r28\]](#)Sir, the rate of return, as per the survey, is 19 per cent. So far as I know, 10 per cent is not a smaller percentage, but I do not know why the under-developed areas are not taken care of. Many Railway Budgets have been passed in this House, many Railway Ministers have come and have given full assurance that these under-developed areas will be taken care of. But this new line has not been sanctioned by the Railway Ministry. So, I would urge upon the Railway Minister to, at least, give special consideration to such under-developed areas. So, I would like to submit that this new proposed rail line from Bargad to Nabapara in KBK district via Padampur should be given special care by the Railway Ministry and the hon. Railway Minister.

Recently, there has been a recruitment drive by the Railways and interviews were held for the Group 'D' and lower class of employees. One was held at my district Headquarters, Sambalpur, in my constituency and another was held at Bhubaneswar, the State capital of Orissa. I know that in Karnataka and some other places, interviews were held. But, surprisingly, when interviews are held and thousands of youngsters queue up to appear for the interview, boys from a particular State are given preference. I would like to know whether it is a fact that boys and youngsters of a particular State in India are much qualified than boys of other States. You go to Karnataka and that has happened, you go to Orissa and that has happened. Sir, my submission to the hon. Railway Minister is that recruitment for group 'D' and other lower classes should be made on the regional basis so that people from those States get equal chance.

Sir, there has been some observation of the Supreme Court and I am aware of that observation that interview should be held on all India level. But on the plea of the observation of the Supreme Court, we cannot go on ignoring the interests of the people of under-developed States in the case of employment in the Railways. As you know, Railways has the highest potentiality of employing the highest number of unemployed young people in this country.

So, I would urge upon the Railway Minister that if necessary he should come out with a special law and try to eradicate this injustice being meted out to under-developed States, to the young unemployed people of such States. This is a very sensitive matter. So, the recruitment policy of the Railways has to be changed.

Lastly, I would like to bring to the notice of the hon. Railway Minister some smaller points. Today itself, in a place called Attavira by the side of National Highway 6, people are holding up the trains by staging rail-roko agitation because they want one-minute or two-minute stoppage of trains at that place. So, my submission to the hon. Railway Minister is to direct the authorities to ensure that at Attavira there is a stoppage of one-minute or two-minute of all the inter-city expresses, which are running within the State of Orissa. I would like to inform the House that Attavira gives the maximum paddy procurement in the State of Orissa. It is a greenery area and many agro-products are being exported, many people from that place commute to different places of this country everyday. So, that is my submission.

Sir, as far as the Khurda Road-Puri doubling of rail line is concerned, we expected that in this year's Budget also enough provision will be made. But, unfortunately, that has not been made.

Sir, Sambalpur is an important town of Eastern India and Orissa, but the platform and the retiring rooms at the Sambalpur Station are in a very hazardous condition. That should be improvised.

With these words, I conclude my speech.

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व): महोदय, मैं हर साल रेलवे डिमांड्स फॉर ग्रांट में भाग लेता हूँ और मैं उम्मीद करता था कि लालू जी के नेतृत्व में रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों में आगे बढ़ेगी और मैं उसी में सीमित रहूँगा। मैं खासतौर पर लालू जी को यह बताना चाहूँगा कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों के लिए कितनी महत्वपूर्ण है। मैंने मेन बजट में अरुणाचल प्रदेश के बारे में कहा, लेकिन मैं एनएफ रेलवे के बारे में खासतौर पर कहना चाहूँगा। रेलवे ने बहुत से नेशनल प्रोजेक्ट्स सन् 1992-93 से लेकर आज तक लिए हैं। मेरे पास एनएफ रेलवे की एक किताब है और मैं उसमें से रेल मंत्री जी को कुछ पढ़कर सुनाना चाहूँगा। यह किताब 4 अप्रैल, 2008 में प्रिंट की गई। रेलवे में काफी तरक्की हुई है। इस मामले में मैं भी देशवासियों के साथ शामिल होना चाहूँगा। यदि हम पूर्वोत्तर राज्यों की ओर देखें, सभापति महोदय, तो आप नेशनल प्रोजेक्ट्स में देख सकते हैं - रेल-कम-रोड ब्रिज बोर्मीबिल ब्रिज - इसके लिए सन् 1997-98 में 1767.36 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इसी रेलवे बजट में इसके लिए 249.30 करोड़ रुपये का एलोकेशन हुआ है और इसकी प्रोग्रेस केवल 49 प्रतिशत है। इसका टारगेट दिसम्बर, 2008 को समाप्त होने वाला है। रेल मंत्री पूर्वोत्तर राज्यों के लिए कितने विंतित हैं, यह इसी से पता चलता है।

जिरिबाम से टुपुल नई लाइन - इस प्रोजेक्ट को 2003-04 में 727.56 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इसके लिए इस रेलवे फाइनेंशियल ईयर में केवल 19 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसकी प्रोग्रेस 3.5 प्रतिशत है। इसका टारगेट वर्ष 2011 का है। इस तरह आप पूर्वोत्तर राज्यों को कैसे आगे ले जाएंगे? एक और नेशनल प्रोजेक्ट अजारा से बाइमीहाट है, जिसके लिए 2006-07 में 200 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। लेकिन इस रेलवे बजट में इसके लिए जीरो बजट एलोकेशन है। इस तरह आप पूर्वोत्तर राज्यों को रेलवे से कैसे जोड़ेंगे? एक और नेशनल प्रोजेक्ट दीमापुर से कोहिमा नई ब्रॉडगेज लाइन है। इस प्रोजेक्ट के लिए सन् 2006-07 में 850 करोड़ रुपये की एपूल दी गई। इसके लिए इस फाइनेंशियल ईयर में केवल एक लाख रुपये की एलोकेशन की गई है। एक और प्रोजेक्ट न्यू मन्थागुड़ी से जगीघोषा है। इसके लिए वर्ष 2000-01 में 894 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इसके लिए इस साल 34 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसकी प्रोग्रेस केवल 20 प्रतिशत है। इसका टारगेट वर्ष 2012 का है। हरमुती से ईटानगर न्यू ब्रॉडगेज लाइन के लिए सन् 1996-97 में 160 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इस रेलवे बजट में इसके लिए सिर्फ 4 करोड़ रुपये दिए गए हैं और इसका टारगेट फिक्स ही नहीं किया गया है। अरुणाचल प्रदेश को जोड़ने की यही एक लाइन थी। यदि माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी मेरी बात सुनेंगे तो अच्छा होगा।

दुर्ग से मेंदीपत्थर नई ब्रॉडगेज लाइन के लिए वर्ष 1992-93 में 22 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इसके लिए इस साल के रेलवे बजट में केवल एक लाख रुपये दिए गए हैं। इसका टारगेट भी फिक्स नहीं है।

अररिया से गलगौया नई ब्रॉडगेज लाइन - इसके लिए 2006-07 में 300 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी और इस साल के बजट में इसके लिए केवल 2 लाख रुपये दिए गए हैं।

गेज कन्वर्जन - रंगिया से मुर्कॉगसलेक के लिए वर्ष 2003-04 में 912 करोड़ रुपये की एपूल दी गई थी। इसके लिए इसी रेलवे बजट में 2.94 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसका टारगेट वर्ष 2012 का है।

इसी तरह काफी नेशनल प्रोजेक्ट्स हैं। मैं आपको नेशनल प्रोजेक्ट्स की एलोकेशन के बारे में इसलिए बता रहा हूँ कि इसका टारगेट रखा गया है और इसी रेलवे बजट में रेल मंत्री जी ने पूर्वोत्तर राज्यों के नेशनल प्रोजेक्ट्स को नेगलैक्ट किया गया है। [N29]अभी सर्वे एंड इन्वेस्टीगेशन के लिए जितना टारगेट रखा गया है, उसका रेलवे बजट में उल्लेख नहीं किया गया है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों से जुड़े, उसके लिए यही एक माध्यम है। This is the only source; and this is the only means to get the development of the North-East region. अगर नेशनल प्रोजेक्ट्स को ही नेगलेक्ट किया जाएगा, नेशनल प्रोजेक्ट्स के नाम पर केवल एनाउंस किया जाएगा और रियलिटी में फंड नहीं दिया जाएगा, तो पूर्वोत्तर राज्यों को आप कैसे रेलवे कनेक्टिविटी देंगे? इसलिए मैं इस डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में रेल मंत्री जी से दोबारा डिमांड करना चाहूँगा कि रेलवे पूर्वोत्तर राज्यों से जुड़े, क्योंकि हमारा पूर्वोत्तर राज्य ऐसा प्रदेश है जहां हम हाइड्रो पावर एनर्जी जनरेट कर सकते हैं। लेकिन बिना रेलवे के हम मैन एंड मैटीरियल कैसे ले जाएंगे इसलिए वहां रेल की बहुत जरूरत है। बोर्मी विल ब्रिज आसाम एंड अरुणाचल प्रदेश की एक लाइफ लाइन है। उसमें अभी पिल्लर खड़ा करने का जो टेंडर है, उसे रेलवे बोर्ड ने श्री टाइम से कैंसिल किया हुआ है। मैं पूछना चाहता हूँ कि वह टेंडर किस कारण से कैंसिल किया गया है? हम पूर्वोत्तर राज्य के लोग जानना चाहते हैं कि इस पिल्लर के टेंडर को आप कब एपूल देंगे। हमारी एक बहुत बड़ी प्रॉब्लम और है। दिल्ली से पूर्वोत्तर राज्यों के लिए एक ही राजधानी है जो डिब्रूगढ़ तक जाती है। लेकिन इस देश की सबसे पुरानी बोर्मी जहां कभी-कभी पानी के टेप में पानी नहीं निकलता है वैसे राजधानी की बोर्मी पूर्वोत्तर राज्यों में चला दी जाती है। संपर्क कृति या कोई भी नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस हो, ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस आदि की जितनी भी कंडम बोर्मीज हैं, वे सब पूर्वोत्तर राज्यों में चलायी जा रही हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि आप नयी और कम्फर्टेबल बोर्मीज पूर्वोत्तर राज्यों में दें। जैसे आप मेन लाइन में बोर्मीज देते हैं वैसे बोर्मीज आप वहां दें। इसके साथ-साथ यूपीए गवर्नमेंट ने जितने भी नेशनल प्रोजेक्ट्स डिवलपमेंट किये हैं, उन नेशनल प्रोजेक्ट्स में सफिशेंट फंड दिया जाये, नहीं तो यह आवाज का धोखा है। हम आंखों से देख नहीं सकते हैं। इसलिए हमें महसूस करने दीजिए कि सही में लालू जी रेल मंत्रालय को मुनाफे में ले जा रहे हैं। उस मुनाफे से पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ा जाये और इन नेशनल प्रोजेक्ट्स को इम्पोर्टेंट्स दी जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Demands for Grants in respect of Ministry of Railways for the year 2008-09.

*Mr. Chairman Sir, I rise to support the Demands for Grants, Railways for the year 2008-09. I would like to join the Hon. Members of this House in congratulating the Hon. Minister Shri Lalu Prasad Yadav and other two Hon. Ministers of the Railways for their commendable achievements. In fact we have to appreciate the good works done by the Railways in the last four years or so. Frankly speaking the UPA Chairperson and the Hon. Prime Minister have chosen the right person for this Ministry. We have to thank both of them for this. These days everybody is saying that our Railway Minister is a management wizard. This has been acknowledged by various institutions of repute. And he has been invited to deliver lectures on management inside and outside the country.

Hon. Members sitting in the opposition benches may not agree with me but it is a fact that in the last four years the Railways have earned huge profits. These profits were made without increasing the passenger fares and freight charges. Therefore, Sir, it is not a mean achievement.

Chairman Sir, I am from the North-Eastern State of Manipur. There is no rail linkage. As a matter of fact the number of rail-heads in the North-Eastern region is very few and the total length of railways is about 500 Km or so. The size of the entire Northeast is 1/10 of the whole country. Therefore the development and expansion of Railways in the region is very much necessary. Half of the existing rail-lines in the Northeast were constructed by the Britishers. That means

* English translation of the Speech originally delivered in Manipuri.

in the last 60 years we have constructed hardly 250 Km of rail-lines in the region. It is high time to take care of this region and speedy expansion of Railways is the need of the hour.

Sir, one more thing I would like to mention here is that whenever we send a proposal for railway project to the Ministry the normal reply we get from the Ministry is that "the project is not economically viable". This is not the right attitude. I have very strong reservation of this attitude of the Railway Ministry. Because Railways are not only for profit making but also to provide transportation to the disadvantaged people in the remote areas for their development and progress. At the same time it is also to strengthen the unity and integrity of the country. Unity in diversity is the reality of the country. And Indian Railways play a very crucial role to unify the nation.

In fact, all the State capitals in the Northeast except Guwahati / Dispur have no rail connection. It is a long pending demand to connect all the State Capitals by train. But this has not been done in the North-Eastern region. My appeal to the Hon. Minister is that the remaining seven State Capitals should be connected by rail without any further delay.

Hon. Railway Minister has recently announced some national projects for Jammu & Kashmir, North-East and other remote areas. To name a few, Srinagar-Udhampur-Baramulha line in Kashmir and Jiribam-Tupul-Imphal, Dhimapur-Kohima and Kumarghat-Agartala in the Northeast. We are grateful to the Hon. Minister for taking up these projects.

Sir, Jiribam-Tupul-Imphal project is stated to be completed by 2010. My request to the Hon. Minister is that this line should be completed in time. Because this is going to be a very important line. It is going to be extended to Myanmar and further to other South-East Asian countries. In the times to come this line will help us to tap the rich mineral and natural resources of the entire South-East Asia. And at the same time it will encourage us to utilize the available human resources in the right direction for our economic development and progress.

Railways provide huge job opportunities. I would like to mention that whenever there is railway recruitment some kind of preference should be given to the local candidates or recruitment may be conducted on regional basis. I am talking about the recruitment of Group 'C' & 'D' employees. At least 50% should be recruited from the region or the zone itself. If it is done a kind of unity will come about among the people. And that will further strengthen national integration.

We all know that Railways have provided jobs to a large number of people. However it is sorry to learn that a handful of people from the Northeast are employed in the Railways. I urge upon the Hon. Minister to recruit more people from the region.

It is important to note that in the last 4 years the number of train accidents have come down. I congratulate the Hon. Railway Minister for his careful and tactful management. Still I strongly feel that something more needs to be done for the safety and security of the passengers. Hence the Railway Safety Fund should be augmented.

Once again I fully support the Demands for Grants of the Ministry of Railways. With these few words I conclude my speech.

श्री इलियास आज़मी (शाहबाद): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल की मांगों का समर्थन

करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारे दोस्त रेल मंत्री लालू प्रसाद जी ने रेलवे को पैसा कमाने में तरक्की दी है, इसमें कोई शक नहीं है। रेलवे को मुनाफे में लाने के लिए जितने दावे किए जा रहे हैं, मैं उसे मानते हुए यह कहूँगा कि यह पैसा रेलवे की ही तरक्की पर खर्च होना चाहिए। उसके लिए बहुत से प्रस्ताव मैंने और दूसरे सदस्यों ने दिए हैं। पैसा किस तरह कमाया गया, मैं इसमें नहीं जाना चाहता हूँ। मैं यहाँ गालिब का एक शेर कहना चाहता हूँ -

हमको मालूम है जन्नत की हकीकत

लेकिन दिल के बहलाने को गालिब यह खयाल अच्छा है।

13.46 hrs.

(Dr. Laxminarayan Pandey *in the Chair*)

लालू जी ने पिछले साल के रेल बजट में लखनऊ से सीतापुर लखीमपुर-खीरी पीलीभीत होते हुए बरेली वाली रेल लाइन के अमान परिवर्तन की घोषणा की थी, लेकिन इस साल के रेल बजट में उसका जिक्र नहीं आया।

श्री लालू प्रसाद : पहले वाला काम हो गया तो उसे फिर नहीं दोहराया जाता।

श्री इलियास आजमी : लेकिन अमान परिवर्तन हुआ ही नहीं। अगर पहले ही हो जाता तो मैं इसका आज जिक्र नहीं करता। कुछ काम उस पर हुआ है। आप बताएं कि कब तक उस रेल लाइन का अमान परिवर्तन हो जाएगा? उस पूरे तराई क्षेत्र के लिए यह रेल लाइन रीढ़ की हड्डी है। इसलिए उस क्षेत्र के विकास के लिए यह काम जरूरी है, क्योंकि यह रेल लाइन पूरे तराई क्षेत्र को जोड़ती है। वहाँ पर शाहबाद रेलवे स्टेशन है, उस पर एक साल पहले आपने पीआरएस लगाने की स्वीकृति दी थी। उसके लिए मैंने साल भर दौड़ लगाई थी, तब जाकर यह पीआरएस स्वीकृत हुआ था, लेकिन अभी तक वह काम नहीं हुआ है। मेरा आपसे अनुरोध है कि वह वहाँ लगना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में सीतापुर-शाहजहांपुर रेल लाइन है, जो बिहार को जोड़ने का भी काम करती है। उस ट्रैक पर कई फास्ट गाड़ियाँ गुजरती हैं जो बिहार से दिल्ली और पंजाब की तरफ जाती हैं। वहाँ की जनता की लम्बे अर्से से यह मांग है कि एक दिल्ली की ट्रेन को जंगबहादुर रेलवे स्टेशन पर और पंजाब की एक ट्रेन को मैंगलगंज स्टेशन पर रोकने की व्यवस्था कराएँ। लखीमपुर-खीरी तराई का क्षेत्र है और वहाँ सिखों की काफी आबादी है, जिनका पंजाब से सीधा रिश्ता है। मैंगलगंज सीतापुर और शाहजहांपुर के बीच में पड़ता है। अगर आप बिहार से चलने वाली ट्रेन का मैंगलगंज में ठहराव दे देंगे तो वहाँ के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। इसमें कोई तकनीकी प्रॉब्लम भी नहीं है और आपको यात्री भी काफी मिलेंगे। आपके पैसा काफी है इसलिए इन दोनों रेलवे स्टेशंस के प्लेटफार्मों पर शैंड भी बना दें, जो जनता की जरूरत है।

