

>

Title: Further combined discussion on Budget (Railways) 2010-11, Demands for Grants on Account Nos. 1 to 16 in respect of Budget (Railways) for 2010-2011, Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) for 2009-10 and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 2007-2008.

At this stage, Shri Tafuni Saroj and some other Hon. Members came

and stood on the floor near the Table

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Now item Nos. 20 to 23 may be taken up together. Shri Harin Pathak may continue his speech.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Those hon. Members who would like to lay their speeches on the Table of the House may lay them on the Table of the House.

...(Interruptions)

***SHRI HARIN PATHAK:** With your permission madam, I to express my concern, views and some suggestions on the railway budget 2010-11 presented in the house 24th February 2010. This budget is full of illusion unrealistic and dreams which have been shown in this budget. In form of introducing new trains, extension of trains, increasing frequency in the trains, doubling of track electrification, surveys and establishment of hospitals, medical college, sports complex, diagnostics centre, central school residential schools, children home Hostels are not going to be completed for next 20 years. What is this it is a joke people of the country, as Honourable Minister in her speech? She emphasized on para no-4, page no-1, that first, I look into the economic viability of the projects in the conventional way of rate of return etc. All this which have been promised in this budget can be done without economic viabilities and financial resources.

First of all through you madam, I wish to bring the notice of the house and the honourable Prime Minister is very serious and important financial aspects of this budget. On 13th February 2009, the then honourable Railway Minister during his railway speech he announces that during last 5 years the railways has surplus fund of Rs.90000 crore. Everybody clapped and appreciated the functioning of railway.

After 4 months the present Railway Minister Honourable Mamata Didi issued a white paper about railway functioning last 5 years. According to her white paper the surplus fund with railway is not Rs.900000 crore. But actually it is Rs.39,500 crore. The question before the House is that the Government is saying the Prime Minister also saying then how can be different financial statement which affix the whole function of railway can be different. What is the actual surplus with the railway. I wish to know that Honourable Prime Minister he is the head of the and Chief Executive of the Council of Minister.

2. The most concern part of the budget is that due to price & excise duty on petroleum product. The railway will be burden of Rs.900 crores.

3. Because of levy of service tax on goods traffic again the railway will be burden of Rs.6500 crore. So that total tax to the railway is Rs.7400 crores.

4. On page no-3, Para no-97-98, the railway minister stated the total receipt of railways income would be Rs.94765 crore. And on para no.-98, it is stated the expenditure is Rs.87100 crore. So the surplus fund with railway would be Rs.7665 crore. But para no.-98, it is stated that surplus fund with railway would be Rs.9782 crores which figure is true.

5. The honourable Minister has also stated that during last 58 years only 10479 Kilometer railway line. But on para no-15, page no-3, then honourable Minister has stated that during 2020 more 25000 km new lines would be laid. So it means every year the railway has to lay 2500 km new railway line whether this can be possible.

I would also like to bring that all the announcement regarding railways development including new trains, passenger facility, safety measures, surveys are vague same of the highlights of this railway budget as follow.

(i) world class stations announced in railway budget

2009-10	50
2009-11	10
Total	60

Multifunctional Stations announced in railway Budget

2009-10	50
2010-11	67
Total	117

(iii) Modal Stations announced in railway budget

2009-10	375
2009-11	94
Total	469

Can this possible to establish them.

Here I would like to draw your kind attention for railway Minister that as on e.g. nothing is done Ahmedabad station to world class stations.

(iv) Ahmedabad, Surat, Rajkot, Bhavnagar, nothing has been done for multifunctional facilities stations which were announced in the last year budget.

(v) No Medical College which was announced last year at Ahmedabad station has been started.

With your permission I wish to lay on the Table of the House some of the genuine demands and requests for the development of Railway facilities in the State of Gujarat:

1. Broad Gauge linkages to minor ports of Gujarat i.e. Hazira, Dahej, Bedi and Porbandar – RITIES has prepared a report and made recommendations to the Ministry of Railway.
2. Gauge conversion of Bharuch – Dahej railway line.
3. Gauge conversion of Ahmedabad – Udaipur railway line – kindly allocate substantial funds for the development.
4. Surat – Hazira new railway line.
5. Gauge conversion of rail lines – (i) Ankleshwar – Rajpipla, (ii) Surendranagar – Dhangadhara, (iii) Ahmedabad – Mehasana – Taranga – Ambaji (Ahmedabad – Mehasana is Broad-gauge), (iv) Bhavnagar – Mahuva, (v) Patan – Bhiladi, (vi) Bhavnagar – Dhora – Surendranagar, (vii) Dhasa – Jetalsar, (viii) Vankaner – Bhuj – Jalia and (ix) all Narro gauge railway lines under the jurisdiction of Vadodara Railway Division.
6. Construction of new railway lines – (i) Viramgam – Shakheshwar, (ii) Daman – Nasik, (iii) Nadiad – Tarapur – Kheda – Matar, (iv) Godhra – Dahod – Indore – Devas, (v) Tarapur – Mahemdavad, (vi) Ahmedabad – Khedbhama – Ambaji, (vii) Mahesana – Harij – Radhanpur, (viii) Vejalpur – Botad, (ix) Rajkot – Jaipur – Marwad and (x) Porbandar – Porbandar Port.
7. Gauge conversion to Bhiladi – Samdari railway line.
8. Construction of missing link between Patan and Bhiladi (Broad Gauge Line)
9. Development of rail linkages for DMIC – Doubling of Broad Gauge rail line; (i) Bharuch – Samni – Dahej, (ii) Surendranagar – Botad – Dhasa – Rajula – Pipavav, (iii) Surendranagar – Mehasana – Viramgam and (iv) Palanpur – Bhidi – Samakyali – Gandhidham – Mundra. Gauge Conversion of existing MG/NG rail line; (i) Dahej – Samni- Bharuch, (ii) Ahmedabad – Botad – Bhavnagar, (iii) Viramgam – Samakhyali, (iv) Navlakhi – Malia – Rajkot, (v) Mehasana – Viramgam, (vi) Viramgam – Surendranagar, (vii) Samakhyali- Gandhidham – Dandla and (viii) Gandhidham – Anjar – Mundra. Gauge Conversion of Existing MG/NG rail line; (i) Bhavnagar – Adhelal – Dholera – Vataman – Petlad, (ii) Dholera – Bhimnath and (iii) Khambhat to Khambhat Port.

Issues pending with Central Government

Subject: Establishment of Railway Medical College at Ahmedabad

Reference: Speech of Kumari Mamta Banerjee, Hon. Minister of Railways, Government of India introducing the Railway Budget 2009-2010 on 3rd July 2009.

Background: While delivering budget speech on 3rd July 2009. Hon. Minister of Railway announced in the Parliament that Medical Colleges are planned to be established attached to existing railway hospitals through public private partnership, to give higher education facilities to new generation of railway children. The locations would be Chennai, Hyderabad, Bilaspur, Lucknow, Barasat, Bhubaneshwar, Mysore, Kharagpur, Guwahati, Dibrugarh, Jodhpur, Gardenreach, Nagpur, Ahmedabad, B.R. Singh Hospital, Bhopal, Jammu and Trivandrum.

Efforts of State Government: Follow up has been done by Hon. Minister of Health & Family Welfare, Government of Gujarat and other state officials as per following details.

1. Shri Jay Narayan Vyas, Honourable Minister, Health & FW, Tourism, Devsthan, Pilgrimage Development, NGOs, NRI and NRG, Government of Gujarat has requested Kumari Mamata Banerjee, Hon'ble Minister of Railway, Government of India, to inform about the progress of establishing Railway Medical College at Ahmedabad vide D.O.letter dated 27th November 2009.
2. Mr. E. Ahmed from office of Hon'ble Railway Minister has confirmed the receipt of above letter vide his letter dated 20th December 2010.
3. Additional Director-Medical Education and Research, GoG has provided guidelines to Divisional Railway Manager, Ahmedabad for obtaining "Essentiality Certificate" vide his letter no. MCG-Railway-M.C.Ahd-1-09 dated 25-09-2009.
4. Additional Secretary-Medical Education, Department of Health & Family Welfare has requested Dr. V.K. Ramteke, Director General of Health Services, New Delhi to provide detail of formalities to be carried out by GoG vide letter no. MCG-2009-5490-J dated 30th September 2009.
5. Principal Secretary-Medical Services and Medical Education, Gog has requested Dr. V.K. Ramteke, Director General, railway Health Services, New Delhi to inform about the progress made for establishment of Railway Medical College, Ahmedabad vide letter no. MCG-2009-5490-J dated 16th November 2009.

Status: Railway Ministry or any other responsible authority has not informed about the progress made in this regard in spite of vigorous follow up done from state government.

Honourable Railway Minister is requested to do needful.

10. Providing facility of Double Stack Container on Kandla – Bhatinda Railway line.
11. Augmentation of facilities of trains/increase in coaches in various railway lines.

12. Stoppages of following trains at Maninagar Railway Station

- (i) Shanti Express;
- (ii) Inter City Express;
- (iii) Karnavati Express;
- (iv) Kutch Express;
- (v) Okha Guwahati Express;
- (vi) Banaras Express;
- (vii) Sarvodaya Express; and
- (viii) Saurashtra Mail

13. The following important demands are to be fulfilled:

- (i) Okha to Varanasi train no.-9569 express train which is running once in a week it should be thrice in a week.
- (ii) Ahmedabad to Gorakhpur Jan Sadharan Express which is running once in a week it should be thrice in a week.
- (iii) Concession passes to the students whose parents are staying in Gujarat for more than 50 years but sometimes the birth of the students is in his native place in the different parts of the country. He has to bring birth certificate from his native place which is very difficult for him to go. A long distance to get only a certificate to get railway concession.

Kindly issue GR that those student whose parents are staying in the states for more than 50 years. They should get railway concession certificate at Ahmedabad after showing his parents rationing or voter ID card.

14. The Lists of pending projects with Railway Ministry fro approval and completion of all the pending projects at the earliest.

Madam besides the above mentioned points with your permission I also wish to lay on the Table of the House some more genuine demands as mentioned below:

1. 90% of the Railway Line of Western Railway are passing through the State of Gujarat, but the Head Quarter (H.Q.) of Western Railway is at Mumbai. It is a long pending demand of the people of Gujarat and also of myself that the H.Q. of Western Railway should be shifted to Ahmedabad. Meanwhile the till the process of shifting of H.Q. to Ahmedabad, from this year a sub-zonal office at Ahmedabad should be opened immediately.

2. There was a survey already conducted to lay third track between Ahmedabad & Mumbai, but till date nothing has been done. I, request you to kindly pursue this pending issue at the earliest. As it was announced in the last Budget that Ahmedabad, Baroda, Rajkot, Surat and Bhavnagar were declared Multifunctional Stations, nothing has been done. Kindly allocate necessary funds for this purpose.

3. Ahmedabad was declared world class station in the last year's budget, but till date nothing has been done in this. Kindly pursue this matter immediately.

4. Kindly introduce the following new trains from Ahmedabad and Gandhinagar immediately.

(a) Ahmedabad to Amritsar (Superfast); (b) Ahmedabad to Kolkata (Superfast); & (c) Gandhinagar to Mumbai (Jansatabadi Train).

5. Kindly develop the following stations to reduce the passenger and freight load at Ahmedabad:

(a) Sabarmati Railway Station; (b) Degham Railway Station; and (c) Maninagar Railway Station.

6. Looking into the convenience of passengers, the station named Khodiar which is near Ahmedabad, should be made a Junction because most of the trains which are going to Saurashtra passes via Khodiar. Kindly pursue this matter.

***श्री हर्ष वर्धन (महाराजगंज, उ.प्र.):** आपके माध्यम से रेलवे बजट में नयी रेल लाइन निर्माण के संबंध में उत्तर प्रदेश की निम्नलिखित छह प्रमुख योजनाओं की तय्यारी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। प्रस्तुत किए गए 2010-11 के रेलवे बजट में नयी रेल लाइन निर्माण हेतु उत्तर प्रदेश में निम्न परियोजनाओं को सम्मिलित कर धन दिया गया है उनका विवरण इस प्रकार है-

क्र.सं.	रेलवे	नयी रेल लाइन का नाम	आवंटित धन (करोड़ रूपयों में)
1.	उत्तर	देवबंद-रूडकी	20
2.	पूर्वोत्तर	दधुआ-भटनी	10
3.	पूर्वोत्तर	छिलौनी-तमकुही	1
4.	उत्तर मध्य	मुना-इटावा	60
5.	उत्तर मध्य	तलितपुर-खजुराहो	100
6.	उत्तर मध्य	आगश-इटावा	60
7.	उत्तर मध्य	इटावा-मैनपुरी	15

आपके माध्यम से मंत्री जी के संज्ञान में यह लाना आवश्यक है कि उपरोक्त में कुल संख्या 2 से 5 तक की रेल लाइन का 10 प्रतिशत से अधिक हिस्सा उत्तर प्रदेश में नहीं पड़ता है। दधुआ-भटनी तथा छिलौनी-तमकुही मार्ग का 90 प्रतिशत भाग बिहार में स्थित है तथा मुना-इटावा एवं तलितपुर-खजुराहो मार्ग का भी 90 प्रतिशत भाग मध्य प्रदेश में स्थित है।

वस्तुतः वर्ष 1999-2000 से इस वर्ष (2010-11) तक नयी रेल लाइन निर्माण हेतु उत्तर प्रदेश से संबंधित उपरोक्त तालिका की परियोजनाओं को ही इस अवधि के रेल बजटों में स्थान मिला है।

वर्ष 2010-11 के रेल बजट में नयी रेल लाइन निर्माण हेतु लगभग 43 अरब रूपयों का प्रावधान किया गया है। उपरोक्त तालिका यह स्पष्ट करती है कि उत्तर प्रदेश से संबंधित रेल लाइन निर्माण हेतु मात्र 266 करोड़ रु. का प्रावधान इस वर्ष के रेल बजट में है। वास्तविकता में उत्तर प्रदेश में बनने वाली नयी रेल लाइन हेतु इस 266 करोड़ रु. में से 150 करोड़ रु. ही उत्तर प्रदेश के क्षेत्र में व्यय किया जाएगा। शेष धनराशि का व्यय इन रेल लाइनों के बिहार एवं मध्य प्रदेश में पड़ने वाले

क्षेत्र पर खर्च किया जाएगा।

आपके माध्यम से मंत्री जी की जानकारी हेतु विभिन्न रेल जोनों में 1999-2000 से लेकर 2010-11 तक के रेल बजटों में नयी रेल लाइन निर्माण हेतु वर्षवार धन आवंटन की एक तालिका पटल पर रख रहा हूँ। उत्तर प्रदेश में कार्यरत विभिन्न क्षेत्रीय रेलों - पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे तथा मध्य रेलवे में उपरोक्त समय के दौरान नई रेल लाइन के निर्माण कार्यों की सूची भी पटल पर रख रहा हूँ।

उपरोक्त सूचियों से स्पष्ट होता है कि पिछले 12 वर्षों के रेलवे बजट में नयी रेल निर्माण हेतु आवंटित/व्यय की गयी लगभग 1 लाख 73 अरब रूपयों की धनराशि में उत्तर प्रदेश में रेल लाइन निर्माण हेतु 3 प्रतिशत से अधिक धनराशि नहीं व्यय की गयी है।

विगत 12 वर्षों के रेल बजट में देश की कुल आबादी की लगभग 15 प्रतिशत आबादी वाले उत्तर प्रदेश की नयी रेल लाइन परियोजनाओं में कुल व्यय का 3 प्रतिशत व्यय और लगभग 6.40 करोड़ की आबादी वाले पूर्वी उत्तर प्रदेश में इसी अवधि के दौरान कुल रेल बजट का 0.5 प्रतिशत से भी कम व्यय यह स्पष्ट कर देता है कि रेल लाइन निर्माण में उत्तर प्रदेश और विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा हुई है। साथ ही यह तथ्य भी आपके संज्ञान में लाना चाहूँगा कि इस अवधि में पूर्वी उत्तर प्रदेश में किसी नयी रेल लाइन निर्माण की कोई परियोजना प्रारंभ नहीं की गयी है।

माननीय मंत्री जी, मैं आपको स्मरण दिताना चाहूँगा कि बौद्धों के दो सर्वाधिक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल - जन्म स्थल कपिल वस्तु एवं निर्वाण स्थल कुशीनगर पूर्वी उत्तर प्रदेश में स्थित हैं। देश में बौद्ध पर्यटन की बढ़ावा देने के लिए इन स्थलों को रेल लाइन से जोड़ कर एक नए अखाया का प्रारंभ हो सकता था, परंतु ऐसा किन कारणों से नहीं हुआ, यह विचारणीय है।

इसी प्रकार मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज होते हुए गोरखपुर आने वाली रेल लाइन को यदि घुसली से महाराजगंज होते हुए आनंदनगर तक नयी रेल लाइन का निर्माण कर जोड़ दिया जाए तो उससे होने वाले लाभ के विषय में पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को 1998 में भेजे गए प्रारंभिक सर्वे रिपोर्ट की सिफारिश वाले अंश को पढ़ रहा हूँ।

I Quote

"7.0 RECOMMENDATIONS

Since the rate of return on the project is 3.77% which is less than 14%. Hence the project is not financially viable, however, Railway Board may consider the project on the following grounds :-

- 1) The construction of the project line will provide an alternative between Gonda and Muzaffarpur via Narkatiaganj as such the over saturated Gonda-Gorakhpur section and Gorakhpur Jn. in particular will get relief.
- 2) It will provide a connection between Gorakhpur (Commissionary Head Quarter) and Maharajganj the hq. of newly formed district.
- 3) It will create an opportunity for development of industries, particularly agro based industries in the project area.
- 4) It will provide opportunity for development of the under developed tarai belt adjoining Nepal.

This issues with the concurrence of FA&CAO/Con. and approval of G.M., N.E. Railway, Gorakhpur."

Unquote

"यह अंश स्वतः स्पष्ट करता है कि इस नयी रेल लाइन से रेलवे का लाभ होने के साथ ही महाराजगंज जिला मुख्यालय रेल लाइन से जुड़ जाएगा तथा नेपाल से संदे इस तराई के इस पिछड़े क्षेत्र में औद्योगिक, सामाजिक एवं आर्थिक विकास की संभावनाएं प्रबल होंगी। मेरी जानकारी के अनुसार विगत वर्षों में जिन नयी रेल लाइन परियोजनाओं को रेलवे बजट में स्थान मिला है उनमें से 10 प्रतिशत से अधिक परियोजनाओं हेतु इस प्रकार की सिफारिश प्रारंभिक सर्वे रिपोर्ट में नहीं की गयी है।

आर्थिक विषमता एवं पिछड़ेपन को समाप्त करने के लिए हमारी सरकार ने बराबर अपने संकल्प का सार्वजनिक रूप से स्वीकार करने का काम किया है।

नयी रेल लाइन निर्माण में उत्तर प्रदेश और विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश की विगत 12 वर्षों में हुई उपेक्षा हमारी सरकार के उपरोक्त संकल्प के सर्वथा विपरीत है। रेल बजट की उपेक्षा के चलते पूर्वी उत्तर प्रदेश में विगत दशक से अधिक समय में किसी नयी रेल लाइन परियोजना को सम्मिलित नहीं करने के कारण पूर्वी उत्तर प्रदेश का विकास, अवरूढ़ हो गया है तथा इस क्षेत्र में विषमता एवं पिछड़ापन बढ़ा है।

क्षेत्रीय मतदाताओं की प्रति जवाबदेही होने के कारण संबंधित क्षेत्र की रेल बजट में निरंतर उपेक्षा को समाप्त कर घुसली से महाराजगंज होते हुए आनंदनगर तक रेल लाइन निर्माण सहित बौद्ध परिपथ के महत्वपूर्ण स्थलों को नयी रेल लाइन निर्माण कर जोड़ने के संबंध में मैंने आपके, माननीय रेल मंत्री को तथा योजना आयोग के माननीय उपाध्यक्ष को मई 2009 में सरकार गठन के पश्चात कई पत्र लिखे हैं।

मुझे विश्वास था कि पूर्वी उत्तर प्रदेश में नयी रेल लाइन निर्माण के संबंध में हो रही घोर उपेक्षा का गतिरोध इस रेल बजट में समाप्त होगा परंतु ऐसा नहीं हुआ।

आपसे अनुरोध है कि संसद में होने वाले रेल बजट में चर्चा के पश्चात माननीय मंत्री जी के उत्तर में पूर्वी उत्तर प्रदेश के बौद्ध स्थलों कुशीनगर एवं कपिलवस्तु को जोड़ने तथा रेलवे द्वारा स्वयं के लिए लाभप्रद मानी गयी घुसली से महाराजगंज होते हुए आनंदनगर की रेल लाइन निर्माण को सम्मिलित करने हेतु आप पहल करें।

सरकार के प्रति निष्ठा की वजनबद्धता के साथ क्षेत्र सहित पूर्वी उत्तर प्रदेश के मतदाताओं के प्रति भी मेरी जवाबदेही है। ऐसी दिशा में इस उपेक्षा का मूकदर्शक रहना संभव नहीं है।

***श्री तृपानी सरोज (मधुलीशहर):** सम्भाषित महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का स्थान साफ-सफाई की तरफ दिताना चाहता हूँ। आपने पिछले बजट भाषण में साफ सफाई पर विशेष ध्यान देने की बात कही थी। उक्त दिशा में आज तक कोई सुधार नहीं हुआ है। प्रायः भोजन में कीड़े-मकोड़ों का पाया जाना आम बात है। वैटर को शिफायत करने पर उनसे उत्तर मिलता है कि लेना है तो ले लो, नहीं तो मत लो। माननीय मंत्री जी जब आप बजट पेश कर रही थीं, तब आपने जौनपुर के लिए ट्रेन देने का आश्वासन दिया था। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अपने भाषण में जौनपुर (शाहजंज) से मुम्बई के लिए नई ट्रेन की घोषणा करने की कृपा करें। जनपद जौनपुर के लाखों लोग मुम्बई रहते हैं। काफी समय से लोग मांग कर रहे हैं। मड़ियाहूँ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म का उच्चीकरण अतिआवश्यक है। मड़ियाहूँ रेलवे स्टेशन तदसीत से जुड़ा है। वहाँ यात्री श्रेड की अत्यंत आवश्यकता है। त्रिलोचन महोदय रेलवे स्टेशन पर एक तरफ भी प्लेटफार्म ऊंचा नहीं है, जिससे यात्रियों को परेशानी होती है। त्रिलोचन महोदय के दोनों तरफ प्लेटफार्म ऊंचा बनाने की कृपा करें।

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री राम सिंह कर्वाण (बुरु):** माननीय मंत्री जी ने इस बजट में सामाजिक उत्तरदायित्व के पहलू को महत्व देने का प्रयास किया है। इस बजट में सामाजिक रूप से वांछनीय 114 परियोजनाओं को शुरू करने की आवश्यकता पर बत दिया है जो काफी लंबे समय से लंबित चल रही थी। नोखा-सीकर, सरदारखहर-हनुमानगढ़

रेल लाइनों की मांग वर्षों से की जा रही है, जो भी सर्वे के लिए बजट में शामिल किया गया है। ये दोनों लाईन अत्यंत महत्वपूर्ण हैं, लेकिन माननीय मंत्री जी यह प्रस्ताव मंजूरी के लिए योजना आयोग के समक्ष भेजेंगे। घोषणा पहले कर दी, मंजूरी बाद में होगी। भारतीय रेल के समक्ष सबसे बड़ा संकट यह है कि उसके पास पैसा नहीं है, जो है वह लगातार कम होता जा रहा है। जैसे के अभाव में क्या असर पड़ता है? इसे भी देखना चाहिए। क्या संसाधनों के अभाव में यह योजनाएं पूरी हो पाएंगी। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उक्त दोनों परियोजनाएं हर स्थिति में स्वीकृत करवाई जावें। रेल बजट में कहा गया है कि भारत हर साल एक हजार किमी लंबी रेलवे लाइन बिछाएंगे, मौजूदा हालात में इसका भी पूरा होना संभव नहीं दिखता। हम थिप स्तर पर बहुत पीछे चल रहे हैं। चीन अपने यहां जहां हर साल दस हजार किमी लंबी रेल लाइन बिछा रहा है, वहीं हमारा वार्षिक औसत मात्र 180 किमी है। विजय 2020 में उल्लेख किया गया है कि आगामी 10 वर्षों में रेल नेटवर्क में 2500 किमी की वृद्धि करने का लक्ष्य है। यह लक्ष्य कैसे प्राप्त होगा? हम कहां खड़े हैं, विचारणीय प्रश्न है। हम कब तक चोटों की राजनीति करते रहेंगे, हमारा देश कहां जा रहा है। इसके अतिरिक्त जिन नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण की घोषणा की गयी है उनमें मेरे क्षेत्र की भिवानी-तोहार-चुरू को भी शामिल किया गया है। इस लाईन की भी वर्षों से मांग की जा रही थी इस बजट में शामिल करने पर हम आपके आभारी हैं। मेरा निवेदन है कि इस रेल लाईन का अक्टिव सर्वे करवा कर परियोजना को स्वीकृत करने के लिए कार्य चालू करवाया जावे। मुझे बहुत पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि पिछले अंतरिम बजट में चुरू-ताशनगर-नोहर नई रेल लाईन को शामिल किया गया था लेकिन वर्तमान बजट में इसकी चर्चा तक नहीं की गयी, ना ही कोई वित्तीय प्रावधान किया गया है पिछली बार जब अंतरिम बजट में इसके सर्वे की घोषणा की गयी थी तो लोगों को अपार हर्ष का संचार हुआ था लेकिन इस बार इसे बजट में चर्चा तक नहीं होने पर घोर निराशा छा गयी है। मेरी मांग है कि इस बजट में कोई सार्थक घोषणा करें। सुरतगढ़-सरदारशहर-सादुलपुर नई रेल लाईन इस क्षेत्र के लिए व सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण रेल लाईन है, लेकिन इसका भी इस रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है, इसे भी जोड़ा जावे।

सादुलपुर से बीकानेर आमान परिवर्तन का कार्य रेल बजट 2009-2010 में पूर्ण करने की घोषणा की थी लेकिन इसे पूरा नहीं किया गया। अब चालू वित्तीय वर्ष में पूर्ण करने की घोषणा की है। बीकानेर-दिल्ली लगभग 100 वर्षों पुरानी रेल लाइन है विभिन्न खंडों में आमान परिवर्तन के कारण यह रेल लाइन पिछले पांच वर्ष से बंद है। उक्त लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य अक्टिव पूर्ण कर बीकानेर-दिल्ली, "बीकानेर मेल" चालू की जावे। श्रीगंगानगर-सुरतपुर (सादुलपुर) चुरू-सीकर-जयपुर, तोहार-सीकर मीटर गेज लाइन को ब्रोडगेज में परिवर्तन करने की घोषणा पिछले बजट में की गयी थी। इस बजट में कार्य पूर्ण करने की संभावना थी लेकिन इसके लिए मात्र 60 करोड़ का ही बजट आवंटन किया गया जो उक्त के मुंह में जीरा के समान है। मेरी मांग है कि इस हेतु पूर्ण बजट आवंटन कर आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए। श्रीगंगानगर-जयपुर रेलगाड़ी सादुलपुर-चुरू खंड में आमान परिवर्तन के कारण एक वर्ष से बंद है। यह छः जिलों को जोड़ने वाली महत्वपूर्ण गाड़ी है। जब तक आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण नहीं हो जाता है यह गाड़ी बंद रहेगी। रतनगढ़-सरदारशहर 50 किमी मीटर गेज रेल लाइन को छोड़कर संपूर्ण चुरू संसदीय क्षेत्र की रेल लाइनों को आमान परिवर्तन होने जा रहा है, संपूर्ण क्षेत्र में आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण होने के पश्चात इस छोटे से खंड की रेल लाइन का संचालन करना भी मुश्किल हो जाएगा। इस क्षेत्र के नागरिक, जनप्रतिनिधि, सामाजिक, व्यापारिक संगठन उक्त खंड के आमान परिवर्तन की वर्य से मांग करते आ रहे हैं। इस क्षेत्र के प्रवासी माननीय मंत्री जी से कोलकता जाकर भी काफी बार मिले हैं। इस रेल बजट में इसके शामिल होने की पूरी संभावना थी। लेकिन बहुत ही पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि इस बजट में इसकी चर्चा तक नहीं की गयी। इस क्षेत्र की महती आवश्यकता एवं मांग को देखते हुए उक्त रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य इसी बजट में शामिल किया जावे। सरदारशहर व्यापारिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से महत्वपूर्ण क्षेत्र है, यहां के प्रवासी व्यापारिक दृष्टि से पूरे देश के विभिन्न-विभिन्न शहरों में प्रवास करते हैं। अगर इस लाइन का आमान परिवर्तन हो जाता है व सरदारशहर-हनुमानगढ़ नई रेल लाइन का निर्माण हो जाता है, जिसके सर्वे की घोषणा इस रेल बजट में भी की गयी है तो पंजाब प्रान्त सहित श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, चुरू जिलों का मुंबई, अहमदाबाद एवं देश के अन्य हिस्सों से सीधा संपर्क हो जाएगा। सादुलपुर-रतनगढ़-डेगाना रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण होने जा रहा है, मैंने मांग रखी थी कि जोधपुर से दिल्ली वाया चुरू, "जोधपुर मेल" का संचालन किया जावे। विगत काल में यह गाड़ी पूरे क्षेत्र की जोड़ने वाली महत्वपूर्ण रेलगाड़ी थी, जिसे आमान परिवर्तन के कारण 1993 में बंद कर दिया गया इस रेल गाड़ी को पुनः चालू करना अत्यंत आवश्यक है। मंत्री महोदया ने मात्र रेवाड़ी-डेगाना पैसेंजर गाड़ी चलाने की घोषणा की है जबकि हमने जोधपुर-चुरू, दिल्ली-हावड़ा, दिल्ली-चुरू-जोधपुर-मुंबई नई सुपरफास्ट गाड़ियां चलाने की मांग की थी लेकिन इस पर कोई विचार नहीं किया गया। सादुलपुर से दिल्ली सरायरोहिल्ला गाड़ी को नियमित करने की मांग एवं आवश्यकता थी इसे सप्ताह में छः दिन किया गया है, जो नियमित किया जाए। लुधियाना-दिसार, दिल्ली-मंसूरी (मंसूरी एक्सप्रेस) को सादुलपुर तक बढ़ाने की मांग काफी समय से की जा रही है इसका भी उल्लेख नहीं किया गया। इन गाड़ियों का भी सादुलपुर तक बढ़ाया जाए। माननीय रेल मंत्री महोदया ने रेल संरक्षा और सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने का प्रवास किया है, बिना चौकीदार वाते 17000 समपायों पर आगामी पांच वर्षों में चौकीदार लगाने की घोषणा की है। अगले वर्ष 1000 मानव सहित समपाय बनाने की घोषणा की है, यह सराहनीय कदम है। लेकिन जिन रास्तों पर मानव सहित/मानव रहित समपाय नहीं हैं उन रास्तों पर क्या होगा? रेलवे के वर्तमान नियमों के अनुसार नई रेल लाइन चलाने के 10 वर्षों तक समपाय निर्माण का जिम्मा रेल विभाग का है उसके पश्चात इस पर होने वाला व्यय राज्य सरकार द्वारा वहन किए जाने का प्रावधान रखा गया है। आज मानव सहित रेलवे फाटक निर्माण पर करीब एक करोड़ पचास लाख रूपए व्यय हो रहे हैं, राज्य सरकार इसे वहन करने को तैयार नहीं है। इसके लिए रेलवे को अपनी नीति बदलनी होगी। रेलवे कर्मियों पर आने वाला समस्त व्यय रेलवे को वहन करना चाहिए। आज रेल समपाय के अभाव में रैकड़ों वर्षों के रास्ते बंद होने जा रहे हैं ये रास्ते रेल निर्माण के पहले से ही हैं लेकिन उस समयगवों में उक्त गाड़े ट्रेक्टर इत्यादि नहीं होने के कारण समपाय निर्माण की ओर किसी न ध्यान नहीं दिया। आज मानव सहित/मानव रहित रेलवे कर्मियों का नहीं होना मेरे संसदीय क्षेत्र के सामने विकट समस्या है। मेरे संसदीय क्षेत्र में लगभग 450 किमी रेल लाइन है। मात्र तीस-चात्तीस मानव सहित व दस मानव रहित रेलवे कर्मियों हैं सादुलपुर-हनुमानगढ़ मीटर गेज लाइन पर सादुलपुर से विद्युत्स रेलवे तक 40 किमी में एक भी रेलवे कर्मियों नहीं है। भारी वहनों की बात तो छोड़िए किसान अपने खेत में उक्त गाड़ी ट्रेक्टर जीप आदि भी नहीं ले जा पाता।

इसी खण्ड पर पहाड़सर रेलवे स्टेशन के पास किसान पिछले तीन माह से रेलवे कर्मियों को लेकर धरने पर बैठे हैं, रेल सेको अभियान भी चला, सिधमुखा रेलवे स्टेशन से आगे सड़क मार्ग पर प्रतिदिन रैकड़ों वहन नुसरते हैं। जयपुर-श्रीगंगानगर का सीधा सड़क मार्ग है। यहां रेलवे लाइन पर समपाय नहीं है। सिधमुखा से भादरा-नोहर तक ऐसे काफी गांव हैं जिन्हें रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है, लेकिन रेलवे कर्मियों नहीं है।

सादुलपुर-चुरू-रतनगढ़ खण्ड पर, बेवड भोजान, कान्धगान, डोकपा, हडियाल, शिरशला मोलीसर, जुझरपुर, पालती गांवों के पास रेल कर्मियों निर्माण की महती आवश्यकता है। डोकपा, हडियाल, मोलीसर, पाली आदि गांवों के लोग तो पिछले तीन माह से धरने पर बैठे हैं। काफी स्थानों पर यूआरबी का निर्माण भी किया जा सकता है। रतनगढ़-डेगाना खण्ड पर भोजासर, पडीसा गांव सादुलपुर-दिसार खण्ड पर लूटाना सदासुख, लूटाना पूर्ण लसेडी आदि गांवों के रास्तों पर रेलवे कर्मियों का निर्माण की आवश्यकता है। रतनगढ़-सरदारशहर खण्ड पर मेतूसर, दुतारसर आदि गांवों के रास्ते पर रेलवे कर्मियों भी महती आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त भी काफी गांवों के रास्ते हैं जिन्हें रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। रेलवे कर्मियों की आवश्यकता है। सादुलपुर व रतनगढ़ रेलवे स्टेशनों के पूर्व साइड में रेलवे कर्मियों पर उपरिपुल की अत्यन्त आवश्यकता है। शहर के अंदर जब फाटक बन्द होता है वहनों की लंबी लाइन लग जाती है। सादुलपुर में तो हॉस्पिटल, कालेज आदि रेलवे लाइन के दक्षिण साइड में है, पूरा शहरी उत्तरी साइड में है। उक्त दोनों स्थानों पर उपरिपुल का निर्माण किया जाना आवश्यक है। मैंने सातासर याम पर कम्प्यूटीकृत रेलवे आरक्षण की मांग की थी कोई कार्यवाही नहीं हुई। कृपया स्वीकृत करें।

*SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY: I wholeheartedly support the second consecutive Railway Budget presented by the Hon'ble Minister Kumari Mamata Banerjee in this Parliament on 24th February, 2010. This is successively seventh Budget of the UPA Government which has not at all increased the fares in any manner whatsoever and this is a record in itself in the history of Indian Railways. The Congress President Shrimati Sonia Gandhi and the Prime Minister Dr. Manmohan Singh deserve the full appreciation of all of us for this great achievement.

In this Budget the Railway Minister has presented the Vision-2020 of the Railways spelling out the long-term vision of inclusive growth and to expand the reach and access of Railway services continuously. The target set in the Vision-2020 to add 25,00 new route kilometers in the next ten years is really laudable. The Public Private Partnership model, at the same time the Government not losing control, is the need of the hour. In this Budget many innovative and novel schemes have been proposed and if implemented all of those would bring the Railways on par with international standards and I take this opportunity to support all these schemes.

Sir, coming from Andhra Pradesh, I join several of my colleagues in conveying our sincere thanks to the Minister of Railways for giving a number of new schemes and projects to Andhra Pradesh. The State, which was neglected by the Railways for so many years, has now got some schemes and projects be it inclusion of stations under Adarsh stations or giving multi-functional complexes or new sports academy and also wagon manufacturing factory under JV/PPP mode at Secunderabad and OPD and diagnostic centers and secondary-level general speciality hospitals.

I now turn to proposals from my constituency which are long pending and which need the particular attention of the Hon'ble Minister. Guntakal Division is one which is the largest revenue earning Divisions in South Central Railway which itself is the largest revenue-earning zone of the Railways. I urge upon the Hon'ble Minister to consider the following projects for this Guntakal division.

ADDITIONAL FUNDS:

1. The proposed line between Rayadurg (A.P.) to Tumkur (Karnataka) connects two States and survey work was done for this route and in this Budget a meager sum of Rs.15 crore was sanctioned which is much less the requirement. For the line to be functional soon, I request that at least Rs.100 crore be sanctioned to this line in the current year.

2. For construction of Traction Shed at Guntakal, the Divisional headquarters, a meager sum of Rs. one crore has been sanctioned when the total requirement is Rs.85 crore. At this rate it would take years for the work to be completed. I request that at least an additional sum of Rs.15 crore to Rs.20 crore be sanctioned for this work so that the Traction Shed is completed early to meet the demands of the Railways.

NEW TRAINS:

1. At present two trains in the night time run between Kacheguda and Bangalore (one up to Yeshwantpur only) which are not able to meet the heavy demand of passengers. There is a need to introduce a day train between Kacheguda and Bangalore to meet the growing demand of passengers who travel between Hyderabad and Bangalore.

2. Sri Satyasai Prashanti Nilayam (Puttparthi) is a very important religious place in Anantpur district. Many people from this area travel up to Shirdi. A new direct train between Prashanti Nilayam and Shirdi via Guntakal should be introduced so that both the religious places are connected directly.

3. One day time Inter-city train should be run between Guntakal and Secunderabad. This is very much essential as thousands of passengers from this region would travel to Secunderabad during the day time. The RoR would be very much positive for this train.

DOUBLING:

The line between Kallur and Dharmavaram was converted into broad gauge and passenger trains are running now. If doubling of this line is taken up, then it would provide great connectivity between Bangalore and Hubli, two important Divisions of South Western Railway and a large number of passengers would be benefited.

ELECTRIFICATION:

The electrification of Renigunta-Guntakal section and also Guntakal-Wadi section is very important. The first railway line laid by the Britishers in India was on this Chennai-Mumbai section and it is a matter of regret that even after so many years this line is not electrified. Huge traffic flows on this route and because of non-electrification the running of trains is very much delayed thereby affecting the movement of goods and traffic. This work should be taken up on priority basis and completed soon.

EXTENSION/STOPPAGE OF TRAINS:

1. The 7607/7608 Tungabhadra Express is currently running as day-time, same-day return train between Secunderabad and Kurnool. This train remains idle at Kurnool for more than three hours. There is a need to extend this train up to the divisional headquarters of Guntakal and also a parallel set of trains should be operated instead of same-day return schedule. This would greatly benefit a large number of passengers to travel between important places in this route and the revenues of Railways would greatly increase.

2. Rayalacheruvu is a very important station in Chennai-Mumbai route in Guntakal division. A number of Express trains pass through this station without any stoppage. This is an industrial area and an important station providing railway station facility to a number of industrial workers and others. A number of industries are located in and around Rayalacheruvu. I request that the 2797/2798 Venkatadri Express running between Secunderabad and Tirupati may be stopped at Rayalacheruvu to benefit good number of passengers of this region.

NEW SURVEY WORK:

Survey work should be taken up for a new railway line between Guntakal and Anantapur via Uravakonda. If a new line is laid in this route it provide connectivity to this backward area and would greatly serve the people.

MODEL STATIONS:

In the Budget presented last Anantapur and Guntakal were declared as Model Stations and the Hon'ble Minister proposed that both these stations would be upgraded with all modern facilities. I am sorry to say that till now no work has been taken up and both the stations, very important in the Division, should be given the facilities of a modern station at the earliest.

Sir, I once again take this opportunity to convey my deep sense of appreciation and gratitude to the Hon'ble Minister Kumari Mamata Banerjee and the Hon'ble Ministers of State Shri K.H. Muniyappa and Shri E. Ahamed for the Budget. I urge upon the Hon'ble Minister and also the Hon'ble Ministers of State to take up the above proposals and sanction them which are very much needed in Andhra Pradesh.

***श्री शिवराज भैया :** मैंने पिछले आम बजट पर बोलते हुए कहा था कि संपूर्ण भारतवर्ष में मध्यप्रदेश सबसे पिछड़ा राज्य है और मध्यप्रदेश में बुंदेलखंड अति पिछड़ा है। मेरा संसदीय क्षेत्र दमोह बुंदेलखंड में सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। रेलवे लाइन के हिसाब से मात्र एक रेलवे लाइन बीना-कटनी है।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजनाओं को शुरू करने की आवश्यकता पर बत दिया है। जिन लाइनों के लिए सर्वेक्षणों को अद्यतन करने का प्रस्ताव है तथा इसके बाद इनके आवश्यक अनुमोदन के लिए योजना आयोग के माध्यम से प्रक्रिया शुरू कर दी जाएगी। इसके अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र 07 दमोह मध्यप्रदेश की लाइन जबलपुर पन्ना वारा कुंडलपुर, दमोह वरमांक 41 पर उयात की गई है। इसके अंतर्गत तदधीन मुख्यालय हटा, जो कुंडलपुर और पन्ना के मध्य में स्थित है, उसे नहीं जोड़ा गया है।

हटा अंग्रेजी शासनकाल की प्राचीन तदधीन है। ऐतिहासिक दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण नगर है, जिसकी जनसंख्या लगभग 50 हजार है। यहां कोर्ट एवं सभी विभागों के तदधीन मुख्यालय हैं। धार्मिक दृष्टि से इसे उपकाशी का दर्जा प्राप्त है।

हटा नगर में प्रतिवर्ष बुंदेली सभ्यता को जीवित रखने के लिए बुंदेली मेला का आयोजन होता है, जिसमें बुंदेलखंड के अलावा समूचे मध्यप्रदेश एवं उत्तर प्रदेश से लाखों की संख्या में जनता पहुंचती है। कुंडलपुर से पन्ना रेलवे लाइन हटा नगर से लगभग 15-20 किलोमीटर की दूरी से जाएगी, तो हटा नगर के निवासी रेल

सुविधा से वंचित हो जाएंगे। अतः किनमू निवेदन है कि उक्त रेल लाइन वाया कुंडलपुर-हटा-नैसावाद होते हुए पन्ना तक डाली जाए।

इसके साथ-साथ जबलपुर से पन्ना लाइन कहां-कहां से आएगी, यह भी स्पष्ट नहीं किया गया है, जिससे भ्रम की स्थिति निर्मित हुई है। इस रेल लाइन को जबलपुर से पाटन, तेंदुखोड़ा, दमोह, कुंडलपुर, हटा, नैसावाद होते हुए पन्ना तक डाली जाए, जिससे तहसील मुख्यालय पाटन एवं तेंदुखोड़ा भी रेल लाइन से जुड़ जाएंगे। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि क्रमांक 41 पर दर्शाई रेल लाइन को जबलपुर से पन्ना वाया पाटन, तेंदुखोड़ा, दमोह, कुंडलपुर, हटा, नैसावाद किया जाए तथा इसी विधायक वर्ष में पर्याप्त राशि स्वीकृत कर, इसी विधायक वर्ष में रेलवे लाइन डालने का कार्य प्रारंभ करवाया जाए, ताकि इस पिछड़े हुए बुंदेलखंड के लाखों निवासियों को रेल सुविधा प्राप्त हो सके।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को पुनः धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बुंदेलखंड के विकास के लिए नई लाइन सर्वेक्षण में सागर-छतरपुर, खजुराहो, भोपाल को जोड़ा है। छतरपुर से खजुराहो, तलितपुर-

* Speech was laid on the Table

सिंहशैली रेलवे लाइन से जोड़ा जा रहा है और सागर से भोपाल भी जुड़ा हुआ है। परंतु दमोह एवं सागर को दक्षिण भारत से जोड़ा जाना बहुत आवश्यक है। मैंने जून 2009 में पत्र लिखकर माननीय मंत्री जी से झांसी से नागपुर रेल लाइन का प्रस्ताव भी किया था। जबलपुर जोन की बैठक में भी प्रस्ताव दिया गया था। मेरा अनुरोध है कि सागर से रहली, देवरी, करेली होते हुए नागपुर तक नई रेल लाइन सर्वेक्षण में जोड़ने की कृपा करें।

दमोह से सागर, भोपाल के लिए प्रतः 10 बजे से रात्रि 8 बजे तक कोई रेल नहीं है, जिससे क्षेत्र की जनता बहुत परेशान होती है। जबलपुर जोन की बैठक दिनांक 08/01/2010 को मैंने एवं सागर से सांसद माननीय भूपेन्द्र सिंह ने दमोह से भोपाल इंटरसिटी ट्रेन प्रतिदिन चलाने के लिए प्रस्ताव भी दिया था। परंतु इस बजट में दमोह से सागर भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाने की घोषणा नहीं की गई है। मेरा निवेदन है कि दमोह से सागर भोपाल के लिए इंटरसिटी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाई जाए।

इसके अतिरिक्त कुछ छोटी व्यवस्थाओं की तरफ भी आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। हमारे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय दमोह नगर के पथरिया फाटक के पास रेलवे क्रासिंग पर अंडर ब्रिज तथा नगर में टिकिरी ओवर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है। साथ ही पथरिया नगर के रेलवे फाटक (पथरिया, केरवाला सड़क) पर अंडर ब्रिज बनाया जाए, क्योंकि इस फाटक पर वाहनों की तम्बी-तम्बी लाइनें लगी रहती हैं। यहां फाटक नगर के पास होने के कारण एक घंटे में चालीस मिनट बंद रहता है।

इसके अलावा गनेशजंज स्टेशन पर 1071-1072 कामायनी एक्सप्रेस तथा पथरिया स्टेशन पर 21-81-2182 दयोदय एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना नितांत आवश्यक है, ताकि गनेशजंज स्टेशन के आस-पास पचास गांवों के नागरिक इलाज हेतु मुम्बई आ जा सकें। अतः इस पक्षपातपूर्ण बजट का मैं विरोध करता हूँ।

श्री सोनवणे परराष्ट्रिंक्षिं नारायणराव (धुले)

मेरा लोकसभा क्षेत्र का अहम विषय मनमाड से इंदोर द्वारा मातेगांव-धुलीया-नरडाना-शिरपुर-सेंधवा-नई रेल लाईन का काम तत्काल शुरू करने के बारे में मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ; मेरा संसदीय क्षेत्र धुले, महाराष्ट्र यह पिछड़ा हुआ क्षेत्र है रेल विभाग द्वारा वर्षों से इस क्षेत्र की मांगों की तरफ अनदेखी की गई है, यातायात की कमी के कारण यह क्षेत्र विकास की धारा से दूर है, मातृ इस रेल बजट से मा. रेलवे मंत्री जी ने इस क्षेत्र को एक आशा की किरण दिखाई है। हमारी मांग की तरफ ध्यान देते हुये इस क्षेत्र की वर्षों से प्रस्तावित मांग मनमाड से इंदोर इस प्रस्ताव का समावेश मा. रेल मंत्री ने बजट में किया है। इसलिये मैं मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता की तरफ से मा. रेल मंत्री मंत्रता बर्नार्जी का तथा रेल विभाग का धन्यवाद व्यक्त करता हूँ।

रेल मंत्री जी ने यह मार्ग के लिए राज्य की आर्थिक भागीदारी करने को तैयार है। इसलिये 412 कोटी की तरतूद महाराष्ट्र शासन ने बजट में की है। महोदय मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री का ध्यान इस बात की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूँ कि, यह रकम YSII होने से पहले इस निधि का विनियोग होना जरूरी है। इसलिये इस परियोजना का काम महाराष्ट्र की सीमा से तंतु शुरू करने की मांग मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री के पास करता हूँ। महोदय मैं यह बात भी आपके सामने रखता हूँ कि महाराष्ट्र की सीमा में काम शुरू करने के लिए महाराष्ट्र सरकार भी अनुकूल है। मेरी तीन बार हुयी मुलाकत के दौरान मा. मुख्यमंत्री, महाराष्ट्र राज्य श्री अशोक चव्हाणजी ने सकारात्मक भूमिका लेते हुये सभी प्रकार का सहकार्य देने का भरोसा दिया है। मा. मुख्यमंत्री की इस सकारात्मक भूमिका के लिये मैं उनका भी धन्यवाद व्यक्त करता हूँ।

मैं रेल मंत्री से विनती करता हूँ कि, इस रेल मार्ग की केवल घोषणा न करते हुये इस बजट में इस काम के लिये आवश्यक निधि की तरतूद करने की कृपा करें तथा यह काम तत्काल शुरू करने के निर्देश देने की कृपा करें।

- 1- धुले-अमलनेर नये रेल लाईन के सर्वेक्षण मा. रेल मंत्री जी का मैं इसलिये भी आभारी हूँ कि उन्होंने धुले-अमलनेर के पुनः सर्वेक्षण के आदेश दिये हैं। धुले-अमलनेर यह रेल मार्ग मेरे संसदीय क्षेत्र महाराष्ट्र के लिये अत्यंत उपयोगी परियोजना है। महोदय इससे पहले भी इस मार्ग का सर्वेक्षण हो चुका है। इसलिये यह पुनः सर्वेक्षण जल्द से जल्द पूरा करते हुये इस काम को शुरू करने की आवश्यकता है इसलिये मैं यह भी मांग आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री से करता हूँ कि इस पुनः सर्वेक्षण काम भी तेजी से पूरा करने के आदेश देने की कृपा करें।

इसके अलावा और भी रेल विभाग से संबंधित प्रस्तावित मांगों को भी आपके माध्यम से रेल मंत्री के सामने रखता हूँ तथा इसमें भी कार्यवाही करने की विनती रेल मंत्री से करता हूँ।

- 1- मनमाड से मातेगांव-सटाणा-साव्री-नवापुर-सूरत नई रेल लाईन के प्रस्ताव को मान्यता देने के बारे में मनमाड से मातेगांव-सटाणा-साव्री-नवापुर-सूरत नई रेल लाईन मेरे संसदीय क्षेत्र की महत्वपूर्ण परियोजना है। महोदय, मैं आपको विष्वास दिताना चाहता हूँ कि, इस परियोजना को कार्यान्वित करने के बाद रेल विभाग को भी इस परियोजना से निश्चित लाभ होगा। इस परियोजना से रेल विभाग इस परियोजना को कार्यान्वित करने के बाद रेल विभाग की जो रेल मनमाड से सूरत जाती है उन सभी रेल गाड़ियों के रेल मार्ग में कटौती होगी। वर्तमान परिस्थितियों में मनमाड से सूरत जाने के लिए 370 कि.मी. की रेल यात्रा करनी पड़ती है। इस परियोजना को पूरा करने के बाद यह रेल यात्रा घट कर 140 कि.मी. के आस पास रह जायेगी जिससे रेल विभाग का तथा यात्रियों का समय भी बचेगा तथा रेल विभाग के खर्च में कटौती आयेगी। इसी प्रकार इस परियोजना से पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। देश की सुरक्षा की दृष्टि से अनन्य साधारण महत्व है। मा. मंत्री जी को दिये फत् के जवाब में मा. रेल राज्य मंत्री ई.अहमद जी ने रेल विभाग की भूमिका विषय के लिए खत सं. 2009/डब्ल्यू-1/एन.एल./सी.आर./4458 भेजा है। इस खत में रेल विभाग द्वारा दिया गया तर्क गलत है इस परियोजना का मनमाड से मातेगांव तक का भाग मनमाड से इंदोर द्वारा मातेगांव-धुलीया-नरडाना-शिरपुर-सेंधवा-नई रेल लाईन के प्रस्ताव में संमिलित है। इसलिये इस परियोजना के लिये जो लागत बतायी जा रही है उस 800 करोड़ से काफी कम लागत आयेगा ऐसा मेरा अनुमान है। इसलिये इस परियोजना का सर्वेक्षण करने की मांग को आपके माध्यम से मा.रेल मंत्री से करता हूँ।

- 2- धुलिया से मुंबई के लिये नई रेलगाड़ी शुरू करना: धुलिया से मुंबई को छः घंटे में पहुंचाने वाली नई एक्सप्रेस गाड़ी शुरू करने की नागरिकों की मांग है यह गाड़ी शुरू करना यह धुले के नागरिकों की जरूरत है और मांग भी है। उसी प्रकार धुले शहर तेजी से विकसित होने वाला शहर है। अपर्याप्त यातायात के साधनों के कारण धुले शहर का विकास नहीं हो पा रहा है। धुले स्टेशन से नई ट्रेन शुरू करने के लिये यह आवश्यक है कि धुले स्टेशन पर गाड़ी धोने की तथा मटेन करने की सुविधा हो। इसलिये मैं आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से करता हूँ धुले स्टेशन को टर्मिनल के रूप में विकसित करने की कृपा करें।

- 3- मुंबई से आसनसोल (पश्चिम बंगाल) के लिए भगवान महावीर एक्सप्रेस शुरू करने के बारे में पूर्ण में मा. रेल मंत्री जी ने आम रेल यात्रियों तथा तीर्थयात्रियों की सुविधा के लिए सप्ताह में तीन बार मुंबई से आसनसोल (पश्चिम बंगाल) के लिए नई गाड़ी शुरू करने का मनोदय व्यक्त किया था और इस गाड़ी की समय सारणी भी तय हो चुकी थी, लेकिन अभी तक यह गाड़ी शुरू नहीं हो पाई है। कृपया यह गाड़ी तंतु शुरू करने की कृपा करें। मैं आपके माध्यम से यह मांग मा.रेल मंत्री के सामने रखता हूँ। तथा आसनसोल यह जैन बांधवों का तीर्थस्थल है इसलिये इस गाड़ी को भगवान महावीर एक्सप्रेस नाम देने की अग्रदूत विनती करता हूँ।

- 4- मनमाड-पुणे एक्सप्रेस की गति बढ़ाना: पुणे एक्सप्रेस गाड़ी को 300 कि.मी. के लिए सात घंटे लगते हैं। इसकी गति बढ़ाकर यह यात्रा छः घंटे में पूरी

करने के लिए आदेश देने की आवश्यकता है। यह गाड़ी मनुआल से निकलने का समय सुबह 6.00 बजे तथा पहुंचने का समय 12.00 बजे रखने की आवश्यकता है। पुणे से मनुआल की और निकलने का समय दोपहर 3.00 बजे रखकर मनुआल को पहुंचने का समय रात 9.00 बजे रखने के लिए उचित निर्देश देने की कृपा करें।

- 5- **पुणे-नाशिक-सूरत नई रेल लाईन के प्लाबिलि प्रस्ताव के बारे में** : दस साल पहले पूर्व रेल राज्यमंत्री विद्यमान संसद सदस्य श्री सुरेश कलमाडी जी ने पुणे-नाशिक-सूरत इस 370 कि.मी. की रेल मार्ग की आधारशिला रखी थी। किन्तु रेल विभाग के पास आर्थिक नियोजन का अभाव होने के कारण यह मार्ग पूरा नहीं हो पाया है। कृपा करके इस बारे में आवश्यक कार्यवाही तुरंत करने के निर्देश देने की कृपा करें। अगर आवश्यकता हो तो कॉकण रेल की तरह रेल बन्द जारी करके आर्थिक नियोजन हो सकता है।
- 6- **नासिकरोड़ स्टेशन को दर्मिनल रूप में विकसित करना**: नासिक शहर तेजी से विकसित होने वाला शहर है। नासिक रोड़ स्टेशन यह एकमात्र रेल स्टेशन है। दर्मिनल न होने के कारण यहां से रेल शुरू करना संभव नहीं हो पा रहा है। यह पर रेल विभाग की खुद की जगह मौजूद है। इस कारण यहां पर दर्मिनल बनाने के लिये लागत कम आयेगी ऐसा अनुमान है। कृपा करके इस बारे में तुरंत निर्देश देने की कृपा करें।
- 7- **अमरावती-सूरत सुपरफास्ट पसेंजर शिंदखेडा स्टेशन पर स्टॉपेज मिलने के बारे में** तहसील शिंदखेडा रेलवे स्टेशन, जिला पुणे (महाराष्ट्र राज्य) में संसदीय क्षेत्र में आता है। अमरावती-सूरत सुपरफास्ट पसेंजर शिंदखेडा रेलवे स्टेशन होकर ही जाती है। इस ट्रेन का स्टॉपेज मिलने हेतु लोगों की पुरानी मांग है। शिंदखेडा गांव तहसील प्लेस है। लोगों का आना-जाना बड़े पैमाने पर होता है। लोगों का मुंबई शहर में शासकीय या खाजगी काम हेतु हर दिन आना-जाना होता है। इसलिए यह अमरावती-सूरत गाड़ी मुंबई तक ले जाय तो जनता की बड़ी सुविधा होगी। कृपया उपर्युक्त बारे में यथोचित कार्यवाही के लिए तुरंत निर्देश देने की कृपा करें।
- 8- **125/126 सूरत अमरावती 8401/8402 ओखा-पुरी और 1454/1453 अहमदाबाद-नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस के गाड़ियों को डोंडाईचा स्टेशन पर हॉल्ट मिलने के बारे में** मेरी जानकारी के अनुसार 125/126 सूरत अमरावती 8401/8402 ओखा-पुरी और 1454/1453 अहमदाबाद- नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस के गाड़ियों को डोंडाईचा स्टेशन पर हॉल्ट मिलने के बारे में कार्यवाही करने के निर्देश माननीय पूर्व रेल मंत्री श्री रघुवाजी तथा रेल बोर्ड के ,DthD;qfvo डायरेक्टर श्री गृहजीनी आपके विभाग को दि. 12/12/2008 को दिये थे।

मैं आपको यह भी बताना चाहता हूँ कि वर्तमान परिस्थितियों में तीन गाड़ियों को डोंडाईचा रेल स्थान पर अनाधिकृत तौर पर हॉल्ट दिया जा रहा है।

इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि जनता की रेल बोर्ड के निर्देशों को ध्यान में रखते हुए 125/126 सूरत अमरावती 8401/8402 ओखा-पुरी और 1454/1453 अहमदाबाद-नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस गाड़ियों को डोंडाईचा में हॉल्ट देने के बारे में तत्काल कार्यवाही करने की कृपा करें।

मुंबई भुसावत तथा भुसावत मुंबई जनशताब्दी एक्सप्रेस शुरू करना: उत्तर महाराष्ट्र के संसद तथा विधायकों के साथ दुर्घी परिषद में उत्तर महाराष्ट्र के जाने माने संपादक तथा इस परिषद के संयोजन श्री विक्रमजी सारडा जी. जी ने इस एक्सप्रेस की मांग की थी कि उत्तर महाराष्ट्र के सभी लोकप्रतिनिधि इस प्रस्ताव के अनुकूल हैं। इसलिये यह गाड़ी आगामी रेल बजट में शुरू करने की कृपा करें।

नाशिक पुना सर्वेक्षण के लिये निधि दिया गया है यह काम तत्काल शुरू करना: महोदय, अपने पिछले बजट में नाशिक से पुना के लिये नये रेल लाईन के सर्वेक्षण के लिये निधि आवंटित किया गया था और इसके लिए मैंने आपको धन्यवाद भी दिया था यह काम अभी तक शुरू न होने के कारण लोग निराश हो गये हैं।

विषय: 2951 और 2952 मुंबई-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस को वापी स्टेशन पर स्टॉपेज देने के बारे में....

महोदय,

दिल्ली-मुंबई रस्ते पर स्थित वापी स्टेशन यह दादर हवेली, धुलीया, डांग, बतसाड, तथा नाशिक जिले के लिये नजदीक स्टेशन है। यहां के नागरिकों को दिल्ली जाने के लिये तथा तेरने के लिये वापी स्टेशन यह अत्यंत उपयुक्त स्टेशन है। इसलिये बहुत सारे पवासी तथा पवासी संघटना वापी स्टेशन पर 2151 और 2952 को राजधानी एक्सप्रेस स्टॉपेज देने की मांग कर रहे हैं।

हम सब संसदों को भी यह गाड़ी उग्र वापी में रूकती है तो समय पर संसद के काम काज में भाग लेना सुकर होगा।

इसलिये हम संसद आपसे बिलती करते हैं कि, नागरिकों की मांगों को देखते हुए सबकी सुविधा के लिये 2951 और 2952 मुंबई-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस को वापी स्टेशन दो मिनट का स्टॉपेज देने के बारे में आप सहानुभूतिपूर्वक निर्णय लेकर, उचित निर्देश संबंधितों को देने की कृपा करें।

इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि नाशिक पुना रेल लाईन का सर्वेक्षण तत्काल पूरा करके इस रेल लाईन की घोषणा आगामी बजट में करने के बारे में उचित कार्यवाही करने की कृपा करें।

स्वतंत्रता के पचास साल के बाद भी यह क्षेत्र विकास की धारा से दूर है ।

उगा सुर्य कैसा, कल मुवती का यह, उजाला कयेडों घरों में न पहुँचा ।

खुता पिंजडा है, मगर खत अब भी, थके पंहीचों के पये में न पहुँचा ।।

महोदय, अल्पसंख्यकों तथा आदिवासियों की ज्यादा जनसंख्या होने वाले विकास की धारा से दूर इस मेरे धुलीया संसदीय क्षेत्र की तरफ विशेष ध्यान देने की मांग के साथ ही मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूँ ।

***श्रीमती मीना सिंह (आरा):**

मुझे यह कहने में कोई संकोच नहीं कि ममता दीदी ने काफी लोक तुभावन बजट पेश किया है। रेल मंत्री ने ढेर सारी योजनाओं की घोषणा की है। परन्तु उनका कार्यान्वयन पीपीपी (Public Private Partnership) के द्वारा करना की बात की है। मेरे समझ से जिन योजनाओं के कार्यान्वयन के लिये उन्हें पीपीपी का सहारा लिया है, उसे उन्होंने ठंडे बस्ते में डालने का प्रयास किया है क्योंकि यह स्पष्ट नहीं है कि यह शान्तीदासी सुनिश्चित वैस्ा होगी। मैंडम, मुझे इस बात की शंका है कि पीपीपी के भरोसे यह योजनाएं पूरी हो पायेंगी।

मैंने इस बजट को लोक तुभावन इसलिए कहा क्योंकि बजट की कुछ बातें मेरे समझ से परे हैं।

माननीय मंत्री जी ने कहा कि वे किसी भी किसान की जमीन जबरन रेल निर्माण के लिए नहीं लेंगी।

वया इस घोषणा से रेलवे के निर्माण में अनावश्यक विलम्ब नहीं होगा?

मंत्री जी ने अपने भाषण में एक दूसरी घोषणा की है कि जिनकी भी जमीन रेलवे निर्माण के लिए ली जायेगी उसके परिवार से एक व्यक्ति को रेलवे में नौकरी दी जायेगी।

, मैं ममता दीदी के इस घोषणा का स्वागत करती हूँ साथ ही उनसे यह आग्रह करना चाहूँगी कि मेरे क्षेत्र अंतर्गत आरा-सासाराम रेलखंड के निर्माण के दौरान कुछ गरीब किसानों की जमीन रेलवे द्वारा अधिग्रहीत की गई। एवं उन लोगों को रेल अधिकारियों द्वारा यह आश्वासन दिया गया कि उन्हें रेलवे में नौकरी दी जायेगी, परन्तु आज तक उन लोगों को नौकरी नहीं दी गई है।

इन गरीब किसान परिवारों को मैं व्यक्तिगत तौर पर जानती हूँ। इनके पास उस जमीन के अलावा रोजी-रोटी का दूसरा कोई भी जरिया नहीं है। आज वे भुसावती के कंगार पर खड़े हैं।

आपके माध्यम से मेरी यह मांग है कि इस योजना के अंतर्गत इन गरीब किसानों के परिवार से एक-एक सदस्य को नौकरी दी जाय।

परन्तु मुझे इस घोषणा पर संशय है, क्योंकि इसे पूरा करने के लिए उन्होंने कोई योजना नहीं बताई है। मैंडम, एक रेल खण्ड में हजारों किसानों की जमीन ली जाती है। इस प्रकार लाखों लोगों को रोजगार देना होगा। माननीय मंत्री को अपने जवाब में इसकी रूपरेखा बतानी चाहिए।

विगत वर्ष रेल बजटसे मैं वृद्धि हुई है। रेल में डकैती एवं लूटपाट की संख्या बढ़ी है, जिसकी जवाबदेही माननीय रेल मंत्री जी ने राज्य सरकारों पर डाल दी है।

मैं मानती हूँ कि कानून व्यवस्था की जिम्मेवारी राज्य सरकारों की है, पर रेलवे अपनी जवाबदेही से बच नहीं सकती। रेलमंत्री जी ने राज्य सरकारों पर जवाबदेही डालकर तासों चानियों को भगवान भरोसे छोड़ दिया है।

ममता दीदी अपने इस बजट में पश्चिम बंगाल पर मेहरबान दिखती हैं। वहां रेलवे का विकास हो मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं। बंगाल के मेरे बहनों, भाइयों के सुख-सुविधा का ममता दीदी ख्याल रखें, यह मेरे लिए भी खुशी की बात है। परन्तु पूरे बजट में रेल मंत्री जी बिहार से नायाज दिखी हैं।

गौर से देखने पर ऐसा लगता है कि हर क्षेत्र में चाहे वह नई लाईन बनाने की बात हो, लाइनों के दोहरीकरण की बात हो, नई ट्रेनों की बात हो, आदर्श स्टेशन, या OLC वलास स्टेशन की बात हो, हर क्षेत्र में बिहार की उपेक्षा की गई है।

मैं आपके माध्यम से रेलमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि उन्होंने पटना से सासाराम वाया आरा एक पैसेंजर ट्रेन की घोषणा की है।

मैंने पिछले रेल बजट में चर्चा के दौरान रेल मंत्री जी से कुछ मांग की थी।

मैं पुनः माननीया मंत्री जी से आग्रह करती हूँ कि पटना से वाराणसी वाया आरा, सासाराम एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए बिहार के लोगों के लिए वाराणसी निकटतम तीर्थ स्थल है। इस ट्रेन के परिचालन से तासों लोगों की वार्षिक भावनाएं पूरी होंगी।

बाबू वीर कुंवर सिंह एक महान स्वतंत्रता सेनानी थे। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगी कि आरा रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाकर बाबू वीर कुंवर सिंह के प्रति श्रद्धांजलि अर्पित करें। साथ ही साथ आरा रेलवे स्टेशन पर पटना राजधानी या संपूर्ण कृति एक्सप्रेस का ठहराव कराने का कष्ट करें।

माननीय मंत्री जी एक महिला है, ऐसा माना जाता है कि महिलाओं को सफाई पसन्द होती है। परन्तु ट्रेनों, एवं प्लेटफार्मों पर इन दिनों गंदगी का अंधार लगा रहता है। गंदगी का आलम यह है कि राजधानी जैसी ट्रेनों में भी सफाई अब पहले जैसी नहीं रही। ट्रेन के खाने-पीने की चीजों का स्तर घटिया होता जा रहा है। मेरा आग्रह है कि एक महिला के नाते रेल मंत्री जी इन बातों का विशेष ख्याल रखें।

माननीय रेलमंत्री ने रेलवे का किराया नहीं बढ़ाया है यह सराहनीय कदम है। परन्तु कई जगह ऐसा देखने को मिलता है कि जब ट्रेन का परिवारन शुरू हुआ तो उसे एक्सप्रेस ट्रेन का दर्जा दिया गया, फलस्वरूप किराया भी एक्सप्रेस का निर्धारित किया गया परन्तु बाद में वे ट्रेनों पैसेंजर बना दी गई एवं आज तक यात्रियों से एक्सप्रेस का किराया वसूला जा रहा है। ऐसी ही एक ट्रेन डेहली से पटना तक के लिए 3243/3244 इंटरसिटी भी चलती है।

मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह है कि या तो इस ट्रेन को एक्सप्रेस ट्रेन की तरह चलाया जाय या फिर इसका किराया पैसेंजर का कर दिया जाय।

अंत में मैं इतना जरूर कहना चाहूंगी कि बिहार के लिए जो पूर्व में योजनाएं घोषित की गई हैं उसे हर हाल में पूरी कराई जाय। क्योंकि बिहार को उसका हक तो मिलना ही चाहिए।

***श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी):** कौशाम्बी से मुम्बई के लिए नई ट्रेन चलाएं। कौशाम्बी व प्रतापगढ़ के लिए नई दिल्ली, कौशाम्बी के भरवाही, सिराथू, स्टेशनों पर अल्टी ट्रेनों का स्टॉपेज हो। भरवाही, सिराथू-कुण्डा में कम्यूटीकृत आरक्षण सेंटर की व्यवस्था की जाए।

कौशाम्बी लोक सभा सीट के कुण्डा व प्रतापगढ़ में आम और आंवले की दुलाई के लिए पर्याप्त ट्रेनों की व्यवस्था की जाए।

कौशाम्बी के स्टेशन भरवाही व सिराथू को गॉडन स्टेशन बनाया जाए।

भरवाही, सिराथू रेलवे स्टेशनों को जंक्शन स्टेशन कौशाम्बी जनपद का बनाया जाए।

कौशाम्बी जनपद के स्टेशन भरवाही, सिराथू व कुण्डा, प्रतापगढ़ में रेलवे कांसिंग पर फ्लॉइओवर बनाया जाए। मनौरी में अल्टी-अल्टी ट्रेनों का ठहराव हो।

***श्री महबबत मिश्रा (पश्चिम दिल्ली):** आज महिला दिवस है, मैं माननीय श्रीमती सोनिया गांधी जी का धन्यवाद करता हूँ जिन्होंने देश में महिलाओं को राष्ट्र की मुख्य धारा से जोड़कर भारत के सुन्दर नव निर्माण का कार्य किया है। ममता जी ने जो सुन्दर रेल बजट पेश किया है मैं उसका समर्थन करता हूँ। इस वामतकारी रेल बजट में हर वर्ग के लोगों को फायदा मिलेगा। रेल मंत्री जी ने 16 नई टूरिस्ट ट्रेनों का ऐलान किया है जिससे टूरिज्म को बढ़ावा मिलेगा। इसके अलावा रेल मंत्री जी ने पैसेंजर और मालभाड़े में बढोतरी न करके आम जनता को भारी राहत प्रदान की है।

भारतीय रेल दिल्ली में इस साल होने वाले कॉमनवेल्थ गेम्स का तीसरा पार्टनर होगा। इवेंट को यादगार बनाने और गेम्स के संदेश को वाये तरफ फैलाने के लिए रेलवे ने जो कॉमनवेल्थ एग्जिक्शन ट्रेनें चलाने का प्रस्ताव रखा है वह स्वागत योग्य है।

रेलवे ने स्पॉटर्स को बढ़ावा देने के लिए जो 5 स्पॉटर्स एकेडमी खोलने का ऐलान किया है, उसमें से एक दिल्ली में खोला जाए और उसमें ऐसी जगह का चयन किया जाए जहां से दिल्ली देहात को कवर किया जा सके ताकि जो हमारे पुराने खेल, कुश्ती, कबड्डी, हॉकी, खो - खो आदि हैं उनका पुनरुद्धार किया जा सके। महोदया जी, माननीय मंत्री महोदया ने रेलवे भारती बोर्ड की परीक्षायें अब हिन्दी, अंग्रेजी, उर्दू के अलावा स्थानीय भाषाओं में कराने का फैसला जो तिरया है वह अति सराहनीय है। भारत में करीब 17 करोड़ लोग भोजपुरी बोलने वाले रहते हैं। मेरा सुझाव है कि रेलवे भारती बोर्ड की परीक्षा भोजपुरी भाषा में भी करायी जाए तो आपकी अति कृपा होगी।

रेल मंत्रालय ने जो हेल्थ मिनिस्ट्री के साथ मिलकर रेलवे स्टेशनों और उनके आस-पास 522 हास्पिटल और डायग्नोस्टिक सेंटर बनाने का फैसला किया है उनमें दिल्ली, दिल्ली कैंट को प्राथमिकता दी जाये तथा दिल्ली कैंट रेलवे स्टेशन दिल्ली के महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक है, जैनिको व शूतपूर्व जैनिकों का यहां से आना जाना काफी रहता है इसके लिए इसको अग्रेज करके दिल्ली कैंट रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड वलास स्टेशन बनाया जाये, दिल्ली कैंट स्टेशन के दूसरी तरफ मायापुरी फेस-1 है, वहाँ से रोज आम आदमी को रेलवे पट्टी पार करके रिजर्विशन कराने जाना पड़ता है जिससे 24 घंटे टुर्यटन की आशंका बनी रहती है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस स्टेशन के आस पास या तो भूमिगत पैदल पार पथ या ऊपरी पैदल पार पथ का अतिश्रीघ्न निर्माण किया जाए।

दिल्ली में जो रिग सर्विस चलती है, दिल्ली से दिल्ली। कामनवेल्थ गेम्स के मद्देनजर इसकी गाड़ियों की सर्विस बढ़ाई जाए जिससे दिल्ली देहात के विद्यार्थियों, काम करने वाले मजदूरों को अपने गन्तव्य तक पहुँचाने में आसानी हो सके।

आज दिल्ली ने चारों तरफ उन्नति करके अपना आकार बढ़ा लिया है जो पुरानी रिग सर्विस है वह अब छोटी नजर आ रही है अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि दिल्ली

की रिंग सर्विस के लिए जो दिल्ली से दिल्ली चलती है उसका नया सर्वे कराके दिल्ली देहात के गांवों को प्राथमिकता देने हुए एक वृद्ध दिल्ली रिंग सर्विस रेल चलाई जाये जिससे विद्यार्थियों, कामगारों, मजदूरों, नौकरी पेशा करने वाले लोगों को आवागमन की सहूलियत मिल सके।

Your thoughtful planning for the best use of railway's services for the benefit of all section of society is being appreciated by one and all. It is more so because you have brought these changes in a very short span of your ministership for railways. It is, therefore, natural for the common man like me to approach your goodself for redress of common men's problem related to railway.

Delhi Cantt station is only railway station available to the residents of West Delhi, South West Delhi and Army personnels because all the trains like Rajdhani/Satabadi/Mail/Express has their stoppage at this station.

In this connection, I am submitting the following suggestions for the betterment of services provided to the people by railways at this station.

Foot Over Bridge & Railway Track on Platform No.2

The Foot Over Bridge (FOB) constructed at this station is incomplete, hence, it is requested that FOB may be completed at the earliest.