मैं आपको शुक्रिया अदा करता हूँ कि आपने अपने रेल बजट भाषण में मुझे सुखातिब करते हुए आजमगढ़ को एक माडल स्टेशन बनाने की घोषणा की थी और साथ ही वहाँ से एक ट्रेन चलाने की बात भी कही थी। मैं भी इस बात को जानता हूँ कि माडल स्टेशन रातों-रात नहीं बन सकता, लेकिन जो ट्रेन चलाने की आपने बात कही थी, उसे पूरा कर दें। आजमगढ़ जिला हमेशा से पूरी दुनिया को लेबर सप्लाई करता रहा है। मारीशस से लेकर त्रिनिडाड और वेस्ट इंडीज से जर्जर पूर्वांचल के लोगों से आबाद हुए हैं और आज वहाँ पर उनकी हुकूमत है। इसलिए पूर्वांचल का यह इलाका और आपका जिला गोपालगंज भी इसमें शामिल है। यह इलाका दुनिया भर को लेबर सप्लाई करता रहा है। लाखों लोग मुम्बई और गल्फ में वहाँ से गए हैं। मुम्बई के लिए आपने एक ट्रेन दी है, जो छपरा से चलती है। लेकिन वह उस इलाके की जरूरत को पूरा नहीं करती। इसलिए एक ट्रेन चलाने का जो आपने वादा किया है, उस ट्रेन को आजमगढ़ से मुम्बई के लिए चलाएं। मैं यह कहूँगा कि आजमगढ़ में एक अंतर्राष्ट्रीय स्तर के विद्वान शिबली नुमानी हुए हैं जिनके नाम पर आजमगढ़ में, यूपी का सबसे बड़ा कॉलेज, शिबली कॉलेज है, उस ट्रेन का नाम आप शिबली नुमानी एक्सप्रेस रख दीजिए, मैं कहता हूँ कि माननीय लालू जी आप गोपालगंज और छपरा में जितने पॉपुलर हैं उससे ज्यादा पॉपुलर आप आजमगढ़ में हो जाएंगे।

दूसरी बात यह है कि जो गोदान एक्सप्रेस ट्रेन आप छपरा से चला रहे हैं, वह पूर्वांचल के विकास में रीढ़ की हड्डी बन गयी है, उसमें आप एक पेंट्री-कार लगा दीजिए, जिसकी मांग मैं पिछले दो साल से कर रहा हूँ। वह बहुत लम्बी ट्रेन है, और बीच में जो डब्बे होते हैं उनके लोगों को तो खाने-पीने के लिए मिल जाता है लेकिन जो डिब्बे आगे-पीछे पड़ जाते हैं उनके लोग बेचारे ट्रेन के स्टेशन पर रुकने पर ही खाते-पीते हैं। इसलिए एक पेंट्री कार बहुत जरूरी है। जो नयी ट्रेन शिबली-नुमानी आप चलाए, उसमें पहले

दिन से ही पेंट्री-कार की व्यवस्था कर दें तो बहुत मेहरबानी होगी और सारे लोग आपका शुक्रिया अदा करेंगे और मैं खासतौर से अपने गृह जनपद आजमगढ़ में शानदार रिसेप्शन दूँगा तथा मैं आपकी शिदमत में एक शेर पेश करके अपनी बात समाप्त करूँगा:-

"जहाँ रहेगा वही रोशनी तुटाएगा

किसी विराग का अपना मकान नहीं होता।"

SHRI ALAKESH DAS (NABADWIP): Mr. Chairman, Sir, I would like to congratulate our beloved hon. Railway Minister for his performance in the railway sector. More and more people are becoming the beneficiaries of the policies of the Railways. It is a matter of fact that Railways have achieved a lot, but I would request hon. Railway Minister that he should remove the bottlenecks of the system more and give emphasis on speeding up modernization of the railway system as a whole. We have seen in the Railway Budget that stress was there on doubling, but new lines, gauge conversion, signalling and electrification have been scaled down in the Budget. I feel and think that the Railways should give more emphasis on these parameters – new lines, gauge conversion, signaling and electrification.

We are seeing that many new lines are unused while there are also many old lines which are actually saturated. The Railways should explore to introduce new trains in the new lines so that congestion, which is becoming more and more due to increment of traffic, can be arrested.

We saw in the Railway Budget that it was estimated to utilise Rs. 550 crore for constructing railway over-bridges, but I saw

in the statistics that only Rs. 148.15 crore have been spent.[\[SS30\]](#) The system of 50 per cent of the cost being given by the Railway and 50 per cent of the cost being borne by the State Government is not running well. Therefore, the Railways should change this policy. I also spoke on the Railway Budget discussion earlier and gave the suggestion that 75 per cent of the cost for the Railway Over-Bridge (ROB) should be borne by the Railways and 25 per cent of the cost should be borne by the State Government. I think that ROB's will run smoothly with the implementation of this policy.

As regards Public-Private Partnership (PPP) in the Railways, I think that the Railways should have a well thought-out policy before going in for this agreement, and there should be some safeguards and parameters in it. The Railways should not entertain PPP in its core sectors, and the Railways should do its best to implement the policy on its own terms.

I would also like to draw the attention of the Railway Minister to the fact that the food quality in the Railway sector is becoming very bad. Railways should not give contract purely on commercial basis. Further, some new contractors are coming in this line, and they are not safeguarding the interest of the old workers. These new contractors should safeguard the interest of these old workers, and the Railways should make some policy for this also.

Railways should give more emphasis on passenger amenities also. It is very true that there is shortage of staff in the Railways. As per the statistics, there were 22,000 appointments in 2006-2007, and 20,000 appointments in 2007-2008. But during this time nearly 40,000 employees of the Railways had retired. Therefore, the position remains the same, that is, 42,000 personnel were appointed and 40,000 personnel had retired. Therefore, Railways should explore some mechanism to fill-up these vacancies because there is shortage in RPF personnel, signalling staff, locomotive staff, etc. If there is shortage of Railway personnel in these sectors, then accidents will occur.

Another point to which I want to draw the attention of the Railway Minister is that Braithwaite and Burn Standard are the two Public Sector Companies, and the other three have been undertaken by the Railways. I would like to emphasise the point that the production capacity of Braithwaite and Burn Standard -- wagon manufacturing factory -- should be utilised by the Railways, and it should be undertaken.

Another very sensitive issue concerns the hawkers. Many people came to West Bengal due to partition of Bengal, and they were helpless at that time. Hence, they took to the profession of hawkers. They used to sell their products in the Railway compartments, and sometimes in the Railway stations also.[\[r31\]](#)

14.00 hrs.

Railways should give licence to these hawkers. Due to the developmental works undertaken by the Railways, some hawkers are being ousted. Some facilities should be provided to them, like forming cooperatives, etc.

In Bandel Station, there is a subway and water-logging is a very serious problem there. Hon. Member of Parliament Shri Rupchand Pal also brought this to the notice of the Railway Minister. A satisfactory solution should be found to solve this problem.

Coming to gauge conversion, Nabadwip has become famous because of Lord Sri Chaitanya. The existing narrow-gauge line between Nabadwip to Santipur should be converted into a broad-gauge line. This gauge conversion work finds a mention in the Railway Budget. After some modifications, it should be implemented and more funds should be allocated for the same.

Coming to Chartala line, the Railway Minister visited this place five to six months back. No funds have been allocated for this line. The Railway Minister should keep his promise.

Between Bakura and Dhanbad, the Railways should introduce a MEMU train, which is a pressing demand.

Another new train should be introduced between Kalyani and Haringhat. It is a very important demand and I would like to press for the same.

A halt at Cooper's Camp was a very important demand. The work to be undertaken by the Railways is very minimal and I think the Railway Minister will consider this.

In conclusion, I wish to say that I have placed all the demands and I think the Railway Minister will consider them favourably.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, मैं माननीय तालू प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बजट से पूर्व झांसी से बैरकपुर के लिए एक ट्रेन स्वतंत्रता संग्राम सेनानी एक्सप्रेस चलाई। वह बढ़िया ट्रेन है और अच्छी सवाशियाँ मिल रही हैं लेकिन उसका स्टॉपिज एट जंक्शन कर दिया जाए तो निश्चित ही और आय होगी। साथ ही साथ एक्सप्रेस ट्रेन जो सप्ताह में एक दिन चल रही है उसे सप्ताह में तीन दिन चला दिया जाए तो बहुत से यात्रियों को लाभ मिलेगा और ज्यादा से ज्यादा आय में वृद्धि

होगी। बजट से पूर्व माननीय मंत्री जी ने किराये में कमी की है। हमारे यहां उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिविजन जहां से मैं आता हूं, देखा गया है कि वहां टिकट जो पहले 35 रूपए का था, आज भी उसी रेट पर बिक रहा है। वहां पुराने टिकट रखे हैं। पेपर्स के माध्यम से हमें जानकारी मिली है कि चाहे एट स्टेशन हो या अन्य स्टेशन हों, वहां जो पुराने टिकट हैं, वही बेचे जा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि निश्चित ही वह इस पर कार्यवाई करेंगे और निर्देश देंगे। एक अप्रैल से नए रेट फिक्स करके छूट दी गई है, उस हिसाब से पैसेजर्स को टिकट मिलना चाहिए जिससे वहां के पैसेजर्स को लाभ हो सके - चाहे एट स्टेशन हो, मोठ स्टेशन हो चाहे कालपी हो, वहां कम्प्यूटर की व्यवस्था स्वीकृत कर दी गई है लेकिन अभी तक कम्प्यूटर नहीं लगाए गए हैं। अगर वहां कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण की व्यवस्था शीघ्र हो जाती है तो नए टिकट निकलेंगे और जो बात निकल कर आई है, निश्चित ही समाप्त हो जाएगी।

कॉच और एट में शटल सेवा चलती है। मैं कई बार इस मांग को उठा चुका हूं और कई बार शटल सेवा बंद करने की बात भी आती है। मैं मांग करता हूं कि परौना से कॉच और कॉच से एट, अगर झांसी और कानपुर वाली लाइन को मिलाना है, तो कॉच स्टेशन को मेन लाइन पर लाया जाए। छोटी सी शटल जो चार डिब्बों की है उसमें गार्ड, ड्राइवर और डेर कर्मचारी जा सकेंगे और कॉच स्टेशन मेन लाइन पर आ जाएगा।

माननीय मंत्री जी ने भिंड से माधवगढ़, ओरई और महोबबा होते हुए सर्वे कराया था, निश्चित ही सर्वे वाली जगहों में काम करना चाहिए। मुझे अच्छी तरह याद है कि 1977 में जब जनता पार्टी की सरकार थी उस समय कॉच से भेंड़, जालौन, हदरूख, कुठोध, औरैया होते हुए दिव्यापुर में लेन जोड़ने का काम हुआ था। [32] अगर इस लाइन को जोड़ दिया जाए तो निश्चित ही इस क्षेत्र के लोगों को लाभ मिलेगा। मैं मांग करना चाहता हूं कि ग्वालियर से, मौठ, एरच, गुरसराय, गरौठा होते हुए अगर महोबा को जोड़ने के लिए एक नई रेलवे लाइन डाल दी जाए तो जहां की जनता ने कभी रेलवे लाइन नहीं देखी है, निश्चित ही उस क्षेत्र के लोगों को उसका लाभ मिलेगा और वहां से ज्यादा से ज्यादा लोग यात्रा कर सकेंगे।

सभापति महोदय, ग्वालियर से बरौनी के लिए एक मेल ट्रेन चलती है। पिछले डेढ़ साल से लगातार वह आठ और नौ घंटे लेट चल रही है और कभी दस घंटे और ग्यारह घंटे लेट भी हो जाती है। कम से कम सात घंटे लेट से पहले तो यह गाड़ी कभी आती ही नहीं है। जो पैसेजर्स टिकट ले लेते हैं, वे कितनी देर वेट करेंगे, ज्यादा से ज्यादा घंटे, दो घंटे या तीन घंटे वेट कर लेंगे। गाड़ी को शाम को चार बजे आना है, लेकिन रात के दस और ग्यारह बजे आती है। निश्चित रूप से मंत्री जी इस बात को संज्ञान में लेंगे और जो मेल ट्रेन आठ-आठ घंटे लेट चल रही है, निश्चित ही उसे समय से चलाने का प्रयास करेंगे।

उत्तर-मध्य रेलवे के झांसी डिविजन में एक पुखराय स्टेशन है, वहां ओवरब्रिज बन रहा है। वह ओवरब्रिज एक नम्बर प्लेटफार्म से निकलकर तीसरे नम्बर प्लेटफार्म पर जा रहा है। लेकिन वहां जो बस्ती है, वह आधी बस्ती एक नम्बर प्लेटफार्म के एक तरफ है और आधी बस्ती प्लेटफार्म नम्बर तीन की तरफ है। यदि उस पुल को बाहर से खोल दिया जाए तो निश्चित ही वहां की जनता सीधे-सीधे प्लेटफार्म को क्रास करते हुए उस तरफ निकल सकती है। आये दिन वहां के लोग लाइन क्रास करते हैं और लाइन क्रास करने के अलावा और कोई रास्ता नहीं है। लेकिन लाइन क्रास करने के दौरान वहां एक्सीडेंट्स होने की संभावना बनी रहती है। मैं समझता हूं कि निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी इस तरफ ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, हमारे यहां लखनऊ, कानपुर से उद्योगनगरी, उद्योगकर्मी और पूना एक्सप्रेस चलती है। कानपुर और झांसी के बीच का दो सौ किलोमीटर का रास्ता है। वहां उरई जो हमारा उद्योग नगर है, निश्चित ही इन गाड़ियों को वहां रुकना चाहिए। ये लम्बी दूरी की गाड़ियां हैं, जहां से चलती हैं, अगर सौ किलोमीटर के बाद भी इन्हें स्टॉपेज नहीं दिया जायेगा तो कैसे लोग पूना, मुम्बई तक की यात्रा करेंगे। इसलिए इस गाड़ी का ठहराव उरई स्टेशन पर दिया जाना चाहिए। झांसी से कानपुर के लिए एक पूजा इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती है। हमारी मांग है कि इसे मौठ स्टेशन पर रोकना चाहिए, जिससे संथर, गुरसराय और अन्य क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सकेगा। इसमें एक ए.सी. वेयरकार स्वीकृत हो चुका है, लेकिन अभी तक लगा नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि शीघ्र ही इसमें ए.सी. वेयरकार लगाई जाए, जिससे वहां के लोग उसमें बैठकर यात्रा कर सकें।

श्रमशक्ति एक्सप्रेस दिल्ली से चलकर सुबह कानपुर पहुंचती है। यह बहुत अच्छी गाड़ी है। हमारे क्षेत्र के लोगों की मांग है कि कानपुर से भी ऐसी कोई फास्ट ट्रेन चलाई जाए। श्रमशक्ति एक्सप्रेस कानपुर में जाकर खड़ी हो जाती है और 17 घंटे खड़ी रहती है। मैं मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि इसे झांसी तक चला दिया जाए, पिछली बार भी हमने इसकी मांग रखी थी। यदि यह गाड़ी झांसी से चला दी जाए तो जो दो सौ किलोमीटर का रूट है, उसे सीधे-सीधे दिल्ली से जोड़ा जा सकता है।

उरई के पास राठ-रोड पर घंटो जाम लगा रहता है। मेरी मांग है कि वहां एक ओवरब्रिज बनाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

*DR. KARAN SINGH YADAV (ALWAR): Hon'ble Speaker, Sir, I rise in support of Appropriation (Railway) Bill and would like to start my speech by congratulating Hon'ble Rail Minister who has created a History by making a turn around in Railway.

It has sheet intelligence and common sense that Indian Railway is approaching to become a number one rail network in the world.

Without increasing passenger fair in last four years, he has rather decreased focus in all classes of travellers be it ACII, ACIII, II Sleeper classes.

I express my gratitude for making provision in budget for doubling of travel between my Constituency Alwar and Rewari. The doubling needs to be done at a fast pace. Alwar needs lot more trains for Delhi. I request for extending the RD trains up to Alwar from Rewari.

Bhiwari is fast growing as industrial town in Rajasthan and which falls in my constituency Alwar. I thank Hon'ble Minister to approve survey for new line between Rewari and Bhiwari. I request Hon'ble Minister to expedite this survey.

It has been a long demand of poor people from Jaipur and Alwar to start a pair of passenger train from Jaipur via Alwar up to Delhi in day time so that passengers from smaller station can travel to & fro to Delhi-Jaipur.

Certain stoppages are in public interest.

1. Stoppage of Alwar Express at Rajgarh
2. Stoppage of Bareilly Bhuj Express at Rajgarh
3. Stoppage of Ahmedabad-Rajdhani at Alwar
4. Stoppage of Jaisalmer-intercity at Ajerka Station

Computerization Reservation at Rajgarh & Khairtal Stations are need of the

* Speech was laid on the Table.

day. Renovation and modernization of Rajgarh & Khairtal railway station road under bridge at Khairtal has been a persistent demand of people of Khairtal.

With the word, I support the appropriation Bill.