In the absence of track at platform number 2, inconvenience is being faced by the passengers. Therefore, it is proposed that rail track at platform -2 may be laid down immediately so that service of this platform be utilized.

Train Terminal at Delhi Cantt.

Lakhs of people belonging to Uttarakhand, Bihar, West Bengal, U.P. are residing in West Delhi. They are forced to boarding & de-boarding trains to their native place from New Delhi or Old Delhi Rly. Station. These stations are over crowded. Hence, it is suggested that some trains to Uttarakhand, Bihar, West Bengal, U.P. may be started from Delhi Cantt. so that residents of West Delhi as well as Army personnels be benefited. The pressure of over crowd will be released from New Delhi/Old Delhi Rly. Station.

Reservation of Ticket from Delhi Cantt Station.

The numbers of tickets reserved from Delhi Cantt station for Uttarakhand, Bihar, West Bengal & U.P. during the year 2008 & 2009 may please be intimated to me.

Accessibility to Delhi Cantt Station from West Delhi side.

I would like to draw your kind attention to my letter dated 10.12.2000 regarding accessibility to Delhi Cantt station for the people of West Delhi (Your receipt of letter number MR/A/6175/2009 dated 16.12.2009 is enclosed) It is regretted to inform that no action has been taken by the concerned railways authorities so far. It is, therefore, once again requested that concerned railways authorities be suitably directed to provide entry to the station from West Delhi side as proposed in my letter dated 10.12.2009.

***श्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर):** रेल देश में परिवहन का सबसे बड़ा साधन है। दूसरे शब्दों में रेल को मैं विकास वाहिनो मानता हूँ। इस दृष्टि से रेल का सर्वाधिक विकास करने के लिए हमें प्रतिबद्ध होना चाहिए न कि केवल घोषणा मात्र हो। महोदया, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह जनजातीय बाहुल्य और पिछड़ा क्षेत्र है। एक तरफ़ भारी खनन सामग्री के आधार पर उद्योग, संयंत्र की स्थापना तो दूसरी तरफ़ किसान आत्महत्या और बढ़ते नवसली गतिविधियों की कठिनाइयों से जूझ रहा है यह क्षेत्र विकास में अभी भी पिछड़ा है। इस पिछड़ेपन के कारण लोगों की स्थिति खस्ताहाल है। हम जब रेल के माध्यम से विकास करने के लिए प्रस्ताव देते हैं, लेकिन कोरी प्राथमिकता भिन्नवाकर या आर्थिक संसाधनों की कमी का कारण देकर हमारे यहाँ रेल का विकास नहीं कराया जा रहा है। पिछले कई वर्षों से रेल विभाग करोड़ों-अरबों रूपयों के मुनाफे में होने की बात करता है। इस रेल बजट में सामाजिक दायित्व की बात की है, फिर हमारे जनजातीय क्षेत्र, पिछड़े क्षेत्र की रेल परियोजना के लिए धन की कमी क्यों बतायी जा रही है। बजट 2008-09 में तत्कालीन रेल मंत्री मा0 लातू जी ने अपने बजट भाषण में राज्य सरकार के भागीदारी में बडसा-नडरियोली परियोजना जो कि 49 किमी की है, उसे शुरू करने का वादा किया। लेकिन उसके बाद के मंत्री महोदया ने उसे पूरा करने के लिए धनराशि उपलब्ध नहीं करायी उल्टे इस वर्ष के बजट 2010-11 में पुनः इसे नए रेल पट्टी बिछाने के मद में शामिल किया फिर भी धनराशि नहीं दी गयी। 2004 में 50 करोड़ की यह परियोजना आज 200 करोड़ रूपये की हो गयी है। राज्य सरकार परियोजना के भागीदारी के लिए तैयार है, लेकिन रेल मंत्रालय द्वारा इसे टाला जा रहा है। जनजातीय क्षेत्र के एक जिला मुख्यालय में रेल पहुँचने में देरी यह प्रशासनिक कमजोरी का नमूना है। साथ ही जनजातीय क्षेत्र की उपेक्षा का उदाहरण है। कथनी और करनी में अंतर की यह बात सामने रखकर मैं मंत्री महोदया से आग्रह करूँगा कि इस परियोजना को तत्काल पूरा करने के लिए बजटीय समर्थन के साथ धनराशि का भी प्रवधान करे।

रेलवे के कुल 64015 किमी मार्ग पर 17000 रेलगाड़ियां चलती हैं। हर बजट में नई गाड़ियां चलाने की घोषणा की जाती है, लेकिन पूरवक्ष परिवालन में भारी विलंब होता है। इसका कारण रेल पट्टी की कमी इस बजट में माननीय मंत्री महोदया द्वारा 1000 किमी नई पट्टी बिछाने का दावा किया, लेकिन वे इसे कैसे पूरा करेंगी इसके बारे में बजट में कोई उल्लेख नहीं। इससे पूर्व भारतीय रेल विजन 2020 में 25000 किमी पट्टी बनाने का लक्ष्य रखा गया है। साथ ही रेल मंत्रालय द्वारा तार गए श्वेतपत्र के अनुसार 2004-05 से 2008-09 तक केवल 1093 किमी नई पट्टी बनायी गयी, इसका प्रतिवर्ष औसत है 220 किमी इससे बजट में एक हजार किमी और 2020 तक 25 हजार किमी पट्टी बिछाने के लिए संसाधन कहां से तार जाएंगे इसका जवाब भी देना चाहिए। चीन द्वारा प्रतिवर्ष हजार किमी से अधिक पट्टी बिछाने में सफलता को देखते हुए भी उसका अनुकरण करने तो अव्वल है, लेकिन पट्टी निर्माण देश में सार्वजनिक और समन्यायी होना चाहिए। पट्टी निर्माण में देश के पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता देना होगा। योजना आयोग द्वारा अनुमोदन के नाम पर परियोजना में विलंब नहीं होना चाहिए। दूसरी बात रेल मंत्रालय द्वारा इस बजट में राज्य सरकारों से भागीदारी में नई रेल परियोजनाएं शुरू करने की बात कही है। वर्ष 1924 में ब्रिटिश सरकार ने जब रेल को परिवहन मंत्रालय से अलग किया था तब उद्देश्य कि रेलवे अपने विकास की लिए खुद ही अपने पूराओं से अपने लिए संसाधन जुटाएगी, लेकिन आज ऐसा नहीं हो रहा है। छठे वेतन आयोग के बोझ तले दबे राज्य सरकारों से रेलवे परियोजनाओं में भागीदारी की बात करना रेलवे अपनी जिम्मेदारी से पीछे हटने के समान है। आरओबी के

मामले में रेलवे राज्य भागीदारी के कारण स्वीकृति के बाद भी कई आरओबी वर्षों से निर्माण की प्रतीक्षा में अटके हुए हैं। राज्य रेलवे भागीदारी वाली परियोजनाओं का हल भी कहीं ऐसा न हो, इसलिए रेलवे अपने संसाधनों को द्वारा सभी रेल परियोजनाएं पूरी करे ऐसी मैं मांग करता हूँ।

रेलवे में यात्रियों की संख्या घट रही है क्योंकि रेलवे के पास देने को सुविधाएं नहीं हैं। गाड़ियां खूब टोट चल रही हैं। इससे यात्रियों का समय और पैसा बर्बाद होता है। इसलिए यात्री सुविधाओं में अधिक बढोतरी करने की आवश्यकता है। रेलवे के कुल आय से 66 प्रतिशत मालभाड़े से और 27 प्रतिशत यात्री भाड़े से आय को देखते यात्री सुविधा के लिए रूबे गभ 1302 करोड़ रु. काफी कम है, इसे बढ़ाने की आवश्यकता है। माल ढुलाई को प्राथमिकता देने और इसके लिए रैगनों की संख्या बढ़ाकर राजस्व प्राप्ति करने का तरीका ठीक है। लेकिन उसी तरह आम आदमी की सुविधा का भी ध्यान रखना होगा। उसके लिए लंबी दूरियों की गाड़ियों में अनावश्यक डिब्बों की संख्या भी बढ़ाने की आवश्यकता है। आज हम देखते हैं कि चैन्नई बयारते नागपुर दिल्ली, नागपुर-मुम्बई, नागपुर-पुणे रेल मार्ग पर भारी भीड़ होती है। रेलवे द्वारा सैकड़ों की संख्या में वैटिंग टिकट बांटे जाते हैं। अब तो तत्काल में भी वैटिंग आ गया। इसे देखते हुए इस मार्ग पर नई गाड़ियां चलाकर भीड़ कम करने का काम होना चाहिए। आज यह स्थिति है कि 2 महीने पहले आरक्षण करने के बाद भी कन्फर्म टिकट मिलना मुश्किल है। अगर किसी को तत्काल काम पड़ा तो उसे फिन्तनी तकलीफ होती होगी, इसकी कल्पना कर सकते हैं। इसलिए जिस मार्ग पर अधिक यातायात है, उस मार्ग पर और नई ट्रेनें शुरू करने की दिशा में और यात्रियों को अच्छी सुविधा के साथ आरक्षण सहज उपलब्ध होने की दिशा में हम तया कर सकते हैं, इसका भी विचार होना चाहिए।

आज का रेल यात्री किराए से अधिक यात्रा को सुरक्षित और आरामदेह देखना चाहता है। इन दिनों का वादा बजट में है जरूर मैंने पूर्व में कहा उससे यह वास्तविकता की कसौटी पर खरे उतर पाएंगे इसमें संदेह है। रेल पर चलने की मारामारी, डिब्बों में असुविधाओं का अंबार, रेल कर्मियों का यात्रियों के प्रति उदासीन और रूखा व्यवहार आम बात है। आज की तारीख में रेलवे को फेडोवर बनाने की जरूरत है जिसमें तकनीकी और सेवा ऊंचे दर्जे की हो। अफसोस है कि यह देखने में नहीं आता है। नई ट्रेनों की घोषणा का कोई मतलब नहीं, यदि उन्हें समय पर नहीं चलाया जा सके। पहले से बोझ से दबी पटरियां उनके सुरक्षा का बोझ न उठा सके। पिछले दिनों लगातार हो रही दुर्घटनाएं गवाह हैं कि कैसे दो ट्रेनें एक ही पटरी पर आमने-सामने आ जाती हैं। आधुनिक तकनीकी की बात करते हैं और सिम्बल प्रणाली भी सुचारू रूप से चला नहीं पा रहे हैं। ठंड के मौसम में कोढ़ा पूरी व्यवस्था ही खस्त कर जलता है। उन दिनों पांच-छह घंटे से 12-13 घंटे ट्रेनें विलंब से चलना आम बात है। यह हमारी रेलवे के लिए भ्रमनाक बात है, इस स्थिति से उबरने के लिए नई प्रौद्योगिकी को हमें स्वीकार करना होगा। इस बजट भाषण में मंत्री महोदया ने लंबी दूरी की 52 नई गाड़ियों के साथ 28 वैंगेजर गाड़ियां चलाने की घोषणा की लेकिन इसमें दैनिक ट्रेन तो नामात् की है। इसका कारण रेल लाइनों की सीमित क्षमता है। रेलवे को अपने काम पर तबज्जो देना होगा। आर्थिक चुनौतियां गंभीर होती जा रही जा हैं, ऐसे समय अतिरिक्त संसाधन जुटाने की तय्यक ध्यान देना होगा। रेलवे का काम परखन का है, यह भूलना नहीं चाहिए। हमारे सामाजिक दायित्व की धारणा ठीक है, पर तया स्कूल, कॉलेज, अस्पताल, संग्रहालय खोलना रेलवे मंत्रालय का दायित्व है। तया मानव संसाधन और स्वास्थ्य मंत्रालय अपना काम सही ढंग से नहीं कर रहे हैं। रेलवे को अपना काम करना चाहिए। आज भी देश का बड़ा हिस्सा रेलवे संपर्क सुविधा से अछूता है। वहां पर रेल सुविधा उपलब्ध करने की हमारी प्राथमिकता होनी चाहिए विजन 2020 को हमें कामयाब करना है तो रेलवे को अपने इस लक्ष्य की पूर्ति के लिए अधिक परिश्रम करना होगा। यदि रेल का विस्तार नहीं होगा तो सड़कों पर ज्यादा बोझ बढ़ेगा, जो कि पहले से ही अधिक है। रेल की लाइनों पर भी क्षमता से ज्यादा ट्रेनें चल रही हैं। इसलिए हर हल में ट्रेनों और मालगाड़ियों को चलाने के लिए क्षमता का विकास करना जरूरी हो गया है और खास बात है कि यह विकास सर्वसमावेशक होना चाहिए न कि केवल एक राज्य को सामने रखकर ही। इस बजट में मंत्री महोदया ने अपने राज्य में पेयजल बाडलिंग संयंत्र, एक्सल फैक्ट्री, दो वेगन फैक्ट्री, रेफ्रिजरेटर कंटेनर संयंत्र और सिंग्लर में कोच फैक्ट्री, दो संग्रहालय की घोषणा की, इसे देखकर उनका झंदा राफ्ट होता है। लेकिन अन्य राज्यों को भी विकास का अवसर दिया जाना चाहिए। हमारे यहां सीमेंट की पांच बड़ी फैक्ट्रियां हैं। वहां पर स्तीपर कारखाना तगया जा सकता है। हम अनेक वर्षों से मांग कर रहे हैं। विदर्भ का यह पिछड़ा इलाका है, वहां पर स्तीपर बनाने की फैक्ट्री तगवाने के बारे में मंत्री महोदया विचार करेंगी, ऐसी अपेक्षा करता हूँ।

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): At the outset I thank the Hon'ble Railway Minister for not increasing passenger fares of any class or category of trains and remaining the freight tariffs as it was. Especially the proposal to modernize the Integral Coach Factory and to launch a second unit in Tamilnadu is welcome one. I appreciate Hon'ble Minister for her assurance that there would be no privatization of the Railways is reassuring and for striking a delicate balance between long term vision and short term requirements without hiking passenger and freight rates in these had times.

Hon'ble Minister has taken note of the Our Puratchi Thalaivi Amma's request with regard to doubling of tracks, better outlay for the MRTS in Chennai, electrification and gauge conversion and include them in the budget presentation.

Also the slew of new trains, larger outlay for improved passenger amenities and the initiative to set up water bottling plants to ensue availability of cheap drinking water during journeys are bound to be appreciated by the masses. The proposal of introducing Mainline Electric Multiple Units service in Tirupati-Nellore-Chennai, Salam-Katpadi and Coimbatore-Erode is a welcome step.

But, I am disappointed that only Thiruvavur Railway Stations selected in Tamilnadu for declaration as Adarsh Stations to enhance passenger comforts, facilities. Also 10 stations have been selected by the Hon'ble Minister to convert them into world class stations. But not a single stations selected for this purpose in Tamilnadu. I request the government to select at least a station for converting it into world class station in Tamilnadu.

Indian railways is transporting over 18 million passengers and more than 2 million tones of freight everyday. It is the world's largest commercial or utility employers, with more than 14 lakh employees and officers. But as far as rail safety concerned, Indian railways still not come to at least near to satisfactory level. During the year 2009 there was nearly 170 train accidents happened. It was particularly a bad year as far as safety records concerned. Human error is the primary cause leading to 83% of all train accidents in our country. I further remember here that recently some unauthorized people ran an electric train unnoticed for almost seven kilometers in the suburbs of Chennai before ramming it into a good train. The number of accidents involving trains is on the rise but the government is yet to put railway safety on the fast track. Till basic safety issues are addressed, a safe, secure and modern railway network is still some distance away.

I thank the Hon'ble Minister for announcing a reduction of Rs.100 per wagon in freight charges for food grains for domestic use and kerosene and a reducing the maximum limit of service charge to Rs.10 for sleeper class and Rs.20 for AC class for e tickets. At this time I request you to reverse tariff classification for foodgrains from Schedule 130 to Schedule 110 to protect against price escalation.

On behalf of people of my constituency I thank the Hon'ble Minister for the proposal of constructing Multi functional Complex in Trichy, setting up of sports academic at Chennai to strengthen sports infrastructure and the proposal for setting up hospitals and education institutions on surplus railway land Hon'ble Minister has also announced about setting up of Secondary level General Specialty Hospitals in Trichi and setting up of out patient Departments (OPD) and diagnostic centres in Tiruchy along with other stations in Tamilnadu like Chengalpattu, Hosur Town, Katpadi Junction, Karur Junction, Kumbakonam, Rameshwaram, Tirunelveli, Villupuram and Virudhunagar. The idea of setting up such OPDs would be appreciated by all parts of the society as it will be beneficial to those passengers who are undertaking long journey.

At this juncture I would like to urge the governments to consider some of the long pending demands which are requested by people of my constituency continuously.

Goldenrock station is adjacent to the Central workshop, Ponmalai and at this township many residential localities have developed with density of population. Though a computerized reservation centre is functioning opposite to Railway Hospital, Ponmalai, this centre is not catering to the needs of the people. Only railway free passes are issued and for railway employees who want to reserve their privilege ticket orders cannot make reservations. Therefore it is the need of the hour that this reservation centre should be instructed to follow reservation of tickets to all categories. Similarly, at

present all the express trains running through Golden rock station are not halting and the people of this areas should go to Trichy Junction to take a train which passes through their area. This causes for unnecessary wastage of time and money. Hence the trains passing through Golden Rock may be halted for a while at this station.

The Railway Hospital at Golden Rock is the headquarters hospital for the entire Trichy Division and it caters the needs of all the people, railway employees and their families. But there is no well equipped railway ambulance, specialist doctors, house surgeons and cardiac treatment section. I request the Hon'ble Minister to consider this long pending demand of our people in addition to her present proposal of setting up of secondary level General Specialty Hospital and OPD at Trichy.

I further remember here that in my last speech on Railway Budget I requested to renovate the railway quarters at Goldenrock Railway Colony which are in dilapidated condition. I am disappointed that at this present budget also, Hon'ble Minister did not mention about this. Therefore, I once again request you to consider renovation of railway quarters in the above station.

I further urge the government to consider establishing new lines like Thanjavour to Pudukkottai, Jolarpet to Bangalore via Krishanagiri, Express Train from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai, Trichy to Bangalore, Trichy to Madurai and back, Trichy to Erode and back and Trichy to Thanjavour and back. These lines should be introduced so that the number of vehicles on roads between these towns can be reduced and consequently unprecedented carbon emission could be averted.

Also upgradation of Sreerangam Station, stopping of passenger trains at Manjathidal railway station, flyover at Trichy to Madurai Road junction, over bridge at Croppaty to Edamalaipattypudur railway crossing road, Karuveplian Railway level crossing at Rasavayal in the highways, Tiruvappur railway crossing in the city limit of Pudukkoyai and Manjathidal Railway station level crossing all are even urged by me in this august House in my last speech. So, I once again urge you to kindly consider and do the needful for early fulfillment of all these long pending demands.

Further, the Rockfort express train may be restored from Trichy with full complement of boggies. Hon'ble Minister informed about the proposal of constructing more under passes, limited height sub ways besides over bridge and under bridge. I request you to consider construction of under pass through Srirangam Railway station to Singaperumal Koil Road in my constituency. This also I urged in my last speech on Railway Budget. Therefore I once again request you for the same.

In the end before I am concluding my speech, I put forth again the request of our Puratchi Thaliavi Amma regarding allocation of adequate funds for the expeditious completion of Coastal Railway line between Chennai and Puduchery via Mamallapuram and the government of Tamilnadu should be pressured to agree to bear 50 percent of the cost of projects sanctioned by the Railway Board a few year ago.

***श्री धनश्याम अनुसूची :** संसदीय क्षेत्र जालौन के अर्न्तगत कृष्णा जालौन मुख्यालय उरई, कानपुर देहात जिला मुख्यालय क्षेत्र की स्टेशन पुरायरा में सभी एक्सप्रेस गाड़ियों को रूकवाने की कृपा करें तथा मोठ स्टेशन पर इन्टरसिटी गाड़ी का स्टॉपेज करवाने का कष्ट करें। कानपुर, झांसी लाइन के दोहरीकरण का सर्वे हो गया है, दोहरीकरण हेतु पैसा शीघ्र देने का कष्ट करें। नया सर्वे बजट में उरई से जालौन, कोंच एवं कोंच, औरइया, फूंद तथा उरई से महोबा, भिन्ड सर्वे स्वीकृत हो गया है, सर्वे का पैसा शीघ्र रिलीज कराने का कष्ट करें एवं उरई, पुरायरा, एट तथा मोठ में कवर सेट बढ़वाने का कष्ट करें एवं सभी गाड़ी मुख्यालय उरई एवं पुरायरा में रूकवाने की कृपा करें।

***SHRI S. SEMMALAI (SALEM):** I appreciate the honourable Railway Minister for presenting the Railway Budget without hike in passenger fares and freight charges, in spite of the recommendations from the Prime Minister's Office to increase II Class passenger fare by 10 to 25%.

With a crowd of two crore passengers traveling daily, 7,000 busy stations and a network of 64000 Kms, Indian Railway is the world's second biggest transportation network under a single owner. Though it is a difficult task, Honourable Railway Minister is managing it very carefully and effectually.

Our leader, former Chief Minister of Tamil Nadu, Purathichi Thalaivi (J Jayalithaa) has presented a series of demands to the Honourable Railway Minister to run more trains in Tamil Nadu region, based on justification and need of the people, to expedite the existing works, laying of new lines including doubling and conversion of remaining meter gauge into board gauge etc.

Our leader has also insisted that funds allotted to the proposed schemes be increased and to complete the work within a time bound manner.

I hope the Honourable Railway Minister will give top priority to the demands of my Leader in the right spirit and implement the same for the welfare of the people of Tamil Nadu.

I thank the Honourable Railway Minister for accepting and permitting candidates to write railway examinations in the regional languages.

Conducting examinations in all Centers at one time is a welcome measure to prevent the intrusion of competitors from one State to another.

More particularly, I welcome didi's announcement to launch a Housing Scheme for 14 lakh railway employees.

I appeal to the Honourable Minister to extend this scheme to the railway employees of Salem Railway Division in Tamil Nadu.

Honourable Minister's proud announcement of construction of new railway lines at the rate of 1000 Kms every year, electrification of additional 100 Kms every year, and doubling track and gauge conversion at the rate of 700 Kms and 800 Kms. respectively every year by 2020 is most alluring.

I remind the Honourable Minister that in 1950, the Railways had a length of 53,596 Kms. This has been now increased to 64,105 Kms only. In other words, it is an increase of merely 10,419 Kms over 58 years. So, I doubt how the Honourable Minister is going to achieve the target 1,000 Kms. every year?

Please do not allow operational inefficiency to defeat the lofty objective. Accident free, fatality free railways should be the objective. For this track renewal should be given priority.

The track laid during pre-independence period were durable and technically sound. But tracks now being laid are not qualitatively superior and very often cracks are occurred which results in frequent accidents.

I request the Honourable Railway Minister to ensure that the laying of future railway tracks be of good quality.

One of the pet schemes of Honourable Railway Minister is Special Train for ladies. I learnt from reliable sources that it is neither encouraging nor profitable. Ladies would like to travel along with their husband or father or relatives than traveling alone. Hence, I suggest that, instead of operating Special Trains exclusively for ladies, 50% of the compartment may be reserved for ladies and 50% of the compartment may be reserved for gents. This may help the ladies to some extent.

Safety, Security, cleanliness must be taken care of in the railway stations and in the train also. I request the Railway Minister to kindly issue necessary directions to supply hygienic food to the passengers.

Though Honourable Minister is kind enough to allot Rs.100 crores for new railway line between Salem and Dindigul via Karur in this Budget, I request the Honourable Minister to allot additional funds whenever required to complete the work as early as possible since it is a long pending demand of the people.

The newly formed Salem Railway division is only for name sake without any infrastructure and facilities. Except Chennai Express, no trains are originating from Salem junction. I request the Honourable Minister to make Salem Railway Division in a full-fledged manner with more trains emanating from Salem Junction, Particularly to southern side, as demanded by my leader.

At least nine railway tracks be provided in Salem Railway Junction to make it appear as a major junction.

Lands in the adjacent areas be utilized for expansion purposes.

The announcement made by the Honourable Minister regarding conversion of unmanned railway gates into manned railway gates is a welcome measure as it would reduce the accidents now happening frequently.

At this juncture I would like to draw the attention of Honourable Minister to an important issue. There are three level crossings in Salem Town, one at Anaimeedu, another at Mullawadi Gate and the third one at Leebazaar. I request the Honourable minister to direct the southern railway authorities to provide road over bridges in those places to avoid traffic congestion and to allow free flow of traffic. Among them, the over bridge near Anaimeedu may be taken up first and this is my special request and I am sure the minister will fulfill my plea. Minister may kindly be pleased to take special efforts to impress upon Tamil Nadu government to sanction the required expenditure from their side, so that the work can be completed earlier.

Furthermore, there is no train running along Salem Railway Station from 9.00 AM to 4.30 PM to Chennai. So, I request the Honourable Minister to arrange to run a day train between the above hours from Salem to Chennai to meet the demands of the general public.

The announcement of Dorondo Express from Chennai to Coimbatore is a most welcome scheme. Since Salem is divisional headquarters, I request the Honourable Railway Minister to see that the train is stopped at least at Salem Junction.

In this Budget there are several areas of concern. I would like to point out some of them.

The annual plan for 2010-11 envisages investment of Rs.41,426 crore, the highest ever, how the Railways is going to mobilize the resources? I think the Railways would go in for higher ever debt. This is not good for the Railways.

Passenger earnings are likely to decline by Rs.252 crore. Traffic earning is likely to fall short by Rs.69 crore this year.

Profits of the Railways have come down to Rs.951 crore in 2009-10 as against Rs.13,431 crore registered in 2007-08.

By Ministers own admission, the surplus has dropped to a mere Rs.951 crore. Why this is so? Wherein lies the wrong? It is due to failure to look into sound railway economics?

The budget outlines a proposed saving of Rs.2000 crore from austerity measures, will it be possible to achieve, is a million dollar question? How Hon. Minister is going to tackle the situation? It is in the hands of the minister. At present, there are two challenges before her to test her talent.

Indian Railways is the simple largest Diesel Consumer in the country. The Railway consume 2.35 billion litres high speed diesel in a year and expenses is around 8,000 crore per annum. I rupee increase in Price of Diesel would cost 234 crore per year to the Railways. I am at a loss to understand how the Railway Minister is going to bear the cost of rise in Diesel Price without affecting the health of Indian Railways. This is the first Challenge.

Finance Minister has proposed to levy service Tax at 10.3 % in respect of transport of goods by rail. Though the railway minister has written to the Finance Ministry for the withdrawal of service tax, if it is not done it would increase the freight charges by Rs.100 per tone and cause inflationary pressure. I hope Railway Minister will ultimately succeed in her efforts.

***श्री श्रीपाद वेसो नाईक (उत्तर गोवा):** रेल याद की जीवन रेखा है, हम सम्पर्क मुहैया करके उत्तरदायित्व पूरा कर सकते हैं। भारतीय रेल की प्रगति देश की प्रगति है।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने वर्ष 2010-11 का रेल बजट पेश किया। पूरे देश के लोगों की बड़ी अपेक्षाएं थीं कि उनकी पिछले कई वर्षों की मांगें इस बजट में पूरी होंगी। अपना गांव, अपना शहर रेल से जुड़ना, किंतु अधिकतम मांगें अभी भी अटपट रही। मुझे आशा है कि बची हुई मांगें आने वाले समय में पूरी होंगी।

रेल मंत्री ने वर्ष 2010-11 का रेल बजट पेश करते समय बहुत सारे प्रोजेक्टों की घोषणा की, जैसे - नई लाइन्स डालना, नई गाड़ियां चलाना, नए डबल ट्रैक

बनवाना, 50 विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनवाना, 350 आदर्श स्टेशन बनवाना आदि-आदि आयासन दिए, अफसोस की बात है कि इनमें से कई प्रोजेक्ट वैसे के वैसे ही हैं, वर्ल्डक्लास स्टेशन हों या आदर्श स्टेशन हों, एक भी स्टेशन का काम अब तक नहीं हुआ है। इसलिए मेरी मांग है कि रेल मंत्री द्वारा बजट में घोषित प्रोजेक्ट शीघ्र प्रारम्भ हों।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने होस्पेट - वास्कोदग्ामा (गोवा) को उबल ट्रैक की स्वीकृति दी है। गोवा देश का एक छोटा सा राज्य अवश्य है, किन्तु यह अंतर्राष्ट्रीय स्तर का प्रमुख पर्यटन केन्द्र है। पूरे विश्व भर से बड़ी संख्या में लोग गोवा में आते हैं, फिर वहां से देश के अन्य राज्यों व पर्यटक स्थलों को जाते हैं, अतः उनकी सुचारू रेल यात्रा के लिए अधिक सुविधासुक्त गाड़ियों के चलाने की मैं मांग करता हूँ, जैसे - गोवा-मुंबई-गोवा, गोवा-बंगलौर-गोवा, गोवा-तिरुपति-गोवा, गोवा-जयपुर-गोवा, गोवा-हैदराबाद-गोवा, गोवा-वालार्किनी (नगापट्टनम)-गोवा, गोवा-चेन्नई-कन्नाकुमासी-गोवा।

कोकन रेलवे के माध्यम से गोवा-मुंबई के मध्य अधिकार जनता सफर करती है। अतः इस रूट पर अधिक गाड़ियों की जरूरत है, किन्तु सिंगल ट्रैक होने के कारण ज्यादा गाड़ियां नहीं चल सकती हैं। अतः मेरी मांग है कि इस रूट को शीघ्र ही उबल ट्रैक कर दिया जाए।

पहले गोवा से तिरुपति जाने के लिए निजामुद्दीन एक्सप्रेस में दो बोनी हरिप्रिया एक्सप्रेस से जोड़ने के लिए होती थीं जो कि वास्को स्टेशन से लोन्डा जंक्शन जाकर हरिप्रिया एक्सप्रेस पर जुड़ती थीं, किन्तु अब निजामुद्दीन दिल्ली से एक घंटा टोट छूटती है, जिसका कनेक्शन समय के कारण नहीं होता। अतः हरिप्रिया एक्सप्रेस लोन्डा जंक्शन से एक घंटा पहले ही निकल जाती है। अतः मैं मांग करता हूँ कि गोवा-तिरुपति की यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए समय का निर्धारण किया जाए।

किंग 50 वर्षों से महाराष्ट्र के लोगों की मांग रही है कि शोलापुर से तरजापुर को रेल लाइन से जोड़ा जाए। तरजापुर भवानी शिवाजी महाराज की कुलस्वामिनी है। जिसके दर्शन के लिए पत्थेक मंगलवार, शुक्रवार व पूर्णिमा को लगभग 50 हजार लोग आते हैं। अतः एक वर्ष में लगभग 3 करोड़ जनता का आना-जाना होता है। अतः मैं मांग करता हूँ कि शोलापुर-तरजापुर नई ब्राडगेज रेल लाइन शीघ्र स्वीकृत की जाए।

***SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR):** At the very outset, I congratulate the hon. Minister, Ms. Mamata Banerjee, on behalf of our party, the All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam (AIADMK) for bringing a new lease of life to the Indian Railways through her various programmes.

For the development and prosperity of any country, the basic requirements are that agriculture and industry should prosper. If we want agriculture and industry to prosper, we have to develop the railway network for transporting the agricultural commodity and industrial products from one place to another, from one industrial city to another, from village to another, from village to town, etc. smoothly and swiftly. Hence, we could say improvement in the infrastructure of railway network is a must. In this direction, the Railway Budget is striving. It is certainly a welcome step as Railways play an important role in the economic development of the country. So also the national development. This Budget strives to go ahead in that direction. Hence, we wholeheartedly applaud it.

I would like to stress here that our tall and charismatic leader of our party, the AIADMK, Amma, Selvi Jayalalitha, has applauded and appreciated this Railway Budget presented by our hon. Minister for having given many new trains etc.

The major highlight of this Rail Budget, according to me, is that there is no hike in the passenger fares. This is an extraordinary measure on the part of the hon. Minister. Cancer patients are provided 100% concession in 3AC and Sleeper Class when they go for treatment. This is certainly an innovative step considering the pathetic situation these Cancer patients live.

Reducing the 3-ticket charges to Rs. 10 for Sleeper Class and Rs. 20 for AC Class, I hope, would be welcomed by all sections of the society, particularly, the middle-class populace. This would certainly bring immense relief to the rail passengers who often use railway travel daily or regularly.

Regarding providing passenger amenities, Ms. Mamata Banerjee has announced that 94 stations would be upgraded as 'Adarsh' stations. Construction of additional 93 multi-functional Complexes too are on the anvil of the Railway Minister. These are undoubtedly steps which are worth appreciating.

Here, I would sincerely urge the hon. Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee to consider and include Tiruppur Station for upgradation as one of the 'Adarsh' stations, considering the garments and hosiery industries, which are of international repute and known for its vast expanding market, naturally too.

Automatic fire and smoke detection system would be introduced in 20 long distance trains. I consider this as one of the important announcements in this year's Railway Budget. I hope the Minister would allocate more funds for the implementation of this system in other trains too, as it is an important system to be installed.

We come across accidents involving level-crossings. Manning of unmanned level crossings in this Budget is a welcome step. I hope the Railways would implement it though it is an arduous task.

Now, I turn to Tiruppur, my parliamentary constituency. Tiruppur is a very big industry and business centre famous for garments and hosiery industries. Tiruppur brings in Rs. 11,000 worth of foreign exchange to the country. Tiruppur is a big export zone, which is visited by thousands of people, both from foreign countries and other parts of the country. Last year, Tiruppur has been converted into a new district considering its importance. But still there is no train from Tiruppur to Chennai. Because of this inconvenience, people coming to Tiruppur from Erode, Coimbatore, Chennai and other places are put to a lot of difficulties. Hence, I strongly urge the hon. Minister to introduce a new night Express from Tiruppur to Chennai touching Salem-Erode-Tiruppur-Coimbatore.

Regarding Tiruppur Station, I would like to state here that in this Budget, the hon. Minister has announced that 10 stations would be identified for conversion as World Class Stations. Considering its immense importance, Tiruppur station should be identified for conversion as one of the 10 World Class stations.

Likewise, I would request for addition 10 New Coaches in the Nagercoil Express Train (Train No. 6610) (Coimbatore to Nagercoil). As I highlighted, Tiruppur is fully equipped with its Hosiery Exports Industry which bring in Rs. 11,000 crore of foreign exchange every year to our country. Most of the people who work in this industry are mainly from the south Tamil Nadu and they are hugely suffering for their transportation needs.

I would also request for at least one additional trip of Passenger Train No. 607 between Coimbatore and Salem. In this regard, I wish to state that I had raised this issue in Lok Sabha on 1/12/2009. This train starts from Erode by 7 a.m. Later, the same train starts its return trip from Coimbatore by 18.20 pm and reaches Erode by 20.45 pm. Kindly note that in between time 9.15 am and 18.0 pm, this train is kept idle in Coimbatore Junction. Hence, I request you to kindly issue directions to make an additional trip between Coimbatore and Salem (TO & Fro) via Tiruppur and Erode during this free time so that the people of these districts will be highly benefitted and their long felt transportation needs will be fulfilled.

I would also request for the introduction of a new train to be introduced from Erode to Mumbai via Konkan Railways. As such, a number of industries are located in Erode, Tiruppur and Coimbatore districts. Most importantly, these districts are famous some esteemed educational institutions which impart quality education. Also, these districts are hub for hospitals and are connected with major city like Mumbai.

Under such circumstances, it would be better if a new Express Train is introduced in the Kongan Railway route between Erode and Mumbai via Tiruppur, Coimbatore which would not only be of a shorter distance but also it helps the Railways commercially.

Another important request concerning the people of my constituency is that Trivandrum to Palghat Train No. 6343 should be extended till Erode. This has been a long-pending demand.

The other important aspect is that Coimbatore is called as the Manchester of Tamilnadu and the major population of the Coimbatore and Tiruppur districts are from Kerala State and huge number of people are traveling to Kerala from Coimbatore, Tiruppur and Erode districts for their studies, jobs and business purposes daily. In order to fulfill the needs of the people who live in these 3 districts. I hereby fervently request to kindly consider the Amirtha Express Train No. 6343 which runs from Trivandrum to Palghat town be extended till Erode.

Likewise, 5 additional new coaches may be added in Coimbatore to Mayiladuthurai Jan Shatabdi Train (Train No. 2084). This important train is now running with only 9 coaches with the result railway commuters are suffering as no open tickets are issued for this train and the coaches are not sufficient to satisfy the transportation needs of the people. Hence, I humbly request the hon. Minister, Ms. Mamata Banerjee to kindly consider adding 5 new coaches and also to order to issue open tickets to this train so that the people will be hugely benefitted.

I would also request for opening at least 5 additional ticket booking counters and a separate reservation counter, railway platforms and additional foot over bridges should be constructed at Tiruppur.

To facilitate the labourers coming to Tiruppur for work, special electric trains to be introduced in the morning and evening times in the following routes.

Electric trains should be operated touching Coimbatore-Tiruppur-Erode, Palakad-Tiruppur-Erode. These new electric trains should be operated at least six times a day on the above routes.

I also plead for the introduction of new train between Tiruppur and Nagercoil via Erode, Karur, Dindigul and Madurai. Introduction of new goods trains between Tiruppur to Tuticorin, Tiruppur to Chennai and Tiruppur to Cochin would facilitate the exporters to transport their ready made garments.

In the end, I would request the most simple Minister in the UPA Government and also the most simple Railway Ministers of the country, Ms. Mamata Banerjee to include the important railway projects mentioned in my above speech with a view to satisfy the long cherished desire of the people of Tiruppur which would help the neighbour districts and States and also the foreigners who through this garments and hoseries hub of South India.

***SHRI JAI PRAKASH AGARWAL (NORTH EAST DELHI):**

I Congratulate Hon'ble Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee for bringing people oriented Budget and without hiking passenger fares and introducing the new trains and new infrastructure facilities.

As an MP from Delhi I congratulate Railway Minister and UPA Govt. for giving more facilities to High standard Anand Vihar Railway Station. Meanwhile I urge the Govt. to speed up the ongoing projects for creating world class station facilities in New Delhi Station. While appreciating this Budget I must also demand the Railway Ministry for providing more infrastructure to New Delhi, Nizamuddin, Old Delhi, Sarai Rohilla, Shakur Basti. Meanwhile apart from providing infrastructure I must ask Railway authorities to provide proper manpower for the full functioning of the Railway network in Delhi. Even major stations like New Delhi, Old Delhi and Nizamuddin lacks proper cleaning, basic hygiene. This issue can be addressed only by appointing enough manpower in all cadres.

As a Member of New Delhi North East Constituency I am bringing out the long standing demands of our people. I hereby point out five specific and genuine demands from the people of North East Delhi as well as the population of Delhi as a whole.

- (i) New Station to be built at Saboli in North East Delhi which will help thousands of people to travel to Saharanpur.

- (ii) Stopping of trains at Saboli in North East Delhi.
- (iii) Building of an underpass at G.T. Road in the North East Delhi.
- (iv) More infrastructure and the basic amenities in Railway colonies in Delhi.
- (v) Better service conditions for Railway Karamcharis and to meet their long standing demands.

I must also appeal to Railway Minister for more infrastructure of suburban Rail Network in Delhi. Like Delhi Metro the suburban trains in Delhi's infrastructure should be upgraded to the world class level by introducing new modern bogies, enough manpower etc.

Once again I congratulate Mamata Didi and the UPA Govt. led by Hon'ble Prime Minister Dr. Manmohan Singh and Chairperson Smt. Sonia Gandhi for bringing out the people oriented budget.

श्री गणेश सिंह (सतना):

सुश्री ममता बनर्जी जी ने अपना यह दूसरा रेल बजट जब प्रस्तुत कर रही थीं, सदन में बैठे हुए सांसदों तथा बजट को सुन रहे देशवासियों की अपेक्षा थी कि ममता जी की दृष्टि सब पर समान होगी लेकिन इतना निराशापूर्ण एवं पक्षपात से भरा हुआ रेल बजट पिछले कभी नहीं प्रस्तुत किया गया।

रेल नेटवर्क भारत को जोड़ने का काम करता है लेकिन ममता जी ने उसे कमजोर करने का काम किया है। आज पूरे देश में 64 हजार 15 किलोमीटर की रेलवे लाइन है और इन पटरियों से हर रोज 70 हजार रेलगाड़ियाँ चलती हैं। करोड़ों लोग प्रतिदिन यात्राएँ करते हैं और उनका संवाहन 14 लाख कर्मचारी कर रहे हैं जिस गति से रेल सुविधाओं तथा रेल लाइनों एवं गाड़ियों के विस्तार एवं रखाव का काम होना चाहिए था वह नहीं हो पाया। यह जानकर मुझे आश्चर्य है कि एक वर्ष में 230 किलोमीटर रेल लाइनें बिछाने का काम हो रहा है जो दुनिया के अन्य देशों की तुलना में बहुत कम है।

देश ने यह माना था कि ममता जी पहले के रेल मंत्रियों से एकदम अलग होंगी लेकिन उन्होंने भी दोनों रेल बजटों में देश की जगह में पश्चिम बंगाल को महत्व दिया है। मेरा विशेष पश्चिम बंगाल के रेल विकास से नहीं है लेकिन मुझे यह कहने का हक है कि उन्हें रेल बजट में देश के सभी राज्यों को तरजीह देनी चाहिए थी लेकिन ऐसा उन्होंने नहीं किया। मैं हमेशा से यह कहता रहा हूँ कि जिस क्षेत्र में रेलवे को अत्यधिक आय होती है उस क्षेत्र में रेलवे को नेटवर्क और बढ़ाना चाहिए। ममता जी ने इस बार रेल बजट को सामाजिक क्षेत्र में ले जाने का प्रयास किया है। मुझे लगता है कि उनका यह प्रयास रेलवे की आंतरिक कमजोरी को छिपाने के लिए किया है। रेलवे का असली कार्य उसका विस्तार करना। यात्री सुविधा बढ़ाना, पिछड़े क्षेत्रों में रेल नेटवर्क ले जाना, विध्वंसनीय रेलवे को की घोषणाओं को पूरा करना है लेकिन जो भी हो रहा है वह अत्यंत धीमी गति से हो रहा है।

आये दिन रेल दुर्घटनाएँ हो रही हैं। रेलवे के कर्मचारी अपने दायित्वों का ठीक ढंग से निर्वहन नहीं करते हैं जो उनका मुख्य कार्य है फिर ऐसी परिस्थिति में बजट में की गयी सामाजिक क्षेत्र में घोषणाओं का कैसे क्रियान्वयन होगा, यह मेरे समझ से परे है। रेल मंत्री जी ने 2020 तक विजन बनाया है उनके मुताबिक आने वाले 10 वर्षों में रेलवे को 14 लाख करोड़ रुपये की जरूरत होगी। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए हर वर्ष रेलवे को 1.4 लाख करोड़ रुपये जुटाने होंगे। आज हमारे देश में रेल की जो ख़ाता है, वह दुनिया में औसतन अत्यंत कम है। पुरानी रेल पटरियों, पुराने रेल डिब्बे, पुराने पुलिया, पुराने ओवरब्रिज, मुझे लगता है कि अंग्रेजों के जमाने के जो बने थे उनका तब तक सुधार नहीं किया जाता जब तक कोई दुर्घटना नहीं हो जाती।

एक तरफ रेलवे विधि की सबसे अधिक तथा सबसे तेज गति से चलाने वाली रेल बनाने की घोषणा करता है, वहीं अपने अयोसंरचना का उच्च स्तरीय विकास करने में रुचि नहीं रखता। ममता जी ने डायमंड कारीडोर, गोल्डन कारीडोर बनाने की घोषणा की है। इन रेल बजटों से ढाई सौ से लेकर तीन सौ किलोमीटर की ख़ाता से रेल चलाने का सपना पूरा हो पायेगा। इसके पहले रेल मंत्रियों ने रेलवे को विश्व स्तरीय बनाने की घोषणा की थी लेकिन दुर्भाग्य है कि उन घोषणाओं की शुरुआत ही नहीं कर सके, बनाना तो दूर रहा। ममता जी ने अपने रेल बजट में वाहवाही तृटने की कोशिश जरूर की है, लेकिन देश ने उन्हें क्रेडिट नहीं दिया।

रेल बजट में भीषण असमानता दिखाई दे रही है, रेलवे अपने वायदों पर खरा नहीं उतरा, अब तक जितनी घोषणाएँ रेल मंत्रियों ने की, क्या उन्हें पूरा किया गया? रेलवे ने ऐसी परम्परा बना दी है कि पहले का रेल मंत्री जो बोल गया, उसे आने वाला मंत्री लागू नहीं करेगा। इससे रेलवे की विप्लवशीलता पर पुनर्विचार खड़ा किया है।

मैं मांग करता हूँ कि अब तक के रेल मंत्रियों के द्वारा की गयी घोषणाओं का एक श्वेत पत्र जारी करना चाहिए। माननीय सांसदों के साथ जोन स्तर पर बजट के पहले बैठके होती हैं। सभी सांसद अपने-अपने क्षेत्र की समस्याओं को रखते हैं, क्या सांसदों को यह जानने का हक नहीं है कि हमारी माँगों का क्या हुआ? पत्र आ जायेगा कि यह काम संभव नहीं है। यदि कारण पूछा जाए तो रेलवे बताने को तैयार नहीं। रेलवे द्वारा सांसदों की रूप से विपक्षी दलों के सांसदों की भयंकर उपेक्षा कर रहा है। मैंने अपने क्षेत्र की समस्याओं से संबंधित पिछले रेल बजट में 5 मार्च, 2008 को अनुदान माँगों में 17 अप्रैल, 2008 को, भूकम्पकाल में 26 नवम्बर को, फिर रेल बजट 2009-10 में 7 जुलाई, 2009 को अपनी बात रखी थी। 14वीं लोक सभा में भी सभी रेल बजटों में प्रायः वहीं समस्याएँ रखी थीं जो आज भी रख रहा हूँ।

जबलपुर में जी.एम. के साथ हुई 19 जनवरी, 2009 की बैठक में फिर 8 जनवरी, 2010 की बैठक में जो सुझाव दिये थे, उन पर कार्यवाही तो दूर उन दस्तावेजों को गुमा दिया गया। इनकी बड़ी तापस्वाही तथा उपेक्षा रेलवे लगातार कर रहा है।

इतना ही नहीं मैं स्वयं कुछ सांसदों के साथ रेल मंत्री जी से मिली। शीवा, बांदा, सीधी, हमीरपुर के सांसदों का हस्ताक्षरित पत्र इन क्षेत्रों की समस्याओं के निदान का दिया लेकिन कुछ नहीं हुआ।

रेल मंत्रालय को माननीय मंत्री जी के नाम जो पत्राचार किये गये उनके जवाब

11 जुलाई, 2009

15 जुलाई, 2009

16 जुलाई, 2009

22 सितम्बर, 2009

12 जनवरी, 2010

20 जनवरी, 2010

को ममता जी ने जो भेजा है, उनमें किसी भी पत्र में मांग पूरी की जा रही है या नहीं नहीं लिखा गया। इसी तरह राज्य मंत्री जी के पत्र

18 सितम्बर, 2009

8 अक्टूबर 2009, 14 अक्टूबर 2009 तथा 1 जनवरी 2010 को जो जवाब भेजे गये, उनमें भी किसी भी समस्या के हल होने का उल्लेख नहीं है। इसी तरह जबलपुर पश्चिम मध्य रेलवे के जी.एम. द्वारा जो जवाब भेजा गया, सभी का नकारात्मक उत्तर दिया जाता है। ऐसी स्थिति में मेरा कहना है कि सदन में सिर्फ भाषण कार्यवाही में दर्ज हो जाए, इसका क्या मतलब है?

मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख रूप से जो मांग करता हूँ, उन्हें रेलवे को हर हालत में पूरा करना चाहिए। इसके पीछे मेरा मजबूत तर्क है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से रेलवे को अकेले माल लदान में 7 हजार करोड़ रूपया वार्षिक आमदनी होती है। यात्री गाड़ियों से जो आय हो रही है, वह तो अलग है।

- पूर्व के रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने जबलपुर बेशाव सोमनाथ एक्सप्रेस को सतना तक लाया जायेगा, वह घोषणा आज तक पूरा नहीं हुई।

- तलितपुर-सिंगरौली रेल लाइन के निर्माण कार्य को और तेज बढ़ाया जाए ताकि परियोजना समय सीमा में पूरी हो सके।

- कटनी से इलाहाबाद, मानिकपुर से मदासी तथा सतना से शीवा रेल लाइनों का विद्युतीकृत किया जाए।

- महाकौशल एक्सप्रेस को जबलपुर से हजरत निजामुद्दीन तक जाती है, उक्त गाड़ी का समय परिवर्तन कर सुबह 8 बजे तक दिल्ली पहुंचाया जाए तथा उक्त गाड़ी में वातानुकूलित प्रथम श्रेणी का डिब्बा जो कि पहले से लगा हुआ था, उसे पुनः लगाया जाये तथा गाड़ी की साफ-सफाई का स्तर सुधारा जाये।

- शीवा से हबीबनगर-भोपाल चलने वाली यात्री गाड़ी को इन्दौर तक बढ़ाया जाये। साथ ही सभी श्रेणियों के एक-एक अतिरिक्त डिब्बे बढ़ाये जाए क्योंकि उक्त गाड़ी में हमेशा लम्बी वेटिंग रहती है तथा जबलपुर डिवीजन की सबसे अधिक आय देने वाली यात्री गाड़ी है।

- गरीब रथ को जबलपुर से बढ़ाकर इलाहाबाद किये जाने की घोषणा की गई है जबकि हमने सतना-शीवा तक बढ़ाने की मांग की थी, उक्त गाड़ी में सतना को सभी श्रेणियों में वी.आई.पी. कोटा दिया जाये।

- जबलपुर-नागपुर तथा जबलपुर-कोटा जाने वाली यात्री गाड़ियों में सतना से 2-2 अतिरिक्त बोगियां लगाकर सतना को भी सीधे नागपुर एवं कोटा से जोड़ दिया जाए।

- शक्तिपुंज एक्सप्रेस में सतना से अतिरिक्त कोच लगाकर सिंगरौली से सीधे सतना के यात्रियों को जोड़ दिया जाए।

- चित्तूर तथा मैदर दो बड़े तीर्थ स्थल हैं दोनों स्थान रेलवे लाइन से तो जुड़े हैं परन्तु दोनों स्थानों को जोड़ने हेतु कोथ यात्री गाड़ी नहय है। अतः एक नथ यात्री गाड़ी चलाय जाए।

- सजुयहो विश्व प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है, दिल्ली से सजुयहो के बीच में शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।

- रीवा से मिर्जापुर नई रेल लाइन बनाई जाए।

- सतना रेलवे से उत्तर तथा दक्षिण दिशा की ओर लगभग 50 जोड़ी यात्री गाड़ियां आती-जाती हैं लेकिन अधिकांश यात्री गाड़ियों में विभिन्न श्रेणियों के डिब्बों में वी.आई.पी. कोटा नहीं है। अतः सभी गाड़ियों में वी.आई.पी. कोटा सुनिश्चित किया जाए।

- मेरे लोक सभा क्षेत्र के मझगांव, वितहड़ा, खुटड़ा, जैतवारा, सगमां, सतना, तनखगांव, उवेहड़ा, मैहर, मदनपुर, अमदरा तथा भुकेही रेलवे स्टेशनों में सभी तरह की सुविधाओं का विस्तार किया जाए तथा सतना एवं मैहर स्टेशन को विश्व स्तरीय बनाया जाये।

- इंटरसिटी रीवा से जबलपुर जाने वाली यात्री गाड़ी का कगलथ एवं अमदरा में स्टापेज दिया जाए।

- रीवा से सतना के बीच जमुना में तथा मैहर अमदरा के बीच मुनवारा में नया रेलवे स्टेशन बनाया जाये।

- कामाखनी एक्सप्रेस एवं रीवा दिल्ली यात्री गाड़ी का जैतवारा एवं मझगांव में स्टापेज दिया जाए।

- सतना स्टेशन के पूर्व मुझतिचारागंज क्रॉसिंग, सतना मैहर के बीच उवेहड़ा में अंडर ब्रिज बनाया जाये।

- सतना-उवेहड़ा के बत्ती गोवराव गांव के पास रेलवे फाटक बनाने की लंबे समय से मांग है क्योंकि उक्त गांव की खेती लाइन के इस पार है। किसानों को अपने खेतों तक पहुंचने के लिए कई किलोमीटर चक्कर मारना पड़ता है।

- मैहर-अमदरा रेलवे स्टेशनों के बीच एन.एच.7 से धतुरा खौरा, हिनौत, रूपगंज, गोरहड़ा गांव के बीच प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से रेलवे पुल के नीचे से सड़क बनाई गई है। उसी से लोगों का आवागमन होता रहा है। पिछले कुछ समय से तोहड़े के रोड लगा दिये गये हैं जिससे उक्त गांवों को आवागमन बड़े वाहनों से बंद हो गया है। मेरी मांग है कि पुल के नीचे सड़क निर्माण कराकर पुनः आवागमन प्रारंभ कराया जाये अथवा नये फाटक का निर्माण कराया जाये।

- मैहर रेलवे स्टेशन से पूर्व बीच शहर से रेलवे लाइन को राष्ट्रीय राजमार्ग की क्रॉसिंग है एवं हर 15 मिनट में फाटक बंद होता है, आवागमन बुरी तरह प्रभावित हो रहा है। लंबे समय से ओवरब्रिज बनाये जाने की मांग होती रही है। राज्य सरकार ने अपने हिस्से की राशि भी उपलब्ध करा दी है। परन्तु आज तक उस कार्य की स्वीकृति नहीं हो पाई। तत्काल स्वीकृति देकर कार्य प्रारंभ कराया जाये।

- सतना रेलवे स्टेशन जबलपुर जोन का सबसे महत्वपूर्ण स्थान है। यहाँ 2 बड़े तीर्थ स्थल नेशनल पार्क, हीरा खदान, खजुराहो, बान्धवगढ़ जैसे ऐतिहासिक स्थल हैं। उक्त जगह में सीमेंट के कई बड़े उद्योग हैं। सतना में सीमेंट स्तीपर बनाने का कारखाना खोला जाए।

- सतना रेलवे स्टेशन से रेलवे को हज़ारों करोड़ रुपये का व्यापार मिलता है लेकिन रेलवे का कोई भी बड़ा कार्यालय नहीं है। अतः डी.आर.एम. कार्यालय सतना में स्थानान्तरित किया जाये।

अंत में मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उनकी ईमानदारी पर मुझे कोई शक नहीं है परन्तु यदि वे रेल प्रशासन को ठीक करना चाहती हैं तो विभाग के अफसरों को जनता की भावनाओं के अनुकूल काम करने के लिए मजबूर करें। क्योंकि रेलवे में आज भी भ्रष्टाचार अफसरवादी है। यह एक ऐसा तंत्र है जिस पर लगातार सुधार करने की जरूरत है। जिन मंत्रियों ने इस तंत्र पर हैमर चलाया है वहीं सफल हो पाया है। जिसने हैमर नहीं मारा, वह खुद बाहर हो गया।

रेलवे आज एक ऐसी संस्था बन गई है जो मंत्री आया, उसके लिए उसका राज्य ही पूरा देश बन जाता है जबकि रेलवे तो पूरे देश में फैला हुआ है। उसकी देखरेख बराबर करनी चाहिए। लेकिन ऐसा हो नहीं पाता।

सतना, मैहर, मझगांव, स्टेशनों में जो निर्माण कार्य हुए हैं, उनकी गुणवत्ता की जांच कराया जाना अति आवश्यक है।

सतना रेलवे स्टेशन के अन्दर जो नये प्लेटफार्म बनाये गये हैं, उनका निकासी सीधे 1 नम्बर प्लेटफार्म से है जबकि उनकी निकासी सीधे बाहर की ओर होनी चाहिए। ऐसी व्यवस्था आवश्यक है।

- सतना रेलवे स्टेशन की पूरवस्था व्यवस्था में व्यापक सुधार की जरूरत है। इसी तरह आरक्षण सिद्धकियां बढ़ाने की भी मांग है।

- सतना रेलवे स्टेशन के मुख्य द्वार कालेज के पास से दो लाइन की सड़क बनाते हुए प्रवेश द्वारा बनाया जाए।

- सतना रेलवे स्टेशन जबलपुर जोन का सबसे महत्वपूर्ण स्थान है। यहाँ 2 बड़े तीर्थ स्थल नेशनल पार्क, हीरा खदान, खजुराहो, बान्धवगढ़ जैसे ऐतिहासिक स्थल हैं। उक्त जगह में सीमेंट के कथ बड़े उद्योग हैं। सतना में सीमेंट स्तीपर बनाने का कारखाना खोला जाए।

- सतना रेलवे स्टेशन से रेलवे को हज़ारों करोड़ रुपये का व्यापार मिलता है लेकिन रेलवे का कौथ भी बड़ा कार्यालय नहप है। अतः डी.आर.एम. कार्यालय सतना में स्थानान्तरित किया जाये।

अंत में मैं रेलमंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उनकी ईमानदारी पर मुझे कोई शक नहीं है परन्तु यदि वे रेल प्रशासन को ठीक करना चाहती हैं तो विभाग के अफसरों को जनता की भावनाओं के अनुकूल काम करने के लिए मजबूर करें। क्योंकि रेलवे में आज भी भ्रष्टाचार अफसरवादी है। यह एक ऐसा तंत्र है जिस पर लगातार सुधार करने की जरूरत है। जिन मंत्रियों ने इस तंत्र पर हैमर चलाया है वहीं सफल हो पाया है। जिसने हैमर नहप मारना वह खुद बाहर हो गया।

रेलवे आज एक ऐसी संस्था बन गथ है जो मंत्री आया उसके लिए उसका राज्य ही पूरा देष बन जाता है जबकि रेलवे तो पूरे देष में फैला हुआ है। उसकी देखरेख बसाबर करनी चाहिए। लेकिन ऐसा हो नहप पाता।

सतना, मैट्रो, मडगवां, स्टेशनो में जो निर्माण कार्य हुए हैं उनकी गुणवत्ता की जांच कराया जाना अति आवश्यक है।

सतना रेलवे स्टेशन के अंदर जो नये प्लेटफार्म बनाये गये हैं उनका निकासी सीधे 1 नम्बर प्लेटफार्म से है जबकि उनकी निकासी सीधे बाहर की ओर होनी चाहिए। ऐसी व्यवस्था आवश्यक है।

- सतना रेलवे स्टेशन की फूँलाळ व्यवस्था में व्यापक सुधार की जरूरत है। इसी तरह आरक्षण सिडकियां बढ़ाने की भी मांग है।

- सतना रेलवे स्टेशन के मुख्य द्वार कॉलेज के पास से दो लाइन की सड़क बनाते हुए प्रवेश द्वार बनया जाये।

- जिन लोक सभा क्षेत्रों में जिन रेलवे स्टेशनों में निर्माण के कार्य जो हैं, उनका उद्घाटन स्थानीय सांसदों से कराया जाये।

- सतना से मुम्बई

- सतना से हरिद्वार

- सतना से तिरुपति

- सतना से द्वारिका

- सतना से रामेश्वरम

- सतना से पुरी

- सतना से जम्मू कश्मीर

- सतना से जयपुर

के लिए तत्काल यात्री गाड़ी चलाई जाय।

***SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM):** Let me congratulate the Hon'ble Railway Minister Km. Mamata Banerjee for presenting a people friendly budget without increasing the passenger fare and freight charges even at the time of economic crisis.

The Minister has announced several developmental programs. India has a total railway network of about 64,000 km. Of this, the Government of India has been able to lay only 10,400 km of new line since Independence. This is not an impressive record. However, we are assured of the Hon'ble Minister's commitment to add an average of 1000 km of railway line every year. It is a welcome and bold step.

I would now confine to my constituency-Kottayam which happens to be hub of Central Kerala with a diversified hinterland comprising of religious shrines, wildlife sanctuaries, plantation valleys and back waters resorts of International fame.

Passenger earnings, on all India average is reported to be around 27% of the total earnings. But in Trivandrum and Palghat divisions of Southern Railway, the share of passenger earnings far exceeds that of the freight share. Of this, Ernakulam-Chengannoor section consistently generates the maximum passenger revenue. Kottayam railway station is considered the gateway to the much frequented pilgrim and tourism circuit. Kottayam railway station handles enormous volume of pilgrim traffic destined for Sabarimala and Sr. Alphonsa's holy shrine at Bharananganam. A constant flow of domestic and international tourists pass through Kottayam for wildlife sanctuary at Thekkady and back water resorts at Kumarakom. Kottayam is also the seat of academic, cultural and theological institutions. On these grounds Kottayam railway station eminently qualifies to be upgraded into a world class station.

There is a legitimate and long standing demand of people in my constituency presently served by the following railway stations on the Ernakulam-Chengannoor section:- Mulanthuruthy, Kanjiramattom, Piravom Road, Vaikom Road, Kuruppanthara and Ettumanoor which serve as satellite stations for the entire region. Considering the volume of passenger revenue generated, these stations need to be upgraded with more passenger amenities and designated as 'Adarsh' stations. I hope the Hon'ble Minister will consider these proposals for inclusion in the current budget.

There is an urgent need to introduce new super fast trains from Trivandrum to Bangalore via Kottayam to cater the large student community. Presently the existing trains from Trivandrum to Bangalore via Kottayam are not able to carry such enormous volume of passenger traffic. This lacks of adequate rail connectivity, forces a large number of travelers to depend on Buses. They spent much more on bus fare with less travel comfort and safety. It is reported that more than 700 luxury buses ply between Bangalore and Central Kerala. It is, therefore, an established fact that more super fast trains to Bangalore will not only be economically viable but also will run to full capacity throughout the year.

In the budget speech, the Hon'ble Minister has announced couple of sports academies in the country. As you know that Kerala has produced many national and internal athletics and many of them are working with Indian Railways, I request you to kindly allot a sport academy in Kerala especially in Kottayam.

I conclude by saying the development depends upon the implementation of the projects within a time frame.

*श्री देवेन्द्र नागपाल (अमरोहा):

सर्वप्रथम मैं माननीय रेलवे मंत्री "ममता जी" को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने सभी कर्कों के लिए "ग्री गरीब लोग, आम आदमी" एक आम बजट पेश किया है जिसके फलस्वरूप मालभाड़ा व यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है और रेल यात्रा की सुरक्षा और विशेषकर किसानों, महिलाओं, युवाओं और आम आदमी की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए किया गया है। आपके द्वारा पहली बार सामाजिक दायित्व को प्राथमिकता देते हुए रेल सम्पर्क/बुनियादी ढाँचे संबंधित परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है। साथ ही साथ यह सच है कि जो आज सक्षम नहीं है वह आने वाले काल में सक्षम हो जाएगा। इस बजट के माध्यम से भविष्य में अष्टमी पड़ी परियोजना जो कि विज्ञान 2020 के अंतर्गत आती हैं के लक्ष्य को हम प्राप्त कर सकते हैं।

रेल बजट में रेलवे की खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज लॉजिस्टिक पार्क व मल्टीफंक्शनल परिसरों को स्थापित करने का प्रस्ताव व ई-टिकट, स्टेशनों के उन्नयन के उत्पादन जो किसानों और ग्रामीण जनता को अत्यंत लाभ पहुंचावेगा।

अब मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह पश्चिमी उत्तर प्रदेश की भांगों पर विचार करें जैसे कि :-

1. नई रेलवे लाइन गजरोला सम्भल वाया हसनपुर, मेरठ-बिजनौर, अलीगढ़-मथुरा और चॉंदपुर-बहनौई वाया नहटौर, नौगाँव, अमरोहा और सम्भल।

2. गंगा को जोड़ने संबंधी रेल लाईन जो कि बँटें हुए भागों में है तवसर-बक्सर, कासगंज।

3. रेलवे लाईन का दोहरीकरण व विद्युतीकरण-गजरोला से देहरादून वाया बिजनौर-तवसर, शहादरा से सहारनपुर वाया शामली।

4. नई रेलवे :-

सहारनपुर से मुम्बई वाया शामली, कोटद्वार से मुम्बई वाया बिजनौर और मुयदाबाद से द्वारिका वाया अलीगढ़।

5. गाजियाबाद से मुयदाबाद रेलवे लाईन पर क्रासिंग गल से मेरठ मार्ग पर रेलवे फाटक संख्या नं0-51/57 व गाजियाबाद से मुयदाबाद रेलवे लाईन के मध्य स्थित गजरोला-बिजनौर मार्ग पर पड़ने वाला रेलवे फाटक संख्या नं0-45 सी इन दोनों रेलवे क्रासिंग पर रोड ओवर ब्रिज का निर्माण अति महत्वपूर्ण है। साथ ही उक्त फाटक संख्या 44 व 28 (कैलाश-चाकवड़ा क्रासिंग पर), रोड अण्डर ब्रिज नं0-46 को भी संझान में लेकर ओवर ब्रिज निर्माण कराते हुए रोजमर्रा लगने वाले जाम संबंधी समस्या का समाधान करें।

6. रेल बजट में रेलवे भूमि पर केन्द्रीय विद्यालय के निर्माण संबंधी प्रस्ताव को टर्निंग रखते हुए, गजरोला, अमरोहा, बिजनौर हापुड मथुरा व मुजफ्फरनगर आदि में खोले जाएँ।

उत्तर प्रदेश व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के रेलवे के बुनियादी ढाँचे व यात्रियों के लिए सुझाव :-

उत्तर प्रदेश के निवासियों के साथ हुई बातचीत के दौरान मैंने बहुत से सुझाव प्राप्त किए हैं, जोकि रेलवे के बुनियादी ढाँचों और रेल यात्री सुविधाओं के बारे में हैं जैसे नये फ्लाइओवर, नई रेलवे, नई लाइनें, नये स्टेशन मौजूदा गाड़ियों के ठहराव, विस्तार व ई.एम.यू. चलाने के लिए भागों का विद्युतीकरण के रूप में बजट में शामिल करने के लिए उनकी मांगों को प्रस्तुत कर रहा हूँ। जोकि अल्पवधि के मध्य व दीर्घकालिक विस्तार के लिए आधार है।

मैं आपके संझान में ताना चाहता हूँ कि पिछले 63 वर्षों में देवबंद से रूड़की के अलावा पश्चिमी उत्तर प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइन स्वीकृत नहीं की गई है। यह रेलवे इतिहास में अत्यंत आश्चर्यजनक उदाहरण है। इस क्षेत्र में व्यावसायिक विकास और उत्तम कृषि उत्पादन और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग आदि के बढ़ावे के लिए उपेक्षित इस क्षेत्र का समस्त रूक गया है। परन्तु मैं सुझा हूँ कि आपने इस उपेक्षित क्षेत्र व इस क्षेत्र के आम आदमी, अल्पसंख्यक क्षेत्रों व आम आदमी का प्रधान मंत्री की 15 सूत्री कार्यक्रम द्वारा ध्यान देना शुरू कर दिया है। नीचे दिए गए सुझाव जो कि लागू किए जाने पर इस क्षेत्र के विकास, यात्रियों व जनता की संतुष्टि के लिए बड़े पैमाने पर सहायक होंगे :-

1. आपके संझान में ताना है कि नीचे दी गई रेलवे लाइनों का कई बार बीते वर्षों में सर्वे हो चुका है परन्तु विस्थापन नहीं हुआ है अतः इस रेल बजट में भी उक्त रेलवे लाइनों के सर्वे की बात कही गई है जिसके आधार पर पूर्ण रूप से उपेक्षित होने की भावना जागृत होती है व रेलवे की पक्षपात की मंशा को भी बल मिलता है इन रेलवे लाइनों को पूर्ण से स्वीकृत किए जाने पर संबंधित क्षेत्रों का व्यावसायिक कृषि व संबंधित विकास तम पर होगा जो कि वर्तमान में बहुत पीछे है।

1. गजरोला-सम्भल वाया हसनपुर।

2. अमरोहा बहनौई वाया सम्भल

3. मेरठ-बिजनौर वाया हरिद्वारनापुर

4. पानीपत-शामली-मुजफ्फरनगर

5. तवसर-बक्सर (निकट गढमुक्तेश्वर से कासगंज गंगा नदी के समान्तर) गंगा एक्सप्रेस बक्सर मार्ग

6. सहारनपुर से देहरादून वाया बिहारीगढ़

7. मेरठ-आईलम-पानीपत

8. सम्भल-चोला वाया बुलन्दशहर

9. चॉंदपुर-अमरोहा वाया नहटौर, नौगाँव

10. अलीगढ़ से कुन्दावन

11. हलदौर से धामपुर वाया नहटौर

12. वासगंज-अलीगढ़

13. बासगंज मैनपुरी

14. अलीगढ़-मथुरा

15. अलीगढ़ से मथुरा, हाथरस किला को कासगंज से मिलाते हुए हाथरस से कासगंज मथुरा लाइन जो कि 3 मि0मी0 की दूरी पर है।

रेल यात्रियों व संबंधित क्षेत्र की जनता की समस्या को कम करने के लिए स्टेशनों पर आने वाली रेल गाड़ियों के ठहराव अत्यंत आवश्यक हैं जिसका ध्यान मैं आपके संझान में ताना चाहता हूँ।

1. सहभावा एक्सप्रेस, गौहाटी एक्सप्रेस, आलाहजरा एक्सप्रेस व शहीद एक्सप्रेस का गजरोला जंक्शन पर आने जाने पर ठहराव

2. राजधानी एक्सप्रेस, लखनऊ मेल, शनीखेत एक्सप्रेस, श्रमजीवी एक्सप्रेस, दिल्ली-फैजाबाद, दिल्ली-रायबरेली एक्सप्रेस लाल कुँआ से दिल्ली एक्सप्रेस का अमरोहा रेलवे स्टेशन पर ठहराव।

3. नजीबाद-गजरोला-मुयदाबाद पैसेंजर रेल गाड़ी को सम्भल तक चलाया जाए क्योंकि यह गजरोला रेलवे स्टेशन पर 12 घंटे ठहरती है। (1 एमजीएन/2 एमजीएन)

4. वन्दोसी-मुयदाबाद पैसेंजर को गजरोला तक चलाया जाए जो कि मुयदाबाद में 10 घंटे ठहरती है। (1सीएम/2 सीएम)

5. योजनाओं की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-गजौला-नजीबाबाद-कोटद्वार के रास्ते नई रेलगाड़ी चालू की जोकि शाम को कोटद्वार खाना हो जाए।

6. गजौला स्टेशन पर आधुनिक सम्युक्त टिकट आरक्षण केन्द्र बनाया जाए।

7. बृजघाट स्टेशन जो कि धार्मिक गढ़ गंगा धाम पर स्थित है पर इन्टर सिटी ट्रेन का ठहराव धार्मिक भावनाओं को धिक्कात रखते हुए किया जाए।

8. नजीबाबाद से गजौला पैसेन्जर को छद्मिद्वारा तक चलाया जाए।

मैं आशा करता हूँ कि माननीया रेल मंत्री जी आम आदमी के रेल बजट में पश्चिमी उत्तर प्रदेश की जनता व रेल यात्रियों की जनभावना को ध्यान में रखकर उपरोक्त कार्यों की सूची को स्वीकृति प्रदान करने व तीव्रता से उक्त कार्यों का क्रियान्वयन करने की कृपा करेंगी।

***SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA):**

First of all let me take this opportunity to thank our hon Minister for railway for some of the schemes introducing under vision 2020. We know that people from all over the country have high expectations from Indian railways and as such I am sure that Minister's announcement that there won't be any hike in the passenger fares besides announcing several concession schemes for various sections of the society will appease the common man. Some of the schemes such as free travel for cancer patients in AC three tier coaches, starting of hospitals in selected railway stations, plans to depute doctor in long distance trains, announcement of unmanned level crossing to be manned in five years, minister's promise to add 1000 route kilometers of railway track this year are some of the noteworthy announcements.

You may be aware that we people of Kerala had uge expectations about the railway budget. I sincerely thank the Hon. Minister's announcement that the Railway coach factory at Kanchikode will be starting this year itself. It was a long cherished dream of people of Kerala. The minister's announcement of starting six new trains including Janasabdhi from Calicut to Trivandrum and Earnakulam-Mumbai Turnado express are alo whole heartedly welcomed by the people of Kerala. We are also glad to know that the total outlay for Kerala has been substantially increased this year compared to the last year. I would like to take this opportunity to thank the Hon. Minister for introducing MEMU service between Emakulam and Kollam which will be a major relief for the commuters mainly those who are traveling in a pathetic condition. Now a days passengers traveling between Earnakulam and Kollam via Alleppy have to undergo a very miserable journey due to the lack of sufficient coaches. I am sorry to say in this day when the world is celebrating women's day, the ladies traveling in the ladies compartment are not even getting a place to stand while traveling in the passenger trains of Earnakulam-Alleppy sector. Even though the MEMU service will provide a major relief to the difficulties faced by the passengers I understand that this service is going to start only after five or six months. Therefore I am requesting the Hon. Minister either to introduce a new passenger train between Earnakulam and Kollam via Alleppy or at least increase the boggies of the existing passenger trains to five or six in number.

We people of Kerala especially the people of Alleppy were eagerly waiting for an announcement from the Budget speech regarding Kerala Rail Component, a joint venture company between Govt. of Kerala Public under taking AUTO CAST Chertala and Indian Railway for manufacturing Rail wagon components. Hon. Union Cabinet Ministers Shri A.K. Antony and Shri Vayalar Ravi had taken so much pains for getting this project. I don't know why this generous Minister is showing total injustice to us by avoiding this ambitious project which will give immense potential to Indian Railways and also will give thousands of employment opportunities to the local people of Chertala and also save the AUTOCAST which is facing serious problems. Hon. Minister as you aware that this is not a new project which we are asking. In the Railway Budget of 2008 it was announced that a wagon factory will be started soon with the support of Government of Kerala in Chertala and a provision of 80 crores was also provided. A joint venture company had been formed in February 2009 and an MOU was also signed between Government of Kerala and Indian Railway. But even after one year there is no significant action in this regard was taken. Being a Member of Parliament from that area I am sorry to say that this type of negligence from the part of the Government created in me a lot mental agony and I request the Hon. Minister to be kind enough to sanction the project with immediate effect. I expect a positive reply from the Minister in this regard.

As stated earlier the doubling of 1000 km of railway line is a significant movement for railway development. It is also unfortunate that out of this 1000km Kerala is getting only seven km i.e. Earnakulam-Kumbalam line. Trivandrum Railway division has already proposed a doubling project of Earnakulam to Thuravoor and Thuravoor to Ambalapuzha which should also be included in the budget. I request the Hon. Minister to reconsider this and include atleast Earnakulam Turavoor and enhance the existing provision of Ambalapuzha-harippad line in this year's Budget itself.