श्री प्रकाश बी. जाधव (रामटेक) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि सदन में विनियोग (रेल) विधेयक पर चर्चा चल रही है। मैं महाराष्ट्र के रामटेक संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। हमारे यहां अमरावती-नरखेड़ सेशन की रेलवे लाइन काफी वर्षों से अधूरी पड़ी हुई है। हर बार बोला जाता है कि इस बार रेलवे लाइन पूरी होगी काफी पत्र-व्यवहार हो चुका है और सदन में काफी बार चर्चा भी हुई है। लेकिन उस रेलवे लाइन को आगे नहीं बढ़ाया जा रहा है। मैं इस बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि दुनिया का सबसे अच्छा संतरा किसान इसी एरिया में उत्पादित करता है। दुनिया से बहुत बड़ी संख्या में व्यापारी इस क्षेत्र में आते हैं और यहां रेलवे लाइन उपलब्ध न होने से किसानों का काफी नुकसान हो रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि काफी जगह आपने नयी रेलवे लाइन दी, नये स्टेशंस दिये, काफी रेलवे में विकास किया लेकिन एक छोटी सी रेलवे लाइन रुक जाने से देश के विभिन्न अंगों से संतरों के व्यापारी, दलाल और किसानों को एक बहुत बड़ा नुकसान यहां हो रहा है। इसलिए इस रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए इस विधेयक में आप इस बजट में मंजूरी दे दें ताकि यह रेलवे लाइन बन जाएगी तो किसानों के लिए बहुत बड़ा काम हो जाएगा और किसानों का विकास भी हो जाएगा। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूँगा कि 40 वैगन्स होने के पहले आप मालगाड़ी भी नहीं देते तो करीब 20 से 25 वैगन्स प्रतिदिन वहां संतरा उत्पादित होता है, व्यापारी लेकर जाते हैं, 10 से 12 और करीब-करीब 15 वैगन्स से संतरा निकलता है और यहां 40 के ऊपर बोली रोज भर सकती हैं, यह रेलवे लाइन किसानों के लिए अति आवश्यक है। इसलिए मेरी विनती है कि इस बजट में इस रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए आप अच्छा कदम उठाए ताकि किसानों को बहुत बड़ी राहत मिले।

मैं यह भी कहना चाहूँगा कि सब तरफ रेलवे लाइन बढ़ाई जा रही है। महाराष्ट्र में मुंबई के बाद नागपुर को देखा जाता है। नागपुर और विदर्भ में नागपुर-भिभापुर-नागभीड़ करके एक रेल लाइन है जो ब्रिटिश टाइम्स से नैरोगेज बनी हुई है, वहां रेलवे की गति धीमी है, प्रवासी, लोक संख्या और आबादी सब बढ़ती जा रही है, बार-बार बोला गया है, बार-बार लिखा गया है कि भिभापुर से नागभीड़ की नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए। अचलपुर-मुर्तिजापुर-येवतमाल-पुरगावल और आरवी ये सारी रेलवे लाइनें ब्रिटिश टाइम्स की छोटी रेलवे लाइन हैं, नैरोगेज रेलवे लाइन हैं और मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान केन्द्रित करना चाहता हूँ कि विकास की तरफ अगर कदम आगे बढ़ाये जा रहे हैं तो यह छोटी रेलवे लाइन ब्रिटिश टाइम्स से चलती आ रही है, अब वह पुरानी हो चुकी है, कमजोर हो चुकी है, भविष्य में उस रेलवे लाइन पर बहुत बड़े धोखे भी होने वाले हैं, आबादी की बढ़ती जनसंख्या के आंकड़े अगर देखे जाएं तो वहां की रेलवे लाइन आप जल्दी से जल्दी ब्रॉडगेज करने के लिए आप अच्छा निर्णय लेंगे, यह मेरी विनती है।

साथ ही साथ मैं बताना चाहूँगा कि इस देश में पिछले साल सबसे बड़ा रामटेक रेलवे लाइन पर जो अपघात हुआ था, जहां रेलवे में चौकीदार नहीं है, रेलवे गेट नहीं है, रामटेक रेलवे स्टेशन पर कम से कम तीन से चार गुना आबादी बढ़ गई है, गांव बढ़ गये हैं और हर बार कोई न कोई ट्रक, कोई न कोई टैंकरी, छोटे-छोटे बच्चों के स्कूल जाने वाले वाहन वहां अपघात होते हैं और काफी लोगों की वहां जानें जा चुकी हैं। हमने रेलवे को पत्र लिखा तो रेलवे ने यह जवाब दिया है कि आज हमारा इस गेट को बनाने का कोई प्रोजेक्ट नहीं है लेकिन सर्व सामान्य जनता की सुरक्षा को नजर में रखते हुए इस रेलवे गेट का निर्माण अविलम्ब होना चाहिए, ऐसी मेरी विनती है। इस बजट में अमरावती-नरखेड़ रेलवे लाइन का अधूरा काम पूरा करवाने के लिए मैं विनती कर रहा हूँ। जो नैरोगेज रेलवे लाइन ब्रिटिश टाइम्स से काफी एरिया में पड़ी हुई है, उसे बदलने की नितांत आवश्यकता है। मैं विनती कर रहा हूँ कि जहां मानव रहित रेलवे गेट है, जहां गेट ही नहीं है, जहां चौकीदार नहीं है, जहां सिगनल्स ही नहीं हैं, सादे से सिगनल्स तक नहीं लगाये गये हैं और रेलवे जब आती है तो उड़कर जाती है और कम से कम 50-50 लोगों की जानें लेती हैं। यह निन्दनीय घटना है और इसलिए मैं रेल मंत्री जी से विनती करूँगा कि इस ओर ध्यान दें और इस बजट में इन सारी बातों को मंजूरी दें। धन्यवाद।

DR. M. JAGANNATH (NAGAR KURNOOL): Thank you Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on Supplementary Demands for Grants for Railways.

Railways is the major and the cheapest source of transport for the average citizens of India. Under the given circumstances of high price rise in fuel the common man always looks at the railway as the mode of transport. In fact, the railway carries around 60-70 per cent of the passengers who travel daily through all the means of transport. It is worth appreciating that the Railway Minister has not increased the first-class fares and has also not touched the lower class fares. But, Sir, very meagre, almost

negligible, Budget allocations are made towards the maintenance and passenger amenities.

With due apologies to hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, as far as budgetary allocation is concerned, the States from where the Railway Ministers are not representing are the sufferers. The bulk of the cake goes to the Minister's State. It is very unfair. I would request the hon. Railway Minister, he is the Union Minister, to keep in mind the overall development of India as a whole and not one State or the other where lies his personal interest. The Minister can take up one or two projects in his State but that should not be at the cost of the development of the whole country.

I happen to travel in a prestigious train, A/C Chair car from Secunderabad to Guntur. As I got into the train it was very much stinky and unhygienic. When I had the breakfast in the train I felt like vomiting. It was so nauseating. I wrote a letter to the concerned DRM. He simply sent me a regret letter. I again happened to travel in the same train after one or two months but the situation had not improved at all. It rather deteriorated.

It is good that the Minister has introduced Tatkal Ticket scheme. If a passenger wants to travel on Tatkal ticket whether he travels the entire distance or not he has to pay the full charge from the station of the train's origin to its termination station. Even if the train is covering 400 kms and I travel only 100 kms I have to pay for the entire 400 kms. In what way it is justified? Is not the common man being penalized for the distance for which he has not traveled? My request to the hon. Minister is to modify it and see that the passenger is charged for the distance for which he travels in a particular train.

Coming to my own State Andhra Pradesh and South-Central Railway in particular, a great injustice has been done to my State. Though everybody is appreciating the initiatives taken by the Railway Minister, I too appreciate it, yet Andhra Pradesh is always given a step-motherly treatment.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI M.M. PALLAM RAJU): I agree with it.

DR. M. JAGANNATH : Thank you, Sir. Being in the Opposition we can take up these issues. Whether it is in the construction of new lines, doubling or gauge conversion year by year the budgetary allocation to South-Central Railway, in particular to Andhra Pradesh, is declining. If such is the attitude, the projects with the conceived cost of around Rs.500-700 crore might not get completed in another hundred years. That is why, my request to the hon. Minister, who is so generous in giving new trains and other facilities, is to see to it that the allocation made to the State of Andhra Pradesh is doubled.[\[R34\]](#)

Sir, coming to RUB [\[MSOffice35\]](#)s and ROBs, the Chief Minister of our State has written at least 30 to 40 letters to the hon. Minister for Railways regarding the various projects pending in Andhra Pradesh. We, Members of Parliament, in our own capacity also, have represented about them. Great injustice has been done in the sanctioning of the RUBs and ROBs. You should take into account the letters written by our Government and also the Members of Parliament.

In my constituency, a RUB at LC No. 47 of Jedcherla Railway Station of Secunderabad- Dronachalam section is required. Actually that gate lies in the middle of Jedcherla town. When I contacted the railway authorities, they say that they are not getting the required funds.. A passenger who had a heart attack could not be saved. The hospital is situated just beside the railway track and since he could not cross that gate, he died there. There was uproar in Jedcherla town saying that the MP is not taking any interest in the matter. Under humanitarian grounds, such projects should be sanctioned. The system is meant for the provision of facilities to the people and not going just by hard core rules in the books.

My request is for a ROB at Gadwal railway station level crossing. ROBs at Yenugonda level crossing gate between Mahabubnagar and Jedcherla. railway station and Devarkadra railway level crossing gate are required. My long pending request is for the provision of manning of double crossing at Kuttur railway station between Thimmapur and Shadnagar railway stations. It is situated very much in the centre of the village. Many accidents had taken place in which many people died. My request to the hon. Minister is not to go strictly by the rules of the book. Rules can be changed. How many times have we amended the Constitution?

Coming to construction of new lines, Gadwal-Raichoor-Macherla was sanctioned in 1997 with an estimated cost of Rs. 108 crore. I think it has now escalated to around Rs. 200 crore. After ten years, you may find that only Rs. 30 crores have been spent on it. Likewise, Muniarabad-Mahabubnagar, Macherla-Nalgonda, Peddapalli-Nizamabad, Dharmovaram-Pakala need more budgetary allocations.

Coming to doubling, Secunderabad-Guntakal onwards to Bangalore, Chennai and Goa is a very important route for south bound trains. Since it is a single line, it is getting congested and hence, it requires doubling. I request the hon. Minister to take up doubling of Secunderabad-Dronachalam section.

Coming to surveys, recently, an updated survey has been ordered for Gadwal-Macherla. I request the hon. Minister to expedite and sanction funds for it. Likewise, one more survey had been ordered in 2005 between Jadcharla and Nandyal. This has to be expedited and completed.

Finally, I would say that Garib Rath is a very good concept. I should congratulate the hon. Minister for it. A Garib Rath was planned to pass through my constituency, Secunderabad, Mahabubnagar, Gadwal, Kurnool onwards to Bangalore. I request the hon. Minister to sanction one more Garib Rath to pass through Secunderabad, Mahabubnagar, Gadwal, Kurnool onwards to Bangalore.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

DR. M. JAGANNATH : Sir, due to paucity of time, I am laying the remaining part of my speech on the table of the House.

*Hon'ble Speaker Sir, Thank you very much for giving the opportunity to participate in the Debate on Supplementary Demands for Grants for Railways.

Railway is the major source and cheapest mode of transport for the average citizen of India. Under the given circumstances of price rise and high rise in fuel charges. The common man looks towards railways for transportation.

In fact the Railways carry around 60 to 70 percent of the passengers every day.

It is appreciable that the Railway Minister had reduced the fares on higher classes and not touched the lower class passengers.

But when the Budgetary allocations are concerned, the States from which the Railway Ministers are representing, the bulk of the cake had been taken away ignoring the other stations. This is very unfair.

Though the Minister claims that there is no increase in fare, the Railways are failing miserably in providing good passenger amenities.

*â€|â€|. * This part of the Speech was laid on the Table.

Number of old bridges are still existing in the various parts of the country which need reconstruction for safety. But this is not attended to and Budgetary allocations are not enough.

In some of the prestigious trains and AC chair cars, the maintenance is very poor and highly unhygienic.

The way the Tatkal Passengers are charged, it is nothing but looting the common man.

In Tatkal instead of the passenger is collected fares for his actual distance he, travels, the fares are collected from the origin of the trains to the destination of termination whether the passenger travels the entire distance of half of the distance. It is unfair and the actual fares of the distance travel to be collected from the Passenger.

✿

Great injustice has been done to the State of Andhra Pradesh which comes under the South Central Railway, partly Southern and Central Railways zones.

The Budget allocation whether it is for the new links, doubling and gauge conversion, the budgetary allocations declining year by year when compared to previous years allocation.

In the present Railway Budget around Rs.450 crores have been allocated for important project like new lines. Gauge conversion and Doubling etc. At this pace of allocation. I think the project might not get completed even after 50 years.

In the sanctioning of RUBs and ROBs to the South central Railway, many of the requests of the State Government and of our personal request, have been not considered and sanctioned.. Coming to my own constituency, the RUBs and ROBs at the following places been long pending for consideration:

1. RUB at LC No. 47 of Jchelarcha Railway Station of Secunderabad - Dronachallam secikon
2. ROB at Gad Railway Station level crossing

3. ROB at Yenugonda Level Crossing Gate between Mahaboob Nagar and Jadcherla.

4. ROB at Deverkadu Railway level crossing Gate.

My long pending request of provision of manning of double crossing at Kutnoor village between Tmmapore and Shadnagar Railway Stations is not been considered yet. I request the Hon'ble Minister to sanction the manning of above said Railway Gate.

BUDGET ALLOCATION FOR ONGOING PROJECT IN ANDHRA APRADESH

Construction of New lines; Gadwal " Raichoor " Macharla. Parts of this main line between Gadwal and Raichur have been sanctioned in 1997-98 with estimated cost of 108.9 crors. Though 10 years have been passed the expenditure incurred seems around 30 crores and still 70 crores have been required to complete this project. This years allocation is also very megre around five crores. I request the Hon'ble Railway Minister to increase the Budgetary Allocation for the current financial year 2008-09.

2. Muniarabad - Mahaboob Nagar Line: The estimated for completion is 497.47 crores. But this year also the allocation is very megre around 400 crores are still required to complete this project. I request the Railway Minister to double the present year allocation.

3. Marcharla - Nalgonda, Padapalli - Nazamabad, Jdharmovaram - Pakala lines also need more allocations.

DOUBLING

Secenbderabad - Guntakal and onwards to Baangalore, Chennai and Goa have become very important Route for South Bound trains. As the number of trains have increasing in this route, the route is becoming congested and long delays is taking place in passage of trains. Doubling of Secunderabad-Guntaskal is very important and I request the Hon'ble Railway Minister to take up the doubling of Secunderabad - Dronachallam section immediately,

SERVEYS

Updated survey for Gadwal - Macharlasl new lines have been ordered recently. I request the Hon 'ble Railway Minister to speed up the survey and consider for sanction of construction of new Railway line between Gadftwal and Macharla.

A survey has been ordered during the Railway Budget of 2005-06 between Jadcharla and Nandyal of SCR. I request the Hon'ble Railway Minister to expedite the survey of this line and sanction the new line between Jadcharla and Nandyal.

NEW TRAINS

In Andhra Pradesh, Talanganma and Raayalseema areas are relatively very backward areas. To travel between Bangalore and Secunderabad, passengers have to spend lot of money on other means of transport than Railways. Earlier one Garib Rath trains was planned to pass through Secunderbad, Mahaboob Nagar Gadhwal, Karnool and Guntkal onwards to Bangalore. But for the reasons not known this trains passing through Secunderabad, Yokarabad, Wadi onwards to Bangalore. I request the Hon'ble Railway Minister to sanction this Garib Rath train to pass through Secunderabd, Mahaboob Nagar, Gadhwal, Karnool onwards Bangalore.

With request through you, Sir, the Railway Minister to allocate more funds for the Projects of Andhra Pradesh of South Central Railway Zone which is giving very high revenue to the Railways than other Railway zones. I conclude my Speech.*

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERAMBUDUR): Sir, after Shri Lalu Prasad has become the Railway Minister, Railways is making a huge profit and railway development is under good progress. In this scenario, I want to register a few points.

On behalf of DMK Party, I would like to support the Demands for Grants for Railways. Today, in India, we see that the coaches are not modernised. I am residing nearby the Integral Coach Factory, Perambur. I often used to visit that Factory. When I go and see that Factory, I used to see very modernised coaches being manufactured in the ICF, Perambur. The ICF is one of the best coach manufacturing units in the Asian Continent. Those coaches that we find inside the factory are not found on our railway track. We came to know that those modern and well-built coaches are exported and are not meant for the Indian Railways. Indian economy is booming and our GDP growth has crossed eight per cent. We are a developing country. So, why should we not use those modern coaches for the Indian Railways? Therefore, I would request the hon. Minister to make use of those modern, well-built and good facility coaches in the Indian Railways. Today, the coaches are very less in number. Whenever I approach the GM, Southern Railway to have more trains in suburban areas, there was a complaint that they do not have so much of coaches. Therefore, I would request the hon. Minister to send more coaches to the Southern Railway so that we can utilise those coaches and ply more trains in the suburban areas.

Further, in the ICF many vacancies are there. In the past, the practice was that the apprentice training students were appointed as Class IV employees. But now it has been stopped. Most of the employees are from Bihar. Most of the people employed in the ICF, Perambur are from Bihar. I would request the hon. Minister to give opportunities for the sons of soil. It is for Class IV employment. There is a complaint that local people are not being appointed there. That should be taken care of by our hon. Minister.

In the last Budget, our hon. Minister announced Sriperumbudur rail connectivity. It is a one of the fast growing industrial towns. It is the place where Rajiv Gandhi was assassinated and there is a Rajiv Gandhi Memorial Centre. Kindly allot more funds to start the project very quickly and have rail connectivity to Sriperumbudur. The survey was already completed in the year 1993. Tiruvallur-Arakkonam fourth line has been announced. The work progress of the third line is very slow. Arakkonam is hon. Minister, Shri Velu's constituency. Shri Velu should take more interest to complete the work faster. The announcement of Puttur-Athipattu, which is connecting the Ennore Port should not remain just an announcement. For that also more funds should be allotted and the work should be started very soon.

My experience with the Railway Ministry is that the trains are running fast but the officers are slow and the works are progressing very slow. The hon. Minister should take note of it. The officers and the contractors are not working fast. Whenever we approach the officers, they are blaming the contractors. They are not very keen to implement the project. To complete a work of a bridge, it takes five to ten years. For example, LC 10 in Chennai – Arakkonam Section and LC -12 in Chennai – Arakkonam Section, Thirunindravur – Pattabiram, which is my home town, we started the ROB in 2003, but till today it has not been completed. The State Government has completed its portion of work. But the Railways' portion, which is very small, has not even started their work in LC 10. That is why I am telling that the trains are fast in Railways but the officers and contractors are very slow. Try to make them work fast. It is the case not just in LC 10 and LC 12 but also in LC 34. In Chennai-Gummudipundi section, which leads to Elavur and Gudur, in Sulurpet Section, LC-34 has more traffic. There is an unmanned gate. Two years back I took one DRM, Shri Jayaraman to inspect the place. There is a lot of traffic. But there is an unmanned gate. Even after two years, even today, they have not made it a manned gate. Even when the Minister was attending a function in Gummudipundi, several Railway Passenger Associations complained to you. [\[MSOffice37\]](#)

Therefore, I would request the hon. Minister to make it a manned level crossing in LC-34.

Sir, the basic amenities are very poor in Chennai and its suburban areas. So, I would request the hon. Minister to take keen interest to fulfil the basic amenities of rail commuters.

Sir, there is a long pending demand of extension of foot over-bridge at Gummidipoondi and foot over- bridge at Minjore. I think the hon. Minister knows very well about the railway halt at Nemlicherry. It is a very long pending demand of the people of my constituency. We demanded it for the last ten years. The hon. Minister of State of Railways, Thiru R. Velu, has sanctioned it. However, he asked for the public contribution. With a lot of difficulties we could collect and pay Rs. 25 lakh as public contribution to construct a platform. But till today, not even an inch has moved to have a railway halt at Nemlicherry. It is a very bad situation and the hon. Minister knows it very well about the railway halt at Nemlicherry. There are a lot of colleges and a lot of Government employees are staying there. The request for a halt at Nemlicherry is pending for the last three or four years. So, I would request the hon. Minister to take fast action for a halt there. That is why I am telling it repeatedly that the rails are fast but the railway officers and the railway contractors are very very slow. I am telling it repeatedly as I am very much agitated about it. You are doing a lot of good work. ...(*Interruptions*) Gravel is available and even I myself have arranged for some gravel. The contractors lift it away and the railway officers are not taking any interest. Whenever I approach them, they are shifting the burden on the contractors and other people. So, I would request the hon. Minister to make it fast to implement the construction

of halt station at Nemlicherry. I am also requesting about a halt at Pulikulam near Gummidipoondi section where the hon. Minister inspected it.

My last point, before I conclude my speech, is about the important demand about the suburban railway station at Chennai Central. We are having only four tracks. Two platforms are in the main capital of the city. All the daily trains that come from Arakkonam and Gummidipoondi sections, these trains are not able to come inside the platform. Therefore, we have to make it wide and put more railway tracks for halt of trains in this station in the capital city of Chennai.

Sir, with these few words, I conclude my speech. Thank you.

SHRI BIKRAM KESHARI DEO (KALAHANDI): Sir, as the House knows, the country knows and the world knows, railways are the engine of growth for any economy and that engine of growth is growing everyday with globalisation. So, it is high time that certain parts of India which were neglected, for example, the Eastern sector, the hinterland of Gopalpur, Visakhapatnam, Paradip, and the Kakinada ports should have a proper rail connectivity which the hon. Minister in his first appropriation granted it.

Sir, at the very outset, I would like to thank the hon. Minister of Railways because he had shown some concern for the State of Orissa. In my constituency he has sanctioned a new line – Junagarh to Ambagura and then from Kantabanji to Jeypore via Navrangpur which will connect the KK line. So this will open up a vast resource belt of bauxite ore, iron ore from Bailadila and it will be connected directly to Visakhapatnam. So, I thank the hon. Minister for that. I also thank him for the doubling of the Titlagarh to Raipur railway line which will have a direct port connectivity of six steel plants with the Visakhapatnam Port.

We want the doubling of the Titlagarh to Sambalpur line so that it can connect another four steel plants with the Visakhapatnam Port. This will become a very big money earner for the railways. But, at the same time, about these new railway lines which have been earmarked from Junagarh to Ambagura and from Kantabanji to Jeypore via Navrangpur, I hope the hon. Minister of Railways and the Railway Board will sanction enough money for its survey so that the survey could be done early and the work could be started gradually in due course.

Sir, I would not like to speak much about the Railways. There is only one request which I have been making to the hon. Minister since last four years and he has always assured me that he would do it. It is a very small request about 2807/2808 Samata Express.[\[a38\]](#)

Is he allergic to the word "Samata?" I do not know. But the "Samata Express" starts from Visakhapatnam and it goes up to Nizamuddin. It runs thrice a week. So, I would request the hon. Minister to make it a daily train. I hope the hon. Minister will yield to this request during his reply. I repeat that Train No.2807-2808 should be made a daily train service from Visakhapatnam to Nizamuddin because a lot of commuters from the KBK areas are coming to the metros to earn their livelihood. This is the only train which connects many constituencies. It connects the Raipur Lok Sabha constituency; then, it covers Mahasamund Lok Sabha Constituency of Shri Ajit Jogi. It further covers Bolangir, the constituency of Shrimati Sangeeta Kumari Singh Deo; Kalahandi which is my constituency. It further goes to Shri Giridhar Gamang, the ex-Chief Minister of Orissa's constituency. From there, it goes to Shri Kishore Chandra Deo's constituency, Parvatipuram. From there, it goes to Shri Yerrannaidu's constituency. So, many Parliamentary seats are covered by this train. Hence, air-conditioned first-class facility also should be provided in this train. An additional three-tier bogey should be provided. This is all connected to Visakhapatnam. Then, Shrimati Jhansi Lakshmi's constituency also comes under this. So, we have all been demanding that this train should be made a daily train. Therefore, I would request the hon. Minister to at least make this train a daily service.

With these words, I conclude.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on this subject.

I rise before this House to deliberate on the Demands for Grants (Railways) for 2008-09. It is a Herculean task, no doubt, to run a railway system which has 63,327 route km. of tracks on which more than 18,371 trains ply carrying more than 17 million passengers and hauling nearly 2 million tonnes of freight everyday.

We are at the second stage of the Budget passing exercise. In this connection, I would like to draw the attention of this House towards certain issues. Many Members are praising the functioning of the hon. Minister and his associates. But is it not true that the surplus after dividend is likely to go down by nearly 13 per cent and the working expenditure is expected to go up by 17 per cent? I would like to get a categorical answer to this. As a result, the operating ratio of the Railways is likely to go up to 81.4 per

cent during the year 2008-09 from 76.3 per cent for 2007-08.

I was given to understand that to check the contractual failures due to rising prices of steel, the Railways have decided to procure steel on their own and give it to the contractors to avoid delay and escalation in completion of the projects. Cement is another important component in the construction area. Why do you not work out the feasibility of procuring cement also?

For the speedy execution of the railway projects, I would suggest that there is a need to empower the field units, the CAOs and also the General Managers, to take financial and administrative decisions at their level to avoid delay so that precious time can be saved. At the same time, proper monitoring and accountability at all levels should also be fixed.

The Railways' outlay in the Eleventh Five Year Plan comes to around Rs.2,55,000 and odd crore. This has to be expended between 2007 and 2012.[\[R39\]](#)

This is in respect of new lines, doubling, electrification, gauge conversion and the like. A detailed break-up of Plan head-wise is yet to be finalised. Already, one year of the Plan period is complete. But, we do not have any idea as to how you are going to expend, how the expenditure is going to be done. Specifically in the Plan head section, detailed break-up is not there and this reflects poorly on the functioning of the Railways. This is the case after completion of the first year of the 11th Five Year Plan. What is stopping you, I fail to understand. Let us understand when the Minister gives the reply. A number of other hon. Members have also mentioned about unmanned level-crossings. When Mr. Nitish Kumar was the Minister, he created a Railway Safety Fund. A lot of money is there which can be spent to have manned level-crossings. Recently, in my constituency near Naraj there is a bend on the Railway line in Baranga-Raj-Athagarh line. A serious accident took place there because of an unmanned level crossing. I think that has come to the notice of the Minister. It must have come to their notice. I had also written to the Minister regarding this. I would like to suggest that when such accidents take place and valuable human lives are lost, immediately those places should be taken up on a priority basis where we can have manned level-crossings and where State Government is not coming forward with the requisite support of having a manned level crossing. I think the Railways have adequate financial capability today to have manned level-crossings in those accident prone areas. Second, I would like to draw the attention of the House that we have a number of Zonal Advisory Committees. I do not know since when, but the Railway Minister is empowered to nominate 7 members to these Zonal Advisory Committees. I am shocked to know that the Railway Minister has recommended not 7, not 8 not 10, but more than 14 members in his capacity. These people are not from that zone, but they are from another zone which is more than 300 or 500 kilometres fartheraway from that zone. How would they understand the problem of that zone, I fail to understand. Once, this was raised in a Zonal Committee. More than a year has passed, and not a single Zonal Committee meeting has been called. When during the meeting, people objected to this type of nomination, within a week's time a letter went from the Railway Ministry saying that the nomination is being withdrawn. Subsequently, I do not know on whose pressure, the same list is there and not a single meeting is being called. I would like to say, let the Ministry also review it whether these Zonal Advisory Committees are meeting as per the law and whether they have been functioning as per the rules which have been framed. This is one aspect. Third point is about the investment that is being made. I will conclude by saying this. Recently, Garib Rath started. This has been an eye opener for me. I do not know whether the Minister himself knows about it or not. If Garib Rath is meant for long distance passengers only, then I have nothing to complain. Rate of the tickets of Garib Rath is much more than the rate of the tickets of the Express trains. I will give you an instance. You can find out for yourself. Recently, the Minister of State, Mr. Velu, had gone to flag off a Garib Rath which was announced last year, very recently in the month of March, from Bhubaneswar[\[MSOffice40\]](#) to Ranchi.

That Garib Rath halts at different Express halt stations. A person who travels from Bhubaneswar to Angul or Talcher or even to Cuttack pays much more because the rate is fixed at Rs. 180 per 100 kms. If he gets down within 100 kms., the ticket rate is the same. So, how does it help the poor? How does it help the short distance passengers? Otherwise, you should say that the Garib Rath is only for long distance passengers.

I would like to get answer to these points, if it is possible, from the Minister. With these words I conclude.

श्री हरिकेश्वर प्रसाद (सलेमपुर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर अपनी बात रखने का समय दिया। मंत्री जी ने सन् 2008-09 का जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ और आपके माध्यम से इस सदन में दो-तीन बातें रखना चाहता हूँ। जब से लालू जी ने रेल विभाग संभाला है, तब से रेल विभाग में, देश और विदेश में इनकी कार्यप्रणाली की चर्चा हो रही है। मंत्री जी को दबे-कुचले गरीब लोगों ने भी बधाई देने का काम किया। मैं सदन के माध्यम से मंत्री जी को एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि आपने काम करके वाह-वाही तूटने का काम किया है लेकिन कुछ अधिकारी ऐसे हैं जो आपको भ्रम में डाल रहे हैं जिससे ऐसा लग रहा है कि लोग निराशा की ओर जाएंगे। पिछले सत्र में हमने कहा कि जिस तरह उत्तर प्रदेश में मुख्य मंत्री के रूप में मायावती जी शामिल हुईं तो उन्होंने अधिकारियों के ट्रंसफर का काम शुरू कर दिया, उसी तरह आपके विभाग में गोरखपुर और लखनऊ में एक साथ 62 कंडक्टरों के ट्रंसफर किए गए। हमने आपको एक विद्दी दी कि रेलवे बोर्ड की

नियमावली की धजियां उड़ाकर ट्रांसफर किए गए हैं, उसे आप अपने ढंग से देख लीजिए, तब आपने कहा कि यह कैसे हो गया? दो महीने से अधिक हो गए हैं, उन ट्रांसफरों के बारे में कोई बात ही नहीं हुई। जब मैंने महाप्रबंधक, गोरखपुर से पूछा कि आपको जानकारी है कि इस सिलसिले में क्या हुआ तो वे कहने लगे कि मुझे कोई जानकारी नहीं है। महाप्रबंधक एक जनप्रतिनिधि से कहे कि हमें कोई जानकारी नहीं है। आपके विभाग में एक साथ 62 कंडक्टरों का ट्रांसफर पहले कभी नहीं किया गया, ऐसा पहली बार आपके समय में किया गया है। इसमें आपको अधिकारी घोखा दे रहे हैं।

रेल के अंदर टिकट और अन्य कामों की छपाई होती थी। गोरखपुर में पहली अप्रैल से छपाई का काम बंद कर दिया गया। आप लोगों को नौकरी देने की बात करते हैं लेकिन उसमें जो लोग काम कर रहे हैं, वे कहां जाएंगे? यह आपका आदेश है या महाप्रबंधक ने अपने आदेश के तौर पर छपाई का काम बंद करवा दिया है?

जब आपने दूसरी बार रेल बजट पेश किया, तो उसमें बरहज जो बाबा राघवदास की नगरी रही है, वहां से आजादी की लड़ाई में सर्वाधिक लोगों ने हिस्सा लिया। आपने अपने रेल बजट में बरहज से दोहरी घाट होकर रामजानकी मार्ग से फैजाबाद तक सर्वे के बारे में लिखा था। आज के बजट में साफ है कि उस पर कोई कार्यवाई नहीं हुई है। भटनी से गोपालगंज की जो रेल लाइन बन रही है, उसका सर्वे हो चुका है। [N41]

हम चाहेंगे कि जिन किसानों की जमीनें ली गईं, उनमें कुछ टेढ़ा-मेढ़ी की गयी। हमारा कहना है कि किसानों की जमीन का मुआवजा दिया जाये और जिनकी जमीनें ली गयी हैं, उनके घर के एक आदमी के लिए नौकरी की व्यवस्था भी आपको करनी चाहिए।

दूसरा, मैं आपसे पिछली बार जून में मिला था और जब इस बार सदन खत्म हुआ तब आपके कार्यालय में मिला। मैंने आपसे कहा कि मैरे लोकसभा क्षेत्र में एक ओवरब्रिज सलेमपुर में है, जो देवरिया से आसाम तक सड़क जाती है। आपको याद होगा कि एक बार उसका सर्वे हुआ था। लेकिन एक गणना के अनुसार अब वहां डेढ़ लाख से ज्यादा यातायात हो गया है। वहां पर ओवरब्रिज का सवाल ही खत्म हो गया। बिलथरा रोड जो हमारा रेलवे स्टेशन है, उसमें दोहरीघाट से लेकर बलिया तक जाने वाली सड़क पर भी लगातार ओवरब्रिज की मांग चलती रही है। अभी चार तारीख को उस इलाके के लोगों ने मिलकर वहां धरना देने का काम किया है। दुर्ग एक्सप्रेस ट्रेन जो गोरखपुर से चलती है, देवरिया में खड़ी होगी और मऊ पर खड़ी हो कर चली जायेगी। सलेमपुर, बिलथरा आपके रेल की आय बढ़ाने वाला रेलवे स्टेशन है। लेकिन आज तक उस ट्रेन का ठहराव वहां नहीं हुआ।

आपने गरीब रथ चलायी। बिहार सम्पर्क कृति भी चलती है। देवरिया जिले का केन्द्र है। हमने, मोहन सिंह और सारे लोगों ने मिलकर कहा कि आप उसका स्टापेज देवरिया में कर दें। जब मैं आपके पास मिलने गया, तो आपने कहा कि हो जायेगा। हमने तीन बार लिखा। सदन में लिखित भाषण दिया। आप जब मिलते हैं, तब मैं कहता हूँ। आप हर बार कहते हैं कि हो जायेगा। हमारे क्षेत्र के लोग कहते हैं कि हरि केवल जी, आपका तालू जी से सम्पर्क है। क्या आप यह काम भी नहीं कर सकते हैं? आज चार साल हो गये हैं। इन चार साल में मैरे लोक सभा क्षेत्र में न देवरिया में स्टापेज हुआ और न ही सलेमपुर में स्टापेज हुआ। किडिहरपुर में इंटरसिटी के ठहराव के लिए कहा गया। जब ठहराव हो गया और आय बढ़ गयी तो उसे रोक दिया गया। जब आप गोरखपुर गये थे और वहां आपने भाषण दिया, तो आपने कहा कि जनता के हित में हरि केवल जी ने भी मांग की है इसलिए हम इंटरसिटी चलायेंगे। लेकिन जब इस बार बजट आया, तो इंटरसिटी चलाने का मामला गायब हो गया। लेकिन हमें इस बात की खुशी है कि जब हमने आपका ध्यान इस तरफ दिलाया, तो आपने छपरा से गोरखपुर तक इंटरसिटी चलाने की घोषणा कर दी। लेकिन वह ट्रेन कब चलेगी? मैंने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन से पूछा कि उसके कब से चलने की संभावना है, तो वे कहते हैं कि अभी डिब्बे वगैरह ठीक होंगे। वे डिब्बे कब ठीक होंगे। क्या यह सत्र खत्म हो जायेगा तब होंगे? वहां सुबह साढ़े सात बजे एक ट्रेन चलती है। उसके बाद से तीन बजे तक कोई ट्रेन नहीं है। आपके राज में, आपके रेल मंत्री के रूप में साढ़े सात बजे से लेकर तीन बजे तक लोग ताकते रहते हैं लेकिन कोई ट्रेन नहीं है। आपने जब इंटरसिटी चलाने की घोषणा पिछली बार सदन में कर दी, तो लोगों ने काफी तारीफ की कि तालू जी ने अपने वायदे को पूरा किया। लेकिन वह ट्रेन कब चलेगी? हम कहना चाहते हैं कि आप वह ट्रेन कब चलायेंगे, मेहरबानी करके कम से कम इसकी घोषणा तो आप यहां कर दीजिए।

बरहज जो बाबा राघव दास की नगरी है। उस बरहज से छपरा और बरहज से गोरखपुर तक ट्रेन चलाने की बात थी। बरहज से गोरखपुर तक ट्रेन चल रही थी, पता नहीं कैसे उसे बंद कर दिया गया। लगातार ऐसी चीजें हो रही हैं, जिन्हें लिखकर देने के बाद भी ध्यान नहीं दिया जाता। सलेमपुर, बिलथरा रोड़ और देवरिया पर विश्रामालय नहीं है। यह कहा गया कि विश्रामालय बनाया जाएगा लेकिन उसका पता नहीं है। कानजों में कहा गया कि वह बन जायेगा लेकिन वह अभी तक नहीं बना। ... (व्यवधान) हम चाहते हैं कि कम से कम भाटपारानी स्टेशन जहाँ बिहार से भी लोग आकर भाटपारानी में ट्रेन पकड़ते हैं। भाटपारानी का रेलवे स्टेशन जर्जर बना हुआ है। वहां विश्रामालय भी नहीं है। वहां के सौन्दर्यीकरण के बारे में बात हुई लेकिन उसे भी रद्द कर दिया गया।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि आप कम से कम इतना करें कि हमने जो लिखित भाषण पहले दिया और आज आपके बीच कह रहा हूँ, उस पर गौर करके जनहित में इंटरसिटी को कब चलायेंगे, इसके बारे में घोषणा कर दीजिए। [MSOffice42] वहां जिन 62 लोगों के ट्रांसफर हुए हैं, उन कर्मचारियों के बारे में भी बताएं और उनके ट्रांसफर को रोकने का काम करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मो. ताहिर (सुल्तानपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं अपनी पार्टी की ओर से इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय मंत्री जी को मुबारकवाद देता हूँ कि आपने उत्तरेटिया से बनारस तक रेलवे ट्रैक के इलेक्ट्रिफिकेशन को मंजूरी दी है, मैरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले गोमती नदी के पुल का नवीनीकरण कराया है और दिल्ली से बनारस तक गरीब रथ चलाने की घोषणा की है।