Kerala is the only South Indian State which is excluded from the Southern freight corridor announced by the Railway Minister in the Budget. Why is it happened? I am sure that the Hon. Minister will include this State also in the ambitious project.

As far as the development of rail in the state of Kerala is concerned the lack of co-operation from the part of the ruling State Government is a major problem. They are not taking much initiative in the acquisition of land especially for doubling of railway line. The railway engineering wing also is showing a slow performance for completing their projects in our State. I would like to set up an urgent and speedy mechanism consists of railway and State Government completing this projects on time.

I also propose to increase the frequency of Bangalore-Kochuveli tri-weekly express as daily and introduce new trains to Bangalore from Trivandrum and Mangalore. By these words I conclude my speech once again thanking the Hon. Minister.

***SHRI R. DHYUVANARAYANA (CHAMRAJANAGAR):** I would like to congratulate Hon'ble Union Minister for Railways, Kumari Mamata Banerjee for presenting pro-people railway budget that would meet the aspirations of country's common man. This time, the Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee has given much priority in her Railway Budget for Karnataka by proposing many new train services. For giving this Bonanza, Hon'ble Railway Minister was praised by the State BJP Chief Minister, Mr. B.S. Yeddyurappa and others irrespective of political parties.

Though the Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee has announced many new train services in the budget proposal, my

constituency was able to get a new train service from Chamarajanagar-Mysore-Bangalore-Hosur-Krishnagiri.

However, the Railway Minister did not allocate the funds for Chamarajanagar-Mettupalayam Railway Line. This is one project that can change the scenario of the backward district of Chamarajanagar and trigger overall development to boost the local economy in bordering districts of three states such as Tamil Nadu, Kerala and Karnataka. A long-pending demand of the public in the southernmost part of Karnataka region, getting Green signal for commissioning Chamarajanagar-Mettupalayam railway line remains in cold storage without getting funds to implement it. The proposed Railway line project was almost a century old. The proposed Railway Line will bridge the missing national link, acting as a central point for three states. This happens to be the last Railway station in southern Karnataka that would connect the missing history of Indian Railway. It is unfortunate that though the Karnataka State has contributed seven Railway Ministers, it did not get sufficient attention and fulfilled the dream of late Mysore Wodeyar IV.

The people in my constituency are well understood that there were several surveys done for the proposed project since several decades and the final survey is to be approved. I would like to urge Railway Minister to release enough funds to implement the proposed Chamarajanagar-Mettupalayam railway line. The survey work for the new line connecting Bangalore city to Chamarajanagar via Kanakapura (162 km) has already been completed. Now the proposed line requires sufficient funds for implementing the railway line. The another very important and long pending Railway Line is the one between Mysore and Nelambur via Nanjangud, Gundlpet, Gudloor, Thalassery which connects Karnataka and Kerala. This time, the Railway Minister has announced Mysore-Thalassery line for revival of surveys under the "socially desirable rail connectivity proposals". The Railway Minister has already categorized Chamarajanagar Railway Station as "Adarsh" status. I would like to appeal to the Union Railway Minister to upgrade the Nanjangud Railway Station by giving a "Adarsh" status. I am thankful to the Railway Ministry for commissioning Chamarajanagar-Tirupathi train services as announced in the last year Railway Budget. The Chamarajanagar-Tirupathi train services will serve the purpose of constituency people to have a darshan of Lord Venkateshwara with direct train service.

The facility of railway "Izzat" pass issued to unorganized sector workers in my constituency has brought happiness among the daily wage workers. As many as 2500 Izzat pass have been issued. But the railway authorities said that the Izzat pass facility will be given to only the head of the family. I learnt that issuing the Izzat pass to the head of the family would not serve the purpose. As I have seen that the head of the family person might be an aged person, ill person and not in a position to work and in some families head of the person would be an aged women. Hence, I would like to urge the Railway Minister to give direction to the railway officials to remove the clause that the Izzat pass will be issued to head of the family and issue the pass to all the eligible daily wage workers irrespective of family members. I would like to conclude my speech, once again by congratulating the Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee and Union Minister of States, Mr. K.H. Muniyappa and E. Ahmed for giving priority in the Budget for my State and Constituency.

***श्री जगदम्बिका पात (दुमरियागंज):** माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करते हुए कांग्रेस और यूपीए सरकार को इस बात की बधाई देता हूँ कि पिछले 6 वर्षों से सरकार रेलवे के किराए में कोई वृद्धि नहीं की है जिससे देश के आम आदमी, गरीब, किसान, मजदूर एवं छात्राओं तथा महिलाओं को राहत देना वचोक्ति देश के आम आदमी के लिए यात्रा का साधन केवल रेलवे ही है, जबकि दुनिया के अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में तेल की कीमतों में काफी इजाजत हुआ है। कोयले के दामों में भी दुनिया के बाजारों वृद्धि हुई है। इसके बावजूद देश के आम आदमी के हितों को ध्यान रखते हुए इस बजट में न तो यात्री किराए में वृद्धि की गयी और न ही मातभाड़े में वृद्धि की गयी। यहां तक कि खाद्यान्नों की दुलाई में रेलवे ने मातभाड़े में रियाजत देने की बात की है। सरकार इस बात के लिए भी बधाई की पात्र है कि बिना जनता के ऊपर भार डाले हुए दूसरी तरफ जनता की सुख-सुविधा हेतु 94 आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया है। इस वर्ष 10 स्टेशनों को विप्लवप्रतिरोधी स्तर का स्टेशन बनाने के लिए सरकार बजट देगी। इसी तरह देश में 93 मल्टीपंचजनल परिसर का भी निर्माण होगा। रेलवे में पहली बार यात्रियों की सुविधाओं एवं सुरक्षा के साथ-साथ रेलवे परिसर में मेडिकल कॉलेज, पार्किंग, इंजीनियरिंग कॉलेज आदि पीपीपी के तहत खोलने का निर्णय लिया गया है। पहली बार 14 लाख कर्मचारियों, जो रेलवे में कार्यरत हैं, उनके आवास की पूरी व्यवस्था आने वाले वर्षों में सरकार करेगी। पूर्वी उत्तर प्रदेश के एनई रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है, यहां से पूरे देश में लाखों यात्री मुंबई, कोलकाता, दिल्ली, मद्रास जाते हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश में बुद्धिस्ट सर्किट भी पड़ता है, लेकिन अभी तक गोरखपुर, गण्डावा आनन्द नगर, नौगढ़, शोहरतगढ़, बड़नी, बलरामपुर का आगमन परिवर्तन का काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है जबकि सात वर्ष पूर्व गोरखपुर, गण्डावा आनन्द नगर का काम स्वीकृत हुआ था जबकि पूरी दुनिया के बुद्ध को मानने वाले पर्यटकों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। बुद्ध के अनुयायी पर्यटकों को गोरखपुर से गण्डावा के रास्ते से मोटरमार्ग से जाना पड़ता है जबकि उत्तर प्रदेश में केवल गौतम बुद्ध सर्किट ही पर्यटकों की टिकट से लाभप्रद हो सकता है। सिद्धार्थ नगर से बहुत बड़ी संख्या में लोग मुंबई में काम करते हैं। यहां से मुंबई के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। यदि बड़ी लाइन हो जाएगी, तो काफी सुविधा होगी। गोरखपुर से तखनऊ दोहरी रेल लाइन का काम कई वर्षों से चल रहा है, उसकी पूर्णता काफी धीमी है जिसके कारण आसाम, बिहार एवं उत्तर प्रदेश के जिन यात्रियों को गोरखपुर, बस्ती, गण्डावा एवं तखनऊ होकर जाना पड़ता है, उन्हें काफी कठिनाई हो रही है। गोरखपुर, पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं बिहार तथा नेपाल से आने वाले यात्रियों का हब है जहां से प्रतिदिन हजारों यात्री देश के विभिन्न हिस्सों में

जाते हैं लेकिन बिहार से आने वाली गाड़ियां बस्ती रेलवे स्टेशन पर नहीं रुकती हैं जबकि बस्ती मण्डल मुख्यालय है। काफी बड़ी संख्या में नेपाल एवं सिद्धार्थ नगर के यात्री बस्ती रेलवे स्टेशन से देश के प्रमुख महानगरों में जाते हैं। गाड़ियों के न रुकने से उन्हें काफी असुविधा होती है। सौभाग्य से सिद्धार्थ नगर गौतम बुद्ध की जन्मस्थली है तथा अयोध्या में भगवान राम का जन्म हुआ। लेकिन अभी तक गौतम बुद्ध की जन्मस्थली कपिलवस्तु, नौगढ़, बस्ती, हरिया से अयोध्या, जो भगवान राम की जन्मस्थली है, उसे रेलवे से नहीं जोड़ा जा सका है। पूरी दुनिया के लोग जो अयोध्या आते हैं, वे अयोध्या से भगवान बुद्ध की जन्मस्थली सिद्धार्थ नगर जाना चाहते हैं इसलिए इसे रेलवे लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। इसी तरह रेल के आगमन परिवर्तन एवं नई रेल लाइन के लिए भी परिव्यय को बढ़ाने का काम किया है। इस साल पहले रेल नेटवर्क केवल 53,596 किलोमीटर था और इस साल के बाद 64,015 किलोमीटर हो गया है। अभी तक 10,419 किलोमीटर नई लाइन की वृद्धि हुई है और वार्षिक औसत 180 किलोमीटर है, लेकिन वर्ष 2020 तक रेल नेटवर्क में 25,000 किलोमीटर की वृद्धि का लक्ष्य रखा गया है। पिछले पांच वर्षों में औसत 219 किलोमीटर ही रखा है। 120 नई रेल गाड़ियों की घोषणा को समयबद्ध चलाने के लिए सरकार कटिबद्ध है और मार्च तक 118 नई रेल गाड़ियां चलाने का लक्ष्य रखा गया है। डाकघरों में रेलवे के टिकट मिलेंगे। इसके लिए मोबाइल वैन चलाकर मुश्किल आसाम की जाएगी।

आम जनता के आह्वान नीति में संशोधन का निर्णय लिया गया है तथा जनता आह्वान की शुरूआत करने जा रही है। अब भविष्य में एसएमएस से आरक्षण और ट्रेन के समय की जानकारी मिलेगी। पायलट प्रोजेक्ट के रूप में डबलडेकर ट्रेन की भी शुरूआत सरकार करने जा रही है। प्रतिदिन 64000 किलोमीटर रेल लाइन पर 80 लाख यात्री रोज सफर करते हैं। हर रोज 17,000 रेल गाड़ियां चलती हैं लेकिन आज भी 17000 बिना चौकीदार के फाटक हैं जिनके कारण रेल दुर्घटनाएं होती रहती हैं। वर्ष 2009-10 में 3000 चौकीदार तैनात करने का प्रस्ताव सरकार ने किया है जो स्थागतचोन्च है। अगले पांच सालों में हर फाटक पर चौकीदार होंगे। डेडीकेटेड फ्लैट कॉन्डीजोर की तर्ज पर यात्रियों के लिए डेडीकेटेड पैसेंजर कॉन्डीजोर-गोल्डेन कॉन्डीजोर की स्थापना की जाएगी। 11वीं योजना में इलेक्ट्रिकीकरण का लक्ष्य 3500 किलोमीटर होगा और पहले तीन साल में 2300 किलोमीटर पूरा करेंगे। रेल में दुर्घटनाओं को रोकने के लिए एटी कोलीजन डिवाइजेज के लिए 13,000 करोड़ रूपए की आवश्यकता है। 36,700 पुल 100 साल से पुराने हैं, इंफ्रस्ट्रक्चर प्रोजेक्ट शुरू करने के लिए 1,000 करोड़ रूपए पीपीपी से तलेंगे।

मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री भीष्म शंकर उर्फ कुशल तिवारी (संत कबीर नगर):**

1. माननीय रेल मंत्री जी ने गत वर्ष रेल बजट पर तथा इस वर्ष बहुत जन सामान्य के लिए बहुत सी घोषणाएँ की। इस संदर्भ में मुझे यह कहना है कि जनसंख्या के आधार पर उत्तर प्रदेश देश का सबसे बड़ा राज्य है। परंतु यह बड़े दुख की बात है कि रेलवे द्वारा इन राज्य के विकास पर जितना ध्यान देना तथा इस बजट में प्रवधान होना चाहिए था उतना नहीं किया गया।

2. इस प्रदेश ने बहुत सारे संत महात्मा तथा राजनीतिज्ञ देश को प्रदान किए। इन्हीं संतों में एक महान संत कबीर जी का निर्वाण स्थली मगहर है। मेरे क्षेत्र खालीलाबाद में स्थित है। यह स्थली तीर्थयात्रियों और पर्यटकों का मुख्य एवं परसंतीदा पर्यटक स्थल भी है। परंतु मगहर स्टेशन पर न तो बड़ी रेलगाड़ी रुकती है और न ही यहाँ आने वाले पर्यटकों के लिए रेलवे द्वारा सुविधाएँ प्रदान की गयी हैं। मेरा आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि मगहर में रेलवे द्वारा यहाँ आने वाले पर्यटकों के लिए रेलवे अतिथि भवन का निर्माण हो तथा यहाँ और सुविधाएँ उपलब्ध करायी जाये। अध्यक्ष जी, संत कबीर नगर जिला महान संत कबीर जी के नाम पर बना है। यह जिला अत्यंत ही पिछड़ा है। यहाँ पर बुनकरों तथा फूल के बर्तन बनाने वाले कारीगरों की संख्या ज्यादा है। तथा ये सभी लोग अत्यंत गरीब हैं। अगर माननीय रेल मंत्री जी खालीलाबाद से बलरामपुर वाया उत्तरोला और बरती तक एक नई रेलवे लाइन की स्वीकृती कर दें तो यहाँ के निवासियों को बहुत ही सुविधा हो जायेगी।

3. रेल मंत्री जीने जो रेलवे की जमीन पर शिक्षा संस्थाओं को खोलने की घोषणा की है उस परिपेक्ष्य में मैं यह कहना चाहता हूँ कि मगहर में एक संत कबीर जी के नाम से रेलवे महाविद्यालय की भी स्वीकृति हो जाए तो इस क्षेत्र के बुनकरों, किसानों और कारीगरों के बच्चे भी उच्च शिक्षा प्राप्त कर सकेंगे। इसी प्रकार जनपद संत कबीर के मुख्यालय खालीलाबाद में एक रेलवे की जमीन पर एक अस्पताल का निर्माण हो जाये तो इन लोगों का इलाज सुविधापूर्वक हो जायेगा तथा इनको गोरखपुर, लखनऊ आदि जगहों पर नहीं भ्रामना पड़ेगा। महोदया जी, खालीलाबाद रेलवे स्टेशन को एक अदर्श स्टेशन का भी दर्जा मिला जाये तो आपकी अति कृपा होगी।

आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव भी खालीलाबाद में किया जाये जिससे कि यहाँ के लोगों को सुविधा हो सके-

गाड़ी सं० गाड़ी सं०

5212 डा० 5211 अप

2541 अप 2542 डा०

9270 अप 5269 डा०

तथा जम्मू जाने एवं जम्मू से आने वाली सभी गाड़ियों का ठहराव खालीलाबाद में किया जाये।

खालीलाबाद रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं० 2 के श्रेड को बड़ा किया जाए क्योंकि यात्रियों की संख्या के तुलना में यह श्रेड बहुत छोटा पड़ता है तथा सर्दी, गर्मी एवं वर्षा के मौसम में यात्रियों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। महोदया जी, खालीलाबाद स्टेशन पर एक रिटायरिंग रूम की भी आवश्यकता है जिससे कि यात्रियों को सुविधा हो सके।

खालीलाबाद-गोरखपुर के लिए एक भी टुंठो या राजधानी गाड़ियाँ नहीं हैं। आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि गोरखपुर के लिए एक टुंठो तथा एक राजधानी गाड़ियों के चलाने की स्वीकृति प्रदान करें। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय भी है। इस संदर्भ से भी गोरखपुर को टुंठो तथा राजधानी गाड़ियों से जोड़ने की आवश्यकता भी है तथा इस क्षेत्र की जनता की मांग भी है।

उ०पू० तथा खासकर पूर्वी उ०पू० पर पिछले बहुत समय से पक्षपात किया जा रहा है। गोरखपुर उ०पू० का मुख्यालय है तथा एक समय में रेलवे का एक बड़ा क्षेत्र इसके अंतर्गत आता था परंतु इस जोन के विभाजन तथा इसकी अनदेखी के चलते आज यह निसहाय तथा मृतप्राय स्थिति है।

आज देश का हर जोनल मुख्यालय दिल्ली से राजधानी/शताब्दी अथवा दुरांतो ट्रेनों से जुड़ा हुआ है। परंतु यह खेद का विषय है कि गोरखपुर को इस सुविधा से वंचित रखा गया है मंत्री मांग है कि गोरखपुर को तत्काल राजधानी/शताब्दी अथवा दुरांतो ट्रेनों के द्वारा दिल्ली से जोड़ा जाए।

यह कहना कोई अतिशयोक्ति नहीं है अतिशयोक्ति नहीं है कि दिल्ली से पूर्वी उ०पू० के करीब 50 लाख लोग रहते हैं तथा शादी-ब्याह, त्योहार के अवसर पर उन्हें अपने गाँव/जिला जाना पड़ता है। परंतु उन्हें यह यात्रा बड़ी विषम परिस्थितियों में करनी पड़ती है। इस संदर्भ में मेरी यह मांग है कि इस रूट पर दोहरीकरण तथा इलेक्ट्रिफिकेशन जल्द से जल्द पूरा कराया जाए तथा आप आदमी की यात्रा सुगम बनायी जाए।

गोरखपुर में रेलवे का कोई नया इन्फ्रास्ट्रक्चर बहुत दिनों से नहीं बनाया गया है। मेरी मांग है कि इस ओर तुरंत ध्यान दिया जाए तथा लोको या कोच यहाँ स्थापित की जाए।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशन पर रेलवे पैदल पुल केवल प्लेटफार्म को ही जोड़ते हैं तथा स्टेशन के दोनों छोर इससे अछूते हैं। इस कारण स्टेशन की एक ओर यहाँ बुनकर एवं गरीब लोगों की बस्ती हैं, जो रेलवे स्टेशन पार करने के लिए लाइन पार करनी पड़ती है जिससे किसी हादसे की संभावना बनी रहती है तथा कोई निर्दोष लोग और बच्चे काल का ग्रास बन जाते हैं। मेरा अनुरोध है कि मानव जीवन की रक्षा हेतु यह पैदल पार पथ को स्टेशन के दोनों छोर से जोड़ दिया जाए तथा जनता के सुरक्षित बनाया जाए।

***श्री रामकिशुन (चन्दोली):**

रेलवे के बजट में चर्चा में भाग लेते हुए अपना विखित विचार एवं कुछ समस्याओं की ओर ध्यान दिलाने के लिए आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से कहना चाहूंगा कि मेरे निवास क्षेत्र चंदोली के जिला मुख्यालय एक रेलवे उपरी पुल का निर्माण कराया जाना जलदित में बहुत ही आवश्यक है। जनता को आने-जाने में उपरी पुल कॉरीडोर के अंतर्गत किसानों की हजारों हेक्टर जमीन अधिग्रहण की जा रही है। यह भूमि कृषि योग्य एवं उपजाऊ है। अधिग्रहण की कार्यवाही रोकें जाए तथा किसानों के साथ न्याय करने का काम किया जाए। रेलवे ने कोई बार जनपद चंदोली के किसानों के जमीन रेल कारखानों एवं अन्य कार्यों के लिए अधिग्रहण किया था लेकिन आज तक उन खाली पड़ी जमीनों पर न तो रेलवे ने कोई अन्य कार्य हो रहा है। इस जमीन के बदले किसानों को नौकरी देने की बात कही गई थी लेकिन आज तक मुंगलसराय के पास धरना, शीतमपुर, हदयपुर, गोवरिया के गांव किसानों को अधिग्रहण की जमीन के बदले नौकरियां नहीं दी गई और न ही जमीन का मुआवजा दिया गया। सईदराजा रेलवे स्टेशन के पास रेलवे कारखाना बनाने के लिए जो जमीन अधिग्रहण की गई थी उस पर आज तक कारखाना नहीं बनाया गया। मुंगलसराय एशिया का सबसे बड़ा रेलवे यार्ड है। यहां से देश के कौनों में रेलवे ट्रेनों और मातगाड़ी ट्रेनों का बड़े पैमाने पर आवागमन होता रहता है। यह रेलवे के टर्नकोण से महत्वपूर्ण स्थान है। यहां विकास की बहुत ही आवश्यकता है। अतः आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से मांग करना है कि जनपद चंदोली मुख्यालय पर रेलवे लाइन के ऊपर उपरी पुल का निर्माण किया जाए।

सईदराजा के पास रेलवे की खाली जमीन का उपयोग करते हुए रेल विभाग से संबंधित कोई कारखाना आदि का निर्माण कराया जाए। जनपद चंदोली में मानव रहित रेलवे फाटक पर आधुनिक रेलवे फाटक चंदोली में मानव रहित रेलवे फाटक पर आधुनिक रेलवे फाटक का निर्माण कराया जाए। मुंगलसराय रेलवे स्टेशन को आदर्श एवं उच्च कोटि का रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया जाए। लोको डेपो मुंगलसराय का उच्चिकरण तथा आधुनिकीकरण कराया जाए। रेलवे कारतानियों को आधुनिक सुविधासुक्त बनाया जाए। मान सरोवर तालाब मुंगलसराय को आदर्श तालाब बनाने का काम किया जाए तथा उसके अक्षरों को पूरा करने के लिए पास में झड़ीयुक्त परती जमीन पर एक सुन्दर पार्क का निर्माण कराया जाए। मुंगलसराय में खाली पड़ी जमीनों पर मेडीकल कॉलेज व इंजीनियरिंग कॉलेज का निर्माण कराया जाए। रेलवे कॉरीडोर योजना में किसानों की ली जा रही जमीन का अधिग्रहण समाप्त किया जाए। रेलवे इंटर कॉलेज मुंगलसराय का नाम ताल बखदुर शास्त्री पूर्व प्रधानमंत्री के नाम तथा मुंगलसराय रेलवे स्टेशन का नाम भी उनके नाम से किया जाए। रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को उच्च शिक्षा की पढ़ाई के लिए एक और केन्द्रीय विद्यालय तथा नवीन विद्यालय मुंगलसराय में खोला जाए। मुंगलसराय से चंदोली मुख्यालय और सईदराजा के बीच लोकल गाड़ियां चलाई जाएं तथा सईदराजा और चंदोली रेलवे स्टेशन पर पैसेजर गाड़ियों के साथ-साथ एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव किया जाए। अतः आपके माध्यम से सदन के समक्ष लाते हुए रेल मंत्री महोदया से जनपद चंदोली से मुंगलसराय तथा अन्य आसपास स्टेशनों के सुन्दरीकरण कराये जाने की मांग के साथ समाप्त करता हूँ।

***SHRI JAGDISH THAKOR (PATAN):**

Congratulation for your personal care & fast action on Railway Ministry Department to developing the whole network of Indian Railways, make the profitable revenue in Indian Rail, progressive attitude towards development for whole Backward area, Rural area, Whole town, City, Industrial area, Port, Coastal area, Border area, Agriculture & Whole another area without railway network to provide facilities of Indian Railways.

I draw your kind attention to the above mentioned subject to consider this Rail Project in Gujarat, in the up-coming budget for our nation, under mentioned points.

I glad to inform you that our area's citizen demand to start above new railway project from Govt. of India. There was no railway service since 1989. Railway plate was destroyed from HARIJ to CHANASMA route HARIJ-RADHANPUR-CHANASMA centers are middle Taluka places, main business center of Gujarat State. It is important center near our boarder area Pakistan. But Railway Ministry of India has not taken any action for this area.

If new railway broad gauge project will consider from Indian Govt. it will be great profitable railway line from Kandla Port to Mumbai Port via RADHANPUR-HARIJ-MEHSANA. RADHANPUR-HARIJ-MEHSANA are Taluka places & border area near Pakistan. There was a Railway line at the time of British Govt. MAHARAJ SAYAJIRAO GAYAKWAD STATE. But now there is no any facility for our area as a Railway since 1989, Citizen demand for this Railway Line to Railway Minister in 1998. But there is no action taken by Ministry of Railway for RADHANPUR-HARIJ-MEHSANA BROAD GAUGE Line project. HARIJ-SAMI-RADHANPUR-CHANASMA-MEHSANA area is main business centre and as well as agriculture products of North Gujarat State. There is huge growth in production for agriculture products due to implementation of never technologies by farmers, regular rains and wide networks of Narmada Canal of Narmada River.

Due to shortening of route our military camps on border of Pakistan can have benefit of easy, speedy and economical consignments of machinery equipments, food articles etc. As vehicle traffic day by day jumping higher and higher atmospheres is badly polluter, if train services available in this area, pollution may be controlled. Also ordinary people can have comfortable and peaceful traveling in place of present tiresome journey. Due to shortening of nation can have substantial economical advantage together without in outgoing foreign exchange for purchase of petroleum products due to lessening of transport charges, industrial bloom in this area and our country can stay with developing country in all round progress. The importance of providing railway facilities of this area was felt and before some decades a survey was made by railway authorities to join HARIJ with RADHANPUR.

If proposed railway project is executed the distance between RADHANPUR TO MEHSANA VIA PALANPUR IS PRESENTLY around 200 Km. which will becomes only 100 Km. Being benefit of nearly 100 Km. If this railway map consider by Indian Govt. Please take the necessary action about it for our nation's importance railway project.

I request kindly note to the subject mentioned subsequently to the reference of the letter from the western railway to the Railway Board, New Delhi for the extension from MEHSANA TO RADHANPUR, VIA SAMI-HARIJ-CHANASMA.

Railway Board vide their letter No.2007/W-1/SY/WR/G, dated 08-06-2007 to the Western Railway, conveyed sanction to carryout traffic survey for new B/G line between MEHSANA-HARIJ-RADHANPUR, VIA CHANASMA-HARIJ-SAMI.

The traffic survey for the above project has been completed. The traffic report ahs been submitted to the Railway Board vide his office letter No.WNC/400/3/69 (s) dated 09.07.2008 for further necessary action.

(1) Length : 107.70 Km.

(2) Gross cost of Project : Rs.233.10 crore

(3) Status :

Under consideration at Railway Board's level.

Further, exemption of route up to RADHANPUR-KUTCH while enhance the citizens of near by area to be more productive and will help them improve our standard of living by moving places for a better employments and the conveyance facility required, which we are been deprived of even after lapse of 61 years of our independence. By restarting the HARIJ-CHANASMA rail service and extension of the route up to RADHANPUR-KUTCH will reduce the distance by 100 km. This railway line will join between Kandla Port-Gujarat State directly to Mumbai Port Maharashtra State.

Further, Shankheshwar a very famous Pilgrims of Jains is situated very near by proposed project & Loteshwar is a very old, famous, ancient temple of Shiv-Shankar Bhagwan-Mahadevji, established from "PANDAV-BHIM-UDHISTHIR-ARJUN, SAHDEV AND NAKUL which has got many pilgrims visiting the temple across the year. The visitors mainly use Ahmedabad as their main destination and from there they got to travels, Taxi almost 200 kms. by road. By starting this rail service, this community will be also be equally and economically benefited. This project is very important for defense & our soldiers due to border area nearly Pakistan.

Due to awareness, powerful attitude in railway ministry department, I once again urge your good self personally look into the matter and kindly approve the project in the up-coming railway budget so as for the betterment of the public defence, factories pilgrims, industrial development goods transition passengers & from school & college boys near by areas.

*श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर)

रेलवे के सर्वांगीण विकास की दृष्टि से रेलमंत्रि द्वारा विजन-2020 का जो सपना देखा गया मैं ईश्वर से प्रार्थना करती हू कि अॉस खुलने के बाद भी यह धरातल पर उत्तरे

सकारात्मक सौच होना यह एक अच्छी चीज है परन्तु सकारात्मक सौच वास्तविकता के धरातल पर होना यह उत्तम है भारत के रेलमंत्रि से उत्तम से नीचे की अपेक्षा तो नहीं की जा सकती।

मा. रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया उसे देखकर तो यह लगता है कि, यदि वर्तमान रेल बजट विजन-2020 का पूर्ववर्तकन है अतः यह कहना उचित होगा कि विजन-2020 भारतीय रेलवे का न होकर विजन पश्चिम बंगाल है।0

बजट भाषण में माननीय रेलमंत्रि ने नई रेल लाईने बिछाये जाने संबंधी जो आंकड़े दिये हैं उससे स्पष्ट है कि विगत 62 वर्षों में हर साल औसतन 180 किमी नई रेललाईन बिछाई गई और इस बजट में यह लक्ष्य 1000 किमी का रखा गया है मोटे तौर पर 1 किमी नई रेल लाईन बिछाने के लिए औसतन 3 करोड़ रुपये की लागत आती है व इस दृष्टि से यह लागत करीब 3000 करोड़ की होगी। जो वर्तमान बजट की कुल राशि के 10 प्रतिशत होगी जो वास्तविकता के धरातल पर संभव प्रतीत नहीं होती जो विभाज 62 वर्ष के अनुभव के पश्चात वार्षिक 180 किमी नई रेल लाईन का लक्ष्य प्राप्त करना रहा वह उससे 6 गुना बड़ा लक्ष्य किस तरह प्राप्त करेगा इसका कोई उल्लेख बजट में नहीं है। विगत वर्षों में करीब 2848 करोड़ रुपये की राशि नई रेल लाईन बिछाने के लिए रखी गई थी जो अब बढ़कर 4.411 करोड़ रुपये के करीब की गई है परन्तु इन्हीं आंकड़ों से यह तथ्य स्पष्ट होता है कि विगत बजट में नई रेल लाईनों के लिए रखी गई राशि का उपयोग कर निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया है तब केवल राशि रखे जाने से 1000 किमी नई रेल लाईन बिछाने का लक्ष्य प्राप्त हो जायेगा, ऐसा संभव प्रतीत नहीं होता इस हेतु अन्य संसाधनों की उपलब्धता भी एक महत्वपूर्ण विषय वस्तु है जिसके बारे में बजट में कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं है।

मैं आपको बताना चाहूंगी कि इतने बड़े लक्ष्य के लिए संसाधनों की उपलब्धता तथा कार्य निष्पादन के लिए विभाज के पास मानव संसाधन का उपलब्ध होना असंभव सा प्रतीत होता है। मैं कुछ उदाहरणों के साथ इसको स्पष्ट करना चाहूंगी। मैरे क्षेत्र में इंदौर दाहोद के मध्य 200 किमी कि नई रेल लाईन बिछाने का कार्य विगत कई वर्षों से तस्बत है जिसमें मैं आवर्तित धनराशि का भी उपयोग नहीं किया जा रहा है यहाँ तक भूमि अधिग्रहण का कार्य भी पूरा नहीं हो पाया है और योजना पर नियुक्त अधिकारी अपनी मनमर्जी से योजना में बदलाव प्रस्तुत कर स्वीकृत करने के लिए प्खनशील है सर्वेक्षण के पश्चात स्वीकृत लेआउट में बदलाव किये जाने के लिए अनुचित पद्धतियों अपनाई जा रही है। इंदौर दाहोद परियोजना में इंदौर के समीप सजेन्दु नगर तथा साउ के मध्य इंदौर शहर के विस्तार को दृष्टिगत रखते हुए एक नया रेल टर्मिनल तथा स्टेशन प्रस्तावित किया गया परन्तु अधिकारियों के बदलाव के साथ उक्त प्रस्ताव अन्य आधार देते हुए निरस्त कर दिया गया। इंदौर मध्यप्रदेश की औद्योगिक राजधानी है तथा इस प्रस्तावित स्थान से कुछ ही दूरी पर देश का पहला ग्रीन फील्ड रोज तथा अनेक वाहन उद्योग स्थित हैं ऐसे में भविष्य की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए इस स्थान का चयन अत्यन्त उचित होता परन्तु अधिकारियों के स्वार्थपूर्ति के कारण उक्त प्रस्ताव को अपनी अंतिम सांसे लेनी पड़ी। इंदौर के प्रस्तावित मास्टर प्लान में नये रेल स्थान के लिए स्थान सुरक्षित रखा गया है परन्तु अधिकारियों द्वारा स्वयं पहल करने के स्थान पर जनप्रतिनिधियों तथा मिडिया के माध्यम से विभाज का ध्यान आकर्षित करना पड़ा अथवा मल्लोदया रोड की बात यह है कि रेल मंत्रालय में आने के बाद भी उक्त

प्रस्ताव स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहा है यदि भविष्य में रेलवे को किसी योजना से फायदा होता हो तथा जहाँ स्थान उपलब्ध हो वहाँ योजना की स्वीकृति में यदि विभाग देरी करता है तो इसके नकारात्मक संकेत नागरिकों को जाते हैं। अत्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से यहां पर दूसरा उदाहरण देना चाहूंगी कि-रामगंज भोपाल नई रेललाईन का जो सालों से अधूरी है यही बात छोटा उदयपुर धार नई रेल लाईन के संबंध में भी है।

मैं यहाँ रेल मंत्री का ध्यान मध्यप्रदेश की ओर दिलाना चाहूंगी कि उन्होंने बजट में रेल सम्पर्क बढ़ाने की बात कही है विगत 62 वर्षों में मध्यप्रदेश में नई रेल लाईन डाले जाने के कई प्रस्ताव आर में रख दिये हैं क्षेत्रफल व जनसंख्या की दृष्टि से इस प्रदेश को रेल बजट में कभी भी उचित हिस्सा प्राप्त नहीं हुआ।

रेल मंत्री एक ओर 250 से 300 किमी प्रति घंटे की गाड़िया चलाने की योजना प्रस्तावित कर रही है दूसरी ओर मेरे प्रदेश के कई ऐसे क्षेत्र हैं जिनके रहवासियों ने 62 वर्ष पश्चात् भी रेल के दर्शन नहीं किये हैं।

उच्च गति की रेल सेवा प्रदान करने के लिए आने वाली लागत उसका औचित्य का मूल्यांकन की तुलना जिन क्षेत्रों में आजादी के बाद रेल सेवा उपलब्ध न हो पायी हो वहाँ रेल सेवा प्रदान करने के लिए धनराशि की आवश्यकता के साथ किया जाना उचित होगा। अत्यधिक द्रुत गति यानि 300 किमी प्रति घंटे की यात्री गाड़ी की आवश्यकता है क्या? इन यात्री गाड़ियों में किराये की जो श्रेणी रहेगी उस राशि में यात्री हवाई जहाज से सफर कर सकेगा। उचित तो यह होगा अत्यक्ष महोदया कि इतनी बड़ी धनराशि इन परियोजनाओं में व्यय करने के स्थान पर उक्त राशि अलगूए स्थानों को रेल सुविधा प्रदान करने के लिए उपयोग की जाये जिससे न केवल उन क्षेत्रों का विकास होगा वरन् उन क्षेत्रों में उपलब्ध मानव संसाधन तथा उक्त भूमि का उपयोग औद्योगिक व व्यापारिक विकास के लिए किया जा सकेगा।

योजनाएं प्रारंभ करने के साथ ही उनमें व्यय की जा रही राशि का पूर्ण रूप से उपयोग तथा योजना निर्धारित अवधि में पूर्ण करने का लक्ष्य यदि विभाग की प्रथम प्राथमिकता हो तो अत्यक्ष महोदया मुझे लगता है कि रेलवे का भविष्य कुछ और होगा। 1000 करोड़ की योजना पर बजट में 40 करोड़ का आवंटन उस योजना की गति तथा विभाग की नकारात्मक इच्छाओं का योतन है। जब तक ऐसी योजना इस गति से विचलित की जायेगी तब तक न केवल लागत मूल्य बढ़ेगा वरन् योजना पर किया गया परित्यक्त व विभाग को कोई फायदा नहीं होगा। अत्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से एक और उदाहरण देना चाहूंगी कि रतलाम से अकोला 450 किमी के करीब आमान परिवर्तन का लक्ष्य के अनुमानित बजट 1450 करोड़ रूप्ये का राशि के लिए यदि बजट में यदि 40 करोड़ की राशि आवंटित की जाती है तो उसकी पूर्ति देश की कौनसी पीढ़ी देखेगी तो यह जानने के लिए किसी ज्योतिषी के पास ही जाना पड़ेगा वह भी तब जब रेल की दृष्टि से उत्तर दक्षिण के लिए यह सबसे सुगम व कम दूरी का मार्ग है। इस मार्ग पर राष्ट्रीय स्तर की विद्युत परियोजनाएं तथा अन्य महत्वपूर्ण योजनाएं आकार ले रही हैं जिसमें भविष्य में उपयोग में आने वाले कच्चे माल की बुलाई के लिए रतलाम महू खण्ड उच्च प्राथमिकता पर निर्मित किया जाना आवश्यक है। अत्यक्ष महोदया माननीय रेल मंत्री ने इस बजट में इंदौर मनमाड मार्ग का उल्लेख राज्य सरकारों के आर्थिक भागीदारी के साथ प्रस्तावित योजनाओं में किया है। परन्तु इस योजना के लिए मध्यप्रदेश के मुख्यमंत्री द्वारा विभाग को फरवरी 2009 में अपनी स्वीकृति से अगतन कराया था परन्तु भाषण में इसका उल्लेख भी नहीं किया गया जो मध्यप्रदेश की उपेक्षा का एक और उदाहरण है। इंदौर मनमाड रेल लाईन न केवल मध्यप्रदेश तथा महाराष्ट्र के लिए उपयोगी है वरन् यह मार्ग दिल्ली मुम्बई के मध्य 150 किमी से भी ज्यादा की दूरी कम करने का कार्य करेगा। अत्यक्ष महोदया इसका महत्व इस बात से भी स्पष्ट है कि इस परियोजना की पश्किलपना आज से 102 वर्ष पूर्व होलकर महाराजा के सलाहकार श्री पैट्रीक गॉडिंज द्वारा 1908 में की गई थी। अत्यक्ष महोदया रेल मंत्री ने गत बजट भाषण में आदिवासी क्षेत्र के विकास तथा सामाजिक दृष्टि से आवश्यक परियोजनाओं के लिए वित्त पोषण की बात की थी और इसका भावी विकास के लिये भी लाभ होगा यह इन्दौर-मनमाड उसी में से एक है। फिर भी रेल मंत्री इस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं जो की यह आवश्यक है।

रेल विभाग अपनी योजनाओं व उसके विचलनवचन पर फितीली दृष्टि रखता है इसका एक और उदाहरण मैं देना चाहूंगी कि इंदौर देवास उज्जैन के मध्य 79 किमी के विद्युतीकरण की स्वीकृति करीब 3 वर्ष पूर्व प्राप्त हुई थी जिसमें से 74 किमी खण्ड पर विद्युतीकरण पूर्ण किया जा चुका है परन्तु शेष 5किमी का कार्य जो लक्षमीबाईनगर व इंदौर के मध्य होगा है जो विगत 1 वर्ष से नहीं किया जा रहा है व इस कारण इस पूरे कार्य को किये गये व्यय का रेल विभाग को न तो लाभ मिल रहा है न यात्रियों को। ऐसा नहीं है कि इस संबंध में अधिकारियों का ध्यान आफूट न किया गया हो जनप्रतिनिधियों तथा संसार माध्यमों द्वारा बार-बार ध्यान आफूट करने के बाद भी सिर्फ आश्वासन ही मिलते रहे। यह केवल एक उदाहरण है ऐसी कई परियोजनाएं देश में लम्बित होनी तथा जन पर करोड़ों रूपयों की धनराशि व्यय की गई होगी जिसका फायदा न तो रेलवे को अर्थ के रूप में मिल रहा है न तो यात्रियों को सुविधा के रूप में। अत्यक्ष महोदया इन्दौर-उज्जैन दोहरीकरण यह भी एक अत्यंत आवश्यक बात है इस पर भी मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आफूट करना चाहूंगी।

सुरक्षा की दृष्टि से जो उपाय होना चाहिए तथा संबंधित कर्मचारियों को समय-समय पर जो प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए उसमें किसी न किसी स्तर पर कमी नजर आ रही है क्या यह उचित नहीं होगा कि सुरक्षा रेलवे की सर्वोच्च प्राथमिकता हो? टक्कर निरोधी उपकरण (Anti Collision Device) के लिए सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर बजट में पर्याप्त राशि उपलब्ध सुनिश्चित है पूरे रेल नेटवर्क पर अपना अधिपत्य स्थापित करने के लिए लातायित हैं। मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करूंगी कि यह नये नीति निर्धारण में छोटे व पुराने वेण्डों से जिनके पास सीमित मात्रा में आय के संसाधन है का विशेष ध्यान रखो तथा यह सुनिश्चित करें कि कोई व्यक्ति अथवा संस्थान तथा ऐसे समूहों द्वारा अन्य नामों से निर्मित संस्थान स्थापन व्यवस्था पर अपना अधिपत्य न स्थापित कर ले। साथ ही अत्यक्ष महोदया मैं बताता चाहूंगी कि बार-बार स्थापन में कभी काँचोच कभी वृद्ध निकलता है, बेइशत नंदे होते है साथ ही कोचेस की सफाई भी नहीं होती। उसकी सही व्यवस्था-सफाई उसका उल्लेख सिर्फ भाषणों में रहता है लेकिन वर्तमान में कार्य तो होता ही नहीं अत्यक्ष महोदया साथ मैं आपके माध्यम से बताना चाहूंगी कि साफ सुथरा पीले का पानी उपलब्ध न होने पर यह तो एक दुर्घट की बात है कि सामान्य वर्ग के व्यक्ति को पानी खरीदना पड़ रहा है। रेलकर्मियों को दस वर्षों में मकान, नए अस्पताल, स्कूल, कॉलेज, पांच खेल अकादमियां इको पार्क न जाने क्या-क्या घोषणाएं की गई थी लेकिन अभी तक इस पर कुछ नहीं किया गया। अत्यक्ष महोदया अब एक दम सब सपने एक साथ रेल मंत्री ने दिखाये मुझे तो लगता है महोदया की सपनों की भार झेलने के लिये भी सक्षम होना आवश्यक है यह बजट रेल कर्मियों के लिये सहानुभूति दर्शाता है करता कुछ नहीं।

रेल मंत्री महोदया ने मानव संहित 17,000 समपार फाटकों पर मानव संहित बनाये जाने का लक्ष्य अगले 5 वर्ष के लिए रखा है जो स्थानगत योग्य है परन्तु इतनी बड़ी संख्या में यह सुविधा उपलब्ध कराने के लिए धनराशि की उपलब्धता एक पक्ष चिन्ह है।

भारतीय रेल पर केटरिंग व टूरिज्म कार्पोरेशन की स्थापना की गई जिसका मूल काम स्थानापान तथा पर्यटन को बढ़ावा देना था परन्तु ऐसा प्रतीत होता है कि मूल लक्ष्य से भटककर यह संस्था देश के कुछ बड़े ठेकेदारों के जात में फंसता जा रहा है। सैकड़ों छोटे-छोटे वेण्डर्स जिनके परिवार उनके कार्य पर निर्भर करते हैं। उनके स्थान पर बड़े ठेकेदारों को आवंटन टेंडरों के माध्यम से करने का एक जाल संस्था ने खड़ा किया है ऐसे कई बड़े वेण्डर्स जिनके पास 100 से अधिक स्टाल, दर्जनों पैट्रीकार व अन्य स्थानापान सुनिश्चित हैं पूरे रेल नेटवर्क पर अपना अधिपत्य स्थापित करने के लिए लातायित हैं। मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करूंगी कि यह नये नीति निर्धारण में छोटे व पुराने वेण्डरों से जिनके पास सीमित मात्रा में आय के संसाधन है का विशेष ध्यान रखो तथा यह सुनिश्चित करें कि कोई व्यक्ति अथवा संस्थान तथा ऐसे समूहों द्वारा अन्य नामों से निर्मित संस्थान स्थापन व्यवस्था पर अपना अधिपत्य न स्थापित कर ले। साथ ही अत्यक्ष महोदया मैं बताता चाहूंगी कि बार-बार स्थापन में कभी काँचोच कभी वृद्ध निकलता है, बेइशत नंदे होते है साथ ही कोचेस की सफाई भी नहीं होती। उसकी सही व्यवस्था-सफाई उसका उल्लेख सिर्फ भाषणों में रहता है लेकिन वर्तमान में कार्य तो होता ही नहीं अत्यक्ष महोदया साथ मैं आपके माध्यम से बताना चाहूंगी कि साफ सुथरा पीले का पानी उपलब्ध न होने पर यह तो एक दुर्घट की बात है कि सामान्य वर्ग के व्यक्ति को पानी खरीदना पड़ रहा है। रेलकर्मियों को दस वर्षों में मकान, नए अस्पताल, स्कूल, कॉलेज, पांच खेल अकादमियां इको पार्क न जाने क्या-क्या घोषणाएं की गई थी लेकिन अभी तक इस पर कुछ नहीं किया गया। अत्यक्ष महोदया अब एक दम सब सपने एक साथ रेल मंत्री ने दिखाये मुझे तो लगता है महोदया की सपनों की भार झेलने के लिये भी सक्षम होना आवश्यक है यह बजट रेल कर्मियों के लिये सहानुभूति दर्शाता है करता कुछ नहीं।

पूरे रेल बजट में घोषणाओं के अन्वार के बीच उनकी उपलब्धता तथा उपलब्ध धन के उचित व्यय की व्यवस्था का स्पष्ट उल्लेख नहीं दिखाता है जैसे पूर्व में भी मा. तात्जूजी ने कई ऐसी योजनाओं की घोषणा की थी उन्होंने तीन साल पहले 18 विष्वस्तारीय रेल स्टेशन फिर 25 और अब ममता जी ने 50 विष्वस्तारीय रेल स्टेशन बनाने की घोषणा की है। अत्यक्ष महोदया आधर्य की बात तो यह है इस पर अभी तक परिणाम शून्य है। काम तो कही शुरू हुआ ही नहीं है। साथ ही महोदया मत्तलीवेत पार्किंग की भी घोषणा उस समय 50 की थी और अब ममता जी ने 93 की है। इसकी भी सिर्फ घोषणा काम कहीं शुरू नहीं है। तात्जू जी ने रायबरेली में कोच कारखाने की घोषणा की थी और अब ममता जी ने 5 अलग-अलग कारखानों की घोषणा की है। मुझे तो बताते समय आधर्य हो रहा है कि यह सिर्फ घोषणा बजट है। अत्यक्ष महोदया निजी सहभागिता की बात हम सालों से सुनते आ रहे हैं मगर नतीजा कुछ नहीं है। अत्यक्ष महोदया मुझे तो लगता है रेल मंत्रालय अब केवल घोषणा विभाग रह गया है। बजट पारदर्शी प्रतीत नहीं होता केवल अलख लक्ष्य होना ही पर्याप्त नहीं है उसे प्राप्त करने के लिए योग्य मार्ग तथा व्यवस्थाएं भी होना आवश्यक है। कल वगैर होना यह सोचकर हम अपनी जिम्मेदारियों से मुक्त होना देश के भविष्य की दृष्टि से उचित नहीं होगा। आंकड़ों के मायाजात से सकारात्मक व नकारात्मक दोनों ही पक्ष रखे जा सकते हैं परन्तु आज आवश्यकता है उस अनुभव की तथा दृढ़ इच्छाशक्ति की जो क्षेत्र विशेष से आगे बढ़कर समग्र देश के विकास के बारे में सोचें।

माननीय मंत्री महोदया ने विकलांग तथा बुजुर्ग यात्रियों की सुविधा के लिए टॉली तथा बैटरी चालित कारों का उपयोग किया जाने का उल्लेख इस बजट में किया है जो स्थानगत योग्य है परन्तु वास्तविकता में रेल अधिकारी अपनी मनमर्जी से विकलांगों तथा बुजुर्गों के लिए कार्य करते हैं इंदौर को ए-1 श्रेणी का स्टेशन है जहां से दो दर्जन से अधिक यात्री गाड़िया प्रारंभ होती हैं वहीं पैदल पुत्रों पर रैम्प बनाये जाने का अनुरोध मैं वर्षों से करती आ रही हूँ परन्तु भविष्य में संभावित बदलावों को दर्शाते हुए यह व्यवस्था नहीं की जा रही है व ऐसा अदृशपूर्ण निर्णय लिया गया है कि इनके स्थान पर लिफ्ट तलाई जायेगी जो पूर्णतः अव्यवहारिक है क्योंकि हजारों यात्रियों के आवागमन के समय इनका उपयोग हो पाना संभव नहीं होगा तथा इनका संचालन भी तकनीकी दृष्टि से अलाभापूद होगा ऐसे में ऐसे वरिष्ठ तथा विकलांग यात्रियों की दृष्टि से रैम्प की उपलब्धता न केवल आर्थिक दृष्टि से आसान होनी वरन् रखा रखाव के खर्चों से भी बचा जा सकेगा।

मेरी कई उचित मांगे विभिन्न स्तरों पर सहमति के पश्चात भी बजट में खो गई हैं ऐसी मांगे जिन्हें रेल मंत्रालय की समितियों ने उचित मानकर स्वीकृतियों के लिए प्रस्तुत किया ऐसी कुछ मांगे जैसे इंदौर से बैंगलोर के मध्य नई यात्री गाड़ी, इंदौर पुणे, इंदौर हावड़ा गाड़ियों के फेरे बढ़ाया जाना इसके स्थान पर अन्य स्थानों से गाड़िया प्रारंभ किये जाने की घोषणा की गई उन क्षेत्रों को सुविधा दिया जाना स्थानगत योग्य है परन्तु मेरे क्षेत्र को उपेक्षित रखना किसी भी दृष्टि से स्वीकार्य नहीं है। न केवल मेरा क्षेत्र परन्तु मेरा प्रदेश भी रेल मंत्री के ममत्व से वंचित है। मेरे क्षेत्र की अनेक योजनाएं जैसे रामगंजगाड़ी-भोपाल नई रेल लाईन, गुना-इटवा परियोजना की पूर्णता, ललितपुर-सिंगोली परियोजना पर अधूरा रहना ऐसी कई योजनाएं भविष्य की योजनाओं और क्षेत्रीय दबावों के मध्य मरणासन्न स्थिति में है।

माननीय मंत्री महोदया कृपया संतुलन बनाये रखने के लिए आपकी कृपा दृष्टि मेरे प्रदेश तथा शहर के लिए हो ऐसी मैं ईश्वर से प्रार्थना करती हूँ। इन्दौर-अजमेर

तिंक के बजाए सीधी रेल इन्टौर अजमेर के बीच आवश्यक है तथा रतताम खण्डका का अमान परिवर्तन इन्टौर-उज्जैन दोहरीकरण इन्टौर-बैंगलोर गाड़ी जो मीटर गेज बन्द होने से पूर्व में हमारा कावीगुडा रहा सम्पर्क टूटा है उसे फिर से दक्षिण तक जोड़ने के लिए इन्टौर-बैंगलोर गाड़ी चलाना आवश्यक है। मैं यहाँ पर विशेष रूप से बताना चाहूँगी इन्टौर पूरे मध्य प्रदेश का ऐसा महत्वपूर्ण शहर है जो सबसे ज्यादा यात्रि पूरे प्रदेश में 40 प्रतिशत टैक्स देने वाला और औद्योगिक दृष्ट्या बड़ा शहर है। उसकी उपेक्षा करना उचित नहीं है। मैं निवेदन करूँगी की हमारी सातोसात से तम्बित उपरोक्त मांगों पर तंतु ध्यान दिया जाए नहीं तो हमें आन्दोलन का रास्ता अपनाना पड़ेगा।

* SHRI A. GANESHAMURTHI (ERODE): The Railways must extend its service to the public having in mind the economic growth of the country and also its social responsibility. Long-term growth must be accorded top priority than aiming at short-term gains. Our Railway Minister's attitude to think in these lines is evident in this Budget. I would like to congratulate her for this.

No increase in fair; no increase in freight charges; introducing official languages of the States in the Railway Recruitment Board examinations; providing quality drinking water at lesser rates and construction of dwelling units for railway men and several other social welfare measures are some of the salient features of this year's Budget and I thank the Railway Minister Kum. Mamata Banerjee for this.

I would like to thank Hon. Railway Minister for meeting good number of demands put forth by me during the earlier discussions and also through letters written to her. MEMUs have been introduced to run between Erode and Coimbatore. Construction of multi-purpose commercial complex at Erode Railway Junction, upgradation of railway hospital in Erode with an OPD and diagnostic referral unit, allocation of funds for conducting feasibility study to construct a new railway line between Erode and Sathiyamanglam and a new bridge to cross LC No.124 in Erode Shastrinagar are some of the measures meant for my constituency which have been included in this year's Budget. I would like to thank the Hon. Railway Minister for this. Our needs increase commensurate with the population increase, hence, I would like to draw your attention to the following demands from the public of my constituency.

- (i) Survey work for laying a new line 'Erode – Palani' via Chennimalai, Kangeyam, Dharapuram has been completed but no fund has been allocated in this year's Budget for the completion of this project. As the aforesaid industrial towns would be linked to the age old holy shrine 'Palani', Hon. Minister of Railways may kindly apportion fund for the completion of this project.
- (ii) It has been stated in this year's Railway Budget that 50 new Kendriya Vidyalayas (KV) would be established in association with the Union HRD Ministry. Erode and Namakkal in my constituency have got 22 Engineering Colleges and a Medical College along with 15 Pharmaceutical Institutes, 33 Science and Arts Colleges and 18 Polytechnics. But adequate number of higher secondary schools are not there. Particularly, CBSE pattern schools are less in number. In order to benefit the wards of the Central and the State Government employees and people from the poorer sections of the society, one of the 50 new KV schools may be established in Erode.
- (iii) I welcome the 'Bharat Tirth' trains that will connect places of tourist importance. The newly announced Madurai – Erode – Pune – Ujjain – Nasik – Hyderabad – Chennai – Madurai 'Bharat Tirth' train may kindly be provided with a stoppage at Kodumudi Railway Station as the place has got a rare temple housing the Teen Murtis – Shiva, Vishnu and Brahma in the same campus.
- (iv) The newly announced MEMU service between Katpadi and Salem may kindly be extended upto Erode.
- (v) Similarly, Train No.1063/1064 between Chennai and Salem may be extended upto Erode.
- (vi) Passenger Train 879/880, 883/884 between Tiruchirappalli and Karur may be extended upto Erode.
- (vii) The Amirtha Express Train (6344/6345) running between Thiruvananthapuram and Palghat may be extended upto Erode.
- (viii) LC No.121 and 122 are situated in a congested area in Erode. In order to ease the traffic snarl-ups ROR may be considered.
- (ix) A level crossing near Kodumudi Railway Station was closed for extending the platform. So there is a need to construct a 'Foot Over Bridge' to benefit the general public and the school goers and pilgrims along with the patients who are to go to hospital on the other side. The Panchayat Union office is also on the other side. So, I urge upon the Hon. Railway Minister to consider constructing a 'Foot Over Bridge'.

Hon. Railway Minister has announced that quality changes would be made in the catering service. Chennai Central Railway Station has got restaurants run by both the Railways and private operators. People prefer the restaurants run by the private operators. It is evident from the sales figures. It is also evident that delicious food with quality is available from the private-sector-run-restaurants. The same condition is available in the catering service extended in the running trains. I urge upon the Railways to look into this and ensure quality and if need be private operators can be provided with the pantry car facilities so that traveling public can have quality food.

Before the presentation of this year's Railway Budget, an idea was floated that States that come forward to share half of the expenses for the railway projects would get priority in getting schemes. States like Karnataka, Maharashtra and Andhra have agreed to share the expenses and hence, they have got more number of projects for their States. Whereas, the Government of Tamilnadu has failed to contribute anything to the Southern Railways though it has stated that Rs.3,000 crores would be required to complete all the ongoing projects in Tamilnadu. So, the Railways have allotted a mere 798 crores of rupees for the projects carried out in Tamilnadu. This is disappointing. Though I welcome this year's Railway Budget, I would like to express my disappointment that Tamilnadu could have got better still.

*SHRI S. R. JEYADURAI (THOOTHUKKUDI): This is my maiden speech as a Member of 15th Lok Sabha. I would like to thank our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalamangar, hon. Deputy Chief Minister Dr. Thalpathy and also our valiant leader and the Union Minister of Chemicals and Fertilisers for having selected me as a candidate to represent DMK from Thoothukkudi Lok Sabha Constituency. I also thank the enlightened electorate of Thoothukkudi Constituency and the able cadre of our party for enabling me to win the elections with a vast majority.

As there are many announcements about new schemes pertaining to Tamil Nadu, our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalamangar has welcomed this year's Railway Budget which has no fare-hike. Let me second what he has proposed as a welcome thanks to the Railway Minister.

It is rather pertinent that our leader the Chief Minister of Tamil Nadu has welcomed the new railway line linking Rameswaram and Dhanushkodi. I am also extending a warm welcome to this announcement.

At this juncture, I would like to reiterate what our leader has stated as regards to the need to allocate adequate funds to the pending railway projects to be completed in Tamil Nadu.

It is heartening that an effort is being made to construct houses for 14 lakh railwaymen right from the officers to gang men. This is to be taken up with the assistance of Union Urban Development Ministry and is to be completed in 10 years from now. I heartily welcome this move.

To establish a point that India is a country that has unity in diversity, an effort has been made by the Railways to link all the tourist spots by way of running special trains. I would like to record my appreciation.

It has been announced that Railway Recruitment Examinations can be written in all the official languages of the State. This will enable candidates from Tamil Nadu to write these competitive tests in Tamil. So I would welcome this move. At this point of time, I would like to emphasize a point that the people deployed to man railway reservation counters must have proficiency in the local language so that they can handle the consumers effectively talking their language.

Foodgrains, kerosene and few other essential commodities which are to be transported through the Railways will get a reduction in the freight charges to the tune of about Rs. 100 per wagon. This amplifies the concern the Railway Minister Kumari Mamata Banerjee and the UPA Government have for the poorer sections of the society.

In order to provide potable and pure drinking water to the rail passengers, six bottling plants are to be set up by the Railways to sell water at a cheaper rate. This shows the Railways' concern for the better health of its passengers.

Adequate funds must be provided to speedily complete new railway tracks, electrification and doubling to enable the country to have a still stronger economy and to emerge as a power.

While welcoming several measures meant for the travelling public and the people in general, I would like to put forth certain demands on behalf of Tamil Nadu and also on behalf of the people of my constituency calling for the attention of the hon. Railway Minister.

The Government of Tamil Nadu under the dynamic leadership of our leader Dr. Kalaignar is distributing essential commodities through Public Distribution System to all the family card holders at subsidised rates in an efficient way, creating record of sorts much better than the performance of any other State in India. The Government of Tamil Nadu has also been continuing successfully the Nutritious Noon Meal Scheme and distribution of rice at a cost of Re. 1 per kg. to all the poor. Hence, I urge upon the Railway Minister to consider further reduction in the freight charges for moving these essential commodities for public distribution in Tamil Nadu.

I am happy to note that an announcement has been made to go in for modernising the Chennai Integral Coach Factory commencing a second unit.

It is a welcome move to operate special trains for Commonwealth Games in Delhi. Similarly, in the month of June this year when World Classical Tamil Conference is to be held in Coimbatore, special trains may be run from all the major cities. Such special trains may also be run from cities like Mumbai, Delhi, Bengalure, Thiruvananthapuram, Hyderabad, Kolkata where Tamil population is considerably high. As a part of this gesture, Railways may also go in for carrying out extension work to enhance passenger amenities in Peelamedu, Pothanur and Coimbatore North stations in Coimbatore city.

I would request the hon. Railway Minister to expedite the completion of the following projects of laying new railway lines:

- Tindivanam-Gingee-Thiruvannamalai
- Tindivanam-Nagari
- Athipattu-Puthur
- Erode-Palani
- Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram
- Karur-Salem and
- Bengaluru-Sathyamangalam

The following gauge conversion work may also be completed with an increased pace by allocating adequate funds:

- Villupuram-Katpadi
- Manamadurai-Virudhunagar
- Dindigul-Pollachi-Palakkad
- Pothanur-Coimbatore
- Mayiladuturai-Thiruvavur-Karaikudi
- Thiruthurai-Poondi-Agasthiampalli
- Madurai-Bodinaikkanur
- Tiruchirappalli-Nagore-Karaikal with extension of Nagappattinam-Velankanni-Thiruthurai-Poondi via Thirukuvilai
- Kollam-Tirunelveli and
- Tenkasi-Virudhunagar.

Doubling of the following lines may kindly be carried out at the earliest:

- Chennai Beach-Korukkupet (III Line)
- Chennai Beach-Athipattu (IV Line)
- Chengalput-Villupuram

- Villupuram-Dindigul
- Tiruvallur-Arakkonam (IV Line)
- Athipattu-Korukkupet (III Line).
- Maduri-Thoothukkudi
- Vanchi Maniachi-Kanyakumari and
- Chengalput-Dindigul.

Feasibility Survey may be taken up at the earliest to complete the following projects of laying new railway lines:

- Madurai-Kottayam
- Karaikudi-Ramanathapuram-Thoothukkudi-Kanyakumari via Tiruchendur and
- Madurai-Ernakulam.

I welcome the announcement pertaining to the passenger train to be run between Tiruchendur and Tirunelveli that will greatly benefit the people of my Thoothukkudi Constituency. At this juncture, I would like to second the proposal of thanks by our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalaaignar for the announcement to lay a new railway line between Madurai and Thoothukkudi. I urge upon the hon. Minister to take up this project and complete it immediately.

Coimbatore-Thoothukkudi Link Express which was announced in 2009 may kindly be operated. Suitable steps in this regard may be expedited.

The Bi-weekly Chendur Express between Tiruchendur and Chennai may be converted as a Daily Train and I urge upon the Railway Minister to do the needful in this regard. As the expectations are high among the people from the South, Kumari Mamata Banerjee, who has presented a good Railway Budget, may consider running Chendur Express as a Daily Train.

Electrification of the railway track running between Madurai and Kanyakumari via Thoothukkudi and Maniachi may be expedited.

I welcome the announcement of the Railway Minister to upgrade Thiruvavur Railway Station as a Model Station. You may also consider the same for our Thoothukkudi Railway Station.

The North-South Freight Corridor may be extended up to Thoothukkudi as it has got one of the biggest ports in our country.

On this occasion, I would also like to request the Railway Minister to run new trains from Thoothukkudi to cities like Chennai, Coimbatore, Salem, Tiruchirappalli and Puducherry.

The Railway Minister may also take steps to bring to our Thoothukkudi Constituency coordinating with other Union Ministries to establish Multi Purpose Complexes, Upgraded Health Facilitation Centres and also Kendriya Vidyalayas.

The announcement to increase the number of Computerised Railway Reservation Centres and the operation of Double-decker Trains are some of the welcome features in this year's Railway Budget to which I extend my hearty support on behalf of our party DMK. Reiterating the need to apportion adequate funds for the pending projects in Tamil Nadu, let me conclude my maiden speech.

* SHRI P. LINGAM (TENKASI): Mr. Chairman, Sir, Indian Railways is an asset that belong to all Indians. Hence its service must be people-centric. There should not be any covert attempt to privatize the Railways and we should not pledge it to MNCs. We should not go in for FDI in Railways. The social responsibility with which the Railways were functioning must continue.

I feel that this year's Railway Budget gives importance to cities and bigger towns. Most of the small towns and rural areas have been ignored. Railway Stations in the remote areas are remaining in pathetic stage without infrastructure facilities. Railways must not function like profit-minded MNCs. It must extend its service to all the public wherever they are and even if they live in smaller towns and rural areas. This must be the avowed policy that the Railways must uphold to fulfill the basic needs of stations in backward areas. I would like to reiterate the need to go in for constructing houses for railwaymen without any further delay. Without any discrimination, hospitals and educational institutions must be set up extending their service to the wards of railwaymen. IZZAT Scheme must benefit the labour-class. Now it has been extended to students and I welcome it. At the same time the guidelines for the implementation of this scheme must be spelt out. If it is to be extended only to those who have family ration card, then, it will not be serving its purpose as people without family and women would be left out in the lurch.

Hence, I urge upon the Railways to go in for recruiting adequate number of staff for its various operations and must run more number of ordinary trains. It is heartening to note that Cancer patients will get travel concession. It may be extended to Heart patients also.

Madurai Division in the Southern Railway has been ignored. I wonder what the Manager there is doing. Podhigai, Muthunagar, Nellai and Kanyakumari Express Trains are always full. When the situation remains so, there must be sincere attempt on the part of the Railways to introduce more number of trains to run from the southern districts of Tamil Nadu. I am not sure whether proper review is made or not. I would like to know whether it is willful neglect. Adequate number of new trains have not been announced. Even the existing ones have been taken off. Erode-Sengottai Passenger Train was announced and it is yet to be operated. Within a month, Chennai-Shencottah Express Train was stopped. I feel the Southern districts of Tamil Nadu are totally neglected. Only when the Manager there know the local language, they can effectively serve the traveling public of that area. As far as Madurai Division is concerned, much needs to be done.

PACR Road level crossing No.449, at km. 591/900-592/0 is like a gateway to the Rajapalayam Town. In order to ease the congestion and the problems caused to the public, a road over bridge may be constructed there. I urge upon the Railway Minister to take it up on a war footing without delaying it in the name of survey, study and so on. Similarly, a road over bridge near Sankarankovil entry point must also be considered. A new railway line between Madurai and Shencottah via

Vathirayiruppu, Sethur, Sivagiri, Vasudevanallur, Puliangudi may be considered along with a new railway track to Sabarimala from Rajapalayam.

The gauge conversion work between Punalur and Kollam must be expedited and a new train must be run between Tenkasi and Tirunelveli expediting and completing the works going on in that section.

A new train from Mumbai to Shencottah and Mysore to Shencottah must be introduced.

Mumbai-Nagercoil Express No. 6240 and 6369 must be made daily train.

While pointing out the laying of new railway lines, the average number of works taken up after Independence is being highlighted. This is not good. We cannot compare the project pace of yester years with these modern times. A seed germinates, it becomes a plant, then a tree and then it blossoms and yields fruits in stages. Fruit yielding stage and plant stage cannot be compared. Hence I urge upon the Railways to go in for meeting the demands and the needs of our modern times.

I urge upon the Railway Minister to accord priority to the areas that have not been covered by Railways and come forward to lay new railway lines linking places without communication facility. Before I conclude, I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fall in standard of the food items served in the running trains. It must be looked into and the quality must be improved.

*SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): I congratulate the Minister of presenting a people friendly budget, without increasing any passenger and freight rates. The budget presented by the Railway Minister is a social budget, not just economic viability should be the yardstick.

The highlights of the Railway budget presented by the Minister are:-

- ☞ No increase in passenger fares
- ☞ Rs.100 reduction in freight per wagon for fertilizers and kerosene
- ☞ Free travel for cancer patients in 3rd AC classes
- ☞ Cost-sharing in public-private-partnership (PPP) mode in some gauge-conversion projects
- ☞ Karmabhoomi trains to be introduced for migrant labour
- ☞ New Janmabhoomi train between Ahmedabad and Udhampur
- ☞ Special 'Bharat Teertha' train to be run around India to commemorate Rabindranath Tagore's 150th birth anniversary
- ☞ 10 automobile ancillary hubs to be created
- ☞ Twenty-two million energy saving CFLs for lighting distributed already
- ☞ Policy decision to employ one member of family whose land is requisitioned for railway projects
- ☞ North-South, East-West dedicated freight corridors to be created
- ☞ Construction of high-speed passenger rail corridors envisaged
- ☞ more multi-functional hospitals to be set up
- ☞ Educational facilities to be set up for children of 80,000 women families
- ☞ Special facilities to be established for gangmen
- ☞ Insurance facilities for licensed porters as part of railway's corporate social responsibility
- ☞ Centre for Railway Research to be established with Indian Institutes of Technology and Defence Research and Development Organisation
- ☞ Will involve unions in policy making
- ☞ Integral Coach Factory Chennai to be further modernized
- ☞ New wagon repair shop in Mumbai
- ☞ Design, development and testing centre for railway wheels at Bangalore
- ☞ Within five years, all unmanned level crossings to be manned
- ☞ Construction of more underpasses, besides road overbridges
- ☞ Greater coordination with state governments to protect railway property
- ☞ Security of women passengers to be improved
- ☞ Ex-servicemen to be employed in Railway Protection Force
- ☞ Five sports academies to be set up; Astroturf to be provided for development of hockey; employment opportunities for sports persons
- ☞ Railways to be lead partner for Commonwealth Games
- ☞ Special drive to increase passenger amenities
- ☞ Upgradation of 94 stations

- ☞ Six new drinking water bottling plants in PPP mode
- ☞ Modern toilets at railway stations
- ☞ More ticketing centres to help the public – at Zilla Parishads and Panchayat Samitis
- ☞ Acquisition of cutting edge safety technology
- ☞ 1000 route km to be created
- ☞ Special task force for clearing investment proposals in 100 days
- ☞ New business model to be created
- ☞ No privatization; railways will remain with government but with greater participation of business community
- ☞ 117 of 120 new trains for current fiscal to be flagged off

However, the budget is good for the country but not very beneficial for the city and Maharashtra. Mumbai accounts for half the Indian Railways' daily passenger load of 75 lakhs who belong to lower middle class and working community especially women. This railway budget had also once again given a raw deal. Barring some symbolic gestures, it had done a little to boost the creaking suburban network that is the lifeline of the financial capital.

Post-terror attack, Mumbai needs to be given special concession in haulage charges. However, Railway Board is not looking into the merits and is insisting upon State Government/MTDC to sign the MoU about payment of haulage charges. You will appreciate that, unless there is at least 50% reduction in the haulage cost, it would not be possible to run the train in the State.

In view of the above, Chief Minister of Maharashtra suggested few points for your consideration as under:

- ① Grant of 50% reduction in haulage charges for the tours operated in 2008-09 season. The haulage recovered for this period may be refunded or adjusted for future tours in the State of Maharashtra;
 - ① The 50% concession in haulage charges may be made applicable for regular tours in Maharashtra for 2009-10 season and continue the same for at least next 10 years; OR
 - ① The initial formula of 50:50 revenue sharing be continued for another 10-15 years, till this Joint Venture of the Indian Railways and Government of Maharashtra becomes a profitable enterprise.
1. Murbad taluka in Thane district connecting Kalyan-Ahmednagar-Rahuri will help the adiwasi and backward areas. Survey has been done decades ago.
 2. As per today's situation the number of passengers is increasing from Karjat/Khopoli/Kasara/Virar and the presently running trains are not able to carry the passenger load. Introduction of shuttle service from Thane-Kalyan to Kasara-Khopoli at peak hours can solve this problem.
 3. Provide proper transit facility at Umbermal station
 4. Provide stations at Savroli, Guravalo, Chikoli and Kedgaon (Daund).
 5. Provide international facility at Kalyan, Thane, Daund, Kolhapur and Aurangabad stations. Kolhapur is known as one of the most historic centres, many pilgrims visits to pay their tribute to Mahalaxmi temple situated here. The progressive King Shahu Maharaj, whose statue was unveiled in the Parliament premises, hails from here. Aurangabad has great importance, owing to its proximity with world heritage sites of Ajanta and Ellora. These sites have Buddhist, Jain and Hindu temples. Many tourists from India and abroad attracted to these destinations. Therefore, the rail facilities should be world-class in these places to encourage tourism.
 6. Construct over-bridge for pedestrians at Kalyan, Thane, Shahad, Asangaon, Kasara Karjat and speed up and complete the ongoing construction of over bridges at Khardi, Ambernath, Karjat, Vangani and Badlapur station.
 7. Shuttle service from Virar-Dahanu may be extended upto Bordi Road.
 8. Virar-Dahanu local train announced earlier should be started.
 9. Boisar train timing may be improved.
 10. In western line Mira Road to Bordi Road trains should be stoped at Virar station.
 11. Virar-Dahanu Road shuttle services be extended upto Vasai and Borivali.
 12. All the trains running via Pandharpur should have a halt at this station.
 13. Provide Railway ambulance service with adequate manpower for the treatment of injured persons at every station,
 14. Basic facilities like good food & drinking water and clean toilet at stations and trains should be made available.
 15. Introduction of Pune-Mumbai and Mumbai-Pune trains at every one hour would benefit thousands of commuters in this section and would also generate substantial revenue for the Railways. Also diversion of Pune-Mumbai-Pune trains from Karjat-Panvel section will facilitate relieving the pressure on existing Karjat-Kurla Section and introduction of additional train services on this route.
 16. Apart from this there should be no change of last minute platforms. Such change results in in-convenience to the passengers carrying heavy luggage. If change of platform is unavoidable then it should be announced well in advance and sufficient time should be given to the passengers to change the platform and avoid stampede like situation.
 17. The volume of passenger traffic to and from Gujarat and Rajasthan is very high and is growing faster than the capacity of existing services. Therefore, introduction of new trains connecting to these States would be much appreciated:
 - a. Pune-Ahmedabad Super fast train
 - b. Pune-Surat Inter-city Express
 - c. Pune-Rajkot Super Fast train
 - d. Pune-Ahmedabad-Jodhpur Ahimsa Express to be made daily.
 - e. Pune-Ratnagiri Super fast Train
 - f. Pune-Madgaon (Goa) Super fast Train

Similarly, there are very few trains available from Pune to the Southern parts of India. Moreover, these trains initiate from Mumbai and hence the quota available for Pune is limited. In view of this, there is a greater need and urgency to start new trains from Pune and increase frequency of existing trains. The list is given below:

1. 1097/1098 Purna Express – Make this train daily (at present the train operates once a week) and extend the train upto Thiruvananthapuram or Nagarcoil.
2. Introduction of a new train – Pune-Chennai super fast train
3. Pune-Hyderabad Inter-city train
4. Pune-Bangalore intercity train
5. Pune-Hubli Super fast train
6. Pune-Mangalore Super fast train
7. Pune-Rameshwaram and Pune-Kanyakumari Superfast trains via Coimbatore and Madurai twice a week
8. Pune-Delhi Duronto (2263) Express to be made daily
9. 2113 Pune-Nagpur Garib Rath train to be made daily.

New railway station to be set up at Thane (mental hospital land)

I think, all the above requirements are very genuine, I would request you to kindly consider it.

Creation of separate zone for Mumbai Suburban Section

1. A new zone for Mumbai Suburban region, comprising both Mumbai Central Division of Western Railway and Mumbai CSTM Division of the Central Railway be created for uniformity and efficiency of the working and proper and simultaneous co-ordination of both the Divisions.

Provision of a third corridor between Central and Western Corridors

2. Feasibility survey of opening a third corridor in between Central and Western Railway and linking all the corridors at the northern ends with each other should be carried out on priority basis to reduce the unidirectional overcrowding and reducing congestion to certain extent on the present system.