महोदय, इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूँ कि पूर्वी उत्तर प्रदेश बहुत गरीब है। मैंने कई बार आपको पत्र भी लिखे हैं। बेलवाई स्टेशन जो कि कई जिलों, आजमगढ़, सुल्तानपुर, अंबेडकरनगर और फैजाबाद, का सेंटर है, वहां पर दून एक्सप्रेस को अगर रोक जाय तो जनता को बहुत ज्यादा फायदा होगा और इससे रेलवे की आय बढ़ेगी। भले ही अस्थायी तौर पर रोक जाय, लेकिन वहां इसका ठहराव किया जाना चाहिए। सुल्तानपुर से मुंबई के लिए एक नई ट्रेन चलाने की आवश्यकता है क्योंकि वहां से बहुत से गरीब लोग मुंबई में जाकर रहते हैं। साकेत एक्सप्रेस, जो फैजाबाद से मुंबई के लिए सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे सप्ताह में चार दिन किया जाए। यह काम जनहित के लिए बहुत जरूरी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि सद्भावना एक्सप्रेस में पैंटी कार न होने की वजह से यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है, अतः इस गाड़ी में

पैटी कार लगवाने की व्यवस्था करें। उतरेटिया से बनारस तक जो दोहरीकरण और इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी लाने की जरूरत है, इसी तरह सुल्तानपुर से लखनऊ और सुल्तानपुर से बनारस के बीच बहुत सी क्रांशिंग्स पड़ती हैं, वहां बहुत ज्यादा आवागमन होता है, वह मार्ग बिहार को जोड़ता है, वहां पर क्रांशिंग बनाने का काम करें, एक पुल बनाने का काम करें।

महोदय, सुल्तानपुर एक बहुत गरीब जिला है, उस इलाके पर ध्यान देने की आवश्यकता है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के साथ आपके द्वारा जो सौतेला व्यवहार किया जाता है, उसमें बदलाव की आवश्यकता है। इस क्षेत्र के साथ न्याय करें ताकि इंसानियत और मानवता के साथ खिलवाड़ न हो। इसके लिए पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, किसी शायर ने ठीक कहा है कि बुलबुल की जिन्दगी है चमन की बहार पर, हिंदुस्तान की जिन्दगी है रेलवे की रफ्तार पर। इसमें तनिक मात्र भी अतिशयोक्ति नहीं है क्योंकि रेलवे राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त प्रवाहित होता है। रेल कर्माती हैं मेल और लालू प्रसाद जी ने ऐसा बजट पेश किया है जो शक्कर की रोटी की तरह है, उसे जिधर से चखो, उधर से मीठो ही लगता है। लेकिन कभी-कभी ज्यादा मीठा स्वास्थ्य के लिए अरुचिकर हो जाता है।

14.59 hrs.

(Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

महोदय, मैं आज आपका ध्यान अजमेर की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा। जब माननीय लालू प्रसाद जी अजमेर शरीफ तसरीफ लाए थे, उस समय आपने अजमेर रेलवे स्टेशन पर एक विशाल जनसभा को संबोधित करते हुए यह घोषणा की थी कि अजमेर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाया जाएगा। आज प्रातःकाल जब मैंने आपके उतर में इन स्टेशनों के नाम देखे जिनको विश्वस्तरीय बनाया जाना है, तो उसमें अजमेर का नाम नहीं मिला। इससे मेरे मन में थोड़ा संदेह पैदा हुआ। इसलिए मैं पुनः आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि आप अपने इस वादे को न भूलें क्योंकि आप पूर्ण जाए पर वचन न जाए के सिद्धान्त को मानने वाले हैं। इसलिए निश्चित रूप से आप अजमेर रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने का काम करेंगे। पुष्कर बहुत बड़ा तीर्थ है। [\[R43\]](#)

15.00 hrs.

लेकिन पैसा बहुत कम दिया था। इस बार आपने 19 करोड़ रुपए मंजूर किए हैं, लेकिन काम मंथर गति से चल रहा है। मैं चाहता हूँ कि यह जो हमारी लोक सभा की टेन्चोर है, इसमें यह काम पूरा हो जाए। अगर ऐसा हो जाएगा तो पुष्कर भी रेल लाइन से जुड़ जाएगा और वहां जाने वाले लाखों तीर्थ यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

पहले अहमदाबाद से दिल्ली के बीच एक मेल ट्रेन चलती थी। उसे आपने अहमदाबाद से हरिद्वार तक कर दिया है। लेकिन अब उसे गांधीनगर तक कर दिया गया है। उसकी समय सारिणी नहीं बदलने से अजमेर स्टेशन पर यात्री गाड़ी का इंतजार करते रहते हैं कि वह कब आएगी। इस तरह वह गाड़ी अहमदाबाद से जब अजमेर आती है तो कभी 20 मिनट, कभी 30 मिनट या एक घंटा तक लेट होती है। वह गाड़ी अहमदाबाद साबरमती के बाद गांधीनगर जाती है और वापस मेल लाइन पर आती है और फिर अजमेर पहुंचती है, जिसका कोई समय नहीं है। इसलिए उसका टाइम टेबल बना दिया जाए तो उससे अजमेर के यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी और उन्हें पता चल जाएगा कि इतना बजे यह गाड़ी यहां आएगी।

ब्यावर अजमेर जिले का क्रांतिकारियों का नगर रहा है। मैंने पहले भी रेल मंत्री जी से प्रार्थना की थी और आज फिर कर रहा हूँ। आपने शायद यह भी कहा था कि हां हो जाएगा। मैं इसके लिए आपके कार्यालय भी गया था। मैंने आपसे निवेदन किया था कि ब्यावर स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस जो सुपर फास्ट ट्रेन है, उसका दो मिनट का स्टापेज दे दें। आप चाहें तो तीन महीने के लिए उसका ट्रायल कर लें। ब्यावर एक लाख से ऊपर की आबादी का शहर है। मैं लोक सभा में पांचवी बार जीतकर आया हूँ और करीब 18 साल से यह मांग कर रहा हूँ। आप थोड़ी सुनवाई इस पर कर लें और आश्रम एक्सप्रेस ट्रेन का दो मिनट का स्टापेज ब्यावर में दे दें तो वहां से दक्षिण भारत जाने वाले लोगों को बहुत सुविधा हो जाएगी।

मैं एक और निवेदन रेल मंत्री जी से करना चाहूंगा। अजमेर और आगरा दोनों ऐतिहासिक और पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण शहर हैं। इनका बड़ा पुराना सम्बन्ध आपस में रहा है। पहले अहमदाबाद से आगरा फोर्ट के बीच जब मीटरगेज थी, एक ट्रेन चलती थी। बाद में यह लाइन ब्रूडगेज हो गई तो उस गाड़ी को बंद कर दिया गया। आज अजमेर को आगरा से जोड़ने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। आपने जयपुर से आगरा फोर्ट ट्रेन चलाई है, जो ग्वालियर तक जाती है। आप उस गाड़ी को अजमेर तक बढ़ा दें। इससे वहां के लोगों को पश्चिम उत्तर प्रदेश में जाने में भी सुविधा हो जाएगी।

किशनगढ़ एशिया की सबसे बड़ी मारबल की मंडी है। यह पूरी दुनिया में प्रसिद्ध है। किशनगढ़ के पास आपने आरओबी मंजूर किया था। राजस्थान सरकार ने तो अपना हिस्सा देकर अपने हिस्से का निर्माण कार्य पूरा करा दिया, लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि रेलवे के हिस्से का जो निर्माण होना था, वह पूरा नहीं हो पाया है, क्योंकि उन्होंने अपना शेर नहीं दिया। पहले ठेकेदार काम छोड़ कर चला गया था, बाद में रीटेंडर किया गया और अभी तक वह काम टप पड़ा है। मैं चाहता हूँ कि किशनगढ़ को मारबल एरिया से जोड़ने के लिए किशनगढ़ के पास आरओबी का निर्माण जो छः महीने पहले शुरू हुआ है, उसे शीघ्र पूरा कराएं, ताकि वहां आने-जाने में लोगों को सुविधा हो सके।

अजमेर-नसीराबाद-केकड़ी-देवली और कोटा रेल लाइन का पिछले साल आपने सर्वे करवाया था। उसके बाद आशा थी कि इस साल काम शुरू हो जाएगा, लेकिन वह नहीं हो पाया है। मेरा निवेदन है कि तब तक आप अजमेर को कोटा से वाया वित्तौड़गढ़ और भीलवाड़ा जोड़ दें, तो राजस्थान के कोटा और अजमेर दोनों बड़े शहर आपस में जुड़ जाएंगे। अजमेर राज्य सरकार का रेवेन्यू कार्यालय भी है, वहां माध्यमिक शिक्षा बोर्ड का कार्यालय भी है, लोक सेवा आयोग का भी दफतर है। अजमेर शिक्षा का केन्द्र है और कोटा भी शिक्षा का केन्द्र है, दोनों नगर जुड़ जाएंगे तो लोगों को काफी सहूलियत हो जाएगी।

अजमेर से दक्षिण भारत अभी तक सीधे ब्रूडगेज से नहीं जुड़ा है। अजमेर से कांचीगुड़ा मीटरगेज से जुड़ा हुआ है। लेकिन पुणा तक ब्रूडगेज है, उसके आगे नहीं है।

परिणामस्वरूप कोई सीधी गाड़ी नहीं मिल रही है। इसलिए अगर आप अजमेर को चेन्नई और हैदराबाद तक जोड़ने का काम करेंगे तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

उदयपुर से इन्दौर के बीच आपने एक ट्रेन चलाई है। उसे अजमेर तक बढ़ा दें तो अजमेर से मध्य प्रदेश की औद्योगिक नगरी इन्दौर का लोगों से सीधा सम्पर्क हो जाएगा। अजमेर-दिल्ली, अजमेर-मेहसाना के बीच आप पैसेंजर गाड़ी चलाएं, जिससे रास्ते में पड़ने वाले गांवों के स्टेशन भी जुड़ जाएंगे और वहां के लोग भी ट्रेन का लाभ उठाकर लाभान्वित हो सकेंगे। [R44] अजमेर में राधास्वामी संप्रदाय के मानने वाले बहुत लोग रहते हैं जो व्यास जाते हैं। जयपुर से अमृतसर जो गाड़ी चलती है, उसे अजमेर तक करा दें तो अजमेर वालों को भी सुविधा मिल जाएगी। लोको कारखाना अजमेर की अर्थव्यवस्था का आधार है। उसके लिए रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन की अध्यक्षता में एक कमेटी भी वहां गयी थी, उसने निरीक्षण भी किया था और अपनी रिपोर्ट भी दे दी थी और आपने उसका आधुनिकीकरण करना भी स्वीकार कर लिया। उसके लिए आपने 51 करोड़ रुपये भी मंजूर किये लेकिन केवल 14 लाख रुपये ही दिये। एक कारखाने में जहां हजारों लोग काम करते हों, उसके आधुनिकीकरण के लिए 14 लाख में कितना काम होगा? इसलिए आपसे प्रार्थना है कि इस ओर भी आप ध्यान दें। लम्बी दूरी की गाड़ियों में, आम जनता के लिए जो अन-रिजर्व बोगियां हैं उन्हें थोड़ा बढ़ा दें तो आम जनता को बहुत सहूलियत रहेगी। शिवचोरिटी, टाइम की पंचतुएलिटी और सेपटी, इन तीन चीजों का अगर ध्यान रखा जाएगा तो रेलवे में चार चांद लग जाएंगे और रेलवे और भी अच्छा नाम कमाएगी। आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

15.06 hrs.

(Shrimati Krishna Tirath in the Chair)

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, मुझे भाषण नहीं करना है, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी दो-तीन बातों का आग्रह करना चाहता हूँ। पहले से जो स्वीकृत योजनाएं हैं या आपने जिन योजनाओं के लिए बजट में स्वीकृति दी है, उन योजनाओं से लोगों को बड़ी उम्मीदें हैं। जैसे छपरा से कप्तानगंज की योजना पहले से शुरू है लेकिन आज वहां काम नहीं चल रहा है, काम बंद हो गया है। यह आपकी और मेरी कंस्टीट्यूंसी से जुड़ा हुआ काम है। हम पूछना चाहेंगे कि काम के बंद होने का कारण क्या है, अगर कोई तकनीकी खराबी है तो आप उसे दूर कीजिए क्योंकि काफी लम्बे समय से वह परियोजना चल रही है। इसी तरह महाराजगंज से मसरख योजना, मैं जमीन के लिए, आपने कुछ पैसा दिया है, लेकिन वह पैसा कहां है पता नहीं चल रहा है। जमीन एववायर करने की प्रक्रिया राज्य सरकार ने पूरी कर दी है लेकिन बावजूद इसके भी वहां कोई प्रगति दिखाई नहीं दे रही है। एक सवाल के उत्तर में आपने बताया था कि गोरखपुर से बरौनी तक रेल विद्युतीकरण कर दिया जाएगा। इस बात को साल-डेढ़ साल हो चुका है लेकिन इस पर कोई काम भी नहीं हुई है। जब आपने कहा है तो गोरखपुर से बरौनी तक की प्रक्रिया पूरी कर दीजिए। आपने तीन-चार परियोजनाओं की घोषणा की थी। मरहोरा, गरखा, सोनपुर और दरियापुर में आपने परियोजनाओं की घोषणा की थी। दरियापुर में मिट्टी भरई का काम तो चल रहा था लेकिन अब वह बहुत शिथिल हो चुका है। तकनीकी कारण तो आप जानते होंगे लेकिन बाकी तीन जगह का काम बिल्कुल नहीं हो रहा है। जमीन एववायर की प्रक्रिया भी शुरू नहीं हुई है। अगर यह योजना काम पर ही रह जाएगी तो इसका कोई अर्थ नहीं होगा। आज आपके बयान से बिहार और छपरा के लोग जान सकेंगे कि जिन योजनाओं की आपने बिहार में घोषणा की है, बजट में प्रावधान किया है, उन योजनाओं का क्या हो रहा है और क्यों वे रुकी हुई हैं। इन सब बिंदुओं पर आप अपनी स्थिति स्पष्ट कीजिए, यही हमारा निवेदन है।

सभापति महोदय : आप तो बहुत ज्यादा बोलते हैं, लेकिन आज थोड़ा ही बोलें हैं, इसके लिए धन्यवाद।

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा): मैं सबसे पहले माननीय लालू जी और रेल मंत्रालय को अच्छा रेल एडमिनिस्ट्रेशन चलाने, यात्रियों को खूब सुविधा देने के लिए बहुत बधाई देता हूँ। पूरे देश में बच्चों, बुजुर्गों और जवानों की जो आकांक्षाएं थीं, उनको पूरा करने के लिए लालू जी और उनका पूरा स्टाफ बधाई का पात्र है। मेरी कंस्टीट्यूंसी में बहुत से प्रोजेक्ट्स सैवशन्ड हुए हैं लेकिन काम अभी शुरू नहीं हुआ है। [R45] अभी तक इन परियोजनाओं पर काम शुरू नहीं हुआ है। हमारे यहां मोड़ासा, शामलाजी की एक मिंसिंग लिंक लाइन 16 किलोमीटर की थी। जब लालू जी रेल बजट का जवाब दे रहे थे, उसमें इसे अपूव किया था, लेकिन उस बारे में बजट के अंदर अभी तक कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मेरी विनती है कि इस कार्य को जल्दी किया जाए।

राजस्थान और गुजरात, दोनों राज्यों में खास कर बार्डर का जो इलाका है, उदयपुर और साबरकंठा, मेरा संसदीय क्षेत्र है, उसमें मेन लाइन अहमदाबाद, हिम्मतनगर, उदयपुर के गेज परिवर्तन करने के लिए 784 करोड़ रुपये सैवशन किए थे। हमारे वहां पटाखे जलाए गए। जब यह लाइन पूरी होगी, तो मेरा ख्याल है कि कोई मंत्री जी का नाम नहीं शूलेगा, यह बात मैं मंत्री जी को स्पष्ट रूप से बताना चाहता हूँ। इस रेलवे लाइन का काम जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए। इसी बजट के अंदर वहां काम शुरू होना चाहिए। यहां बड़े किसान, जिनकी पैदावार अच्छी है, उनकी फसल देश के दूसरे भागों में भेजी जा सकती है। वैसे भी यह इलाका पिछड़ा हुआ है। यहां जितनी इंडस्ट्री चाहिए, उतनी अभी नहीं है। एन्क्वैटर ज्यादा होने के कारण किसानों को अच्छे दाम मिलें, ऐसी हमारी सोच है। इसलिए अहमदाबाद, हिम्मतनगर, उदयपुर की लाइन के गेज परिवर्तन का काम शुरू होना चाहिए। 16 किलोमीटर की मिंसिंग लिंक अगर इस लाइन के साथ जुड़ जाए, तो दिल्ली से उदयपुर, उदयपुर से मोड़ासा होते हुए मुम्बई का नया रूट ओपन होता है। वैसे इसके लिए दो रूट हैं। एक बड़ौदा, गोधरा और मथुरा होते हुए दिल्ली जाता है। दूसरा अहमदाबाद, आबू रोड होते हुए दिल्ली जाता है। यह तीसरा नया रूट बनेगा, सिर्फ गेज कंवर्जन और 16 किलोमीटर की रेलवे लाइन को परिवर्तित करें।