Bringing all Railway Organisations under one roof

3. All the organizations working for new Railway lines like Metro Rail project, Mono Rail project, Mumbai Rail Vikas Corporation, and Survey and Construction Departments of the Railways etc., should be brought under one roof and control to avoid different organizations for different works under different controls. Even at present each Zonal Headquarters is having a separate Department of Survey and Construction, in addition to the Engineering Department of respective Railways and above referred various agencies are working in different ways. By creating an independent zone of both Mumbai Central and Mumbai CSTM, co-ordination can be improved to a great extent. In that case, Railways can prevail upon the Maharashtra State Government to divert the funds sanctioned for different works by them.

Preparing long term planning

4. Presently, planning of works is generally noticed to be made for a short term basis of about 20 to 30 years, unlike present practice of planning for about 100 years and that too at different levels. After unification of all the developmental agencies under one roof and control, long term planning can be effectively prepared and executed.

Unified Security Force

5. Amending the rules, even by amendment of the Constitution suitably for bringing two security agencies i.e. Railway Protection Force and State Railway Police under one roof and control under the Railways to reduce the problems of commuters/other passengers.

All suburban stations should be ideal stations

6. Last year in the Railway Budget a policy decision appears to have been taken for making some stations as ideal stations on all India basis. Only two to three station on Mumbai Suburban sections are planned for ideal stations and there also no action appears to have been taken in that direction during the whole year. All the stations on Mumbai Suburban section should be declared as ideal stations, looking to the magnitude of commuters traffic, number of trains running on suburban sections, overcrowding of all the trains, resulting in fatal accidents to commuters, roughly between four and five thousands every year.

Delegation of powers to DRMs

8. Presently, proposals for increasing facilities on suburban stations are basically prepared by Divisions. These proposals are scrutinized by headquarters Office of both the Railways and after deleting a number of proposals, Headquarters Office send their own proposals to the Railway Board for approval, who in turn approves a few of them without provision of any funds for some of them, during the ensuing budget. In this connection, it is felt that the Railway Board is not having first hand information about the urgency of those works over others. Instead of that system, possibility needs to be examined to allot a certain percentage of the earnings on particular suburban sections and specific funds for individual works and their priority should be left to be decided by the Divisions, in consultation with various NGOs working for the interest of commuters. That decision can be more effectively implemented for the benefit of the commuters.

Passenger amenities works

Provision of bigger and wider foot over bridges at stations

1. A plan on urgency basis is required to be drawn for providing bigger and wider bridges terminal and other major stations like, Kurla, Mulund, Thane, Kalyan, Shahad, Asangaon, Tansit, Umbermal, Badlapur, Vangani, etc. on Central Railway and Mumbai Central, Bandra, Andheri, Borivali stations on Western Railway to reduce overcrowding on present foot over bridges at these Railway stations. Also, Railway can offered escalators/lift (optional for bridge) for the senior citizens and

handicapped commuters like Bangalore Railway Station.

Conversion of 9 coaches trains into 15 coaches trains

2. It is presumed that a proposal is afoot to convert all the 9 coaches' suburban trains into 12 coaches' trains. During certain periods even those 12 coaches trains are far more inadequate to cope with the increased commuters, that is about 70 lakhs commuter travel every day by suburban trains. This figure is about 50% of the total traffic on Indian Railways but the ratio between long distance passenger trains and suburban trains indicate that the suburban trains are much less than the long distance passenger trains. The numbers of commuter coaches is also far less than the main line passenger coaches running every day. There is, therefore, urgent need to start running of 15 coaches trains for suburban traffic. Also need to be increase the frequency of the train for long route like Kasara & Karjat as on today this frequency is around 1.5 hrs. This will be developing the rural area (Thane & Raigad district).

Provision of additional First class accommodation for ladies

3. Western Railway has started 15 coaches train on Dadar-Virar section. In that rake, 4 EM Units are provided. There is heavy overcrowding in ladies first class ladies coaches. There is, therefore, need for providing one bigger first class coach in one of the 4 units to ease out the overcrowding in first class ladies coaches.

Provision of 15 coaches platforms on Virar-Dahanu Road

4. Virar-Dahanu Road section has already been declared as Suburban section a few years back. However, no suburban trains have been extended beyond Virar. The traffic on that section is so heavy that extension of platforms are urgently required to be extended for accommodating 12/15 coaches EMU trains on priority basis to ease out the congestion in the long distance trains and a few DMU trains.

Declaration of some Suburban Sections as Suburban Sections

5. Likewise there is need for declaration of Diva Vasai Section as suburban section. The NGOs and commuters on representation are always advised that in spite of Central Railway approaching the Railways Board for declaring that section as Suburban Section, no approval is communicated by the Railway Board for years.

6. Similarly, other suburban sections of Diva Vasai and Karjat-Khopoli are urgently required to be declared as Suburban sections. In fact on Karjat-Khopoli section, suburban EMU trains are already running for years, without declaring that section as suburban section.

Declaration of new Suburban Section of Panvel-Pen section

7. The state Government is taking steps to ease out the population congestion in Mumbai Metropolitan region. In that direction the Panvel-Pen & Bhivandi-Vasai section can also be declared as Suburban section. The distance between Mumbai-Panvel-Pen section is only 104 KMs, much below the limit of 150 KMs, the maximum distance prescribed for declaration of any section as suburban section.

Direct suburban trains between Kasara/Karjat-Thane-Vashi-Panvel

8. At present, separate EMU trains are run, one on Thane-Vashi section and another on Mumbai-Kasara and Mumbai-Karjat sections. Major industrial belt has come up on Thane Vashi section and the major belt for workers is coming from Kasara and Karjat area. All those workers create traffic jam on the foot-over bridges at Thane as well as platforms at Thane. There is urgent need for introduction of direct EMU suburban section between Karjat/Kasara-Thane-Vashi sections to ease out the congestion at Thane. Central Railway has already accepted the need for direct trains between the above referred sections for years but no steps are being taken to introduce such direct trains for best reasons known to the Railways. There is top most need over all other needs to introduce direct EMU trains between Vashi-Karjat and Vashi-Kasara stations, instead of two different sets, so that a good relief can be given to commuters at Thane.

Opening of new stations on suburban sections

9. There is a constant demand for the last more than 25 years for opening of a new Railway station at Chikholi. When Garlick Company was opened, they had offered to construct the new station at their own costs. Similarly when there naval Research Institute was opened about 20 years back, they had offered Rs. Five Crores for provision of that station. However, Railways are always refusing to provide that station for reasons best known to them. Railways should, therefore, urgently open that station to reduce overcrowding at Badlapur and Ambernath.

10. Similarly, there is need for opening of new station, by name Guravali between Titwala and Khadavali. Additional station may be developed in the Thane district to provide the manpower to Mumbai as well as this industrial developing area.

Railway Administration has already accepted the need in principle. It will also improve the track capacity on Kalyan-Kasara Stations.

Extension of platforms on Karjat-Khopoli section to accommodate 12 coaches trains

12. Presently, station platforms are meant for only 9 coaches' trains on Karjat-Khopoli section. With Railways decision to convert all the EMU rakes to 12 coaches and in the near future to 15 coaches trains, the platform on Karjat-Khopoli section should be extended to accommodate at least 12 coaches trains.

Starting shuttle trains between Kalyan and Karjat/Khopoli

13. With all the suburban trains running from CST stations, local commuters do not get accommodation any time between Kalyan and Karjat. There is, therefore, need to introduce shuttle trains over that section. The proposal should be examined and included in next plan.

14. The level crossing at Badlapur Railway station for use of citizens of Kulgaon-Badlapur has been closed without provision of alternate arrangement. The skywalk being provided shall not be useful for about 20 thousands or more citizens there. The road over bridge provided is at far away distance from that place and outside the main city. The demand for a subway there is an urgent need and Railway should examine the feasibility of providing a sub-way and entire city is divided in two portions by Railway Line.

On-the-spot payment of interim relief to Commuters killed/injured from over crowded Suburban trains.

On the Mumbai Suburban sections of both Central and Western Railways, on an average every year 3500 to 4000 commuters are killed. The figures for those who get injured every year is also more than 4000. The actual figures for three years 2005, 2006 and 2007 are as under.

Year No. of Commuters Average per day

- Killed Injured Total Killed Injured Total

2005 3,678 3,573 7,191 10-11 9-19 19-20

2006 3,930 4,133 8,063 10-11 11-12 22-23

2007 3,937 4,307 8,244 10-11 11-12 22-23

1.1 The figures for 2008 onwards are not presently available. But the same must have crossed the limit of 8,500 per year and 24 to 25 per day.

1.2 From the above details it is seen that on an average every day about 32 to 35 commuters are either killed or injured on Mumbai Suburban Section of both Central and Western Railways, which figures in any case cannot be considered as meagre. It is presumed even on all the Indian Railways as a whole, except Mumbai Suburban commuters, the figures must be very much less than those on Mumbai suburban Section.

1.3 Major reasons for such accidents is either by falling from overcrowded trains or trapping between the trains and platforms while entering or detaining the trains, as at most of the stations, the gaps between the platforms and the trains are much more than the minimum prescribed.

2. In almost all the cases immediately after the accident, Station Managers intimate the Government Railway Police about the accident or untoward incidents and the Government Railway Police take about 2 to 4 hours for removing the injured/dead bodies of commuters to Government Hospitals, against the policy decision of the Railway based on decisions of the Court orders, to remove such persons within one hour to the nearest hospitals, either Government or Private, at Railway costs.

2.1 On the subject, in one of the Public Interest Litigation No. 1092 of 1995, Bombay High Court has given certain directions on 6th October 2004 for immediate shifting of accident victims to nearest hospital (private or Government) within a period of one hour (Golden Hour) from the point of accident at Government Costs, Care is taken to stop the bleeding by the trained person of Railway/GRP, Removal of a Railway Accident victim to the hospital for medical assistance, the requirement of Panchanama shall not be a condition precedent and High Court Orders shall apply to all accident victims, irrespective of whether or not a ticket is or pass is found with them at the time of the accident.

2.2 However, in most of the cases, none of the directives of the High Court are followed, which can lead initiation of contempt proceedings against Railway Officers and staff. In fact Railways have gone to Appeal in the Supreme Court by way of Special Leave Petition with the prayer to cancel the directives issued by the Bombay High Court, as the Railways feel that though those directives have already been complied with, the directives should not be forced to be complied with because the same are beyond the resources of Railways. Another ground against the compliance of directives issued by the Bombay High Court is that the Court while exercising the powers of judicial review could not enter into the realm of policy matters of the Railways. It is further said that amongst things, interference with the policy matter would amount transgress of the function of other organ of the State.

2.3 It is learnt that one NGO has already filed Contempt proceedings against the Railways/GRP on the subject.

3. In the past, while increasing the fares, a number of past Railway Ministers have advised the Members of Parliament on Lok Sabha and Rajya Sabha floors that while increasing the fare structure, an element of providing insurance cover is also kept in mind.

4. As regards prompt medical attention, Railways have stated that instructions already exist for removing the injured/killed persons without any delay and even without preparing a Panchanama. However, it is reiterated that actual position is quite opposite and injured persons are removed only to Government Hospitals and only after delays of 3 to 4 hours without even first aid and only after drawing Panchanama. During all these delays most of the accident victims die, only for want of medical treatment. On enquiries both the Station Authorities and Government Railway Police throw the blames on each other for the delay and wash their hands. In fact, as per Railway's own statement, instructions already exist for Station managers to remove such persons to the nearest private/Government, Hospitals, which are never followed within the limits prescribed.

5. The main reason for such accidents is overcrowding of suburban trains to the extent of double the carrying capacity. Under Section 57 of the Railways Act 1989, every Railway Administration shall, in every train carrying passengers, fix the maximum number of passengers, which may be carried in each Compartment of every description of carriage and shall exhibit the number so fixed in a conspicuous manner inside or outside each compartment in Hindi English and also in one or more of the regional languages commonly in use in the areas served by the Railway. No provision appears in the Railway Act for exempting the Suburban EMU trains from the above directive. It is observed that the Railways have stopped the practice of exhibiting the carrying capacity on each compartment of the suburban trains presumably to avoid their legal liabilities.

5.1 Under Sections 124 and 124-A, in major accidents and untoward incidents, ex-gratia payment is sanctioned and paid to the relatives of the killed passengers/commuters on the spot, but no ex-gratia spot payment is incurred for the injured/killed commuters of suburban trains for rendering first aid treatment, shifting such injured/killed commuters to nearest hospitals, within the stipulated time, which is the liability of Railway Administration under the Railway Act 1989, it is worth mentioning here that on an average out of the total 1.20 crores of daily passengers traveling on Indian Railways about 70 lakhs of passengers i.e. more than 50% is the share of Mumbai Suburban Commuters only. The share of such accidents and untoward incidents on suburban trains is much more than the rest of all India figure. It is worth mentioning here that on through trains generally very few passengers are killed/injured on account of falling from overcrowded trains, unlike the suburban trains.

6. It will not be out of place to mention here that both the Central and State Government are very much concerned about the deaths of farmers and students, which figure is roughly less than 1/3rd of the people killed in Suburban trains accidents/untoward incidents but Railways is not giving any attention to the subject.

6.1 It is stated that in terms of Sections 124 and 124-A, Railways liability for payment of compensation is absolute, irrespective of whether or not there has been any wrongful act, neglect or default on the part of Railway Administration, notwithstanding anything contained in any other law. In the Act, no discrimination has been made between the main line passengers and suburban commuters. Further Sections 125 and 126 of the Railway Act, also provide for payment of compensation and interim relief.

10. In the circumstances, it is worth considering that spot relief in terms of expenses is paid to the injured/relatives of the killed commuters, at least to the extent of removing the killed/injured commuter to the nearest hospital, whether private or government and further treatment till their relatives come and take charge of the killed/injured. It is felt that at least on humanitarian grounds Railway Administration should consider their moral obligation to provide the requested relief.

11. Mumbai Rail Pravasi Sangh therefore, earnestly request you to please examine the mater and issue suitable orders for spot payment of interim relief to the commuters injured/killed after falling from suburban overcrowded trains.

12. Required Doctor with Nurse at all the crowded stations having ambulance and all the first aid facility to save the life of

All examinations of the Railway Recruitment Board should be conducted country-wise on the same day. All applicants should enroll their names in their local employment exchange. This will help to conduct the exams properly without any law and order problem.

IRCTS – Catering travel helps NCDPI – milk co-operative to sell milk products They need proper place to display products made by farmers.

Finally, I pledge my support and congratulate the Hon'ble Minister on her clear commitment to development orientated railway growth and expansion. In line with this, I request that Hon'ble Union Minister, Ms Banerjee to consider committing funds, resources and support to areas of Maharashtra that need development urgently.

***श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरवार):** सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी को बेहतरीन रेल बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूँ। मुझे पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल दिन दोगुनी रत चौगुनी प्रगति करेगी।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण विषयों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

पश्चिमी रेलवे में उमाना-जलगांव खंड में 306 कि.मी. लम्बाई के रेल मार्ग के दोहरीकरण को 2008-09 के रेल बजट में स्वीकृति प्रदान की गई थी और इसके लिए 715 करोड़ रुपए के खर्च के लिए मंजूरी दी गयी थी। इस परियोजना के लिए वर्ष 2008-09 के दौरान 70 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया था लेकिन रेलवे प्रशासन के इस परियोजना की ओर ध्यान नहीं देने की वजह से यह पैसा खर्च नहीं हो पाया। महोदया, वर्ष 2009-10 के दौरान इस परियोजना के लिए केवल 14 करोड़ रुपए दिए गए और इस वर्ष के बजट में इसके लिए केवल 30 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

इस रेल मार्ग के दोहरीकरण से महाराष्ट्र तथा गुजरात के 6 संसदीय क्षेत्र के निवासियों को लाभ पहुंचेगा जिनमें आदिवासी संख्या अधिकांश है।

मेरा सरकार को अनुरोध है कि रेलवे प्रशासन को निर्देश दिए जाए कि इस महत्वपूर्ण परियोजना को ज्यादा से ज्यादा पैसा मुहैया करवाकर इसे जल्द से जल्द पूरा करने की कोशिश की जाए।

इसके अलावा मनमाड-इंदौर व्हाया मालेगांव, सुके शिरपुर नरझाणा यह 350 कि.मी. लम्बे रेल मार्ग की परियोजना का प्रस्ताव महाराष्ट्र सरकार ने रेल मंत्रालय को भेजा है। इस परियोजना में कुल 823 करोड़ रुपए खर्च होने का अनुमान है जिसमें से 412 करोड़ रुपए महाराष्ट्र सरकार ने व्यय करने का फैसला किया है। इस परियोजना से महाराष्ट्र एवं मध्य प्रदेश दोनों ही राज्यों को फायदा मिलेगा। यह लाईन भी दोनों राज्यों के पिछड़े इलाकों से गुजरेगी एवं इन इलाकों के विकास में बहुत सहायक होगी।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना के प्रस्ताव पर जल्द से जल्द निर्णय लें और इसे तेजी से पूर्ण करने के लिए सहयोग प्रदान करें।

पुणे-नासिक 265 कि.मी. के रेल मार्ग परियोजना का जिक्र 2009-10 के रेल बजट में था। यह परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना है और काफी सातों से इस रेल मार्ग की मांग की जा रही है। नासिक शहर धीरे-धीरे विकसित हो रहा है। इसे पुणे के साथ जोड़ने से इसके विकास में तेजी आएगी। यह रेल मार्ग ना केवल नासिक और पुणे के व्यापारियों और छात्रों के लिए फायदेमंद होगा। बल्कि यह रेलवे के लिए भी फायदेमंद ही होगा। कृपया इस परियोजना को भी जल्द ही शुरू किया जाए।

मैं एक और अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मुम्बई से कसाया तक लोकल ट्रेनों की सुविधा उपलब्ध है। कसाया से करीब 12 कि.मी. की दूरी पर इगतपुरी स्टेशन स्थित है। यह 12 कि.मी. का क्षेत्र आदिवासी बहुल क्षेत्र है और आज तक लोकल ट्रेनों की सुविधा से वंचित है। उनकी लम्बे समय से यह यात्रा मांग रही है कि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी स्टेशन तक बढ़ाया जाए ताकि कसाया और इगतपुरी के बीच रहने वाले लोगों को भी इसका फायदा मिल सके और इस क्षेत्र को भी लोकल ट्रेनों के साथ मुम्बई से जोड़ा जा सके ताकि अन्य लोगों के साथ यहां के छात्रों को भी शिक्षा के लिए मुम्बई आने-जाने में आसानी हो सके।

इन लोगों की यात्रा मांग को ध्यान में रखते हुए मैंने मध्य रेल के महाप्रबंधक के साथ इस विषय में पत्र-व्यवहार भी किया लेकिन उनसे मुझे बड़ा ही निराशाजनक जवाब मिला। उन्होंने अपने पत्र के द्वारा मुझे सूचित किया कि कसाया-इगतपुरी यात्रा खंड है जहां खड़ी ढाल 1 इन 37 है तथा लोकल डिब्बे कसाया-इगतपुरी जैसी खड़ी ढाल वाले खंड पर कार्य करने के लिए तकनीकी रूप से उपयुक्त नहीं है।

भारतीय रेल ने कोकण जैसी कठिनाईयों वाले क्षेत्र में कोकण रेलवे चलाने जैसी चुनौतियों का सामना किया है। भारतीय रेल ने जम्मू-कश्मीर को भी सुदृढ़ रेल सेवा प्रदान की है। जब हम इतनी कठिनाई भरे रास्तों पर रेल सेवा प्रदान कर सकते हैं तो इस तकनीकी चुनौती में मुम्बई से कसाया तक चलाने वाली लोकल ट्रेनों को सिर्फ 12 कि.मी. तक बढ़ा कर इगतपुरी तक नहीं ले जा सकते हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि नई तकनीकियों का उपयोग करके लोकल ट्रेनों के डिब्बे बनाए जाए ताकि इन लोकल ट्रेनों को इगतपुरी तक बढ़ाया जा सके ताकि 100 प्रतिशत पिछड़े जनजातियों के इस इलाके को भी फायदा मिल सके।

***SHRI IJYARAJ SINGH (KOTA):**

How many of us know that the Indian Railways is the world's largest Government railway? However, we all do know that the Railways occupies a place of pride when it comes to helping in the growth and development of our nation. It is the backbone of the Indian transport system, along with ports and highways.

I would like to congratulate the Railway Minister on presenting a very good budget – a budget which has brought some cheer into the lives of the users and the potential users of the Railways.

A very important aspect of the Railways philosophy is that of "social responsibility"-which has been mentioned in the previous budget and reiterated in the current one. No doubt, 'economic viability' is important. However, social responsibility is also critical as a good connection can spur development and drastically change the economy of a region.

The city of Kota is the railway gateway of the entire Hadoti region of Rajasthan and my region is a part of it. As such, all its residents are grateful for the declaration of intent to make Kota railway station a "world class station", and I thank the Rail Minister for this. I would also like to thank the Rail Minister for paving the way for a direct rail link between Kota and Ajmer, which will be extremely beneficial for the residents of the Hadoti region as Ajmer is an education centre as well as a centre of pilgrimage.

I would like to commend the Rail Minister on connecting Kota to Kolkata directly by the new Gandhidham-Howrah Express. With this, a long standing demand of the people of Kota has been met.

On the same lines, there is a need to provide another train service toward Kanpur, Lucknow, Gorakhpur as the current train service, the Awadh Express, is overcrowded and bursting at the seams.

I would like to bring to the attention of the Rail Minister the need for developing a secondary station in Kota, namely, Dakania Station. The city has a population of about 10 lacs and is developing fast in the southern direction, where Dakania Station is situated. This is also the area where hundreds of students come to Kota for coaching classes currently stay. Dakania Station is an ideal station for developing further and having more train stoppages.

There is also a need to improve physically other railway stations in my constituency like Bundi, Indragarh, Lakheri, Kapren, Keshoraipatan, Darrah, and Ramganjmandi. All these stations also have legitimate demands of train stoppages which need to be looked into seriously.

I must remark that the construction work on the Ramganjmandi-Bhopal railway line has been progressing at a snails pace for many years. I appeal to the Rail Minister-that whether nothing can be done to speed it up?

My constituency has large areas of very good agricultural lands, and the produce provides food grains to various parts of the State of Rajasthan and even other parts of the country. A very serious issue faced by the farmers of my region is the inadequate availability of fertilizer at the appropriate time. The main factor contributing to this is the non-availability of rakes in the required numbers. I personally contacted an official at IFFCO on one occasion who said that ample amount of fertilizer was available but there were no rakes to transport it to our region. In addition, there is also a grave shortage of covered rakes. Since fertilizers are water soluble, and we live in times of climate change with the possibility of unseasonal rains, this is another issue that needs to be addressed. The Rail Minister has taken cognizance of this shortage of rakes-however something needs to be done about it urgently.

The farmers will also be happy to note that the Railways realizes the need for better transportation of agricultural produce and there has been thought given to refrigerated containers in the Railways for spoilage free transport. There has also been a decrease in the freight rate for food grains which shows concern for the problems of farmers.

There is also a demand and need to establish an Elec. Loco Shed in Kota. With the electrification of the Kota-Bina line, and the proposed electrification of the Alwar-Mathura line, there will be a heavy workload on the Elec. Loco Shed in Tughlakabad. There is a need for another shed, and Kota would be a good place to have it, as all necessary resources are present here.

Railway lines often end up making people's access to their farmlands and other important destinations circuitous. There are many such instances in my constituency e.g. in Sangod, Ramganjmandi, Keshoraipatan. It is heartening to know that limited height subways will be emphasized, as these can be funded entirely by the railways. ROB's and RUB's need to be financed partially by the respective State Governments, and hence take longer to implement.

A very important factor in this budget is that there has been no increase in passenger fares, or in freight. This has been welcome by all. At the same time, this implies that the increase in revenue must come from Public Private Partnership and good commercial use of the assets of the railways. This is essential and vital for the success of the ambitious vision of expansion, upgradation, improvement in service and facilities, and the use of cutting edge technology.

The budget speech aptly mentions that speedy clearance of commercial proposals will be emphasized.

This would be necessary to offset some of the looming financial difficulties, if we look at the operating ratio-which indicates the amount spent to earn Rs. 100-it has worsened from 75.95 in 2007, 92.3 in 2010-11. Other financial indicators are also a cause for concern.

Studies have indicated that the Railways have utilized only 8% of the potential of its non-core business. On the other hand, Delhi Airport alone expects to earn Rs. 100 crore in a year from advertising. Therefore, the advertising revenue potential of the railways taking the entire country into account is huge.

A very positive development is that, in addition to the Dedicated Freight Corridor, the railways is also contemplating a Dedicated Passenger Corridor which will enable high speed train connections between cities. This will be transformational in nature as it will act as a development stimulus to satellite towns and reduce migrations to metropolitan cities.

The Railways also needs to pay attention to punctuality, courtesy in service, cleanliness, and prompt availability of correct information.

The Vision 2020 Document of the Railways states:-

'The Indian economy and the citizens of the country deserve modern and efficient Railways which could impart a competitive edge to the country in the present era of an integrated economy.'

The stated goal is laudable, and the road ahead is long, but we have taken some firm steps.

Finally, I end by saying that I support the Railway Budget.

***श्री के.डी. देशमुख (बालाघाट):** रेलवे बजट पर मेरा लिखित भाषण निम्नानुसार है। मैं मध्य प्रदेश के बालाघाट सिवनी लोक सभा क्षेत्र से सदस्य चुनकर आया हूँ। मेरे क्षेत्र में बालाघाट से जबलपुर तथा बालाघाट से गोंदिया अमान परिवर्तन स्वीकृत है। गोंदिया से बालाघाट तक अमान परिवर्तन हो चुका है, परन्तु बालाघाट से जबलपुर अमान परिवर्तन का कार्य धीमी गति से चल रहा है। इस वर्ष के बजट में राशि का विशेष प्रावधान न होने से जनता में तीव्र असन्तोष व्याप्त है। इस अमान परिवर्तन हेतु पर्याप्त राशि दी जाती है तो यह कार्य शीघ्र पूरा होगा, अन्यथा इस अमान परिवर्तन को वहाँ लगे जायेगा।

बालाघाट जिला नक्सल प्रभावित जिला है, अतः निवेदन है कि बालाघाट-जबलपुर अमान परिवर्तन हेतु अधिक राशि बजट में दी जाए।

बालाघाट-कटंगी तक अमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण हो चुका है। कटंगी से तिरौड़ी 15 किलोमीटर मार्ग पर जनता रेलवे लाइन चाहती है। तिरौड़ी से तुमसर तक रेलवे की बड़ी लाईन है। मात्र 15 किलोमीटर का हिस्सा रेलवे लाइन से टूटा हुआ है। समय-समय पर जनप्रतिनिधिगण रेल बजट में सर्वेक्षण एवं निर्माण हेतु बजट प्रावधान की मांग कर रहे हैं।

आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि रेलवे बजट में सर्वेक्षण हेतु राशि का प्रावधान करने की कृपा करें।

* Speech was laid on the Table

***श्री पकौड़ी ताल (संबर्द्धमंज):** मैं 80, संबर्द्धमंज (उ.प्र.) से संसद सदस्य हूँ जो नक्सल प्रभावित क्षेत्र है। अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति तथा पिछड़ी जातियों की संख्या सर्वाधिक है। मेरे क्षेत्र में दो जिले चन्दौली और सोनभद्र आते हैं। क्षेत्र में बेरोजगारी है। निजी एवं सरकारी क्षेत्र की परियोजनाएँ जैसे हिण्डालको इंडस्ट्री, कर्नांडिया केमिकल्स, एन.टी.पी.सी., रेणु सागर पावर प्लांट, बीजपुर पावर प्लांट, कोयला खदान बीमा, ककरी जे.पी. सीमेंट फैक्ट्री, कूसर (मिठी), बालू खनन इत्यादि हैं। देश के अनेक प्रांतों से यहां आवागमन होता है। बेरोजगार लोग देश के पूरबेक राज्यों में रोजी-रोटी के लिए जाते हैं। यह संसदीय क्षेत्र चार प्रांतों मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखंड तथा बिहार को छूता है। रेल की संख्या कम होने के कारण समुचित विकास नहीं हो पा रहा है। बहन ममता जी समस्याओं के प्रति ज्यादा गंभीर मानी जाती है। मैं विश्वास करता हूँ कि निश्चित रूप से मेरी निम्न मांगी गयी मांगों पर विचार करेंगी-

गोरखपुर से शक्तिनगर वाया चाराणसी तक नयी रेल चलायी जाए।

प्रयागराज एक्सप्रेस को शक्तिनगर तक चलाना।

विकासखंड दुदही के ग्राम धीवही में मुगलसराय गोमो पैसेन्जर का ठहराव किया जाए।

रेल से संबंधित फैक्ट्री खोलने के संबंध में।

जिला मुख्यालय सोनभद्र, संबर्द्धमंज रेलवे स्टेशन पर रैक प्वाइंट/स्टाक गोदाम बनवाना।

***श्रीमती अनू टण्डन (उन्नाव):** आज उन्होंने हिन्दुस्तान की जरूरत को देखते हुए ये बजट पेश किया। आज की जरूरत ये है कि हम अपनी सामाजिक जिम्मेदारियों को समझें। परन्तु उनकी इस बात की सराहना करना चाहती हूँ कि उन्होंने भारतीय रेल मंत्रालय की सामाजिक जिम्मेदारी के साथ-साथ Economic Viability के Practical Approach का भी ध्यान रखा है। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी एवं यू.पी.ए. की अहमदाबाद शीमती सोनिया गांधी जी ने आम आदमी की आवश्यकताओं पर हमेशा विशेष ध्यान दिया है। बजट में इसका ध्यान तभी मुमकिन हो सकता है जब कोई इस पूरी प्रक्रिया में रचनात्मक एवं प्रयोगात्मक सोच का प्रयोग करे। आज ममता दीदी ने ये साबित कर दिया है कि हम अपनी सोच में दूरदर्शिता, मन में उदारता और कर्म में दृढ़ संकल्प रखकर ही देश को आगे बढ़ाने का काम कर सकते हैं। इस रेल बजट ने ये साबित कर दिया है।

इस बजट में आगे कुछ भी कहने से पहले हम आपके द्वारा मंत्री महोदया को बधाई देना चाहते हैं कि उन्होंने छठे वेतन आयोग की वजह से 35,000 हजार करोड़ रुपए की दो वर्ष में सार्त की रकम को रेलवे के अपने ही संसाधनों से पूरा किया और इसके लिए राष्ट्रीय कोष पर कोई अतिरिक्त भार नहीं डाला। अपने मंत्रालय की सामाजिक जिम्मेदारियों को निभाने के लिए ये जरूरी था कि बजट में रेलवे की अपनी Core Business की आमदनी के अलावा अन्य आमदनी के स्रोतों का भी इस्तेमाल करे।

14 लाख कर्मचारियों ने अपनी भारत की रेल को आज जिस मुकाम पे पहुंचाया है वह सराहनीय है और वो भी आज की दुनिया में बिना किसी खास Business Model के। मुझे बेहद खुशी है कि 21वीं सदी के इस Globalization के युग में मंत्री महोदया ने एक विशेष Model पेश करने का प्रस्ताव रखा और साथ ही एक विशेष Task Force गठन करने की दिशा में कदम बढ़ाया है ताकि हमारे Railway में Private Capital Investment के प्रस्ताव को 100 दिन के अन्दर जल्द से जल्द Process करके Pass कर सकें।

Public Private Partnership की जब बात होती है तब स्वाभाविक है कि लोगों के मन में सैलवे के निजीकरण का भय पैदा हो जाता है। मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने इस भय को पूर्ण रूप से हटाकर ये स्पष्ट कर दिया है कि हमारी रेलवे का निजीकरण नहीं होगा। आम भारतीय के साथ-साथ 14 लाख कर्मचारियों को एक नयी आशा के साथ, नये निवेश के साथ, नये Business Model के साथ, नयी सोच के साथ और नयी ताकत के साथ आगे बढ़ने का जोश मिला है।

इस बारे में चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि मुझे यकीन है कि इस दौर में जब हम आगे बढ़ने तबने तो और भी नये Ideas आयेगे चाहे वो Bottling Plant हो, चाहे वो Multi Level Parking हो, चाहे वो Cold Storage हो, और चाहे वो Wagon निर्माण कारखाना हो। Non Core Business के बारे में मंत्री महोदया ने अपने बजट अभिभाषण में बताया है कि इस Business को 150 करोड़ से बढ़ाकर इस वर्ष 1000 करोड़ का लक्ष्य प्राप्त किया जायेगा। ये बहोतरी 650 प्रतिशत से ऊपर की वृद्धि है।

पिछले बजट में भी मंत्री महोदया ने Land Bank के प्रयोग की बात रखी थी। Social Cause के लिए अथवा Public Private Partnership के अतिरिक्त आमदनी के खातिर Land Bank के प्रयोग की बात की गयी। लेकिन दीदी को इस बात का धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने आम आदमी के दिल के दर्द को समझकर ये पेलान कर दिया कि कोई भी जमीन की जरूरत अपनी निजी Land Bank से ही पूरी होगी। अगर Freight Corridor के खातिर किसी की जमीन लेने की आवश्यकता हुई तो उस पर कोई जोर-जबरदस्ती नहीं होगी, व उसे पूरा मुआवजा दिया जाएगा और जिसने ये जमीन खोयी है उसके परिहार के एक सदस्य को रेलवे में नौकरी भी दी जायेगी।

आम आदमी के दर्द एवं इस महंगाई के दौर को समझते हुए मंत्री महोदया ने अपने इस पूरे बजट में कहीं भी यात्री या मात दुलाई के भाड़े में कोई भी वृद्धि नहीं की। आम आदमियों की यात्रा को आरामदेह एवं सुखद बनाने के लिए उनके कई कार्यक्रम सराहनीय हैं। चाहे वो मुश्किल या आसान हो, चाहे जनता आहार हो, चाहे अतिरिक्त बुकिंग काउंटर हो, चाहे वो स्टेशनों के नवीनीकरण हो, और चाहे पिछले साल की इज्जत हो! इसके लिए हमारी तोफ सभा उन्नाव मंत्री महोदया को खास धन्यवाद देती है।

मेरे ख्याल से सामाजिक क्षेत्र में कोई भी ऐसा क्षेत्र मंत्री महोदया ने नहीं छोड़ा जिसमें रेलवे द्वारा भारत को उस शिखर पर पहुंचाया जा सके, जिसका सपना हमने देखा है। जैसे Health, Sports, Education, Culture आदि। हर क्षेत्र में रेलवे ने अपने इस बजट में योगदान दिया है।

दो महत्वपूर्ण बातों का मैं विशेष उल्लेख करना चाहती हूँ जिसके लिए मैं व्यक्तिगत तौर पर अपनी सहयोगियों के साथ रेल मंत्री महोदया की सराहना करते हुए बधाई देना चाहती हूँ।

पहली - महिला आरक्षण विधेयक पास होने के पहले महिला शक्ति का आह्वान महिला वाहिनी द्वारा हम महिलाओं को खास भेंट दी है। महिलाओं के लिए पहले Compartment होने थे रेल नहीं, पर आज रेल भी है और महिलाओं की सुरक्षा के लिए महिला वाहिनी भी।

दूसरी - जिसका मैं जिक्र करना चाहती हूँ इस बजट द्वारा माननीय मंत्री महोदया ने इस आधुनिक युग में स्फार को यानि Speed को महत्व दिया और Age of Speed की घोषणा की है। Dedicated Passenger Corridor यानि Golden Corridor की घोषणा हुई है।

इतने मन से बजट बनाने और पेश करने के बाद माननीय मंत्री महोदया को धन्यवाद देकर अपनी एक छोटी सी शिकायत व सुझाव के साथ-साथ एक छोटी सी मांग चाहूंगी।

- शिकायत ये है कि बजट में अनेकों स्टेशन के नाम लिए गए और अनेकों व्यवस्थाओं की बात की गयी, अनेकों योजनाओं का जिक्र हुआ पर कहीं भी मेरे उन्नाव, मेरी जन्मस्थली, मेरे कार्य क्षेत्र और मेरी लोक सभा क्षेत्र जो कि भारत का सबसे बड़ा लोक सभा क्षेत्र है, का जिक्र कहीं भी नहीं हुआ, ना पिछले बजट में और ना ही इस बजट में। आम योजनाओं का फल तो हमें मिल रहा है पर खास योजनाओं से हम अभी वंचित हैं। इस शिकायत पर मैं आशा करती हूँ कि हमारी मंत्री महोदया जी मेरे उन्नाव को अवश्य कुछ खास देंगी।

- शिकायत के बाद मैं एक सुझाव देना चाहूंगी कि हमारा भारत देश 80 प्रतिशत कारस्तकारों का देश है। 80 प्रतिशत जनता खेती से अपना गुजारा करती है। हम पिछले दिनों महंगाई की चर्चा करते हुए Food Security की बात कर रहे थे। Railway Track पर जब हमारी Train चलती है तो ये गांव-गांव होकर गुजरती है, गांव-गांव होकर गुजरने वाले इस Railway Track के अगल-बगल जो खाली भूमि होती है वो सिर्फ सुबह के समय आस-पास के लोगों के लिए लैंडिंग के प्रयोग में आती है। आपसे गुजारिश है कि जितनी भी ऐसी भूमि मौजूद है जो रेलवे की जमीन है उसका खेती और उपज बढ़ाने में प्रयोग करें। तो उसके चार लाभ हैं।

आप की योजना Green Toilet के साथ-साथ खेती भी की जा सकती है।

भूमिहीन किसानों को आमदनी का अवसर भी मिल सकता है।

आज के युग की आधुनिक तकनीक का इस्तेमाल करके इस भूमि पर पैदावार बढ़ाने के प्रयोग कर सकते हैं, जो कि रेल मंत्रालय ही कर सकता है।

Rural Business Hub के Concept को इन जमीनों में Develop किया जा सकता है।

Lank Bank का इस्तेमाल कृषि क्षेत्र में करने का ये सुझाव मैंने सिर्फ सुझाव के तौर पर रखा है। स्वाभाविक है कि अभी इसमें गहरी सोच-विचार की आवश्यकता है।

मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया का ध्यान बैसवाय क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहूंगी जिसका मेरे दिल में महत्वपूर्ण स्थान है व समस्त उन्नाव वासियों की भावनाएं भी जुड़ी हैं। यह एक ऐतिहासिक क्षेत्र है क्योंकि स्वतंत्रता सेनानी व क्रांतिकारी चन्द्रशेखर आजाद का जन्म इसी क्षेत्र में बदरका गांव में हुआ था। कई ख्याति प्राप्त हिन्दी साहित्यकारों जैसे कि पं. सूर्यकांत त्रिपाठी निराला, डॉ. शिव मंगल सिंह सुमन, आचार्य नन्द दुलारे बाजपेई, पं. प्रताप नारायण मिश्र, डॉ. राम विद्यास शर्मा का जन्म इसी क्षेत्र में हुआ था। बैसवास का सरकारी स्तर पर कोई भी स्थान नहीं है वा इसके पहचान के रूप में इस क्षेत्र में केवल एक छोटा सा रेलवे स्टेशन स्थित है। आजादी से पूर्व इस स्टेशन को कई सुविधाएं प्राप्त थी। परन्तु आज दुःख का विषय है कि इस स्टेशन का अस्तित्व ही खतरे में है। जिस क्षेत्र ने देश के विकास एवं उत्थान के लिए बहुत बड़ा योगदान दिया उस क्षेत्र के नाम पर स्थापित रेलवे स्टेशन को विकसित करने की आवश्यकता है ताकि आने वाली पीढ़िया बैसवास के नाम को याद रख सकें।

***श्री सतन सिंह (भरतपुर):** (यू.पी.ए.) एवं माननीय प्रधानमंत्री जी की विवेकपूर्ण सलाह एवं प्रोत्साहन के अनुरूप माननीया रेल मंत्री महोदय ने जन कल्याणकारी, आम आदमी को लाभान्वित करने हेतु जो लोकप्रिय रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए हम सब आपके आभारी हैं और अभिनन्दन करते हैं। माननीय मंत्री महोदय ने अपनी बहुमूल्य सूझबूझ से देश के प्रत्येक राज्य को, प्रत्येक नागरिक को, अमीर-गरीब सभी को एकता के सूत्र में बांधने का उत्तरदायित्व पूर्ण कार्य कर सामाजिक समरसता का वातावरण बनाया है। भारतीय रेल देश के विकास की महत्वपूर्ण घुंटी है। सामाजिक व आर्थिक विकास में अत्यधिक महत्वपूर्ण भूमिका रखती है। माननीय मंत्री महोदय बजट प्रस्तुत करते समय सकाशत्मक, आशावादी एवं पारदर्शिता एवं टढ़ निश्चय से समर्पित रही है, जो बहुत बड़ा सराहनीय व देश हित में है।

बजट के अनुरूप भारतीय रेलें कुशल, सराहनीय, गृह केन्द्रित तथा पर्यावरण के अनुकूल एकीकृत परिवहन समाधान मुहैया करायेगी। यह देश के क्षेत्रों, समुदायों, बंदरगाहों और उद्योग, वाणिज्य, पर्यटन तथा तीर्थ स्थलों को जोड़ने हुए देश की सार्वजनिक उन्नति का वाहन बनेगा। प्रतिबद्ध, अधिकारस्तुक्त और संतुष्ट कर्मचारियों के अपने एकीकृत दल और आधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करके इसकी सेवाओं और पहुंच में निरंतर विस्तार और सुधार होगा।

रेल बजट में निर्माण कार्यों को तय, मध्यम और दीर्घकालिक तीन भागों में बांटा है, जो बहुत बड़ा ही सूझबूझ का परिचायक है।

- 1950 से अब तक 53,596 कि.मी. के मार्ग से 64,015 कि.मी. तक पहुंच पाया। रेलवे मार्ग में वृद्धि 58 वर्ष में 10,419 कि.मी. हुई। प्रतिवर्ष औसत 180 कि.मी. रहा, जिसे अब रेल बजट में 1000 कि.मी. रेल मार्ग प्रतिवर्ष बढ़ाने का लक्ष्य रखा गया है। वर्ष 2020 तक 10 वर्षों में नेटवर्क में 25,000 कि.मी. की वृद्धि करना लक्षित किया गया है।
- 100 दिनों के भीतर निवेश संबंधी मामलों को स्वीकृत करने के लिए एक कार्यदल गठित करने का भी निश्चय किया गया है जो नीति संबंधी दिशा-निर्देश सरल, सुगम व निवेश के अनुकूल होंगे एवं निर्माण कार्यों को गति प्रदान करेंगे।
- पिछले 7 महीनों में 121 नयी रेल गाड़ियों का विस्तार किया, जिसमें से 118 गाड़ियों को मार्च, 2010 तक दही झंडी दिखाकर खाना किया जाएगा, कीर्तिमान है। रेलवे भर्ती बोर्डों की भर्ती नीति की समीक्षा की गयी, जिसके अनुरूप महिमा उन्मीदवार, अल्पसंख्यक एवं आर्थिक रूप से पिछड़े उन्मीदवारों को परीक्षा शुल्क में छूट दी गई एवं परीक्षा में आने वाली कठिनाईयों को दूर किया गया।
- 67 मल्टी-फंक्शनल परिसरों में आदर्श स्टेशनों के विकास कार्य को शुरू किया जा सका है एवं यात्री सुविधाओं के विकास के लिए 1302 करोड़ रूपए के रिफाई ल्वय का अनुमान वर्ष 2010-11 में रखा गया है, जो भी कीर्तिमान है। जनता आहार भोजन की शुरूआत की गई और खान-पान नीति में शीघ्र संशोधन किया जा रहा है।
- नये बजट में 94 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने का प्रावधान रखा गया है तथा 10 स्टेशनों को विप स्तरीय स्टेशनों के रूप में परिवर्तित किया जा रहा है, जो बहुत बड़ा लक्ष्य है। यात्रियों को स्वच्छ पानी उचित दरों पर उपलब्ध करवाया जायेगा। इसके लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के जरिये बोटलिंग संयंत्र लगवा जाना सराहनीय है।
- कर्मचारी कल्याण व स्वास्थ्य के लिए सभी को आवास, 10 आवासीय विद्यालयों, 522 अस्पतालों व डायग्नोस्टिक केन्द्रों, महिलाओं के लिए होस्टल व बच्चों के लिए शिक्षु सदन की स्थापना करने का प्रावधान महत्वपूर्ण है जो कि भारतीय रेल के हित में महत्वपूर्ण कदम है।

नये रेल मार्ग-

सामाजिक रूप से वांछनीय 114 नये रेल मार्गों का चयन किया है, 55 नई रेल लाईनों के सर्वेक्षण हेतु चयन किया है जो भारतीय रेल मंत्रालय का महत्वपूर्ण कदम है। इसी प्रकार वर्ष 2009-10 में 14 नये रेल मार्गों का कार्य लगभग पूरा हो रहा है और वर्ष 2010-11 में 31 नये रेल मार्ग पूरे किये जायेंगे। वर्ष 2009-10 में 19 रेल मार्गों का आगमन परिवर्तन किया जा रहा है एवं वर्ष 2010-11 में 15 रेल मार्गों का आगमन परिवर्तन किया जाना है, जो बहुत बड़ी उपलब्धि है। इसके अतिरिक्त 35 रेल मार्गों का दोहरीकरण, 6 रेल मार्गों का विद्युतीकरण एवं नये रेल कॉरिडोरों के निर्माण द्वारा भारत की एकता को एक सूत्र में पिरोने का महत्वपूर्ण कार्य किया जा रहा है। भारतीय रेल द्वारा संस्कृति पर्यटन, मातृभूमि गाड़ियां, जन्मभूमि गाड़ियां, जन्मभूमि गाड़ियां एवं भारत तीर्थ गाड़ियां चलाकर देश को एक सूत्र में पिरोने के महत्वपूर्ण कार्य को और बल मिला है। 25 नई पैसेन्जर गाड़ियां, 21 गाड़ियां चालन क्षेत्र व 12 गाड़ियों के फेरे बढ़ाने का कार्य भी बड़ा महत्वपूर्ण कार्य है। रेल बजट के अंतर्गत राजस्थान राज्य के हितों का बहुत ध्यान रखा गया है। राजस्थान को कई नई रेलें, नये रेल मार्ग व नई रेल लाइनें, आगमन परिवर्तन, नये रेल अस्पताल व अन्य सुविधाएं प्रदान कर लाभान्वित किया गया है। इसके लिए हम आपके आभारी हैं।

अपने लोक सभा क्षेत्र भरतपुर में नई रेल लाईन भरतपुर-डींग-कामा-कोसी के सर्वेक्षण के प्रस्तावों की स्वीकृति, तृतीय स्तरीय बहु-विशेषज्ञता अस्पताल, बाह्य रोगी विभाग एवं डायग्नोस्टिक केन्द्र की स्थापना, मधुय-अलवर-रेवाड़ी-हिसार के विद्युतीकरण एवं नई 4 रेलगाड़ियों की जो स्वीकृति प्रदान की है, उसके लिए हम सब भरतपुर जिले के निवासी एवं मैं आपका आभारी हूँ। माननीय इस पुनीत-पवित्र कार्य से बृज क्षेत्र के पर्यटन में बहुत वृद्धि होगी एवं पर्यटकों को भगवान श्रीकृष्ण का सीधा आशीर्वाद प्राप्त होगा तथा रेल राजस्व में भी वृद्धि होगी। इसके अतिरिक्त आपसे सादर निवेदन है कि मुम्बई-दिल्ली रेलवे लाईन एल.सी. नं. 252 "बी" व एल.सी. नं. 244 "बी" पर निर्माणधीन दो आर.ओ.ि.बूज. को शीघ्र पूरा करने के निर्देश प्रदान करें, जिससे आवागमन सुगम व सुलभ होगा। यह निर्माण कार्य पिछले कई वर्षों से लम्बित चल रहा है।

भरतपुर में सिमको विस्ता लिमिटेड फैक्ट्री में रेलवे वैगन का निर्माण भारतीय रेल बोर्ड के मानदंडों के अनुरूप/आर.डी.एस.ओ. के अनुसार किया जा रहा है तथा जो सन् 2000 से बंद है। यह फैक्ट्री भरतपुर की लगभग जीवन रेखा है। इस फैक्ट्री में लगभग 5000 मजदूर काम करते हैं। प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से भरतपुर शहर व ग्रामीण क्षेत्र के निवासियों को ताखों की संख्या में रोजगार प्राप्त होता है। फैक्ट्री को पुनः चालू करने के लिए स्थानीय प्रबंधन ने फैक्ट्री में स्थापित मशीनों को आर.डी.एस.ओ. के अनुसार पुनः अपग्रेड कर दिया है। रेलवे बोर्ड में वैगन निर्माण के आदेश हेतु निविदायें प्रस्तुत की हैं। बताया गया है कि सिमको विस्ता लिमिटेड न्यूनतम निविदादाता है माननीय रेल मंत्री महोदय वैगन निर्माण के आदेश प्रदान कर फैक्ट्री को पुनः चालू करने की कृपा करें।

वर्ष 2010-11 के लिए साधारण संचालन ल्यय की व्यवस्था 65,000 करोड़ रूपए रखी गयी है जो वर्ष 2009-10 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 500 करोड़ रूपए कम है। मूल्यद्वारा आश्रित निधि में विनियोग 2009-10 के संशोधित अनुमान में 4,500 करोड़ रूपए से बढ़कर 7,600 करोड़ रूपए हो गया है। पेंशन निधि में विनियोग 14,500 करोड़ रूपए रखा गया है। इस प्रकार, कुल संचालन ल्यय 87,100 करोड़ रूपए होगा तथा शुद्ध राजस्व 9,782 करोड़ रूपए होगा। 6,609 करोड़ रूपए की अनुमानित लाभांश दाखिला पूरी करने के बाद, 92.3 प्रतिशत के लक्षित परिचालन अनुपात सहित 3,173 करोड़ रूपए के "आधिव्यय" का अनुमान लगाया गया है। आधिव्यय को विकास निधि (2,800 करोड़ रूपए) लक्ष्य तथा पूंजी निधि (373 करोड़ रूपए) में विनियोजित किए जाने का प्रस्ताव है।

भारतीय रेल के सक्षम एवं कुशल जन हितकारी संचालन की व्यवस्था के साथ नए निर्माण कार्य व नई रेलें चलाने का महत्वपूर्ण कार्य राष्ट्रीय हित में किया गया है। हम माननीय मंत्री महोदय के आभारी हैं कि उन्होंने यात्री किआरा एवं फूट की दरों में कोई बढ़ोतरी नहीं की है तथा कैसर रोमी, किआरियों एवं बेरोजगारों हेतु भर्तियों

में आने वाली कठिनाईयों में सहत प्रदान कर सामाजिक उत्तरदायित्व पूरा किया है। ऐसा राष्ट्रीय हित से ओत-प्रोत जनकल्याणकारी रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हम सभी माननीय रेल मंत्री महोदयों का पुनः अभिनन्दन करते हैं।

***SHRI B. MAHTAB (CUTTACK) :** When the Railway Minister talked the Vision 2020 document in Parliament in December, 2009 laying out the roadmap that the Indian Railways intends to follow for the next decade, it was expected that the Rail Budget 2010-11 would spell out in specific detail how the Vision will be actualized, because this is the first year of Vision 2020. In this respect, it has fallen short of expectations. Except for the announcement that 1000 route kilometers of new lines would be laid in 2010-11 and that this would be achieved through the PPP route, there are no specific details available on how this will be implemented, not even for the current year's target of 250 kms. The announcement that a special task force would be set up to ensure that the projects are cleared within 100 days is welcome but its effectiveness in actual practice remains to be seen. Privatisation has been emphatically ruled out but no details have been spelt out about the new business model that is to be adopted.

The Railway Minister has left freight rates untouched and has also tip-toed around passenger fares. She has bowed to the notion of "economic viability" but she also mentioned "social responsibility". This Budget, therefore, has all of these in good measures with the emphasis largely on the provision of better passenger services and facilities for railway staff, but there is little attempt towards the world class stations promised last year.

Similarly, there is the usual mention of private sector participation but little assessment of its progress so far; in the case of the Dedicated Freight Corridors all that the Minister tells us is that she is "concerned" at its progress. Nor do we know the fate of the expert committee that was to look at the decade-old plan for an optical fibre network along the railway lines. And that is the biggest drawback in the annual assessment of Indian Rail. So far, Indian Rail has done a remarkable job in increasing the productivity of existing assets to show profits. But upscaling every facet of the system requires not just the polish of world-class stations but the substance of speed, carrying capacity and is freight tariff structure that can bring back the traffic lost to the less energy-efficient road ways.

In last year's White Paper, the Minister had said that Indian Railways suffered a loss of Rs. 14,000 crore on passenger business during 2008-2009. The Budget speaks of passenger earnings decreasing by Rs. 252 crores to Rs. 24,057 crore and the gross total receipts from the Budget estimates of Rs. 84,419 crores to Rs. 88,356 crore. These figures show that the Railways is not really in the pink of health. Thankfully, revenue from freight loading will save the day for Railways as it is expected to share up Rs. 191 crore more than the Budgetary estimate in the coming fiscal will be cut down to Rs. 1635 crores from Rs. 3156 crore of 2009-10 and for doubling to Rs. 1833.9 crore from Rs. 2015.67 crore.

Yet, I would say that the revised estimate of the originating freight loading target at 890 million tonnes is 8 mt. more than the target set in July, 2009. But considering that the earlier target of 882 mt. itself was an extension of the scaled down actual performance of 833 mt., which is a shortfall of almost 50 mt. was achieved in 2007-08, there is no room for complacency. With a target of 944 mt. for 2010-11, the remaining nine years of Vision 2020 will have to average about 100 mt. of incremental loading annually to achieve the target of 1850 mt. by 2020.

The drop in passenger revenues should be a cause for concern. The reasons need to be analysed and remedial action taken. With the announcement of a number of new trains and extension of existing trains, there is need to rationalize the services, depending on occupancy. It is surprising that the Rail Budget proposals make no mention of the plans for rationalizing the Railways' parcel business. How does the Railways plan to deal with the increasing volumes of parcel traffic that poses a serious problem of passengers by encroaching on precious circulating areas in major stations? This should have received some attention even if as a passenger amenity. The allotment of more than Rs. 1300 crore for passenger amenities is a welcome step. But the Railways should also ensure that the amenities so created are maintained properly. There is an urgent need to enhance the quality of services for the rail users.

A number of announcements regarding off-line activities have been made, such as setting up of six bottling plants for academy etc. One wonders whether the overall administration and control of such diverse activities, far removed from the Railways' core competence, will not prove distracting, apart from the aspect of productive use of scarce resources. The fact that the total financial burden of the Sixth Pay Commission is Rs. 55,000 crore should set the alarm bells ringing and warrants a strict check on staff-related expenditure. This is particularly relevant since another Pay Commission can be expected around 2016-17. The Annual Plan for 2010-11 envisages an investment of Rs. 41,426, the highest ever. But judged by the projections of Vision 2020, which envisions an annual average investment of Rs. 14 lakh crore, this is way too short. It is not clear how this gap is to be bridged in the future.

At a time when the economy is projected to grow at 8 per cent, the scaling down of incremental traffic is surprising. The Railway Minister does not explain why this should be so. Railways' incremental freight traffic of 54 million tonnes-as projected for 2010-11 will be lower, marginally though, than the 57 mt. projected for 2009-10. In 2008-09, the originating revenue-earning freight traffic was 83.3 million tonnes. In her Budget Speech for 2010-11, she has mentioned that it will be 890 mt. The target for 2010-11 has been set at 944 mt. Therefore, the question is why the Railways are scaling down the incremental traffic?

It is not difficult to guess why. The capacity to move additional revenue earning freight traffic has virtually reached saturation point. More so when so many new passenger trains are being introduced every year. While looking into the details one finds that out of a total of Rs. 94,765 crore Indian Railways expects to earn in 2010-11, expenses will end up eating an estimated 92.3% of that money. This leaves a paltry Rs. 3,173 crore as surplus. In marked contrast, the Ministry has an ambitious annual plan of Rs. 41,426 crore, roughly 13 times the amount of the surplus money. How will this mismatch be tapped? By borrowings and "internal resources", of course. It is another matter that these internal resources are not all that visible. Barely two months ago, the White Paper issued by Railway Ministry showed how expansion projects are on the verge of financial asphyxia. Less than a year ago, some 286 such projects, which are mostly addition of new lines, gauge conversion and doubling, required an astounding Rs. 79,462 crore for completion. Yet instead of doing something to complete these pending tasks, the Minister wants to chew more.

Railway assets are aging fast. The huge increase in the depreciation reserve fund in 2010-11 to Rs. 7,600 crore from Rs. 4,500 crore last year tells this story in stark terms. India badly needs railway capacity expansion. Our track addition has been stagnant for decades. This leads to infrastructural bottlenecks that have economic consequences. Changing this will require serious curbs on frivolous expenditure. Indian Railways which cover over 8,000 stations and ferry around 16 million passengers everyday reveals a sorry state of affairs as far as cleanliness and sanitation is concerned. Railways are yet to adopt any standards or performance indicators for any cleanliness related activity carried out in trains or in stations against which the actual performance could be judged. Waste management is totally lacking with the Railways. There is lack of co-ordination in budgetary provisions and absence of an overall financial plan to tackle cleanliness related issues. Cleanliness and sanitation should be manifested as a top priority.

The experience of Delhi Metro in monitoring cleanliness and sanitation standards is worth emulating. Little attention is

given towards cleanliness and sanitation in this Budget.

The announcement that a special task force would be set up to ensure that the projects are cleared within 100 days is welcome but its effectiveness in actual practice remains to be seen. It is not clear whether any procedural changes are contemplated as inter-ministerial consultations are involved. I am told, Prime Minister had exhorted Railway Minister to reduce excessive dependence on freight for garnering revenues. But it seems had little impact. Between 2003-04 and 2008-09, the Railways' average income from hauling every tonne of goods over a kilometer distance rose from 72 paise to 97 paise. In 2009-10, it is expected to cross Rs. 1 mark. In contrast, an average passenger over one km. Has gone up marginally from 24.5 paise in 2003-04 to just over 26 paise in 2008-09.

The Prime Minister in a pre-Budget note forwarded to Railway Minister had referred to the passenger fare to freight ratio, which stood at almost 0.34:1 in 2003-04. Now it is 0.26:1. A comparative statement was also sent stating that in China it is 13:1, Germany and U.K. is 15:1 and in Japan it is 19:1. This means in India passenger fares are a fourth of freight charges. In other countries, commuters pay nearly twice that of goods. I am told PM's note had also drawn attention to cross-subsidisation within the passenger segment, with AC commuters being overcharged relative to second class travelers, so much so as to drive away premium rail traffic to airlines. It is interesting to note that while the average revenue per passenger Km. For 2010-11 is budgeted at about Rs. 1, it ranges from as low as 14 paise for ordinary second class to 97 paise for AC-3 Tier and Rs. 2.34 for AC First Class. This should be corrected. It cannot be corrected very quickly, but a transition over five years is surely possible. But the Railway Minister has not acted on this sane advice of the Prime Minister. She has not increased the freight tariff. Should we take it as a consolation?

***श्री आर.के. िंसह पटेल (बांदा):** बुन्देलखण्ड के झांसी से मानिकपुर इलाहाबाद के मध्य आजादी के साठ वर्ष बाद भी आजादी के पूर्व के पुयने रेलवे स्टेशनों की व्यवस्था तथा लाइनों एवं सिग्नलों तथा प्लेटफार्मों आदि को बदलकर नये आधुनिकीकरण किये जाने के संबंध में चातू वित्तीय वर्ष 2010-11 के रेल बजट में जोड़ने के संबंध में,

मानिकपुर से महोबा बाँदा तक आजादी पूर्व निर्मित पुरानी सिग्नल लाइनों को बदलकर दोहरी करण किया जाये ।

कानपुर से बाँदा, मानिकपुर तक आजादी पूर्व निर्मित पुरानी रेल पटरी का दोहरीकरण किया जाए ।

झांसी से मानिकपुर के बीच आजादी के बाद से आज तक चले आ रहे सिग्नल सिस्टमों को बदला जाए । आधुनिक सिस्टम लागू किया जाए ताकि दुर्घटनाओं को रोका जाए तथा समय की बचत हो ।

वित्कूट स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए । साथ ही वित्कूट रेलवे स्टेशन को उत्कीकृत किया जाए ।

बुन्देल खण्ड के वित्कूट जिले के बरगढ़ व मानिकपुर के बीच कोच फैक्ट्री का निर्माण किया जाए ।

बुन्देल खण्ड के वित्कूट जिले में बरगढ़ व मानिकपुर के बीच सीमेंट स्लीपर फैक्ट्री लगायी जाए क्योंकि इससे संबंधित ग मैटीरियल मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत भारतकूप में मिश्री तथा वित्कूट से लगे हुए सतना (म.प्र.) में सीमेंट पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है ।

वित्कूट रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटीकृत आरक्षण की व्यवस्था की जाये ।

अतः उक्त मांगों को वित्तीय वर्ष 2010-11 के रेल बजट में सम्मिलित करने की कृपा करें ।

बुन्देलखंड, उत्तर प्रदेश का अति पिछड़ा क्षेत्र है, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत स्थित वित्कूट धाम भारत का एक महान पवित्र तीर्थ स्थल ही नहीं बल्कि पर्यटन की दृष्टि से भरपूर संभावनाओं से युक्त एक ऐतिहासिक स्थल भी है। यहां लाखों की संख्या में देशी, विदेशी पर्यटक हर माह आते हैं। यहां से आने-जाने वाले पर्यटकों के लिए सीधी रेलगाड़ियों की भारी कमी है। साथ ही वित्कूट से होकर गुजरने वाली कई गाड़ियां जो अभी समाह में दो दिन व तीन दिन चलायी जा रही हैं, उसके सम्बन्ध में वित्तीय 2010-2011 के रेल बजट में निम्नवत् मांगों को जोड़ दिया जाए:-

2447-2448 सू.पी. सम्पर्क चंरति मानिकपुर से हजरत निजामुद्दीन जो समाह में तीन दिन है, को प्रतिदिन चलाया जाए।

2535-2336 नयीब रथ लखनऊ से वित्कूट वाया मानिकपुर से रायपुर जो अभी समाह में दो दिन है, प्रतिदिन चलाया जाए।

1069-1070 तुलसी एक्सप्रेस वाराणसी से बम्बई जो अभी समाह में दो दिन है, प्रतिदिन चलाया जाए।

2427-2428 शैवांचल एक्सप्रेस रैवा से नई दिल्ली वाया मानिकपुर इलाहाबाद से कानपुर के स्थान पर मानिकपुर वित्कूट वाया बांदा कानपुर किया जाए।

मानिकपुर जं. से सीधी गाड़ी जोधपुर (राजस्थान) के लिए चलायी जाए - नई ट्रेन

वित्तकूट से मद्रास के लिए सीधी गाड़ी चलायी जाए - नई

चम्बल एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए - (पूर्व से चल रही है)

रीवा शटल को वित्तकूट बांदा तक चलाया जाए - (बढ़ाया जाना है)

बैतवा एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए - (पूर्व से चल रही है)

अतः उक्त मांगों को वित्तीय वर्ष 2010-2011 के रेल बजट में सम्मिलित करने की कृपा करें।

***श्री वीरन्द्र कश्यप (शिमला):** हाल ही में रेल मंत्री द्वारा जो रेल बजट पेश हुआ है, उसमें पहाड़ी राज्यों की पूरी तरह अनदेखी हुई है। खास करके इस वर्ष भी गत वर्षों की भांति पूरी तरह से हिमाचल प्रदेश की मांगों को दर-किनार करके रखा गया है। इस कारण हिमाचल प्रदेश के लोगों में बहुत रोष व्याप्त है। माननीय रेल मंत्री जी से हमें काफी उम्मीदें थीं कि इस वर्ष के बजट में वह हमारे प्रदेश को अवश्य ही ध्यान में रखेंगी, क्योंकि वहां की कई मांगों को मैंने हाउस में भी उठाया था तथा उनसे व्यक्तिगत तौर से भी मिला था। प्रदेश के मुख्य मंत्री जी ने भी कई मुद्दों पर इस प्रकार की समस्याओं व गत कई वर्षों की लम्बित पड़ी मांगों को लेकर प्रधान मंत्री तथा रेल मंत्री जी से भी बातचीत की थी। परन्तु लगता है कि इसका असर सरकार पर कुछ नहीं पड़ा है। इतना जरूर है कि कुछ-एक रेल लाइनों को लेकर उनका सर्वेक्षण करने की बात अवश्य ही इस बजट में रखी गयी है, खास करके मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा, क्योंकि उन्होंने धनौली (पंजाब) को देहशुल (उत्तराखण्ड) को वाया नातागढ़, बट्टी, ब्योटीवाला, काता-अम्ब, पांवा साहिब का सर्वेक्षण करने की बात कही है। मैं समझता हूँ कि मंत्री महोदय इनका सर्वेक्षण जल्दी ही करवायेंगी और एनडीए सरकार के समय हिमाचल प्रदेश को एक पैकेज मिला था, जिसके कारण वहां के लाखों लोगों को रोजगार मिला तथा अरबों रुपये का उद्योगों में निवेश हुआ था, उसका कच्चा माल व उत्पाद माल को लाने और ले जाने में भी सहूलियत मिलेगी। यही नहीं, हमारे दो धार्मिक स्थान पांवा साहिब व हरिद्वार में भी आने-जाने की सुविधा मिलेगी।

इसी के साथ मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूँ कि कातका रेलवे स्टेशन का सौंदर्यकरण किया जाये तथा उसके प्लेटफार्म को कवर किया जाये। कातका-शिमला लाइन को ब्रिड्जिंग में परिवर्तित करने की योजना बनायी जाये। सोलन-बूथी व झाबली स्टेशनों पर पुनः रेल को शेकने की व्यवस्था की जाये। शिमला में भल्लू बाबा के नाम पर बनने वाले पार्क को जल्द बनाया जाये।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि रेल मंत्री जी पहाड़ी राज्यों, विशेषकर हिमाचल प्रदेश के लोगों की आने वाले समय में अनदेखी नहीं करेंगी और इसी बजट में इन मांगों को स्थान देगी। धन्यवाद।

***श्री गोरख प्रसाद जायसवाल (देवरिया):** माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह पूरे भारत के लोगों की मांग की उम्मीद है जबकि रेल बजट भारत के एक कोने से दूसरे कोने में रहने वाले अनेकों भाषा, अनेकों संस्कृति एवं अनेकों जलवायु को जोड़ने वाले तंत्र रेलवे के उद्देश्य के मार्ग से भटक गया है और रेल मंत्री जी की यह रेलगाड़ी वहां पर पहुंचेगी इसका कोई अंता-पाता नहीं है। इस बजट से केन्द्र सरकार की आम आदमी विरोधी नीति का खुलासा हुआ है।

माननीय रेल मंत्री जी की वित्तराज्य निजीकरण विरोधी एवं जिस प्रदेश से वह आती है वहां पर निजीकरण को बहुत ही बुरा माना जाता है। परन्तु उनके भाषण में कई निजी क्षेत्र की भूमिका को ठीक बताया है। रेलवे स्टेशनों के मल्टीनेशनल परिसर में निजी क्षेत्र को न्यौता गया है, गुम पंचायतों में आरक्षण के लिए निजी क्षेत्र से भागीदारी किए जाने की इच्छा जतायी है और निजी क्षेत्र से निवेश मामले को 100 दिन में पूरा करने का निश्चय जैसे कार्य से लगता है कि रेल मंत्रालय में निजीकरण पीछे के दरवाजे से प्रवेश करना यह बात निश्चित है चाहे रेल मंत्री जी अनेकों बहाने बनाये कि रेल मंत्रालय में किसी भी चीज का निजीकरण नहीं होगा।

रेल सुविधा एवं बुनियादी सेवा का काम-काज भी असांतोषजनक ढंग से है। रेलवे प्लेटफार्मों पर गन्दगी इतनी ज्यादा है कि प्लेटफार्म पर चाय पीना अच्छा नहीं लगता है। रेलवे में जो खान-पान है वह भी घटिया स्तर का है जो रेल सरकार ने निर्धारित कर रखे है उनसे ज्यादा पैसा लिया जाता है। अभी हाल ही में जो विस्फोट रेलवे प्लेटफार्म पर बंदे जाते हैं उनकी मियाद समाप्त हो चुकी होती है। रेल यात्रियों से मनमाने ढंग से मूल्य वसूल किए जाते हैं। मैं रेल मंत्री जी ने पूछना चाहता हूँ कि गत वर्ष के दौरान क्या सरकार ने किसी स्टाल वाते के डिवाफ कोर्स कार्यावाही की है, किसी को कोर्स सजा दी है। यह भी देखा गया है कि रेल अधिकारी एवं रेल कर्मी रेल यात्रियों की सहायता दुस्ती मन से करते हैं जैसा कि उन पर भार हो। आवश्यकता इस बात की है कि रेलवे अधिकारियों एवं रेलवे कर्मी के बर्ताव में सुधार लाया जाये।

स्टीपर वलास में रेल यात्रियों द्वारा बिस्तर मांगने पर उन्हें शुल्क देकर बिस्तर दिए जाये क्योंकि स्टीपर वलास के रेल यात्रियों का अपने साथ बिस्तर लाने के लिए मजबूर होना पड़ता है। रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों पन्द्रह मिनट पूर्व प्लेटफार्म पर लगती हैं और आरक्षण कार्ड भी देरी से लगाया जाता है जिसके कारण रेल यात्रियों को बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

भारतीय रेलवे विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क है परन्तु कुछ सातों से कुछ ट्रेनें चलती भी तेज और पहुंचती भी तेज है जिसके कारण भारतीय रेलवे की व्यवस्था विश्व में सबसे ज्यादा खराब है। विश्व में कई ट्रेनें बहुत तेजी के साथ चलती हैं और एक घंटे में ढाई सौ किलोमीटर चलती हैं परन्तु भारत में ऐसा संभव नहीं है क्योंकि भारतीय रेलवे का ढांचा इसका समर्थन नहीं करता है। कनेक्शन का मतलब है कि आधुनिक तकनीकी को अपनाने में भारतीय रेलवे अभी पीछे है इसके लिए भारतीय रेलवे को प्रयास करना चाहिए कि रेल प्रचालन एवं व्यवस्था में आधुनिक तकनीकी का प्रयोग करे। याद कीजिए उन दिनों को जब रेलवे का आरक्षण रजिस्ट्रारों में होता था एक रिजर्वेशन कराने में दस मिनट लग जाते हैं परन्तु आरक्षण में कम्प्यूटर का प्रयोग करने के बाद लोगों को भी सहूलियत हुई है और रेलवे को भी और रेलवे आरक्षण केन्द्र खोलने में आसानी से खोले जा सकते हैं।

देश में आज 64,015 किलोमीटर रेलवे लाईन पर 17,000 रेल गाड़ियों के माध्यम से एक करोड़ 80 लाख लोगों को अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचा रही है। परन्तु रेल मंत्री जी से अनुशेष करना चाहूंगा कि भारत में रेल विकास की अपार संभावनाएं हैं इसलिए विकास का कार्य एक दो प्रदेशों में न करके पूरे भारत में करना चाहिए क्योंकि जितना सम्पर्क रेल सेवा होगी उतना फायदा रेलवे को होगा, रेलवे को फायदा होगा तो रेलवे के विकास के लिए पैसा भी मिलेगा और यह विकास इन संभावनाओं को प्राप्त करने में सहायता करेगा। देश के प्राकृतिक आपदा के समय रेलों ने अच्छा काम किया है। इसका इतिहास गवाह है इसलिए बाढ़ के समय, सूखे के समय यह रेल ही काम आती है। रेलों के बिना राहत कार्य संभव नहीं है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र देवरिया सदर में पड़ने वाले विधान सभा देवरिया के कस्या देवरिया सड़क पर रेलवे ओवरब्रिज का कार्य अर्द्धनिर्मित होकर बंद पड़ा हुआ है जिसके कारण लोगों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है एवं इस क्रासिंग पर घंटों जाम रहता है लोग फाटक बंद होने पर भी अपने दुपहिया वाहनों को निकालते हैं जिसके कारण कभी भी गंभीर घटना हो सकती है। अगर यह ओवरब्रिज बन जाये तो इस क्रासिंग से आने जाने में बहुत सुविधा होगी। साथ ही साथ कुशीनगर पिपरावाट, पाखानी और बैतिया के रास्ते देवरिया से लोरिया तक 122 किलोमीटर रेलवे लाईन की मांग कई दशकों से की जा रही है जिसको किसी भी बजट में पूरा नहीं किया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र देवरिया में रेलवे की पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। यह पूर्वांचल क्षेत्र का महत्वपूर्ण जिला है जहां के अधिकांश लोग अन्य राज्यों में नौकरिया कर रहे हैं जो हर वर्ष रेलों के माध्यम से आने-जाने के लिए यात्रा करते हैं यहां का काफी कच्चा माल रेलों के माध्यम से ट्रंसपोर्ट होता है। मेरे संसदीय क्षेत्र का रेलवे स्टेशन अमीतक आदर्श रेलवे स्टेशन की कैटेगरी में नहीं लिया गया है और न ही इस रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधा है। इस संसदीय क्षेत्र में एक बरहज बाजार जगह है जो पूर्वांचल की व्यापारिक गतिविधियों का केन्द्र बिन्दू है। बरहज बाजार में रेलवे की काफी भूमि बेकार पड़ी हुई है जहां पर रेलवे यार्ड को बनाया जा सकता है इसके उपयोग से रेलवे काफी स्वतंत्र कर सकता है। बरहज से दोहरीघाट होते हुए फैजाबाद के बीच नई रेलवे लाईन बनाने की मांग कई सालों से की जा रही है जिसको पूरा नहीं किया गया है। बरहज से वाराणसी, बरहज से दिल्ली एवं बरहज से छपरा के बीच नई रेल सेवा चलाने की अत्यंत आवश्यकता है। यहां पर रेलवे लाईन है परन्तु पर्याप्त रेलवे सेवाएं नहीं हैं।

आज से चार साल पूर्व देवरिया से गुजरने वाली सभी रेल सेवाएं का ठहराव था। आज बड़ी रेल सेवाओं का ठहराव देवरिया में नहीं है। देवरिया में देवरिया रेलवे स्टेशन पर बिहार सम्पर्क कृति, मौर्य ध्वज एक्सप्रेस, छपरा-मथुरा रेल सेवा गरीब रथ को ठहराव दिए जाने की मांग काफी समय से की जा रही है यह सभी रेल सेवाएं देवरिया से कुछ दूरी पर स्थित सिवान में रुकती हैं। परन्तु देवरिया जैसे फिखड़े इलाके में इन गाड़ियों का ठहराव न करके पूर्वांचल क्षेत्र के साथ अन्याय किया जा रहा

हैं। इस गाड़ी का ठहराव देवरिया स्टेशन पर किया जाए। दिल्ली से कोतकाता या अन्य क्षेत्रों के लिए राजधानी सेवा चलाया जाए और इस राजधानी को वाया देवरिया चलाया जाए और इसका ठहराव देवरिया में भी किया जाए। जिससे अन्य राज्यों से देवरिया आने-जाने की मांग को पूरा किया जा सके।

माननीय रेल मंत्री जी के माध्यम से हमें जानकारी मिली है कि मेरे संसदीय क्षेत्र गाँधी बाजार रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना के साथ उस अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली को 8 सितम्बर, 2009 से चालू कर दिया है परन्तु मुझे लोगों ने बताया है कि कम्प्यूटीकृत रेलवे आरक्षण प्रणाली को केवल एक घंटे चालू किया जाता है। जिसकी जांच की जानी चाहिए कि जब आरक्षण केन्द्र पूरे दिन के लिए खोला रखा जाने का आदेश हुआ है तो रेल मंत्री जी के आदेशों की इस तरह से तौहीन क्यों की गई।

मेरे एक पत्र के जवाब में टिक्खी एक्सप्रेस का ठहराव तार स्टेशन पर ठहराव किए जाने के बारे में रेल मंत्री जी ने बताया कि टिक्खी रेल सेवा नम्बर 4005 सीतामढ़ी से नई दिल्ली वाली तार स्टेशन पर ठहराव होता है। परन्तु खेद की बात है यही गाड़ी जब रेल सेवा 4006 नई दिल्ली से सीतामढ़ी को जाती है तो इसका ठहराव तार स्टेशन पर नहीं होता है। और इसके पीछे कारण आपने बताया कि तार स्टेशन पर ठहराव देना वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं है। वह बिल्कुल ठीक नहीं है। दिल्ली से तार स्टेशन जाने वाले की संख्या बहुत ही ज्यादा है। आपको रेलवे अधिकारियों ने नुमराह किया है। आपसे अनुयेध है कि जनहित में इस तथ्य की जांच कराई जाये और तत्काल इस नई दिल्ली से सीतामढ़ी जाने वाली 4006 का ठहराव तार स्टेशन पर किया जाए। सांसदों को रेल मंत्रालय द्वारा नुमराह किए जाने की प्रवृत्ति बढ़ रही है जो पूजाचक्र के लिए घातक है।

रेल मंत्री जी ने इस बजट में सबसे ज्यादा आबादी वाले राज्य उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की है। एवं उत्तर प्रदेश में केवल कुछ बड़े नेताओं के क्षेत्रों में रेलवे का काम किया हुआ है जिसको उत्तर प्रदेश के लोगों के साथ अलग नहीं किया है। जनता की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए इस रेल बजट का विरोध करता हूँ।

***SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM):**

At the outset, I wish to thank the hon. Railway Minister for sanctioning survey of railway between Vizianagaram and Palasa via Rajam. The distance is around 35 kms. Rajam is a major industrial area. This will definitely improve the economic activity. I request the Railway Ministry to take necessary steps to conduct a survey at the earliest; and provide necessary budgetary grants in the next supplementary budget. This railway line is as per the Railway's vision 2020 wherein they propose to add 25,000 kms. Vizianagaram is the most backward district. It deserves full attention of the Railway Ministry.

I also thank the Railway Minister for saying that Vizianagaram-Raigad electrification project is "under active consideration". But I do not find any provision for this in the pink book. I hope the Ministry will provide some provision for this line.

I am also thankful to the Railway Minister for sanction third railway line between Vizianagaram-Kothavalasa which is about 35 kms.

I express my deep gratitude for sanctioning a few ROBs on cost sharing basis in my parliamentary constituency. This will definitely improve the safety and reduce inconvenience to road users. They are Bobbili-Donkinivalaswa, Ponduru-Sigadam, Nellimarla-Vizianagaram, Chipurupalli-Garividi and Bobbili-Seethanagaram. I also thank the Railway Minister for sanctioning extension of platform at Chipurupalli railway station.

So far as providing of a computerized passenger reservation counter at Chipurupalli is concerned, I request the hon. Railway Minister to sanction the same at the earliest as it is near to the major industrial town, Rajam. This will reduce inconvenience to the passengers.

I am also thankful to the Railway Minister for sanctioning Multi-functional Complex at Vizianagaram Jn. This will definitely provide employment opportunities.

Thanks to the Vision 2020 document which envisages Rs.14 lakh crore in the next ten years towards development of rail infrastructure. Target of 1021 Km of new lines, increased connectivity to 21 ports in 7 States, establishment of additional rolling stock factories for improving manufacturing capacity, additional adarsh stations, world class stations and multi-functional complexes are all positive developments. I welcome these steps.

Railways have always been passenger-friendly. Keeping them in view, Railways are going to introduce 52 new train services, introduction of 101 new suburban services in Mumbai, Chennai and Kolkata, ticket centers at district headquarters and village panchayats, reduction in maximum limit of service charge on e-tickets to Rs.10 for sleeper class and Rs.20 for AC class room the current Rs.15 and Rs.40. These are all innovative steps; and I congratulate the Railway Minister for this.

Besides these, Railways are going to provide "Houses for all" scheme to provide residences to all railway employees in the next ten years. It is a very good scheme. In collaboration with Health Ministry and HRD Ministry they are going to set up hospitals and educational institutions on surplus railway land without giving the land to the private people. This is an innovative thing.

Once again, I thank the Railway Minister, her colleagues, officers and staff for the excellent performance in the previous year 2009-2010; and wish them all success in the coming year 2010-11. With these words, I support the Railway Budget for 2010-11.

*** श्रीमती सुशीला सरोज (मोहनलालगंज):** माननीय रेल मंत्री जी ने अपने दूसरे रेल बजट में समाज के हर वर्ग और क्षेत्र के लिए तोहफों की झड़ी लगायी है। रेल बजट में कुछ ऐसे नये कदम उठाये गये हैं, जो आजादी के बाद से अब तक नहीं उठाए गये। मसलन 1950 में 53595 कि.मी. रेल लाइन थीं, जो अब 64015 कि.मी. तक ही पहुंच पायी हैं यानी 58 सालों में 10419 कि.मी. की बढ़ोतरी हुई है। इस बार 9 नई रेल परियोजनाओं का ऐलान किया गया है, जिससे 1021 कि.मी. रेल लाइनें बढ़ेंगी। यदि सरकार हर साल इतनी लाइनें बढ़ाने का फैसला करे तो, तो रेल विजन 2020 के लक्ष्य यानी 25000 कि.मी. रेल लाइन बढ़ाने का लक्ष्य प्राप्त किया जा सकता है।

इसी प्रकार रेलवे की खाती पड़ी भूमि पर अस्पताल और स्कूल खोलने की योजना भी अनोखी है। इससे जहां रेलवे के कर्मचारियों एवं उनके परिवारों को सुविधा होगी वहीं रेल यात्री भी लाभान्वित होंगे। खास करके वे कर्मचारी जिनकी सुबह-शाम रेल में ही होती है। रेलवे के लिए राजस्व का यह नया स्रोत भी हो सकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ क्योंकि उन्होंने अपने बजट भाषण में महिलाओं पर विशेष ध्यान दिया है। रेल मंत्री जी ने महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए महिलावाहिनी नाम से महिला रेल सुरक्षा कर्मियों की 12 कंपनियों गठित करने की घोषणा की है। महिला वाहिनी में भर्ती के लिए खास तौर पर अल्पसंख्यक, अनुसूचित जाति, जनजाति, अन्य पिछड़ा वर्ग और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों से संबंधित महिलाओं को प्राथमिकता दी जायेगी। इसके अलावा महिलाओं के लिए खास तौर पर मातृभूमि स्पेशल नाम से 21 विशेष रेलगाड़ियां चलाने की भी घोषणा की है। महिला रेल कर्मियों के शिबुओं के लिए देश भर में 50 केच खोलने की घोषणा भी की है।

माननीय रेल मंत्री जी की नजर इस बार उत्तर प्रदेश की राजधानी तखनऊ पर नहीं पड़ी। पिछले बजट में तीन नई ट्रेनें पाने वाले तखनऊ की हथेली इस बार खाती

रखी। इस बार प्रेशों को जहां आठ नयी ट्रेनें मिलीं, वहां तखनऊ के खाते में एक भी ट्रेन नहीं आयी। इससे मुम्बई के लिए इतनी एक्सप्रेस सहित कई ट्रेनों की आस लगाय शहयासी मयूस नजर आये। पिछले बजट में ट्रेल मंत्री जी ने तखनऊ में मेडिकल कालेज और नर्सिंग कालेज खोलने की घोषणा की थी, लेकिन वह योजना तो शुरू नहीं हुई। इस बार बाह्य रेली केन्द्र और डायनोस्टिक सेन्टर का झुनझुना जरूर मिल गया।

मेरे क्षेत्र मोहनलाल गंज संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत गोसाईंगंज मानवसहित क्रासिंग पर नवम्बर 2009 के टैक्टर/ट्राली व ट्रेल जैसी भीषण दुर्घटना को रोकने के लिए, जिसमें चार व्यक्ति तत्काल मारे गये थे, के लिए मानवसहित क्रासिंग पर चौकीदार नियुक्त करने की घोषणा हुई।

मैं आपके माध्यम से माननीय ट्रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की निम्न समस्याओं की तरफ आकर्षित करना चाहती हूँ। तखनऊ से बवशी के ताताव की दूरी लगभग 15 कि.मी. है। वहां पर सैनिक हवाई अड्डा तहसील ब्लाक, दीनदयाल ग्राम विकास संस्थान आदि कई डिग्री कालेज, इंटर कालेज व तन्मन्न एक दर्जन इंजीनियरिंग कालेज हैं। अभी तक वहां के रेलवे स्टेशन पर भारतीय रेल आरक्षण की सुविधा नहीं है।

सिचौली रेलवे स्टेशन सीतापुर जनपद में स्थित है। वहां रेलवे स्टेशन ऐसे बिल्ड पर केनिट है, जो विख्यात महानतम नैमिषारण्य चक्रतीर्थ तथा एशिया प्रसिद्ध तेल विकिन्सातय, हरदोई, सीतापुर, तखनऊ, महमूदाबाद अनेक स्थानों का संगम केन्द्र है। इसके अतिरिक्त तहसील मुख्यालय, थाना कोतवाली, डिग्री कालेज, इंटर कालेज, शिक्षण संस्थाएं एवं शुगर मिल वगैरह हैं। इतना सब होते हुए भी सिचौली रेलवे स्टेशन की जनसमस्याएं अनेक हैं। सिचौली रेलवे स्टेशन के दक्षिण स्थित गेट नम्बर 49/C है जो काफी समय से बंद है, जिसके कारण कृषकों, विद्यार्थियों व जनता को आवागमन में परेशानी होती है। अतः इसे शीघ्र खुलवाया जाये। रेलवे स्टेशन सिचौली में एक आधुनिकतम सुविधाओं से सुसज्जित बड़ा किण्माताव का निर्माण कराया जाये जिससे बाहर से आये यात्रीगणों को सुविधा मिल सके। सिचौली रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की भीड़ को देखते हुए टिनशेड छोटा है, इसलिए वहां बड़ा टिनशेड कराया जाये। सिचौली रेलवे स्टेशन पर सुतभ शौचालय का निर्माण कराया जाये।

***SHRI LALIT MOHAN SUKLABADYA:** In fact it is an aam aadmi budget blended with socio-economic and cultural development of the country.

85% of the revenue is required to maintain the largest railway family of 1.4 million employees and the balance 15% has been proposed to be utilized in a very effective manner for the infrastructure and social development of the country.

It is anti-inflationary, as she did not hike the freight charges. The Budget authenticates the commercial and social outlook of the Railway Minister. On the one hand she has introduced Janmabhumi service and cultural train – on the other hand she proposes to set up and diagnostic centers, which shows her concern for the health, well-being of over 1 million in its payroll and passengers traveling daily by railway.

She also proposed to set up schools utilizing the vacant railway land instead of utilizing the whole land for commercial purpose. She has taken special care as usual for women. She also attempted to make railway journey more comfortable by making arrangements and providing assistance for senior citizens and ladies for boarding the trains.

By this Budget my State, Assam will also be benefited. We have got some Model stations in my constituency in Badarpur, complexes in Dibrugarh, Diagnostic centre in some station including one in Silchar, Tertiary and multilevel hospital in Guwahati.

We got some new railway line proposals which are socially desirable from Lalabazar to Vairengty, Chaparmuka to Dibrugarh and Jogghopa to Silchar via Pancharatna. The new lines which will be surveyed are (1) Jogghopa to Guwahati via Barpeta, Sarthebari (2) North Lakhimpur to Silapathar.

Gauge conversion will be taken up for Fakiragram to Dhubri. We have one share of Karmabhumi Express from Guwahati to Mumbai via Howrah (weekly).

Rajdhani Express extended from Guwahati to Dibrugarh. Intercity services will be introduced (a) Alipur Duar to Lumding (b) Guwahati to Mariani.

Double Laning for Guwahati Dibrugarh will be surveyed. And most remarkable thing is that she has proposed to set up railway industry i.e., a wagon factory at Guwahati for which we have been trying for the five years.

One railway line was proposed to be extended from Dulavchera to Chiragi. Budget indicates survey will be completed by 2011. I am also very thankful to the Hon'ble Minister for this.

All these indicate that she is very much concerned for the people of Assam. I am thankful. But we have a special problem that too with a national project. That is conversion of Lamding Badarpur meter gauge into Broad Gauge. The completion was targeted 2006, 2009 and not it is targeted to 2012. The project was started about 15 years back but still we are in confusion whether it can be completed by 2012 because tunnel no.10, of which only 600 meters have been completed. And I do not know whether in 2 years time they can complete this.

There is also another problem. The Railway is yet to obtain the tract of land for further clearance of Forest Department for a stress near Halflong for laying railway track.

I want to repeat which I mentioned in many times that Konkan railway could construct a new railway and complete the project within 10 years. But ours is conversion work and we are doubtful about its completion even after 15 years. We are now subjected to ridicule as we have lost people's trust. All the development of Barak Valley and Tripura and Mizoram depends on this project only.

Once our Paper Mill, biggest in Asia but now suffering for raw materials which are to be carried from NC Hills by railways. Similarly, Tripura and Mizoram are suffering for non-completion of this project.

Transportation by road is risky, time consuming and expensive. Yet our people go through these sufferings under compulsion.

Often it is alleged that due to insurgency the work is hampered regularly. But we have information that no work was carried out by NF railways although there are no untoward incidents in terror-prone hilly areas since October 2009 – during the last four months, when whether is also favourable.

I thank Hon'ble Minister that she has granted many projects in my constituency but though Badarpur the more important railway stations was declared to be Model railway station in this Budget but our demand mainly for a Divisional HQ is not fulfilled.

Similarly, our demand for declaring renaming Silchar railway station as Bhasha Shadid Railway Station is also still pending. I shall be thankful to the Railway Minister if she very kindly fulfil our long pending demands.

Madam, in my last Railway Debate I requested to look into dacoity in trains in Barak Valley. There are several instances of Railway dacoity in Lumding Badarpur section and Karimganj - Silchar sections. Kindly take proper action for the safety of the railway passengers.

I welcome that Department has taken action for railway link to Bangladesh through Akaura (Agartala). We have demand

for old link from Karimganj in India and Latu in Bangladesh, which may kindly be considered. Lastly, our demand for renaming Silchar railway station as "Bhasa Sadid Station" is still not fulfilled.

***श्री राकेश सवाल (फतेहपुर):** महोदया, रेल के साथ निम्न प्रमुख समस्याओं पर आपका ध्यान आकर्षित करना पड़ रहा है कि लोक सभा में दो बार मेरे द्वारा उल्लेख किये जाने एवं आपके व्यक्तिगत आश्वासन के बाद भी अभी तक कोई संतोषजनक कार्यवाही नहीं की जा सकी है। समस्याओं से तृप्त जनता निराश होकर आंदोलन की राह पर हैं और उसका आक्षेप उत्तरोत्तर बढ़ रहा है। इस पत्र के माध्यम से पुनः एक बार फिर आग्रहपूर्वक अनुरोध है कि शीघ्रान्वेषित उचित विधुओं पर वांछित निर्णय लेकर आवश्यक समाधान करने का कष्ट करें, जिससे जनपद फतेहपुर की जनता आंदोलन को विवश न हो।

1. कानपुर से इलाहाबाद के बीच मेमू ट्रेन चलाई जाए।
2. फतेहपुर स्टेशन पर महाबोधि एक्सप्रेस, रीवा एक्सप्रेस, लिच्छवी पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।
3. फतेहपुर से कानपुर के लिए दैनिक यात्रियों की भारी संख्या को देखते हुए रोज आने वाली समस्याओं के समाधान हेतु प्रातः 8 बजे के आसपास झारखंड एक्सप्रेस 2501, 2561, 2947 में कम से कम दो का ठहराव दिया जाए।
4. बिन्दकी रोड स्टेशन में चौरी चौरी एक्सप्रेस, संजम एक्सप्रेस और झारखंड एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।
5. स्यागा स्टेशन में झारखंड एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।
6. फतेहपुर से रेल को होने वाली वार्षिक आय के दृष्टिकोण से माडल स्टेशन घोषित किया जाए।
7. फतेहपुर स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं.4 का उत्तीकृत किया जाए।
8. स्यागा, थरियांव एवं कुचरपर बिन्दकी रोड पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए।
9. फतेहपुर में पूरुताछ कार्यालय शुरू किया जाए तथा टेलिफोन पर स्थानीय पूरुताछ की व्यवस्था की जाए।
10. फतेहपुर स्टेशन पर आरक्षण पर हो रही असुविधाओं एवं भ्रष्टाचार को समाप्त कराया जाए।
11. बुकिंग काउंटर की संख्या बढ़ाकर एम.एस.टी. के लिए अलग से एक काउंटर बनाया जाए।
12. फतेहपुर से इलाहाबाद दैनिक यात्रियों की असुविधा को देखते हुए ट्रेन उपलब्ध कराई जाए।

***SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL):**

Indian Railway is one of the pillars of India's infrastructure and has a symbiotic relationship with the country's industry, Fertilizers, Cement, Steel products and food grain and the movement to and from major Ports as well as the transportation of people. Transport being a derived demand, any growth in the economy fuels the demand for transport. The railways share in growth of Country's GDP.

Despite recession of global economic downturn, the state of Orissa continues to be the most sought after investment destination with unabated interest by steel, aluminium, power, oil and cement companies, Govt. of Orissa has already prepared a comprehensive plan for orderly, systematic economic growth by focusing up on infrastructure development and creating industrial corridors. In this context the Railways serve not only as important industrial infrastructure but also as critical linkage to Spur Socio-economic growth in the under development hinter land.

Orissa is progressively emerging as the mining, metals and manufacturing hubs of the country with substantive addition of energy generation capacity. TATA steel, POSCO, Arcelor Mittal Jindal Stainless Jindal Steel and power, Bhusan Steel, ESSAR, Indian Oil, Vedanta, Hindalco, Grasim, CESC, GMR Energy, NTPC, Lanco power and Mahangenco are among blue chip companies investing in Orissa. More than 30 iron and steel projects have gone into Commercial production with Rs.30,000 crores investment and indirect employment opportunity to around 40,000 persons Recent addition to the industrial horizon are shipping projects, oil rig manufacturing and repair units and auto part manufacturing facilities. In the next five years it is expected that additional rail borne traffic generation will be in excess of staggering 250 MTPA.

The present rail infrastructure in the state is completely inadequate to handle the future growth of traffic. It is pertinent to mention that the state contributes in excess of 6,000 crores to the revenues of Indian railways. The railway route length spread across Orissa is a mere 2,500 kms with an average of 15.03 kms per 1000 sq. kms as against national average of 19.00 kms and much less than the average in the contiguous States.

The Planning Commission in its report comparing the development Status of economic infrastructure of Orissa, especially the KBK. Region Vis-À-vis the country says "However, it is most unfortunate that in a poor and backward state like Orissa, development of rail networks has received much less attention of the central Government in the post independence period".

In the Railway budget for 2003-04 the ministry of Railways for the first time laid down major criteria for allotment of funds towards projects in various States that include. (a) Area of the State (b) Population (c) Throw forward existing projects of the state. But Madam I am to submit before the House that Honorable Minister may expand these criteria in the interest of correcting regional imbalances i.e.

- 1) Existing route length in the states per thousands square Kilometer
- 2) Contribution of revenues from the state to the exchequer of Railways
- 3) Special requirement of heavy metal base industries, Power plants and Ports.

Since I told before that the Orissa State is continuously being deprived of its legitimate share from the Indian railways I put forth my demands in the interest of my State

a) REORGANISATION OF EAST COAST RAILWAYS

The East Coast Railways (ECOR) was made functional on April 2003 with 3 divisions namely Khurda road, Sambalpur and Waltair, has a low operating cost amongst the Zonal Railways for which I urge upon the Ministry of Railways to either extend the jurisdiction of Sambalpur division to include Jharsuguda – Barsuan-Kiriburu (b) Rourkela – Nuagaon (c) Jharsuguda – Himagiri or to create a new division with headquarters at Rourkela/Jharsuguda. The jurisdiction of ECOR may be extended to include Bansepani – Padampahar, rupsa – Bangiriposi and Bhadrak – Laxman nath road sections and a New Railway Division should be set up with headquarters at Jajpur-Keonjhar road.

I am thankful to the Hon'ble Railway Minister that she has this time given emphasis on socially desired projects instead of commercially viable projects.

A large part of Orissa covering the backward region of undivided Kalahandi-Bolangir-Koraput (KBK) districts have remained untouched by the projects of railways. Similarly Kandhamal district which is my Constituency is deprived of railway facilities. But I must thank the Hon'ble Minister that she has made provision to survey a new line from Berhampur to Phulbani so that the people of Kandhamal district who had no hope to see a train have now got a ray of hope to see trains. I expect that this project is materialized with sincere effort. Similarly, allocation of Rs.120 crores for construction of Khurda road-Bolangir train line give immense pleasure to the people of Bolangir, Sonepur, Boudh, Nayagarh and Khurda districts because since 1994-95 and a sum of Rs.102 crores have been spent in this line only.

So this amount of Rs.120 crores will definitely help in progress of this line. It is the most important aspect to see that this fund is utilized in time so that Khurda-Bolangir rail line is made a substantive progress.

Similarly, sanction of projects like Jaypur-Malkangiri, Nuagaon-Jaypur, Junagr- Langigarh, Naupada-Gunupur-Thiruvelli has definitely a welcome step for which people southern Orissa will be very much grateful.

A train line from Sambalpur to Berhampur is under survey. If this train line is sanctioned there will be direct connection from west to south of Orissa. Hence I urge upon the Hon'ble Minister that this train line project may please be sanctioned with the priority since it will connect Gopalpur port to Rourkela steel plant which will emerge to be most commercially viable Railway project.

PORT CONNECTIVITY

The State Government of Orissa is taking initiative for development of ports at various locations along the States coastline to give a boost to commerce and industries. These ports will also be important maritime trade gateways for land located states like Jharkhand, Chhattisgarh and Bihar etc. Hence the following train lines are needed to be sanctioned with priority.

- 1) Extension of Naupada-Gunupur BG. Rail Link to Theruvelli.
- 2) Ludhiana-Dankuni Eastern Dedicated Freight Corridor is extended from Dankuni to Haridaspur.
- 3) Paradeep port to be connected to Dhamara port by Rail line.

INDUSTRIAL RAIL CORRIDOR

The Government of Orissa proposes to have an industrial rail corridor. In the Meremandeli-Angul-Talcher-Chhendipada belt linking the Coal Mines, Power Plants and Steel Plants. RITES had submitted a draft feasibility study report in this regard which may please be examined and put into action.

RAILWAY OVER BRIDGE

There was a long standing demand to have a Railway over bridge at Jatni (Khurda Road). For non functioning of this project there are a lot of dissatisfaction among the public and many items there are public agitations. The proposal is pending with the Railway Board since 2003-04. I urge upon the Government to kindly undertake thus ROB.

NEW DOUBLING

I thank the Hon'ble Minister of Railway in the Budget that she has sanctioned doubling of Talcher-Sambalpur B.G. Rail line and Delong-Puri Rail line but the most important Daitari-Bansapani (155km) has not been sanctioned. The present scenario has undergone a sea change by establishment of a large number of steel plants of Keonjhar and the other plants near by Keonjhar and Jajpur Districts. Therefore, the Ministry of Railways is requested to sanction doubling of Ditari-Bansapani Rail link.

MISSING LINKS

In the last Budget, survey was sanctioned for connecting Burhamara-Chakulia and Bansapani-Baribil with broad gauge rail link. The mission link should be sanctioned with priority.

In the last year's Budget announcement it was proposed to develop two world class railway stations at Puri and Bhubaneswar, seven "Adarsh" stations, the Medical College attached to Railway hospital at Bhubaneswar, Ambulance service for passengers and a Duronto Express from Bhubaneswar to Delhi. It is a matter of great regret that these projects have yet to be given effect to.

Similarly, it was announced in last year's budget speech that 800 new Indian Railway Passengers Reservation System (PRS) will be covered in 800 cities and towns across the country as per the choice of Hon'ble Members of both the Houses but the announcement has not yet been materialized. This announcement should be materialized.

Since most of the demands submitted by Hon'ble CM of Orissa has not been given due weightage in the Budget 2010-11, I am not in position to support the demand.

***SHRI D.V. SADANANDA GOWDA (UDUPI-CHIKMAGALPUR):**

In fact, I don't want to travel through the whole budget, but I must say that this budget is a non-workable and unimplementable budget as the whole budget speech is not to the expectation of the people of the country. Targets are more but the provisions made are very meagre. The ongoing works will not be completed and it will not reach to the people in the expected time period. More favour is made to the people of West Bengal only keeping in view of the forthcoming election in the state. However, this is an attempt and not up to the expectations of the people of the country.

I will restrict my budget speech to the requirement of the people of state of the Karnataka only. Of course the State of Karnataka has seen six ministers in the ministerial berth of Railway. Right from Kengal Hanumanthayya up to Shri K.H. Muniyappa the present Minister for State for Railways except the regime of George Fernandes nobody has given the expected railway benefit to the State. During the regime of George Fernandes the coastal Karnataka got a Konkan Railway Connectivity. Rest for the last sixty years, feeble requirements are given to the state. The neighbouring states like Kerala, Tamil Nadu and Andhra Pradesh every time got the lion-share in the Railway budget. If we compare this to the earlier budgets this budget has given a small marginal benefit in the budget share to the State. To that extent Hon'ble Muniyappa has to be congratulated.

The Karnataka State ought to have given more share in the budget for the simple reason that Karnataka is the first state to take up Railways projects in the state on 50:50 cost sharing basis. With this, the burden of the Centre will be reduced and more Railway projects could be taken up in years. We should appreciate the Hon'ble Chief Minister of Karnataka that he has made an allocation of Rs.600 crores in the budget for this purpose. Considering this, the Railways should provide more funds so that the other states also follow the footsteps of Karnataka and there will be a fast growth in the Railways and its development works.

I would like to bring to the kind notice of the Railway Minister that in the earlier years also the budgetary allotments are not spent well in time and works are hampered thereby. The release of funds to the divisions are delayed. Hence, I urge upon the minister to take up a meeting with the DRMS along with MP's with regard to the implementation of budgetary works within 15 days and go ahead with the works.

Of course in this budget 1000 crore is allotted to the new Railway lines. But as far as Karnataka is concerned no new lines are given to the state except for survey of new lines. Even it is learnt that it is only a proposal without the clearance of the Railway board or the planning commission really this eye working declaration of new proposed lines for survey is an attempt to cheat the people of Karnataka. Hence, I urge upon the Railway Minister at least the new lines proposed for survey in Karnataka may be taken up on priority basis as there are no new lines given in the budget.

I regret to state the fact that the whole coastal Karnataka is neglected in this budget. Hon'ble Minister Sri Muniyappa knows very well that port connectivity roads are in such a condition that it is not motorable. Shiradi Ghat, Sampaje Ghat, Charnad Ghat roads are in such a horrible condition that there is no connectivity between the coastal districts with the capital of the state Bangalore. In fact, the Bangalore-Mangalore Rail connectivity is the only one mode available. By diverting the Bangalore-Mangalore night train to Kanpur has caused great injustice to the people of coastal Karnataka. The day train runs only tri-weekly. Hence, I urge upon the Minister to run the day train regularly and extend the same up to Karwar immediately and give justice to the people of coastal Karnataka.

It is my earnest request that the trains running between Mumbai-Karwar must be extended up to Mangalore. Because most of the people of Mangalore, Udupi, Kundapur, Bhatkal are in Mumbai to earn their livelihood. Really, the extension of Mumbai-Karwar train up to Mangalore is the need of the day.

Hubli-Ankola is another important Railway line which needs to be accelerated and clearance from the Department of Forest must be obtained at the earliest. Iron ores from the eastern parts of the state can be easily transported to the port by expediting this line.

Totally the budget speech as traveled all over Karnataka for the first time without proper backing and funding. If the Railway Minister steps up with the state by appreciating the 50:50 cost sharing of State certainly the coming years the whole service of Railway network will take up a new direction. Hence, I request the Hon'ble Minister Sri KH Muniyappa to have a close watch to his home state in clearing all the projects of the state of Karnataka in the Railway Budget.

;श्रीमती उषा वर्मा (हरदोई):

मेरे श्रेष्ठ हरदोई में रेलवे से संबंधित कुछ समस्याएँ हैं जिन्हें मैं आपके समक्ष रखना चाहती हूँ।

वर्ष 2010-11 के रेलवे बजट से हरदोईवासियों को बहुत सारी उम्मीदें थीं, किन्तु बजट में हरदोई का जिक्र ना होने से लोग मायूस हैं। मॉडल स्टेशन का दर्जा प्राप्त हुए हरदोई को अरसा बीत गया लेकिन कोई भी खास पैकेज हरदोई की झोली में नहीं आया। पिछले रेल बजट की घोषणाओं ने हरदोई मॉडर्न तो बना दिया किन्तु स्टेशन पर फैला अतिक्रमण, टिकट लेने की लम्बी लाइन, बैचों की कमी होने पर जमीन पर बैठे लोग, छांव से महरूम करना आधा-अधूरा टिन श्रेड यह सब बताने के लिए काफी है कि यहाँ का मॉडर्न नजारा कैसा है।

तमचे समय से तमिबत मेमू ट्रेन चलने की बहुत उम्मीद थी लोगों में, लेकिन इसका जिक्र बजट में न होने से लोग निराश हुए। कई बार घोषणाओं के बावजूद मेमू ट्रेन का संचालन नहीं हो पाया है। दैनिक यात्री संघ के अध्यक्ष एवं महासचिव ने ट्रेन संख्या 4115 और 4116 को हरदोई में रोकने की मांग की है।

गरीब नवाज एक्सप्रेस (5715, 5716) जो कि शाहजहाँपुर में रुकती है किन्तु हरदोई में नहीं, हरदोई में भी इसका ठहराव दैनिक यात्रियों के लिए अति महत्वपूर्ण है।

मैंने पिछले सत्र में भी कई बार 4650-4649, 4673-4674 शहीद एक्सप्रेस एवं काठगोदाम एक्सप्रेस को हरदोई स्टेशन पर रोकने हेतु रेल मंत्री जी को पत्र लिखा लेकिन कोई संतोषजनक उत्तर नहीं प्राप्त हुआ।

कुछ गाड़ियाँ ऐसी हैं जो कि सुपर फास्ट एक्सप्रेस नहीं हैं किन्तु उनका ठहराव हरदोई स्टेशन पर नहीं है। हरदोई स्टेशन से गुजरने वाली भ्रमजीवी एक्सप्रेस 2391-2392 का ठहराव भी हरदोई में किया जाए।

बनारस से बरेली 4235 अग, बरेली से बनारस 4236 डाउन फैसेन्जर ट्रेन जिसका ठहराव हर छोटे स्टेशन पर है लेकिन हरदोईवासियों को इसका किराया एक्सप्रेस ट्रेन के बराबर देना पड़ता है, इसका किराया कम किया जाए।

इसके अलावा हरदोई स्टेशन पर वैसे तो आरक्षण व यू.टी.एस. के दो-दो काउंटर हैं लेकिन चालू एक ही रखा है और आये दिन लिंग फेल होता रहता है। प्लेटफॉर्म 2, 4 और 5 पर टिन श्रेड अधूरा पड़ा है, इसका कार्य शीघ्र करवाया जाये।

दो वर्ष पूर्व रेल मंत्री तातू सादव जी ने लखनऊ से गौआ के बीच मेमो ट्रेन चलाने की घोषणा की थी जो कि अभी तक अधूरी है। मेमो ट्रेन शीघ्र चलवायी जाए।

हरदोई रेलवे स्टेशन पर रेलवे चिकित्सालय की कमी सभी कर्मियों को अखरती है, इस पर शीघ्र निर्माण करवाना अति आवश्यक है।

*SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Indian Railways is the harbinger of all economic development of an economically backward area, providing all weather connectivity for growth and development. Over the years, it is seen whenever in the country the Railway network is good and the particular area got the rail link first, all economic developments taken place and area is prosperous people living in the area are rich and live happily. I, therefore quite appreciate the statement of Hon'ble Minister of Railways when she shays "Railways being the life line of the Indian economy has to provide connectivity to most part of the country". Should commercial viability be the only criteria to judge this need of the connectivity or should social responsibility be an important consideration? We cannot and should not have a myopic view of viability. What is not viable today, if connected will be viable tomorrow. This statement of Hon'ble Minister is prophetic and requires attention of the august House.

In this context, I must like the case of Odisha State. The State was backward no doubt in respect of economic developments parameters. But Odisha is progressively emerging as the mining, metals and manufacturing hub of the country with substantial addition of energy generation capacity. The State is in the steps of adding in excess of 77 Million Tons per annum capacity in steel making, 12 MTPA in alumina refining, 15 MTPA capacity in Petro chemical refining 27000 MWs in power generation and 15 MTPA in cement manufacture, with a direct employment forecast of 200,000 manpower under the leadership of Hon. Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, many blue-chip companies such as TATA steel, POSCO,

Arcelor Mittal, Jindal stainless, Jindal steel and power, Bhushan Steel, ESSAR, Indian Oil etc. are investing in Odisha. Of the MOUs signed, more than 30 iron and steel projects have gone into production with more than Rs.30,000 crore investments.

* Speech was laid on the Table

In this backdrop of economic development scenario in the state in the next five years, it is expected that additional rail borne traffic generation will be in excess of a staggering 250 MTPA. Therefore, the growing importance of rail infrastructure to sustain and power emergent trend of growth cannot be over emphasized. The present rail infrastructure in the State of Odisha is completely inadequate to handle the future growth of traffic. While the State of Odisha contributes in excess of Rs.6000 crore to the revenues of Indian Railways, the Railways route length spread across Odisha is mere 2500 kilometres, with an average 15.03 kilometres per 1000 square kilometres as against the national average of 19.00 Kms. and much less than the average in the contiguous State. A big part of profit of East Coast Railways comes from transporting coal and other minerals from various mines in the tribal areas of Odisha. The Planning Commission in the report comparing the development States of economic infrastructure of Odisha, especially the KBK region vis-à-vis the country says "However, it is most unfortunate that in a poor and backward State like Odisha, the development of rail network has received much less attention of the Centre Government in the post-independence period".

Since independence, only three B.G. rail-links namely, Talcher-Sambalpur-(174 kms) Koraput-Rayagads-164 kms and Daitari-Banspani(155 Kms), B.G. rail links in Odisha has been commissioned. Projects like Laxigarh Road-Junagarh (sanction) in the year 1993-94) and Khurda Road-Bolangir (sanctioned in the year 1994-95) have not been commissioned due to inadequate allotment of funds. The lack of rail infrastructure has been one of the main reasons for improved socio-economic growth of Odisha and put unexpected pressures on its road infrastructure. Hence the recent accelerated growth scenario in the State would require substantial investment from Ministry of Railways for completion of ongoing projects within next five years as future of Indian Railways and progression of Odisha Growth story are inextricably interwoven.

East Coast Railway Zone that was made functional from 1st April, 2003 with 3 divisions namely Khurda Road, Sambalpur and Waltiar has a low operation cost amongst the Zonal Railways.

However, expansion of jurisdiction of East Coast Railway has now become a necessity in light of recent industrial projects coming up in Odisha for ensuring better co-ordination and facilitating of bulk customers. I therefore, urge upon the Hon'ble Minister to either extend the jurisdiction of Sambalpur Division to include a) Jharsuguda-Barsan-Kiribura b) Rourkela-Nuagaon, c) Jhavsugnda-Himgiri or to create a new division with headquarter at Jharsunda at Rourkela with jurisdiction as mentioned above under ECOR. Similarly, the jurisdiction of ECOR may be extend to include Banspari-Padapahar, Rups-Bangiriposi and Bhadrk Lakhannath road sections and a new Railway Division should be set up with headquarters at Bhadoak.

There is a large part of Odisha covering the backward region of undivided Bolangir-Kalahandi-Korapt(widely known as KBK) districts that have remained untouched by the projects of Railways. The Indian Railway should partner the vision of the State of Odisha Government and make a concerted effort towards connecting these regions to the national network. As has been proposed by the State Government a new railway line from Bhadrachalam(AP) Malkangiri-Jepone-Junagarh, Laxjigarh-Road-Talcher-Bimalagarth assumes top most priority. Besides, the work of the already sanctioned line from Khurdu Road to Bolangir needs to be accelerated and completed within a definite time schedule. Both these railway lines will go a long way in reducing regional disparities and ensure inclusive growth by operating as east-west and north-south logistic backbones for the entire state.

Immediate commencement of work on sections like Jeypone- Malkangiri-i and Baragarh/Bolangir-Nuapada viz-Padampur whose surveys have been completed will create new alternative corridors for movement of thermal coal and other minerals. The Lanjigarh-Junagrah line through Blawaripatna also be expedited. In the last budget a survey has been sanctioned for a new railway line Sambalpur to Brehanpur. The construction work of this project should start expeditiously.

The State Government of Odisha has requested the Railway Ministry to establish a rail coach factory in the State that would take advantage of the steel and aluminium capacity build up in Odisha. It should be established in one of the backward districts.

State Government of Odisha is taking initiative for development of ports at various locations along the State Coastline to give a boost to commerce and industries. These ports will also be important maritime trade gateways for land-locked States like Chhatisgarh, Jharkhand, Bihar etc. The extension of Nuapda-Gurupur B.G.Rail link to Theruvali shall enable connectivity of the alumina producing region to the upcoming Gopalpur Port and the proposed ports at Palur and Baluda Muha. Survey work for providing rail connectivity to the upcoming ports at Kirtania, Astaranga, Inchadi and Chudamoni from the main line i.e. Kolkata-Chennai trunk route may be taken up.

In this context, it is very important that the Ludhiana-Dankruni Eastern Dedicated Freight Corridor is extended from Dankuni to Haridawar so that upcoming ports at Kirtania, Dhamava and the major port of Paradeep are linked to the vast northern and central hinterlands of India.

In the last year budget announcement, it was proposed to develop world class Railway Stations at Puri and Bhubaneswar serves Adarsh Stations at Banspani, Bolangir, Jajpur-Keonjhar-Road, Khurda Road, Koraput-Juction, Rayageda and Tittagarh Junction and two Multifunctional complex at Banspari and Cuttack and Medical college attached to Railway Hospital at Bhubaneswar, Ambulance service for passengers at Bhubaneswar and weekly Bhubaneswar-Delhi Duronto Train. It is a matter of concern that most of these Projects and initiatives have failed to make any headway so far. I also request the Hon. Minister to declare Bhadrak Railway Station as one of the model stations as it had been developed by her predecessor. Hon. Mr.Nitish Kumar long back. Even the Puri-Rame-Swarum Express (Weekly) which has been announced in the Railway Budget 2008-09 is yet to be introduced.

At the last and not the least, the State Government of Odisha has presented a detailed memorandum to the Ministry of Railways of Rs.1805.00 crore towards on-going railway projects, sanction of new-lines, surveys, improvement of passengers amenities with introduction of new trains extensions and increase in the frequency etc.

I request these may kindly be considered on priority to give justice to the State of Odisha, denied long to repeat the words of the Planning Commission of India.

***योगी अदित्यनाथ (गोरखपुर):**

अव्यक्त जी, भारतीय रेल के वर्ष 2010-11 के बजट पर संसद में चर्चा चल रही है। भारतीय रेल एक पृथक् के अन्तर्गत संघालित होने वाला विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है जिसमें 14 लाख से अधिक अधिकारी, कर्मचारी और नियमित गैरगैर आदि कार्य करके इसके विकास की रफ्तार को बढ़ाने में अपना योगदान दे रहे हैं। उत्तर से दक्षिण तथा पूर्व से पश्चिम तक सम्पूर्ण देश को सामाजिक और राष्ट्रीय एकता के सूत्र में जोड़ने वाला भारतीय रेल आज जिन चुनौतियों से जूझ रहा है, इसके सममुखा जो समरूप्य हैं, अगर उन्हें देखा जाए तो यह रेल बजट हकीकत से कौनों दूर एक राजनीतिक पिटाया मात्र है। राजनीतिक संकीर्णता और पूर्वजुह से प्रेरित इस प्रकार की राजनीतिक घोषणाओं का समर्थन नहीं किया जा सकता। माननीय रेल मंत्री ने जो घोषणाएं की हैं, उन घोषणाओं को अगर हम देखें तो उनसे स्पष्ट हो जाता है कि माननीय रेल मंत्री यह निश्चय कर चुकी हैं कि अगले रेल बजट में उन्हें रेल भवन में नहीं अपितु कोलकाता की शहरर्स बिल्डिंग में रहना है। इसलिए एक ही बार में अगामी 10 वर्षों की सब घोषणाएं राजनीतिक दृष्टि से कर दीं, भते ही उन्हें योजना आयोग ने अपनी स्वीकृति न दी है। राजनीतिक स्वाथों के लिए एवं सस्ती लोकप्रियता हासिल करने की होड़ ने आज भारतीय रेल को जिस स्थिति में खड़ा कर दिया है, उसे दो पढ़तू स्पष्ट रूप से उभरकर के सामने आए हैं:-

मिस्तर सस्ताहाल होती रेलवे की स्थिति ने उसके विकास को अवरूढ किया, चातू परियोजनाओं को पूरा करने तथा रेलवे आधुनिकीकरण पर भी इसका असर पड़ा है।

सुरक्षा और संरक्षा के महत्वपूर्ण पढ़तू की अनदेखी होने से मिस्तर हो रही रेल दुर्घटनाओं के कारण रेल यात्रियों और माल भाड़ा दोनों में पिछले एक वर्ष में कमी आयी है।

यह सच है कि भारतीय रेल एवं व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं है। उसकी सामाजिक प्रतिबद्धताएं भी हैं लेकिन किसी भी सामाजिक प्रतिबद्धता के संकल्प की पूर्ति आर्थिक दृष्टि से समुन्नत हुए बिना नहीं किया जा सकता। रेल बजट में चातू परियोजनाओं के लिए, बजट में घोषित नई परियोजनाओं के लिए सुरक्षा तथा संरक्षा जैसे महत्वपूर्ण चुनौतियों के समाधान के लिए धन की व्यवस्था कहां से होगी, इसका स्पष्ट उत्तर नहीं है। भारतीय रेल के बजट में पढ़ती बार भते ही रेल मंत्री के द्वारा यह घोषणाएं की जा रही हैं कि भारतीय रेल का मिजीकरण नहीं होगा लेकिन आर्थिक दृष्टि से समुन्नत होने का जो उपाय माननीय रेल मंत्री ने बजट में बताया है, उसके लिए "पब्लिक प्रूवेटेड पार्टनरशिप" ंरूढ की घोषणा क्या भारतीय रेल को धीरे-धीरे मिजीकरण की ओर धकेलने का एक षडयंतू तो नहीं है? तन्नातर हो रही रेल दुर्घटनाओं ने भारतीय रेल की सुरक्षित यात्रा तथा यात्रियों के साथ हो रही लूटपाट की घटनाओं ने यात्रियों की सुरक्षा का गम्भीर प्रश्न खड़ा किया है। रेल बजट को राजनीतिक घोषणाओं की बजाय रेलवे ट्रैक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिग्नल सिस्टम के आधुनिकीकरण तथा रेलवे लेवल क्रॉसिंग को इन्टर लॉकिंग सिस्टम से जोड़ने में उपयोग किया होता तो तन्नातर हो रही रेल दुर्घटनाओं को रोका जा सकता था तथा जन-धन की अमूल्य हानि को भी रोका जा सकता था। रेल बजट में राजनीतिक घोषणाओं का लुपप्रिणाम है कि राजस्व की दृष्टि से लाभदायक तथा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण परियोजनाएं आधी-अधुरी उड़ी हुई हैं। उन्हें पूरा करने की संकल्प शक्ति न तो बजट में दिखाई दे रही है और न ही उन परियोजनाओं के बारे में कोई उत्तर नहीं दिया गया है। रेल बजट में जो घोषणाएं 3 जुलाई, 2009 को माननीय रेल मंत्री ने की थी, उनमें से बहुत सारी ऐसी घोषणाएं हैं जो अभी तक पूरी नहीं हो पायी हैं। बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों में अभी भी 17 हजार बिना चौकीदार वाले हैं। इसी प्रकार तन्वी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सक तैनात करने की घोषणा कहां तक पूरी हो पायी है, क्या रेल मंत्री इसको स्पष्ट करेंगी? रेलवे की सरपस भूमि पर 400 अस्पतालों एवं डाइग्नोस्टिक केन्द्रों की स्थापना, 50 फेन्ट्रीय विद्यालयों, 10 आवासीय नवोदय विद्यालयों, राष्ट्रीय महत्व के आदर्श डिग्री कॉलेजों और तकनीकी रेलवे कॉलेजों का सपना तो अत्यन्त ही लेकिन इनकी स्थापना के लिए, इनके ढाँचागत विकास के लिए धन की व्यवस्था कहां से होगी, इसका उत्तर माननीय रेल मंत्री ने बजट में नहीं दिया है और अगर इन सबके लिए धनशक्ति की व्यवस्था है तो फिर रेलवे की चातू परियोजनाओं को क्यों तारिफ छोड़ा हुआ है? इसलिए यह रेल बजट हकीकत से कौनों दूर है। रेलवे की फालतू भूमि के वाणिज्यिक उपयोग की घोषणा पिछली बार रेल बजट में हुई थी। एक अरुण प्रस्ताव था। अगर इस पर ईमानदारी से अमल होता तो रेलवे की फालतू पड़ी भूमि जिस पर भू-माफियाओं का अधिकार कब्जा है, उसका वाणिज्यिक उपयोग भी किया जा सकता था जो रेलवे के राजस्व को बढ़ाने का स्रोत होता, साथ ही लाखों बेरोजगार नौजवानों के रोजगार का भी माध्यम बनता। गोरखपुर जंक्शन के बाहर नगर निगम, गोरखपुर के सहयोग से रेलवे की फालतू जमीन पर वाणिज्यिक कॉम्प्लेक्स शोतलेने का एक प्रस्ताव तैने रेलवे को दिया था लेकिन दुखद है कि यह प्रस्ताव आज भी तंबित पड़ा हुआ है। हम भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाने की घोषणाएं भते ही कर रहे हैं, लेकिन सचवाई यह है कि अधिकतर रेल गाड़ियां समय से अपने गन्तव्य तक नहीं पहुंच पाती हैं। रेलवे इंववाइरी पर कोई भी सही जानकारी नहीं मिलती है। मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करूंगा कि रेलवे प्लेटफार्म और रेलवे ट्रैक की नियमित सफाई की व्यवस्था हो, सभी एक्सप्रेस और प्रैसेन्जर गाड़ियों को समयबद्ध किया जाय। भारतीय रेल को विश्वस्तरीय बनाने के लिए भारतीय रेल को जिन कर्मियों के भरोसे विश्वस्तरीय बनाना है, उनकी कार्यक्षमता बढ़ाने के लिए क्या योजना है? इसका कोई उत्तर नहीं है। भारतीय रेल में बने सिटी स्टेशन के समक्ष अन्य तमाम चुनौतियों की तरह एक महत्वपूर्ण चुनौती भूटाचार भी है। भूटाचार ने दुनिया के इस सबसे बड़े नेटवर्क को खोखला बना दिया है। रेलवे की विभिन्न परियोजनाओं में रेल अधिकारियों तथा माफियाओं की आपसी सांठ-गांठ किस कदर बढ़ी है, इसका उदाहरण गोरखपुर-नौतनवा रेल लाइन के अमान परिवर्तन पर हुए कार्य तथा चातू होने से पूर्व ही नौतनवा स्टेशन का क्षतिग्रस्त हाना इस बात का संकेत करता है। इससे पूर्व भी गोरखपुर के डेमिगनड में बने सिटी स्टेशन के भूटाचार का उत्तर नहीं मिला था। डेमिगनड स्टेशन चातू होने से पहले ही स्वस्त हो गया था और आज भी उसका अधिकतर भाग उसी स्थिति में है। इसका दुखद पढ़तू यह है कि जिस दानी फर्म को यह कार्य दिया गया था उसी दानी फर्म को गोरखपुर-गोण्डा-तखनऊ रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य भी दे दिया गया जिस पर मानक की सुतोआम धज्जियां उड़ रही हैं।

मैं 3000 के गोरखपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ-साथ पूर्वी 3000 पश्चिमोत्तर बिहार तथा नेपाल के एक बहुत बड़े भू-भाग की लगभग 5 करोड़ की आबादी की शिक्षा, स्वास्थ्य, व्यापार एवं रोजगार का भी एक महत्वपूर्ण केन्द्र है। रेल मंत्रालय के द्वारा पिछली बार भी पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा की गई और इस बार भी कोई नई परियोजना यहां के लिए स्वीकृत नहीं हुई, चातू परियोजनाओं के लिए धन आवंटन नहीं किया गया। विकास का पैमाना पूरे देश के परिपेक्ष्य में जनसंख्या के आधार पर होना चाहिये उसमें भी राष्ट्रीय सुरक्षा तथा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए धन आवंटन नहीं किया गया। विकास का पैमाना पूरे देश के परिपेक्ष्य में जनसंख्या के आधार पर होना चाहिये उसमें भी राष्ट्रीय सुरक्षा तथा सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण परियोजनाओं की अनदेखी करना तथा राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चातू परियोजनाओं की भी अनदेखी करना दुखद है।

मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने गोरखपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय बनाने के पिछले बजट की मेरी मांग को स्वीकार किया। पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर से जुड़ी हुई कुछ महत्वपूर्ण तथा नई परियोजनाओंS S के संबंध में आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध मैं आपसे करता हूं। यह महत्वपूर्ण परियोजनाएं इस प्रकार हैं:-

गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच दुरन्तो एक्स0 चलाई जाए:- गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों में भारी भीड़ को देखते हुए गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच एक नॉनस्टॉप सुपरफास्ट दुरन्तो एक्सप्रेस चलाई जाए।

गोरखपुर-कोलकाता के बीच दुरन्तो एक्स0 चलाई जाए:- गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय है। लाखों की संख्या में पूर्वी 3000 के लोग कोलकाता, पूर्वोत्तर भारत तथा दक्षिण पूर्व एशिया के देशों में निवास करते हैं अथवा रोजी-रोजगार के लिए जाते हैं। गोरखपुर-कोलकाता के बीच कार्डी सुपर फास्ट ट्रेन न होने के कारण उन्हें भारी समस्या होती है इसलिए जनता की व्यापक मांग को देखते हुए दुरन्तो एक्सप्रेस प्रारम्भ की जाए।

गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद के बीच इन्टरसिटी ट्रेन चलाई जाए:- गोरखपुर से इलाहाबाद जाने के लिए सीधी रेल सेवा न होने के कारण गोरखपुर से इलाहाबाद पहुंचने के लिए वाया वाराणसी होते हुए 8 से 10 घंटे लग जाते हैं। गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद से सीधी रेल सेवा होने से 4 से 5 घण्टे में इस दूरी को पूरा किया जा सकता है।

गोरखपुर-तखनऊ रेल लाइन का विद्युतीकरण:- यह महत्वपूर्ण परियोजना पहले से स्वीकृत है और चातू स्थिति में है लेकिन कार्य की गति अत्यन्त धीमी होने के कारण यह परियोजना समय पर पूर्ण होने की संभावना शीघ्र है। वर्तमान में गोरखपुर से तखनऊ पहुंचने में 5 से 6 घण्टे लगते हैं। विद्युतीकरण होने से यह दूरी 3 से 4 घण्टे में पूरी होगी, साथ ही राजस्व की 17 से 18 प्रतिशत राजस्व की बचत भी होगी।

गोरखपुर-तखनऊ रेलवे लाइन का दोहरीकरण:- यह परियोजना भी वर्तमान में चातू स्थिति में है। तखनऊ-गोण्डा के बीच दोहरीकरण का कार्य पूरा हो चुका है लेकिन गोण्डा-गोरखपुर के बीच कार्य धीमी गति से चल रहा है तथा मानक के अनुरूप भी नहीं हो रहा है। पूर्वी उत्तर प्रदेश तथा बिहार के विकास तथा राजस्व की दृष्टि से इसे पूरा किया जाय।

गोरखपुर-नौतनवा-आनन्दनगर-बलरामपुर-गोण्डा रेलखण्ड का अमान परिवर्तन:- यह परियोजना भी वर्तमान में चातू स्थिति में है। गोरखपुर-नौतनवा के बीच कार्य पूरा हो चुका है लेकिन आनन्द नगर से बलरामपुर के बीच कार्य की रफ्तार अत्यन्त धीमी है। कार्य मानक के अनुरूप नहीं हो रहा है। भारत-नेपाल की सीमावर्ती क्षेत्र से जाने वाली यह रेल लाइन सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है। कृपया इसे गुणवत्ता के साथ समय पर पूरा किया जाय।

गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही हिन्दू धर्म तथा बौद्ध धर्म के प्रमुख केन्द्र के रूप में भी विख्यात है। प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में देशी-विदेशी पर्यटक यहाँ आते हैं। यातायात की दृष्टि से निम्न स्थानों पर उपरिगामी सेतु बनना आवश्यक है-

एन.एच.-28 के नंदानगर-कूडामाट पर।

नकड़ा रेलवे क्रॉसिंग पर।

दड़हवा फाटक रेलवे क्रॉसिंग पर।

पिपराइच रेलवे क्रॉसिंग पर।

पीपीनंज रेलवे क्रॉसिंग पर।

मानीशम रेलवे क्रॉसिंग पर।

कैम्पियरगंज रेलवे क्रांति पर,

सहजनवां रेलवे क्रांति पर,

गोरखपुर-लखनऊ रेल मार्ग पर गोरखपुर-सहजनवां के बीच डोमिनगढ़ तथा गढ़ासाउ में बन रहे रेलवे पुल के साथ पैदल वाहनों के लिए फुटपाथ के का निर्माण किया जाय।

गोरखपुर जनपद में नकड़ा तथा चैन्ट, पीपीगंज, कैम्पियरगंज, मालीराम, सहजनवां तथा पिपराइत रेलवे स्टेशनों का उत्तीकरण किया जाए तथा पैसेन्जर एवं एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव भी इन स्टेशनों पर किया जाए।

गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट को रेल लाइन से जोड़ा जाय।

आनन्द नगर-महाराजगंज-पुवती तक रेल लाइन बिछाई जाय।

गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून के बीच चलने वाली राप्ती गंगा एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए।

गोरखपुर-नई दिल्ली-हिसार के बीच चलने वाली गोरखधाम एक्सप्रेस में पेंड्रीकार की सुविधा दी जाय।

दिल्ली-गोरखपुर-मुजफ्फरपुर के बीच चलने वाली ससकृमि सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन की समय सारिणी में संशोधन किया जाए। दिल्ली से गोरखपुर प्रस्थान का समय सांस्कृतिक 5.00 बजे किया जाए तो गोरखपुर से दिल्ली आगमन का समय सांस्कृतिक 6.00 बजे किया जाए।

गोरखपुर से हरिद्वार के बीच कुम्भ मेटे के दौरान कुम्भ स्पेशल ट्रेन संवाहित किया जाए।

ये सभी मांगें व्यापक जनहित से जुड़ी हुई हैं। रेलवे को विश्वस्तरीय बनाने तथा भारतीय रेल की सामाजिक प्रतिबद्धता के संकल्प को पूरा करने की दृष्टि से उपरोक्त सभी परियोजना, महत्वपूर्ण हैं। कृपया इस संबंध में आवश्यक कार्यवाही की जाय।

*SHRIMATI POONAM VELJIBHAI JAT (KACHCHH):

I want to laid my suggestion Railway Budget 2010-11.

I would like to congratulate Kumari Mamata Banerjee for presenting the Railway Budget but ours is a big country with different states and so the Railway which is like our nervous system a important mode of transport for every middle class and poor Indian. there are many expectations by the Members of Parliament when a budget is declared. But sorry to say that the Railway budget is not according to the people's expecations and only one side of the Country is benefited by it. Gujrat being a developed state has not been a proper representation and more trains and passenger facilities should be given to Gujrat. As the number of passengers traveling with a ticket in Gujrat is the largest than any other state. My constituency Kutch is also a developing district with a lot of Industries, salt Industries and cement Industries. With many people all over India residing. So I feel we should have got atleast one more train for Punjab and Jammu. A train declared in the last budget for Kolkotta is still not started. There is a flourishing business of salt. But because of less salt wagons given by Railways. Traders have to suffer a lot. So, I request the honourable Minister to be more considerate towards the problems of Kutch and Gujrat. Even Bhuj a very important city of my constituency should be taken for up gradation.

*डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):

हमारे रेल मंत्री ने लोक लुभावना बजट देने के प्रयास में सही अर्थ में तौलीपोप बजट पेश किया है। यह सही है कि रेल किराये में बढ़ोतरी नहीं की है मगर कई ऐसी घोषणाएं की हैं कि इसका इम्प्लीमेंटेशन वास्तविकता से कोसों दूर है।

रेल मंत्री ने पश्चिम बंगाल के चुनावों के मद्देनजर संपूर्णतया असंतुलित बजट पेश किया है। इस बजट में देश के कई हिस्सों को, खासकर गुजरात के हिस्सों की सरासर उपेक्षा की है। कोई भी रेल मंत्री समग्र देश के लिए है ना कि अपने राज्य के लिए।

रेल बजट, आगामी वर्षों के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर विकास के लिए एवं विकास में गुणात्मक परिवर्तन के लिए राजकीय इच्छाशक्ति के साथ रेल के विकास के लिए इस बजट में कोई प्रगति नहीं है।

सन् 2001-02 में एन.डी.ए. के शासन में रेल द्वारा नुर्स की हेगफेरी 24 प्रतिशत थी जो अभी कम होकर 20.89 प्रतिशत हो गई है। इसका सीधा अर्थ ये होता है कि देश में माल सामान की परिपक्व पद्धति में रेल के बजाये, शेड ट्रांसपोर्ट पर ज्यादा भरोसा किया जाता है। ओवर चार्ज की वजह से रेल पर प्रतिकूल असर पड़ता है। तब रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर नेटवर्क के लिए क्वालिटेटिव शीफोर्मस और नेशनल रेलवे ईयर और फेड्ट इन्ववायरी कमेटी गठन करना चाहिये।

पश्चिम रेलवे का नेटवर्क सबसे ज्यादा गुजरात में है और यात्री और कर्माश्रित इनकम में गुजरात का प्रमुख योगदान होते हुए भी पश्चिम रेल का प्रमुख केन्द्रों अहमदाबाद को बनाने की पुरानी मांग को ठुकरा दिया है। मेडम स्पीकर, आपके माध्यम से मेरा निवेदन है कि पश्चिम रेल का प्रमुख केन्द्रों अहमदाबाद को बनाया जाय।

गुजरात के पास देश में सबसे बड़ा सामुद्रिक तट है और गुजरात सरकार ने उस तट पर घोलिया, हजीरा, सूतपाडा, मुंद्रा जैसे और बंदरगाहों का विकास एवं निर्माण के प्रति कार्य शुरू किया है ताकि दिल्ली-मुंबई गोलडन फूट कोरीडोर को और सक्षम किया जाये और समग्र उत्तर एवं पश्चिम भारत का सामुद्रिक व्यापार गुजरात के बंदरगाहों से हो सके। मगर इस बजट में उन बंदरगाहों को पी.पी.पी. मॉडल पर रेल लाइन डालने की घोषणा की गई है, इसका मैं विरोध करता हूँ। देश के अन्य भागों में रेल मंत्रालय अपनी ओर से रेल लाइन बिछाती है, मगर गुजरात में प्राइवेट शेल् की भागीदारी का आग्रह रखा गया है। दिल्ली-मुंबई फूट कोरीडोर में गुजरात की हिस्सेदारी 40 प्रतिशत है। इस कोरीडोर पर 10 अंतो हब बनाने की गुजरात की मांग को इस रेल बजट में नजरअंदाज किया गया है।

गुजरात का उत्तर गुजरात एवं सौराष्ट्र, प्रदेशे पिछड़ा हुआ इलाका है जहां रेल सुविधा अपर्याप्त और वर्षों पुरानी है। इन प्रदेशों में नई ब्रोडगेज रेल लाइनें, टॉग डिस्टेंस ट्रेन एवं इंटरसिटी ट्रेनों की वर्षों पुरानी मांग को ठुकरा दिया है।

अहमदाबाद शहर का तेजी से विकास हुआ है और उसे मेगा सिटी का दर्जा मिला है। तब कालपुर रेलवे स्टेशन पर कंजस्टेड रेल ट्रैफिक रहता है। मेरी मांग है कि अहमदाबाद के साबरमती एवं मणीनगर रेलवे स्टेशनों का योग्य विकास करके वहां से तंबी दूरी की ट्रेनें चलाकर टर्मिनल स्टेशनों की तरह विकास करना चाहिये।

अहमदाबाद-दिल्ली के बीच संपूर्ण डबलिंग रेल ट्रैक एवं इलेक्ट्रिफिकेशन करना चाहिये। अहमदाबाद और दिल्ली के बीच नॉन स्टॉप डब्लूजेन्टो ट्रेन भी चालू करनी चाहिये।

अहमदाबाद और मुंबई के बीच "बुलेट ट्रेन" चालू करने के लिए फीजिविलिटी रिपोर्ट एवं कार्यवाही हुई थी। उसे परिपूर्ण करने के लिए देश की प्रथम "बुलेट ट्रेन" अहमदाबाद और मुंबई के बीच चालू करने का श्रेय लेना चाहिये।

मुजरात का उत्तर मुजरात इलाका बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है और इस प्रदेश को रेलवे प्रशासन की ओर से सतत अन्याय किया गया है। मेरा निवेदन है कि उत्तर मुजरात क्षेत्र में रेलवे कोच की फैक्ट्री जलनी चाहिए ताकि प्रदेश का आर्थिक एवं इन्फ्रास्ट्रक्चरल विकास हो सके।

*SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Our Railway Minister has presented the Budget for the year 2010-11. Indian Railway is the biggest undertaking with effective network throughout the country. The success of Indian Railway depends upon the massive support from all sections of people irrespective of political ideas Indian Railway is really a symbol of national integration. This is due to its public character that has been protecting for a long time. When Railway implements new scheme and projects, this public structure should not be weakened. The privatization process in the Railway should not affect its social obligation and national interest. Due to the shortage of time, I confined only to some issues of my State Kerala.

I appreciate the declaration of coach factory in Palakad but no fund is allotted. Govt. of Kerala has already handed over the required land to the Railway. So in this budget itself sufficient fund should be allotted.

Adequate fund should be given for doubling an electrification for various lines. The fund allotted for the electrification of Shumur-Mangalore line is insufficient.

Railway has announced some trains in the State. I welcome this but the important demand of the State is to introduce a day train to Bangalore from Kannur and Cochin because thousands of people from the State are residing and employed in Bangalore.

Railway Minister in her inaugural budget speech made it clear that not only economic viability but social viability is also my goal when new schemes are introduced. Number of surveys are completed in the State of Kerala. In one survey i.e. Kanhangad-Panathur survey report is submitted to the Railway Board. It is stated that the estimated cost come about 332 crore rupees and the route length is 41 Kms. The return is 2.02. It shows the feasibility of this Railway line. It is sad to state that this line is not included for the further study of Planning Commission. This line passes through the tribal and agricultural area which also connect to Karnataka in the next phase of the line. So I request the Hon'ble Minister to consider this new railway line for further study.

The northern part of the State is really lagging sufficient train services. Govt. have already submitted to introduce an intercity Express from Calicut to Goa and also passenger train from Calicut to Mangalore. The new train introduced Calicut-Kannur can be extended to Mangalore.

Kerala being a tourist destination, Govt. of Kerala has requested to have a tourist train from Kanyakumari to Goa which touches four States. There should be time bound programme to complete the work of ROBs. I admit that there are problems of land acquisition but Govt. has decided to take it as an urgent matter and Railway also give sufficient funds and implement these projects.

The most important issue as far as passengers are concerned is the lack of sufficient coaches especially in the long distant trains as well as the passenger trains. Kerala face very acute shortage of adequate coaches. Railway should take it an urgent need of the State.

The long pending demand of the State for a new zone is not materialized till now. Govt. of Kerala and M.Ps of the State have been requesting for this urgent demand.

Govt. has already given a representation dealing with various issues of the State in connection with the Railway. The frequency of Rajdhani and Sampark Kranti Express from Delhi to Kerala should be increased and there should be stoppages for Rajdhani Express atleast in the District Headquarters like Kasargod, Thrissur and Aleppy and Kerala being a tourist destination State, we have been demanding a tourist train from Kanyakumari to Goa.

*श्रीमती रमा देवी (शिवहर) :

- 1- रेलमंत्रि ने अपने भाषण के पारा नं०-5 में सम्पर्कता के जरूरत का निर्णय करने के लिए आर्थिक लाभ को आधार होना चाहिए या सामाजिक उत्तरदायित्व का निर्वाहन। तो स्वयं रेलमंत्रि ने सामाजिक दायित्व को महत्व दिया, मैं इस प्रवृत्ति का स्वागत करती हूँ।
- 2- आज देश में आर्थिक विषमता एक विकट समस्या बन चुकी है। उसके फलस्वरूप देश में नवसतवादी, श्रेणियों की संख्या असंगठित क्षेत्र के बेरोजगारी में बढ़ोतरी, खाद्य वस्तुओं की बेवहाला मंहगाई और समान अवसरों की असमानता जैसी विकट बुझाईयों समाज में पैदा कर दी हैं। यद्यपि सरकार समय-समय पर समावेशी विकास की जरूरत का उल्लेख करती हैं। परन्तु सरकार की नीतियों के कारण समावेशी विकास के स्थान पर एकांगी विकास को बढ़ावा मिलता जा रहा है और रेलवे में भी इसी प्रकार की प्रवृत्ति बढ़ती गयी है जिसका परिणाम यह है कि आज रेलवे में सामाजिक उत्तरदायित्व निर्वाहन का पक्ष दिन-प्रतिदिन कमजोर होता जा रहा है।
- 3- बजट में सरकार ने 2010 के लिए (एक विजन) एक दृष्टिकोण का उल्लेख किया है जिसके अंतर्गत देश के विभिन्न क्षेत्रों, बंदरगाहों, औद्योगिक बस्तियों एवं पर्यटन व तीर्थ स्थलों को परस्पर जोड़ते हुये सार्वजनिक उन्नत यातायात की व्यवस्था की प्रतिबद्धता का जिक्र किया है। जिसके तहत देश में 25 हजार कि०मी. के लक्ष्य को प्राप्त करना होगा, वास्तविकता यह है कि 1950 से अभी तक रेल लाईन की बढ़ोतरी में 10 हजार 4 सौ 19 कि०मी. की वृद्धि हो पायी है अर्थात् प्रतिवर्ष 180 कि०मी. विजन के तहत लक्ष्य को पाने के लिए 1000 से अधिक कि०मी० प्रतिवर्ष नई रेल लाईन बिखानी होगी और वह भी उन क्षेत्रों में जो देश के पिछड़े और आर्थिक दृष्टि से अताशकारी क्षेत्र हैं यह सामान्य समझ से बाहर की बात है कि इन परियोजनाओं के लिए एक तरफ धन और दूसरी ओर कार्यकुशलता कहीं से और कैसे सृजन होगी।
- 4- भाषण के 16 पारा ग्राफ में मंत्री महोदय ने व्यावसायिक संस्कृति विकसित करने की आवश्यकता पर बल दिया है एक ओर व्यावसायिक दृष्टिकोण को महत्व दिया जा रहा है। दूसरी ओर सामाजिक उत्तरदायित्व निभाने की बात की जा रही है। लगता है सरकार दिन में स्वयं देखा रही हैं। वया व्यावसायिक दृष्टिकोण से आज जो देश में रेल व्यवस्था को बढ़ाने की आवश्यकता है, वह पूरी हो सकती है, आदिवासी क्षेत्रों में पिछड़े क्षेत्रों में जहां आज सम्पर्कना स्थापित करना समाज के विकास के लिए जरूरी है। यह व्यवस्था आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद तो नहीं हो सकती तथा इन परिस्थितियों में व्यावसायिक संस्कृति को विकसित करके लक्ष्य कैसे प्राप्त किया जा सकेगा।
- 5- मंत्री महोदय ने पारा नं० 18 में रेलवे के भीतर एक पृथक संरचना "व्यवसाय मॉडल" के विश्रान्वयन के लिए सृजन करने का उल्लेख किया है इसका सीधा अर्थ यह है कि सरकार वर्तमान रेल व्यवस्था के सामानान्तर निजी क्षेत्र की रेल व्यवस्था स्थापित करना चाहती है। इसके वया दुष्परिणाम होने यह कहने की आवश्यकता नहीं। वस्तुतः तो इसी नीति के परिणाम देश के आम नागरिक को भोगने पड़ रहे हैं।

6- रेलवे में संरक्षा और सुरक्षा के लिए सतर्कता और सजगता की आवश्यकता पर मंत्री महोदया ने बात दिया है। देश में रेलवे की विशालता का भी इसकी संदर्भ में ध्यान रखते हुए संरक्षा के महत्व को साथ ही कम करने की कोशिश भी की गयी है। मैं यह वादा दिलाता चाहती हूँ कि गत माहों में जब लगातार रेल दुर्घटनाएँ देश में घटित हुयीं तो रेल राज्यमंत्री महोदया ने उन घटनाओं पर जो टिप्पणी की थी वह वास्तव में अनुभूत नहीं कही जा सकती। दरअसल देश में जो रेल दुर्घटनाएँ होती हैं उनमें अधिकांश यह बल्कि कक्षा जा सकता है कि 60 प्रतिशत से ऊपर मानवीय भूल के कारण है, इस मानव भूलों को पैसे से नहीं कर्तव्य के प्रति निष्ठा जामूत करने से ही सुधारा जा सकता है और इसके लिए आवश्यक है कि रेलवे का प्रशासन, रेलवे के उच्चाधिकारी कर्तव्य प्रेरणा हेतु अपने स्वयं के आचरण को इस प्रकार बनाये जिससे कि उनके अधीनस्थ कर्मचारियों में कर्तव्यपरायणता जामूत हो।

7- रेल दुर्घटनाओं में बिना चौकीदार वाले सम्पारों की बड़ी भूमिका है देश में 17 हजार इस प्रकार के सम्पार हैं जिसमें चौकीदार नहीं हैं। वर्ष 2009-10 में 3 हजार सम्पारों पर चौकीदार तैनात करने के लिए अनुमोदन प्राप्त किया गया था और अगले वर्ष एक हजार और सम्पारों पर चौकीदार नियुक्त करने का प्रस्ताव है। मैं जानना चाहती हूँ कि रेलवे ने 3 हजार सम्पारों पर अभी तक कितने चौकीदारों की नियुक्ति वर्ष 2009-10 में की है। यदि 2009-10 में 3 हजार चौकीदारों की नियुक्ति की गयी है तो 2010-11 में इन नियुक्तियों की संख्या में कमी क्यों? यह कमी का लक्ष्य रेलवे की सुरक्षा व संरक्षा के प्रति अक्षयता का संकेतक है।

रेलवे का वर्ष 2009-10 में सकल यातायात प्रसिद्धि बजट के अनुसार 88 हजार 4 सौ 19 करोड़ रु0 आँका गया था। परन्तु यह घटकर 88 हजार 3 सौ 56 करोड़ रूपया रहने का अनुमान है किन्तु दूसरी ओर साधारण संवातन व्यय जो 62 हजार 9 सौ करोड़ रूपया आँका गया था वह 65 हजार 500 करोड़ रूपया बढ़ने का अनुमान लगाया गया है। आय में कमी और व्यय का बढ़ोतरी का अनुमान संस्था के सुट्टे होने के लक्षण नहीं कहे जा सकते। बाजार का ऋण भी इस संस्था पर बढ़ रहा है। आगामी 2010-11 में सकल यातायात प्रसिद्धि 94 हजार 7 सौ 65 करोड़ रूपया का अनुमान लगाया गया है और दूसरी ओर साधारण संवातन व्यय व्यवस्था पर 65 हजार करोड़ रूपया आवंटित किया गया है। यह पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 500 करोड़ रूपया कम है परन्तु यह 500 करोड़ रूपया कम व्यय किस-किस प्रकार से किया जायेगा, इसकी योजना का उल्लेख नहीं है। योजनागत व्यय वर्ष 2009-10 में 40 हजार 2 सौ 26 करोड़ रूपया का प्रस्ताव किया गया है। सामान्य समझ के बाहर की बात है कि 2010-11 में माननीय मंत्री महोदया ने वर्ष 2009-10 की तुलना में कहीं अधिक योजनाओं के विद्यालयन की चर्चा की है किन्तु इन परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए जो राशि में बढ़ोतरी हुई है वह मात्र 1 हजार 1 सौ 42 करोड़ रूपया से कैसे पूरा किया जा सकेगा।

*श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण):

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण):

बजट एक प्लान होता है खर्च और आमदनी का।

ऐसा प्लान जो सुनिश्चित करता है कि आमदनी बढ़ेगी और खर्च से ज्यादा होगी

जो बचेगा वो निवेश होगा शायद के लिए।

किन्तु इस बार वर्ष 2010-11 के रेल बजट में राजस्व और जरूरी संसाधनों की चिंता किये बगैर नई परियोजनाओं की झड़ी लगा दी गई है। लेकिन इसे पूरा करने के लिए पैसे का उचित इंतजाम नहीं किया गया है।

बजट में 94764.95 करोड़ रूपये के राजस्व का अनुमान है। इसमें से 62489 करोड़ रूपये मात भाड़े से मिलने की संभावना है।

पिछले वर्ष के बजट में यह 88419 करोड़ रूपये था। हालांकि वास्तविक में यह 88355 करोड़ रूपये रहा जो बजट अनुमान से 63 करोड़ रूपये कम है।

इस साल यात्री किराया और मात भाड़े में करीब 10 फीसदी बढ़ोतरी का लक्ष्य रखा गया है।

यात्री किराये के मद में 26126 करोड़ रूपये और मात भाड़े से 62489 करोड़ रूपये आने के अनुमान हैं।

अन्य कोचिंग आमदनी में पिछले वर्ष बजट में 2750 करोड़ रूपये आने के अनुमान थे जो कि इस वर्ष मामूली बढ़ कर 2778 करोड़ रूपये तक पहुंचा है। अन्य फुटकर आमदनी मद में 3170 करोड़ रूपये आने के अनुमान हैं।

देखा जाए तो आमदनी में कोई खास बढ़ोतरी का लक्ष्य नहीं रखा गया है। रेलवे के कारोबार में हर वर्ष करीब 10 फीसदी की वृद्धि हो रही है। इस बार किराये या मात भाड़े में कोई वृद्धि नहीं है। इससे उचित खर्च में लगातार वृद्धि हो रही है। रेलवे के खर्च में अधिकतम हिस्सा कर्मचारियों के वेतन का है जबकि इसके बाद इंधन मूल्य का स्थान है। दोनों में लगातार वृद्धि हो रही है और कमी के आसार नहीं हैं। ऐसे में तय है कि कैपिटल एक्सपेंडिचर और वर्किंग एक्सपेंडिचर पर विशेष ध्यान देना होगा।

बजट में वर्किंग एक्सपेंस के तहत 65000 करोड़ रूपये खर्च करने का अनुमान है जो वित्त वर्ष 2009-10 के वास्तविक अनुमान 65500 करोड़ रूपये के मुकाबले 500 करोड़ रूपये कम है। इस वर्ष डेप्रेसिशन रिजर्व फंड में 7600 करोड़ रूपये के विनियोग का प्रावधान है जबकि पिछले बजट में यह 9000 करोड़ रूपये था। इसी फंड से पुराने रोलिंग स्टॉक और पटरियों-उपकरणों में बदलाव किया जाता है। इस वर्ष विकास निधि में भी 2700 करोड़ रूपये के ही विनियोग का प्रावधान है जबकि पिछले बजट में यह 3315 करोड़ रूपये था। इसी तरह पूंजी निधि में भी 3340 करोड़ रूपये का प्रावधान है।

पिछले बजट में सरकार से रेल मंत्रालय को 16741 करोड़ रूपये का बजटीय समर्थन मिला था जो इस बार घट कर 15875 करोड़ रूपये रह गया है। जाहिर है कि इसका असर रेलवे की परियोजनाओं पर पड़ेगा। इसके अलावा आमदनी के मद में भी कोई खास बढ़त की गुंजाइश नहीं है। रेलवे की आमदनी का सबसे बड़ा स्रोत मात भाड़ा है। फुल आमदनी में इसकी हिस्सेदारी 65 फीसदी है। वित्त वर्ष के दौरान मात भाड़े के मद में 58715 करोड़ रूपये मिलने की संभावना है। यह 10 प्रतिशत की बढ़ोतरी से भी कम है। यही नहीं, यात्री मद में भी 10 फीसदी से कम की बढ़ोतरी दर्शायी गयी है।

जहां तक वर्किंग एक्सपेंस में खर्च की बात है तो इसमें सर्वाधिक 53 फीसदी हिस्सा कर्मचारियों के वेतन पर खर्च होता है। करीब 26 फीसदी राशि इंधन के मद में खर्च होती है जबकि मैटेरियल कास्ट 10 फीसदी से भी कम है। ऐसे में कर्मचारियों के हिस्से और खर्च होगा क्योंकि हास्पिटल, स्कूल और खेल अकादमी जैसे मदों पर करोड़ों रूपये खर्च होंगे। इंधन के मद में कोई मद की बात नहीं है क्योंकि इसमें बढ़ोतरी की संभावनाएँ दिखायी नहीं हैं।

नई लाइनों, रोलिंग स्टॉक और अन्य आयातित संरचना के लिए कैपिटल एक्सपेंडिचर में बढ़ोतरी होगी चाहिए थी, जिसे 553 करोड़ रूपये पर सीमित कर दिया गया है। एक वर्ष पहले ही यह 1791 करोड़ रूपये पर था जबकि वर्ष 2008-09 में यह 5709 करोड़ रूपये रहा था। ऐसा नहीं है कि इस बार नई परियोजनाओं की कोई कमी है। इस बार भी भारी संख्या में नई लाइनों, अमान परिवर्तन आदि की घोषणा हुई है। इसके अलावा एक लाख करोड़ रूपये से भी ज्यादा की परियोजनाएँ वर्षों से तंबित हैं। इसे कब तक पूरा किया जाएगा। इस पर बजट में एक वाक्य भी नहीं है। बजट में नई उत्पादन इकाइयाँ लगाने की बात मंत्री जी ने कही है, लेकिन उसके लिए धन कहां से आएगा इसके बारे में कुछ स्पष्ट नहीं है।

सबसे बड़ा सवाल स्पेशल रेलवे सेप्टी फंड का है। इसके लिए कुछ खास दिशाई नहीं देता है। वर्षों पहले रेलवे सुरक्षा हेतु स्पेशल रेलवे सेप्टी फंड बनाया गया था। जिसमें 17,000 करोड़ रूपये का प्रावधान था। इसके तहत पुराने रेल पुल की जगह नए रेल पुल का निर्माण और पुरानी पटरियों को बदला जाना शामिल था। इसके अलावा नई सिग्नल प्रणाली को अपनाना, ट्रेक सर्किटिंग का काम करना और एंटी कोलिजन डिवाइस लगाने की शुरुआत की गई थी। आज उसकी गति क्या है?