मैं एक और बात माननीय रेल मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि अम्बा जी पूरी दुनिया के गुजराती लोगों के लिए बहुत अच्छा और माना हुआ मंदिर है। मेरे संसदीय क्षेत्र में आबू रोड से 15 किलोमीटर की दूरी पर है। इसका सर्वे किया गया था। शायद सर्वे के रिजल्ट अभी आए नहीं हैं। पर्यावरण विलयर्स की उसमें जरूरत पड़ेगी। यह ऐसी जगह पर है, जैसे पुरी है, द्वारका है, इसी तरह से अम्बाजी ऐसी जगह है, जहां गुजरात, राजस्थान और जहां भी गुजराती लोग बसते हैं, वे यहां शक्ति की पूजा के लिए आते हैं और नवरात्रों के समय इस स्थान की बहुत महानता होती है।

मेरी एक और मांग है। एक नया फ्रेट कोरिडोर मुम्बई से अहमदाबाद, अजमेर होते हुए दिल्ली की ओर जाएगा। गुजरात के अंदर 1600 किलोमीटर का कोस्ट है, उससे कितने ही बंदरगाह जुड़े हुए हैं। बंदरगाहों की कनेक्टिविटी इसके साथ हो, ऐसा मैं जरूर उनसे कहूंगा। पालनपुर और कांडला इन दोनों को जोड़ने वाली लाइन अभी हाल ही में शुरू हुई है। कांडला बंदरगाह से दूसरे देशों से जो माल हमारे देश में आएगा, वह पालनपुर से रतलाम या मध्यप्रदेश ले जाना होगा, तो पालनपुर से अहमदाबाद, बड़ौदा होते हुए, मध्य

प्रदेश जाएगा या फिर मारवाड़ जंक्शन से उदयपुर वित्तौड़ होते हुए जाएगा। मेरा सुझाव है कि पालनपुर से तारंगा और वड़ाली तक एक नई लाइन डाली जाए। उसे अहमदाबाद हिममत नगर वाली लाइन से कनेक्ट कर दिया जाए। सौराष्ट्र और कच्छ के बंदरगाहों के ऊपर मध्य प्रदेश का रतलाम, मंसौद आदि जगहों पर जो माल आया है, वह बहुत शार्ट रूट से जाएगा और एक्सपोर्ट करने वाला जो माल है वह मंसौद, रतलाम से होते हुए उदयपुर, हिममत नगर होते हुए शार्ट रूट से पालनपुर होते हुए कांडला या दूसरे नजदीक के पोर्ट्स हैं, वहां से जाएगा।[\[R46\]](#) जिस की वजह से पूरा मध्य प्रदेश और राजस्थान का सेंट्रल इलाका है, डिटर लैंड है जो आदिवासियों, पहाड़ों का इलाका है, काफी विकास हो सकेगा। इस प्रोजेक्ट को सोचना चाहिए। मोडासा और गोधरा के बीच में एक लाइन वडोदरा से गोधरा, दाहोद, मथुरा होते हुए दिल्ली आती है और दूसरी लाइन मुंबई से वडोदरा, वडोदरा से नडियाड़, नडियाड़ से मोडासा और शामलाजी होते हुए उदयपुर जाएगी, इसके बीच में द्रांगल में मोडासा, तुनावाड़ा, गोधरा को वहां से कनेक्ट किया जाता है तो पूरी कनेक्टिविटी दोनों रूट में अपने आप होगी जिससे माल-सामान और पैसेजर्स को काफी सुविधा होगी। वैसे वह रेल लाइन पहले से थी। मेरा सुझाव है कि इनको जोड़ा जाए।

रेलवे में नए लोग ज्यादा रिक्रूट हों। मुझे इस बात का पता है कि आउट सोर्सिंग की बात मंत्री जी ने कही है। जहां तक प्लेटफार्मों के रख-रखाव की बात है, पैसेजर्स ट्रेन्स और दूसरे ट्रेन्स के रख-रखाव की बात है या साफ-सफाई की बात है, इनमें रेलवे एडमिनिस्ट्रेशन टोन-अप होगा तो बहुत बड़ी प्रशंसा लोगों से मिलेगी लेकिन वह इस बात के लिए बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने देश में इतनी सारी ट्रेन्स को समय पर चलाने का आग्रह किया है जिस की मैं प्रशंसा करता हूँ। इससे लोग अपना टाइम टेबल बना सकेगे, ठीक समय पर पहुंच सकेगे और प्लानिंग कर सकेगे। रेलवे प्रशासन का समय-सारणी के मुताबिक ट्रेन्स चलाने का इन्सिस्टेंस रहा है और इसकी जितनी बधाई और प्रशंसा की जाए, कम है। मैं रेलवे प्रशासन, उनके सभी कर्मचारियों को अच्छा रेल बजट देने के लिए और अच्छे व नए स्टैप्स जो डिवलप किए हैं, उन सब के लिए खूब बधाई देता हूँ।

MADAM CHAIRMAN : Thank you very much, Shri Madhusudan Mistry. You have given a very good compliment to the Railway Department.

DR. K.S. MANOJ (ALLEPPEY): Madam, I rise to support the Demands for Grants of the Railways for the year 2008-09. At the outset, I must congratulate hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad, for making Indian Railways a profitable organization and also for disbursing dividend.

After Shri Lalu Prasad became the Railway Minister, the security aspect of the railway has also been taken care of and the number of accidents taking place has reduced. Hon. Minister has given special attention to maintain the security of the railway lines also. In this regard, I would like to point out that still there are a lot of unmanned level-crossings. Even though at majority of the level-crossings, the gates are inter-locked, still accidents are taking place. There are a good number of level-crossings which are unmanned. In the Railway Budget, hon. Minister, Shri Lalu Prasad, has announced that the licensed porters, who are working in the railway stations, would be appointed as gangmen and gate-keepers. So, there is a chance that a good number of unmanned level-crossings will get manned.

In my place, that is, from Ernakulam to Kayamkulam, the density of population is very high and there are a good number of level-crossings also. So, I would like to urge upon the hon. Minister in this regard. Somehow, in the Railway Budget, only six or eight unmanned level-crossings are proposed to be manned.[\[SS47\]](#) Therefore, I would like to urge upon the Government that the number of unmanned level-crossings should be decreased, and more number of level-crossings should be manned.

There is a long pending demand that the doubling of the section from Ernakulam to Kayamkulam both *via* Kottayam and Alleppey should be given priority, and it should be completed as early as possible. In the last Budget, it was there from Kayamkulam to Ambalapuzha, but there is no provision in the Budget for doubling of the section from Ambalapuzha to Ernakulam. If this section is doubled, then the entire section will be completed. As of now, the usage is more than 140 per cent. Hence, the doubling work should be completed by giving it top priority.

In the last Budget, there was a declaration that one workshop for Mainline Electric Multiple Unit (MEMU) would be instituted at Kollam, but it has not been instituted till now. Therefore, some importance should be given to it because a number of daily commuters in Kerala very much depend on the Railways. If this workshop for MEMU is established at Kollam, then it will be helpful for the daily commuters. There is no MEMU in Kerala as of now. Hence, this workshop should be established immediately, and MEMU trains should be started in Kerala.

In the last Budget, there was also a proposal for formation of a joint venture company with Steel Industry Kerala Limited, that is, Autocast limited, which is in my Constituency. We are hearing that it is going on, but Memorandum of Understanding (MoU) has not been signed between the Government of Kerala and Autocast Limited till now. Therefore, I urge upon the Government that this declaration, which was made in the Budget, should be expedited and started immediately.

The number of inter-city trains is very less. Further, the number of bogies is also between 14 and 16. There are a lot of incidents of accidents happening as a result of heavy rush in these inter-city trains. Many of the Government employees as well as private employees depend on it as the bus fare is twice or thrice more than that of the fare in the Railways. I would like to request that the number of bogies in these trains should be enhanced to full strength. This would also increase the earnings of the Railways as well as benefit the daily commuters.

Lastly, I had raised this point during the Budget discussion also. We have shifted our Medical College from Alleppey Town to a rural area. Further, there is a Nursing College coming up, and Virology Institute is also there. Therefore, there is a request from a

part of the local people as well as from the Government to establish a new block station. As of now, there is a station that is about three kilometres away from the Medical College. I would request the hon. Minister to start a new block station near the Medical College, which will be beneficial for the patients as well as the students who are studying there.

MADAM CHAIRMAN : Dr. Manoj, thank you very much. Please conclude your speech. There are a number of speakers after you who wish to speak on this issue.

DR. K.S. MANOJ : Madam, I have tried to deliberate on most of the points during the discussion on the Railway Budget. I would request the hon. Minister to take all these points into consideration, and I support the Demands for Grants (Railways).

अ. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य (शिमला): माननीय सभापति महोदया, श्री लालू प्रसाद जी ने देश को एक बहुत अच्छा रेल बजट दिया है और कॉमन मैन के लिए खासकर, जो इतने लोगों का सामना उठाते थे, इन्होंने उन लोगों को गैंगमैन बनाकर अपग्रेड किया है। मैं समझता हूँ कि इन्होंने एक बहुत अच्छी मिसाल कायम की है। इसके अलावा इन्होंने बहुत सी सुविधाएं दी हैं। सीनियर सिटीजनस को सुविधाएं दी हैं और जो हमारी सेना में अशोक चक्र और वीर चक्र के विजेता था, उनकी सुविधाएं भी इन्होंने बढ़ाई हैं। मैं इस अवसर पर लालू प्रसाद जी को जो इन्होंने हिमाचल के बारे में अपने टूर के दौरान कहा था कि मैं मैं वरदान दूंगा, वह है हमारे पौंटा साहिब के लिए रेलवे लाइन। मैं समझता हूँ कि जिस प्रकार से पंजाब में इन्होंने दी है और महाराष्ट्र में रितीजियस प्लेसेज के लिए दी है-आनन्दपुर साहिब में और नांदेड़ साहिब में दी है, इसी तर्ज पर मैं चाहता हूँ कि हमारे पौंटा साहिब के लिए भी रेलवे लाइन दी जाए, इस बात को मैं इनके ध्यान में लाना चाहता हूँ क्योंकि जब ये शिमला आये थे, मैं स्वयं इनके साथ दो दिन तक था और एक पौंटा साहिब से एक बड़ा डेलीगेशन आया था जो इनसे मिला था। मैं यह कहना चाहूंगा कि यह एक

पूरा शिवालिक क्षेत्र है और न केवल पौंटा साहिब ही बल्कि पूरे शिवालिक क्षेत्र के साथ-साथ जिसे हम रेलवे लाइन से जोड़ते हैं और यहां बहुत अच्छा उद्योग आ रहा है, अच्छी इंडस्ट्री पहले ही आ चुकी है, जे.पी.इंडस्ट्री पहले ही आ चुकी है, अम्बुजा इंडस्ट्री पहले ही है जो कि एशिया की सबसे बड़ी सीमेंट की फैक्ट्री है। इन सबने भी कहा है कि हम भी इसमें कुछ योगदान देना चाहते हैं। इस वक्त अगर यह रेलवे लाइन जुड़ जाती है तो मैं समझता हूँ कि हमारा न केवल यहां से सब्जी और फल का जो उत्पाद है, वह मार्केट तक आएगा बल्कि जो बेकार, रोजगार रहित हमारे युवक हैं, उनको रोजगार मिलेगा। सामरिक दृष्टि से भी यह पूरा क्षेत्र जुड़ना चाहिए, जैसे पठानकोट से हम आगे जोगिंदर नगर जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि इसे हम बॉर्डर तक ले जाएं। श्री इंप्रूव्मैंट डिवीजन और दूसरी तरफ से जो हमारा सीमावर्ती क्षेत्र चाइना के साथ है, यह सामरिक दृष्टि से भी जुड़ना चाहिए। इस प्रकार से न केवल यहां पर उद्योग और पर्यटन ही बढ़ेगा बल्कि मैं समझता हूँ कि हम देश की सुरक्षा भी होगी।

दूसरे, जो इन्होंने बड़ी और चंडीगढ़ के बीच में रेल लाइन के लिए काम की मंजूरी दे दी है, मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि शीघ्र ही यह काम शुरू हो। वैसे सर्वे पूरा हो चुका है और जो पठानकोट से जोगिंदर नगर के लिए दोहरीकरण के लिए कहा गया है, इसमें भी तेजी आए ताकि वह क्षेत्र भी जुड़ जाए। तीसरे, हमारी जो शिमला-कालका लाइन है, यह तो एक हैरीटेज है और मैं समझता हूँ कि वर्ष 1903 में लॉर्ड कर्जन ने जब यह लाइन खोली थी, तब से लेकर अब तक इसमें कुछ सुधार नहीं हुआ है। इसमें भी अगर हम कुछ और सुधार करें तो पर्यटकों को आने के लिए बहुत सुविधाएं मिलेंगी। यह पूरा ही क्षेत्र इतना सुहावना लगेगा और पर्यावरण में भी बड़ा सुधार होगा क्योंकि जो इस समय सीमेंट से ढके ट्रक आते हैं तो आवाजाही में छोटे-चोटे पुलों और सड़कों को बर्बाद कर देते हैं। अगर यहां पर रेलवे लाइन चली जाती है जो मैंने इस बार के बजट भाषण में भी कहा था कि हमारी परवानू से,....(व्यवधान)

सभापति महोदय : शांडिल्य जी, जहां-जहां पौंटा साहिब और परवानू इत्यादि के लिए, जहां के लिए आप रेलवे लाइन की मांग कर रहे हैं, दो-तीन नाम देकर आप अपनी बात समाप्त करें क्योंकि अभी बहुत लोग बोलने वाले हैं।

अ. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य : मैडम, मैं समझता हूँ कि एक तो यह हमारा पौंटा का क्षेत्र जिसके लिए इन्होंने कहा था, यह जरूर कवर हो जाए।....(व्यवधान)

सभापति महोदया : पौंटा, परवानू और भी जो हैं, वह इसके साथ में दे दो। मंत्री जी खुद चाहते हैं कि आप प्वाइंट्स में दे दो।

अ. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य : जो पठानकोट से जोगिंदर नगर के लिए हमारी लाइनें हैं, ये दोहरीकरण के लिए आ चुकी हैं क्योंकि जो विलासपुर के लिए इन्होंने कह दिया है कि बनेगी, वह इन्हीं के साथ तब जुड़ेगी जब इसका दोहरीकरण पहले हो चुका होगा। मैं रेल मंत्री जी से कहूंगा कि इन्होंने इतना अच्छा बजट दिया है और पूरे देश के लोग इससे खुश हैं। मैं इसके समर्थन में एक बार फिर इनका धन्यवाद करता हूँ।

*SHRI S. MALLIKARJUNIAH (TUMKUR): I would like to bring the attention of this house to the bets that I have been pursuing the following matters relating to he Railways in my Parliamentary Constituency for the last about years.

1. Construction of Overbridge at Tumkur and Upperahalli
2. Construction of Railway station at Rampur between the Nittoor-Sampege Railway Line as there is fairly long distance.
3. Electrification of Bangalore-Tumkur section of Railways.
4. Doubling of Railway Lines between Bangalore and Tumkur
5. Upgradation of Railway stations at Kayasandhra, Tumkur, Banasandhra, Nittur, Tiptur and Honnawalli etc.

The above works are very important and urgently required to be undertaken as there are lot of inconvenience facing by the people at large. More trains are required to be introduced between Tumkur and Bangalore particularly in the morning between 7 to 8.30 and in the evening between 5 to 7.30 as there are large number of commuters are using the Railway to reach their office, schools and colleges. I am sorry to inform this house despite my repeated requests no concrete steps have been taken by the

Railway authorities despite the assurance given by the Hon'ble Minister from time to time.

Hence I urge upon the Railway Minister to look into the above long standing demands and instruct the concerned to implement the work without any further delay. It will be a great relief to the sufferings of the people of my Parliamentary Constituency.

* Speech was laid on the Table.

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERY): Respected Madam, I rise to support the Demands for Grants of Railways (2008-09). We support the Demands for Grants of Railways because the hon. Union Railway Minister has come before this House for various requirements of modernization, upgradation, development, expansion of railways. Today, the Indian Railways is the second largest unit in the world. We need to give a further push or a momentum to the growth of the Indian Railways. Therefore, all the demands required by the Union Railway Ministry have to be adopted.

Madam, may I take this opportunity to compliment the hon. Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav and his associates for doing an excellent job in accelerating the development of railways in this country. Not only they have developed a modernized railways, but they have proved to the world that the Railways can be one of the best earning public sector organizations in this country.[\[r49\]](#)

They have proved to the country that the public sector can do much better than any of the private sector in the country. With a surplus of Rs.37,500 crore this year, the Railways are moving towards the target of Rs.1,00,000 crore profit in the future. Whatever we have enshrined in the Common Minimum Programme with regard to the development of Railways has been completed in the last four years. Therefore, Railways have added one more feather to the cap of the United Progress Alliance Government headed by Madam Sonia Gandhiji as well as Dr. Manmohan Singhji. Therefore, the performance of Railways will add one more golden chapter to the history of UPA Government. Therefore, the Grants that are required by Railways now must be voted by the House.

The Railways today have contributed to the economic development of India. If India today is able to achieve about eight to nine per cent of growth in the economic sphere as well as in industrial development, it is because of the easy carriage of freight from one place to another at reasonable rates. Therefore, the Railways have now become real nerves of economic development of India and we must compliment them. They have adopted a passenger-friendly as well as labour-friendly approach in the Budget and we should congratulate the hon. Minister for that. The gross traffic receipts have enhanced from Rs.10,000 crore to Rs.81,901 crore over a period of 20 years. This is a magic achievement by the Indian Railways.

While conceding all these achievements, I would like to bring to the notice of the hon. Minister that the operating ratio has just started declining. From about 90, it is now coming down to 81.4. This must be a cause for concern. Profitability should not be eroded by a falling operating ratio.

We should fill up all the vacancies in the Indian Railways. We should be able to absorb all the contract workers that we now have. It is a good measure that we are going to provide employment to Porters as Gangmen. It is a measure of great human kindness that this UPA Government has done to the force labour and other people who are working in the Railways. Likewise, we must take more labour measures so that the labour force of this country would be able to appreciate the needs of the Indian Railways. Safety and security must be our prime goals. The outlay on these aspects must also be enhanced.

While appreciating the Minister for all these things, I would also bring to his notice some of the problems of the Union Territory of Puducherry, which is not very well connected by the Railways. As you know, it is at the far end of this country. For the last fifty to fifty-five years it has not been connected by any of the major Railways. Thanks to the initiative the Railway Minister has taken this year, we are getting a proposal from Chennai to Cuddalore *via* Puducherry and a Garibi Rath from Puducherry to Bangaluru. I would urge upon the Minister to expedite these projects so that the people would be able to get these projects quickly.

Karaikal, which is one of the regions of the Union Territory of Puducherry, is not at all connected by Railways as of today. This area which is now getting more and more of accelerated development should be connected with other parts of the country

especially Salem. Salem and Karaikal must be connected by a broad-gauge line. Karaikal has all the potential of growth and a connection to Bangaluru *via* Salem would provide more momentum to the growth of Karaikal. A broad-gauge line is already there from Salem to Attur. It must be connected from Attur to Karaikal. This project must be given importance.

I would like to explain the geographical characteristic of Puducherry. No constituency in the country will have this kind of a characteristic. Puducherry is the capital city. About 890 kilometres away from there, there is one region called Yanam which is in Andhra Pradesh. About a thousand kilometres away from Puducherry there is Mahe which is in Kerala. About 160 kilometres away from Puducherry is Karaikal which is in Tamil Nadu. So, my constituency is spread over three major States and it is ill-connected by railway network. That is why I emphasise that Yanam, Karaikal and Mahe must be connected to Puducherry. A separate plan may be envisaged to achieve this. [KMR50] I would urge that at least 0.1 per cent of the total grants allotted to Railways may be granted to Puducherry because Puducherry enjoys 0.2 per cent of the total area and 0.1 per cent of the total population of this country. So, at least 0.1 per cent of the total grants may be allotted to take care of the development of railways in Puducherry.

सभापति महोदया : मंत्री जी को मैं एक बात कहना चाहूँगी कि ट्रेन में महिलाओं की सेप्टी को भी इसमें इनकलूड कर लें। ट्रेन में महिलाओं की सेप्टी जरूर होनी चाहिए। इसके साथ ही जहां रेलवे स्टेशंस हैं, उसके आस पास तार लगनी चाहिए, क्योंकि बहुत सारी महिलाएं जो उन इलाकों से गुजरती हैं जहां घर बने होते हैं, कभी कभी महिलाएँ गुरसे में ट्रेन के नीचे आ जाती हैं और कटकर मर जाती हैं। इस प्रकार के जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उससे भी सेप्टी हो जाएगी। जहां रेलवे स्टेशंस हैं, उनके साथ साथ तार भी लगा देने चाहिए।

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल): महोदया, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने नांदेड़-यवतमाल-वर्धा लाइन का इस बजट में ऐलान तो किया है लेकिन एक पैसे का भी प्रावधान नहीं रखा है।

सभापति महोदया : ट्रेन के अंदर भी सेप्टी नहीं है। वहां भी महिलाओं के लिए पुतिस प्रोटेक्शन होना चाहिए।

श्री हरिभाऊ राठौड़ : महोदया, नांदेड़ वया यवतमाल वर्धा का दो बार ऐलान हुआ है लेकिन केवल घोषणाएँ हो रही हैं। एक पैसे का प्रावधान इन्होंने अभी तक नहीं किया है। महाराष्ट्र सरकार ने 40 प्रतिशत शेयर जो देना था, इसके बारे में महाराष्ट्र सरकार ने निर्णय भी ले लिया है और रेलवे मंत्रालय को कम्प्लिकेट भी हो गया है फिर भी बजट में कुछ आया नहीं है। इसी तरह बीड़ और पर्ली के लिए भी हमारे महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री जी ने निर्णय लिया और पहली बार 40 प्रतिशत शेयर महाराष्ट्र ने अपनी तरफ से देने का बीड़ा उठाया है। आप घोषणा करते जा रहे हैं। मेरी विनती है कि अब केवल घोषणाओं से काम नहीं चलेगा, अब काम चालू कर देना चाहिए।

मैं एक और महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जो मेजर डिजीज़ होती हैं जैसे हार्ट अटैक वगैरह, इनके मरीजों को ट्रेवलिंग के लिए सरकार ने कुछ कंसेशन रखा है। हमारे यहां विदर्भ में सिक्ल केस नाम की एक नयी बीमारी पैदा हुई है। ऐसा कहते हैं कि आदिवासियों द्वारा नॉन-वैज खाने से उनको यह बीमारी ज्यादा हो रही है। खासकर ट्राइबल लोगों को हो रही है। इसमें पूरा ब्लड खराब होने से मुम्बई या दूर दूर तक लोगों को इलाज के लिए जाना पड़ता है। यदि इसको मेजर डिजीज़ डिक्लेयर करके इनको भी कंसेशन दिया जाएगा तो बहुत अच्छा होगा।

*SHRI KIREN RIJJU (ARUNACHAL WEST): Sir, I would like to remind the Railway Minister that benefits of the huge revenue collection of Indian Railways are not reaching the State of Arunachal Pradesh. The Railway line to State capital Itanagar is taking too long time and I have reminded the Minister again and again to expedite it.

The train reservation facility for the people living and working in Arunachal Pradesh must be increased with modern facilities. The Train berth quota at present is not adequate and a substantial raising the nos. of seats very urgently required.

The Bogheebeel bridge is facing some acute problems. All the boulders required for it are brought from Arunachal Pradesh. There must be fund provision for the conservation of environment and forests in foothill areas.

The safety in trains must be given top priority. Many times people from North-East face problems and the security provision is not enough. All the trains running to and from North-East should be given priority for security.

The cleanliness and sanitation inside the trains and the platforms needs urgent attention.

All the trains of North-East should be consisting of new bogies and speed needs to be increased substantially.

* Speech was laid on the Table.

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : महोदया, मैं सर्वप्रथम सभी माननीय सदस्यों का आभारी हूँ जिन्होंने 2008-09 की रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों की तर्का में भाग लिया और अपने बहुमूल्य विचारों से मुझे और सदन को अवगत करवाया। संसद की स्थायी समिति ने इस बजट की गहन समीक्षा कर सदन में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। समिति एवं माननीय सदस्यों द्वारा दिये गये सभी सुझावों पर गंभीरतापूर्वक विचार करके समयबद्ध तरीके से कार्रवाई की जाएगी और की गई कार्रवाई से समिति एवं सम्मानित सदन को अवगत करवा जाएगा।

महोदया, मुझे सदन को सूचित करते हुए अपार हर्ष का अनुभव हो रहा है कि वर्ष 2007-08 के लिए 790 मिलियन टन लोडिंग के रिवाइज्ड लक्ष्य को पार करते हुए लगभग 794 मिलियन टन की लोडिंग भारतीय रेल ने की है। रेलवे की उत्कृष्ट उपलब्धियों के लिए मैं सदन के माध्यम से सभी रेलकर्मियों एवं रेल उपभोक्ताओं को बधाई देना चाहता हूँ जिन्होंने भारतीय रेल को सँवारने और आगे बढ़ाने में अपना योगदान दिया है। [b51]

सभापति महोदया, माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि भारत और बंगलादेश के बीच सद्भावना बढ़ाने के उद्देश्य से बहुप्रीक्षित कोलकाता-ढाका मैत्री एक्सप्रेस की शुरुआत दिनांक 14 अप्रैल से की जा चुकी है। आशा है कि यह ट्रेन सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक दृष्टि से बेहद करीब दोनों देशों के नागरिकों के बीच पारस्परिक मेल-मिलाप बढ़ाने में काफी उपयोगी साबित होगी। कोई भी राष्ट्र, देश एवं पड़ोसी तब तक आगे नहीं बढ़ सकता, जब तक उसके रिश्ते अपने आपसी पड़ोसियों से मधुर न हों। यूपीए सरकार, हमारी सरकार की स्पष्ट मान्यता एवं प्राथमिकता है कि हम अपने पड़ोसियों से मधुर संबंध स्थापित करें, जो विगत दिनों में खड़े हो चुके थे और उस दिशा में हमने भारतीय रेल के माध्यम से काफी अच्छा काम किया है, जिसके लिए भारतीय रेल को काफी शाबाशी मिली है। थार एक्सप्रेस से लेकर समझौता एक्सप्रेस तक जो पाकिस्तान से दोबारा शुरू की गई है और पड़ोसी राष्ट्र बंगलादेश से भारत के बीच पहले गाड़ी ढाका में चलती थी, लेकिन 1971 में जो युद्ध हुआ, उस समय यह गाड़ी बंद हो गई थी। यूपीए सरकार बनने के बाद जो माहौल एवं हालात बने हैं, जो विश्वास बढ़ा है तो अलग-थलग पड़े हुए अपने पड़ोसियों के दिलों को जोड़ने के लिए यह बड़ा भारी ऐतिहासिक काम भारतीय रेल ने किया है और हमने उस गाड़ी को मैत्री एक्सप्रेस के नाम से दोबारा शुरू की है। इसकी प्रशंसा सब वर्गों और सारे देशों में चारों तरफ हो रही है। इसे हम आगे और मजबूत करेंगे। आम आदमियों की जरूरतों को ध्यान में रख कर केन्द्र ने रेल बजट तैयार किया है। यात्री एवं मालभाड़े में दी गई रियायतों के बारे में जो लोग बोलते थे कि इसमें लालू यादव का उल्टा-पुल्टा खेल है, भाड़ा कम नहीं हुआ है। एक अप्रैल से जो नये दर पर भाड़े पूरे देश में लागू हो गए हैं, आज एक अखबार में लिखा है, मैं उसका नाम भूल रहा हूँ, भले ही वंद चीजों में मंहगाई बढ़ी हो, लेकिन रेल का सफर है बड़ा सुहावना और राजधानी से लेकर जहां आठ-नौ रूपए लगते थे, वहां अब दो-तीन रूपए में रेल का किराया खर्च करके पहुंच रहे हैं। रेल के प्रति लोगों की जो अटूट आस्था एवं विश्वास है, वह बहुत बढ़ा है।

सभापति महोदया, विस्तार से जो बजट पेश किया था, उसमें हमने काफी तर्का की थी और बताया था कि देश के हर वर्गों और तबकों को छूने और राहत देने का काम किया है। दुनिया भर में जो फ्यूल, डीजल या गैस है, देश में इसकी जितनी जरूरत है, उतना हम पैदा नहीं करते, इसलिए हमें मंहगा लेकर अपने देशवासियों को देना पड़ता है। हम भारतीय रेल में वन-थर्ड डीजल कंज्यूम करते हैं, लेकिन जब से यूपीए गवर्नमेंट आई है, हमने एक पैसा भी भाड़ा नहीं बढ़ाया है। अगर एनडीए सरकार होती, प्रतिपक्ष के लोग होते तो न जाने रेलवे में जनता की नस से कितना खून निकाल लिया जाता, लेकिन हमने चारों तरफ इन चीजों में राहत दी है। बाकी जो चीजें मंहगी हैं, उन पर हमारे हमले हो रहे हैं और जो स्टेचरसिटी, बनावटी है, जो राज्य सरकार इसमें सहयोग कर रहा है, उसके लिए प्रधान मंत्री जी मीटिंग बुलाने वाले हैं। किसी भी सरकार का लक्ष्य होता है कि अंततोगत्वा जो आम आदमी, गरीब लोग हैं, समतामूलक समाज बनाना है तो हम उनकी पॉकेट और खर्च को देखें और उसी के अनुरूप हमारी भारतीय रेल काम करे। [s52]

सभापति महोदया, इस बात को लेकर हम आज भी तैयार हैं कि भारतीय रेल ज्यादा से ज्यादा लोकल इंडस्ट्रीज को लाभ पहुंचाने, मंहगाई को कम करने और लोगों को राहत पहुंचाने हेतु हमारे प्रधान मंत्री जी और सोनिया जी की जो भी अपेक्षाएं होंगी, उनके अनुसार काम करेंगी, ताकि हम लोग मंहगाई पर लगाम कस सकें।

महोदया, मैंने कल रिव्यू किया था, छत्र-छात्राओं, महिलाओं, सीनियर सिटीजन को राहत देने के बाद 5 प्रतिशत कटौती फुली एयरकंडीशंड में और गरीब रथ में 25 परसेंट कटौती की। हमने इनका टैक्सी से कम भाड़ा रखा है और आगे भी इसे बढ़ा रहे हैं। हम इस तरफ भी ध्यान दे रहे हैं और हमने प्राथमिकता तय की है। कल मैंने अपने पदाधिकारियों से पूछा कि एफ.सी.आई. को गेहूं का जो प्रोचोरमेंट करना है, उस संबंध में रेलवे के पास कितना इंडेंट आया है, कितना लदान आया है, क्योंकि बफरस्टॉक तो हमें रखना है। हमें एफ.सी.आई. की ओर से बड़े पैमाने पर इंडेंट मिला है और हमने ढुलाई शुरू कर दी है। देश के किसी भी हिस्से में गेहूं की कमी नहीं होने दी जाएगी। देश में अपार गेहूं उपलब्ध है। यहां तो हरियाणा पंजाब की बात करते हैं, हमारे बिहार में बहुत गेहूं पैदा हुआ है। हमारा जितना साथ प्रकृति ने दिया उसके हिसाब हमारे यहां बहुत राइस पैदा हुआ है। कोसी इलाके में, जहां फ्लड आता है, वहां मक्का की बम्पर क्रांप हुई है। उसे ढोने का काम रेलवे बखूबी निभा रहा है। अब तक मक्का बहुत सस्ते भाव में बिकती जाती थी, लेकिन अब ऐसा नहीं होगा। यह राज्य सरकारों का दायित्व है कि वे प्रोचोरमेंट करें और अपने नागरिकों को ज्यादा से ज्यादा सहूलियत दें और इस हेतु छापेमारी करें।

हम दिल्ली सरकार को धन्यवाद देते हैं कि यहां छापे डाले गए। आपने देखा होगा कि कितना तेल और कितना सामान दबाकर रखा गया है। यह डी-होर्डिंग होना चाहिए, देखा जाना चाहिए कि माल कहां जा रहा है? हम एफ.सी.आई. के भंडारण का लक्ष्य पूरा करने जा रहे हैं, बल्कि उससे बेशी ढुलाई करेंगे। हमने एफ.सी.आई. की ढुलाई को डी प्रिफरेंस दी है, जो प्रोइवेट प्लेयर्स हैं, जिन्हें कहीं फॉरवर्ड मार्केट और कहीं कोई और मार्केट बोला जाता है, जिसके बारे में ये लोग वित्ताते रहते हैं और जो 100 या 200 रूपए ज्यादा दाम देकर सीधे किसान से ले लेते हैं और उसे दबाकर रख देते हैं और फोरकार्ट करते हैं कि अमुक महीने में जब ज्यादा दाम होंगे, तब बेचेंगे। जैसे सोने और चान्दी के बारे में हापुड़ के मार्केट का भाव निकलता रहता है। उस तरह का काम करने का ये लोग सोच रहे हैं। इसलिए मैंने फैसला लिया है और मैं सदन को सूचित करना चाहता हूँ कि किसी भी कीमत पर एफ.सी.आई. का अनाज छोड़कर, राज्य सरकार का पी.डी.एस. का अनाज छोड़कर, एस.एफ.सी. का अनाज छोड़कर, एक भी कॉन्ट्रिब्यूटर या व्यापारी के एक छटांक गेहूं का भी लदान हम नहीं करेंगे। रेलें उनके अनाज की ढुलाई बिलकुल नहीं करेंगी, क्योंकि हमें इनके ऊपर लगाम कसनी है। इन्होंने गेहूं और अन्य अनाजों को दबाकर रखा है। ये लोग अनाज से दौलत बना रहे हैं। सोचते नहीं हैं कि आम आदमी को कितनी कठिनाई हो रही है। ये लोग शोषण कर रहे हैं। मुनाफे की भी कोई सीमा होनी चाहिए। हमारी भारतीय रेल यदि खुली कमाई करती है, तो वह अपनी कमाई में कमी भी कर सकती है। देश की आम जनता को राहत देने के लिए जो भी आवश्यक होगा, वह भारतीय रेल करेगी। इसके लिए हम लोग विनित्त हैं, मिलकर बैठके कर रहे हैं और लगातार कोशिश कर रहे हैं कि मंहगाई कम हो। हमें इसके कारणों को भी समझना होगा कि क्यों इतनी मंहगाई बढ़ी और इसे कैसे रोकना जाए?