बजट में नई लाइनों से ज्यादा दोहरीकरण और लाइनों की क्षमता बढ़ाने पर जोर देने की जरूरत थी। नई ट्रेनों और कई दूसरी ट्रेनों के फेरे बढ़ाने की घोषणा से

ताड़नों की क्षमता में कमी की समस्या और विकसलत रूप धारण कर लेगी। ताड़नों की क्षमता में कमी न केवल सुरक्षा की दृष्टि से घातक है बल्कि ट्रेनों के समय से न चलने का भी बड़ा कारण है।

इंस्टर्न और वेस्टर्न डेडीकेटेड प्रेट कॉंसीडर के प्रस्ताव पांच साल पहले ही योजना आयोग द्वारा मंजूर किए जा चुके हैं, लेकिन अभी तक इनकी प्रगति निराशाजनक रही है। माननीया रेल मंत्री जी ने इन परियोजनाओं के विकास में तेजी लाने का वादा किया है। यह वक्त ही बताएगा कि वे अपना वादा किस हद तक पूरा कर पाती हैं।

दिल्ली देश की राजधानी है किसी भी राज्य, किसी भी धर्म या मजहब का देश के किसी भी हिस्से में रहने वाला आम आदमी दिल्ली के साथ न सिर्फ राजनीतिक बल्कि सांस्कृतिक, ऐतिहासिक कारणों से दिला से जुड़ा हुआ है।

दिल्ली इस साल राष्ट्रमंडल खेलों का आयोजन करने जा रहा है। दुनिया भर के खिलाड़ियों के जमावड़े और उनके खेल को देखने के लिए देशभर के लोग दिल्ली पहुंचेंगे। इसके लिए मेट्रो से लेकर तमाम सुविधाएं जुलाई जा रही हैं लेकिन बंगाल की राजनीति जंग में उतारी माननीय रेलमंत्री जी

शायद इस तरह ध्यान नहीं दे सकीं। पूरे रेल बजट में दिल्ली के हिस्से में लंबी दूरी के नाम पर एक सशय रोहिल्ला-गंगानगर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) ही आई है। इसके अलावा 52 लंबी दूरी की ट्रेनों में दिल्ली से गुजरने वाली ट्रेनों में भी मात्र दो ही रहेंगी।

प्रस्तावित छोटी दूरी की छह नई मातृभूमि सेवाओं में दिल्ली को एक सेवा दिल्ली पानीपत मिलेगी, कर्मभूमि गाड़ियों में से भी दिल्ली को कोई ट्रेन नहीं मिली है। नई भारत तीर्थ सेवाओं की 16 गाड़ियों में भी हावड़ा से पांच दिन शुरू होंगी लेकिन दिल्ली से एक भी नहीं। इनमें दो ट्रेनें दिल्ली से महज गुजरेंगी। इस साल चलने वाली दस दुंतो सेवाओं में भी हावड़ा को तीन और दिल्ली को मात्र एक ट्रेन मिली है।

नई सेवाओं के बाहर देखें तो नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के विकास के चौथे चरण में भी रेलवे उदार नहीं हो सकी है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के विकास का काम पूरा करने के लिए अब केवल चार करोड़ 85 लाख रुपये की जरूरत थी लेकिन इस साल के लिए दिए गए केवल तीन करोड़ 45 लाख रुपये। यहाँ भी एक करोड़ चात्तीस लाख रुपये रूक गए।

आपके माध्यम से मा0 रेलमंत्रीजी को उम्मीद कराना चाहता हूँ कि देश की राजधानी भले ही 1911 तक बंगाल में रहा है किन्तु उसके बाद से आज इस स्वतंत्र भारत में भी हमारी राजधानी दिल्ली है। आपने कोलकाता को देश के विभिन्न हिस्सों से इस बजट में भरपूर जोड़ा है और जोड़िये, किन्तु दिल्ली के दिल को दर्द नहीं पहुंचाईयें। मैं आज के इस अवसर पर यह निवेदन करता हूँ।

2010-11 के इस रेल बजट ने यह साबित कर दिया है कि इस बार के बजट में देश की चिन्ता नहीं बल्कि बंगाल की चिन्ता की गयी है।

बजट में बंगाल के न्यू जलदाईजी में रेलगाड़ियों के एक्सलत का कारखाना, आद्रा के पास अनारा में सवारी डिब्बों की रिपेयरिंग का कारखाना बर्द्धमान और हदिये का मात डिब्बा बनाने का कारखाना, कानकुनी में डैवी हल कैम के रिपेयरिंग का कारखाना, खाड़गपुर में मात डिब्बा मरम्मत कारखाना, सिंगुर में कोच फैंट्री, कोलकाता के पास सांकराइट में डीएनए फैंट्री चितरंजन रेल इंजन कारखाने के आधुनिकीकरण जैसी हजारों करोड़ रूपये की परियोजना घोषित की हैं।

यही नहीं, चाहे नई रेलगाड़ियां चलाने की बात है, स्कूल कालेज या हॉस्पिटल खोलने की बात हो या स्टेडियम या हाकी टर्फ बनाने की बात हो सबसे पथिम बंगाल हावी है। रेलवे में पहले से एक अनुसंधान एवं विकास केन्द्र लखनऊ में है। उसे मजबूत करने के बजाय पथिम बंगाल के खडगपुर स्थित आईआईटी में एक एडवांस ट्रेनिंग सेंटर खोलेंगी। गुरुदेव रविन्द नाथ टैगोर के नाम पर हावड़ा और बोलपुर में भी रेलवे में खेलकूद को बढ़ावा देने के लिए कोलकाता में एक खेल कूद अकादमी बनाएंगी। मल्टी फंक्शनल परिसरों की स्थापना में पथिम बंगाल ने भी बाजी मारी है।

इस बजट को देखने से यह साफ है कि एक तरफ बंगाल में उपहारों से ओभर लोडेड सियासत एक्सप्रेस डौड़ाई गयी है तो दूसरी ओर सियासत में पिछड़ी कांग्रेस को उतर प्रदेश की यह आसना बनाने के लिए रेलवे को ओभर बनाने की कोशिश की गई है। शायद इसीलिए यू0पी0र0 की चिन्ता नहीं बल्कि बंगाल के बाद सबसे ज्यादा सिर्फ यू0पी0 की चिन्ता की गई है। रेलमंत्री जी ने राय बरेली का पूरा ध्यान रखा है तो अमेठी को भी तोहफा दिया है। मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि राय बरेली में सवारी डिब्बा कारखाना को स्थापित करने में न सिर्फ तेजी आवेगी, बल्कि यहाँ कामकाज भी शुरू हो जाएगा। रेलयात्रियों के पेशजल के लिए देश में छः बाटलिंग प्लांट लगेगी। जिसमें एक अमेठी में होगा। इतना ही नहीं अमेठी से सुल्तानपुर होकर शाहजंज तक नई रेल लाइन के सर्वे को आडेट करके उसे योजना आयोग की मंजूरी दिलायी जायेगी। 18, "भारत तीर्थ" ट्रेनों को चलाने का ऐलान किया गया है जिसमें आधा दर्जन का वास्ता यू0पी0 से है।

- राजनीतिक दृष्टि से सियासत के लिए यह अच्छी बातें हैं, मैं इसका विरोध नहीं कर रहा हूँ।

- किन्तु आपके माध्यम से मैं मा0 मंत्री जी से अनुरोध अवश्य करना चाहूंगा कि बिहार को वे अपनी पसंदीदा ट्रेन दुंतो अवश्य दे। पटना-दिल्ली दुंतो ट्रेन से बिहार को अलग नहीं किया जाए। राजभर स्वर्णल के लिए नई रेलगाड़ी चाहे, महोदय, गुजफरपुर नई दिल्ली भावा गोरखपुर-बैतिया मोतिहारी राजधानी ट्रेन चलानी चाहे। इस लाइन में दिल्ली के और गाड़ी चलनी चाहे। पटना-हाजीपुर रेल सह सड़क पुल के लिए अगले वित्त वर्ष में इस बजट में 70 करोड़ रूपये की प्राधान्य किया गया है इसके अलावा 254.73 करोड़ रूपये की और जरूरत होगी इसी तरह मुंबई गंगा नदी पुल के लिए इस बजट में 65 करोड़ रूपये की व्यवस्था की जा रही है। इन दोनों के लिए बजटीय आवंटन बढ़ाने की जरूरत है। माननीया रेल मंत्री जी ने कोशी पुल को मार्च 2011 तक पूरा करने का लक्ष्य जरूर रखा है लेकिन इसके लिए जो प्राधान्य दिये गये हैं वे नाकामि हैं। कोशी पुल पर शेष काम को पूरा करने के लिए रेलवे मंत्रालय का आवंटन है कि अभी 219 करोड़ रूपये और शर्त होंगे जबकि प्राधान्य केवल 40 करोड़ रूपये का किया गया है। ऐसे में रेलवे मंत्रालय शेष राशि का इंताजाम किस प्रकार करेगा इस बारे में बजट में कुछ नहीं कहा है। नई रेल ट्रेनों के निर्माण के लिए आरा - भभुआ, अररिया - सुपौल, गया - डालटेनगंज, गुजफरपुर - दरभंगा, मोतिहार - सीतामढ़ी एवं सीतामढ़ी - जयनगर निर्मली की इस बजट में घोर उपेक्षा की गई है नाम मात्र की राशि आवंटित की गई है। मेरा अनुरोध है कि मोतिहारी-सीतामढ़ी रेल ट्रेक जो सीमावर्ती क्षेत्र का सबसे महत्वपूर्ण स्थान है इसके लिए आवंटन की राशि बढ़ाई जाए।

गांधी जी की कर्म भूमि है चम्पारण, अंग्रेजों के खिलाफ संघर्ष की अनुआई करने के लिए ट्रेन से चल कर सबसे पहले मोतिहारी रेलवे स्टेशन पर उतरे थे। चम्पारण का चम्पा-चम्पा गांधी की स्मृतियों से जुड़ा है गांधी धाम रेलवे स्टेशन के बाद मोतिहारी के इसी स्टेशन का नाम बापूधाम मोतिहारी किया गया। निरंसेह यह महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। मेरा अनुरोध है कि इसे अंतर्राष्ट्रीय स्तर के सुविधाओं से युक्त स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। बहुउद्देशीय परिसरों के रूप में विकसित विकसित स्टेशनों की सूची में भी इसको शामिल किया जाए। मोतिहारी एक बड़ी आबादी का शहर है स्टेशन के बगल में शहर में दो रेलवे क्रीसिंग हैं। कहीं भी ओभर ब्रिज नहीं है ओभर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

चकिया स्टेशन को 'बी' ग्रेड का दर्जा है, किन्तु यहाँ न तो बिजली की सुविधा न ही पानी की व्यवस्था है। बुकिंग वलर्क की कमी है। कई ट्रेनों का यहाँ ठहराव भी नहीं है। कृपया इसकी व्यवस्था कसई जाए। रेलवे क्रीसिंग पर ओभर ब्रिज नहीं होने के कारण पूरी यातायात व्यवस्था ठप रहती है। कृपया चकिया में एक रेलवे क्रीसिंग पर ओभर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

अंत में मेरा एक विनम्र निवेदन होगा कि जनतंत्र की जननी वैशाली न सिर्फ इस देश का हिस्सा है बल्कि सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक कारणों से विश्व विख्यात है। वैशाली और केसरिया बौद्ध धर्म के गौरव केन्द्र हैं। देश और दुनिया के पर्यटक यहाँ आते हैं। सुगौली सभिय इतिहास का एक बड़ा अध्याय है। गुलामी के दिनों से रेल से जोड़ने की मांग की मुसद इस समय पूरी हुई, मंजूरी मिली जब राजग की सरकार थी। हाजीपुर, वैशाली, केसरिया, सुगौली रेल लाईन को मंजूरी मिली कार्य प्रारंभ हुआ। सरकार बदली, मा0 लातू जी रेलमंत्री बने पता नहीं जनतंत्र की जड़ से इनकी वयो दूरी हो गयी? जनतंत्र की जननी की यह भूमि रेल लाईन निर्माण की गति देख नहीं पायी।

आप से उम्मीद है आप बंगाल को पूरा दे रही हैं, रायबरेली और अमेठी पर भी मेहखान है। कृपया करिये हाजीपुर वैशाली-सुगौली रेल लाईन के लिए आवंटन बढ़ाइये।

*श्री राजेन्द्र अगवात(मेरठ) : रेल बजट पर चल रही बहस में भागीदारी करने के लिए आपने मुझे अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

पथिम उत्तर प्रदेश के अंतर्गत मेरठ-हापुड संसदीय क्षेत्र में मेरठ एक अत्यंत महत्वपूर्ण, ऐतिहासिक व गौरवशाली नगर है। रावण की महासानी मन्वोदरी के पिता दानवराज मय के द्वारा निर्मित नगर मयराष्ट्र ही कालान्तर में मेरठ हो गया। कुरुवंश की महाभारतकालीन राजधानी हरितनापुर यहाँ से केवल 40 किलोमीटर की दूरी पर है। तत्कालीन इतिहास की अनेक गौरव स्मृतियां मेरठ तथा इसके आसपास बिखारी पड़ी हैं। अंग्रेजों के विरुद्ध 1857 का पथिम स्वतंत्रता संग्राम मेरठ के ही श्री औद्योगिक मंदिर से प्रारंभ हुआ था। वर्तमान में मेरठ पथिमी उत्तर प्रदेश का प्रमुख औद्योगिक नगर है। यहाँ का कैंची, ब्रास-बैंड व हैंडलूम उद्योग बहुत प्रसिद्ध हैं। अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खेल सामान के निर्माण का यह एकमात्र केन्द्र है। स्वर्ण आभूषणों का निर्माण यहाँ विशाल कुटीर उद्योग का स्वरूप ले चुका है। जीवन भर

किसानों की लड़ाई लड़ने वाले पूर्व प्रधानमंत्री चौ. चरण सिंह का जन्म स्थान लुग्गुर मडैया, हापुड़ के निकट इसी लोक सभा के क्षेत्र के अंतर्गत है। हापुड़ की मंडियों से आज भी विभिन्न कृषि उत्पादों का मूल्य निर्धारण होता है।

लेकिन यह बड़ी विडम्बना है कि इतना महत्वपूर्ण क्षेत्र होते हुए भी रेल मंत्रालय द्वारा लम्बे समय से इसकी उपेक्षा हुई है। अंग्रेजी शासकों ने 1857 के स्वतंत्रता संग्राम की जन्मभूमि होने के कारण मेरठ के साथ सौतेला व्यवहार किया, लगता है अभी भी वह समाप्त नहीं हुआ है। इस बार के बजट में थोड़ा सा ध्यान मेरठ की ओर अवश्य गया है, तथा मैं उसके लिए क्षेत्र की जनता की ओर से रेल मंत्री महोदय का आभारी हूँ, परन्तु महोदय लम्बे समय से उपेक्षित इस महत्वपूर्ण क्षेत्र को रेल मंत्री जी की ओर से और अधिक ममता की आवश्यकता है।

इस क्षेत्र की उपेक्षा को मैं आपके संश्लान में ताना चाहता हूँ। महोदय, रेलगाड़ियों की अधिक संख्या में परिवालन के लिए तथा द्रुत गति से परिवालन के लिए यह आवश्यक है कि रेलवे लाइन का दोहरीकरण हो तथा विद्युतीकरण हो। दिल्ली से रुड़की-हरिद्वार-रूपिचेश आदि महत्वपूर्ण स्थानों पर जाने का रास्ता मेरठ होकर जाता है। साथ ही दिल्ली से सहरनपुर-अम्बाला होते हुए जम्मू तक जाने वाला मार्ग भी मेरठ होकर जाता है। इस रूट पर गाजियाबाद से मेरठ तक का मात्र 40 किलोमीटर का रेलखंड का दोहरीकरण अनेक वर्षों में पूरा हुआ है। लेकिन मेरठ से सहरनपुर तक लगभग 100 किलोमीटर के रेल खंड का अभी तक दोहरीकरण नहीं हुआ है। यदि यह सम्पूर्ण रेल लाइन दोहरी हो जाये तो मेरठ के साथ मुजफ्फरनगर, सहरनपुर, हरिद्वार आदि की जनता को भी बहुत लाभ होगा।

इसी प्रकार दिल्ली से मुद्रादाबाद जाने वाले रेलमार्ग पर हापुड़ तथा गजराता के बीच के खंड के दोहरीकरण का कार्य भी अत्यंत धीमी गति से चल रहा है। मेरठ से खुर्जा रेलखंड का भी दोहरीकरण होना अभी बाकी है। मेरा निवेदन है कि इन छोटे-छोटे रेलखंडों का शीघ्रता के साथ दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाए ताकि पश्चिमी उत्तर प्रदेश के इस सम्पूर्ण क्षेत्र के विकास में रेलवे अपनी भूमिका ठीक प्रकार से निभा सके। मुझे विश्वास है कि ऐसा करने से रेलवे के राजस्व में भी बृद्धि होगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने मेरठ के हरिद्वारपुर की रेल लाइन को दरी झंडी दी है, मैं इसके लिए उनका आभार व्यक्त करता हूँ। इसके परिणामस्वरूप महाभारतकालीन इस ऐतिहासिक क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। मुझे आशा है कि इस रेल लाइन को बिशाले का कार्य शीघ्र प्रारंभ होगा। योजना आयोग को भेजे गए अन्य दो प्रस्ताव पालीवत से मेरठ तथा दौराता से हरिद्वारपुर होते हुए बिजनौर भी अत्यंत उपयोगी है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि मंत्रालय के अध्यक्ष इन प्रस्तावों को इनकी उपयोगिता के कारण स्वीकृत करने में अवश्य ही सफल होंगे।

मेरठ तथा निकटवर्ती क्षेत्र से बहुत बड़ी संख्या में यात्री विभिन्न कार्यों से नित्य प्रदेश की राजधानी लखनऊ जाते हैं। इसके लिए मेरठ से केवल एक ट्रेन नौचन्दी एक्सप्रेस है। यह ट्रेन मूलतः मेरठ से लखनऊ के बीच आवागमन के लिए चली थी। बाद में इसका विस्तार मेरठ से सहरनपुर व लखनऊ से इलाहाबाद तक के लिए कर दिया गया, जिस कारण से इस ट्रेन का परिवालन समय से नहीं हो पाता तथा जाड़ों में तो इसे बहुत बार रद्द करना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि इस ट्रेन को सहरनपुर से लखनऊ के बीच ही चलाया जाए। मेरठ से लखनऊ के बीच टिकन में कोई ट्रेन नहीं है। यात्रियों की संख्या को देखते हुए मेरठ से हापुड़-मुद्रादाबाद-बरेली होते हुए लखनऊ तक के लिए एक शताब्दी/जनशताब्दी एक्सप्रेस का चलाया जाना बहुत उपयोगी तथा आवश्यक है। यह ट्रेन मेरठ से प्रातः लगभग 6 बजे चले तथा रात में वापस मेरठ लौट आये तो क्षेत्र की एक बड़ी जरूरत पूरी हो जायेगी। मुझे विश्वास है कि इस रेलगाड़ के चलने से रेलवे की आय में वृद्धि होगी। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि इस ट्रेन को शीघ्र चलाया जाए।

एन.सी.आर. प्लानिंग बोर्ड की योजना में दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ के बीच रैपिड रेल टंजित सिस्टम (RRTS) अर्थात् रेलगाड़ियों के द्रुत गति से परिवालन की बात कही गयी थी। अभी तक ऐसा कुछ भी नहीं हुआ है। मेरा निवेदन है कि दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ के बीच मेट्रो ट्रेन अथवा उस जैसी कोई द्रुतगामी रेल सेवा का विस्तार किया जाए।

12 फरवरी, 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली-मुद्रादाबाद रेलखंड पर गंगा के ऊपर बृजघाट में दोहरी लाईन के रेलवे पुल का शिलान्यास किया था। उस समय श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली से बृजघाट तीर्थनगरी तक नई श्रृंखला ट्रेन चलाने की घोषणा की थी। महोदय, क्षेत्र के निवासी उक्त घोषणा के अनुसार श्रृंखला ट्रेन के चलने की प्रतीक्षा आज तक कर रहे हैं। इसे शीघ्र चलाया जाए। जनवरी, 2007 तक पूरा होने वाला उपरोक्त पुल मार्च, 2010 तक भी तैयार नहीं हुआ है। इसको तुरन्त पूरा कराया जाए ताकि इस रेलखंड पर दोहरीकरण का कार्य सम्पन्न किया जा सके।

रेल मंत्री जी द्वारा भारत तीर्थ के अंतर्गत 16 प्रस्तावित रूटों की घोषणा स्वागत योग्य है। ऐतिहासिक एवं धार्मिक महत्व को देखाते हुए पर्यटन की दृष्टि से मेरठ को भी इन प्रस्तावित मार्गों में सम्मिलित किया जाना चाहिए। इस दृष्टि से प्रस्तावित रूट संख्या:-

- (1) हावड़ा-गया-आगरा-मथुरा-वृंदावन-नई दिल्ली-हरिद्वार-वाराणसी-हावड़ा
- (2) हावड़ा-वाराणसी-जम्मूतवी-अमृतसर-हरिद्वार-मथुरा-वृंदावन-इलाहाबाद-हावड़ा तथा
- (3) पुणे-जयपुर-नाथद्वारा-टनकपुर-जयपुर-मथुरा-आगरा-हरिद्वार-अमृतसर-जम्मूतवी-पुणे में उपर्युक्त क्रम व स्थान पर मेरठ व हापुड़ को सम्मिलित किए जाने का मैं अनुरोध करता हूँ।

मुझे विश्वास है कि आपके माध्यम से किए गए मेरे निवेदन पर माननीया रेल मंत्री जी अवश्य ध्यान देंगी तथा मेरठ-हापुड़ क्षेत्र को उसकी उचित बकिया डिस्टेंसारी प्रदान करेंगी ताकि क्षेत्र का समुचित व सम्यक् विकास हो सके।

***श्री महेन्द्र सिंह चौहान (साबरकांठ):** भारतीय रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था का बड़ा स्तम्भ है। रेलवे का नेटवर्क पूरे देश को जोड़ता है। हर प्रांत को, हर भाषा को, हर संस्कृति को, एक दूसरे से जोड़ता है और जहाँ-जहाँ से रेल गुजरती है, वहाँ-वहाँ विकास जन्म लेता है। रेल सिर्फ पर्यटन का साधन नहीं बल्कि विकास का पर्याय बन चुका है। इसलिए जब रेल बजट पेश होता है तो पूरा देश उन्मील लेकर बैठता है कि उसे कुछ अच्छी सुविधायें मिलें।

इस बार रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें गुजरात को और खास करके उत्तर गुजरात को बड़ा अन्वय दिया गया है। जो बजट पेश किया गया है उसमें प्रांतवाद ज्यादा उभारकर सामने आया है। हम बावें शब्दवाद की करते हैं लेकिन देने का वक्त आता है तो प्रांतवाद की ओर चले जाते हैं। मैं सदन से ये प्रश्न पूछना चाहता हूँ कि क्या हम इस देश के डिस्टेंसारी नहीं हैं? हम भी एक उन्मील और आशा लेकर इस सदन में आये हैं कि हम कैसे अपने मतक्षेत्र का विकास करें तो फिर हमारे साथ ऐसा भेदभाव क्यों? क्या हम विकास के हकदार नहीं हैं?

विकास तो इनको करने हैं जो सर्वांगी हो। देश के हर प्रांत का विकास होना चाहिए। उसमें कोई पक्षपात या भेदभाव नहीं होना चाहिए।

मेरा मतक्षेत्र साबरकांठ जो पिछड़ा और बिल्डिंग मतक्षेत्र है। वो आदिवासी, दलित और ओ.बी.सी. आबादी वाला बैकवर्ड क्षेत्र है। इनका कोई विकास नहीं हुआ है। हमारे क्षेत्र में रेलवे की असुविधा होने के कारण कोई बड़ा उद्योग भी नहीं आया है। लोग सिर्फ खेती और पशुपालन पर अपना गुजारा करते हैं। अगर योग्य समय पर रेल की सुविधा दी होती तो आज हम पिछड़े नहीं रहते। केन्द्र सरकार जो पिछड़े जिले को बी.आर.जी.एफ. ग्रांट देती है उसमें हमारे क्षेत्र को शामिल किया। इससे पता चलता है कि हमारा साबरकांठ क्षेत्र बैकवर्ड क्षेत्र है।

आज भी हमें देश की राजधानी दिल्ली या मुम्बई जाने का कोई सीधा रास्ता उपलब्ध नहीं है। हमें अहमदाबाद, मेहसाणा या आबु रोड़ (राजस्थान) प्राइवेट साधनों में जाना पड़ता है। जो हमारे क्षेत्र से 200 से 250 कि.मी. की दूरी पर है। बाद में रेल की सुविधा प्राप्त होती है। इसलिए इस बार हम उन्मील लेकर बैठे थे, लेकिन हमें निराशा के सिवा कुछ नहीं मिलता, बड़ा दुःख हुआ है।

इसलिए स्थापित जी, मैं आपके माध्यम से आदरणीय रेलमंत्री जी से ये विनती के साथ मांग करता हूँ क:-

1. अहमदाबाद-उदयपुर वाया हिममतनगर रेल का आगमन-परिचरान (गेज कन्वर्जन) मंजूर किया है लेकिन पर्याप्त बजेटरी सपोर्ट नहीं दिया गया। इसलिए इसका प्रवधान करके तुरन्त काम चालू कर दिया जाए।
2. अहमदाबाद रावड्रह्ला वाया हिममतनगर जो बहुत पुरानी रेल है। इसे अंबाजी जो हमारे देश का शक्तिपीठ केन्द्र है, हमारा आस्थाकेन्द्र है, श्रद्धा का प्रतीक है, हर वर्ष लाखों लोग दर्शन के लिए आते हैं। तो अंबाजी होकर आबु रोड़ के साथ जोड़ दिया जाए। जिससे आदिवासी क्षेत्र का विकास होगा और हमारे क्षेत्र से सीधे

दिल्ली जाने की सुविधा भी प्राप्त होगी। इसका सर्वे किया गया है। तो मेरी मांग है कि इस रेल का अमान परिवर्तन करके वाया अंबाजी होकर आखुरोड़ के साथ जोड़ दिया जाए और उसकी स्पीड भी बढ़ा दी जाये।

3. मोडासा-कण्डगज-नदीयाद रेलवे को मोडासा से शामला-जी स्टेशन के साथ जोड़ दिया जाये जो सिर्फ 15 या 20 कि.मी. की दूरी पर है। इससे अहमदाबाद-उदयपुर रेल लाइन के साथ कनेक्शन हो जायेगा तो उदयपुर, मोडासा, सुरत, मुम्बई जाने का एक नया ट्रैक प्राप्त होगा जो दिल्ली से मुम्बई जाने का कम अंतर वाला ट्रैक मिलेगा।
4. मोडासा-नडीयाद-डेमुगडी वलती है उसमें टॉयलेट की कोई सुविधा नहीं है यात्री परेशान होते हैं और डेमाई जैसे बड़े व्यापारी स्टेशन के स्टोपेज बंद कर दिये गए हैं उसे वातू किया जाए।
5. कई मानव सहित फाटकों को मानव सहित किया जाए।

*SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): Indian Railways is the second largest network in the world and it daily transports 14 million people. In its second innings, our UPA Government has continued to present the growth oriented and passenger fares and freight rates. In fact, the passengers fares were reduced time and again in the last few years.

Our Hon'ble Railway Minister, Mamtaji has given adequate attention to passenger amenities, safety, introduction of new trains and extension of existing trains, facilities to railway employees, etc. Reduction of Service Charge on e-tickets is a welcome step. Due to higher service charges, many of the passengers are reluctant to opt for e-tickets. The proposal to reduce the service charge on e-ticket will ease the rush on the railway counters and the extension of E-tickets Vans to hospitals, courts, universities and IT hubs will help the railway users greatly. Besides, 100% concession to cancer patients is in the right direction.

There are large numbers of village Panchayats which are not having railway ticket centres. Railway's proposal to open ticket centres at district headquarters and village Panchayats is welcomed by all sections of the society. In this connection, I would like to point out that in the last Budget Hon'ble Minister has announced that MPs can identify a location in their constituencies of their choice for opening up of a PRS Centre. However, I think that there is no progress in the proposal. I have identified Alangulam in my Tirunelveli Lok Sabha Constituency, Tamil Nadu for opening of a PRS centre and wrote a letter in this regard long back. I urge upon the Hon'ble Minister to take immediate steps for opening of a PRS Centre at Alangulam at the earliest.

The deployment of women RPF in trains and railway stations are not sufficient and in many of the trains women passengers feel a sense of insecurity. The proposal to raise *Mahila-Vahini* for the security of women passengers will restore faith and confidence among the travelling women public.

Another important aspect which is causing concern is increasing accidents in unmanned level crossings. Over the years the cases are increasing particularly during foggy winter months. Sensitive unmanned level crossings can be identified and can be manned. Railways are paying huge compensation for accident victims of unmanned level crossings. That amount can be utilized and precious lives can be saved by utilizing the services of retired personnel or unemployed youths on contractual basis.

The amount allocated for safety is not adequate. Large stretches of the tracks and signaling are to be replaced. Modern security apparatuses and anti-collision devices are to be put in use greatly to minimize the accidents and adequate funds needs to be allocated for the same.

The railway employees are facing lot of difficulties for their accommodation. I congratulate Mamataji for announcing '*House for all*' scheme to facilitate and mitigate the problems of housing to railway employees.

Due to insufficient coaches and wagons, large number of trains which were announced earlier and proposed are not introduced. I urge upon the Railway Minister to expedite steps for production of more coaches and wagons so as to facilitate introduction of new trains and operation of freight corridors can be speeded up.

There are many places in the country which are abundance in the production of fruits, vegetables and flowers, for example, in southern Tamil Nadu – Madurai, Krishnagiri, Dindigul, etc. Those places are not having adequate refrigeration facilities. The proposed implementation of '*Kisan Vision Project*' will relieve the farmers from distress sale of their produce.

The innovative steps taken by Mamataji for introduction of Matribhoomi Express for ladies, Karmabhoomi Trains, unreserved trains for common people, Janmabhoomi Trains for uniformed persons and above all Bharat Tirth Trains for tourists connecting popular sites in different parts of the country is welcomed by all sections of the society. India is a place having large number of pilgrims places. People from within the country and abroad visits pilgrim/tirth places all over the country throughout the year. The introduction of Bharat Tirth Trains will help them make their pilgrimage easier.

I heartily congratulate Mamataji for the long pending demand of reviewing policy of recruitments. Availability of questions papers of railway examinations in local State languages besides Hindi, Urdu and English is welcomed by the candidates appearing for examinations particularly those from southern India.

The introduction of Duroto Trains has becoming popular among the passengers. It provides comfortable journey besides saving time and energy and also cheaper. The introduction of Duroto Train from Chennai and Coimbatore is a welcomeable step. During last budget, Hon'ble Madam has announced by-weekly Duroto from Chennai to H. Nizamuddin (Delhi) but it is running only once in a week. I demand from the Minister that necessary steps are to be taken to introduce the train bi-weekly.

The traveling passengers are not getting good quality of drinking water at an affordable price. In many of the railway premises Rail Neer is not available and the passengers who prefers Rail Neer are forced to purchase other branded drinking water. To meet the shortage of drinking water for railway passengers, the setting up of bottling plants thereby providing cheap drinking water by Railways itself is in the positive direction. Foods available at trains and railway premises often are not of a good quality. Though Mamataji has taken stern action to improve the quality of foods in trains it is not upto the mark and much more to be done. Frequent and surprise checking are to be made for testing the quality and hygiene of the foods.

At Chennai suburban railway stations during the peak hours, the passengers are facing lot of difficulties in purchasing their tickets. There is a huge rush at the ticket counters and more particularly women and old aged people are the sufferers. There is no separate counter for them and one has to miss several trains to getting their tickets and to board. I shall, therefore, urge upon the Hon'ble Minister to set up more ticket counters/ticket vending machines at the stations or mobile ticket counters at prominent locations in the city.

On behalf of the people of Tamil Nadu I thank the Railway Minister for setting up of a Sports Academy at Chennai, further

modernization of Integral Coach Factory, Chennai and setting up of a new unit of ICF and introduction of more suburban trains for Chennai.

However certain long pending demands of the people of Tamil Nadu is not yet met with. I shall, therefore, urge upon Hon'ble Mamataji to kindly consider the below mentioned proposals and implement the same at the earliest.

Doubling of Madurai-Tirunelveli-Kanyakumari Railway Line

Upgradation of Tirunelveli Railway Station as world-class station.

Construction of a Road-over-Bridges in those two locations Viz., i) Balabhagya Nagar (Thatchanallur) and Kulavamanickapuram (Palayankottai) near Central Jail

To expedite the Gauge conversion of Tirunelveli – Tenkasi Railway Line.

Increase in the number of Coaches in i) Nellai ii) Kanyakumari and iii) Anandhapuri Express Trains and introduction of Special Trains during Seasons, Summer Vacation and Festival times.

Chennai-Kanyakumari bound trains Viz., Anandapuri and Kanyakumari Express trains may be provided stoppage at Nanguneri Railway station.

Re-opening of Railway Station at KAVALKINARU.

New Railway Station at Maharajanagar – on Tirunelveli, Tiruchendur Railway Line

Stoppage of all trains passing through the newly renovated Panagudi Railway Station at Radhapuram Taluk, Tirunelveli District, Tamil Nadu

Extension of Howrah – Tiruchirappalli Express Train upto Tirunelveli

New Train Service from Tirunelveli – Kholapur

Laying of a New Railway Gate at the unmanned level crossing at L.C. No. 68 K.M. 76/3/4 between Alwarkurichi – Ravanamudram Railway Station at Tirunelveli – Tenkasi Section

Make it permanent the Train No. 735/736 – Tirunelveli – Tiruchendur Passenger

To increase the frequency of trains running between Mumbai CST – Nagercoil Via Tirunelveli (Train No. 6339/6340) for all the seven days and to increase the number of coaches from 18 to 21.

Introduction of Day Time Train Service between Tuticorin and Chennai Via. Tirunelveli

Introduction of Duranto Express from Tirunelveli to Mumbai Via Chennai

Introduction of passenger train between Tuticorin – Tirunelveli

Extension of 1041 CST – Chennai Express upto Tirunelveli

Extension of 1043 LTT – Madurai upto Rameshwaram Via Tirunelveli

Introduction of Summer Holiday Special from CST to Nagercoil Via Tirunelveli

1. Remove the distance restriction in the unreserved Ticketing System (UTS) by restoring the status quo.

With these words, I support and conclude my speech on the Railway Budget.

*श्री कमलेश पासवान (बांसगांव):

यह वर्ष की बात है कि पूरी दुनिया में भारतीय रेल ने अपनी अमित पहचान स्थापित कर ली है हर वर्ष नई ट्रेनों का संचालन एवं नए रेल मार्गों का निर्माण किया जा रहा है किंतु कितने आश्चर्य की बात है कि आज जब हम निरंत नई ऊंचाइयों को छू रहे हैं ऐसे में हमारे संसदीय क्षेत्र बांसगांव इससे अछूता क्यों है ?

मैं अपने लोक सभा क्षेत्र 30 पृ0 के बांसगांव, जो पूर्वोत्तर के मुख्यालय से सटा हुआ है, के रेल यातायात जैसी प्रमुख समस्या की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

30पृ0 की पूर्वी सीमा पर रेलवे की दृष्टि से उपेक्षित यह बांसगांव क्षेत्र यदि रेल यातायात से जोड़ दिया जाए तो सटे प्रांत बिहार भी इससे जुड़ जाएगा ।

वर्षों से उपेक्षित इस क्षेत्र में कुछ ही वर्ष पूर्व वहां की जनता में तब आशा जगी थी, जब सहजनवा से दोहरीघाट वाया बांसगांव के लिए रेल लाइन बिछाने हेतु सर्वे कार्य हुआ था, किन्तु इस सर्वे के बाद जहां रेल लाइन बिछाने का कार्य प्रारंभ होना चाहिए था बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल मंत्रालय का इस पर ध्यान हट गया तथा जनता की जमी जमीनों पर पानी फिस्ता दिखाई दे रहा है ।

मैं जानना चाहूंगा कि जब सहजनवा से दोहरीघाट वाया बांसगांव रेल लाइन हेतु सर्वे कार्य हो चुका है तो किन परिस्थितियों के चलते वहां रेल लाइन बिछाने का कार्य अब तक प्रारंभ नहीं हो सका है।

यह परिचोजना यदि शुरू कर दी जाये तो इस क्षेत्र के लाखों लोगों को वाराणसी, सारनाथ, बौद्ध तीर्थ स्थल कुशीनगर व पड़ोसी राष्ट्र नेपाल जैसे ऐतिहासिक एवं धार्मिक स्थलों से जोड़ा जा सकता है जिससे महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्रों एवं पर्यटन केन्द्रों से जुड़ने के कारण रेलवे का भारी मुनाफे का नया धारा भी खुलेगा तथा आम जनता के लिए सुविधाजनक भी है।

अतः मैं माननीय अध्यक्ष जी से निवेदन के साथ कहना चाहूंगा कि सर्वे की गई इस सहजनवा से दोहरीघाट वाया बांसगांव के रूट का रेल लाइन बिछाने का कार्य अतिश्रीघ् करवाया जाए।

इसी के साथ हमारे संसदीय क्षेत्र बांसगांव के अंतर्गत पूर्वोत्तर रेलवे के बरहज बाजार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट रेल लाइन के विस्तारीकरण के तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ। बरहज बाजार पूर्वोत्तर का एक महत्वपूर्ण व्यापारिक एवं शैक्षणिक केन्द्र रहा है, इसके महत्व को देखते हुए ब्रिटिश शासन ने सन् 1882 में बरहज बाजार में रेल यातायात शुरू किया था, परन्तु 128 वर्ष बाद भी बरहज बाजार रेलवे आज भी अपनी पुरानी एवं दयनीय स्थिति में है।

कई दशकों से उठ रही मांग के अनुरूप बरहज बाजार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट 194 कि.मी. के रेल लाइन विस्तार को मूर्त रूप देने के लिए वर्ष 2005-06 के रेल बजट में तत्कालीन रेल मंत्री जी ने इसे सर्वे हेतु आदेशित किया था, किंतु यह रेल लाइन विस्तारीकरण योजना भी ठंडे बस्ते में पड़ी है।

अतः मैं माननीय अध्यक्ष जी से निवेदन करूंगा कि बरहज बाजार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट तक रेल लाइन बिछाने का कार्य अतिश्रीघ् करवाया जाए।

यहां यह ध्यान देने की बात है कि सन् 1882 से बरहज बाजार से सलेमपुर होकर भटनी जंक्शन (30 कि.मी.) तक चले वाली "बरहजिया ट्रेन " के नाम से विख्यात यह पैसेन्जर ट्रेन आज भी अपनी उसी स्थिति में है। बरहज बाजार की इस ट्रेन को भटनी से बरहज दिन में दो बार एवं बरहज से सलेमपुर दो बार चलाया जाता है।

हमारी मांग है कि बरहज की ट्रेन को और आगे बढ़ाकर छपरा, गोरखपुर एवं वाराणसी तक चलाया जाए।

साथ ही बरहज बाजार में वर्षों से बन्द पड़े रेलवे माल गेदाम को भी खोलने की आवश्यकता है जो वर्तमान समय में तोड़ दिया गया है, जिससे पूरे देश से माल की बुकिंग बरहज बाजार के लिए नहीं होती और न ही बरहज बाजार से अन्य स्थानों के लिए।

मैं मांग करता हूँ कि बरहज बाजार रेलवे स्टेशन पर माल गेदाम के निर्माण सहित रैक प्लाइंट का भी निर्माण किया जाए।

पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत करते समय यह घोषणा की थी कि प्रत्येक संसदीय क्षेत्रों में संसद की संस्तुति पर एक कम्प्यूटीकृत रेल आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाएगी, हमारे संसदीय क्षेत्र के बरहज बाजार रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना की संस्तुति पर माननीय रेल मंत्री जी को दिया था, परन्तु आज तक बरहज बाजार में स्थापना नहीं हुई। कृपया अतिशीघ्र बरहज बाजार रेलवे स्टेशन पर आरक्षण केन्द्र की स्थापना करायी जाए।

आशा है नहीं अपितु पूर्ण विश्वास है कि हमारे संसदीय क्षेत्र बांसगांव में रेल यातायात से संबंधित इन समस्याओं का निदान अतिशीघ्र करया जाएगा।

*SHRI K. SHIVKUMAR ALIAS J.K. RITHEESH (RAMANATHAPURAM):

Iyyan Thiruvalluvar clearly say's about the characteristics of the Minister; Before doing anything he has to discern. What is to be done? When it is to be done? How it is to be done? What is to be implemented? And what would be the result thereof? Likewise our Hon'ble Minister has also worked hard and presented the budget for the welfare of our nation. Amidst of the various factors and Economic Situation, contrary to the expectations of all, by not loading more burden upon the shoulders of the passengers and the business community, the Railway budget is very carefully prepared with social responsibility and presented in this August house by our Hon'ble Railway Minister. I would like to convey my heartfelt thanks to Hon'ble Railway Minister on behalf of my leader Tamil Nadu Chief Minister Dr. Kalignar, on behalf of Tamil Nadu people and myself.

Through this budget, Tamil Nadu is also benefited. Our Minister has given importance to the poor and needy people of India. Indian Railways provide Excellent, Affordable, Customer-focused transportation solution by connecting regions, communities, tourism and pilgrimage across the country. One can able to see the Cutting Edge Technology being provided by the committed team of talented employees, if carefully watched.

I am bound to express my sincere thanks on behalf of Tamil Nadu for the following announcements,

- a. The first foremost to Tamil Nadu is the Modernization and expansion of ICF Chennai by installing the second unit.
- b. Thiruvallur is added in the list of Adarsh stations.
- c. Erode Junction, Nagercoil Junction, Salem, Tiruchi Fort and Tiruttani station have been added to the list of Multi Complexes.
- d. Proposed to set up Sports Academics at Chennai
- e. Setting up of secondary level General speciality Hospital at Tiruchurapalli Junction.
- f. Dedicated Corridor-at Chennai.
- g. Tamilnadu people and my self extend our thanks to the Railway Minister for introducing New Trains, for approving New Lines, Gauge Conversions, etc.
- h. I personally thank the Minister for accepting my request to include "Sathankulam" of my Constituency to be one among the approved list of 3,000 Unmanned Level Crossings.

While Praising the Salient Features of the Railway Budget, I have to express and reflect the thoughts and expectations of Tamil Nadu people. Already I wrote letters to our Minister about new Railway line from Karaikudi to Thiruchendur via Ramanathapuram which was sanctioned in the year 2008. the survey also was completed. I hope our Minister will allot the fund in this budget as it is one of the very important Railway lines in Tamil Nadu and it connects lot of pilgrimage centers. If the passengers want to travel via Madurai route round about 100 kms extra. If new Railway line is laid from Karaikudi to Thiruchendur via Ramanathapuram the distance and the time will be reduced. Not only that, as this line is parallel to East Coast Road lot of fishermen would be benefited by transporting the sea foods to Tuticorin port. I would like to tell about the

important Railway line. Villupuram-Trichy Line which connects 75% of the important cities of Tamil Nadu.

1. Villupuram-Trichy railway line Doubling Survey was completed and was approved by the planning commission. I would like to know why it is delayed? It's a great disappointment to the people of Tamil Nadu.

2. In my constituency after the Gauge Conversion was made, 5 stations namely Thangachi madam, Pamban, Uchhipuli, Pandy Kanmoy and Kamathakudi were closed. While the Government is opening New stations all over India, the people of that villages especially the labourers who were enjoying the benefits are suffering more and are vexed. Therefore may I request the Minister to operate New Passenger Train at least to satisfy the expectations of the affected people.

3. The Famous and ancient Train namely BOAT MAIL was operated from Chennai-Danuskoti and from danuskoti upto Talai Mannar by Streamer since British Period. During that period Tickets were sold at Chennai Railway Station upto Talaimanar (including the Streamer Ticket). Due to "SEA EROSION" gradually Danuskoti was fully covered by sea and was ruined. So the train service was also stopped. Identifying the importance of the Historical and Tourist place, new steps have been taken up by the Minister to -revamp the "Rameshwaram-Danuskoti" Line. May I request the minister to allot New Train CHENNAI-DANUSHKODI in the same route, same name as BOAT MAIL as before. It will be remarkable and surely add one more Feather in the cap of Indian Railways.

Our Hon'ble Minister said "This is just the beginning".

"A long and pleasant journey lies ahead"

"Yea! No doubt it's the sign of Good Beginning!"

We hope that the desire of the Minister will be fulfilled.

Surely this budget will give hand for the Socio-Economic growth of India.

***श्री दामा सिंह चौहान (गोसी):** विगत दस वर्षों में अमेठी-शाहजंज वया सुल्तानपुर नई रेल लाइन विशले के सम्बन्ध में पांच बार रेल बजट में घोषणा की जा चुकी है। सुश्री ममता जी दो बार एन.डी.ए. और दो बार यू.पी.ए. की सरकार के रेल बजट में और एक बार श्री लालू प्रसाद जी इसका ऐलान कर चुके हैं, लेकिन इस योजना के लिए ना तो फंड दिया गया और ना ही सर्वे हुआ। यह हवा-हवाई उड़ान धरातल पर कब उतरेगी, इस बारे में रेल मंत्री जी को स्पष्ट करना चाहिये? मैं चाहूंगा कि एक छोटी एवं अत्यन्त महत्वपूर्ण योजना- जौनपुर जंक्शन को जौनपुर सिटी से जोड़ने वाली लगभग पांच किलोमीटर लंबी बाईबास रेल लाइन का निर्माण करा दिया जाये तो शाहजंज-सुल्तानपुर से सीधे रेल मार्ग से जुड़ जायेगा साथ ही छपरा-मऊ-शाहजंज एवं छपरा-औड़िहार-जौनपुर रेल खंड की गाड़ियां सुल्तानपुर होते हुये सीधे तखनऊ दिशा को चलाई जा सकेंगी। जिससे इंजन को आगे-पीछे करने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी और इससे समय एवं डीजल की बचत होगी।

मऊ एवं आजमगढ़ जिले से मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता, जम्मू एवं गुवाहाटी जाने वाले यात्रियों की एक बहुत बड़ी संख्या है, परन्तु इस रेल बजट में और इसके पहले वाले रेल बजट (जुलाई-2009) में यात्रियों की सुविधा के लिए कोई भी नई रेलगाड़ी नहीं दी गई। गोरखपुर एवं वाराणसी होकर मुम्बई, दिल्ली, अमृतसर, जम्मू के लिये अनेकों ट्रेनें हैं, परन्तु बलिया-मऊ-आजमगढ़-शाहजंज रेल सेवशन की लगभग उम्मीद की जा रही है। आवश्यकता इस बात की है कि रेल बजट में प्रस्तावित दरभंगा-मुम्बई सामाहिक, न्यूजतपाईंगुडी-अमृतसर सामाहिक कर्मभूमि एक्सप्रेस को मऊ-आजमगढ़ होकर चलाया जाय। मऊ होकर नई दिल्ली-सीतामढ़ी के बीच चलने वाली 4005/4006 टिक्खी एक्सप्रेस जो कि पहले मुजफ्फरपुर तक चलती थी, तब यह राइट टाइम चला करती थी, परन्तु जब से इस गाड़ी का सीतामढ़ी तक विस्तार कर दिया गया, तब से यह रोजाना 10 से 15 घंटे विलम्ब से चलती है। इसका मुख्य कारण यह है कि दिल्ली से सीतामढ़ी तक 1300 किलोमीटर की मात्र तय करने के पश्चात उसी रेल एवं इंजन को मात्र डेढ़ घंटे पश्चात सीतामढ़ी से नई दिल्ली के लिये खाना किया जाता है। नई दिल्ली से सीतामढ़ी पहुंचते-पहुंचते टिक्खी एक्सप्रेस 8 से 10 घंटा विलम्ब हो जाती है। आते समय और भी ज्यादा विलम्ब हो जाती है। जब यह गाड़ी मुजफ्फरपुर तक चलती थी तो इसके रेल को 12 घंटे रैस्ट मिलता था और इसी कारण यह गाड़ी समय से चलती थी। आवश्यकता इस बात की है कि सीतामढ़ी साइड पर एक अतिरिक्त रेल, पावर

पूदान किया जाये ताकि यह गाड़ी समय से चल सके या इसे पहले की ही तरह मुजफ्फरपुर तक चलाया जाय। यदि यह भी नहीं हो सकता तो मऊ से आजमगढ़ होकर नई दिल्ली के लिये दैनिक या सप्ताह में तीन दिन चलने वाली नई रेल सेवा चलाई जाय।

मऊ जंक्शन छोटी लाइन के समय टर्मिनल स्टेशन एवं काफी बड़ा लोको शेड था। बड़ी रेल लाइन बनने के पश्चात यह सुविधा समाप्त कर दी गई। बढ़ती आबादी की रेल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मऊ जंक्शन को पुनः टर्मिनल स्टेशन बनाया जाना बहुत जरूरी है। मऊ जंक्शन के ज़ीरो वी गेट पर अण्डर या ओवर ब्रिज की नितान्त आवश्यकता है, क्योंकि रेलवे फाटक के पश्चिमी भाग में शहर की 80 प्रतिशत आबादी रहती है, जबकि रेलवे फाटक के पूर्वी तरफ जिला चिकित्सालय, रोडवेज, स्टेशन, जिला एवं तहसील मुख्यालय हैं, जिला अदालतें हैं, रेलवे फाटक पूर्व: बंद रहता है, जिससे आम शहरी बहुत परेशान रहते हैं। जाम लग जाने पर और भी हालत खराब हो जाती है, इसलिए ब्रिज का बनना बहुत जरूरी है।

छोटी लाइन के समय 35 किलोमीटर लम्बी इन्दारा-दोहरी घाट रेल लाइन आय देने वाला एक मुख्य रेल सेवशन था। इससे सीधे जुड़ने वाले शहर भदनी, बलिया, मऊ, वाराणसी, आजमगढ़, शाहजंज बड़ी रेल लाइन से जुड़ गये और अब यह रेल सेवशन अलग-थलग पड़ गया है। इन्दारा-दोहरी घाट रेल सेवशन को सीधे गोरखपुर से जोड़ने के लिये सहजानवाँ होकर नई रेल लाइन का सर्वे हो चुका है और यह फाइल रेल मंत्रालय की अलमारी की धूल फाँक रही है। तात्कालिक आवश्यकता यह है कि इन्दारा-दोहरी घाट को पहले बड़ी रेल लाइन बनाया जाये और सर्वे के मुताबिक नई रेल लाइन निर्माण सम्बन्धी कार्यों को आरम्भ किया जाय।

5715/16 किशनगंज-अजमेर एवं 9053/54 सूत एक्सप्रेस का 2 मिनट प्रयोगात्मक ठहराव तहसील स्तरीय स्टेशन मुहम्मदाबाद एवं रसड़ा पर पूदान किया जाय। बलिया-शाहजंज के मध्य चलने वाली 573/74/75/76 पैसेंजर का विस्तार बड़ी आसानी से जिला मुख्यालय जौनपुर जंक्शन तक किया जा सकता है। शाहजंज से जौनपुर जंक्शन मात्र 33 किलोमीटर है और ये दोनों पैसेंजर गाड़ियां शाहजंज में 5 से 8 घंटा अनावश्यक खड़ी रहती हैं। जौनपुर विस्तार से रेलवे की आय बढ़ेगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी।

2225/26 आजमगढ़-दिल्ली कैफ़ियात एक्सप्रेस की एसी, स्लीपर बर्थ आजमगढ़ से काटकर तखनऊ से दिल्ली के लिए बुक हो रही है, यह सुविधा वापस की जाय।

वाराणसी जंक्शन को उत्तर रेलवे से काटकर पूर्वोत्तर रेलवे के डी.आर.एम. वाराणसी के अधिकार क्षेत्र में दिया जाय। वाराणसी में डी.आर.एम. होते हुये भी वाराणसी का कंट्रोल तखनऊ से करने का कोई औचित्य नहीं है। रेलवे बोर्ड सम्पूर्ण प्रकिया का खाका बना चुका है, केवल घोषणा करना बाकी है। इसे अमलीजामा पहनाया जाय।

बलिया से मऊ-औड़िहार होकर वाराणसी के लिए इन्टरसिटी चला करती थी। इससे रेलवे को बहुत अच्छी आय होती थी, परन्तु बड़ी रेल लाइन बन जाने के बाद यह रेल सेवा बंद कर दी गयी। क्षेत्र की जनता बड़ी रेल लाइन बन जाने के बाद लगभग इस इन्टरसिटी को चलाने की मांग कर रही है, जिसे स्वीकार किया जाय।

बलिया-शाहजंज के मध्य एक दोपहरकालीन पैसेंजर गाड़ी चलाये जाने की नितान्त आवश्यकता है।

मुम्बई, दिल्ली की जबरदस्त भीड़ को देखते हुए एक-एक टुल्कीकेट मोदान गोरखपुर से एवं कैफ़ियात टुल्कीकेट, मऊ से आजमगढ़ होकर चलायी जाय।

इलाहाबाद हाई कोर्ट, चैट, पब्लिक सर्विस कमीशन, रेल भर्ती बोर्ड, सेना मुख्यालय, यू.पी. एजुकेशन बोर्ड एवं संगम तट जाने वाली सुविधा हेतु बलिया से मऊ-आजमगढ़-जौनपुर-जंसाई होकर इलाहाबाद तक इन्टरसिटी चलाई जाय।

2225 आजमगढ़-दिल्ली कैफ़ियात का दिल्ली पहुंचने का समय प्रातः 4 बजे किया जाय और 2226 का समय दिल्ली से 16.30 किया जाये।

जौनपुर जंक्शन को जौनपुर सिटी के मध्य लगभग 5 किलोमीटर रेल लाइन के निर्माण से मऊ-शाहजंज एवं औड़िहार-जौनपुर की ट्रेनें सीधे सुल्तानपुर होकर

तखनऊ आ-जा सकेंगी।

अमेठी-सुल्तानपुर-शाहजंज नई रेल लाइन का यथाशीघ्र सर्वे करावे जाने की आवश्यकता है।

श्रीमती दर्शना जयदोश (सूरत):

ईस साल दोनों बजट से लोगों को जो आशाएं थीं उस पर सरकार खरी नहीं उतरती है। रेल बजट में कुछ बातें सामने आयी हैं जो अपेक्षा से विपरीत हैं।

अपने देश में कई ऐसे स्थान हैं जहां रेल यातायात शुरू करने की बहाने की जरूरत है। आज हम जिन समस्याओं से जूझ रहे हैं उनमें राष्ट्रीय सुरक्षा अहम है। देश की सुरक्षा को ध्यान में लेते तो नेपाल में भारत विरोधी ताकतें सक्रिय हैं, पाकिस्तान खुद अपने देश में आतंकवाद फैलाने में मदद कर रहा है, चीन अपनी विस्तारवादी नीतियों के चलते हमारी जमीन पर अपना पंजा फैला रहा है, बांग्लादेश छोटा देश होते हुए भी हमारे लिए सिरदर्द बना हुआ है। यहां से जिस तरह घुसपैठ हो रही है जिसके चलते करोड़ों बांग्लादेशी अपने देश की आर्थिक, सामाजिक एवं सुरक्षा के संबंध में समस्याएं खड़ी कर रहा है। वे सभी आपस में जुड़े हुए हैं और देश में फैलने का आतंकियों का सबसे बड़ा जरिया देन है। देश की सबसे बड़ी आतंक की समस्या की शिकार भी सबसे ज्यादा देन ही होती रही है जिसके चलते स्टेशनों की एवं ट्रेनों की सुरक्षा बढ़ाने के विषय में ज्यादा ध्यान देना चाहिए था जो नहीं दिया गया है। माननीय रेल मंत्री जी का बांग्लादेश प्रेम देखने को मिल रहा है। सुरक्षा के ईतने प्रश्न होते हुए भी आप बांग्लादेश से रेल संबंध स्थापित करना चाहते हैं जो हमारी सुरक्षा के लिए खड़ा खतरा बन सकता है क्योंकि यह सुविधा घुसखोरी को बढ़ावा देगी और राष्ट्रीय सुरक्षा के प्रति और समस्याएं खड़ी करेंगी।

इस समय के रेल बजट में रेलवे की खुद की जो जिम्मेदारी है उसे छोड़कर लोनकोर एरिया में माननीय मंत्री जी ने ज्यादा ध्यान दिया है। रेलवे की प्राथमिकता से अलग ही रास्ते पर रेल बजट दिखा रहा है। हलांकि मैं माननीय ममता जी को उनकी थोड़ी सी ममता गुजरात एवं दक्षिण गुजरात के प्रति दिखाने हेतु आभार भी प्रकट करती हूँ। आपने सूरत को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन बनाने की सूची में शामिल किया है। आशा है अगले बजट तक तो सूरत वास्तव में वर्ल्ड क्लास स्टेशन कहलावे तबेगा।

1. सूरत रेलवे स्टेशन की दैनिक रैकेचु रूप पचास लाख से ज्यादा है। सूरत में 200 से ज्यादा टैक्सटाईल मार्केट है, जिसमें देश के हजारों व्यापारी व्यापार के हेतु आते-जाते हैं। सूरत में डायमंड की हजारों छोटी से बड़ी फैक्ट्रियां हैं, जिसमें देश-विदेश से लोग आते-जाते हैं, सूरत शहर की जनसंख्या 50 लाख से ज्यादा है। मुम्बई डिपिजल में मुम्बई के बाद सूरत की रैकेचु सबसे ज्यादा है। यहां से तामी लाईन भी जाती है। सूरत से डी.आर.एम.ऑफिस 225 कि.मी. दूर होने की वजह से छोटी-छोटी बातों के लिए मुम्बई जाना पड़ता है। सूरत से छोटे राजकोट, भावनगर में डी.आर.एम.ऑफिस हैं तो फिर सूरत में क्यों नहीं।
2. वी.आई.पी. कोटा बढ़ाने की भी जरूरत है, कई ट्रेनों में तो बिल्कुल ही वी.आई.पी. कोटा नहीं है।
3. सुबह 9109 डाउन गुजरात वहीन के जाने के बाद अहमदाबाद जाने हेतु कोई ट्रेन नहीं है। 2929 बलसाड-बड़ौदा इंटरसिटी जो बलसाड से सुबह 7.00 बजे चलकर 10.40 को बड़ौदा पहुंचती है और शाम को 5.30 बजे तक बड़ौदा में ही चियाम करती है उसे अहमदाबाद तक लम्बाई जानी चाहिए।
4. पास धारकों को यात्रा के दौरान पुरे भारत में एक्सप्रेस मिल रहा है सिर्फ मुम्बई डिपिजल में ही ऐसा है कि पिछले एक साल से मुम्बई से सूरत के बीच में टिकट एवं सीजन टिकट पर एक्सप्रेस बंद कर दिया गया है। सूरत से 2-3 किलोमीटर पर रेल स्टेशन है। उत्तम जहां से बड़ौदा डिपिजल शुरू होता है वहां से एक्सप्रेस दिया जा रहा है। सिर्फ सूरत से मुम्बई के बीच ही एक्सप्रेस को बंद कर दिया गया है। जिसे चातू करने हेतु मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करती हूँ।
5. मुम्बई में और देश के अन्य भागों में लेडीज़ ट्रेनें चलती हैं और गुजरात से संलग्न निम्नलिखित ट्रेनों में लेडीज़ कोच पूरी ट्रेन में सिर्फ एक ही आता है जो सफर करने वाली महिलाओं की संख्या को ध्यान में रखते हुए बिल्कुल अपर्याप्त है।

1. 2929 - 2930 - बलसाड-बड़ौदा इंटरसिटी
2. 9115 - 9116 - सयाजी नगरी
3. 9031 - 9032 - गांधीधाम एक्सप्रेस
4. 9023 - 9024 - फिरोजपुर जनता एक्सप्रेस

6. सूरत सम्पर्क क्विंटि एक्सप्रेस को स्टापेज नहीं है जो देने हेतु मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को अनुरोध करती हूँ।

आशा है सूरत जैसे शहर के बारे में मैंने जो मांगें माननीय रेल मंत्री जी के सामने रखी हैं उस पर वे ध्यान देंगे और सूरत को कुछ और सुविधा मुहैया करावेंगे।

श्री प्रेमचन्द गुड्डु (उज्जैन): माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट जन उपयोग प्रस्तुत किया है, बजट में आम आदमी को ध्यान में रखा गया है तथा किसी भी श्रेणी के किराये में बढ़ोतरी नहीं की गयी है। मैं माननीय मंत्री जी को उस बात से सहमत हूँ जो उन्होंने सदन में कही थी कि रेलवे का कार्य आय अर्जित न करके जनता की सेवा करना है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि हम किसी योजना/कार्य के लिए रेलवे अधिकारियों को पत्नी तिस्राते हैं तो हमारे पास जवाब आता है कि इस कार्य को करने से रेलवे को कोई लाभ नहीं होगा। इसलिए हम असमर्थ हैं जैसे कि गाड़ियों का ठहराव या आरक्षण सिडकी का खोला जाना।

जो सुपरफास्ट नई गाड़ियां चलायी गयी हैं, जिसके स्टापेज बहुत कम हैं एवं छोटे-छोटे स्टेशनों का उनको लाभ नहीं मिल पाएगा।

विदित हो कि वर्ष 2016 में उज्जैन में सिंहरथ महाकुंभ का आयोजन होना है। इस मेले में देश व विदेशों से लगभग दो करोड़ श्रद्धालुओं के आने की संभावना है। उज्जैन रेलवे स्टेशन को आर्ट्स स्टेशन घोषित किया जाए। उज्जैन के लिए कुछ रेल विकास संबंधी कार्य हैं जिनकी सूची निम्न है-

- गाड़ी संख्या 2970, 8474, 2976, 9309, 9310 सभी गाड़ियों का वी.आई.पी. रिजर्वेशन कोटा उज्जैन स्टेशन को दिया जाए।
- इन्दौर-जोधपुर का आलोट में ठहराव (स्टॉपेज)
- फतेहाबाद-उज्जैन मीटर गेज को ब्रूंडनेज में बदलना।
- नागदा में अहमदाबाद-गोरखपुर गाड़ी नम्बर 0939 होलीडे का ठहराव विन्या जाए।

- माधवनगर स्टेशन फ्रींग साइड बुकिंग सेवा 24 घंटे चालू की जाए क्योंकि नया शहर इधर-उधर बस गया है एवं जनसंख्या भी बढ़ रही है।
- मासिक सिजन टिकट पर यात्रा करने वालों को इन्दौर-उज्जैन के बीच में सभी गाड़ियों में आने-जाने की अनुमति दी जाए।
- सभी स्टेशनों पर वाटर प्यूरिफायर लगाया जाए।
- देहसदून-मुम्बई (9020, 9019) में ए.सी. 2 और ए.सी. 3 कोच का पूरवधान किया जाए।
- इन्दौर-जोधपुर (2465, 2466) का आलोट स्टापेज किया जाए।
- युवा एक्सप्रेस (2247, 2248) को उज्जैन होकर चलाया जाए।
- इन्दौर हावड़ा (9305, 9306) को प्रतिदिन चलाया जाए।
- ओपर नाइट एक्सप्रेस जबलपुर-भोपाल जिसको समय सारणी में घोषित कर दिया है, इन्दौर तक लेकिन यह गाड़ी अभी तक चलायी नहीं गयी है।
- 9310, 9309 श्रान्ति एक्सप्रेस में 6 स्लीपर कोच हैं, 10 स्लीपर कोच किए जाएं।
- अहमदाबाद-गोरखपुर 0939 हलीडे को स्टापेज नागदा में किया जाए।
- ओरिसा-गोरखपुर एक्सप्रेस तीन दिवस बढ़ाया जाए।
- रतलाम-भोपाल इन्टरसिटी का स्टापेज तयना रोड़ पर दो मिनट किया जाए।
- रेलवे स्टेशन रुमिजा के पास समपार कर, 204 दिन में करीब 8 घंटे खोला जाए ताकि ग्रामीण क्षेत्र के यात्रियों को आवागमन में सुविधा हो।
- मीटर गेज ट्रेन क्लॉक 445 व 446 जो कि उज्जैन से फतेहबाद के बीच हैं इसे उज्जैन से पूतः 10.45 बजे रतलाम के लिए एवं रतलाम से 2.15 पर उज्जैन के लिए चलाया जाए।
- खाचरौद रेलवे स्टेशन पर दो सिडकी प्रारंभ किया जाए।
- उज्जैन-रामगंजमंडी नई लाईन की मंजूरी क्षेत्रीय विकास हेतु जरूरी है।
- रतलाम-खंडवा-अकोला ब्रैंडनेज परियोजना में उज्जैन को शामिल नहीं किया गया है। सिंहरथ महाकुंभ को ध्यान में रखते हुए उज्जैन को इस परियोजना में शामिल किया जाए।
- रेलवे परियोजनाओं से अभी तक अछूते रहे मालवा-निमाड इलाके के लिए धार-खंडवा रेललाइन को मंजूरी दी जाए।
- इंदौर-अजमेर के बीच प्रतिदिन ट्रेन रात में चलायी जाए।
- इंदौर-पूणे एक्सप्रेस तीन दिन के बजाय प्रतिदिन चलाया जाना चाहिये।
- शीवा-भोपाल शीवांचल एक्सप्रेस को उज्जैन होकर इंदौर तक बढ़ाना चाहिये।
- उज्जैन-इंदौर से कोलकाता और दिल्ली के लिए नई दुंतो ट्रेन चलाना चाहिये।

निम्न गाड़ियां जनहित में शुरू करवाये जाने की आवश्यकता है-

- इंदौर से बैंगलोर वाया उज्जैन (एक्सप्रेस)
- इंदौर से अजमेर वाया उज्जैन (एक्सप्रेस)
- इंदौर से जगन्नाथपुरी वाया रायपुर (एक्सप्रेस)
- इंदौर से बांद्रा वाया उज्जैन (एक्सप्रेस)
- उज्जैन से वाराणसी वाया भोपाल बीना कटनी, इलाहाबाद (एक्सप्रेस)
- नासिक से देहसदून (कुंभ एक्सप्रेस) वाया इटारसी भोपाल उज्जैन मवसी बीना, कटनी, इलाहाबाद सीतापुर, सहरनपुर, हरिद्वार

निम्न सभी गाड़ियों के रूट बदलकर देवास मवसी के बजाय उज्जैन से जाए ताकि जनजीवन व रेल दोनों को लाभ मिल सके-

- इंदौर अमृतसर
- इंदौर नागपुर
- इंदौर छिंदवाड़ा (पेंचवेली एक्सप्रेस)

निम्न मामों का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाए:-

- इंदौर से उज्जैन तक विद्युतीकरण।
- स्थानीय गाड़ियों में इंजन की क्षमता 24 डिब्बे हैं, लेकिन गाड़ियों में 8 से 10 डिब्बे लगे हुए हैं, गाड़ी डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाए।
- जोधपुर-नागदा को उज्जैन तक बढ़ाये।
- ओपर नाइट एक्स. जबलपुर-भोपाल को चालू करने की घोषणा की जा चुकी है। लेकिन अभी तक चालू नहीं की गयी।
- गाड़ी संख्या 1279 जयपुर-नागदा को उज्जैन तक बढ़ाया जाए।

पिछले रेल बजट की कुछ घोषणाएं जो अभी तक पूरी नहीं हुईं:-

- इंदौर-उज्जैन और देवासी-मवसी दोनों लाइनों के विद्युतीकरण का काम वर्ष 2009 में पूरा करने की मियाद थी लेकिन अभी तक काम न के बराबर है।
- पिछले रेल बजट में स्वयं माननीय मंत्री जी ने इंदौर और उज्जैन स्टेशन पर मल्टीफंक्शनल कॉम्प्लेक्स बनाने का प्रस्ताव किया था लेकिन अभी तक इस परियोजना का काम शुरू नहीं हुआ है।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि जनहित में उपरोक्त मामों को अविलम्ब पूर्ण करने का कष्ट करें। ताकि जो रेलवे के विकास का सपना अपने देखा है वह पूरा हो सके।

*श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर) : पूर्व रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव ने भारतीय रेल की तुलना ऐसी जर्सी गाय से की थी जो दूध नहीं देती। बाद में उन्होंने दावा कि या कि वह दुधारू गाय है जिसका उन्होंने अधिक दोहन किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि अठबन्धन में एक परिवर्तन के साथ ही यू.पी.ए. सरकार का पूरा

टिफ्टकोण ही बदल गया है। श्री वात्तू प्रसाद यादव ने हार्वर्ड यूनीवर्सिटी में रेलवे मैनेजमेंट पर तैवचर वया दिया, उन्होने रेलवे के सिद्धान्तों को ही उलट-पुलट दिया। वर्तमान मंत्री महोदया अच्यी ऑंधर हो सकवती थीं, भाते ही उन्होने हार्वर्ड मैनेजमेंट स्कूल में नहीं पढ़ाया हो।