महोदया, लोग शंका करते हैं, लेकिन मैं रेलवे में कोई भेदभाव नहीं करता हूँ। आप लोगों का अपार सहयोग और समर्थन मिला है। यह जो फॉर्मूला है, उसके आधार पर हम सभी जगह काम करने की कोशिश करते हैं, फिर चाहे गाड़ी देनी है, गाड़ियों की सेवा का विस्तार करना है, नई रेल लाइनें बनानी हैं, ऑनगोइंग स्कीमस या अनमैज गेट्स, जहां

लोग रन ओवर हो जाते हैं। हमने बजट में साफ-साफ कहा कि 25 हजार अनमैन् गेट्स हैं जहां लोग रन ओवर हो जाते हैं। ये ही एवसीडेंट का कारण बनते हैं फिर चाहे लोग बस से जा रहे हों या अन्य किसी साधन से या कहीं बत्तों का रेल लाइन कूँस करते समय एवसीडेंट हो जाता है फिर सदन में उन एवसीडेंट्स के बारे में चर्चा होती है। हम उन सभी गेट्स को विद मैन गेट करना चाहते हैं। मैं इसकी घोषणा कर चुका हूँ। इसमें जो टैक्नीकल लोग हैं, उनकी सहायता लेंगे। इसीलिए हमने कहा कि जो गैंग मैन हैं, उन्हें प्रोन्नत कर के, ट्रेनिंग देकर हम उन्हें डिप्लाय करने जा रहे हैं। हम अनमैन् गेट को विद मैन गेट करने जा रहे हैं। [r53] हमारी रेल निर्विवाद रूप से चले और दुर्घटनाओं पर लगाम लगाई जा सके। गैंग मैन की वैकेन्सी के लिए हम कुली भाइयों की भर्ती दो महीने के अंदर करने जा रहे हैं। मैंने कुली भाइयों को मना किया है कि आप इस तरह के काम न करें, लेकिन लीडर लोग कर देते हैं। मैं जब जम्मू गया था, गरीब रथ चालू करने के लिए, तब मैंने देखा की तराजू में एक तरफ कई बोरी सिक्कों की रखी हुई है। हमने उनसे पूछा कि यह सब क्या है? उन्होंने बताया कि रेल मंत्री को तौला जाएगा। मैंने कहा कि यह काम किसने किया है? हर कुली से 30 रुपये या 50 रुपये लिए होंगे। सभी कुली लोग बैठे हुए थे, उनको मैंने कहा कि जिन्होंने इसके लिए पैसा दिया है, वह अपना पैसा वापस लेकर बांट लें, क्योंकि इस तरह का पैसा मैं नहीं लेता हूँ।

महोदया, गरीब आदमी के काम को हमने आगे बढ़ाया है। जितनी भी ट्रेनों की घोषणा हमने की है, चाहे वह माननीय आडवाणी जी के संसदीय क्षेत्र में हो। माननीय सदस्य को यह समझना चाहिए कि हम नई गाड़ी देंगे तो उसके साथ पुराने डिब्बे नहीं देंगे, नये डिब्बे देंगे। वित्तीय वर्ष जब समाप्त होता है तो उसमें पूर्व की एक-एक घोषणा को इम्प्लीमेंट करना होता है। हम जो भी घोषणा करते हैं, हम और हमारे दोनों राज्य मंत्री उस काम को शुरू करवाते हैं क्योंकि भारतीय रेल हम सबकी रेल है। मैं इसका मालिक नहीं हूँ। भारतीय रेल को संवारना और इसको सही पटरी पर रखना मेरा दायित्व है। अभी भारतीय रेल के खजाने में 69 हजार करोड़ रुपये सरप्लस मनी रेलवे के पास चार साल के समय में आई है और हम जब अपना कार्यकाल खत्म करेंगे तब तक हमारा लक्ष्य है कि वह एक लाख करोड़ रुपये हो जाए।

नई रेल लाइनें सैचुरेटिड हो गई हैं। डेडीकैटेड फ्रेट कोरिडोर में, ईस्टर्न कोरिडोर तुधियाना से लेकर हावड़ा तथा कलकत्ता और हल्दिया पोर्ट एवं वेस्टर्न कोरिडोर जिसमें पूर्व जापानी प्रधानमंत्री की हमारे प्रधानमंत्री जी के साथ बैठक हुई थी, जिसमें भी शामिल था, उसमें बात हुई थी कि वे बहुत कम रेट में उसमें निवेश करना चाहते हैं। वेस्टर्न कोरिडोर जिसमें इन्डस्ट्रियल हब्स बन रहे हैं। कैबिनेट का निर्णय है सैकिण्ड फेज़ में मुम्बई-वेन्नाई-हावड़ा कोरिडोर होगा। डबल लाइन के लिए जमीन की समस्या नहीं आएगी और किसी को इसके लिए तकलीफ नहीं दी जाएगी। बड़ी-बड़ी सीटी को बाईपास करने का हमारा ले आउट बन चुका है। ईस्टर्न कोरिडोर के लिए मई में टेन्डर कर दिए जाएंगे। हमारे प्रधानमंत्री जी ने कहा है कि इस काम को हमें रोकना नहीं है क्योंकि पैसे की कोई कमी नहीं है। पहले भारतीय रेल आउट आफ मार्केट हो गया था, लेकिन आज भारतीय रेल को दुनिया का हर आदमी निहारता है और इसमें निवेश करना चाहता है। लेकिन हमारी सरकार का फैसला है कि कोर सैक्टर में किसी प्रोडक्ट प्लेयर को नहीं आने देंगे। लेकिन सर्टिन एरियाज़ में, जिनमें लाइन्स और स्टेशनों का आधुनिकीकरण इत्यादि शामिल है। हम लोगों ने भारतीय रेल के लिए रास्ता तय कर दिया है, उसे भविष्य में किसी की तरफ निहारना नहीं पड़ेगा, चाहे कोई सरकार आए या कोई मंत्री आए। इसी रास्ते से भारतीय रेल का कायाकल्प होने वाला है।[r54]

महोदया, ग्याहरवीं पंचवर्षीय योजना में एक सौ मिलियन टन माल की ढुलाई एवं 8400 मिलियन टन यात्री परिवहन क्षमता की आवश्यकता होगी। इस लक्ष्य को पूरा करने के लिए रेलवे को अपनी अवसंरचना का विस्तार और आधुनिकीकरण करना होगा। इस दिशा में उठाए जाने वाले कदमों का जिक्र मैंने अपने बजट भाषण में किया था। इसमें उच्च घनत्व वाले नेटवर्क में सुधार, डेडीकैटेड फ्रेट कोरिडोर, कोयला, अधिकांश माल में 25 टन का इज़ाफा और एवसैल लोड वाली ट्रेन चलाने का सारा इंतजाम किया गया है। हमने विज्ञ किया है कि अगले 25 साल में हमें कितना लोको चाहिए, कितने डिब्बे चाहिए? मुझे इस बात को सदन में कहते हुए बहुत दुख हो रहा है और मुझे यह अच्छा नहीं लग रहा है कि हमारी नेता श्रीमती सोनिया गांधी के निर्वाचन क्षेत्र रायबरेली में कोयल फ़ैक्ट्री का शिलान्यास किया गया, छपरा में किया गया, मरौहरा में डीजल और मधेपुरा में इलैक्ट्रिक का और कई अन्य योजनाओं के लिए राज्य सरकार ने जमीन देने से मना कर दिया और कहा कि "go slow". इस तरह का रवैया राज्य सरकार का फेडरल सिस्टम में रहेगा तो हमारा देश आगे कैसे बढ़ेगा? इस समय प्रभुनाथ सिंह जी नहीं हैं, जिन्होंने यह सवाल किया था। हमें लावार और विवश होकर इस सदन में आना पड़ा और एनएचआई के तर्ज पर महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट के लिए अधिकार को लेना पड़ा। हमने रेलवे के अधिकारी को नियुक्त करके रेलवे के जूरीसिडवशन को एवसरसाइज किया है ताकि हमें जमीन मिल सके। जमीन अधिग्रहण करना सरकार का काम है। मैं रोटी के बारे में कहता हूँ कि वह इफ़्लूट्रचर, पावर, रेल, हाइवे और जहाज से आएगी, केवल मुर्दाबाद का नारा लगाने से, बाँधकट करने और देह पौछ कर भागने से नहीं आएगी। सभी को सच्चाई को जानना होगा।

महोदया, बासुदेव जी ने बांकूरा से धनबाद के बीच में मेमू ट्रेन चलाने की बात कही थी, जिसको हम चलवाएंगे। प्रभुनाथ जी चले गए हैं, जो हमने घोषणा की थी, महाराजगंज-मसरख नई लाइन 36 किलोमीटर 114 करोड़ रुपये की लागत से बनाई जा रही है। फाइनल लोकेशन, एस्टीमेट और सर्वे हो चुका है और भूमि अधिग्रहण के लिए सीवान जिले में 31 गांवों के लिए उनवालीस करोड़ रुपये दिए गए हैं। अभी तक 40 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। बाराबांकी से गुवाहटी तक लाइन जानी है। लोको फ़ैक्ट्री के लिए मरौहरा, इलैक्ट्रिक फ़ैक्ट्री मधेपुरा के लिए नीतीश सरकार ने जमीन नहीं दी है। कछुए की गति से उन्होंने सहयोग दिया, इसलिए मुझे कदम उठाना पड़ा है। 3 मई को बरौनी, सीवान, गोरखपुर, गुवाहटी तक की रेल लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन के काम का शुभारम्भ किया जाएगा। चूंकि बरौनी, गोरखपुर और गुवाहटी हमारी पैरलर लाइन है। डीजल के बढ़ते दाम के कारण इस लाइन के विद्युतीकरण का काम आवश्यक है। आजमी साहब ने आजमगढ़ से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाने की बात कही है। इसी वित्तीय वर्ष में हम इसे शुरू करेंगे। वली एवसप्रेस एक शायर साहब के नाम पर चलाने के बारे में आपने कहा है, जिसे हम एग्जामिन कर लेंगे, चूंकि रेलवे को इसके लिए गृह मंत्रालय से परमीशन लेनी होगी।[r55]

16.00 hrs.[p56]

आपकी राज्य सरकार से हम कमेंट मांगेंगे और जब आपकी राज्य सरकार से जवाब आ जाएगा, तब इस पर तेजी से आगे काम करेंगे।

स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने देश को समझा और परखा था। स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने देश की मिट्टी और उसकी सुगन्ध को जाना था। ... (स्ववधान)

सभापति महोदया : माननीय मंत्री जी, चार बजे प्रोडक्ट मेंबर बिल लेना है।

श्री लालू प्रसाद : मैं अपनी बात जल्दी ही समाप्त करूंगा। थोड़ा समय बढ़ा लीजिए।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल) : टाइम बढ़ा दीजिए, ज्यादा से ज्यादा 15 मिनट की बात और होगी, इसके बाद उसे ले लीजिए।

सभापति महोदया : ठीक है। अभी मिनिस्टर साहब बोलेंगे, उसके बाद हम प्रोडक्ट मेंबर बिल लेंगे।

â€ (स्ववधान)

MADAM CHAIRMAN : After the Demands for Grants of Railways are passed, we will take up Private Members' Business.

श्री लालू प्रसाद : महोदया, इस देश की मिट्टी, उसकी सुगंध और बाकी सभी सेनेमेंट्स का अध्ययन पूरी तरह से स्वर्गीय इंदिरा गांधी जी ने किया था। देश के कलाकारों की संस्कृति को और उनके हुनर को उन्होंने परखा था। देश ही नहीं अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भारत के कलाकारों को परखने और पदार्थापित करने का काम उन्होंने किया था। मधुबनी की स्वर्गीय जशोदा देवी थीं। कई राष्ट्रीय पुरस्कार उन्हें इंदिरा जी के समय में मिले थे। मधुबनी पेंटिंग, मधुबनी का खादी का कपड़ा आता है। आज भी परदेशी लोग कर्नाट प्लेट पर चक्कर लगाते रहते हैं, वहां बहुत सारी जाती पेंटिंग्स वगैरह मिलती हैं। इंदिरा जी की जो सोच थी, जो सोच उन्होंने स्थापित की थी और जयन्ती, जनता एक्सप्रेस में जो गाड़ी रेलवे की चलती थी, उसके अंदर जो पेंटिंग्स थी, वह हमारा हुनर थी। आज मिथिलांचल का पूरा इलाका लुप्त हो रहा है।

मैं माननीय सोनिया गांधी जी को धन्यवाद देता हूँ कि इस बात को आगे बढ़ाने के लिए, हमें बुलाकर उन्होंने सुझाव दिया कि भारतीय रेल में इसे और अधिक बढ़ाने की जरूरत है और इसे सजाने की जरूरत है। मधुबनी पेंटिंग्स, जो मधुबनी और भारत की मिट्टी की धरोहर है, जिसमें रामायण सहित सभी धर्मों और सद्भावनाओं का आदर है, तो भारतीय रेल में उसे एडाप्ट करते हुए हम यह घोषणा करना चाहते हैं क्योंकि इससे लाखों को रोजी-रोजगार मिलेगा और हुनरमंद लोगों को काम मिलेगा। हम एक टीम भेजकर पूरे मिथिलांचल की पेंटिंग्स भारतीय रेल के इनसाइड डिब्बों और कार्यालयों से लेकर सब जगह इसे एडाप्ट करेंगे और अपने हुनर को मरने नहीं देंगे। अपनी संस्कृति को हम समाप्त नहीं होने देंगे।

सभापति महोदया : संस्कृति भी रहेगी और महिलाओं को रोजगार भी मिलेगा। मधुबनी पेंटिंग्स में महिलाएं काम करती हैं।

श्री लालू प्रसाद : मैं सोनिया जी को धन्यवाद देता हूँ कि सभी बातें उन्हें याद रहती हैं और समय पर वे हमें बता देती हैं और तब इन सब कामों को हम करते हैं।

माननीय सदस्यों का व्यापक समर्थन रेल बजट को मिला इसके लिए मैं एक बार फिर हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। जो छूटा हुआ काम होगा, आप उसके लिए हमसे मिलते रहिए, सब काम होगा। हम आप लोगों को धन्यवाद देते हैं। मैं सदन से अनुरोध करता हूँ कि रेलवे की अनुदान की मांगों तथा संबंधित विनियोग विधेयक को अपनी स्वीकृति प्रदान करें।

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़) : सभापति महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से एक बात जानना चाहता हूँ कि टेक्नॉलाजी अपग्रेडेशन स्कीम भारतीय रेल की है, उसमें आपने एनर्जी कंजर्वेशन के लिए और फ्यूल एफिसिएंसी बढ़ाने के लिए क्या काम किया है और क्या कदम उठाए हैं? जब से आप रेल मंत्री बने हैं तब से लेकर आज इस भाषण तक आपने इस बात का उल्लेख कभी नहीं किया कि एनर्जी एफिसिएंसी के लिए आप क्या करने वाले हैं और एनर्जी कंजर्वेशन के लिए क्या करने वाले हैं? सारे विश्व में इस पर काम हो रहा है, रिसर्च हो रही है, तब भारतीय रेल क्या कर रही है? हम यह जानना चाहते हैं।

श्री लालू प्रसाद : मैं आपको बताता हूँ। आप जिस दल में हैं, उस दल को नमन करिए। देशी और स्वदेशी की बात आप ही लोग करते हैं। [p57] हमें आईटी का काफी सहयोग भारतीय रेल में मिला। भारतीय रेल को आईटी के सहयोग से काफी लाभ मिला। वे सब ऑनगोइंग प्रॉसेस हैं। अब एनर्जी कंजर्वेशन की जो बात है, वे सब ऑनगोइंग प्रॉसेस हैं। एक दिन में सारी बातें नहीं होतीं। एक तरफ आप स्वदेशी की बात करते हैं और दूसरी तरफ आप बहुत तरह की बातें चलाते रहते हैं। हमने ऑनगोइंग प्रॉसेस को खत्म नहीं किया है। इसे हम देखेंगे।

श्री भर्तृहरि महताब (करक) : मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वर्ष 1971 से फ्रीडम फाइटरों को होम मिनिस्ट्री की तरफ से रेलवे पास मिला हुआ है। होम मिनिस्ट्री ने रेलवे के पास एक फंड

किया हुआ है जिसके तहत ऑल इंडिया लैवल पर जो भी फ्रीडम फाइटर छः महीने से ज्यादा जेल में रहा है, उसे रेलवे में आने जाने के लिए पास मिलता है। मगर दो ट्रेनों में अब भी रुकावट है। एक शताब्दी ट्रेन है और दूसरी राजधानी ट्रेन है। I would request the hon. Minister to consider this because most of the freedom fighters are above 75 or 80 years of age and they very rarely travel. Their number is also coming down.

MADAM CHAIRMAN : This is not a clarification. This is a suggestion. You can give your suggestions to the hon. Minister in writing.

SHRI B. MAHTAB : I would like to know whether the hon. Minister would consider it.

डॉ. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : माननीय सभापति महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि मैंने आपसे निवेदन किया था और आपने उस बात को स्वीकार करने के लिए मुझे आश्चर्य भी किया है। एक यात्री गाड़ी जयपुर से श्यामगढ़ तक है, जो ग्रामीण क्षेत्र में चलने वाली गाड़ी है। इसको यदि आप रतलाम तक बढ़ा देते हैं, तो उससे काफी लोगों को फायदा होगा और ग्रामीण जनता को चलने में सुविधा होगी। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि यदि आप इस गाड़ी की स्वीकृति देंगे, तो बहुत अच्छा होगा।

सभापति महोदया : ये सब चीजें आपकी स्पीच में आनी चाहिए थीं। मंत्री जी क्या आप इसका जवाब देना चाहेंगे? वैसे माननीय सदस्य अपना सजेशन दे रहे हैं कि यहां से गाड़ी चलनी चाहिए।

श्री लालू प्रसाद : माननीय सदस्य बराबर हमसे मिलकर सारे काम करवा लेते हैं। यह बजट का विषय नहीं है। मैं इनको कहना चाहता हूँ कि जैसे आप सब काम करवा लेते हैं वैसे ही आप वहां आ जाइये। हम देख लेंगे। ... (व्यवधान)

श्री करिन रिजीजू (अरुणाचल पश्चिम) : मैं सिर्फ सजेशन देना चाहता हूँ। हम लोगों ने मंत्री जी को आमंत्रित भी किया था लेकिन वे आये नहीं। मैंने लालू जी को पिछली बार भी कहा था कि अरुणाचल में बहुत बिहारी भाई भी हैं। हमारा जो कोटा है, वहां हर डिस्ट्रिक्ट की जो रेलवे सीट्स होती हैं, उसकी गुवाहाटी में बुकिंग होती है। वहां से सीट का रिजर्वेशन करके जब हम गुवाहाटी पहुंचते हैं, तो हमें सीट मिलती नहीं है। आपके मिनिस्ट्र ऑफ स्टेट के साथ मेरी बैठक हुई थी। उन्होंने कहा कि एनफ ववार्टर नहीं है। आप कैबिनेट मिनिस्टर है, यदि आप इमीडिएटली आर्डर दे देंगे, तो वह होगा। यह मेरी दरख्वास्त है।

सभापति महोदया : यह इनका सजेशन है इसलिए आप इसे लिख लीजिए। अगर आप इसमें कर सकते हैं, तो करिये।

MADAM CHAIRMAN: Six cut motions have been moved by Lt. Gen.(Retd.) T.P.S. Rawat, PVSM, VSM to the Demands for Grants

(Railways) for 2008-09. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together or does the hon. Member wants any particular cut motion to be put separately?

Lt. Gen. (Retd.) T.P.S. Rawat – Not present.

I shall now put all the cut motions to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

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

The question is:

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

The motion was adopte[r58]d.

16.10 hrs.