रेलवे का मूल काम मात की हुताई, यादियों के आवागमन तथा पूरे देश में रेलों का नेटवर्क बिखरकर देश के एक सिरे को दूसरे से जोड़ना है और ऐसा करते समय रेलवे को सुरक्षा, संरक्षा एवं यादियों की सुविधा का ध्यान रखते हुए, यह सब काम उसे वाजिब कीमतों पर करना होता है। माननीय रेल मंत्री महोदया ने रेलवे की परसैलिटी को दो भागों में बांटे की बात कही है, जिसमें प्रमुख रूप से इकनॉमिक वाएबिलिटी एवं सोशल रेंस्पॉसिबिलिटी है। सामाजिक दायित्व तभी पूर्ण किया जा सकता है, जब रेलवे आर्थिक रूप से मजबूत हो। आर्थिक रूप से कमजोर रेलवे सामाजिक दायित्व को मुश्किल से भी नहीं निभा सकता है, क्योंकि वे एक-दूसरे के पूरक नहीं हैं।

रेलवे के अपने समाजिक दायित्व एवं आर्थिक व्यवहार्यता के मूलभूत दायित्व को भूलकर राजनीति चमकाने के लिए रेलवे को नॉन-कोर एरिया की तरफ ले जाना चाहती हैं, जिसमें मल्टी-फंक्शनल कॉम्पलैक्स, मॉल और रेंटल्टे बनावकर रिअल्टर बनावना चाहती हैं। बजट होटल बनावकर होटेलियर बनावना चाहती हैं। इसी प्रकार इंडो-बंक्लाडेज बॉर्डर सडिद देश के विभिन्न भागों में इनडोर स्टेडियम, 7 नर्सिंग कॉलेजेज, 17 मैडीकल कॉलेजेज, पूरे देश में ऑपीटल केबल फाइबर बिखाना, मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता एवं चेन्नई में प्रिंटिंग प्रैसों की स्थापना एवं स्थापित प्रिंटिंग प्रैसों का इपूमेंट करना, पश्चिम बंगाल राज्य के पब्लिक अंडस्टेकिंग बसुमती साहित्य मंदिर को टेकओवर करना, देश के अनुसूचित जाति क्षेत्रों में 1000 मेगावाट पाँवर प्लांट बनावना तथा युवा कारीगरों एवं सुपरवाइजरी हेतु ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट आदि बनावना चाहती हैं।

फिरी भी मैनेजमेंट की कुशलता, उसके मूलभूत सिद्धान्तों को मजबूत करना होता है, जिसमें कोर एरिया की तरफ ज्यादा ध्यान देना होता है न कि अनावश्यक अथवा नॉन-कोर एरिया को महत्व देना, क्योंकि नॉन-कोर क्षेत्र की सेवाओं की यदि आवश्यकता होती है, तो वह आउटसोर्स करके भी प्राप्त की जा सकती है। रेलवे ऐसे क्षेत्रों में प्रवेश कर रही है जो उसके बिजनेस स्ट्रस में उसे एप्लोयेट ही नहीं किए गए हैं। मंत्री महोदया का यह काम रेलवे के हित में न होकर रेलवे एवं उसकी कुशलता को अयोग्यि की ओर ले जाने वाला कदम साबित होगा।

देश की जनता, देश के रेल मंत्री से, बजट प्रस्तुत करते समय आशा करती है कि उसके द्वारा प्रस्तुत बजट के आंकड़े सफट हों न कि दुसय और छुपाव से भरे। जब भी रेल बजट प्रस्तुत किए जाते हैं, प्रायः यह देखने को मिलता है कि रेलवे के एकाउंट्स में आंकड़ों की जादूगरी दिखाई जाती है और वे आंकड़े जनता के लिए छत्र का आवरण लिए होते हैं। मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ कि केवल 3,400 करोड़ रुपए का प्रावधान सार्वजनिक निजी भागीदारी प्रणाली (पीपीपी) के माध्यम से रेलवे के अनेक कार्यों को करने की बात कही गई है, जो संभव प्रतीत नहीं होता है। रेलवे के बजटों की पुनरीक्षा करने पर पाया जाता है कि रेलवे ऐसे लक्ष्य रखती है, जो वास्तविकता से परे होते हैं और जिन्हें प्राप्त नहीं किया जा सकता, तथा बाद में उन्हें कटौत करने की आवश्यकता होती है। मंत्री महोदया ने अपने बजट भाषण के दौरान सदन को आश्वासन दिया है कि वे पिछले पांच वर्षों के रेलवे के ऑपरेशनल, ऑर्गेनाइजेशनल एवं फायनेंशियल कार्यकलाप के बारे में एक श्वेत-पत्र जारी करेंगी।

यह भी पता चलता है कि रेल मंत्री महोदया ने अपना रेल भाषण आखिरी समय में बदल दिया, क्योंकि मिंट न्यूज़ पेपर ने रिपोर्ट दी थी कि उनका पहला भाषण जो वेबसाइट पर जारी किया गया था, वह जारी करने के तुरन्त बाद वापस ले लिया गया और कुछ संशोधनों के बाद उसे पुनः वेबसाइट पर जारी किया गया। इसमें क्या रहस्य है, यह तो वे ही जानें।

रेलवे एकाउंट को मैनेज करके में आंकड़ों की जादूगरी से जनता को सदैव भ्रमित किया जाता रहा है। इसका एक उदाहरण यह है कि रेलवे ने जो रौलिंग असेट्स लीज पर लिए और उनके लीज चार्जेज जो इंडियन फायनेंशियल कॉर्पोरेशन को दिए थे, वह रैवेन्यू और कैपिटल कंपोनेंट में विभाजित कर दिया गया है और यह दिखाते की कोशिश की गई है कि चार्जेज रैवेन्यू और कैपिटल कंपोनेंट हैं जबकि वास्तव में रौलिंग स्टॉक की डेप्रेशिय के लिए जो पेमेंट देय होती है, उसे वर्किंग एक्सपेंसेस में दिखाया चाहिए न कि कैपिटल चार्जेज में। इस संबंध में सीएजी ने भी बहुत कटु और प्रतिकूल टिप्पणी की है।

रेलवे बजटों के माध्यम से वर्ष 2004 से वर्ष 2009 तक बराबर यह दिखाते का प्रयास किया जाता रहा है कि रेल किराए नहीं बढ़ाए जा रहे हैं, जबकि वास्तविकता यह है कि रेल किरायों में सीधे रूप से बढ़ोतरी न कर के बैकडोर से बढ़ोतरी की जाती रही है। यह इसी से सफट होता है कि 374 सामान्य ट्रेनों को जिनकी स्पीड 55 किलोमीटर प्रतिघंटा थी, उन्हें स्पीड बढ़ाए बिना, सुपरफास्ट ट्रेनों में बदल दिया गया, जिससे आम जनता पर 8 रुपए से 15 रुपए प्रति टिकट का बोझ बढ़ गया। इसके अलावा किसी स्टेशन का टिकट किसी अन्य स्टेशन से लेने पर प्रति टिकट मिनिमम 15 रुपए एक्सट्रा रिजर्वेशन सचार्ज लिए जाते हैं। इसके साथ-साथ रेलवे ने जो तत्काल स्कीम चलाई है, वह एक प्रकार से रेलवे द्वारा आम जनता के शोषण का एकाधिकार बन गया है। इस स्कीम के माध्यम से रेलवे द्वारा स्वयं सामान्य जनता के लिए उपलब्ध किए जाने वाले टिकटों की कृत्रिम कमी पैदा की जा रही है, क्योंकि पूर्ण के मुकाबले तत्काल योजना में 30 प्रतिशत टिकटों का कोटा बढ़ा दिया गया है, जो कि सामान्य टिकट वाले यादियों को मिलना चाहिए था। इस प्रकार सामान्य सीटों की उपलब्धता में 30 प्रतिशत सीटों की कमी कर दी गई है। जो एक प्रकार से आम जनता की जेब काटने की श्रेणी में आता है। तत्काल टिकटों के लिए स्लीपर वलास के लिए जो सचार्ज पहले 150 रुपए था, उसे अब घटा कर जरूर 100 रुपए प्रति टिकट कर दिया गया है और एयरकंडीशंड वलास के टिकटों के लिए 300 रुपए प्रति टिकट है। यह जनता के साथ विश्वासघात है तथा यह विश्व के सभी सर्वमान्य सिद्धान्तों और एकाधिकार सेवाओं के प्रतिकूल है। इसके ऊपर भी नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (सीएजी) ने अत्यंत कटु टिप्पणी करते हुए कहा है कि रेलवे के पास बेसिक फेयर के अतिरिक्त रिजर्वेशन चार्जेज, सुपरफास्ट चार्जेज, कैंसीलेशन चार्जेज एवं वतर्कज चार्जेज जैसे अनेक कंपोनेंट हैं, जिन्हें समय-समय पर बढ़ाया जाता रहा है। इन सब चार्जों के अतिरिक्त एक अलग, तत्काल श्रेणी बनावकर आम जनता को तूटने का रेलवे ने एक अतिरिक्त साधन बना लिया है।

इस बार, रेल मंत्री महोदया ने पुनः आर्टिकल फाइबर नेटवर्क बिखाने एवं वर्ल्ड वलास रेलवे स्टेशन बनावने की घोषणा की है। मैं इस संबंध में पिछले कुछ रेल बजटों की ओर आका ध्यान आकर्षित करना चाहता हू। वर्ष 2000-01 में वर्तमान रेल मंत्री, कुमासी ममता बनर्जी ने अपना प्रथम रेल बजट प्रस्तुत किया था, जिसमें उन्होने ऑर्टिकल फाइबर के माध्यम से दूरसंचार टैलनौतंजी में क्रांति लाने की बात कही थी। वर्ष 2001-02 में उन्होने ऑर्टिकल फाइबर नेटवर्क के लिए 750 करोड़ रुपए की स्वीकृति दी थी। वर्ष 2004-05 में, तत्कालीन रेल मंत्री, श्री वात्तू प्रसाद ने 1100 स्टेशनों को आधुनिक स्टेशनों में बदलने का वादा किया था। वर्ष 2005-06 में भी यही वादें रेल बजट में दोहराई गईं। वर्ष 2006-07 में पुनः 300 स्टेशनों को दो वर्ष में आधुनिक सुविधा देने का वादा किया गया था और मार्च, 2007 तक 225 रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण का कार्य पूरा होना था, लेकिन इनमें से कितना काम हुआ, रेल मंत्री महोदया स्वयं जानती हैं। इस वर्ष भी उन्होने ऑर्टिकल फाइबर नेटवर्क बिखाने एवं 50 वर्ल्ड वलास स्टेशन तथा 375 आदर्श स्टेशन बनावने की घोषणा की है। वास्तविकता यह है कि अभी तक देश में एक भी रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण नहीं हुआ है। पब्लिक प्रोडेंट पार्लियामेंट प्रणाली के माध्यम से रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण की बात कही अवश्य गई थी। इस प्रणाली की शुरूआत नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से होनी थी, जिसके लिए कर्मांट प्लेस के निकट 253 एकड़ प्राइम लैंड का एक्वीजीशन किया जाना था। इसके टेंडर दे दिए गए, लेकिन आज तक एक भी पार्टी इस कार्य हेतु नहीं आई है। अब मुझे पता नहीं, मंत्री महोदया, किस प्रकार से प्रोडेंट-पब्लिक-पार्लियामेंट (पीपीपी) प्रणाली के माध्यम से स्टेशनों का आधुनिकीकरण करेंगी?

भारतीय रेलवे का वृद्ध चित्पण यह है कि ब्रिटिश काल में भारतीय रेलों की तम्बाई 55,596 (पचपन हजार पांच सौ छियानवे) किलोमीटर थी। देश की 62 वर्ष की आजादी के बाद कुल तम्बाई 63,940 (षट्पसठ हजार नौ सौ चालीस) किलोमीटर हो गई है। पिछले 10 वर्षों में मात्र 250 किलोमीटर रेल लाइनों का निर्माण हुआ है। इसी प्रकार ब्रिटिश टाइम में भारतीय रेलवे में 8209 (आठ हजार दो सौ नौ) लोकोमोटिव थे, जो अब 8,330 (आठ हजार तीन सौ तीस) हैं। यह अवश्य हुआ है कि इनमें से पहले के मुकाबले कुछ लोकोमोटिव अधिक शक्ति के हैं। ब्रिटिश काल में पैसेंजर कोचेज की संख्या 13,109 (तेरह हजार एक सौ नौ) थी जो कि अब 40,734 (चालीस हजार सात सौ चौतीस) हैं। मात होने वाले डिब्बों की संख्या ब्रिटिश काल में 2,05,596 (दो करोड़ पांच हजार, पांच सौ छियानवे) थी, वह अब घटकर अब केवल 2,04,034 (दो करोड़ चार हजार चौतीस) ही रह गई है। इससे यह जाहिर होता है कि भारतीय रेलवे इफ़्फ़रट्यवर बनावे या बढ़ाने पर अपना ध्यान केन्द्रित नहीं कर रही है, अपितु आंकड़ों की जादूगरी दिखाकर जनता को भ्रमित करने का प्रयास कर रही है।

रेलवे सेप्टी प्रोग्राम एनडीए की सरकार में चलाया गया था। एनडीए सरकार के प्रधानमंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने रेल असेट्स के अप्लेइजेशन के लिए 17 हजार करोड़ रुपए स्पेशल रेल सेप्टी फंड में दिए थे। इसके कारण रेलवे के संपूर्ण इफ़्फ़रट्यवर में मजबूती आई और एवसीडेंट्स में कमी आई। वास्तव में जब एनडीए सरकार सत्ता में थी तब ऑपरेटिंग रेश्यो 91 परसेंट था, जो अब 92.5 परसेंट प्रोजेक्ट किया गया है। वास्तव में कितना हो पाएगा, यह समय ही बताएगा।

यू.पी.ए. सरकार ने वर्ष 2004 से 2009 तक जो ज्यादा मात की हुताई की, वह एन.डी.ए. सरकार के समय, स्पेशल रेलवे सेप्टी फंड में लगाए गए धन का सदुपयोग करके रेलवे लाइनों को मजबूत करने तथा रेलवे सिग्नल्टस को आधुनिक करने में किया गया था, उसके कारण यह सब संभव हो सका।

प्रधानमंत्री महोदया ने दावा किया है कि रेलवे में सफर करना आनन्ददायक होगा। मैं माननीय प्रधानमंत्री महोदय एवं रेल मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि वर्तमान में रेलवे स्टेशनों पर तथा ट्रेनों के डिब्बों में जो वातावरण है, क्या वह पहले से अच्छा है? मैं बताना चाहता हूं कि पूर्व के मुकाबले अब स्टेशनों पर भारी भीड़ होती है, खान-पान सेवा का स्तर बहुत नीचे गिर गया है। झड़खान एवं वलीनलीनैस का स्तर भी काफी नीचे है। वॉटिंग रूम की हलत बहुत सयब है। उन्हें तत्काल सुधारने की आवश्यकता है। टायलेट्स इतने हले होते हैं कि वे प्रयोग करने लायक नहीं होते। रेलवे स्टेशनों का आकर्मिंद्यवरल डिजाइन भी सही नहीं है, क्योंकि यानी रेलवे स्टेशनों के पहले अथवा अंतिम प्लेटफॉर्म पर ही एंट्री कर सके हैं और एंट्री के बाद उन्हें एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए सीढ़ियां चढ़नी और उतरनी पड़नी हैं, जो वृद्ध, महिला एवं बच्चों के लिए बहुत कष्टदायी है। हिन्दुस्तान में रेलवे स्टेशनों का जो डिजाइन है, वह विश्व में अब कहीं भी नहीं है। विचार्य में रेलवे स्टेशनों के डिजाइन अब इस प्रकार से तैयार किए गए हैं कि यानी सीधे उमी प्लेटफॉर्म पर एंट्री करना है, जिससे उसे ट्रेन पकड़नी होती है और वह सीढ़ियों का चढ़ना और उतरना एवॉइड कर सकता है, जबकि हिन्दुस्तान में ऐसा एक भी स्टेशन अभी तक नहीं बना जा सका है। सीढ़ियां चढ़ना व उतरना सामन

ये लड़े कुतियों के लिए सबसे मुश्किल काम होता है। देनों के अन्दर सपनाई किया जाने वाला खाना, कंपार्टमेंट की साफ-सफाई, टैंगलेट्स एवं सीट्स सफाई आदि की व्यवस्था भी अपर्याप्त है। जब देश में रेलवे स्टेशनों एवं यात्री बोगियों की ऐसी दुर्दशा है, तो आप रेलवे के सफर को कैसे आनंददायक मान सकते हैं? अब समय आ गया है कि रेलवे के सुचारु रूप से संचालन हेतु जो भी नितान्त आवश्यक कंपोनेंट्स हैं, उनके ऊपर पुनः पूरा जोर दिए जाने की आवश्यकता है। रेलवे के जो कार्यकलाप हैं उन्हें रेलवे के जिम्मे छोड़ दिया जाए और हॉस्पिटैलिटी का जो काम है उसे आउटसोर्स किया जाए। इस संबंध में एक पायलट प्रोजेक्ट पहले ही तय किया जा चुका है। उसके परिणामों पर गौर किया जाए तथा इस दिशा में देश में एक स्वस्थ बहस होनी चाहिए।

रेलवे की अर्थव्यवस्था का आधारभूत सिद्धांत तो यह होना चाहिए कि यात्री किरायों को फ्लैटऑन से सब्सिडाइज किया जाए। इसके साथ यह भी ध्यान रखा जाना चाहिए कि रेलवे फ्लैट सामान्य रोड फ्लैट से ज्यादा न हो। रेलवे का फ्लैट मार्केट ड्रीमन एवं कॉम्प्यूटीटिव होना चाहिए।

ट्रेन की ऑपरेशनल कॉस्ट, ट्रेन के साइज पर डिपेंड न होकर उसके संचालन पर डिपेंड होनी चाहिए। यदि किसी ट्रेन में 14 बोगियां लगे अथवा 14 की बजाय 28 लगा दी जाएं, तो भी ब्रुंडली उसकी ऑपरेशनल कॉस्ट लगभग उतनी होनी चाहिए जितनी 14 बोगियों की होती है, क्योंकि स्टाफ एक्सपेंडीचर, लोकामोटिव एक्सपेंडीचर एवं ट्रेक एक्सपेंडीचर फास्ट आदि में बहुत जल्दी-जल्दी परिवर्तन नहीं होते हैं, वे तो पहले के मुकामले ही फिक्स होते हैं और लगभग उतने ही रहते हैं। रेलों का आधारभूत सिद्धांत तो यह होना चाहिए कि जो वर्तमान में उपलब्ध साधन हैं, उनका अधिकतम सदुपयोग किया जाना चाहिए। रेलों का संचालन तेज गति से होना चाहिए, रेलों की लम्बाई वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य होनी चाहिए और माल की दुलाई ज्यादा से ज्यादा होनी चाहिए, क्योंकि फास्टर, लॉगर एंड हैवीयर ट्रेनें ही सफलता की कुजी हैं। यह सब तभी संभव होगा, जब एन.डी.ए. की सरकार में दिए गए 17 हजार करोड़ रूपए के सेफ्टी फंड की तरह ही ऐसे फंड और स्वीकृत किए जाएं और रेलवे को उपलब्ध कराए जाएं।

यदि आप अंतर्राष्ट्रीय परियोजना को देखें, तो रेलों के ट्रेक, स्टेशन्स, सिग्नलिंग और सेफ्टी आदि पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप को प्रमोट करने में प्रयुक्त किए गए हैं। इंटरसिटी ट्रेन्स एवं स्पेसीफिक रूट ट्रेन्स को भी प्राइवेट सेक्टर में इन्वोल्व किया गया है। जब निजी एवं सरकारी क्षेत्र में प्रतिबोधिता होगी, तभी ववालिटी इफूल होगी और उपभोक्ता को लाभ होगा। अब समय आ गया है कि भारत में भी इन चीजों पर विचार-विमर्श किया जाए और इस दिशा में आगे बढ़ा जाए।

***श्री अशोक कुमार शर्मा (मिसरिया)** : मुझे पसन्नता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में देश के तीर्थ स्थलों को रेल से जोड़ने का प्रावधान किया है। इसके लिए वे ब्याई के पात्र हैं। लेकिन, इसमें मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत स्थित नैमिषारण्य तीर्थ स्थल को सम्मिलित नहीं किया गया है। मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के मिसरिया संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत नैमिषारण्य एक बहुत ही प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। इस क्षेत्र में विष्णु प्रसिद्ध चक्र तीर्थ दधीच कुंड, पाण्डव किला, हनुमानगढ़ी, सुदर्शन चक्र, मां ललिता देवी मन्दिर (शक्तिपीठ) जैसे अन्य बहुत से धार्मिक स्थल हैं। चारों धाम की यात्रा तब तक पूर्ण नहीं मानी जाती जब तक चक्र तीर्थ में स्नान न करे। साथ ही धार्मिक श्रद्धालु 84 कोष की परिक्रमा भी करते हैं। जो होलिका दहन के दिन पूरी होती है और उसके बाद होती खोती जाती है। इस परिक्रमा में लाखों श्रद्धालु भाग लेते हैं। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विष्णु के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना लगा रहता है। इन धार्मिक स्थलों का महत्व पुराणों में भी वर्णित है। इसलिए नैमिषारण्य तीर्थ क्षेत्र रेल से जोड़ा जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र मिसरिया, जनपद सीतापुर (उत्तर प्रदेश) के अंतर्गत मकनपुर, जो कानुपर नगर जिलान्तर्गत आता है, में मदारशाह की विष्णु प्रसिद्ध मजार है। यहां पर देश के ही नहीं बल्कि विष्णु के अन्य देशों से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना-जाना लगा रहता है। यह विष्णु प्रसिद्ध मजार है और 596 वर्ष पुरानी है। यहां पर प्रतिदिन कई हजार लोग देश-विदेश से दर्शनार्थ आते हैं। यहां पर कई माह में उर्स लगता है, जिसमें कई लाख लोग सम्मिलित होते हैं तथा जनवरी-फरवरी के महीने में एक माह के लिए मेला लगता है। यह एक विष्णु प्रसिद्ध मजार है। विष्णु प्रसिद्ध इस धार्मिक स्थल को भी तीर्थ रेलवे से जोड़ा जाए।

मैं आपके माध्यम से आपको अवगत कराना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश राज्य के अंतर्गत हरदोई, सीतापुर, नीमसार व सण्डीला रेलवे स्टेशन, बातामऊ जंक्शन अति पिछड़े हुए क्षेत्रों में आते हैं। इन रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की आवश्यकता है। यहां पर यात्रियों के आराम, सुविधाओं, आस-पास के परिवेश में शौचालयों में वृद्धि करने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र मिसरिया के अंतर्गत विद्यान सभा क्षेत्र बिल्हौर के ब्लॉक शिवराजपुर में उद्भवनेवाला रेलवे क्रासिंग पर दिनांक 9.3.2010 में हुई रेल दुर्घटना की ओर आकर्षित करना चाहूंगा, जिसमें 8 लोगों की मृत्यु हो गई है और 15 लोग घायल बताए जा रहे हैं तथा 15 लोग प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, शिवराजपुर में उपचार हेतु भर्ती किए गए थे, उनमें से 10 लोगों को कानपुर के लिए उपचार हेतु रेफर किया गया है। शिवराजपुर के प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र में 5 लोग अभी भी उपचार हेतु भर्ती हैं।

मेरा अनुरोध है कि मृतक परिवारों को अतिमहत्व मुआवजा राशि दिलवायी जाए तथा घायल व्यक्तियों का समुचित उपचार करवाए जाने के साथ-साथ उन्हें भी मुआवजे की राशि अतिमहत्व दिलवायी जाए तथा संसदीय क्षेत्र मिसरिया के जनपद हरदोई एवं सीतापुर (उत्तर प्रदेश) में बड़ी संख्या में जो बिना चौकीदार वाले समपार हैं तथा जहां बिना चौकीदार के समपार होने के कारण आए दिन दुर्घटना की आशंका बनी रहती है, यहां सभी बिना चौकीदार वाले समपारों पर वसियता के आधार पर चौकीदार नियुक्त किए जाएं।

मेरे क्षेत्र में रेलवे की काफी सरलताश्रुति उपलब्ध है तथा मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत केन्द्रीय विद्यालय नहीं है तथा स्वास्थ्य सेवाओं का भी भारी अभाव है। मेरे क्षेत्र

के सण्डीला एवं बालामऊ जंक्शन जनपद हरदोई में रेलवे की सरप्लस भूमि पर अस्पताल व केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना की जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत हरदोई अथवा सीतापुर में नवीनतम उन्नत लोको पायलट प्रशिक्षण केन्द्र, उन्नत रेल पथ प्रशिक्षण केन्द्र अथवा बहु विभागीय प्रशिक्षण केन्द्र खोला जाए।

मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सवाई डिब्बा कारखाना, लोको कारखाना अथवा जीजत मल्टीपल यूनिट कारखाने की स्थापना की जाए।

मिसरिख संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत किसानों के सुनिश्चित भविष्य के लिए किसान विज्ञान परियोजना के अंतर्गत एक प्रशिक्षित कंटेनर कारखाना स्थापित किया जाए।

मेरी जानकारी के अनुसार तखनऊ-हरदोई टी.एल.सी. स्वीकृत हो चुकी है, लेकिन अब तक इसको प्रारंभ नहीं किया गया है जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। हरदोई मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है। मेरे क्षेत्र के लोग उपर्युक्त टी.एल.सी. चलाए जाने हेतु निरंतर अनुरोध कर रहे हैं। मेरे क्षेत्र की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए तखनऊ-हरदोई टी.एल.सी. को अतिरिक्त प्रारंभ किया जाए।

. सीतापुर-तखनऊ ब्रुडगेज रेलवे लाईन का 2005 में सर्वेक्षण हो चुका है, जो अभी तक लंबित है। सीतापुर मेरे संसदीय क्षेत्र का जनपद मुख्यालय है। अब तक इस रेलवे लाईन का निर्माण न होने के कारण क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इस रेलवे लाईन का निर्माण कार्य शीघ्र प्रारंभ किया जाए।

आबिदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी कानपुर-बालामऊ-लीमसार वाया शाहजहांपुर से दिल्ली चलती थी। इस रेलगाड़ी को बंद कर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। क्षेत्र की जनता उपर्युक्त रेलगाड़ी को चलाए जाने हेतु निरंतर मांग कर रही है लेकिन अभी तक उनकी मांग को स्वीकार नहीं किया गया है। इस रेलगाड़ी को पुनः प्रारंभ किया जाए।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद के द्वारा 19 रेलगाड़ियां खाना किए जाने से सम्बन्धित दिनांक 7.2.2010 को रेलवे स्टेशन (पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन के पास), कानपुर (उत्तर प्रदेश) में जो समारोह आयोजित किया गया है, उसके विज्ञापन में न तो मेरा नाम प्रकाशित किया गया है तथा न ही मुझे आमंत्रित किया गया है। जबकि अन्य कई ऐसे जन-प्रतिनिधियों के नाम विज्ञापन में दिए गए हैं, जो कानपुर नगर से सम्बन्धित नहीं हैं। मैं लोक सभा क्षेत्र मिसरिख से सांसद हूँ तथा मेरे संसदीय क्षेत्र में बिल्हौर विधान सभा क्षेत्र कानपुर नगर के अंतर्गत आती है। उ.म.रे. द्वारा मुझे केन्द्रीय समारोह में आमंत्रित न किया जाना एक विशेषाधिकार हनन का मामला बनता है। रेलवे अधिकारियों द्वारा मुझे केन्द्रीय समारोह में आमंत्रित न करने वाले उ.म.रे. के अधिकारियों के प्रति जिम्मेवारी सुनिश्चित करते हुए उनके विरुद्ध विभागीय कार्यवाही की जाए।

मैं अपेक्षा करता हूँ कि मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

*SHRIMATI RANEE NARAH (LAKHIMPUR): I would like to congratulate Hon'ble Union Railway Minister, Smt. Mamata Banerjee and Govt. of India for presenting a positive, bold and ambitious Railway Budget for the year 2010-2011 in Parliament. At the very outset, I take this opportunity to offer my gratitude to the Union Railway minister for her innovative proposals offered to Assam and North East Region in the Budget.

The budget outlined a plan for overall development of railways in the North-East by proposing a master plan for development of Railway Infrastructure in the region. Under your guidance, this proposed master plan for the North-East region, I am sure, will go a long way in helping the govt. of India's Look East Policy with Guwahati as the major hub for railway connectivity with some of the South-Asian countries. The provision of a trans-Asian Railway Network, a Railway line between India and Bangladesh and proposal to start a State of the Art wagon factory at Guwahati will definitely improve the economy of the North-East in the near future.

I also hail the proposal mooted by the Railway Minister for taking up the socially desirable rail connectivity for Lekhapani-Kharsang, Barpeta Road-Tihu, Murkong Selek=Passighat, Nagnimora-Amguri, Rongpong-Gankot, Raupal-Chingkem, Salna-Khumtai, Sarthebari-Sansari and Jogiogopha to Silchar via Pancharatna.

I also extend my thanks for the proposal to establish Out Patient Department and Diagnostic center at Lakhimpur, Lumding, Bongelgaon, Rangia and Silchar Railway Station on Health Front.

The proposed new Karambhoomi train to be introduced between Guwahati-Mumbai (Weekly), special priority for expeditious completion of Lumding-Silchar Gauge Conversion Project, the proposed inclusion of work of Byrnihat-Shillong project will improve the connectivity of the North-East region.

The proposal for taking up survey between Jogiogopha and Guwahati via Barpeta, Sarthebari, North Lakhimpur-Silapathar-Along and double track survey for Guwahati Lumding Tinsukia Dibrugarh Road the proposal to take up construction of Multi Functional Complex at Dibrugarh, Dimapur and Agartala etc. would boost the economy of the North-East region to a great extent by improving connectivity.

Though I would like to congratulate the Hon'ble Minister for introducing the concept of Long-Distance Non-stop train in the country like Duronto but I am very sad the North-East has once again been kept out of fast track railways. I would like to request the Hon'ble Minister to provide at least two Duronto trains between Guwahati-Delhi and Guwahati-Kolkata and include Guwahati as one of the destinations in the proposed new Trains for increasing tourism in the country as the North-East has the biggest potential for developing tourism.

It appears that only 4% of the Indian Railway Network is located in the North-East. Notwithstanding the proposal in the budget, the historical gap that needs to be made up is so large that a much accelerated programme of Rail connectivity is required to provide the basic infrastructure capacity for the North-East to realize its economic potential.

In fine, I would also like to suggest to the Hon'ble Railway Minister that she should urgently take up the Broad gauge Conversion of Rangia-Murkong Selek Railway line and also set a target for the early Bogibel Road cum Railway Bridge. Thank you.

***श्री राकेश सिंह (जबलपुर):** लगभग दूसरी बार ममता जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है। बहुत आशाएं थी हमें इस रेल बजट से। अर्थात् रोड के साथ कहना पड़ता है कि बहुत ही निराशा हुई इस बजट को सुनने के बाद।

एक राज्य का आने वाला चुनाव पूरे देश के रेल बजट पर भारी पड़ गया। पूरा रेल बजट मात्र एक राज्य की योजनाओं और परियोजनाओं पर केन्द्रित होकर रह गया।

यह बजट अर्थात् बजट बन सकता था यदि पूरे देश के नक्शे और पिछड़े, उपेक्षित क्षेत्रों को ध्यान में रखकर बनाया जाता, लेकिन ऐसा नहीं हो सका। ममता जी अपने राज्य का मोह नहीं छोड़ सकी लेकिन हमें कोई आपत्ति नहीं है और भी दे वो अपने राज्य को।

स्वयं ममता जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि प्रस्तावों पर विचार करते समय मेरे पास दो पहलू थे किंतु एक अन्य पहलू जिसे निर्णय लेते समय मुझे महत्व देना है वह सामाजिक उत्तरदायित्व। यह ममता जी ने कहा है और ममता जी खुद ही भूल गई सामाजिक उत्तरदायित्व।

वया है सामाजिक उत्तरदायित्व। जितना मैं समझता हूँ कि सभी को समान टर्म्स से देखते हुए अपेक्षाकृत पिछड़े और कमजोर वर्गों या क्षेत्रों को बराबरी पर लाकर खड़ा करना। एक सरकार का अंग होने के नाते यही है आपका सामाजिक उत्तरदायित्व।

लेकिन आपने वया किया एक राज्य को अनेको सौगातें दीं अर्थात् है और भी दीजिए मुझे कोई फेतराज नहीं है।

लेकिन यह तो देखिए कि विकसित देशों की तुलना में हम जान लेंथेती पर लेकिन यात्रा करते हैं। यात्रा पूरी होने के बाद ईश्वर को धन्यवाद देते हैं। कोई भी छोटी सी भूल हमें लोगों की जिन्दगी छीन सकती है। कभी भी दुर्घटना हो सकती है। महोदया, जब देश में एन.डी.ए. की सरकार थी तब दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए टचक्रोमी उपकरण (ए.सी.डी.) की योजना बनायी थी। एक स्पेशल सेप्टी फंड भी बनाया था। अब यात्रियों की जान को इतना सस्ता क्यों समझा जा रहा है। यू.पी.ए. सरकार का लगातार यह दूसरा कार्यकाल है और आप खुश हो रही हैं यह कहकर कि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में इसका काम कर लिया गया है और तीन और क्षेत्रों में इसको लगाया जायेगा। पूरा देश यह जानना चाहता है कि वैं टिकट लेकर दुर्घटना रहित यात्रा और सुरक्षा की गारंटी कब मिलेगी। क्योंकि महोदया 6 वर्ष में मात्र एक पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में काम हो सका है देश में 26 रेल जाने अस्तित्व में है। इस गति से तो शायद 20 वर्षों में भी यह कार्य पूरा नहीं हो सकेगा।

यदि ममता जी देश की रेलमंती के रूप में देश को देखती तो उन्हें दिखाई देता कि देश में 90 प्रतिशत स्टेशन ग्रामीण व कस्बाई हैं।

रेलवे के विकास की बड़ी-बड़ी बातों में आप यह भूल गयी कि इन कस्बाई और ग्रामीण स्टेशनों में 16 से 18 घंटे लाईट नहीं होती। वहां एमरजेंसी लाईट के रूप में मात्र 40 वॉट का बल्ब भी आप नहीं लगा पा रही हैं।

स्टेशनों में करोड़ों रुपयों की लागत के पैलत लग रहे हैं इन पैलतों में सैकड़ों छोटी-छोटी बहने होती हैं जो बहुत पास लगती हैं। एक भी गलत बटन भ्रंयंकर दुर्घटना को जन्म दे सकती है। लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों में स्टेशनों में टार्च की रोशनी के सहारे इन बटनों का उपयोग हो रहा है। 40 वॉट की एक एमरजेंसी लाईट भी आप नहीं लगा पा रही हैं और आप कह रही हैं कि आपने सामाजिक उत्तरदायित्व का निर्वहन किया है।

मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह महाकौशल क्षेत्र आजादी के बाद से ही उपेक्षा और पिछड़ेपन की मार झेल रहा है। एन.डी.ए. की सरकार ने वहां जबलपुर में पश्चिम मध्य रेल जोन की स्थापना की। लोगों को लगा कि अब क्षेत्र का पिछड़ापन दूर होगा। रेलवे के लिए भी यह जोन फायदेमंद हुआ है। महोदया जी 7 जोन देश में बाद में बने उनमें पहले नम्बर पर और सभी 26 जोनों में दूसरे नम्बर पर यह जोन है।

तम्बे संघर्षों के बाद लातू जी ने हमारी मांग पर जगलपुर-मुम्बई गरीब रथ हमें दिया था। सप्ताह में मात्र दो दिन यह रेल चल रही है देश में जितने भी गरीब रथ चल रहे हैं उनमें इसकी ओवरपूनेसी का प्रतिशत बहुत सारे गरीब रथों से बेहतर है। आपने हमें कुछ भी नहीं दिया इसे रेल बजट में, कोई बात नहीं। लेकिन आपने यह गरीब रथ छीन लिया इसको इलाहाबाद से चलाने का निर्णय कर दिया।

इलाहाबाद में किसी ने इसे मांगा नहीं और यदि आपको कोई गाड़ी देना ही है तो हमें कोई आपत्ति नहीं है। आप दूसरी गाड़ी इलाहाबाद से चला दीजिए, हमें कोई आपत्ति नहीं लेकिन हमारे साथ अन्याय तो मत करिये। कम से कम इस गाड़ी को हमसे मत छीनिये।

मैं आपके माध्यम से विनम्रतापूर्वक मंती महोदया का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि देश में जो गरीब रथ चल रहे हैं उनकी ओवरपूनेसी का प्रतिशत वया है।

पटना से कोलकाता के बीच चले वाले गरीब रथ की ओवरपूनेसी है। वेयरकार में मात्र 8 प्रतिशत और एसी-3 में 22 प्रतिशत। यह देश की सबसे कम ओवरपूनेसी वाला गरीब रथ है।

बैंगलोर से पांडिचेरी के बीच चलने वाले गरीब रथ की ओवरपूनेसी है 27 प्रतिशत। जो रायपुर से लखनऊ के बीच गरीब रथ है उसकी ओवरपूनेसी है 32 प्रतिशत। चेन्नई से एमरो के बीच चलने वाले गरीब रथ की ओवरपूनेसी है 46 प्रतिशत। और जिस गरीब रथ के लिए मैं आपसे आग्रह कर रहा हूँ जबलपुर मुम्बई गरीब रथ उसकी ओवरपूनेसी है 52 प्रतिशत। महोदया अभी और भी गरीब रथ हैं जो कम ओवरपूनेसी में चल रहे हैं और जबलपुर के साथ सौतेला व्यवहार क्यों। मैं जानना चाहता हूँ कि यह कैसा न्याय है और किस सामाजिक उत्तरदायित्व निर्वहन आपने किया है। जो क्षेत्र रेलवे को विकास की दृष्टि से आगे बढ़ने में सहयोग कर रहा है। आप उसी क्षेत्र के विकास को रोक रहे हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि इस रेल को यथावत जबलपुर से मुम्बई के बीच चलाये।

देश में गेज परिवर्तन जहां-जहां होगा वह भी रेलवे के लिए एक बड़ी चुनौती है। आप कहते हैं कि आर्थिक संकट है। लेकिन कहीं न कहीं हमें प्राथमिकता तय करना होगी और ऐसी परियोजनाओं को विचिदित करना होगा जो क्षेत्रीय विकास के लिए आवश्यक होने के साथ-साथ रेलवे के लिए भी लाभकारी हो।

ऐसी ही एक महत्वपूर्ण परियोजना है जबलपुर-गोंदिया गेज परिवर्तन परियोजना जिसकी नींव एन.डी.ए. शासनकाल में रखी गयी थी और 110 करोड़ रुपए की राशि भी इसके लिए दी गयी थी। यह परियोजना है जिसकी पूर्णता के साथ ही उत्तर एवं पूर्व से दक्षिण की ओर जाने वाली गाड़ियों को 273 कि.मी. की दूरी कम तय करना होगा। इसका मतलब है करोड़ों रुपए के राजस्व की वृद्धि रेलवे की होगी, साथ में एक समानांतर मार्ग भी रेलवे को प्राप्त होगा जिसकी आज रेलवे को बड़ी आवश्यकता है।

आज ऐसी परियोजनाएं भी उपेक्षा की शिकार हैं। 511 करोड़ रुपए की यह परियोजना थी जिसकी लागत विलम्ब के कारण अब लगभग 850 करोड़ से भी ज्यादा हो चुकी है। यह परियोजना महाकौशल सहित संपूर्ण पूर्वी मध्य प्रदेश के विकास का दरवाजा खोलेगी। लेकिन ऐसी महत्वपूर्ण परियोजना को भी मात्र 70 करोड़ रुपए की राशि दी गयी है। 2008 में रेल मंत्री श्री लातू जी ने जबलपुर में घोषणा की थी कि इसे 2 वर्षों में पूर्ण कर दिया जाएगा। लेकिन इस गति से तो आगामी 10 वर्षों में भी यह पूरी नहीं हो सकती। इसलिए मेरी मांग है कि इसके लिए पर्याप्त राशि का प्रवधान कर इसे 2 वर्षों में पूर्ण करने का प्रयास करेंगे।

मैं रेलमंती जी को बताना चाहता हूँ कि बहुत बड़ी संख्या में जबलपुर में बंगभाषी रहते हैं जो वर्षों से यह चाहते हैं कि जबलपुर से कलकत्ता के लिए वया बिलासपुर एक सीधी रेल चले।

जबलपुर से बैंगलोर के बीच एक ट्रेन की अत्यधिक आवश्यकता है मेरी मांग के उपरांत लगातार 3 वर्षों तक यह प्रस्ताव रेल बोर्ड को भेजा गया है। कृपया इसे स्वीकृति देने का कष्ट करें।

जबलपुर सहित सम्पूर्ण महाकौशल क्षेत्र में लाखों सिख धर्मावलंबी रहते हैं जिनकी सुविधा के लिए जबलपुर से अमृतसर के बीच एक सीधी रेल की आवश्यकता है अथवा महाकौशल एक्सप्रेस को ही दिल्ली से आने अमृतसर तक बढ़ाया जा सकता है।

लाखों लोग जबलपुर सहित आस-पास के क्षेत्रों में माता वेंणों देवी के दर्शन के लिए जाते हैं, किंतु अभी जबलपुर जम्मू रेल मात्र सप्ताह में एक दिन चल रही है वह भी बिना पेन्ट्री कार के। अतः इसे सप्ताह में चार दिन पेन्ट्री कार के साथ चलाने हेतु निर्देशित करें।

लगभग 20 लाख की आबादी वाले शहर जबलपुर में विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल भेड़ाघाट से खम्मरिया के बीच लोक रेल चलाना आवश्यक है जिसके लिए रेल पथ पहले से ही विद्यमान है।

बहुत बड़ी आबादी जबलपुर में बिहार और उत्तर प्रदेश के लोगों की है इसलिए जबलपुर से इलाहाबाद, छपरा होते हुए सिवान तक नई रेल चलाना लोगों के लिए जरूरी है।

तम्बे अरसे से जबलपुर में रहने वाले लाखों मुस्लिम बंधु अपनी आस्था के केन्द्र अजमेर जाते हैं वहीं बड़ी संख्या में हिन्दू भाई पुष्कर जाते हैं। अतः जबलपुर-जयपुर रेल को अजमेर तक बढ़ाने की आवश्यकता है।

जबलपुर से हरिद्वार तथा जबलपुर से पुरी जाने हेतु सीधी गाड़ियां चलाना आवश्यक है।

मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जबलपुर में निवास करने वाले मलयाली समाज को तिरुवंतपुरम के लिए सीधी रेल न होने के कारण उन्हें इटारसी अथवा नागपुर स्टेशन पर एक दिन पूर्व पहुंचकर आने की यात्रा की व्यवसा करनी होती है, जो अर्थात् असुविधाजनक है। अतः जबलपुर से तिरुवंतपुरम के लिए जबलपुर को एक रेल आवश्यक है।

अनेक स्थानों पर संपर्क कृति रेल प्रतिदिन चल रही है किंतु जबलपुर से दिल्ली के बीच चलने वाली संपर्क कृति आज भी सप्ताह में 3 दिन चल रही है। इसे प्रतिदिन किया जाए।

मैं ममता जी से कहना कि पिछले 5 वर्षों से मैंने मांग की है कि जबलपुर स्थित मदन महल स्टेशन को हवीकंज की तर्ज पर तथा कछपुस स्टेशन को सर्वसुविधासुक्त यात्री स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए।

जबलपुर के आस-पास कुछ स्टेशन ऐसे हैं जिनमें कुछ यात्री गाड़ियों के स्टापेज स्वीकार कर देने से बहुत बड़ी संख्या में क्षेत्र की जनता को लाभ होगा जिसमें

सिरोहा में दिल्ली में जबलपुर जाने समय गोंडवाना एक्सप्रेस को स्टॉपेज दिया जाए तथा अमरकंटक और महालनगरी एक्सप्रेस के ठहराव भी सिरोहा में दिया जाना चाहिए।

मैं आपको बताना चाहूंगा कि इस जबलपुर जिले का महत्वपूर्ण स्थान है जहां पर नया औद्योगिक क्षेत्र बन रहा है और यहां एस.ई.जेड. की घोषणा भी हो चुकी है इसलिए यातायात के बढ़ते हुए दबाव को देखते हुए सिरोहा रेलवे फाटक पर एक ओवर ब्रिज या अंडर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

जबलपुर के उपनगरीय क्षेत्र पानागर स्टेशन पर यात्री सुविधाएं एकदम नगण्य हैं। इस स्टेशन पर महाकौशल, रेवांचल, शक्तिपुंज, अमरकंटक जनता एक्सप्रेस तथा जबलपुर रीवा टिक सिटी के स्टॉपेज दिया जाना चाहिए।

मैं कहना चाहता हूँ कि सिरोहा स्टेशन के पास लगी हुई लगभग 124 एकड़ भूमि रेलवे की है जिसका उपयोग जबलपुर से पूरे होने वाली गाड़ियों के रखरखाव व बोर्गियों की मरम्मत के लिए कारखाना स्थापित करने तथा कर्मशिवल व अन्य विभागों से संबंधित स्टेशनरी आदि की छपाई हेतु कारखाना स्थापित करने हेतु किया जाना चाहिए।

जबलपुर जिले में ही शहपुरा (भिटौली) एक महत्वपूर्ण स्टेशन है जहां रीवा एक्सप्रेस व जलबपुर इटारसी एक्सप्रेस का स्टॉपेज होना आवश्यक है।

बड़ी संख्या में कच्छ (गुजरात) के लोग जबलपुर में हैं इनको देखते हुए जबलपुर से कच्छ (गुजरात) के लिए एक सीधी ट्रेन चलाना जबलपुर ही नहीं इस पूरे क्षेत्र के लिए व्यवहारिक रूप से महत्वपूर्ण होगा।

मैं ऐसा मानता हूँ कि माननीय रेल मंत्री ममता जी जो रेलवे के माध्यम से देश के पिछड़े, उपेक्षित क्षेत्रों के विकास को जोड़ने की बातें कह रही हैं, उस पर वास्तविक रूप से अमल करते हुए मेरी इन मांगों पर जरूर ध्यान देंगी।

***श्री मिथिलेश कुमार (शाहजहांपुर):** मैं रेल बजट पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैंने देखा कि रेल बजट में माननीय रेल मंत्री द्वारा उत्तर प्रदेश को जितनी सुविधा देनी चाहिए थी वह नहीं दी गयी है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर, उत्तर प्रदेश की ओर माननीय मंत्री जी का निम्नलिखित कार्यों की ओर विशेष रूप से ध्यान दिलाना चाहता हूँ:-

आपके द्वारा रेलवे के विजन 2020 में मैलानी से खुटार शहरामहुआ होते हुए फररूखाबाद तक रेलवे लाईन बनाई जाये।

गाड़ी संख्या 4315/4316 को बरेली की जगह शाहजहांपुर तक बढ़ाकर सुबह 4 बजे चलायी जाए।

हावड़ा से जम्मू तवी (हिमगिरी एक्सप्रेस) का ठहराव किया जाये।

विद्युतीकरण के कार्य में तेजी लाकर पूर्ण किया जाये।

गाड़ी संख्या 2011/2012 गरीबरथ का ठहराव शाहजहांपुर किया जाए।

शाहजहांपुर (उत्तर प्रदेश) रेलवे स्टेशन विश्वस्तरीय स्टेशनों में सम्मिलित किया जाए।

बाह्य रेली विभाग एवं डायनोस्टिक केन्द्र शाहजहांपुर में स्थापित किया जाए।

आदर्श डिग्री महाविद्यालय और तकनीकी एवं प्रबंधन संस्थान की स्थापना की जाए। योजना में पर्याप्त जमीन भी है।

टाटानगर अमृतसर (8103) का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए।

2557/2558 नई दिल्ली से मुजफ्फरपुर का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए।

***श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेशाणा):** आदरणीय अध्यक्ष महोदया, 15वीं लोक सभा के दूसरे रेल बजट में मुझे दूसरी बार बोलने का मौका दिया। इसलिए मैं आपको आभारी हूँ। रेल मंत्री माननीय ममता जी का रेलमंत्री के नाते ये दूसरा बजट है। मैं भी एक महिला हूँ। अध्यक्ष आप भी एक महिला हैं। रेल मंत्री भी एक महिला हैं। प्रतिपक्ष की नेता भी एक महिला हैं। महिला सशक्तिकरण अर्थपूर्ण हो रहा है। रेल मंत्री ने महिला वाहिनी के नाम से महिला रेल सुरक्षा बल कर्मियों की बारह कंपनियों गठित करके महिला यात्रियों की सुरक्षा में सुधार करने की बातें और पी.आर.बी.एस. रिफ्रूमेंट पॉलिसी को परिवर्तित करके महिला, पिछड़े तस्मतिवों के कर्म को भी फीस से मुक्ति देने की बात सशहनीय है। महिलाओं के लिए विशेष रेलगाड़ी मातृभूमि विशेष की रेल योजना और किरसान वीजन परियोजना का प्रारंभ, कैंसर के रोगियों को थर्ड ए.सी. एवं स्टीपर वलास के किराये से पूर्ण छूट की बातों भी महत्वपूर्ण और सशहनीय हैं। जिसकी जमीन रेल परियोजना के लिए

मुहैया करायेगी। ऐसे हरेक किसान परिवार में से एक को नौकरी का आश्वासन भी महत्वपूर्ण है।

रेल भारत का सबसे बड़ी उद्योग है और भारत की एकता के लिए जीवन रेखा है और पूरे विश्व में दूसरे नम्बर का सबसे बड़ा नेटवर्क है।

माननीय ममता जी ने 2009-10 के बजट को पेश करते समय मां-माटी और मालुष की बात को और वाणिज्य एवं आर्थिक दृष्टि से स्वयं भले खरी उतारती न हो, लेकिन सामाजिक दृष्टिकोण से उनका सदा उतरान की बात जोर-जोर से आपने उठायी थी। हम भी यह सुनकर खुश हुए थे, लेकिन ये बातें सिर्फ खोसलेपन आदर्श की बनकर रह गयीं। मैं इस बजट के चौथे और पांचवें पैस में ममता जी का ध्यान आकृषित करना चाहती हूँ।

परन्तु एक अन्य पहलू जिसे निर्णय लेते समय मुझे महत्व देना है, वह है सामाजिक उत्तरदायित्व। भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा होने के कारण, रेलों को देश के अधिकतम भागों को सम्पर्क मुहैया कराना है। क्या सम्पर्कता की आवश्यकता का निर्णय करने के लिए वाणिज्यिक लाभपूर्वता ही एकमात्र आधार होना चाहिए? अथवा क्या सामाजिक उत्तरदायित्व एक महत्वपूर्ण पहलू नहीं होना चाहिए? मैं बाद वाले को तस्वीर दूंगी। हमारा लक्ष्य समावेशी विकास का है। यदि सम्पर्कता नहीं होगी तो सभी के लिए विकास संभव नहीं होगा। यदि हम विकास की प्रविष्टि की परिधि में सभी को शामिल नहीं करेंगे तो विकास मात्र आंकड़ों पर ही टिका रह जाएगा। हमें इस प्रकार का विकास नहीं चाहिए।

रेल मंत्री ममता जी का मैं रेल बजट के दूसरे पेज पर ध्यान आकृषित करती हूँ जिसमें..... "हमारा ध्येय हमारा लक्ष्य है। हमारा मिशन देश का विकास है।" हमारा कर्म रचनात्मक तथा अभिलष है। हमारे विचार सृजनात्मक हैं। हमारा लक्ष्य सम्पर्कता के जरिए देश को एकसूत्र में पिरोना है।

रेल मंत्री ममता जी की ममता किस-किस पर और कौन-कौन पर बरसी है एवं किन-किन राज्यों पर जोर से बरसी है यह इस बजट से प्रतीत होता है।

ममता जी का बजट रेल बजट नहीं है, वह रियल बजट भी नहीं है। वह राजनीतिक बजट है, सियासत का एक बजट है। वह जब बजट पेश कर रही थीं तो लगता था कि बंगाल की मुख्यमंती - वित्त मंत्री बंगाल का बजट पेश कर रहे हों। मैं हैरान हो गई कि मैं लोक सभा के सदन में हूँ या कोलकाता में हूँ! इस बजट के हर पन्ने पर बंगाल की बात दिखायी देती है। यह रेल बजट भारत के रेल मंत्रालय का बजट नहीं लगता, लेकिन कांग्रेस और टी.एम.सी. की दो पटरी पर दौड़ती रेलगाड़ी के रूप में दौड़ता हुआ बजट है।

रेल मंत्री ममता जी ने वीजन 2020 की बात की है। लेकिन ये बजट वीजन 2010-11 यानी बंगाल की विधानसभा के सामान्य चुनाव तक का ही वीजन प्रतीत होता है। इस बजट में संबंधों की दो पटरी पर अपनी राजनीति की रेल दौड़ाने की सोच ज्यादातर उभर आती है। लेकिन ममता जी को यकीन पता होगा कि रेल की दो पटरियां समानांतर चलती हैं, लेकिन कभी भी एक-दूसरे को नहीं मिल पाती हैं। माननीय अस्थका जी, मैं कहना चाहती हूँ कि सौभाग्य सबको बाँटे, विकास की राजनीति तवाओ, सर्वोपेधी, सर्वसमावेशी के विकास को मदेनजर नहीं रखा गया है। इस बजट में बंगाल को 28 रेलगाड़ियों तथा परियोजनाओं की सौभाग्य दी है और गुजरात को सिर्फ 8 गाड़ियों की सौभाग्य दी गयी है। इसमें ममता जी ममता भारत के अन्य राज्यों की तुलना में गुजरात और इसमें भी स्वासकर उत्तर गुजरात जो विकास की भूसय से तड़प रहा है, उनको खास कुछ सुविधाएं नहीं मिल पायी हैं।

गुजरात जो अपने बतबूते पर भारत का एक ग्नेथ इंजन बन गया है। गुजरात सरकार अपने विकास की रेलगाड़ी जनता जनार्दन की एक पटरी और दूसरी प्रशासन की पटरी पर दौड़ाकर जनता की अपेक्षाओं को पूरा करके भारत का भारतवर्ष में नम्बर वन स्टेट का दर्जा हासिल करके दिन-पूतिदिन तेजी से आगे बढ़ रहा है। वह भारतवर्ष की सारी जनता जानती है।

इस रेल बजट को सामाजिक, समानता की दृष्टि से देखा जाए तो न्यायिक नहीं है। इसमें जनता की अपेक्षाएं सिद्ध नहीं होती दिखायी देती हैं। गुजरात के साथ केन्द्र सरकार का रवैया ठीक नहीं है। उसका प्रतिबिंब इस बजट में पड़ता है। पिछड़ेपन की मार झेल रहा उत्तरी गुजरात बहुतता अनुसूचित जनजाति और रेल विकास से वंचित विस्तारों को इस बजट में अनदेखा किया है। जनता के विकास की भूसय को ये बजट मिला नहीं पायेगा, ऐसा लगता है।

गुजरात के रेल संबंधी कई मामले आज तक लंबित पड़े हैं। इसका कोई ठोस उपाय इस बजट में नहीं दिखायी देता है। गुजरात में पश्चिम रेल नेटवर्क का बड़ा हिस्सा पड़ता है, लेकिन अहमदाबाद को पश्चिमी रेल का मुख्यालय का दर्जा आज तक नहीं मिल पाया है। इसमें प्रशासन से ज्यादा राजनीति दिखायी देती है। अहमदाबाद-गुजरात रेल मंत्रालय को राजस्व जुटाने में सबसे बड़ा हिस्सा देता है और अहमदाबाद पश्चिमी रेल का अल्हा प्रशासन दे सकता है। वचोकि यह पश्चिमी रेल के बीच पड़ता है और मुख्यालय बनाने से रेल प्रशासन में सरलता रहेगी।

अहमदाबाद के रेल प्रशासन बौंस को कम करने के लिए हमारी मांग कई वर्षों से साबरमती स्टेशन का विकास हम चाहते हैं, लेकिन कोई ठोस कदम आज तक नहीं उठाया गया है।

पिछले बजट में घोषित कई रेलगाड़ियों में दूंतों, अहमदाबाद-मुम्बई के बीच दौड़ती है। इनके सिवा कोई परियोजना गुजरात में परिपूर्ण नहीं हुई।

अहमदाबाद स्टेशन को मल्टिफंक्शनल स्टेशनों की लिस्ट में जोड़ा जाता तो जरूर गुजरात को न्याय मिलता, लेकिन इसमें भी रेलमंत्री खरी नहीं उतरी।

ममता जी द्वारा पेश किया गया यह बजट भारतवर्ष की प्रगति और विकास की दृष्टि से दिशाभूल्य और अवास्तविक है। गुजरात के विकास को रेंदने वाला यह बजट गुजरात की जनता की अपेक्षाओं के विपरीत है।

हमारे गुजरात के मुख्यमंत्री माननीय नरेन्द्र भाई मोदी के मुताबिक रेल के राष्ट्रव्यापी इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास में परिणामगामी परिवर्तन लाने की दृष्टि से इस बजट में कोई इच्छाशक्ति प्रतीत नहीं होती है। भारी मात्रा की हेमफेरी का हिस्सा 2001-02 में 24 प्रतिशत था। लेकिन वह घटकर 2008-09 में 20 प्रतिशत हो गया है। इससे यह अर्थ निकलता है कि देश में मात सामान के परिवहन के लिए रेल ट्रैक की विषमनीयता में भारी गिरावट आयी है और रोड ट्रैसपोर्ट में बढ़ावा आया है। इसमें रेल तंतु का ओवर चार्जिस भी कारणभूत है। इसको ठीक करने के लिए रेल इंफ्रास्ट्रक्चर के नेटवर्क के लिए "क्वालिटीटेटिव रिफॉर्म और नैशनल रेल केअर एंड फेक्ट इंव्वायरी कमेटी का गठन करना अनिवार्य है।"

रेल मंत्री ममता जी के बजट में पी.वी.पी. मॉडल पर दहेज, सूतपाडा, घोलेस, हजीस जैसे महत्वपूर्ण बंदरगाहों को रेल लाइन से जोड़ने की घोषणा की है व गुजरात के आर्थिक हितों के खिलाफ है। इसलिए हम इसका घोर विरोध करते हैं, वचोकि भारतवर्ष के अन्य राज्यों में रेल मंत्रालय अपनी लागत से रेल लाइनों का निर्माण करती है और जब गुजरात की बता आती है तो इसमें पी.वी.पी. मॉडल का आग्रह कहां से आ जाता है। यह सससर अनुचित, अन्यायी और दोहरी नीति वाला रवैया है।

दिल्ली-मुम्बई के फेक्ट कोरिडोर में गुजरात का हिस्सा 40 प्रतिशत है। इसके बावजूद जो 10 आंदोलन का निर्माण होने वाला है, उसमें गुजरात की उपेक्षा करना ठीक नहीं है।

वर्तमान रेल बजट में रेल का कोई फोकस नहीं है। सिर्फ बंगाल की राजनीति का फोकस है। सिर्फ पॉपुलरिस्ट स्ट्राइट ही है। अपनी-अपनी राजनीति देश के समतुल्य विकास की अनदेखी करके सामाजिक इच्छाशक्ति के अभाव के दर्शन करवाती है। इसमें इलेक्शन का छाया ही दिखायी देता है। परियोजनाओं का भी राजकीयकरण और गुजरात के प्रति रेल मंत्रालय का यू.पी.ए. सरकार का रवैया आतंकवाद जैसा खतरनाक है। ममता जी, विकास में राजनीति मत सोचो, उसे सर्वस्पर्शी, सर्वदेयी सर्वसमावेशी की अमलीजामा पहनाओ। पत्तीज नो मोर पॉलिटिक्स फॉर डेवलपमेंट।

मैंने और गुजरात के कई सांसदों ने गुजरात के रेल मंत्रालय से लिखित मामले इसी सदन में भाषण और लिखित रूप से उठाये थे, लेकिन इसमें कोई नतीजा आज तक नहीं आया है।

उत्तर गुजरात को ममता जी के दोनों बजट में कोई लाभ प्राप्त नहीं हुआ है। उत्तर गुजरात की जनता अपनी रेल समस्याओं को पूरा करने में केन्द्र सरकार की ओर आस लगाये बैठी है। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ उनके कई प्रश्न इस तरह हैं।

जय भारत सह आपकी जानकारी के लिए महेशाणा उत्तर गुजरात का बड़ा इंडस्ट्रियल, मिल्क, आइल सिटी है। महेशाणा जिला ने उंडा शहर में प्रेक्षिया का सबसे बड़ा स्पाइस सिटी, उमिया माता का शक्तिस्थल, मुसलमानों का बड़ा श्रद्धास्थल मीरांदातार, ऐतिहासिक नगरी वडनगर, कोटनसिटीकडी, बहुचराजी यातायाम और अन्य शहर महेशाणा से जुड़े हुए हैं। महेशाणा पूरे उत्तरी गुजरात की राजधानी जानी जाती है। उत्तर गुजरात की निम्न रेल समस्याएं प्रस्तुत करती हूँ इसके बारे में मैंने बार-बार रेल मंत्रालय को लिखा है-

विसनगर, उंडा, वडनगर, महेशाणा से रातको ज्यादातर बसे सूटत की ओर दौड़ती है यदि पालनपुर से सूटत के लिए रात को रेलगाड़ी की आवश्यकता है।

महेशाणा अहमदाबाद के बीच में दूसरी ब्रैंडनेज लाइन की आवश्यकता है।

अहमदाबाद-दिल्ली रेल लाइन पर पहले से ज्यादा रेलें चलती हैं मगर उंडा, सिद्धपुर, छापी एवं कत्तोल की जनता को कोई लाभ नहीं मिलता है।

मुम्बई और दक्षिण गुजरात से अहमदाबाद स्टेशन पर रक्वती गाड़ियां यदि पालनपुर तक चलायी जाएं तो उत्तर गुजरात की जनता को लाभ मिल सकता है।

महेशाणा तारंगा के बीच चल रही रेल बस में तीन कोच लगाये हैं, लेकिन जनता की मांग पर पांच-सात कोच लगाने की आवश्यकता है। महेशाणा तारंगा ब्रैंडनेज का सर्वे हो चुका है और इसे अम्बा जी, खोडबूला और आबू को जोड़ने वाली रेल सर्वे करना जरूरी है। इससे अनुसूचित जनजाति की पहड़ी जनता को लाभ मिलेगा।

महेशाणा, अहमदाबाद और पाटन-अहमदाबाद के बीच इंटरसिटी गाड़ियां चलाने की जरूरत है।

कडी-कत्तोल-बेचराजी रजुज तक ब्रैंडनेज लाइन-आमान परिवर्तन की आवश्यकता है।

महेशाणा बेवराजी विस्मगाम के बीच नई रेल पटरियां बिलाने की आवश्यकता है। इससे महेशाणा से सीधा ही खोराष्ट्र का कनेक्शन मिल सकेगा।

अहमदाबाद-उधमपुर, अहमदाबाद-अगरा, जयपुर-बांद्रा जो नई रेल परियोजनाएं रेल मंत्रालय शुरू करने जा रहा है इसमें उत्तर गुजरात के पालनपुर, उंडा, महेशाणा, कलोल को स्टॉपेज दिया जाए।

गांधी नगर जो गुजरात के प्रशासन का मुख्यालय है उनको भी कई रेलगाड़ियों की सुविधाएं आज तक नहीं मिल रही हैं। उनके बारे में भी सोचा जाए।

रेलगाड़ियां बार-बार देरी से चलती हैं, क्योंकि अहमदाबाद और अबू तक रेल की एक ही पटरी है और मालगाड़ियों की यातायात के कारण भी सभी गाड़ियां देरी से चलती हैं। रेल मंत्रालय अपने खान-पान को लेकर जितना फेशान रहता है इतनी चिंता रेलगाड़ियों को समय पर चलाने की नहीं करता है। बेहतर यह है कि कल्याणकरी मंत्रालय की छवि मजबूत बनाने में रेल मंत्रालय शरा नहीं उतरा है। मुसाफिरों के लिए सबसे बड़ा तोहफा जल्द से जल्द अपनी मंजिल पर पहुंचना होता है न कि सस्ता और घटिया रेल भोजन करना।

मैंने मेरी यह यात्रा, दर्द, मामले अध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से रेलमंत्रालय ममता जी के सामने रखती हूँ और आशा करती हूँ कि ममता जी हमारी दुखती रणों पर महम लगाने की चेष्टा करेंगी। आभार! धन्यवाद!

*SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL):

I welcome to budget but railway Minister said I look after every state, district concerning and kept them to happy but story was different madam railway sis life line of connecting people to rural and urban areas, common & poor people wanted to small requirement but railway Ministry neglecting the what those want.

Koppal is my parliamentary constituency and Maheboobnagar and Ginegire working is very slow and not given importance, from so long time.

Last time railway Minister said every parliamentarian get one upgrade or one adresh railway station but still I am not getting it. Railway yard- there is no lights no accommodation for loading and unloading. Major problem for demiurges charges at Koppal station.

I requesting for introduction of day train between Guntakal-Hubli intercity train it is not proposed in the budget. Madam there is no trains after passing hampi express up to 3 pm. Train lines are remain idle without passenger train.

I am asking for stoppage of vasco-Howrah at Koppal and Hampi express at Banapura from the beginning I recommended to stop this trains at station still not at. This Hamp express running between the Bangalore to Hubli this train running connect with the four constituency Koppal, Ballery, Raichur, Gadag and train running connect with the four constituency Koppal, Ballery, Raichur, Gadag and all V.I.Ps like state Ministers, MPs, MLAs, MLCs traveling, but with only half 1st A.C. coach. Some times all V.I.Ps are traveling of 2nd class. Required full 1st A/C coach.

This train lines useful only nine merchants, traders, and high profile business people, not for rural people and common people, Madam all bogies are so many year old this bogies filled with rats and mosquitoes. Not maintaining properly.

1) This budget has not given any new line, doubling, new trains, passenger train, gauge conversion, extension of trains, new lines serves, for my constituency.

There is no second platform for children, women, senior citizens. At the time of crossing train it is very horrible situation to see. Without great difficulty to get the train and coming out the train is also very difficult to the passenger cross the line.

*SHRI GANESHRAO NAGORAO DUDHGAONKAR (PARBHANI):

I would like to place some important demands of the people made during my tour of the constituency by giving representations of the problem faced by the people. Following demands may be considered by including in railway budget-2010-11 so that people of my constituency find some relief:-

To make the budgetary provision for time bound completion of Akola-Khandwa Gauge Conversion (MG to BG) at Warpath. I would like to place my region to complete gauge conversion from Akola-Khandwa within a stipulated time so that it covers most of the undeveloped and backward region.

To make provision of double railway track i.e. Mudkhed-Parbhani to save the time in crossing railways as it is heavily loaded track.

Integral coach factory at Purna should be established as the ample land is already available there.

As all the officers are shifted to Nanded Division making ample land available, you are requested to demand diesel loco shed at Purna (Jn.) as the infrastructure required for it is already there in addition this following demands should be considered:-

- To make the provision of rail factory of spare parts of the rail at Purna.
- Railway Staff Training Centre should be started.

Adilabad-Parli double track should be laid down for transportation of coal. As this line is commercial.

100 coaches be allotted to Nanded Division of SCR.

A "Truck on Wheel" project from Mumbai to Hyderabad be provided to save diesel, time and truck traffic along the roads and avoid accidents.

The 'Bye-pass' should be made at Mudkhed (Jn.), Purna (Jn.), Parbhani (Jn.) and Parli (Jn.) to save Passengers valuable time.

Passenger amenities like water closet, drinking water and rest room etc. be provided on Platform No. 2&3, Parbhani (Jn.)

At Parbhani railway station new restaurant and two canteen on the platform should be opened.

Following new express trains should be introduced:-

- a) Nanded-Mumbai Superfast Train (Shatabdi Express) should be started.
- b) Nagpur-Solapur Express should be made on regular.
- c) Nanded-Pune Express should be made regular.
- d) Nanded to Secunderabad (Train No. 564) should be extended to Parbhani.
- e) Nanded to Pune Express should be stopped at Manwat Road station.
- f) To make the provision of Passenger Reservation System at Jintur as early as possible.

Modified Diesel Home Locoshed at Purna (Jn.) :- I would like to emphasize the fact that injustice is done in my region to Purna (Jn.) where steam loco-shed was located as it was a Central Place to then MG Rail line. I come to know that such steam loco-shed were also present at Kazipet, Lalaguda, Guntkal, Gutty but they were subsequently converted in Diesel and Electric loco-shed. I also came to know that these lines are electrified and these diesel locoshed far away from Nanded Division (about 350 KM).

Management institution/technical institution. It is learnt that ample land is available at Purna (Jn.) and there is no reputed management or technical institution on the lines of IIT/IIM in entire Marathwada region. I hope if such an institution is granted it will definitely remove the educational and economically backwardness of entire region.

Model Degree College/Kendriya Vidyalayas- I also urge upon your authority to sanction a model degree college/Kendriya Vidyalaya at Purna (Jn.) to avoid the inconvenience of thousands of migratory railway employees.

I request to Hon'ble Railway Minister to consider these proposals for the development of Marathwada region.

*SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Indian Railways is not just the Bogies and Wagons on the Wheels nor crisscrossing of Railway Tracks and Railway stations. It is a personified symbol of National Integrity and a vehicle for bringing Socio-economic transformation. This golden view should be kept in mind by Railway Ministers while presenting Railway Budget to the Nation some of the new trains have been given big names like Matrubhoomi and Karmabhomi. But it seems during Lalu's time only, Bihar was treated as Matrabhoomi, while during the present Rail Minister only Bengal is treated. Matrubhoomi, if one look at the huge budgetary allocation and other bountry made to Bengal. That is why now new slogan is it is all for Bengal and baaki sab Kangal" In the zeal of entering writers building next year the Rail Ministers eyes could see only Bengal look at these proposals for Bengal.

- Metro facilities to be extended with five new Metro Stations with an eye on civic election later this year.
- A proposed sports academy in Kolkata.
- A Rabindra Museum in Howrah and A Gitanjali Museum in Bolpur to commemorate the 150th birth anniversary of Rabindranath Tagore.
- Shambhu Mitra Culture Complex of performing arts and a music academy in Howrah.
- A State-of-the art advanced loco pilot training center in Kharagpur, in advanced railway track training center in Belegghats and four multi disciplinary training centres.
- A center for railway research to be set up at IIT – Kharagapur.
- A Diesel Multiple Unit factory to be set up in Sankrail.
- A refrigerated container factory on P.P.P. mode in Budge Budge.
- Special tourist trains called Bharatt Tirth to start on 16 routes.
- Ten Express trains, including two Duronto trains.
- Kharagpur to be made a world-class station.

I wish her every success but Matrabhumi India should not be let down in appeasing Bengal people. Rightly or Wrongly, I had expected and same from Muniyappa ji to Karnataka but to our utter disappointment, as Karnataka is not as lucky as Bengal. I think he must have been happy for the reason that all through the Budget the places of Karnataka appear quite frequently may be it is for survey or new lines or some other projects look at these features.

Out of 114 new routes surveys announced Karnataka places are features in 13 routes. By any yardsticks this appears a bumper bounty to the State. But the very fun lies here.

They are only surveys though no expenditure funds earmarked for survey. After all they are only surveys and made subject to approval of planning commission. I would like to ask Rail Minister what was the necessity for announcing these surveys without approval of planning commission. This all remembers me a phrase as eyewash.

Here one contradiction or a discrepancy that appears is for Karnataka new route Tumkur – Davanageri is shown in the socially desirable category on page NO. 26 for survey and at the same time finds place in new lines construction under cost sharing and P.P.P. category on Page No. 34. Which is the ultimate one I ask Rail Minister for clarification. All these new lines are for survey but all subject to planning commission approval and under what category these lines will be constructed and is not clear. There is one more lot of new lines survey under category of requests made by the concerned state Govts., which are 65 in total and Karnataka's 13 routes are included. But again these are survey only.

In the new lines category under 1021 km., length classification Karnataka's only relief is Bagalakot – Kudachi which has been included in Budget and free from any conditionality like approval of planning commission.

Why I have mentioned this list is just enlighten the people how these all projects are like the things looked in the mirror, as they are not capable of certainly being implemented, and how this budgetary promises may remain as promises and hopes only. The budget contains such large list of survey lines but nowhere in the budget the earmarking of money for these surveys shown.

Four types survey and new lines are mentioned. Under the socially desirable connectivity 114 updating of surveys about 55

surveys are mentioned under requests made from various sources. But as I have said for these survey there is no earmarking of funds mentioned.

In page No. 34 of doubling of lines and 19 constructions of new lines have been mentioned on cost sharing and P.P.P. basis. But what is the cost of the State Government, and the Railways and which are the projects that are taken in P.P.P. basis it is not elaborated. It is full of uncertainty where from the funds come it is not known. In my opinion these projects are shown just for the eyewash of the people or to give some false impression to the people of Karnataka to show many projects have been taken-up which are mainly depending upon incidence of private partnership.

I would like to draw the attention of Rail Minister to her reply to the Starred Question 102 on 4th March where in it is explained that there are total 306 ongoing projects are cost of which is a whopping 81000 Crores required. It is admitted in the reply that due to paucity of funds the progress of most of these projects is slow and railway is trying to bring funds through some of the non-budgetary sources. When this is the plight of earlier projects what happens to the 41000 Crores projects announced for 2010-11 only Rail Minister knows.

In addition to this there is Railway vision – 2020 document unveiled in December 2009 by which the Minister wants to take Indian Railway to 21st Century, even if a decade late. The key to achieve this document and more Rs. 14 lac crores said to be invested over the next ten years. Which means requiring an investment of Rs. 1.4 lac Crores huge amount and where from this amount is generated only Rail Minister has to explain. Otherwise this will be a project on paper only. It is important to note just now ambitious an investment goal this was at a time when Rail Minister seriously questioned the famous profits claimed by Laluji during his time.

Now again coming to my State Karnataka just to show how less budgetary allocation is made to South Western Railway which covers most the State, as comparison to previous years budgetary allocation for various ongoing and new projects as well as Railway Operating activities.

S.L. No. Year Amount (Amount in Crores)

- 1) 2007-08 780=00
- 2) 2008-09
- 3) 2009-10 857.18
- 4) 2010-11 725.12% Less 15% compare to last year.

The above table indicates how compared to last year lesser amount is allocated and again Railway Minister to explain it.

I will give one more detail which indicates, that among 6 frontline Rail Zones, Eastern Railway that covers West Bengal grabs the major share in the allocated for the year 2010-11.

Amount (in crores)

- 1) S.W.R., Total allocation Rs. 725.12
- 2) S.E.R., ,, Rs. 1096.93
- 3) Central Railway ,, Rs. 1142.97
- 4) S.C.R. ,, Rs. 1656.28
- 5) S.R. ,, Rs. 1539.49
- 6) E.R. (Bengal) ,, Rs. 1994.50

This Table indicates how S.W.R., gets meager allocation and E.R. get a huge Rs. 1994.50 crores. What is this called in Railway language Hon'ble State Railway Minister Mr. Muniyappa only has to explain, who belongs to Karnataka. If this is the kind of discrimination when all the projects that are ongoing to complete and the new projects to take off.

Now coming to the introduction of new trains. I had expected due to good offices of our Muniyappa ji, at least his time we would get all the new trains we had sought for, I for my constituency which is the second biggest in the State I had demanded one night Express Train each to Mumbai and Pune and one to Hubli – Bangalore and another direct train to Hyderabad. This was the long standing demand of the people since a decade. But the demands to Bangalore – Mumbai Trains is not heard once again but a By – Weekly train to Hyderabad is given. But unfortunately this is done by de-linking Train No. 7416/7430 i.e., Haripriya and Rayalseems by linking which we had earlier a direct daily train to Hyderabad. The result is we are now deprived of a daily Hyderabad train to get only a By – Weekly Hyderabad Train. This means what is given by one hand is snatched by another. Therefore, I request the new train i.e., by weekly train to be made daily or if it is not possible earlier linkage system to be restored. This is the people's demand.

I also take this opportunity to request Hon'ble Rail Minister to do this and also to fulfill the long standing demand of new Hubli to Mumbai and Hubli – Pune and Hubli – Bangalore direct trains.

Railway Minister has made it clear repeatedly that rail will not be privatized. But I would like to ask her that what does her offer for P.P.P. for the new lines mean.

Lastly few words of academics. If Rail Minister, Mamata ji wanted to lend her "Vision 2002" credibility this Budget should have been used to move Indian Railways away from unrealistic and non-core activities like running Hospitals, Bottling Water and towards acquiring the necessary savings and financial strength. As a Spin – off, it may have also helped her gain credibility as one who could be able to bring genuine economic change to Indian Railways for better operational purpose of Railways the passenger would get the improved amenities and Rail travel.

The massive expansion of its non-core activities in recent years has been making or will make in the long run wheels of Railways move off the track. The most telling Statistics on this front however does not come from the Railway Budget but from the planning commission. In the period of Tenth Plan, Indian Railways investment in PSUs was only 4% of its total plan expenditure. In the 11th plan this spending had shot up to comprise 17% of the Railway expenditure. Compare this with the proportion of expenditure on rolling stock which come down from 32% to 26 of total expenditure or the proportion

spent on new lines down from 11% to 7% or the proportion spent on Track renewals down from 18% to 10%. It means going opposite direction of Vision 2020. One indication of Railway Minister going away from her visions is clear by her intention to set up Six clean drinking water plants. This previous money for Railway operation very well could have been diverted towards the railway operational aspects and made railways efficient functioning.

Following is comparative detailed list of allocation of funds for S.W.R., Zone which covers major portion of Karnataka for the year 2009-10 and also the lists of the ongoing Railways Projects in Karnataka which are not completed as per the target date of commissioning and inordinate delay is caused in completing.

South Western Railway				
Budget Grant 2009-10 Vs Budget Grant 2010-11 – Demand No. 16				
Fig in Thousands of Rs.				
Plan Head	BG	BG	% of	Change
	2009-10	2010-11		
11	New Lines	1185800	1201000	1%
14	Gauge Conversion	980611	860000	-12%
15	Doubling	1332400	760000	-43%
16	Traffic facilities	603209	493414	-18%
17	Computerisation	40100	114801	186%
21	Rolling Stock	155181	180303	16%
29	Road Safety works – LCs	250000	324728	30%
30	Road Safety works – ROB/RUB	447520	257050	-43%
31	Track renewals	2000000	1500000	-25%
32	Bridge works	161805	128625	-21%
33	Signal & Telecommunication works	243566	401 862	65%
36	Other Electrical Works	50535	55000	9%
41	Machinery & Plants	108587	89634	-17%
42	Workshops & Production units	286364	251796	-12%
51	Staff quarters	144650	107000	-26%
52	Amenities for staff	147404	112949	-23%
53	Passenger amenities	304866	242640	-20%
64	Other Specified works	135587	170437	-26%
	Total	8573185	7251239	-15%

I will example how most of the Railway project in Karnataka are not completed as per the target fixed by Railway itself.

Shimoga – Talaguppa Gauge Conversion: This project was started long back which is on the cost-bearing base. This 97 km., length project was to be completed before 31-03-2009 as per the target date of commissioning.

Dharwad-Kuumbarganavi Doubling : This is only 26 km., of doubling falling in my constituency. It target date was 28-02-2009. But still it is not completed.

Hubli – Hebsur Doubling: This is also a small stretch of 20 kms., doubling work is to be commissioned before 31-03-2010. But the existing position is said to be impossible that it is finished on this date.

Ramanagar – Mysore doubling: 9.05 km length of doubling is started long back and T.D.C. is 31-03-2010. But condition is that there is not work done to complete it on this date. This is on cost bearing of 67.33 and State Government, has paid fully its share of money.

Kollur – Harihar: This is also a very old project of 65km., new line and bared on cost sharing and our Government, has paid its full money. It's T.D.C., was 31-12-2008, but still the work is not completed.

Bangalore – Sathyamanagala: This 260km., length new line which is via Kanakpur and Killegal was to be completed before 23-02-2009, but most unfortunate thing is that this work is said to be never taken off. There may be some problems with Sattyamangal Forest but what has prevented railway to start work is non-forest area.

Rayadurga – Tumakur New Line: This project of 212 kms., length is sanctioned 2007-08. The State Government, is to acquire land but most unfortunate is that the Railways has not written a single letter during the course of two years asking for land acquisition.

Munirabad-Raichur New Line: This project of 165 Kms., length is also sanctioned in 2007-08. The State Government, has already acquired land and acquisition has to be made in Koppal District. The State has already asked Railways to take position of acquired land in Raichut District, but there is no response from Railways it is said.

In addition to this there is a case of about 85 ROB/RUB in replacement of Level Crossing in Karnataka, on cost bearing. Karnataka is ready to pay its share of 30 Crores but Railways has taken Rs. 4.8 Crores only, and most unfortunate thing is that not a single ROB/RUB is still ready.

If this is the casual way of Railway style. I don't know how Hon'ble Railways Minister push forward her "Vision – 2020" and

how she is keeping her word of this Budget to complete 1021 Kms., New Lines.

*SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER):

As stated in General Budget that the budget 2010-2011 is for the AAM ADAMI, I want to congratulate Hon'ble Railway Minister for Vision 2020 and for not increasing the train fare for the Aam Adami with even not hiked the goods fare prices which are ultimately leads to increase in the daily needs. On the other hand in this Railway Budget for Agricultural Products and Farmers no provision has been considered, hence farmers are not happy with this Railway Budget. I appreciate the consideration of Railway Budget presented by Hon'ble Madam while formulating the proposals based on two consideration i.e. Economic Viability and Social Responsibility.

The progress of the infrastructure is the main heart of the development of the country and Railway is playing very vital roll in this development. I had forwarded many letters in respect of various kind of demands to be sorted out from the Ministry and very much thankful to Hon'ble Railway Minister for honouring right justice to some of them.

Once again I put forwards my demands and request Hon'ble Railway Minister through Hon'ble house to look personally and envisage the matter. The following are some important issues to be taken care off in due course of time and I am sure Hon'ble Madam will certainly help to resolve this issues.

To attach one – 3 AC, two-Sleeper and two-General class coaches from Bhusawal to Amravati Mumbai Express (2111-2112) to provide stoppage at Nandura and Thane.

To provide first class AC coach each for Kamataka Express (2627/2628) and Goa Express (2779/2780).

Bhusawal-Mumbai Passenger (353/354) which was earlier running and closed the operation by the authority should be immediately put in to operation.

Please provide stoppage at stations for respective trains as specified below, Malkapur for Nagpur-Pune Super Fast Express and Gitanjali Express, Raver for Kamayani Express & Patna-Pune and Jalgaon for Goa Express, Sachkhhand Express, Mangala Express and Gitajali Express.

To provide new Jan-Sadharan starting from Bhusawal during day time (starting at about 8.00 AM) for traveling of ladies alone to Mumbai with family, the long standing demands of the common man from Jalgaon District.

To issue new license & registered coolie on the crowded stations as the number of coolie has reduced because some senior collie has promoted in Railway Service on Gang man post in the last Budget 2008-09. Also to consider the Helper-Vendor working for railway since long for Railway service under Group IV Category on the same basis as considered for Registered Coolie.

To provide VPU racks from BHUSAWAL vision for transportation of Banana to save and to really honour the efforts of the farmers with the concessional rates as applicable for the BCN racks or grant the permission for 32 BCN instead of 42 BCN of Banana Transportation.

To provide the Air Conditioned Cargo station at Savda and Raver for faster transportation of quality Pre Cooled Banana.

To improve Railway connectivity and infrastructure development, based on the two consideration as stated in the face of the budget, the conversion of Pachora-Jammer Narrow Gauge to Broad Gauge with extension upto Malkapur via Bodwas – Nadgaon (the home town of our Honourable President of India Smt. Pratibhatai Patil).

To speed up the survey for the New Railway Line connectivity from Solapur to Jalgaon via Ajantah Caves, to promote the tourist activity and save long running distance.

As the local trains frequency increased for Mumbai, Pune to Lonavalal Suburban local trains frequency should be increased as these trains are passing through all the Industrial belt, lot of daily travels for working purpose specially for Mahila.

As the number of Air Conditioned wagon are going to be increased, as declared in the recent Railway Budget for transportation of Fruits & Vegetables, the activity of building the new Wagons should be placed near area of Bhusawal Divisional office in the State of Maharashtra. As ample of Governments land with Railway's own land is available in the vicinity of Bhusawal.

Please do the needful in the above matter and oblige

*SHRI J.M. AARON RASHID (THENI) :

First of all I would like to congratulate the Hon'ble Minister for Railways for formulating proposals looking into the economic viability of the projects as well as social responsibility. The objective of our UPA Government is to achieve economic growth with social responsibility. No growth of a country is complete if benefits of the growth are not provided to the poor and vulnerable sections of the society. The proposal to update the survey of the socially desirable projects connecting backward areas is laudable. Reduction of Rs. 100 per wagon in freight charges for food grains for domestic use and kerosene, retaining the several concessions under Izzat Scheme and no increase in the passenger fares of any calls or category of trains and freight tariffs are right steps in the interest of common people, which reflects the commitment of UPA Government towards the common man.

Railways are not only carrying human beings as passengers, but they are primary carriage form of all the materials that are used for building nation. The efficient of Railways are crucial for achieving the economic growth. It gives me pleasure to note that performance of Railways is impressive. There is no doubt that the railways is one of the key sectors that were hit by the economic downturn. It is heartening to note that Railways has achieved freight loading target of 890 million tonne surpassing the fixed target of 882 million tonnes. To meet the requirement of the farmers refrigerated.

By contemplating setting up of medical colleges, nursing colleges, diagnostic centers, Kendriya and Navodaya Vidyalas Railways is helping the nation in its expansion programmes for education and health sectors. Today, we all are living in a Globalization era. The role of Public Private Partnership is crucial for economic growth of the nation in every sector and for this promise made by the Hon'ble Railways Minister to come up with a business model for the railways, to set up a task force for clearing private investment in Public Private Partnership projects within 100 days and to find innovative funding methods to operationalise the ambitious "vision 2020" reflects the intention of our Government to speed up the implementation of the infrastructure projects. The proposal to add 1,000 route-kilometres of railway track during the ensuring year is an ambitious endeavour and I extend my good wishes to Hon'ble Minister for Railways for achieving this goal successfully.

Hon'ble Railways Minister deserves for special applauds for her announcement that candidates appearing in the Railway Recruitment Board examinations can write their papers in regional languages including Urdu as it would give lakhs of youths hailing from various regions of our country, particularly from the down trodden strata of the society to get employment in Railways through the concerned Railways Recruitment Boards. Her announcement to connect remote hilly areas with rail, where it is reported that people will be seeing the rail gaddi for the first time in their life, must be appreciated.

For 2010-11, projected freight loading of 944 million tonne. For the first time the railway Minister has proposed a state of the art kind of project, namely the Rail Production & Warning system, which will reduce accidents significantly. She has dealt with this situation of privatization versus public private model in a very balanced way. A few I.T. centric announcements on SMSes and nuggets to do with RFID (Radio Frequency Identification Device), anti collision system and GPS (Global Positioning System) based optimized driver guidance systems included in the budget might appear low -fi on the face of it. But, in practical terms, these devices are genuine savings for both Railways and its users- industry as well as passengers. The proposed SMS updates on the punctuality of trains is slated to go a long way in helping passengers, who make last minute adjustments to their traveling schedules. Such updates on reservation up gradation are also helpful to save passengers from running counters checks on whether their coach number changed at the last minutes. SMS updates on wagons movement is expected to enhance logistics management, coal users, power and Steel Plants. Interestingly investments in the passengers SMS facilities will not require much addl. Investment by the IRCTC (Indian Railway Catering and Tourism Corporation) since basic infrastructure for the facility already exists. Only some adjustments in the software and linking of the passenger train movement system with the SMS facility will do the work. A monitoring system that keep track of all wagons and rakes in any zone will obviously help in better movement and planning at a time when tracks are invariably congested. This will help save fuel costs as well as reduce turnaround time. At present since the planners and users are in the dark in terms of the exact location of rakes, the scheduling of loading and unloading remains unknown. This can be ironed out gradually with RFID technology

RFID technology is rampant among the Shipping and road transporters. If Indian Railway starts implementing such technology on rakes/wagons it will bring down the turnabout time between the loading and unloading, resulting in increased availability of wagons.

Anti Collision Device (ACD) which have already been installed on N.F.Rlys., is now proposed to be extended in three more zonal Rlys. Four projects covering 828 route kms. for proving safety and preventing collision accidents will be implemented this year. The Government and consumers, enterprises of the country are realizing the need to accurate GPS solution that can save time and money all the while heightening convenience for consumers. GPS based optimized driver guidance system will be a welcome decision for Indian Railways which will abjure the performance, arrival predictability and ensure safe destination arrival for passengers.

Proposal to set up Railway Research Centre in I.I.T., Kharagpur for research in railway technology and other premier institutes like IITs, & DRDO is welcome step. Proposal regarding updating survey of connecting backward areas with the railways under socially desirable railway connectivity proposals is a commendable endeavor. Survey of few lines in the state of Tamil Nadu have been promised. One of the proposed project is S.NO.28 Dindigul – Kumli which is long pending demand for connecting Kumli to Dindigul. This may kindly be expedited as major part of the proposed route of Dindigul-Kumli falls under my constituency and my request is that this line should be extended up to 1 Sabari Malai for the benefit of thousands of devotees of Lord Aiyappa. Also permit me to say a few words regarding Bodi to Madurai 90 kms. long meter gauge railway line laid during pre independence. So far it has not been converted into broad gauge. This conversion will benefit all the traders of cardamom, pepper, cashew, silk cotton, coconut and paddy from Bodi and Theni because their goods have to be reloaded twice which leads to damage and theft of products. (Of course the work was commenced but stopped due to shortage of funds) Another point I would like to state that railway parcel booking counters in Theni, Bodi and Usilampatti may kindly be opened immediately as it will immensely help the Cardamom, Spices, Coffee, Paddy and Coconut cultivators/traders and there are 5 trains which start from Chennai to different – destinations in south halting at Madurai. People from Usilampatti and Chozhavandan have to travel 40 kms, for necessary reservation to Chennai. Hence the opening of a booking railway reservation counter for passengers will definitely help the people, cultivators and traders from my constituency. There is a Railway line in between Chozhavandan and Vadipatti. This railway gate is closed during peak hours and as an when the train comes and goes and hence there is huge stagnation of public at large including the school children college going people including the staff as well as the office goers. An over bridge in between this railway line will definitely help them as well as the traders/business men of this area.

Secondly at present there is only one passenger train is running between Madurai to Dindigul with stoppage in Chozhavandan, in my constituency. This train starts from Dindigul, arrives Chozhavandan at 8-15 AM to Madurai and from Madurai at 6-25 PM reaches Chozhavandan at 7.00 PM and then proceeds towards Dindigul. It is requested that Hon'ble Minister may kindly consider to introduce one more passenger train in this route.

Thirdly, reservation is done only for 12 persons from Chozhavandan to Chennai in Nellai Express. Previously two more trains i.e. Pandian Express and Gurudaiyut Express used to halt at Chozavandan. So my humble request would be to increase the quota of reservation from 12 to 25 and to halt the other two trains i.e. Pandiyan Express and Guruvayur Express in Chozhavandan station as done earlier.

Kindly consider the request for introducing electric trains from Madurai to Dindigul and Trichy to Madurai with a halt at Chozhavandan.

On the whole the railway budget presented by Hon'ble railway Minister is public oriented especially for the poor (BPL) and down trodden. The industries will also be benefited as various measures including quick availability of wagons/racks for the use of various industries, has also been announced in the Budget.

***श्री वीरन्द्र कुमार (टीकमगढ़):** ०: सर्वप्रथम, मैं माननीय रेलमंत्री जी का धन्यवाद देता चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के बुन्देलखंड क्षेत्र का वह जो रेल सुविधाओं से वंचित था उन्होंने वहां की जनता के लिए शोषण से सागर, छतरपुर खजुराहो नई रेल लाइन का सर्वे कराने की घोषणा रेल बजट में की है। निश्चित ही इस रेल लाइन से विकास की नई इबारत लिखने का कार्य उनके द्वारा किया जायेगा। माननीया नेता प्रतिपक्ष सुप्रभा स्वराज जी के सुझाव को उन्होंने स्वीकार कर अपनी हृदय की विशालता का परिचय दिया है। आशा है इस रेल लाइन के सर्वे उपरांत विमानन में राशि की कहीं कोई कमी नहीं आ पायेगी।

अब मैं इस क्षेत्र के लिए पूर्व में घोषित तलितपुर सिंगोली रेलवे लाइन की तय्यक ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 1998 में इस लाइन के लिए शिलान्यास माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा किया गया था उस समय लगभग 985 करोड़ रूपए की योजना बनी थी, किंतु निश्चित समयावधि में कार्य नहीं होने से इसकी लागत बढ़ती जा रही है जो लगभग 2000 करोड़ रूपए के आसपास होगी। अभी इन लाइन में मिट्टी डाली जा चुकी है। पुन एवं पुनियों का कार्य भी लगभग खजुराहो तक पूर्ण होने की स्थिति में आ रहा है। मेरे संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ में स्टेशन का भवन भी बन चुका है। गत वर्ष इस योजना में लगभग 58 करोड़ रूपए की राशि का बजट में प्रावधान किया गया था जो काफी कम था। इस वर्ष राशि थोड़ी बढ़ा दी गयी है, लेकिन बुन्देलखंड के आर्थिक-सामाजिक औद्योगिक विकास के लिए तलितपुर सिंगोली रेल लाइन को विशेष चैकड देकर प्राथमिकता के आधार पर इसी वित्तीय वर्ष में पूरा कराकर प्रारंभ कराना चाहिए। रेल बजट के पेज 109 में 2010-11 फूरे किए जाने वाले प्रस्तावित 1021 कि.मी. कवर करने वाले खंड में 13वें नम्बर पर तलितपुर सिंगोली रेल लाइन का उल्लेख भी किया गया है। आशा है नई पूर्ण विध्यास है माननीया रेल मंत्री जी द्वारा ही तात अंडी दिखाकर इस लाइन से रेल खाना की जायेगी तथा टीकमगढ़ छतरपुर की जनता उनका हार्दिक स्वागत कर पसन्नता का अनुभव करेगी।

ओरछा मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रसिद्ध धार्मिक एक पर्यटक केन्द्र है जहां सारे देश से धर्मावलंबी तथा बड़ी संख्या में विदेशी पर्यटक प्रतिदिन आते हैं। अतः यहां यात्रियों की सुविधा हेतु उत्तर प्रदेश सम्पर्क कंरति एक्सप्रेस का स्टॉपेज होना चाहिए।

ओरछा में रेल यात्री आरक्षण सुविधा भी प्रारंभ होना चाहिए।

बुन्देलखंड एक्सप्रेस का ओरछा में पूर्व में स्टॉपेज था पुनः प्रारंभ होना चाहिए। इस ट्रेन से धार्मिक यात्रियों का इलाहाबाद वाराणसी से सीधा सम्पर्क हो जायेगा।

उत्तर प्रदेश सम्पर्क कंरति एक्सप्रेस को 3 दिन से बढ़ाकर 5 दिन किया गया है। इसे सप्ताह के सातों दिन चलाना चाहिए।

ताज एक्सप्रेस को विश्व प्रसिद्ध पर्यटक केन्द्र खजुराहो तक बढ़ाया जाना चाहिए ताकि विदेशी पर्यटक दिल्ली से सीधे ट्रेन से खजुराहो पहुंच सके।

निवाड़ी स्टेशन पर उत्तर प्रदेश सम्पर्क कंरति एक्स. का ठहराव होना चाहिए।

निवाड़ी से टीकमगढ़ मार्ग पर रेलव ओवर ब्रिज की आवश्यकता है इसे शीघ्र बनवाना चाहिए।

निवाड़ी स्टेशन पर रेलक प्लांट पर शेड नहीं होने के कारण माल बरिश्त, धूप में खराब हो जाता है। अतः वहां शेड बनवाया जाना चाहिए तथा रेलक खड़ा करने तीसरी लाइन की मांग तबे समय से की जा रही है वह लाइन शीघ्र डालना चाहिए।

निवाड़ी स्टेशन पर तुलसी एक्सप्रेस का स्टॉपेज भी किया जाना चाहिए।

निवाड़ी स्टेशन पर यात्रि में लाईट नहीं होने से असामाजिक तत्व रेल यात्रियों को परेशान करते हैं। अतः लाईट व्यवस्था ठीक की जाना चाहिए।

निवाड़ी स्टेशन पर रेल यात्री सुविधा हेतु पी.आर.एस. सिस्टम शीघ्र प्रारंभ होना चाहिए।

हरपालपुर गंडी जाते समय मिर्जापुर हावरे नं. 76 पर रेलवे फाटक अवसर बंद होने से जाम लगा रहता है। अतः इस एन.एच. के फाटक पर शीघ्र रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

हरपालपुर स्टेशन पर 2 नं. प्लेटफार्म नहीं होने से रेलयात्रियों को काफी परेशानी हो रही है। अतः शीघ्र ही वहां शेड सहित प्लेटफार्म बनाया जाना चाहिए।

छतरपुर से हरपालपुर मात्र 52 कि.मी. दूर पड़ता है। सर्वे कराकर छतरपुर से हरपालपुर नई रेल बिछानी जाना चाहिए ताकि यात्रियों को झंसी नहीं जाना पड़े।

छतरपुर से राठ होकर उरई के लिए नई रेल लाइन का सर्वे कराकर 157 कि.मी. की लाइन प्रारंभ होना चाहिए।

ओरछा स्टेशन के समीप ओरछा झंसी मार्ग पर रेलवे लाइन पर गेट बंद होने से विदेशी पर्यटकों को काफी असुविधा होती है। अतः रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

शताब्दी एक्सप्रेस में विदेशी पर्यटकों की सुविधा हेतु कांटीनेंटल नाश्ता एवं भोजन की सुविधा बढ़ायी जानी चाहिए।

झंसी छतरपुर सागरपुर करेली नई लाइन डलने से नागपुर की दूरी 200 कि.मी. कम हो जायेगी। समय तथा पैसा बचेगा। इसमें से शोषण सागर छतरपुर सर्वे की घोषणा तो हुई ही है। इसी के साथ ही उत्तर सर्वे भी कराया जाना चाहिए।

***श्री नारनाई कझरिया(अमरेली):** ०: मैं इस लोक तुभावहन बजट का विरोध करता हूँ। प्रत्येक वर्ष की तरह वर्ष 2010-11 का बजट सही अर्थ में लोक तुभावहन का ही साबित हुआ है, मैं अपने माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया जी से यह जानना चाहता हूँ कि देश के आजादी के इतने सालों बाद भी भारतीय रेल मानवित् पर मेरे चुनाव क्षेत्र अमरेली गुजरात का कोई नामो-निशान नहीं है। कोई उल्लेख तक नहीं है वया उन्हें यह भी पता है कि अमरेली जिला भी देश का एक अभिन्न अंग है। लेकिन आजादी के 63 सालों बाद भी मेरा चुनाव क्षेत्र अमरेली आज भी रेल सेवाओं से वंचित है। रेल सेवाओं के अभाव से आज भी मेरा चुनाव क्षेत्र सर्वाधिक पिछड़ा हुआ साबित हो रहा है। आजादी से पूर्व की मीटरगेज लाईन ही कार्यरत है। अमरेली के कुल आबादी का 60 से अधिक प्रतिशत हिस्सा सूत, अहमदाबाद, बड़ौदा, मुम्बई में अपनी जेजी-रोटी के निर्यादन के लिए बसे हुए हैं। लेकिन अमरेली से सूत, मुम्बई और देश के अन्य शहरों से रेल सम्पर्क से आज भी वंचित है और अधिकांश लोगों को रेल सेवाओं के लिए अहमदाबाद पे निर्भर रहना पड़ रहा है।

मेरे चुनाव क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले ढसा से लाठी खिजडिया, अमरेली, धारी, जेतलसर और जूनागढ़ के बीच रेल लाईन बिखाने और अमान परिवर्तन के लिए कई बार सर्वेक्षण कराया गया , लेकिन आज भी कुछ नतीजा नहीं निकल पाया है।

दूसरा मैंने कई बार सदन में अहमदाबाद महुआ के बीच रेल प्रतिदिन चलाने के लिए अपना प्रस्ताव रखा और अहमदाबाद महुआ, सूत के बीच सीधी रेल लाईन प्रारंभ करवाने के लिए मंत्रालय से आग्रह किया, लेकिन आज भी इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई और ना ही कोई प्रत्युत्तर प्राप्त हुआ और साथ ही साथ ढसा से गारियाधार रेलवे लाईन विकास के लिए प्रदेश की सरकार ने भी प्रस्ताव भेजा है, लेकिन इस पर भी कोई अगत नहीं हुआ है। खिजडिया, अमरेली, जेतलसर, जूनागढ़ के बीच अमान परिवर्तन और नई रेल लाईन बिखाने के संदर्भ में गुजरात सरकार ने भी बार-बार प्रस्ताव भेजे लेकिन रेल मंत्रालय द्वारा प्रत्येक रेल बजट में अनदेखी कर दिया।

पश्चिम रेलवे के भावलनर विभाग के अंतर्गत आनेवाले सावरकुण्डला स्टेशन पर रेल प्रशासन ने अपनी नाकामिलीयत का नमूना पेश किया है, जहां रेलवे प्लेटफार्म नीचे और लाईन ऊपर है और इस स्थिति का जायजा शायद किसी बड़े अधिकारी ने नहीं लिया है। ऐसा घोर मजार वहां की जनता के साथ क्यों?

मेरे क्षेत्र में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रों का अभाव है, जबकी वहां पर पिपावा पोर्ट ट्रस्ट कार्यरत है जहां से प्रतिदिन करोड़ों रु. की राशी का आयात-निर्यात किया जाता है। साथ ही साथ अंबुजा सीमेंट, अट्टाट्रेक, सीधी सीमेंट जैसे कारखाने हैं साथ ही साथ कपास की मंडियों नमक उत्पादन मछली उत्पादन खनिज सम्पदा इत्यादी से रेल प्रशासन को करोड़ों रु. का राजस्व अर्जन प्राप्त होता है। जिला मुख्यालय अमरेली स्टेशन का स्थिति का अत्यधिक दक्कीय है साथ ही भावलनर, अहोलाई, धोलेरा, वलमन तारापुर पेटलाट के सरने नई लाईन बिखाने का कई बार सर्वेक्षण किया गया, साथ ही साथ ढसा, के बीच अमान परिवर्तन और सुरेन्द्र नगर बोटाड ढसा अजुल और पिपावा के बीच रेल दोहरीकरण करने के संदर्भ में राज्य सरकार ने कई बार अपना प्रतिवेदन प्रेषित किया लेकिन नतीजा आज तक संतोषजनक नहीं मिल पाया है। प्रत्येक वर्ष के रेल बजट में राज्य से संबंधित वित्तीय आवंटन के लिए प्रस्ताव प्रेषित किया जाता है लेकिन हर बार की तरह गुजरात रेल सेवाओं को प्राप्त करने से वंचित रहता है और अत्यक्ष महोदय जी माननीय मंत्री महोदया जी ने अपने रेल बजट कुछ अल्टी योजनाएं की हैं। जिसका स्वागत करता हूँ। रेल मंत्री महोदया को बताना चाहता हूँ की उन्होंने रेल बजटीय भाषण में जन्मभूमि गाड़ियों को चलाने के संबंध में ऐलान किया है कि देश के अपने उन वर्दीधारी सैनिकों पर हमें गर्व है जो अर्थाधिक विमान और अवलन्नीय परिस्थितियों से हमारे देश की सीमाओं की रक्षा करते हैं। आजादी के 63वें सालों से पश्चिम क्षेत्र के विभिन्न शहरों के बीच कोई सीधा रेल सर्कल नहीं था। आमाना परिवर्तन और नई लाईन संबंधी कार्यों के रूप में रेल दारा विकसीत की नई अवसंरचना के कारण एक सीधा सम्पर्क उपलब्ध हो गया है। उन्होंने इस दिशा में अहमदाबाद और उधमपुर के बीच पुंति सप्ताह एक नई एक्सप्रेस गाड़ी सेवा जन्मभूमि समर्पित करती हूँ जो कि जोधपुर, फत्तेदी, तालगढ़, विरायवाल, लीलीबंगा, महाजन, सूतगण्ड, हनुमानगढ़, बसिंडा, फरिदकोट, फिरोजपुर, जालंधर, चवकी बैंक, सांबा बाड़ी बादयप जम्भूतीवी और उधमपुर को जाड़ेगी।

मैं माननीय मंत्री महोदय जी से जानना चाहता हूँ कि वया जन्मभूमि पुरी तरह से यदि सिर्फ वर्दीधारियों के लिए निर्धारित की गई है तो मैं माननीय मंत्री महोदय जी को अपनी ओर से जानकारी और स्थाटीकरण करना चाहता हूँ कि पश्चिम क्षेत्र में हमारे वर्दीधारियों को न सिर्फ अहमदाबाद में तैयार किया गया है, लेकिन हकीकत में पश्चिम क्षेत्र सैन्य मशक जावननर और कच्छ की सीमाओं पर है, हमारी सीमाएं जामनगर और कच्छ से जुड़ी हैं। अहमदाबाद तो सीमा से कोशों दूर है। असली वर्दीधारी तो जामनगर में तैनात देश के तीनों सेना थल, जल और वायु साथ ही साथ सीमा सुरक्षा बल, तटरक्षक बल के सैफड़ों जवानों को जामनगर में तैनात किया गया है न कि अहमदाबाद में इसलिए प्रस्तावित जन्मभूमि गाड़ी को जामनगर से उधमपुर प्रारंभ किया जाए और बारसता, राजकोट, सुरेन्द्रनगर, अहमदाबाद, विरामगाम, मेहसाणा होते हुए अपने घोषित निर्धारित अपने गंतव्य स्थान के लिए चलाना जाए।

***सं. निम्नल खती (फैजाबाद):** कूपीए वेयरपरसन श्रीमती सोनिया गांधी के मार्गदर्शन, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह के नेतृत्व व सुश्री ममता बनर्जी जैसी कृष्णिकारी महिला नेता के हस्तों में रेल मंत्रालय की कमान रेलवे के कदमों को बढ़ावेगी ही व बढ़ा रही हैं, ऐसा मेरा विश्वास है।

माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी जी ने जैसा कि बजट प्रस्तुत करते समय स्वयं कहा है कि रेलवे के ट्रेक (लाईनों) के विस्तार के आंकड़ों को आज यदि हम देखें तो पूर्व में आजादी के बाद से पिछले वर्षों तक यह प्रतिवर्ष 180 कि.मी. औसतन रेल लाईन ही बन रही थी, तो आज ममता जी के कुशल नीतियों के कारण यह औसत बढ़कर 1000 कि.मी. करने का आपने जो लक्ष्य रखा है उसके लिए वे बहाई की पात्र हैं। वह भी इस कारण और भी कि कोई किराया भाड़ा न बढ़ाकर भी रेलवे इन कामों को कर पा रही है।

रेलवे बजट पर चर्चा, मैं समझता हूँ कि जनसुविधाएं, जो रेल यात्रियों को, चाहे वह रेलवे स्टेशन प्लेटफॉर्म पर हो व रेल यात्रा में ट्रेन में बैठा हो, के संदर्भ में चर्चा किए बिना अधुआ ही है। यकीनन यात्री सुविधाओं की तरफ अभी काफी काम करने की जरूरत है। रेल यात्रा के दौरान कोच व आवलेट की सफाई, भाजन की गुणवत्ता, स्टेशनों व प्रतीक्षाालयों की सफाई, टिकट काउन्टरों की बेहतर व्यवस्था, रेलवे इन्वॉयसरी की वुरत व्यवस्था को भी देखने व काफी काम करने की आवश्यकता है। यात्रा के दरमियान यात्रियों के सामानों की सुरक्षा एक चुनौती आज हम सबके सामने है। इसके लिए जीआरपी तथा आरपीएफ के सामन्जसपूर्ण व्यवस्था की आवश्यकता है।

अब मैं अपने लोकसभा क्षेत्र फैजाबाद (उ.प.) की समस्याओं की तरफ आता हूँ। ममता जी की ममता की खंभ से मैं भी वंचित हूँ व मेरा लोकसभा क्षेत्र भी। मेरे लोकसभा क्षेत्र में ही प्रसिद्ध चार्मिक नगरी अयोध्या है, लेकिन अफसोस है कि भारत तीर्थ देन चताने की रेल मंत्रालय की योजना में कोई ट्रेन अयोध्या को नहीं मिली। पिछले रेल बजट के पारित करने व ममता जी के उतर में अयोध्या को Multinational स्टेशन बनाये जाने की घोषणा की गयी, लेकिन अभी काम पूरा नहीं हो पाया है।

मेरे क्षेत्र का मुख्यालय फैजाबाद पूर्व में एक समय में अथवा क्षेत्र की राजधानी रह चुका है। लेकिनकई सुपरफास्ट ट्रेन, जिनका उल्लेख मैं आने करेगा, फैजाबाद से बिना ठहराव के गुजर जाती है और है कभी संचालन की आवश्यकता के कारण पानी आदि लेने के लिए रुकती है लेकिन हमें उनमें बैठने की सुविधा नहीं है। उस स्थान व स्टेशन पर जो मण्डलीय मुख्यालय भी है, जाह दो विधिविद्यालय भी हैं।

अयोध्या से सखु नदी पर रेल पुल कड़ाई की लागत से रेलवे ने ही बनाया, लेकिन उस पुल पर एक एक्सप्रेस ट्रेन ही चल रही है, वया कस्टोडियन का सखु इमीलिए किया गया था? गोरखपुर से इस पुल के माध्यम से अयोध्या-फैजाबाद को जोड़ने हेतु यह पुल बना, लेकिन इस पर हमें कुछ नहीं मिला। आवश्यकता है कि गोरखपुर से इस रूट पर यमेश्वरम, मुम्बई, अजमेर के लिए हमें ट्रेन दी जाये। लाईनों के दोहरीकरण के कई प्रस्तावों को मंत्री जी ने बजट में रखा है जो सहायनीय हैं। मेरा अनुसंधान है कि बाराबंकी-फैजाबाद-अयोध्या-जफराबाद-जौनपुर रेल रूट के दोहरीकरण के प्रस्ताव को अपने प्रस्ताव में जोड़ने की कृपा करें। हमारे क्षेत्र में ट्रेनों के विस्तार में यह बाध है। ट्रेन भी सिमित लाईन के कारण इस बीच टेट हो जाती है।

भाषण पेज-2 के बिन्दु 10 में मंत्री जी ने ठीक ही कहा कि "मैं सीमित संसाधनों के जरिये सबकी मदद करना चाहती हूँ।" बिन्दु 11 में आपने कहा अगर Operational, Infrastructural या Financial कारणों की वजह से किसी सदस्य का प्रस्ताव नहीं हो पाया हो तो मैं क्षमा प्रार्थी हूँ। यह मंत्री जी की महानता है। हम भी उनकी सीमाओं को समझते हैं।

लेकिन यहां पर मैं अपने क्षेत्र के ऐसे बिन्दु को रखना चाहूंगा, जिसकी घोषणा आप कर सकती थीं, लेकिन रेल विभाग के उच्च अधिकारियों की तापस्याही के चलते आप नहीं कर पाएंगी। वह है फैजाबाद से दिल्ली चलने वाली एक्सप्रेस ट्रेन 4205/4206ए, जो सप्ताह में 4 दिन ही चलती है व जिसे प्रतिदिन किए जाने की हम मांग व अनुसंधान कर रहे थे। उस सितसिले में शेष 3 दिनों में स्पेशल ट्रेन के रूप में 4205ए व 4206ए जिल्ले पांच माह से चलने लगी। यह कार्मिशियल आधार पर भी सफल रही।

अतः इस ट्रेन को प्रतिदिन करने की घोषणा आपके बजट भाषण में हो सकती थी, क्योंकि Operational कारण Infrastructural कारण व Financial कारण तीनों वहां Positive है। कोच हैं, यात्री हैं, ट्रेक पर समय है। 3-3 माह के लिए इसका Extension होता है। 1 अप्रैल से Computer Ticket नहीं दे रहा हूँ Extension के इन्तजार में।

कृपया इसे स्थायी कर फैजाबाद दिल्ली को प्रतिदिन (4205, 4206) करने की घोषणा करते हुए फैजाबाद से चलने के समय को जो पिछले दिनों रेलवे में बढ़ता है (साव 6 बजे से सखि 9.30) उसे भी पूर्ववत् करने का कष्ट करें।

अब मैं अपनी बातों को संक्षिप्त में सितसिलेवार निम्न प्रकार से रखता हूँ। इनमें कई काम ऐसे हैं, जिनको करने पर रेलवे पर कोई भार नहीं पड़ेगा।

1. फैजाबाद-मुम्बई साकेत एक्सप्रेस (1067, 1068) जो सप्ताह में 2 दिन चलती है, उसे 4 दिन चलाना।
2. गाड़ी संख्या 5635अप-5636डाउन ओसा-गोहाटी एक्सप्रेस, 9053 अप-9054अउन सूत-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस, 5667अप-5668डाउन गांधीधाम कामारखा एक्सप्रेस, यह तीनों आरिया लम्बी दूरी की हैं। यह संचालन के टिडकोण से तो फैजाबाद रुकती है। लेकिन इन ट्रेनों का वाणिज्यिक ठहराव नहीं है। कृपया इन ट्रेनों का फैजाबाद स्टेशन पर वाणिज्यिक ठहराव करने का कष्ट करें, इससे ट्रेनों के संचालन में कोई अतिरिक्त समय भी नहीं लगेगा।
3. 1.एफबीएल, 2. एमबीएल, 3. एफबीएल, 4.एफबीएल लोकल तथा 1.एलबी, 2.एलबी पैसेंजर ट्रेनों में यात्रियों की भीड़ की समस्या को देखते हुए इन ट्रेनों में कम से कम 4-4 कोच को बढ़ाया जाय।
4. लोकसभा क्षेत्र अंतर्गत आने वाले उत्तर रेलवे के स्टेशनों, बिल्डिंग, आचार्य नरेन्द्र देव नगर, सोहावल, रूदौली, पटरेगा, दरियाबाद में पहले की सभी ट्रेनों के उन ठहराव को पुनः बहाल करना जो पिछले 5 वर्षों में बन्द कर दिए गए हैं।
5. ट्रेन संख्या-9321/9322 इन्दौर-पटन एक्सप्रेस, जो सप्ताह में एक दिन चलती है को तीन दिन करना।

नई रेलवे लाईन:-

फैजाबाद-शयबरेली-लातगंज नयी रेलवे लाइन को निर्मित करने की सखत आवश्यकता है। कृपया सर्वे का कार्य शीघ्र करवाकर इसे करने का कष्ट करें। सर्वे चल रहा है।

ओवरब्रिज:-

फैजाबाद शहर में ताल बाग रेलवे क्रॉसिंग व शीडगंज रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनवाना तथा रूदौली नगरपालिका क्षेत्र शेतस-रूदौली मार्ग पर स्थित रेलवे क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनवाने का कष्ट करें।

ट्रेक व सिगनल व्यवस्था:-

फैजाबाद-इलाहाबाद रेलवे लाईन पर ट्रेनें पूरी गति से नहीं चल पाती हैं। कृपया ट्रेक व सिगनल ठीक करने का कष्ट करें।

स्टेशन अपग्रेडेशन तथा आदर्श स्टेशन बनाना:-

मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत उत्तर रेलवे के निम्न स्टेशनों को अपग्रेड कर सुविधाएं उपलब्ध कराना।

1. दरियाबाद, 2. रूदौली, 3. सुचितानगंज, 4. आचार्य नरेन्द्र देव नगर, 5. बड़ा गांव व 6. पटरेगा।

ठहराव के काम:-

1. पटरेगा स्टेशन पर जम्भूती-सियालदाह ट्रेन (3151/3152) का ठहराव पहले था, अब बन्द कर दिया गया, पुनः शुरू करना
2. सोहावल स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस (4235/4236), सावरमती एक्सप्रेस व सियालदाह-जम्भूती डाउन (3151/3152) का ठहराव पहले था, अब बन्द कर दिया, पुनः शुरू करना।

3. आचार्य नरेन्द्र देव स्टेशन पर वे सभी ट्रेनें, जिनका ठहराव बन्द कर दिया गया।
 4. बिल्वहरीघाट स्टेशन पर जनता एक्सप्रेस (4235/4236) का ठहराव।
 5. मेरे लोक सभा क्षेत्र फैजाबाद के अंतर्गत पुसिद्ध धार्मिक नगरी अयोध्या में अपार जनसमूह व महत्वपूर्ण गतिविधियों के कारण अयोध्या रेलवे स्टेशन से बिना रुके निकलने वाली कई ट्रेनों के ठहराव की नितान्त आवश्यकता है, जिनका विवरण निम्नवत् है।
- 1.टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस (जतिरियावाला बाग)-8103/8104, 2.किशनगंज-अजमेर एक्सप्रेस (गरीब नवाज)-5715/5716, 3.िडब्लूबद-अमृतसर-5933/4934, 4.कामाख्या-गांधीधाम-5667/5668, 5.मुजफ्फरपुर-सुरत 9053/9054, 6.पटना-इन्दौर 9321/9322
6. गरीब नवाज ट्रेन (5716 व 5715) का रूढ़ीली स्टेशन व दरियाबाद स्टेशन पर ठहराव कराना।

समपार (लेवल क्वॉसिंग) बनाना:-

मेरे लोक सभा क्षेत्र फैजाबाद में निम्न स्थानों पर समपार (लेवल क्वॉसिंग) बनाए जाने की सख्त आवश्यकता है।

1. उत्तर रेलवे के फैजाबाद-इलाहाबाद ट्रैक रूप पर भरतकुण्ड-खजुरहत स्टेशन के बीच खम्भा संख्या 23/10-11 मरुई सहाय सिंह ग्राम के पास। यह श्रेयपुरा पास-मरुई सहाय सिंह, बख्शमपुर मार्ग पर है व जनता की वर्षों पुरानी मांग है।
2. फैजाबाद वे राणसी रेल मार्ग के किमी. 950/4 पर सरायसी से ग्राम सनेथू पर समपार (रेलवे क्वॉसिंग) न होने के कारण क्षेत्रीय जनता को अत्यधिक दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया इस समपार को बनाए जाने के आदेश भी संबंधित अधिकारी को देने का कष्ट करें।
3. फैजाबाद-इलाहाबाद रेलवे लाईन पर भरतकुण्ड स्टेशन के पास नैपुय सम्पर्क मार्ग पर मानव रहित समपार बनाना अन्त में आपको धन्यवाद कि आपने वजत में अयोध्या व फैजाबाद स्टेशनों पर CPD व Diagnostic Centre खोलने की घोषणा की।

*DR. PRABHA KISHOR TAVIAD (DAHOD):

I congratulate you to present good railway budget **with social responsibility and growth by giving connectivity all parts of India in Railway Budget** with guidance of Hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh Blessing of Madam Sonajji, U.P.A. Chairperson, and financial support of Shri Pranab Mukherjee, Hon'ble Finance Minister.

I also thank you to sanction my most of demands made by me during previous year's budget.

I request you to do the needful to include my following pending demands in railway budget 2010-2011.

Garibrath and Rajdhani Express's stoppages at Dahod station.

Madam, we the MPs from Dahod, Banswara, Jhambua and Dhar request you to sanction stoppages of Griib Rath and Rajdhani Express at Dahod, so poor people will be benefited. Both the trains have stoppages at Vadodara and Ratlam. Vadodara and Tatlam station are situated respectively 150 km. and 115 km. far from Dahod. If Dahod station will get the stoppages of above trains, so people do not have to rush to Vadodara or Tatlam at midnight. We can board the train from Dahod only.

To establish an English Medium Central School from 1st Class to 12 Class at dahod (Guj.)

There are 4000 railway staff members are working at Railway workshop, Western Railway Dahod in different department from all the state of country. Railway administration has provided one primary English medium school only from 1st standard to 4th standard at present. It is brought to my notice that in the year 1997 Chief Workshop Manager, Western Railway Dahod has demanded to establish an English Medium Kendriya Vidhyalay from 1st class to 12th class which was processed by General Manager, Western Railway and Railway Board to HRD Ministry as well as 30 to 40 acre land has also been earmarked to construct School building, staff quarters and play ground etc., but till date this demand has not been materialized. **So, parents and students have to face many difficulties for study in English medium and they have to go in private schools which have no facility of Central syllabus.** If the HRD Ministry has done MOU with railways for education, therefore, I request you to do the needful to sanction a Central School at Dahod (Gujarat) from 1st class to 12th class to facilitate students of Railway Staff and other students oblige.

Budgetary provision for New Railway Line in the Railway Budget 2010-11 from Dahod to Zhalod-Fatepura-Santrampur-Malvan-Movasa-Kalibel-Lunawada-Modasa-Shamalaji (Gujarat) Udaipur-Nathdwara (Rajasthan).

I would like to draw your kind attention towards the subject cited above and bring to your notice that there is no railway track passing through West-North tribal area of Districts Dahod-Panchmahals-Sabarkantha (Gujarat) and Udaipur-Nathdwara (Rajasthan). The proposed new Railway track from Dahod via Zhalod-Fatepura-Santrampur-Malvan-Movasa-Kalibel-Lunawada-Modasa-Shamalaji to Udaipur which connects religious places consist of more than 90% population of poor tribal people who believe in Lord Krishan. These tribal people of both states are visiting many religious places in both states. But in the absence of Railway track, people of above villages and pilgrims from other places are facing great difficulty while traveling. If above New Railway track is sanctioned, it will facilitate tribal people and other pilgrims. Also that if a new railway track is laid to cover this backward tribal area, it will help to a greater extent all round development and give immense job opportunities to the poor tribal people of both the states.

Recruitment of staff of all categories in railway workshop and preference should be given to locals.

In Ratlam division, Western Railway, widest loco wagon shed and workshop is situated at Dahod, but there are so many vacant posts for various staffs so I request you to recruit staff of all categories on vacant post and preference should be given to local candidates.

Up gradation and modernization of loco carriage workshop and wagon shade.

Dahod loco carriage workshop and wagon shade needs to be modernizing and upgrade so that work will be done with good efficiency.

New direct MEMU train from Dahod via Godhra-Anand-Amdava-Gandhinagar at afternoon time. (Between 12.00 hrs. to 14.00 hrs.)

From Dahod no any direct train to Ahmedabad-Gandhinagar which is the capital of Gujarat state, if the said train will be included this year it will be very beneficiary for people of my constituency.

Regarding to establish new Medical and Nurshing College at Dahod railway colony, Gujarat.

In Dahod railway colony, 4000 staff members are living with families. All these employees are from various states of India. I request you to sanction Medical and Nurshing college in Dahod Railway colony so the people of Gujarat, Rajasthan and Madhya Pradesh will get benefit.

Regarding to introduce one additional ticket window at Dahod station

During the morning and evening time there is very much rush at ticket window at Dahod station so it is very necessary to sanction additional ticket window at Dahod station.

Regarding to provide additional platform No. 4 and No. 5 at Godi road side at Dahod station.

I have submitted my proposal for additional platform No. 4 and 5 at Godi roadside at Dahod station there is unutilized space to construct additional platforms. I request you to sanction additional platform at Dahod station.

Regarding to connect both the foot over bridge at Dahod station.

Dahod railway station have two FOB one is connect Platform No. 1 and Platform No. 2 & 3 and other one is going from entrance side of Station to Godi road side which connects the other parts of the city. If both FOBS will be connected to each other the people of both the sides of railway tracks can go easily from stations to any area of city.

Regarding to provide additional staff against increased workload and to stop outsourcing of work at Dahod Workshop.

Currently in Dahod workshop outsourcing of work is going on as the workload is very high at workshop so I request you to stop outsourcing of work and utilize additional railway staff and local people at workshop.

Regarding to sanction one Assistant General Manager Post at Dahod station in Ratlam division, Western Railway.

I request you to sanction one Assistant General Manager Post at Dahod station to make management more efficient at Dahod.

Regarding to establish a new Rail Coach Factory at Dahod Railway workshop, in Ratlam division, Western Railway.

In the past time, there was a proposal for establishment of Rail Coach Factory at Dahod Railway workshop as it has thousands acres of unutilized land but due to some reasons it could not be done so I request you to establish New Rail Coach Factory at Dahod so that tribal people of my constituency will be benefited with employment and they do not need to migrate for their livelihood.

Kindly look into the matter and do the needful to include above demands in Railway Budget 2010-11.

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** मैं आपके माध्यम से 2010-11 के रेल बजट के संबंध में रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ तथा देश एवं प्रदेश व मेरे बीकानेर (राजस्थान) संसदीय क्षेत्र से संबंधित प्रस्तावों को रेल बजट में सम्मिलित करने की मांग आपके माध्यम से करता हूँ।

सुरक्षा की दृष्टिकोण से सभी अनमेन्ड गेटों पर चौकीदार लगाने की व्यवस्था अविलम्ब की जानी चाहिए जिससे इन गेटों पर हो रहे हादसों में कमी आ सके एवं जनता तथा रेलवे की सम्पत्ति के नुकसान को बचाया जा सके।

रेल बजट के पैर 102 में सामाजिक रूप से वांछनीय रेल सम्पर्कता संबंधी प्रस्ताव का उल्लेख किया गया है इस संबंध में मेरी वर्षों से लम्बित यह मांग है कि अनुपगढ़ से बीकानेर (वाया घडसाना एवं खाजुवाला) तथा अनुपगढ़ से बीकानेर (वाया श्रीकोलायत) को सामाजिक रूप से वांछनीय रेल सम्पर्कता प्रस्ताव में सम्मिलित किया जाना चाहिए क्योंकि ये जनता की भी मांग है तथा ये क्षेत्र सामरिक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण होने के कारण सेना एवं बीएसएफ की मांग भी वर्षों से है।

पिछले वर्ष रेल बजट में बीकानेर से कोलकता एक नई ट्रेन चलाने की घोषणा की गई थी और वह घोषणा पूरी भी हो गई ट्रेन संख्या 2495/2496 सप्ताह में एक दिन के लिए प्रारम्भ हो गई है लेकिन यात्रियों की संख्या को देखते हुए डेली (रोजाना) या कम से कम सप्ताह में तीन दिन इसको चलाया जाना चाहिए ताकि यात्रियों को भी सुविधा हो सके और रेलवे को भी मुनाफा हो सके।

रेल मंत्री द्वारा जारी प्रस्तावों में रेलवे वर्कशॉप के आधुनिकीकरण की बात का पार्ट द्वितीय बी व पैर 13.2.16 में उल्लेख किया गया है लेकिन बीकानेर वर्कशॉप के आधुनिकीकरण की बात का उल्लेख रेल बजट में नहीं है। मैं यहां उल्लेख करना चाहता हूँ कि बीकानेर रेलवे वर्कशॉप ने अबतक बहुत अच्छा काम किया है एवं अपने उत्पादों के माध्यम से रेलवे की गरिमा भी बढ़ाई है। बीकानेर इस वर्ष ब्लूडोज से (वाया रतनगढ़) जुड़ जाएगा अतः बीकानेर रेलवे वर्कशॉप को आधुनिकीकरण की सूची में सम्मिलित किया जाए।

बीकानेर और दिल्ली के मध्य आजादी से पूर्व तीन रेल गाड़ियां चला करती थीं, गेज परिवर्तन के कार्य के कारण विगत सात-आठ वर्षों से दिल्ली और बीकानेर के मध्य कोई सुविधाजनक ट्रेन नहीं है। अतः मेरी यह मांग है कि दिल्ली से बीकानेर के मध्य (वाया मड़िता रोड) ओवर नाईट यात्रा की एक सुविधाजनक रेल चलाने के प्रस्ताव को रेल बजट में सम्मिलित किया जाए ताकि बीकानेर के साथ-साथ बीकानेर के मूलनिवासी जो वर्तमान में कोलकता, वैनई, गोवाहाटी, पुरी आदि

रहते हैं, उनको भी सुगमता से रेलवे यात्रा करने का अवसर प्राप्त हो सके।

बीकानेर डिवीजन में कुछ ऐसे रेलवे स्टेशन हैं जिनका रेलवे ने आधुनिकीकरण करके खर्चा भी किया है लेकिन एक भी ट्रेन वहां पर ठहरती नहीं है जबकि उसके पड़ते वाली गाड़ियां ठहरा करती थीं। ऐसे स्टेशनों की सूची 10 से 15 है लेकिन मैं यहां पर स्थित व गजनेर रेलवे स्टेशन का जिक्र करना जो पर्यटन की दृष्टि से भी उपयुक्त है अतः इन स्टेशनों से गुजरने वाली यात्री गाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था की जाए।

बीकानेर डिवीजन में नोखा एवं लूणकरणसर तहसील मुख्यालय हैं तथा इन स्थानों पर वर्षों से रेलवे ऑवरड्रीज की मांग रही है। नोखा नगर पालिका ने अपनी निर्धारित अंशदांश भी जमा करा है। अतः नोखा एवं लूणकरणसर तहसील मुख्यालय पर स्थित रेलवे क्रासिंग पर रेलवे ऑवरड्रीज बनाने के प्रस्ताव को रेल बजट में सम्मिलित किया जाए।

बीकानेर डिवीजन में गेज परिवर्तन का कार्य चल रहा है। वर्षों से जहां रेलवे क्रासिंग है तथा ग्रामीण उस क्रासिंग से अपने गांव से खेत ओर खेत से गांव आने का रास्ता उपयोग में ले रहे हैं लेकिन गेज परिवर्तन के कारण या तो रास्ते बन्द कर दिए गए हैं, या रेल पट्टी इतनी ऊंची हो गयी है कि वहां से क्रास करना संभव नहीं है। इस संबंध में मेरा सुझाव है कि जहां-जहां रेलवे क्रासिंग आवश्यक है उन स्थानों का सर्वे कराया कर रेलवे अपने साधनों से गेट निर्माण का कार्य करे, जिससे रेलवे टाईन होने से ग्रामीण जनता को आने-जाने में परेशानी नहीं हो।

बीकानेर ऐतिहासिक शहर है तथा बीकानेर के निवासी देश के कोने-कोने में अपना व्यापार करते हैं, अतः मेरी यह मांग है कि जयपुर, चैन्नई ट्रेन 2967/2968, जोधपुर पुरी ट्रेन, 8474/8473, जोधपुर बैंगलोर ट्रेन, 6508/6507, जोधपुर यशवन्तपुर ट्रेन 6533/6534 जोधपुर पुणे ट्रेन, 1089/1090 रत्नाड़ियों को बीकानेर तक बढ़ाकर रेल बजट में घोषणा करें ताकि बीकानेर की जनता के साथ-सा देश के विभिन्न भागों में रह रहे मूल बीकानेरवासियों को बीकानेर की यात्रा करने के लिए सुविधा हो सके एवं रेलवे को भी अपनी आय में बढ़ोतरी का अवसर प्राप्त हो सके।

*SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI): I would like to congratulate the Honourable Railway Minister for the visionary budget which was introduced in this August House. The Indian Railway is really a national integrating mechanism i.e. it is connecting the entire nation in South to North as well as East to West. Madam, it is really a beautiful integration of our different culture and different way of life.

After our independence our nation achieved a lot in each and every walk of life. The growth of Indian Railway is tremendous. Madam, now almost all parts of our country, even the remote nook and corner of the village, is connected by the Railways.

I am coming from a place where there is no railway connectivity at all. My parliamentary constituency Idduki is isolated from railway development.

In the Interim Budget there was a welcome declaration that a new survey for a line suggested, that is Kochin-Madurai; if this line is developed, this will connect Kochin to Madurai in Tamil Nadu via Idukki district which is one of the most beautiful places in our country. Madam I am requesting to complete the survey work on a war-footing.

Angamali-Sabari Railway line which was declared long back is a year old hope for the entire people of Ernakulam, Idukki, Kottayam and Pathanamthitta district inhabitations. Madam we are very happy to say that in this year's budget, this line is extended to Trivandrum. It is very much appreciable.

The land acquiring process, which is very slow, is in progress in the case of Angamali-Sabari. I am requesting to give strong directions to speed up the work.

In this year's budget another welcome declaration was the Madurai – Kottayam. This is being submitted for the immediate consideration of the Planning Commission. This will also stimulate the long cherished wishes of the Railway of this particular area.

Today almost all people of Idukki are depending on Aluva Railway Station and Kottayam Railway Station for journey. I am requesting the Hon. Minister to declare the Aluva Station to be an "Adarsh Station" and consider it as the gate way of Idukki district as well as the northern parts of Ernakulam districts.

I am requesting the following demands for favourable consideration of the Hon. Minister.

- (1) Some kind of quota may be allotted to Idukki passengers where no railway connectivity is existing.
- (2) The survey works and land acquisition works of Angamali-Sabari-Trivandrum may be taken up on fast track.
- (3) The Aluva and Kottayam Stations may be declared as the gate way stations of Idukki districts.
- (4) Kochin –Madurai, Madurai-Kottayam, and Dindigul-Kumily lines may be speeded up for the survey works.
- (5) One full time railway reservation center may be started in Idukki civil station. Madam, with these words I once again welcome this Budget.

*SHRI SAMEER SHUJBAL (NASHIK):

May I take this opportunity to congratulate our Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee and her efficient colleagues for making Indian Railways a truly people-friendly, socially committed and economically viable organization. I also appreciate Mamata Didi for keeping her Ministry profitable without raising the fare etc. in spite of high inflation prevailing in the country. For this achievement, people from Kanyakumari to Kashmir are thankful to her and satisfied with the performance of her Ministry.

Due to the visionary leadership of the Railway Minister, today, Indian Railways continues to be a dynamically evolving

public sector organization which is widely acclaimed as one of the largest employers- rather a model employer in the country, as a vibrant engine of the country's all-round and balanced development, as a symbol of national integration and above all a life line for the country's millions of people. The common man is happy with the performance of the UPA Government because fares and freights have not been increased and at the same time, so many amenities are made available to the passengers. I would like to believe that given the enormous importance of the Indian Railways in the lives of the common people, the objectives of providing a safe, secured, affordable and comfortable rail services are always challenging. I am happy that despite several constraints, the Indian Railways has done a remarkable job. However, there is vast scope for improvement. We must endeavour to do our best, so that Indian Railways enjoys a pride of place in the socio-economic life of the nation.

With several on going projects and schemes to modernize the Indian Railways and with steps augmenting number of train services, streamlining and gearing up freight movement and increasing the connectivity of the Railways to the far flung corners, Hon'ble Minister of Railways is doing a commendable job but at the same time, I would like to bring some grievances/points for your kind consideration. I am sure, the Railway minister, being sensitive to the needs of the common people, would certainly meet them.

The frequencies of two trains have been increased-the Ahmedabad-Mumbai Central Express from six days to daily and the Bandra Terminus-Delhi Sarai Rohilla from three days to four days. However, some of the demands which require sympathetic consideration are: -

- Presently there are 60 trains plying via Nashik to Mumbai with 48 regular, 12 weekly trains. In these trains reservations can be made for stations beyond Bhusawal. If unconditional reservation is provided for such trains from Mumbai to Bhusawal it will be very convenient for passengers and also increase the revenue for Railways.
- A new train between Mumbai and Jammu Tavi "Rajdhani Express" should be introduced on the Central Railway.
- The people of Nashik Lok Sabha Constituency are thankful to you having extended the route of Secunderabad Kachiguda Express till Kurla Terminus. However, it will be even more convenient for Nashikites if the route of the said train is extended to Chhatrapati Shivaji Terminus (VT), Mumbai.
- I commend Indian Railways for maintaining and preserving some of the important 'Railway Stations' in our country under the 'Heritage Status' but it is very ironical that 'Thane' Stations is excluded till date from this list and I would therefore, recommend that 'Thane Station' should be included as a 'Heritage Station'.
- **I humbly, humbly, humbly, request you to allow at least one DURANTO Train for the daily passengers from Nashik to Mumbai (to & fro) which will enable them to reach their offices and back home conveniently.**

I also welcome the proposal the setting up of the wagon repair unit proposed at Bandera in Vidarbha-region for undertaking periodic overhaul of coaches at Badnera in Amravati district in east Maharashtra's backward Vidarbha region, which would handle the maintenance of the large fleet of wagons that will be acquired in the future. I strongly believe that it would help locals get jobs.

People of Maharashtra in general would like to thank Railway Minister Kumari Mamata Banerjee for providing/clearing some of the pending rail and related infrastructure projects for Maharashtra which include three new line surveys which will be commissioned to examine the feasibility of providing rail connections between: Chhatrapati Shivaji Terminus-Churchgate in Mumbai; Sawantwadi (Konkan Maharashtra) to belgaum (Karnataka border); and **Nashik Road-Dahanu Road**. The assurance that a new railway line is under construction connecting the section of Lonad-Phalton on the Baramati-Lonad route in western Maharashtra and the ongoing work to convert the metre-gauge Pandharpur-Miraj section of the Miraj-Latur route is nearing completion is very satisfying for the people of this region.

- **However mere assurances that Electrification will be taken up this year (2010-11) on the Gondia-Ballarshah route via Naghbir in the Vidarbha region of eastern Maharashtra; and the route connecting Manmad with Daund in northern Maharashtra, is not satisfying unless adequate budgetary support is allocated and time bound monitoring mechanism is put in place for completion of the projects are devised the proposals become a mere figment of imagination.**

The Governments of Maharashtra, Karnataka and Andhra Pradesh will take up three new rail projects on a cost-sharing public-private partnership on these routes: Wadsa-Desaiganj-Gadchiroli, Gadchandur-Adilabad and Manmad-Indore.

- Six railway stations in the state of Maharashtra have been earmarked for upgradation as 'Adarsh Stations' (Ideal Stations) – Miraj, Nashik Road, Parbhani, Purna, Sangli and Solapur. These stations, out of 94 all over India, will focus on enhanced facilities, infrastructure, ambience and aesthetics. Today, Nashik is one of the most important pilgrimage centres of India and the third largest city of western Maharashtra requires overall upgradation. In spite of upgradation of the Nashik Road Railway Terminus, the present three platforms should be increased to six and additional provision for 12/12 coach rake and workshops for cleaning and washing be constructed at Nashik Station.
- People of Nashik parliamentary constituency are thankful to Railway Minister for granting Nashik as one of the six towns around the country where a new bottling plant for supplying cheap, lean drinking water on trains will be coming up. However, Madam Speaker, through you, I would like to point out that Nashik is a big industrial as well as an agricultural hub. Perishable items like Onions, Grapes, Pomegranates as well as vegetables are shipped to the far flung areas of the country. Therefore, it would be practicable to have a new 'Goods Shed/Terminal' at Nashik Odha railway station where large Railway lands are easily available. I would therefore, request the Railways to consider this on Priority.
- Though Hon'ble Railway Minister has identified Nashik-the heart of the state's wine country among the six locations all over India, identified for initiating the Kisan Vision Project. The other places include; New Jalpaiguri, New Azadpur, Dankuni, Mechheda and Singur.

Some of the problems that I have highlighted are reasonable demands emerging from the people of Nashik region which impinge upon their every day life. I shall be grateful to the Railway Minister if she could fulfil these small yet significant demands of my constituency. Hence, I would request the hon. Minister to bestow her attention to implement these demands as early as possible.

***श्री के.सी.िंसह "बाबा" (नेनीताल उधमसिंह नगर):** वर्ष 2010-11 सर्वलोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया जी को बधाई देता हूँ। माननीया सोनिया गांधी जी के कुशल मार्गदर्शन तथा प्रधानमंत्री जी के अथक प्रयासों द्वारा आज भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प के साथ भारतीय रेल ने हर वर्ष नया कीर्तिमान स्थापित कर रही है, मंत्री महोदय द्वारा समाज के हर वर्ग को कुछ न कुछ देकर राष्ट्रीय सरकार के माननीय चेहरे की झलक देखने को मिलती है। भारतीय रेल की काया कल्प होने से आज हमारा देश विपश्चितीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है। मैं रेल बजट 2010-11 का स्वागत करते हुए इस ऐतिहासिक बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री महोदया ने बजट में हर श्रेणी के यात्री किससे में छूट दे कर सभी वर्ग के लोगों को बजट एक प्रगतिशील बजट है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व को सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में अंकी जायेगी।

सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को उत्तराखंड के लिए रामनगर से चसुटिया, टनकपुर बानेश्वर तथा हरिद्वार, कोटद्वार, रामनगर तक रेल लाईन निर्माण कराने की घोषणा के लिए अभार प्रकट करने के साथ धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिंदुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। रेल बजट में सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएँ उपलब्ध कराने के लिए अनेक काम उठाए हैं, रेल किराए-भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं की है, तथा ई-टिकटों पर 5 से 20 रु. तक सर्विस चार्ज कम, आरपीएफ में 12 महिला वाहिनी तथा पूर्व सैनिक भर्ती, 522 अस्पताल, 50 सेन्ट्रल स्कूल, 10 आवासीय स्कूल, मॉडल डिग्री कालेज और प्रबंधन संस्थान खोले। एक ही ट्रेन से भारत तीर्थ से कर संकलने तीर्थों की यात्रा, कुतियों, वैंडरों, हॉटलों के लिए स्वास्थ्य बीमा योजना, स्कूल-कालेजों, पंचायतों, कलेक्टरेट और कचहरी में ई-टिकट काउंटर, आम मुसाफिर को रेल यात्रा के दौरान सुरक्षा व सुविधाओं पर पूरा ध्यान केंद्रित किया जिससे यात्रा को सुखद और आनन्ददायक बनाया जा सके। पास तथा साफसुथरे ट्रेनों एवं स्टेशनों के साथ आपातकाल में यात्रियों के लि डॉक्टर की सुविधा। कई स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने एवं कर रेल स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणाएं एक सार्वजनिक कार्य हैं।

वर्षों से उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध कर रहा हूँ। उत्तराखंड कजलमानस की कतिपय अन्य महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश रेल बजट में नहीं हो पाया है। उत्तराखंड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता है क्योंकि पर्यटक प्रदेश विश्व के देशों के लिए पर्यटन का कार्य करती है। महोदय मैं आपसे उत्तराखंड प्रदेश में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध करना चाहूँगा।

प्रातः 4 बजे रामनगर से मुसदाबाद तक चलने वाली रेलगाड़ी को सीधे दिल्ली तक चलाने की आवश्यकता है तथा यह रेलगाड़ी उसी दिन सायंकाल 6 बजे रामनगर के लिए वापसी हो।

रामनगर से मुसदाबाद के मध्य चलने वाली समर्पक कृत्रिम एक्सप्रेस गाड़ी सं0 5036 ए में एसी चेयरकार के दो कोच जोड़ने की आवश्यकता है।

रामनगर से मुसदाबाद के मध्य चलने वाली लोकल गाड़ी संख्या 466 को सीधे दिल्ली तक चलाने या मुसदाबाद में बरेल इंटरसिटी गाड़ी से जोड़ने की आवश्यकता है।

दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली 5013ए एवं 5014ए की तर्ज पर दिल्ली से रामनगर तथा रामनगर से दिल्ली तक के लिए सीधी एवं एसी प्रथम द्वितीय श्रेणी के कोच लगाने की अति आवश्यकता है। क्योंकि रामनगर में विश्व विख्यात जिम कार्बेट राष्ट्रीय उद्यान तथा अन्य रणनीण पर्यटक स्थल हैं। जहां भ्रमण हेतु देश-विदेश के हजारों पर्यटक आते रहते हैं।

काशीपुर के राष्ट्रीय राजमार्ग पर रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज का निर्माण करने की अत्यधिक आवश्यकता है। जिससे आम जनता का कीमती समय एवं पेट्रोल, डीजल की बचत, के साथ-साथ सड़क दुर्घटनाओं पर भी रोक लगायी जा सके।

काशीपुर से जसपुर तक नई रेल लाईन के निर्माण की आवश्यकता है, जिससे उत्तराखंड के एक छोर को दूसरी छोर से सीधे रेल लाईन से जोड़ा जा सके।

बरेली-टनकपुर एवं पीलीभीत से बरेली तक के मीटरगेज रेलमार्ग को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है। ताकि उसे देश के अन्य रेलमार्गों से सीधे जोड़ा जा सके।

उत्तराखंड के टनकपुर-पूर्वांगिरि-बानेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, टनकपुर-जौलजीवी तक रेलमार्गों के निर्माण की आवश्यकता है। ताकि देश के धार्मिक यात्रियों को उत्तराखंड के पुण्य धामों तक पहुंचने में सुविधा मिल सके।

काशीपुर रेलवे लाईन के किनारे आवास विकास एवं बाजपुर रोड रेलवे से शुगर फैक्ट्री रोड रेलवे क्रासिंग तक पानी भरने के कारण यात्रियों एवं स्थानीय लोगों को

रामनगर से जम्मू-तावी तक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है, जिससे रामनगर, काशीपुर, जसपुर, आदि क्षेत्रों में वैष्णो देवी एवं बर्फानी भोले बाबा की नगरी अमरनाथ पवित्र स्थलों के दर्शन का लाभ यहां के स्थानीय एवं पंजाबी समुदाय के लोगों को मिल सके।

दिल्ली से ऋषिकेश के लिए रात्रि को एक सीधी रेलगाड़ी चलाने की या दिल्ली से हरिद्वार तक चलने वाली रेलगाड़ी का ऋषिकेश तक विस्तार किया जाए।

रामनगर से लखनऊ तक चलने वाली रेलगाड़ी में एसी-III कोच लगाने की आवश्यकता।

उत्तराखंड के काठगोदाम, रामनगर आदि रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता है।

काठगोदाम से मुम्बई के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाने की आवश्यकता है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि उत्तराखंड राज्य में यहां की जनसंख्या से कई गुणा पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास भारतवर्ष तथा विदेशों से आते हैं, इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए उत्तराखंड में रेल विस्तार संबंध में प्रस्तावों को वर्ष 2010-11 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करें, मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको एवं माननीय मंत्री महोदय को एक बार पुनः धन्यवाद देता हूँ।

MR. CHAIRMAN: Madam, if you like to lay your speech on the Table of the House, you may lay it. 7

...(Interruptions)

*THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, I would like to express my heartfelt gratitude to the hon. Members who have laid their speeches on the Table of the House. Sir, this discussion is only regarding the Supplementary Demands for Grants, Demands for Excess Grants and Vote on Account. I would like to lay it on the Table of the House with all the details. &€ (Interruptions)

At the outset, I would like to express my heartfelt gratitude to the Hon'ble Members who have participated in the discussion on the Rail Budget 2010-11, 'On Account' Demands for Grants 2010-11, Supplementary Demands for Grants 2009-10 and Demands for Excess Grants 2007-08.

I would like to assure the House that I will take appropriate action after due deliberation on the suggestions given by Hon'ble Members. The Supplementary Demands for Grants of Rs 5,311 crore for the current year is being obtained mainly for higher requirement of salary and other staff costs arisen due to implementation of the 6th Pay Commission, higher pension liabilities and for the additional amount received for the ongoing national projects. The Demands for Excess Grants have been presented for regularizing the excess expenditure relating to the financial year 2007-08 as per the recommendation of the Public Accounts Committee.

In addition to the announcements of new trains in my budget speech, I would like to announce the following new services:

- i Durg - Jammu Tawi Express (Weekly)
- ii. Raipur - Dalli Rajhara Express (Tri-weekly)
- iii. Anand Vihar - Kathgodam Express (Tri-weekly)
- iv. Delhi Sarai Rohilla - Bikaner Express via Sadulpur (Bi-weekly)
- v. Shalimar- Gorakhpur Express via Mau (Weekly)
- vi. Howrah - Sri Satya Sai Prashanthi Nilayam Express
(Weekly)

vii. Increase in frequency of 4205/4206 Faizabad - Delhi from
4 days to Daily,

viii. Extension of 2353/2354 Hazrat Nizamuddin - Rajendra Nagar Tri-weekly Express to Bhagalpur.

Railways' financial position will come under greater strain with the post-budgetary increase in the rate of HSD oil and other petroleum products, as Railways is the largest consumer of HSD oil. There will be an increase in the expenditure by Rs 600 crore on this account. Increase in rates of Excise Duty will result in an additional outgo of about Rs 300 crore. Another significant post-budgetary development is the levy of Service Tax on Railway freight. This may make railway freight less competitive compared to road. I will request Hon'ble Finance Minister to withdraw service tax on Railways.

The Demands for Grants 2010-11 will be taken up by the Standing Committee for detailed examination during the parliamentary recess. The House will get further opportunity for discussing the Demands for Grants 2010-11 and the report of the Standing Committee thereon after the resumption of the session of the House. I will give a detailed reply then on the discussion on the Railway Budget and Demands for Grants. For the present I request the House to please approve the 'On Account' Demands for Grants 2010-11, Supplementary Demands for Grants 2009-10 and Demands for Excess Grants 2007-08 and the Appropriation Bills.

MR. CHAIRMAN: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2010-2011 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2009-2010 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2010, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 3 to 9, 11, 13, 15 and 16."

The motion was adopted.

...(Interruptions)

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

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2008, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 12 and 15."

The motion was adopted.

